

YOK OLMAYA YÜZ TUTAN BİR MİRAS: AFRİN-KATMA TREN İSTASYONU

Emre KOLAY¹ ♦ Servet ÖZKAN² ♦ F. Mine TEMİZ³

Öz

18. yüzyıl Avrupa'sında yaşanan Sanayi Devrimi, 19. yüzyılın ilk yarısında geliştirilen demiryolu ulaşımı ile hız kazanmıştır. İngiltere topraklarında başlayan demiryolunun serüveni devam eden süreçte tüm kıtaya yayılmış, askeri, ekonomik, siyasi ve kültürel dinamiklerin yeniden şekillenmesinin önünü açmıştır. Demiryolu ile hızlanan ulaşım, insanın, ürünün ve fikir akımlarının hareket ve yayılma kabiliyetinin gelişimine sebep olmuştur. Demiryolu asrı olarak da adlandırılan bu yüzyıl içinde Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu ile tanışma süreci 1850'lere kadar gider. Avrupalı şirketler Osmanlı topraklarında demiryolu inşasını ve imtiyazını kazanmak amacıyla pek çok girişimde bulunurlar. İngilizlere verilen imtiyaz ile 1857'de başlayan ve ancak 1866'da hizmete açılan İzmir-Aydın demiryolu hattı, Anadolu'da uygulanan ilk demiryolu projesi olması bakımından önem arz eder. II. Abdülhamid döneminde ise demiryolu inşası hız kazanır. Bu dönemde Rumeli demiryolu ile birlikte Anadolu, Bağdat ve Hicaz demiryolları Osmanlı topraklarındaki demiryolu ağının ana omurgasını oluşturmaktadır. İngiliz-Fransız ve Alman şirketlerin imtiyaz almasıyla inşa edilen (Hicaz Demiryolu hariç) bu hatlardan Konya'da başlayıp Basra'ya kadar uzanan Bağdat Demiryolu Hattı, siyasi, askeri ve ekonomik yönüyle kritik bir öneme sahiptir. 1903'te Alman sermayesi ile kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi, Konya, Adana, Halep, Musul ve Bağdat gibi önemli kentler arasında kuracağı demiryolu ağı inşasına özellikle Birinci Dünya

¹ Doç. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, emre.kolay@erbakan.edu.tr

² Dr. Öğr. Üyesi, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, servetcaayan@mku.edu.tr.

³ Dr. Öğr. Üyesi, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, mtemiz@mku.edu.tr.

Savaşı öncesinde hız kazandırır. Söz konusu hattın geçtiği kentlerde ve kasabalarda inşa edilecek istasyon binaları da yine şirket tarafından belirlenen tipoloji çerçevesinde uygulanır. Çalışmamızın ana temasını oluşturan Katma İstasyonu Binaları da bu süreç içerisinde Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından 1912’de inşa edilmiştir. Suriye’nin kuzeybatısında Afrin’e bağlı bir köy statüsünde olan Katma’daki istasyon, yolcu binası, ambar, hela, su deposu (alimantasyon) ve lojmandan oluşan bir dizi yapıdan meydana gelmektedir. 2018 yılında Afrin tarihi ve kültürünün araştırılması amacıyla Hatay Valiliği görevlendirmesi kapsamında incelenen yapı topluluğu, fotoğraflarla belgelenmiştir. Günümüzde yapıların Suriye’deki savaştan etkilendiği ve kullanım dışı olduğu görülmüştür. Çalışmamızın amacı, yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olan söz konusu yapı grubunu sanat ve mimarlık tarihi araştırma yöntemleri çerçevesinde değerlendirmek ve bilim camiasına tanıtmaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Mimarisi, Kamu Yapıları, Tren İstasyonları, Suriye, Katma.

Abstract

The Industrial Revolution experienced in 18th century Europe gained momentum with the railway transportation developed in the first half of the 19th century. The adventure of the railway, which started on the territory of England, spread to the whole continent in the ongoing process, paving the way for the reorganization of military, economic, political, and cultural dynamics. Accelerated transportation by railway has led to the development of the ability of people, products and ideas to move and spread. In this century, which is also called the railway century, the process of meeting the Ottoman Empire with the railway goes back to the 1850s. European companies made many attempts to win the railway construction and concession in the Ottoman lands. İzmir-Aydın railway line, which started in 1857 with the concession given to the British and was put into service only in 1866, is important in terms of being the first railway project implemented in Anatolia. In the period of Abdulhamid II, the construction of the railway gains speed. In this period, together with the Rumeli railway, the Anatolian, Baghdad and Hejaz railways constitute the main backbone of the railway network in the Ottoman lands. The Baghdad Railway Line, which starts in Konya and extends to Basra (excluding the Hejaz Railway), is of critical importance in terms of politics, military and economy. The Baghdad Railway Company was established in 1903 with German capital accelerated the construction of the railway network to be established between important cities such as Konya, Adana, Aleppo, Mosul and Baghdad, especially before the First World War. The station buildings to be built in the cities and towns where the said line passes are also applied within the framework of the typology determined by the company. The main theme of our work, The Katma Station Buildings, were also built in 1912 by the Baghdad Railway Company in this process. The station in Katma, which has the status of a village in Afrin in the northwest of Syria, comprise of a series of structures consisting of a passenger building, warehouse, toilet, water tank (alimentation) and lodging. The building complex, which was examined within the scope of the assignment of the Hatay Governor's Office for the purpose of investigating the history and culture of Afrin, was documented with photographs in 2018. Currently, it has been determined that the structures have been affected by the war in Syria and out of use. The aim of our study is to evaluate the building

group, which is in danger of extinction, within the framework of art and architectural history research methods and to introduce it to the scientific community.

Keywords: Ottoman Architecture, Public Buildings, Train Stations, Syria, Katma.

1. Giriş

19. yüzyılın en önemli icatları arasında sayılan ve yüzyıla damgasını vuran gelişmelerden biri şüphesiz demiryolu ağının oluşum ve yayılım sürecidir. Sanayi Devrimi ile birlikte hız kazanan üretim ve tüketim politikaları doğrultusunda taşımacılık da demiryolu ağı ile istenilen düzeye ulaşmış, demiryolunun Avrupa ve kısa sürede tüm dünyada yaygınlaşması üretim ve tüketim alanlarının da katlanarak artmasında tetikleyici rol oynamıştır. Demiryolu, hammadde taşımacılığının en önemli unsuru olmasıyla birlikte askeri teknolojinin de içinde yer almış, askeri taşımacılıkta demiryolları stratejik bir önem kazanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolları ile tanışması 19. yüzyılın ortalarına rastlar. Avrupa'da yaygınlaşmaya başlayan demiryolu ağının kısa süre içinde Osmanlı topraklarına sirayet ettiği söylenebilir. Devletin içinde bulunduğu ekonomik koşullar nedeniyle Osmanlı topraklarında inşa edilecek demiryollarının inşası için yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmuştur. Maliyetin ötesinde Osmanlı için yeni olan bu teknolojinin gerektirdiği bilgi ve yetişmiş insan gücü gereksinimi hedeflenen demiryolu ağının yapımı Avrupalı devletlere verilen imtiyazlarla gerçekleştirilmiştir.

Bu bağlamda ilk inşa edilen demiryolu hattı 1851 yılında temeli atılan ve 1856'da işletmeye açılan İngiliz imtiyazlı İskenderiye-Kahire demiryolu hattıdır (A. Satan 2012: 214). Anadolu'da ise ilk demiryolu projesi İzmir-Aydın arasında gerçekleştirilir. Yine İngilizlere verilen işletme imtiyazı ile 1857'de inşasına başlanan bu hat yaklaşık on yıl sonunda, 1866'da işletmeye açılabilir (A. Satan 2012: 213).

