

## PAPER DETAILS

TITLE: Dogukapi - Akyaka - Kars - Sarikamis - Erzurum eski demiryolu hattı ve mimari yapılanması

AUTHORS: Mehmet YAVUZ, Ali Yalçın TAVUKÇU

PAGES: 0-0

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/619385>

## Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I)\*

Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Old Railway Line and Architectural Formation

Mehmet YAVUZ\*\* Ali Yalçın TAVUKÇU\*\*\*

### Öz

“Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu”, Anadolu topraklarında Osmanlı İradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattıdır. Transkafkasya demiryollarına bağlı 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.

Makale kapsamında, söz konusu demir yolunun Kars’a kadar olan kısmında, işletme amacıyla inşa edilmiş olan sanat yapıları; Köprüler, Menfezler, Tüneller, İşletme (İdari) Binaları, İstasyon/Gar Binaları, Lokomotif Depoları, Su Kuleleri ve Lojman Binaları gibi yapılar; malzeme, teknik, planlama, mimari stil ve kullanım biçimi yönlerinden incelenmektedir.

Yapılar stilistik açıdan irdelendiğinde, Rönesans ve Maniyerizm gibi farklı mimari akımlara ait üslup elemanlarını bünyelerinde taşıdıkları görülür. Ancak bu üslup özelliklerinin yapılarda bir arada kullanılması, araştırmaya konu yapıların, genel olarak “Avrupa Menşeli Baltık Seçmeciliği” anlayışıyla tasarlandıklarını gösterir. Anadolu’da bulunan diğer demiryolları yapılarından

\* Bu makale, Atatürk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri kapsamındaki, 2009/161 Nolu projenin ilk etap çalışmalarını ve sonuçlarını içermektedir. Makalede yer alan bulgu ve materyallerin bir kısmı, Konya-Selçuk Üniversitesi’nde, 20-22 Ekim 2010 tarihleri arasında düzenlenen, “XIV. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu”nda aynı başlıkla bildiri olarak sunulmuş, ancak yayınlanmamıştır. Destek ve yardımlarından dolayı; Atatürk Üniversitesi Rektörlüğü’ne, Akyaka Kaymakamı Sayın Karahan DAŞTAN’a ve TCDD çalışanlarına teşekkür ederiz.

\*\* Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü  
mmtayavuz@hotmail.com.

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

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 sanat yapıları, Rus demiryolu yapılarının bir uzantısı olarak görülmelidir.

**Anahtar sözcükler:** Kars, Erzurum, demiryolu, mimari, gar, köprü.

### **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 Czarism 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 Czarism. In this sense, the architectural constructions identified along the Doğukapı-Erzurum railway line in northwest Anatolia should be viewed as part of the Russian railway building tradition.

**Key words:** Kars, Erzurum, railway architecture, station, bridge.

### **Tarihsel Arka Plan**

Bilindiği üzere, içinde Tiflis, Gümrü, Kars ve Ardahan'ın da bulunduğu Güney Kafkasya bölgesi, tarih boyunca Ruslar ve Osmanlılar arasında birkaç kez el değiştirmiştir.

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, s. 552, 553; Kodaman, 1987, s. 25). Bu süre içinde Ruslar önce bölgenin içlerine doğru ilerleyen geniş şoseler (Badem, 2010, s. 234) ve bunlara bağlı köprüler yapmış (Resim 02), ardından demiryolu ve bu yola bağlı sanat yapıları inşa edilmiştir. Aslında 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, s. 5; Westwood, 1966, s. 29 vd.; Badem, 2010, s. 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 (Şekil 07).

Bu demiryolunun dışında Osmanlı Devletinin bu bölgeye uzanan başka bir demiryolu hattı yoktu. Çünkü Çarlık Rusyası ile Osmanlı Devleti arasında 1900 yılında yapılan bir antlaşma, Türk şirketleri dışında, başka yabancı bir şirketlerin bu bölgede demiryolu yapıp işletmesine izin vermiyordu (Schlagintweit, 1906, s. 19, 36). Bu durum, başta ulaşım olmak üzere, idari, askeri, kültürel ve ekonomik bakımdan bölgenin Anadolu'nun diğer bölgeleriyle entegrasyonunu engellemiştir (Ortaylı, 1978, s. 346).

Ruslar tarafından ekonomik veya kültürel amaçlardan ziyade emperyalist/askeri amaçlı şekillenen bu demiryolu hattı; Rusya'nın Transkafkasya demiryollarına bağlı ve Batum-Tiflis-Gümrü demiryolunun (Şekil 07) devamı olarak yapılmıştır (Westwood, 1966, s. 162, 185, 301.; Badem, 2010, s.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, 60 km.lik Kars-Sarıkamış arasındaki bölümün inşasına ki o dönemde Sarıkamış Türk sınırına 32 km mesafede bulunuyordu- 1910 yılında başlanmış ve aynı genişlikteki bu bölüm de 1913 yılında işletmeye alınmıştır (Kobro, 1989, s. 153.; Badem, 2010, s. 235).

Yolun üçüncü aşaması olan 170 km.lik Sarıkamış-Erzurum kısmı ise, I. Dünya Savaşı sırasında, (1916-1918) 750 mm'lik dekovil/dar hat olarak yapılmıştır (Bickel, 1976, s. 49.; Kobro, 1989, s. 153).

I. Dünya Savaşının patlak verdiği 1914 yılında Sarıkamış-Karaorgan arasındaki 32 km.lik dar yolun inşası, Judenic'in idaresi altında gerçekleşmiş ve savaş süresince kısa zamanda Erzurum'a kadar uzatılmıştır. Ancak savaş devam ederken, 1917 yılının Ekim ayında Rusya'da Bolşevik İhtilalı olmuş ve Ruslar bölgeden çekilmek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine bölge bu kez Ermenilerin eline geçmiş, ancak Onbeşinci Kolordu Komutanı Kazım Karabekir Paşa, 29 Eylül 1920'de Sarıkamış'ı, ardından 30 Ekim 1920'de Kars'ı yeniden ele geçirerek Ermenileri bölgeden çıkarmıştır (Kırzioğlu, 1953, s 555).

Ardından Ermenistan ile Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti arasında, 2 Aralık 1920'de imzalanan Gümrü Barış Antlaşması ile Kars ve Ardahan bölgesi resmen Türkiye'ye bırakılmıştır. 16 Mart 1921 yılında Moskova'da Sovyet Rusya ile yapılan antlaşma sonucunda da Türkiye'nin Sovyetler Birliği içinde bulunan Ermenistan ile olan sınırında herhangi bir değişiklik olmamıştır. Böylece, bölgede Çarlık Rusyası tarafından inşa edilen demiryolları da Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalmıştır (Kırzioğlu, 1953, s 557, 558).

