

Araştırma Makalesi


SARIKAMIŞ TARİHİ CER ATÖLYELERİ (REVİZÖRLÜK BİNASININ) KORUNARAK YENİ İŞLEV İLE DEĞERLENDİRME ÖNERİSİ

Elif Ceren GÖKDERE[†], Ali Işık AYDEMİR^{††}

[†] İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

^{††} İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İstanbul, Türkiye

e.cerengkdr@gmail.com, iaydemir@ticaret.edu.tr

 0000-0001-9892-4014, 0000-0002-9398-2220

Atıf/Citation: GÖKDERE, E. C., AYDEMİR, A. I., (2022). Sarıkamış Tarihi Cer Atölyeleri (Revizörlük Binasının) Korunarak Yeni İşlev ile Değerlendirme Önerisi, Journal of Technology and Applied Sciences 5(1), s. 81-96

ÖZET

Geçmişten günümüze birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Kars ili Sarıkamış ilçesi, kültür ve tarih açısından önemli pek çok tarihi yapıya sahiptir. Bu yapılardan biri olan Revizörlük Binası(tarihi cer atölyeleri) tarihi belge olarak mimarisi ve konumu bakımından bölge için önemli bir Land-mark oluşturmaktadır. Yapı yapıldığı dönemden günümüze herhangi bir değişim geçirilmeden ulaşabilmiştir. Ancak günümüzde atıl bir şekilde bulunmaktadır ve gerekli koruma çalışmaları yapılmaz ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Bu makale kapsamında öncelikle bu yapıların tarihsel, mimari değerlerinin ve mimari özelliklerinin tanıtılması yapılmıştır. Bunu takiben, giderek yok olma tehlikesi altında olan Revizörlük binasının kentin ve bölgenin gereksinimleri göz önünde bulundurularak, yeni bir işlevle değerlendirilmesi ve kente kazandırılması amacıyla hazırlanacak bir öneri projenin ilkesel esaslarının saptanması üzerinde çalışılmıştır. Önerilecek koruma projesi ile birlikte yapının yaşatılarak gelecek kuşaklara aktarılması ve kentin tarihi kimliğinin korunması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Koruma, Sarıkamış Cer Atölyeleri, Tarihi Yapı, Yeniden İşlevlendirme

A PROPOSAL FOR THE PRESERVATION AND REVALUATION WITH A NEW FUNCTION OF SARIKAMIŞ HISTORICAL RAILWAY REPAIR WORK SHOPS

ABSTRACT

Sarıkamış district of Kars province, which has hosted many civilizations from the past to the present, holds many historical buildings that are historically and culturally important. One of these buildings, the Revizor's Office (historical drawing workshops), constitutes an important landmark for the region in terms of its architecture and location as a historical document. The building has survived from the time it was built to the present day without any changes. However, today it is idle and may face the danger of extinction if necessary protection activities are not carried out. In this article, firstly, the historical and architectural values and architectural features of these structures are introduced. Then, a proposal is put forward for the purpose of utilizing the historical revision office building with a new function and the main principles of the project are determined. The proposed conservation project aims at keeping the building alive, transferring it to future generations and preserving the historical identity of the city.

Keywords: Conservation, Sarıkamış Cer Workshops, Historical Building, Repurposing

Geliş/Received : 23.03.2022
Gözden Geçirme/Revised : 22.04.2022
Kabul/Accepted : 25.05.2022

GİRİŞ

1877-1878'deki Osmanlı-Rus harbinde (93 savaşı) Osmanlı İmparatorluğu'nun yenilgiye uğraması sonucu 3 Mart 1878 tarihinde imzalanan Ayastefanos (Yeşilköy) antlaşmasının 19. maddesine göre; Sarıkamış dâhil olmak üzere Kars, Ardahan, Batum, Artvin ve Eleşkirt sancakları Rusya'ya savaş tazminatı olarak bırakılmıştır. Bu anlaşmayı takiben kırk yıllık işgal döneminde, Rus egemenliğine giren Kars, Sarıkamış, Ardahan ve Batum gibi Osmanlı şehirlerinde Rusların gerçekleştirdikleri yayılcı siyasetin uzantıları olarak bu bölgeleri işgal etme anlayışından çok, bu yörelerde kalıcı olarak yerleşme düşüncesi hâkim olmuştur. Bu bağlamda Ruslar, ele geçirdikleri bu şehirlerde kalıcı mimari eserler bırakmak amacıyla Kuzey Avrupa'nın Baltık mimari üslubu ile kendi mimari anlayışlarını yoğurarak Osmanlı şehir anlayışından tamamen farklı, ızgara plan düzenine göre yeni kentsel plan düzenlemeleri meydana getirmişlerdir. İncelemelerimizde söz konusu yapılarda bir takım değişikliklere gidildiği gözlemlense de binaların büyük oranda özgünlüklerini koruduğu ve dönemin mimarisi olarak nitelendirilen Rus mimarisi özelliklerini yansıttıkları görülmüştür. Ancak bakımsızlıktan ve atıl durumda bırakılmalarından dolayı yıpranmalar ve malzeme kayıpları görülmektedir. Bunların yansira Rus mimarisinde karşımıza çıkan, genellikle sert hava koşullardan ötürü tercih edilen çatı formları (beşik, kırma, yarım beşik çatı), kalın taş duvarlar Sarıkamış'taki yapılarda ve incelediğimiz yapıda da göze çarpan unsurlardandır.

Bu makalede; garnizon kent olarak kurulan Sarıkamış'ta; Rus işgali döneminde inşa edilmiş demir yolu işletmelerine tahsis edilen ve demiryolu ulaşımının sağlıklı işlemesine olanak sağlayan mimari eserlerden olan loko bakım ve cer atölyelerinin tarihsel gelişimi, plan şemaları, mimarileri ve cephe tasarımları incelenmiş, 19. Yüzyıl Endüstri Mirası" ve "Demiryolu Mirası" içindeki yerleri ve koruma sorunları tanımlanmaya çalışılmış ve gerekli koruma proje önerileri getirilerek yapıların yaşatılması ve bölge turizmine katkı sağlaması ele alınmıştır. Makale ayrıca; bu yapıların ve alanın müze, sanat galerileri, kafe, eğitim atölyeleri gibi kültürel ve sanatsal yeni işlevler ile değerlendirilerek korunması sonucunda, bölgenin kültürel anlamda gelişmesine, zenginleşmesine olanak sağlayarak turizmine ve ekonomisine sağlayacağı kazanımların önemini hatırlatılmaktadır.

Kapsam ve Yöntem: Yukarıda belirtilen amaç doğrultusunda konu öncelikle endüstri mirası ve demiryolları yapıları tarihi mirası kapsamı içinde ele alınmış olup bu konuda gerekli açıklamalara ve tanımlara yer verilmiştir. Çalışmada bu yapıların gerçekleştirildiği yıllarda Çarlık Rusya'sına ait Doğu Anadolu politikasının, Sarıkamış yöre kültürüne ne tür katkılar sağladığı incelenmiş, Rus mimarisinin bölgeye yansımaları ile Sarıkamış'ta yer alan, Cer Atölyesi (revizörlük binası) ele alınmıştır. Bu kapsamda Cer atölyesinin tarihsel gelişimi, işleyiş şemaları, mimari özellikleri ve yapım sistemlerinin ayrıntılı olarak ortaya konulması ve yapının koruma ve yeniden değerlendirmesi yapılmıştır.

