



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 34 Volume: 7 Issue: 34

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

**DOĞUKAPI-AKYAKA-KARS-SARIKAMIŞ-ERZURUM ESKİ DEMİRYOLU HATTI VE
MİMARİ YAPILANMASI (II) MİMARİ ESERLER***
**DOĞUKAPI-AKYAKA-KARS-SARIKAMIŞ-ERZURUM OLD RAILWAY LINE AND
ARCHITECTURAL FORMATION (II) BUILDINGS**

Mehmet YAVUZ**
Ali Yalçın TAVUKÇU***

Öz

“Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkaş-Erzurum Eski Demiryolu”, Anadolu topraklarında Osmanlı İradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattıdır. Transkafkasya demiryollarına bağı ve Batum-Tiflis-Gümrü Demiryolu’nun devamı olarak, üç aşamalı inşa edilmiş, askeri amaçlı bu demiryolu hattı, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra, Kuzeydoğu Anadolu’nun Rusların eline geçmesi ile başlayan kırk yıllık Rus idaresi içinde, Çarlık Rusya’sı tarafından yapılmıştır.

Bu makale kapsamında, söz konusu demir yolunun, Kars-Sarıkaş arasında kalan kısmında, işletme amacıyla inşa edilmiş olan yol yapıları; Köprüler, Menfezler, Tüneller ve Mimari eserler; İşletme (İdari) Binaları, İstasyon/Gar Binaları, Ambar/Hangar Binaları, Su Kuleleri ve Lojman Binaları gibi yapılar; malzeme, teknik, planlama, mimari üslup ve kullanım biçimi yönlerinden incelenmektedir.

İncelenen yapılar üslupsal açıdan, Rönesans ve Maniyerizm gibi farklı mimari akımlara ait üslup elemanlarını bünyelerinde taşırlar. Ancak bu üslup özelliklerinin yapıarda bir arada kullanılması, araştırmaya konu yapıların, genel olarak “Avrupa Menşeli Baltık Seçmeciliği” anlayışıyla tasarlandıklarını gösterir. Anadolu’da bulunan diğer demiryolları yapılarından farklı biçim ve üslupta olan bu yapıların, başta istasyon binaları olmak üzere, diğer yapı türlerinin, Rusya’nın değişik coğrafi bölgelerinde, Çarlık Rusyası döneminde yapılmış pek çok benzer yapı örnekleri bulunur. Dolayısıyla kuzeydoğu Anadolu’da bulunan bu demiryolu yapıları, Rus demiryolu yapılarının bir uzantısı olarak görülmelidir.

Anahtar Kelimeler: Kars, Demiryolu, Mimari, Gar, Köprü, Su Kulesi.

Abstract

The old railway line from Doğukapı to Erzurum passing through Akyaka, Kars, and Sarıkamış was evidently the only railway line constructed outside the will of the Ottoman Empire. This railway line constructed in three major stages for military purposes by the Russian Czardom in 1878-1878 after the Ottoman-Russian War was part of the major Transcaucasia railway line and a continuation of the Batumi-Tbilisi-Gyumri (Alexendropol) railway line. This essay aims to examine the buildings that were constructed for administrative purposes such as bridges, tunnels, vent shafts, station buildings, managerial buildings, water towers, locomotive hangars, and living quarters located from Erzurum to Kars in terms of architectural style, design, building techniques, materials, and function.

When the architectural constructions are examined from a stylistic point of view, we note that these buildings bear elements peculiar to the different architectural movements such as the Renaissance and Mannerism. Nevertheless, the co-use of these different architectural features in the same buildings seems to indicate that these buildings were designed with the sense of “The Baltic eclecticism with European origin.” These buildings, which are different from their Anatolian counterparts in terms of design and style, display numerous closest parallels mainly in the railway station buildings found in different geographic parts of the Russian Czardom. In this sense, the

* Bu makale, Atatürk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) kapsamındaki, 2009/161 Nolu projenin 2011 yılı içindeki ikinci etap çalışmalarını ve bulgularını içermekte olup, değerlendirilen materyallerin bir kısmı İstanbul’da, 02-05 Ekim 2013 tarihleri arasında düzenlenen, XVII. Ortaçağ Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu’nda bildiri olarak sunulmuş, ancak yayınlanmamıştır. Destek ve yardımlarından dolayı Atatürk Üniversitesi Rektörlüğü’ne, TCDD çalışanlarına ve çalışmalarımıza katılıp çizimleri yapan Sayın Tekin DOĞAN’a teşekkür ederiz.

**Doç.Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü. mmyavuz@hotmail.com.

*** Yrd. Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü. atavukcu@gmail.com.

architectural constructions identified along the Doğukapı-Erzurum railway line in northwest Anatolia should be viewed as part of the Russian railway building tradition.

Keywords: Kars, Railway Architecture, Station, Water Tower, Bridge.

Tarihsel Arka Plan

Ruslar ile Osmanlı arasında sıklıkla yer değiştiren bir sınır bölgesi olan Kuzeydoğu Anadolu, tarihte birkaç kez iki ülke arasında el değiştirmiştir. Ancak Rusların Kars ve bölgesini en uzun süre ellerinde tuttukları dönem, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra olmuş ve egemenlikleri kırk yıl sürmüştür (Kırzioğlu, 1953: 552, 553; Kodaman, 1987: 25).

Söz konusu süreçte Ruslar önce bölgenin içlerine doğru ilerleyen geniş şoseler (Badem, 2010: 234) ve bunlara bağlı köprüler yapmış, ardından demiryolu ve bu yola bağlı, işletme amaçlı yapılar inşa edilmiştir.

Çağın bu modern ulaşım ve taşıma aracı Rusya'da 1851'de hizmete açılan Petersburg-Moskova demiryolu ile başlamış ve zamanla bütün ülkeye yayılmıştır (Rodowski- Sawoskin-Gutin, 1985: 5; Westwood, 1966: 29 vd.; Badem, 2010: 235-239). Dolayısıyla, Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Demiryolu da Rusya demiryollarının bir parçası olarak inşa edilmiştir. Böylece bu yol Anadolu topraklarında Osmanlı İradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattı olma özelliğine sahip olmuştur.

Osmanlı Devletinin bu bölgeye uzanan bir demiryolu hattı yoktu. Bu durum, başta ulaşım olmak üzere, idari, askeri, kültürel ve ekonomik bakımdan bölgenin Anadolu'nun diğer bölgeleriyle entegrasyonunu engelleyen önemli bir eksiklikti. (Ortaylı, 1978, s. 346).

Bu demir yolu, Çarlık Rusyası tarafından, Transkafkasya demiryollarına bağlı ve Batum-Tiflis-Gümrü demiryolunun bir devamı olarak yapılmıştır (Westwood, 1966: 162, 185, 301.; Badem, 2010: 235-239).

Üç aşamalı olarak inşa edilmiş olan bu demiryolunun, Gümrü-Kars arasındaki ilk bölümü, Rus demiryolları standardına göre 1534 mm (iki ray arasındaki mesafe) olarak, 1899 yılında yapılmıştır.

Yolun ikinci aşaması olan, 60km'lik Kars-Sarıkamış arasındaki bölümün inşasına- ki o dönemde Sarıkamış Türk sınırına 32 km mesafede bulunuyordu- 1910 yılında başlanmış ve önceki yolla aynı genişlikteki bu bölüm 1913 yılında işletmeye alınmıştır¹ (Kobro, 1989: 153.; Badem, 2010: 235).

Projenin 2011 yılı çalışmaları 21 Haziran'da Kars istasyon alanından başlamış ve batıya doğru devam edilerek, 02 Temmuz 2011 tarihinde Sarıkamış istasyonu girişinde son bulmuştur².

Kars-Sarıkamış arasındaki demiryolu üzerinde yapılan arazi çalışmalarında elde edilen materyal ve bulgular şu şekilde sınıflandırılmıştır.

