T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARS İLİ SARIKAMIŞ İLÇESİNDE BULUNAN İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİ MİRASI CER ATÖLYELERİ VE YAKIN ÇEVRESİNİN BELGELENDİRİLEREK YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Elif Ceren GÖKDERE

Danışman
Prof. Dr.Ali Işık AYDEMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
İSTANBUL - 2022

KABUL VE ONAY SAYFASI

Elif Ceren GÖKDERE tarafından hazırlanan **"Kars İli Sarıkamış İlçesinde Bulunan İşlevini Yitirmiş Endüstri Mirası Cer Atölyelerinin ve Yakın Çevresinin Belgelendirilerek Yeniden Değerlendirilmesi"** adlı tez çalışması 16/09/2022 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde başarı ile savunularak İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Mimarlık Anabilim Dalı'**nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman **Prof.Dr.Ali Işık AYDEMİR**
İstanbul Ticaret Üniversitesi

Jüri Üyesi **Prof.Dr. Ömür BARKUL**
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyesi **Dr. Öğr. Üyesi M. Tuba BOSTANCI BAŞKAN**
İstanbul Ticaret Üniversitesi

Onay Tarihi: 24.11.2022

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsünün 24.11.2022 tarih ve 2022/367 numaralı Yönetim Kurulu Kararının 6. Maddesi gereğince ders yüklerini ve tez yükümlülüğünü yerine getirdiği belirlenen "Elif Ceren GÖKDERE" adlı öğrencinin mezun olmasına oy birliği ile karar verilmiştir.

Prof. Dr. Doğan KAYA
Enstitü Müdürü

AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygunolarak hazırladığım bu tez çalışmasında,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde eldeettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarınauygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimselnormlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka birüniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

24.11.2022

Elif Ceren GÖKDERE

İÇİNDEKİLER

Sayfa
İÇİNDEKİLER i
ÖZET iii
ABSTRACT iv
TEŞEKKÜR v
ŞEKİLLER DİZİNİ ix
ÇİZELGELER DİZİNİ xii
SİMGELER VE KISALTMALAR xiii
1.GİRİŞ 1
1.1. Tezin Amacı 2
1.2. Tezin Yöntemi 2
2.LİTERATÜR ÖZETİ 5
3. ENDÜSTRİ MİRASI 8
3.1.Endüstrinin Tanımı ve Endüstrileşme 8
3.2.Endüstri Mirası 11
3.3 Endüstri Mirasını Yeniden İşlevlendirme 15
3.4.Endüstri Mirasını Dönüştürme Yöntemleri 17
3.4.1.Yenileme 17
3.4.2.Sağlıklaştırma 17
3.4.3.Koruma 17
3.4.4.Soylulaştırma 17
3.4.5.Bütünleştirme 18
3.5. Endüstri Mirası Korunmuş Alanlardan Örnekler 18
3.5.1.Viyana Gazometreleri, Viyana 19
3.5.2.Distilery, Toronto 22
3.5.3.Ironbrıdge Müzesi 26
3.5.4.Seville Üniversitesi 28
3.5.5.Silahtarağa Elektrik Santrali 30
3.5.6.Sütlüce Mezbahanesi 32
3.5.7.Cibali Tütün Fabrikası 35
4. DEMİRYOLU MİRASI 40
4.1. Demiryolunun Tanımı ve Tarihsel Gelişimi 40
4.2 Kars Demiryolu ve Tarihçesi 42
4.3.Demiryolu Mirası Kavramı 44
4.4.Demiryolu Mirası Korunmuş Alanlardan Örnekler 49
5.SARIKAMIŞ 53
5.1.Konumu ve Coğrafi Özellikleri 53
5.2.Tarihi ve Sosyo-Ekonomik Gelişimi 55
6.SARIKAMIŞ CER ATÖLYELERİ 59
6.1.Sarıkamış Cer Atölyelerinin Tarihi, Oluşumu ve Gelişimi 59
6.2.Mimari Analizi 61
6.3 Cephe Analizi 63
6.4.Atölyelerin Güncel Durumu ve Bozulmalar 68
6.4.1. Uzun süreli doğal etkenler 70
6.4.2. Malzeme kayıpları 70
6.4.3. Biyolojik bozulmalar 70
6.5.Köşk ile ilgili yasal kararlar ve belgeler 95

6.5.1.Restitüsyon Projesi 95
7.SONUÇ VE ÖNERİLER 128
7.1.Cer Atölyelerinin Korunarak Sarıkamış Hafıza Müzesi Olarak İşlevlendirilmesi (Restorasyon) 128
7.1.1.Onarım ve Müdahale Kararları 128
7.1.2.Yeni İşleve Yönelik Öneriler 130
7.2.Değerlendirme ve Sonuç 160
KAYNAKLAR 163
EKLER 169
EK. A.Resmi Belgeler 169
ÖZGEÇMİŞ 172

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KARS İLİ SARIKAMIŞ İLÇESİNDE BULUNAN İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİ MİRASI CER ATÖLYELERİ VE YAKIN ÇEVRESİNİN BELGELENDİRİLEREK YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Elif Ceren GÖKDERE

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr.Ali Işık AYDEMİR
2022, 172 Sayfa

Osmanlı-Rus harbinde (1877-1878) Osmanlı İmparatorluğu'nun yenilgiye uğramasıyla iki taraf arasında imzalanan, Ayestefanos (3 Mart 1878) antlaşmasının 19.maddesine göre Kars, Ardahan, Batum ve Eleşkirt sancakları Rusya'ya savaş tazminatı olarak bırakılmıştır. Ayestefanos antlaşması ile Ruslar işgal altındaki şehirlerde kalıcı olarak yerleşme düşüncesine hâkim oldukları için işgal ettikleri bu yerlerde kalıcı mimari eserler bırakmayı amaçlamışlardır. Bu amaç doğrultusunda, Kuzey Avrupa Baltık mimari üslubu ve kendilerine özgün Rus mimari anlayışını harmanlayarak yeni bir mimari üslup ile yapıları inşa ederek,1534 yılından bu yana Osmanlı hâkimiyetinde olan bölgede alışılagelmiş Osmanlı kent planlamasından çok farklı bır anlayış olan ızgara düzenine göre şehirleri planlamışlardır. Çarlık Rusya, işgal ettiği bu sancakların Rus yönetim merkezine uzak olmasından dolayı Rusya'da 1851'de hizmete açılan Petersburg-Moskova demiryolunun parçası olarak Doğukapı Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Demiryolunu inşa etmiştir. Bu demiryolu hattının inşa edilmesinde ki sebep sancakların merkezle ulaşımını, ekonomik ve güvenli bir şekilde sağlamak olsa da asıl amaç emperyalist/askeridir. İnşası 1894-1899 yılları arasında tamamlanan, toplamda 356 km olarak yapılan bu hat 1923 yılına kadar Doğu Anadolu'da yapılan tek demiryolu hattı olma özelliğini korumuştur. Çarlık Rusya demiryolları inşa ederken demiryollarına hizmet eden; istasyon ve gar binaları, lokomotif depoları, su kuleleri lojman binaları, menfezler ve tüneller de inşa ederek, demiryolu ulaşımının, sağlıklı ve güvenli bir şekilde devam etmesini amaçlamıştır.

Bu tezde, Sarıkamış'ta Rus işgali döneminde inşa edilmiş demiryolu işletmesine tahsis edilen ve demiryolu ulaşımının sağlıklı işlemesine olanak sağlayan mimari eserlerden olan Cer Atölyelerinin planları mimari özellikleri cephe tasarımları ve tarihi gelişimi araştırılarak 19.yy endüstri mirası ve demiryolu mirası içindeki yeri, koruma sorunları tanımlanarak gerekli koruma projeleri önerileri getirilerek yapının yaşatılarak bölge turizmine katkı sağlanması için yapılacak çalışmalar ele alınmıştır.

AnahtarKelimeler: Koruma,Sarıkamış CerAtölyeleri,Tarihi Yapı,Yeniden İşlevlendirme

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

DOCUMENTATION AND RE –EVALUATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE CER WORKSHOPS AND THEİR IMMEDIATE SORROUNDINGS İN THE SARIKAMIŞ DISTRICT OF KARS PROVINCE

Elif Ceren GÖKDERE

İstanbul Commerce University
Graduate School of Naturel and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Prof.Dr. Ali Işık AYDEMİR
2022, 172 pages

According to the 19th article of the Treaty of Ayestefanos (March 3, 1878), signed between the two sides after the defeat of the Ottoman Empire in the Ottoman-Russian war (1877-1878); The administrative divisions (sanjaks) of Kars, Ardahan, Batumi and Eleşkirt were given to Russia as war reparations. With the Treaty of Ayestefanos, the Russians had the idea of permanently settling in the occupied cities. For this reason, they aimed to leave permanent architectural works in these places they occupied. For this purpose, they planned cities with a new architectural style by blending the Northern European Baltic architectural style and the unique Russian architectural understanding. In this region, which has been under Ottoman rule since 1534, the cities were planned by the Russians according to the grid layout, which is a very different understanding from the conventional Ottoman city planning. Tsarist Russia built the Doğukapı Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Railway as a part of the Petersburg-Moscow railway, which was put into service in Russia in 1851, because these occupied sanjaks were far from the Russian administrative center. This line, the construction of which was completed between 1894 and 1899 and was 356 km in total, preserved its feature of being the only railway line built in Eastern Anatolia until 1923. When Tsarist Russia built railways, which served the railways; He also built station and station buildings, locomotive depots, water towers, lodging buildings, culverts and tunnels.

In this thesis, the railway repair workshops, which are architectural works that were allocated to the railway enterprise built during the Russian occupation period in Sarıkamış and that allow the healthy operation of railway transportation, are examined. In the study, the plans, architectural features, facade designs and historical development of the railway repair workshops were investigated. The importance and conservation problems in the 19th century industrial heritage and railway heritage are defined. The importance of this building in the 19th century industrial and railway heritage and its conservation problems are defined. Necessary conservation projects proposals were made for the protection of the traction workshops and the studies to be made to contribute to the tourism of the region by keeping these structures alive were discussed.

Keywords: Conservation, Sarıkamış Railway Repair workshop, Historical building, re-functioning.

TEŞEKKÜR

Tezimin tüm aşamalarında değerli bilgileriyle beni yönlendiren ve bu çalışmayı hazırlamamda bana yol gösteren değerli danışman hocam Prof.Dr.Ali Işık AYDEMİR'e her konuda bana destek olan sevgili hocam Dr.Ögr.Üyesi Burhan SATICI'ya ve İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Müdür Yardımcısı Dr. Ögr. Üyesi Muhammet CEYLAN hocama teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmalarım esnasında arşivlerden yararlanma izni veren Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğüne, TCDD 4. Bölge Müdürlüğü yönetici ve çalışanlarına, arşivini benimle paylaşan Prof. Dr.Bingür Sönmez hocama teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca sınırsız sevgileri ile benden desteklerini esirgemeyen aileme; sonsuz sevgi ve saygılarımla.

Elif Ceren GÖKDERE
İSTANBUL,2022

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 3.1. Caxia Forum ve dikey bahçe 16
Şekil 3.2 Gazometrelerin restorasyon sonrası görünümü 19
Şekil 3.3. Gazometrelerin restorasyon sonrası görünüm 20
Şekil 3.4. Gazometrelerin restorasyon sonrası cephesi(Gazometre C) 21
Şekil 3.5. Gazometre C, Gazometre B ve sinemaya uzanan Köprü 21
Şekil 3.6. Gazometrelerin konut olarak işlevlendirilen (C Blok) bölümü 21
Şekil 3.7. Gazometrelerin kapalı plaza haline getirilen bölümü 22
Şekil 3.8. Gazometrelerin restorasyon sonrası cephesi 22
Şekil 3.9. Distillery District, 1860'larda Gooderham and Worts içki fabrikası 23
Şekil 3.10. Distillery District cadde seviyesi 24
Şekil 3.11. Trinty Street Distillery bölgesinin en uzun caddesi 25
Şekil 3.12. Trinty Street Distillery 25
Şekil 3.13. Kazan dairesinin yanındaki taş içki fabrikası 26
Şekil 3.14. Enginuity Müzesi girişi 27
Şekil 3.15. Coalport China Müzesindeki büyük fırınlardan birisi 28
Şekil 3.16. Sevilla Üniversitesi Rektörlüğü binasının ön cephesi 29
Şekil 3.17. Restorasyon öncesi fabrika 30
Şekil 3.18. Restorasyon sonrası 31
Şekil 3.19. Restorasyon sonrası görünüm 31
Şekil 3.20. Sütlüce mezbahanesi 33
Şekil 3.21. Sütlüce mezbahanesi 33
Şekil 3.22. Sütlüce Kongre Merkezi 34
Şekil 3.23. Sütlüce Kongre Merkezi 34
Şekil 3.24. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 35
Şekil 3.25. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 35
Şekil 3.26. Cibali Tütün Fabrikası A ve C blok arasındaki köprü 36
Şekil 3.27. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası cephesi 36
Şekil 3.28. Cibali Tütün Fabrikasının restorasyon öncesi ve sonrası görünümü 37
Şekil 3.29.Cibali Tütün Fabrikasının restorasyon sonrası iç görünüm 39
Şekil 4.1. 1914 yılında Kars Demiryolu 43
Şekil 4.2. Rusların ve TCDD'nin yaptığı demiryolu 44
Şekil 5.1. Sarıkamış ilçesinin ülke ve bölgedeki konumu 53
Şekil 5.2.Sarıkamış'ın konumu 55
Şekil 5.3. Cer atölyelerinin etrafındaki tarihi mekanlar 56
Şekil 5.4. Katherina Köşkü 57
Şekil 5.5. Katherina Köşkü 57
Şekil 5.6. Kars-Sarıkamış Yanık Kilise 58
Şekil 5.7. Kars-Sarıkamış Yanık Kilise'den yangından sonra restorasyon öncesi 58
Şekil 6.1.Sarıkamış'da inşa edilen demiryolu yapıları 60
Şekil 6.2. Revizörlük binası ve yakın cevresındeki yapılaşma 61
Şekil 6.3.Vagonların kuzey ve güney yönündeki kapıları 62
Şekil 6.4. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri aktif lokomotif ve dekovil hattı 63
Şekil 6.5.Cephedeki dendanlar 64
Şekil 6.6.Güneydoğu cephe 65
Şekil 6.7.Güneybatı cephe 65
Şekil 6.8.Kaydırmalı cephe 66

Şekil 6.9.Simetri düzendeki kapılar 67
Şekil 6.10.Çatıdan kalan izler 67
Şekil 6.11.Muayene çukurları 68
Şekil 6.12.Cephede ve çatıda malzeme kayıpları 69
Şekil 6.13.Tren rayı geçen kısım 71
Şekil 6.14. Rölöve vaziyet planı 72
Şekil 6.15. Rölöve kat planı 73
Şekil 6.16. Rölöve kat planı 74
Şekil 6.17. Rölöve kat planı 75
Şekil 6.18.Rölöve kat planı 76
Şekil 6.19.Rölöve kat planı 77
Şekil 6.20.Rölöve kat planı 78
Şekil 6.21.Rölöve cephe 79
Şekil 6.22.Rölöve cephe 80
Şekil 6.23.Rölöve cephe 81
Şekil 6.24.Rölöve cephe 82
Şekil 6.25. Rölöve cephe 83
Şekil 6.26. Rölöve cephe 84
Şekil 6.27. Rölöve cephe 85
Şekil 6.28. Rölöve cephe 86
Şekil 6.29. Rölöve cephe 87
Şekil 6.30. Rölöve cephe 88
Şekil 6.31. Rölöve cephe 89
Şekil 6.32. Rölöve cephe 90
Şekil 6.33. Rölöve kesit 91
Şekil 6.34. Rölöve kesit 92
Şekil 6.35. Rölöve kesit 93
Şekil 6.36. Rölöve kesit 94
Şekil 6.37. Restitüsyon zemin kat planı 96
Şekil 6.38. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri 96
Şekil 6.39. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri 97
Şekil 6.40 Dönem eki raylar 97
Şekil 6.41 Dönem eki raylar 98
Şekil 6.42 Dönem eki raylar ve ahşap kapı pencereler 98
Şekil 6.43. Restitüsyon vaziyet planı 99
Şekil 6.44. Restitüsyon kat planı 100
Şekil 6.45. Restitüsyon kat planı 101
Şekil 6.46. Restitüsyon kat planı 102
Şekil 6.47. Restitüsyon kat planı 103
Şekil 6.48. Restitüsyon kat planı 104
Şekil 6.49. Restitüsyon kat planı 105
Şekil 6.50. Restitüsyon cephe 106
Şekil 6.51. Restitüsyon cephe 107
Şekil 6.52. Restitüsyon cephe 108
Şekil 6.53. Restitüsyon cephe 109
Şekil 6.54. Restitüsyon cephe 110
Şekil 6.55. Restitüsyon cephe 111
Şekil 6.56. Restitüsyon cephe 112
Şekil 6.57. Restitüsyon cephe 113
Şekil 6.58. Restitüsyon cephe 114

Şekil 6.59. Restitüsyon cephe 115
Şekil 6.60. Restitüsyon cephe 116
Şekil 6.61. Restitüsyon cephe 117
Şekil 6.62. Restitüsyon kesit 118
Şekil 6.63. Restitüsyon kesit 119
Şekil 6.64. Restitüsyon kesit 120
Şekil 6.65. Restitüsyon kesit 121
Şekil 6.66. Restitüsyon çatı planı 122
Şekil 6.67. Restitüsyon çatı planı 123
Şekil 6.68. Restitüsyon çatı planı 124
Şekil 6.69. Restitüsyon çatı planı 125
Şekil 6.70. Restitüsyon çatı planı 126
Şekil 6.71. Restitüsyon çatı planı 127
Şekil 7.1 Cer Atölyeleri restorasyon zemin kat planı 130
Şekil 7.2.Cer Atölyeleri restorasyon yeni işlev planı 132
Şekil 7.3. Restorasyon vaziyet planı 133
Şekil 7.4. Restorasyon kat planı 134
Şekil 7.5. Restorasyon kat planı 135
Şekil 7.6. Restorasyon kat planı 136
Şekil 7.7. Restorasyon kat planı 137
Şekil 7.8. Restorasyon kat planı 138
Şekil 7.9. Restorasyon kat planı 139
Şekil 7.10. Restorasyon cephe 140
Şekil 7.11. Restorasyon cephe 141
Şekil 7.12. Restorasyon cephe 142
Şekil 7.13. Restorasyon cephe 143
Şekil 7.14. Restorasyon cephe 144
Şekil 7.15. Restorasyon cephe 145
Şekil 7.16. Restorasyon cephe 146
Şekil 7.17. Restorasyon cephe 147
Şekil 7.18.Restorasyon cephe 148
Şekil 7.19.Restorasyon cephe 149
Şekil 7.20.Restorasyon cephe 150
Şekil 7.21.Restorasyon cephe 151
Şekil 7.22.Restorasyon kesit 152
Şekil 7.23.Restorasyon kesit 153
Şekil 7.24.Restorasyon kesit 154
Şekil 7.25.Restorasyon kesit 155
Şekil 7.26.Restorasyon çatı planı 156
Şekil 7.27. Restorasyon çatı planı 157
Şekil 7.28. Restorasyon çatı planı 158
Şekil 7.29.Restorasyon çatı planı 159
Şekil 7.30.Restorasyon çatı planı 159
Şekil 7.31. Restorasyon çatı planı 159
Şekil A.1. Atölyelerin 1989 yılına ait envanter fişi 170
Şekil A.2. Atölyelerin röperli krokisi..... 171

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 4.1. Demiryolu mirası korunmuş alanlardan örnekler 49

SİMGELER VE KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
KKVKBK	Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
Km	Kilometre
km/h	Kilometre/Saat
m	Metre
m^2	Metrekare
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü
Vb	Ve Benzeri
Yy	Yüzyıl

1.GİRİŞ

Kültürel mimari mirasımızın içinde çok önemli bir yer tutan endüstri miras yapıları ve geçmişte endüstri mirası kavramı altında incelenen, günümüzde ise artık ayrı bir kavram olarak ele alınan demiryolları mirası yapıları, ülkemizin tarihsel süreç içinde gelişimini ve ülke ulaşım sistemini açıklamakta ve belgelemekte önemli bir yer tutmaktadır. Fakat söz konusu yapılar mimarileri ile dikkat çekici özellikte olsalar bile, zamanla üretim yapan fabrikaların işlevlerini yitirmesi ve ulaşım sistemlerinin gelişerek yenilenmesi sonucu bu yapılar atıl durumda kalmıştır. Ülkemizde bu yapıların tarihi belge olma vasıfları, kent hafızasındaki önemleri göz ardı edilerek, Avrupa'da olduğu gibi koruma altına alınamamıştır. Genellikle XIX yüzyılda inşa edilmiş bu kültürel mirasımız, maalesef günümüzde de yok olma veya işlevsel ve mimari özgünlüklerini yok edebilecek dönüşüm tehlikeleri ile karşı karşıya kalabilmektedir.

Geçmişten günümüze birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Kars ili Sarıkamış ilçesi, kültür ve tarih açısından önemli pek çok tarihi yapıya sahiptir. Sahip olduğu bu yapılardan biri ise yukarıda bahsettiğimiz demiryolu mirası yapılarından biri olan Revizörlük Binası(tarihi cer atölyeleri) dir. Yapı, tarihi belge olarak mimarisi, yapıldığı dönem ve konumu bakımından bölge için önemli bir land-mark oluşturmaktadır. Ancak yapı uzun süredir kullanılmadığından günümüzde atıl bir halde bulunmaktadır. Üst örtüsü, zemin döşemesi, kapı ve pencerleri iklim şartları ve vandalizm sonucu tahrip olmuştur. Gerekli koruma çalışmaları yapılmaz ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Bu tez kapsamında öncelikle bu yapıların tarihsel, mimari değerlerinin ve mimari özelliklerinin tanıtımı 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 hedeflenmiştir.

1.1. Tezin Amacı

Kuzeydoğu Anadolu'nun Rusların eline geçmesi ile başlayan kırk yıllık Rus idaresi içinde, Çarlık Rusya'sı tarafından yaptırılan "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu" hattı ile birlikte demiryolunun; konaklama, idari ve teknik ihtiyaçlarını karşılayan yapılar da inşa edilmiştir. Zamanla gelişen ve değişen teknoloji ile beraber demiryollarına verilen önemin azalması ile bu yapıların bir kısmı işlevsiz kalmıştır. İşlevsiz kalan bu yapılar zamanla doğa şartları ve vandalizm gibi etkenler sebebiyle harabe haline gelmiştir.

Bu tezin amacı da; Kars ve Sarıkamış bölgesi mimarisi ve kültürüne önemli katkılar sağlayan (1877-1918) yıllar arasında Kars ili Sarıkamış ilçesinde inşa edilmiş olan Kars demiryolu mirasımızın teknik yapı grubuna giren Revizörlük Binası (Cer Atölyeleri'nin) Rus mimarisi ve işgali kapsamında tarihi gelişimini, mimarisini, fonksiyonlarını ve yapım özelliklerini inceleyerek belgelemek, 19. Yüzyıl Endüstri Mirası" ve "Demiryolu Mirası" içindeki yerlerini tanımlayarak koruma sorunlarını belirleyip çözüm önerilerini oluşturarak gelecek nesillere doğru bir biçimde aktarılmasını sağlamak, kentin ve bölgenin gereksinimleri de göz önünde bulundurularak, yeni bir işlev verilerek (tercihen kültürel) korunmasını ve sürekli bakım ve onarımını sağlayarak yapıyı yaşatmaktır.

Tez; öncellikle endüstri mirası içinde demiryolları tarihi mirasının tanıtılması ve bu konuda gerekli açıklamalar ve tanımların yapılmasını, bu yıllarda Çarlık Rusya Doğuanadolu politikasının, Sarıkamış yöre kültürüne ne tür katkılar sağladığı incelenerek Rus mimarisinin bölgeye yansımaları kapsamında Sarıkamış'ta yer alan, Cer Atölyesi (revizörlük binası) tarihsel gelişimi, işleyiş şemaları, mimari özellikleri ve yapım sistemlerinin ayrıntılı olarak ortaya konulmasını ve yapının koruma ve yeniden değerlendirmesi kapsamında bir çalışma geliştirilmesini kapsamaktadır.

1.2. Tezin Yöntemi

Tez içeriği yedi bölümden oluşmaktadır. Birinci bolüm olan giriş kısmında; tezin amacı, yöntemi ve kapsamı belirtilmistir. İkinci bolümde literatür özeti yapılmıştır. Üçüncü bölümde endüstri mirasının tanımı yapılarak, endüstri mirası korunmuş

alanlardan örnekler verilmiştir. Dördüncü bölümde, demiryolunun tanımı yapılarak demiryolunun ülkemizdeki gelişim süreci anlatılmıştır. Çalışma alanınnı kapsayan Kars demiryolu oluşumu ve gelişimi açıklanarak, ülkemizde ve Dünya'da demiryolu mirası korunmuş alanlardan örnekler verilmiştir.

Beşinci bölümde ise; çalışma alanı olan Kars ili Sarıkamış ilçesi konumu, coğrafi özellikleri, tarihi, sosyo ekonomik durumu detaylı olarak incelenmiş bölge hakkında detaylı bir araştırma yapılmıştır. Altıncı bölümde ise Sarıkamış Cer Atölyelerinin tarihi gelişimi ve oluşumu, işleyişi ve gelişimi anlatılmıştır. Bu bölüm atölyelerinin mevcut durumunu anlatan rölöve, özgün durumunu gösteren restitüsyon projelerini kapsamaktadır.

Tezin son bölümü olan ve bugün ki sorunlarını çözmeye yönelik ne gibi müdahaleler yapılacağını gösteren restorasyon projesini kapsamaktadır. Değerlendirme ve sonuç başlığı altında endüstri mirası Sarıkamış Cer Atölyelerinin üzerindeki incelemeler ve yapılan değerlendirmeler sonucunda önerilen fiziksel ve işlevsel müdahaleler anlatılmış, önerilen müdahalelerin gerekçeleri belirtilmiştir

Alanda çalışmalara başlamadan önce Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulundan ve Sarıkamış Belediyesi'nden gerekli izinler alınmıştır.

Bu tez kapsamında öncelikle, yerinde tespit çalışmaları yapılmıştır. Çalışmada öncelikli olarak yapının mevcut durumu incelenerek yapının rölöve projesi hazırlanmış ve tüm bu araştırmalar çizim ve fotoğraflar ile belgelenmiştir. Ölçüm yapılırken total-station ile geleneksel ölçüm sistemi birlikte kullanılmıştır. Yapının plan, kesit ve cephe krokileri çizilmiş, hazırlanan krokiler üzerinden cephe ölçümleri total station alınmış elde edilen noktalar yardımı ile yapının cepheleri çizilmiştir. Yapı düzgün formlara sahip olduğundan mekânlar içinde geleneksel yöntemlerle ölçüm yapılmıştır. Üçgenleme yöntemi ile alınan plan ölçüleri krokiler üzerine işlenmiştir. Yapı elemanlarında plan, kesit ve görünüş düzleminde detaylı ölçüler alınmıştır.

Vazıyet planı 1/5000, plan kesit ve görünüşler 1/50 ölçeğinde hazırlanmıştır. Yapı da kullanılan malzemeler, farklı dönem ekleri, hasarlar rölöve projesi üzerinde çeşitli renk ve taramalarla ayrıntılı olarak gösterilerek analitik rölöve çalışması yapılmıştır.

Yapılan literatür taraması, çeşitli kurumlardan alınan belgeler ve alan çalışmalarında yapı üzerindeki gözlemlenen mevcut izlerden yola çıkılarak, yapının restitüsyon projesi hazırlanmıştır. Restitüsyon projesi hazırlanırken; Sarıkamış Cer Atölyeleri ile diğer cer atölyeleri mimari ve üslup açısından karşılaştırılmıştır. Bu yöntem ile atölyelerin işlevsel, fiziksel ve tarihi değerini ortaya çıkarmak, hem de benzer yapı üzerinden restitüsyon için geçmişe dair belge bulmak amaçlanmıştır. Böylece diğer benzer yapıların yapım teknikleri, cephe ve plan şemalarından elde edilen veriler(analojik çalışma) restitüsyon önerisi için önemli bir veri kaynağı olmuştur. Atölyelerin tarihi ile ilgili araştırma yapılırken, Sarıkamış Halk Kitaplığından, Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü arşivlerinden, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 4.Bölge Müdürlüğün'de görevli ilgili personelden alınan bilgilerden, bölgede yaşamış kişilerle yapılan görüşmelerden, eski dönem fotoğraf arşivlerinden yararlanılmıştır. Yapı üzerinde yapılan gözlemler sonucunda elde edilen bilgiler restitüsyon projesi için önemli veri kaynağı olmuştur. Restitüsyon vaziyet planı 1/5000, plan kesit ve görünüşleri 1/50 ölçeğinde hazırlanmıştır.

Tezin son bölümü olan değerlendirme ve sonuç başlığı altında ise, Sarıkamış Cer Atölyeleri'nin, Katherina Köşkünün ve bu iki tarihi yapıyı da kapsayan tarihi çevrenin korunmasına yönelik öneriler ve belgeleme çalışmaları ayrı başlıklar altında ele alınmıştır. Yapılan çalışmalar doğrultusunda alandaki sorunlar belirlenmiş ve yakın gelecekte gerçekleştirilecek projeler dikkate alınarak endüstriyel sit alanı niteliğindeki bu bölgenin korunmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Sarıkamış Cer Atölyesinin ayrıntılı belgeme çalışmaları sonrasında, alınan müdahale kararları doğrultusunda, restorasyon projesi 1/50 ölçekli olarak hazırlanmıştır. 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.

2.LİTERATÜR ÖZETİ

Bu tez kapsamında, Sarıkamış Cer Atölyeleri ayrıntılı incelenmiş ve literatür taraması yapılmıştır. Endüstri mirası oluşumu ve gelişimi anlatılmış, endüstri mirası korunmuş alanlardan örnekler verilmiştir. Endüstri mirası kapsamında değerlendirilen demiryolu mirası başlığı altında ise demiryolu ulaşımı, ortaya çıkışı ve Osmanlı Devleti'ne gelme süreci anlatılmıştır. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi demiryolu hatlarının durumu anlatılmış, izlenen demiryolu politikaları açıklanmıştır. Ardından çalışma sahası olan Kars demiryolu hattı hakkında detaylı bilgi verilerek Dünya'da ve ülkemizde demiryolu korunarak dönüştürülmüş alanlardan başarılı örnekler açıklanmıştır. Sarıkamış Cer Atölyeleri ayrıntılı incelenerek, 2020 yılı mevcut durumları yazılı ve çizili olarak anlatılmıştır. Binanın yakın çevresi incelenerek, yapılacak olan işlevsel ve fiziksel müdahaleler değerlendirilerek öneriler getirilmiştir.

Literatür analizi kapsamında ilgili kurumlardan belgeler alınmış, dijital kaynak taramaları ve kütüphanelerden elde edilen resimler ile yazılı ve çizili dökümanlar değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, endüstrinin tanımı ortaya çıkışı ve gelişimi endüstrileşme anlatılmış ve bu bölümde, Mehmet SANER'ın Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar adlı makalesinden(2012) ve Mimar Fatih KARİPTAŞ'ın Endüstri Mirası Kapsamındaki Yapıların Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi ve Kasımpaşa Tuz Ambarı Örneği, adlı yüksek lisans tezinden (2010) faydalanılmıştır.

Endüstri mirası başlığı altında endüstri mirası tanımı, tarihsel süreçteki gelişimi anlatılarak, Dünya'da ve ülkemizde endüstri mirası korunarak yeni işlev verilmiş alanlardan örnekler verilmiştir. Tezin bu kısmı hazırlanırken, Dr Ögr Üyesi Adile Binnur KIRAÇ'ın Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden Değerlendirilmesi(2013) adlı makalesi ve Dr Ögr Üyesi Füsün SEÇER KARİPTAŞ'ın Endüstri Binalarının Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi(2013) adlı makalesinden faydalanılmıştır. Yüksek Mimar T.Gül KÖKSAL İstanbul'daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri (2005) adlı doktora tezi ve Berrin KAYA nın Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı(2012) uzmanlık tezinden, Elif

KILIÇ'ın Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Mirası Yapılarında Heyecan ve Memnuniyet faktörleri: Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Örneği(2019), adlı yüksek lisans tezinden, SEDA ELHAN'ın Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi İstanbul Haliç Örneği (2009) adlı yüksek lisans tezinden, DUYGU NART'ın İstanbul'da Endüstri Yapılarında Gerçekleşen Dönüşümlerin Mekânsal Açıdan İrdelenmesi (2015) adlı yüksek lisans tezinden, CUMHUR GÜRSOY'un İşlevini Yitirmiş Bir Sanayi Devrimi Dönemi Fabrikası "Feshane" Yapısının Endüstri Mirası Olarak Değerlendirilmesi İçin Öneriler(2019) adlı yüksek lisans tezinden yararlanılmıştır.

Tezin dördüncü bölümünde demiryolu mirası başlığı altında; demiryolu oluşumu ve gelişimi açıklanarak, tez çalışmasının yapıldığı Kars demiryolu'nun tarihi gelişimi incelenmiştir. Bu bölüm için Mimar Merve ARSLAN' ın Kars Demiryolu Mirasını Koruma Önerisi ve Eski Süt Tozu Fabrikası Koruma Projesi (2015) adlı yüksek lisans tezinden, Yonca KÖSEBAY ERKAN'ın Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması (2007) adlı yüksek lisans tazinden yararlanılmıştır. Demiryolu mirası tanımının yapıldığı, Dünya'da ve ülkemiz de yeni işlev verilerek dönüştürülmüş demiryolu yapılarından örneklerin verildiği bölüm için ise Mimar, Restorasyon Uzmanı, Emrah KÖŞKEROĞLU'nun Demiryolu Mirası-Korunması adlı dosya03 adlı dergide yayımlanan yazısından, Leyla Figen GEYYAS GÖREN'in Demiryolu Yapılarının Kullanım Dönüşümünde İşlevsel Olasılıklar ve Yapısal Müdahaleler adlı makalesinden(2019) yararlanılmıştır.

Tezin beşinci bölümü olan Sarıkamış başlıklı kısım da Sarıkamış'ın konumu ve coğrafi gelişimi ile tarihi ve sosyal gelişimi anlatılmıştır. Bu bölüm için, Cemal SEVİNDİ nin Sarıkamış (Kars) İlçesindeki Köy Yerleşmelerinin Coğrafî Özellikleri İle İlgili Bir İnceleme adlı makalesinden, Nurhan AYDIN'ın "Bütün Yönleriyle Sarıkamış Sempozyumu adlı kitabından(2006) yararlanılmıştır.

Tezin altıncı bölümü Sarıkamış Cer Atölyelerin'de atölyelerin konumu, tarihçesi, mimari özellikleri anlatılmış rölöve, restitüsyon, projeleri hazırlanmıştır. Tezin bu kısmı hazırlanırken Tekin DOĞAN'ın Garnizon Kent Sarıkamış'ta Rus mimarisi (2019) adlı tez çalışmasından yararlanılmıştır.

Tezin yedinci bölümü olan sonuç ve öneriler başlığı altında yapının korunarak yaşamına devam edebilmesi için hazırlanan restorasyon projesi açıklanarak çizimlerle katkı sağlanmıştır. Bu bölümde verilen işlev önerileri kararlaştırılırken Mucip DEMİR'in Sarıkamış Obsidiyen Kaynakları ve Değerlendirilmesi (2017) adlı makalesinden, Dr.Öğr. Üyesi Evren ATIŞ'ın Boğatepe Köyünde Geleneksel Kars Gravyer Ve Kaşar Peyniri Üretiminin Yöre Ekonomisi Ve Tanıtımına Katkısı(2017) adlı makalesinden yararlanılmıştır.

3. ENDÜSTRİ MİRASI

3.1.Endüstrinin Tanımı ve Endüstrileşme

Türkçemizde genellikle Fransızcadaki telafuzuna benzer bir şekilde kullanılan "Endüstri" kelimesi, Almancada "Die Industrie", Latincede "Industria" Fransızcada "Industrie" şekilde kullanılır. Endüstri kelimesi faydalı maddelerin üretim yapmak için iş gücü ve teknoloji ile harmanlanıp değişim işlemlerinin serüvenini anlatmaktadır (Stendustri,2019). Tanım olarak ise endüstri "Hammaddeleri yapılı bir hale sokmak için uygulanan eylemlerin ve bu eylemleri uygulamak için kullanılan araçların tamamıdır" İnsanlık yaşamını devam ettirmek için üretim yapmak ve bu ürettiklerini de kullanmak zorundadır (Kariptaş,2010).

Üretim, insan gücü ile beyin gücünün birlikte kullanılarak ürünler meydana getirmesi eylemidir. İnsanın araç ve gereçlerdeki kontrolünü makinelere devretmesi endüstri tanımıyla birlikte anılır olmuştur. Doğa, insan-araç-gereç ve üretim olgularının çağımızın modern koşulları içinde birlikte gelişerek yaşama, ulaşım, konfor, bilgi imkânlarını insanlığın emrine sunmuştur. Dünyamızda yer alan bütün hammaddeler dünyanın çeşitli yerlerinde bulunduğundan yeryüzünün çeşitli bölgelerinde farklı endüstri kolları gelişmiştir. Bu farklı bölgelerdeki üretimin toplumlara ulaşması için bir emek ve insan gücü gerekmektedir. Hammaddelerin çıkarılıp işlenerek, toplum için tüketilecek ürünler haline gelebilmesi için birçok makinelere, fabrikalara, insan gücüne ve ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulmuştur. Bu gereksinimlerin olgunlaşması için paraya ihtiyaç vardır. Yukarıda yer alan tüm bu faktörlerin bir araya gelerek uygulamaya geçebilmesi için bir yönetim sistemi gereklidir. Bu yönetim sistemi, dünyadaki devletlerin kendi ekonomik politikalarının çerçevesinde gerçekleşmektedir. Belirtilen unsurların tamamı ekonomik görüşü ne olursa olsun o ülkenin endüstrisini oluşturmaktadır. Ekonomik olarak endüstrinin tanımını ise mevcut bilgi beceri ve teknolojilerden faydalanarak işçi emeği ile üretim tesislerinde ham madde ve ara malların mal ve hizmet şekline dönüştürülmesidir. Doğal kaynak, emek, sermaye ve yönetim; endüstri için gerekli 4 temel etken biribirini tamamlayarak endüstriyi oluşturmaktadır(Seçer Kariptaş,2019).

Bir devrime sebep olan endüstrileşme uğraşları özellikle İngiltere'de ortaya çıkan girişimlerle zamanla yönünü Avrupa'ya çevirmiştir. Makinelerin insan yaşamına daha fazla nüfuz etmesinin ardından sanayi, hızla makineleşmiş buna bağlı olarak da endüstrinin tüm çevrelerinde üretim artışı meydana gelmiştir. Bu hızlı makineleşme gerçeği endüstrinin tek bir dalıyla sınırlı kalmayıp bütün üretim dallarına nüfuz etmiştir. Yeni makinelerin ortaya çıkması ile birlikte tarımda, dokumada, ulaşımda kısacası endüstrinin tüm alanlarında ve toplumda üretim adına değişimlerin meydana gelmesine sebep olmuştur. Ülkelerin refah seviyesinin artması ile endüstrileşme arasında kuvvetli bir bağ vardır. Bir başka deyişle ekonomik refah ve endüstrileşme doğru orantılıdır. Endüstrileşmedeki değişim toplumların ekonomik, sosyal, siyasal ve hatta kültürel yapılarında köklü yenilikler yaratan bir oluşumdur. (Kariptaş,2010)

Endüstri Devrimi; sadece teknolojik bir devrim değil, aynı zamanda yaşam biçimini farklılaştıran, insanların düşünce ve sosyal, kültürel ve ekonomik şartlarında da etkiler yaratan değişim hareketidir. Bu devrim, insanlık tarihinin yazılı belgelere dayanan geçmiş tarihindeki en önemli dönüşümüdür. Tekniğin, sanayi üretiminin ve ulaşım olanaklarının olumlu olarak etki etmesi nedeniyle, 18. yüzyıldan itibaren modern dünyada meydana gelen değişimleri tanımlamaktadır. Teknolojik, ekonomik, sosyal ve siyasal etkileri ile "Endüstri Devrimi", uzun süreçte gerçekleşmiş, 20. yüzyıl başlarına kadar etkisini devam etmiştir. Avrupa'da, özellikle İngiltere'de 18. yüzyılın ortalarına kadar Endüstri Devrimi için gerekli şartlar hazırlanmıştır. 1760'lardan itibaren üretimi oluşturan insan, hayvan, su ve rüzgâr gücü gibi organik ve inorganik güç kaynakları yerini, 1780'li yıllarda buhar gücü ve buhar makinelerine bırakmış, ücretli içilerin çalıştığı fabrikaların inşası ile üretim ilişkileri sağlamlaşmıştır. Endüstri devrimi sürecinde İngiltere'de iç piyasanın oluşturulmasıyla, yaygın sanayi ekonomisi için geniş bir temel hazırlamıştır. Şehirleşme süreciyle birlikte, ülke için karayolu taşımacılığında kayda değer yeniliklerin meydana gelmesinde teşvik edici rol oynamıştır. Bu avantajlar sonucunda İngiltere'de ortaya çıkan gelişmeler, 19. yüzyılın başlarından itibaren Belçika, Fransa, Almanya gibi diğer Avrupa ülkeleri ile ABD'ye sıçramış ve demir-çelik, yünlü dokuma, kömür üretimi gibi sanayi kollarına yansımıştır. 20. yüzyılın başlarında da İtalya, Hollanda gibi Avrupa ülkeleri ile Japonya ve Rusya'da Endüstri Devrimi ortaya çıkmaya başlamıştır.

19. yüzyılın ilk yarısında gerçekleştirilmiş olan ve endüstriyel üretimin temelini oluşturan en önemli buluşlar dünyadaki ekonomik ve sosyal hayatı önemli biçimde değiştirmiştir. Bu gelişmeler sonucunda 19. yüzyılı, "buhar devri" olarak ifade etmek mümkündür. Buhar devri demir devrini açmış, lokomotifler, demiryolu yapımları ile ulaşım ve taşımada kolaylık sağlanmıştır. Bu kolaylıklar dünyayı büyük ölçüde değiştirmiştir. Elektriğin sanayide kullanılması ile yapılaşma artmış, tarımsal toplumdan sanayi toplumuna bir evrimleşmeyi tetiklemiştir. Sanayileşme yeni buluşların ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Dale, 1992). Avrupa'da nüfus, azalan savaşlar, ölüm oranındaki düşüşler nedeniyle artmıştır. Avrupanın nüfusunda 18. yüzyıl ile 20. yüzyıl arasında iki katından fazla bir artış meydana gelmiştir (Toprak,1985).

Makine kullanımın artması, tarım faaliyetlerinin azalması ile mülksüzleşmiş duruma düşen emekçi halk kentlere göç ederek ücret karşılığında çalışmaya başlamıştır (Pamuk, 1994). Bu dönemde göç ile artan yoğun nufuslu kentlerin silüetini fabrika bacaları oluşturmaya başlamıştı. Üretim biçimindeki değişimler ve gelişmeler sonucunda fabrika mimarisinde de değişim kaçınılmaz hale gelmiştir. (Köksal,2005

Bu dönemin ilk teknik yenilikleri, pamuk ve dokuma üretiminde gerçekleştirilmiştir. 17. yüzyıldan başlayarak;

- 1698'de buhar motoru keşfedilmiştir.
- 1709 yılında Abraham Darby elde ettiği kok kömürünü yüksek fırını işletmek üzere kullanmıştır.
- 1712 yılında ilk buhar motorunu Thomas Newcomen tasarlamıştır. İlk Newcomen Buhar Motorları, Walloon Kömür Madenleri için İngiliz ustalar tarafından 1721 ve 1731'de yapılmıştır.
- 1733'te mekanik bükme tezgâhının, 1769'da Watt tarafından geliştirilmiş buharlı Makinenin, 1778'de de yeni bir dokuma tezgâhının keşfi yapılmıştır.
- 1745 yılında Leipzig'de Christian August Hausen elektrik akımının elektrostatik makine üzerindeki etkisini denemiştir.
- 1779 yılında Thomas Farnolls Pritchard'ın tasarladığı, Coalbrookdale yakınındaki Severn Nehri üzerinden geçen ve tamamı demir olan köprü, III. Abraham Darby ve Thomas Gregory tarafından inşa edilmiştir.

• 1783'de ilk buharlı gemi yapılmış, aynı yıl buharla işleyen çekiç icat edilmiştir. Buharla işleyen çekiç, büyük demir fırınlarının ortaya çıkmasına yaramıştır.
• 1784 yılında Henry Cort dövme demir yapmak ve dövme demiri haddeden geçirmek için kumlu harç fırınını geliştirmiştir. (Dale, 1992).

3.2.Endüstri Mirası

Miras kelimesi tanım olarak ailesellik yakınlık, geçiş-devralmak olmak üzere iki önemli kavramı beraberinde getirmektedir. Geçiş (köprü), geçmişten günümüze devralmak, günümüzden de geleceğe devretmektir. Miras, değerlendirildiği ve doğru işletildiği takdirde, toplumların kültürel anlamda beslenmesi ve üretmesi yani canlı bir varlık olarak yaşamasına büyük katkı sağlamaktadır. (Seçer Kariptaş vd, 2015).

Endustri mirası kavramı endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok etmesi ile ortaya çıkmıştır. Endüstri yapıları yok olma tehdidi altında kalmıştır. Endüstri yapılarının öneminin fark edilmesi ise onların bir miras olarak algılanmalarıyla mümkün olmuştur. (Seçer Kariptaş,2019)

Avrupa "endüstriyel kültür mirası" kavramının ortaya çıkışında öncülük etmiş; bu kavramın doğuşuyla birlikte endüstri yapılarının kültürel kimlik açısından taşıdığı öneme dikkat çekilmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle her geçen gün yetersiz kalan üretim teknikleri nedeniyle, endüstri yapılarının terk edilmeleri karşısında gösterilen tepkiler bu alandaki koruma çalışmalarını tetiklemiştir (Seçer Kariptaş vd, 2015).

Endüstri yapılarını ve alanlarını koruma düşüncesi tarihte ilk olarak Britanya'da bağımsız ve kişisel bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Yazar L.T. C. Rolt, 1940'larda, çevresel anlamda olumsuz bir imgeye sahip olan endüstri peyzajı için çeşitli hareketlere öncülük etmiş, kendisiyle aynı görüşteki gönüllülerle birlikte, önce İngiltere'deki kanalların korunması ve bakımı, daha sonra demiryollarının korunması ve ziyarete gelenlere tanıtılması için girişimlerde bulunmuştur. Bu koruma tepkisi, bu varlıkların - olumsuz imgelerinin aksine- bir değer olarak, tehdit altında oldukları düşüncesine dayanmıştır. 1960'larla birlikte kanal ve demiryollarının korunmasının kapsamı genişleyerek, değirmen, maden ocağı, taş ocağı, demir döküm atölyesi gibi eski endüstriyel tesislerin koruma altına alınmasını da içerir hale gelmiştir. İlk olarak 1955 yılında Michael Rix tarafından kullanılan "endüstri arkeolojisi" terimi de, bu

yıllarda yayılmaya başlamıştır (Trinder,1981). Terim, başlangıçta endüstri devriminin kalıntılarını bulup ortaya çıkarma çalışmalarını tanımlamaktan öte bir anlama sahip değildir (Nevell, 2006). Türkiye'de endüstri arkeolojisi kavramının tanıtan isimlerden biri olan (Tanyeli 1998) bu dönemdeki gelişmeleri şöyle değerlendirmektedir: (...)Terim ilk olarak ortaya atılıp eski endüstriyel tesis ve taşınmazların önemi vurgulandığında, amaç bilimsel olmaktan çok, bunların hızla elden çıkıp yok olmasından kaynaklanan endişeyi dışa vurmaktan ibaretti. Yeni endüstriyel gelişmeler erken sanayileşme döneminin inşai ve mekanik donanımını değerden düşürdüğü için bu alanda hızlı bir tahribat vardı ve kimileri bu durumdan rahatsızlık duyuyordu.

Eski endüstri yapılarına dair bu endişenin yayılması ve özellikle arkeologların bu yeni kavramı benimsemesi ile endüstri arkeolojisinin Britanya'daki gelişimi de 1950'lerin sonu ve 1960'ların başında yeni bir boyut kazanmıştır. CBA (Council for British Archaeology), 1959 yılında dünyada ilk kez bir "endüstri arkeolojisi araştırma komitesi" kurmuş (Nevell, 2006), 1960'ların başında ise "endüstri anıtları"nı konseyin belgeleme sistemi içinde kayıt altına alarak, bu konuda ulusal bir envanterin oluşturulmasına zemin sağlamıştır. CBA tarafından ulusal ölçekte düzenlenen yerel ve bölgesel endüstri arkeolojisi konferanslarını, 1960'ların sonlarında toplanan ve sınırlı sayıda da olsa uluslararası katılım sağlanan Bath Konferansları izlemiştir (Falconer, 2005).

1973 yılında Association for Industrial Archaeology kurulmuş ve endüstri kalıntılarının korunmasına öncülük eden L.T.C. Rolt, derneğin başkanlığına getirilmiştir (Trinder, 1981). Tüm bu gelişmeler, eski endüstri yapılarının korunması tavrının, Britanya'daki kurumlaşmasının göstergeleri ve aşamalarıdır. Eski endüstri yapılarının korunmasının bireysel bir tepkiden çıkarak kurumlaşmasında, yukarıda anılan örgüt oluşumlarının, yayınların ve etkinliklerin yanı sıra, bu kapsamda gerçekleştirilen koruma uygulamaları da önemli rol oynamıştır. Özellikle Ironbridge Gorge bu bakımdan ayrıcalıklı bir yere sahiptir. Endüstrinin doğduğu yer olarak kabul edilen ve Endüstri Devriminin "görkemli" sembolü olarak nitelendirilen Ironbridge, endüstri arkeolojisi çalışmalarının da odağında yer almış, burada kurulan müze ve vakıf da bu konudaki çalışmaların merkezi haline gelmiştir (Trinder, 1980)

Sanayileşmenin daha sonra hayata geçtiği Türkiye gibi ülkelerde endüstri mirası kavramıda geçte olsa gündemi meşgul etmeye başlamıştır. Türkiye bu kavramla 1990 yılında tanışmıştır. Cumhuriyet öncesi ve sonrası ve özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki kurulan fabrikaların, işlevsiz kalması ile birlikte koruma altına alınmaları yönündeki çalışmalar hız kazanmıştır (Saner, 2012).

Endüstri mirası konusunda bilgi birikim, deneyim paylaşımı ve uluslararası düzeyde ortak hareket etmek amacıyla yapılan uluslararası toplantılar ilk olarak 1973 yılında First International Conference on the Conservation of Industrial Monuments) FICCIM tarafından Ironbridge(İngiltere) de, ikincisi 1975 yılında (Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments) SICCIM tarafından, Bochum(Almanya) da gerçekleştirilmiştir.

1978 yılında İsveç'te ise Üçüncü Uluslararası Endüstriyel Anıtların Koruma Konferansı" gerçekleştirilmiştir. Konferansta endüstri miras alanında gerçekleştirilen belgeleme, koruma ve incelemelerde uluslararası işbirliği ve eğitimi desteklemek amacıyla Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Komitesi (The İnternational Committee for the Conservation of the Industrial Heritage-TICCIH) kurulmuştur. Kurulan bu komite üç yılda bir konferans düzenlemektedir. Konferansta endüstri mirası alanındaki problemler ve koruma politikaları tartışılmaktadır. Komiteye ait TICCIH Bülteni ve "Industrial Patrimony" dergisi olmak üzere iki süreli yayında bulunmaktadır. (Trinder, 2000)

Endüstri mirasının anlam ve öneminin farkına varılmasıyla Avrupa'dada yeni kurum ve örgütler ortaya çıkmıştır. SIA (American Society for Industrial Archaeology), ICOHTEC (International Committee for the History of Technology), IAI (The Association for Industrial Archeology), The Ironbridge Institute, gibi birçok örgüt endüstriyel mirasın uluslararası düzeyde tanınmasına ve gerekli koruma önlemlerinin alınmasına katkı sağlamaktadırlar. Bunun yanı sıra 1999 yılında, endüstriyel miras turizmine dikkat çekmek amacıyla ''Avrupa Endüstri Mirası Güzergâhı" (The European Route of Industrial Heritage-ERIH) adlı örgüt kuruldu. Örgüt günümüzde Avrupa'daki endüstri mirasının tanıtılması için önemli bir konumundadır (Saner, 2012).

70 ve 80'li yıllarda dünya çapında gerçekleştirilen toplantılar sonucunda endüstri mirası alanındaki sorunlar tespit edilip çözüm önerilerinin geliştirmesi yönünde kararlar alınmıştır.1985 yılında Avrupa konseyi Fransa'da düzenlenen ilk toplantının sonuç bildirgesinde Avrupa'daki endüstri mirasının korunması için bazı kararlar almıştır. Bu kararlar aşağıda mevcuttur.

1. Koruma politikaları birçok disiplin içeren bir endüstri mirası kavramına dayanmalıdır.
2. Mimari miras sadece tarihi alanlar ve objelerden ibaret değildir. Bu alan fiziksel çevreyi kapsadığı gibi bu konudaki bilgi birikimini, teknik yöntemleri ve yaşam biçimlerini de kapsar.
3. Şu hususların gerçekleştirilmesi için teşvik ve içtenlik gereklidir.
• Teknik ve endüstriyel mirasın yok edilmesi önlenmelidir. Bunun için mali yönden yasal düzenlemeler geliştirilmelidir.
• Bazı firmaların arşivlerinin korunması sağlanmalıdır.
• Toplum ölçeğinde endüstriyel miras hakkında bilgilendirme yapılmalıdır.
4. Avrupa düzeyinde ortak eylem etkinliği özendirilmelidir.
• Üniversitelerde bu konuda araştırmalar yapılması sağlanmalıdır.
• Endüstriyel miras hakkında envanterler hazırlanmalıdır.

Endüstri mirası için hazırlanan tüzük TICCIH'in düzenlediği bilimsel toplantılar ile biçimlenmeye başlamış, son halini ise Moskova'da 2003 yılında düzenlenen kongre ile almıştır. Hazırlanan tüzükte endüstri mirası; tarihsel teknolojik sosyal mimari ve bilimsel değerlere sahip endüstri kültürüne ait somut ve soyut kalıntıların tümü olarak tanımlanmıştır. Tüzük; mirası tanımlarken tespit tescil ve araştırmanın önemine mirasın sahip olduğu değerlere, önleyici koruma bakımın önemine değinirken, yasalar ile koruma boyutunun önemine de vurgu yapar. Endüstri mirasının tanıtımı ve turizme kazandırılmasında müzelerin öneminine değinilirken, bu yapıların yerel halk tarafından benimsenmesi de tüzükte değinilen maddelerden biridir.

3.3 Endüstri Mirasını Yeniden İşlevlendirme

Günümüzde endüstri yapıların sahip olduğu değerler ile yaşatılarak gelecek kuşaklara aktarılması gereken kültür mirasımız olduğu; hazırlanan tüzükler ve yasalar ile kabul edilmiştir. Yapıların sahip olduğu değerlerin korunabilmesi, yaşatılarak gelecek kuşaklara aktarılabilmesi için yapıya yeni bir işlev vermek en doğru çözüm olacaktır. Ancak yapıya yeniden işlev verilirken çok hassas davranılmalı, yapının yapıldığı dönemin mimari, tarihi ve kültürel özellikleri, üslup biçimi korunmalıdır. Yapıya verilecek yeni işlevle beraber yapılacak olan mimari tasarımlar yapının sahip olduğu değerleri(tarihi, mimari) ezmeyen tasarımlar olmalı ve gerektiğinde yapıyı özgün haline getirebileceğimiz sökülebilir takılabilir malzemeler kullanılmalıdır.

Endüstri yapılarına, içinde bulunduğu çevre, peyzaj öğeleri ve yakın çevresinde ki arkeolojik buluntular yani içinde bulunduğu tarihi çevre dikkate alınarak yeniden işlev verilmelidir. Bu şekilde ele alınarak verilecek yeni işlev yapının, ait olduğu dönemin sosyal ve kültürel yapısını yansıtacak ve amacına ulaşmış bir dönüşüm projesi haline gelmiş olacaktır.

İşlevini kaybeden endüstriyel yapı veya yapı grubunun özgün fonksiyonu unuttturulmadan, yeniden işlev verilerek kent yaşamına kazandırılması ile birlikte kent belleği de korunmuş olacaktır.

Tüm tarihi yapılarda olduğu gibi endüstri yapılarına da yeni işlev verilirken en önemli kriterlerden biri de verilen yeni işlevin çevre ile uyum sağlamasıdır. Çevresi ile uyum sağlayan, halk tarafından benimsenen yapı sürekli olarak kullanılacaktır. Sürekli kullanılan bir yapı nefes alan canlı bir yapı şekline gelerek yaşamına devam edebilecektir. Halk tarafından benimsenerek yaşamına devam eden yapıya, İspanya’nın Madrid şehrinde 1900 yılında eski elektrik santrali yapısı olarak inşa edilen, günümüzde Caxia Forum olarak yeniden işlev verilerek dönüştürülen şehrin en ünlü müzesi ve aynı zamanda kültür merkezini örnek verebiliriz. Caixaforum Madrid binası, eski elektrik santralinin rehabilitasyonu ve genişletilerek, yapının mevcut duvarının alt tabanının ortadan kaldırıldığı ve binanın hacminin içinde "askıya alındığı" aynı zamanda yapının özgün değerlerinde korunduğu büyük bir bir dönüşüm projesi olarak nitelendirilmektedir. Yapı günümüzde edebiyat, sinama, müzik ve

birçok eğitimsel programlara ev sahipliği yapmakta ve halk tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır. CaixaForum Madrid'in dikey bahçesi ise İspanya'da kurulan ilk bahçedir. Bu etkileyici bitkisel duvar halısı, tüm dünyada dikey bahçeler tasarlayan bu tekniğin mucidi ve Fransız botanikçi Patrick Blanc tarafından tasarlanmıştır.460 m²'lik duvarı kaplayan 15.000'den fazla bitki, nemli bir örtüye yerleşen yerli ve yabancı bitki türleri ile topraksız yaşayan büyük bir bitki duvarı, sadece su ve besin maddelerine ihtiyaç duymaktadır. Günümüzde kente gelen turistlerin ziyaret ettikleri alanlar içinde yeralamaktadır (Caixaforum,2022).

Şekil 3.1. Caxia Forum ve dikey bahçe (Caixaforum,2022)

Endüstri binaları yeni işlevleri ile birlikte toplumsal hayata da hareketlilik katmaktadırlar. Turizmın canlanmasına katkı sağlayıp ekonomik bir fayda sağlamaktadırlar. Avrupa dünya turist potansiyelinin yarısından fazlasını kıtasına çekmesini, kültürel miras potasiyelini koruma işletme ve yönetebilme konusundaki çabalarına ve başarılarına borçludur. Kendi döneminin dev yapıları olan bu endüstri yapıları, yapım aşamasında yoğun iş gücü, finansman ve malzeme harcanarak ortaya çıkmışlardır. Günümüzde yeniden işlevlendirilerek hayata döndürülmesi hem dünya ve mimarlık tarihi açısından hem de ekonomik kalkınma açısından önemli bir kazanç haline de gelmektedir. Fakat ekonomik anlamda kazanç sağlama endişesi, endüstri yapıların mimari, kültürel, sosyal ve çevresel anlamda yeniden işlevlendirme endişelerinin ve kazanımlarının önüne geçmemelidir (Sertaç, 2003) .

