



# Çumra Kent Kimliğinde Bağdat Demiryolu ve Konya Sulama Projesi Ara Kesitinde Tarihi İstasyon ve Yönetim Binası

## Historical Station and Administration Building in the Intersection of Baghdad Railway and Konya Irrigation Project in the City Identity of Çumra

Mine SUNGUR<sup>1</sup> Huriye ALP KOÇ<sup>2</sup>

### Öz

Kent kimliği geçmişten geleceğe kente özgü nitelikler taşıyan anlam yüklü imgeler bütünüdür. Kentin tarihsel kimliği için anıtsal özelliğe sahip demiryolu mimarisi; istasyon yapısı, lojman, yönetim binası, su deposu, ambar gibi binalardan oluşan bir komplekstir. Fakat kent kimliğinin önemli parçaları arasında yer alan istasyon binaları araştırma alanı olarak literatürde yoğun bir şekilde ele alınmasına rağmen, istasyon yapılarına destek amaçlı inşa edilen lojmanlar, su depoları, yönetim binaları gibi eserlerin göz ardı edilmesi kent kimliğinin bütünselliğini olumsuz etkilemektedir. Özgün ve tarihi öneme sahip bu yapıların yeterli düzeyde araştırılıp belgelendirilmemesi ya da tescillenme sonrası koruma esaslarına uygun olmayan müdahaleler ile tahrip olma hatta yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu yüzden kent kimliğinin ayrılmaz parçası olan istasyon yapılarına destek amaçlı yapılan yapıların araştırılması, çalışma problemi olarak belirlenmiştir. Çalışmada Konya ili, Çumra ilçesinde yer alan, 1907-1914 yılları arasında Bağdat Demiryolu ve Konya Sulama Tesisi inşaatı sürecinde Almanlar tarafından yapılan, günümüzde Devlet Su İşleri (DSİ) Çumra Bölge Müdürlüğü tarafından misafirhane olarak hizmet eden yönetim binasının mekânsal ve cephesel durumunun tespit edilmesi çalışma konusu olarak ele alınmıştır. Yönetim binası, Çumra kentinin oluşum sürecinde istasyon binası ile birlikte inşa edilen ilk yapı özelliği taşıması, kent kimlik oluşumundaki etkisi ve günümüzde bilinirliğinin artırılması amacıyla araştırma alanı olarak seçilmiştir. Çalışmada literatür taraması, saha çalışması ve mevcut durum analizi yöntemleri kullanılmıştır. Birkaç bilimsel kaynak ve ilgili kişi ve kurumlardan elde edilen sınırlı veriler saha çalışmasındaki yerinde gözlem, görüşme ve tespit çalışmaları ile harmanlanmıştır. Karşılaştırma ve değerlendirmeye dayalı bir durum analizi sonucunda yapıldığı dönemin ekonomik, politik ve kültürel özelliğini mimari üslubuyla yansıtan yapının özgün haliyle korunması kentsel kimliğin korunması anlamına gelmektedir. Yapı tescillenmesine rağmen özgünlüğünü kaybettirebilecek müdahaleler ile karşı karşıya olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle mimari karakteri ile kentin simgesi ve anıtsal özelliği göstermesi açısından bu tür yapıların daha fazla bilimsel çalışmalarla kayıt altına alınması, Anadolu'da yer alan diğer demiryolu mimarisi yapıları için de kent kimliğinin devamlılığı açısından gereklidir.

**Anahtar Kelimeler:** Çumra, Bağdat Demiryolu, Konya Sulama Projesi, Yönetim Binası

### ABSTRACT

Urban identity is a set of meaningful images that carry city-specific characteristics from the past to the future. The railway architecture, which has a monumental feature for the historical identity of the city, is a complex consisting of buildings such as a station structure, lodging, administration building, water tank and warehouse. However, although station buildings, which are among the important parts of urban identity, are intensively addressed in the literature as a research area, ignoring works such as lodgings, water tanks and administration buildings built to support station structures negatively affects the integrity of urban identity. If these original and historically important

<sup>1</sup> **Corresponding Author | Yetkili Yazar:** (Dr. Öğr. Üyesi), Selçuk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, [mkarakoyun@selcuk.edu.tr](mailto:mkarakoyun@selcuk.edu.tr), ORCID 0000-0001-5042-9575

<sup>2</sup> **Author:** (Yüksek Lisans Öğrencisi), Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İç Mimarlık Anabilim Dalı [hurialp@gmail.com](mailto:hurialp@gmail.com), ORCID 0009-0006-3413-6733.

Bu çalışma, Dr. Öğr. Üyesi Mine SUNGUR danışmanlığında Huriye ALP KOÇ tarafından hazırlanan "Demiryolu Mirası Kapsamında Konya-Çumra Tarihi Yönetim Binası ve Lojmanların İncelenmesi" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir



structures are not sufficiently researched and documented or if they are not in compliance with the protection principles after registration, they are in danger of falling into ruin or even destroyed. Therefore, the research of structures built to support station structures, which are an inseparable part of urban identity, has been determined as the problem of the study. The administration building was constructed by the Germans between 1907 and 1914 in the Çumra district of Konya province, during the construction of the Baghdad Railway and Konya Irrigation Facility. The administration building was chosen as the research area because it was the first building constructed alongside the station building when Çumra was first appearing and because it influenced the development of the city's identity and raised awareness of it today. The study employed a review of the literature, fieldwork, and current situation analysis techniques. In the field study, limited data from various scientific sources, pertinent people, and organizations were combined with on-site observation, interviews, and detection studies. According to a scenario analysis based on comparison and evaluation, maintaining the building's original condition, which captures the political, social, and cultural aspects of the era in which it was constructed through its architectural style, entails maintaining the urban identity. Even though the building was registered, it was found that it had undergone modifications that might have taken away from its originality. Consequently, it is imperative to document these buildings with additional scientific analyses concerning their architectural nature and the city's monumental and symbolic elements in order to preserve the city's identity for future railway architecture projects throughout Anatolia.

**Keywords:** Çumra, Baghdad Railway, Konya Irrigation Project, Administration Project

## GİRİŞ:

Kentler, toplulukların barınma ve işgücü ihtiyaçlarını karşılayan fiziksel mekânlar olmasının ötesinde; siyasi, ekonomik, kültürel yaşam alanlarıdır (Wirth, 2002: 78). “Her şehrin bir ‘hikâyesi’ vardır” diyen Kaya (2007: 20), kentleri diğerlerinden ayıran ve kendilerine has özellikleriyle kimliklerini yansıttığını ifade etmektedir. Kent bir mekân, kültürel bir alan olarak değerlendirildiğinde, ona kimlik kazandıran çok yönlü etkenler bulunmaktadır. Güler ve ark. (2016;92-93) kentte geçmişten günümüze kadar geçen tarihsel, siyasi, sosyal ve ekonomik gelişim süreçleri mimari yapılara yansiyarak kent kimliğine doğrudan etkilediğini belirtmişlerdir. Ayrıca söz konusu mimari yapıları kentin kendine özgü çehresini belirleyen, silüetini çizen ve bu sayede özgün kimliğini ortaya çıkaran kimlik-kültür ilişkisinin somut bir tarihsel mirası olduğunu da eklemiştirler. Kent kimliğinin önemli unsurlarından birisi olan tarihsel mirasın sürdürülmesi kentin devamlılığının garantisidir. Yaşayan bir organizma olan kentlerin geleceğe taşınması için kente kimliğini kazandıran etkenlerin korunması ile gerçekleşir (Es, 2007; 50-51). Dolayısıyla mevcut tarihi mirasın korunması ve güçlendirilmesine yönelik hizmetler kent kimliği için önem arz ederken (Oğurlu; 2014;287), Kaypak (2010) kent kimliğinin korunması konusunda zorluklar yaşandığını dile getirerek tarihi mirasın kaybolma tehlikesinden söz etmektedir. Sanayi devrimin “parlak çocuğu” olarak ulaşım tarihinde kentlerin sosyal, ekonomik ve mimari yapısına yansımış demiryolları mirası da kent kimliğini doğrudan etkilemesine rağmen üzerinde yeterince durulmamıştır (Köşgeroğlu, 2006;21).

Demiryolu mirası ile ilgili yapılan akademik ve bilimsel çalışmaların önemli bir kısmı (Araz, 1995; Başar ve Erdoğan, 2009; Çoğun Sabutay, 1996; Durak, 2003; Haştemoğlu ve Erkan, 2013; Sezginalp, 2020; Kalay ve Bölükbaşı Ertürk, 2023) tek yapı ölçeğinde, genellikle yolcu istasyon yapıları üzerine odaklanmıştır. İstasyon yapısı dışında farklı türdeki demiryolu miras yapısını araştıran çalışma (Yıldız, 2008; Ünal, 2009; Uysal ve ark., 2019; Sunay, 2021; Tellioglu, 2023) sayısı kısıtlıdır. Literatürde demiryolu mimarisiyle ilgili çalışmaların büyük bir bölümü istasyon yapılarıyla ilgili olması ve istasyon yapısını destekleyici ambar binası, su deposu, yönetim binası, lojman gibi yapıların literatürde yeterince yer almaması (Sunay, 2021;1101, Akbulut, 2023;84) çalışmanın ana problemi olarak belirlenmiştir. Probleme yönelik olarak Konya ili, Çumra ilçesinin kentleşme sürecinde inşa edilen ilk yapılar arasında bulunan, kent kimliğinde önemli bir değere sahip olan ve dönemin mimari üslubu ile bütünsellik sağlaması nedeniyle tescilli yönetim binası çalışma kapsamında seçilmiştir. 1907-1914 yılları arasında Çumra’da Bağdat Demiryolu hattı inşaatı ve Konya Ovası Sulama projesi kapsamında yönetim binası olarak kullanılan yapı, günümüzde Devlet Su İşleri Çumra Bölge Müdürlüğü’nün bünyesinde misafirhane olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Kent kimliği için vazgeçilmez yapılar arasında olan yönetim binasının günümüzdeki mekânsal ve cephesel durumu tespit edilerek sınırlı olan Çumra demiryolları hakkındaki bilimsel çalışmalara (Mülayim, 2024a; 64) öncülük etmesi amaçlanmıştır. Kent için önemi büyük olan yapı hakkında gerek bilimsel çalışmalarda gerekse de

arşivlerde kısıtlı bilgiler bulunması, inşa edildiği dönem özelliklerini yansıtmaması, günümüzde özgünlüğünü büyük ölçüde koruyarak ulaşması ve gelecek çalışmalara potansiyel kaynak oluşturması sebebiyle çalışma için önem arz etmektedir.