Mimari Eserler

Kars-Sarıkamış arasındaki 60 km.lik demiryolu üzerinde beş istasyon bulunur. Bu istasyonlardan Akbaba'da herhangi bir bina kalmamıştır. Geride kalan istasyonlardan Benli Ahmet'te; yeni yapılmış bir istasyon binası, iki lojman binası, bir ambar, bir umumi tuvalet ve bir de su kulesi, Selim'de; bir istasyon binası, bir açık ambar/hangar, bir işçi/çavuş evi, bir umumi tuvalet ve bir su kulesi, Çatak Köyü'nde; bir istasyon binası ve ona bağlı müstemilat binaları (depo vs), Yağbasan Köyü'nde ise; yeni yapım bir istasyon binası ile bir adet bilet büfesi tespit edilmiştir.

Bu mimari eserlerin hemen hepsi eş zamanlı olarak, 1910-1913 yılları arasında inşa edilmiştir (Kobro, 1989: 153). Çatak Köyü İstasyonunda Ruslardan kalma ray parçaları üzerinde

¹ Tarihsel arka planla ilgili olarak bu araştırma projesinin ilk bölüm yayını olan, "Mehmet Yavuz- Ali Yalçın Tavukçu; "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)", Hacettepe Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Dergisi/Journal of Faculty of Letters, Cilt/Volume 29 Sayı/Number 1 (Haziran/June 2012), s. 293-312, adlı makalede bilgi verildiğinden, burada aynı bilgilerin tekrar edilmesinden kaçınılmıştır.

² Bu ara bölümde tespit edilen yapıların tanımı yapılırken, aynı işlevli yapılar tek başlık altında toplanmış ve tanıtılıp değerlendirilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla istasyon bazında inceleme yoluna gidilmemiştir. Ancak, araştırma sonuçlandırıldığı diğer bölgelerdeki demiryolları yapıları da dikkate alınarak, karşılaştırmalı bir değerlendirme yapılacaktır.

“II . 0 . VI . 1912” yazısı (Resim 01) bu tarihleri doğrular niteliktedir. Fakat bazılarının, yine Rus döneminde, yenilediği veya onarıldığı da üzerlerindeki mevcut kitabelerden tespit edilmiştir.

İstasyon Binaları

Kars-Sarıkamış arasındaki istasyonlar köy ya da mezaralarda bulunur. Bu sebeple, Selim dışındakiler, oldukça mütevazı sayılır. Bu istasyonlardan Akbaba’da, yükleme rampası dışında, herhangi bir bina kalmamıştır. Benli Ahmet İstasyonundaki yolcu binası ise yeni yapılmıştır.

Selim İstasyon Binası

Selim istasyonu ilçe merkezine yaklaşık 2km mesafededir. Oldukça geniş bir alana kurulu olan istasyonda yolcu binası rayların kuzeyinde ve yola yaklaşık 25m mesafede bulunur. İki katlı bir taş yapı olan bu bina, diğer istasyon binaları ile karşılaştırıldığında, dikkat çekici plan ve biçimleme özelliklerine sahip olduğu görülür. Zira bu yapı, işletme, idare ve lojman birimlerini içinde barındıran, çok işlevli bir özellik gösterir (Resim 01, 02, 03/Şekil 01).

Plan

9,30x32,85m ölçülerindeki binanın mevcut hali, özgün planındaki mekân düzenlenmesinde birtakım değişiklikler yapıldığını gösterir.

Zemin Kat: İlk bakışta uzun blok şeklinde görünen yapının planının dış hatlarında kırık çizgilere dikkat çeker. Yarı simetrik olarak ifade edebileceğimiz plan düzenlenmesinde, orta ekseninde doğu-batı istikametinde atılmış ve kuzeydoğudaki kat merdiveni hizasında sonlandırılmış bir ana çizgi ile buna kuzey-güney istikametinde atılmış sekiz düşey çizgi ana iskeleti oluşturur. Kütle olarak ise yapının orta kısmının güneye 0,80 ve kuzeye ise 1,95m çıkıntı yaptığı görülür (Şekil 02).

Yapının, çok işlevli olmasından dolayıdır ki üçü güneyde, ikisi kuzeyde olmak üzere, toplam beş kapısı bulunur. Bu kapılardan güneydekiler işletme maksatlı mekânlara girişi sağlar. Kuzeyde karşılıklı yerleştirilmiş ve kütleli olarak 1,95m ileri taşınmış iki kapı, 1,25m eninde ve 3m yüksekliğinde olup kat merdivenlerine girişi sağlarlar.

Güneydeki kapılar da aynı ölçülerde olup ikisi orta ekseninde, ahşap verandalı kısımda bulunur. Bu kapılar arkalarında, 3,90m x 4,50m ölçülerinde, eşit büyüklükteki iki mekâna açılır. Bunlardan sağdaki oda “Büvet/Büfe” olarak kullanılmakta idi ve sağdaki ve arkasındaki mekânlarla kapı bağlantısı yoktu. Sadece bir pencere vasıtasıyla solundaki mekâna açılmıştı. Soldaki mekân içten bir kapı vasıtasıyla kuzeybatıdaki kat merdiveni ile aynı eksen ve büyüklükteki mekâna açılır. 2,90m x 3,90m ölçülerindeki bu ara mekân aynı zamanda bir kapıyla kuzeyindeki merdiven bölümüne açılır.

Planın batı ucundaki bölüm kütleli olarak hem güneyde hem de kuzeyde, ana bölümün gerisinde kalır. Dolayısıyla batı kanadı olarak ifade edebileceğimiz bu bölüm iki oda ve bir balkondan ibarettir. Sonradan “Bekçi Evi” olarak düzenlenmiş olan bu bölümün veranda kısmı sonradan kapatılıp hol ve tuvalete dönüştürülmüştür.

Planın güneybatı köşesinde kalan mekân 4,85m x 3,90m ölçülerinde olup güneyde ve batıdaki iki pencere ile aydınlatılmıştır. Diğer mekânlarla bağlantısı, mevcut haliyle ilginç biçimde, kuzeybatı köşede bulunan ve yanları kapatılmış olan veranda üzerinden sağlanmıştır. Zira bu noktada kuzeybatıdaki kat merdivenleri ile kapı bağlantısı olan 3,60m x 3,90m ölçülerinde küçük bir mekân daha bulunur.

Binanın ortasında, kuzeyde kalan kısmı, aynı zamanda 2,50m genişliğindeki kat merdivenleri ile de sınırlandırılmış durumdadır. Burada 3,90m x 4,60m ve 3,90m x 5,00m ölçülerinde yan yana iki oda bulunur. Kuzeyde, bu iki odanın önünde, yanlardaki kat merdivenlerinin dış uzantıları ile aynı hizada, ahşap direkli ve düz tavanlı, uzun bir veranda bulunur. Birer kapı ve pencere ile önlerindeki verandaya açılan bu mekânlara giriş yanı başlarındaki kat merdivenlerinden sağlanmıştır.

Planın doğusunda, ana kütle içinde kalan kısımdaki küçük mekân 3,90m x 3,55m ölçülerinde olup istasyon şefi için düzenlenmiştir. İki pencere ile güneye açılan bu odanın iki kapısı mevcuttur. Bunlardan biri, aynı zamanda binanın doğu kanadı olarak da ifade edebileceğimiz ve günümüzde yolcu bekleme salonu olarak düzenlenmiş mekâna açılır. Diğer kapısı ise kuzeyindeki kat merdivenlerine geçişi sağlar.

Binanın doğu kanadı zemin katta, kuzey-güney istikametinde, 8,00m x 4,70m ölçülerinde tek bir mekândan ibarettir. Yolcu bekleme salonu olarak planlanmış bu mekân,

güneyde ray cephesinde ve kuzeyde 1,60m x 3,00m ölçülerinde birer kapı ve pencereye sahiptir. Bekleme salonunun, birer rüzgârlıkla koruma altına alınmış ana kapıları dışında içeride, biri istasyon şefinin odası ile diğeri de kat merdivenleri ile olmak üzere iki kapısı daha vardır.

Ana binanın doğusunda, fakat ana bina ile ortak bir duvara sahip, 5,30 x 9,30m ölçülerinde, tek katlı bir bölüm daha vardır. Doğu kanatla aynı uzunluğa sahip bu ek bölüm içeride iki mekândan ibarettir. Bunlardan güneyde kalan mekânın yazıhane/bilet gişesi olduğu anlaşılıyor. Zira burası bir kapıyla bekleme salonuna açılmıştır. İçte bir kapı ile birbirine bağlanan bu mekânlar doğuda bir, güneyde ve kuzeyde ikişer olmak üzere, 1,25 x 2,05m ölçülerinde, toplam üçer pencereye sahiptir.

