



KARKAMIŞ TREN İSTASYONU'NUN KORUMA DURUMU'NA YÖNELİK BİR ANALİZ

Yeliz GÖGEBAKAN* - Veysel ÖZBEY**

ÖZ

İstanbul - Bağdat - Hicaz demiryolu ağının kesişiminde yer alan Karkamış Tren İstasyonu, tarihi olarak birçok önemli olaya tanıklık etmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türk Kurtuluş Savaşı yıllarında imzalanan Ankara Anlaşması ile Suriye – Türkiye sınır hattını belirleyen Çobanbey - Nusaybin demiryolu hattının bir istasyonu olarak devlet sınırını tanımlamıştır. İlerleyen dönemde, 1980’li yıllardan itibaren Orta Doğu’nun istikrarsız durumundan olumsuz etkilenmiş, yurt dışı yönlü seferlerde sürekli olarak aksaklıklar yaşanmıştır. Suriye Arap Cumhuriyeti’nde 2011 yılında çıkan iç savaş, istasyonun yer aldığı demiryolu hattının yapısı gereği Irak Cumhuriyeti yönlü seferlerin de durmasına yol açmış ve Karkamış Tren İstasyonu’nun yalnızca yurt içi seferlerde kullanılmasına sebep olmuştur. Kullanımı önemli ölçüde azalan istasyonda koruma durumu sorunları ortaya çıkmıştır. Çalışmada, Karkamış Tren İstasyonu’nun koruma durumuna yönelik SWOT Analizi’ne dayalı bir araştırma yürütülmüş ve değerlendirilmelerde bulunulmuştur. İstasyonun koruma durumunu olumsuz yönde etkileyen faktörlerin, Orta Doğu’nun içinde bulunduğu istikrarsız durumdan kaynaklandığı tespit edilmiştir. İstasyonun Karkamış Antik Kenti ve Karkamış Sınır Kapısı gibi iki önemli çekim noktasına komşu olmasının ve istasyonun yer aldığı demiryolu hattı üzerinde son yıllarda gerçekleştirilen bakım, onarım ve yenileme çalışmalarının istasyon için önemli fırsatlar

* Dr. Mimar - Adana Büyükşehir Belediyesi, Fen İşleri Daire Başkanlığı

** Dr. Mimar - Bağımsız Araştırmacı

e- posta: yelizgogebakan027@gmail.com / veyselozbey@gmail.com / ORCID: 0000-0002-5875-2999 / 0000-0002-4454-2317

Makale Türü: Araştırma Makalesi / DOI: <https://doi.org/10.32704/akmbaris.2024.189>.

Makale Gönderim Tarihi: 04.09.2023 / Makale Kabul Tarihi: 17.04.2024

Gögebakan, Yeliz – Özbey, Veysel (2024). “Karkamış Tren İstasyonu’nun Koruma Durumu’na Yönelik Bir Analiz” *Ariş*, Haziran, Sayı:24, s. 4-17.

olduğu görülmüştür. Devam eden Suriye İç Savaşı'nın sonlanması halinde istasyonun jeopolitik önemini yansıtabileceği ve uluslararası kültürel ziyaretçiler için cazip bir durak ve önemli bir destinasyon olabileceği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Mimarlık Tarihi, Mimari Koruma Sorunları, Bağdat Demiryolu, Hudut Kapısı, Çobanbey - Nusaybin Demiryolu.*

AN ANALYSIS OF THE CONSERVATION STATUS OF THE KARKAMIŞ TRAIN STATION

ABSTRACT

Karkamış Train Station, located at the intersection of Istanbul - Baghdad - Hejaz railway network, has witnessed many important events historically. The station defined the state border as a station of the Çobanbey – Nusaybin railway line, which determined the Syria – Turkey border line with the Ankara Agreement signed during the Turkish War of Independence after the First World War. In the following period, the station was adversely affected by the unstable situation of the Middle East since the 1980s, and international train services were constantly interrupted. The civil war that broke out in Syria in 2011 also stopped the Iraq voyages due to the structure of the railway line where the station is located, and caused the Karkamış Train Station to be used only for domestic train services. Conservation status problems have arisen at the station, whose usage has decreased significantly. In this study, a research based on SWOT Analysis was conducted and evaluations were made for the protection status of Karkamış Train Station. It has been determined that the factors that negatively affect the station's protection status are due to the unstable situation in the Middle East. It has been seen that the station's proximity to two important attraction points such as Karkamış Ancient City and Karkamış Border Gate, and in recent years, maintenance, repair and renovation works on the railway line where the station is located are important opportunities for the station. It has been concluded that if the ongoing Syrian Civil War comes to an end, the station may reflect its geopolitical importance and become an attractive stop and an important destination for international cultural visitors.

Key words: *Architectural History, Architectural Preservation Issues, Baghdad Railway, Border Crossing, Çobanbey - Nusaybin Railway.*

1. GİRİŞ

Çok ağır kütlelerin bir yerden başka bir yere taşınmasında, yere sabitlenen lineer yardımcı gereçlerin kullanımı, Antik Mısır uygarlığına kadar dayanmaktadır. Cumberland'daki (İngiltere) bir maden ocağında, 1738 yılında ilk demir rayın kullanımına kadar olan süreç içerisinde taş, ahşap ve ahşap üzeri kaplama raylar tercih edilmiştir. Endüstrileşme ile eşgüdümlü olarak ulaşım alanındaki çalışmalar artmış ve buharlı makineler geliştirilmiştir. Bunun bir sonucu olarak Richard Trevithick tarafından 1804 yılında Galler'de bulunan bir kalay madeninde ilk lokomotif kullanılmıştır.