Çalışmada yöntem olarak literatür taraması, saha çalışması ve mevcut durum analizini kapsayan nitel yöntem kullanılmıştır. Çumra kentinin oluşum sürecine Konya-Bağdat demiryolu hattı inşaatı ve Konya Ovası Sulama projesi doğrudan etki eden iki temel faktördür (Dinç, 2024; 185). Bu faktörler mercek altına alınıp çeşitli bilimsel çalışmalardan literatür taraması yapılmış, konuya ilişkin kurum ve kuruluşların arşivlerinden belge, rapor ve yazışmalara ulaşılmaya çalışılmıştır. Elde edilen sınırlı bilgiler doğrultusunda çalışmaya yönelik boşluklar belirlenmiş ve yeni bilimsel araştırmaların potansiyelleri ortaya atılması hedeflenmiştir. Saha çalışması ile Çumra kenti ve demiryolu yapıları hakkında yerinde gözlem, görüşme, fotoğraflama, yerinde ölçüm, ilgili kişiler ile görüşme sağlanarak literatür taraması desteklenmiştir. Konya Sulama Projesi ile elde edilen tarımsal mahsuller Bağdat demiryolu ile nakliyesinin gerçekleştiği istasyon binası tarihi yönetim binası için önem arz etmektedir. Bu nedenle elde edilen tüm veriler neticesinde yönetim binasına ait mekânsal ve cephesel tespitler yapılmış ve yapının dönemsel ve mimari özellikleri bağlamında kentsel kimliği hakkında önemi ortaya konarak değerlendirilmiştir. Çumra kentinde istasyon yapısına destek amaçlı kurgulanmış yönetim binasının özgün mimarisinin belgelenmesine yönelik hazırlanmış bu çalışma ile kent kimliği ve karakterinin devamlılığı için büyük adım atılmıştır. Yaşayan tarihi mimari yapıların sadece tescillenerek değil, doğru koruma kararları çerçevesinde kullanım sağlayacak şekilde gelecek kuşaklara aktarılması gerekliliği sonucuna ulaşılmıştır.

### 1.Konya -Bağdat Demiryolu ile Konya Sulama Projesinin Çumra Kenti Oluşum Sürecine Etkisi

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerde yaşamış olduğu ekonomik ve politik buhran sebebiyle İstanbul-Bağdat demiryolu yapım ve işletmesi Almanların kurmuş olduğu Anadolu Demiryolları Kumpanyası ile 1888 tarihinde elde ettiği imtiyazlarla Almanlara verilmiştir (Özyiğit, 2017). Demiryolu inşaatı kapsamında yapılan, her biri özgün bir mimari tasarıma sahip demiryolu yapılarının mimarları bilinmese de P. Holzmann şirketinde tasarlanmış olduğu düşünülmektedir (Yavuz, 2005:45). Göktaş (2020;66) Almanların yapmış olduğu istasyon binalarının yapımı sürecinde ekonomik çıkarlar göz önüne alınarak teknik personel, mimar/mühendislerin Almanya'dan getirildiğinden bahsetmektedir. Böylece Almanlar tarafından inşa edilen gar binaları küçük farklılıklar haricinde plan şeması, cephe düzenlemeleri ve malzeme açısından az maliyetli, sade ve benzer tip projeler olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Almanların Anadolu'da yapmış oldukları istasyon binaları bulunduğu konumun önemine göre farklılık göstermekte; kent merkezlerinde bulunanlar daha anıtsal ölçülerde inşa edilirken, köy ve ilçelerdeki istasyon yapılarında işlevsellik ön planda tutulmuştur. Dolayısıyla ilçe ve köylerdeki hat üzerinde bulunan istasyon yapıları benzerlik göstermektedir (Göktaş, 2020;128) (Şekil 1 a-b-c-d-e-f).



Şekil 1a. Konya-Akşehir Tren İstasyonu



Şekil 1b. Konya-Ilgın Tren İstasyonu



Şekil 1c. Konya-Ereğli Tren İstasyonu



Şekil 1d. Karaman- Böğecik Tren İstasyonu



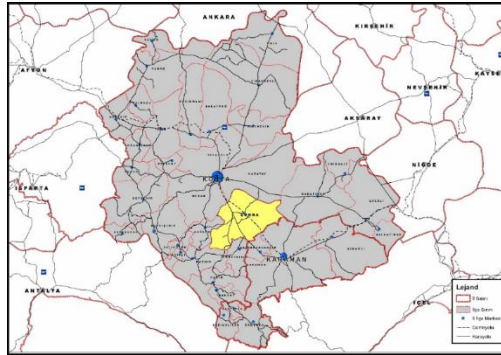
Şekil 1e. Karaman Tren İstasyonu



Şekil 1f. Karaman-Ayrancı Tren İstasyonu

### Şekil 1. Bağdat Demiryolu Hattı Üzerindeki Bazı Tren İstasyon Cepheleri (URL 1-2-3-4-5-6)

1597 km uzunluğundaki Konya-Bağdat demiryolu hattının, Konya'dan Bağdat'a ulaşmak üzere 1903 yılında yapımına başlanmıştır. Hattın Konya'dan sonraki ilk bölümü Konya- Karaman- Ereğli (Bulgurlu) tren yolu hattı kurulurken güzergâh üzerindeki boş bir arazi olan Çumra'da istasyon binaları yapılmış, ilk tren 1913 yılında hareket etmiştir. Ayrıca Çumra Ovası'nın sulanması maksadıyla Konya Ovası Sulama Projesi kapsamında yapılan yönetim binası da yine Almanlar tarafından inşa edilmiştir. Atatürk, trenle Adana'ya giderken Çumra'da mola verdiğinde, Çumra İstasyon binasından yönetim binasını gördüğünde; "Bu şirin beldeyi geliştirmek, buraya önem vermek lazımdır. Çumra ilçe olmaya layıktır" demiştir. Böylece Çumra, 30.05.1926 tarihli 404 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan, 877 sayılı kanunla ilçe olmuştur. Cumhuriyet döneminde ilçe olan Çumra kenti, Konya ilinde yer almaktadır. Kuzeyde Karatay, doğuda Karapınar, batıda Akören ve Meram, güneybatıda Bozkır, güneyde Güneysınır ilçeleri, güneydoğuda ise Karaman ili ile sınırlıdır (Şekil 2).



### Şekil 2. Çumra'nın Konya Üzerindeki Konumu (Çumra İlçe Raporu, 2019)

1926 yılında ilçe olmasına rağmen aslında çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış, 10.000 yıllık bir yerleşim yeridir (Mülayim, 2024b; 12). M.Ö. 7000'li yıllardan bu yana yaşam alanı olarak kentin merkezden 12 km kuzeyinde dünyanın ilk yerleşim yerlerinden birisi olan Antik Çatalhöyük kenti bulunmaktadır. Çumra ve çevresi tarih öncesi dönemden sonra sırasıyla Hititler, Frigyalılar, Lidyalılar, Persler, Romalılar, Selçuklular, Karamanoğulları Beyliği ve Osmanlı Devleti himayesinde kalmıştır. İsmi arazisinin bataklık ve çamur olmasından dolayı aldığı, diğer bir rivayete göre de "Çemre" kelimesinden aldığı bilinmektedir (Tuncer ve Tapur, 2012).

Osmanlı döneminde Çumra ilçesinin bulunduğu bölge bataklıklarla kaplı bir alandı. 1920'li yıllarda kentin bulunduğu bölge hakkında "Çumra dikenli bir ovardı. Sürülmemiş bir meraydı. Tavşan ve Al



Keklik avlanan bir araziydi” sözleri ile tariflenmiştir (H. Hüseyin’den akt. Dinç, 2024;185). 1907-1914 yılları arasında Çumra’da bulunan bataklıklar kurutulup ıslah edilerek Konya ovası sulama projesi gerçekleştirilmiştir. Çumra hem tarımsal faaliyetleri doğru bir şekilde yürütmek hem de elde edilen mamulleri demiryolu ile ihraç etmek için demiryolu hattı üzerine 1904 yılında tren istasyonu (Karpuz, 2009), daha sonra sulama tesisi yönetim binası inşa edilmiştir (Akçakaya, 2022). Böylece Çumra tren istasyonu ve sulama tesisi yönetim binası Çumra kentinin ilk yapıları arasında olması kentsel kimlik açısından önemlidir (Şekil 3).