Makalenin gelişiminde; yukarıda belirtildiği gibi genel olarak kültür mirası, Endüstri ve demiryolları tarihi kültürel ve mimari mirası açıklanmış, daha sonra Kars ve Sarıkamış ilçesi mimari kimliği tanıtılarak, Çarlık Rusya Sarıkamış Cer Atölyeleri, plan, kesit ve görünüşleri rölöveler ile belgelenmiş, yapıların restitüsyon çalışmaları yapılmış, Cer Atölyelerinin ayrıntılı belgeme çalışmaları sonrasında, yapıların otantik değerlerinin korunarak değerlendirilmesi için yapılacak müdahale türleri tartışılmıştır. Tarafımızca çok uygun görülmemesine rağmen koruma için son müdahale olabilecek bir restorasyon - tamamlama projesi 1/50 ölçekli olarak sunulmuştur. Restorasyon projesinde; yapının sürekli bakım ve onarımının yapılabilmesi için yeni işlev verilmesi bir araç olarak görülmüştür. Önerilen işlev doğrultusunda, iç mekân düzenlemesi yapılmış, tefriş ilkeleri belirlenerek çizimlere aktarılmıştır.

1.KARS İLİ SARIKAMIŞ İLÇESİ KONUMU VE TARİHİ GELİŞİMİ

Kars ve çevresi Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerindedir. Sarıkamış ilçesine ise ilk olarak M.Ö 9.yy Urartu devleti zamanında yerleşildiği bilinmektedir. Sarıkamış Urartu egemenliğinden sonra sırası ile Kimmer İskit ve bir Türk beyliği olan Arsaklı hâkimiyetine geçmiştir. M.S ise Sasani Bizans ve Arap işgalinden sonra Selçuklularca fethedilmiş ve yine sırasıyla Moğollar Karakoyunlular Akkoyunlular tarafından istila edilmiştir.



Şekil 1: Sarıkamış'ın konumu(Google Earth,2022)

1535 yılında ise Osmanlı egemenliğine giren Sarıkamış, Rus ve İran'a karşı önemli bir askeri üs olmuştur. Osmanlı egemenliğinden sonra 40 yıl(1878-1918) Çarlık Rusya işgali altında kalan bölge Bolşevik ihtilali ile geri çekilen Ruslar yerini Ermeni işgaline bırakmıştır.

Ruslar Kars'ın Osmanlı ve doğulu niteliği taşıyan Kale eteğindeki yapıları yenilemek yerine, bunun hemen güneyinde yepyeni bir garnizon şehir kurmak, Rusların o dönemdeki siyasi anlayışlarının da bir tercihidir. Buraya kurulması düşünülen ek şehirde ki amaç, Rusların XVIII. yüzyıl başından beri, çerçevesi Çar I. Petro tarafından belirlenen sınırların güneye doğru genişletilerek Doğu Anadolu'nun ele geçirilmesi ve sıcak denizlerle (Akdeniz-Kızıldeniz) temas sağlamanın da ön şartı idi.

1. Dünya savaşı sırasında Rusları bölgeden çıkarmak için yörede yapılan ve Osmanlı ordusunun büyük kayıplar verdiği Sarıkamış harekâtı sonucunda Sarıkamış 29 Eylül 1920'de Ermeni işgalinden kurtarılmış ve 1923 de Sarıkamış belediyesi kurulmuştur.

Sarıkamış ilçesinin kuruluş tarihi çok uzun yıllara dayansa da fiziki olarak gelişimden 19.yy itibari ile bahsedebilmektedir. Tarihi yapı olarak inceleyecek olursak da Rus dönemine ait taş eserlerin dışında tarihi yapıları bulunmamaktadır.

Sarıkamış ilçesindeki ilk yerleşmelerin ilçenin doğu kesimlerinde ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Bilinen en eski yerleşim yeri ise 1856 yılından itibaren yukarı Sarıkamış köyünün kente yakın kesimleridir. Bu bölge kuruluşundaki kırsal niteliklerini hala devam ettirmektedir. Aynı döneme ait diğer bir alan ise ilçenin kuzeyinde bulunan mezarlık ve askeri alan içerisinde kalan alandır.

1878 yılında Rus işgalinden sonra yerleşim alanları, cezaevi alanını da içine alacak şekilde batıya doğru gelişim göstermiştir. Kentin esas gelişimi ise güney yönünde yoğunlaşmıştır. Yine aynı dönemde, şu an küçük sanayi sitesinin bulunduğu alanda Ruslar tren bakım ve onarım istasyonu kurmuşlardır. Çevresinde oluşan yerleşik yaşamdan bugün herhangi bir iz kalmasa da atölyelerin taş duvarları günümüzde ayakta kalmıştır. Bu atölyelerin güneyindeki yamaçta Rus Çarı Nikola tarafından yapılan günümüze kadar ulaşabilmiş av köşkü olarak kullanılmış yapı bulunmaktadır. Yapı askeri alan içerisinde yer almakta ve mülkiyeti hazineye aittir. Kışlık Av Köşkü, Sarıkamış ormanları içerisinde bulunan ve günümüze kadar özgün mimarisini koruyarak ulaşabilmiş tescilli taşınmazlardan biridir. Köşk 1994 yılına kadar askeri amaçlı olarak Sarıkamış Tugay Komutanlığı denetiminde kalmış, daha sonra mülkiyet sahibi hazineye devredilmiştir. Günümüzde Kültür ve Turizm Bakanlığına tahsisli alan içerisinde yer alan Köşk ile birlikte turizm yerleşim alanı olarak belirlenen plan bünyesinde hazırlanan bu bölgeye ait çevre düzeni planı Erzurum Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 26.03.2010 tarih ve 1635 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

1920 yılından itibaren ise kent merkezinin güney ve kuzeyindeki yerleşim alanları genişleyerek birleşmiş ve bugünkü kent merkezi alanlarını oluşturmuştur.1938-1950 yılları arası Erenler ve İstasyon Mahallesi, 1950-1960 yılları arasında ise Tepe ve İnönü mahallelerine eklentiler olmuştur.

1917 yılında Rusya da Bolşevik ihtilali olunca Ruslar bölgeden çekilmek zorunda kalmıştır. Rusların bölgeden çekilmesi üzerine, bölge Ermeniler tarafından işgal edilmiştir. Bir süre Ermeni işgali altında kalan bölge Rusların bölgeden çekilmesi üzerine; Türkiye toprakları sınırlarında kalan demiryolu, Doğu Kapı- Akyaka- Kars -Sarıkamış Erzurum demiryolu hattı, Anadolu topraklarında Osmanlı idaresi dışında yapılmış tek demiryolu hattı olarak ülke sınırları içerisinde kalmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile beraber, değişen ulaşım politikası çerçevesinde yoğun olarak gerçekleştirilen demiryolu inşaatı ile bu hattın bağlantısı Ankara'ya kadar uzatılarak Kars'ın Ankara ile bağlantısı sağlanmıştır.