George Stephenson, daha sağlam ray teknolojisi ile kurguladığı hattın üzerinde tasarladığı daha gelişmiş bir lokomotif kullanarak demiryolu teknolojisini bir adım öteye taşımıştır. Edward Pease'in desteği ile Stephenson tarafından inşaatı tamamlanan Darlington Maden Ocağı'nı Stocton Limanı'na bağlayacak bir demiryolu hattı, saatte 20 km hızla hareket eden bir tren kullanılarak 1825 yılında hizmete açılmıştır (Çadircı, 1991). Böylece ilk defa demiryolu ile yük ve yolcu taşınmıştır. Modern anlamdaki ilk demiryolu ise 15 Eylül 1830 tarihinde Liverpool – Manchester şehirleri arasında hizmete açılmıştır (Fair ve Williams, 1959).

Osmanlı Devleti, Avrupa'daki demiryolu ağı konusundaki gelişmelerini yakından takip etmiş, Tanzimat Meclisi'nde demiryolu ağının yapımına başlanması kararlaştırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin demiryolları yapımında öncelik verilen projelerin başında İstanbul'u Hicaz'a ve Bağdat'a bağlayan hatlar yer almıştır. İstanbul'un, Bağdat ve Hicaz ile demiryolu bağlantısının keşiştiği noktada yer alan Karkamış Tren İstasyonu, Osmanlı Devleti'nin demiryolları altyapısının önemli bir parçası olarak hizmete açılmıştır. Özellikle istasyonla birlikte planlanan ve eşzamanlı yapım çalışmaları gerçekleştirilen Fırat Nehri geçişi, İstanbul'dan Bağdat'a ulaşımı önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Ancak ilerleyen dönemde Birinci Dünya Savaşı başlamış ve alınan yenilginin ardından Türk Millî Mücadelesi yürütülmüştür. Cumhuriyetin kurulması ile birlikte İstanbul – Bağdat demiryolu hattının bir bölümü, Türkiye Cumhuriyeti'nin devlet sınırını tanımlamış ve hattın kullanımı azalmıştır. Bu dönemde Karkamış Tren İstasyonu da eski önemini yitirmiştir.

Çalışmada, Karkamış Tren İstasyonu'nun yapıldığı tarihten günümüze kadar olan süreçte kullanım durumu aktarılmış, tarihsel ve jeopolitik önemi ortaya konulmuştur. İstasyonun koruma durumuna ilişkin SWOT Analizi'ne dayalı bir çalışma gerçekleştirilerek istasyonun koruma durumuna dair yapısal avantajları ve dezavantajları araştırılmış ve istasyonda bulunan yapılara etki eden dış faktörler incelenmiştir.

2. OSMANLI DEVLETİ'NDE DEMİRYOLLARI, BAĞDAT DEMİRYOLU VE KARKAMIŞ TREN İSTASYONU

Osmanlı Devleti'nin ilk demiryolu ulaşım hattı, 1854 yılında Kahire - İskenderiye arasında gerçekleştirilmiştir. Bu gelişmenin ardından Osmanlı Devleti ikinci demiryolunu Köstence – Çernevo hattında, 1856-1860 yılları arasında tamamlamıştır. Anadolu'daki demiryolu çalışmaları, 1856'da bir İngiliz kumpanyasının İzmir-Aydın demiryolu hattının yapım imtiyazını alması ile başlamış, tamamlanmasının ardından hat, 1866 yılında işletmeye açılmıştır. Aynı yıl, Rumeli beylerbeyliğinde Varna – Rusçuk (günümüzde Bulgaristan Cumhuriyeti toprakları) demiryolu hattı da hizmete açılmıştır (Beydilli, 1991). Payitaht İstanbul'da demiryollarının hizmete girmesi 1870 yılında gerçekleşmiş, 1873 yılında İzmit ve Edirne ile demiryolu bağlantısı sağlanmıştır. Ardından Bursa – Mudanya (1874), Yafa – Kudüs (1880), Mersin – Tarsus – Adana (1886) demiryolu hatları tamamlanarak hizmete girmiştir.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu ulaşımında dönüm noktası, demiryolu teknolojisinin geliştirildiği Avrupa ile olan bağlantısının sağlanması ile olmuştur. İstanbul, 1888 yılında tamamlanan demiryolu ile Viyana'ya bağlanmış ve Şark (Orient) Ekspresi hizmete girmiştir. İlerleyen dönemde İstanbul, 1896 yılında Manastır'a, 1908 yılında Hicaz'a bağlanmıştır.

İstanbul'u Bağdat'a bağlayan demiryolu projesi, büyük zorluklar altında yürütülmüştür. Birinci Dünya Savaşı'nın temel sebeplerinden birisi olarak gösterilen Bağdat Demiryolu (McMurray, 2001; Soy, 2004; Alperen, 2018) ancak 1940 yılında tamamlanabilmiştir. Yapım amacı, hiçbir zaman gerçekleştirilemeyen Bağdat Demiryolu üzerinde hattın tamamını tek seferde kat eden bir tren hiç olmamıştır (Alperen, 2018).