I. Kat: Selim İstasyon binasının I. kat planı zemin kat planının tekrarı niteliğindedir (Şekil 03). Tümüyle lojman olarak düzenlenen bu kat planında toplam dokuz oda bulunuyordu. Bunlardan doğu kanatta bulunan büyük mekân sonradan ikiye bölünmüş ve batısındaki mekânlarla birlikte istasyon şefi lojmanı olarak düzenlenmiştir. Kuzeyde, merdiven blokları arasında kalan iki mekânın, önlerindeki ortak balkona rağmen, müstakil mekânlar şeklinde planlandığı anlaşılıyor. Bu katın güneyinde kalan mekânların önlerinde açılacakları bir hol ya da koridor bulunmaz. Dolayısıyla mekânlar arasındaki bağlantı ara duvarlar üzerinde açılan kapılarla sağlanmıştır ki bu anlayış Akyaka, Kars ve Benli Ahmet'teki lojman binalarında da uygulanmış bir durumdur.

Zemin katta yer verilen hemzemin verandalar I. Katta balkona dönüştürülmüştür ki bunlardan kuzeydeki tek yanı açık gömme balkon, kuzeybatı köşedeki ise iki yanı açık biçimdedir. Güneydeki ise üç yanı açık dış balkon şeklindedir.

Cephe Düzeni

İki katlı istasyon binasının dış cephe düzeni, kat planlarına nazaran, oldukça hareketlidir. Bu hareketliliği sağlayan başlıca unsurlar, güney cephede; kütleli çıkıntı ve ana eksen üzerindeki ahşap veranda ve balkondur. Buna karşılık kuzey cephede, kat merdivenlerinin dışa doğru olan kütle çıkıntıları ile bunların arasına yerleştirilmiş gömme ahşap veranda ve balkon aynı görevi üstlenmiştir. Ancak cephelerdeki ritmik hareketlilik bunlarla sınırlı değildir. Zira kuzeybatı köşede bulunan veranda ve balkona da bu kapsamda yer verilmiştir (Resim 02, 03).

Cephe düzeninde yatay ve düşey akslar belirleyici olmuştur. Şöyle ki, iki katlı binanın cepheleri yatayda; pencere kornişi, kat kornişi ve saçak olmak üzere üç ana çizgi şeklinde, düşeyde ise köşelerdeki plastik çıkıntılar ile ki bunların sayısı güney cephede dört, kuzey cephede ise altıdır, pencere ve kapılar oluşturmaktadır.

Kapı ya da pencere aksları, aynı eksen üzerinde, altı üstlü yerleştirilmiş olup doğu kanat hariç, kuzey ve güney cephede sekizdir. Doğu kanadın iki ana yüzünde altta iki, üstte birer pencere bulunur. Yan yüzlerden batıdakinde üç akslı bir durum söz konusu iken doğu yan yüzde, buradaki tek katlı bitişik bölümden dolayı, her cephede ikişer pencere açıklığına yer verilmiştir. Bu düzen içinde pencere ve kapı açıklıklarının belirgin basık kemerleri ile birinci kattaki kırık hatlı köşe taşları ve pencere çerçeveleri üslup belirleyici mimari elemanlar olarak öne çıkarlar. Bunların dışında binanın üç yüzünde ikişer katlı olarak yapılmış ve çatı kısmında birer üçgen alınlıkla vurgulanmış ahşap veranda ve balkonlar cephedeki hareketliliği daha da arttırmıştır. Kışların ağır geçtiği bir yerde binanın bu kadar çok veranda ve balkona sahip olması, binanın ve sakinlerinin daha fazla dışa ve doğaya açılmasını sağlamaya yönelik bir uygulama olarak görülüyor. Dolayısıyla bu özellikleri ile bina, bir istasyon binasından ziyade, adeta yazlık bir köşk veya av köşkü havasındadır. Yapı bu özelliği ile Kars'taki Eski İşletme Binası/Kent Konseyi Binası ile benzerlikler gösterir³.

Binanın ana çatısı, gövde binası ve balkonları da kapatacak şekilde, beş omuz kırma çatı şeklindedir. Ancak kuzeydeki kat merdivenlerinin dışa taşkın kısımları ile ki bunlar da birer giriş kapısı niteliğindedir, batı uçtaki kütleli çıkıntı ve güney cephedeki ana giriş, çatı kısmında vurgulamak üzere, üçgen alınlıklı, yarı bağımsız, kırma çatılarla kapatılmıştır. Çatı

³ Benzer örnek yapı için bakınız Mehmet TAVUZ-Ali Yalçın TAVUKÇU; "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)", Hacettepe Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Dergisi/Journal of Faculty of Letters, Cilt/Volume 29 Sayı/Number 1 (Haziran/June 2012), s. 311.

üzerinde çok sayıda bacanın bulunması, odalardaki "Peç" adı verilen duvar sobalarının çokluğundan kaynaklanır.

Çatak Köyü İstasyon Binası

Bu civarda demiryolu Sarıkamış Çayı'nın güneyindeki yamaçlardan geçer. Dolayısıyla Çatak Köyü İstasyonu, köyün karşısındaki yamaç üzerinde ve demiryolundan 51 basamaklı bir merdivenle çıkılan, taraça şeklinde bir yere kurulmuştur (Resim 04/Şekil 04).

Bu alanda ortada istasyon binası, onun 7,50m doğusunda, yarı yıkık vaziyette müstemilatı ve 0,23m batısında da sonradan yapılmış olduğu anlaşılan, küçük bir kömür deposu bulunur.

Planı

İstasyon binası, kuzeybatı köşesinde 0,90m tek mekânlık kütle çıkıntısı olan, raylara paralel, uzun bir dörtgen şeklindedir. Bina arsanın eğiminden dolayı, kuzeyde üç, güneyde tek sıra taş dizili bir subasman üzerine kurulmuştur. Dışta düzgün kesme taş, içte ise daha az işçilikli taş malzeme kullanılarak yapılan duvarlar 0,60m kalınlığındadır. Ancak ara bölme duvarlarından bazıları 0,25m kalınlığındadır ve üzerleri, bağdadi tekniği kullanılarak, sıvanmıştır.

İstasyon binasının iki ayrı girişi vardır. Bunlardan doğudaki ana giriş niteliğindedir ve önüne 2,65m x 2,65m ölçülerinde olan ve kuzeye ve güneye birer kapıyla açılan, ahşaptan yapılmış özgün bir rüzgârlık bölümü eklenmiştir. Buradan kuzey-güney istikametinde yerleştirilmiş, 2,15m x 6,75m ölçülerinde, dikdörtgen bir mekâna girilir. Bekleme salonu olduğu anlaşılan bu mekân, biri güneybatı köşede, diğeri ana kapının karşısına denk gelen iki kapıyla arkalarındaki iki ayrı mekâna açılırlar. Bu mekânlardan güneydeki 4,15m x 3,15m, kuzeydeki ise 6,15m x 3,15m ölçülerindedir. Küçüğü iki büyüğü üç pencereye sahip bu mekânlar bir kapı vasıtasıyla birbirlerine bağlanmışlardır. Aralarındaki kapı bağlantıları bu mekânların idari işler için kullanıldığını gösteriyor (Şekil 05).

Binanın batısında kalan diğer iki mekânla doğu kısımdaki mekânların herhangi bir bağlantısı yoktur. Zira o kısma giriş arka cephedeki başka bir kapıyla sağlanmıştır. Buradaki kapı, 3,00m x 2,00m ölçülerinde ve kuzey-güney istikametinde yerleştirilmiş bir hole açılır. Penceresi bulunmayan bu hol de bir kapıyla gerisindeki uzun dikdörtgen mekâna açılır. Kuzey ve güneyde ikişer penceresi olan bu büyük mekân 7,45m x 4,15m ölçülerindedir ve kuzeyde ana kütlede 0,90m dışa taşınılıdır. Doğudaki mekânlarla içeriden bağlantısı bulunmayan bu bölümün, istasyon memuruna ait bir lojman dairesi olma ihtimali yüksektir (Şekil 05).