1930'lu yıllara kadar kullanılan dar hatlı Sarıkamış-Erzurum demiryolu, 1957 yılında normal hatta dönüştürülmüş (Stöckl, 1975, s. 185, 187) ve böylece Erzurum-Sarıkamış-Kars arasında, diğer hatlarla uyumlu, direkt bağlantı kurulmuştur (Demiryollar Dergisi, 1938, Sayı 164-165, s. 921.; Kobro, 1989, s. 192, 318).

Kars bölgesinin Transkafkasya demiryolları üzerinden Rusya'ya bağlanması, emperyalist Çarlık Rusyası için çok önemli bir adımdı ve demiryolunun Erzurum'a hatta Aşkale'ye kadar uzanmış olması Rusların o devirde büyük ölçüde hedeflerine ulaştığını gösteriyordu. Zira bu demiryollarının uçları bir taraftan Karadeniz diğer taraftan da Hazar Denizi ile bağlantı kuruyordu (Dieckmann; 1929, s. 1171).

### **Mimari Yapılar**

2010 yılı Temmuz ayında başlanan arazi çalışmalarının ilk bölümüne Doğukapı (sınır kapısı)'dan başlanmış ve demiryolu batıya doğru takip edilerek Kars'a varılmıştır. 67 km.lik bu demiryolu üzerinde, 34 menfez, 15 köprü, iki demir tablalı köprü ve Doğukapı, Akyaka, Başgedik, Mezra ve Kars olmak üzere beş de istasyon tespit edilmiştir.

Bunlardan Doğukapı İstasyonu yeni olup askeri bölge içinde bulunmaktadır. Akyaka İstasyonu büyük ölçüde ilk yapılaşmasını muhafaza etmiştir. İstasyon alanında bir yolcu binası, iki lojman, iki işçi barakası ve bir kazancı kulübesi ile birlikte birde su kulesi bulunur (Resim 19, 20, 23, 24, 30).

Başgedik İstasyonu, kullanım dışı kaldığından, üzerindeki bütün yapıları yıkılmıştır. Sadece yükleme rampası mevcuttur.

Mezra istasyonu ise yakın zamana kadar kullanılıyordu. Üzerinde bir istasyon binası ile iki lojman binası bulunuyordu. İstasyon kullanım dışı kalınca önce istasyon binası tamamen yıkılmış, sonra geri kalan iki lojman binası da terk edilmiştir. Bu terk edilme ile birlikte lojman binalarında tahribatlar yapılmış ve doğudaki lojman binası büyük oranda yıkılmıştır (Şekil 05).

Günümüzde şehir merkezi içinde kalmış olan Kars istasyonu ise diğer istasyonlara kıyasla en donanımlı olanıdır. İstasyonun 1970 yılında yıkılan gar binası dışında kalan diğer yapıları büyük oranda korunmuştur. Rayların iki tarafında, neredeyse bir mahalle oluşturabilecek geniş bir alanda, farklı işlevlerde şekillenmiş çok sayıda yapı mevcuttur. Günümüze ulaşabilen yapılar arasında; 11 Lojman binası, 4 İşçi Barakası, 1 İşçi Kulübesi, 1 Ambar Binası, 1 Gümrük Binası ve 1 Su Kulesi bulunur (Resim 21, 22, 26-29, 31-33).

Yukarıda da kısaca belirtildiği üzere, bazı istasyonlardan günümüze herhangi bir yapı kalmamıştır. Ayrıca istasyon aralarında başka yol yapıları da mevcut olduğundan, tanıtım yapılırken aynı işlevli yapılar tek başlık altında toplanmış ve tanıtılıp değerlendirilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla istasyon bazında inceleme yoluna gidilmemiştir. Araştırma sonuçlandırıldığında diğer bölgelerdeki demiryolları yapıları da dikkate alınarak karşılaştırmalı bir değerlendirme yapılacaktır.

### **Menfezler<sup>1</sup>**

Demiryolunun Doğukapı-Akyaka istasyonları arasında 3, Akyaka-Başgedik İstasyonları arasında 13, Başgedik-Mezra İstasyonları arasında 13 ve Mezra-Kars İstasyonları arasında 5 olmak üzere toplam 34 menfez bulunur. Bunların 25'i düz tablalı ve dikdörtgen biçimli, 9'u tonozlu ve kanat duvarlı olup 1899 yılında yapılmışlardır.

Düz tablalı ve dikdörtgen biçimli menfezlerin göz açıklıkları 2,10-2,15m arasında değişir. Ayak duvarları tümüyle düzgün kesilmiş bazalt taşından yapılmış olan bu menfezlerin içe ve dışa bakan köşeleri bosajlı taşlardan yapılmıştır. Menfezlerin duvarları, yaklaşık 5cm.lik taşıntıyla yerleştirilmiş ve dış köşeleri pahlanmış, 25cm kalınlığında ve 45x60cm boyutlarında, kumtaşından mamul harpuşta larla koruma altına alınmıştır (Resim 05-08).

<sup>1</sup> Araştırma kapsamında incelenen menfez ve köprülerin çoğunun aynı form özelliği gösterdiği tespit edilmiştir. Bu nedenle, bir sınıflama yapmak amacıyla, ayak (Tempan Duvarları) açıklıkları 2,15m'nin altında olanlar menfez, 2,15m'nin üzerinde olanlar köprü olarak nitelendirilmiştir.

Tonoz örtülü ve kanat duvarlı menfezler ise biçim ve teknik bakımdan bir önceki örneklerden farklılık gösterir. Aynı cins taş malzemenin kullanıldığı bu menfezler beşik tonozlu olup kanat duvarları sayesinde yanlara doğru açılırlar. Kanat duvarlarının yanlara doğru çapraz bir şekilde açılması, hem havzadan gelen suların menfez içine doğru yönelmesini kolaylaştırır hem de suların demiryolunun dolgu alanına zarar vermesini önler (Resim 09-10).

Uzunlukları dolgunun genişliğine göre değişebilen tonozlu menfezler, bazen tek, bazen iki bazen de üç parçadan oluşur. İçerde ve dışarıda muntazam bir taş işçiliğine sahip bu menfezler, estetik açıdan da düz tablalı, dikdörtgen açıklıklı menfezlerden daha başarılıdır. Uçlarında 57x57cm.lik küp biçimli, piramidal biçim başlıklı babalarla başlayan kanat duvarları tonozla doğru giderek yükselir ve tonoz harpuşta taşlarının hemen altında tonoz duvarı ile birleşirler.