Bağdat Demiryolu'nun yapımında bazı geçiş noktaları, inşa faaliyetlerini yavaşlatmıştır. Bu noktalardan birisi de Fırat Nehri geçişi olmuştur. Geçiş, dönemin en uzun demiryolu köprülerinden olan Karkamış Köprüsü ile sağlanmıştır. Alman ve Fransız yapım teknolojisi ile 1911-1913 yılları arasında inşa edilen köprünün yapımında perçin kullanılmıştır (T.C. Karkamış Kaymakamlığı, 2006). Köprü için gerekli malzeme, demiryolu ile Karkamış'a getirilerek Karkamış Tren İstasyonu'nda istiflenmiştir. Böylece istasyon, kuruluşundan itibaren Karkamış Köprüsü'nün yapım, bakım ve onarım işlerinde stratejik bir önem taşımıştır.

2.1. Bağdat Demiryolu

Alman yatırımcılar, Almanya'da üretilen ürünlerini pazarlayabilmek amacı ile Haydarpaşa – İzmit demiryolu hattının işletmesini alarak hattı Ankara'ya kadar uzatmayı planlamışlardır. Başvuruları, hattın Samsun, Sivas, Diyarbakır ve Bağdat'a kadar uzatılması şartı ile kabul edilerek, Ekim 1888 tarihinde hattın Ankara'ya uzatılma imtiyazı Alman yatırımcılara verilmiştir. Hattın inşası için 4 Mart 1889 tarihinde "Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie" (Anadolu Demiryolu Kumpanyası) resmi olarak kurulmuştur. Kumpanya, 1890 yılında İzmit – Adapazarı, 1892 yılında Haydarpaşa – Eskişehir – Ankara, 1896 yılında Eskişehir – Konya hatlarını taahhüt ettiği üzere tamamlamıştır (Beydilli, 1991).

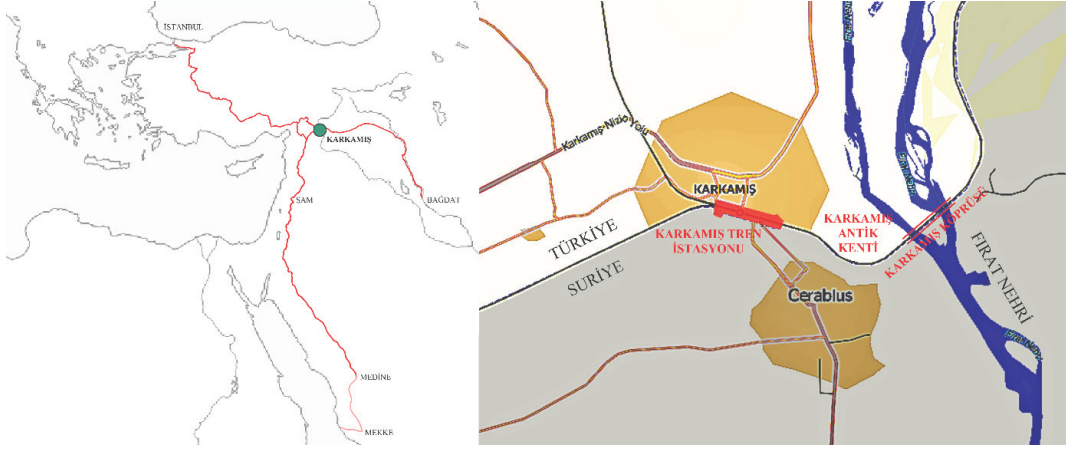
Anadolu'da demiryolu hattı Konya'ya kadar ulaştığında, Konya'dan Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne uzanan demiryolu hattı imtiyaz hakkının Alman yatırımcılara verildiği 27 Kasım 1899 tarihinde açıklanmıştır. Projeye yönelik fizibilite çalışmaları, Alman yatırımcılar tarafından aynı yıl gerçekleştirilmiştir. Bağdat Demiryolu imtiyazının Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na verildiğine dair ferman, 18 Mart 1902 tarihinde çıkmıştır (Earle, 1924). Bağdat Demiryolu Şirketi olan "Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad", 13 Nisan 1903 tarihinde kurulmuştur. Osmanlı Devleti, taahhüt ettiği malî yükümlülükleri gerçekleştirebilmek için demiryolunun kilometre garantisi olarak Konya, Halep ve Urfa'nın âşâr vergilerini göstermiştir (Beydilli, 1991).

Konya – Bulurlu hattında 1903 yılında başlayan çalışmalar kısa süre içerisinde tamamlanmış ve demiryolu hattı 25 Ekim 1904 tarihinde açılmıştır. Alman yatırımcılar tarafından, 1903 yılında satın alınan Adana – Mersin demiryolu hattı, 1911 yılında Bağdat Demiryolu ile birleştirilmiş, böylece Bağdat, Mersin Limanı üzerinden Akdeniz'e demiryolu ile bağlanmıştır. Konya – Yenice Demiryolu hattı 1903-1912 yılları arasında tamamlanmıştır. Konya üzerinden gelen hat ile birleştirilmek üzere 1912 yılında Bağdat'tan Musul'a doğru demiryolu yapımına başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı bittiğinde bu hat Bağdat'tan ancak Samara kentine kadar ilerleyebilmiştir (Alperen, 2018). Halep'in Konya üzerinden İstanbul'a bağlantısını sağlayan Adana – Halep Demiryolu hattı 1912-1918 yılları arasında inşa edilmiştir. Bağdat Demiryolu'nda Halep – Nusaybin hattının inşasına 1912 yılında başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından stratejik olarak hatların yapımına devam edilmiş ve savaş bitene kadar inşa faaliyetleri sürmüştür. Halep – Nusaybin hattının yapımı, Adana – Halep hattında olduğu gibi 1918 yılında tamamlanmıştır. Böylece İstanbul, 1918 yılında Nusaybin'e demiryolu ile bağlanmıştır. Ankara Anlaşması ile tanımlanan Türkiye – Suriye sınırının önemli bir bölümünü, demiryolu Türkiye tarafında kalmak üzere, bu demiryolunun bir parçası olan Çobanbey – Nusaybin hattı tanımlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırlarında kalan demiryolları, 24 Mayıs 1924 tarihinde çıkarılan yasa ile millileştirilmiş, şirketlerin imtiyaz hakları zamanla satın alınmıştır.