İstanbul-Bağdat arasında bir demiryolu inşa etme girişimi 19. yüzyılın ortalarına kadar gitmektedir. Demiryolu inşasının hız kazanmasına etki eden bir diğer olay Düyûn-ı Umumiye'nin (1881) faaliyete geçmesi demiryolu inşaatının hız kazanmasını sağlamıştır. Böylece, Osmanlı maliyesini kontrol altında tutmayı başaran Avrupalı devletler, Osmanlı topraklarında yatırım yapmayı amaçlayan yabancı girişimciler için de bir güvence olmuştur. Bu tarihten itibaren pek çok şirketin Osmanlı topraklarında demiryolu inşası için projeler geliştirdiği görülür (U. Gülsoy 2013: 292). Şüphesiz bu girişimler Fransa, İngiltere ve sonradan dâhil olan Almanya arasında bir rekabet ortamı yaratır (U. Gülsoy 2013: 293). Sultan II. Abdülhamit,

projeler sunan Belçika, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Rusya'yı doğrudan tehdit olarak kabul eder ve demiryolu imtiyazının Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğü hususunda tehdit unsuru oluşturmayan Almanya'ya verilmesini uygun görür (İ. Ortaylı 2020: 122; E. M. Earle 1972:135-138). Böylelikle İzmit ile Konya arasında uzayacak olan demiryolu inşası, Almanya sermayesiyle 1889'da kurulan Anadolu Demiryolları Şirketi'ne verilir (U. Gülsoy 2013: 295; İ. Ortaylı 2020: 123). Alfred Kaulla yönetimindeki şirket, imtiyazı elde etmesinin ardından inşa faaliyetine başlar. Şirket, en yoğun imar faaliyetini 1889-1898 yılları arasında yaşamıştır (S. Özgencil Yıldırım 2012: 74). Demiryolu 1890'da Adapazarı'na, 1893'te Ankara'ya ve 1896'da Konya'ya ulaşır (İ. Ortaylı 2020: 123). Konya, aynı zamanda Bağdat demiryolunun da başlangıç noktası olacaktır.



Görsel 1: Anadolu – Bağdat – Hiçaz Demiryolu Hattını Gösteren Harita (Kaynak: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/Bagdad-RailwayMapEn.png>)

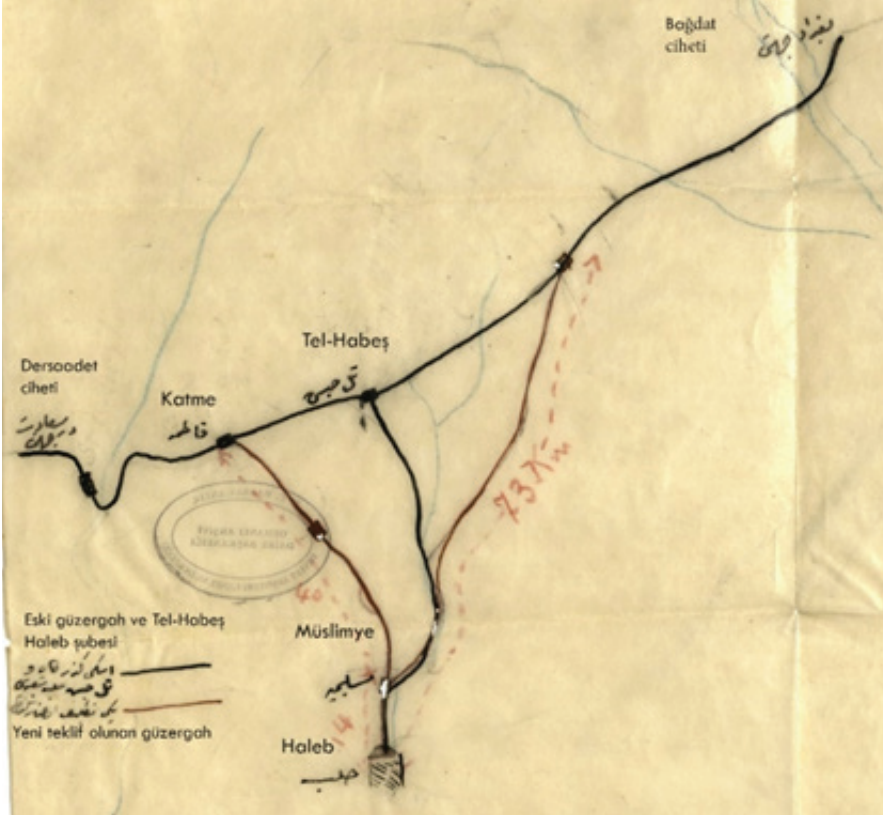
25 Kasım 1899'da Anadolu Demiryolları Şirketi'ne demiryolu hattının Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması imtiyazı verilir. İmtiyaz sonrası şirket, 5 Mart 1903'te Bağdat Demiryolu Şirketi'ni kurar⁴. Bağdat

⁴ Bağdat demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'na faydaları çeşitli alanlara yayılmaktadır. Albayrak bu faydaları siyasi, ekonomik ve askeri olarak üç gruba ayırmıştır. Bkz. M. Albayrak, 1995: 1-23; İ. Ortaylı 2020: 135; D. Quataert 1985: 1631.

Demiryolu Şirketi, Konya'dan başlayıp Bağdat'a uzanan hattı parça parça inşa etmişlerdir. Bulgurlu-Ulukışla 1911'de, Ulukışla-Durak ve Durak-Yenice hattı 1912'de, Toprakkale-İskenderun ve Samarra-Bağdat hatları 1913'te ve İslahiye Resü'l-ayn hattı 1914'te hizmete açılmış, Amanoslarda 1914'te açılmaya başlanan tünelleri de kapsayan diğer hatlar ancak 1918'de tamamlanabilmiştir (N. Kanberoğlu 2018: 167; U. Gülsoy 2013: 303-304). Güzergâh üzerinde yer alan ve önemli bir ticaret merkezi konumunda bulunan Halep, ilk projede ana güzergâhta yer almamış, Halep halkının yoğun talebi üzerine kent, ana güzergâha dâhil edilmiştir (E. M. Earle 1972: 87). 2 Aralık 1910 tarihli söz konusu dilekçe ile ekinde yer alan demiryolu güzergâhını gösteren harita Osmanlı arşivinde mevcuttur (Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Ticaret ve Nafia [İ. TFN.] No:22, Gömlek No: 27; Komisyon 2018: 392-395)⁵. Vilayette devam eden Bağdat demiryolu çalışmalarında 1912 yılında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Yapay dolgu ve demir döşemesi Halep'ten başlayarak Müslimiye'ye kadar yapılmış, Halep-Kudüs ve Halep-Radjou arasında çeşitli istasyonların yapımına başlanmıştır (A. Gündüz ve C. Aydeyer 2016: 696). 1912 Mayıs ayı ortalarında Müslimiye'ye 40 km uzaklıktaki Katma'ya ulaşılmıştır. Tell Rıfat ve Katma gar binalarının inşaatına Haziran ayında başlanmış, 13 Aralık 1912'de Müslimiye'den Halep'e uzanan toplam uzunluğu 205 km olan tali hat ile Fırat üzerinde Radju'dan Karkamış'a kadar olan kısım açılarak Osmanlı Bayındırlık Nazırı Muhtar Bey tarafından devralınmıştır (M. Yavuz 2005: 179). Bağdat Demiryolunun Halep'e ulaşılmasıyla birlikte, Anadolu ve Mezopotamya arasında demiryoluyla bağlantı sağlanmıştır (G. Akbulut 2010:138).

Çalışmamızın konusunu oluşturan Katma Tren İstasyonunun dâhil olduğu Halep-Radjou (Raco) hattı, 14 Aralık 1912'de trafiğe resmi olarak açılmıştır (A. Gündüz ve C. Aydeyer 2016: 696; Yavuz 2014: 194). Halep'ten başlayıp Tel Rıfat ve Katma'dan devam ederek Afrin şehir merkezinin 3-4 km. kuzeyinden geçen Anadolu-Bağdat Demiryolu, Raco ve Ekbez üzerinden İslahiye'ye yani Anadolu'ya ulaşmaktadır (E. Demir 2018: 34).

⁵ Halep, Birinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul ve Kahire'den sonra Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük şehri durumundaydı. Savaşın sonlarına doğru İngilizler tarafından işgal edilince (27 Ekim 1918), 402 yıllık Osmanlı idaresi de sona ermiş oldu (Gündüz ve Aydeyer 2016:686).