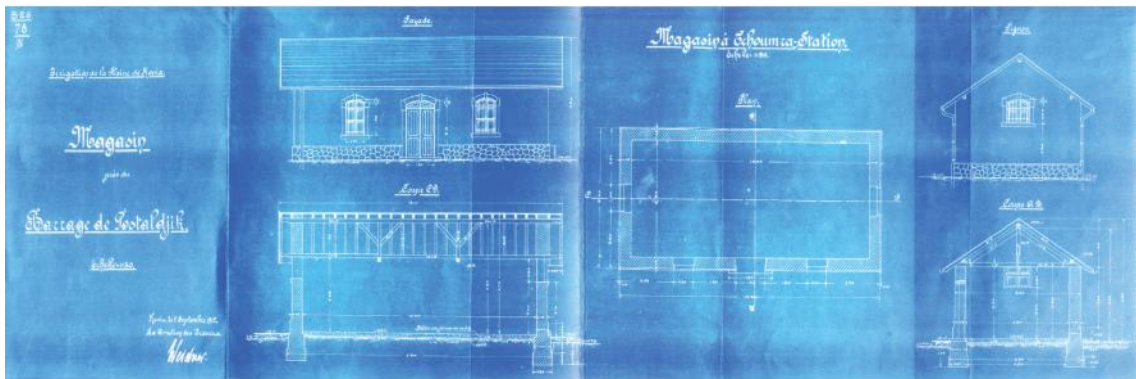


**Şekil 3.** Çumra Kentinin İlk Yapılarından Olan Tren İstasyonu ve Çumra DSİ Misafirhanesinin Konumu (Google Map, 2024)

O yıllarda ulaşımın ağırlıklı olarak trenle olması, Çumra’da tren istasyonunun bulunması, sulama teşkilatının Konya Ovasına hâkim olması Çumra’yı yerleşim yeri ve çekim merkezi haline getirmiş ve burada yapılaşma ve nüfusta artışlar başlamıştır (Mülayim, 2024b; 12). Çumra’nın kentsel sürecinin başlamasında Çatalhöyük antik kenti hariç tutulursa iki temel etken bulunmaktadır. Birincisi 1894-1913 yılları arasında II. Abdülhamit’in başlatmış olduğu Bağdat demiryolu hattı inşaatı diğeri ise Konya Ovası Sulama İdaresi olarak gelişen Çarşamba Çayı üzerindeki DSİ (o dönemlerde DSİ teşkilatına ISKA denirdi) teşkilatının kurulmasıdır (Dinç, 2024; 184-185). Çumra, hem Osmanlı Devleti’nin ilk sulama (İSKA) İdaresinin ve hem de Türkiye Cumhuriyeti’nin 1957 yılında Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü kurulana dek ilk Sulama İdaresinin kurulduğu ve faaliyetini sürdürdüğü yer olması açısından önemli kentler arasında yer alır (Candan, 2021;3).

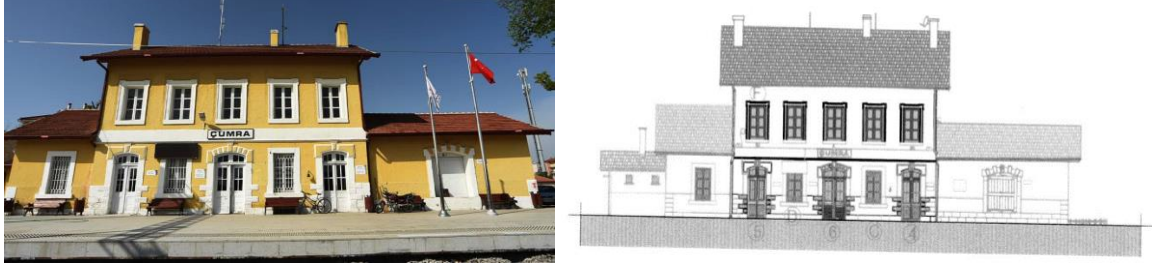
### 1.1. Çumra Tren İstasyon Binası

Çumra istasyon binası Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu (2006) tarafından 01.07.1998 tarih ve 231-1.7.1998 sayılı karar ile tescillenmiştir (TCDD Arşivi ,2022) (Şekil 4). Yapı hakkında arşivlerden elde edilen ilk plan ve cephe çizimlerinde tek katlı ve daha küçük boyutlarda planlandığı görünse de proje ile uygulamanın farklılık göstermesinin nedeni hakkında verilere ulaşılamamıştır.



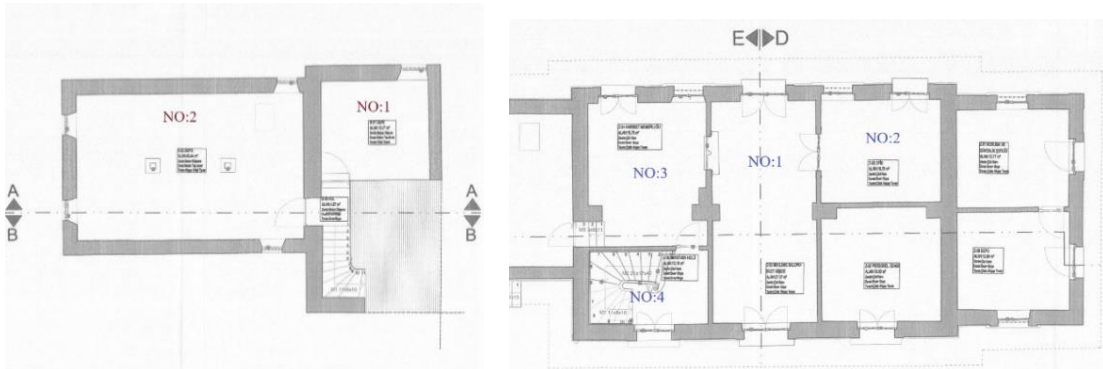
**Şekil 4.** Çumra Tren İstasyonu Osmanlı Arşivi’nden Elde Edilen İlk Plan ve Cephe Çizimleri (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, 2024)

Uygulanan Çumra tren istasyonu doğu-batı aksında dikdörtgen plan şemasına sahip, bodrum, zemin ve birinci kat olmak üzere üç katlıdır. Çatı arası da kullanılabilir durumda olup, depo olarak hizmet vermektedir. Her iki yanında tek katlı bölümleri bulunmaktadır. Bina döneminin özelliği olarak duvarları tuğladan olup, döşemeleri ise çelik putrellerin arası yine tuğla ile doldurularak inşa edilmiştir. Duvar yüzeyleri sıva ile kaplanmıştır (TCDD Arşivi, 2022) (Şekil 5).



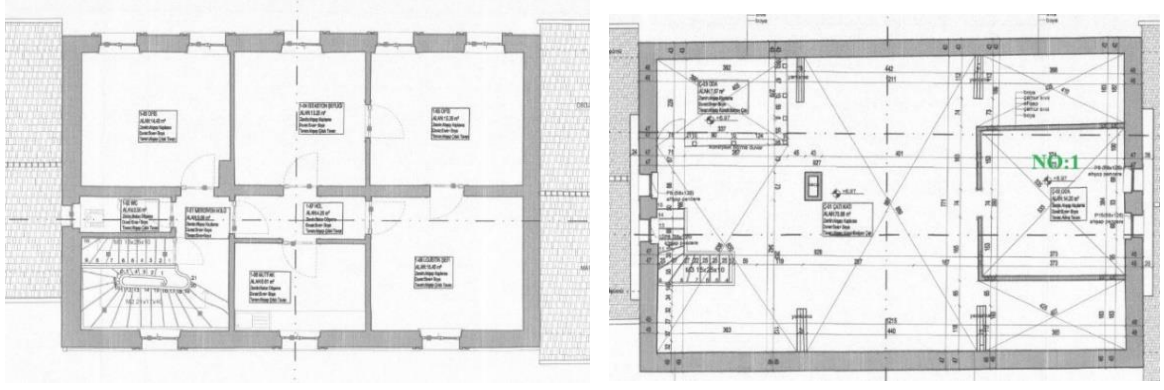
Şekil 5. Çumra Tren İstasyonu (Görsel: Tarihi İstasyon Binası, 2024, Çizim: TCDD Arşivi, 2022)

Bodrum katta kuzey cephedeki ana girişin hemen yanında yer alan ahşap dar bir kapı ve merdiven ile ulaşılmaktadır. Burada zemini beton döşeme, duvarları ve tavanları sıva-boya olan küçük bir hol ve holde sonradan takılan ahşap bir kapı ile sağlanan her iki girişte depo olarak kullanılan iki ayrı birim mevcuttur. Zemin kat, üç bölümlü bir düzenleme göstermektedir. Ortada iki katlı düzenlenen ana birim, doğu ve batı cephede tek katlı ve kademeli bir şekilde alçalan yükseklik düzenine sahip yan birimler bulunmaktadır. Kuzey ve güney cephede bulunan üçer adet çift kanatlı kapı, ana birime erişim sağlamaktadır. Bu üç kapıdan ortadaki kapı yolcu bekleme salonuna açılmaktadır. Kuzey ve güney yönlü olarak planlanan bu bekleme salonu, batı yönünde bilet gişesi olarak kullanılan ofise bir kapı ile bağlanırken, doğu yönündeki hareket memurluğu odasına bir pencere ile erişim sağlanmaktadır. Yapının ilçe tarafından girişi güney cephesinden olup bu kısmın tam karşısında kuzey cephesinden çift kanatlı kapı ile yolcuların tren alanına ulaşımı sağlanmaktadır. Binaya peron cephesinden girişte sağda yer alan tek katlı bölüm yükleme ve boşaltmanın yapıldığı ambar kısmıdır. Bu bölümün önünde birkaç basamakla yerden yükseltilmiş bir platform yer almaktadır. Bu bölümün arka taraf çıkışında da birkaç basamakla yükselen bir platform mevcuttur. Yapıldığı dönemde giriş katı hol ve buna açılan odalardan oluşmaktadır. Odaların bir bölümü yolcuların beklemesi için ayrılırken diğeri ise bilet satış ve idari birimi oluşturmaktadır (Şekil 6).



Şekil 6. Çumra Tren İstasyonu Bodrum Kat Planı ve Zemin Kat Planı (TCDD Arşivi,2022).

Yapının ilçe tarafındaki girişin solunda bir merdiven yer almaktadır. Geçmişte bu kısım üst katta yer alan istasyon şefinin lojmanına çıkmakta ve üst kat lojman olarak kullanılmaktaydı. Günümüzde mevcut merdiven yardımıyla üst kata ulaşılmakta olup, mescit, tuvalet, bekleme odaları gibi hacimler yer almaktadır. Ahşap konstrüksiyona sahip çatı günümüzde kullanılmamaktadır (Şekil 7).



**Şekil 7.** Çumra Tren İstasyonu Birinci Kat Planı ve Çatı Kat Planı (TCDD Arşivi, 2022)

Yapının ön cephesi güneybatı cephesidir. Cephesel anlamda Konya istasyon binası ile benzerlik gösteren Çumra istasyon binasının giriş kat pencere ve kapıları basık kemerli sövelerle çevrelenmiştir (Şekil 8).