Bu tür menfezlerde stilistik açıdan dikkat çeken uygulamalar, duvarlarda bosajlı taşların kullanılması, tonoz açıklıklarının yuvarlak kemerli olması, kemer taşlarının rustik, kilit taşlarının ise yukarı taşkın ve yüzlerinin piramit şeklinde işlenmesidir. Ayrıca menfezlerde harpuşta yapımında kullanılan açık renkli taşlar ile bazalt taşlarının bir arada kullanılması, stilistik anlayışın belirlenmesinde yardımcı olan bosajlı köşe taşları ile birlikte önemli plastik etkiler sağlamıştır.

### ***Köprüler***

Doğukapı-Kars arasındaki demiryolunun Doğukapı-Akyaka istasyonları arasında, sınır köprüsü ile birlikte 3, Akyaka-Başgedik İstasyonları arasında 4, Başgedik-Mezra İstasyonları arasında 2 ve Mezra-Kars İstasyonları arasında 5 olmak üzere, toplam 15 köprü bulunur (Resim 11-16).

1899 yılından önce yapıldıkları anlaşılan bu köprülerin göz açıklıkları, düz tablalı menfezlerde olduğu gibi, dikdörtgen şeklindeki köprülerle birlikte 2,15m ile 8,20m arasında, yükseklikleri ise 3 - 8,50m arasında değişmektedir. Bu köprülerin ayak duvarları da, tıpkı benzer biçimli menfezlerde olduğu gibi, düzgün kesilmiş bazalt taşlarından oluşmakta olup açık renkli kum taşı harpuştalarla koruma altına alınmışlardır.

Üst örtüleri demir kirişli veya sonradan değişmiş haliyle düz beton tablalı olan bu köprüler orijinalde tümüyle demir kirişli idiler. Bu demir kirişler, köşeleri bosajlı taşlardan oluşan düzgün kesme taşlı ayak duvarların üst kısımlarında ve karşılıklı oluşturulan, 40-60cm derinliğindeki koltuk duvarı üzerinde bulunan yastık taşları üzerine uzatılan ahşap kalasalara oturtulmuştu. Kalın sac ve demir kirişlerden bulonlama yöntemi ile birleştirilmesinden oluşan bu demir tablaların tek orijinal örneği, demiryolunun sınır köprüsü üzerinde bulunmakta olup diğerlerinin çoğu 1981 yılında beton tablalar ile değiştirilmiştir.

### ***Demir Kafes Biçimli Köprüler***

Demiryolu üzerinde geniş açıklıkları olan dere veya çaylar, kafes formu büyük demir köprülerle geçilmiştir. Doğukapı-Kars arasında bu türden iki köprü bulunur. Bunlardan ilki Akyaka'nın doğusunda, Demirkent Köyü'nün kuzeyindeki Karahan Çayı üzerinde bulunur. Orijinalde ayaklarının tümü düzgün kesmetaş duvarlı ve köşe taşları bosajlı iken, iç kısımları sonradan betonla değiştirilmiş ve kafes biçimli tabla da yenilenmiştir (Resim 17-20).

İkinci örnek ise Akyaka'nın batısında, Camuşlu Köyü yakınından geçen Kars Çayı üzerinde bulunur. Kenarlardan içe doğru yuvarlak formlu birer hafifletme kemeri ile daraltılıp, dik bir şekilde sonlandırılan ayakların arası, su seviyesinden 13,50m yükseklikte ve 45,80m uzunluğunda demir kafesle kapatılmıştır. Orijinalde tümüyle düzgün kesme taştan olan ayaklar, güçlendirilmek amacıyla, sonradan betonla kaplanmıştır. Burada da orijinal kısımlarda dikkati çeken durum, yuvarlak kemerler ve duvar taşlarının bosajlı olmasıdır.

### ***İstasyon Binaları***

Doğukapı-Akyaka arasında, Rus döneminde yapılan istasyon binalarından sadece Akyaka istasyon binası günümüze kadar ulaşabilmiştir. Başgedik, Mezra ve Kars istasyon binaları ise yıkılmıştır.

#### ***Akyaka İstasyon Binası***

Akyaka istasyon binası (hizmete açılışı 1899), rayların kuzeyinde, mütevazî ölçülerde, tek katlı, dikdörtgen bir yapı gibi görünür. Ancak binanın merkezindeki bölümün 65cm.lik taşıntısı ve çatı yüksekliği dikkate alırsa, yapının planının aslında bir gövde ve iki yan koldan oluştuğu görülür. Şehir cephesinden görüldüğü kadarı ile iki sıra taş dizili bir subasman üzerine kurulu binanın dış duvarlarında kurşuni renkte düzgün kesme taşlar kullanılmıştır. Soğuk iklim şartları da dikkate alınarak içten ayrıca tuğla örgülü olan binanın tavan döşemeleri bağdadi tekniğindedir ve duvarlarla birlikte kalın sıva kaplıdır. Aynı zamanda büyük hol olma özelliği de olan merkez bina beşik çatı ile yan kolları ise kırma çatılarla örtülmüş ve üzerleri saca kaplanmıştır. Kanat bölümlerinin çatı saçakları ana binanın merkez taşıntısını geçmeyecek biçimdedir (Resim 21, 22).

Yapının karşılıklı cepheleri tamamen eş biçimde tasarlanmıştır. Binanın uzun cephelerini oluşturan peron ve şehir cepheleri, gövde ve yan kollarda olmak üzere, eşit ölçülerde üçer açıklığa sahiptir. Bunlardan gövde binasındakiler, taşları belirgin, yuvarlak kemerli olup ortadakiler kapı, yandakiler pencere açıklığıdır. Yan kollardaki açıklıklardan şehir cephesindekiler dikdörtgen biçiminde olup tümü pencere açıklığıdır. Ancak aynı kolların peron cephesinde, yolcu ve çalışanlar dikkate alınarak, kenarlardaki açıklıklar kapı olarak düşünülmüştür.

İstasyon binasının dar olan yan yüzleri, diğer cephelerdekilerle aynı ölçülerde olmak üzere, ikişer kapı ile dışarı açılmışlardır. Bir kısmı sonradan kapatılan bu kapılar ait oldukları mekânların işlevleriyle alakalıdır.

Yapının planı, 2010 yılındaki son onarıma kadar, özellikle geçiş salonu ile kanatlardaki bekleme salonları ve servis mekânlarında açılıp kapatılan kapı ve yeni duvar örnekleri nedeniyle orijinal özelliği kaybetmiştir. Bugünkü durum itibarıyla binanın ortasında, aynı zamanda merkez yapısı konumundaki büyük salon bulunur. Merkez akstaki karşılıklı kapıları ile peron ve şehir cephelerine açılan bu mekânda bilet ve bagaj gişeleri bulunuyordu (Şekil 02).