Nusaybin'den Musul'a, Samara'dan Karayalı'ya kadar her iki yönden inşa edilen Bağdat Demiryolu, 1940 yılında birleştirilerek İkinci Dünya Savaşı esnasında tamamlanmıştır. Bu tarihten itibaren demiryolu, Türkiye, Suriye ve Irak arasında önemli bir ulaşım aracı olmuştur.

2.2. Karkamış Tren İstasyonu

Tarihî Karkamış Tren İstasyonu, Gaziantep ili Karkamış ilçesinde, Türkiye Cumhuriyeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti devlet sınırlarının Fırat Nehri ile kesiştiği noktada yer alır (Şekil 1). Karkamış ilçe merkezi, Ankara Antlaşması (1921) sonucunda Suriye Arap Cumhuriyeti Devleti ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti arasındaki sınır hattında kalmıştır. Antlaşma gereği demiryolunun bulunduğu bölüm Türkiye Cumhuriyeti Devleti topraklarında kalmıştır. Günümüzde Suriye Arap Cumhuriyeti Devleti ile tanımlanan 11 kara sınır kapısından birisi Karkamış Tren İstasyonu'nun güney kısmında bulunur.



Şekil 1. Karkamış ilçesi ve Karkamış Tren İstasyonu'nun coğrafi konumu

Karkamış Tren İstasyonu, Karkamış ilçesi merkezine güney sınırını tanımlar. İstasyonun güney sınırı ise Suriye Arap Cumhuriyeti ile olan devlet sınırını belirler. İstasyon binası, tarihî İstanbul – Bağdat – Hicaz demiryollarının kavşak noktasında yer alır (Şekil 1). Karkamış Tren İstasyonu, Gar Binası, Depo, WC, Yatakhane, Kuleli Yapı, İşçi Barakası, Bakım Atölyesi, PTT Binası ve Lojman Binalarından oluşmaktadır. Günümüzde, Karkamış İstasyon Şefliği'nde, biri Şef, biri Tren Teşkil Memuru ve biri Gar İşçisi olmak üzere toplam üç personel hizmet vermektedir. Haftanın üç günü, Gaziantep – Nusaybin ve Nusaybin – Gaziantep yönünde hareket eden trenler, istasyona uğramaktadır (T.C. Karkamış Kaymakamlığı, 2023a).

İstasyonun 1,5 kilometre doğusunda, demiryolunun Fırat Nehri geçişini oluşturan ve toplam uzunluğu yaklaşık 870 metre olan Karkamış Köprüsü yer alır (Şekil 1). Köprü, Konya – Bağdat demiryolu hattının bir parçası olarak 1911-1913 yılları arasında Alman ve Fransız teknolojisi kullanılarak tamamlanmıştır. Köprü geçişi, on adet ayak üzerinde sağlanmıştır. Günümüzde köprünün güneybatı ucu Gaziantep ili Karkamış ilçesinde, kuzeydoğu ucu Şanlıurfa ili Birecik ilçesinde yer alır. Köprünün güneyinde kalan bölge ise Suriye topraklarıdır.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Bağdat Demiryolu'nun Türkiye Cumhuriyeti Devleti toprakları içerisinde kalan Karkamış – Nusaybin demiryolu hattının Anadolu'daki demiryolu ağı ile bağlantısı kesilmiş, Çobanbey (Kilis) – Meydan Ekbi (Afrin) Tren İstasyonları arasındaki demiryolu hattı, Suriye topraklarında kalmıştır. Karkamış – Nusaybin demiryolu hattını Anadolu'daki demiryolu ağına bağlamak için TCDD tarafından 1960 yılına kadar çalışmaları süren Narlı – Karkamış hattı inşa edilmiştir. Hattın Narlı – Gaziantep hattı 1953 yılında, Gaziantep – Karkamış hattı 1960 yılında hizmete açılmıştır. Böylece Karkamış Tren İstasyonu, 1963 yılında Anadolu'daki demiryolu ağına yeniden entegre olmuştur.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışma kapsamında Bağdat – Hicaz – İstanbul demiryolu ağının kesişim noktasında yer alan Karkamış Tren İstasyonu'nun koruma durumuna ilişkin bir araştırma yürütülmüş ve günümüzde istasyonda yaşanan koruma problemleri incelenmiştir.