Gazi Mustafa Kemal'in, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu dünyaya ilan ettikten sonra başlayan ve 1938 yılına kadar devam eden dönem, Cumhuriyet tarihimizde "Atatürk Dönemi" olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde varılmak istenen hedeflerden biri de ülkeyi bir baştan bir başa demiryolu ağı ile örmektir. Atatürk Dönemine hâkim olan iktisat politikası anlayışı gereği, ulusal bütünlüğün sağlanarak ulusal bir ekonomi yaratma hedefine ancak ulaşım ağının yaygınlaştırılmasıyla varılacaktır. Bunun için de demiryolları politikasının (Şimendifer Politikası) çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Atatürk, ülkenin demir ağlarla örülmesini milli güven ve milli benlik olarak ifade etmiştir. "Bir karış fazla şimendifer" sözü de bu politikayı en iyi şekilde anlatmaktadır. Ülkenin başlıca yerleriyle üretim ve tüketim merkezlerinin birbirine bağlanması, ulusal pazarın teşkil edilmesini sağlayacak ve iç bölgelerdeki üretim kıyı bölgelerindeki limanlar vasıtasıyla uluslararası piyasalara ihraç edilebilecektir

1950'li yıllara gelindiğinde ise ülkede demiryolu ulaşımı hem ticari, hem de ülke savunması açısından büyük önem kazanmıştır. Bu bağlamda, köylerde üretilen ürünleri pazara ulaştırmak için, toprak mahsulleri ofisinin ürünleri ile asker sevkiyatı için demiryolu kullanan Türk silahlı kuvvetlerinin, tren garlarının çevresinde kendi özel istasyon alanları bulunmaktaydı. Kars demiryolu hattındaki istasyon binaları da bu şekilde kullanılmış, yapılar bulunmaktadır.

Demiryolu ulaşımının devlet politikası olarak ele alındığı 1923-1950 döneminde, yılda ortalama 134 kilometre olmak üzere toplam 3.764 kilometre demiryolu yapılmıştır. Bu dönemde demiryolları, gelişmeyi ve kalkınmayı kuşatan, bütün sosyal yönleriyle bir modernleşme projesi olarak ele alınmıştır. Bu dönemde, Milli ekonomi yaratma ve genç Cumhuriyeti kurma politikaları kapsamında demiryolu ulaşımı ise iki aşamada ele alınmıştır. İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşın, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır.

İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak ana hatların elde edilmesi temin edilmiştir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının %70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların %78.6'sı doğuda döşenir ve günümüz itibarı ile batı ve doğuda %46 ve %54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir. Ayrıca, ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan iltisak hatlarının yapımına ağırlık verilmiştir. Böylece 19. yüzyılda yarı koloni ekonomisinin yarattığı 'ağaç' biçimindeki demiryolları, artık milli ekonominin gereksindiği 'döngü yapan ağ' şekline dönüşmüştür.

Cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan demiryolu hamlesi, sadece bir ulaşım yatırımı olarak değerlendirildiğinde eksik kalacaktır. Bir ulaşım türünün toplumu nasıl değiştirdiğinin en özgün örneklerinden biri Türk Demiryollarının bu dönemidir. Bu döneme incelendiğinde demiryolunun, atölyesinden okuluna, sosyal tesislerinden kısım hekimliklerine, spor kulüplerinden matbaasına büyük bir kuşatıcılıkla öncü olduğu; esasında toplumsal değişimi sağlayanın da bu kuşatıcılık olduğu görülecektir. O dönemde demiryolları bir kalkınma hamlesi, bir ulaşım seferberliği, bir modernleşme projesi olduğu kadar bahsi geçen sonuç ve göstergelerden dolayı aynı zamanda adı konulmamış bir sosyal sorumluluk projesidir. Ne yazık ki, demiryolu merkezli bu sorumluluk projesi 1946'dan sonra azalmış, 1950'den sonra 2003 yılına kadar rafa kaldırılmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası konjonktürünün getirdiği karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının öncelendiği ve bir durgunluk devresinin yaşandığı 1951'den 2003 yılı sonuna kadar geçen yıllar demiryollarının bütünüyle ihmal edildiği bir dönem olmuş ve sadece 945 kilometre demiryolu yapılmıştır.

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır. 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanamaz ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında

karşılabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilmemiştir. Bu politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılmıştır.

1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlamıştır, otoyollar GAP ve turizmden sonra ülkemizin 3. büyük projesi olarak kabul edilmektedir. Bu çerçevede 1990'lı yılların ortalarına kadar otopanlar için yılda yaklaşık 2 milyar dolarlık yatırım yapılmıştır. Buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda herhangi bir projenin hayata geçirilmediği görülmektedir. Mevcut demiryollarının büyük bölümü yüzyılın başında inşa edilen geometride kalmaya mahkûm olmuştur.

2000 li yıllarda Demiryollarının yüksek hızlı trenler yapılmasına karşın oransal olarak baktığımızda yolcu taşımacılık payında çok küçük bir paya sahip olduğu ve 1950 yılından itibaren genel olarak düşüş eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu noktadan bakıldığında; 1950'den sonra dengeli bir ulaştırma politikası yürütülmediği bunun sebebiyle de gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında demiryollarının payında düşüş görüldüğü ifade edilebilir.

3. SARIKAMIŞ CER ATÖLYESİ(REVİZÖRLÜK BİNASI)

3.1 Sarıkamış Revizörlük Binası Konumu ve Tarihsel Gelişimi

Konumu: Yapı Kâzımkarabekir Mahallesinde, şehir merkezi ve Sarıkamış İstasyon binasının güneybatısında, şehir merkezine 1,61 km, istasyon binasına ise 590 m mesafede bulunmaktadır. 208 ada 2,3,4,9 parsellerde yer almaktadır. Yapıya kuzeybatısındaki Emek caddesinden ulaşılmaktadır. Kuzeybatısında küçük sanayi sitesi, Güneybatısında da Katherina Köşkü, Kuzeyinde Sarıkamış harekâtı Kafkas Cephesi Tanıtım ve Araştırma Merkezi, Doğusunda da Sarıkamış Şehitliği Tören Alanı yer almaktadır. 4513 m² alan üzerine kurulmuştur. Toplam 10 bölümden oluşmaktadır.



Şekil 3: Eylül 2010 hava fotoğrafı(Google Earth)



Şekil 4: Kasım 2020 hava fotoğrafı(Google Earth)

Tarihçesi; Sarıkamış'taki kamu (askeri lojmanlar, askeri hastane, askeri cezaevi, okul binaları, dini yapılar, istasyon ve lojman binaları) ve sivil mimari yapılar üzerinde yapılan incelemeler, istasyon ve lojman binalarının 1892'den sonra inşa edilmiş olduğunu göstermektedir. Yapı üzerinde herhangi bir kitabeye yer verilmemesinden dolayı kesin bir tarihleme yapılamasa da; yapının plan ve mimari özellikleri, bölgenin Ruslar tarafından işgal edildiği 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi ve tescil fişleri de göz önünde bulundurularak XIX. yüzyılın sonunda yapıldığı söylenebilmektedir.

Sarıkamış Revizörlük Binası, 17.03.1989 tarihinde 136 numaralı kararla tescil edilmiştir. Yapı tek katlı kâgir bir yapıdır. Kuzeybatı cephesi doğrusal olup diğer cepheleri kaydırmalı şekilde inşa edilmiştir. Yapının ana girişleri kuzeybatı ve güneybatı yönündedir. Kuzey yönünde bulunan 6 adet vagonun ise her bir vagonunun iki güneyde ve iki kuzey de olmak üzere 4 kapısı bulunmaktadır.