İstasyon binasının batıdaki kolunda, bugünkü görüntü itibarıyla, peron cephesi kısmında bir hol ve istasyon şefine ait bir oda, kuzey tarafta ise bir arşiv odası ile hareket memuruna ait oda bulunur. Hareket memuru odasının kuzeydoğu duvarında oluşturulan pencere aynı zamanda bilet gişesi durumundadır.

İstasyon binasının doğudaki kolunda ise orijinalde büyük salonla kapı bağlantıları olduğu anlaşılan ve ayrı bir kapı ile ray cephesine açılan, eşit büyüklükte iki bekleme salonu bulunur. Bekleme salonlarının doğusunda kalan küçük mekânlardan kuzeydoğudaki gümrük memurluğu, güneydoğudaki ise tuvalet olarak düzenlenmiştir.

Yüksek tavanları ve çift kanatlı yüksek kapı ve pencere açıklıkları ile göze çarpan mekânlarda dikkati çeken bir başka husus da “peç”<sup>2</sup> adı verilen duvar sobalarıdır.

Yapının dış tasarımında üslup elemanı olarak dikkat çeken hususlar, rustik taş örgülü köşeler, yine rustik taş işlemeli kemer ve lentolar, pencere altlarında bütün cepheleri dolanan kornişler, yan kollarda kapı ve pencere üstlerinde sade duvar silmeleri, merkez bölümünün üçlü kemerleri arasında pencere kornişleri gibi üslup elemanlarıdır. Bu mimari üslup elemanlarından özellikle rustik taşların kullanımıyla yapılmış yuvarlak kemerler, lentolar ve köşe çıkmaları ile taban kornişleri Avrupa mimarisinde Rönesans üslubunda yapılmış yapılarda görülen unsurlardır.

#### *Kars İstasyon Binası*

1899 yılında hizmete açılan ve 1970 yılında yıkılmış olan Kars eski istasyon binası yerinde günümüzde betonarme bir bina yükselmektedir. Ancak Kars gar binasına ait, 1941 yılında çıkarılmış bir tadilat planı (Şekil 04) ile 1900’lerin hemen başında alınmış iki fotoğrafı (Resim 23, 24) garın tasarım ve plan özelliklerini tanıtmak için yeterlidir.

Oldukça iyi bir noktadan alınmış eski bir kartpostalda Kars İstasyon Binası, tıpkı Akyaka İstasyon Binası ile benzer şekilde, tek katlı, uzun taş bir yapı olarak dikkat çeker (Resim 23). Ancak bu görüntü plan ile karşılaştırıldığında binanın kendi içinde beş bölümden oluştuğu görülür. Bu tespite göre, binanın ortasında yine bir vestibül yapısı, uçlarda birer kanat ve bu kanatları merkez yapıya bağlayan birer ara kol bulunuyordu.

Gar binasının dış tasarımında bütün cephelerde tek tip, yuvarlak kemerli, yüksek kapı ve pencere açıklıkları tercih edilmişti. Simetrik olarak tasarlanan uzun cephelerde, kanat bölümlerinde üçer, ara kollarda ise beşer açıklık bulunuyordu. Bu açıklıklardan peron cephesindekilerin bir kısmı kapı -ki bunlar dıştan birer rüzgârlıkla koruma altına alınmış idi- bir kısmı pencere, -şehir cephesindekilerin tümü pencere- şeklinde idi. Merkezde büyük salon niteliğindeki gövde yapısında ise peron cephesinde üç, şehir cephesinde tek ve geniş bir kapı açıklığı bulunuyordu. Çatı kısmında da yüksek tutulup vurgulanan bu tek ve büyük mekân her iki cephede de bir üçgen alınlıkla son buluyordu.

Binanın yan cephelerinde ise farklı sayıda açıklıkları vardı. Örneğin, doğuya bakan yan yüzde, diğer cephelerdekiler aynı form ve büyüklükte, yuvarlak kemerli üç kapı, batıya bakan yan yüzde ise ortadaki yuvarlak kemerli geniş bir pencere iken güneybatı köşeye yakın olan açıklık kapı şeklinde idi.

Dış hatları itibariyle 17,80x63,50m ölçülerindeki Kars eski gar binasının plan düzende, uzun dikdörtgen blok bir yapı gibi görünse de, aslında kendi içinde beş bölümlü bir kurgu, yani bir merkez, iki ara kol ve iki de kanat bölümünden oluşan plan düzeni dikkat çekicidir (Şekil 04). Merkez ve kanat bölümlerinin, peron cephesinde daha az, şehir cep-

<sup>2</sup> Yapının inşaatı sırasında yapılan, taşınmaz nitelikte Rus sobası. Dumanı dorudan bacaya verilmeden, künkler aracılığı ile duvar içlerinden geçirilerek bir tür ilkel kalorifer işlevi görür. Bkz. M. Sözen-U. Tanyeli; Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 2005, s. 188.



hesinde daha belirgin olmak üzere, ana kütlede dışa taşırıldıkları ve böylece binanın beş bölümü arasında bir ritim oluşturulduğu görülür.

Beş bölümlü plan şemasının merkezinde 14,50x9.70m ölçülerinde, dikdörtgen ve yüksek büyük yolcu salonu bulunuyordu. Bilet ve bagaj gişeleri ise bu salonun doğu yan duvarında bulunuyordu.

Kendi içlerinde, kuzey-güney istikametindeki duvarlarla bölünen ara kollardan doğudakinde gişe mekânları ve bagaj bölümü ile üçüncü sınıf bekleme salonu bulunuyordu. Batı tarafta kalan ara kolun büyük salona yakın olan kısmındaki büyük dikdörtgen mekân ise birinci ve ikinci sınıf bekleme salonu olarak planlanmış idi. Ancak bu mekân sonradan ortadan ahşap bir duvarla bölünerek kuzeye kalan kısmı büfe-restoran olarak düzenlenmişti. Her iki ara kolda kalan bekleme salonlarından doğudaki bagaj bölümü önündeki koridor üzerinden, batıdaki ise bir kapı vasıtasıyla kuzey taraftan büyük yolcu salonuna bağlanmış idi. Bekleme salonlarının ayrıca birer kapıyla doğrudan güneydeki perona açıldıkları görülür. Ayrıca batıdaki ara kolun batısına, polis ofisi, kiler, mutfak ve tuvalet gibi küçük mekânların yerleştirildiği dikkat çeker.

Kanat bölümlerinin ise kendi içlerinde doğu-batı istikametinde üçer mekâna ayrıldığı ve batıdaki inşaat memurlarına, doğudakinin ise askeri hizmetlere tahsis edildiği görülür.

Dış tasarımda mimari üslup elemanı olarak bütün cepheleri dolanan pencere altı kornişleri, gövde kornişleri, iki sıra halinde saçak altı kornişleri ile kemer ve kilit taşları belirgin yuvarlak kemer dizileri dikkat çekiyordu ki bütün bu unsurlar Rönesans mimari anlayışının uygulamalarını akla getirir.