**Şekil 8.** Çumra Kenti ve Konya İstasyon Binaları (URL- 7)

Kaba sıva sonrası sarı ile boyanan binanın köşelerinde, kapı ve pencerelerde kullanılan söveler ve yatay profillerde tercih edilen beyaz renk ile yapıya hareketlilik kazandırılmıştır. Ana kütle üzerinde zemin kat seviyesinde bulunan kapı ve pencerelerin lentolarında kilit taşlarının vurgulandığı dikkat çekmektedir (TCDD Arşivi, 2022). Pencerelerde ve kapılarda beyaz söveler kullanılmıştır. Ana kütlede bulunan eklenti birimde bir adet sürgülü kapı, batıdaki eklenti birimde ise bir adet pencere bulunmaktadır. Ana birim ve ek birimlerde iki yana meyilli kırma çatı kullanılmıştır. Örtü sistemine ait çatı uzantıları yanlarda, önde ve arkaya doğru taşmaktadır.

Çumra kent kimliğinin temelini oluşturan demiryolu hattı ile birlikte sulama projesi de kentin tarihsel geçmişi için önem arz etmektedir. Kentin ilk yapılarından olan yönetim binası günümüzde DSİ misafirhanesi olarak yeniden işlevlendirilerek korunması kent dokusunun devamlılığı için önemlidir. Fakat yapı hakkında kısıtlı kaynaklara ulaşılması ve günümüzde özgünlüğü tehdit edici uygulamaların gerçekleştirilmesi yapının bilimsel platformda farkındalık oluşturulmasını gerektirmektedir.

## 2. Konya Sulama Projesi Tarihi Yönetim Binası (Çumra DSİ Misafirhanesi)

Günümüzde Çumra İstasyon binası ile birlikte, 1907-1914 yılları arasındaki Konya Sulama Projesi ve demiryolu inşaatı süresince Almanların yapmış olduğu yönetim binası da o dönemden kalan ilk yapılar arasında olup yapım yılı ve mimarı hakkında kaynağa ulaşılamamıştır. İzzetbey Cahit Aküzüm caddesi, Baraj mahallesinde yer alan ve Devlet Su İşleri Çumra Bölge Müdürlüğü'nün (o dönemde İSKA adıyla geçmektedir) bünyesinde 241 ada, 1 parselde bulunan yönetim binası, 1.7.1988 gün ve 231 sayılı kararıyla korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir (Kültür ve Tabiat Varlıklarını koruma kurulu Arşiv, 2006). Tescilli yapı, Çumra DSİ 4. Bölge Müdürlüğü bahçesi içerisinde konumlanmıştır. (Şekil 9). Yapının geçmişten günümüze işlevsel değişimi hakkında sınırlı kaynağa ulaşılmıştır. Dinç



(2024;184) çalışmasında 1940-45 yılları arasında Çarşamba çayı üzerindeki demir köprü'nün güvenliği için görevli askerlerin yapıyı kullandığını kısaca değinmiştir.



**Şekil 9.** Yönetim Binasına Ait Eski Bir Görsel (URL 8), Yönetim Binasının DSİ 4. Bölge Müdürlüğü Bahçesindeki Genel Görünüşü (Google Map, 2024)

## 2.1. Mekânsal Analiz

Tarihi yönetim binası kuzeydoğu-güneybatı aksında üç bölümlü dikdörtgen plan şemasında inşa edilmiştir. 15.75 metre uzunluğunda, 12.25 metre genişliğinde dikdörtgen formu bir alana inşa edilen yapı, yaklaşık 600 m<sup>2</sup> kullanım alanına sahiptir. Yapıya ait iki adet plan şeması arşivlerden elde edilmiştir. Bunlardan birisi yapının özgün haline en yakın proje niteliğinde olduğu düşünülmektedir. Yapım yılı hakkında bilgiye ulaşılmamıştır. Diğer plan ise misafirhane onarımı kapsamında çizilen projenin 2019 yılına ait projedir (4. ÇUMRA DSİ Şube Müdürü Ali ARIASLAN Bey tarafından 22.08.2024 tarihinde sözlü beyan edilmiştir).

Yapının ana girişi kuzeydoğu yönünde olup, on basamaklı merdiven (yaklaşık 2,00 m yükseklikte) ile yapıya erişim sağlanmaktadır. Yığma yapım sistemine sahip binada taş, tuğla, ahşap, çelik malzemeler kullanılmıştır. Dış duvar kalınlığı 50 cm, iç mekân duvarlarda ise 25cm-35 cm arasında değişiklik göstermektedir. Yapıda çelik putrelli ahşap döşeme ve ahşap asma tavan kullanılmıştır. Yapım sistemi ve malzeme kullanımı açısından Çumra gar binası ile benzerlik gösteren yapı, kendi özgün mimarileriyle zengin görsel özellikleri bulunmaktadır. Yapı bodrum kat, zemin kat, birinci kat ve çatı katı olmak üzere dört katlıdır.

**Bodrum kat,** 1912 yılından bu zamana kadar herhangi bir onarım /tadilat geçirmediği için oldukça bakımsız ve harap durumdadır. Günümüzde depo olarak kullanılan bodrum kat duvarları moloz taş üzeri sıva+boyalı olsa da yer yer sıva ve boyası dökülmüştür. Kat yüksekliği 190 cm olması sebebiyle basık bir mekân özelliği göstermektedir. Bodrum katın zemin ve tavanında herhangi bir kaplama yapılmamıştır. Misafirhanenin bodrum katına inen merdiven (**B5 Numaralı mahal**) ve bodrum kat hol zemini beton hali ile bırakılmış herhangi bir kaplama yapılmamıştır (Şekil 10a). Tavan ve duvarlarında ise geçmiş dönemlerden kalma, temiz olması açısından beyaz badana yaptırılmıştır (**B1 Numaralı mahal**) (Şekil 10b). Kapılar yağlı beyaz boya ile boyanması dışında herhangi bir değişime uğramamıştır (**B6 Numaralı mahal**) (Şekil 10c). Bodrum katta bazı odalar tamamen kullanılamaz durumda olup harabe şekilde bırakılmıştır. Lavabo-tuvalet pis su-temiz su gideri olduğu düşünülen tesisatın bulunduğu oda, tamamen kullanılamayacak durumdadır. Bu alanın tavan ve duvarları rutubetten dökülmüş, ciddi onarım gerekmektedir (**B8 Numaralı Mahal**) (Şekil 10d). Yapının zemin kotundan on basamak ile yerden yükseltilmiş olması sebebiyle bodrum katlarında 60cm/90cm ebatlarında ahşap pencereler bulunmaktadır. Gün ışığı ve havalandırma açısından kolaylık sağlayan bu pencereler günümüzde bakımsız durumdadır (Tablo 1).





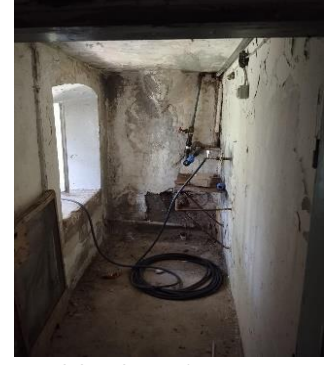
Şekil 10a. Bodrum Kata İnen Merdiven



Şekil 10b. Bodrum Kat Holü



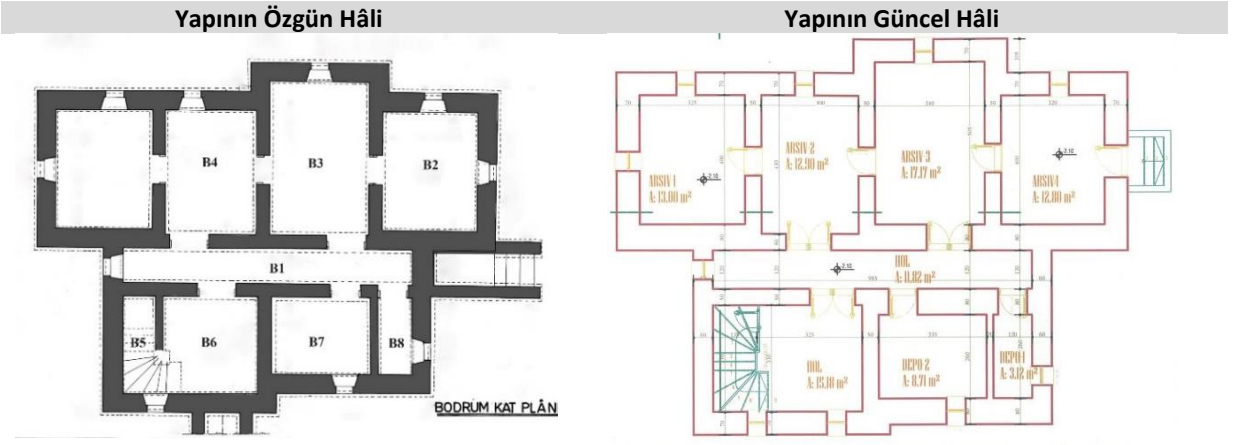
Şekil 10c. Beyaz Yağlı Boyalı Kapılar



Şekil 10d. Rutubetin Duvar Yüzeyine Etkisi

Şekil 10. Bodrum Kata Ait Görseller (Görseller yazarlara aittir.)