3.4.Endüstri Mirasını Dönüştürme Yöntemleri

3.4.1.Yenileme

En radikal dönüşüm yaklaşımıdır. Temel anlayış eskiyi tamamen yıkıp, farklı işlev için yeniden inşa etmek, mekânı arsa olarak değerlendirmektir. Rant değeri, yaşam kalitesi düşmüş, riskli hale gelmiş alanlara yeni imar hakları verilerek, rant ve yaşam kalitesini yükseltilir. Yöntem, Türkiye'de tercih edilmektedir. Arsalar, spekülatif amaçlı el değiştirmektedir. Özel girişimci için cazip, karlı bir metottur (Torlak,2013).

3.4.2.Sağlıklaştırma

Bu yaklaşımda yapıyı eski günlerine getirme esastır. Zamanla zarar gören, eski işlevlerini yerine getiremeyen, alt yapısı yetersiz, ancak özgün niteliğini kaybetmemiş çevrenin iyileştirilip, tekrar kullanılabilir ve değerli hale getirilmesi, yapıların korunarak restore edilmesidir. Sağlıklaştırma genellikle hizmet sunma amacıyla yapılırken yenileme işlemi ise gelir elde etmek için yapılmaktadır (Torlak,2013).

3.4.3.Koruma

Bu yaklaşımda yapı veya bölgelerin sahip olduğu kültürel mimari, tarihi, değerler, işlevlerini yerine getirebilen bölgelerin korunması dikkate alınır. Bu yöntemle alt yapı eksikleri giderilir, yapılar güçlendirilir, restorasyon çalışmaları yapılır, açık alanlar düzenlenir, yeni yapılanma koşulları saptanır çevre standartları yükseltilir, alana/ bölgeye farklı fonksiyonlara hayat verilir (Torlak,2013).

3.4.4.Soylulaştırma

Şehir merkezlerine uzak yerlerde ekonomik yönden zayıf insanların yaşadıkları yerlerin zaman içinde şehirlerin gelişmesiyle şehir merkezi haline gelmesi ve değer kazanmasıyla üst gelir grubundaki insanların bu alanlara yerleşme sürecidir. Bu alanların dönüşüm geçirmesiyle kimliği değişir. Yeni yapı sahipleri eski yapı sahipleri ile aynı alanda yaşamına devam etsede birçok sosyal sorun görülmeye başlar. Bu duruma en iyi örnek İstanbul Fikirtepede yaşanan dönüşüm örneğidir (Torlak, 2013)

3.4.5.Bütünleştirme

Mekânın fiziki, ekonomik, toplumsal, çevresel boyutlarına ek dönüşümün; yasal, kurumsal, örgütlenme, süreçlerini bütünleşik ele alan yaklaşımdır. Çok aktörlü ve sektörlü dönüşüm süreçleri kabul görmektedir. Yöntemde alanın sakinleri bölgede kalmakta, dönüşüme katkıda bulunmaktadırlar.Yapılaşmaya dokunmadan, bölgeye yeni binaların yapılması yöntemi ile kent kimliği korunurken, mevcut binaların yanına yeni binaların katılımıyla zengin bir çevre oluşturulmaktadır (Torlak, 2013).

Ülkemizde, endüstri binalarının günümüz şartlarında sağlıklı bir biçimde değerlendirilememesindeki en büyük engel, koruma konusundaki sağlıklı olmayan yaklaşımlardır. Bu sebeple ilk etapta atılması gereken adım, bir envanter tespit çalışmasının yapılmasıdır. Bu tespit çalışması ile yapıların mevcut durumu ortaya konmalı, hasarlı veya zarar görmüş olanların risk durumu gün yüzüne çıkarılmalıdır. Yapılan envanter tespitlerinden sonra bu yapılara ait rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanmalıdır. Hazırlanan bu projeler dijital bir arşiv sistemiyle geliştirilmeli, kendisini yenileyen bu arşiv sistemi ilgili kamu kurumlara ve meslek kuruluşlarına açık olmalıdır. Tespit ve proje çalışmalarından sonra ilgili konunun uzmanlarıyla bir araya gelip endüstri mirası kapsamındaki bu yapıların günümüzde de ayakta kalması için verilecek en uygun işlevlerin tespiti yapılmalıdır.

Endüstri miraslarına yeni bir perspektif getirilirken en önemli sorunlardan biri, hızlı verilen kararlardır. Bu kararlar yapıya zarar verebilir, yapılacak işlevlendirme çalışmaları dikkatle ele alınmalı ve uzun vadeli uygulamalarla süreklilik sağlanmalıdır. Endüstri yapılarının gelecek nesillere aktarılması ve yeni işlev verilmesi onlara uygun fonksiyonlar verilerek yapılmaktadır. Bu çerçeve doğrultusunda aşağıda, Türkiye'den ve Dünya'dan çeşitli yönleriyle yeniden hayat bulma çalışmaları sona ermiş bazı yapılardan örneklere yer verilmiştir.

3.5. Endüstri Mirası Korunmuş Alanlardan Örnekler

Endüstri mirası kapsamında yapıların korunabilmesi için tüm tarihi yapılarda olduğu gibi endüstri mirası yapılarına da yeniden işlev verilerek koruma sağlanabilir. Bu bölümde ülkemizde ve Dünya'da zaman içerisinde çürümeye yüz tutmuş ve

kullanılamaz durumdaki, özgün işlevini yitirmiş ayakta kalabilmesi için, yeni işlev verilerek dönüştürülmüş endüstri yapıları incelenmiştir.

3.5.1.Viyana Gazometreleri, Viyana

Viyana Gazometreleri, Viyana'nın Simmering ilçesinde bulunan 1886-1899 yılları arasında yapılmış dört tarihi gazometreden meydana gelmektedir

Şekil 3.2 Gazometrelerin restorasyon sonrası görünümü (Mimdap,2006)

Birbirinin benzeri dört ayrı yapıdan oluşan Viyana gazometreleri, büyüklükleri ve çok uzaktan görülebilmeleri sebebiyle Simmerling'in sembolüdür. Viyana gaz ihtiyacını 1970 – 1978 arasında doğalgazdan karşılamaya başlayınca terk edilen gazometrelerin, 1995 yılında konut olarak kullanılmasına karar verilmiştir (Mimdap 2006).

Yapının tescilli bir endüstriyel miras olması sebebiyle alanında uzman eski anıtları restore eden Viyanalı bir mimar olan Manfred Wehdorn'den yardım alınmışve projeler hazırlanmıştır. Ortaya çıkan projeler üç temel ilkeye dayanmaktadır (Mimdap 2006).

Yeni işlevin net düzeni
En yüksek yaşam kalitesinin sağlanması
Yalın mimari bir dil

Bu maddeler çerçevesinde yok olmaya yüz tutmuş endüstri mirası yapısına yeni işlevlendirme projesi ile birlikte; konut, sinema, öğrenci pansiyonu, alışveriş merkezi,

etkinlik salonu işlevleri kazandırılarak kentsel yaşama adapte olmuş bir yapı haline getirilmiştir.(Mimdap 2006).

Şekil 3.3. Gazometrelerin restorasyon sonrası görünüm (Wehdorn, 2002)

Viyana gazometrelerine yeniden işlev verilerek ortaya çıkarılan projelerde, taşıyıcı sistemin imkân tanıdığı mekânlar ortaya çıkarılmıştır. Yüksek hacimli mahallerde ara katlar elde edilmiştir. Geniş katlı alanlarda ise cephe formu dikkate alınarak ışınsal küçük barınma alanları ve çalışma ofisleri elde edilmiştir. Tüm bu yeniden işlevlendirme nedeniyle ortaya çıkan düşey sirkülasyon ihtiyacı ve yangın vb. tehlikelerden korunmak için asansör ve merdivenler tasarlanmıştır (Mimdap 2006).

Yapının geçirdiği bu dönüşüme baktığımızda Manfred Wehdorn'un üzerinde durduğu "uzun yıllara dayanan bu görünümü koruyup, içinde yeni yaşam alanları ile bir bütünlük sağlamak" fikrinin hayata geçtiği görülmektedir.

Proje ile beraber anıtsal yapı korunmuş oldu ve Viyana'nın dışında kalmış kimseye ait olmayan bir alan; eğlence merkezi, konut kompleksi, bir öğrenci yurduna ve bir organizasyon salonuna dönüştürülerek 620 daire ofis ve dükkândan oluşan yeni bir yaşam alanı oluşturulmuştur. Böylece geçtiğimiz yüzyılda gözardı edilen bir durum olan kentsel gelişmenin omurgasını oluşturan sosyal konut eksikliği de giderilmiştir. Dönüşüm projesi ile birlikte gazometrelerin tüm dünya'dan turistlerin ve uzmanların yoğun olarak ziyaret ettiği bir alan haline gelmesi sağlanmıştır. (Mimdap 2006).

Şekil 3.4. Gazometrelerin restorasyon sonrası cephesi(Gazometre C) (Wehdorn, 2002)

Şekil 3.5. Gazometre C, Gazometre B ve sinemaya uzanan Köprü (Wehdorn, 2002)

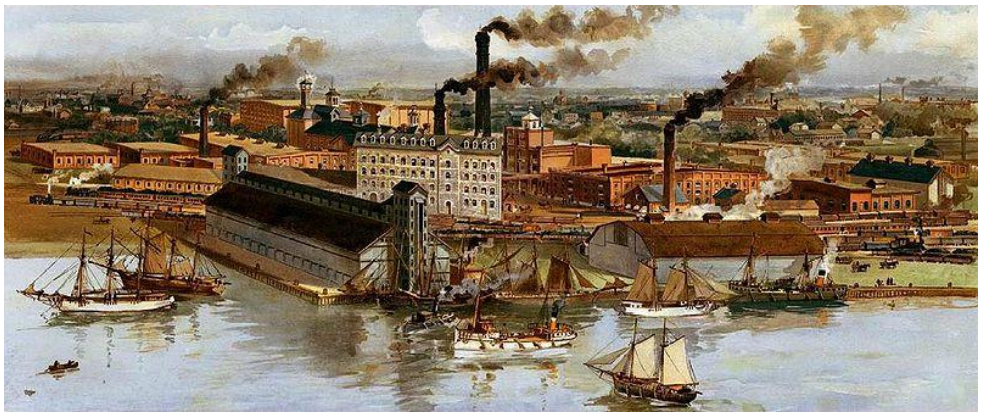
Şekil 3.6. Gazometrelerin konut olarak işlevlendirilen (C Blok) bölümü (Wehdorn, 2002)

Şekil 3.7. Gazometrelerin kapalı plaza haline getirilen bölümü (Wehdorn, 2002)

Şekil 3.8. Gazometrelerin restorasyon sonrası cephesi (Wehdorn, 2002)

3.5.2.Distilery, Toronto

Özgün mimarisi ile tam bir endüstri mirası olan Distilery, Toronto'nun doğusunda bulunmaktadır. Kuruluşu 1832 yılına dayanan sanayi sitesi, çeşitli evrelerden geçmiştir. İlk etapta yel değirmeni iken, daha sonra en büyük içki üretim merkezine evrilmiştir. Toronto'nun tarihinde önemli yer tutmakta olan bölge şehrin kuruluşuna ve gelişimine yön vermiştir. Zamanla eski günlerindeki cazibesini kaybeden bölgeye, 2003 yılında yeniden hayat verilerek önemli bir turizm merkez haline gelmesi sağlanmıştır. 13 dönümlük bölge kırktan fazla miras binası ve on caddedden oluşmaktadır. Kuzey Amerika'daki Viktorya dönemi endüstriyel mirasının en büyük koleksiyonudur. Çok sayıda kafe restoran ve mağaza içermektedir (Mathews 2010).



Şekil 3.9. Distillery District, 1860'larda Gooderham and Worts içki fabrikası (Wikipedia,2002)

20. yüzyılın sonlarında çevredeki sanayisizleştirme ve sargı- İçki Fabrikası operasyonlarının ardından bölge giderek terkedilmiştir. Alan çevreleyen endüstriyel, ticari binalar ve yapılar genellikle yıkıldı ve eski içki fabrikası öncelikle boş arsalarla çevrili kaldı. Kalan içki fabrikası faaliyetlerinin 1990'da kapanması, Kuzey Amerika'da Viktorya dönemi endüstriyel mimarisinin en büyük ve en iyi korunmuş koleksiyonunu içeren bir bölge için yeniden geliştirme ve yatırım fırsatları yarattı. İçki fabrikası Bölgesi Ulusal Tarihi Sit Alanı olarak belirlendi ve 1976'dan beri Ontario Miras Yasası(Part IV the Ontario Heritage Act) kapsamında korunmaktadır. 1988 yılında da National Sites and Monuments Board tarafından Ulusal Tarihi Alan(National Historic Site) olarak kabul edildi (Wikipedia,2022)

1990'ların başındaki ekonomik durgunluk ve bunun sonucunda Toronto şehir merkezindeki kat mülkiyeti fiyatları ve ofis kiralama oranlarında meydana gelen çöküş, bölgeyi canlandırma çabalarını geciktirdi. Bununla birlikte, 1990'ların sonlarında ilçenin çevresinde iki apartman dairesi inşa edildi. (Wikipedia,2022)

Site yeniden geliştirme ve yeniden yatırım beklerken, bölgenin ambiyansı, çok sayıda film çekimini bölgeye çekmeye başladı. 1990'dan beri site 800'den fazla film ve televizyon prodüksiyonu için bir mekân olarak hizmet verdi.

Şekil 3.10. Distillery District cadde seviyesi(Wikipedia,2022)

2001 yılında alan, bölgeyi yayalara yönelik bir alana dönüştüren Cityscape Holdings Inc. tarafından satın alınmıştır. Alanın yeni sahiplerinin ana hedefi tarihi koruyarak ve alana ekonomik canlılık getirmekti. Bu bağlamda alanın, sanat ve kültür merkezi olarak değerlendirilmesi kararı alınmıştır. Çeşitli sanatçılar, sanat galerileri, tiyatro firmaları, markalar, yemek şirketleri ile görüşmeye başlanmıştır. Görüşmelerden olumlu dönüşler alınmış ve alanın yenilenme süreci başlamıştır. Alan 2003 yılında yaklaşık 200.000 m² ile halka açılmıştır ve Distillery, kentin en seçkin mahallelerinden biri, Ontario'nun en canlı turizm bölgesi haline gelmiştir (Gürsoy,2019).

İçki Fabrikası Bölgesi'nin geleneksel tuğla döşeli caddeleri ve şeritleri genel motorlu taşıt ile yayalar ve bisikletlilerle sınırlıdır. İlçenin tarihi merkezinin dışındaki cadde ve park alanlarıyla sınırlı trafik, şeritler boyunca yerleştirilmiş birkaç büyük heykel üçü Distillery Lane'de ve sonuncusu Trinity Street'in sonundaki park alanında olmak üzere sokak manzaralarını canlandırmaktadır. Bir başka önemli dönüm noktası, Kazan Dairesi kompleksinin tepesindeki baca yığınıdır. Yayalaştırılmış caddelerde genel kullanım için sandalyeler ve masaların yanı sıra bazı kahvehaneleri ve restoranları için resmi verandaları olan gayri resmi kamusal alanlar bulunmaktadır (Şekil 3.9) (Gürsoy,2019).

Trinity Caddesi, bölgedeki en geniş caddedir ve genellikle pazar günleri etkinlikler için halk meydanı işlevi görmektedir. Bölgedeki ana caddeler, Parliament Street'den güneydoğudan Trinity Street'e uzanan Distillery Lane, kuzey ucundaki Mill Street'ten

Trinity Street'ten güney ucundaki motorlu araç park alanına ve Trinity'den Tank House Lane'dir. Doğudaki Cherry Street caddesine Distillery Bölgesi'nin dört sınırı batıda Parlamento Caddesi, kuzeyde Mill Caddesi, doğuda Cherry Caddesi ve güneyde park alanı olup, Damıtım Yolu boyunca apartmanlar yayalara sert kenarlar oluşturmaktadır. (Şekil 3.11-3.12.)

Şekil 3.11. Trinty Street Distillery bölgesinin en uzun caddesi (Distilleryheritage,2002)

Şekil 3.12. Trinty Street Distillery (Distilleryheritage, 2002)

Şekil 3.13. Kazan dairesinin yanındaki taş içki fabrikası (solda) (Wikipedia,2022)

Koruma altındaki bölge bugün tamamen kültür- sanat ve turizme ayrılmıştır. Pek çok örnekte olduğu gibi işlevini yitirdikten sonra mimari yapı varlığından vazgeçilerek, toprak üzerinden kaba bir rant peşine düşülmemiş, yapı stoğu korunarak tarihi bir yerleşmenin kazanç temin edilebilen bir yere dönüşebileceği örneklenmiştir (Gürsoy,2019).

Alana Endüstriyel Miras Alanlarının Korunması kapsamında bakacak olursak; sürecin işlemesi açısından başarılı bir örnek olarak değerlendirilebilir. İlgili yasalarla koruma altına alındıktan sonra, özel ve kamu sektörü birlikteliğinde uygulanabilir bir master plan hazırlanmıştır.

Master plan hazırlandıktan 9 sene sonra uygulamaya geçilse de plan üzerinde büyük farklılıklar yapılmamış, güncellenmiştir. Alanın yeniden canlandırılmasına kadar alan atıl bir halde bırakılmamış, binaların yıpranmasını önleyecek ve alanın tanınmasına fayda sağlayacak bir şekilde işlevlendirilmiştir. Uygulama kısmında binalar olabildiğince az değişim ile korunmuştur, verilen tüm işlevlerde yapıların içindeki öğeler tasarımın bir parçası olarak kullanılmıştır (Gürsoy,2019).

3.5.3.Ironbrıdge Müzesi

Ironbridge Gorge Museum Trust, 1967 yılında, İngiltere’de Sanayi Devrimi'nin doğduğu yer olarak kabul edilen alanda bulunan kalıntıları korumak ve yorumlamak

için kuruldu. Shropshire kontluğunda Ironbridge Gorge yakınlarında bulunan, 10 müzeyi işleten ve 35 tarihi alanı yöneten bir endüstriyel kültür kuruluşudur.(Ironbridge,2022)

Ironbridge Gorge Müzeleri olarak bilinen on müze alanı;

1. Blists Hill Victorian Town, Hay Inclined Plane de dahil
2. Broseley Pipeworks
3. Coalbrookdale Museum of Iron
4. Coalport China Museum
5. Coalport Tar Tunnel
6. Darby Houses
7. Enginuity
8. Iron Bridge and Tollhouse
9. Jackfield Tile Museum
10. Museum of the Gorge

Kuruluş girişimci yeteneği sayesinde ziyaretçileri giriş ücretleri, ticaret ve ilgili ticari faaliyetler yoluyla koruma çalışmalarına katılmaya ve desteklemeye teşvik etmektedir. Geliştirme maliyetleri hibe ve bağışlarla karşılanmaktadır. Kurum aynı zamanda Birmingham Üniversitesi ortaklığıyla Coalbrookdale'deki tarihi miras alanında lisansüstü eğitimi ve mesleki kurslar sunan merkez olan Ironbridge Enstitüsünü de işletmektedir. Alan,(1986 yılından beri) bir Dünya Mirası Alanı ve Avrupa Endüstriyel Miras Güzergâhı'nın (ERIH) bir bağlantı noktasıdır (Wikipedia,2022).

Şekil 3.14. Enginuity Müzesi girişi(Wikipedia,2022)

Şekil 3.15. Coalport China Müzesindeki büyük fırınlardan birisi(Wikipedia,2022)

Bir zamanlar "dünyanın en sıra dışı bölgesi" olarak tanımlanan Ironbridge Gorge, bugün hala ziyaret edilmesi gereken olağanüstü ve güzel bir mekan olma özelliğini korumaktadır.Fırınlar, fabrikalar, atölyeler, kanallar ve Coalbrookdale, Ironbridge, Jackfield ve Coalport yerleşimleri erken sanayi varlığını sürdürmektedir.

Günümüzde vahşi Severn Nehri'nin üzerinde kurulu dünyanın ilk demir köprüsü, endüstride kullanılan makineleri, demir, moda çini ve cam işleyen ve burada yaşayan ve çalışan insanları canlandıran müzelerdeki ustaları ve kostümlü göstericileri ile turistlerin ziyaret ettiği önemli bir endüstri miras alanıdır.

3.5.4.Seville Üniversitesi

Endüstri yapıları çeşitli amaçlar için dönüşüm geçirmektedirler. Bu dönüşüm amaçlarından biri de eğitimdir. İspanya’nın Seville şehrinde bulunan eski bir tütün fabrikasının University of Seville (Sevilla Üniversitesi)’e dönüştürülmesi bu dönüşüme güzel bir örnek teşkil etmektedir.

Şekil 3.16. Sevilla Üniversitesi Rektörlüğü binasının ön cephesi (Wikipedia,2022)

İspanya'nın 711-1492 yılları arasında Arapların etkisi altında olan bölgesine Endülüs (Andalucia) denmektedir. Özerk bir yapya sahip Endülüs Bölgesi'nin başkenti Sevilla'dır. Bölgenin en büyük şehri, Endülüs tarzı yaşamın merkezi olan kent, aynı zamanda bir ekonomi, sanat ve kültür başkenti konumundadır (Tunçer ve Ateş Can,2022).

16. yüzyılda İspanyolların Avrupa kıtasını tütünle tanıştırmasıyla hızlı bir şekilde tütüne olan talep artmıştır.18. yüzyılın başına gelindiğinde İspanya Kralı Fernando V1, Serville şehrinde tütün fabrikası kurulmasını emretmiştir. 1728 ve 1771 yılları arasında 250 metreye 180 metre ölçülerinde dikdörtgen bir fabrika binası inşa edilmiştir. Endüstriyel amaçlı inşa edilen yapının sarayları andıran bir girişi mevcuttur ve yapının dış cephesindeki barok tarzı girişin üzerindeki kabartmalar tütüne ve Amerika'nın keşfine dair göndermelerde bulunmaktadır. Fabrika aynı zamanda ülkenin Madrid'de bulunan El Escorial'dan sonraki ikinci büyük binası olmuştur. Tüm Avrupa kıtasında satılan tütün ve tütün mamullerinin %75'i bu fabrikada üretilmekteydi. İspanya, bu dönemde Avrupa'nın tütün üreten tek ülkesi konumuna gelmiştir. Fabrika uzun yıllar boyunca şehrin en önemli endüstriyel unsuru olmuştur (Tunçer ve Ateş Can,2022).

Royal Tabaco Factory(Kraliyet Tütün Fabrikası) olarak kurulan fabrika, faaliyet gösterdiği 1950 yılına kadar Seville ve bölgesinin ekonomik ve sosyolojik anlamda

dönüşümüne öncülük etmiştir. 1950 yılından sonra fabrika yerleşkesi nehrin karşı kıyısında daha modern bir yerleşkeye taşınınca bina okula dönüştürülmüştür. Günümüzde ise Seville Üniversitesi bünyesinde eğitim amaçlı kullanılmaktadır. Seville Üniversitesi'nin birçok fakültesi ile rektörlük bu binada yer almaktadır. Tarihsel anlamı büyük olan, bölgenin ve kıtanın dönüşümünde öncülük etmiş bir zamanların ünlü fabrika binasının bugün bir eğitim binası olarak faaliyetini sürdürebiliyor olması oldukça önemlidir. Bina her yaştan ziyaretçiye açık olup giriş ücretsizdir, fotoğraf çekmek ve içerisinde bahçelerinde gezinmek serbesttir. Seville'e uğrayan birçok insanın ilgisini çeken ve sayısız ziyaretçisi olan bu bina endüstriyel mirasın dönüşümüne dair en güzel örneklerden birini teşkil etmektedir. Tarihi tütün fabrikası şehrin toplumsal ve tarihi belleği için de önem taşıyan, korunması gerekli bir anıt niteliği taşımaktadır (Tunçer ve Ateş Can,2022).

3.5.5.Silahtarağa Elektrik Santrali

Silahtarağa Elektrik Santralı Osmanlı Devleti'nin kent ölçekli ilk elektrik santralidir. 1914-1983 yılları arasında İstanbul'a elektrik sağlamıştır. 2004 yılı mayıs ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir (Aksoy vd., 2007).

Şekil 3.17. Restorasyon öncesi fabrika (Teknisite, 2021)

Şekil 3.18. Restorasyon sonrası (Santralistanbul, 2022)

Şekil 3.19. Restorasyon sonrası görünüm (Santralistanbul, 2022)

Benzersiz bir ulusal endüstriyel miras niteliği taşıyan Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Santralistanbul'a dönüştürülmesine yönelik çalışmalar, kamu, özel kesim ve sivil toplum kuruluşlarının da katkılarıyla yürütülmüştür. Haliç'in gözde mekânında kurulan santral yok olma sürecine girmişken İstanbul Bilgi Üniversitesi'nin devreye girmesiyle Türkiye'de kültür-sanat alanında bugüne kadar gerçekleştirilmiş en kapsamlı dönüşüm projelerinden biri haline gelmiştir. Santralde 2004-2007 yılları arasında yoğun renovasyon çalışmaları yapılmıştır. Korunarak Santralistanbul'a dönüştürülen Silahtarağa Elektrik Santralı yeniden işlevlendirilerek Santralistanbul olarak 8 Eylül 2007'de açılmıştır (Santralistanbul,2022).

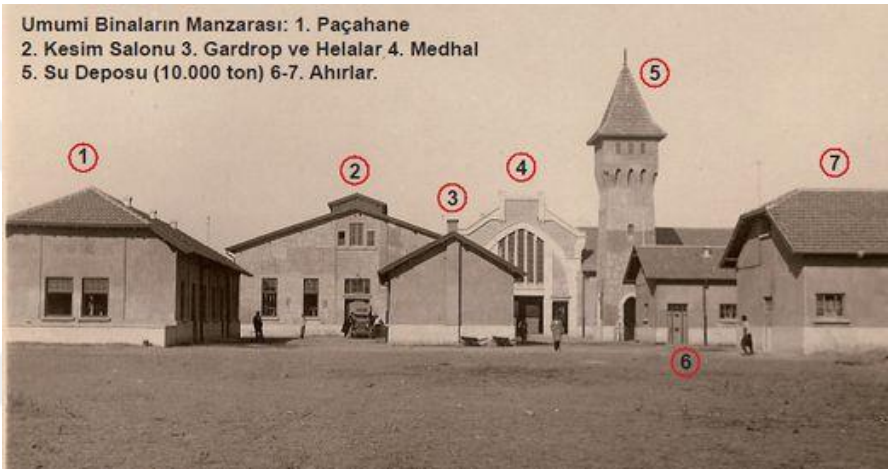
Santralistanbul, açılışından bu yana Modern ve Ötesi, Haritasız ve Yüksel Arslan Retrospektifi'nin de aralarında yer aldığı 20'nin üzerinde ulusal ve uluslararası sergiye ev sahipliği yapmıştır, bu sergiler 500 binden fazla kişi tarafından ziyaret edilmiştir. Ayrıca Santralistanbul çeşitli festivallere, lansmanlara, konferanslara ve açık hava aktivitelerine de ev sahipliği yaparak uluslararası pek çok önemli sanatçı ve düşünürü de bünyesinde ağırlamıştır (Santralistanbul,2022).

Santralistanbul bünyesinde, eski makine dairelerinin korunarak dönüştürülmesiyle oluşturulan, Türkiye'nin ilk endüstriyel arkeoloji müzesi olan ve 2012'de Avrupa Müze Akademisi tarafından "DASA ödülü"ne layık görülen Enerji Müzesi; çağdaş sanat sergilerin ve kültürel etkinliklerin gerçekleştirildiği "International Architecture Awards 2010" ödüllü Ana Galeri binası; eski santralin tamirhane ve depo binalarının dönüştürülmesi sonucu ortaya çıkan tasarım ödüllü yeme-içme mekânları ve İstanbul Bilgi Üniversitesi'nin eğitim binaları yer almaktadır (Santralistanbul,2022).

3.5.6.Sütlüce Mezbahanesi

İstanbul'un yeni bir kimliğe bürünmesi için atılan en önemli adımlardan biri Sütlüce Mezbahanesi'dır. Döneminin ulusal mimarisini yansıtan binanın yapım tarihi 1923'tür. Ahmed Burhaneddin, Osman Fıtri ve Makro Logos tarafından mimarı projeleri oluşturulmuştur.1990 yılına kadar et dağıtım merkezi ve mezbahane olarak kullanılmıştır. Hayvan kesim işlerinin sağlıklı ve denetimli bir şekilde yapılması amacıyla kurulmuştur. Bünyesinde bulunan kentsel biyolojik atık su tesisi laboratuvar ve soğuk hava deposu ile o dönem İstanbul'un önemli alt yapı tesislerindendir (Irmak, 2003).

Şekil 3.20. Sütlüce mezbahanesi (Sanayicidergisi, 2013)



Şekil 3.21. Sütlüce mezbahanesi (Sanayicidergisi, 2013)

1985 yılına kadar faaliyet gösteren mezbahane bu yıldan sonra Haliç'i kirlettiği için yalnızca et dağıtım merkezi olarak kullanılmıştır. Âtıl duran mezbahanın kültür merkezi olarak dönüştürülmesi fikri dönemin belediye başkanı Bedrettin Dalan tarafından ortaya atılmış olsa da ilk somut adım 1992 yılında İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Recep Tayyip Erdoğan tarafından atılmıştır. Prof Dr Cengiz Erzurum tarafından projelendirilen yapının kültür merkezine dönüştürülmek üzere 1998 yılında inşaatına başlanmıştır. Kültür merkezi 2009 yılında Dünya Su Konseyi toplantısıyla hizmete açılmıştır (Irmak, 2003).

Şekil 3.22. Sütlüce Kongre Merkezi (Wikipedia, 2022)

Şekil 3.23. Sütlüce Kongre Merkezi (Wikipedia, 2022)

Toplam alanı 156 bin metrekareye ulaşan Sütlüce Kültür ve Kongre Merkezi aynı anda 12 bin kişiye hizmet verecek kapasiteye sahiptir. 41 bin metrekare kapalı alanı bulunan merkezde; 8 bin 200 kişi kapasiteli bir sergi salonu 3 bin 500 kişi kapasiteli konser ve kongre salonu, bin 800 kişi kapasiteli dört lokanta bulunmaktadır. Beş katlı açık otopark, 12 adet dükkân,5 katlı otopark 300 kişilik tiyatro salonu ile hizmet veren kültür merkezine deniz ulaşımı ile de erişilebilmektedir(Elhan,2009)

3.5.7.Cibali Tütün Fabrikası

Cibali Tütün Fabrikası ülkemizin ilk büyük sigara fabrikalarındandır. Osmanlı Padişahı II. Abdülhamit Dönemi'nde 1884'te Haliç kıyısında kurulmuştur. Yapının mimarları Alexandre Vallaury ve Hovsep Aznavur'dur(Ergenç,2019)

Şekil 3.24. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası(Goodlife.travel,2020)

Şekil 3.25. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası(Tures,2022)

Şekil 3.26. Cibali Tütün Fabrikası A ve C blok arasındaki köprü (Tures,2022)

Şekil 3.27. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası cephesi (Tures,2022)

Amerikanın kıtasının coğrafi keşifler sonucu keşfedilmesi ile beraber Batı Dünyası ilk kez tütünle tanışmıştır ve alışkanşık yapan bu madde çok sevilmiştir. Avrupada ilk kez 16 yy yetiştirilmeye başlanmıştır. Avrupadan gelen ticaret gemileri ile 17.yy da Osmanlı topraklarına giren tütün bölgenin iklimin tütün yetiştirmeye elverişli olması sebebi ile Osmanlı da hızlı bir şekilde yayılım göstermiştir. Tütün maddesinin keyif verici ve alışkanlık yaratması sebebi ile İmparatorluk tarafından yayılmasını ve kullanımın artamasının önüne geçilmek için sert önlemler alınmak istenilse de başarılı olunamamıştır. Zamanla tütünü vergilendirme yoluna gidilmiş ve bu vergiler imparatorluk için önemli bir gelir haline gelmiştir.

Cibali Tütün fabrikası 1884 yılında II Abdülhamit tarafından dönemin tanınmış mimarlarından Alexandre Vallaury'e Reji İdaresi adı altında yaptırılmıştır. Fabrika Eminönü ve Unkapanı bölgesinin gümrük sahası olması ve bölgede fabrikada çalıştırılacak ucuz işçi potansiyelinin olması sebebiyle Haliç kıyısında kurulmuştur. Tütün fabrikasında ilk sigara üretimi ise 1900 yılında yapılmıştır. Üretilecek olan sigara miktarını ise İstabuldaki arz talep oranı belirlemekteydi (Kılıç,2019).

Kurumsal hayatına 1884'de Fransız ve daha sonra Osmanlı yönetiminde başlayan fabrika, 40 yıl sure boyunca Fransızlar tarafından yönetildikten sonra Cumhuriyetin ilanı ile beraber sağlanan imtiyazların sona ermesiyle 1925 yılında millileştrilmiştir. Cumhuriyet Döneminin de en önemli fabrikası olmayı sürdürerek Tömbeki", "puro&sigarillos", "pipo tütünü", "enfiye" ve neredeyse her marka "sigara" üretimine aralıksız olarak, çoğunlukla yerel üretim tütün ile devam etmeyi başarabilmiştir. Tütün işleme ve üretimden birçok ilke imza atan fabrika, Maltepe İstanbul Sigara Fabrikasının 1967 yılında hizmete başlayana dek bölgede en çok üretim yapan sigara ve tütün fabrikası olma özelliğini korumuştur (Kılıç,2019).

Ülkemizde endüstri tarihinin en önemli yapılarından biri olan Cibali Tütün Fabrikası, bir dönem 1500'ü kadın olmak üzere 2,000'den fazla kişinin istihdam edildiği, toplumsal hayatta şiirlere, romanlara ve şarkılara konu olan sembol işletmeler arasında yer almıştır (Kılıç,2019).

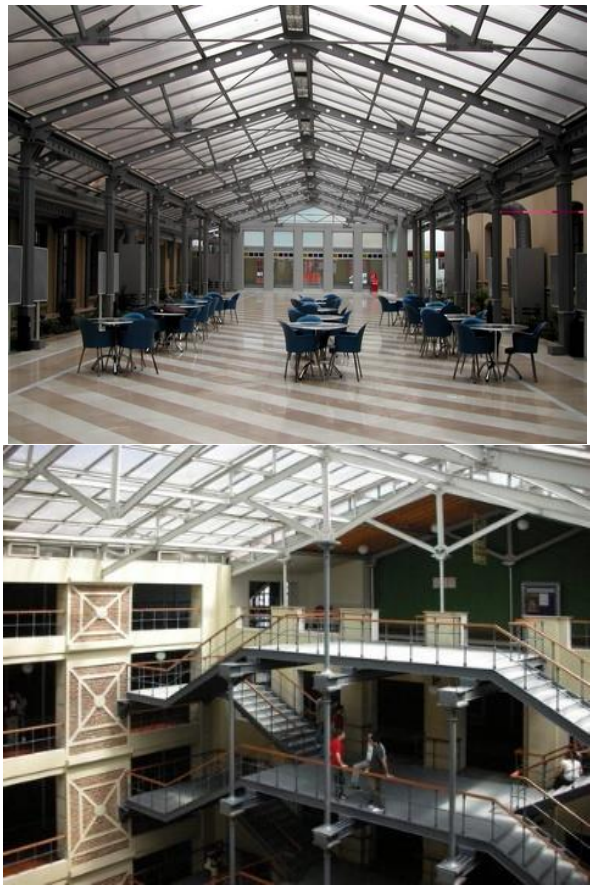
Şekil 3.28. Cibali Tütün Fabrikasının restorasyon öncesi ve sonrası görünümü (Wikipedia, 2013)

Fabrika bünyesinde sosyal tesisler, okuma yazma kursu, çocuk yuvası, yemekhane, dikim atölyeleri, sağlık birimleri, çocuk yuvası, sendikaları barındıran toplamda 40.000 m² kapalı alanı olan kompleks bir yapıdır. Fabrikanın eğitim sağlık ve sosyal işlevlere sahip olması fabrikaya yakın civarda ikamet eden işçiler semtin sosyo-kültürel yapısının değişmesine üzerinde olumlu bir etki yaratmıştır (Yılmaz, 2017).

1995 yılına kadar üretime devam eden Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1997 yılında Üniversiteye dönüştürülmek üzere Kadir Has Vakfına devredilmiştir. Yapının konumu ve mimari özellikleri yanı sıra yıllarca fabrikada işçi olarak çalışan farklı gruplardan insanları barındırması korunması gereken endüstri mirası grubunda yer alması için önemli bir kriter olmuştur.1998 yılında Mimar Mehmet Alper tarafından restorasyonu yapılan fabrika dönüştürülürken temel hedef, yapıya en az müdahale olmuştur. Bu doğrultuda yapıya verilmesi düşünülen otel ve turizm merkezi işlevinin yapıya en az müdahale ilkesine ters düşeceğinden yapı için en doğru işlevin yapıyı en az yoracak eğitim yapısı olması düşüncesiydi. Bu bağlamda, yapının plan özellikleri, teknik özelliklerini üslubunu yansıtan öğeleri korunarak, strüktürel güçlendirme yapılmıştır. Böylelikle yapıya en az şekilde müdahele edilerek özgün hali korunmuştur. Dönüştürülen fabrika binasında bulunan Rezzzan Has Müzesinde fabrikada çalışan işçilerin yaşam koşullarını çalışma şartları anlatan birçok çalışma ve panel yapılmaktadır. Yine yapının eski işlevine ait demir sütunlar korunarak arasında yer alan eski fotoğraflar; günümüzde yapıyı kullanan kullanıcılara o döneme ait işçilerin yaşamı ve fabrika işleyişi hakkında bilgi vermektedir (Kılıç,2019). Bununla birlikte 17. Yüzyıldan kalma Osmanlı hamam yapısı ve 11. Yüzyıla ait Bizans su sarnıcı da korunarak sergilenmektedir (Mısırlısoy,2011).

Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet donemlerıne ait yapı bileşenleri korunarak, yapıya yeni bir işlev eklenerek, yapıya sürdürülebilir koruma çalışmalarının özgün bir örneği olma niteliği kazandırılmıştır. Başlı başına bir endüstriyel miras abidesi olarak yaşamaya devam eden fabrika yapısı, bu sayede değerini ve geleceğe hatırlatacaklarını koruyarak son derece zarif bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Dönemin yapı ve yapım tekniklerinin yansımalarını taşıması içinde yer aldığı tarihi çevrenin gelişimine katkısı nedeniyle yapı 2003'te Avrupa Nostra Ödülü almıştır (Çulha,2017)

Sigara ve tütün üreten fabrikadan nitelikli bilgi üreten bir üniversiteye dönüşen Cibali Tütün Fabrikası, bu anlamda geçmişte olduğu gibi bugün de emeğin simgesi ve mekânı olarak tarihteki yerini almıştır (Çulha,2017).



Şekil 3.29.Cibali Tütün Fabrikasının restorasyon sonrası iç görünüm (Wikipedia,2013)

4. DEMİRYOLU MİRASI

4.1. Demiryolunun Tanımı ve Tarihsel Gelişimi

19.yy başında, İngiltere'de raylar üzerinde hareket edebilen buharlı bir araç 'Tram Wagon' icat edilmiştir. 1814 yılında ise George Stephenson tarafından lokomotif üretilmiştir. 1829 yılında, üretilen bu lokomotiflerin Liverpool ile Manchester arasında yük ve yolcu taşımaya başlaması ile beraber demiryolu İngiltere ile eş zamanlı olarak tüm Avrupa'da ve Amerika'da kullanılmaya başlanmış ve önemli bir ulaşım aracı olmuştur.1850'de, Avrupa'da 23.088 km olan demiryolu ağı 1907'ye gelindiğinde 320.000 km'ye ulaşmıştır. Tüm Avrupada ve Amerika da hızla yayılırken Asya kıtası tüm bu gelişmelere yetişmesi 20.yy ikinci yarısını bulmuştur. (Kösebay Erkan,2007)

Etkisi büyük bir buluş olarak nitelendirilen demiryolları, sanayi devriminin parlak çocuğu olarak ekonomi tarihini etkilemiş, toplumları birbirine yakınlaştırmıştır. İnsanların hızlı, ucuz ve zahmetsız olarak ulaşımı sağlayan, endüstri bölgesine hammadde akışını hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayan demiryolu gelişmenin ve medeniyetin sembolü haline gelmiştir. 19.yy ortalarından sonra ise demiryolu politik bir karakter kazanmıştır. Savaşlarla ele geçirilen toprakların kaynakları demiryolu ile Avrupaya taşınır hale gelmiştir.

II. Dünya Savaşı'na kadar yükselişine devam eden demiryolu savaşın ardından hırpalanma sürecine girse de Japonya da 1974 yılında yapılan ilk hızlı tren Shinkansen ve Fransız TGV nin (Train a Grand Vitesse - Hızlı Tren) 1980'de kullanıma başlanması ile tekrar önem kazanır. Büyük bir evrim geçiren trenler artık daha güvenli ve hızlıdır, ancak eski ihtişamına dönememiştir.

Şehircilik ve mimari açıdan da demiryolunun etkisi büyük olmuştur. Endüstri merkezi haline gelen şehirlerin göç alması ile beraber artan şehir nüfusu, demiryolu etrafında genişlemeye başlamıştır. Yine endüstri devrimi ile yapılar demir çelik ile yapılmaya ve yapılarda cam kullanılmaya başlamıştır. Kullanılmaya başlayan malzemelerle birlikte artık yapılarda geçilemeyen açıklıklar geçilmeye, yapılamayan yükseklikler yapılmaya başlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunda ilk olarak 1830' lu yıllarda demiryolu yapma fikri ortaya çıkmıştır. İlk demiryolu İngilizler tarafından 1856 yılında İskenderiye-Kahire hattı olmuştır.Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu ise İngilizler tarafından 1857-1890 yılları arasında yapılan İzmir-Aydın hattıdır. Köstence-Çernavoda (Boğazköy) hattı ise Rumeli topraklarında yapılan ilk hat olmuştur (Kösebay Erkan, 2007).

Rumeli demiryolu 1875 yılında tamamlanmıştır. Hattın başlangıç noktası İstanbul'dan başlayarak sırası ile Edirne, Filibe, Dedeağaç, Burgaz, Selanik ve Sava olarak belirlenmiştir.1878 yılından itibaren, Avusturya imtiyazına geçerek Şark Demiryolları Şirketi adını almıştır ve 1889'da Almanlara devredilmiştir. Son olarak 1910 yılında Osmanlı anonim şirketi olmuştur. (Kösebay Erkan, 2007).

1871 yılında başlanan Anadolu Demiryolu hattının güzergâhı, Haydarpaşa-Tuzla-Tavşancıl-İzmit olarak belirlenmiştir. Hattın Osmanlı devlet eliyle yapılmasına karar verilmiş, Bağdat'a kadar uzatılması öngörülmüştür. Devletin yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle, Haydarpaşa-İzmit arası uzun süre tamamlanamamıştır. Hattın devamı, İzmit-Ankara arasındaki demiryolu hattı ise Alman ortaklığı ile yapılmıştır. Hat, Ankara'ya 1892'de ulaşmıştır. Hattın Eskişehir'e, oradan da Konya ve Kayseri'ye kadar uzatılması planlanmıştır. Ancak, hat Konya'ya kadar gelmiş Kayseri'ye uzatılamamıştır (Kösebay Erkan, 2007).

Bağdat Demiryolu hattının yapımı, 1903 yılında imzalanan imtiyaz ile Almanlar'a verilmiştir. Hattın, Konya'dan İskenderun'a oradan da Bağdat'a ulaşması planlanmıştır. Konya-Bulgurlu arası 1904 yılında tamamlanmış, ancak hattın Bağdat'a ulaşması 1940 yılını bulmuştur (Kösebay Erkan, 2007).

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, daha çok yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla demiryolu hatları oluşturulmuştur. Ancak Şam'dam Mekke'ye uzanan Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti tarafından işletilen tek hat olmuştur. Hat 1914 yılında tamamlanmıştır (Kösebay Erkan, 2007).

Cumhuriyetin ilk yıllarına gelindiğinde, ülkede demiryolu uzuluğu 4112 km idi. 3756 km si imtiyazlı şirketler tarafından yapılmış iken Doğu Anadoluda bulunan 356 km si Rus işgali döneminde Rusların yaptığı demiryolu hattıydı. Bu hattın Anadolu ile bağlantısı sağlanmayıp, Rusya'nın yönetim merkezi St.Petersburg bağlantısı sağlanmıştı.Ankaranın doğusunda ise demiryolu hattı bulunamamaktaydı. (Yıldırım, 1996). Bu sebepten dolayı Cumhuriyet'in kurulmasından 1950'li yıllara kadar demiryolu yapımına büyük önem verilmiştir.

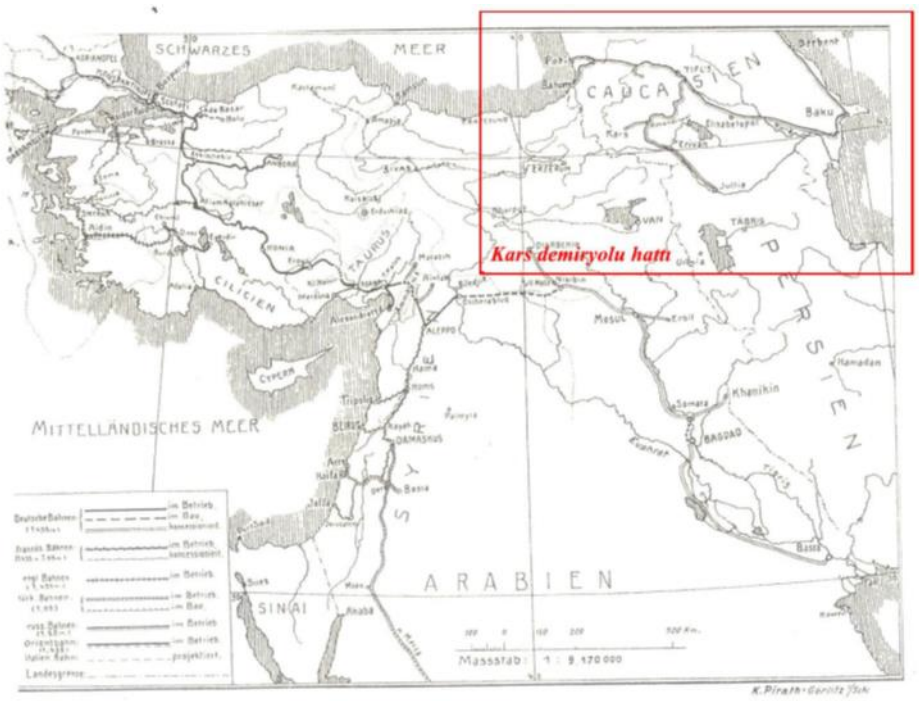
Demiryolları benzer sistemler kullanılarak yapılmasına rağmen her hattın ray açıklıkları aynı değildir. Rumeli ve İzmir-Aydın arasında ki hatta kullanılan raylar arası açıklık 1435 mm, Rus yapımı Kars demiryolu hattında iki ray arası 1534 mm iken, Hicaz demiryolunda bu açıklık 1050 mm dir.

4.2 Kars Demiryolu ve Tarihçesi

Kars demiryolu hattı, Tiflis'den Gümrü'ye, oradan da Kars ve Erivan'a ulaşımı sağlamak için 1895-1899 yılları arasında Çarlık Rusya tarafından inşa edilmiştir (Badem, 2010). Cumhuriyetin ilanından sonra Kars'ın Anadolu ile bağlantısı sağlanmış, Rusya ile olan bağlantısı ise kesilmiştir. Böylece demiryolu ile batıda Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Ankara ve İstanbul, doğu da ise, Ermenistan ile komşu olan Akyaka ile bağlantı kurulmuştur. Kars demiryolu, tarihi kentin kuzeyinde gelişen ızgara planlı kentin doğu sınırında yer almaktadır. Hattın doğusunda ise geniş bir alanı kaplayan askeri alan bulunmaktadır. Günümüzde demiryolu hattı ve yapıları, Yeni Mahalle ve İstasyon Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır.

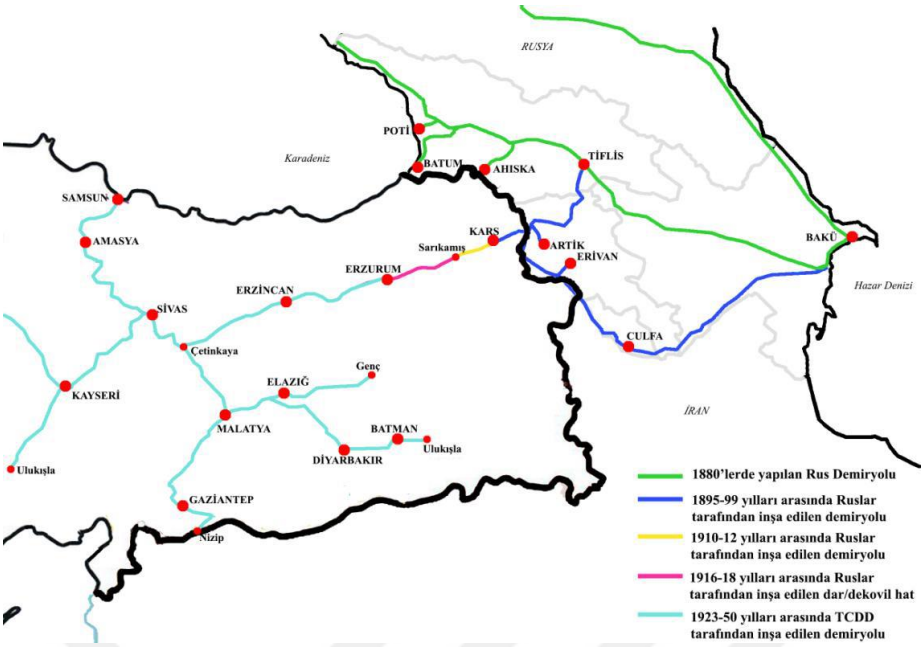
'93 Harbi olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nda, Kars'ı ele geçiren Ruslar, bölgede kırk yıl kadar egemenliklerini sürdürmüştür. Kars ve çevresi, Osmanlı devleti ve Rusya arasında sınır boyunda yer almasından dolayı, askeri açıdan önemli bir nokta olmuştur. Rusya Ulaştırma Bakanlığı ilk iş olarak, Gümrü'den Kars'a 89 km'lik şose yolu inşa etmiş. 1880 yılında tamamlanan bu yoldan sonra da demiryolunun inşası başlamıştır (Mirzoyan ve Badem, 2013). Batum-Tiflis-Bakü arasındaki demiryolunun, Kars'a ve Ervian'a kadar uzatılmasını asker nakli için önemli ve gerekli olduğunu ifade etmiştir. Tiflis-Kars demiryolunun inşasına 1894 yılında karar verilmiş, 1895 yılında başlanmış ve Kars Demiryolu, Rusya'nın

Transkafkasya demiryoluna bağlı olup, Batum-Tiflis-Gümrü hattının devamı olarak inşa edilmiştir (Şekil:4.1).Rusya demiryollarının bir parçası olarak inşa edilen Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarkamış-Erzurum demiryolu hattı, Anadolu topraklarında Osmanlı iradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattı olma özelliğine sahiptir (Yavuz ve Tavukçu, 2012).



Şekil 4.1. 1914 yılında Kars Demiryolu (Yavuz, 2014)

Kars-Sarıkamış arasındaki hattın yapımına 1910 yılında başlanmış ve 1912 yılında tamamlanmıştır (Badem,2010). 1916-1918 yılları arasında ise 750 mm2lik dar/dekovil hat olarak Sarıkamış-Erzurum arasındaki demiryolu hattı inşa edilmiştir. Hat, 1930 yılına kadar kullanılmıştır 1957 yılında normal hatta dönüştürülmüştür. Dönüşümle beraber Erzurum-Kars arasındaki bağlantı doğrudan sağlanmıştır (Şekil:4.2) (Yavuz ve Tavukçu, 2012).



Şekil 4.2. Rusların ve TCDD'nin yaptığı demiryolu (Arslan,2015)

4.3.Demiryolu Mirası Kavramı

Endüstrinin gelişiminde demiryollarının önemi çok büyük olmakla beraber demiryolunun toplumlar üzerinde de önemli birçok etkisi de bulunmaktadır. Bunlar sosyal, tarihsel, ekonomik ve fiziksel etkilerdir. Etkisi bu kadar fazla olan demiryollarından günümüze kadar ulaşabilmış olanları endüstri mirasının en önemli temcilleri olup demiryolu mirası olarak bir alt başlıkta incelenmektedir.

Bünyesinde demiryolu inşası için gerekli tüm özellikleri mühendislik bilgileriyle bütünleşmiş yaratıcı fikir adamlarını, yatırımcıları, uygun ekonomik ve sosyal koşulları ve endüstrileşmede atılmış adımları bir arada bulundurması, demiryolunun İngiltere'de doğmasına ve yayılmasına olanak tanımıştır (Cossons, 1997) Demiryolu tüm dünyaya İngiltere'den yayıldığı için demiryolu mirasının nasıl ele alındığını, koruma ölçütlerini, ne tür fonksyonlarla yeniden işlev kazandırıldığını inceleyebilmek içinde İngiltere'de yapılan çalışmaları incelememiz gerekmektedir.

Mimari yada tarihsel öneme sahip demiryollarının korunması ilk olarak İngiltere' de 1977 yılında 'SAVE Britain's Heritage' kapsamında düzenlenen 'Off the Rails' adlı sergi ile gündeme gelmiştir. 1980'lerde Manchester Merkez İstasyonu'nun bu görüş kapsamında sergi salonuna dönüştürülerek koruma altına alınmıştır (Burman, 1997). İngiltere'de ana işlevi kömür taşımacılığı olan ve kısa mesafelerde hizmet veren bazı demiryolu hatları, sözü edilen işlevi yitirmesiyle birlikte kullanım dışı kalmış, ancak kısa bir süre sonra farklı işlevler için yeniden kullanıma sokulmuştur. İngiltere'nin genelinde, 1997 yılı itibariyle bu şekilde işlev değiştirerek koruma altına alınmış altmışa yakın demiryolu hattı bulunmaktadır

İngiltere' de demiryolu mirasını korumak amacıyla vakıf kurma girişimlerinde bulunulmuştur. British Rail de tam da bu amaçla demiryolu ve bünyesindeki eserleri korumak ve halkın yararlanabileceği alanlar haline getirmek amacıyla,1984 yılında Railway Heritage Trust adında bağımsız bir vakıf kurulmuştur. Bu organizasyonun çalışmaları sayesinde British Rail'e ait 1985 yılında tescil edilmiş 630 yapı bulunurken, korumaya olan ilginin artmasıyla 1997 yılında bu sayı 1256'ya ulaşmıştır (Soane, 1997). 2003 yılına gelindiğinde İngiltere'de koruma altına alınan mimari ya da tarihi değere sahip demiryolu yapısı 2000'in üzerine çıkmıştır (Biddle, 2003). Kuruluşundan 1997 yılına dek 500'e yakın yapı restorasyonu bu kuruluş tarafından mali olarak desteklenmiştir. Aylesfor İstasyonu (1856) restorasyonu, Bridgewater İstasyonu (1841) restorasyonu, Cheltenham Road Köprüsü (1873) restorasyonu, Bristol Tempel Meads İstasyonu (1840) restorasyonu gibi. İngiltere'de demiryollarının korunmasıyla ilgili 4 kurum faaliyet göstermektedir. (Cossons, 1997).

1. National Railway Museum: National Museum of Science & Industry'nin bir koludur.
2. English Heritage
3. Demiryolunu Sevenler Hareketi (Railway Enthusiast Movement)
4. Railway Heritage Trust

Demiryolu mirasını koruyabilmek için öncelikle bu eserler hakkında bilgi sahibi olmak, tanımak ve tanıtmak gerekmektedir. Bu amaçla York Üniversitesi ve National Railway Museum, Institute of Railway Studies adı altında bir yüksek lisans programı oluşturarak bu konuda çok önemli bir misyonu üstlenmiştir (Cossons, 1997).

Peter Burman 'demiryolu mirası nedir?' diye sorulduğunda William Morris'in 1877 yılında yayınladığı manifestosundaki şu sözlerin hatırlanması gerektiğini belirtir (Burman, 1997). ".sanatsal, tarihi, antik değeri olan her ürün, kısacası eğitimli, sanatçı kişilerin üzerinde konuşmaya değer bulduğu her şey..." Ancak söz konusu olan demiryolu mirası olduğunda, demiryolu arşivleri, istasyon gibi demiryolu yapıları, vagon depoları, daha az bulunan sinyal kulübeleri, su depoları ile yaratıcı beyinlerin ürünleri olan teknik donanım, köprü ve viyadüklerin yanı sıra demiryolu şirketlerine ait saatler, kantarlar ve mobilyalar anlaşılmalıdır (Burman, 1997).

1931 yılında imzalanan Atina Tüzüğü'nde demiryolları için özel bir tavsiye bulunmamakla birlikte, genel anlamda sürekli bakım tarihi yapıların korunmasında önemlidir. Demiryolu mirasının korunmasında gerekli bir diğer konu, uluslararası işbirliği kavramı da bu antlaşmada özellikle vurgulanmıştır .Venedik Tüzüğü'nde yer alan geçmişten gelen mesajları taşıyan ve yaşayan tanık niteliğindeki yapıların korunması gerekliliği demiryolları için benimsenebilecek kavramlardır.Burada belirtilen tek yapı dışındaki kentsel değerlerin korunması kavramı özellikle önem taşımaktadır. Tavsiye kararlarından yapıların korunabilmeleri için mutlaka kullanımda olmaları görüşü demiryolu yapıları için hayati önem taşımaktadır (Burman, 1997).

1979 yılında Avustralya'da kabul edilen ve 1981 ve 1988 yıllarında güncellenen Burra Tüzüğü korunacak yerlerin tanımını genişleterek aşağıdaki metni oluşturmuşlardır:

> 'sit, alan, yapı ya da başka bir eser, içerikleri ve çevreleri ile yapı ya da diğer eser grupları' Böylesi bir tanımlama istasyonda yer alan otel, kanopi, giriş avlusu, platformlar, bilet gişesi ve özgün dokuya ait diğer yapıları içine alabilmektedir. Ancak bir sonraki maddede yer alan kültürel öneme sahip (geçmiş, günümüz ve gelecek nesiller için estetik, tarihi, bilimsel ya da sosyal değere sahip) olma koşulu büyük önem taşımaktadır. Demiryolu mirasını

korumaya yardımcı olacak ulusal ve uluslararası platformlarda savunulabilir bir düşünsel yaklaşım gereklidir. Peter Burman bu konuda İngiltere örneğinde geçerli olan ancak kolaylıkla tüm dünyada örnek alınabilecek görüşlerini şu şekilde sıralamıştır.(Burman, 1997) Ruskin'den Burra Tüzüğü'ne kadar önemle vurgulanmış olan sürekli bakım hem hala kullanımda (gelecekte kullanım dışı kalmaları olası) olan demiryolu yapıları, hem de kullanım dışı kalmış yapılar için teşvik edilmelidir. Mevcut durumlarının belgelendiği ve koruma önerilerinin sunulduğu birer el kitabı hazırlanmasının büyük önemi vardır. Her yapı için kültürel değerinin belirlenmesi faydalı olacaktır. Yapılar bugün, ya da yarın kullanım dışı kalma tehdidi ile karşı karşıyadırlar. Böylesi bir durum gündeme geldiğinde ve yeniden kullanımları söz konusu olduğunda yapının öneminin belirtildiği bir belgenin hazır bulunması çok faydalı olacaktır ve olası birçok tartışmayı engelleyecektir.

1. İlgili kurumlar bir demiryolu yapısını, herhangi bir kültürel varlığı nasıl koruyorlarsa o şekilde koruyarak halka açıp tanıtmalıdır.
2. Tanıtım ve yayın çok önemlidir. Halk için ve bilim insanlarının faydalanabileceği yayınlar yapılmalıdır.
3. Demiryolu mirasını gösterir bir harita çok faydalı olacaktır.
4. Yapılacak olan yayın ve araştırmalarda York'taki Institute of Railway Studies'e büyük görevler düşmektedir.
5. Tescilli demiryolu yapılarının tanıtımının dijital ortamda yaygınlaştırılması gerekmektedir
6. Demiryolu yapıları kullanım dışı kaldığında, araştırmalar çok uygun yeni işlevler verilebildiğini göstermektedir.