### ***Lojmanlar***

İstasyon alanlarında mimari yapılaşma açısından dikkati çeken bir diğer yapı türü de lojman binalarıdır. İstasyonun büyüklüğüne ve iş yoğunluğuna göre sayıları değişen bu yapılardan; Akyaka'da 2, Mezra'da 2 ve Kars'ta 11 olmak üzere, toplam 15 tanesi ayakta kalabilmiştir (Resim 25-31).

1899'lu yıllarda yapılan bu lojman binaları malzeme kullanımı yanında form ve plan açısından da kendi aralarında farklılık gösterirler. Bu yapılar, yükseklikleri 40cm ile 1m arasında değişebilen bir subasman üzerine tek katlı inşa edilmiş olup, duvarları tümüyle kesme taştan olabildiği gibi, Akyaka İstasyonu'nda olduğu gibi, kuzey cepheler kesme taş, diğer cepheler moloz taş örgülü ve kalın sıva kaplı da olabilmektedir. Yaklaşık 50-60cm.lik saçaklara sahip, sac kaplı kırma çatılarla örtülen lojmanların bacaları da, dipten ve baştan şişkin olmak üzere, ilginç form özellikleri gösterir.

Genelde çift dairesel planlanmış olan lojman yapılarının ana girişleri yan cephelerden verilmiştir. Ana girişler çift kanatlı ve içi içe çift kapılı olup önlerinde özenle düzenlenmiş düz bir sahanlık ve birkaç basamaklı bir merdiven bulunur. Uzun dikdörtgen formlu pencereler ile dışa açılan mekânlardan köşe odaları bazı yapılarda peron cephelerinde ileri doğru taşırılarak cephe ritmik hale getirilmiştir (Şekil 05).

Çift dairesel planlanan lojmanların plan şeması oldukça basit ancak kullanışsız görünmektedir. Şöyle ki, kuzeyde ve güneyde eşit olmak üzere, beşer mekândan oluşan plan şeması, doğu-batı yönündeki bir ana duvarla ikiye bölünmüş ve odalara geçişler kendi

içlerinden sağlanmıştır. Ahşap yer ve tavan döşemeli odalar, dumanı duvar içlerinde tuğladan yapılmış kanallardan yürütülen ve peç adı verilen sabit sobalar vasıtasıyla ısıtılıyordu. Ayrıca yalıtımı sağlamak maksadıyla iç mekânlar kalın balçıkla sıvanmıştır.

### ***İşçi Barakaları***

İstasyon alanlarında lojman binaları dışında ayrıca işçilerin kullanımına yönelik planlanmış, daha küçük ölçekli, basit planlı ancak lojman binaları ile yaklaşık aynı tasarım özelliklerine sahip işçi barakaları da bulunur.

### ***Su Kuleleri***

1899 yılında işletmeye açılan demiryolunun, beklide yükseklikleri ile en çok dikkati çeken yapı türlerinden biri de, su kuleleridir. Akyaka-Kars arasında, biri Akyaka'da, diğeri Kars'ta olmak üzere, iki örneği bulunan kule yapıları, kule ve kazancı barakası olmak üzere iki bölümden oluşur (Resim 32, 33 / Şekil 06).

Kule bölümleri kare plan üzerine kurulmuş olup dıştan düzgün kesme taş, içten moloz taş malzemenin kullanıldığı duvarları olan, prizmatik bir gövdeye sahiptirler. Yuvarlak veya basık kemerli geniş kapılara sahip bu gövde yapıları basık kemerli yüksek pencerelerle dışa açılmışlardır. Yükseklikleri aynı olması gereken su kulelerinden Kars istasyonundakinin gövdesi, malzeme farklılığından da anlaşılacağı üzere, 1960'lı yıllarda bir kat daha yükseltilmiştir (Resim 33).

Prizmatik taş gövdelerin üstünde ise ahşap bir bölüm bulunur. İçlerinde su tanklarının bulunduğu bu bölümler dıştan kırma çatılarla kapatılmıştır. Kuyulardan buhar makinesi vasıtasıyla çekilen sular, yine aynı makine ile bu su tankına pompalanır, depolanır ve buharlı lokomotiflerin kazanlarına boşaltılırdı.

Su kulelerine bir taraftan bitişik olan kazancı barakaları tek katlı olup bir ve ya iki göz odadan ibarettir. Kars örneğindeki yıkılmış olmasına karşın eski fotoğraflardan varlığı belgelenebilmektedir. İşçi barakaları ile yakın form özelliği gösteren bu barakalar rustik lento ve köşe taşları dikkat çekerler (Resim 23, 33).

### ***Diğer Yapılar***

İşletme binası olarak yapılmış binalardan günümüze tek örnek kalmıştır. Kars istasyonunda bulunan ve muhtemelen 1900'lü yılların hemen başında yapılmış olan bu yapı iki katlı tek örnek olup iki renkli, düzgün kesme taş malzemedен yapılmıştır. Günümüzde Kent Konseyi Binası olarak kullanılan yapı, açık balkon ve kanat taşıntıları/risalitleri ile ritmik cephe anlayışına sahiptir. Bu yapının cephe tasarımında dikkati çeken yönleri, açık renk taş malzeme ile yapılmış maniyerist eğilimli, kırık hatlı pencere söveleri, köşe plasterleri ve kat kornişleridir (Resim 34).

İstasyon alanlarında olmazsa olmaz yapılardan bir diğeri de yük ambarlarıdır. İlk etap çalışmalarımızda Kars istasyonunda karşılaştığımız örnek, iki bölümlü, tek katlı uzun ve geniş bir yapı şeklindedir. Bu ambar yapıları genelde bir taraftan demiryolu, diğer taraftan da kara yolu ile kuşatılmış, rampalı bir ada üzerinde bulunmakta olup, taş malzeme ile inşa edilmişlerdir. Basık kemerli geniş kapı açıklıklarına sahip bu yapılar, veranda işlevi olan uzun saçaklı semer damlarla örtülmüştür (Resim 35).

## Sonuç

Buraya kadar kısaca tasvir edilmeye çalışılan eserler, stilistik açıdan irdelendiğinde, farklı mimari akımlara ait üslup elemanlarını bünyelerinde taşıdıkları görülür. Örneğin; yuvarlak kemerli dizi pencereler, kat kornişleri, sade saçak girişleri, rustika<sup>3</sup> çerçevesi kapı/pencereler, rustikleştirilmiş köşe taşları, üçgen çatı alınlığı, düz rustikleştirilmiş kaplama kemerleri ve binalarda öne çekilmiş kanat kütleleri Rönesans; söveleri kırık hatlı pencereler ve bir arada farklı duvar tekniklerinin kullanımı ise Maniyerist akımın özelliklerini gösterir. Ancak bu üslup özelliklerinin yapılarda bir arada kullanılması, araştırmaya konu yapıların, genel olarak “Avrupa Menşeli Baltık Seçmeciliği” anlayışıyla (Brumfield, 1993, s. 403, 404) tasarlandıklarını gösterir.