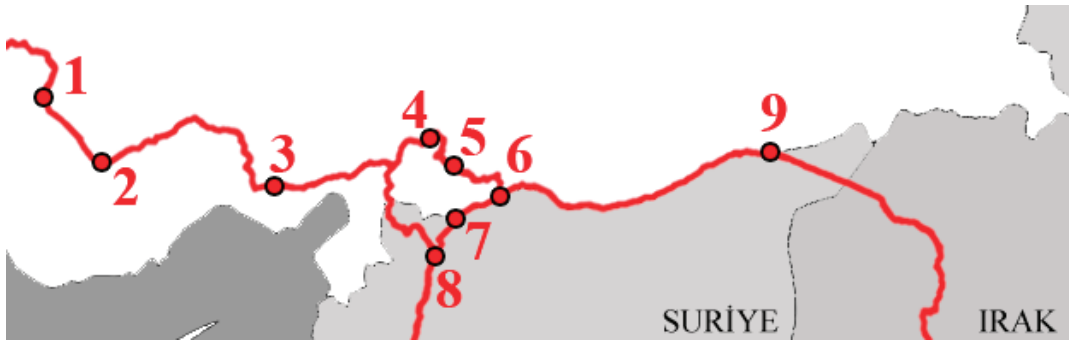
Güçlü Yönleri	Zayıf Yönleri
<ul style="list-style-type: none"> • Yasal koruma altında olması • Özgünlüğünü koruması • Tarihsel önemi • Mimarlık ve Sanat Tarihi değeri • Jeopolitik önemi 	<ul style="list-style-type: none"> • Restorasyona ihtiyaç duyması • Kullanımın azalması • Tanıtım yetersizliği
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> • İstasyona Bağlanan Demiryolu Hatlarında Yürütülen Yenileme Çalışmaları • Karkamış Sınır Kapısı • Karkamış Antik Kenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayınlı Bölge kaynaklı tehditler • Suriye İç Savaşı • Terör kaynaklı tehditler

Tablo 1. Karkamış Tren İstasyonu Koruma Durumu SWOT Analizi

İstasyonun sürdürülebilir olarak korunabilmesi, yaşatılarak gelecek nesillere aktarılabilmesi, koruma durumunun iyileştirilebilmesi için istasyonun koruma durumuna yönelik SWOT analizine (Tablo 1) dayalı bir tartışma yürütülmüştür. SWOT Analizi altındaki her ana başlık ve ana başlıklar altındaki alt başlıklar detaylandırılarak incelenmiştir.

4. BULGULAR

Yürütülen çalışmada, Bağdat Demiryolu'nun bir parçası olarak Halep – Nusaybin hattı (Şekil 2) üzerinde inşa edilen ve kültürel bir miras olarak tescillenerek günümüzde yasal koruma altına alınmış olan Karkamış Tren İstasyonu'nun koruma durumunu etkileyen iç ve dış faktörler ile kompleksin barındırdığı fırsatlar ve karşı karşıya olduğu tehditler araştırılmış ve bulgular, ilgili başlıklar altında sunulmuştur. Buna göre SWOT Analizi sonucunda elde edilen bulgular aşağıda sıralanmıştır.



Şekil 2. Bağdat Demiryolu Konya – Nusaybin geçiş hattı ve günümüzde önem kazanmış istasyonlar: 1. Konya; 2. Karaman; 3. Adana; 4. Narlı; 5. Gaziantep; 6. Karkamış; 7. Çobanbey; 8. Halep; 9. Nusaybin

4.1. Karkamış Tren İstasyonu'nun Güçlü Yönleri

Tarihi istasyonun koruma durumunu olumlu yönde etkileyen en önemli faktör, bir kültür varlığı olarak tescillenerek yasal koruma altına alınması olmuştur. Karkamış Tren İstasyonu'nun özgünlüğünü büyük ölçüde koruması, tarihsel bakımdan önemli olaylara sahne olması, mimarlık ve sanat tarihi bakımından önem taşıması ve istasyonun jeopolitik konumu, kültürel varlığın diğer güçlü yönlerini oluşturmaktadır.

Yasal Koruma Altına Alınması

Karkamış Tren İstasyonu, “Karkamış Tren Garı ve Tamamlayıcı Yapılar” adı ile 2863 sayılı yasanın 6. maddesi gereği T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 23.06.2008 tarih ve 3892 sayılı kurul kararı ile korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Ardından Lojmanlar Mahallesi’nin durumu ile ilgili T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 27.08.2020 tarih ve 3714 sayılı kararı ile istasyon alanı içerisinde yer alan 32 adet lojman binası, kültür varlığı olarak tescil edilerek koruma altına alınmıştır.

Özgünlüğünü Önemli Ölçüde Koruması

İstasyonda yer alan yapıların çoğu ayakta kalmayı başarmıştır. Atıl durumda bulunan yapıların onarıma ihtiyaç vardır ancak dış cepheleri korunmuş durumdadır. Gar Binası’na yakın konumda bulunan batıdaki yapılar, kullanımın devam etmesi sebebiyle daha iyi durumdadır (Şekil 3). Yapılar, Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinden kalma, Alman ve Fransız demiryolu yapım teknolojisi ve mimarisinin ender örneklerindedir.



Şekil 3. Karkamış Tren İstasyonu’nda yer alan faal durumdaki farklı yapılardan görünüşler

Tarihsel Önemi

Karkamış Tren İstasyonu, endüstrileşmenin başlangıcı ile birlikte Avrupa kıtasının Orta Doğu’da bulunan petrol rezervlerine ulaşmak için üzerinde mücadele ettikleri Bağdat Demiryolu’nun önemli bileşenlerinden birisidir. İstasyon, birçok tarihçi tarafından Birinci Dünya Savaşı’nın sebepleri arasında gösterilen bu mücadelenin önemli bir tanığıdır. Stratejik ve jeopolitik öneminden dolayı Birinci Dünya Savaşı’nda Bağdat Demiryolu’nun yapımına devam edilmiş ve ancak İkinci Dünya Savaşı yıllarında tamamlanabilmiştir. Bağdat Demiryolu, yoğun çabalar neticesinde tamamlanmış, demiryolunun tamamı tek seferde hiçbir zaman kat edilememiştir. Karkamış Tren İstasyonu, Orta Doğu’daki bu mücadele ortamı içerisinde sırası ile Birinci Dünya Savaşı, Türk Kurtuluş Savaşı, İkinci Dünya Savaşı, İran-İrak Savaşı, Körfez Savaşı, Irak Savaşı, Irak İç Savaşı ve devam eden Suriye İç Savaşı’na sahne olmuştur. Bağdat Demiryolu’nun yapımı tamamlanmadan Osmanlı Devleti yıkılmış ve hattın tamamlanan kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin güney sınırını tanımlamıştır.