ICOMOS, 1999 yılında Dünya Mirası Listesi'ne aday olan demiryollarının belirlenmesinde esas olacak bazı kriterler yayınlamayı uygun bulmuştur (Coulls, 1999). Hazırlanan yayında böyle bir kriter belirlemenin Dünya Mirası Komitesinde yer alan kişilerin daha kolay ve objektif olarak karar verebilmesi için hazırlandığı belirtilmiştir. Dünyada tarihi demiryollarına olan ilgi akademik ilginin çok ötesinde bir yoğunlukta sürdürülmektedir. Yerel vakıf ve organizasyonlar dışında internet üzerinde çok sayıda demiryolu sevenler grubu, sanal müze ve demiryollarına ilişkin site bulunmaktadır. Kendi geçmişlerini

demiryollarında bulan kitleler doğal olarak bu alanların Dünya Mirası Listesi'ne alınmalarını, dolayısıyla bu hatların prestijini arttırmayı hedeflemektedir. Bundan dolayı ICOMOS, demiryollarını endüstri mirası içinde yer almasına karşın ayrı bir başlık altında incelemeyi uygun bulmuştur. Coulls (1999), demiryollarını sosyo-teknik sistemler olarak ele almaktadır. Sosyoteknik sistemler, sosyal ve teknik niteliklerinin birbirinden koparılamadığı, biri diğerinin hem sonucu hem de etkileyicisi olabilen sistemler için kullanılan bir terimdir (Coulls, 1999). Tarihteki yeri, teknolojik nitelikleri ve sosyal yaşama etkisi aynı oranda etkin olan demiryolları Dünya Mirası'na aday olabilmektedir. Hâlbuki bu niteliklerden yalnızca birini taşıması bile, bir demiryolunu ulusal komitelerce korunmaya değer kılabilmektedir. Ortaya aşağıdaki çekinceler çıkmaktadır (Coulls, 1999)

• 1830'dan önce yapılmış olan erken dönem demiryolları özel öneme sahiptir.
• İşletimde olan hiçbir demiryolu tarihsel açıdan bütünüyle otantik olamaz. Çünkü demiryolları doğaları gereği gelişen sosyo-teknik sistemlerdir.
• Burada zor olan iş, demiryolu alanında neyin Dünya Mirasına değer olduğunu saptamaktır. Yapıların ya da teknolojilerin yalnızca fiziksel özelliklerine, ya da yalnızca sosyo-ekonomik değerlerine yoğunlaşmak onları özgün olmama suçlamasıyla karşı karşıya bırakacaktır. Bu endişelerden dolayı uluslararası önemdeki demiryollarını belirlemek için aşağıda belirtilen kriterler önerilmiştir (Coulls, 1999).

1.Üstün yaratıcı nitelikteki ürünler: Önemli demiryolları, önemli mühendisler
2. Yaratıcı teknolojiden etkilenmiş ve etkilemiş olmak: ray yatakları, toprak setlerin yapımı, mühendislik ve mimari yapılar ve yapım teknikleri. Teknoloji transferleri vb.
3. Çarpıcı ya da tipik bir örnek olmak,
4. Ekonomik ve sosyal gelişimin göstergesi olmak, (Belirtilen kriterler birbirlerinin tamamlayıcısı niteliğindedir).

4.4.Demiryolu Mirası Korunmuş Alanlardan Örnekler

Çizelge 4.1. Demiryolu mirası korunmuş alanlardan örnekler (Geyyas,2019)

Adı- Konumu	Özgün İşlevi-Yapım Tarihi	YüklenenİşleviİşlevlendirilmeTarihi	Ek Yapı	Görsel
D'ORSAY GARI -Paris/Fransa	Gar 1900	UlusalMüze 1986	Ana sergi holüne kat eklenmiştir.	
MANCHESTER MERKEZ İSTASYONU - Manchester/ İngiltere	Tren istasyonu 1830	Bilim veSanayi Müzesi1983	Müzenin kafe bölümü ek yapılmıştır.	
MADRID DELICIAS TREN İSTASYONU - Madrid/İspanya	Tren istasyonu 1880	Madrid Demiryolu Müzesi 1984	yok	
VILNIUS TREN İSTASYONU - Vilnius/Litvanya	Tren istasyonu 1861	Tren istasyonun un 2. katı Litvanya Demiryolu Müzesi olarak işlevlendirilmiştir. 1966	yok	

Adı- Konumu	Özgün İşlevi- Yapım Tarihi	YüklenenİşleviIşlevlendirilme Tarihi	Ek Yapı	Görsel
RIZHSKAYA TREN İSTASYONU - Moskova/Rusya	Tren stasyonu 1901	Tren istasyonun un bir bölümü Rizhskaya Demiryolu Müzesi olarak işlevlendirilmiştir. 2004	yok	
MALIEBAAN TREN İSTASYONU - Utrecht/ Hollanda	Tren stasyonu 1874	Utrecht Demiryolu Müzesi 1954	2005 yılında ek müze binası yapılmıştır.	
ESTACIÓN DEL NORTE TREN İSTASYONU - Gijon/İspanya	Tren stasyonu 1873	Asturia Demiryolu Müzesi 1998	Bir adet ek yapı yapılmıştır.	
WAKES COLNE TREN İSTASYONU - Wakes Colne/İngiltere	Tren stasyonu 1890	Doğu Angliyen Demiryolu Müzesi 1986	yok	
BOCHUM DAHLHAUSEN TAMİR ATÖLYESİ Bochum/ Almanya	Lokomotif Bakım Atölyesi 1918	Bochum Dahlhausen Demiryolu Müzesi 1977	2020 yılında resepsiyon binası ek yapılmıştır.	
YORK LOKOMOTİF ATÖLYESİ VE YÜKDEPOSU - York/İngiltere	Lokomotif Bakım Atölyesi ve Yük Deposu 1877	Ulusal Demiryolu Müzesi 1975	Tasarımı tamamlanmış yeni giriş binasının 2025 yılında açılması planlanmakta dır.	

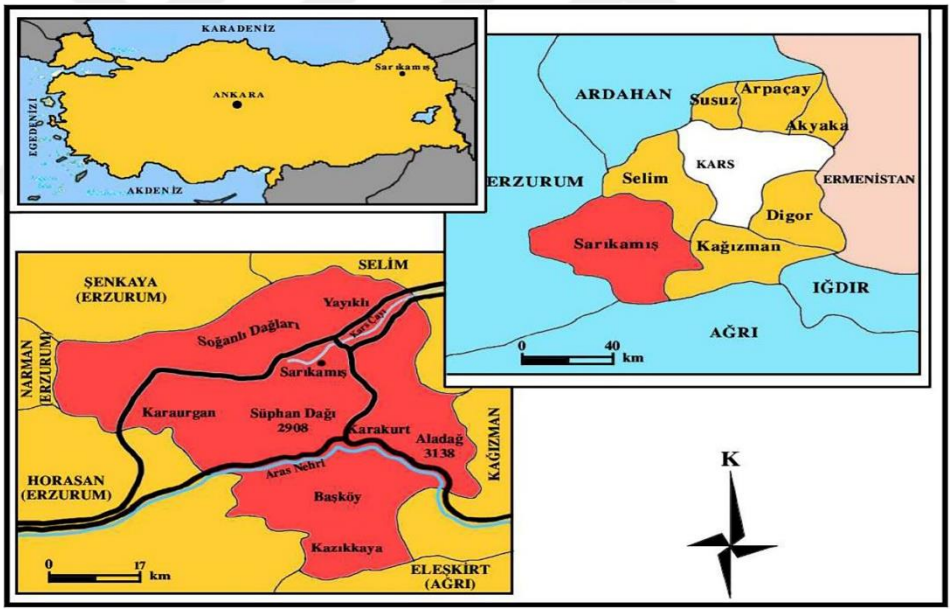
Adı- Konumu	Özgün İşlevi- Yapım Tarihi	YüklenenİşleviI- İşlevlendirilme Tarihi	Ek Yapı	Görsel
LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ - Riga/Letonya	Lokomotif Bakım Atölyesi	Letonya Demiryolları Tarihi Müzesi (Demiryolu Müzesi) 1994	yok	
LOUSADO TREN DEPO BİNASI - Vila Nova de Famalicao/ Portekiz	Tren Depo Binası	Ulusal Lousado Demiryolu Müzesi 1979	yok	
LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ - Pereslavl/ Rusya	Lokomotif Bakım Atölyesi	Pereslavl Demiryolu Müzesi 1990	yok	
EDİRNE KARAAĞAÇ İSTASYONU – Edirne	Tren stasyonu 1914	Trakya Üniversitesi Rektörlük Binası-Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi 1998-2017	yok	
ÇAMLIK TREN İSTASYONU - İzmir	Tren stasyonu 1866	Çamlık Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi (Demiryolu Müzesi) 1997	yok	
MALIKÖY TREN İSTASYONU – Ankara	Tren stasyonu -	Demiryolu Müzesi 2008	yok	
HOROZKÖY TREN İSTASYONU – Manisa	Tren stasyonu 1865	Hanımlar Kültür Lokali	yok	

Adı- Konumu	Özgün İşlevi- Yapım Tarihi	YüklenenİşleviIşlevlendirilme Tarihi	Ek Yapı	Görsel
ANKARA İSTASYONU CERATÖLYESİ –Ankara	Cer Atölyesi 1927	CerModern (Modern Sanatlar Merkezi) 2010	Giriş, fuaye, kütüphane, müze mağazası ve kafeterya bölümlerinin yer aldığı ek yapı yapılmıştır.	
ANKARA İSTASYONU ESKİ DİREKSİYON BİNASI –Ankara	Direksiyon Binası 1892	Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi 1964	yok	
TİCARİ EMTİA DEPOSU - İzmir	Ticari Emtia Deposu 1800'ler	T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi1990	yok	
EMTİA DEPOSU - Eskişehir	Emtia Deposu	T.C.D.D. EskişehirMüzesi 1998	yok	

5.SARIKAMIŞ

5.1.Konumu ve Coğrafi Özellikleri

Sarıkamış ilçesi, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Erzurum Kars Bölümü sınırları içerisinde 1500 ile 3000 metre irtifadaki yüksek platolar üzerinde yayılmış şekilde Kars ilinin güneybatısında konumlanmaktadır. Yönetim bölümlemesi açısından saha, Kars ili sınırları içinde kalmaktadır. Sarıkamış ilçesi yönetim bölgesi alanı 1951 km²'dir. Bu alanı kuzeyde Selim (Kars), kuzeybatıda Şenkaya (Erzurum), batıda Narman (Erzurum), güneybatıda Horasan (Erzurum), güneyde Eleşkirt (Ağrı) ve doğuda Kağızman (Kars) ilçe yönetim bölgeleri çevrelemektedir (Şekil5.1) (Sevindi,2018). Sarıkamış, Anadolu yarımadasının Kafkasya'ya (Transkafkasya bölgesinde) geçiş noktasındadır.



Şekil 5.1. Sarıkamış ilçesinin ülke ve bölgedeki konumu

Dağlarla çevrili bir bölgede olan ilçede ki dağları Aladağ (3138 m.), Süphan (Sipkaç) (2909 m.), Balıklı (2835 m.), Kösedağ (2599 m.), Bayraktepe (Cıbıltepe) (2634 m.) ve Soğanlı (2849 m.) olarak sıralayabiliriz. Dağlar yılın neredeyse her ayında karla kaplanmaktadır. İlçeyi kuşatan bu dağlar derin vadiler ve yüksek platolar oluşturmaktadır (Demirel,2012).

Sarıkamışın ilçesin de bulunan en önemli göl Çatak ile Asboğa Köyleri arasındaki Asboğa Gölüdür. Gölün turizme kazandırılması için çalışmalar devam etmektedir. İlçe merkezine yakın Büyük ve Küçük Turna gölleri bulunmaktadır. İlçenin tek şelalesi Keklik vadisi içinde bulunan şelalesidir (Sevindi,1999).

Akarsuların en önemlileri Aras, Kars Keklik, Zivin ve Komdere dir. Sarıkamış'ta bulunan akarsuların rejimleri düzensizdir. Baharla birlikte eriyen karlarla birlikte debileri artan akarsuların yaz aylarında debileri azalmaktadır. Bu duruma tek istisna her mevsim debisi çok yüksek olan ilçe sınırından geçen ve ülkemizin en önemli nehirlerinden biri olan Aras nehridir (Demirel,2012).

Sarıkamış ilçesi geneline yayılan sarıçam ormanları bulunmaktadır. Sarıçam 2000 metrenin üzerinde yaşayabilen nadir ağaçlardan biridir. İlçe sahip olduğu sarıçam orman büyüklüğü açısından Türkiye'de tek konumdadır (Demirel,2012). Ormanlar 1991 yılında doğal sit alanı olarak tescillenerek, 2004 yılında Sarıkamış Allahuekber Dağları Milli Parkı ilan edilmiştir. Bu ormanlık alanlar kış mevsiminin ağır geçtiği ve çığ tehlikesinin olduğu bölgede çığ tehlikesini önleme adına büyük önem arz etmektedir (Özer ve Yılmaz,2011).

Sarıkamış sert bir iklime sahiptir. Bölgede kış ayları uzun sürmekte ve soğuk geçmektedir. Kışın hava sıcalıgı -40 derecelere düşerken kar kalınlığı 2 metreye ulaşır. Yaz ayları ise serin geçmektedir. Doğal koşulların şekillendirdiği insan yaşamlarında kışın otomobilden çok kızak ve kayak kullanılmaktadır. Ülkemizde karın ilk olarak yağdığı yerlerden olan bölgede kar 5 aylık süre boyunca yerde kalmaktadır (Demirel,2012).

Sarıkamış ve çevresinde, intrazonal topraklar grubu içerisinde yer alan kahverengi orman toprakları ve volkanik formasyonlar üzerinde gelişmiş topraklar geniş yayılış göstermektedir. Bunların dışında, zonal topraklardan olan çernezyomlar Kars plâtosu üzerinde, kestane renkli topraklar ise Aras nehrinin güneyindeki alanlarda göze çarpmaktadır. Azonal topraklar grubunda bulunan alüvyal, kollüviyal ve hidromorfik alüviyal topraklara akarsu vadilerinde rastlanırken; litosolleri daha çok erozyonun etkili olduğu, bitki örtüsünden yoksun çıplak dağlık alanlarda görebilmekteyiz. (Sevindi,2018)

Sarıkamış Anadolu'daki birçok kent gibi göç veren bir ilçedir. Sanayinin pek fazla gelişmediği bölgede önemli geçim kaynakalrından biri hayvancılıktır. Son dönemlerde bölge üretilen süt ürünleri ile öne çıkmakta özellikle Boğatepe köyünde üretilen ve bir peynir müzesine sahip olan köyde peynircilik önemli bir geçim kaynağı haline gelmiştir. Bunun yanı sıra bölgede halkın geçim kaynağını ormancılık ve kış turizmi oluşturmaktadır. Ancak 1900 lerin başından günümüze kadar ormanlık alanlarda ki azalma nedeniyle ormancılık faaliyetleri de tehlike altındadır.Bölgenin milli park ilan edilmesiyle birlikte desteklenen bilinçli kesim fidan dikimi uygulamaları ormanlık alanların geleceğine ilişkin önemli çalışmalardır.

5.2.Tarihi ve Sosyo-Ekonomik Gelişimi

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 ve Akkoyunlular tarafından istila edilmiştir.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 kalmıştır. Bolşevik ihtilali ile geri çekilen Ruslar yerini Ermeni işgaline bırakmıştır.

Şekil 5.2.Sarıkamış'ın konumu (Google Earth,2022)

1.Dünya savası 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. 1920 yılından itibaren 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. 1970 yılından sonra nüfus artışının olmaması sebebiyle kent yerleşmesi büyük bir mekânsal değişim göstermemiştir (Aydın,2006).

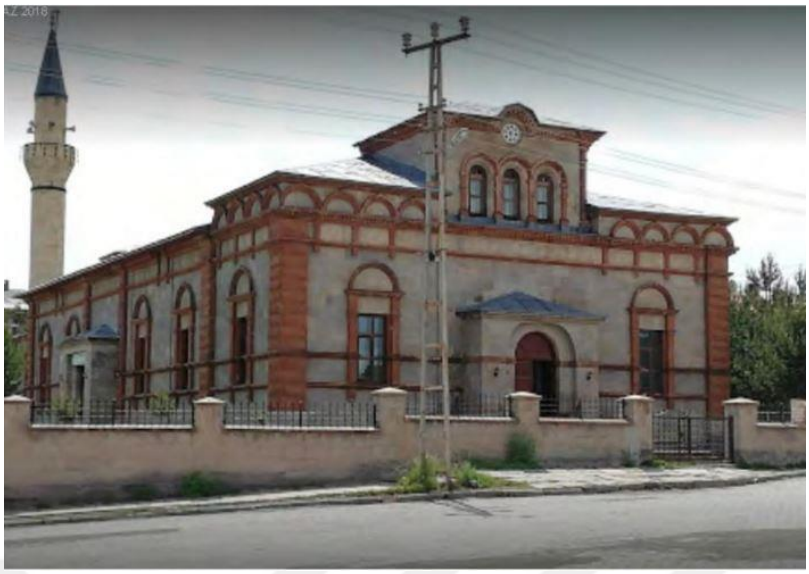
Şekil 5.3. Cer atölyelerinin etrafındaki tarihi mekanlar (Google Earth,2022)

Günümüzde ilçede Rus işgali döneminden kalan tarihi yapıları inceleyecek olursak işgal döneminde inşa edilmiş taş eserlerin dışında günümüze ulaşabilmiş tarihi yapı bulunmamaktadır. Bu yapılardan günümüze kalanlar ise küçük sanayi sitesinin bulunduğu alanda bulunan tren bakım ve onarım istasyonu ve bu atölyelerin güneyindeki yamaçta Rus Çarı Nikola tarafından yaptırılan, av köşkü olarak kullanılan Katerina Köşkü'dür (Şekil 5.4-5.5). Köşk Sarıkamış ormanları içinde bulunmaktadır. Özgün halini korumuş olsa da vandalizm ve doğal etkenler sonucu bakımsız bir durumdadır. 1994 yılına kadar Sarıkamış Tugay Komutanlığı denetiminde askeri amaçlı kullanılmıştır. Günümüzde ise Kültür Turizm Bakanlığına tahsis edilen alan içinde kalan yapı, tescilli taşınmaz kültür varlıkları grubundadır (Şekil 5.4-5.5) (Akkurt ve Korkut,2019)

Şekil 5.4. Katherina Köşkü (Sönmez, B.Arşivi)

Şekil 5.5. Katherina Köşkü (Sönmez, B.Arşivi)

Sarıkamış’ta Ruslardan kalma diğer bir yapı da yanık kilisedir (Şekil 5.6).Sarıkamış’ın 40 yıl süren Rus işgalinde Rus Çarı 2.Nikola tarafından kilise olarak inşa ettirilen cami, Rusların 1917'de Sarıkamış'ı terk etmeleriyle önce Şark Cephesi Komutanı Kazım Karabekir Paşa tarafından 'Şark Cephesi İbret Yeri' adı altında tiyatro, daha sonra da sinema olarak kullanılmıştır. Daha sonrasında camiye dönüştürülen tarihi yapı, 1970 yılında bir yangın geçirmiş ve 2008 yılında yapılan tadilatın ardından tekrar cami olarak ibadete açılmıştır (Şekil 5.6-5.7) (Akkurt, ve Korkut,2019)



Şekil 5.6. Kars-Sarıkamış Yanık Kilise (İ. Yavuz)

Şekil 5.7. Kars-Sarıkamış Yanık Kilise'den yangından sonra, restorasyon öncesi (B. Aytaç)

6.SARIKAMIŞ CER ATÖLYELERİ

6.1.Sarıkamış Cer Atölyelerinin Tarihi, Oluşumu ve Gelişimi

1877'de Osmanlı-Rus savaşıyla Kars'ı kuşatan Ruslar, özellikle bölgeyi ele geçirmek, savaşı geniş alana yaymak ve kendi emellerine ulaşmak amacıyla ikinci bir cepheyi Rumeli'de açarlar. Rumeli cephesindeki savaş, 3 Mart 1878 tarihinde Ayastefanos (Yeşilköy) antlaşması ile son bulur. Bu antlaşmanın 19. maddesinde Sarıkamış'ında dâhil olduğu Kars, Ardahan, Batum, Artvin, Doğubayazıt ve Eleşkirt sancakları savaş tazminatı olarak Rusya'ya verilmiştir. 1877-1878 Osmanlı- Rus savaşları sonucunda yaklaşık 40 yıl süren işgal döneminde Rusların elinde kalan Sarıkamış Garnizon bir kent olarak, Sarıkamış köyünün 9 km kuzeydoğusunda, Kars Çayı kenarında askeri amaçlarla inşa edilmiştir (Sevindi, 2001).

Sarıkamış'ın özellikle Ruslar tarafından doğu-batı doğrultusunda inşa edilmesinin temel sebebi, bölgenin fiziki konumu yani kuzey ve güneyinin büyük dağlarla çevrili olmasından kaynaklanmaktadır (Topaloğlu, 2008). Rusların uygulamış olduğu ızgara plan şeması, şehrin dikey yönde gelişmesini sağlamış, bu gelişim sadece Sarıkamış merkezde sınırlı kalmamış, Ayastefanos Antlaşmasıyla sınır kabul edilen Süngütaş'a kadar devam etmiştir (Harita 4) (Sevindi, 2001).

Bölgede kalıcı olmak isteyen Ruslar bir kent için özellikle gerekli olan ulaşım hattının inşasına önem vererek Sarıkamış'ta Transkafkasya demiryollarının Anadolu topraklarındaki ikinci aşaması olan Kars-Sarıkamış dekovil hattı inşasına, 1892 yılında başlamıştır (Badem, 2010). Ticari amaçtan çok askeri amaçlar gözetilerek yapıldığından iki ray arasındaki mesafe 75 cm tutulmuştur (Yavuz ve Tavukçu 2014).

Demiryolları inşa ederken bir taraftan da demiryollarına ait yapılaşmaya gidilmiştir. Bu yapılardan biri olan Sarıkamış İstasyon Binası, şehir merkezinin yaklaşık 1.15 km kuzeybatısında yer almaktadır(Şekil 6.1). İki bölümden meydana gelen yapı, dikdörtgen tabanlı bir plana sahiptir. İstasyon binasının yaklaşık 280 m batısında dikdörtgen tabanlı, iki girişe sahip, batısı doğuya göre uzun tutulmuş lokomotif binasına yer verilmiştir (Şekil 6.1). Sarıkamış İstasyon Lokomotif binasının yaklaşık 250 m batısında, dikdörtgen tabanlı formda**,** Motor Atölyesi bu yapının yaklaşık 295

m güneybatısında ise Sarıkamış İstasyonu Revizörlük binaları bulunmaktadır(Şekil 6.1).Kaydırmalı olarak dikdörtgen tabanlı formda, geniş bir alana yayılan, vagon tamir ve bakımının yapıldığı bu yapılar toplamda, on binadan oluşur.

Şekil 6.1.Sarıkamış'da inşa edilen demiryolu yapıları (Google earth,2022)

Konumu: Yapı Kâzımkarabekir Mahallesinde, şehir merkezi ve Sarıkamış İstasyon binasının güneybatısında, şehir merkezine 1,61 km, istasyon binasına ise 590 m uzaklıkta bulunmaktadır. 208 ada 2,3,4,9 parsellerde yer almaktadır. Yapıya kuzeybatısındaki Emek caddesinden ulaşılmaktadır. Kuzeybatısında küçük sanayi sitesi Güneybatısında Katherina Köşkü, Kuzeyinde Sarıkamış Harekâtı Kafkas Cephesi Tanıtım ve Araştırma Merkezi, Doğusunda Sarıkamış Şehitliği Tören Alanı yer almaktadır. 4513 m² alan üzerine kurulmuştur. Toplam 10 bölümden oluşmaktadır (Şekil 6.2).

Şekil 6.2. Revizörlük binası ve yakın cevresındeki yapılaşma (Google earth,2022)

6.2.Mimari Analizi

Plan olarak güneybatı-kuzeydoğu istikametinde, 203,26 x 32,64 m ölçülerinde dikdörtgen bir plana sahiptir. Raylara 280 m uzaklıkta olan yapı, diğer birçok Rus dönemi yapısı gibi, kaderine terk edilmiştir. Toplamda on bölümden meydana gelen, geniş bir alan üzerine kurulmuş, vagon bakım ve onarımlarının yapıldığı bir yapıdır. Prof. Dr. Mehmet Yavuz başkanlığında 2009 yılında "Hudut, Akyaka, Kars, Sarıkamış, Erzurum, Aşkale, Eski Demir Yolu (Dar Hat) Mimari Yapılanması" adı ile yapılan yüzey araştırmasında, dar hat üzerinde yapılan incelemede, bu çaptaki tek vagon bakım ve tamiri atölyesi olduğu tespit edilmiştir (Yavuz ve Tavukçu 2014).

Sarıkamış Revizörlük Binası, 17.03.1989 tarihinde 136 numaralı kararla tescil edilmiştir (Şekil A1). 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 (Şekil:6.3). Dikdörtgen plan kuzeydoğu kanatta ve bu kanada yakın orta kısımda güneydoğu tarafta cepheden yapılan çıkıntı ile bozulmuştur.

Şekil 6.3.Vagonların kuzey ve güney yönündeki kapıları(Gökdere,2022)

On bölüme ayırdığımız yapının ilk bölümü; kuzeydoğu kanatta 32.64 x 16. 83 m ölçülerindeki kendi içerisinde iki kısma ayrılan birimlere yuvarlak kemerli dört büyük yüksek kapı ile girişler sağlanmakta olup yuvarlak kemerli geniş ve yüksek pencerelerle iç mekân aydınlatılmaktadır. (Doğan,2019)

İkinci bölüm; kuzeydoğu tarafı pahlanan 79.43 x 16. 49 m ölçülerindeki bu bölümün beden duvarlarının büyük bir kısmı yıkılmış olup kalan izlerden on dört geniş yüksek pencerelere ve diğer yapılar ile bağlantı sağlayan dört kapıya yer verilmiştir. Dönem eki olarak nitelendirdiğimiz ana güzergâh ile bağlantıyı sağlayan raylar da bu kısımda bulunmaktadır. (Doğan,2019)

Sarıkamış ile ilgili yaptığımız araştırmalar neticesinde ulaşılan kartpostallar üzerindeki Osmanlıca metini günümüz Türkçesine çevirdiğimizde "Ziyaret Sarıkamış: 25 Teşrinisani 927 (25Aralık 1927)" ifadelerini taşıyan bu kartpostal, gerek dekovil hattın ve lokomotifin faal durumunu göstermesi, gerekse Cer Binalarının mimari olarak sağlam durumunu ortaya koyması bakımından oldukça önemlidir (Şekil 6.4) (Doğan, 2019)

Şekil 6.4. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri(Revizörlük Binası) durumu aktif lokomotif ve dekovil hattı (Sönmez, B.Arşivi)

Üçüncü bölüm; güneydoğu tarafta yer alan iki kısma ayrılmış, 25. 64 x 16. 93 m boyutlarındaki dikdörtgen tabana oturtulmuş yapıya, ikisi güneydoğu cepheden üçü güneybatı cepheden, biri de kuzeybatı cepheden, olmak üzere, yüksek geniş dört kapıyla giriş sağlanmaktadır. Ayrıca bu bölüme bütün cephelerde on üç yüksek ve geniş pencereler ile iç mekânın aydınlığı sağlanmıştır (Doğan,2019).

Dördüncü bölüm; daha önceki konuda (Lokomotif Atölyesi) detaylı olarak ele alınan su sarnıcı 5.66 x 5. 77 m ölçülerinde kare tabanlı plana sahip yapı, buharlı lokomotiflerin su ihtiyacını karşılamak için inşa edilmiştir (Doğan,2019).

Beşinci bölüm 62; 22.94 x 13. 73 m ölçülerinde dikdörtgen tabanlı plana sahip olan yapılar, tıpkı diğer kapı formları gibi kaliteli kesme taştan yapılan, yuvarlak kemerli, dört giriş kapısı ve altı yüksek ve geniş pencereye sahiptir. Bu bölümdeki altı yapı, kaydırmalı şekilde oluşturulmuş plan düzenine sahiptir (Doğan,2019).

6.3 Cephe Analizi

Geniş bir alan üzerine kurulan yapının, tek bir giriş cephesi bulunmadığından, araziye konumlandığı şekliyle incelenecektir. Yapının kuzeydoğu cephesi 32. 64 m uzunluğuna sahip olup bu cephe, köşelerde 95 x 30 cm ölçülerinde aşağıdan yukarıya doğru daralan destek payandaları ile sınırlandırılmıştır. Yüzey, altı parçaya bölünmüş

olup cephe destek payandası, pencere şeklinde devam etmektedir. Destek payandaları 60 x 30 cm ölçülerinde tıpkı köşe payandaları gibi aşağıdan yukarıya doğru daralan bir formda ki destek payandaları saçak hizasına kadar değil de pencere kilit taşının alt hizasına kadar devam etmektedir. Kemer taşları kaliteli kesme taştan yapılan yuvarlak kemerli ortalama genişliği 1.93 m olan simetrik düzende altı pencereye yer verilmiştir.

Güneydoğu cephe payandalar ile sınırlandırılan kısmın ortasına yüksek ve geniş yuvarlak kemerli bir kapı ile kapının sağında ve solunda, yuvarlak kemerli iki pencereye yer verilmiştir. Geniş bir alan üzerine kurulmuş olan bu yapılarda, dikkat çeken en önemli özelliklerinden biri giriş kapılarının bulunduğu kuzeybatı- güneydoğu cephelerinde uygulanan parapet uygulaması ve bu parapet uygulamasının üst kısımlarının dendanlar sonuçlanmasıdır. Bu uygulama cepheye hareketli bir hava kattığı gibi, giriş cephelerini de abidevi göstermiştir (Şekil 6.5) (Doğan,2019).

Şekil 6.5.Cephedeki dendanlar(Gökdere,2022)

Güneybatı cephesi 13. 56 m ölçülerinde olup bu cephe de diğer cepheler ile benzer özellikler taşır. Yuvarlak kemerli iki pencere uygulamasına yer verilirken bu cephe, kuzeydoğu cephenin aksine kesintisiz bir cephe yerine pahlanmış kısımlar ile kesintiye uğramıştır (Şekil 6.6). Bunun da temel sebebi ön kısımda kalan izlerden hareketle kare planlı sarnıç olduğunu söyleyebiliriz.

Yapıya güneydoğu cephesinde yer alan iki bölümden oluşan dikdörtgen tabanlı yapıya yuvarlak kemerli altı kapıyla giriş sağlanmaktadır. Bu cephelerden güneydoğudakinde parapet uygulamasına gidilmiş, üst kısımda ise dendanlarla sonuçlanmış bir cephe söz konusudur. Bu bölümde, diğer örneklerde olduğu gibi cephe destek payandaları ile sınırlandırılırken, geniş yüksek yuvarlak kemerler ile son bulan bir düzen söz konusudur (Şekil 6.6.- Şekil 6.7) (Doğan, 2019).

Şekil 6.6.Güneydoğu cephe(Gökdere,2022)

Şekil 6.7.Güneybatı cephe(Gökdere,2022)

Bu yapıdaki en ilginç cephe anlayışı, kaydırmalı olarak bire bir buçuk şeklinde devam eden kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda altı eş birimde uygulanmıştır. Bu yapılarda kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda, toplamda dört yuvarlak kemerli kapı uygulamasına yer verilirken bu cephelerde parapet duvar uygulanmamış, cephenin bir

yarısı sadece kapılar ile değerlendirilirken diğer kısımları, çaprazlama bir cephe düzeniyle geniş yüksek yuvarlak kemerli üçer pencere uygulamasına gidilmiştir (Şekil6.8) (Doğan,2019).

Şekil 6.8.Kaydırmalı cephe(Gökdere,2022)

Yapıların birleştiği kısımlar yumuşatılırken her pencere arasında destek payandalarına yer verilmiştir. Kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda açılan altı kapı, mimarideki en başarılı örneğini ortaya koyması bakımından oldukça önemlidir. Zira bu kapılarda, tam simetrik bir anlayış söz konusudur. Kaydırmalı bir düzende yerleştirilen birimlerin altıncısı olan birimin kapısından bakıldığında en uçtaki kapı ile aynı simetride olması mühendislik bakımından başarılı bir uygulama olduğunu göstermektedir(Şekil6.9) (Doğan,2019).

Şekil 6.9.Simetri düzendeki kapılar (Doğan,2022)

Yapıda kullanılan kapı ve pencere kemer taşları, kaliteli kesme taş malzemeden inşa edilirken, dış yüzey duvarları ise derz aralıkları biraz geniş tutulan kemer taşlarına göre kalitesi düşük taş malzeme kullanılmış, iç yüzeylerde ise moloz taşlar kemer aralarında yer yer beton kullanılmıştır. Yapının üst örtüsü tamamen yıkılmış olsa da yapının plan kurgusundan, kalan izlerden (Şekil 6.10) en önemlisi de 1925 yılına ait kartpostaldan hareketle (Şekil 6.4) üst örtüde beşik (semer çatı) çatı kullanıldığı tespit edilmiştir.

Şekil 6.10.Çatıdan kalan izler(Gökdere,2022)

6.4.Atölyelerin Güncel Durumu ve Bozulmalar

Sarıkamış Revizörlük Binası(Cer Atölyeleri),uzun zamandır boş ve işlevsiz kaldığından; ahşap pencereler ve kapılarının, mevcut tren raylarının söküldüğü, sert iklim şartlarının da etkisiyle çatısının ve tavan döşemesinin yok olduğu gözlemlenmiştir. Zemin döşemesi tamamen yok olmuş ve toprak zemin açığa çıkmıştır. Zemin döşemesinden geriye ise vagonların tamir edildiği çalışma çukurlarının kaldığı, bunlarında toprakla dolduğu tespit edilmiştir (Şekil 6.11).Yapının beden duvarlarının ayakta kaldığı, ancak beden duvarlarında da kısmen bozulma ve parça kayıplarının meydana geldiği, ana giriş cephesindeki duvarda ise büyük çapta parça kayıpları yaşandığı tespit edilmiştir (Şekil 6.12).

Şekil 6.11.Muayene çukurları(Gökdere,2022)

Ahşap olan yapılar uzun yıllar doğanın farklı etkileri altında yıpranmakta ve sürekli bakım sağlanmazsa ciddi hasarlar almaktadır. Sıcak yaz günlerinde aşırı sıcak karşısında genleşen malzemeler, soğuk kış günlerinde dona maruz kalır; ısı farkları, donma çözülme döngüleriyle malzemeler yorulur, yıpranır. Ciddi hasarların başlangıcı olabilecek bu bozulmaların sürekli bakımla giderilmesi gerekir (Ahunbay, 2018).Yapıda yerinde yaptığımız gözlemler sonucunda, ahşap olarak yapıldığı tespit edilen ve çizimlerle de gösterilen çatı konstrüksiyonunun (Şekil 6.65-6.70) bakımsızlık ve Sarıkamış ilçesinde yaşanan don olaylarının yukarıda belirttiğimiz hasarları oluşturması ile yok olduğunu tespit edilmiştir.

Şekil 6.12.Cephede ve çatıda malzeme kayıpları (Gökdere,2022)

Sarıkamış Cer Atölyelerinde yapılan fiziki incelemelerde tespit edilen bozulmalar üç başlık altında incelenmiştir.

6.4.1. Uzun süreli doğal etkenler

Yapılar uzun yıllar doğanın değişik etkileri altında yıpranır ve sürekli bakım sağlanmazsa ciddi hasarlar gözlenir. Sıcak yaz günlerinde aşırı sıcak karşısında genleşen malzemeler, soğuk kış günlerinde dona maruz kalır; ısı farkları, donma çözünme döngüleriyle malzemeler yorulur, yıpranır. Suyun kapilarite ile bina içindeki hareketi de yapı malzemelerinde hasara neden olmaktadır (Şekil 6.12) (İşçi,2005).

Zeminden yükselen nem strüktürü ıslatarak taşıyıcı sisteme gelen yükü fazlalaştırdığı gibi, ayrıca taşıdığı tuzların duvar yüzeyinde buharlaşması sonucu çiçeklenmelere, duvarın fiziksel ve kimyasal yapısını bozucu etkilere neden olabilmektedir(İşçi,2005).

Sarıkamış Cer Atölyelerinde de yapılan görsel analiz sonucunda doğal etkenlerın sebep olduğu malzeme kayıpları ve biyolojik bozulmalar tespit edilmiştir.

6.4.2. Malzeme kayıpları

Yapı elemanlarında parça kopması ve yüzey kaybı olarak görülebilir. Sarıkamış Cer Atölyeleri'nde tüm cephelerde, taş yüzeylerde, yapının içinde bulunduğu konum(uzun süren kış şartları) sebebiyle görülmektedir. Yapıyı tehdit eden önemli bir bozulma türüdür. Taş malzemede görülen bu bozulma taşın uzun süre ıslak kalması sonucu don etkisiyle çatlaması, kavlanması veya parça kopması şeklinde görülür. Don olayı yüzeysel gerçekleşir ise taşta kavlanma ve parça kopması meydana gelirken, çok yönlü donma sonucu taşta çatlaklar meydan gelmektedir (İşçi,2005).

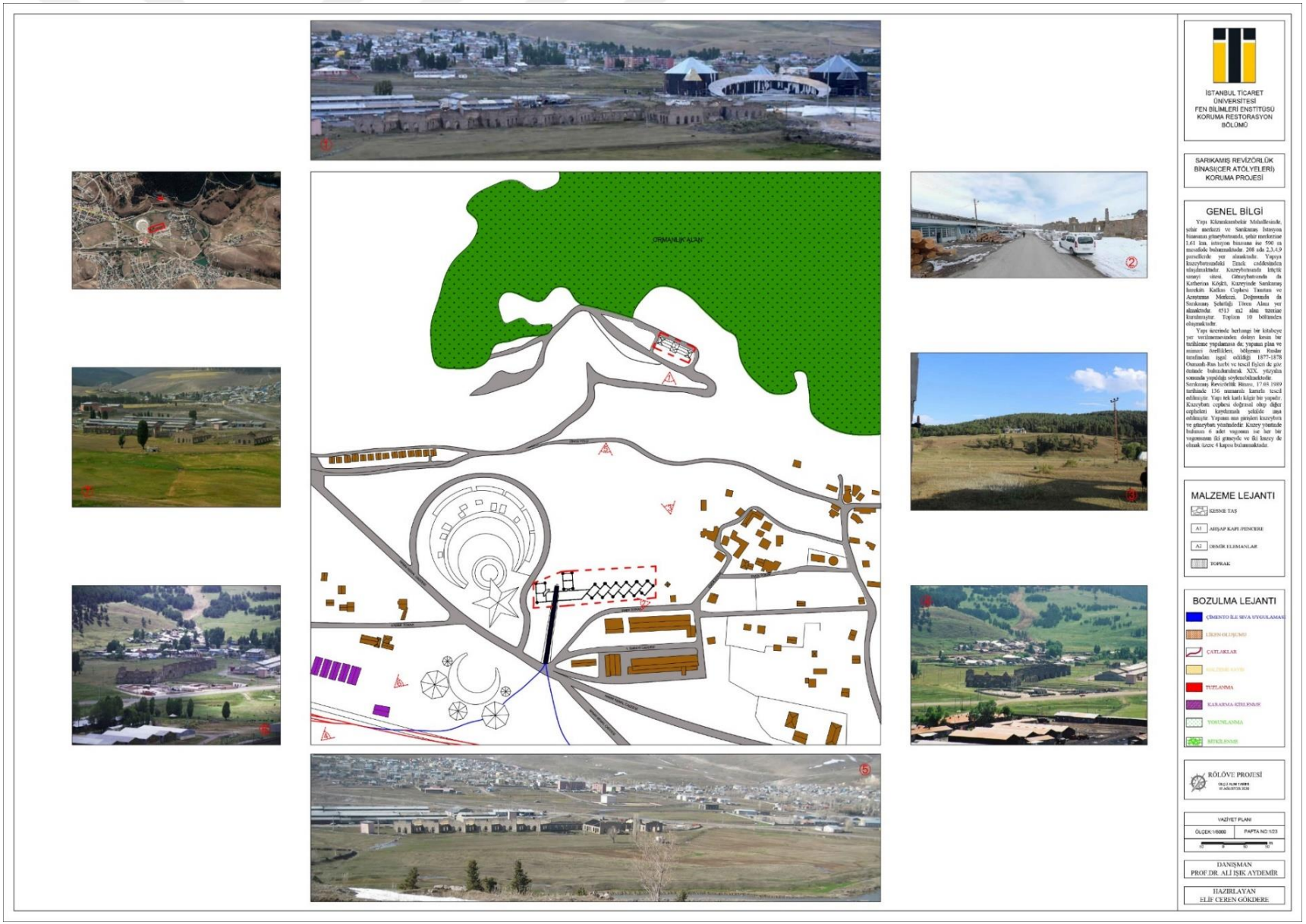
6.4.3. Biyolojik bozulmalar

Likenler, yosunlar, gelişmiş bitkiler çiçeklenme tuzlanma tespit edilmiştir En yaygın görülen biyolojik bozulma etkeni likenledir Likenler, üzerinde gözenekler bulunan taş yüzeylere yapışıp orada üreyip çoğalırlar. Bu organizmalar rüzgârla, kuş veya böceklerle taşınmaktadır. Likenler ürettikleri organiz maddeler nedeniyle taş

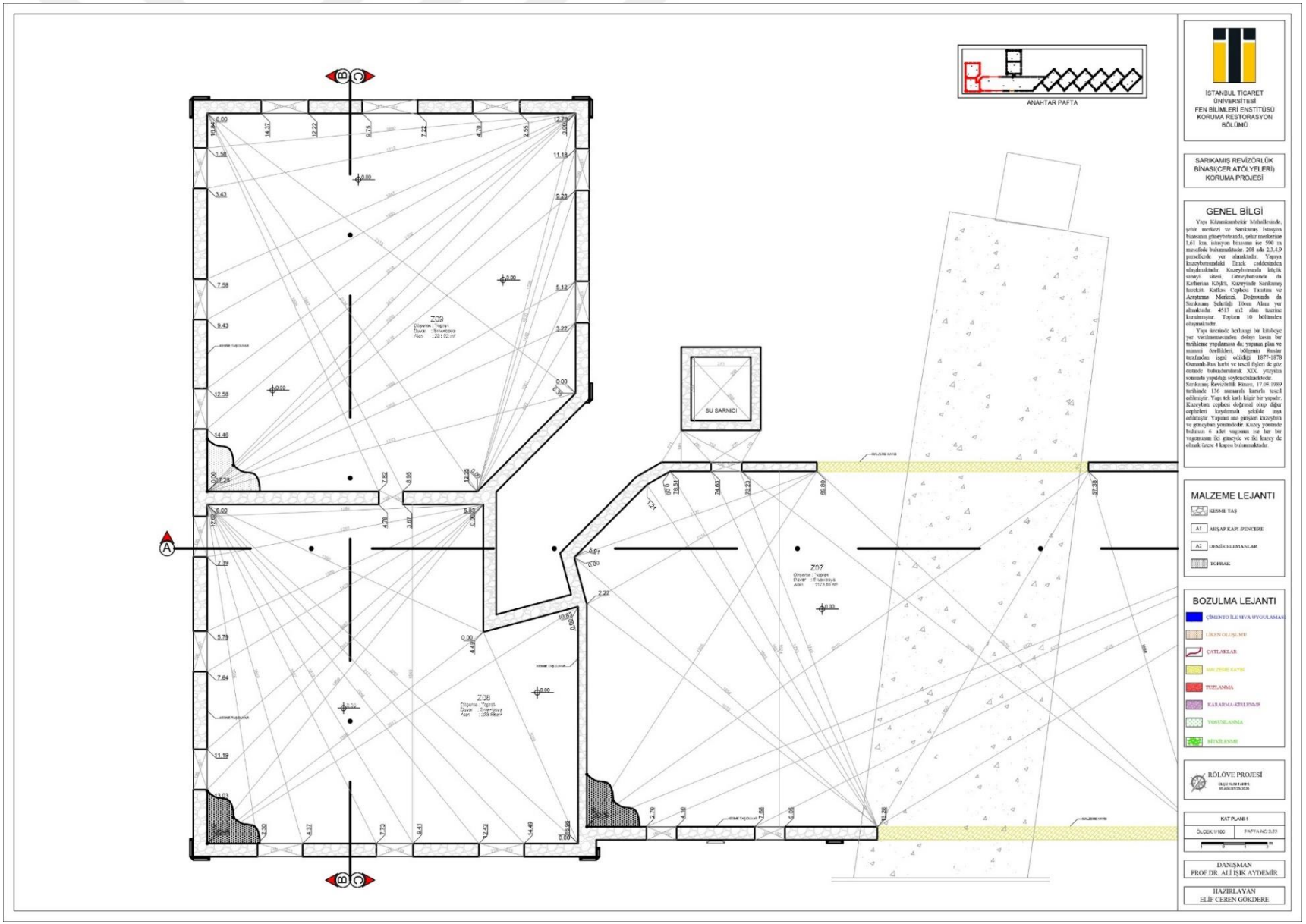
yüzeylerinde parçalanmaya neden olmaktadır. Bazı likenler ise üzerinde bulunduğu alanın su geçirmesini engelleyerek nemden etkilenmesini engellemektedir. Cephede bulunan yosun oluşumları bize nemin varlığını işaret etmektedir. İklim şartlarından dolayı alanın uzun süre kar altında kalması ve bahar ayında eriyen kar sularının yapıya nüfuz etmesi ve yağmur kar gibi etkenlerden koruyacak üst örtüye sahip olmaması nedenleriye yapı her türlü müdahaleye açık durumdadır. Bu olumsuz şartlar yapıyı nem ile karşı karşıya bırakmaktadır (Şekil 6.12) (İşçi,2005).

Yapının 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 6.13).

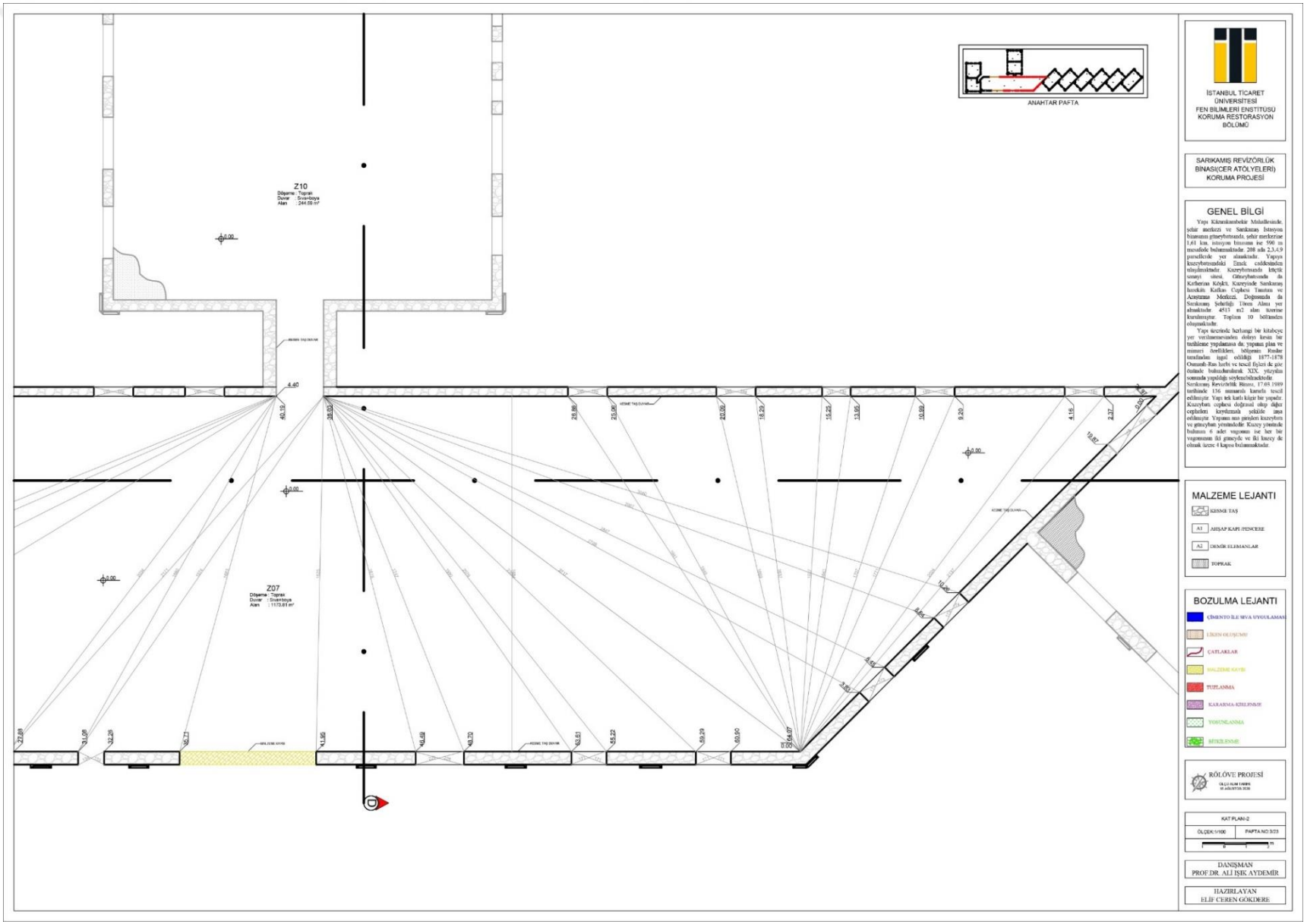
Şekil 6.13.Tren rayı geçen kısım (Gökdere,2022)



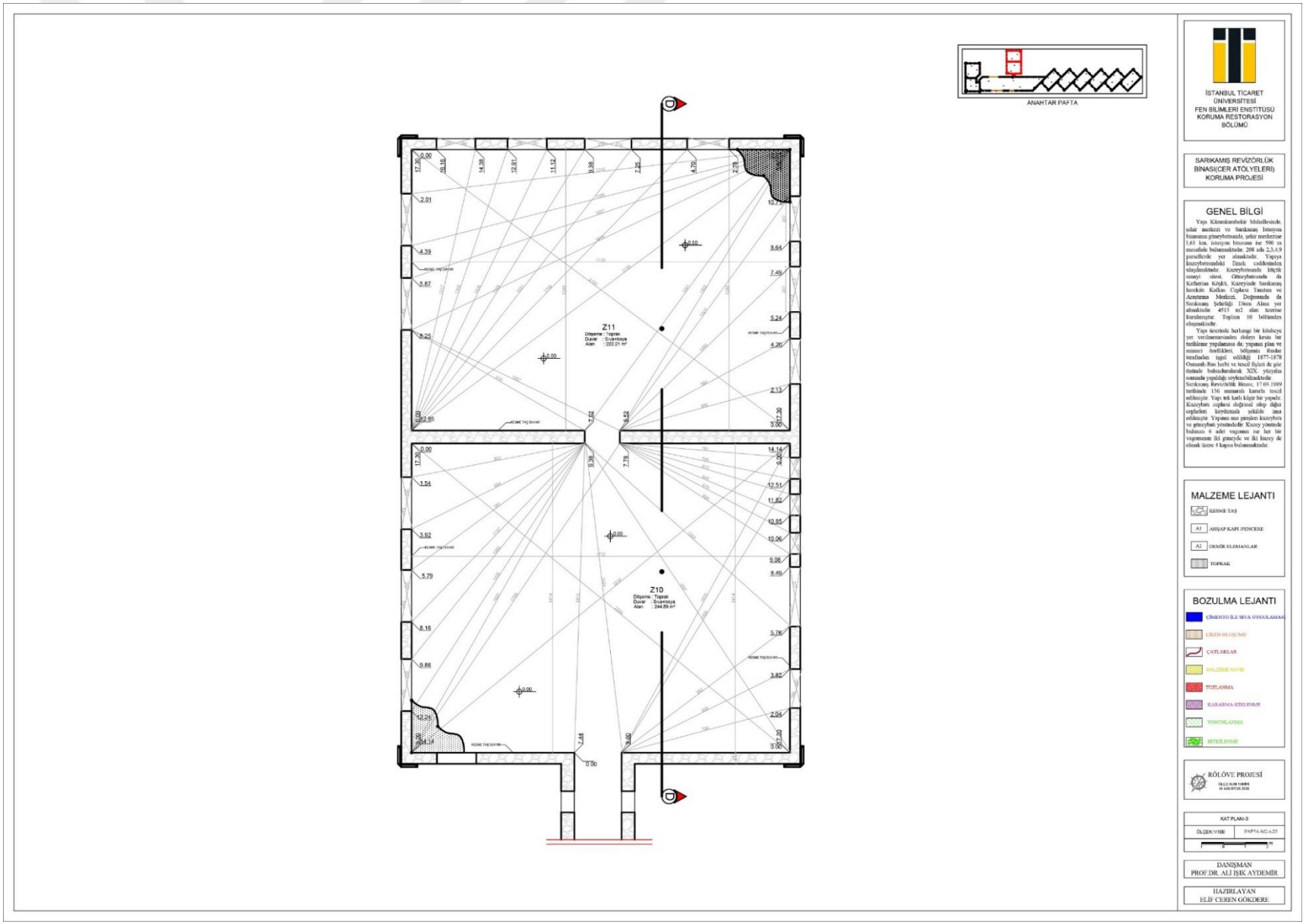
Şekil 6.14. Rölöve vaziyet planı (Gökdere,2022)



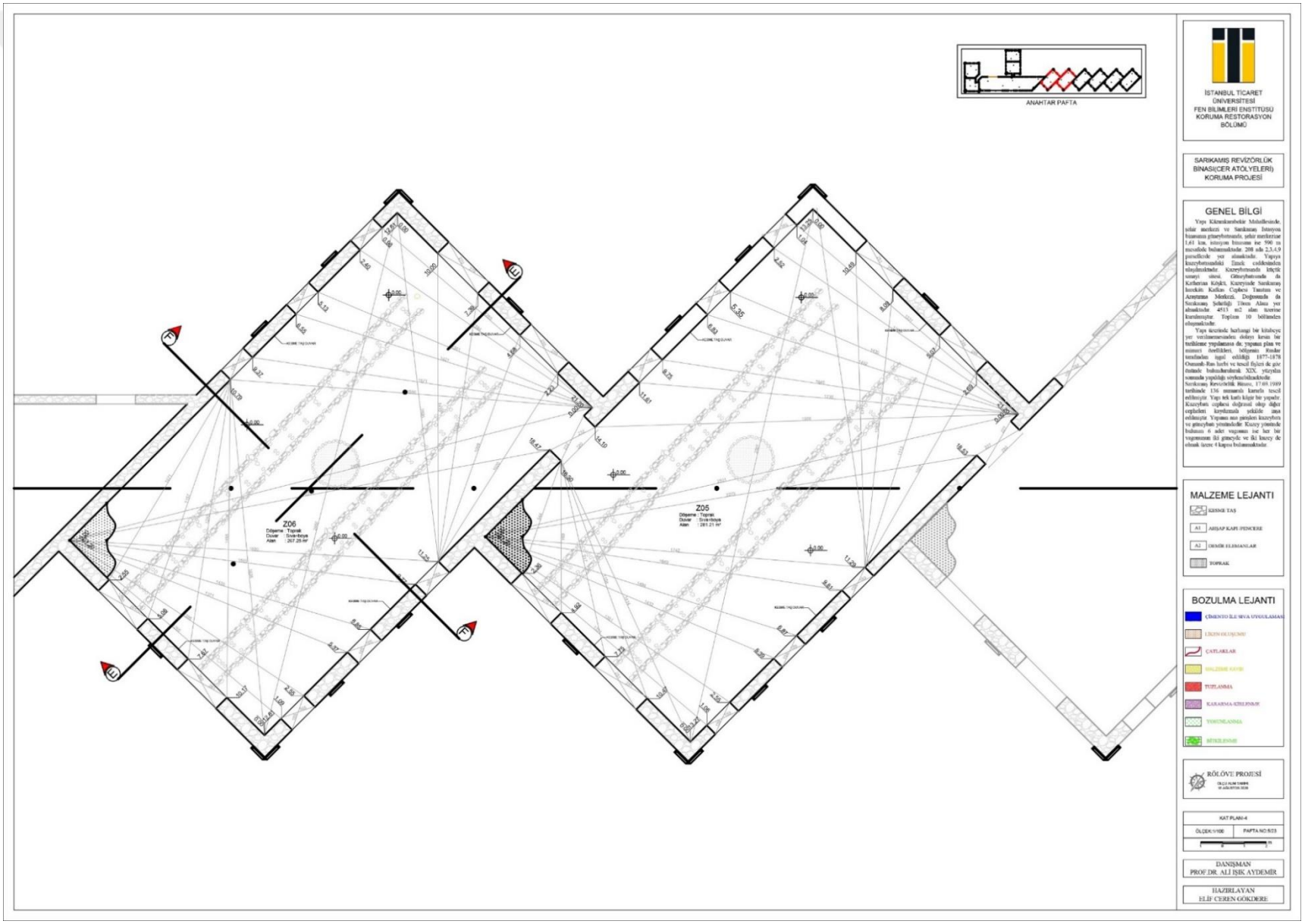
Şekil 6.15. Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



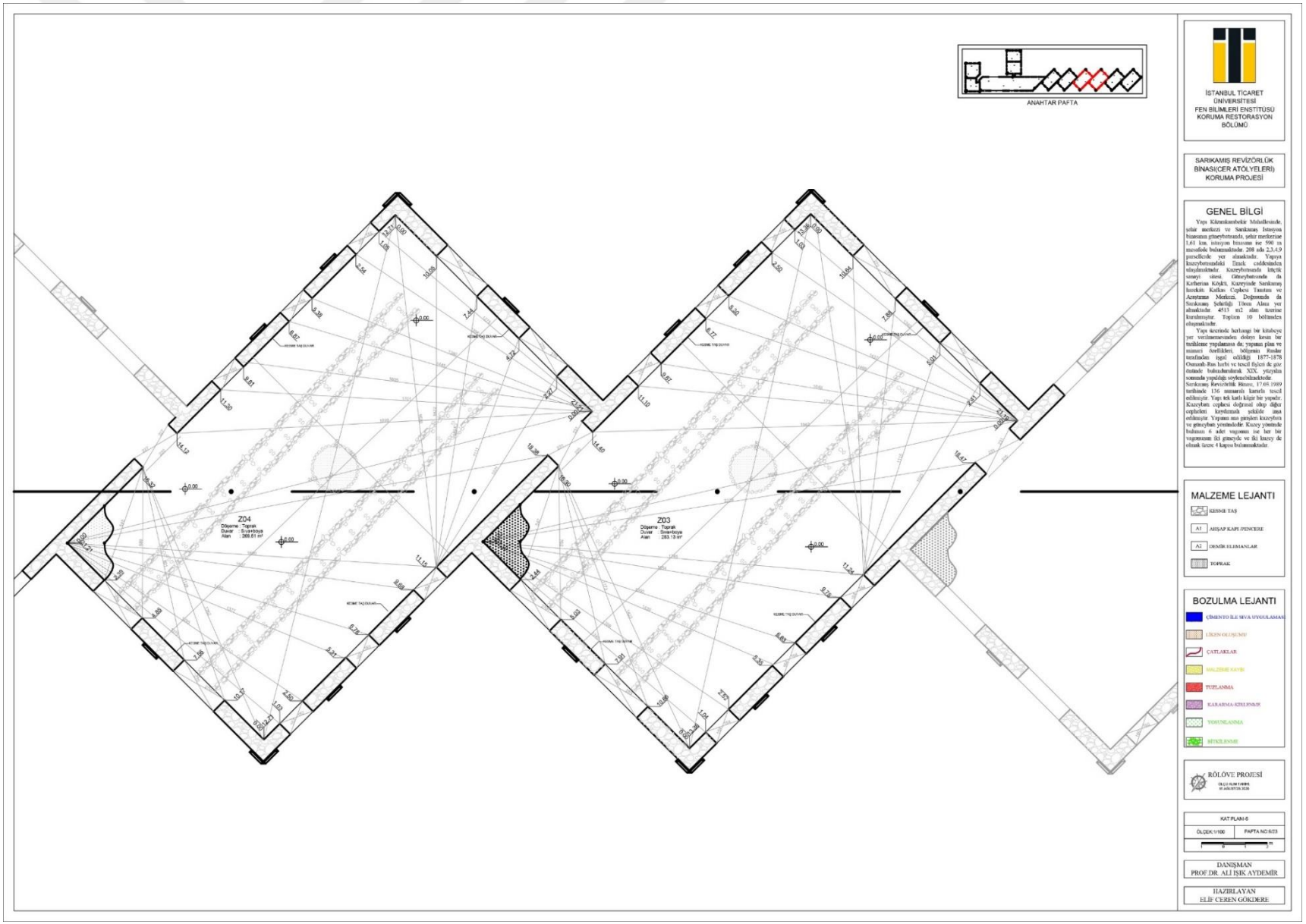
Şekil 6.16. Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