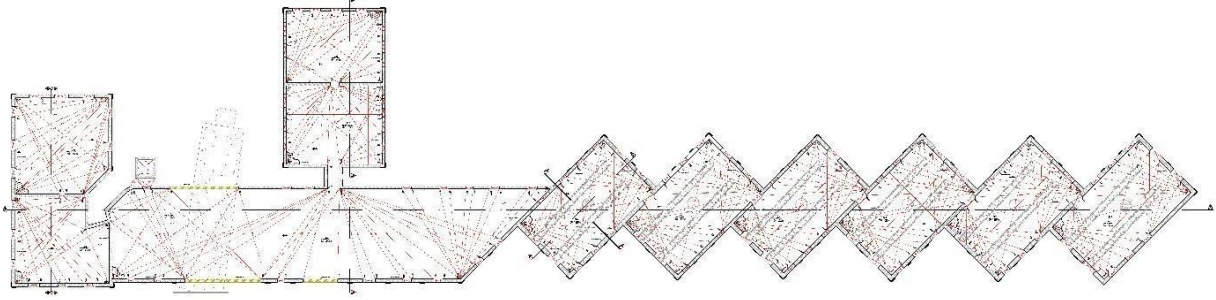
Yapı tarihi kimliği, mimari kimliği ve kent hafızası için önemli bir yapı olduğundan vakit kaybetmeden ilgili kurumlar tarafından koruma projeleri hazırlanıp, yapının korunmaya alınması gerekmektedir.

3.2. Revizörlük Binasının Mevcut Durumu (Rölöve – 2020 Durumu)



Şekil 5: Revizörlük binası genel görünüm (Doğan, 2019, s. 198)

Sarıkamış Revizörlük Binası (Cer Atölyeleri), uzun zamandır boş ve işlevsiz kaldığından; ahşap pencereler ve kapılarının, mevcut tren raylarının söküldüğü, sert iklim şartlarının da etkisiyle çatı örtüsü ve tavan döşemesinin yok olduğu gözlemlenmiştir. Zemin döşemesi tamamen yok olmuş ve toprak zemin açığa çıkmıştır. Zemin döşemesinden geriye, vagonların tamir edildiği çalışma çukurlarının kaldığı, bunlarında toprakla dolduğu tespit edilmiştir. Yapının beden duvarlarının ayakta kaldığı, ancak beden duvarlarında da kısmen bozulma ve parçalanmalar meydana geldiği, ana giriş cephesindeki duvar da büyük çapta parça kayıpları yaşandığı tespit edilmiştir. (Şekil 6-7-8)

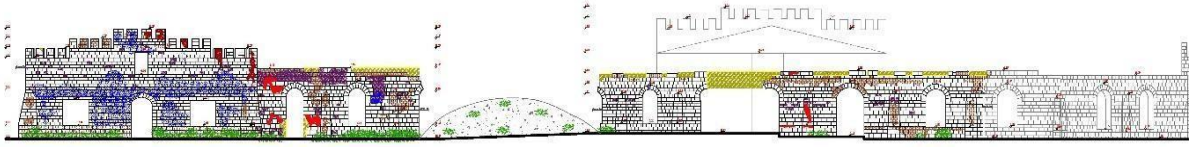


Şekil 6: Rölöve Zemin Kat Planı (Gökdere, 2022)

Yapını ana giriş cephesi olan kuzeybatı cephesinde de kısım kısım parça kayıpları gözlenmiştir. Parça kaybı olan bölümün bir kısmından dönem eki olarak nitelendirebilecek mevcut bir tren rayı geçtiği ancak sahada yapılan çalışmada tren raylarının da yerinden söküldüğü ve mevcut durumda yerinde toprak yığını olduğu görülmüştür. (Şekil: 6-7-8)



Şekil 7: Dönem eki rayların kalıntıları (Gökdere, 2022)



Şekil 8: Rölöve Kuzeybatı Cephesi(Gökder,2022)

Yapının tüm cephelerindeki duvarlarda ise bozulma ve kirlenmeler, kalkan duvarlarda parça kayıpları tespit edilmiştir. Yapının kuzey doğu cephesinde de, tren rayının geçtiği kısımdaki duvarda büyük çapta bir parça kaybı mevcuttur. Tüm cephe duvarların da ise kirlenme kısmi bozulmalar ve çiçeklenmeler tespit edilmiştir(Şekil:8)

3.3. Revizörlük Binasının Özgün Durumu(Restitüsyon)

Ruslar özellikle Kars ve çevresinde o dönemin en önemli mimarisi olan Baltık mimarisiyle yapıları inşa etmişlerdir. Baltık mimari düzeni özellikle Kars'ta yoğunlaşmıştır. O dönemde şehir genel olarak kale eteğinde bulunmaktadır. Ruslar bu kısma hiç dokunmadan şehrin güney tarafına yepyeni bir şehir inşa etmişlerdir. Şehrin buraya kurulmasında düşünülen amaç, Rusların güneye doğru ilerleyerek bölge üzerinde söz sahibi olmak istemesidir.

Bu dönemde inşa edilen yapılarda genellikle yığma yapı sistemi kullanılırken duvarlarda bazalt ve andezit taşı kullanılmıştır. Bu yapılar geleneksel Osmanlı yapı sisteminden farklı şekilde; duvar kalınlıkları artırılmış, dikdörtgen planlı olarak tasarlanmış olup giriş holünden ulaşılan ve kendi aralarında da geçişleri olan oda bölümlerine sahiptir.

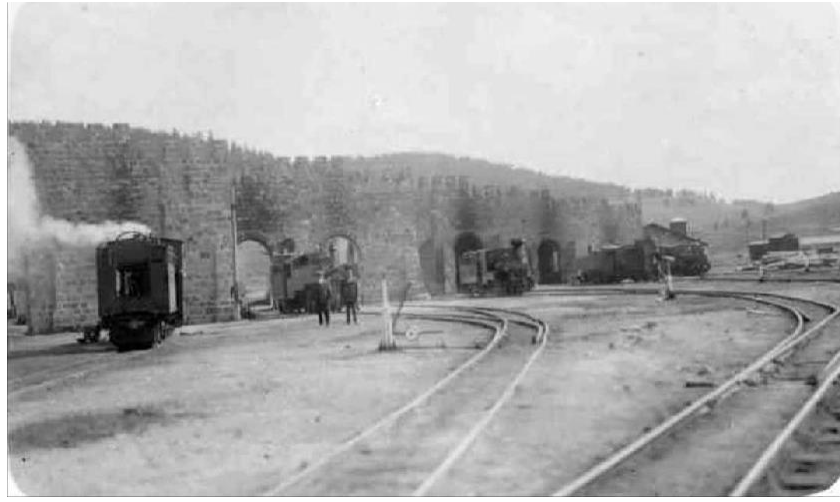
O dönemim Osmanlı yapı sisteminden farklı şekilde inşa edilen şehirde özellikle taş binalarda çatı şekilleri, kapı ve pencere tipleri tamamen Rus yapı anlayışına uygun şekilde inşa edilmiştir.

Bu dönemde inşa edilen yapıların ön cepheleri işlenmiş kesme taşlardan örülürken, diğer cephelerde ve köşelerinde ise düzgün kesme taşlar ve buna uygun harçtan yığma malzeme kullanılmıştır. Binaların baca ve çatı şekillerinde yine döneme uygun mimari öğeler kullanılarak yapılar inşa edilmiştir.

Rus dönemi yapılarının cephe biçimlenmelerinde kütleli hareketlenmelere pek fazla yer verilmediği, cepheye hareket kazandırmak ve monotonluğu bozmak için belirli bir düzene göre yerleştirilen cephe elemanlarının kullanıldığı ve yoğun taş işçiliği ile de bu durumun desteklendiği dikkat çekmektedir. Yola bakan cephelerin daha özenli düşünülerek tasarlandığı, diğer cephelerin ise daha sade bırakıldığı görülmektedir. Geleneksel Kars yapılarına göre çatı eğimlerinin daha yüksek tutulmasının yanı sıra malzeme olarak çinko ve sac levhaların kullanılması ve saçaksız olmaları da öne çıkan çatı özellikleridir.