Mimarlık ve Sanat Tarihi Değeri

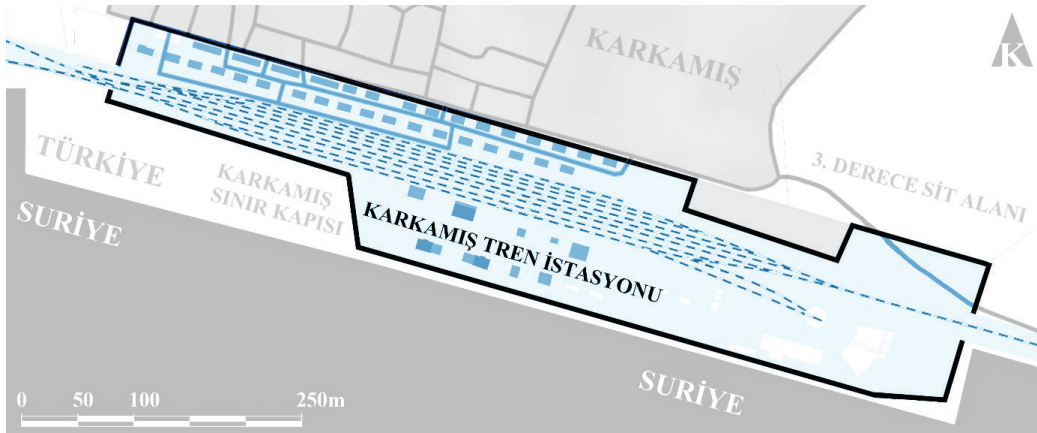
Karkamış Tren İstasyonu’nu teşkil eden yapılar, 20. yüzyılın başlarında Alman mühendislerin kontrolünde yapılmıştır. Dönemin mimari tarzını ve yapım teknolojilerini yansıtan Gar Binası, Bakım Atölyesi ve lojman binaları mimari olarak dikkat çekicidir. Yapılarda genel olarak rustik bosajlı duvar kullanılmış, pencere ve kapı sövelerinde kesme taş tercih edilmiştir. Yapı bitimlerinde ince işçilik gerektiren çatı silmeleri ön plana çıkmaktadır.

Lojman binalarının, istasyon yapımında çalışan bekâr işçiler ve devamlı işçilere yönelik iki tip proje olarak tasarlandığı düşünülmektedir. Lojman binalarının lineer yerleşimi, planda sadeliği ve

doğal çevreye uyumu, geleneksel Karkamış kent dokusundan farklılaşan, özgün bir mahalle kültürü oluşturmaktadır. Yapıların düzenli aralıklarla, iki sıra halinde yerleştirilmeleri, kentsel boşluklarla beraber ritimli bir sokak dokusu oluşturmuştur. Yapımda zamandan tasarruf sağlamak amacıyla tren garına yakın olarak konumlandırılan lojman binaları, aynı zamanda endüstriyel birer miras olarak da kültürel değer taşımaktadır. Tüm mimari özellikleri ile istasyondaki yapı topluluğu, Karkamış kentsel kimliğinin vazgeçilmez bir parçası ve Anadolu topraklarında üretilen erken dönem endüstriyel ulaşım mimarisinin önemli bir temsilcisidir.

Jeopolitik Önemi

Karkamış Tren İstasyonu, Türkiye Cumhuriyeti ve Suriye Arap Cumhuriyeti Devletlerinin hudut hattı üzerinde yer alan bir noktada, Fırat Nehri'nin 1,5 kilometre batısında konumlanır. Karkamış Antik yerleşim alanının batı ucunu sınırlar. İstasyonun güneybatısında, yakın dönemde yenilenen Karkamış Sınır Kapısı yer alır (Şekil 4).



Şekil 4. Karkamış Tren İstasyonu Vaziyet Planı

İstasyon, tarih boyunca kullanılan önemli güzergâhlar üzerinde yer alır ve demiryolu teknolojisinin gelişimi ile Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu ulaşım omurgasını oluşturan hatların kavşağında bulunur.

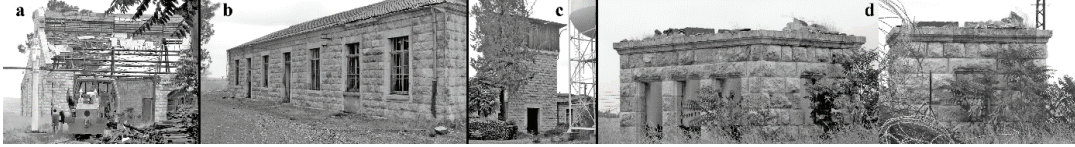
Karkamış Tren İstasyonu'nun doğusunda yer alan ve Hititler medeniyetinin bölgedeki en önemli yönetim merkezi konumundaki Karkamış Antik Kenti, Karkamış Tren Garı'nın 600 metre doğusunda bulunur. Yakın dönemde Karkamış Antik Kenti'ndeki kazı çalışmalarına ve alanın tanıtımına ağırlık verilmiştir.