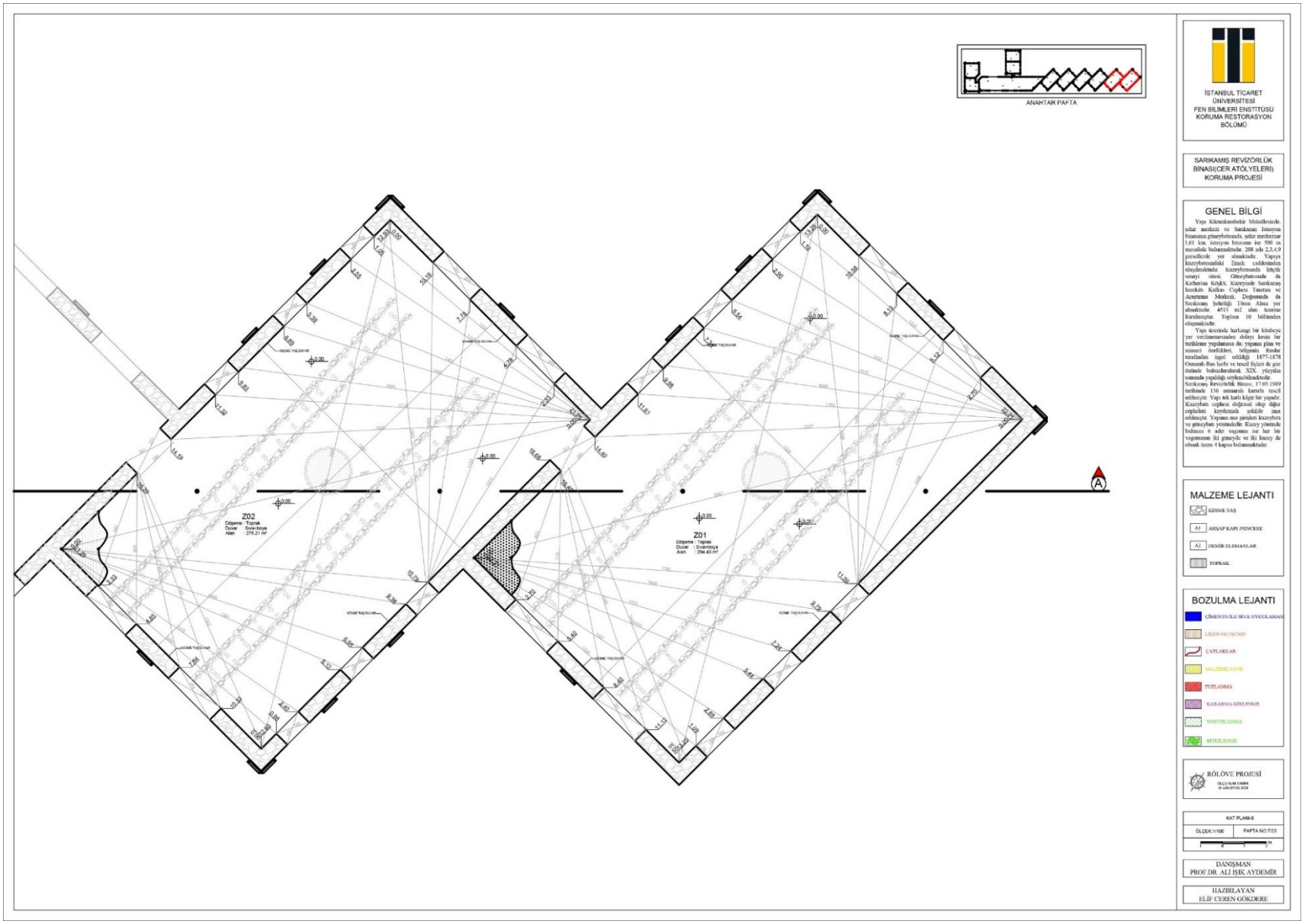
Şekil 6.17. Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



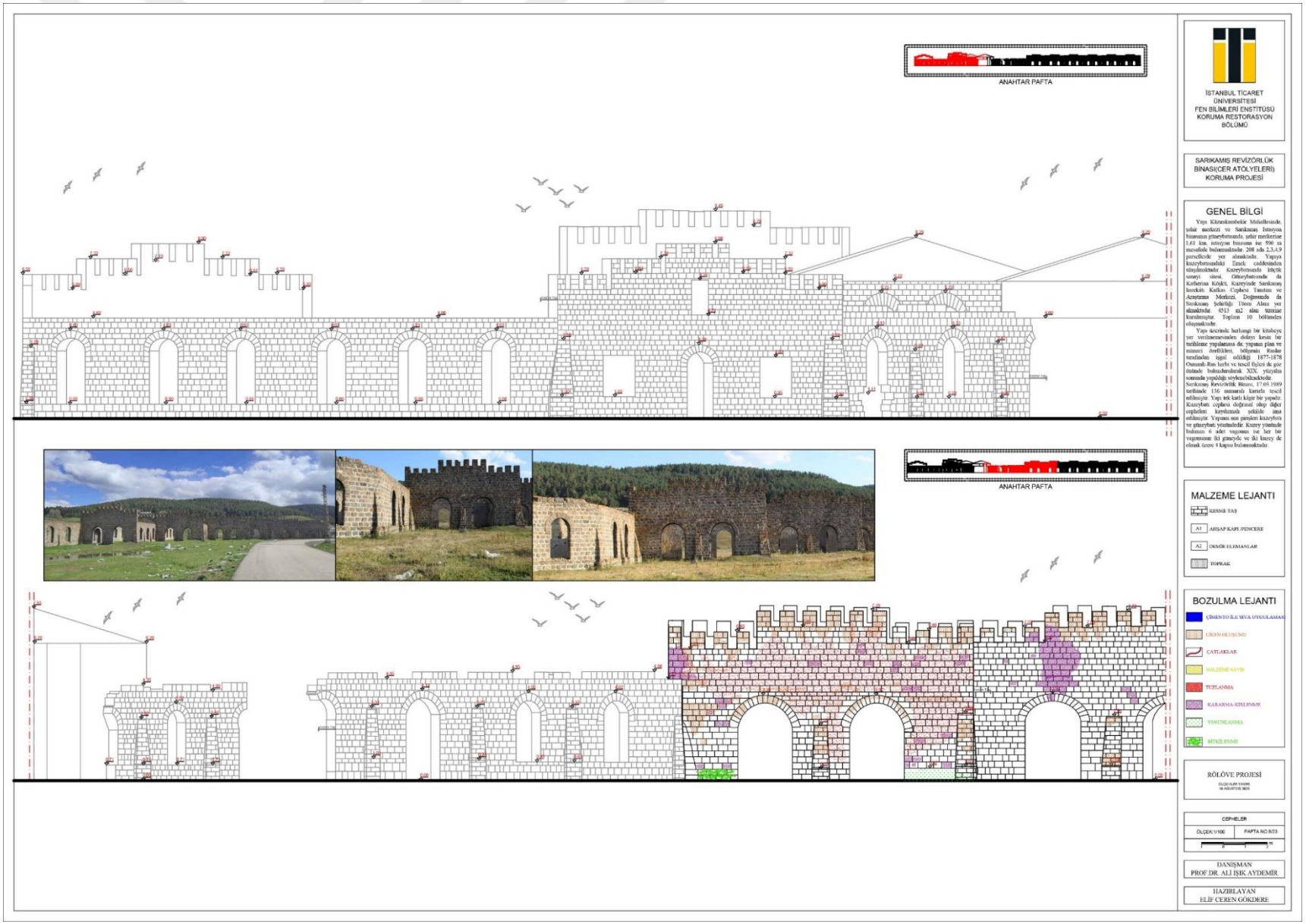
Şekil 6.18.Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



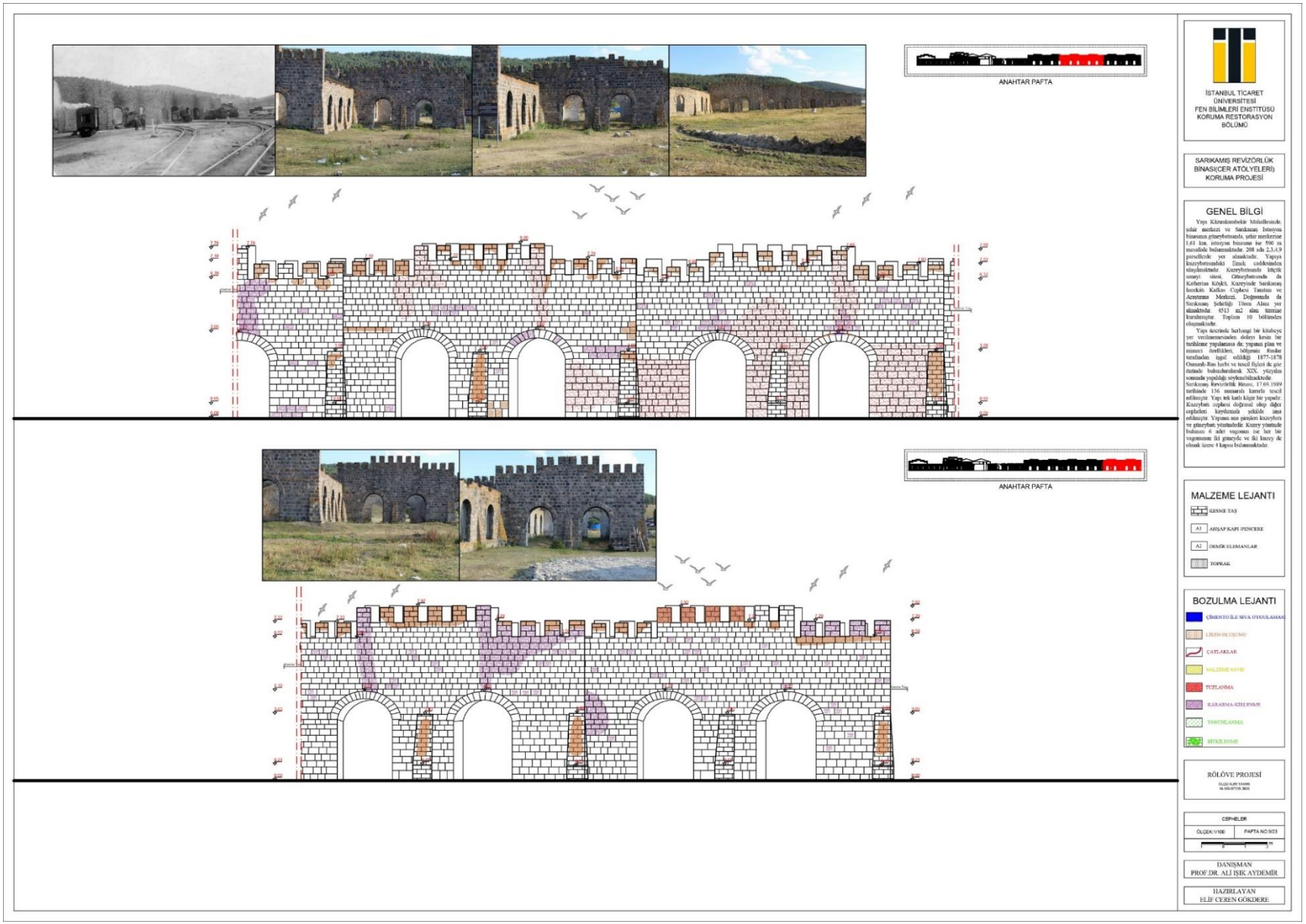
Şekil 6.19.Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



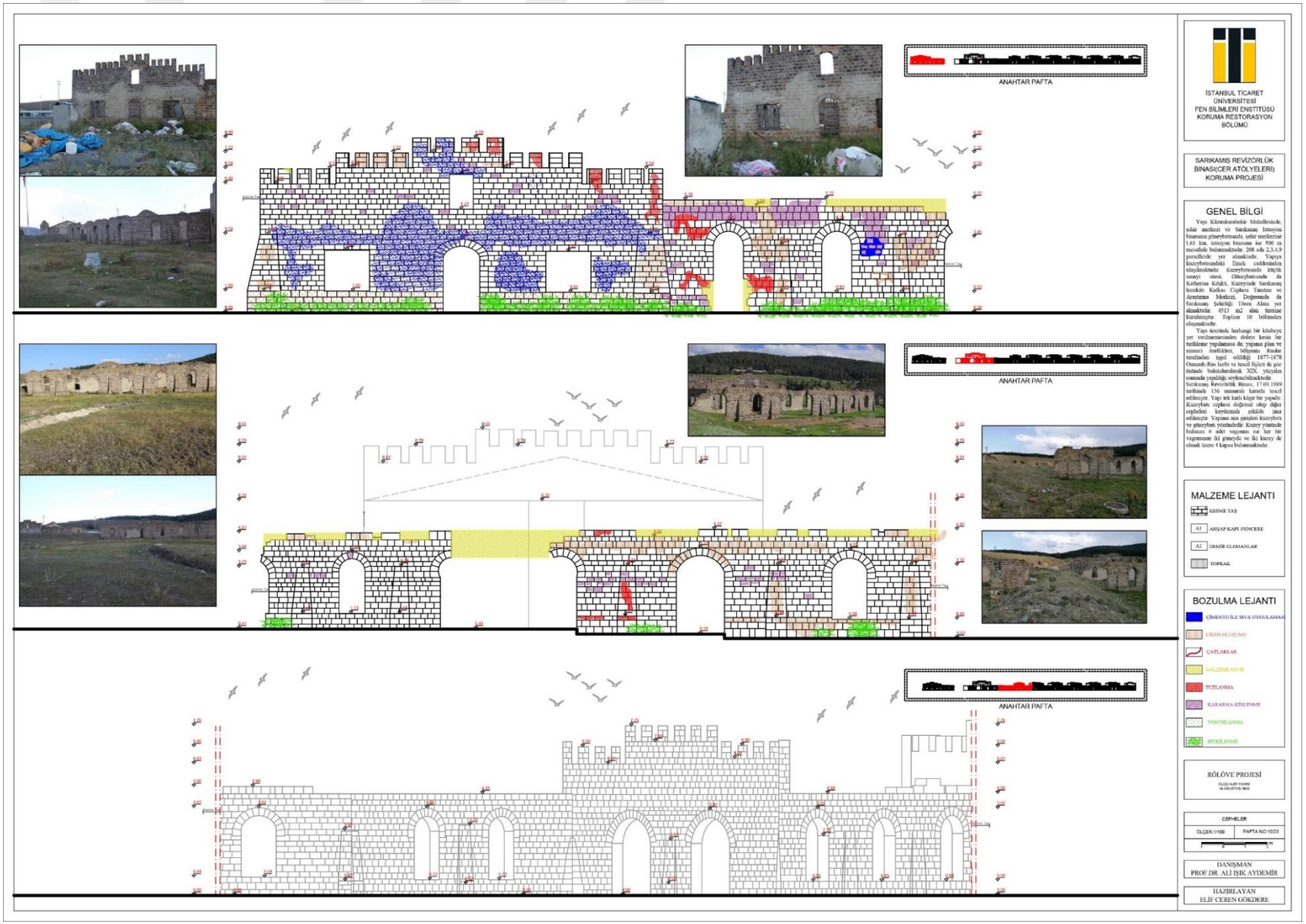
Şekil 6.20.Rölöve kat planı (Gökdere,2022)



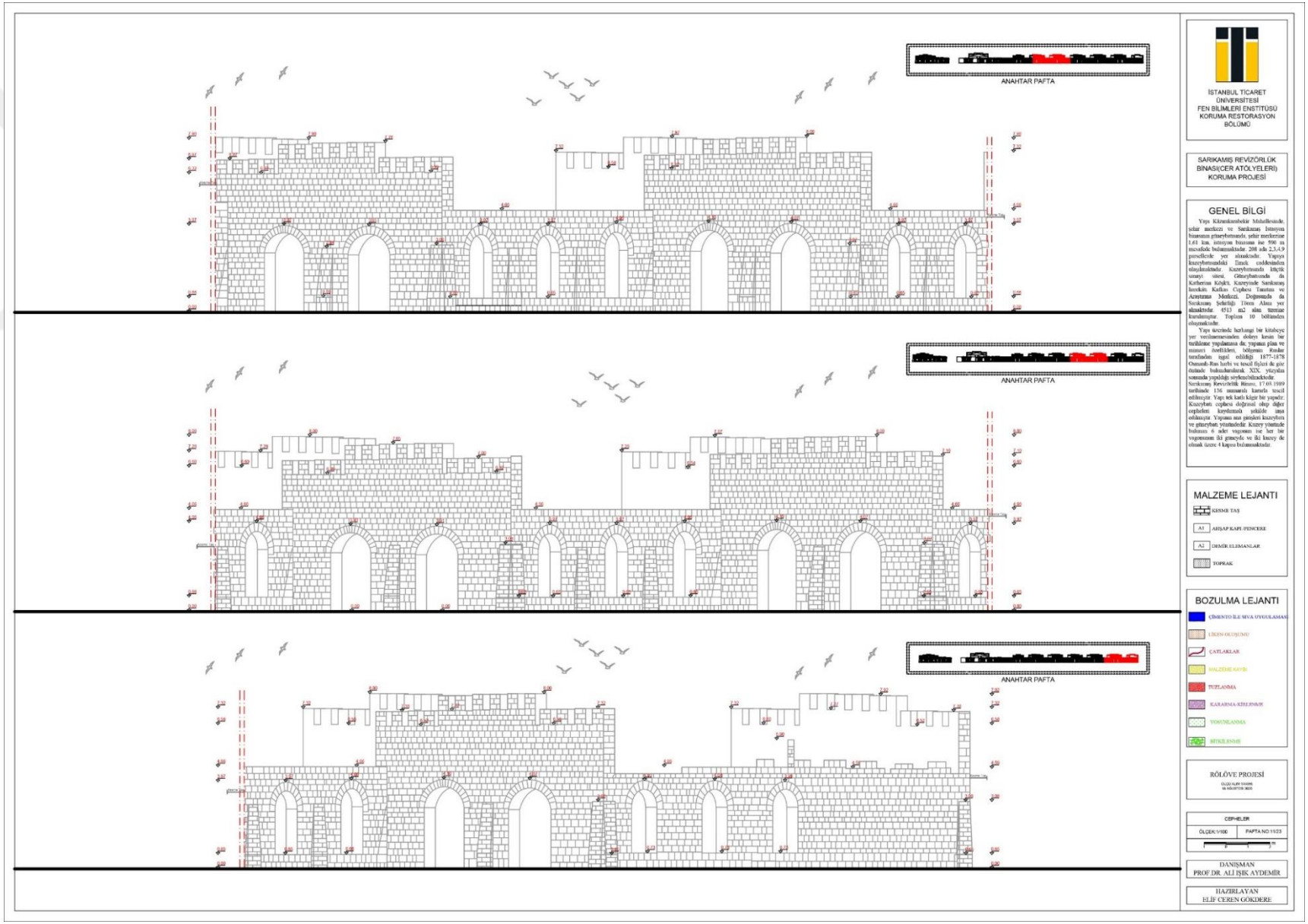
Şekil 6.21.Rölöve cephe (Gökdere,2022)



Şekil 6.22.Rölöve cephe (Gökdere,2022)

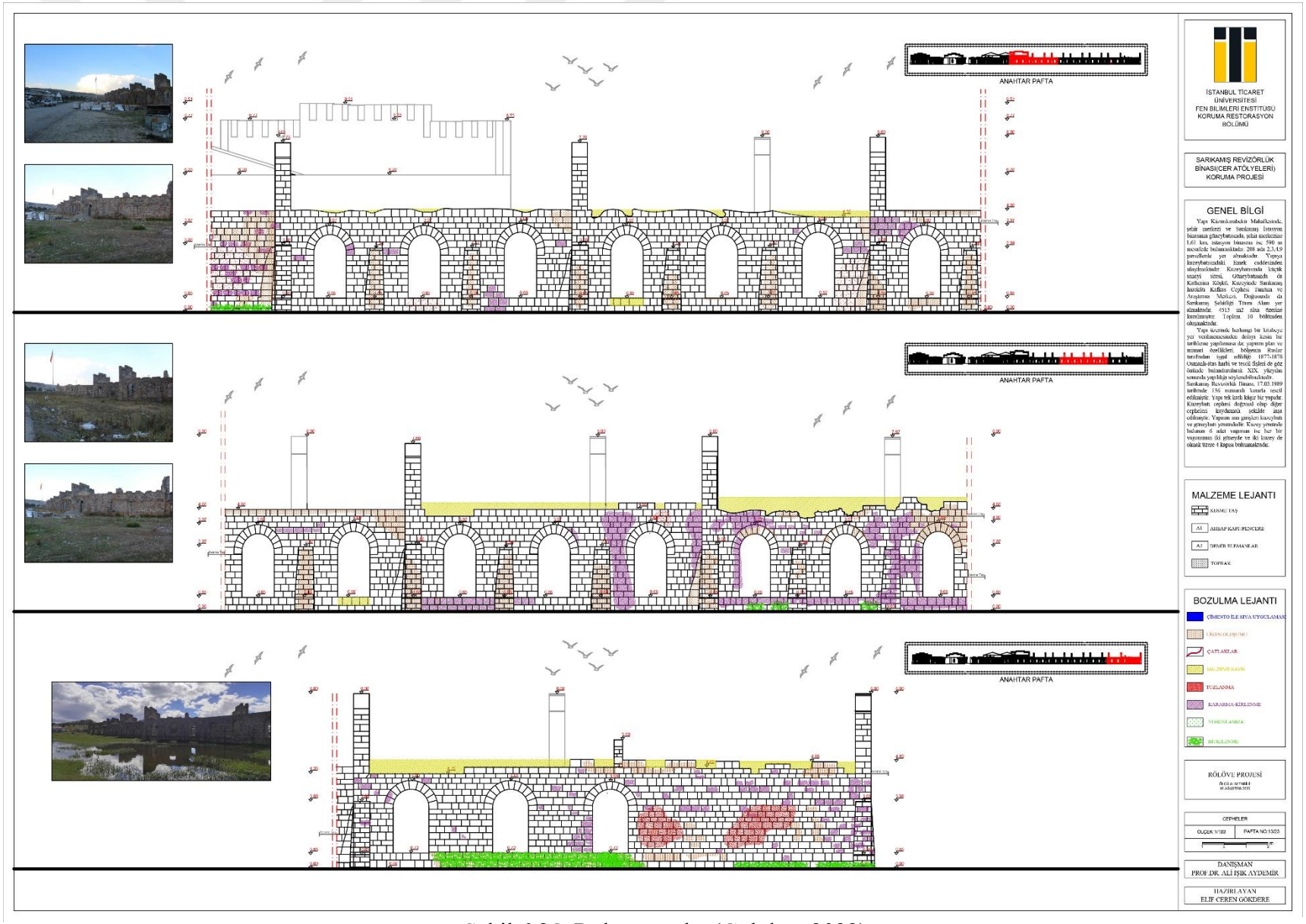


Şekil 6.23.Rölöve cephe (Gökdere,2022)



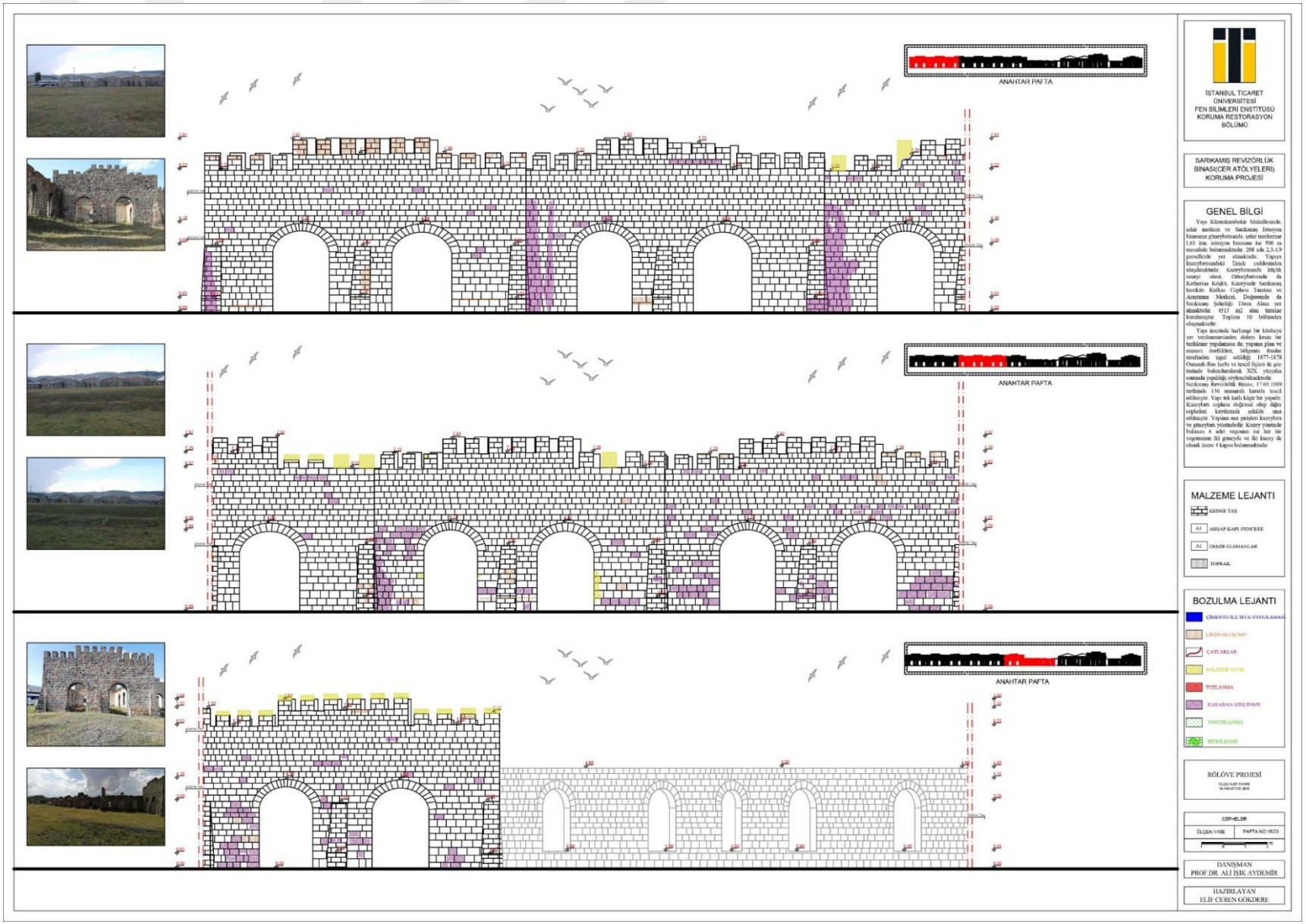
Şekil 6.24.Rölöve cephe (Gökdere,2022)

Şekil 6.25. Rölöve cephe (Gökdere,2022)

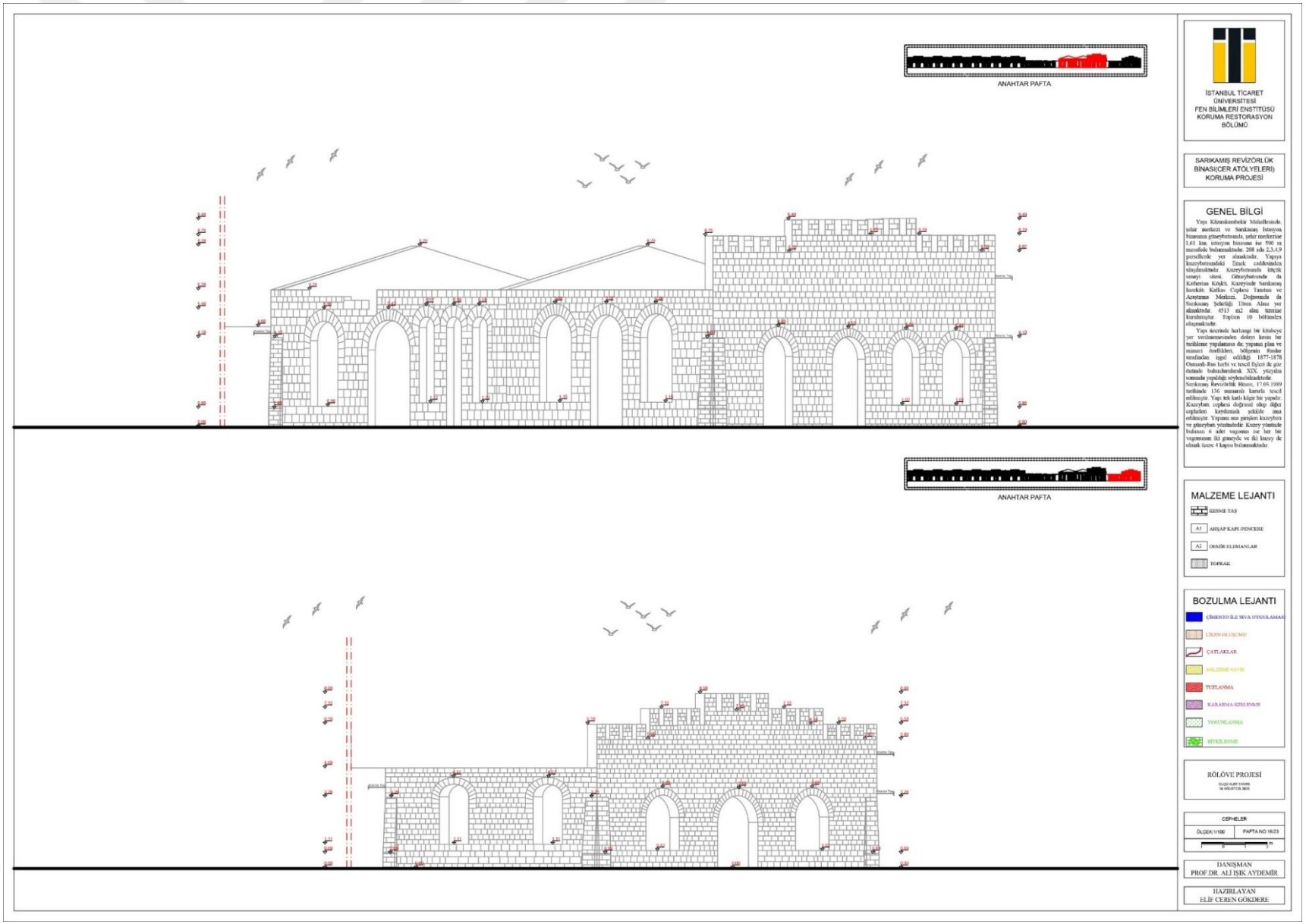


Şekil 6.26. Rölöve cephe (Gökdere,2022)

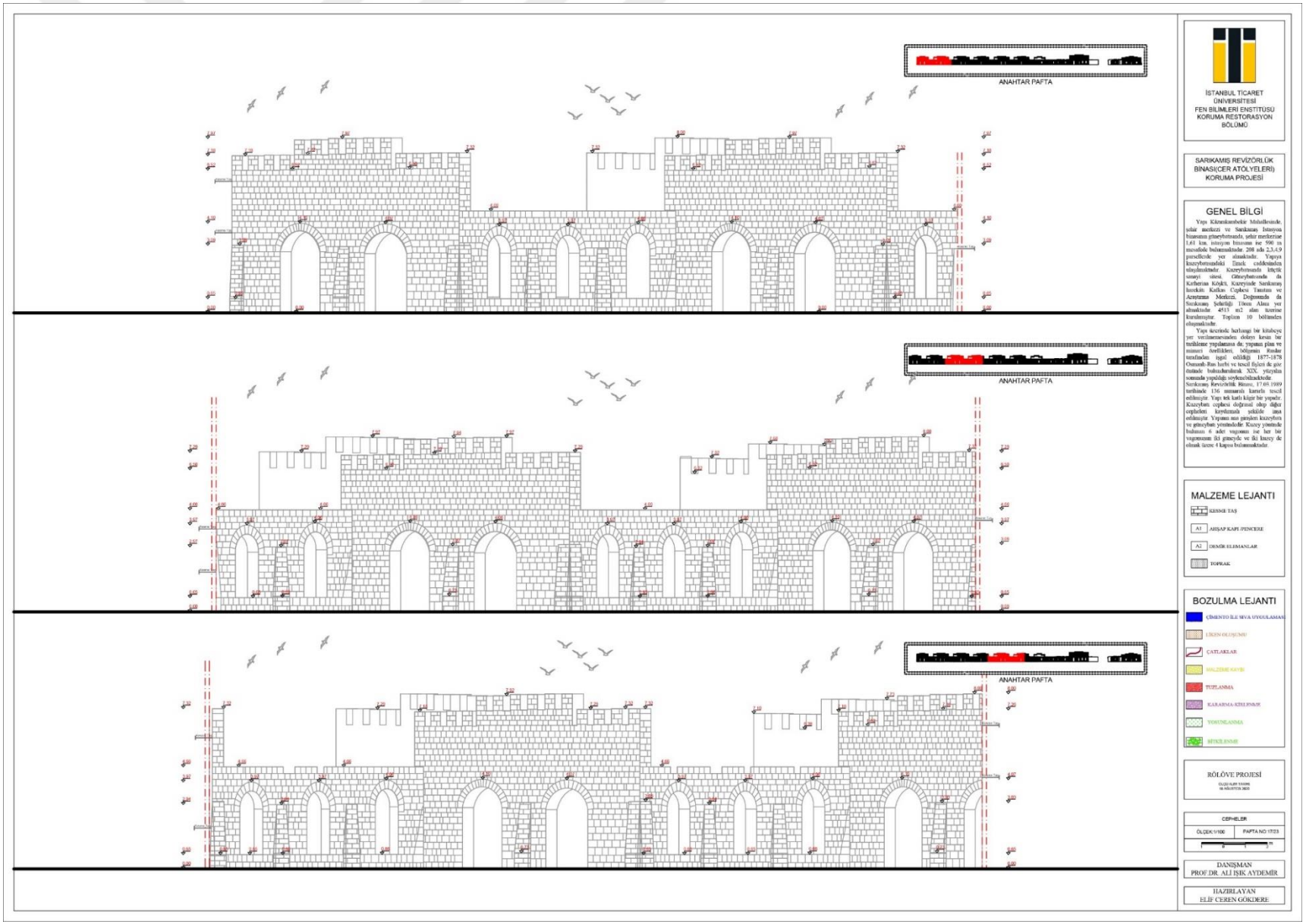
Şekil 6.27. Rölöve cephe (Gökdere,2022)



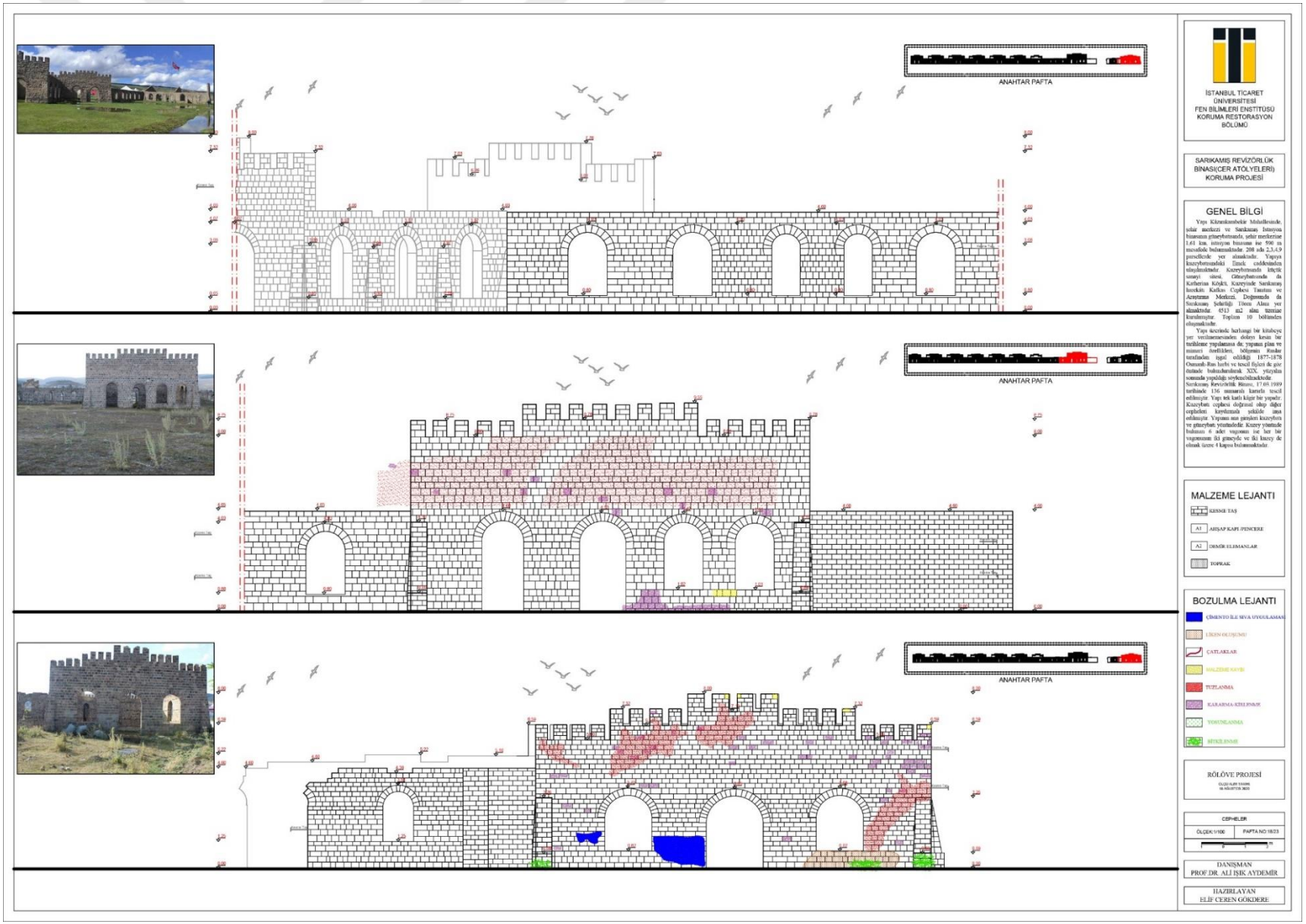
Şekil 6.28. Rölöve cephe (Gökdere,2022)



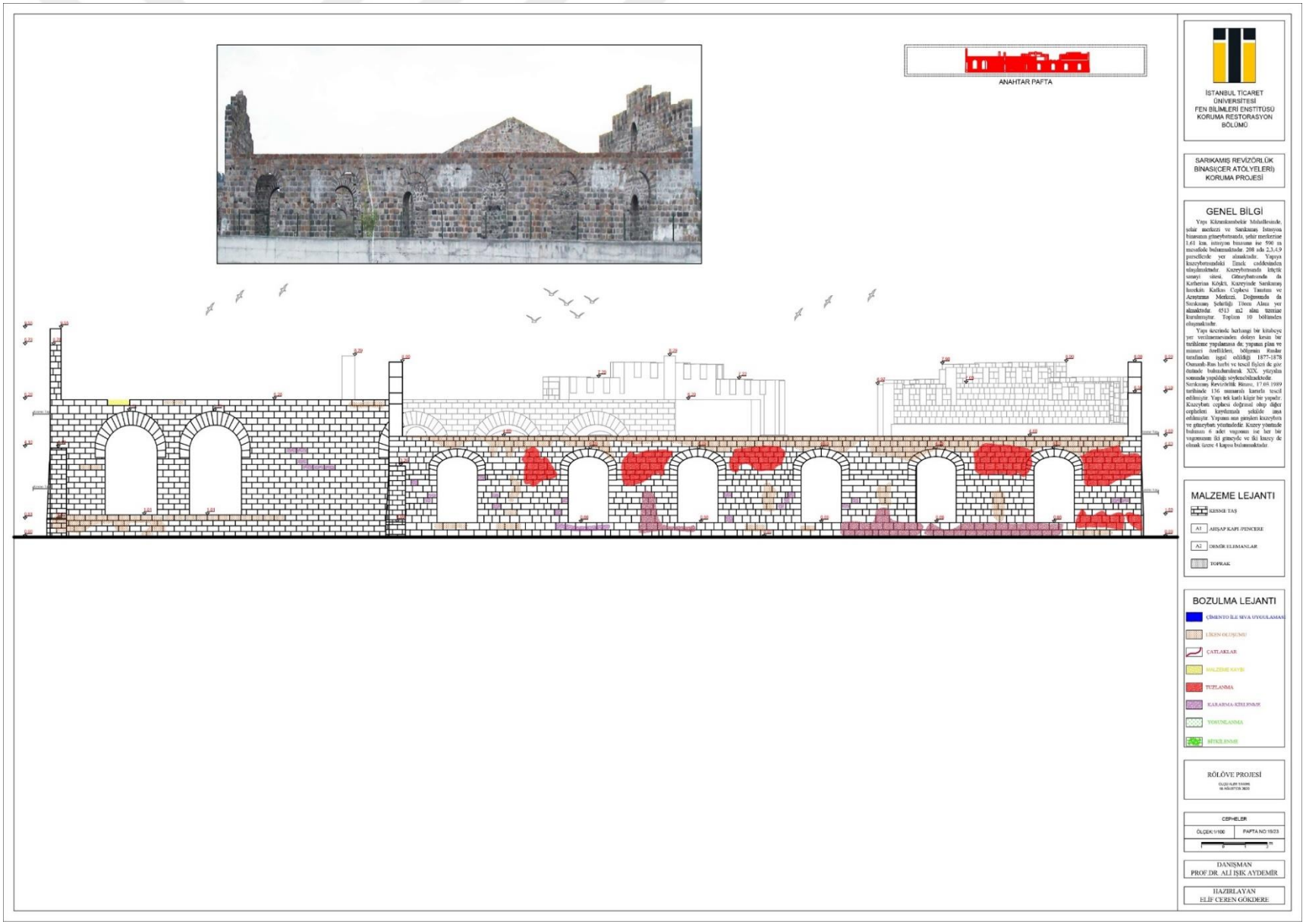
Şekil 6.29. Rölöve cephe (Gökdere,2022)



Şekil 6.30. Rölöve cephe (Gökdere,2022)

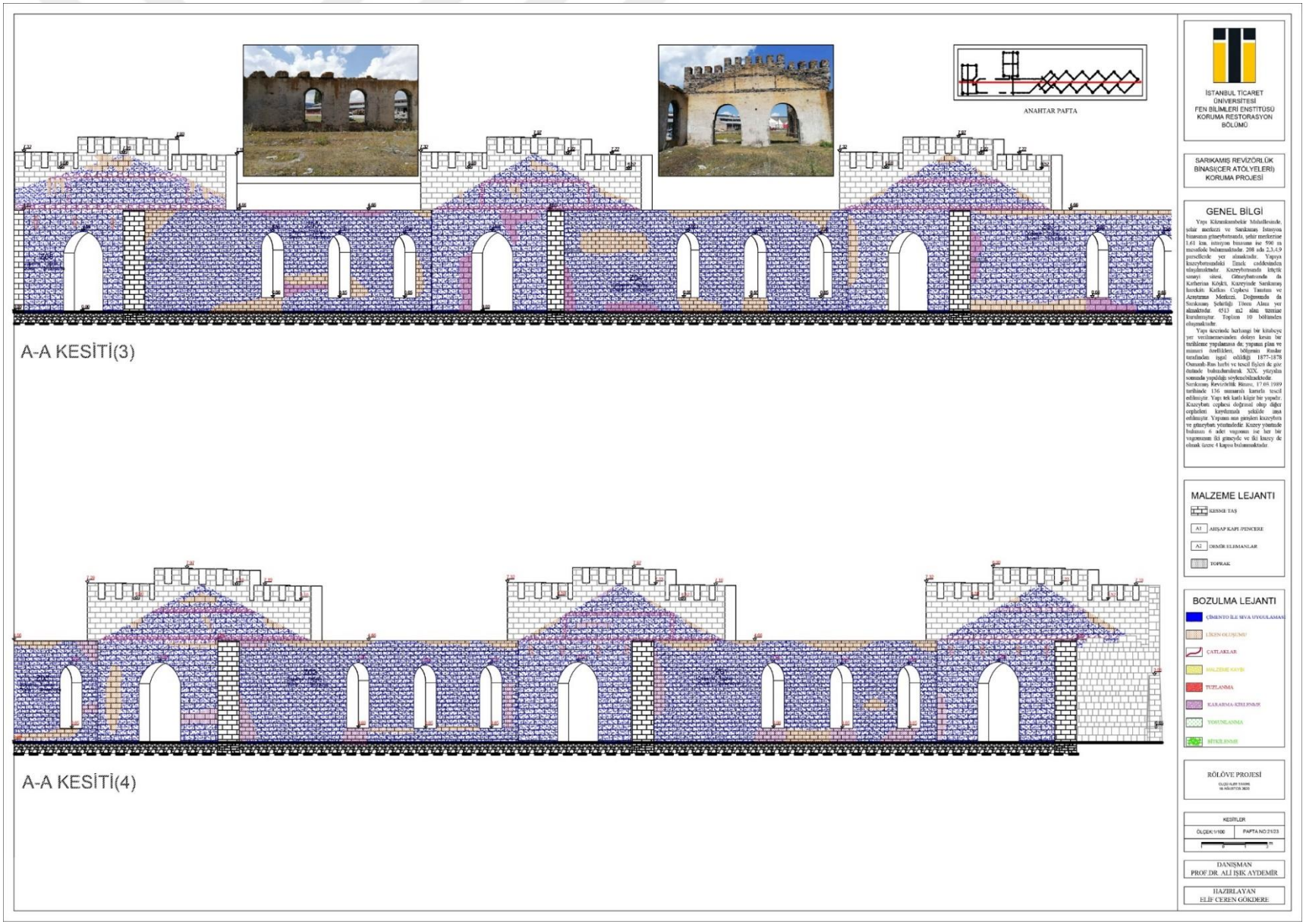


Şekil 6.31. Rölöve cephe (Gökdere,2022)

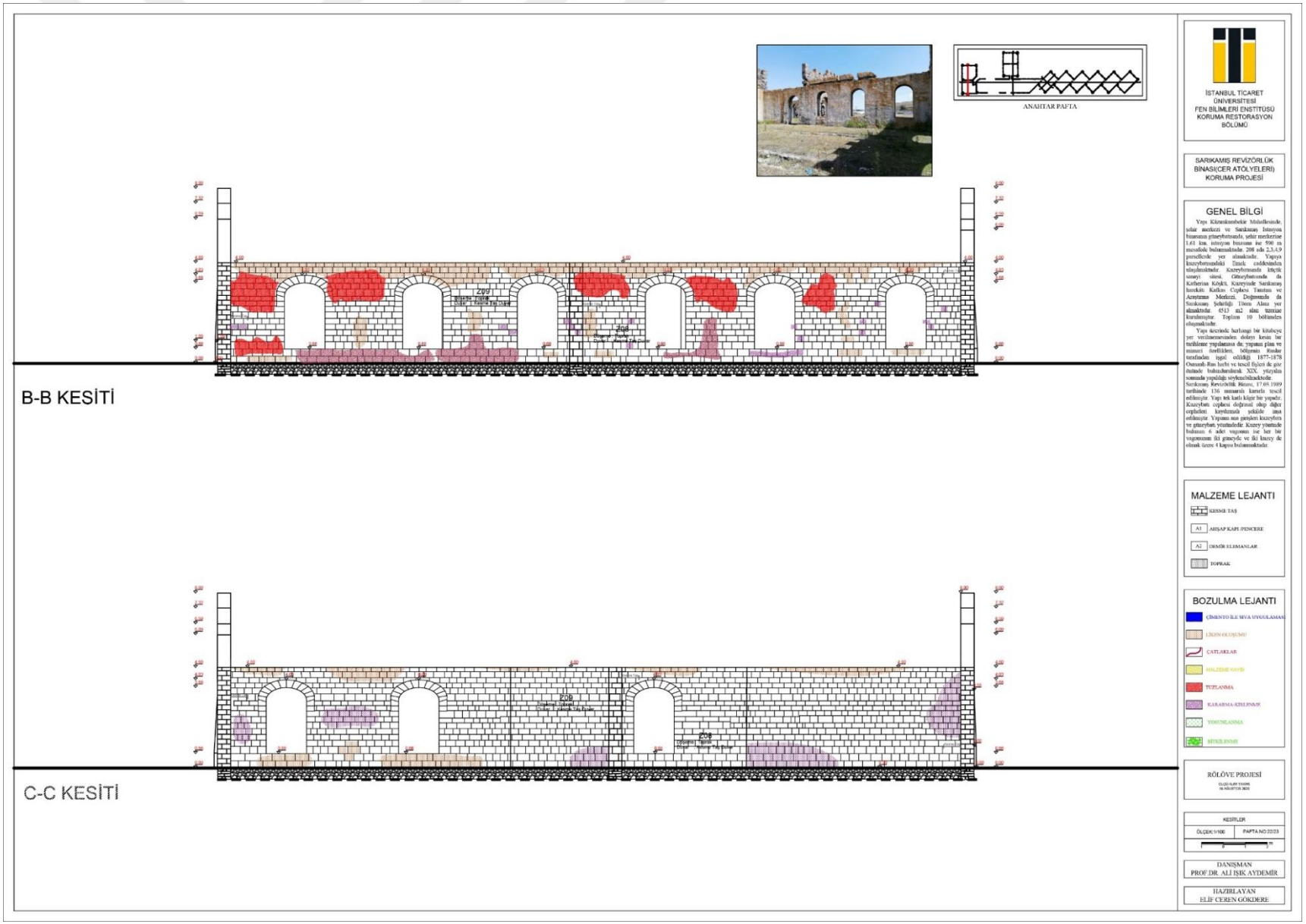


Şekil 6.32. Rölöve cephe (Gökdere,2022)

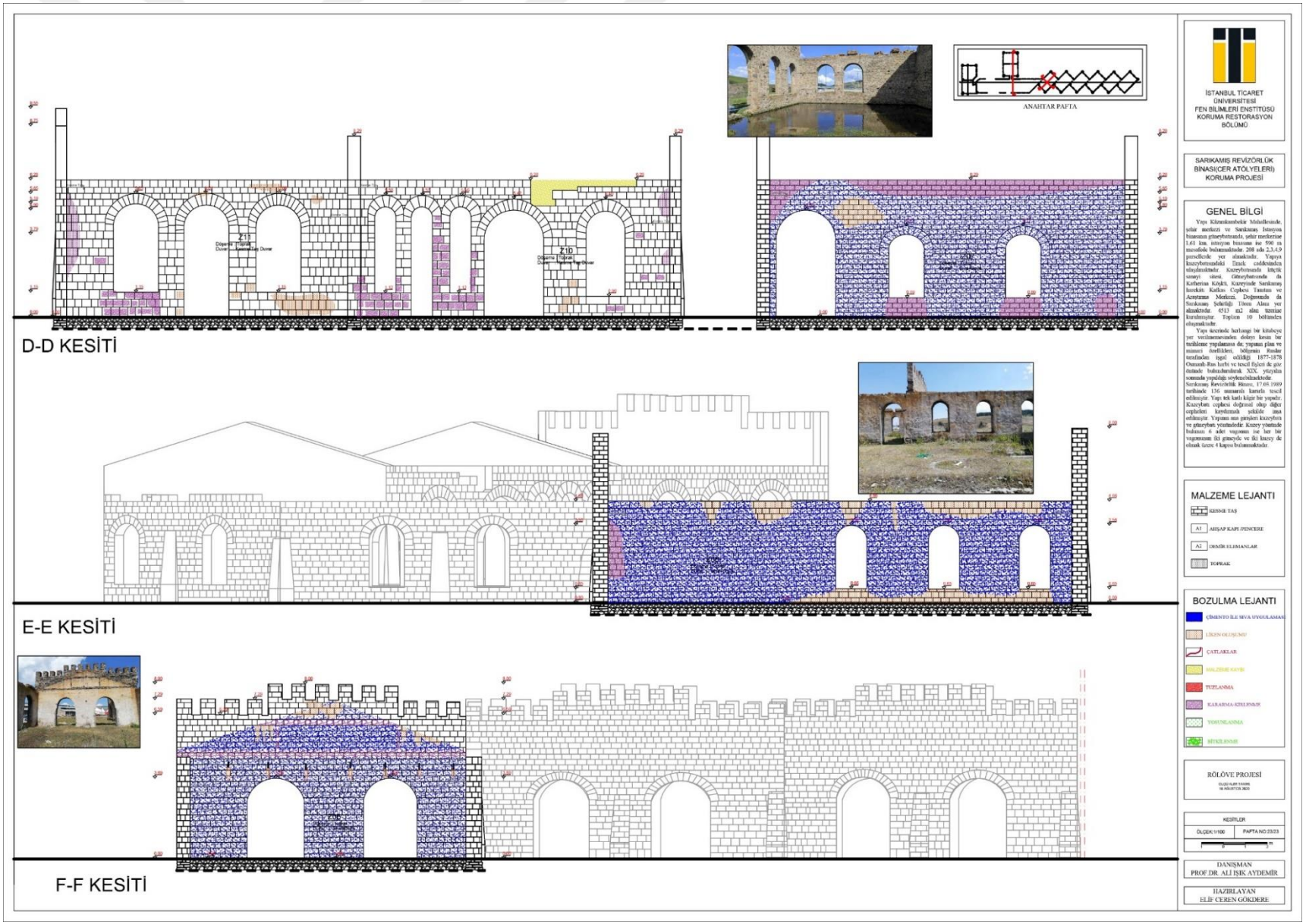
Şekil 6.33. Rölöve kesit (Gökdere,2022)



Şekil 6.34. Rölöve kesit (Gökdere,2022)



Şekil 6.35. Rölöve kesit (Gökdere,2022)



Şekil 6.36. Rölöve kesit (Gökdere,2022)

6.5.Köşk ile ilgili yasal kararlar ve belgeler

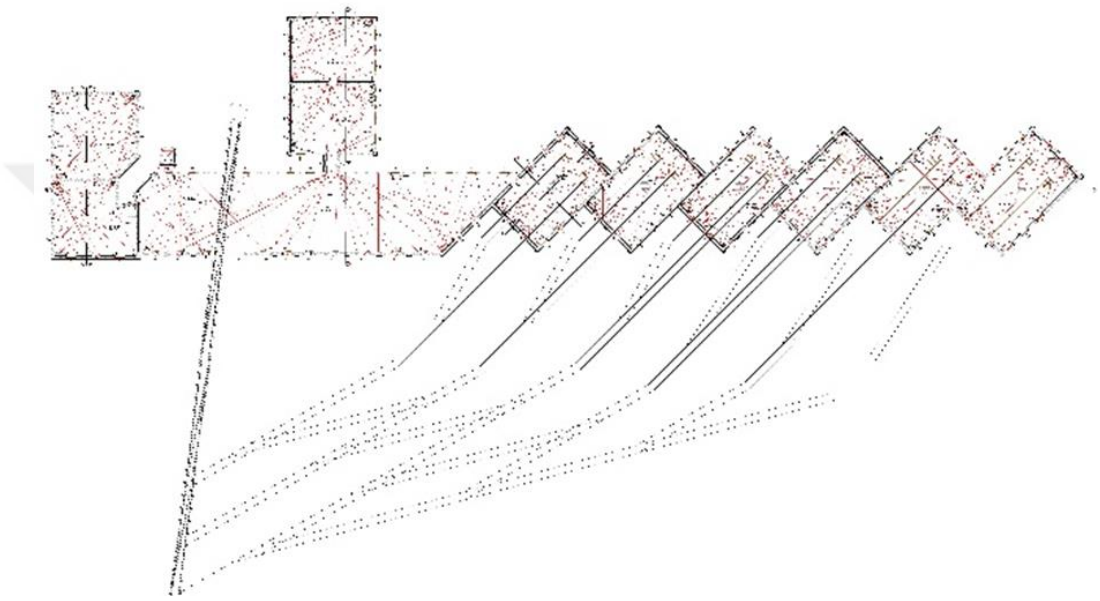
Cer Atölyeleri yapıldığı dönemin izlerini taşıyan ve Ruslardan kalan az sayıda eserlerden biri durumundadır. Bu durum onun özgün bir kimliğe bürünmesini sağlamaktadır. Yapının bu özgün kimliğinin ortaya çıkarılması için yapı hakkında arşiv çalışması yapılmış, ilgili kurumlar ziyaret edilip gerekli bilgiler edinilmiştir. Atölyelerin 1989 yılında Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescil edildiği o döneme kadar herhangi bir koruyucu önlem alınmadığı, tescil edildikten sonra da kaderine terk edilerek hiçbir koruma çalışması yapılmadığı; vandalizm, uzun ve sert geçen kış mevsiminden dolayı yapıda yıpranmalar ve bozulmalar meydana geldiği gözlemlenmiştir.

6.5.1.Restitüsyon Projesi

Sarıkamış Cer atölyelerinin restitüsyon projesi, yapı üzerindeki özgün izler, yapının eski dönemlere ait fotoğrafları, analojik yaklaşımlar, yerinde gözlemler, 1989 yılına ait tescil fişi(Şekil:A1) bölgede yaşamış kişilerle yapılan sözlü görüşmeler ve ilgili kurum çalışanlarından alınan sözlü bilgiler sonucunda yapılmıştur. Yapının mimarisi ile ilgili kaynaklar çok kısıtlı olduğu için restitüsyon verileri projelendirme aşamasında, mevcut durumunun incelenmesi ve bulunan kaynaklardaki bilgilerle çizilebilmiştir.

20.yüzyıla ait fotoğraflardan ve bina üzerinde yapılan analojik çalışmalar sonucu yapının beşik çatılı olduğu anlaşılmıştır. Yine bulabildiğimiz en eski fotoğraflardan yola çıkarak yapının kapı ve pencerelerinin ahşap olduğunu tespit edilmiştir. (Sekil:6.42).1925 yılına ait fotoğraftan yapının 6 adet kaydırmalı şekilde inşa edilen hacimlerine kadar ray döşendiği görülmektedir. (Şekil:6.38-6.39) Bu da 6 adet yapıya vagonların getirilip tamir edildiğini göstermektedir. Yine aynı yapıların yerinde tespit çalışmalarında zemininde çalışma çukurlarının olması bize buranın vagon tamir atölyelerini olduğunu göstermektedir (Sekil:6.11). Kurulun arşiv fotoğraflarından ve TCDD 4. Bölge Müdürlüğü görevli, ilgili personelden elde edilen sözlü bilgiler sonucu, yapının orta kısmına döşenen günümüzde de kalıntılarının olduğu rayların Cumhuriyet sonrası dönemde yapıldığı bilgisine ulaşılmıştır (Şekil6.40-6.41).