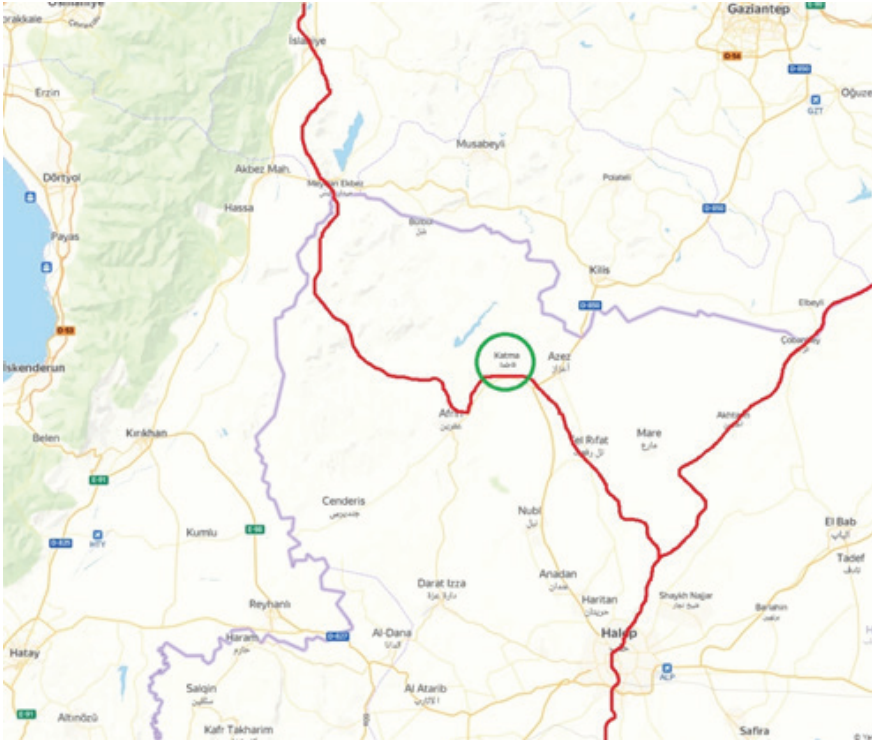


Görsel 2: Halep'ten Geçirilmesi Planlanan Yeni Demiryolu Güzergâhını Gösteren 2 Aralık 1910 Tarihli Harita (Kaynak: BOA, *İ. TFN*. No: 22/27)

Anadolu – Bağdat demiryolu hattının önemli kollarından biri olan Katma, Afrin, Raco ve çevresi, Mondros mütarekesi sonrasında elde tutulamamış olsa da Türkiye'nin güney sınırının çizilmesi sırasında verilen mücadelede etkin bir rol oynamıştır. Türk ordusu, 1. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında, bölgede, ordunun ulaşım ve lojistiğini Raco üzerinden sağlamıştır (E. Demir, 2018: 34)

Savaşın sonunda, 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi ile İtilaf Devletleri demiryollarının yönetimi ve kontrolünü kendi denetimlerine almak istedikleri görülmektedir. 1921 Ankara İtilâfnâmesi ile Pozantı, Nusaybin demiryolu kısmının imtiyazını Fransızlar almıştır (B. Bozkurt 2021: 686-687). İslahiye'den, Katma üzerinden Halep'e ulaşan hat da bu imtiyaz kapsamındadır. İslahiye'den Nusaybin'e kadar Bağdat Demiryolu-

lu'nun yaklaşık 30 istasyonu vardır. Günümüzde bu hattaki istasyonların 20 tanesi Türkiye sınırları içinde kalmaktadır ve TCDD tarafından işletilmektedir. Katma'nın da aralarında bulunduğu diğer 10 istasyon, Birinci Dünya Savaşından sonra çizilen sınıra bağlı olarak Suriye topraklarında bulunmaktadır (M. Yavuz 2005: 183).

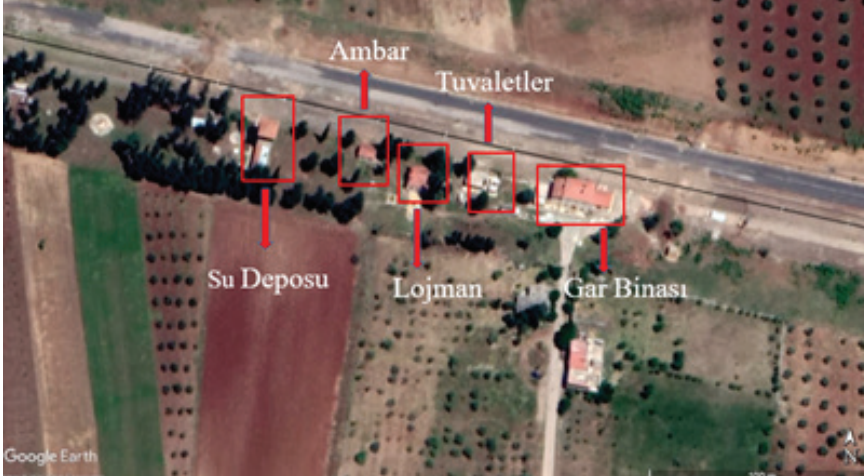


Görsel 3: Katma Tren İstasyonu'nun Günümüzdeki Konumu
(Kaynak: Google Maps'ten düzenlenmiştir)

2. Katma Tren İstasyonu Yerleşkesi

Katma kent merkezinin dışında, kentin güneydoğusunda bulunan istasyon; yolcu binası, ambar, lojman, tuvaletler ve su deposu gibi farklı kullanımlara yönelik binalardan oluşmaktadır (Görsel 4). Binalar, demiryolu hattına paralel olarak doğudan batıya doğru sıralanmışlardır ve hattın güneyinde konumlanmışlardır. Yerleşimi istasyona bağlayan yol, gar binasının güneyindeki alana ulaşmaktadır. Gar binasının eski bir fotoğrafını içeren tarihsiz bir kartpostaldan burada bir ticaret alanının oluşmuş olduğu

anlaşılmaktadır. Yolun doğusunda görülen tek katlı küçük yapılar alışveriş mekânları olmalıdır (Görsel 5).



Görsel 4: Katma Tren İstasyonu Yerleşim Düzeni
(Kaynak: Google Earth'ten işlenerek)

2.1. Yolcu Binası

Yolcu binası, doğu-batı doğrultusunda, her biri dikdörtgen planlı ve birbirine bitişik üç kütlede meydana gelir. Orta bölümü iki katlı, yan bölümleri tek katlı olarak inşa edilmiş gar binaları grubundadır (M. E. Başar ve H. A. Erdoğan 2009: 40). Üç bölüm de farklı boyutlarda tasarlanmıştır. Cepheleri aynı hizada değildir. En büyükleri olan orta bölüm, kuzey ve güney yönlerde, diğerlerine göre çıkıntı yapar. (Görsel 5, 6, 7). Yapının kuzey ve güney cephesinde bulunan düz kapı açıklıklarından zemin kata ulaşım sağlanmaktadır Orta bölümün zemin katı, üçü kuzey, üçü güneyde olmak üzere altı mekândan teşekkül etmiştir. Bunlardan güneydoğudaki mekân üst kata çıkan merdiveni kapsar. Diğer mekânlar istasyon görevlilerinin büroları, gişe ve bekleme odaları olmalıdır. Dönemin yapılarında, kadın ve erkek yolcular için ayrı bekleme odaları mevcuttur. Batıdaki bölümün de bekleme odası veya görevliler için tahsis edilmiş olduğu tahmin edilebilir. Doğudaki bölümün her iki cephedeki geniş kapı açıklıkları ve önlerindeki platformlara bakarak mal deposu olduğu anlaşılmaktadır. İncelememiz sırasında batı kütleyle aynı yönden bitişmiş olduğu görülen avlu duvarının sonradan eklendiği eski fotoğraflarına bakarak anlaşılmaktadır (Görsel 5-6).