Cephe Düzeni

Binanın dış tasarımında yatay ve düşey çizgiler belirleyici eleman olarak kullanılmıştır. Aslında yatay çizgiler subasman ve pencere kornişleriyle sınırlıdır. Fakat yüzey taşınılıları fazla olduğundan, hem pencere altlarında hem de sağır yan yüzlerde daha belirgindir ve etkileri fazladır. Düşey çizgilenmede ilk bakışta uzun kapı ve pencereler ön plana çıkar. Ancak kapı yanları ile köşelerde de 0,5cm derinlikte ve 0,70cm genişlikteki plasterleri de düşey çizgilenmeye dahil etmek gerekir. Zira kuzeybatı köşedeki 0,90m'lik taşınılı bölüm ve doğudaki rüzgârlık mekânı ile bu tür yatay ve düşey çizgilenmeler binanın cephelerini daha da ritmik hale getirmiştir (Resim 04, 05).

Dış tasarımda dikkati çeken bir diğer husus da kapı ve pencere kemerlerinin düzenidir. 0,60m x 1,70m ölçülerindeki pencere açıklıkları düz olup kilit taşları daha büyük olmak üzere, beşer taşlı ve rustik tarzdadır. Aynı tarzdaki basık kemerli kapılarda ise yedişer taş kullanılmıştır. Diğer taşlara göre dışa taşkın tutulmuş kemer taşlarından kilit taşları yukarı, üzengi taşlarının altındaki taşların yüzeyleri de kanat biçiminde kabartılıp, aşağıya doğru uzatılmışlardır. Böylece kapı ve pencere çevrelerinde ritmik çizgilerle ilave hareketlilik sağlanmıştır. Bu mimari biçimleme unsurları aynı zamanda yapının tarihselci/historist bir anlayışta tasarlandığını da gösterir.

İstasyon binasının çatısı da, plandaki ritim ve çıkıntılar dikkate alındığından, hareketli çizgiler taşır. Gövde kısmı beş omuz kırma çatıyla kapatılan binanın çıkma yapan kısımlarına yarı müstakil çatılar yapılmış ve bunların cephe kısımları, ahşap kiriş ve tahtalar kullanılarak, üçgen şeklinde kapatılmıştır. Bu yapılırken ahşap direklerin uçları tornada işlenmiş ve buralara da estetik bir görüntü verilmeye çalışılmıştır. Ayrıca buralarda, ortadaki yatay kirişlere

oturtulan ve çatının omuz kısmından yukarı doğru yuvarlatılıp daraltılan ve bir topuzla sonlandırılan yaklaşık 1,20m'lik direkler dikkat çekicidir (Resim 04, 05).

Binanın tüm mekânlarının taban ve tavanları ahşap döşemedir. Çatının üzeri ise baskılı çinko saclarla kapatılmıştır. Çatıda baca sayısının dört olması her odanın kendine ait baca sistemi olduğunu gösterir. Bu sistemde "Peç" adı verilen duvar sobalarının dumanı duvar içlerinde tuğladan yapılmış olan kanallarda dolandırıldıktan sonra bacalar vasıtasıyla dışarı atılıyordu.

Yağbasan Köyü-Bilet Büfesi

Demiryolu bu civarda, tıpkı Çatak Köyü istasyonunda olduğu gibi, Sarıkamış Çayı'nın güneyindeki yamaçlardan geçer. Dolayısıyla, Yağbasan Köyü Bilet Büfesi de köyün karşısında, demiryolunun üstündeki bir yamaç üzerinde inşa edilmiştir. Ancak bina ile demiryolu arasındaki mesafe Çatak Köyü istasyonundan daha kısadır. Çünkü buradaki yamaç kısmen daha düzdür (Resim 06/Şekil 06).

Planı

Bu yamaç üzerinde, 7,80m x 5,70m ölçülerinde, dikdörtgen biçiminde, küçük ve şirin bir bina inşa edilmiştir. Bu bina, yolcu sayısının sınırlı olması nedeniyle, bir büfe şeklinde yapılmıştır.

Yapımında düzgün kesme taşların kullanıldığı bu bina, yapım tekniği ve cephe biçimlemesi bakımından, kendinden önceki Çatak Köyü İstasyon Binası ile aynı özellikleri sergiler. Binanın doğuya bakan girişi ahşaptan yapılmış kendine özgü bir rüzgârlıkla koruma altına alınmıştır ki bu da Çatak Köyü İstasyon Binası'ndaki ile aynı özellikleri gösterir. Fakat buradaki rüzgârlığın kenarları sonradan tuğla ile örülerek daha geniş çaplı bir giriş mekânı haline getirilmiştir. Kapının iki yanında dar ve uzun iki pencereye yer verilmiştir. Diğer iki pencereden biri ray cephesi ortasında, diğeri ise batı duvarının kuzey köşesine yakındır ki bundan maksat gelip giden trenlerin rahatlıkla görülebmesidir.

Cephe Düzeni

Bina burada da, üzerine kurulduğu arazinin meyilli oluşundan dolayı, birkaç sıralı taş taban üzerine oturtulmuştur. Beden duvarları bu taban üzerinden biraz içeri çekilerek başlatılmış ve iki sıra taştan sonra, dışa taşıntılı olan ve binayı dört yandan kuşatan bir pencere kornişine veya kuşağına yer verilmiştir. Bu kuşaktan sonra yedi sıra daha taş dizilerek binanın üzeri dört omuzlu bir kırma çatıyla kapatılmıştır. Ancak bu çatı, doğudaki rüzgârlık bölümünün ters istikametteki semer çatısı ile birleştirilmiştir ve üzerleri saca kaplanmıştır (Resim 06).

Tek mekândan oluşan bu binanın cephe tasarımında kullanılan mimari biçimleme unsurları Çatak Köyü İstasyon Binası'ndakilerle aynıdır. Yani burada da cephelerde yatay ve düşey akslar biçimlemede belirleyici olmuştur. Düşey aksları; kapı ve pencereler yanında köşe çıkıntıları, yatay çizgilenmeyi ise taban çıkıntısı, pencere kuşakları ve pencerelerin rustik taşları oluşturur. Düşeyde binanın köşeleri 0,70cm genişliklerde 0,5cm kadar dışa taşırılarak masif duvarlar ritmik hala getirilmiştir. Düşey çizgilenmeyi karşılamak üzere de taban çıkıntısı ve pencere kuşakları ile plastik nitelikli basık kemerlerden istifade edilmiştir.

Lojman Binaları

Kars-Sarıkamış arasındaki demiryolu üzerinde Benli Ahmet İstasyonu'nda müstakil olarak iki, Selim İstasyonu'nda ise yolcu binası ile kombine edilmiş lojman daireleri bulunur.

Benli Ahmet İstasyonu-I Nolu Lojman

Bu lojman binası istasyonun güneydoğusunda bulunur. Aslında bu bina amele/çavuş binası olarak planlanmış olmalıydı. Raylara paralel yerleştirilmiş bina 20m x 10m ölçülerinde, tek katlı taş bir yapıdır. Günümüzde metruk haldeki binanın çatısı çökmüş, duvarlarında da yıkıntılar olmuştur (Resim 07/Şekil 07).

Planı

Bina plan olarak uzun bir dörtgen biçimindedir. Biri güneyde, diğeri ikisi ise doğuda olmak üzere üç giriş kapısı bulunan binanın iç mekân düzeninde sonradan birtakım değişiklikler yapılmıştır. Fakat özgün duvarların düzenine göre binanın iç plan düzeni kendi belli eder.

Buna göre yapının planının doğuda kalan 2/3'lik kısmı doğu-batı istikametinde tam ortadan ikiye bölünmüş, kuzeydeki kısım tek, güneydeki bölüm ise iki mekân halinde düzenlenmiştir. Kuzeydoğu kısımdaki uzun mekân 14,15m x 4m ölçülerindedir ve bir kapı vasıtasıyla dışarıya açılır. Beş pencere ile kuzeye açılan bu mekân güneybatı kısımdan bir kapı vasıtasıyla güneyindeki mekâna bağlanmıştır ki bu mekân aynı zamanda güneydeki tek kapıya sahip olan mekândır. Bu mekânın doğusunda ise 9,70m x 4,00m ölçülerinde üçüncü bir mekân bulunur. Diğer mekânlarla içerden herhangi bir bağlantısı bulunmayan bu mekân bir kapıyla doğuya açılmıştır. İçerisine sonradan iki küçük mekânın eklendiği bu dikdörtgen mekân güneye bakan dört pencere ile aydınlatılmıştır.