Cer Atölyelerinin mevcut zemin döşemesi toprak zemindir. Özgün zemin döşemesine dair bir ize rastlanamadığından sağlıklı bir veriye ulaşmak için detaylı kazı çalışmasının yapılması gerekmektedir. Yapının çatı örtüsü ile ilgili verilere, arşivlerde yer alan fotoğraflardan, mevcut izlerden ve kendi döneminde Ruslar tarafından yapılar incelenerek ulaşılmıştır. Çatı, beşik çatı olarak tespit edilmiş ve restitüsyon projelerine işlenmiştir (Şekil6.32)

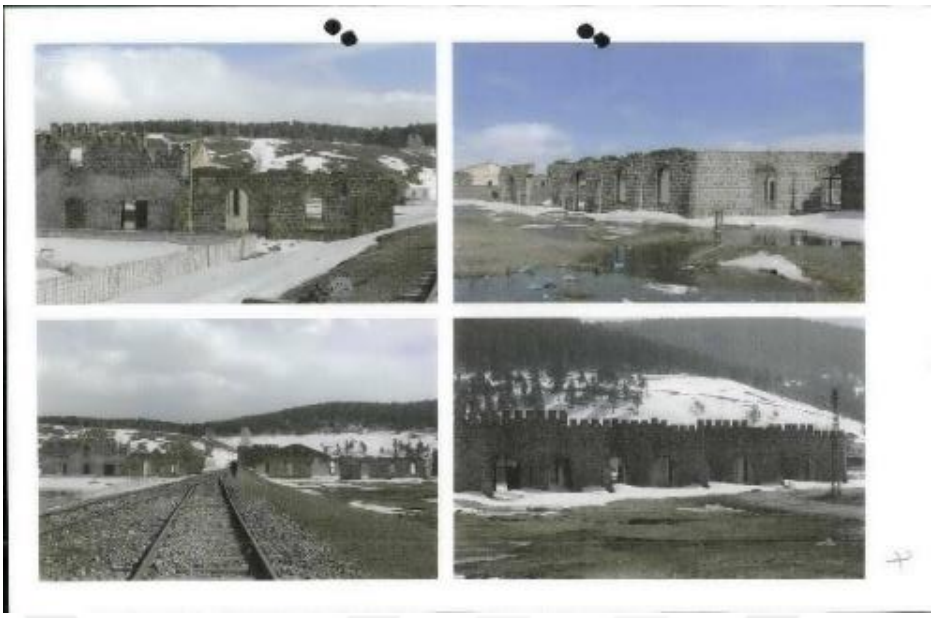


Şekil 6.37. Restitüsyon zemin kat planı (Gökdere, 2022)

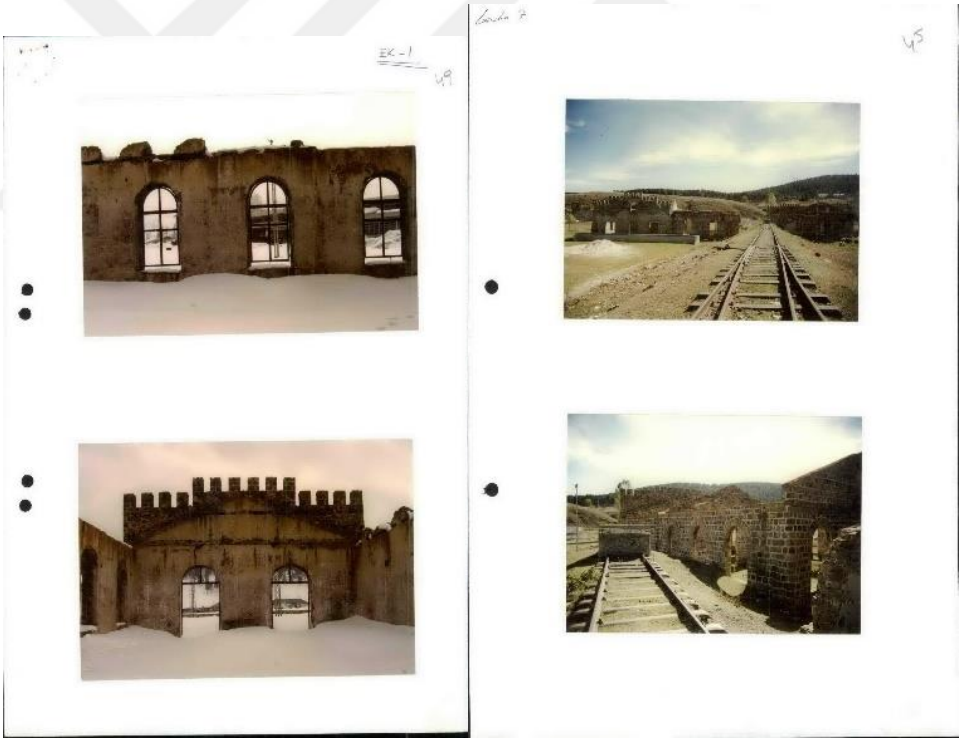
Şekil 6.38. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri(Revizörlük Binası) (Sönmez, B.Arşivi)

Şekil 6.39. 1925 Yılı Sarıkamış Cer Atölyeleri(Revizörlük Binası) (Sönmez, B.Arşivi)

Şekil 6.40 Dönem eki raylar (Sönmez, B.Arşivi)

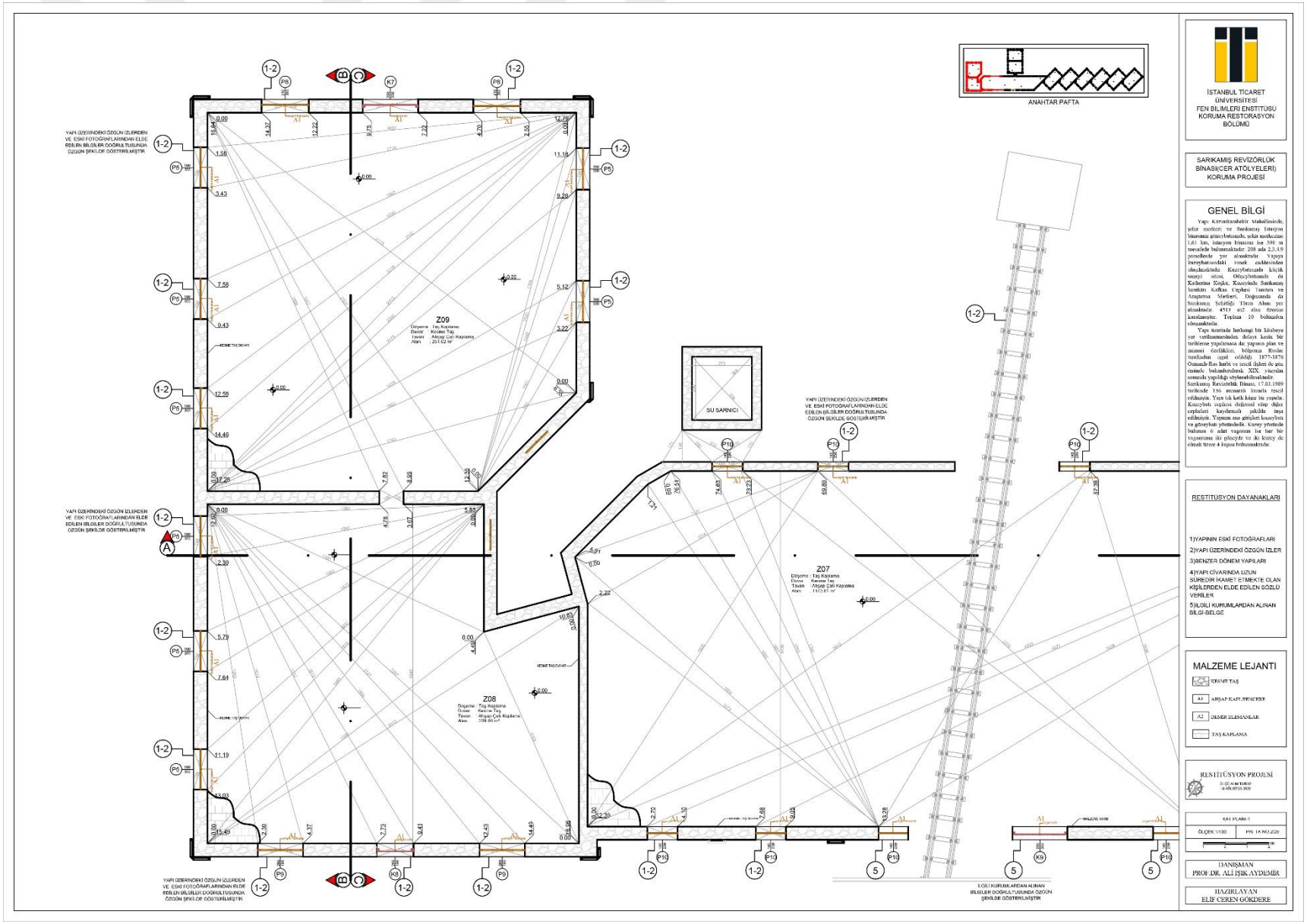


Şekil 6.41 Dönem eki raylar(Kars KVKBK Arşivi)

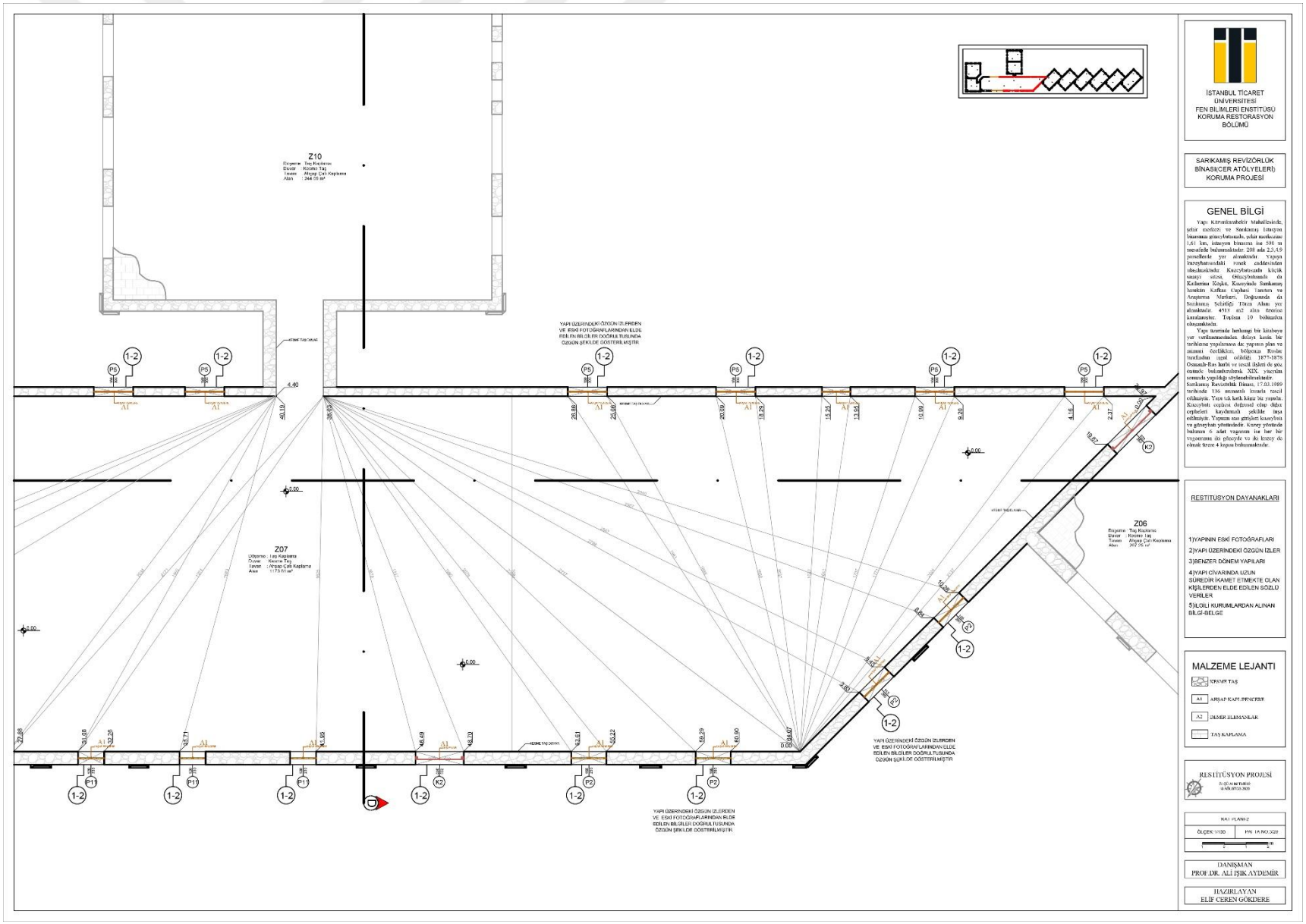


Şekil 6.42 Dönem eki raylar ve ahşap kapı pencereler(Kars KVKBK Arşivi)

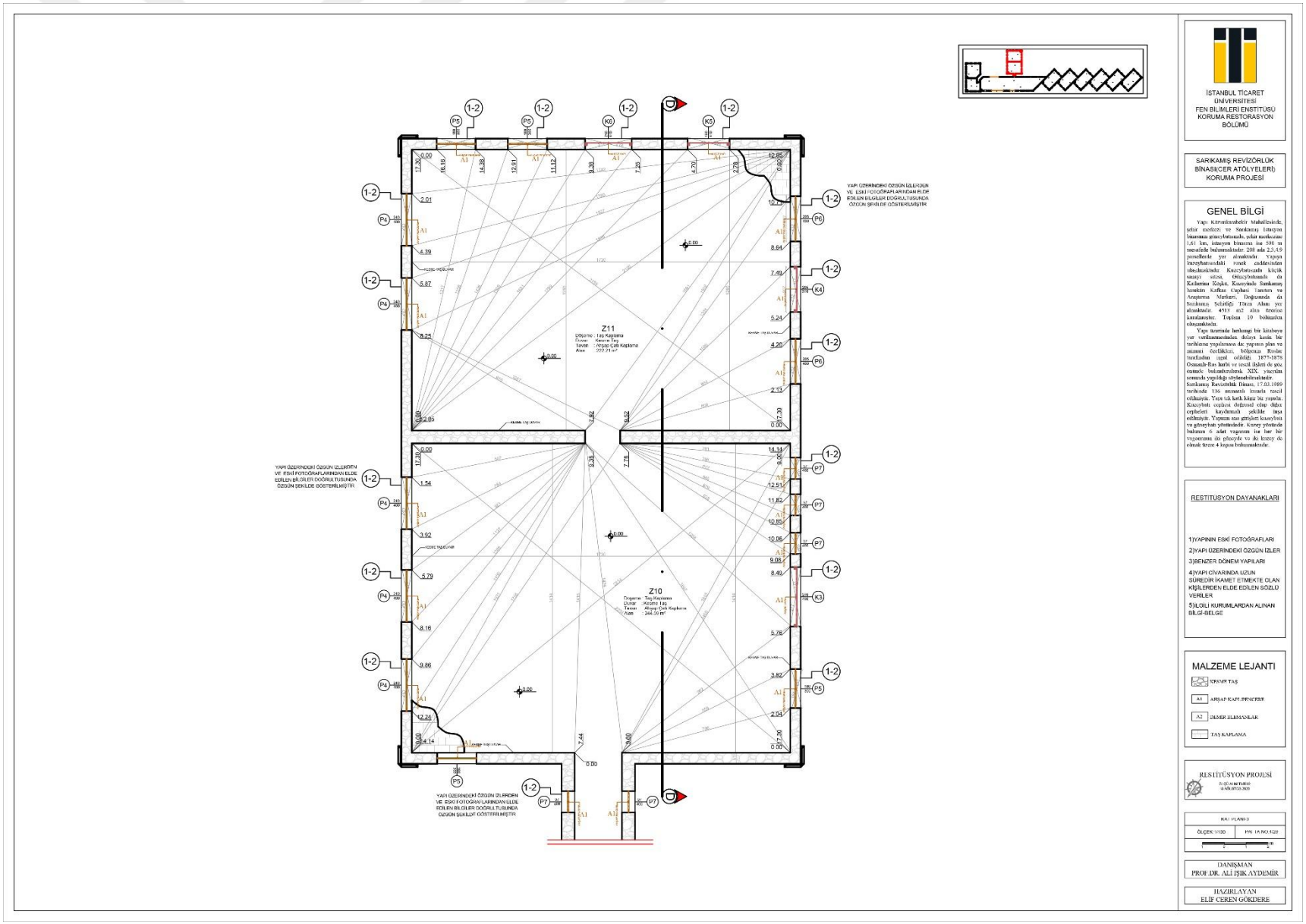
Şekil 6.43. Restitüsyon vaziyet planı (Gökdere,2022)



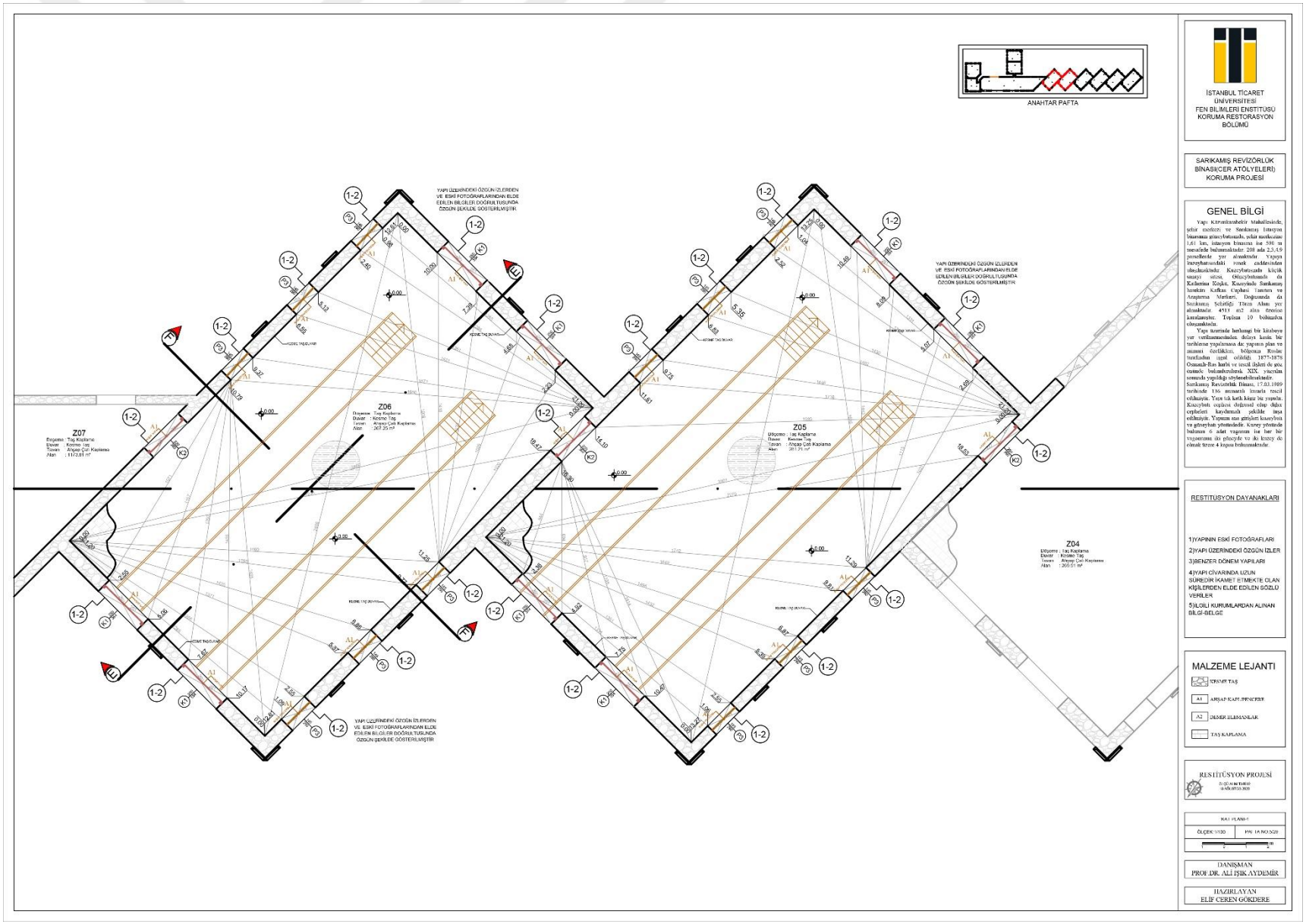
Şekil 6.44. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



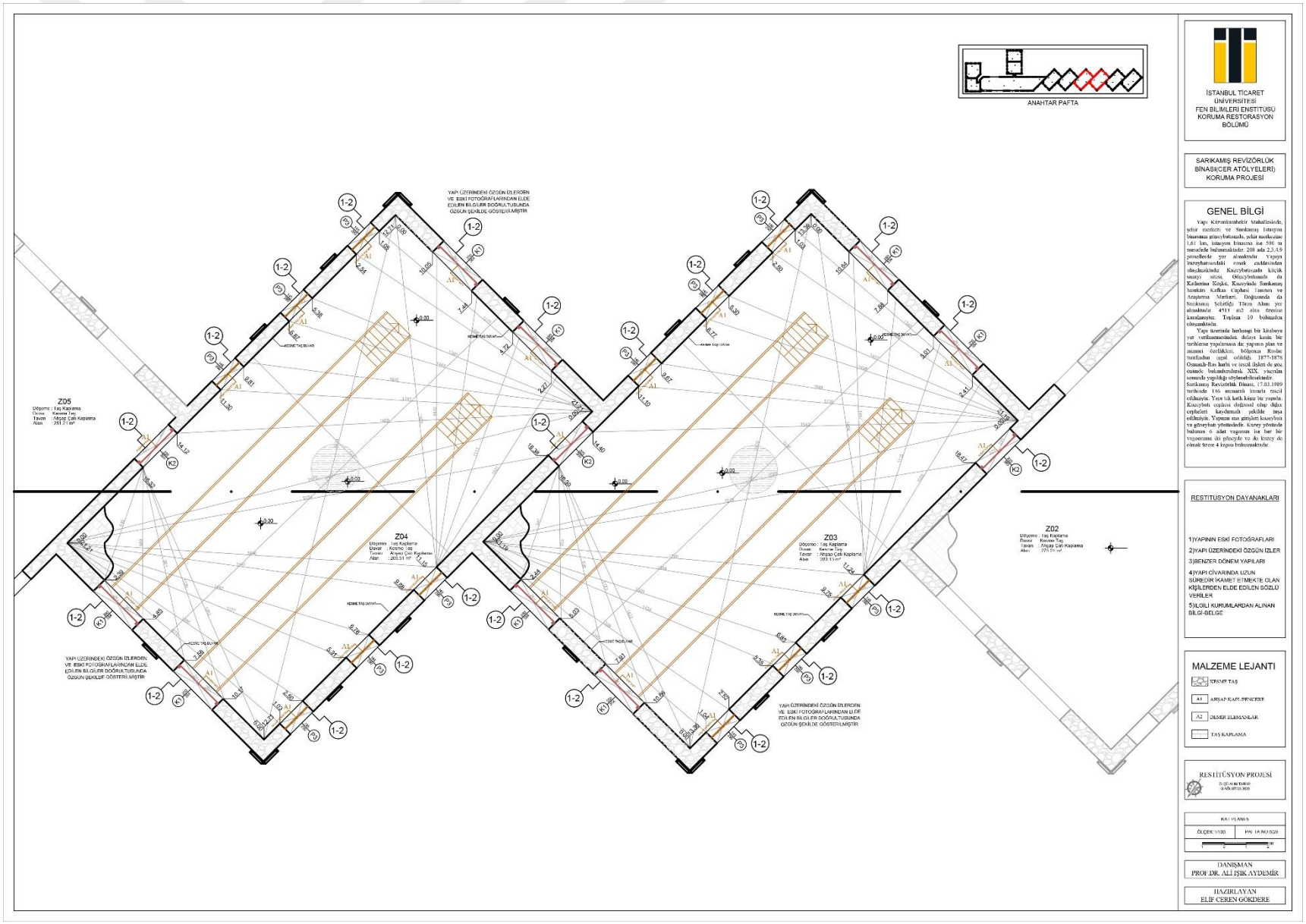
Şekil 6.45. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



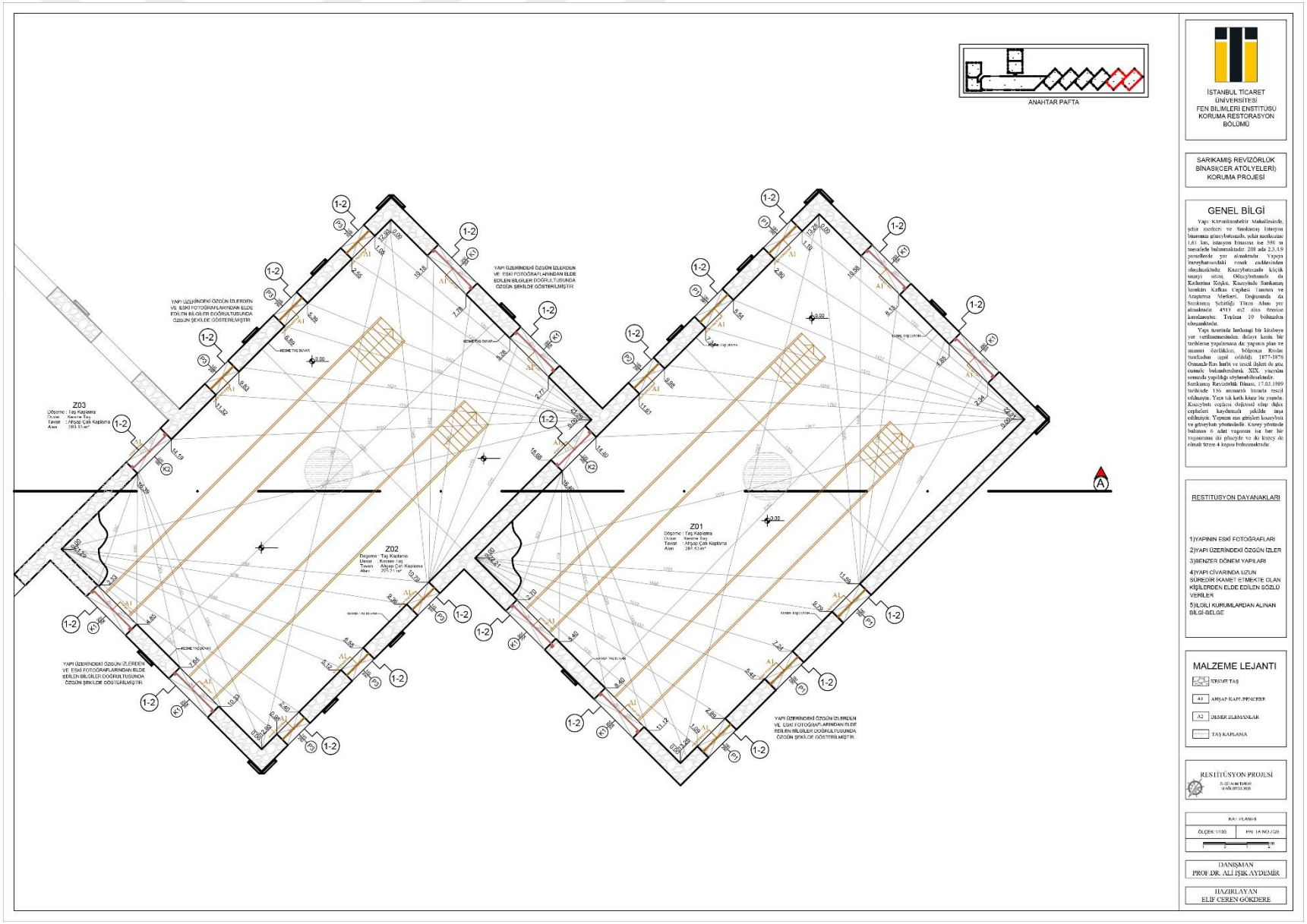
Şekil 6.46. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



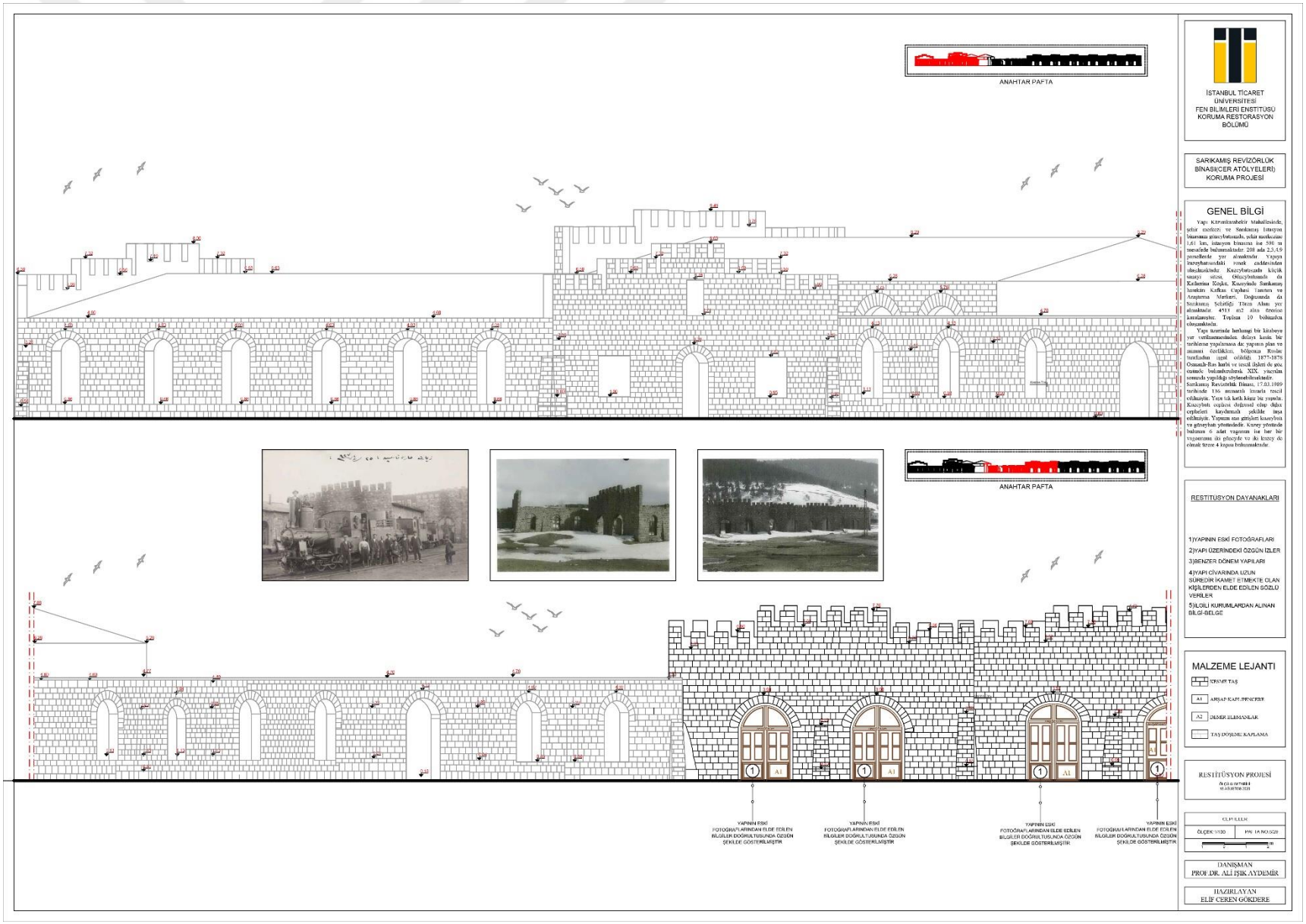
Şekil 6.47. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



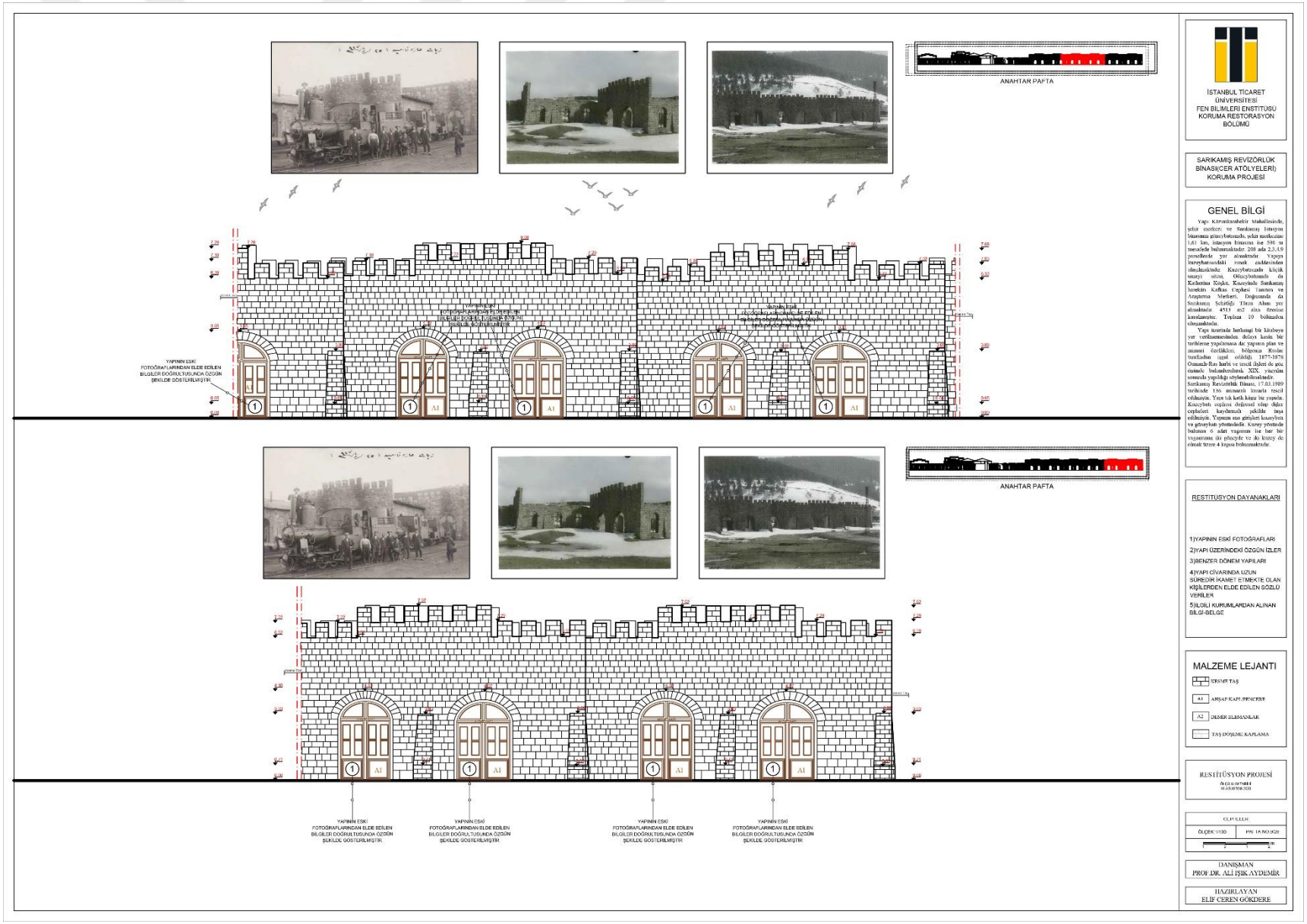
Şekil 6.48. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



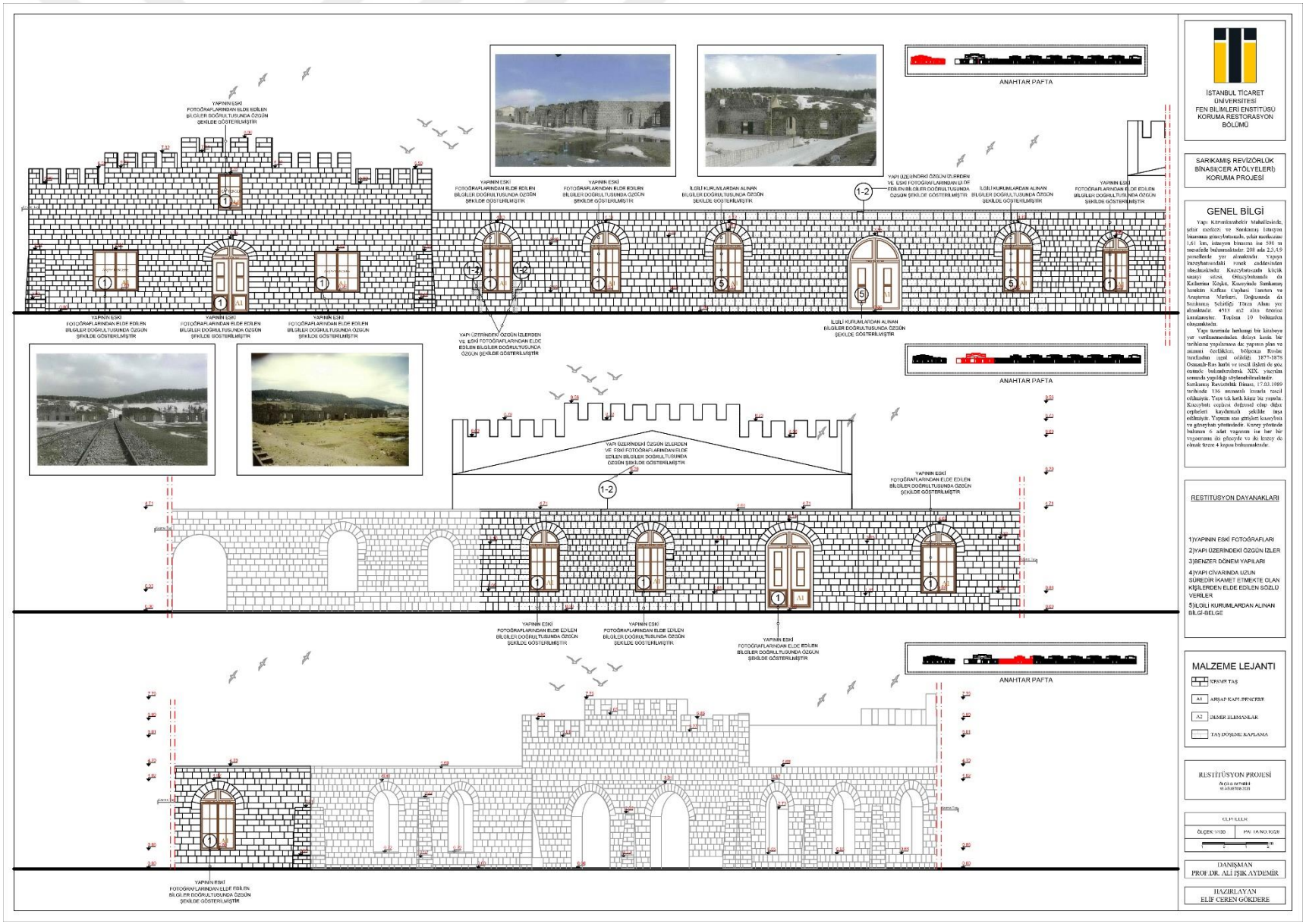
Şekil 6.49. Restitüsyon kat planı (Gökdere,2022)



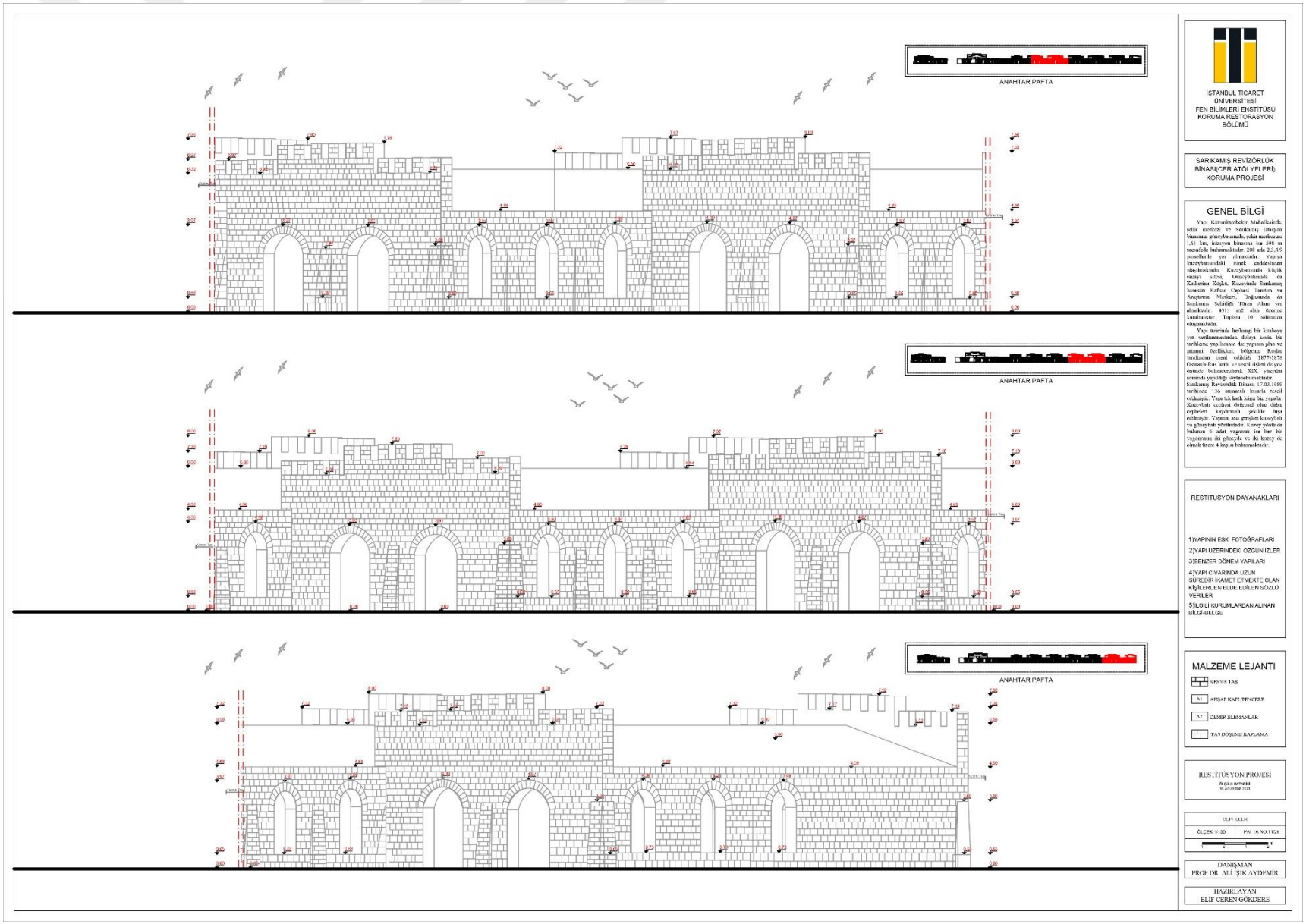
Şekil 6.50. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



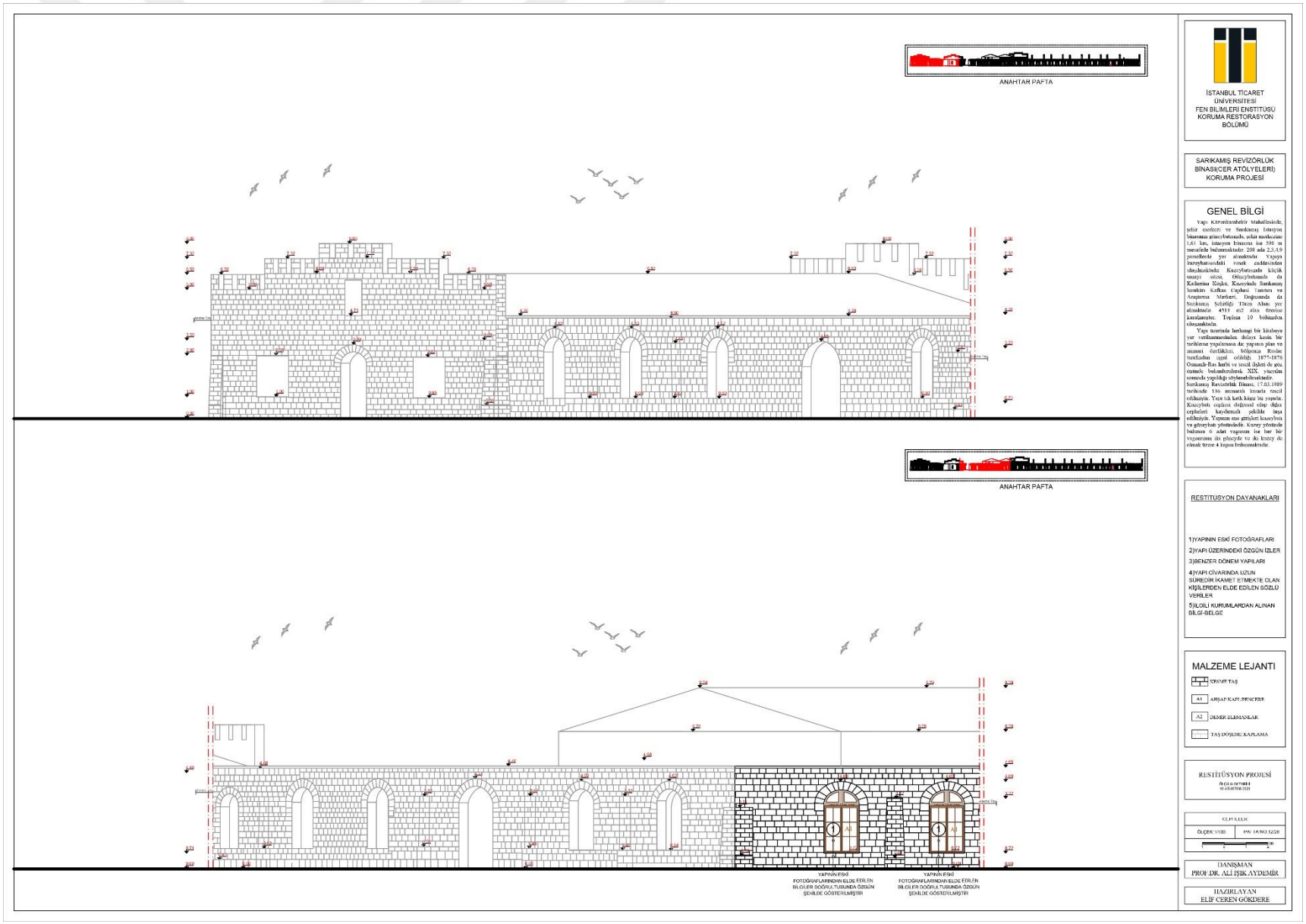
Şekil 6.51. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



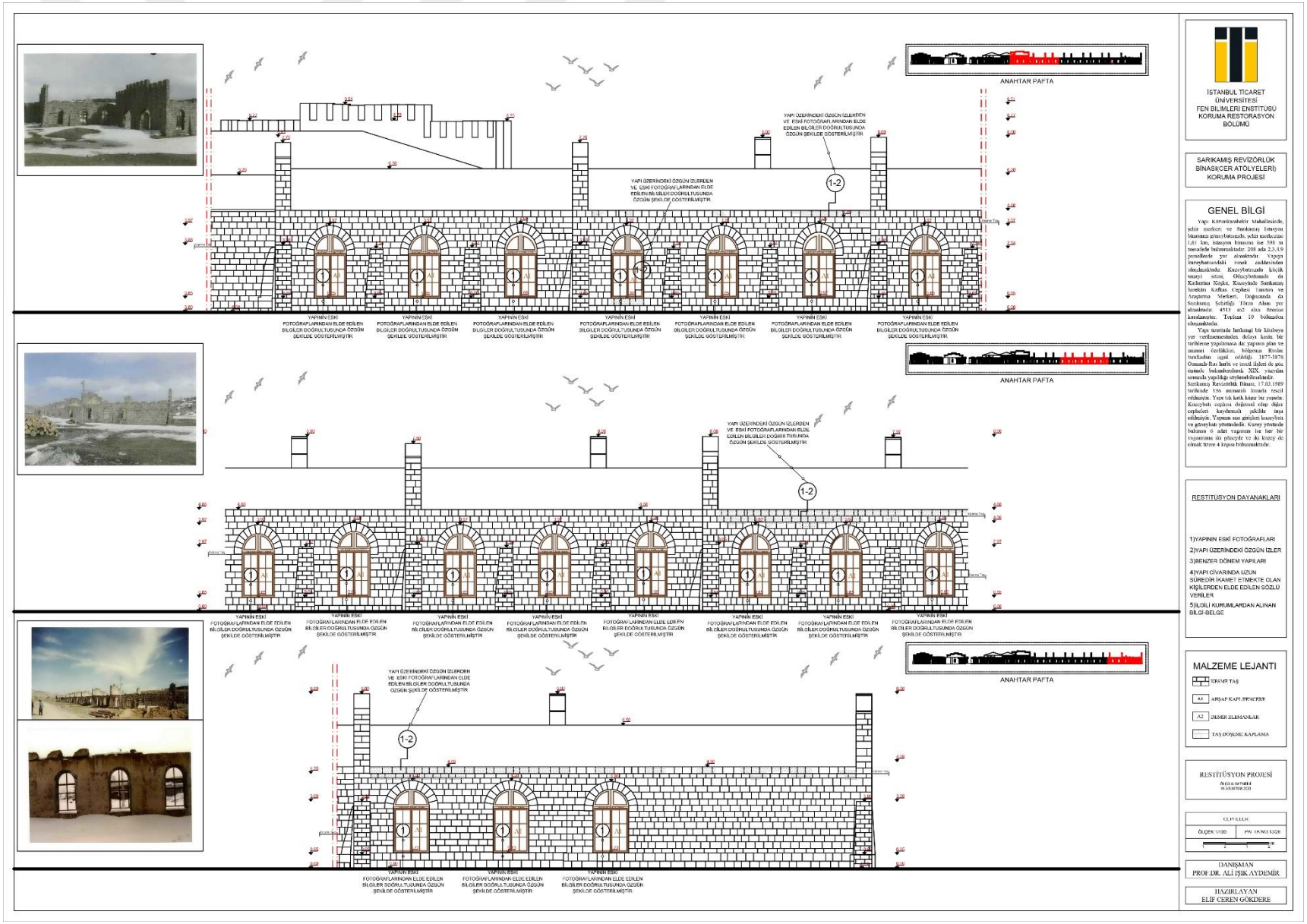
Şekil 6.52. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



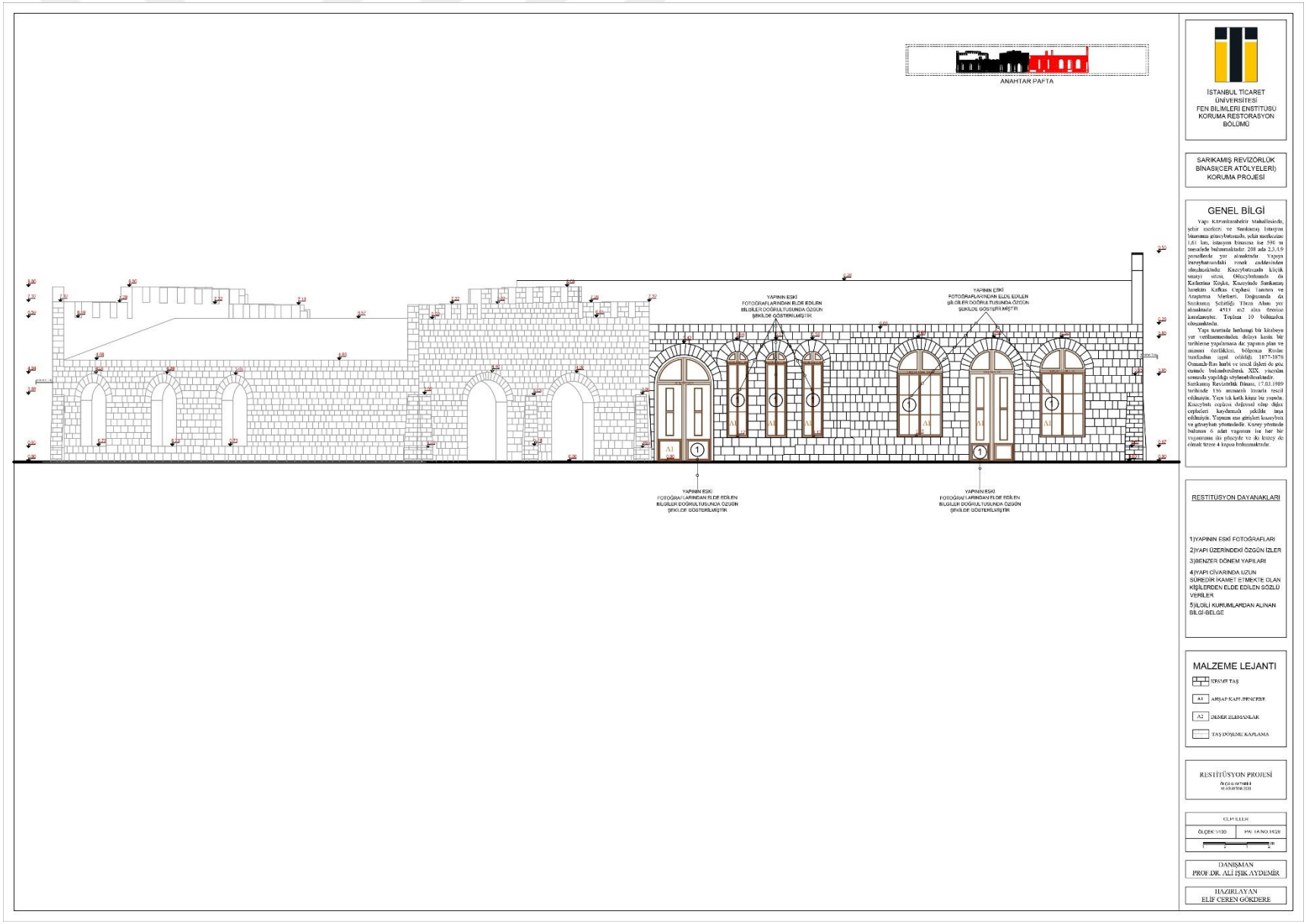
Şekil 6.53. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



Şekil 6.54. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)

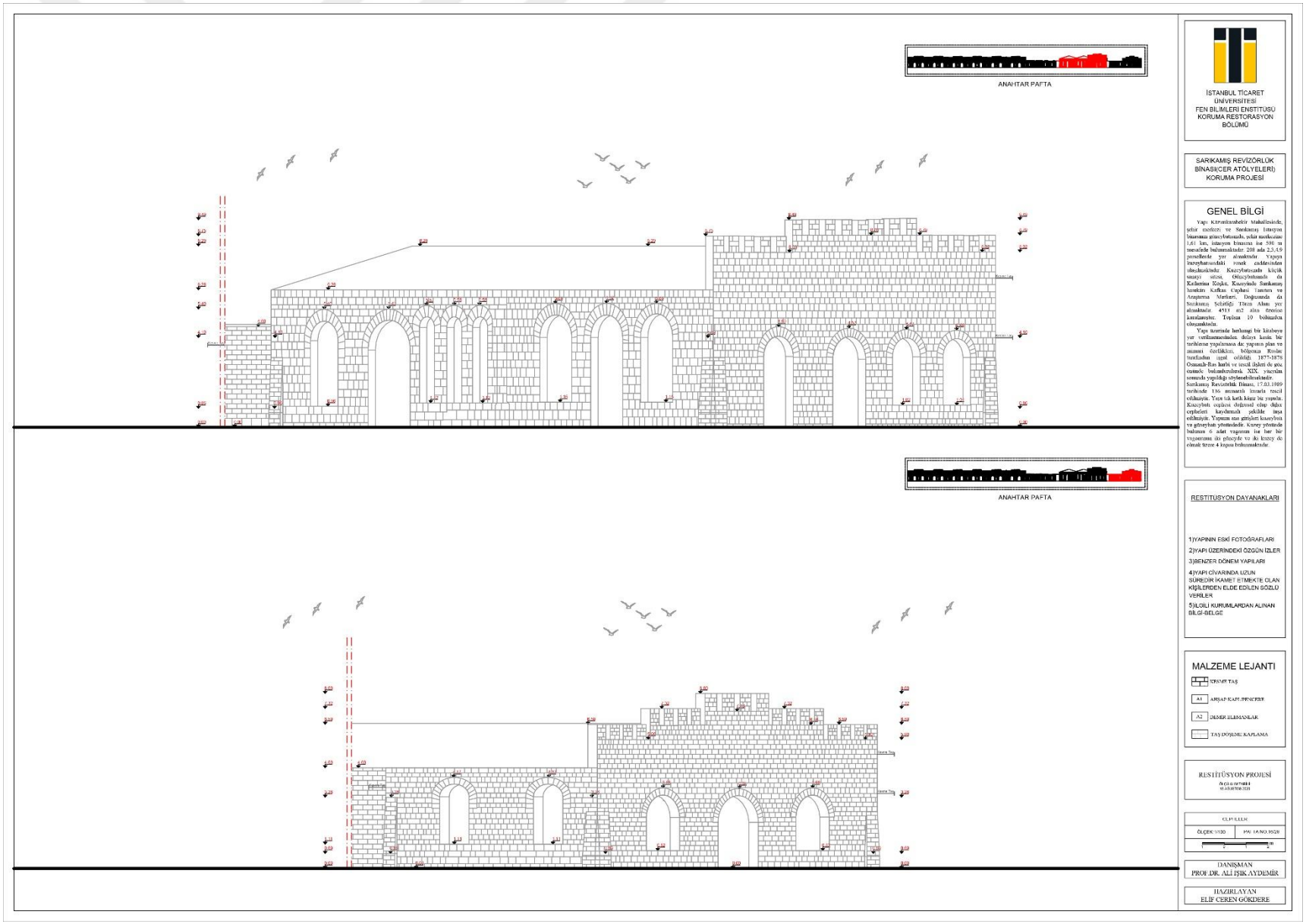


Şekil 6.55. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)