Tablo 1. Çumra DSİ Misafirhane Binasının Ulaşılan İlk Bodrum Kat Plan Şeması (Özgün hali) ve Onarım Sonrası bodrum kat planı (Çumra DSİ Arşiv,2023)



Yapının giriş katı olan *zemin kata* sonradan değiştirilen siyah alüminyum doğramalı cam kapı ile erişilmektedir. Giriş kat yüksekliğinin 336 cm olması mekânın ferah olarak algılanmasını sağlamıştır. Giriş holünün sol tarafında beyaz yağlı boyalı ahşap merdiven tüm katlar arasında dikey bağlantıyı sağlamaktadır (Şekil 11a). Merdiven altı sonradan PVC kapıyla kapatılarak depo olarak kullanılmaktadır (**26 Numaralı Mahal**). Giriş holündeki duvar yüzeyleri ahşap lambri, zemin ise halıflex ile kaplanmıştır (Şekil 11b). Yapıya sonradan eklenen portmanto alanı ise iç mekânda yerini alamamış, görsel kirliliğe sebep olmaktadır (**27 Numaralı Mahal**). Giriş holden yemekhane ve dinlenme bölümüne bir kapı ve kapının ardında ince, uzun bir kat holü kullanıcıları karşılamaktadır (Şekil 11c). Bu hol (**22 Numaralı Mahal**) yemek yeme alanı (**25 Numaralı Mahal**) (Şekil 11d), mutfak (**28 Numaralı Mahal**), iki adet dinlenme odası (**23-4 Numaralı Mahal**) ve bir ıslak hacim (**29 Numaralı Mahal**) ile bağlantı sağlamaktadır. Bu holün güney-doğu cephesinde dikdörtgen formlu ahşap pencere, kuzey-batı cephesinde ise dışarıyla doğrudan bağlantılı ahşap kapı bulunmaktadır. Ancak ahşap kapının bir kısmı sonradan kapatılarak dışarıyla bağlantısı kesilmiştir. Genel olarak bütün odaların zemin kaplamasının laminant parke ile değiştirilmiş olduğu görülmektedir. Duvarlar boyanabilir duvar kâğıdı ile kaplanmış ve tavan mdf lam kaplama ile değiştirilmiştir. Bazı odaların hem holden hem de birbirleri içerisinde bağlantısı bulunmaktadır (**23-4-5 Numaralı Mahaller**). Fakat odalar arası bağlantı sağlayan kapılar günümüzde kilitli olup, kullanım dışıdır. Koridorun sonundaki dinlenme odasında (**23 Numaralı Mahal**) bulunan iç kapının olduğu duvarda günümüzde televizyon ünite mobilyası bulunmaktadır. Yapının özgün haline ait ulaşılan projede görüldüğü üzere yemek

yeme alanına (**Z5 Numaralı Mahal**) iki adet kapı ile bağlantı sağlanırken, günümüzde kapının bir tanesinin kaldırıldığı görülmektedir (Tablo 2).



Şekil 11a. Düşey Sirkülasyon



Şekil 11b. Giriş Holü



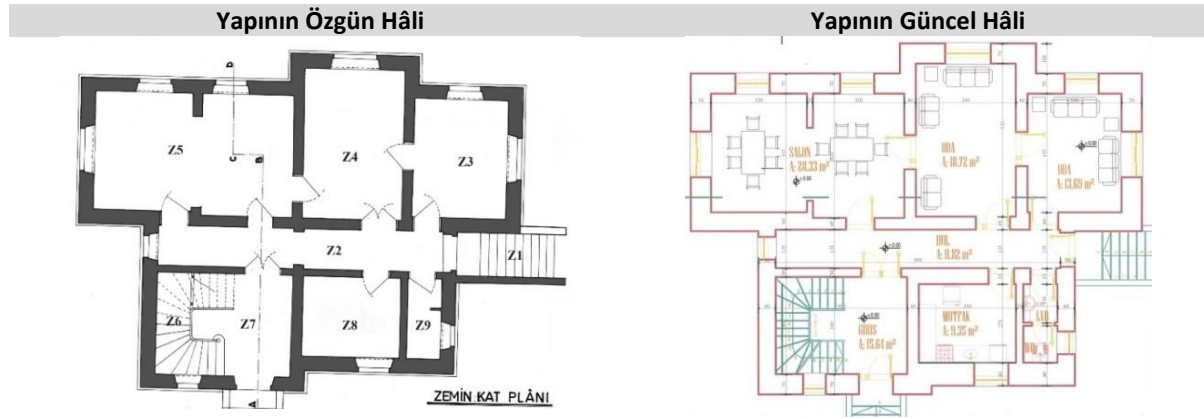
Şekil 11c. Kat Holü



Şekil 11d. Yemekhane

**Şekil 11.** Zemin Kata Ait Görseller (Görseller yazarlara aittir.)

**Tablo 2.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Ulaşılan İlk Zemin Kat Plan Şeması (Özgün Hali) ve Onarım Sonrası Zemin Kat Planı (Çumra DSİ Arşiv, 2023)



DSİ Misafirhanesi birinci katında dört adet yatak odası bulunmaktadır (**BK 2-3-4-5 Numaralı Mahal**) (Şekil 12a-12b). Bu katta bir adet ortak banyo, lavabo ve tuvalet yer almaktadır. Ulaşılabilen ilk plan niteliğinde olan yani yapının özgün hali olarak kabul edilen projede odalar arası kapılarla geçişler bulunmaktadır. Fakat onarım projesinde bu kapılar kaldırılarak her birine ıslak hacim eklenerek odaların bağımsız kullanımına imkân sağlanmaktadır (Şekil 12c). Eklenen banyo mekânlarında zemin seramik döşeme, duvarlarda ise kapı boyunda seramik döşeme ile bitirilip, üzeri sıva+boya olarak devam etmiştir. Banyolarda duş alanında yıkanma eylemi gerçekleşirken, suyun çevreye sıçramasını önleyebilecek bir düzenleme (duşakabin) söz konusu değildir. Bu durum mevcut duvarların daha fazla su ile temas etmesine neden olacak, yapının eskime süreci hızlanacaktır. Bu nedenle iç mekanlar özgünlüğünü ciddi anlamda kaybetmiştir. Ortak banyo mekânı ikiye bölünüp bir bölümü çamaşır odası olarak değiştirilmiştir (**BK8 Numaralı Mahal**). Bu katın oda yüksekliğinin 355 cm olması sebebiyle ıslak hacimler ve çamaşırhanede mekanlar kuyu etkisi yaratmaktadır (Şekil 12d).



Şekil 12a. Yatak Odası



Şekil 12b. Yatak Odası

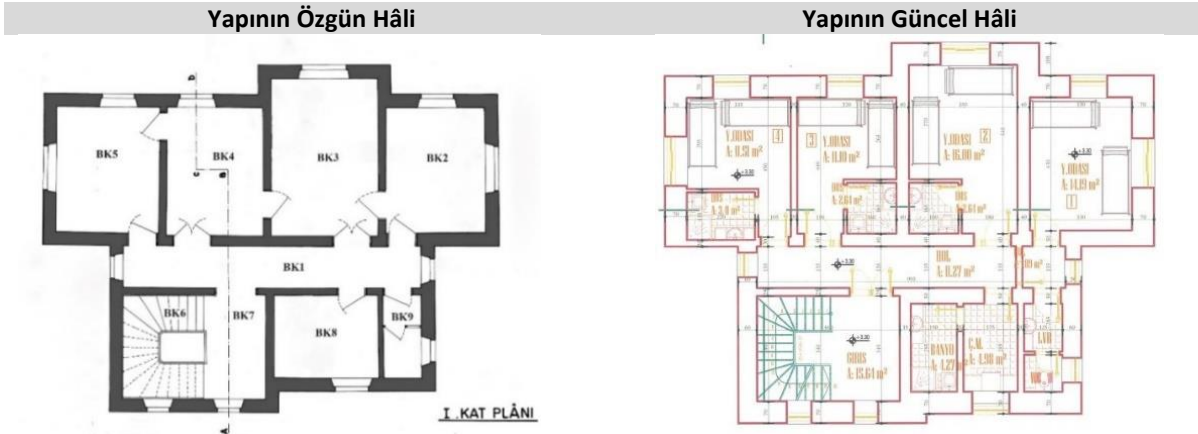
Şekil 12c. Odalara Eklenen  
Islak Hacim

Şekil 12d. Çamaşırhane

### Şekil 12. Birinci Kata Ait Görseller (Görseller yazarlara aittir.)

Odaların zemin kaplamaları laminant parke, duvarlar boyanabilir duvar kâğıdı ile kaplanıp boyanmış ve tavan mdf lam kaplama ile kaplanmıştır. Kapılar ise beyaz yağlı boya ile boyanmıştır. Misafirhanenin ısınması kalorifer ile sağlanmaktadır. Kalorifer tesisatı yapıya sonradan eklenmiş olup çamaşır odası da dahil olmak üzere bütün odalarda kalorifer peteği bulunmaktadır (Tablo 3).

**Tablo 3.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Ulaşılan İlk Birinci Kat Plan Şeması (Özgün Hali) ve Onarım Sonrası Birinci Kat Planı (Çumra DSİ Arşiv, 2023)



Misafirhanenin çatı katında üç adet yatak odası, bir adet depo alanı bulunmaktadır. Bütün katlarda olduğu gibi bu katta da merdivenin bulunduğu holden bir kapı ile odalara bağlantı sağlayan hole ulaşılmaktadır (**ÇK1 Numaralı Mahal**). Düşey sirkülasyonu sağlayan merdiven korkulukları ile tüm kapılar orijinalliğini korumuş olsalar bile beyaz yağlı boya ile boyanmışlardır (**ÇK6 Numaralı Mahal**) (Şekil 13a). Orijinal çatı katı planında yer alan odalar arası kapılar günümüzde mevcuttur. Misafirhanenin çatı katı yüksekliği zemin ve birinci katlara göre daha düşük ( $h= 255\text{cm}$ ) olması sebebiyle kapı boyları zemin ve birinci katta 240cm iken bodrum ve çatı katı kapılarında 190 cm'dir. Bu odalardaki pencere boyutları diğer katlardaki pencere göre daha küçüktür (Şekil 13b). 4).