Planın batısında ise diğer iki bölümün uçlarına bitişik, ancak ters istikamette konumlandırılmış, 8,55m x 4,45m ölçülerinde dikdörtgen bir mekâna yer verilmiştir. Kuzeyde ve güneyde ikişer pencere ile dışa açılmış bu mekân güneydoğu kısımdaki bir kapıyla güneydeki giriş mekânına bağlıdır. Bu mekânların dışında planda mutfak, banyo ve tuvalet gibi ihtiyaçlara yönelik bir planlama görülmez. Dolayısıyla ortadaki bu plan düzeni, bu yapının, bir lojman binasından ziyade, bir işçi barakası ve yedek parça ve aletlerin konulabileceği, çok amaçlı bir depo olabileceğini gösterir (Resim 07/Şekil 07).

Cephe Düzeni

Binanın düzgün kesmetaş kaplı dış cephelerde düzen tekdüzedir. Toprak seviyesinden itibaren iki taş sıralı bir tabanla başlayan duvarlar pencere denizlikleri hizasında dört cepheyi de dolandırır biçimde, kalın bir kornişle yatay olarak kesilmiştir. Bu korniş üzerinde kuzeyde ve güneyde yedi adet, uzun dikdörtgen pencere açıklığına yer verilmiştir. Batı yan yüzde herhangi bir açıklık bulunmazken doğuda ikisi kapı, ikisi pencere olmak üzere, dört açıklık bulunur. Yirmi metre uzunluğunda, tek katlı bu cephelerde köşelerde birer, orta kısımda iki olmak üzere toplam dört adet düşey plastere yer verilmiştir. Pencere ve kapı açıklıkları ile birlikte düşey aks sayısı on bire çıkar ki bu baskın düşey çizgiler taban ve pencere kornişleri yanı sıra altta düz üstte basık kemer görüntüsü veren rustik pencere taşları ile yatayda dengelenmeye çalışılmıştır.

Bu pencere açıklıklarında dikkati çeken husus, rustik taş örgülü düz geçişlerde kilit taşlarının uzun, başlangıç taşlarının ise kanat biçiminde üzengi hizasından aşağıya doğru plastik biçimde sarkıtılmış olmasıdır. Maniyerist bir anlayışın ürünü olan bu uygulamalar aynı güzergâhtaki başka yapılarda görülmektedir.

Benli Ahmet İstasyonu-II Nolu Lojman

Bu bina, yeni yapılmış istasyon binasının doğu yanında bulunur. Kabaca 14,55m x 11,50m ölçülerindeki bu taş yapının kuzey cephesinde, her iki yanda ileri doğru kütleli taşınıtlı kısımlar bulunur. Bunlardan doğudaki 4,50m'lik bölüm sonradan eklenmiştir. Dolayısıyla özgün bina geride kalan kısımdır. Kuzeybatıdaki kapıyla girilen özgün binanın iç planında da sonradan birtakım değişiklikler yapılmıştır. Zira özgün planın, kuzey-güney istikametinde, sırt sırta yerleştirilmiş iki dikdörtgenden mekândan oluştuğu anlaşılır. Kuzeyde ve güneyde ikişer pencere ile aydınlatılan bu mekânlardan doğudaki, sonradan eklenen kapılı bir duvar vasıtasıyla, ikiye bölünmüştür. Batıda kalan mekân içindeki değişiklikler ise daha fazladır. Zira buraya iki tuvalet ve bir mutfak eklemek suretiyle mekân sayısı beşe çıkarılmıştır. Özgün binanın doğusuna eklenen 11,50m x 4,50m'lik kısım içinde de batıdaki mekân dağılımına benzer bir durum söz konusudur (Resim 08/Şekil 08).

Özgün binanın plan düzeni bu yapının bir işçi barakası olabileceğini gösterir. Fakat sonradan eklenen bölüm ile birlikte plan düzenindeki değişiklikler yapının sonradan iki ailelik bir işçi lojmanına dönüştürüldüğünü gösteriyor.

Cephe Düzeni

Bu binanın dış cephelerinde, tıpkı daha öncekilerde olduğu gibi, yatay ve düşey çizgilerin dengeli kullanılması ile elde edilmiş, sade bir düzen söz konusudur. Düşey aksları kapı ve pencereler ile köşelerdeki 80cm x 5cm'lik plasterler/çıkıntılar oluşturur. Bunlara karşılık yatay çizgilenmeyi taban çıkıntısı, binayı dört taraftan kuşatan pencere kuşakları/kornişleri ile pencerelerin rustik tarzlı basık kemerleri oluşturur. Cephe tasarımında kullanılan mimari elemanlar ise pencere kuşakları/kornişleri, köşe plasterleri ve kilit taşları daha belirgin olan basık kemerlerle sınırlıdır.

Binanın giriş kapısı burada da ahşap konstrüksiyonlu bir rüzgârlıkla koruma altına alınmış ve ana binanın semer çatısı ile ters istikamette kurulmuş semer tipi bir çatıyla kapatılmıştır. Her iki bölümün üzeri ise sacla kaplanmıştır. Fakat özgün sacların bir kısmı sonradan değiştirilmiştir.

Selim İstasyonu-Amele/Çavuş Binası

İstasyonun kuzeybatısında bulunan bu tek katlı taş bina, günümüzde de hala kullanılıyor olmasından ötürü, oldukça sağlamdır. Yapı ölçü ve mimari özellikleri bakımından, Benli Ahmet İstasyonu'ndaki I Nolu Lojman binası ile aynı özellikleri gösterir. Aralarındaki tek fark, uzun cephedeki kapının kuzeyden olmasıdır (Resim 09, 10/Şekil 09).

Tuvaletler

Plan

Müstakil tuvalet yapısı olarak Kars-Sarıkamış arasındaki istasyonlardan sadece Benli Ahmet ve Selim İstasyonlarında birer özgün tuvalet yapısı bulunur. Ölçü ve yapısal özellikleri aynı olan bu binalar arasında çok az farklılıklar söz konusudur. Kuzey-güney istikametinde ve raylara 7,25m mesafede inşa edilen bu yapılar, 7,00m x 5,60m ölçülerinde, küçük birer dikdörtgen biçimindedir. Her ikisi de içerde üç mekâna ayrılmıştır. Bunlardan ray tarafında olanı 1,80m x 4,15m ölçülerinde olup doğu-batı istikametindedir. Giriş kapısı batıdan olan bu bölüm iki pencere ile güneğe açılmıştır. Geride kalan kuzey bölümü ise kuzey-güney istikametinde ikiye bölünmüştür. Birer pencere ile aydınlatılan bu mekânların kapıları ters istikamette ancak aynı eksendedir. İçerideki bu mekân düzeni tuvaletlerin planlanmasında kadın erkek ayrımı yanında istasyon çalışanlarının kullanımının da dikkate alındığını gösterir (Resim 11, 12/Şekil 10).

Cephe Düzeni

Tuvalet binalarının dış duvar kalınlığı 70cm'dir. Dıştan düzgün kesme taşlı olan duvarların iç yüzlerinde az işçilikli kırma taşlar kullanılmış ve üzerleri sıvanmıştır. Bu yapıların cephe düzenleri de diğer yapılarla aynı özellikleri taşır. Şöyle ki bu küçük yapıların beden duvarları da dışa taşıntılı bir taban üzerinde iki sıra taştan sonra, binayı dört yönden kuşatan bir pencere korniş/kuşağı ile kesilmiştir. Ancak pencerelerden sadece ray cephesindekiler bu kornişlere oturtulmuştur. Kuzeydeki diğer iki pencere ise korniş üzerine iki sıra taş dizildikten sonra açılmışlardır. Pencere açıklıkları basık kemerli, kapı açıklıkları ise düz atkı taşıdır ki bunlar pencere kuşağıyla birlikte cephe düzenindeki yatay çizgilenmeyi oluşturur. Aynı düzendeki düşey çizgilenmeyi ise köşelerdeki plasterler sağlar (Resim 11, 12).