Bu bağlamda, Cer Atölyelerinin özgün durumu, belirttiğimiz Rus mimari yapısı da göz önüne alınarak incelenmiştir. Gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan belgeler, bölgede yaşamış ve bölge hakkında bilgi sahibi olan kişilerle yapılan yüz yüze görüşmeler, internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları sonucu elde edilen fotoğraflar, yazılı ve çizili belgeler değerlendirilerek, revizörlük binasının özgün durumu belgelenmiştir. Elde edilen bu belgeler önerdiğimiz koruma projesi için gerekli altlıkları oluşturmuştur. Ayrıca ilgili kurum kuruluş ve uzman kişilerin gerek gördüğü takdirde ikinci alternatif olarak uygulanması düşünülen koruma yöntemi olan restorasyon projesinin restitüsyon paftalarının oluşmasını sağlamıştır.

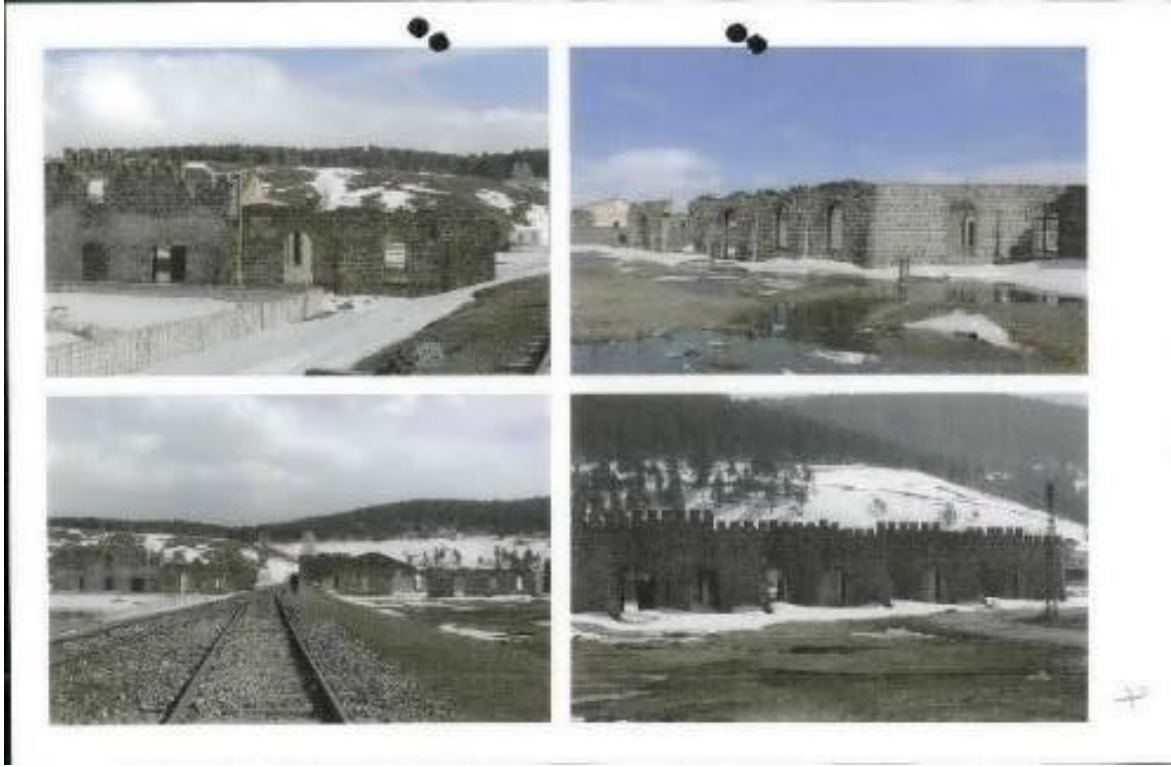
Yapılan saha ve arşiv çalışmaları sonucunda, yapı ile ulaşılabildiğimiz en eski verilerin yapının tescil edildiği 1989 yılına ait olduğu saptanmıştır. Yapının inşa edildiği döneme ait mimari yapısı, mekân düzenlemesi kullanılan malzeme ile ilgili herhangi bir bilgi ve belgeye erişilememiştir. İlk yapıldığı döneme ait herhangi bir veriye ulaşılmadığı için restitüsyon projesi için hazırlanan tüm paftalar; bina üzerindeki özgün izler, o dönem bölgede inşa edilen dönem binaları ve o dönem inşa edilen cer atölye yapıları(analoji yöntemi) ve döneme ait fotoğraflar incelenerek hazırlanmıştır(Şekil:9-10-11-12-13)



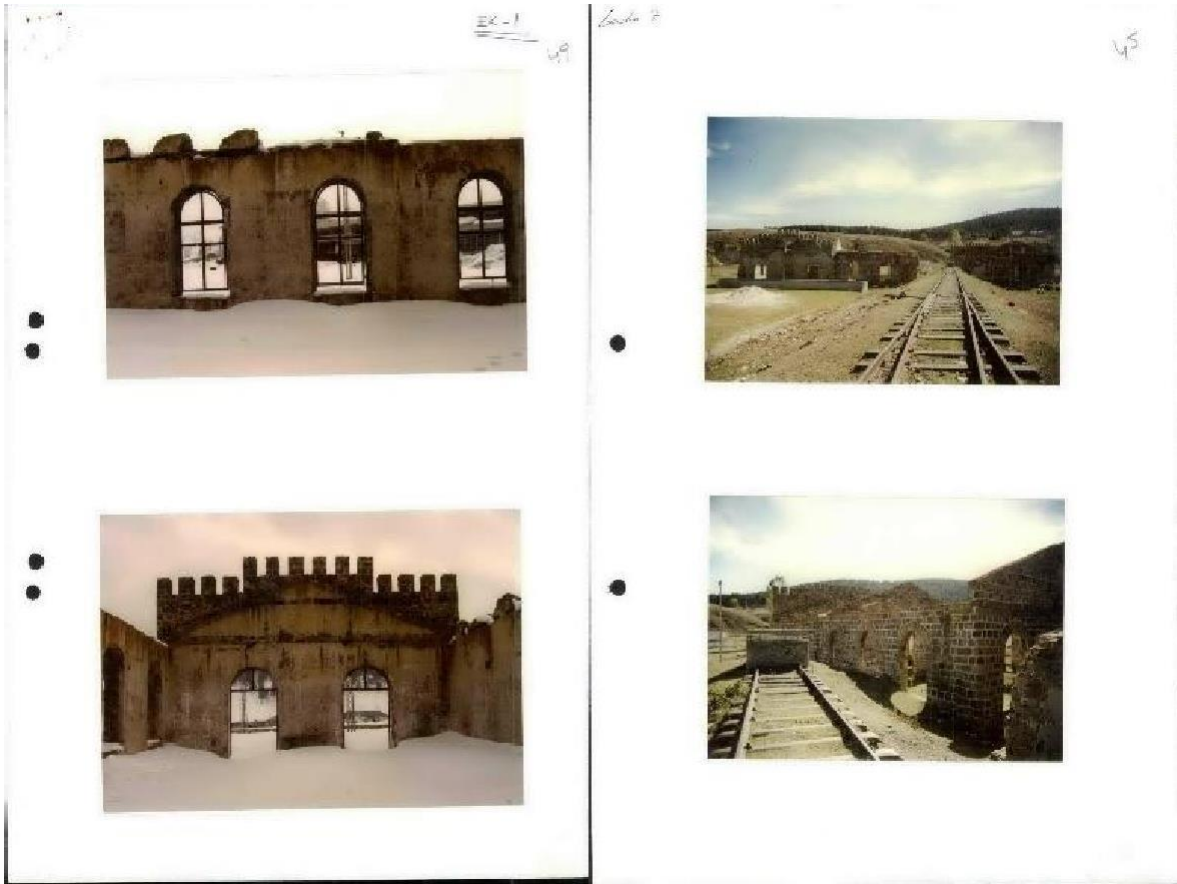
Şekil 9: 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri(Revizörlük Binası) (Sönmez,B.Arşivi)