Şekil 13a. Çıkış Merdiveni



Şekil 13b. Yatak odası

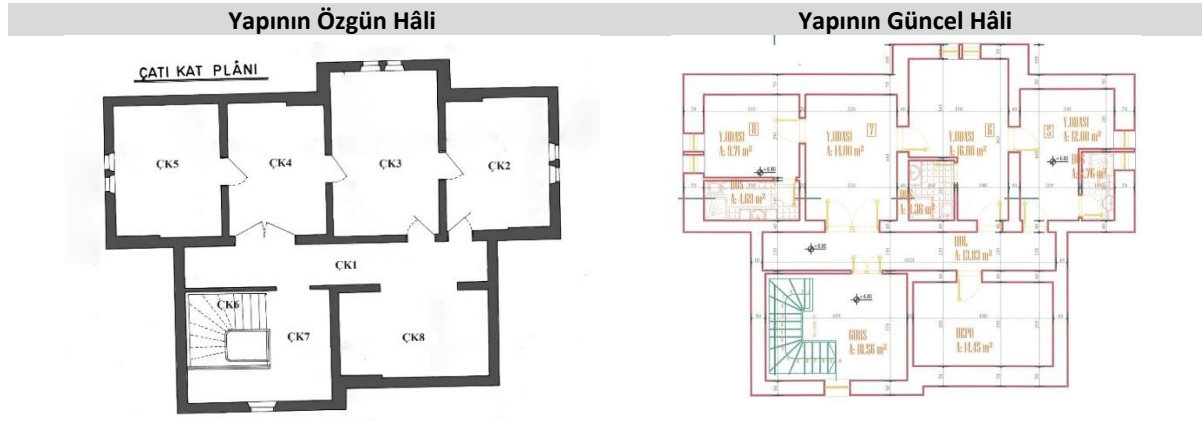


Şekil 13c. Yatak odası

### Şekil 13. Çatı Kata Ait Görseller (Görseller yazarlara aittir.)

Odalar arasında geçiş sağlayan kapılar bu katta da bulunmaktadır (Şekil 13c). Zemin laminant parke, duvarlar ise boyanabilir duvar kâğıdı ile kaplanmıştır. Bu katta bulunan odalara da banyolar eklenmiştir (Tablo 4).

**Tablo 4.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Ulaşılan İlk Çatı Kat Plan Şeması (Özgün hali) ve Onarım Sonrası Çatı Kat Planı (Çumra DSİ Arşiv, 2023)



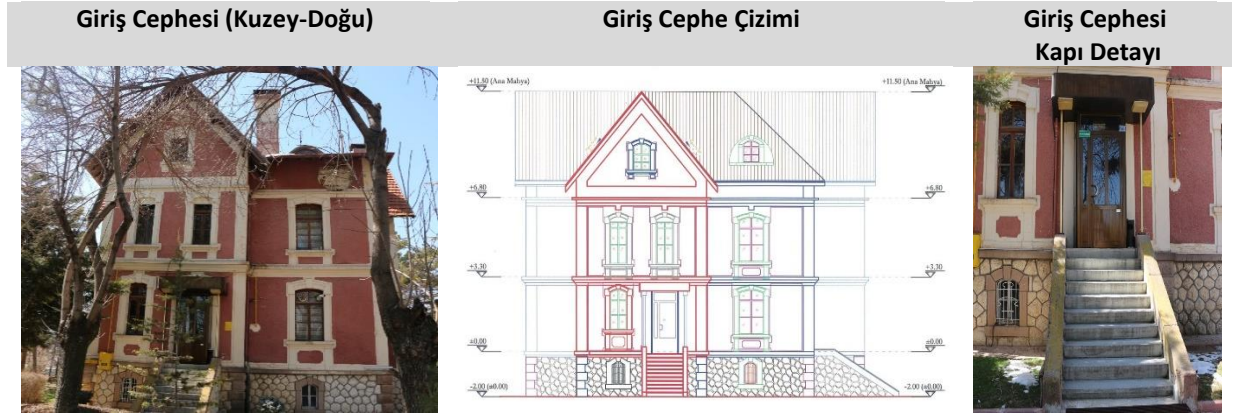
## 2.2.Cephesel Analiz

DSİ misafirhanesi geçmişte Bağdat Demiryollarının yapımı sırasında idari bina olarak kullanılmak amacıyla 1911-1912 yıllarında Alman mimari üslubu ile inşa edilmiştir. DSİ Çumra Bölge Müdürlüğü bahçesi içerisinde yer alan yapının çevresi yoğun çam ağacı ve yeşil bitkisel öğelerle desteklenmektedir. Yapı dört katlı olup katlar arasında tuğla silmenin kullanılması Çumra tren istasyonu cephesiyle benzerlik göstermektedir. Su basman seviyesine kadar kesme taş kullanılmış olup, bu kısımda bodrum kata ait taş söveli 90 cm yüksekliğinde, 60 cm genişliğinde dökme demirden yapılmış ferforje korkuluklu küçük pencereler bulunmaktadır. Zemin ve birinci kattaki ahşap doğrama pencere uzunlukları 110 cm ila 180 cm arasında değişkenlik göstermekte yükseklik ise 190 cm ölçülerine sahiptir. Tuğladan yapılmış beyaz söveler hem kapılarda hem de pencerelerde kullanılmıştır. Basık kemerli açıklıklarda köşe taşları ve kilit taşlarının daha büyük ebatlara sahip olması cepheye hareket katmıştır. Pencere-kapı yan söveleri düz bırakılmıştır. Ayrıca bina köşelerinde zeminden başlayarak çatı seviyesine kadar uzanan taş kaplama ile cephe dış konturları güçlendirilmiştir. Çatı katındaki bazı pencereler iki kemerli ve daha küçük boyutlara sahiptir. Yapı geneli siva üzeri bordo renk ile boyanmıştır. Su basman kısmında kullanılan taşlar beyaz renklidir ve bu kısmın köşelerinde yapı ile uyumlu bordo renkli kesme taşlar kullanılmıştır. Ana giriş olarak kabul



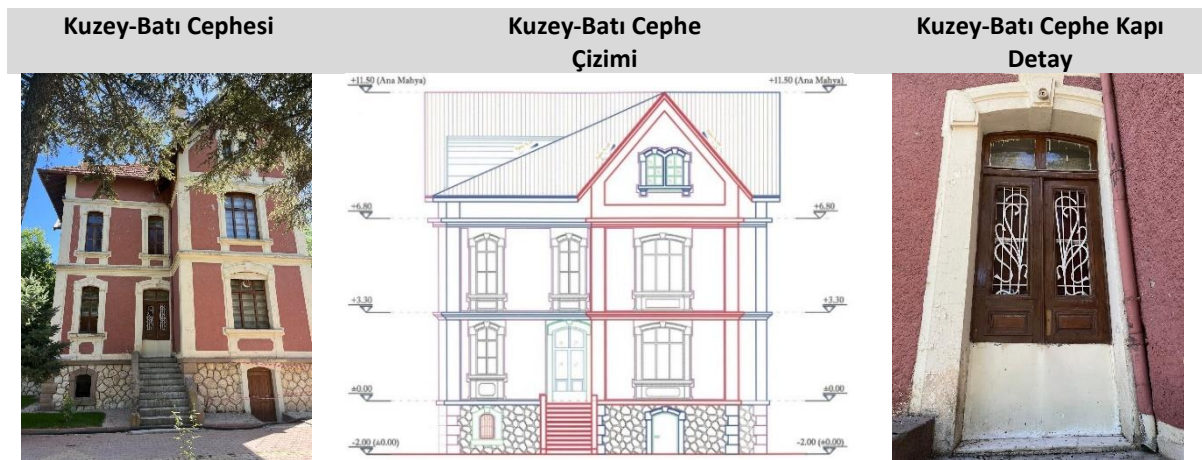
edilen ve günümüzde de kullanımda olan kapı kuzey-doğu cephesinde bulunmaktadır. Kuzeydoğu cephesi DSİ 4. Bölge Müdürlüğü bahçe giriş kapısından kullanıcıların yapıya erişimini sağlayan giriş cephesidir. On basamakla yerden yükseltilerek erişilen binanın girişinde sonradan eklenen alüminyum doğramalı markiz bulunmaktadır. Özgün pencerelerinde ahşap doğrama kullanılan misafirhanede bazı pencereler PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Ayrıca kalorifer sistemle ısıtılan yapının cephesinde sarı renkli doğalgaz boruları ve doğalgaz şebeke bağlantı kutusu sonradan eklendiği tespit edilmiştir (Tablo 5).

**Tablo 5.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Kuzey-Doğu Cephesi (Çizim: Çumra DSİ Arşiv, 2023; Görseller: Alp Koç, 2023)



Kuzeybatı cephesindeki, geçmişte zemin kattaki odalara ulaşımı sağlayan ana holün dışarı ile doğrudan bağlantısını kuran, tali kapının bir bölümü kesilmiş olup günümüzde kapı kullanım dışıdır. Bodrum kata bağlantı iç mekândan merdiven ile sağlanırken, cepheden de ahşap kapı ile gerçekleştirilmektedir. Bu cephede pencere boyutları da diğer cephelerde olduğu gibi farklılık göstermektedir (Tablo 6).

**Tablo 6.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Kuzey-Batı Cephesi (Çizim: Çumra DSİ Arşiv, 2023; Görseller: Alp Koç, 2023)

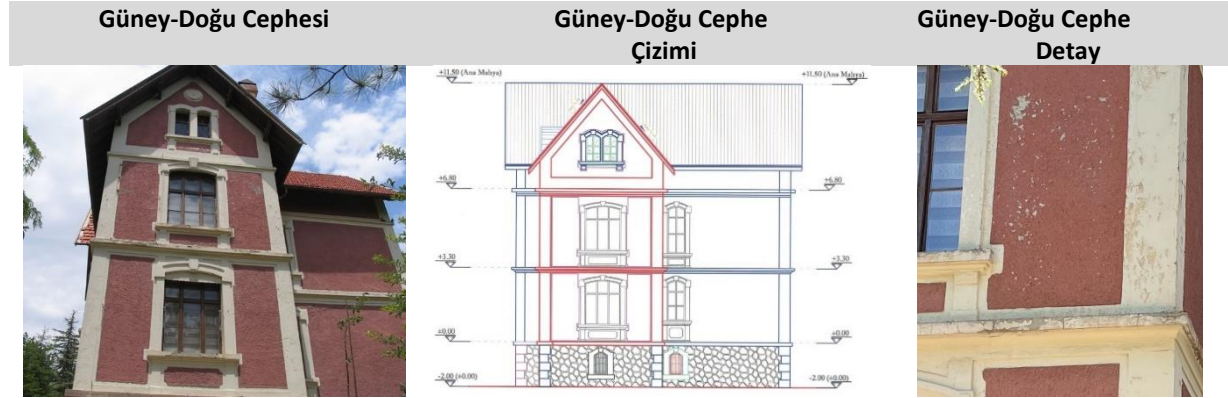


Yapının dış cephesi ile alakalı radikal bir değişiklik olmamasıyla beraber özgün dış cephe rengi hakkında herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Fakat günümüzdeki cephe boyasında ve sıvalarında yer

yer dökülmeler, kat silmelerinde bozulma/çatlama gibi onarıma ihtiyaç duyulan bölümler bulunmaktadır (Tablo 7).