Benli Ahmet ve Selim İstasyonlarındaki bu sade ancak kuvvetli bir yapı etkisi veren tuvalet yapıları arasındaki tek yapısal fark, Benli Ahmet İstasyonu'ndaki örnekte dar cephelerde beden duvarlarının çatının omuz seviyesine kadar kalkan duvar şeklinde yükseltilmesi, Selim İstasyonu örneğinde ise saçak hizasından sonra bu kısmın ahşap malzemeye kapatılmış olmasıdır. Ancak her iki yapının örtü şekli semer damdır. Bu örtüler, Selim İstasyonundaki örnekte olduğu gibi, ilk halinde sacla kaplıyken, Benli Ahmet İstasyonu'ndaki örnekte bunlar Avrupa kiremidiyle değiştirilmiştir (Resim 11).

Diğer Yapılar

Demiryolu istasyonlarında dikkati çeken diğer yapı türleri ise su kuleleri ile ambar ya da yarı açık hangar binalarıdır.

Ambar/Hangar Binaları

Bu yapılar kolay yükleme veya boşaltma yapılabilmesi için istasyon rampaları üzerinde bulunur. Kars-Sarıkamış arasındaki demir yolunda bu yapılardan iki adet kalmıştır. Bunlardan ilki Benli Ahmet İstasyonu'nda ikincisi ise Selim İstasyonu'ndadır.

Benli Ahmet İstasyonu Ambar Binası

Plan

İstasyon alanının batısında bulunur. 9,55m x 9,90m ölçülerinde, kareye yakın planlı bu ambar binasının duvarları taştan olup semer biçimli bir damla kapatılmıştır. Üzeri sacla kaplı semer çatının saçakları, ray cephesinde ve kuzeyde, dörder ahşap destekle, adeta birer sundurma şeklinde uzatılmıştır. Bundan maksat yükleme ve boşaltmada eşyaları iklim şartlarından korumaktı (Resim 13/Şekil 11).

Binanın 55cm kalınlığındaki beden duvarları burada da bir subasman üzerine inşa edilmiştir. Duvarlar dıştan düzgün kesme taş, içten ise kapı kenarları dışında, az işçilikli kırma taşlarla örülmüştür. Ortalama bir buçuk kat yüksekliğindeki beden duvarları güneyde, ray tarafında ve kuzeyde birer geniş kapı açıklığına sahiptir. 2,40m genişliğindeki bu kapıların taş söveleri belirgin olup açıklıkları, on bir taşla örülmüş, basık kemerlerle geçilmiştir. Bu geniş kapı açıklıkları ikişer kanatlı, kalın kapılarla kapatılmıştır. Kapılarda ahşap kasa kullanılmadığından kanatların el yapımı, kalın demir menteşeleri duvar içlerine gömülmüştür.

Cephe Düzeni

Bu ambar binasının dış cepheleri, pencere ve kapıların azlığı sebebiyle, çok fazla hareketli değildir. Ancak bu duvarların tümüyle masif olduğu anlamına gelmez. Zira binanın kuzey ve güney cephelerindeki geniş kapı açıklıkları, onların dışa taşırılmış söveleri ve kemerleri ile köşelerde plaster şeklindeki çıkıntılar bu cephelerin hareketli mimari unsurlarıdır. Kalkan duvarları ile birlikte ön ve arka cephe duvarlarından daha yüksek olan doğu ve batıdaki yan duvarlar dikine dört, enine birer plastik kuşakla taksimatlandırılmıştır. Bu uygulama, çatı omzuna yakın bir yerde açılan, söveli ve basık kemerli küçük birer pencere ile birlikte masif duvarları hem hareketlendirilmiş hem de bu sayede yüksek duvarların tahkimatı arttırılmıştır (Resim 13).

Selim İstasyonu Yarı Açık Hangar Binası

Bu hangar binası ise yarı açık dam şeklindedir. Altı adet demir ayak üzerine, semer biçimli, ahşap bir çatıyla kapatılan bu yapının yanları tümüyle açıktır. Ancak sac kaplı bu çatının kuzey ve güney taraftaki saçakları, tıpkı Benli Ahmet İstasyonu'ndaki ambar binasında olduğu gibi, sundurma şeklinde uzatılmıştır. Çatının yan yüzleri ise ahşap tahtalarla kapatılmıştır (Resim 14).

Su Kuleleri

Kars-Sarıkamış arasındaki bölümde iki adet su kulesi bulunur. Bunlardan ilki Benli Ahmet İstasyonu'nda, ikincisi ise Selim İstasyonunda bulunur. Ölçü ve mimari özellikleri aynı olan bu iki kule, işlevleri aynı olmakla birlikte, mimari özellikleri bakımından Kars ve Akyaka'daki su kulelerinden farklılık gösterir.

Plan

Temelde ve gövdede sekizgen planlı olan bu kule yapıları üç ana bölümden oluşur. Geniş taş temeller üzerinde içe yatık bir kaide kısmı ile başlayan kuleler yüksekçe bir taş gövde ile devam eder ve içinde su tankı saklanan, dışa taşkın, silindirik perde betonlu bir başlık kısmı ile son bulur (Resim 16, 17/Şekil 12, 13).

Aslında kulelerin kaide kısmının altında daha geniş ve kalın bir taban kısmı bulunur ve kaide kısımları bu taban üzerine oturur. 0,70m kalınlığında olan bu taban kısımları toprak seviyesinden 0,75m kadar yukarı çıkarılmış ve ardından 12cm içeri çekilmiştir. Bu aşamada duvar kalınlığı dışta yukarı doğru kademeli olarak inceltilmiştir.

Kulelerin kaide kısmı, tabandan itibaren içte gövde ile birlikte düz biçimde yükselirken, dışta içe yatık biçimdedir ve 2,45m yükseldikten sonra 25cm'lik bir kuşakla son bulur. Kuzeyde 1,45m genişliğinde ve 2,35m yüksekliğinde birer kapıya sahip kulelerin kapı açıklıkları, dışta kemer biçiminde dizilmiş, dokuz düz atkı taşıyla kapatılmıştır.

Kulelerin taş gövdesi 7m yüksekliğindedir. Sekizgen formu bu gövdeler üzerinde dört yönde, içerisini aydınlatmaya yönelik, altlık ve başlıkları olan, basık kemerli, uzun birer pencere açılmıştır. Kulelerin pencere bulunan yüzleri, üç sıra taş ile konsolsu çıkıntı yaparak üstündeki silindirik formu su tankına ve onun dışında, koruma maksatlı yapılmış dairesel planlı perde beton duvarlara dayanak oluşturur.

Kulelerin başlık bölümleri silindirik planlı ve perde betondur. Dipte silmeli, kalın bir kuşakla başlayan duvarlar 6m yükseltilmiş ve üstü sac kaplı ahşap külahlarla kapatılmıştır. Dört yönde uzun dikdörtgen pencereleri olan bu başlık kısımlarının perde betonları özgün olup sonradan yapılmış değildir. Zira bu safhadan sonra demir yolu üzerindeki yol yapılarında, örneğin menfez ve köprülerde, beton malzemenin de kullanılmaya başlandığı gözlemlenmiştir.

Cephe Düzeni

Üst örtüye kadar 16,75m yüksekliğindeki bu su kuleleri, estetik açıdan yabana atılmayacak bir plan, cephe ve orantı düzenine sahiptir. Şöyle ki temelde sekizgen planlı olan

bu kulelerin cephelerindeki düzen oluşumunda, köşeleri oluşturan sekiz düşey çizgiye karşılık yatayda dört ana kuşak/çizginin dengeli biçimde kullanıldığı görülür. Ayrıca bu kulelerin sekizgen planlı olması yanında topuk kısımlarının pabuçtan sonra kademeli olarak içe doğru çekilmesi ve gövde kısımlarında düzgün kesme taş malzemeli olması izleyici üzerinde sağlamlık, yüksek olmaları ise anıtsallık etkisi vermektedir (Resim 17).