4.2. Karkamış Tren İstasyonu'nun Zayıf Yönleri

Karkamış Tren İstasyonu'nun en kırılgan noktası, Türkiye'nin, istikrarsızlıkların süreklilik gösterdiği Orta Doğu bölgesi ile sınır bölgesinde yer almasıdır. Irak ve Suriye'ye demiryolu ulaşımının kilit noktasında yer alan istasyon, İran-İrak Savaşı (1980-1988), Körfez Savaşı (1990-1991), Irak Savaşı (2003-2011), Irak İç Savaşı (2013-2017) ve Suriye İç Savaşı (2011-Devam ediyor) kaynaklı çatışma ortamından olumsuz etkilenmiştir. Orta Doğu'ya açılan kapılara erişimin kavşağında yer alan Karkamış Tren İstasyonu, demiryolu ulaşımının sürekli olarak aksaması sonucunda istikrarlı bir ziyaretçi profiline bir türlü erişememiştir. Tren istasyonunda bulunan bazı yapılar, günümüzde atıl duruma düşmüş, istasyon kullanımı bir hayli azalmıştır.

Restorasyona İhtiyaç Duyması

İstasyon içerisinde yer alan Bakım Atölyesi (Şekil 5.a), İşçi Barakası (Şekil 5.b), Kuleli Yapı (Şekil 5.c) ve ilgili yapılar (Şekil 5.d) önemli ölçüde onarıma ihtiyaç duymaktadır. İşçi Barakası ve Kuleli Yapı'nın nispeten daha az müdahaleye gereksinimi vardır. İlgili diğer yapıların üst örtüsü yoktur. Bakım Atölyesi ise ivedi müdahaleye ihtiyaç duymaktadır. Bakım Atölyesi'nin ön tarafında bulunan özgün Bakım Havuzu'nun (Şekil 6) da bakım ve onarıma ihtiyacı vardır.



Şekil 5. Karkamış Tren İstasyonu'nda atıl durumdaki yapılar: a. Bakım Atölyesi; b. İşçi Barakası; c. Kuleli Yapı; d. ilgili diğer yapılar



Şekil 6. Karkamış Tren İstasyonu Bakım Havuzu

İstasyonun Bekleme Salonu'nda bulunan yer döşeme elemanlarında, kullanımdan kaynaklanan yapısal çatlaklar ve yüzeysel yıpranmalar meydana gelmiştir (Şekil 7). Bu bağlamda yer döşeme karolarının da aslına uygun olarak yenilenmesinde yarar vardır.



Şekil 7. Bekleme Salonu yer döşemeleri

Kullanımın Azalması

Irak Cumhuriyeti ve Suriye Arap Cumhuriyeti yönündeki seferlerin durması sebebi ile yolcu taşımacılığında Karkamış Tren İstasyonu, yalnızca yurt içi seferlerde kullanılmaktadır. Gaziantep

– Nusaybin demiryolu hattında haftada üç defa geliş yönü, üç defa gidiş yönü düzenlenen seferlerde trenler Karkamış Tren İstasyonu'na uğramaktadır (T.C. Karkamış Kaymakamlığı, 2023a). Bu durum, istasyondaki kullanımı azaltarak istasyondaki yapılar üzerinde bakım ve onarım çalışmaları yürütülmesini zorlaştırmakta ve yapıların korunmalarını olumsuz etkileyerek, bazı yapıları atıl duruma düşürmektedir.

Tanıtım Yetersizliği

Suriye İç Savaşı ile birlikte Suriye ve Irak yönlü tren seferleri askıya alınmış olsa da Karkamış Tren İstasyonu, çatışma ortamının etkileri olmadığında uluslararası seferlerle yabancı ziyaretçilere ev sahipliği yapmaktadır. Ancak istasyona ya da onun önemini hatırlatmaya dair yerli ya da yabancı ziyaretçilere yönelik yeterli düzeyde yayın birikiminden söz etmek mümkün değildir. Sosyal medya üzerinden de tanıtımının yetersiz kaldığını söylemek mümkündür. Özellikle istasyonda yer alan lojman binalarının Karkamış kentsel belleğine ve kimliğine etkisi göz önünde bulundurulduğunda Karkamış Tren İstasyonu'nun öneminin, tarihsel ve mimari özelliklerinin, toplumsal ve sosyal yönlerinin ortaya konulduğu ulusal ve uluslararası düzeyde yayınlara ihtiyaç olduğu görülmektedir.

Karkamış Tren İstasyonu'nun tarihi ile ilgili, özellikle çatışma ortamında kullanımına ilişkin bilgi ve belgelerin derlenerek yayınlanması, istasyona yönelik ve ülke tarihi için oldukça önem arz eden Bağdat Demiryolu tarihine dair gelecek çalışmalar için değerli bir kaynak oluşturacaktır.

4.3. Karkamış Tren İstasyonu'na İlişkin Fırsatlar

Suriye İç Savaşı çıkmadan önceki dönemde, Karkamış Tren İstasyonu'nun kullanımına ve korunmasına yönelik önemli gelişmeler yaşanmış, Karkamış'tan geçen demiryolu hatlarına ilişkin önemli yenileme ve geliştirme projeleri yürütülmüştür. Ancak savaşın patlak vermesinden sonra projeler askıya alınmıştır. Yakın dönemde mayınlardan temizlenen bölgede Karkamış Antik Kenti'nin bir kısmı arkeopark olarak ziyarete açılmıştır. Bu bağlamda Suriye İç Savaşı'nın sona ermesi ile birlikte ilçedeki ve istasyondaki yerli ve yabancı ziyaretçi hareketliliğinin artmasını ve böylece istasyona ilişkin farklı projelerin geliştirilmesi gerekeceğini öngörmek mümkündür.