Görsel 5: Katma Tren Garının Tarihsiz Bir Fotoğrafi
(Kaynak: <https://www.akpool.co.uk/postcards/26300144-postcard-katma-syrien-la-station-et-le-bazar-bahnhof-marktplatz>)



Görsel 6: Gar Binası Güney Cehesi (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 7: Gar Binası Kuzey Cephesi (Kaynak: Çalışma Ekibi)

Orta bölüme mahsus olan birinci kat, merkezde, doğu-batı yönde uzanan bir koridor ile bunun çevresinde sıralanan farklı büyüklükte mekânlardan oluşmaktadır (Görsel 8). Genel temayüle göre bu kat lojman işlevli olmalıdır. Koridorun doğusundaki küçük mekân tuvalet olarak tasarlanmıştır. Batı kütleinin üzeri, lojmana hizmet eden bir teras olarak değerlendirilmiştir. Bu terasa, lojman katının (orta bölüm, birinci kat) batısındaki iki mekândan birer kapı ile ulaşılır.



Görsel 8: Gar Binası Birinci Kat İç Mekân Düzeni (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 9: Gar Binasının Kuzey-Güney Cephelerindeki Kabartma Bezemeler
(Kaynak: Çalışma Ekibi)

Yapının inşasında hibrit sistem uygulanmıştır. Taşıyıcı duvarlar yığma tekniğinde moloz taştan inşa edilmiş, içten sıvanmış, cephelerde bosajlı taşla kaplanmışlardır. Bölme duvarları bağdadi tekniğindedir. Zemin kat volta döşemeli, birinci kat bağdadidir. Orta ve doğu kütlelerin kırma çatısı Marsilya tipi kiremitle kaplıdır Çatı üzerinde dikdörtgen kesitli taş bacalar yükselmektedir. Kapı açıklıkları düz, pencereler ise dıştan düz içten basık kemerlidir. Birinci katta, iç mekân kapı açıklıkları da basık kemerli bir düzenleme göstermektedir. Cephelerde, kapı ve pencere sövelerinde cepheden taşan düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Yapının eski fotoğrafında, üst kat pencerelerinde kepenkler olduğu görülmektedir (Görsel 5).

Yapının sade cephe tasarımı orta ve batı kütlelerde, geniş ve kademeli saçak silmeleriyle hareketlendirilmiştir. Orta kütlede, cephe bitimindeki silmelerin düz alınlı son kademesinden itibaren altındaki duvarla aynı hizada, iki sıra, ince yonu taş örgü ile cephenin yükseltildiği ve ilkinе göre çok daha az çıkıntı yapan ikinci bir kademeli silme ile tamamlanarak üzerinde çatının oturtulduğu görülmektedir. Burada ve batı kütlede kırma çatının saçak uzantısı yoktur, çatı, silmeler üzerine oturtulmuştur.

Yapının kuzey ve güney cephelerinde, birinci kat pencerelerinin aralarına yerleştirilmiş, duvar yüzeyinden taşkın süslemeler bulunmaktadır. Bu

süslemeler, dairesel birer madalyon içerisinde oyma-kabartma tekniğinde işlenmiştir. Madalyonların her biri birer yatay şeritle üç bölüme ayrılmıştır. Üstteki bölümde bir eşkenar dörtgen, bunun altında, ortada bir kadeh ve alttaki bölümde daha küçük bir kadeh motifi yer almaktadır. Büyük kadehin iki yanında ise boynuza benzer motifler bulunmaktadır (Görsel 9)

Cepheyi belli belirsiz bir şekilde hareketlendiren unsurlardan biri de kapı lentolarının üzerinin eğrisi belli belirsiz, adeta düz kemer örgüsü şeklinde kaplanmış olmasıdır.

2.1.1. Su Pompası:

Gar Binasının hemen batısında metal aksamli bir su pompası bulunmaktadır (Görsel 10). Su pompasının düşey gövdesi dilimlerle hareketlendirilmiş, orta bölümünde yatay bileziklere yer verilmiştir. Bileziklerin araları çiçek motifleri ile doldurulmuş ve buraya yatay uzanan musluk yerleştirilmiştir. Musluğun gövde ile birleştiği yer akant yaprakları ile bezenmiştir. Uç kısmı ise ejder başı şeklindeki tasarımı ile dikkat çekmektedir.



Görsel 10: İstasyon Yerleşkesindeki Su Pompası (Kaynak: Çalışma Ekibi)

2.2. Tuvaletler

Gar binasının batısında bulunan küçük boyutlardaki yapı, kuzey-güney doğrultuda, dikdörtgen planlıdır (Görsel 11). Güneyde iki tuvalet bölümü, kuzeyde ise tek mekân bulunmaktadır. Tuvaletler güneyde birer kapı, doğu ve batı duvarda ise birer pencere ile dışa açılmaktadır. Kuzeydeki mekâna ise kuzey duvarındaki bir kapı ile ulaşılmaktadır. Mekân doğu duvarda bir, batıda ise iki pencere ile aydınlatılmıştır. Ancak doğu cephede,

ortada kapı ve iki yanda birer pencere, batıda ise üç pencerenin bulunması arada bir mekân daha olduğunu göstermektedir. Doğu cephenin ortasındaki kapı ile batı cephenin ortasındaki pencere sonradan örülerek kapatıldığı için bu bölümün nitelikleri anlaşılamamıştır.

Yapının kapı ve pencere açıklıkları içten basık kemerli, dıştan düzdür. Cephede, söveler, en alttaki taş sırasının üzerine kadar profilli silmelerle kuşatılmış, üst merkezde kıvrım oluşturularak kaş kemer süsü verilmiştir. Cepheden taşan kalın denizlikler pencere açıklığından geniş tutulmuştur.

Moloz taştan inşa edilen yapının cepheleri bosajlı taş kaplıdır. Üstü düz dam örtülü olup, saçak altında kademeli silmelerle hareketlilik sağlanmıştır. Kaş kemer süsü verilmiş kapı üst söveleri saçak silmesine bitişmektedir.



Görsel 11: Tuvaletler (Kaynak: Çalışma Ekibi)

2.3. Lojman Binası

Yolcu binası ve tuvaletlerin batısında bulunan lojman binası, dikdörtgen planlı bir yapıdır (Görsel 12). Bir bodrum kat üzerine, zemin kat ve çatı katından meydana gelmektedir. Güney cephe merkezine yerleştirilen dikdörtgen kapıdan yapının giriş holüne varılır. Holün kuzeyinde, doğusunda ve batısında oda, tuvalet, banyo, gibi çeşitli ihtiyaçlar için tasarlanmış faklı büyüklükte mekânlar yer alır (Görsel 13). Holün batı duvarına

yaslanan merdivenler hem bodrum hem de çatı katına ulaşım sağlamaktadır. Bodruma inen merdiven taştan, çatı arasına çıkan merdiven ahşaptandır. Çatı katında, merdivenin doğusunda ve batısında birer oda yer alır. Odalar ikişer küçük çatı penceresi ile aydınlatılmıştır.

Yapının kapı ve pencere açıklıkları düzdür. İç mekânda bazı birimlerin kapıları ise dıştan düz içten basık kemerlidir. Cepheler, yalnızca çatı altında bulunan kademeli silmelerle hareketlendirilmiştir.

Duvarları yığma moloz taştan inşa edilen yapının cepheleri bosajlı taşlarla kaplıdır. Kapı ve pencere sövelerinde düzgün kesme taş malzeme kullanılmıştır. Volta döşemeli zemin katta mekânların zeminleri renkli ve bitkisel desenlerden oluşan karo mozaiklerle kaplanmıştır (Görsel 14). Çatı katındaki odaların tavanları bağdadi tekniğindedir. Yapının ahşap konstrüksiyonlu kırma çatısında Marsilya tipi kiremitler kullanılmıştır. Bu yapıda da cepheler saçak silmeleri, kapı ve pencere üstlerinde düz kemer süsü verilmiş taş sıraları ile hareketlendirilmiştir. Çatı katındaki odaların pencerelerinde tıpkı tuvaletlerde olduğu gibi kaş kemerli ve profilli söveler dikkat çekmektedir. Giriş cephesi önünde bulunan dairesel planlı süs havuzu ve iç mekân düzeni ile özen gösterilmiş olan yapının istasyon şefinin lojmanı olduğu düşünülmektedir.