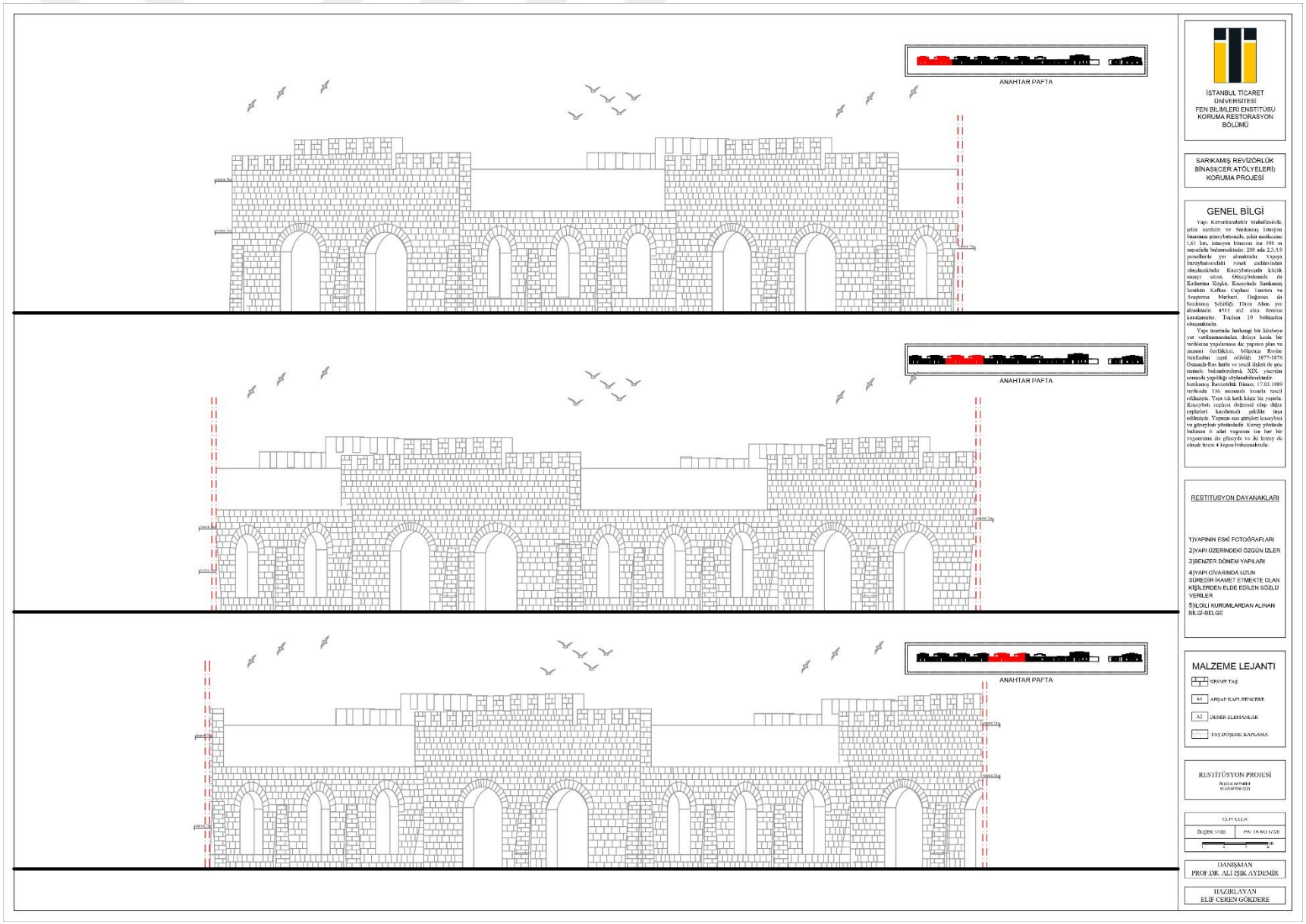


Şekil 6.56. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)

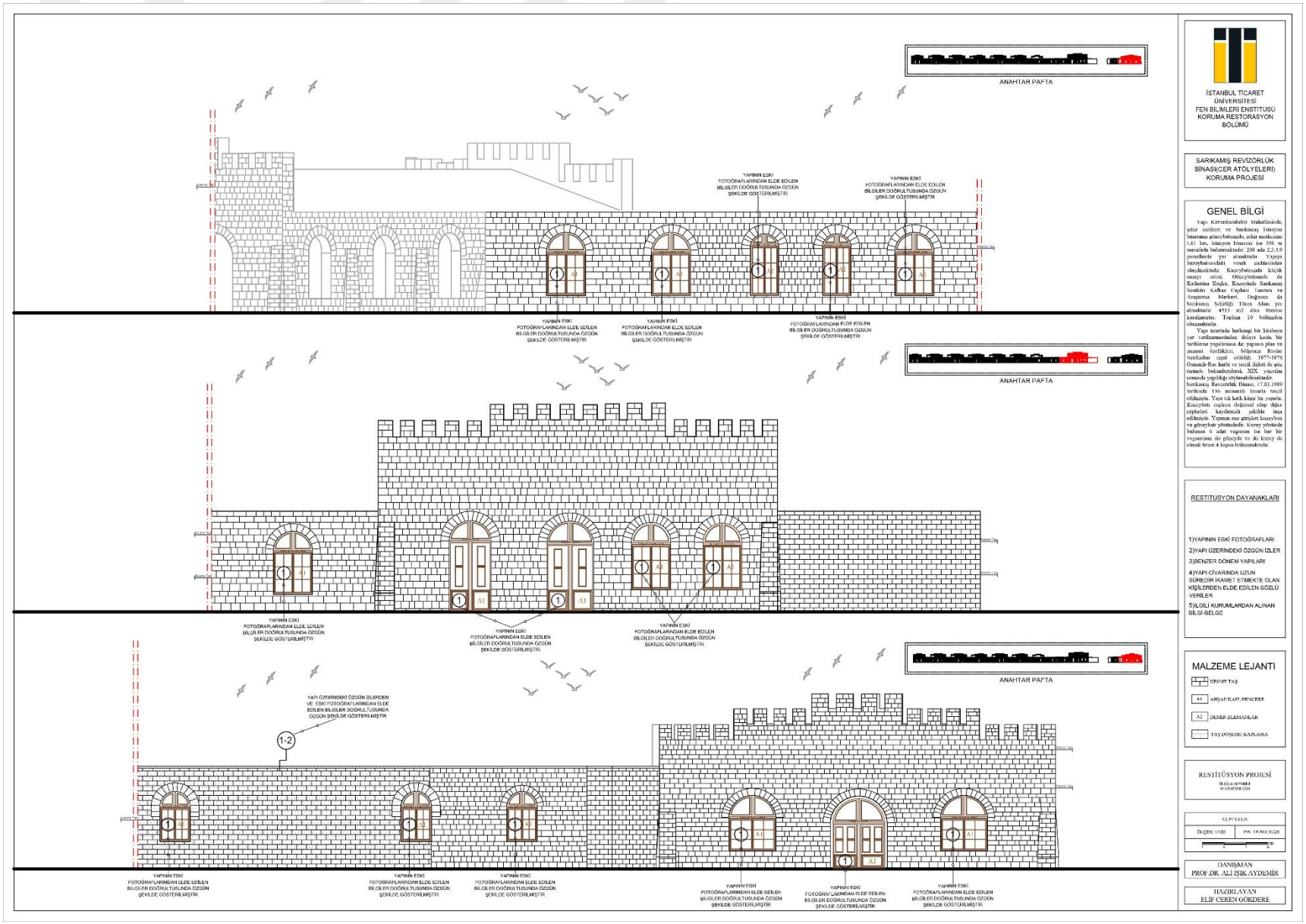
Şekil 6.57. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



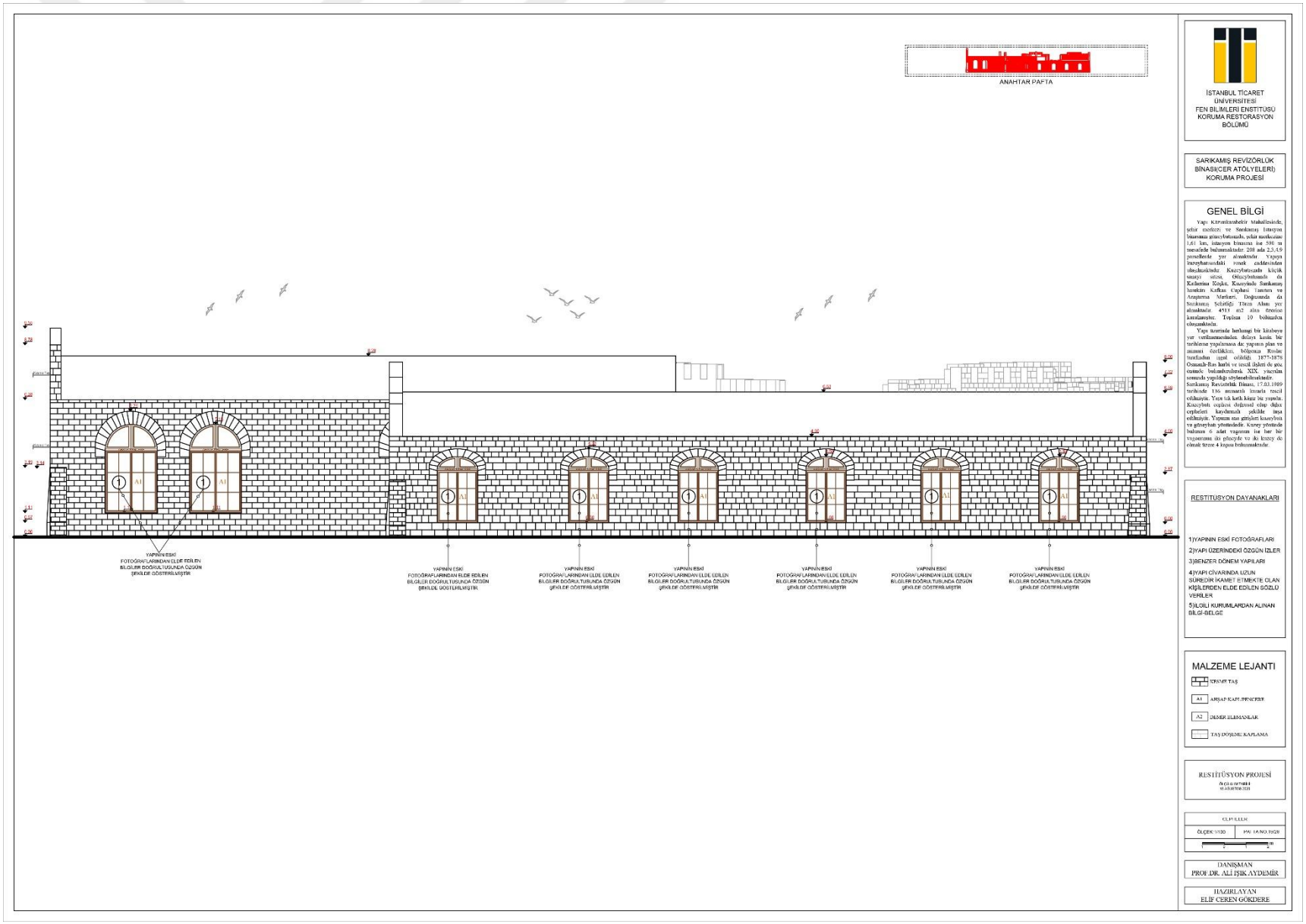
Şekil 6.58. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



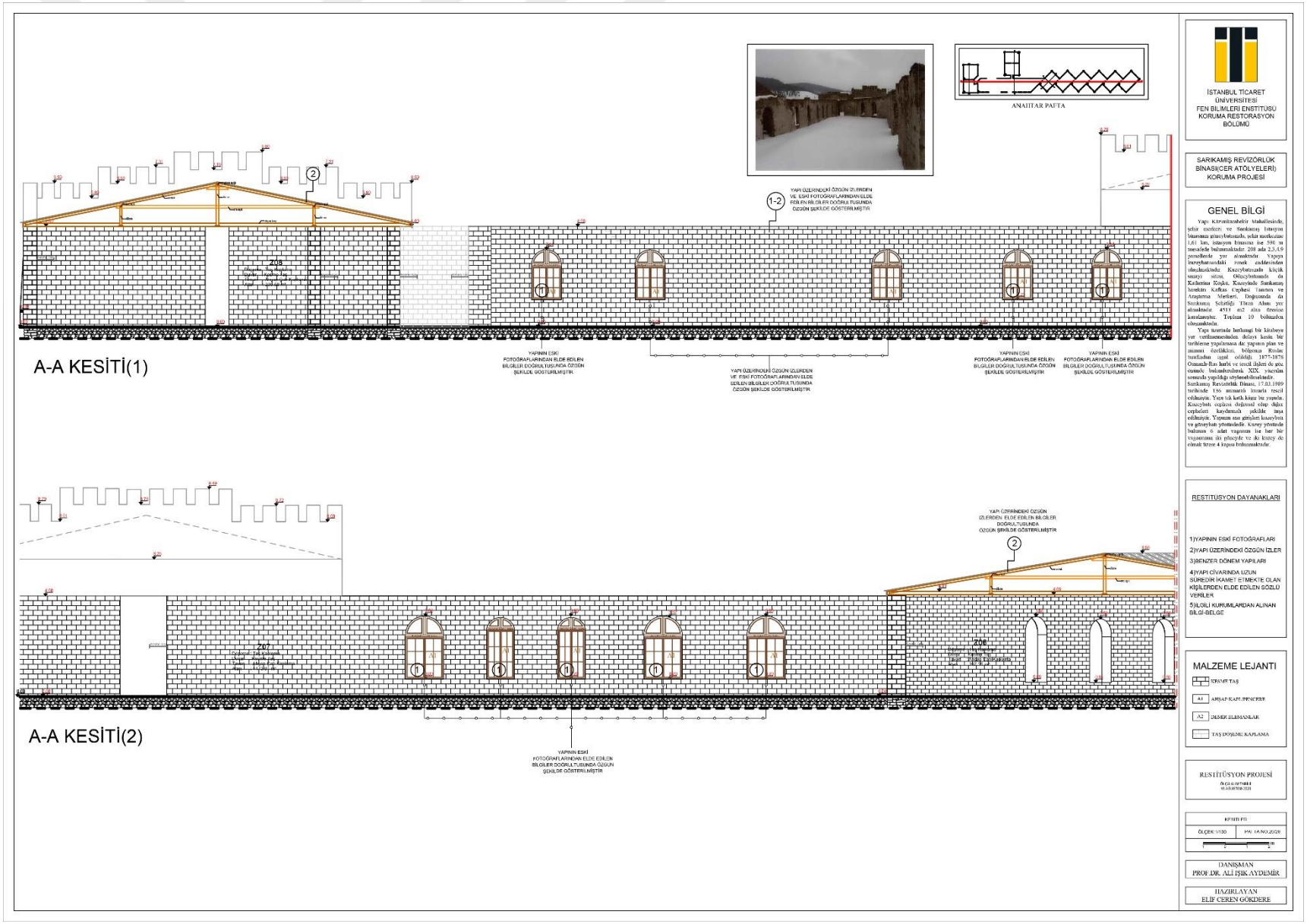
Şekil 6.59. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



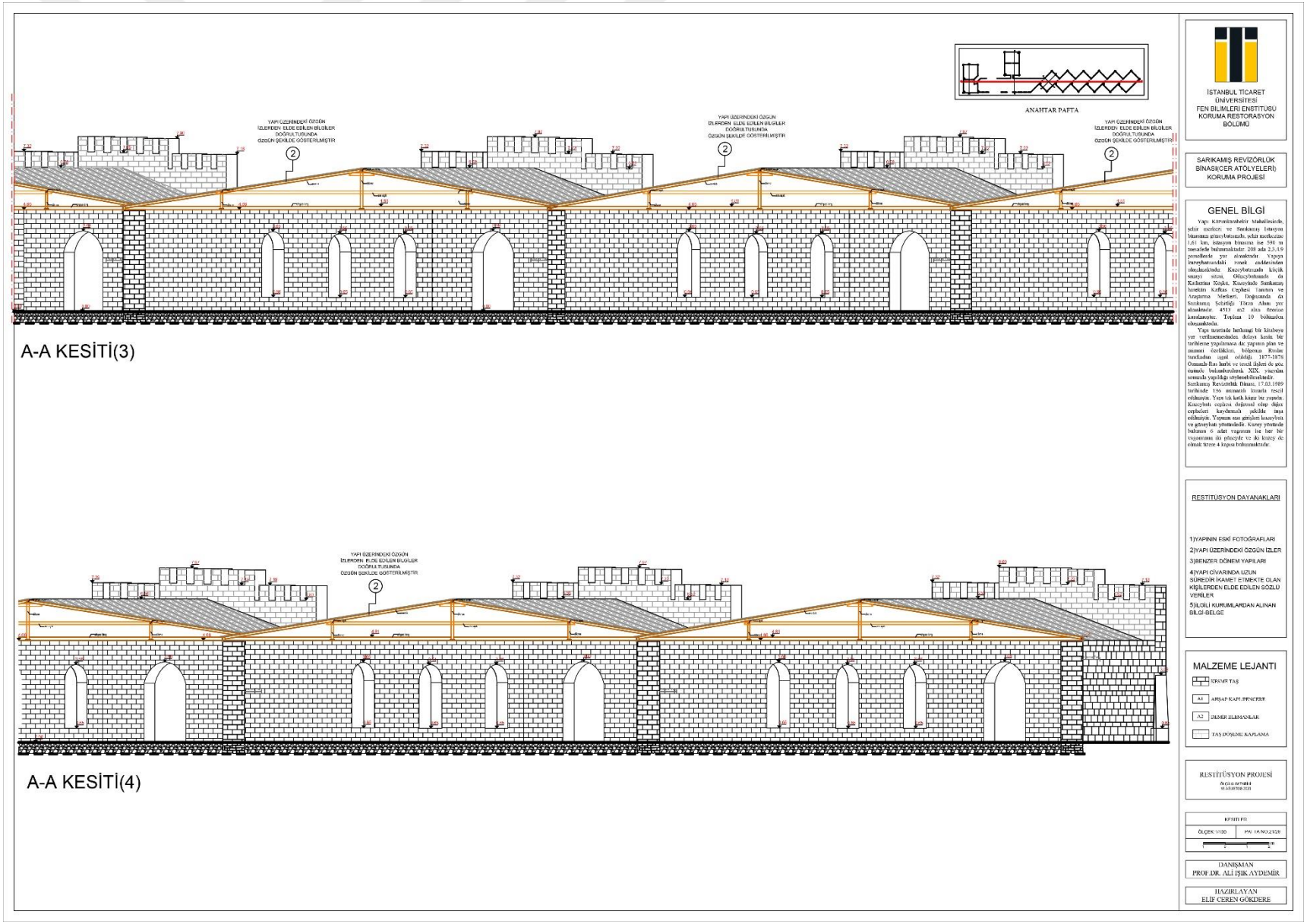
Şekil 6.60. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)



Şekil 6.61. Restitüsyon cephe (Gökdere,2022)

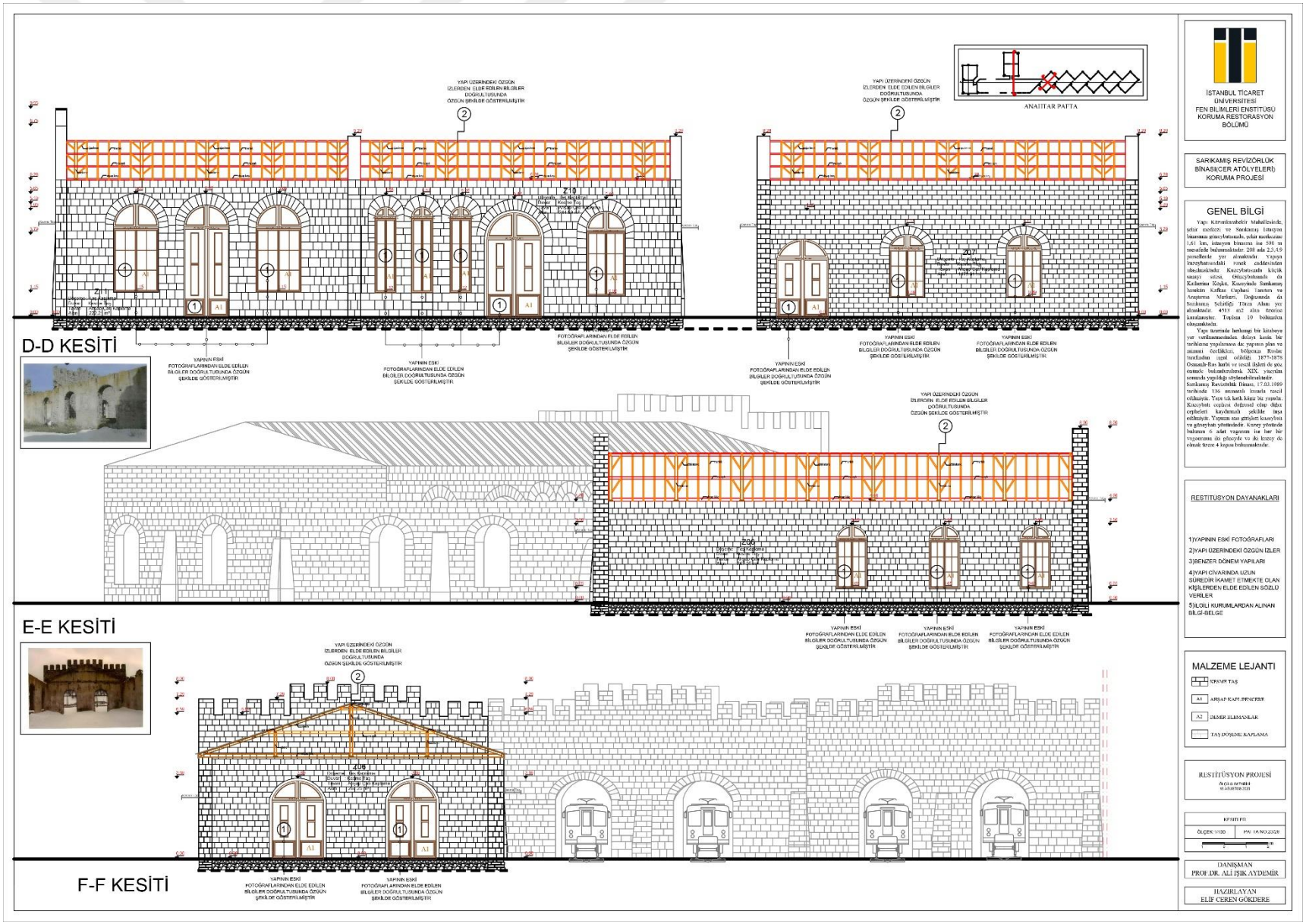


Şekil 6.62. Restitüsyon kesit (Gökdere,2022)

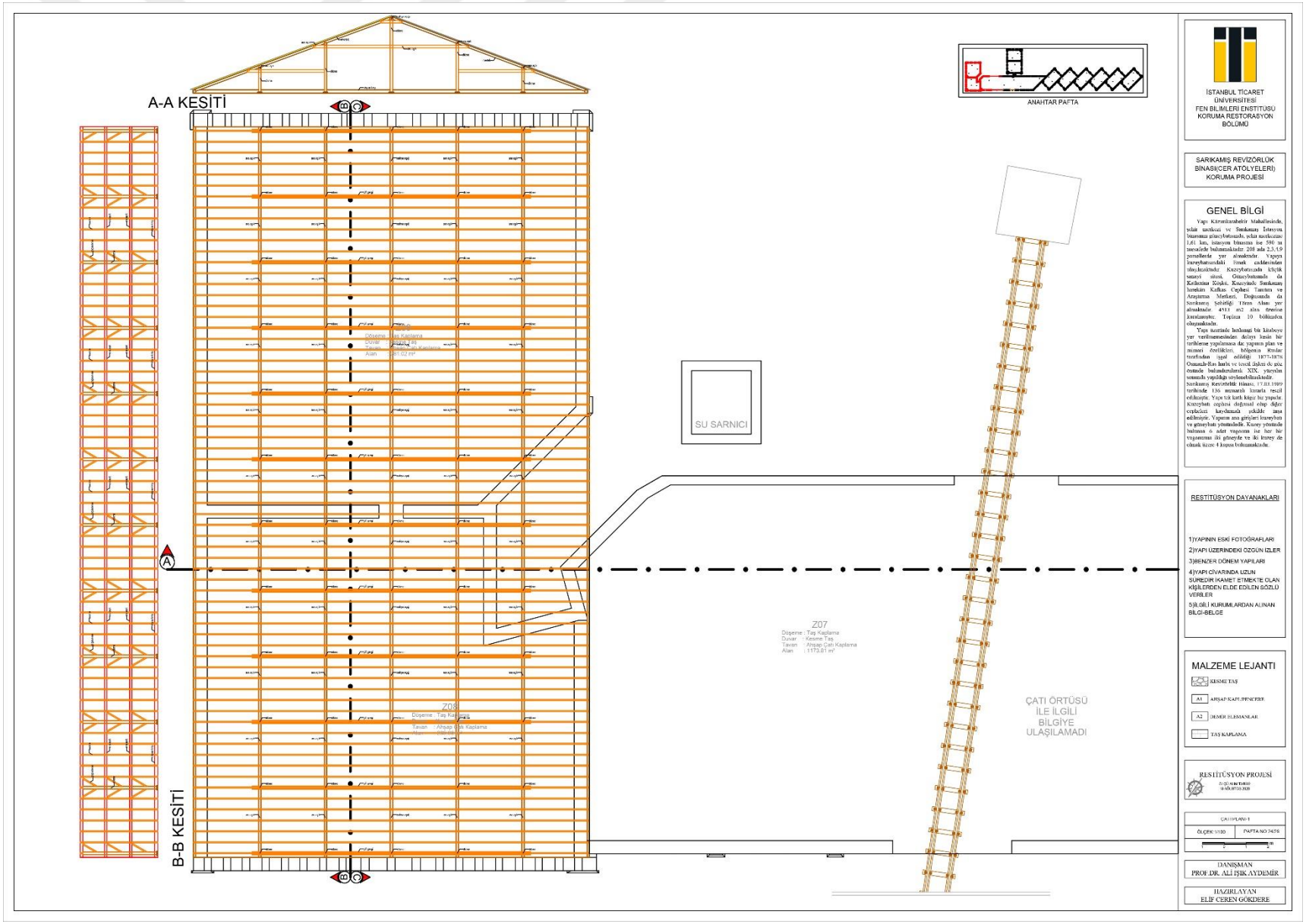


Şekil 6.63. Restitüsyon kesit (Gökdere,2022)

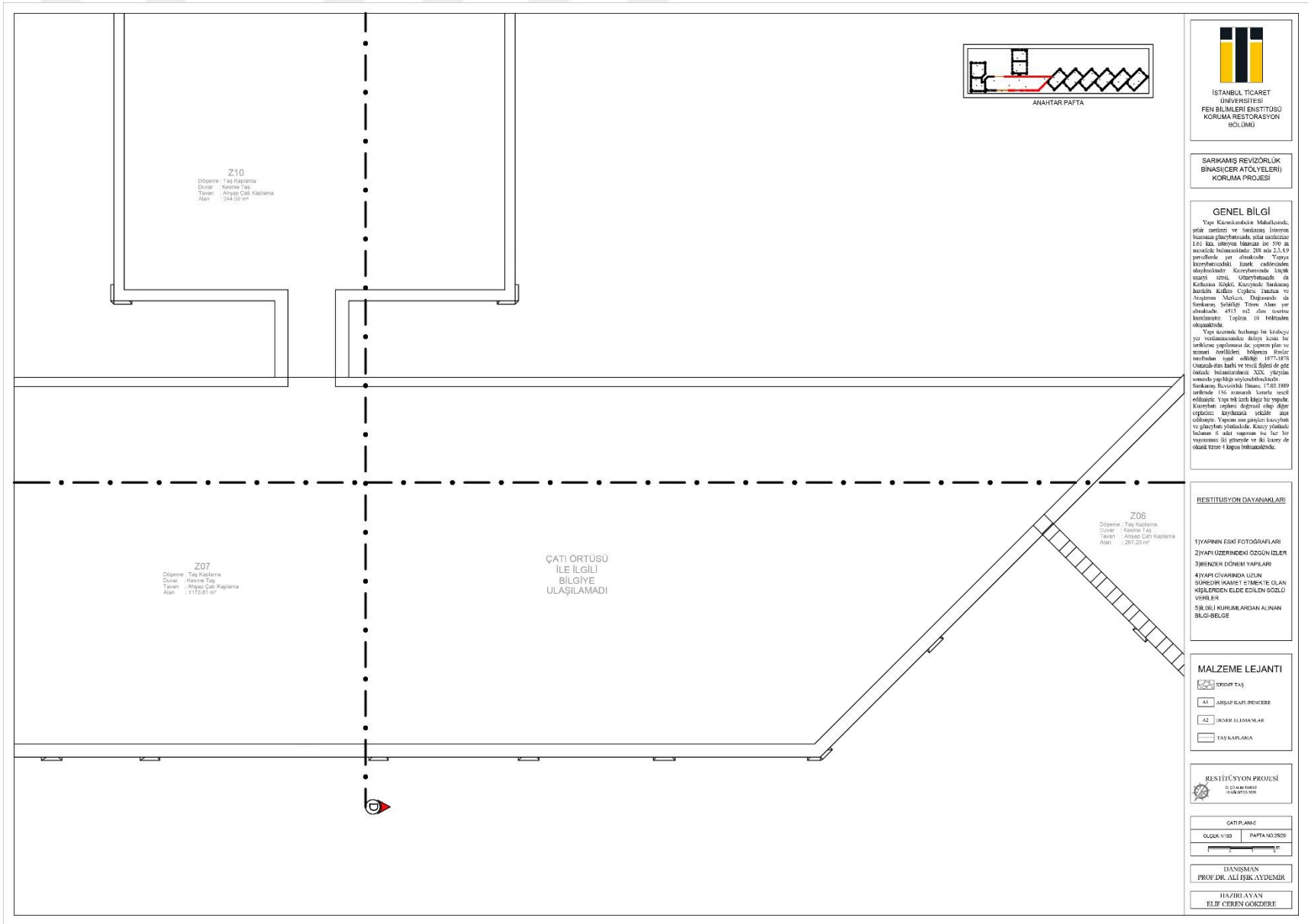
Şekil 6.64. Restitüsyon kesit (Gökdere,2022)



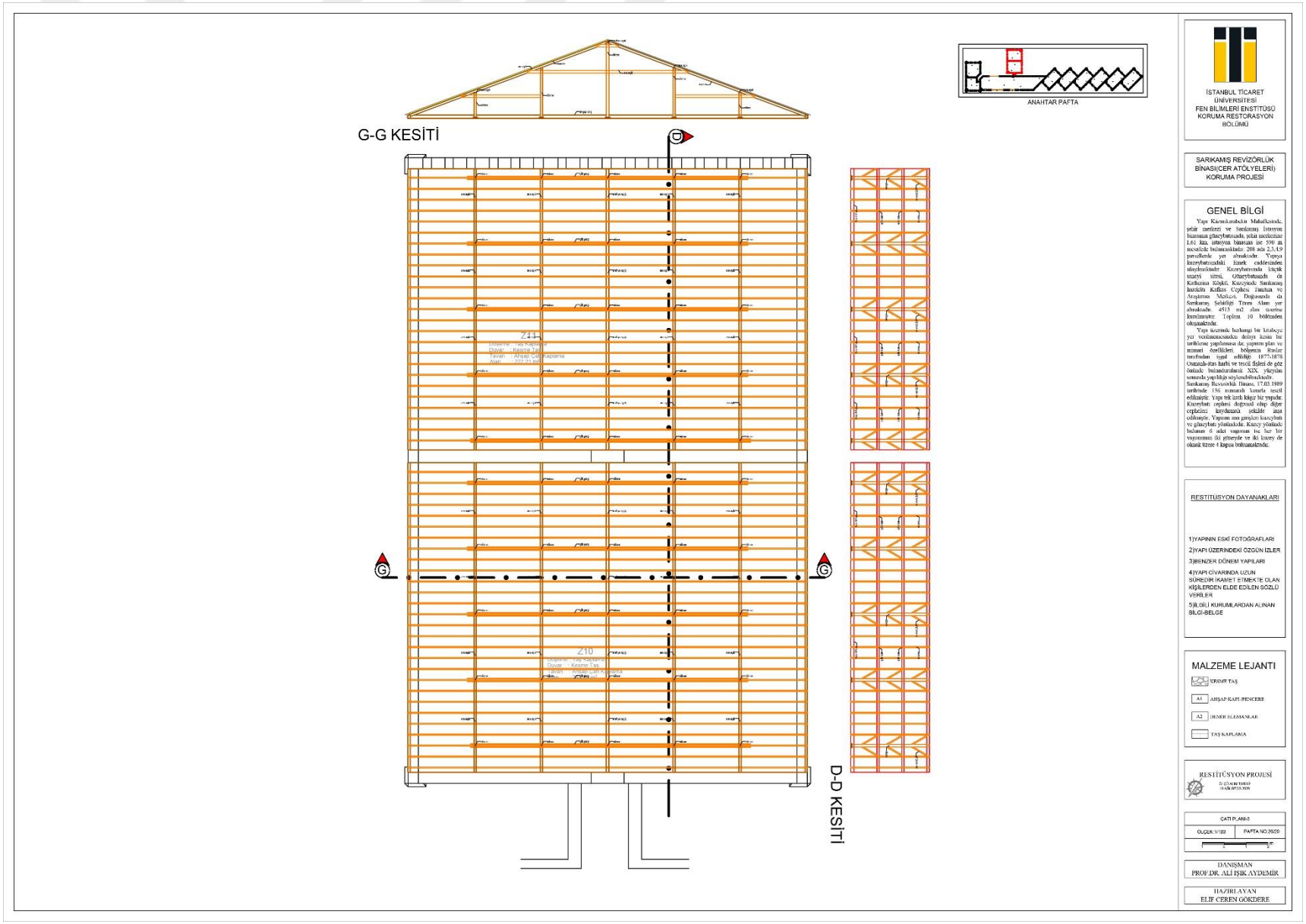
Şekil 6.65. Restitüsyon kesit (Gökdere,2022)



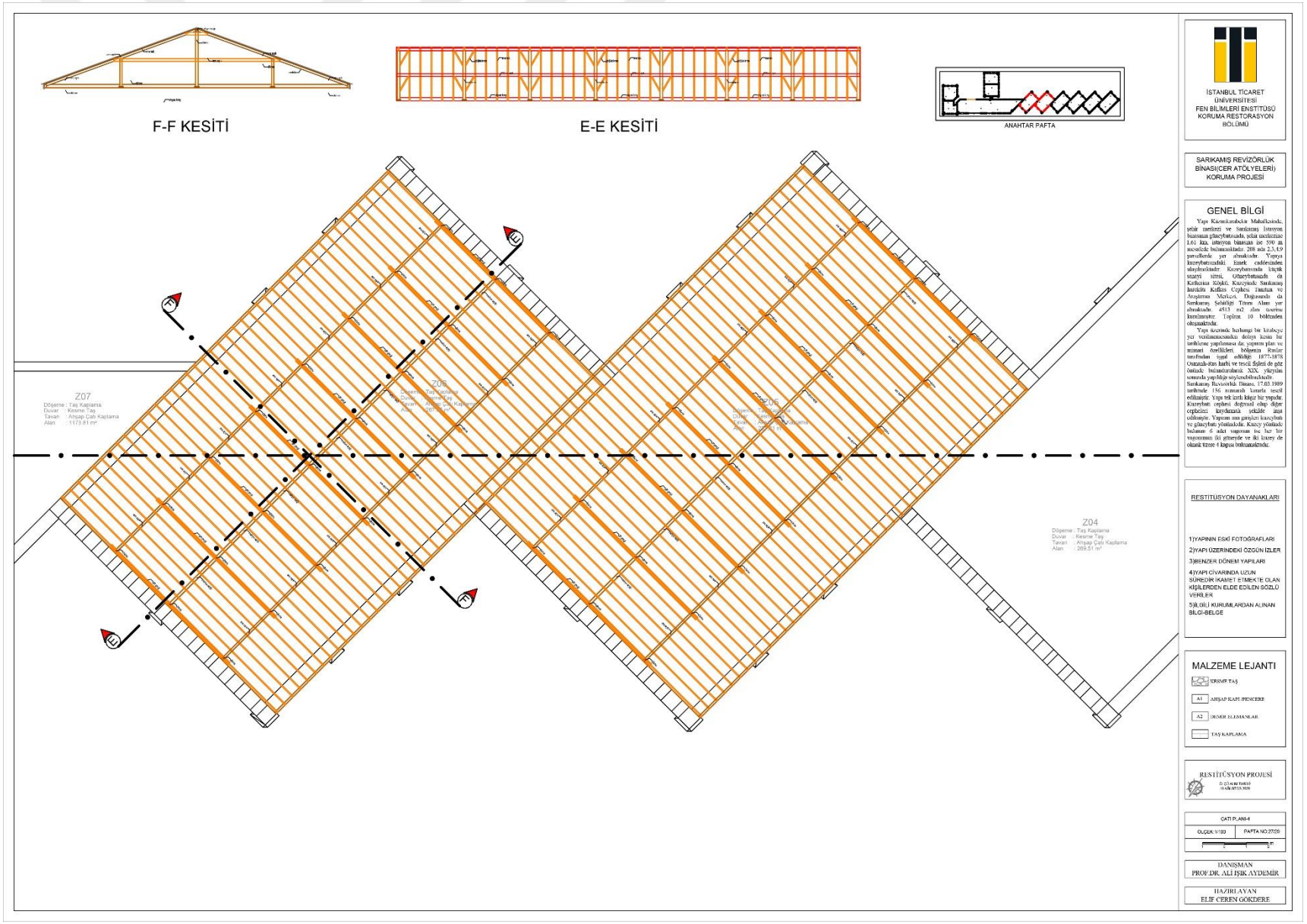
Şekil 6.66. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)



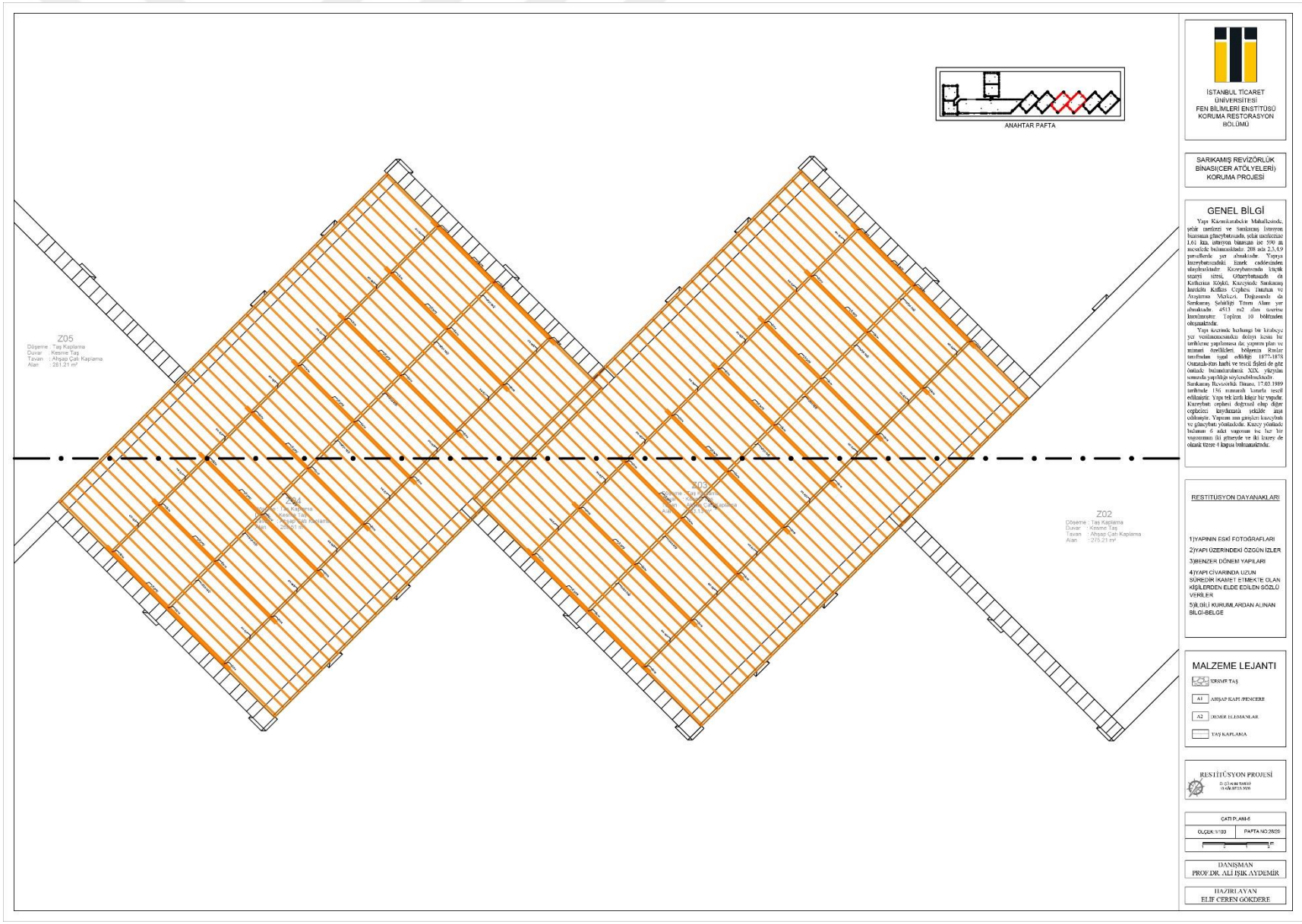
Şekil 6.67. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)



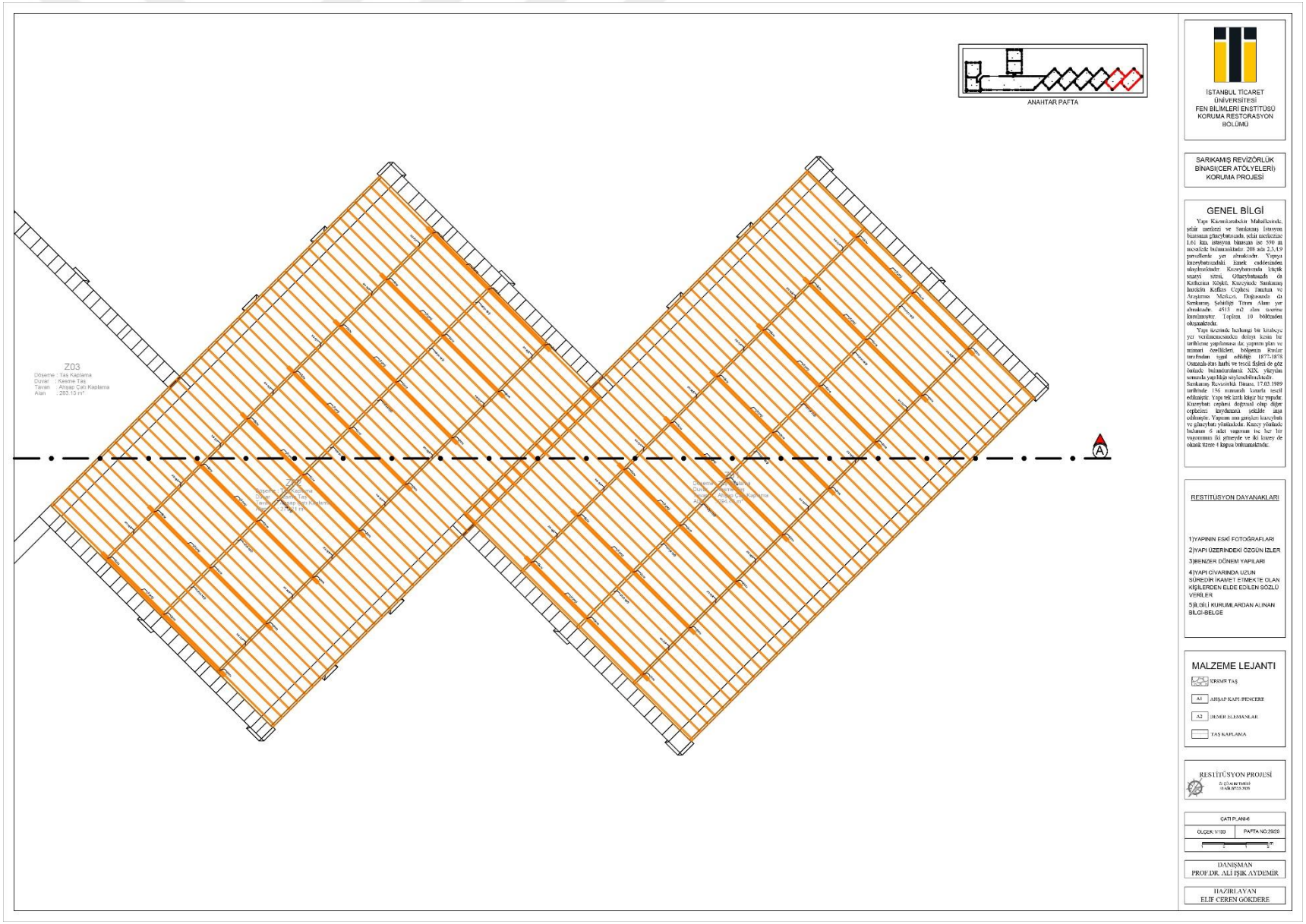
Şekil 6.68. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 6.69. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 6.70. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 6.71. Restitüsyon çatı planı (Gökdere,2022)

7.SONUÇ VE ÖNERİLER

7.1.Cer Atölyelerinin Korunarak Sarıkamış Hafıza Müzesi Olarak İşlevlendirilmesi (Restorasyon)

Restorasyon koruma anlayışının en temel ve geniş kapsamlı birleşenlerinden biridir. Tedavi edici korumada olduğu gibi, restorasyon yapının veya eserin üzerinde direkt bir çalışmayı içerir. Restorasyonun amacı; eserin beğenisini iyileştirmek, anlaşılmasını ve kullanımını sağlamaktır. Yeni bir hale dönüştürmek, yenilemek değildir. Bu işlem özgün malzemelere yapıya saygı göstererek yapılmalı ve mutlaka reversible yani özgün hale geri dönülebilir olmalıdır. Restorasyon kavramını Amerikan İçişleri Bakanlığı standartlarına göre bir varlığın formunu detaylarını belli bir dönemde birlikte var olduğu çevresini sonradan yapılan eklerin kaldırılması önceki dönem durumuna göre var olan eksikliklerinin tamamlanması yoluyla hassasiyetle kurtarmaktır. Kanada etik yasasına göre restorasyon, bilinen erken bir dönemi temsil etmek üzere bir kültür varlığının mevcut malzemesine ve strüktürüne yapılan her türlü müdahale şeklindedir. Yasaya göre restorasyonun amacı, kültürel varlığın kültür açısından önem taşıyan özelliklerini ortaya çıkarmaktır. Restorasyon geride kalan özgün malzemeye ve önceki duruma ait güvenilir kanıtlar üzerinde temellendirilmelidir.

Tüm bu yasalar ve standartlar dan yola çıkarak restorasyonun hasar görmüş yıpranmış yapı ya da yapı grubunun içinde bulunduğu tarihi çevre ile elde edilen veriler, belge ve bilgiler doğrultusunda özgün haline getirmek üzere en az müdahale ile yapılan ayırt edilebilir tüm onarım ve iyileştirme pratiğidir denilebilir.

7.1.1.Onarım ve Müdahale Kararları

Sahada yapılan incelemeler ve incelenen arşiv belgeri doğrultusunda Cer Atölyelerin de bozulmalar ve parça kayıpları olduğunu, kapı pencere elamanlarının yerinden söküldüğünü ve yapının işlevsiz bir halde olduğunu tespit etmiş bulunmaktayız. Bu sebeple; yapıyı bozulmadan koruma altına almayı amaçlayan yöntem olan, önleyici koruma yöntemi ile korumak için çok geç kalındığını söyleyebiliriz. Tedavi edici

yöntem koruma anlayışında ise yapının üzerinde mevcut halde devam eden bozulmalar önlenebilmektedir. Ancak yapıda mevcut olan parça kayıpları, yok olan döşeme ve çatı örtüsüne müdahale yapılamayacağından, özgün halinde mevcut olan kapı pencereler yapıya eklenemeyeceğinden tedavi edici koruma yönteminin Cer Atölyelerini koruma ve yaşatma durumu söz konusu olduğunda ne kadar faydalı olacağı tartışılabilir bir konudur.

Atölyelerinin korunabilmesi ve yaşamına devam edebilmesi için restorasyon çalışmasının gerekli olduğu görüşündeyiz. İlgili idarenin de gerekli görmesi durumda en doğru olan yaklaşım bu olduğunu savunmaktayız. Yapılan tüm bu gözlem ve çalışmalar sonrasında ilgili kurumun da onayı alınıp yapıya yeniden bir işlev verilerek restorasyon projesi hazırlanmıştır.

Yeni işlev önerisi getirilen restorasyon projesinde benimsenen temel yaklaşım, yapının tasarımını, sistemini, ve mimari özellikleri bakımından özgün değerlerinin korunmasını amaçlayan müdahale önerisinin getirilmesi yönünde olmuştur. Tüm müdahaleler mümkün olduğunca özgün malzemenin yerinde korunmasını amaçlamakta olup en az müdahale ilkesi benimsenerek yapılmıştır. Yapıya verilecek yeni işlevin yapının eski işlevinin ve tarihi kimliğinin önüne geçmeyecek şekilde olmasına dikkat edilmiştir.

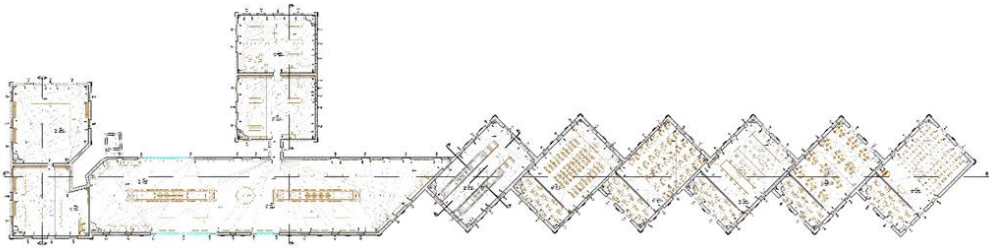
Yapıda yapılacak her türlü müdahalenin yapıyla uyumlu, özgün malzemeye zarar vermeyecek nitelikte olması hedeflenmiştir. Yapıda onarımlar sırasında yeni taş kullanımının gerektiği durumda; mevcut nitelikli taş duvardan alınan örneğin analizinden gelen veriler doğrultusunda, mevcut taş ile benzer niteliğe sahip taş kullanılmıştır.

Aslına uygun olarak yapılacak imalatlarda taş, ahşap ve yeni mimari elemanlar ile bu elemanların yerleştirilmesinde kullanılan (çivi, kenet, harç) özgün olan malzemeden ayırt edilebilir şekilde yapılacaktır.

Yüzeylerdeki liken vb. oluşumlar fırçayla temizlenecek gerek görülmesi durumunda düşük basınç altında su ile temizlenecektir.Yapıda ve yapının çevresinde oluşan bitkilenmeler mekanik(spatüler) yolla temizlenecektir.

Tüm mahallerin iç köşelerinde uygulama öncesi döşeme ve temel kotunun tespit edilmesine yönelik araştırma sondajı yapılacak ve temel kotuna inilecektir. Bir kalıntı izine rastlanması durumunda mevcut durum göz önüne alınarak detay projesi hazırlanacak ve döşeme kotu belirlenecektir.

Yapıya sonradan yapıldığı gözlemlenen iç cephe sıvalarının temizlenerek, özgün iç cephe malzeme dokusunun bütünlüğü korunacaktır.



Şekil 7.1 Cer Atölyeleri restorasyon zemin kat planı (Gökdere, 2022)

7.1.2.Yeni İşleve Yönelik Öneriler

Yapının restorasyon projesindeki işlevsel müdahale kararları için ise yapı üzerinde yapılan gözlemler ve yapının içinde bulunduğu tarihi çevre değerleri etkili olmuştur.

Yerin ruhunu koruma bağlamında, yapının 93 harbinin yaşandığı ve 90 bin askerimizin donarak şehit olduğu alanda olması restorasyon projesinde işlev verilirken göz önünde bulundurulan en önemli kriter olmuştur.

Dünyada Alplerden sonra kristal karın yağdığı ve yağan karın 141 gün yerde kaldığı bölge olması, kış turizm potansiyelinin yüksek olduğu Sarıkamış kayak pistlerine 5 km mesafede, Rus dönemi yapısı olan Baltık mimari tarzında 1896 yılında2.Çar Nikola tarafından yaptırılan av köşkü olarak adlandırılan yekpare ağaçtan çivi

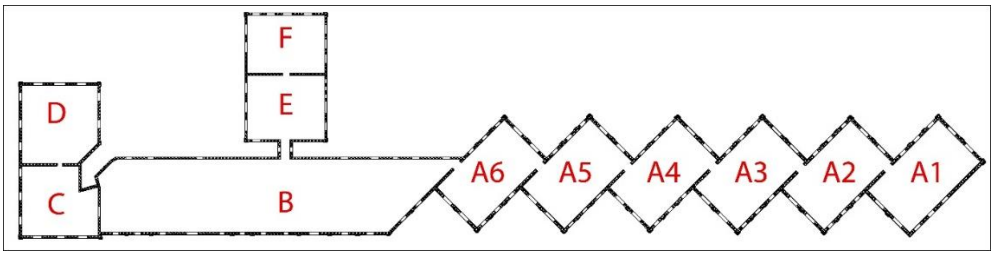
kullanılmadan yapılan peç adı verilen ısıtma sisteminin kullanıldığı günümüzde ayakta olan ancak bakımsızlık ve 1994 yılından günümüze işlevsiz durumda olmasından dolayı yıpranan tescilli taşınmazın bulunduğu parsele 500 metre uzakta olması ve mevcut durumda Sarıkamış Harekâtı Kafkas Cephesi Tanıtım ve Araştırma Müzesi'ne 230 metre mesafede olması doğusunda ise mevcut Şehitlik Anıtının bulunması yeni işlev verilirken göz önünde bulundurulan kriterlerden olmuştur.

Bu doğrultuda yapıya verilen müze işlevi ile Sarıkamış Cer Atölyesi içerisindeki revizörlük binasının işleyişi anlatılmak istenmiş, müze içerisinde yapılan eğitim stüdyosu işlevi ile de öğrenciler için çeşitli kursların düzenlendiği fotoğraf resim eğitimlerinin verildiği mekân oluşturularak, erken yaşta çocuklarda kültürel miras bilinci oluşturulması bölge insanında tarihi yapıyı etkin biçimde kullanması amaçlanmıştır.

Sarıkamış'ta yoğun olarak rezerv alanı olan siyah, yeşil kahverengi gibi renkleri bulunan, volkanik cam veya spa taşı bol miktarda yer almaktadır. Bu taşlar hem stresten arınmak, hem de fizik tedavisinin bir parçası olarak kullanılmaktadır. Müze içerisinde bu taşların tanıtılması ve bölgede yaşayan obsidyen taş ustalarının yaptığı kolye yüzük ve bilekliklerin satışının yapılması yine Kars yöresinde yetiştirilen, Kars gravyer ve kaşar peynirinin tanıtılması ve satışının yapılması amacıyla satış birimleri oluşturulmuştur.

Alanda bulunan Rus dönemi yapısı olan ve günümüzde atıl durumda bulunan Çar Köşkü'nün ise yöresel yemeklerin yapıldığı, gelen ziyaretçilerin yeme içme ihtiyaçlarının karşılanacağı restoran olarak işlevlendirilmesi uygun görülmüştür.

Yapının ömrünün uzun süreli olmasını sağlamak için yapılan zorunlu müdahalelerde, geçirmiş olduğu değişimlerin izini taşıması amaçlanmıştır. Bu sebeple özgün melzeme ve modern tekniklerin kullanılmasına özen gösterilen uygulamalar önerilmiştir.



Şekil 7.2.Cer Atölyeleri restorasyon yeni işlev planı (Gökdere, 2022)

Bu bağlamda yapının

A1 mahal 'Müzik Atölyesi'

A2 mahali 'Obsidiyen taş işleme Atölyesi'

A3 mahali 'Ebru-Heykel Atölyesi'

A4 mahali 'Resim Atölyesi'

A5 Mahal'i 'Konferans Salonu'

A6 Mahal'i 'Lokomotif Sergi Alanı'

B Mahali 'Tren-Vagon Müze Alanı'

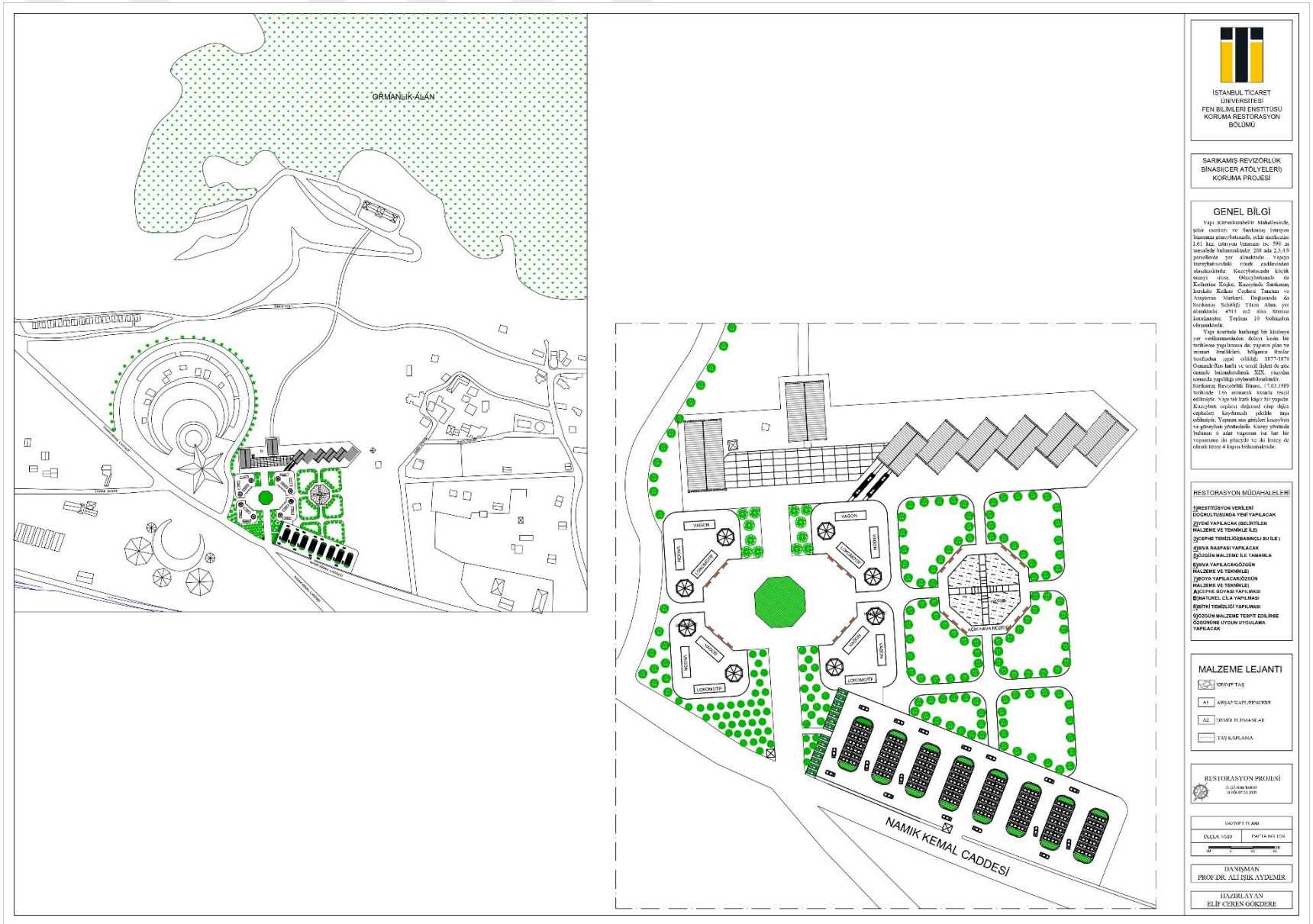
C-D Mahalleri 'Sarıkamış Şehitleri Müzesi'

E Mahali 'Yöresel Tatlar Salonu'

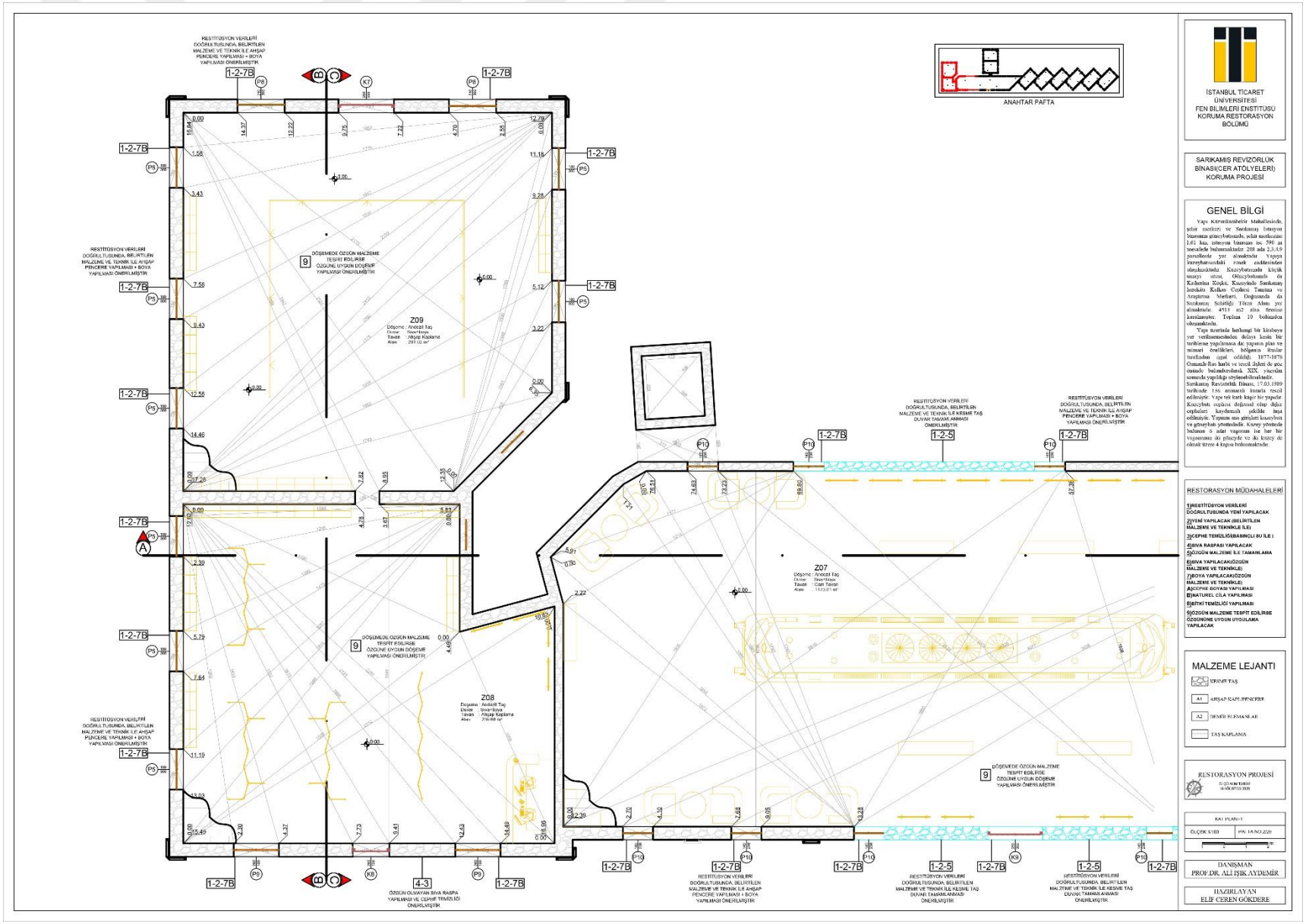
F Mahali 'Yöresel Takı-Hediyelik Eşya Salonu' olarak öngörülmüştür.