Çumra DSİ Misafirhanesinin güney-batı cephesi de diğer cephelerde olduğu gibi kat silmesi ve kapı-pencerelerde tuğla, beyaz söve gibi biçimsel özellikleriyle benzerlik göstermektedir. Cephenin yaklaşık orta bölümünde zeminden çatıya kadar uzanan çıkıntı cepheye hareket katmaktadır. Pencere doğramalarında ve sövelerdeki eskime sebebiyle yapının kullanım ömrü azalmaktadır (Tablo 8).

**Tablo 7.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Güney-Doğu Cephesi (Çizim: Çumra DSİ Arşiv, 2023; Görseller: Alp Koç, 2023)



**Tablo 8.** Çumra DSİ Misafirhane Binasının Güney-Batı Cephesi (Çizim: Çumra DSİ Arşiv, 2023; Görseller: Alp Koç, 2023)



## SONUÇ

Kentlerin sahip olduğu doğal ve yapay çevrelerden kaynaklı kimlik oluşumu, diğer kentlerden ayrılmasına ve böylece kendine has özellikleri ile farklılaşmasına neden olmaktadır. Demiryollarının ulaşım ağına yön vermesi, kent kimliğinin anlam kazanmasına katkı sağlamaktadır. Demiryolu ulaşımına yönelik mekânsal ihtiyaçlar demiryolu mimarisini geliştirerek kente sosyal, ekonomik ve kültürel anlamlar kazandırmaktadır. Demiryolu ulaşım ağı Anadolu'ya diğer Avrupa ülkelerine nazaran daha geç ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin yaşamış olduğu ekonomik ve siyasi buhranın da etkisiyle demiryolu inşaat yapımı İngilizler, Fransızlar ve Almanlara çeşitli imtiyazlarla verilmiştir. Anadolu-Bağdat demiryolu hattı üzerinde yer alan il, ilçe ve köylerdeki istasyon yapılarında Alman mimari üslubu ve izlerine rastlanılmaktadır. Plan şeması ve cephe düzeniyle küçük farklılıklar haricinde benzer tipolojilerin uygulanması demiryolu mimari dilinin varlığını göstermektedir.

Çalışma kapsamında Anadolu-Bağdat demiryolu hattı üzerinde bulunan Çumra kentinin coğrafi konumu ve tarıma uygun elverişli toprak yapısı sulama projesinin ortaya çıkmasında önem arz etmektedir. Hem demiryolu hattı hem de Konya sulama projesi kent oluşumunun iki ana etkenidir. Bununla birlikte Çumra, 1957 yılında Devlet Su İşleri Müdürlüğü kurulmasına kadar, Türkiye'nin ilk sulama idaresinin kurulduğu ve faaliyetlerini devam ettirdiği kent olması açısından diğer kentlerden ayrılmaktadır. Kentsel kimliği açısından bu denli önem arz eden Çumra'nın ilk yapıları arasında yer alan istasyon binası ve sulama tesisi yönetim binası hakkında elde edilen bilgilerin kısıtlı olması Çumra hakkında araştırma yapan bilim insanları tarafından eleştirilmektedir. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte modernleşme sürecinde Anadolu'da birçok demiryolu faaliyetlerini azaltmış ya da bitirmiştir. Kullanım dışı kalan yapıların yok olma tehlikesine karşı korunması gereklidir. Bir döneme tanıklık etmiş bu tarihi yapıların korunması için uygulanan yöntemlerden birisi işlev dönüşümü veya yeniden işlevlendirme ile günümüze kadar devamlılığı sağlanabilmektedir. İşlev dönüşümü kimi zaman yapıda kullanım sorunlarına neden olmaktadır. Bu sorunlardan birisi geçmişte yönetim binası işlevine göre inşa edilmiş yapı, günümüzde misafirhane olarak yeniden işlevlendirilmesi için önerilen yatma birimlerine ıslak hacimler eklenmiştir. Bu ekler yapının özgünlüğünü bozan nitelsiz ekler olarak sayılabilir. Bununla beraber yapının özgün pencere malzemesi olan ahşabın yerine plastik esaslı PVC malzemeler ile değiştirilmiş, ıslak hacim duvar yüzeylerine seramik kaplanarak iç mekânda özgünlük ciddi oranda kaybolmuştur. Mekânsal bazda tespit edilen sorunların aksine cephe düzeyinde yapı orijinalliyini korumuştur. Yapının özgün cephe düzenini bozacak ekleme ya da çıkarım söz konusu olmaması olumlu bir koruma yaklaşımı olarak yorumlanmıştır.

Kentin karakteristik özelliği açısından sahip olduğu tarihi mirasların özgünlüğünün korunması ve devamlılığı önem arz etmektedir. Yapılan çalışma ile Çumra'da yer alan istasyon binası ve yönetim binası hakkında;

- Gerek TCDD gerek DSİ arşivlerinde veri ve belge sistematüğün yeterli olmaması nedeniyle mevcut bilgilerin varlığı sorgulanmakta,
- Yeterli sayıda bilimsel alanda araştırmanın olmaması,
- Eksik bilgilerden kaynaklı olarak yapıların doğru bir biçimde değerlendirilmesini güçleştirmekte,
- Tescil kararına bağlı olarak korunmasına rağmen yapıların özgünlüğünü bozacak uygulamaların uzman kontrolü dışında gerçekleştirilmesi,
- Yapıların devamlılığı için cephe ve plan düzleminde gerekli onarım ve iyileştirmelerin yapılması kent kimliğinin sürdürülmesi açısından gerekliliği,
- Kent kimliği ve silüeti açısından birer anıtsal belge niteliği taşıyan kamu yapısının rölöve, restorasyon ve restitüsyon projelerinin hazırlanarak arşivlerde kayıt altına alınarak geçirdiği değişimlerin belgelenmesi

sonuçlarına ulaşılmıştır. Bu nedenle Çumra gibi Anadolu kentlerinde yer alan istasyon yapı gruplarının bütüncül bir şekilde belgelemek için tespit çalışmalarının detaylı ve titiz bir çalışma ile yürütülmelidir. Bu çalışma ile Anadolu'da benzer demiryolu mimarisine sahip farklı kentlerdeki yapı gruplarının bütüncül bir şekilde araştırılarak kent kimliği için altlık oluşturabileceği ve çeşitli çalışmalara olumlu katkı sağlayabileceği ön görülmektedir.

### **Etik Standart ile Uyumluluk**

**Çıkar Çatışması:** [TR] Yazarlar, kendileri ve / veya diğer üçüncü kişi ve kurumlarla çıkar çatışmasının olmadığını veya varsa bu çıkar çatışmasının nasıl oluştuğuna ve çözüleceğine ilişkin beyanlar ile yazar katkısı beyan formları makale süreç dosyalarına ıslak imzalı olarak eklenmiştir.

**Etik Kurul İzni:** Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur. Buna ilişkin ıslak imzalı etik kurul kararı gerekmediğine ilişkin onam formu sistem üzerindeki makale süreci dosyalarına eklenmiştir.

**Finansal Destek:** Herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

**Teşekkür:** Çalışmada veri elde etmek üzere Çumra DSİ şube müdürü Ali ARIASLAN beyefendi ve tüm DSİ arşiv personeline vermiş oldukları destekler için teşekkür ederiz.

#### KAYNAKÇA:

Akbulut, E. (2023). *Zonguldak-Irmak Demiryolu Hattı ve Yapılarının Koruma Sorunları*. [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Akçakaya, U. (2022). Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi. *ESOGÜ Tarih Dergisi*. 5 (1), 29-61, <https://doi.org/10.47437/esogutd.1078259>.

Alp Koç, H. (2023). Kişisel Arşiv.

Araz, M. (1995). Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950. [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Başar, M. E. ve Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24 (3), 29-44.

Candan, R. (2021). *Çumra Bir Vuslat Öyküsü*. [https://konyayeniguncom.teimg.com/konyayeniguncom/images/upload/9\\_Bin\\_YIlyk\\_Delikanly\\_CUMRA.pdf](https://konyayeniguncom.teimg.com/konyayeniguncom/images/upload/9_Bin_YIlyk_Delikanly_CUMRA.pdf) (Erişim Tarihi 21.08.2024).

Çoygun Sabutay, G. L. (1996). *Türkiye'de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Çumra DSİ Şube Müdürlüğü Arşivi, 2023.

Çumra, <https://www.konyapedia.com/makale/849/cumra>, (Erişim Tarihi: 27.03.2024)

Çumra İlçe Raporu, (2019). <https://www.konyadayatirim.gov.tr/assets/upload/dosyalar/cumra.pdf>. (Erişim Tarihi: 22.04.2024)

Dinç, İ. (2024). Eski Çumra. *Çumra* 3 (12).184-189 <https://konyayeniguncom.teimg.com/konyayeniguncom/uploads/2024/05/cumra-1-birlestirildi.pdf> (Erişim Tarihi 20.08.2024).

Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.

Es, M. (2007). *Kent Üzerine Düşünceler*. İstanbul: Okutan Yayıncılık.

Google Map, (2024). Çumra Tren İstasyonu ve Çumra DSİ Misafirhane Uydu Görüntüsü, (Erişim Tarihi: 26.03.2024)

Göktaş, A. (2020). Kütahya'daki Tren İstasyonları. [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.