Görsel 12: Lojman Binası Kuzey ve Batı Cepheler (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 13: Lojman Binası İç Mekân Düzeni (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 14: Lojman Binası Karo Döşeme Detayı (Kaynak: Çalışma Ekibi)

2.4. Ambar

Lojman binasının kuzeybatısındaki yapı, tek mekândan ibarettir. Küçük ölçülerde dikdörtgen planlı yapıya giriş, doğu cepheden sağlanmaktadır (Görsel 15). Kuzey ve güney duvarlarındaki ikişer pencere ile aydınlatılan ambarın batı duvarı sağırdır. Dıştan düz olan kapı ve pencereler, içten basık kemerlidir.

Yapı moloz taştan inşa edilmiş, cepheleri bosajlı taşlarla kaplanmıştır. Kapı ve pencere söveleri düzgün kesme taştır. Beşik çatı örtüsünün ahşap konstrüksiyonu içten kısmen açık bırakılmış, kirişleme üstünde düz ahşap kaplama uygulanmış, dıştan Marsilya tipi kiremitle kaplanmıştır.

Yolcu binası, tuvalet ve lojmanda olduğu gibi bu yapıda da saçak silmelerine yer verilmiştir. Ancak burada silmeler doğu ve batı duvarlarda ilk taş sırasından sonra kesilmekte, devam etmemektedir. Bu yapıda da tuvaletlerde olduğu gibi pencerelerin üst söveleri saçak silmesine bitişmektedir. Beşik çatıdan dolayı kalkın duvar eksenine denk gelen kapı açıklığının sövesi üzerinde düz kemer süsü verilmiş taş örgüsü burada da uygulanmıştır.



Görsel 15: Ambar Binası Kuzey ve Doğu Cepheler (Kaynak: Çalışma Ekibi)

2.5. Su Deposu (Alimentasyon Binası)

Ambar binasının batısında bulunan kare planlı yapı, iki katlıdır (Görsel 16). Yapıya giriş, batı cephede yer alan düz kapı açıklığından sağlanmaktadır. Kapının düz atkı taşı, cephede yüzeyi eksiltilerek dilimli taş kemer şekli verilmiştir. Eksiltilmiş yüzeyin merkezine oyulmuş, köşeleri içbükey yuvarlatılmış dikdörtgen çerçeve içinde, 1912 tarihi, Latin rakamlarıyla kabartma olarak işlenmiştir. (Görsel 17).

Yapı, giriş katı doğu duvarında bir, kuzey ve güney duvarlarda ise birinci kat sınırına yakın birer küçük pencere ile aydınlatılmıştır. Mekân içindeki çeşitli kalınlıkta metal borular, birinci kata uzanmaktadır (Görsel 18). Ahşap konstrüksiyonlu kat döşemesinde bırakılan boşluğa ulaşan metal bir gemici merdiveni ile katlar arasında bağlantı sağlanmıştır. Birinci kat, doğu duvarda bir, diğer duvarlarda çatıya yakın kısımda küçük pencerelerle aydınlatılmıştır.

Giriş katındaki kapı ve pencereler, dıştan düz, içten basık kemerlidir. Temel kısmı yığma taş olan su deposunun giriş katı moloz taştan inşa edilmiş ve cephelerde bosajlı taşlar kullanılmıştır. Birinci kat, cephelerden taşan kademeli silmelerle genişletilmiş, bunların üzerindeki iki taş sırasından itibaren ahşap perdelerle kapatılmıştır. Yapının ahşap konstrüksiyonlu çatısı Marsilya tipi kiremitle kapatılmıştır. Taş bacası çatı üzerinde yükselmektedir.

Su deposuna kuzey ve güney cephelerde bitişik, birer küçük mekân yer almaktadır. Bunlardan güneydeki, daha büyük ölçülerde tek mekândan ibarettir. Batı cephede yer alan düz kapı açıklığından ulaşılan yapı, doğu ve batı duvarlarda birer pencere ile aydınlatılmıştır. Görevli odası olarak kullanıldığı düşünülen mekânın hemen güney duvarına bitişik küçük birim tuvalet olmalıdır. Su deposuna kuzeyde bitişik diğer yapı ise dıştan kademeli olarak yukarı doğru daralmaktadır. Batı duvarda bir kapı, doğu duvarda iki pencere ile dışa açılan tek mekândan ibaret yapının depo işlevi gördüğü düşünülmektedir.

Su deposunda ve güneyindeki yapıda, yerleşkenin diğer yapılarından farklı olarak duvar köşeleri ile kapı ve pencere açıklıklarının köşelerinde taşlar, düz yüzeyli ince şeritlerle çevrelenmiş ve diğer yüzeylerden taşkın tutularak vurgulanmışlardır. Su deposunun giriş kapısı üzerinde de kemer süsü verilmiş taş sırası görülmektedir.



Görsel 16: Su Deposu Doğu Cephesi (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 17: Su Deposu Giriş Kapısı ve Kitabesi (Kaynak: Çalışma Ekibi)



Görsel 18: Su Deposu İç Mekânı (Kaynak: Çalışma Ekibi)

3. Değerlendirme ve Sonuç

Katma istasyonunu oluşturan yapıların mimari özelliklerinin hangi koşullar altında biçimlendiğini değerlendirebilmek için öncelikle tasarım ve uygulama süreci ilgili bilgilere kısaca değinmek yararlı olacaktır. Anadolu ve Bağdat Demiryolları şirketleri elindeki yapım işleri inşaat firması Philipp Holzman'ın gözetiminde taşeronlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Tasarım işi ise çok küçük yapılar dışında, taşeronlara teslim edilmemiştir. Şirketin sorumlu mimar ve mühendisleri şantiye yöneticisi olarak işleri yerinde kontrol edip yönetmişlerdir. Tasarım çalışması P. Holzman GmbH'nin İstanbul ofisinde gerçekleştirilmiştir (M. Yavuz 2005: 211).

Şirket, istasyon ağının oluşturulmasında, yerleşimlerin büyüklüğüne göre yolcu ve yük kapasitesini gözleterek bir sınıflandırmaya gitmiş ve her sınıf için dört temel tipte projeler geliştirmiştir. 1. sınıfta yer alan belli başlı büyük merkezler dışında münferit proje yapılmamıştır. 2, 3 ve 4. sınıf istasyonlarda tip projeler diğer mimarlar tarafından kopyalanmış ve bunlar gerektiğinde geliştirilmiştir (M. Yavuz 2005: 211-212).

Bağdat Demiryolunun 2. kısmının yapılması için tüm hat, dört inşaat dairesine ayrılmıştır. Güney hattından III. Daire sorumludur (M. Yavuz

2005: 148). Bağdat Demiryolu'nun ikinci bölümü için, bina tasarımlarından öncelikle yönetici konumundaki mimar H. Cuno sorumludur. Kilikya Bölgesi ve Güney Hattı istasyonlarının tasarımında büyük rol oynamıştır. Baş mimar Karl Kellermann ve mühendis Heinrich August Meissner'ın (Meissner Paşa) katılımı da hesaba katılmalıdır (M. Yavuz 2005: 177-179,213).

İstasyonlarda öne çıkan birim, odak noktasını oluşturan yolcu binasıdır. Katma tren istasyonunun yolcu binası, iki cephede de diğerlerinden öne çıkan iki katlı merkez kütleleri, ona iki yandan bitişen tek katlı kütleler, dışardan girilen merdivenin konumu ve diğer mekânların genel düzeni ile Bağdat Demiryolunun birinci kesiminde, Konya-Bulgurlu hattı için hazırlanmış olan 3. sınıf plan tipine uygundur (M. Yavuz 2005: 385; Y. Kösebay Erkan ve Z. Ahunbay 2008: 20; M. B. Arar 2020: 211; Ş. Sezginalp 2010: 156). Bu plan tipi Kaşınhanı, Çumra, Arkören, Demiryurt, Sudurağı, Ayrancıderbent ve Bögecik istasyonlarında uygulanmıştır. Ancak Katma yolcu binası cephelerinde, doluluk boşlukların konum, sayı ve oranları uymakla birlikte kapı ve pencere sıralaması değişiktir. Hat (kuzey) cephesinde, zemin ve birinci kat kapı-pencereleri aynı düşey eksen üzerinde değildir. Özgün projedeki kemerli açıklıklar ve söve biçimlemesi (Ş. Sezginalp 2010: 157) de Katma'da görülmez. Esasen gerek Anadolu gerekse Bağdat Demiryolu şirketinin yaptığı hatlarda (İzmit-Ankara hattından itibaren), tip projeler uygulanırken inşaa aşamalarının her birinde, cephe biçimlenişindeki ayrıntılarda kendi içinde tutarlık gösteren ayrımların mevcut olduğu görülür.