Pompa Evi

Diğer Yapılar grubu içinde tanıtmamız gereken bir diğer yapı ise Kars istasyonundaki su kulesine su sağlayan Pompa⁴ Evi'dir. Bu pompa evi Kars istasyon alanına yaklaşık 2km mesafede, Kars Çayı kenarında, bugünkü Mesut Yılmaz Parkı içindedir (Resim 15).

Bu bina aslında yanındaki işçi lojmanı ile birlikte planlanmış, birleşik bir binadır. Doğubatı istikametinde sırt sırta verilmiş bu yapılardan batıda olanı pompa evi, doğuda olanı ise işçi lojmanıdır. Bu iki bina ortak duvar üzerindeki bir kapı ve pencere ile içerden birbirine bağlanmıştır. Bunların dışında pompa evinin kuzeyde bir penceresi daha vardır. Giriş kapısı ise batıdadır. Lojman kısmının giriş kapısı güneyden olmalı. Zira bu kısma sonradan eklenen bina, kapıyı görmemizi engellemektedir. Doğuda penceresi bulunmayan bu ek bina iki pencere ile kuzeye, Kars Çayı tarafına açılmıştır.

Sonuç

Kars-Sarıkamış arasındaki 60km'lik demiryolu üzerinde bulunan ve yukarıda tanıtilan mimari yapıları, inşalarında kullanılan düzgün kesme taş ve kaliteli işçilikleri ve basit plan çözümleri ile dikkat çekerler.

Şöyle ki uzun blok şeklindeki binaların kat planı merkezi bir çizgi ile ikiye bölünmüş ve mekânlar bu çizginin iki tarafına yerleştirilmiştir. Dolayısıyla mekânlar arasındaki bağlantıyı sağlayacak hol ya da koridor gibi bölümlere yer verilmemiş, bağlantılar iç kapılarla sağlanmıştır. Ayrıca planlamada, yaşam mekânlarının dışında, mutfak, banyo ve tuvalet gibi ihtiyaçlara yönelik bir düzenleme görülmez. Ancak istasyon alanlarının umumi tuvalet niteliğinde yapılmış yapılar mevcuttur.

Çoğunlukla birer subasman üzerine inşa edilmiş binaların cephe düzenlemesinde yatay ve düşey çizgiler birbirini dengeler şekilde, birlikte kullanılmıştır. Pencere ve kat kornişleri ile çatı saçağının oluşturduğu ufki çizgilenmeler kapı ve pencereler ile köşe çıkıntılarının oluşturduğu düşey çizgilerle uyumlu haldedir. Bazı yapılarda ise duvarlar dikine ve enine plastik kuşaklarla taksimatlandırılmıştır. Bunlara ilaveten cephelerdeki ritmik hareketliliği sağlayan girinti ve çıkıntılar da cephelerdeki plastik etkiyi artıran hususlar olarak kullanılmıştır.

Bir diğer husus da kapı ve pencere kemerlerinin düzenidir. Zira pencere açıklıkları, rustik taş örgülü ve düz atkılı veya basık kemerlerle kapatılmıştır. Diğer taşlara göre dışa taşkın tutulmuş kemer taşlarından kilit taşları yukarı, üzenği taşlarının altındaki taşların yüzeyleri de kanat biçiminde kabartılıp, aşağıya doğru uzatılarak, kapı ve pencere çevrelerinde ritmik hareketlilik sağlanmıştır.

Binaların dış tasarımında kullanılan bu üslup elemanları, farklı mimari akımlara ait üslup elemanlarının bir arada kullanıldığını gösterir. Örneğin; yuvarlak veya basık kemerli dizi pencereler, kat ve taban kornişleri, sade saçak kornişleri, rustika⁵ çerçeveli kapı/pencereler, rustikleştirilmiş köşe taşları, üçgen çatı alınlığı, düz rustikleştirilmiş kaplama kemerleri ve binalarda öne çekilmiş kanat kütleleri Ronesans; söveleri kırık hatlı veya kanat biçimli kabartmalar ve farklı duvar tekniklerinin bir arada kullanımı ise Maniyerist akımın özelliklerini gösterir. dolayısıyla bu üslup özelliklerinin yapılarda bir arada kullanılması, araştırmaya konu yapıların, genel olarak eklektik/seçmeci ya da historist/tarihselci bir mimari anlayışı yansıtır.

Yapıların mimari üslup bakımından, Rönesans ve Maniyerizm gibi farklı mimari akımlara ait üslup elemanların bir arada kullanılması, araştırmaya konu yapıların, genel olarak

⁴ Bu tip su pompaları kömürle yanan buhar kazanları ile çalışıyordu. Buhar makinesi ile kuyudan çekilen su, yine buhar makinesi vasıtasıyla kule üzerine yerleştirilmiş olan su tankına pompalanıyordu. Burada depolanan su, borular vasıtasıyla ray kenarında bulunan su vincine/tulumbasına, oradan da lokomotiflerin kazanına aktarılıyordu.

⁵ Rustik duvar, bir kısmı bosajlı taşlardan yapılmış duvar yapısı olup italyan Rönesansı ile birlikte saray yapılarının üslup elemanı olarak kullanılmıştır. Bkz. W. Koch: Baustilkunde, München 1994, s. 468.; M. Sözen-U. Tanyeli: Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 2005, s.205.

Avrupa menşeli “Rus Baltık Mimari Anlayışı” ile (Brumfield, 1993, s. 403, 404) tasarlandıklarını gösterir. Bu özellikleri itibarıyla Kars-Sarıkamış arasındaki sanat yapılarının da, ilk bölümde tanıtımı yapılan Doğukapı-Kars arasındaki yapıların mimari ve yapısal özelliklerini devam ettirdikleri görülmektedir⁶.

KAYNAKÇA

- BADEM, C. (2010). *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, İstanbul.
BRUMFIELD, W. C. (1993). *A History of Russian Architecture*, Cambridge.
GROSMANE, E. (1999). *Architektur und Bildende Kunst im Baltikum um 1900*, Frankfurt am Main 1999.
KIRZIOĞLU, M. F. (1953). *Kars Tarihi*, I. Cilt, İstanbul.
KOBRO, G. (1989). *Das Gebiet von Kars und Ardahan*, München.
KODAMAN, B. (1983). *Sultan II. Abdülhamid Devri Doğu Anadolu Politikası*, Ankara.
LOIT, A. (1991). *Kunst und Architektur im Baltikum in der Schwedenzeit und andere Studien zur baltischen Kunstgeschichte*, 1925; Conference on Baltic Studies in Scandinavia, 11, 1991, Stockholm; Homburger Gespräch, 12, Stockholm 1991.
RODOWSKI, A. B., Sawoskin, A. N., Gutin, T. P. (1985). *Die großen Eisenbahnlinien Russlands*, Moskau.
WESTWOOD, J. H. (1966). *Geschichte der Russischen Eisenbahnen*. Zürich.
YAVUZ, M.-Tavukçu, A. Y.; “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)”, Hacettepe Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Dergisi/Journal of Faculty of Letters, Cilt/Volume 29 Sayı/Number 1 (Haziran/June 2012), s. 293-312.