Kars'ın demografik yapısından kaynaklanan çok kültürlü yaşam bu atölyelerde canlandırılmak istenmektedir.

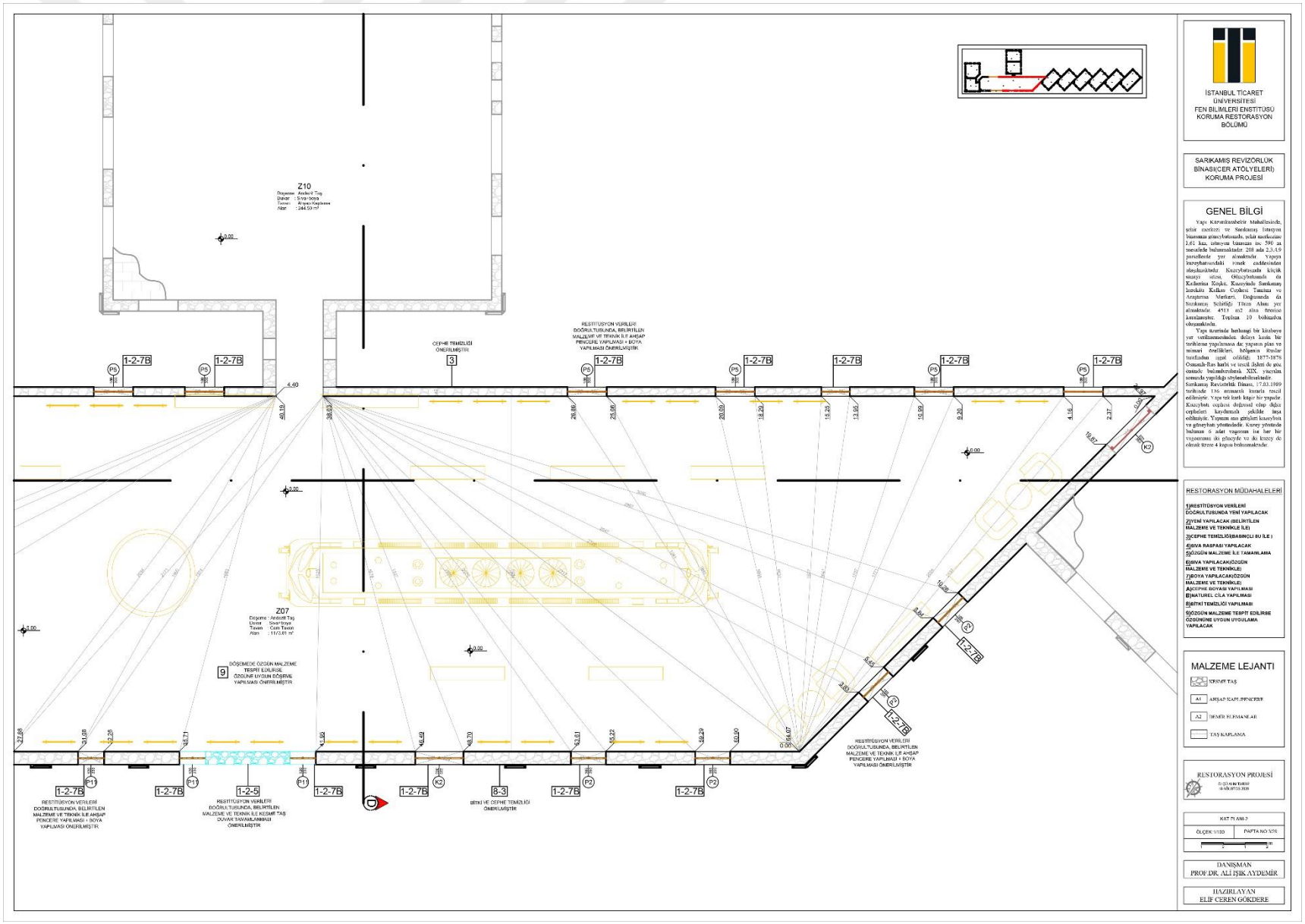
Binanın yaşanabilirliği için mecburi tamamlanacak kısımlar (çatı ve duvarlarda ki açıklıklar) çelik ve cam ile kapatılmış, günümüz malzemesi kullanılarak, yapının yaşamı boyunca geçirdiği değişim ve yapılan müdahale vurgulanmak istenmiştir. Binanın tahrip olan duvarları özgün malzemeye uygun şekilde malzeme kullanılarak tamamlanmış ancak bu tamamlamalar yapılırken binanın değişimi ve tarihsel katmanlaşmasının sergilenmesi amaçlanmıştır. Restorasyon projesinde yapıda oluşan bozulmalar düzeltilmiş, kirlenmeler kaldırılmıştır. Bu öneriler ile bütünleme yapılırken binanın özgünlüğünün korunarak yaşatılması amaçlanmıştır.



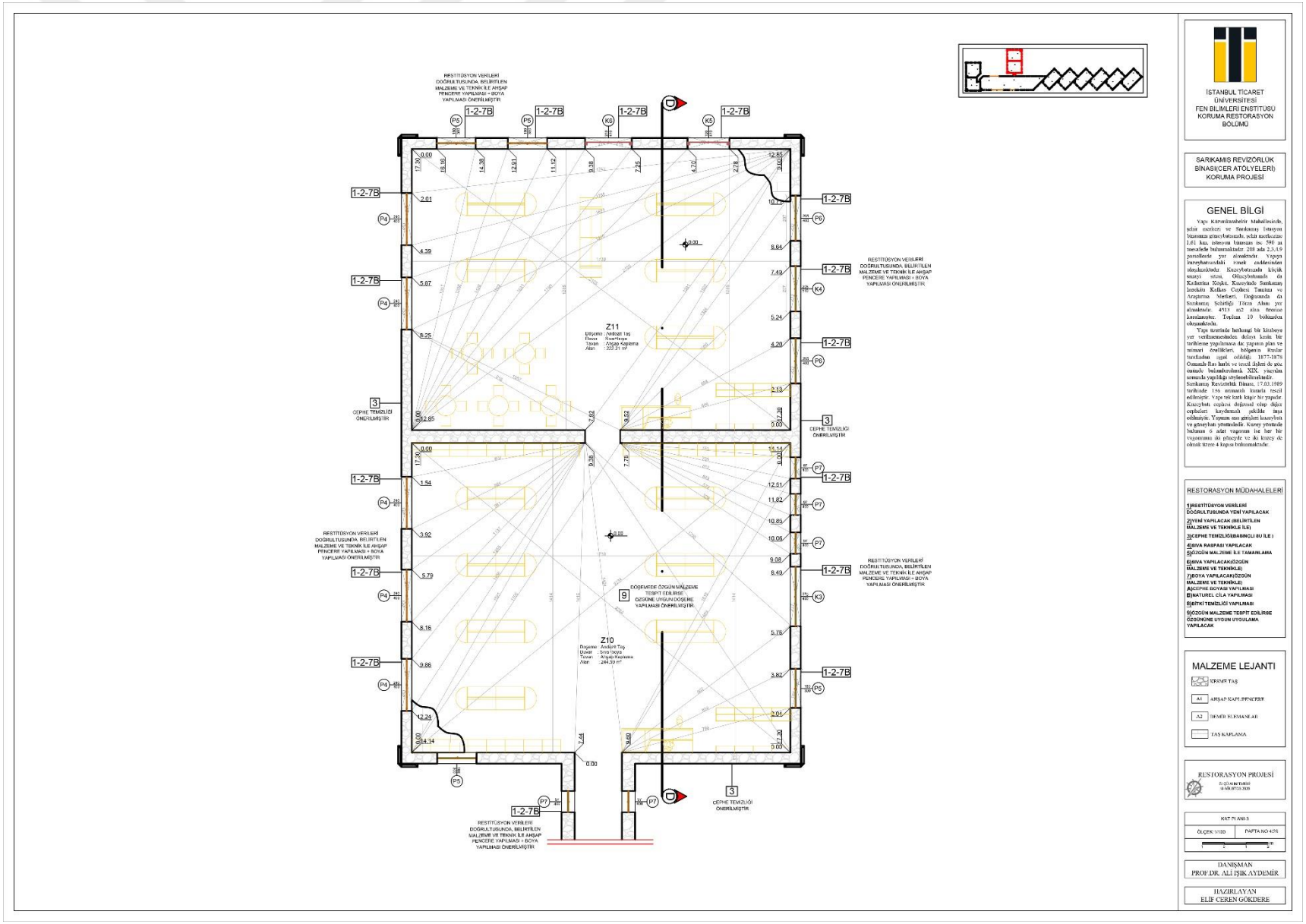
Şekil 7.3. Restorasyon vaziyet planı (Gökdere,2022)



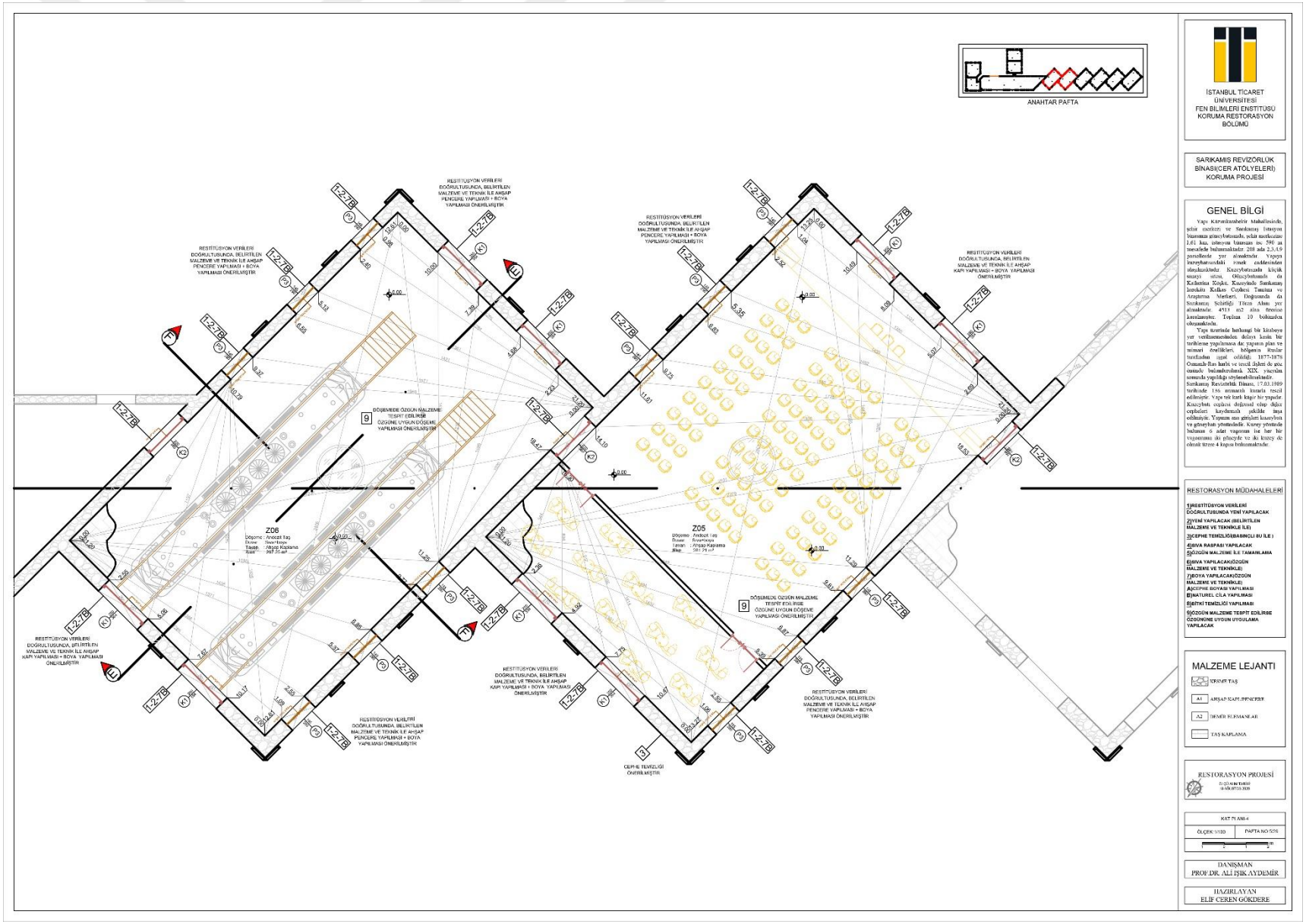
Şekil 7.4. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



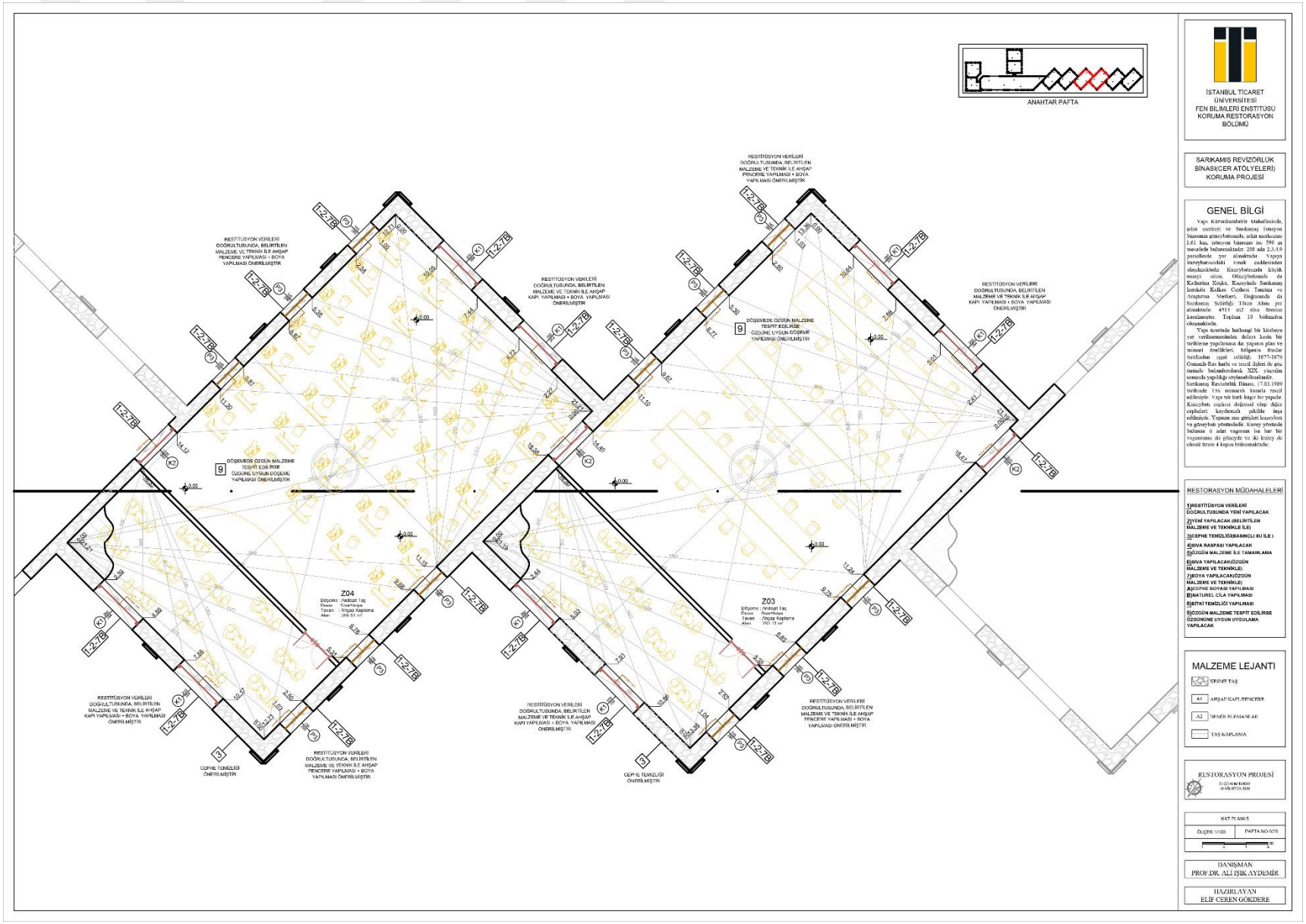
Şekil 7.5. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



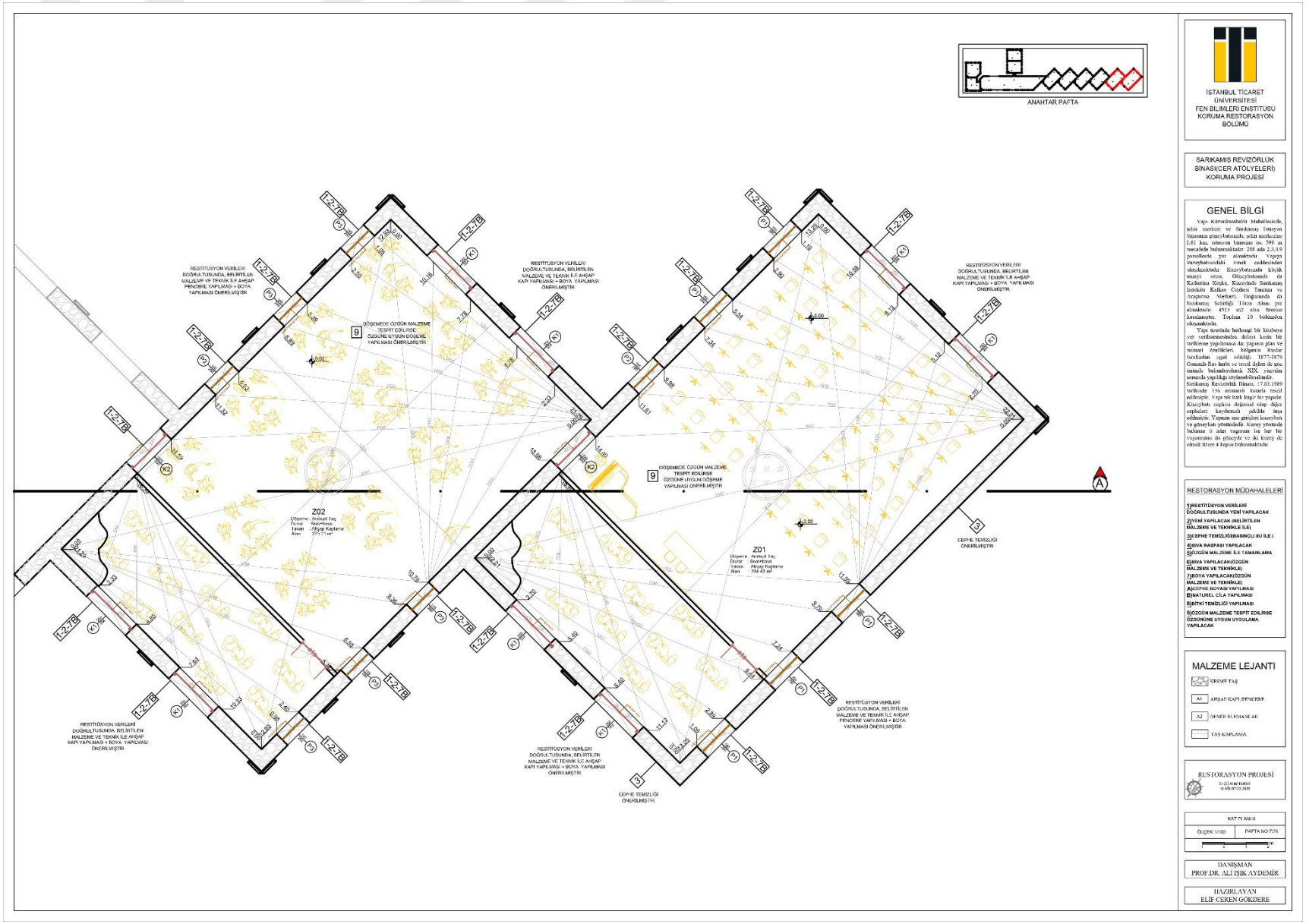
Şekil 7.6. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



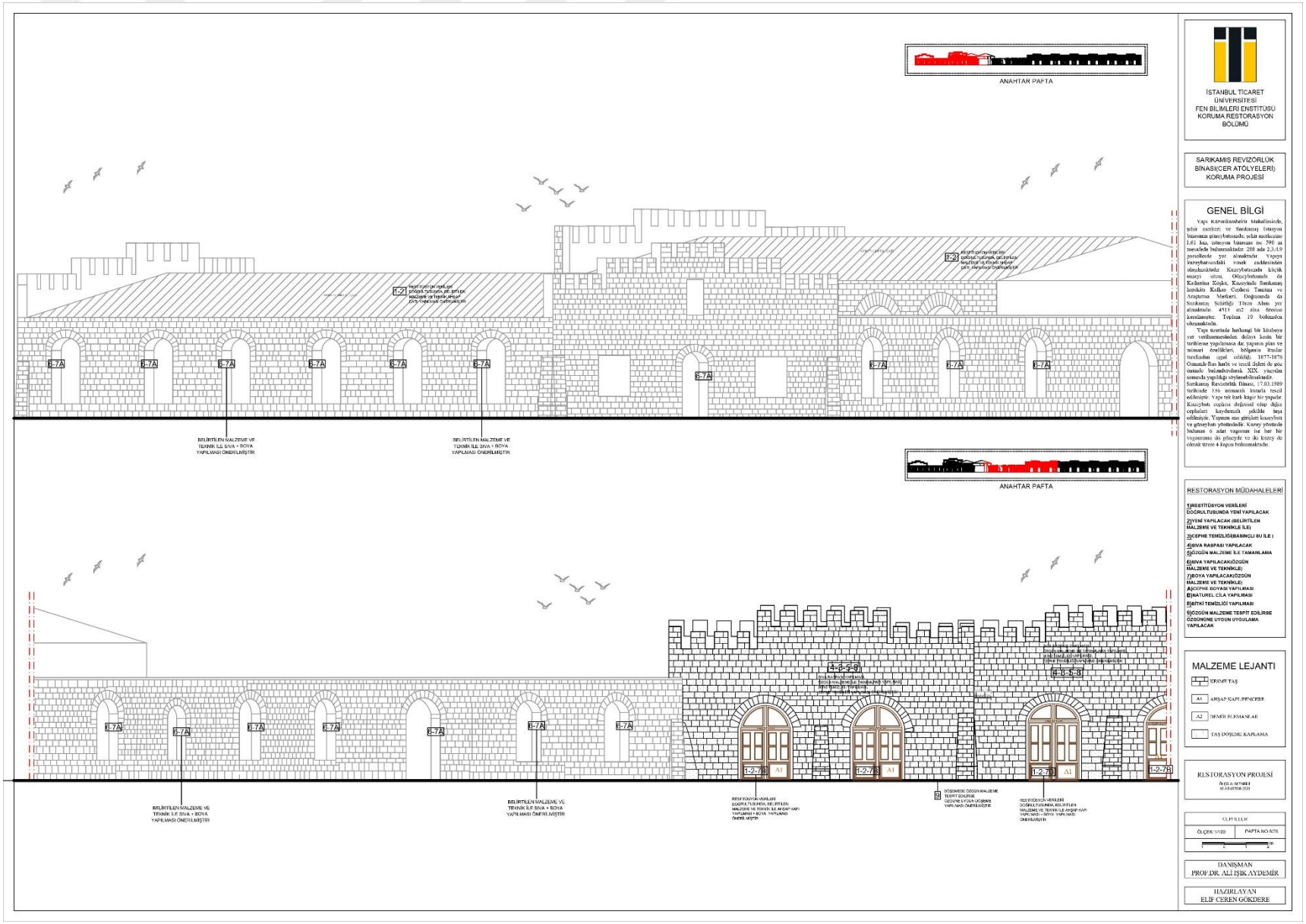
Şekil 7.7. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



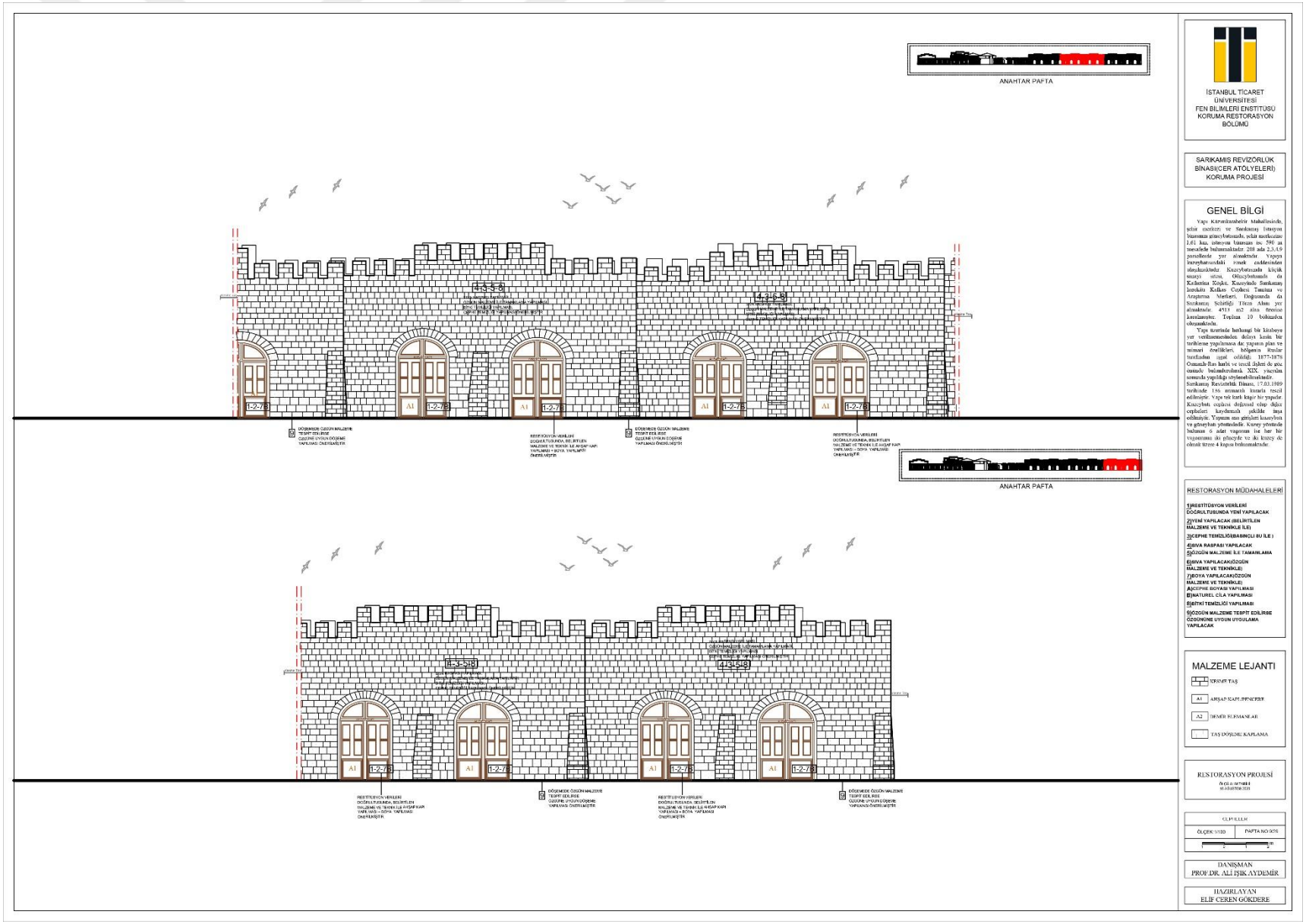
Şekil 7.8. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



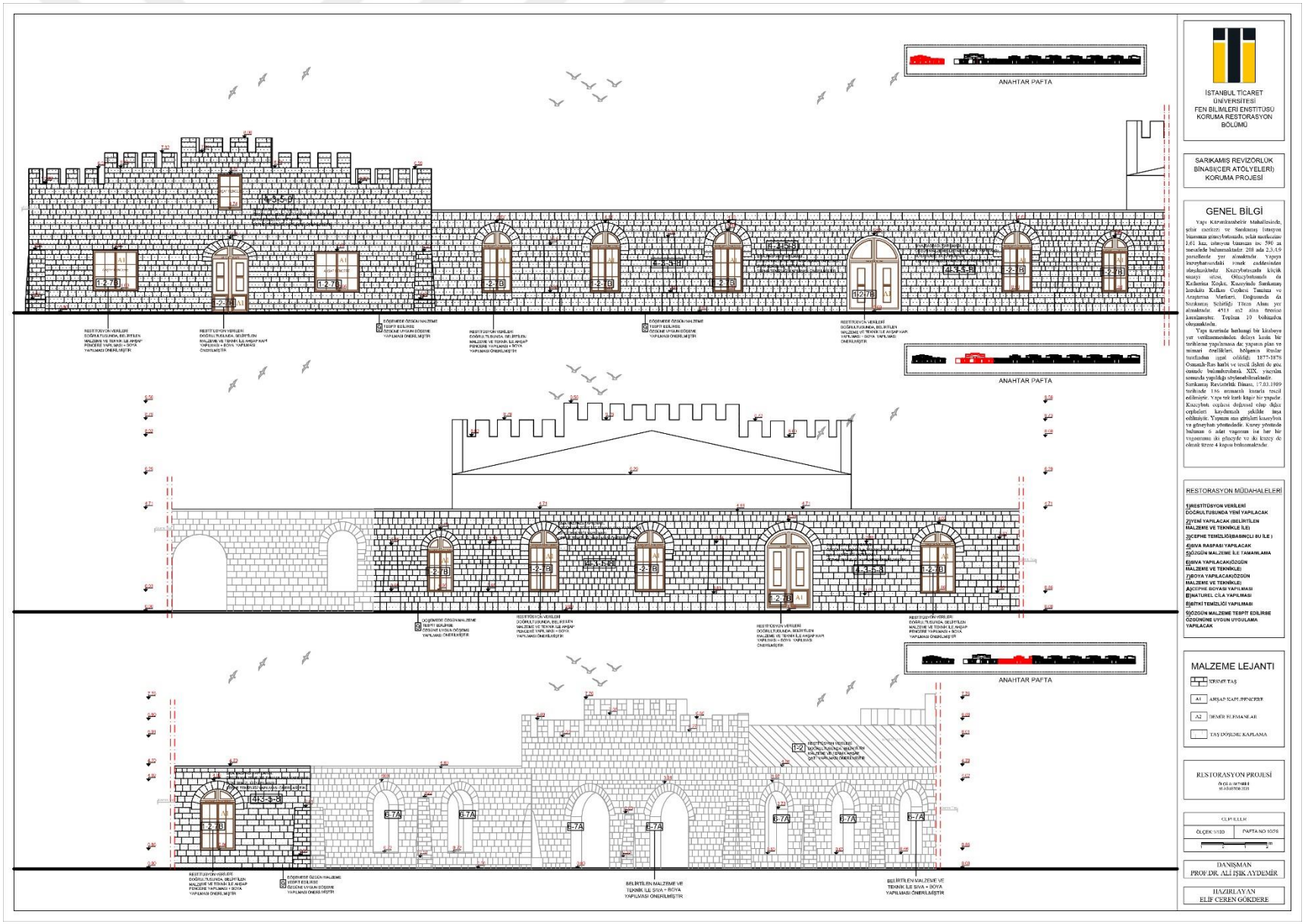
Şekil 7.9. Restorasyon kat planı (Gökdere,2022)



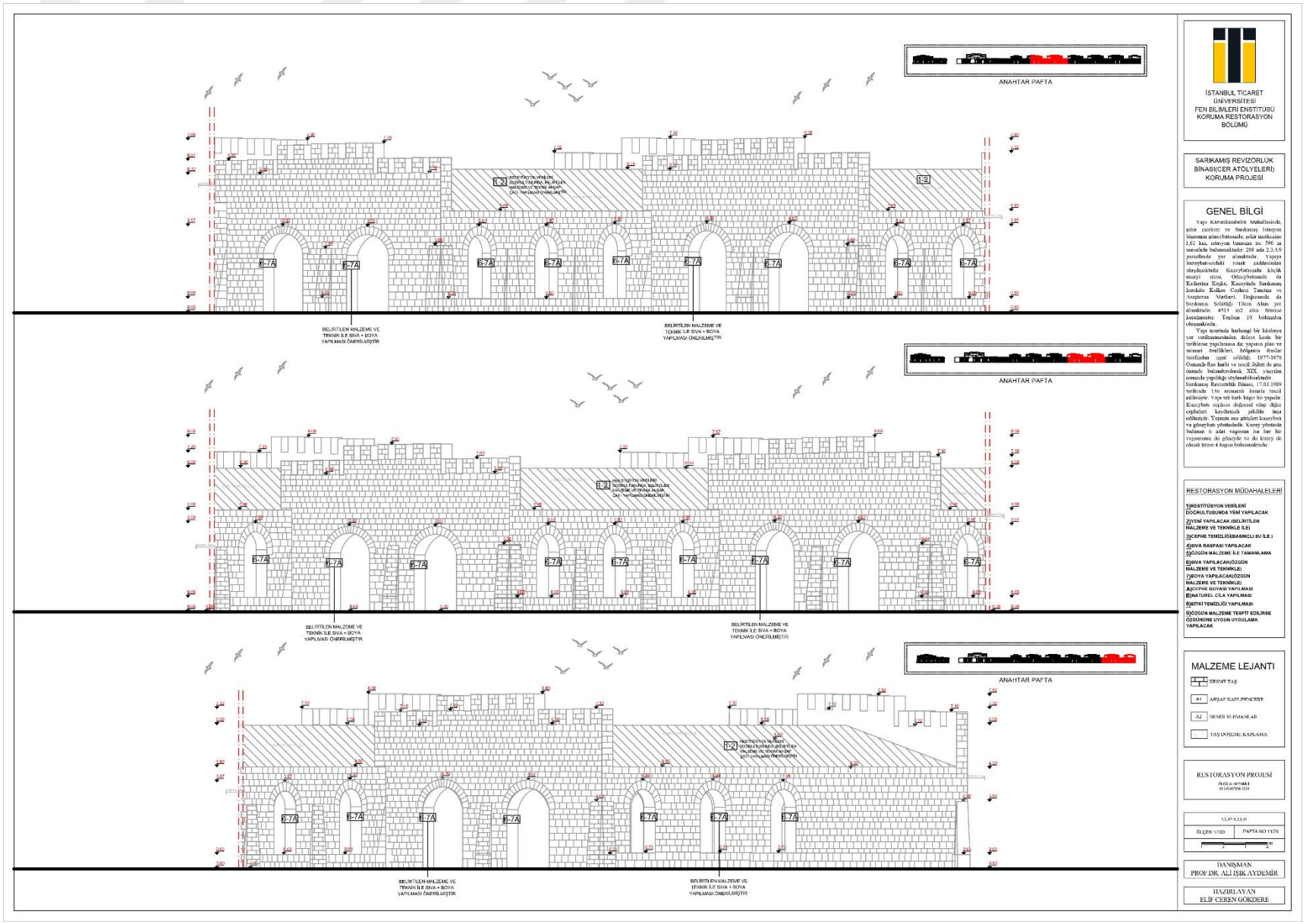
Şekil 7.10. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



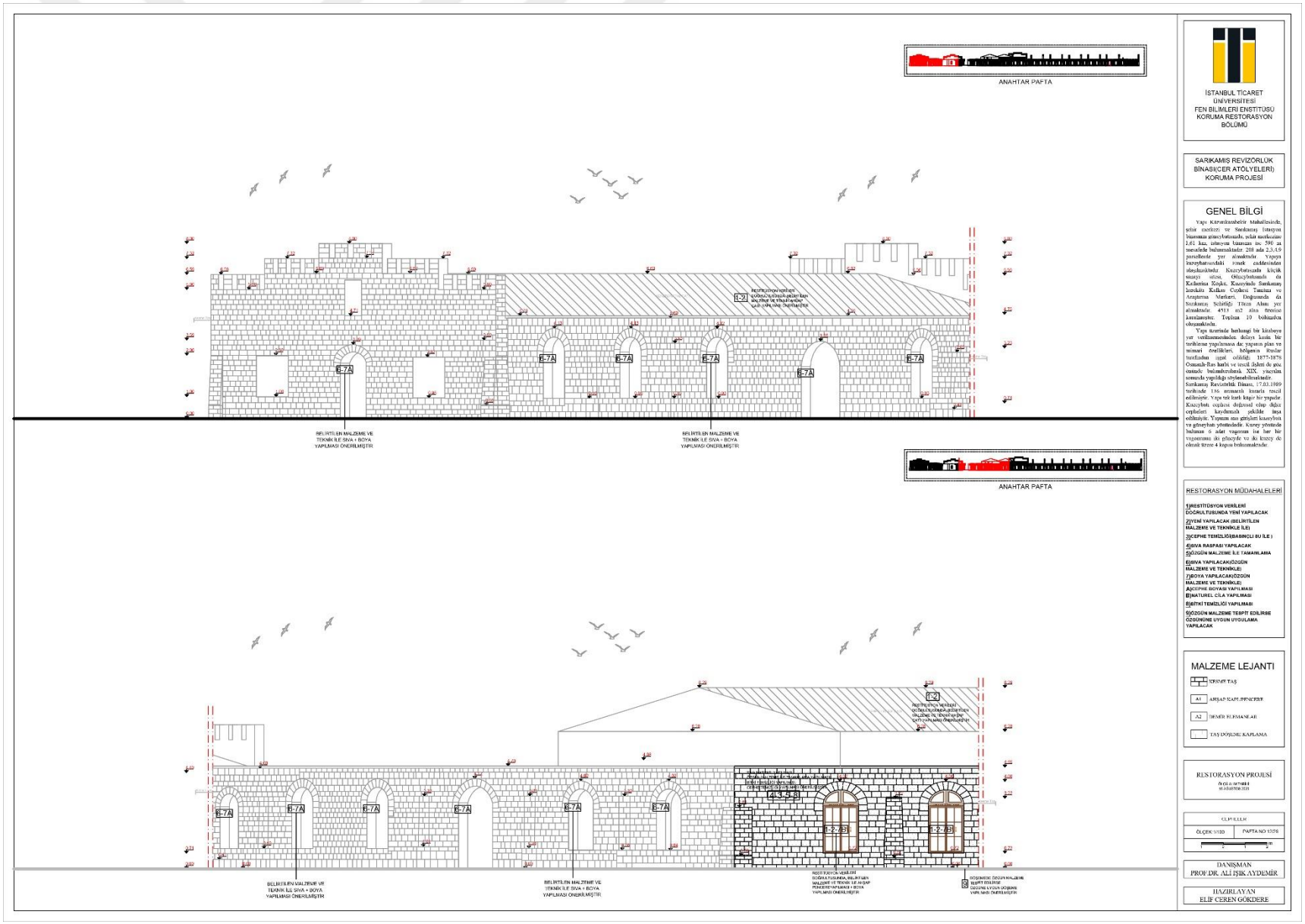
Şekil 7.11. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



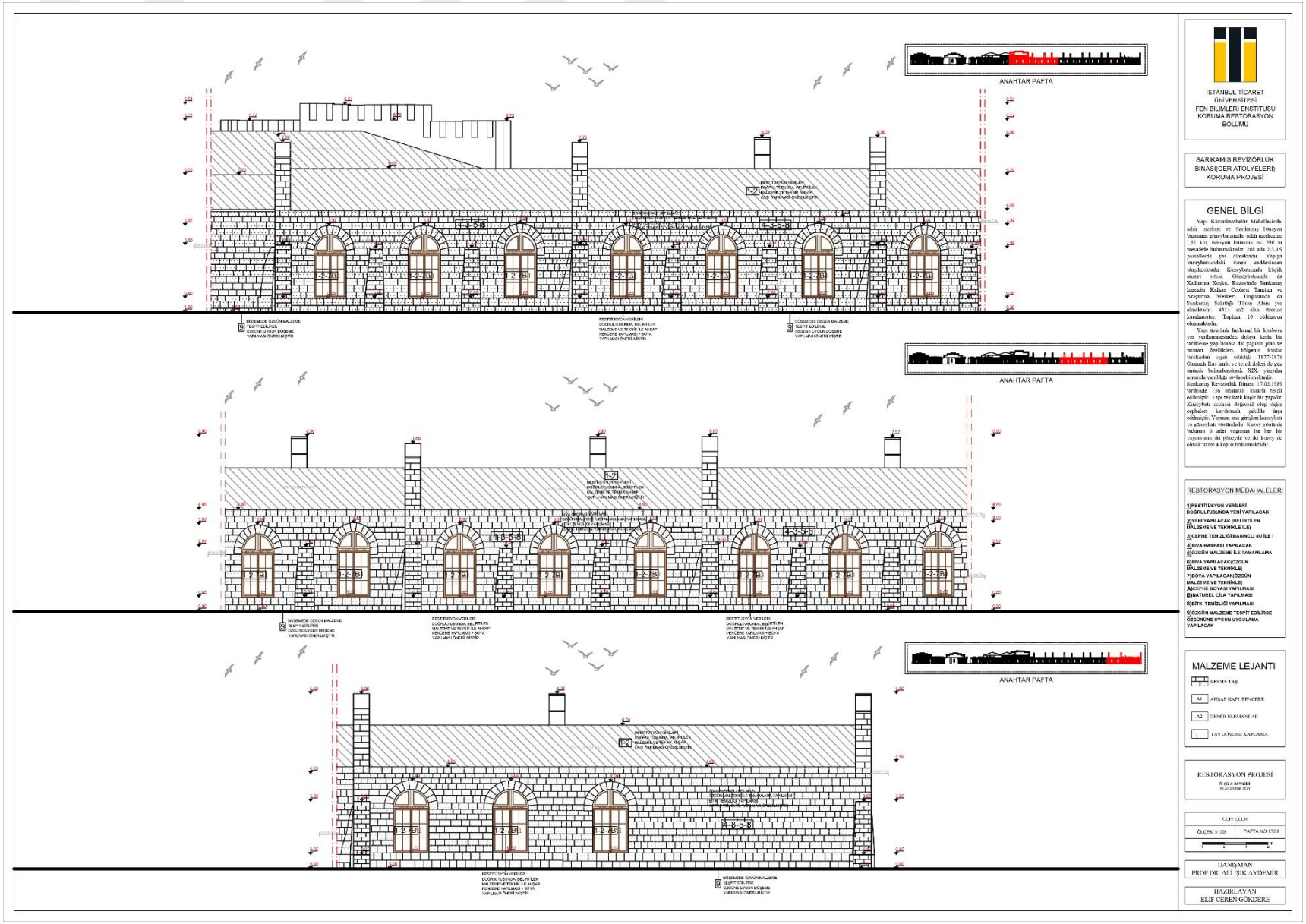
Şekil 7.12. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



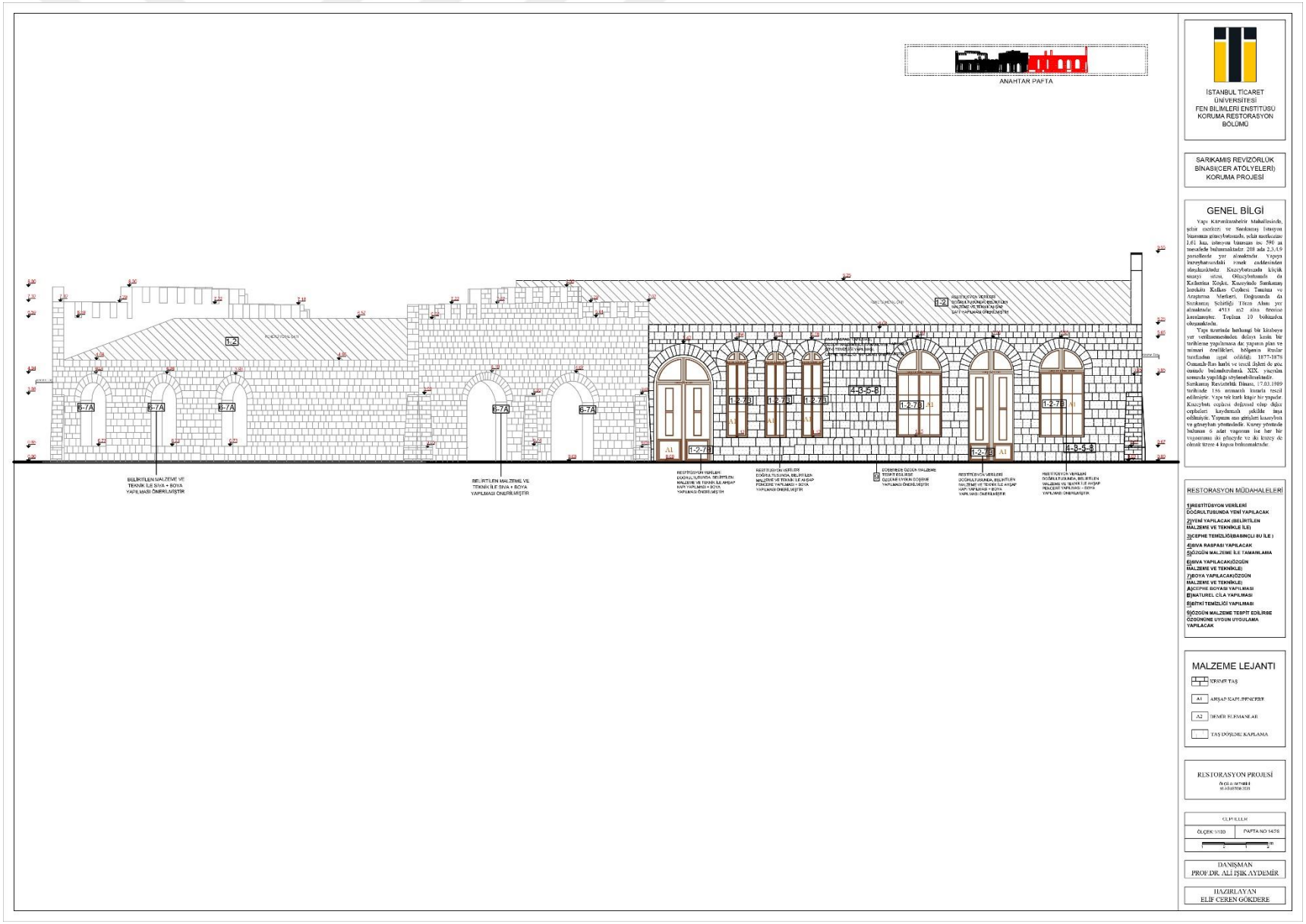
Şekil 7.13. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



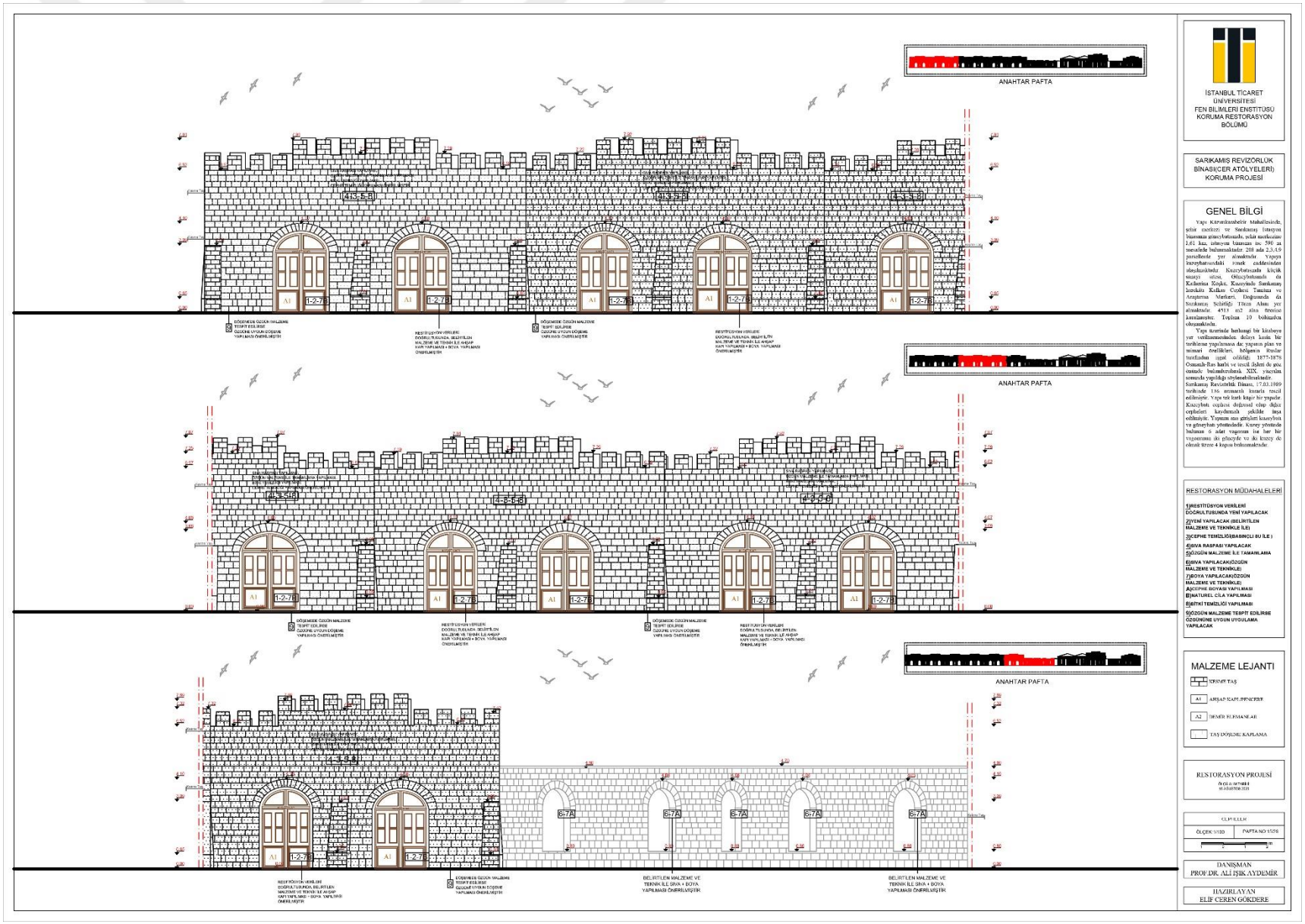
Şekil 7.14. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



Şekil 7.15. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)

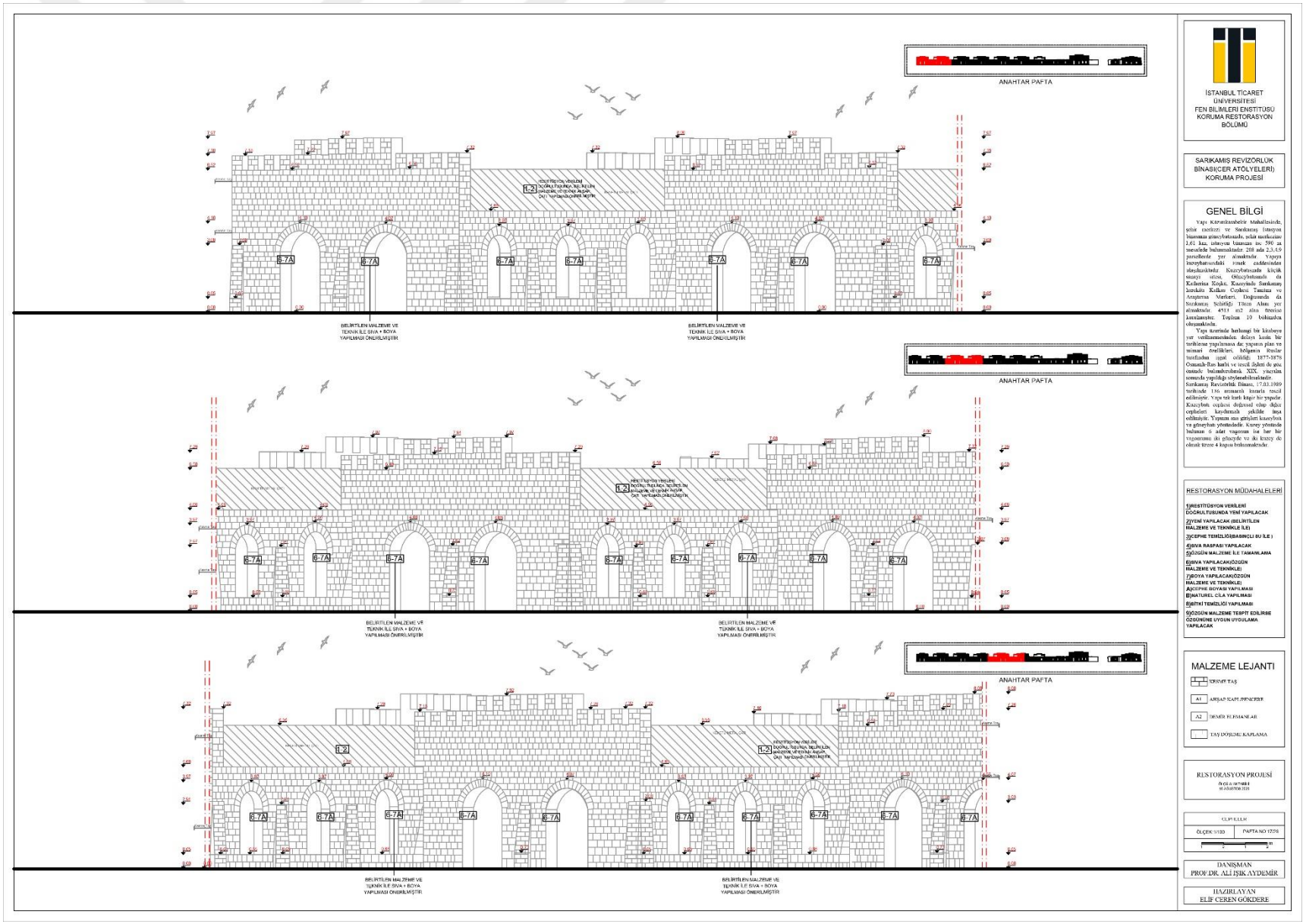


Şekil 7.16. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)

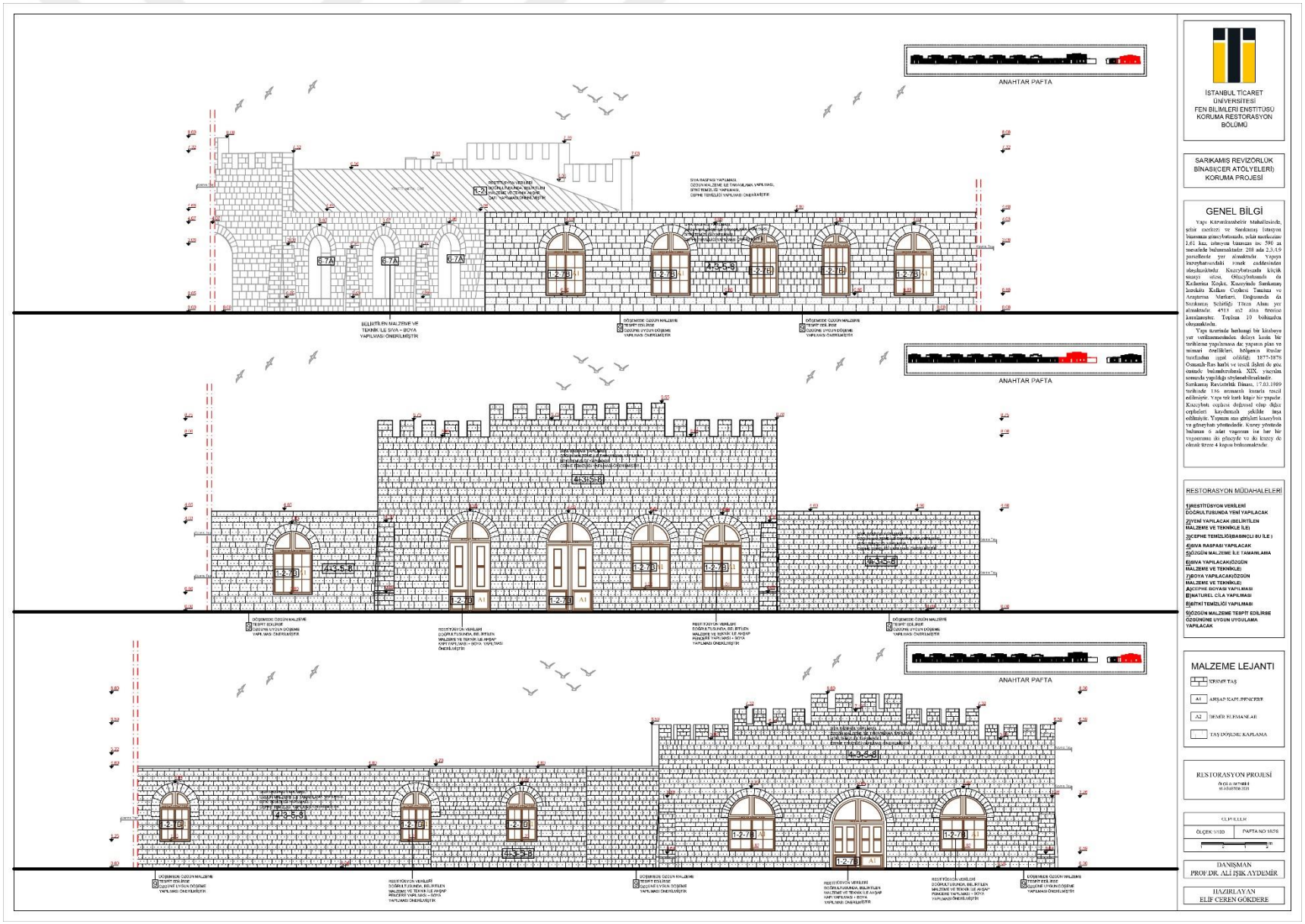


Şekil 7.17. Restorasyon cephe (Gökdere,2022)