- Güler, T. Şahnagil, S. & Güler, H. (2016). Kent Kimliğinin Oluşturulmasında Kültürel Unsurların Önemi: Balıkesir Üzerine Bir İnceleme, *PARADOKS Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, (12), Özel Sayı, 86-104
- Haştemoğlu, H. & Erkan İ. (2013). Tarihsel Süreçte Türkiye’de Demiryolu İstasyon Binaları ve Isparta Burdur Örneği. *History Studies*. 5 (6),165-181. Doi Number :10.9737/historyS912.
- Kalay, G., & Bölükbaşı Ertürk, A. E. (2023). Irmak – Zonguldak Demiryolu Hattı: Karabük (İsmetpaşa) – Zonguldak Arası Demiryolu Mimari Yapılanması. *Sanat Tarihi Dergisi*, 32(1), 169-203. <https://doi.org/10.29135/std.1122249>
- Karpuz, H. (2009). *Türk Kültür Varlıkları Envanteri Konya 1-2-3*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kaya, E. (2007). *Kentleşme ve Kentlileşme*. İstanbul: Okutan Yayıncılık.
- Kaypak, Ş. (2014). Antakya’nın Kent Kimliği Açısından İrdelenmesi, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*,7 (14), 373 – 392.
- Köşgeroğlu, E. (2006). Demiryolu Mirası – Korunması, *TMMOB Mimarlar ODASI ANKARA Şubesi, Bülten 03* (45), 19-23.
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Arşiv. 2006.
- Mülayim, M. (2024a). Çumra Tarihi. *Çumra Tanıtım ve Ticaret Rehberi 2024*. 62-64 <https://konyayeniguncom.teimg.com/konyayenigun-com/uploads/2024/02/116sayi.pdf> (Erişim Tarihi 23.08.2024).
- Mülayim, M. (2024b). Tarımın Başkenti Çumra İlçesi. *Çumra Tanıtım ve Ticaret Rehberi 2024*. 12-15 <https://konyayeniguncom.teimg.com/konyayenigun-com/uploads/2024/02/116sayi.pdf> (Erişim Tarihi 23.08.2024).
- Oğurlu, İ. (2014). Çevre- Kent İmajı - Kent Kimliği- Kent Kültürü Etkileşimlerine Bir Bakış, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi* 13 (26). 275-293
- Özyiğit, H. (2017). Zamanın Tanıkları: Bozkurt ve Çardak Tren İstasyonları. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(39), 4379-407.
- Sezginalp, Ş. (2020). *Station Buildings in the History of Turkish Railways: Catalogue of Buildings Constructed Between 1850s-1950s*, [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. ODTÜ FBE, Ankara.
- Sunay, S. (2021). Birinci Ulusal Mimarlık Akımının Taşrada İzleri: Cumhuriyetin Demiryolu Anıtlarından “Kayseri İstasyonu 31 Plan Numaralı Lojman”. *DTCF Dergisi* 61 (2), 1101-1122.
- Tapur T. (2018). Çumra İlçesi’nin Nüfus Coğrafyası. *Türk İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, 13 (26), 31-58.
- Tarihi İstasyon Binası (2024). <https://qokonya.com/tr/tarihi-istasyon-binası>, (Erişim Tarihi: 19.02.2024)
- TCDD 6. Bölge Müdürlüğü Emlak Servis Müdürlüğü Arşivi, (2022). *TCDD Konya-Çumra Gar Sahası Tescilli İstasyon Binası Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Raporu*.

- Telliöđlu, S. (2023). *Tarihi Yapıların Restorasyonu Sırasında Uygulanacak Malzemenin Belirlenmesi ve Göztepe İstasyon Lojmanı Üzerinden Örneklendirilmesi*. [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tuncer, B. & Tapur, T. (2012). Çumra'da Şehirleşme ve Şehirsel Fonksiyonlar. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 274-301.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, <https://www.devletarsivleri.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 23.03.2024)
- URL-1. <https://www.pervasiz.com.tr/aksehir-tcddnin-ihalesi-19-ocakta> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-2. <https://www.konyapedia.com/makale/2627/ilgin> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-3. [https://tr.wikipedia.org/wiki/Ere%C4%9Fli\\_Tren\\_%C4%B0stasyonu](https://tr.wikipedia.org/wiki/Ere%C4%9Fli_Tren_%C4%B0stasyonu) (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-4. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=4074901925935412&set=a.1635553996536896> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-5. <https://tr.railturkey.org/seyahat/istasyonlar/karaman/> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-6. <https://tarihgezisi.com/ozel-mekanlar/ayranci-tren-istasyonu-karaman/> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-7. <https://www.safakomac.com/2022/05/13/toroslardan-egeye-06-19-mayis-2022-7-ve-8-nci-gun-ismil-catalhoyuk-cumra-alibeyhuyugu-akoren-dolukuyu-akkise-seydisehir/> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- URL-8. <https://www.eskiturkiye.net/3941/konya-ovasi-cumra-1914> (Erişim Tarihi 19.08.2024).
- Uysal, M., Ersöz, Z. R. ve Fazla, İ. A. (2019). Konya Tren Garı Yerleşkesi Tarihi Lokomotif Deposu İçin Bir Yeniden Kullanım Önerisi. *Konya Sanat Dergisi*, (2), 67-86.
- Ünal, M. (2009). *Endüstri Mirası Kapsamında İstanbul Yedikule TCDD Atölyelerinin Mimarisi ve Koruma Sorunları* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. Edirne.
- Wirth, L. (2002). *Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme*, D. Bülent, A. Alkan (der.), 20. Yüzyıl Kenti içinde Ankara: İmge Kitabevi, 77-106.
- Yavuz, M. (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).
- Yıldız, A. (2008). *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

## EXTENDED SUMMARY

### Research Problem:

The primary issue identified for the study was that the majority of research on railway architecture in the literature focused on station structures (Araz, 1995; Başar and Erdoğan, 2009; Çoygun Sabutay, 1996; Durak, 2003; Haştemoğlu and Erkan, 2013; Sezginalp, 2020; Kalay and Bölükbaşı Ertürk, 2023), with insufficient attention paid to the structures such as administration buildings, warehouse buildings, water tanks, and lodgings that support station structures (Sunay, 2021;1101, Akbulut, 2023;84). Since it was one of the first buildings constructed in the Çumra district of Konya province during the urbanization process, holds significant value for the urban identity, and maintains integrity with the period's architectural style, the registered administration building was chosen within the study's scope to address the issue. The building is currently a guesthouse under the Çumra Regional Directorate of State Hydraulic Works. It was designed and used as an administrative building during the construction of the Konya Plain Irrigation Project and the Baghdad Railway line in Çumra between 1907 and 1914. One of the most important buildings for the identity of the city, the administration building's objectives are to map out its façade and spatial characteristics, gather information about the political, social, and cultural climate of the era in which it was constructed, and initiate scientific research on the restricted Çumra railways (Mülayim, 2024a; 64).

### Research Questions:

What is the effect of railway transportation in the formation process of Çumra city?

What impact did the historical administration building's new function have on the building's façade and spatial arrangement?

### Literature Review:

Cities are political, economic, and cultural hubs in addition to being physical locations that serve communities' housing and employment needs (Wirth, 2002: 78). According to Kaya (2007: 20), "Every city has a 'story,'" meaning that cities' distinctive qualities set them apart from one another and reflect their identities. Cities are characterized by a variety of factors that contribute to their identity when analyzed as places and cultural areas. According to Güler et al. (2016;92–93), the city's architectural structures reflect the historical, political, social, and economic development processes that have occurred there from the past to the present and have a direct impact on the city's identity. Therefore, Kaypak (2010) notes that there are challenges in protecting the urban identity and mentions the risk of losing the historical heritage, even though services aimed at preserving and enhancing the current historical heritage are crucial for the urban identity (Oğurlu; 2014; 287). The social, economic, and architectural makeup of cities has been influenced by the growth of the railway transportation network during the Industrial Revolution. While this development directly influences urban identity, it has not received enough attention (Köşgeroğlu, 2006;21). Commencing in 1903, the Konya-Baghdad railway line led to the establishment of the Konya Plain Irrigation Project in the city of Çumra. Constructed as the irrigation facility management building between 1907 and 1914, the building holds significance in terms of urban identity, being one of the original buildings in the city of Çumra (Dinç, 2024;184).

### Methodology:

The study employed the qualitative method, which entails a review of the literature, fieldwork, and analysis of the current situation. Two primary factors that have a direct impact on the formation of the city of Çumra are the construction of the Konya-Baghdad railway line and the Konya Plain Irrigation Project (Dinç, 2024; 185). These variables were examined reviews of the literature from other scientific studies were carried out, and records, papers, and correspondence were retrieved from the archives of relevant institutions and organizations. Gaps for the study were identified based on the limited information available, and its goal was to highlight the possibilities for further scientific investigation. In conjunction with the field study, the literature review was further supported by on-site observation, interviews, measurements, photography, and

conversations with pertinent individuals regarding the railway structures and the city of Çumra. All the data collected allowed for the determination of the guesthouse's façade and spatial layout, as well as the evaluation and revelation of the structure's significance in terms of its architectural features and historical context. A significant step was taken for the preservation of the city's identity and character with the preparation of this study, which documents the original architecture of the administration building intended to support the station structure in the city of Çumra

### Results and Conclusions:

Çumra is unique among other cities because it was the birthplace of Turkey's first irrigation administration, which operated there until the State Hydraulic Works Directorate was founded in 1957. Scientists criticize the scant information available about the irrigation facility management building and the station building, two of Çumra's earliest buildings that are crucial to the city's identity. It is crucial to maintain the authenticity of the historical legacy it possesses in terms of the distinctive qualities that define the city. Through the study, the following details regarding the Çumra station building and management building were discovered.

- The inadequate data and document systematics in the TCDD and DSI archives raise doubts about the veracity of the information that is currently available.
- Inadequate scientific investigation,
- Making it challenging to accurately assess structures because of inadequate information,
- Despite being safeguarded by registration decisions, implementations that compromise the authenticity of structures are carried out without expert oversight.
- The city's identity is preserved by the essential facade repairs and enhancements as well as the plan plan for the continuity of the structures.
- The need to prepare the public structure's survey, restoration, and restitution projects, which are crucial to the city's identity and silhouette, and to document them in the archives.

For this reason, detection studies should be conducted with great care and attention to comprehensively document the station building groups in Anatolian cities like Çumra. It is anticipated that this research will offer a comprehensive analysis of building groups in different Anatolian cities with comparable railway architecture, serve as a foundation for urban identity, and favorably impact other studies.