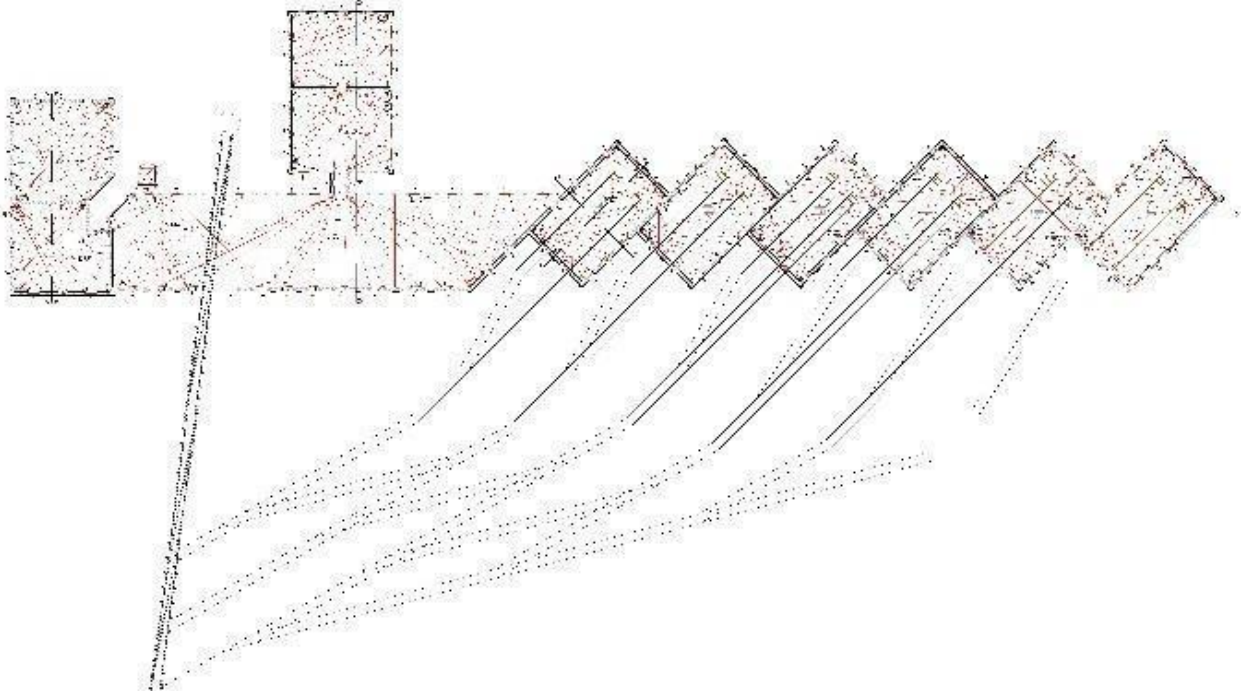
Şekil 10: Dönem Eki Raylar (Sönmez,B.Arşivi)



Şekil 11: Dönem Eki Raylar(Kars KVKBK Arşivi)

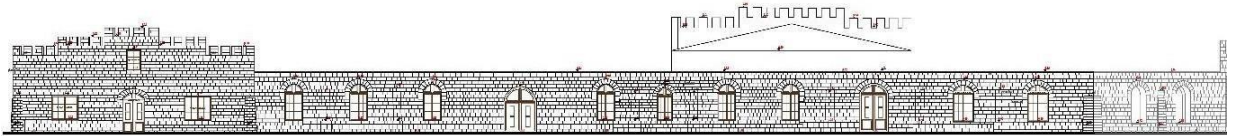


Şekil 12: Dönem Eki Raylar(Kars KVKBK Arşivi)



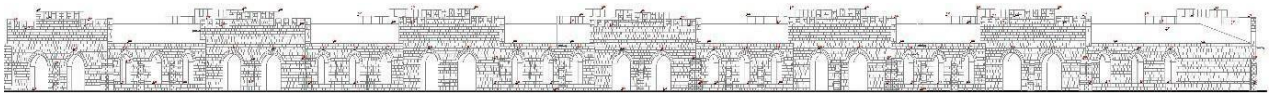
Şekil 13: Restitüsyon Zemin Kat Planı(Gökdere,2022)

Yapının kuzeybatı cephesinde oluşan parça kayıpları şu an mevcut olmayan pencere ve kapıları, giriş cephesinde ki kalkan duvar da ki parça kayıpları ve çatı örtüsü, dönem fotoğrafları ve yapıdaki izler dikkate alınarak özgün halinde gösterilmiştir (Şekil:14)



Şekil 14: Restitüsyon Kuzeybatı Cephesi (Gökdere,2022)

Diğer tüm cephelerde duvarlarda oluşan kirlenme, bozulma ve çiçeklenmeler temizlenerek, özgün halinde gösterilmiştir. (Şekil:15)



Şekil 15: Restitüsyon Kuzey Cephesi(Gökdere,2022)

3.4. Cer Atölyelerinin Korunması/Yeniden İşlevlendirilmesi

Sözlük anlamı “bir varlığı tehlike ve dış etkilere karşı güvence altına almak” diğer bir tanımla “tarih ya da sanat değeri taşıyan yapıların ya da kent parçalarının yaşamlarını sürdürülebilmeleri için gerekli önlemleri alma” olarak belirlenen koruma kavramı, uygulandığı varlığa ve amaca göre çeşitlilik göstermektedir.

Koruma; Geçmişin hatıra tutulması için tarihsel belgelerin, insanlığın yararlanması için kaynakların, sanat eserlerinin, içinde bulunulan çevrenin istenmeyen değişimlere karşı güvence altına alınması, sosyal yaşam şeklinin değişiminin önlenmesi, kültürel kavramların, geleneklerin düşüncelerin sürdürülmesi türlerinde olabilmektedir.

"Koruma" ve "Korunma"; taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarında muhafaza, bakım, onarım, restorasyon, fonksiyon değiştirme işlemleri olarak tanımlanırken taşınır kültür varlıklarında ise muhafaza, bakım, onarım ve restorasyon işleridir.