Katma yolcu binasının yukarıda sayılan III. sınıftaki yapılardan diğer bir farkı da yan kütlelerden ikisinin de eğimli çatı ile örtülü olmaması, bir tanesinin düz çatılı olması ve teras olarak değerlendirilmesidir. İstanbul'da Haydar Paşa-İzmit banliyö hattında da eşya ambarlarının düz çatılarına açılan teraslar mevcuttur (Y. Kösebay Erkan 2007: 296; M. E. Başar ve H. A. Erdoğan 2009: 40; M. Yavuz 2014: 399, 458). Bu teraslar üst kattaki lojman sakinlerine yaz sıcaklığında orada dinlenme fırsatı verir (M. Yavuz 2005: 164). Aynı iklimsel ve işlevsel nedenlerle yapılmış olduğu anlaşılan Katma'daki teras ise ambarın değil diğer yan kütlelerin üzerinde yer alır. Sınıf ve tip ayrımına bakılmaksızın Durak, Günyazı, Zeytinli, Erzin, Dört Yol, Fevzipaşa, Gölbaşı, İslahiye ve Mardin'de de teras uygulaması ile karşılaşılır.

Kilikya ve güney hattındaki istasyon binalarının karakteri, Anadolu hattı ile Bağdat hattının ilk bölümündekilerden bariz farklılıklar gösterir. Yavuz, bunu haklı olarak Kilikya bölgesine açılan Toros Kapısı'nın girişindeki iklim ve peyzajın değişmesine (M. Yavuz 2005: 156), Kilikya bölgesindeki tüm istasyonları projelendiren Hellmuth Cuno'nun, yerel mimariyi çoktan incelemiş olmasına bağlamaktadır (M Yavuz 2005: 165-166). Diğer yandan bu yapıların birçoğunda kendini hissettiren I. Ulusal mimarlık üslubu, dönemsel akımların katkısını da ortaya koymaktadır. Halep – Katma hattının bugünkü Türkiye sınırları içinde, İslahiye'den sonraki uzantısı üzerinde olan Fevzipaşa'da da Katma'da olduğu gibi Konya Bulgurlu hattının birinci kısmındaki plan tipi uygulanmıştır. Oysa TCDD arşivlerinde, Fevzipaşa istasyonu için hazırlanmış olduğu görülen (ancak uygulanmadığı anlaşılan) farklı bir proje bulunmaktadır (Ş. Sezginalp 2010:125-127). Tek yan kütleli, bir cephesinde dıştan merdiveni bulunan bu projede dikkati çeken nokta ise ön cephe düzeninin Katma'daki yolcu binasının merkez bölümü güney cephesi ile olan uyumudur. Açıklıkların içten basık kemerli, dıştan düz olması ve sövelerin biçimlenişindeki paralellik de dikkat çekicidir. Katma'nın güney cephesinde farklı olarak doğudaki kapı daha alçaktır ve batıda, kapı yerine pencere bulunur. Mardin ve İslahiye yolcu binaları ise üçlü kütle ve cephe düzenleri ile Katma ile yakın paralellığe sahiptir. Sadece İslahiye'de ambarın bulunduğu kütle daha geniştir. Katma'nın bu iki örnekten farkı cephelerinin tamamen bosajlı taş ile kaplanmış olmasıdır. Plan tipleri tamamen farklı olmakla birlikte cepheleri tamamen bosajlı taş kaplı olan nadir örnekler arasında, Karkamış ve Şenyurt da sayılabilir. Düz açıklıklı kapı ve pencere sövelerinin diğer hatlarda rastlanmayan karakteristik biçimleri, İslahiye ve Mardin'den başka, Karkamış (hat cephesinin büyük kısmı dışında), Nusaybin ve Serçehan'da da aynıdır. Sayılan örneklerde, Katma'da olduğu gibi çatı saçaklarının cephe-den belli belirsiz taşması da dikkat çekmektedir. Saçak silmeleri ise Akçakale, Şenyurt, Nusaybin ve Karkamış'ta karşımıza çıkmaktadır. Çobanbey yolcu binası ise hemen bütün bu benzerlikleri bünyesinde toplar ve küçük farklarla adeta Katma'dakinin bir eşidir. Çobanbey'de de cephe, ilk silmeden sonra iki düz yüzeyli taş sırası ile yükseltilmiş ve daha geniş ikinci bir silmeden sonra kırma çatı oturtulmuştur. Cephelerdeki dairesel madalyonlar da ilerde açıklanacağı üzere çok yakın özelliktedir. Yalnız Çobanbey'de ambar bölümünde kapıdan başka bir de pencere bulunmaktadır.

Güney hattında, Ceyhan, Zeytinli, Yenice ve Toprakkale’de olduğu gibi yolcu binalarının cephelerinde rozet şeklinde bezemelere yer verilmiştir. Katma yolcu binasının iki ana cephesinde ise Memluk hanedanlarının kullandığı bir arma, madalyon şeklinde, birer motif olarak işlenmiştir. Eyyubiler ve Memluklerde, sultanlar ve emirlerin kendilerine has işaret ve armalarına renk adı verilmiştir. Bunlar, hükümdar ve saray görevlilerinin yaptıkları işleri simgeler. Renklerin yer alacağı genellikle daire şeklindeki zemin “şatfe” denilen yatay çizgilerle ikiye, üçe veya satranç tahtası biçiminde karelere ayrılırdı. Hükümdarın renkleri bayraklara işlenir, paralara basılır, kullanılan eşyaya nakşedilirdi. Bu armalar, saray, medrese, hastane, dükkân gibi yapıların cephelerine kabartma olarak işlenirdi (N. Bozkurt 2007: 575; H. Turan 2019: 887-888). Muhammed bin Kalavun döneminden itibaren mürekkep renkler (armalar) kullanılmaya başlandı. Mürekkep renklerin bazılarında emirlerin üstlendikleri görevlerin tamamını simgeleyen armalar bir araya getirilmiştir (N. Bozkurt 2007: 576, H. Turan 2019: 890-891). Katma’daki motif, Kayıtbay ve daha sonra tahta çıkan emirleri Canbolat ve Kansu Gavri tarafından kullanılan armanın stilize edilmiş bir örneğini yansıtmaktadır. Dairesel kalkan biçimindeki bu armada, yatay üç şatfeden üsttekinde, eşkenar dörtgen şekli, Memlûk sarayında elbiselerin muhafazasından sorumlu câmedârın arması olan peşkiri (ya da bohça), ortadaki kadehin üzerindeki nişan, devadârın kullandığı yazı takımını (kalemlik) temsil eder. Kadehin iki yanındaki şekiller asalet boynuzları olarak tanımlanır (N. Bozkurt 2007: 576; H. Turan, 2019:897-902,906; L. A. Mayer 1999: 207) (Görsel 20). Bu armanın bir örneği, Filistin Arkeoloji Müzesi’nde bulunan Memluk dönemine ait bir bakır levha üzerinde karşımıza çıkmaktadır (H. Turan 2019: 921) (Görsel 19). Katma’daki kabartmada, ortadaki kadehin ayağı yapılmamış, boynuzlar kadehin gövdesinden iki yana kıvrılır şekilde işlenmiştir. Kadehin üzerinde bulunması gereken kalemlige de yer verilmemiştir. Kadeh ve boynuzların yüzeylerinde ızgara biçiminde, yatay şeritler oyulmuş, bu kabartmaların zemini ondüle düşey kabartmalarla hareketlendirilmiştir. Yukarda değinildiği üzere Çobanbey istasyonu cephelerinde de aynı konum ve sayıda iki motif bulunmaktadır. Bunlarda dairesel alanlar içinde birer eşkenar dörtgen şekli bulunmaktadır. Eşkenar dörtgen, Türk sanatında çok rastlanan bir motif olmasına rağmen Katma ve Çobanbey istasyon binalarının adeta birbirinin eşi görünümünde olmaları burada da bir Memluk armasının referans alındığını göstermek-

tedir. Aslı üç şatheyne bölünmüş dairesel alanın ortasında eşkenar dörtgen şeklinden yani *peşkir* (ya da *bohça*) nişanından oluşur ve Memluk emiri Argun'un armasıdır (H. Turan 2019: 906).