Osmanlı Devleti tarafından Anadolu ve Trakya’da, farklı Avrupalı şirketlere imtiyazlarla yaptırılan demiryollarındaki yapılarla<sup>4</sup>, burada tanıtımı yapılan yapılar arasında işlevsellik dışında, plan şemaları, malzeme ve üslup yönlerinden herhangi bir benzerlik söz konusu değildir.

Buna karşılık tümüyle Ruslar tarafından yapılmış olan bu yapı türlerinin, başta istasyon binaları olmak üzere, diğer yapılarla da ilgili olarak, Rusya’nın değişik coğrafi bölgelerinde, Çarlık Rusyası döneminde yapılmış pek çok benzer örnekleri bulunur.

19. yy.da yapılmış Rus gar/istasyon binaları genel olarak Rus klasisizmi ve romantizmi yanında historizm yapı sanatının değişik örnekleri şeklindedir. Rus gar/istasyon binalarının mimari form dili olarak ayırt edici özellikleri, romantizm formlarının Avrupa’ya kıyasla çok daha uzun süreli ve tarihselleştirilmiş yapı formlarının ise başka hiçbir yerde görülmemiş biçimde ve müsrifçe kullanılmış olmasıdır (Kubinszky; 1969, s. 252).

Yuvarlak kemer ve kemer kornişlerinin ile plasterlerin ağırlıklı olarak kullanıldığı Rus gar/istasyon yapıları arasında güzel bir örnek olarak St. Petersburg’daki Finlandiya İstasyonu (bugün Leningrad İstasyonu)’dur (Kubinszky; 1969, s. 253). Ayrıca Nischni-Nowgorod’daki eski Moskova Gar Binası (bu yapı 1932’den itibaren Gorki olarak anılıyor), (Kubinszky; 1969, s. 256) yanında Sawodoukowsk İstasyon binası (Resim 36), orta Sibirya’da Krasnojarsk İstasyon binası (Resim 37) ve Alexandrow İstasyon binası (Resim 38) yakın benzer örnekler olarak zikredilebilir. (Brumfield, 1997, s. 199, 202, 204).

<sup>3</sup> Rustik duvar, bir kısmı bosajlı taşlardan yapılmış duvar yapısı olup, İtalyan Rönesans’ı ile birlikte saray yapılarının stil elemanı olarak kullanılmıştır. Bkz. W. Koch: Baustilkunde, München 1994, s. 468.; M. Sözen-U. Tanyeli: Sanat Kavram ve terimleri Sözlüğü, İstanbul 2005, s. 205.

<sup>4</sup> Bu konularda ayrıntılı bilgi için bkz. Araz, Melda: Impacts of political decisions in the formation of railroads and railroad architecture in Turkey between 1856 and 1950 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1995.; Koçer, Şule: Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1995.; Yavuz, Yıldırım: Rumeli Demiryolları ve Tren İstasyonları“, Balkanlar’da Kültürel Etkileşim ve Türk Mimarisi Uluslar arası Sempozyumu Bildirileri (17-19 Mayıs 2000, Şumnu-Bulgaristan), Cilt 2, Ankara 2001, s. 833-850.; Mustafa S. Akpolat: “Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları”, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 2004, Cilt: 21, Sayı 1, s.77-93.; Yavuz, Mehmet: Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich [Anadolu- Bağdat Demiryollarındaki İstasyon Binaları ile Bunların Almanya İmparatorluğu’ndaki Öncü Modelleri Arasında Mukayeseli Bir Araştırma], Ruhr Universitaet Bochum, Fakultät für Geschichtswissenschaft, (Elektronisch publizierte Dissertation), Bochum 2006.

## Kaynakça

- Akpolat, M. S. (2004). *Tanzimat sonrası Osmanlı mimarlığından bir kesit: Adana-Mersin demiryolu istasyon binaları*. Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 21 (1), 77-93.
- Araz, M. (1995). *Impacts of political decisions in the formation of railroads and railroad architecture in Turkey between 1856 and 1950*. Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Allenow, M., Dmitrijewa, N. ve Medwedkova, O. (1992). *Russische kunst*. Freiburg: Herder Verlag.
- Anonim. (1937). Sivas-Erzurum demiryolu. *Demiryollar Dergisi*, İlk Teşrin, 152, 311-312.
- Anonim (1938). Erzurum-Kars-Hudut demiryolu. *Demiryolları Dergisi*, , 164-165, 921.
- Badem, C. (2010). *Çarlık Rusyası yönetiminde Kars vilayeti*. İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık.
- Bickel, B. (1976). *Die Türkischen Eisenbahnen und ihre Dampflokomotiven*. Krefeld: Gustav Rohr Verlag.
- Brown, D. J. (1994). *Brücken. Kühne Konstruktionen über Flüsse, Taler, Meere*. München: Callwey.
- Brumfield, W. C. (1993). *A history of Russian architecture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Brumfield, W. C. (1997). *Landmarks of Russian architecture-A photographic survey*. Amsterdam: Gordon and Breach Publishers.
- Bühler, D. (2004). *Brückenbau 20. Jahrhundert Gestaltung und Konstruktion*. München: BVA.
- Dieckmann. (1929). Die türkischen Staatseisenbahnen. *Archiv für Eisenbahnwesen* içinde, (ss. 1168-1176). Berlin: J. Springer Verlag.
- Karavaş, Z. Ş., Erdağı, S. ve Çitgez, M. (2009). *Kars bibliyografyası* M. Şenel (Ed.), Kars: Kafkas Üniversitesi Yayınları
- Kırzioğlu, M. F. (1953). *Kars tarihi*. c.1. İstanbul: Işıl Matbaası.
- Kobro, G. (1989). *Das Gebiet von Kars und Ardahan*. München: Neimanis Verlag.
- Koçer, Ş. (1995). *Haydarpaşa-Gebze demiryolu hattında 19. yüzyılda yapılmış demiryolu istasyon binaları*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kodaman, B. (1983). *Sultan II. Abdülhamid devri Doğu Anadolu politikası*. Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Kubinszky, M. (1969). *Bahnhöfe Europas*. Stuttgart: Franckh'sche Verlagshandlung.
- Louis, C. ve Meeks, V. (1975). *The railroad station an architectural history*. New Haven and London: Yale University Press.