Korumanın amacı, belli bir dönemin belli bir yaşam biçiminin, belirli bir kültürel birikimin ister korunduğu çağda olsun, ister daha sonraki çağlar için olsun gelecek kuşaklara aktarılmasını sağlamaktır. Kültürel varlıkların korunmasında sahip oldukları özellikler ve değerler korumanın başlıca nedenlerini oluşturmaktadır. Bu nedenle korumayı gerektiren nedenler kültür varlığının sahip olduğu kültürel değerler, duygusal değerler ve kullanım değerleri olarak açıklanabilmektedir. Koruma kavramı; kurumsal temeline ulaşıncaya kadar, tüm dünyada, sadece dini yapılar için söz konusu olmuş, diğer anıtsal nitelikteki yapılar ve kentler için geçerli bir koruma söz konusu olmamıştır. Koruma hızla değişen dünyada özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından sonra öne çıkmış, insanlar geçmişlerinin bir hatırası olarak gördükleri eserlerin korunmasını istemişlerdir. Koruma kavramı,1930'lu yıllara kadar sadece tek yapı boyutunda kalmışsa da, ilerleyen yıllarda kapsamı genişlemiş, tarihi kentleri ve kırsal kesimleri de içine almıştır. Günümüzde ise, arkeolojik sit koruması, doğal çevre koruması gibi farklı alanlarda koruma eyleminin etkinliği görülebilmektedir.

Tek anıttan tarihi çevreye doğru, tarihi-doğal-toplumsal çevre bütününe açılırken yapıların kullanımı açısından koruma önem kazanmıştır. Korunan çevrenin tamamını “müze alanları” olarak kullanılabilen ve ya bir kısmına yeni işlevler yükleyerek devamlı yaşam alanları olarak kullanmak düşüncesi yaygınlaşmıştır. Böylelikle bu çevrenin eski canlılığı ve önemine kavuşturulması, tarihe ve kültüre verilen önemin bir göstergesi olması amaçlanmıştır. Zaten korumanın amacı, her kuşağın edindiği kültürel değer ve göstergelere yenilerini de ekleyip gelecek kuşaklara aktarmaktır.

Bu makalede ise, günümüzde özgün işlevini yitirmiş kalıntıların, olduğu gibi korunarak ve alana yeni bir işlev verilerek değerlendirilmesinin uygun olduğunu ancak bu koruma yönteminde ki ilk ve en önemli şartın verilecek olan işlevin kalıntıların tarihi, mimari ve hafıza değerlerinin anlamları ile uyumlu olması gerektiğini belirtmek gerekir. Dolayısı ile bu husus iyice tartışılmalıdır. Bizler bu tarihi alan ve kalıntılar için en doğru işlevin cer atölyeleri ile ilgili bir açık veya kapalı müze ve kültür evi olarak işlev vermenin, doğru ve gerekli olduğunu düşünmekteyiz.

Koruma yöntemleri; Sankamış Cer Atölyeleri(Revizörlük binasının) ve kalıntılarının korunması gündeme geldiğinde, ilk düşünebilecek koruma yöntemi; alanın ve kalıntıların tarihi, mimari ve hafıza değerlerinin gelecek nesillere aktarılabilmesi ve varlıklarını sürdürebilmeleri için gerekli önlemlerin alınarak alanı ve kalıntıları olduğu gibi korumayı amaçlayan konservasyon olmalıdır. Bu makale kapsamında bu ilk alternatif olan konservasyon yöntemi detaylı olarak açıklanmıştır. Bu bağlamda, konservasyon yöntemi ile korunacak alanda açık müze olarak kullanımının gerektirdiği ek mekânlar; tarihi çevreyle uyumlu geçici ve kaldırılabilir nitelikli yapı konseptinde gerçekleştirilmelidir.

Koruma için ikinci alternatif; daha radikal bir koruma yöntemi olan restorasyondur. Bu koruma yöntemi ile kalıntıların aslına uygun bir biçimde üstleri örtülerek, duvarları tamamlanarak verilecek işleve uygun bir yapı haline dönüştürülmesi gündeme gelecektir. Tabii bu kapsamda yapılacak bir restorasyon; tarihi yapının özgün mimari değerlerinin, belgeler ile araştırılması ve yapılacak müdahalelerin tümüyle buna uygun yapılmasını gerektirmektedir. Ancak oluşacak yapının mekânlarının, cer atölyelerinin tarihi ve mimarisine ilişkili yazıların,

belgelerin ve görsellerin sergilendiği daha etkin, kapsamlı bir kalıcı müze, kültür evi olarak kullanılması halinde bile özgün yapının anlamı, hafıza ve mimari değerlerinin ne kadar korunduğu ve oluşturulan mekânların bu değerler ile ne kadar uyumlu olabileceği tartışmalıdır. Kısacası restorasyon yöntemi ile uygulanması düşünülen proje zor bir tasarım olacak ve yaratıcılık gerektirecektir. İkinci alternatif olarak planlanan restorasyon ile değerlendirme projesi makalenin çıkışı olan tez içinde yer alacaktır.

Konservasyon alternatifi seçildiğinde; öncelikle geç kalınmış ve koruyucu korumanın yapılmamış olması nedeni ile yıllarca doğa şartlarına ve vandalizm'e maruz kalmış kalıntıların üzerinde oluşmuş ve devam eden bozulmaların tedavi edici koruma yöntemi ile yapının üzerinde direkt müdahale edilerek durdurulması gerekmektedir.

Bu kapsamda; tozların temizlenmesi, mantar ve böceklerle karşı tedavi, görüntü (resim) tabakasının yenilenmesi, ahşap parçaların sağlamlaştırılması, gerekirse değiştirilmesi gibi işlemlerin yansıra; duvar kalıntılarının genel olarak kapsamlı bir konsolidasyondan geçirilerek, ahşap, çelik kullanılarak veya gerektiğinde bazı taşların değiştirilmesi hatta basit tamamlamalar ile duvarların sağlamlaştırması gerekebilecektir.

Ayrıca doğa şartlarından korunması için üstlerinin basit, su geçirmez ve duvarlara değmeyen bir örtü ile örtülmesi düşünülmelidir.

Korumayı sağlamayı hedefleyen bu çalışmalara, açık müze olarak korunacak yapı veya kalıntıların görülebilirliğini ve gezilebilirliğini sağlamak üzere uygun malzeme ve estetik mimari tasarım ile yürünebilir zemin döşemesi yapılması gerekecektir.

Koruma alternatifi olarak yapının açık müze olarak değerlendirilmesi gündeme geldiğinde ise, yeni ek binanın mimari tasarımlarının, tarihi çevrede tasarım ilkeleri dikkate alınarak geçici, kalıntıları bastırmayan, malzeme, renk ve biçimsel olarak yapı ile uyumlu ayrıca çekici bir mimari estetiğe sahip olması gerekmektedir. Bu amaçla bir mimari proje yarışması tertip edilmesi doğru olacaktır. Açık müze olarak kullanımın gerektireceği yeni ek binaların içinde; kapalı müze (monitörler ile dijital sunumlar), sergi salonu, atölyeler, kitap ve hediyelik eşya satışı, açık ve kapalı kafeterya, wc ler ve depolar düşünülmelidir.

SONUÇ

Kars ili Sarıkamış ilçesi içinde bulunan Ruslar tarafından XIX. yüzyılın sonunda da inşa edilmiş Demiryolu Cer Atölyeleri Revizörlük binası kültür ve tarih açısından özellikle Sarıkamış ilçemiz için önemli tarihsel, kültürel ve mimari değere sahiptir. Tarihi cer atölyeleri; tarihi belge olarak mimarisi ve konumu bakımından da bölge için önemli bir Land-mark oluşturmaktadır. Yapı, yapıldığı dönemden günümüze, herhangi bir değişim geçirmeden ulaşabilmiştir. Ancak günümüzde atıl bir şekilde bulunmaktadır ve gerekli koruma çalışmaları yapılmaz ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Bu makale kapsamında, bu yapıların tarihsel değerlerinin mimari değerlerinin ve mimari özelliklerinin tanıtılması ile giderek yok olma tehlikesi altında olan revizörlük binasının kentin ve bölgenin gereksinimleri göz önünde bulundurularak yeni bir işlevle değerlendirilmesi ve kente kazandırılması amacı için hazırlanacak bir öneri projenin koruma yöntemleri dikkate alınarak tartışılması ve ilkesel esasları üzerinde çalışılmıştır. Önerilecek koruma projesi ile birlikte yapının yaşatılarak gelecek kuşaklara aktarılması ve kentin tarihi kimliğinin korunması amaçlanmıştır. Makale ayrıca bu yapıların özgün veya yeni bir işlevle değerlendirilerek korunmalarının, bölgenin kültürel gelişimine, zenginleşmesine ve ekonomisine katkı sağlayarak kazandırılmasının önemini hatırlatmaktadır.