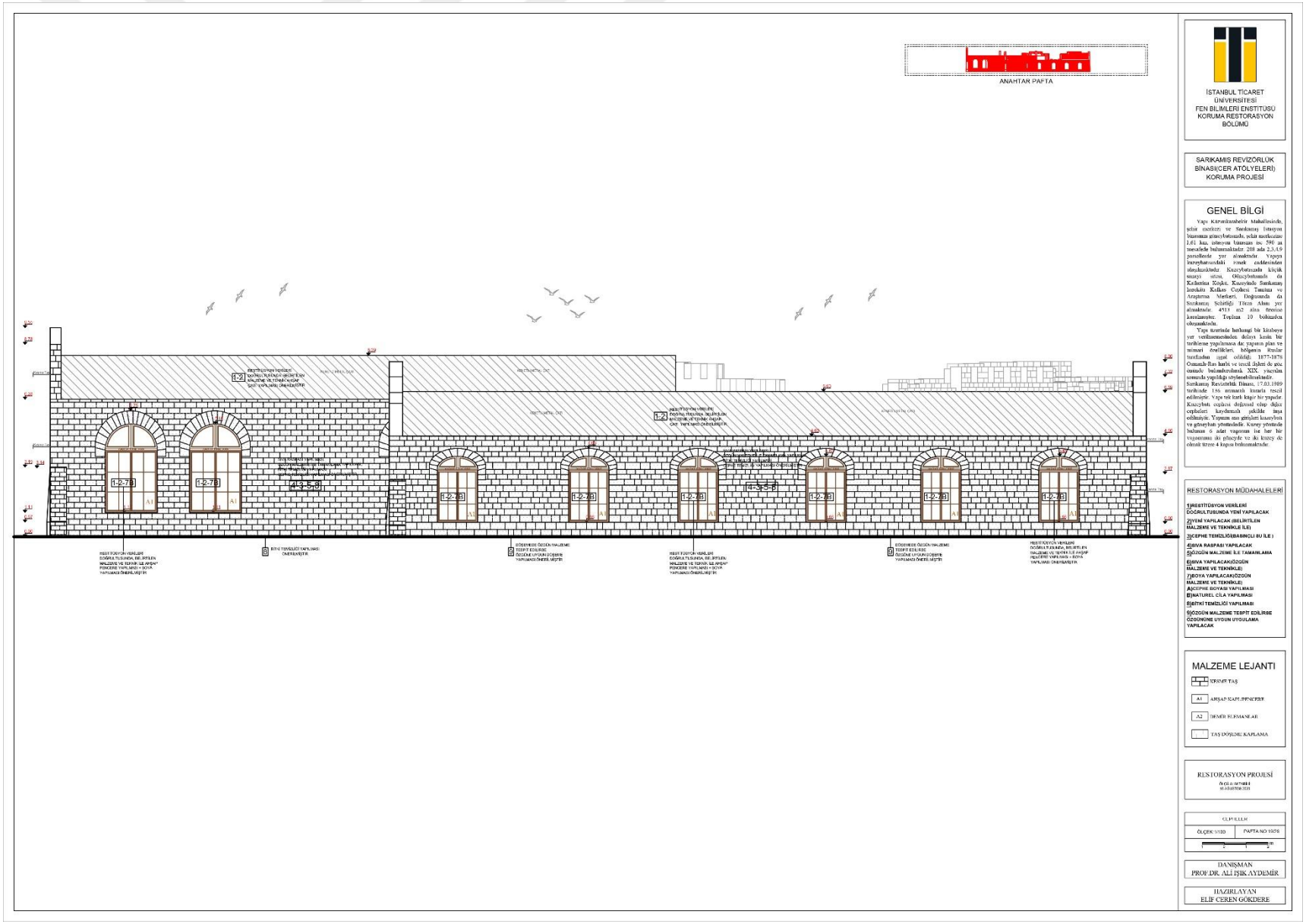
Şekil 7.18.Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



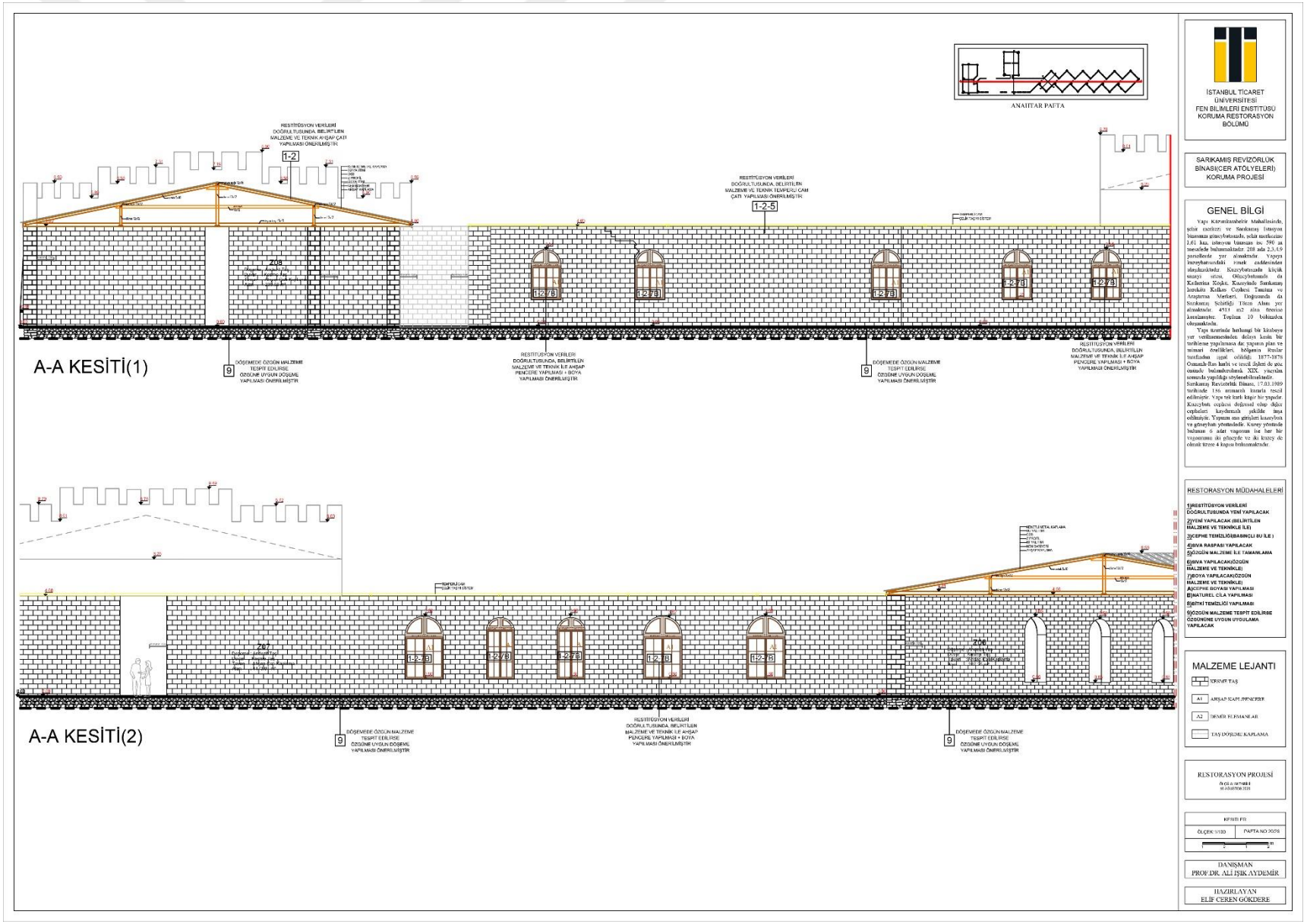
Şekil 7.19.Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



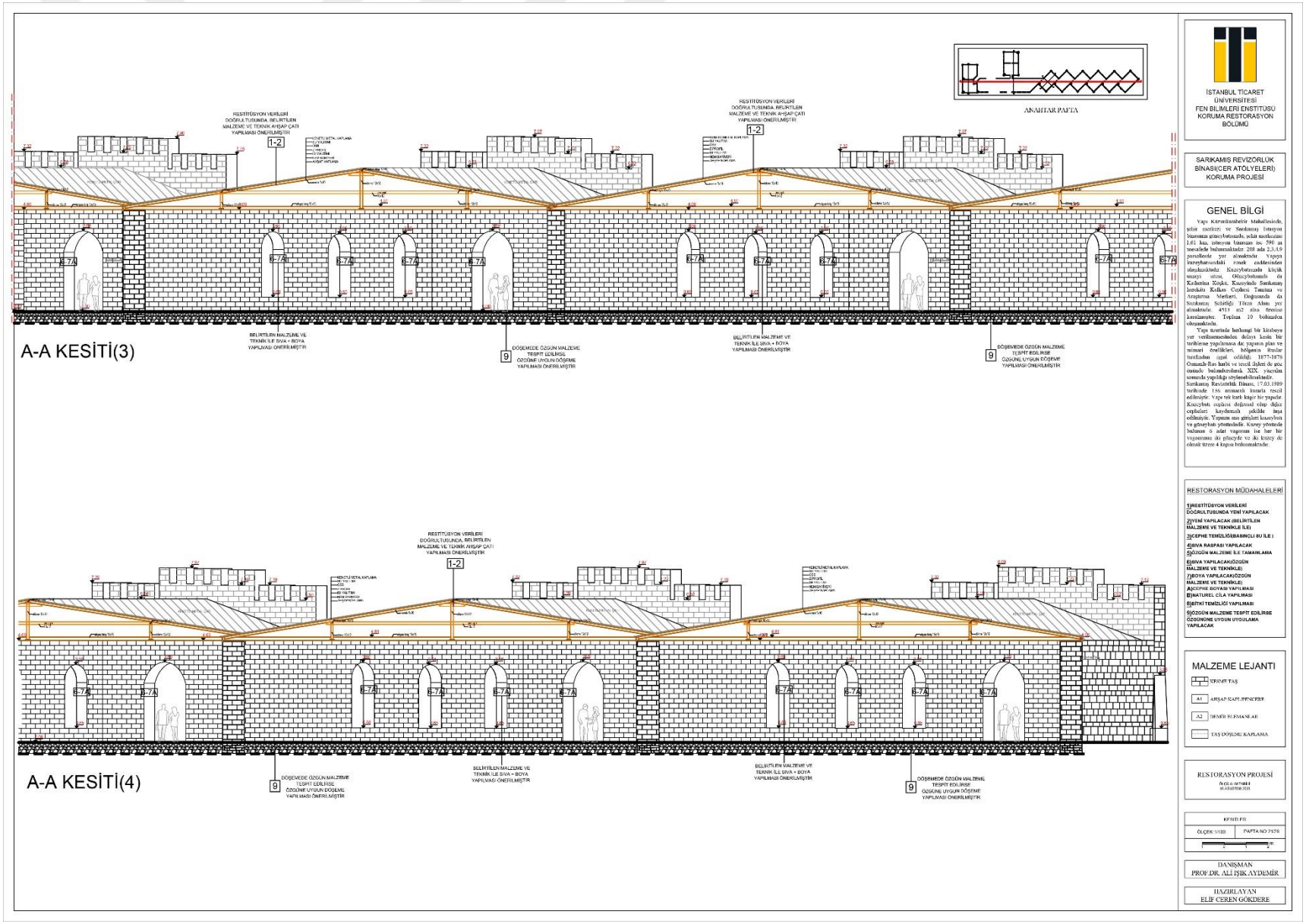
Şekil 7.20.Restorasyon cephe (Gökdere,2022)



Şekil 7.21.Restorasyon cephe (Gökdere,2022)

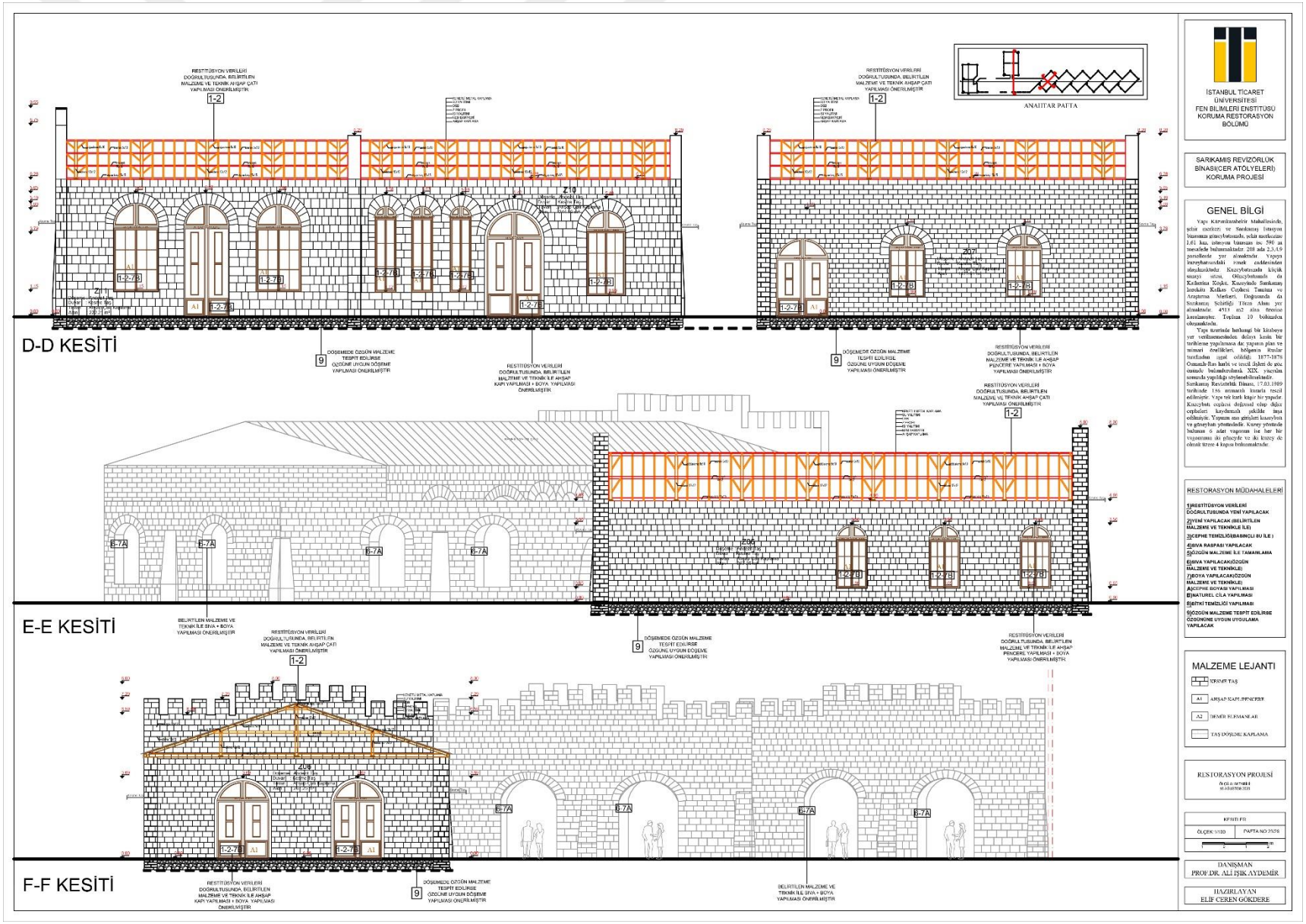


Şekil 7.22.Restorasyon kesit (Gökdere,2022)

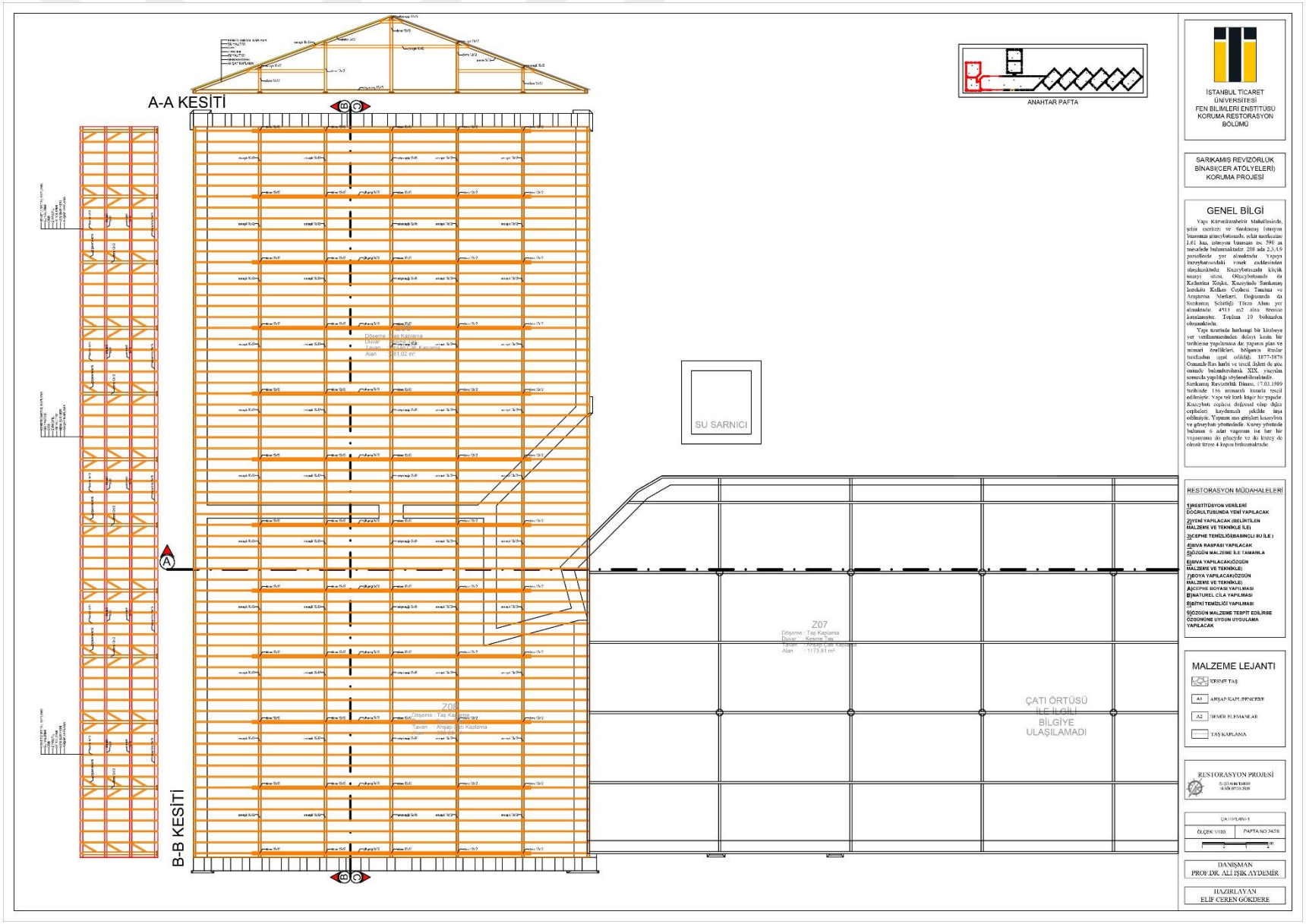


Şekil 7.23.Restorasyon kesit (Gökdere,2022)

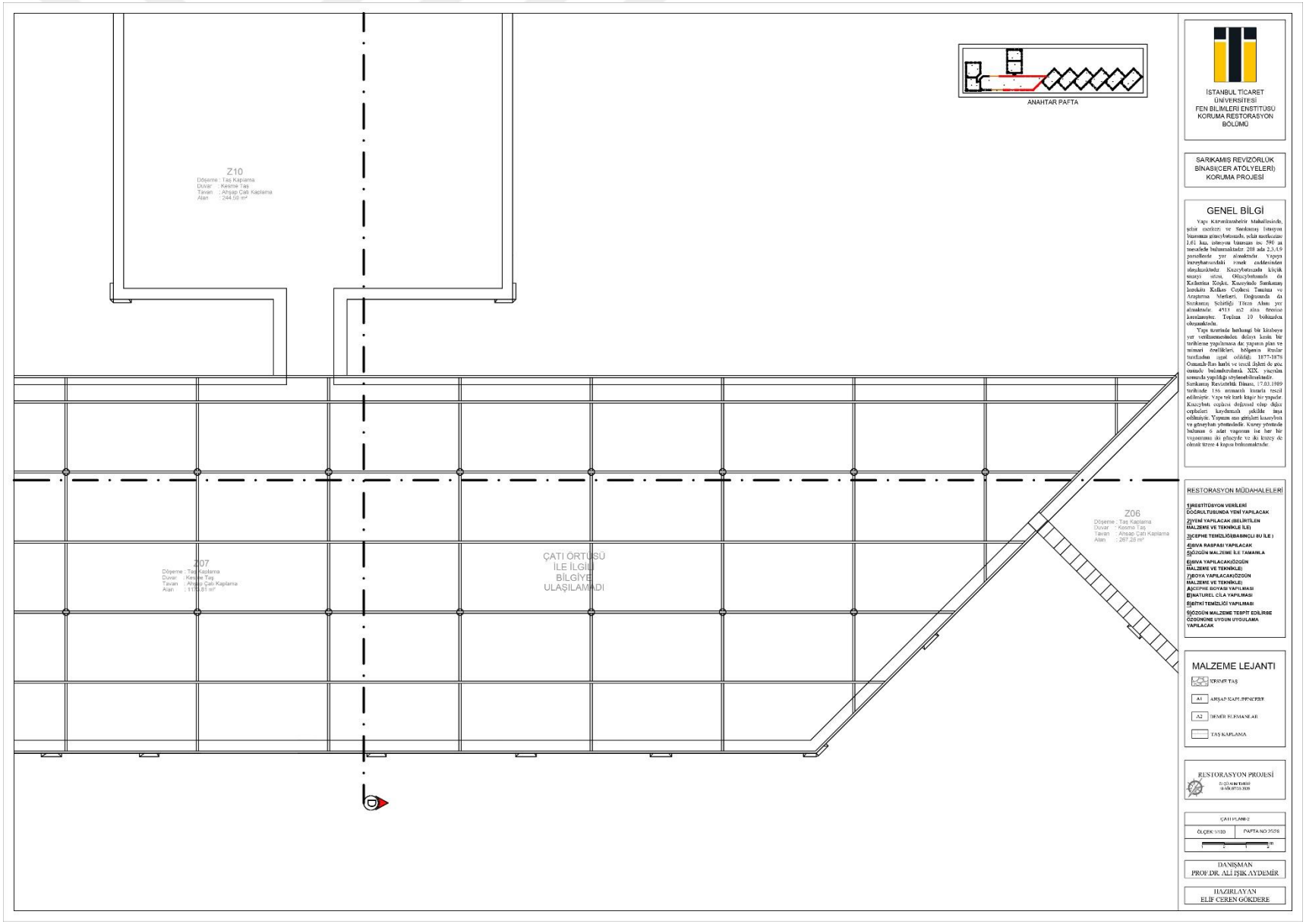
Şekil 7.24.Restorasyon kesit (Gökdere,2022)



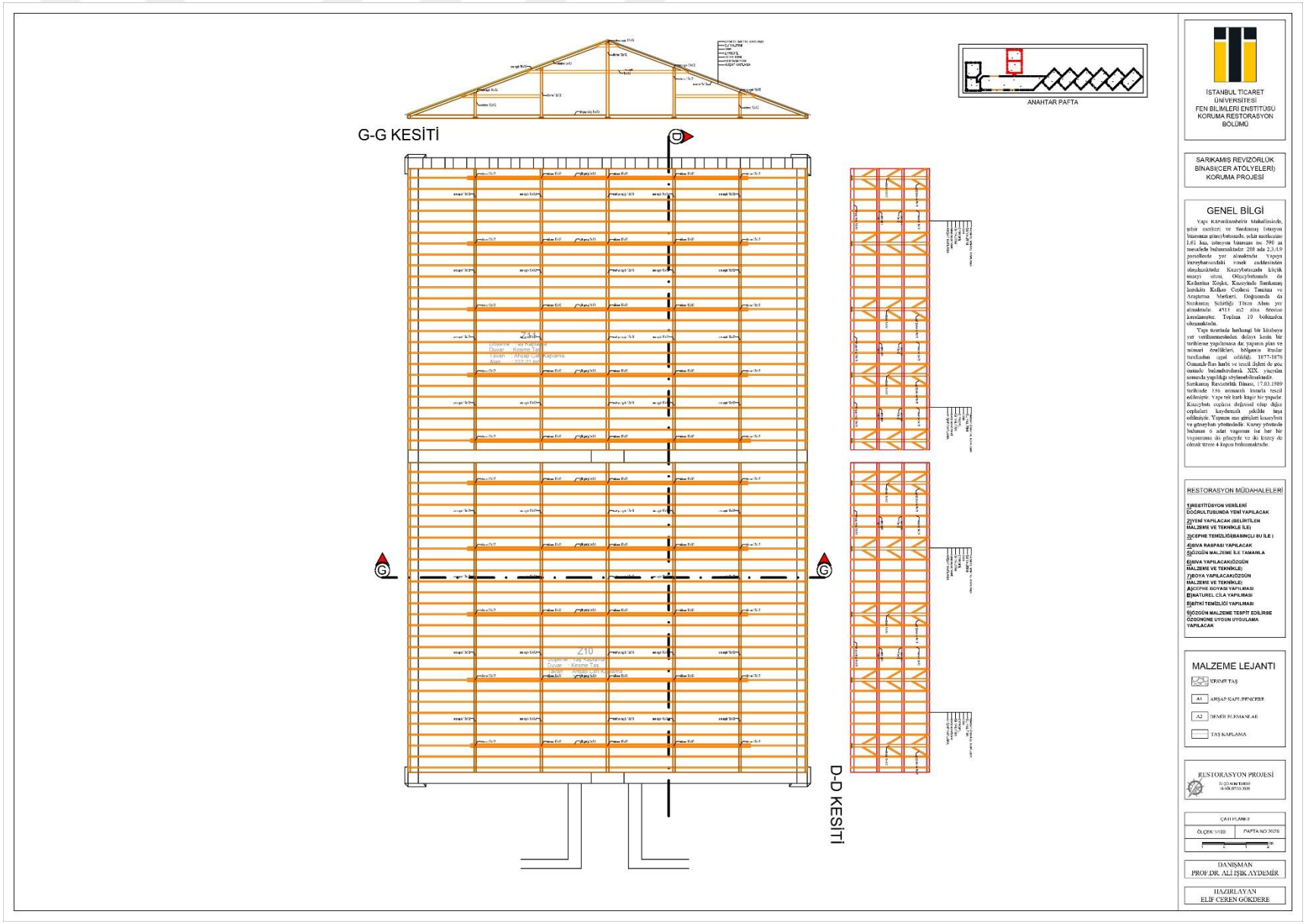
Şekil 7.25.Restorasyon kesit (Gökdere,2022)



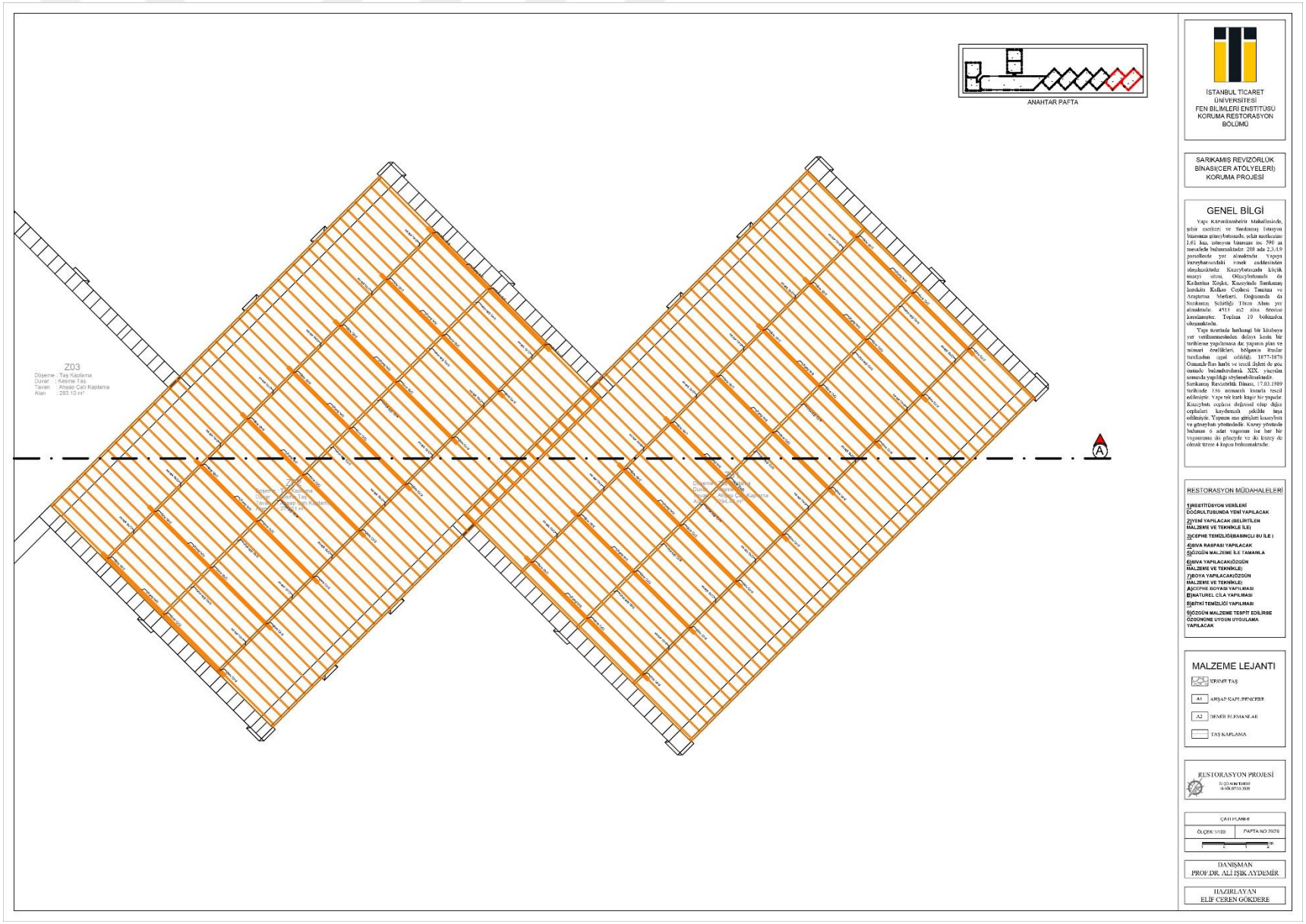
Şekil 7.26.Restorasyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 7.27. Restorasyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 7.28. Restorasyon çatı planı (Gökdere,2022)



Şekil 7.31. Restorasyon çatı planı (Gökdere,2022)

7.2.Değerlendirme ve Sonuç

Bu tez kapsamında endüstri mirası Sarıkamış Cer Atölyeleri detaylı olarak incelenmiştir. Yapı hakkında internet ve kütüphanelerden yapılan kaynak taramaları, gerekli kurum ve kuruluşlardan alınan yazılı ve çizili belgeler değerlendirilmiş, bina üzerinde yerinde gözlem yapılmıştır (2020 yılı).

Plan olarak güneybatı-kuzeydoğu istikametinde, 203,26 x 32,64 m ölçülerinde dikdörtgen bir plana sahiptir. Raylara 280 m uzaklıkta olan yapı, diğer birçok Rus dönemi yapısı gibi, kaderine terk edilmiştir. Toplam on bölümden meydana gelen, geniş bir alan üzerine kurulmuş, vagon bakım ve onarımlarının yapıldığı bir yapıdır.

Yapı üzerindeki özgün izler, binanın eski döneme fotoğrafları ve benzer yapılar incelenmistir. Binanın çatısının ahşap beşik çatı olduğu tespit edilmiş, restitüsyon projesinde özgün halinde gösterilmiştir. Yapı üzerindeki bozulmalar kaldırılmış, parçalanmış kısımlar özgün haline uygun olarak tamamlanarak çizilmiştir. Binanın iç ve dış cephesinde sonradan yapılan sıvalar kaldırılarak özgün halinde gösterilmiştir.

Yapının mevcut durumu hakkında bilgi edinilmiş, binanın fotoğrafları çekilmiştir. Elde edilen tüm belgeler değerlendirilmiş, bu tez kapsamında ‘ (Mimari ve Cephe Analizi)’başlığı altında incelenmiştir. Rölöve projesi ile binanın mevcut durumu anlatılmış, yazılı ve çizili olarak ayrıntılı gösterilmiştir. Endüstri mirası Cer Atölyeleri kapatıldıktan sonra binanın duvarlarında doğal etmenlere bağlı sıva dökülmeleri yaşanmış, zamanla parça kayıpları oluşmuştur. Binanın çatısı tahrip edildikten sonra beden duvarlarında çatlaklar görülmüştür. Doğal etmenlere ve terk edildikten sonra içerisinde izinsiz yaşayan kullanıcılar ve demiryolu hattından yapıya uzatılan raylar yapıda malzeme kayıplarına bazı cephe duvarlarında parçalanmalara sebep olmuştur.

Yapının duvarlarında doğal etmenlere ve kullanıcılara (evsizlere) bağlı olarak çeşitli kirlenmeler oluşmuş, yapının bulunduğu konum nedeniyle don olaylarının fazla yaşanması ve üst örtüsünün tahrip olması; cephelerde yosunlanma ve tuzlanmaların meydana gelmesine sebep olmuştur. (Atölyelerin Korunarak İşlevlendirilmesi-

Restorasyon Projesi)' başlığı altında binadaki değişim ve bozulmalar gösterilmiş, yanlarına gerekli açıklamalar yapılarak mevcut durum fotoğrafları eklenmiştir.

Koruma ve yeniden işlevlendirme Önerisi (Restorasyon Projesi) başlığı altında yapılan tüm çalışmalar değerlendirilmiştir. Yapının yakın çevresi incelenmiş, yapıya yeni işlev önerirken bina için yapılan tespitler incelenmiştir. Binasının konumu ve çevresinde yer alan avantajların neler olduğu, ne tür potansiyellere sahip olduğu araştırılmış, iç ve dış tehditler tespit edildikten sonra yapının günümüz şartlarında ayakta kalması için gerekli fiziksel ve işlevsel müdahaleler ve bu işlevi destekleyecek geri dönüşü olabilir çağdaş ekler önerilmiştir. Bu öneriler verilirken günümüz şartları ve binanın mevcut durumu dikkate alınmıştır.

Öncelikle en az müdahale ile en iyi koruma yaklaşımı benimsenmiştir. Bu nedenle yapının yaşamını devam ettirmesi için mecburi tamamlanacak alanlarda; yapının geçirdiği değişim ve bozulmaları yapıda gösterebilmek için sade, yalın ve çağdaş malzemelerin kullanılması önerilmiştir. Binadaki çatı ve açıklıklar çelik ve cam ile kapatılmış, günümüz malzemesi kullanılarak yapılan onarımlar ve restorasyon çalışması ile yapının dönemi hakkında bilgi verilmiştir.

Yapıdaki oluşan bozulmalar düzeltilerek, kirlenmeler kaldırılmıştır. Binanın tahrip olmuş duvarları şeffaf cam ile tamamlanmıştır. Harabenin estetiği yaklaşımı ile mevcut durumu koruyarak yapının değişimi ve tarihsel katmanlaşmasını sergileme amaçlanmıştır.

Yapıya 'Hafıza Müzesi' işlevi önerilerek, mekânın ve çevrenin yaşaması amaçlanmıştır. Binaya yeni işlev verilirken alanın verimli kullanılması hedeflenmiş, bu hedef doğrultusunda tefriş elemanları tercih edilmiştir. Binanın boş duvarlarına çelik malzemeden çatıya asılı sergi panoları, geniş cam açıklığının bulunduğu cepheye ayaklı cam sergi panoları önerilerek, binanın mevcut duvarlarına zarar verilmemiştir.

Tüm bu öneriler sonucunda Cer Atölyelerinin özgünlüğünü koruyarak yeniden yaşatılması, yaşamını sürdürerek gelecek nesillere ulaşması amaçlanmıştır Atölyelere yeni işlev önerisinde bulunulurken, yapının tarihi ve mimari değerlerine saygı duyulması ve tarihsel katmanlaşmanın yapıda kullanıcılar tarafından hissedilmesi

amaçlanmış, Cer Atölyelerinin yeni işlevinin çevresindeki tarihi yapılara destek vererek tarihi alanın cazibe bölgesi haline gelmesi sağlanarak ilçenin ekonomisine de katkı sağlaması hedeflenmiştir.

KAYNAKLAR

Ahunbay, Z., 1996,1999,2004,2007,2009. Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, YEM Yayınları, İstanbul.

Akkurt, M. ve Korkut, T.2019. Kars'taki Rus Dönemi Askeri Garnizonlarda Yer Alan Kilise Örnekleri. G. Yılmaz, R. Çavuşoğlu ve M. Kulaz (Der.), Arkeoloji ve sanat tarihi araştırmaları: yapılar, buluntular, müzeler, çizim ve fotoğraflar eşliğinde içinde. Hiper Yayın, İstanbul

Aksoy, A., Açıkbaş F., Akman A., 2007 "Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Hikayesi", İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Altınoluk, Ü., 1991. Özgün İşlevini Tamamen Yitiren ya da İşlevsel Olarak Eskiyen Yapıların Yeniden Kullanımı. Tasarım Dergisi, 14, 102-104.

Arslan, M., 2015. Kars Demiryolu Mirasını Koruma Önerisi ve Eski Süt Tozu Fabrikası Koruma Projesi İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 399, İstanbul.

Aydın, N.(Ed),2006. Bütün Yönleriyle Sarıkamış Sempozyumu. Bakanlar Medya, 497, İstanbul.

Badem, C. 2010. Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti. Birzamanlar Yayıncılık, İstanbul.

Burman, P., 1997. Philosophies for Conserving the Railway Heritage, E&FN Spon18-34, London.

Caxia Forum,2022. De Central Eléctrica a Caixaforum Erişim Tarihi.:25.07.2022 https://caixaforum.org/es/madrid/el-edificio

Çulha, Z.,2017. Emeğin Mekanı:Cibali Tütün Fabrikası. Panaroma khas, (25),05-08.

Coulls, A. 1999. Railways as World Heritage Sites, ICOMOS, Paris, France

Dale, H. ve Dale, R., 1992. The Industrial Revolution, Londra.

Demir, M., 2017. Sarıkamış Obsidiyen Kaynakları ve Değerlendirilmesi. Kafkas Universitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (19), 119-139.

Demirel, E.,2012. Sarıkamış Yürüyüş Parkurları, Serhat Kalkınma Ajansı,152,Kars.

Doğan, T., 2019. Garnizon Kent Sarıkamış'ta Rus Mimarisi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi, 332, Sakarya.

Elhan,S.,2009. Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi İstanbul Haliç Örneği: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 195, İstanbul.

Erdem, H. O., Caner, E., 2017. Koruma Onarım Çalışmaları Öncesi Bozulmaların Teşhisine Bir Örnek: Hıerapolıs Kuzey Nekropolü 175 Nolu Anıtsal Mezar Art-Sanat Dergisi, (8), 73-89.

Erder, C., 2018. Tarihi Çevre Algısı, YEM Yayınları, İstanbul.

Ergenç, İ., 2019. Endüstriyel Miras Alanlarının Dönüşümünün Müzecilik Açısından İncelenmesi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,163, İstanbul.

Erkan K. Y, Ahunbay Z., 2008. Anadolu demiryolu mirası ve korunması. İTÜ Dergisi Seri A: Mimarlık, Planlama, Tasarım, 7(2), 14 - 25.

Falconer, K. 2005. "Industrial Archaeology Goes Universal", Industrial Archaeology Review, XXVII: 1, 23-26.

Geyyas,L.F.,2019. Gaziantep Tren İstasyonu ve Çevresi Özelinde Demiryolu Yapılarının Uyarlanabilir Yeniden Kullanım Önerileri, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi, 151, İstanbul.

Goodlifetravel,2020 Cibali'nin Tütün Kokan Tarihi .Erişim Tarihi:05.01.2022 https://www.goodlife.travel/post/cibali-nin-tutun-kokan-tarihi

Gören, L. F. G., Manisa, K., 2021. Demiryolu Yapılarının Kullanım Dönüşümünde İşlevsel Olasılıklar ve Yapısal Müdahaleler. Mimarlık ve Yaşam, 6(3), 879-897.

Gündoğdu, H., 2010. XIX. Yüzyıl Kars Yapılarına Baltık Mimari Üslubunun Yansıması. Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, (18) , 79-99.

Gürsoy,C.,2019. İşlevini Yitirmiş Bir Sanayi Devrimi Dönemi Fabrikası "Feshane" Yapısının Endüstri Mirası Olarak Değerlendirilmesi İçin Öneriler, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi,203, İstanbul.

Hasol, D., 2002. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü. Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 244, İstanbul. Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 13(1), 130-143.

Hüseyin Irmak,2003.Günümüze Uykulukçuları Miras Bırakan Tesis:Sütlüce Mezbahanesi. Erişim Tarihi:25.04.2022 http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/gunumuze-uykulukcularimiras-birakan-tesis-sutluce-mezbahanesi-h660.html

Icomos., 1994. The Nara Document on Authenticity.

İronbridge, The Ironbrıdge George Museum Erişim Tarihi:14.02.2022. http://www.ironbridge.org.uk/

İşçi,N.,2005.Niteliksiz Detay Tasarımı, Malzeme ve Uygulamalardan Kaynaklanan Yapı Hasarlarının İncelenmesi.Fırat Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi,166, Elazığ.

Koşan, D., 2020. Taşınmaz Kültür Varlıklarında Önleyici Koruma Önerisi: Erken Müdahale Sistemi.

Kariptaş, F., 2010. Endüstri Mirası Kapsamındaki Yapıların Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi ve Kasımpaşa Tuz Ambarı Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,Yüksek Lisans Tezi 103, İstanbul.

Kılıç,E.,2019.Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Mirası Yapılarında Heyecan ve Memnuniyet Faktörleri: Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Örneği, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 153, İstanbul.

Köksal, T.G., 2005. İstanbul' daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri.İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi,387,İstanbul.

Kösebay Erkan,Y.,2007.Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi,476,İstanbul

Kuban, D., 1969. Modern Restorasyon İlkeleri Üzerine Yorumlar.Vakıflar Dergisi, 8,341-356

Kuban, D., 2000. Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu: Kuram ve Uygulama, YEM Yayın, İstanbul

Kuban, D., 2018. Mimarlık Kavramları. Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 42, İstanbul.

Madran, E .Özgönül, N., 2011. Kültürel ve Doğal Değerlerin Korunması. Mimarlar Odası Yayınları, 190, Ankara.

Mathews,V.K.,2010. Place Differentiation:Redeveloping the Distillery District, University of Toronto, PhD Thesis,339,Toronto.

Mısırlısoy, D. 2011.Analysis of the Structure and Design Relatonship Between Contemporary Extensions and Remodeled Masonry Buildings, Doğu Akdeniz Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 210, Gazimağusa.

Mimdap,2006.Viyana Gazometre Projesi Erişim Tarihi:18.07.2022 http://mimdap.org/2006/06/viyana-gazometre-projesi/

Mirzoyan, S., Badem, C.,2013.The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899):[English]. Institute for Historical Justice and Reconciliation.

Miser, S., 2019. Osmanlıdan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları. Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2 (4) , 13-35.

Nart,D.,2015.İstanbul'da Endüstri Yapılarında Gerçekleşen Dönüşümlerin Mekânsal Açıdan İrdelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 264, İstanbul.

Nevell, M. 2006. "A major change in human evolution", British Archaeology, 86.

Sevindi, C., 1999. Sarıkamıs'ın Coğrafi Etüdü. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi,490,Erzurum.

Özer, S.,Yılmaz, H.,2011. Kars-Sarıkamış Ormanlarının Doğa Koruma Kriterleri Yönünden İncelenmesi . Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi,39 (1) , 61-70.

Öztürk, İ., 2009.Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 197,İstanbul.

Saner, M., 2012. Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar, Planlama Dergisi, 1-2

Santralistanbul,2022.Santralistanbul hakkında. Erişim Tarihi:25.07.2022 https://www.santralistanbul.org/tr/hakkinda/

Seçer Kariptaş, F.,2019.Endüstriyel Miras Kavramı Çerçevesinde Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirilmesi ve Elektrik Santralleri Örneği Üzerinden Analizi. Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 105, İstanbul.

Seçer Kariptaş,F.Edirne Erdinç J.,Özkazanç Dinçer, B.,2015Endüstriyel MirasınKentlerdeki Kültürel Sürdürelebilirlik Bağlamında İncelenmesi. 2 nd International Sustainable Buildings Symposium 28-30 Mayıs,Ankara,512-516

Sevindi,C.,1999. Sarıkamış'ın Coğrafî Etüdü. Erzurum Atatürk Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi,490,Erzurum.

Sevindi,C.,2001. Garnizon Şehirlerine Tipik Bir Örnek Sarıkamış. Doğu Coğrafya Dergisi,7(5), 311-348.

Sevindi,C.,2018. Sarıkamış (Kars) İlçesindeki Köy Yerleşmelerinin Coğrafî Özellikleri İle İlgili Bir İnceleme. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22 (1),111-138.

Sönmez, B., 2021. Kişisel görüşme, 17 Ağustos, İstanbul.

Stendüstri,2019 Erişim Tarihi:05.01.2022 https://www.stendustri.com.tr/haberortak/endustri-nedir-ne-demektir-h99486.html

Tanyeli, G., 1998. Endüstri Arkeolojisi. Arredamento Mimarlık, 4,92-99.

Tekniksite,2021. Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Öyküsü 1 Erişim Tarihi:05.02.2022 https://www.teknisite.com/2021/02/12/silahtaraga-elektrik-santralinin-oykusu-1/

Topaloğlu,Y.,2008.Sarıkamış'ta Tarihi ve arkeolojik Araştırmalar. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitü Dergisi, 1(1),197-216.

Toprak,Z.,1985.Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, 5, 1340-1344.

Trinder, B. 1981. "Industrial Archaeology in Britain", Archaeology, vol. 34, no. 1, s. 8-16.

Trinder, B. 2000. "From FICCIM to TICCIH 2000: reflections on 27 years", TICCIH Bulletin (October 2000).

Torlak, S., 2013. Endüstri Mirasının Ekonomiye Kazandırılması: Toronto Distillery District Dönüşüm Örneği, İnternatıonal Conference on Eurasıan Economıes 705-710.

Tunçer, İ. B., Ateş Can, S.,2022. Endüstri Mirası Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi: Üç Farklı Tütün Fabrikasının Dönüşümü. Mimarlık ve Yaşam, 7 (1) , 333-357.

Tures,2022 Kadir Has University Erişim Tarihi:05.02.2022 http://www.tures.com.tr/?sayfa=projects&alt=detay&projeid=5

Ulutaş, Z.,Çağlar, A., Ahmet, K.U.R.T., 1993. Kars Gravyer peynirinin yapılışı, duyusal, fiziksel ve kimyasal özellikleri üzerine bir araştırma. Gıda, 18(3).

Üstünkök, O. 1972. Mimarların Bir Uzmanlık Dalı Olarak Eski Eserlerin Bakım ve Onarımları. Mimarlık Dergisi, 8.

Venedik Tüzüğü., 1964. "Uluslararası Tarihi Anıtları Koruma Kuralları".

Wehdorn,M.,2002. Viyanada ki Gazometre Binalarının Yeniden Kullanımı.Mimarlık Dergisi ,308,49-51.

Wıkıpedia,2022. Distillery District: Erişim Tarihi:05.08.2022. https://en.wikipedia.org/wiki/Distillery_District

Wıkıpedia,2022. Ironbridge Gorge Trust Müzesi, Erişim Tarihi:05.08.2022. https://tr.wikipedia.org/wiki/Ironbridge_Gorge_Trust_M%C3%BCzesi

Wıkıpedia,2022. Enginuity Müzesi Girişi. Erişim Tarihi:05.08.2022 https://tr.wikipedia.org/wiki/Ironbridge_Gorge_Trust_M%C3%BCzesi#/media/Dosya:Enginuity_Museum.jpg

Wıkıpedia,2022. Haliç Kongre Merkezi Tarihi:05.08.2022 https://tr.wikipedia.org/wiki/Hali%C3%A7_Kongre_Merkezi#/media/Dosya:Hali%C3%A7_Congress_Center.jpg

Wıkıpedia,2022. Sevilla Üniversitesi Erişim Tarihi:05.08.2022 https://tr.wikipedia.org/wiki/Sevilla_%C3%9Cniversitesi#/media/Dosya:Universidad_de_Sevilla_(rectorado)_001.jpg

Wıkıpedia,2022. Cibali Tütün Fabrikası Erişim Tarihi:05.08.2022 https://tr.wikipedia.org/wiki/Cibali_T%C3%BCt%C3%BCn_Fabrikas%C4%B1#/media/Dosya:Eskicibalitutunfabrikas%C4%B1.jpg

Yavuz, M. Tavukçu, A. Y., 2012. Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum Eski Demiryolu hattı ve Mimari Yapılanması(I).Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 29 (1), 293-312.

Yavuz, M. Tavukçu, A. Y., 2014. Doğukapı - Akyaka - Kars - Sarıkamış - Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması(II) Mimari Eserler. Journal of Internatıonal Social Research, 7(34),558-567.

Yılmaz, S.,2017. Mekan-Hafıza İlişkisinin Türkiye'deki Yeniden İşlevlendirilmiş Eğitim Yapıları Üzerinden İncelenmesi: Kadir Has Üniversitesi Örneği.Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,107, İstanbul.

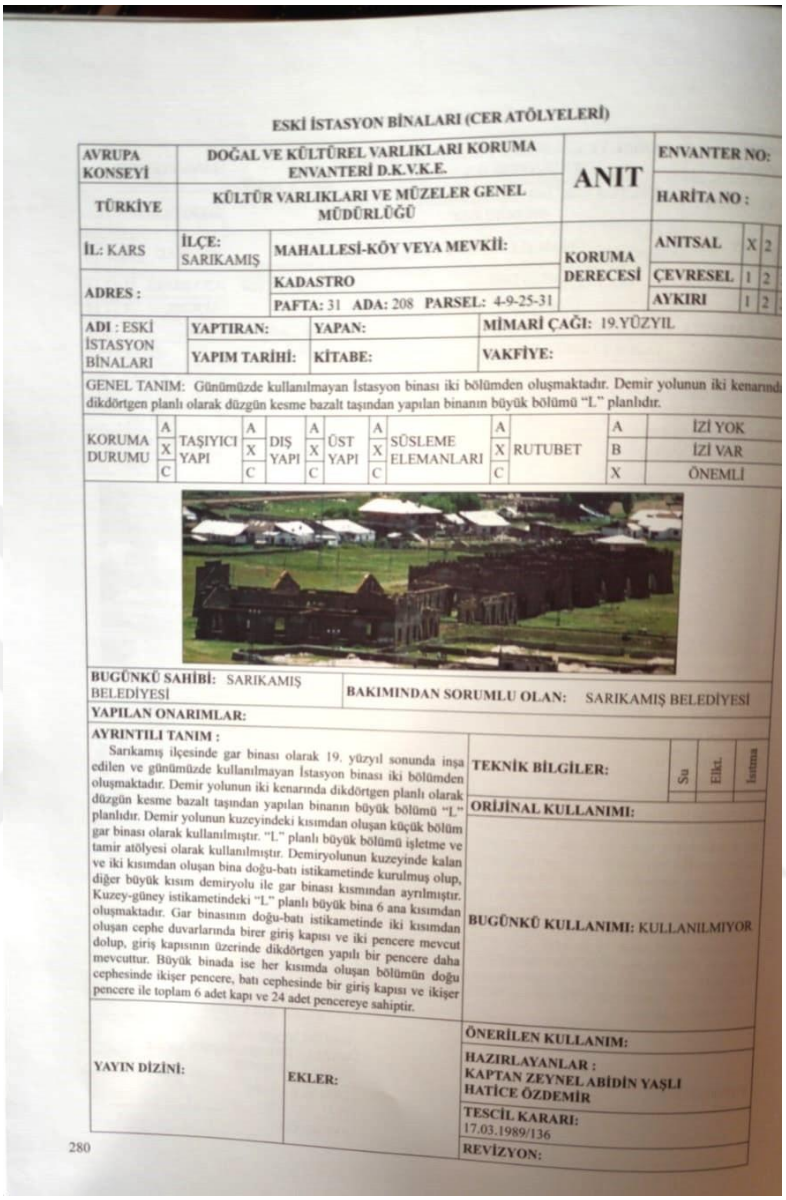
Yıldırım,İ.,1996.Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış.Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,12(35), 387-396.

Zakar L., Eyüpgiller K.K., 2018. Mimari Restorasyon Koruma Teknik ve Yöntemleri. Ömür Matbaacılık, İstanbul.

Zeren, M. T., 2010. Tarihi Çevrede Yeni Ek ve Yeni Yapı Olgusu.Yalın Yayıncılık, . İstanbul

EKLER

EK. A.Resmi Belgeler



ESKİ İSTASYON BİNALARI (CER ATÖLYELERİ)

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ D.K.V.K.E.	ANIT	ENVANTER NO:
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		HARİTA NO :
İL: KARS	İLÇE: SARIKAMIŞ	MAHALLESİ-KÖY VEYA MEVKİİ:	KORUMA DERECESİ: ANITSAL X 2
ADRES :	KADASTRO PAFTA: 31 ADA: 208 PARSEL: 4-9-25-31		ÇEVRESEL 1 2 / AYKIRI 1 2
ADI : ESKİ İSTASYON BİNALARI	YAPTIRAN: / YAPIM TARİHİ:	YAPAN: / KİTABE:	MİMARİ ÇAĞI: 19.YÜZYIL / VAKFİYE:

GENEL TANIM: Günümüzde kullanılmayan İstasyon binası iki bölümden oluşmaktadır. Demir yolunun iki kenarında dikdörtgen planlı olarak düzgün kesme bazalt taşından yapılan binanın büyük bölümü "L" planlıdır.

KORUMA DURUMU	TAŞIYICI YAPI	DIŞ YAPI	ÜST YAPI	SÜSLEME ELEMANLARI	RUTUBET	
A	A	A	A	A	A	İZİ YOK
X	X	X	X	X	B	İZİ VAR
C	C	C	C	C	X	ÖNEMLİ

BUGÜNKÜ SAHİBİ: SARIKAMIŞ BELEDİYESİ — BAKIMINDAN SORUMLU OLAN: SARIKAMIŞ BELEDİYESİ

YAPILAN ONARIMLAR:

AYRINTILI TANIM :

Sarıkamış ilçesinde gar binası olarak 19. yüzyıl sonunda inşa edilen ve günümüzde kullanılmayan İstasyon binası iki bölümden oluşmaktadır. Demir yolunun iki kenarında dikdörtgen planlı olarak düzgün kesme bazalt taşından yapılan binanın büyük bölümü "L" planlıdır. Demir yolunun kuzeyindeki kısımdan oluşan küçük bölüm gar binası olarak kullanılmıştır. "L" planlı büyük bölümü işletme ve tamir atölyesi olarak kullanılmıştır. Demiryolunun kuzeyinde kalan ve iki kısımdan oluşan bina doğu-batı istikametinde kurulmuş olup, diğer büyük kısım demiryolu ile gar binası kısmından ayrılmıştır. Kuzey-güney istikametindeki "L" planlı büyük bina 6 ana kısımdan oluşmaktadır. Gar binasının doğu-batı istikametinde iki kısımdan oluşan cephe duvarlarında birer giriş kapısı ve iki pencere mevcut dolup, giriş kapısının üzerinde dikdörtgen yapılı bir pencere daha mevcuttur. Büyük binada ise her kısımda oluşan bölümün doğu cephesinde ikişer pencere, batı cephesinde bir giriş kapısı ve ikişer pencere ile toplam 6 adet kapı ve 24 adet pencereye sahiptir.

TEKNİK BİLGİLER: Su / Elkt. / Isıtma

ORİJİNAL KULLANIMI:

BUGÜNKÜ KULLANIMI: KULLANILMIYOR

ÖNERİLEN KULLANIM:

HAZIRLAYANLAR : KAPTAN ZEYNEL ABİDİN YAŞLI, HATİCE ÖZDEMİR

TESCİL KARARI: 17.03.1989/136

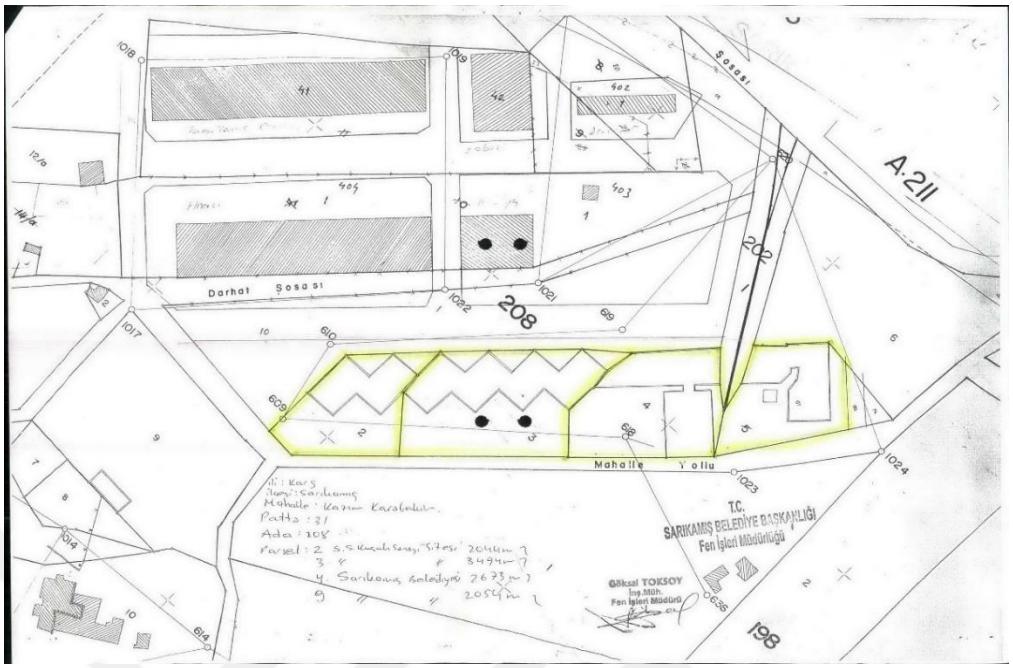
REVİZYON:

YAYIN DİZİNİ:

EKLER:

280

Şekil A.1. Atölyelerin 1989 yılına ait envanter fişi (KKVKBK arşivi,2020)



Şekil A.2. Atölyelerin röperli krokisi(Sarıkamış Belediyesi,2020)

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Elif Ceren GÖKDERE

Eğitim Durumu

Lise : Milli Piyango Anadolu Lisesi, 2010

Lisans : Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,2017

Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Koruma ve Restorasyon Anabilim Dalı, 2022

Yayınları

Gökdere,E.C.,Aydemir,A.I.,(2022). Sarıkamış Tarihi Cer Atölyeleri (Revizörlük Binasının) Korunarak Yeni İşlev ile Değerlendirme Önerisi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi 5(1), 81-96