- Ortaylı, İ. (1978). Çarlık Rusyası yönetiminde Kars. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 9, 343-362.
- Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat demiryolları*. İstanbul: ARBA.
- Potgießer, H. (1985). *Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten*. Stuttgart: Birkhauser Verlag.
- Rodowski, A. B., Sawoskin, A. N., Gutin, T. P. (1985). *Die grossen Eisenbahnlinsen Russlands*, Moskau: Desertina Verlag.
- Schlagintweit, M. (1906). Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien. *Schriften der Detsch-Asiatischen Gesellschaft*, 2. Heft. (pp. 1-42). Berlin.
- Sezgin, S. (1959). *Türk demiryolları*. Ankara:TCDD.
- Stöckl, F. (1975). *Eisenbahnen in Südosteuropa: Jugoslawien, Griechenland, Rumänien, Bulgarien, Türkei*, Wien. Bohmann Verlag.
- Tüysüz, Cem (Ed.) (2009). *II. Uluslararası Kafkasya tarih sempozyumu*, 15-17 Ekim 2008, Kafkas Üniversitesi, Kars: Kafkas Üniversitesi.
- Westwood, J. H. (1966). *Geschichte der Russischen Eisenbahnen*. Zürich: Orell Füssli Verlag.
- Winkler, E. (1874). *Der Eisenbahn-Unterbau*. Prag:Verlag von H. Dominicus.
- Wulff, O. (1932). *Die Neurussische Kunst*. Leipzig:Verlag Rudolf M. Rohrer.
- Yavuz, M. (2006). *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsbauweise der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich [Anadolu-Bağdat demiryollarındaki istasyon binaları ile bunların Almanya İmparatorluğu'ndaki öncü modelleri arasında mukayeseli bir araştırma]*, Ruhr Universitaet Bochum, Fakultät für Geschichtswissenschaft, (Elektronisch publizierte Dissertation), Bochum.
- Yavuz, Y. (2001). Rumeli demiryolları ve tren istasyonları. *Balkanlar'da kültürel etkileşim ve Türk mimarisi uluslararası sempozyumu bildirileri*, c. 2, (17-19 Mayıs 2000, Şumnu-Bulgaristan) içinde (ss. 833-850). Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı.

## **Görsel Kaynaklar**

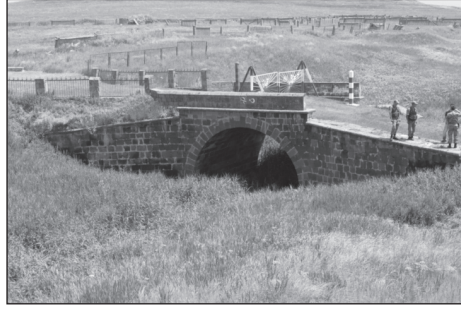
### **Resimler:**

01-22, 25-35, 40: Ali Yalçın Tavukçu-Mehmet Yavuz; 23 Anonim; 24: G. Kobro;  
36: 02 Aralık 2010 tarihinde [www.trans-sib.de](http://www.trans-sib.de) adresinden erişildi, 37: 28 Temmuz 2010 tarihinde [www.trans-sib.de](http://www.trans-sib.de) adresinden erişildi; 38: 27 Temmuz 2010 tarihinde [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org) adresinden erişildi, 39: 28 Temmuz 2010 tarihinde [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org) adresinden erişildi.

**Şekiller:** 01, 03, 04 TCDD Genel Müdürlük Arşivi; 02, 05, 06 Mehmet Yavuz; 07 Archiv für Eisenbahnwesen 1903.



**Resim 01:** Doğukapı-Demiryolu Sınır Köprüsü (1899)



**Resim 02:** Doğukapı-Karayolu/Şose Sınır Köprüsü (1878)



**Resim 03:** Doğukapı-Demiryolu Sınır Köprüsü



**Resim 04:** Doğukapı-Demiryolu Sınır Köprüsü Üstü



**Resim 05:** Doğukapı-Akyaka Arası/ 3 Nolu Menfez



**Resim 06:** Başgedik-Mezra Arası/ 8 Nolu Menfez



**Resim 07:** Mezra-Kars Arası/8 Nolu Menfez



**Resim 08:** Doğukapı-Akyaka Arası/ 2 Nolu Köprü



**Resim 09:** Başgedik-Mezra Arası/11 Nolu Menfez



**Resim 10:** Akyaka-Başgedik Arası/ 4 Nolu Menfez



**Resim 11:** Akyaka-Başgedik Arası/ Duraklı Köyü- Çifte Köprü 01



**Resim 12:** Akyaka-Başgedik Arası/ Duraklı Köyü- Çifte Köprü 02



**Resim 13:** Akyaka-Başgedik/1 Nolu Demir Tablalı Köprü



**Resim 14:** Akyaka-Başgedik/1 Nolu Demir Tablalı Köprü Üstten Görünüşü



**Resim 15:** Akyaka-Başgedik/2 Nolu Demir Tablalı Köprü



**Resim 16:** Akyaka-Başgedik/2 Nolu Demir Tablalı Köprü Üstten Görünüşü



**Resim 17:** Demirkent Köyü/Demir Köprü



**Resim 18:** Demirkent Köyü/Demir Köprü Ayağı





Resim 19: Camuşlu Köyü/Demir Köprü



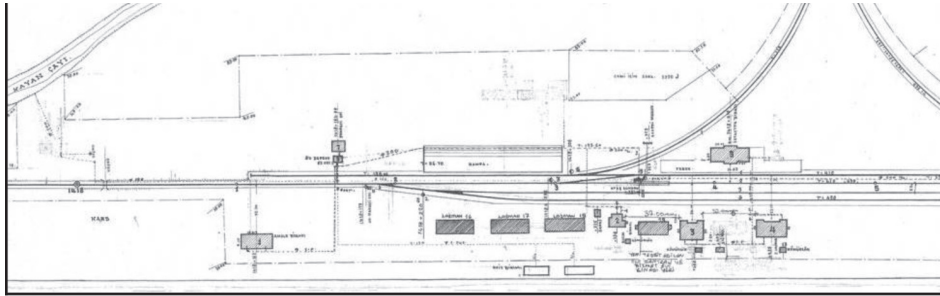
Resim 20: Camuşlu Köyü/Demir Köprü



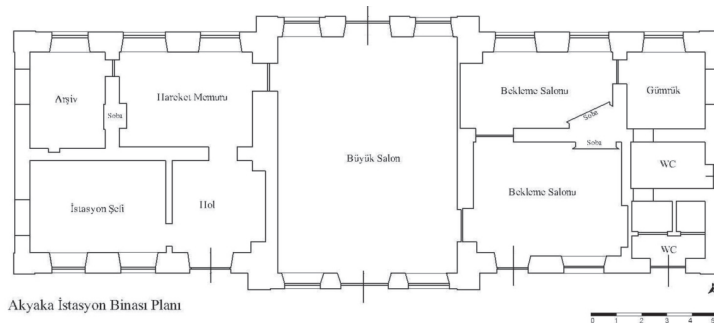
Resim 21: Akyaka İstasyonu/Peron Cephesi