Görsel 19: Filistin Arkeoloji Müzesi'nde Bulunan Bakır Levha Üzerinde Memluk Arması (Kaynak: H. Turan)



Görsel 20: Memluk Dönemine Ait Bir Arma Çizimi (Kaynak: L. A. Mayer)

Memluk mimarisinden alıntılama, Adana Garında da karşımıza çıkmaktadır. Güney hattı dahilinde bulunmamasına rağmen Katma ile aynı tarihte inşa edilmiştir ve aynı kültür çevresi içinde kalmaktadır. “U” planlı yapının yan kanatlarında, pencereler, iki kat yüksekliğinde, üç dilimli kemerlerle sonlanan düşey doğrultulu nişler içine alınmıştır. Memluk mimarlığında sık uygulanan ve mukarnaslarla sonlanan benzer nişler Adana Ulu Camiinde de mevcuttur. Akpolat, bu durumu, “Çoğunlukla Selçuklu ve Osmanlı mimarlığını esin kaynağı olarak kabul eden I. Ulusal Mimarlık Üslubu tasarım anlayışının, bu yapıda güneydoğu Anadolu ve doğu Akdeniz bölgelerinde değişik yapılarda karşımıza çıkan üç dilimli ikiz kör kemerlere yer vererek, yöresel mimariye de göndermeler yaptığı görülmektedir” şeklinde ifade eder (M. S. Akpolat 2004: 84).

Yabancı devletlerce inşa edilen istasyon binalarının yerel kültür ve geleneksel mimari ile bağdaşıklığı tartışılmalıdır. Özgencil Yıldırım, Anadolu Demiryolu Şirketi’ni yöneten Almanya’nın yapı gruplarında uygulamaya koyduğu tipolojinin yerel kültür unsurlarından uzak, Alman emperyalizminin ideolojisini yansıtan yönde geliştiğini vurgulamaktadır (S. Özgencil Yıldırım 2012: 91). Bu yoruma Başar ve Erdoğan’ın katkısı ise kentlere yeni karakter ve teknoloji getiren bu binaların bölgenin yerel mimarlarına modern mimarlık unsurlarını ne yönde tanıtabildiği sorunsalı açmış olmalarıdır (M. E. Başar ve H. A. Erdoğan 2009: 41).

Şurası bir gerçektir ki Tanzimat sonrası devletin idari ve kurumsal yapılanmasındaki değişimler sonucu ortaya çıkan yeni yapı türleri Osmanlı toplumuna ne kadar yabancı ise istasyon binaları da ancak o kadar yabancıdır. İşlevler ayrımının her boyutta kendini gösterdiği, geleneği oluşmamış yeni yapı türleri, devletin batıya açıldığı, mimaride de yabancı üslupların benimsendiği bir dönemde inşa edilmişlerdir. Camiler, çeşmeler, konutlar dahi Beaux Art eğitimi almış yerli ve yabancı mimarlar eliyle Avrupa’dan ithal üsluplarla biçimlenmiştir. Diğer yandan küçük kasaba ve köylere kadar uzanan istasyon yapılarının buralarda halk tarafından yadırganmış olabileceğini hesaba katmak gerekir. Nihayetinde Osmanlı’da geçerli olan dönemsal akımlar istasyon binalarında da kendini göstermiştir. Nitekim 1908 sonrası inşa edilen istasyon yapılarında Halep’e kadar I. Ulusal akımın izleri barizdir. Akpolat, 1910’lu yıllarda yapılan İstanbul-Bağdat Demiryolu hattı üzerindeki Adana, Zeytinli ve Yenice İstasyonlarında titiz-

likle uygulandığını söylediği I. Ulusal üslubuna dikkat çekerek yapılarda uygulanacak üslup, kullanılacak mimari elemanların türleri ve biçimleri konusunda siyasi yönetimin belirleyici olduğunu ileri sürmektedir (M. S. Akpolat, 2004: 84).

Şüphesiz özellikle ilk aşamada, 19. yüzyılda inşa edilen istasyon yapılarında, dönemin en ileri teknolojisini gerektiren kapsamlı bir işe kalkışmış yabancı şirketler, tecrübe ettikleri tasarımları uygulamayı seçmiş ve kendi üslup özelliklerini yapılara yansıtmışlardır. Ancak hal-i hazırda Osmanlı mimarisinde geçerli olan eklektik anlayış nedeniyle devlet bundan rahatsızlık duymamış olmalıdır.

Osmanlı demiryolu ağı için teknik, ekonomik ve siyasi nedenlerle zaman zaman beklenenden uzun bir süreye yayılsa da sayısal olarak çok sayıda bina ve donanımın şirketlerce bir hamlede yapmak üzere üstlenilmiş olduğu söylenebilir. Yabancı şirketler açısından mali çıkarların önde olduğu bu girişimde, ekonomik ve pratik olmak amacıyla geliştirilen tip projelerin tasarımında işlevsellik belirleyici olmuştur. Haremlik adı altında, kadınlar için ayrı bir bekleme salonu ayrılması toplumsal yapının dikkate alındığını gösterir. Yapıların tasarım ve uygulamasında iklimsel özelliklerin de gözetildiği anlaşılmaktadır. Özellikle güney coğrafyasındaki dikkati çeken karakter farklılığında iklimsel özellikler ve dönemsel akımların önemli rol oynadığı söylenebilir. Diğer yandan şirketin merkezi İstanbul'dan uzaklaştığında Bağdat demiryolunun 2. kısmının yapılması için farklı bölgelerde inşaat dairelerinin oluşturulması, Osmanlı topraklarında edinilmiş olan tecrübenin de katkısıyla bölgesel unsurların mimariye katılmasında etkili olmuş olmalıdır (Hellmuth Cuno'nun bu yöndeki etkisi ile ilgili yoruma yukarda değinmiştik). Merkezden uzaklaştıkça sanatta yöresel etkiler hemen her dönem kendini göstermiştir. Adana, Katma ve Çobanbey istasyonları (Halep'i de burada saymak yerinde olur) bu açıdan iyi birer örnek oluştururlar. Ancak bunlardaki yöresel unsurlar, Osmanlı'da sürekliliği olan unsurlar değildir. Özellikle Memluk sultan ve emirlerine ait armaların bağlamından kopuk biçimde bezeme motifleri olarak kullanılması, ilgili bölgeden sorumlu inşaat şirketi yetkililerinin çevredeki gözlemlerine sayılı, seçmeci bir tutum sergilediklerini düşündürmektedir. Avrupa mimarisinden ithal saçak silmeleri ise seçmeci anlayışa başka bir açıdan katkı sunmaktadır.