Görsel Kaynaklar

Resimler

01-17: Ali Yalçın Tavukçu-Mehmet Yavuz

Şekiller

Şekil 01, 09, 12 (Düzeltilerek): TCDD Genel Müdürlük Arşivi

Şekil 02, 03: Temel Aktürk

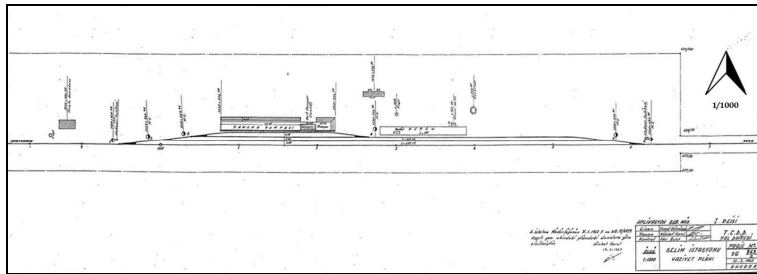
Şekil 04, 05, 06, 07, 08, 10, 11, 13: Tekin Doğan

EKLER

Resimler ve Şekiller



Resim 01: Selim İstasyonu Uydu Fotoğrafi



Şekil 01: Selim İstasyonu Vaziyet Planı

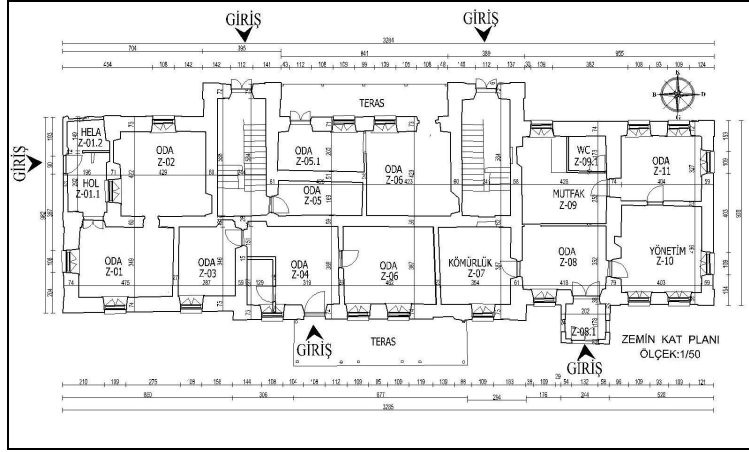
⁶ Bu konuda daha önceki yayında bir ön değerlendirme yapıldığı için burada aynı değerlendirmenin tekrarından kaçınılmıştır. Ancak araştırmanın son bölümünün yayını sırasında genel bir değerlendirme yapılarak ulaşılan sonuçlar ortaya konulacaktır. Ön değerlendirme ve tanıtım için bakınız, Mehmet YAVUZ-Ali Yalçın TAVUKÇU; “Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)”, Hacettepe Üniversitesi-Edebiyat Fakültesi Dergisi/Journal of Faculty of Letters, Cilt/Volume 29 Sayı/Number 1 (Haziran/June 2012), s. 293-312.



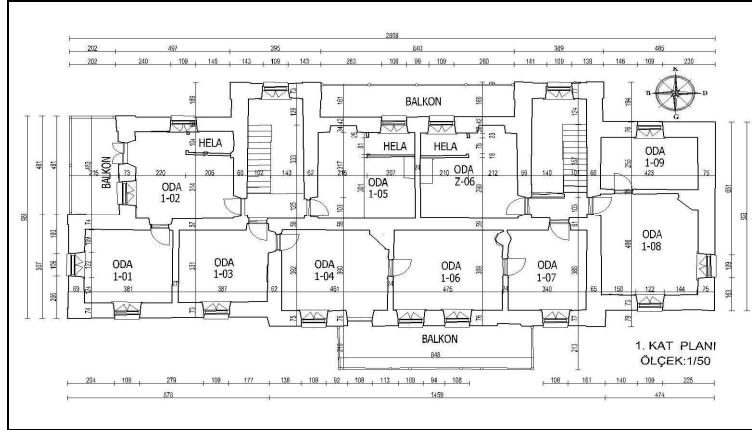
Resim 02: Selim İstasyon Binası
(Ön Cephe)



Resim 03: Selim İstasyon Binası
(Arka Cephe)



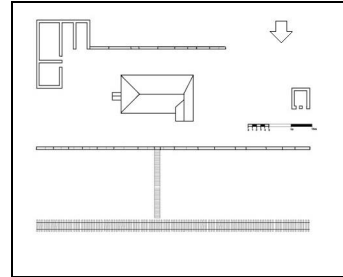
Şekil 02: Selim İstasyon Binası Zemin Kat Planı



Şekil 03: Selim İstasyon Binası I.Kat Planı



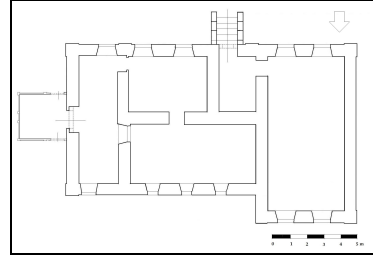
Şekil 04: Çatak Köyü İstasyon Binası



Resim 04: Çatak Köyü
İstasyon Binası Vaziyet Planı



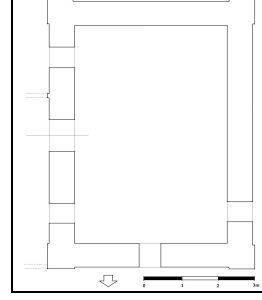
Resim 05: Çatak Köyü
İstasyon Binası-Doğu Cephe



Şekil 05: Çatak Köyü
İstasyon Binası Planı



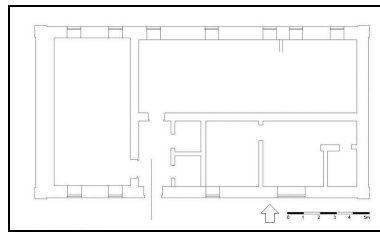
Resim 06: Bilet Büfesi
(Yağbasan Köyü)



Şekil 06: Bilet Büfesi Planı
(Yağbasan Köyü)



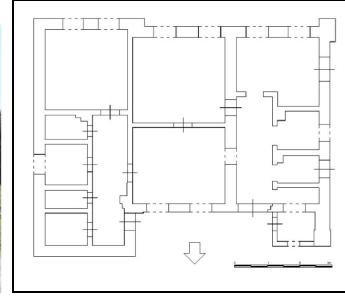
Resim 07: Benli Ahmet İstasyonu
I Nolu Lojman Binası



Şekil 07: Benli Ahmet İstasyonu
I Nolu Lojman Binası Planı



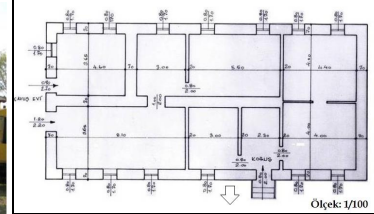
Resim 08: Benli Ahmet İstasyonu
II Nolu Lojman Binası



Şekil 08: Benli Ahmet İstasyonu
II Nolu Lojman Binası Planı



Resim 09: Selim İstasyonu
Amele/Çavuş Binası



Şekil 09: Selim İstasyonu
Amele/Çavuş Binası Planı



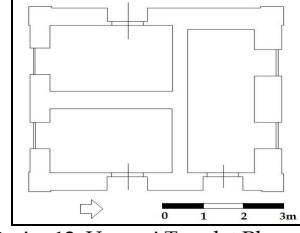
Resim 10: Selim İstasyonu
Amele/Çavuş Binası



Resim 11: Umumi Tuvalet
(Benli Ahmet İstasyonu)



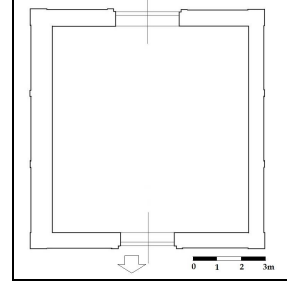
Şekil 10: Umumi Tuvalet Binası
(Selim İstasyonu)



Resim 12: Umumi Tuvalet Planı
(Selim İstasyonu)



Resim 13: Ambar Binası
(Benli Ahmet İstasyonu)



Şekil 11: Ambar Binası Planı
(Benli Ahmet İstasyonu)



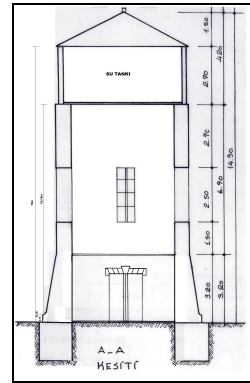
Resim 14: Açık Hangar (Selim İstasyonu)



Resim 15: Pompa Evi (Kars)



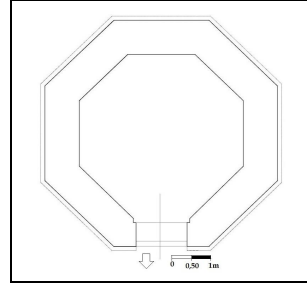
Resim 16: Su Kulesi
(Benli Ahmet İstasyonu)



Şekil 12: Su Kulesi Kesiti
(Benli Ahmet İstasyonu)



Resim 17: Su Kulesi (Selim İstasyonu)



Şekil 13: Su Kulesi Planı (Selim İstasyonu)