Koruma ve değerlendirme konusunda, özgün işlevini kaybetmiş yapıların eserin anlamına yakışır bir işlevle değerlendirilmelerinin kaçınılmaz olduğu görülmektedir. Atıl bırakılma, eserin giderek yok olmasına neden olacaktır. Uygulanması gereken koruma yönteminin seçimine gelindiğinde, yapılması gereken en basit koruma yöntemlerinden başlanmalı, bunların yeterli olmadığı durumlarda restorasyona ve kalıcı müdahalelere başvurulması düşünülmelidir. Ele alınan yapıda sadece "konservasyona" yani sağlamlaştırarak görünür hale getirerek olduğu gibi korunması ve değerlendirilmesine veya restorasyona karar verilmesi gerekecektir. Makalenin çıkış kaynağı olan bu konu tez çalışmamda tartışılacaktır.

Yapıya yeni işlev verilirken işlevin yapının özgün değerlerine uygunluğu, yeni işlevin yapının çevresine ve bölgede yaşayan toplumun yaşam şekline, değerlerine uygunluğu tartışılmalıdır. Mimari uygulamada ise geri dönüşü olmayan müdahalelerde bulunulmaması, "reversibilite"nin sağlanması amacı ile iç mekânda taşınabilir-kaldırılabilir objeler ile malzemeler kullanılması, tamamlama veya ek yapılacaksa, bunun özgün otantik malzemeden ayırt edilecek şekilde olması gerekmektedir.

Bu hususların dışında, tarihi yapının ve kalıntıların yeni işlevle değerlendirilmesinde mutlaka yeni ek yapılara ihtiyaç duyulacaktır, ancak oluşturulacak ek yapının tasarımında gözetilmesi gereken ve estetik algıyı oluşturan bazı kriterler vardır. Tarihi yapıya yapılacak olan çağdaş ek sorununda, ekin niteliğinin belirleyicisi tarihi yapı ve kalıntılar olmalıdır. Bir zorunluluk olmadıkça, tarihi yapının kitlesi ve boyutları dışına çıkan ve onu ezen tasarımlardan kaçınılmalıdır. Yani ekler tarihi binayı gölgeler veya tarihi yapıya egemen nitelikte olmamalı, tarihi yapıyı da yeni yapıya ek haline dönüştürmemelidir. Yapım üslubu ne olursa olsun, tarihi yapıyı öne çıkarır nitelikte gerçekleştirilmelidir. Yeni ekler, yapının karakterine öykünen nitelikte tekrarı biçiminde olması yerine yapıya saygılı günümüz mimari karakterini yansıtan çağdaş ekler niteliğinde olmalıdır.

KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z.**(1996,1999,2004,2007,2009). Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, YEM Yayınları, İstanbul.
- Altınoluk,Ü.**(1991). Özgün İşlevini Tamamen Yitiren yada İşlevsel Olarak Eskiyen Yapıların Yeniden Kullanımı. Tasarım Dergisi sayı 14, İstanbul
- Arslan, M.** (2015). Kars Demiryolu Mirasını Koruma Önerisi ve Eski Süt Tozu Fabrikası Koruma Projesi [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Aydın,N.**(2006). Bütün Yönleriyle Sarıkamış Sempozyumu, Sarıkamış Kaymakamlığı, 2006 (İstanbul: Bakanlar Medya)
- Doğan, T.** (2019). Garnizon Kent Sarıkamış'ta Rus Mimarisi [Yüksek Lisans Tezi]. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Sakarya.
- Erder, C.,** (2018). Tarihi Çevre Algısı, YEM Yayınları, İstanbul.
- Erkan K. Y,Ahunbay Z.**(2008). Anadolu demiryolu mirası ve korunması. İTÜ Dergisi Seri A: Mimarlık, Planlama, Tasarım, 7(2), 14 - 25.
- Gündoğdu, H.** (2010). XIX. Yüzyıl Kars Yapılarına Baltık Mimari Üslubunun Yansıması.Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi , 0 (18) , 79-99 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunigsed/issue/2560/32984>
- Icomos.** (1994). The Nara Document on Authenticity. (1994).
- Koşan, D.** (2020). Taşınmaz Kültür Varlıklarında Önleyici Koruma Önerisi: Erken Müdahale Sistemi. *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13(1), 130-143. doi: 10.17218.hititsosbil.675762
- Kuban,D.**(1969) Modern Restorasyon İlkeleri Üzerine Yorumlar, Vakıflar Dergisi, Sayı 8,Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Kuban,D.**(2000)Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu: Kuram ve Uygulama, YEM Yayın, İstanbul
- Miser, S.** (2019). Osmanlıdan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları.Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi , 2 (4) , 13-35 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/usdad/issue/51335/577319>
- Öztürk,İ.** (2009).Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Sönmez, B.** (2021). Kişisel görüşme, 17 Ağustos, İstanbul.
- Venedik Tüzüğü.,** (1964). "Uluslararası Tarihi Anıtları Koruma Kuralları".
- Yavuz, M. & Tavukçu, A. Y.,** (2012). Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum eski demiryolu hattı ve mimari yapılanması. Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 29 (1) , 0-0. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/huefd/issue/41214/508567>
- Zakar L&Eyüpgiller K.K.**(2018). Mimari Restorasyon Koruma Teknik ve Yöntemleri. İstanbul:Ömür Matbaacılık
- Zeren, M. T.** (2010). Tarihi Çevrede Yeni Ek ve Yeni Yapı Olgusu. İstanbul: Yalın Yayıncılık

İNTERNET KAYNAKLARI

URL 1: Kültür Portalı, 2013. Sarıkamış Katerina Av Köşkü-Kars

Erişim tarihi:10 Temmuz.2021

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/kars/gezilecek/yer/sarikamis-katerna-av-kosku>

URL 2:Utikad,2012. Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni

Erişim tarihi:14 Eylül 2021

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye->>

Url-3:Ray Haber,2019.Türkiye Demiryollarının Günümüze Kadar Tarihsel Gelişimi

Erişim tarihi:17 Eylül2021

<https://rayhaberleri.wordpress.com/2019/11/11/turkiye-demiryollarinin-gunumuze-kadar-tarihsel-gelisimi/>>

Not: Bu makale, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Koruma ve Restorasyon Tezli Yüksek Lisans Programında, Prof. Dr. Ali Işık Aydemir danışmanlığında, Elif Ceren Gökdere tarafından yürütülecek olan, “Kars İli Sarıkamış İlçesinde Bulunan İşlevini Yitirmiş Endüstri Mirası CER Atölyesinin(Revizörlük Binasının) ve Yakın Çevresinin Yeniden Değerlendirilmesi ve İşlevlendirilmesi” başlıklı yüksek lisans tezinin ön çalışmalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.