Katma istasyon yerleşkesini meydana getiren yapılar, Bağdat hattı III. Sınıf istasyonların yapı programı çerçevesinde şekillenmiştir. Sade tasarım gösteren yapılar birbirleri ile üslup yönünden bir uyum içindedir. Sadece su deposunda, istasyon binalarının genel bir karakteristiği olan duvar ve kapı sövelerinde çıkıntı oluşturan taş sıralarının bosajlı kaplamaya rağmen kullanılması diğerlerinden farklı olarak dikkat çekmektedir. Tuvaletlerin kapı ve pencereleri ile lojman binasının çatı arası pencereleri ve su deposunun kapısındaki kaş kemer süsü verilmiş üst söveleri ve profilli silmeler ise dikkat çeken diğer unsurlardır. Özellikle bir tuvalet yapısı için oldukça özenli ve süslü denebilecek bu öğelerin teknik ve üslup olarak 20. yüzyıl başından ziyade ikinci çeyreği ve sonrasına işaret ettikleri kanaatindeyiz. Diğer yandan tam da bu üsluptaki su deposunun kapısı üzerinde 1912 tarihinin bulunması düşündürücüdür. Burada, sonraki bir dönemde bir müdahale olduğu, özgün tarihin yenileme sırasında yeniden yazıldığını akla gelmektedir. Aşağıda izah edilen süreç belki bu konuda bir açıklama getirebilir:

Birinci dünya savaşının sonunda, Türk birliklerinin Irak ve Suriye'den çekilmesinin ardından güney hattı (Cenup Hattı) Fransız işgalci güçlerin eline geçmiş ve demiryolu hattı kısmen kasıtlı olarak tahrip edilmiştir (M. Yavuz 2005: 182). Türk ve Suriye hükümetleri arasında 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan bir sınır anlaşmasıyla güney hattının bir Fransız işletme şirketi tarafından devralınmasının ardından, savaşta yıkılan istasyon binalarının özgün Alman planlamasına göre yeniden inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Pozantı-Halep-Nusaybin hattının işletme hakkı Bağdat Demiryolundan imtiyazlı olarak yeni şirket Societe de Chemin de fer Bozantı-Alepo-Nisibin'e devredilmiştir. Türkiye, 1933'te Cenup Demiryolları şirketini kurarak hattın (bugünkü sınırlarımız içinde kalan kısmının) işletmesini devralmıştır (M. Yavuz 2005: 183).

Katma istasyonunun da bu süreçte Fransız şirket tarafından bir onarım tâbi tutulmuş olması mümkündür. Birinci dünya savaşının sonlarında, Katma Zaferi kazanıldığında (S. Hatipoğlu 2017: 137-146) 7. Ordu karargâhı istasyonun yakınındadır (S. Hatipoğlu 2009: 34) ve savaşta zarar görmüş olma ihtimali bulunmaktadır.

Fransızların Katma'da ne oranda bir müdahalede bulunduğunu tespit etmek güçtür. Ancak güney hattındaki istasyon yapılarının mimari analiz-

leri yapılırken bu sürecin dikkate alınmasında fayda vardır. Fransız arşivlerinde yapılacak bir çalışma bu açıdan yararlı olacaktır.

Sonuç olarak; Katma, İslahiye, Çobanbey ve Mardin istasyonlarında, Bağdat Demiryolunun Konya-Bulgurlu hattı, III. sınıf istasyonları için tasarlanmış olan plan tipinin bazı değişikliklerle ele alındığı, Güney hattının İslahiye ve doğusunda kalan kesiminde bu tip ve farklı plan tipleri için doğu ve kuzeydoğusundaki hatlardan farklı karakterde bir cephe tasarımının uygulanmış olduğu görülmektedir. Bu hat üzerindeki tasarımlarda, Bağdat Demiryolu Şirketinin, merkezi önce Adana'da bulunan ve sonra Halep'e alınan III. İnşaat Dairesinin etkin olduğu düşünülmektedir. Tasarımlar, mimar Karl Kellerman, bölgeyi iyi tanıyan yönetici mimar Hellmuth Cuno ve mühendis Heinrich August Meissner tarafından ya da onların katkısı ile yapılmış olmalıdır. Yapılardaki Memluk sanatına göndermelerin bir esinlenme, bölge kültürü ile uyum sağlama, yerel halka hoş görünme gibi saiklerle tercih edildiği söylenebilir.

KAYNAKÇA

Akbulut, Glpınar (2010). *Siyasi Coğrafiya Açısından Türkiye 'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara.

Akpolat, Mustafa Servet (2004). "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, s. 77-93.

Albayrak, Mustafa (1995). "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun" Yapımı, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* 6, s. 1-38.

Arar, Muhammet Bahadır (2020). *Niğde Tren Garları*, Niğde: Niğde Valiliği İl Kültür Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Başar, Mehmet Emin ve Erdoğan, Hacı Abdullah (2009). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", *Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi* 24/3, s. 29-44.

Bozkurt, Birgl (2021). "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin Tarsus Adana Hattının Satın Alınması", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi (TAED)* 71, s.679-702.

Bozkurt Nebi (2007). "Renk", İslam Ansiklopedisi, TDV, Cilt 34, s. 575-576

Demir, Enes (2018). *Afrin Tarihi ve Zeytin Dalı Harekâtı Gün Gün Vakalar*, İstanbul: Filipper Yayınları.

Diñer, Celal (1968-1971). "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *T.T.K. Belgeler V-VIII/9-12*, s. 153-233.

Earle, Edward Mead (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul: Milliyet Yayınları.

Gülsoy, Ufuk (2013). “Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, *Osmanlı’da Ulaşım*, Ed. Vadettin Engin vd., İstanbul: Çamlıca Yayınları, s. 287-305.

Gündüz, Ahmet ve Aydeyer, Caner (2016). “Ticaret Yolları Üzerinde Bir Osmanlı Vilayeti: Halep (1907-1912)”, *Yeni Türkiye* 84, s. 686-700.

Hatipoğlu, Süleyman (2009). *Filistin Cephesinden Adana’ya Mustafa Kemal Paşa*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Hatipoğlu, Süleyman (2017). “Birinci Dünya Savaşı Sonunda Mustafa Kemal Paşa’nın Katma’daki Faaliyetleri”, *Hatay Araştırmaları III*, Ed. Ahmet Gündüz, Haydar Çoruh, T.C. Hatay: Kültür ve Turizm Bakanlığı yayını, s.137-147

Kanberoğlu, Nesrin (2018). “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi 3 (Prof. Dr. Azmi Özcan Özel Sayısı)*, s. 158-187.

Komisyon (2018). *Osmanlı Belgelerinde Halep*, Ed. M. Taner Koltuk İstanbul: Türk Dünyası Belediyeler Birliği Yayınları

Kösebay, Erkan Yonca (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Kösebay, Erkan Yonca ve Ahunbay, Zeynep (2008). “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *İTÜ Dergisi* 7/2, s. 14-25.

Mayer, Leo Aryeh (1999). *Saracenic Heraldry*, Oxford: Oxford University Press.

Ortaylı, İlber (2020). *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kronik Yayınları.

Özgencil Yıldırım, Sercan (2012). Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin -B.A.N.P- Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler. *Beykent University Journal of Science and Engineering* 5(1-2), s. 69-93.

Quataert, Donald (1985). “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolu”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi* 6, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 1630-1635.

Satan, Ali (2012). “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım*, Ed. Vahdettin Engin, vd., İstanbul: Çamlıca Yayınları, s. 209-218.

Sezginalp, Şule (2020). *Station Buildings In The History Of Turkish Railways: Catalogue Of Buildings Constructed Between 1850s–1950s*, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Natural And Applied Sciences Of Middle East Technical University.

Turan, Hayrünnisa (2019). “Kudüs’teki Memluk Türk Devleti Armaları (Renkler)”, *Belleten* 83/298, s. 887- 924.

Yavuz, Mehmet (2005). *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich*, Inauguraldissertation Zur Erlangung Des Grades Eines Doktors Der Philosophie In Der Fakultät Für Geschichtswissenschaft Der Ruhr Universität Bochum.

Yavuz, Mehmet (2014). *Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Arşiv Kaynakları

Osmanlı Arşivi (BOA), *İrade, Ticaret ve Nafia* [İ. TFN.] No:22, Gömlek No: 27.

İnternet Kaynakları

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/BagdadRailwayMapEn.png>, (Erişim Tarihi: 16.11.2021)

<https://pahor.de/product/ottoman-railways-hejaz-railway-baghdad-railway>, (Erişim Tarihi: 16.11.2021)

<https://www.akpool.co.uk/postcards/26300144-postcard-katma-syrien-la-station-et-le-bazar-bahnhof-marktplatz>, (Erişim Tarihi: 17.12.2022)