Resim 22: Akyaka İstasyonu/Şehir Cephesi



Şekil 01: Akyaka İstasyonu/Vaziyet Planı 1963 (TCDD Genel Müdürlüğü Arşivi)



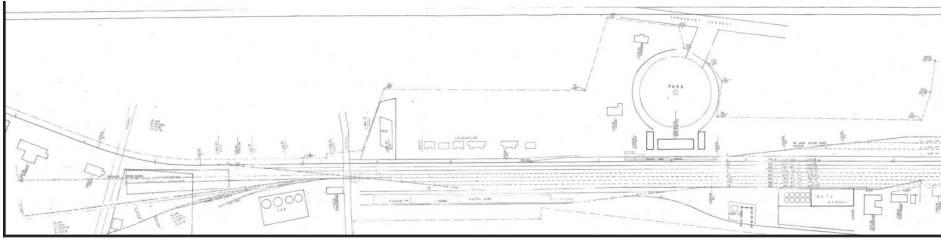
Şekil 02: Akyaka İstasyonu/Kat Planı



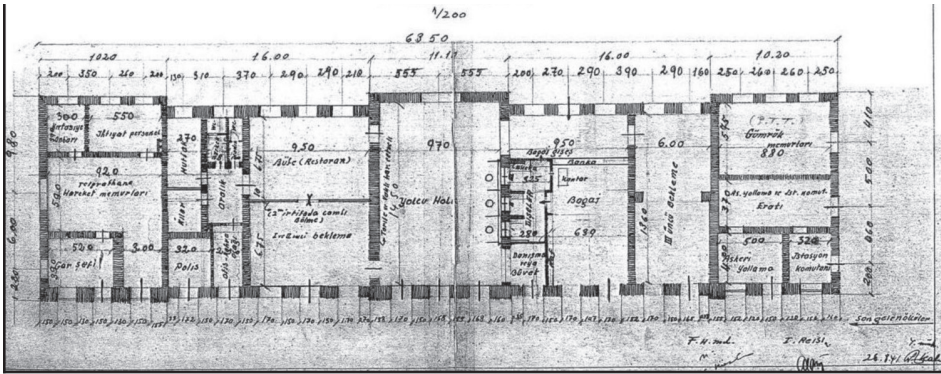
Resim 23: Kars Eski İstasyon Binası/ Peron Cephesi



Resim 24: Kars Eski İstasyon Binası/ Şehir Cephesi (1900)



Şekil 03: Kars İstasyonu/Vaziyet Planı (TCDD Genel Müdürlüğü Arşivi)



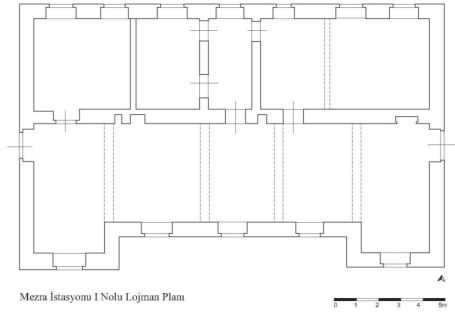
Şekil 04: Kars Eski İstasyon Binası Planı (1941) (TCDD Genel Müdürlüğü Arşivi)



**Resim 25:** Akyaka İstasyonu/ 1 Nolu Lojman Binası



**Resim 26:** Akyaka İstasyonu/ 1 Nolu İşçi Barakası



**Şekil 05:** Mezra İstasyonu/ 1 Nolu Lojman Binası Planı



**Resim 27:** Mezra İstasyonu/ 2 Nolu Lojman Binası



**Resim 28:** Kars İstasyonu/ 2 Nolu Lojman-Ray Cephesi



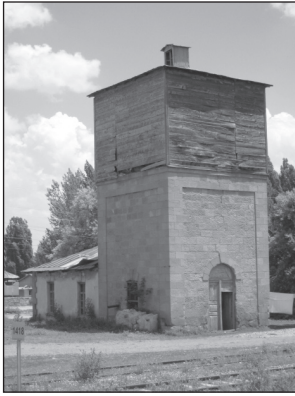
**Resim 29:** Kars İstasyonu/ 23 Nolu Lojman-Ray Cephesi



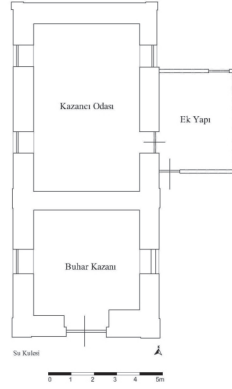
**Resim 30:** Kars İstasyonu/ 4 Nolu Lojman-Şehir Cephesi



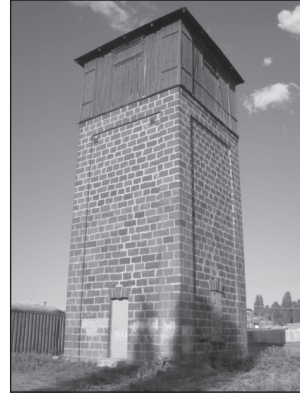
**Resim 31:** Kars İstasyonu/ 9 Nolu Lojman-Ray Cephesi



**Resim 32:** Akyaka İstasyonu/ Su Kulesi



**Şekil 06:** Akyaka İstasyonu/ Su Kulesi Planı



**Resim 33:** Kars İstasyonu/ Su Kulesi



**Resim 34:** Kars İstasyonu/İşletme Binası



**Resim 35:** Kars İstasyonu/Ambar Binası



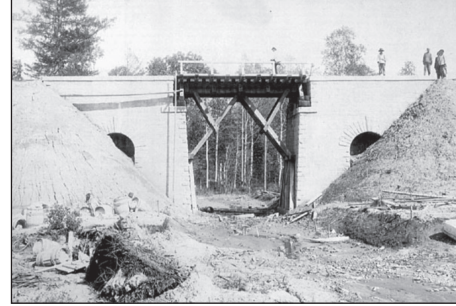
Resim 36: Rusya/Sawodoukowsk İstasyonu



Resim 37: Orta Sibirya/Krasnojarsk İstasyonu



Resim 38: Rusya/Alexandrow İstasyonu



Resim 39: Rusya/Ussuri-Werst/Köprü İnşaatı



Şekil 07: Anadolu ve Kafkasya Demiryolları Haritası (Archiv für Eisenbahnwesen 1903)