Karkamış Tren İstasyonu'na Bağlanan Demiryolu Hatlarında Yenileme Çalışmaları

İlk defa 1912 yılında işletmeye açılan Karkamış – Çobanbey demiryolu hattı, 1981 yılına kadar aktif olarak kullanılmıştır (Gaziantep AA, 2006). İran – Irak Savaşı sürecinde güvenlik gerekçesi ile 1981 yılında hat kapatılmıştır (Bakırcı, 2013). Uzun bir süre kullanılmayan hat üzerinde Türkiye sınırları içerisinde bulunan 56 kilometrelik ve Suriye topraklarında bulunan 84 kilometrelik demiryolundan oluşan hattın modernizasyon ve alt yapı düzenleme çalışmaları tamamlanarak 22 Aralık 2009 günü resmî törenle hizmete açılmıştır. Hat üzerinde saatte 120 kilometre hıza ulaşan tren seferleri için çalışmalara başlanmıştır (T.C. Karkamış Kaymakamlığı, 2023b). Ancak proje, 2011 yılında Suriye İç Savaşı'nın çıkması sonucunda askıya alınmıştır.

Karkamış Tren İstasyonu'nun kuzey yönlü Karkamış – Gaziantep demiryolu güzergâhı boyunca yaklaşık 91 kilometrelik demiryolu hattı üzerinde de bakım ve yenileme çalışmaları yürütülmüştür. Çalışmaların 2009 yılında tamamlanması ile birlikte demiryolu hattı hizmete açılmıştır (YOLDER, 2011).

Karkamış Tren İstasyonu'nun doğu yönündeki ulaşım hattı üzerinde, Zenginova – Karkamış demiryolu güzergâhında gerçekleştirilen 116 kilometrelik demiryolu yenileme çalışması, 2011 yılında

tamamlanmıştır. Güzergâh üzerindeki demiryolu yenileme çalışmalarının en dikkat gerektiren bölümü, Fırat Nehri geçişini sağlayan Karkamış Köprüsü kısmı olmuştur. Köprüdeki yüzyıllık raylar, demiryolu yenileme çalışması kapsamında değiştirilmiştir. Çalışmalar ile güzergâh üzerindeki ortalama 40 km/sa olan tren hızınının 95 km/sa'te çıkarılması planlanmış ve taşınan yükün vagon başına yaklaşık 10 ton arttırılması hedeflenmiştir (YOLDER, 2011).

Karkamış Sınır Kapısı

Karkamış Sınır Kapısı, 1953 yılında hizmete açılmıştır. Terör unsurlarının sınırın diğer tarafında yer alan Suriye'nin Cerablus kentini ele geçirmesinden sonra sınır kapısı, 17 Ocak 2014 tarihinde geçişlere kapatılmıştır (Şimşek, 2016). Karkamış Tren İstasyonu'nun güneybatı köşesinde yer alan Karkamış Sınır Kapısı'na yönelik yenileme çalışmalarına, alandaki mayın temizleme çalışmalarının tamamlanmasının ardından başlanmıştır. T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından Eylül 2017 tarihinde "A sınıfı gümrük idaresi" statüsüne yükseltılarak ihracata açılan sınır kapısı (Gaziantep İHA, 2017), tamamlanan yenileme çalışmalarının ardından, Nisan 2018 tarihinde düzenlenen resmî törenle hizmete açılmıştır (T.C. Gaziantep Valiliği, 2018).

Karkamış Antik Kenti

Tarihte bilinen ilk yazılı anlaşma olan Kadeş Antlaşması'nın yapıldığı, bilinen ilk savaş aracının kullanıldığı alan olan Karkamış Antik Kenti, Karkamış Tren İstasyonu'nun doğu ucunu sınırlar. İstasyona kadar olan alan I. derece sit alanı, istasyonun kuzeyinde kalan bir kısım ise III. derece sit alanı olarak tescil edilerek koruma altına alınmıştır. Fırat Nehri ile istasyon arasında yer alan antik kentin bir bölümü, 2019 yılının yaz aylarında arkeopark olarak ziyarete açılmıştır. Alandaki kazı çalışmalarına 2011 yılında başlanmış, ilgili yetkililerin katılımı ile arkeopark projesine yönelik geniş kapsamlı ilk toplantı, 2015 yılında gerçekleştirilmiştir. Mayın kaynaklı tehditlerin tamamen ortadan kalkması ve tedbirlerin arttırılması ile ilerleyen dönemde alanın daha büyük bir kısmının ziyarete açılması planlanmaktadır.

4.4. Karkamış Tren İstasyonu'na Yönelik Tehditler

Karkamış Tren İstasyonu'nun korunma durumunu olumsuz yönde en çok etkileyen faktör, istasyon kullanımının azalmasından kaynaklı etkilerdir. Kullanımdaki sürekliliğin bir türlü sağlanamamasının temel sebebi ise Orta Doğu'daki çatışma ortamı olarak gösterilebilir. Bu kapsamda Karkamış Tren İstasyonu'nun koruma durumuna yönelik başlıca tehditler, ilgili başlıklar altında aşağıda açıklanmıştır.

Mayınlı Bölge Kaynaklı Tehditler

Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya dâhil edilmesinin ardından, Türkiye-Suriye sınır hattında bir takım ek tedbirler alınmıştır. Sınır hattına dikenli tel örgüler çekilmiş, karakollar ve gözetleme kuleleri inşa edilmiş, 1950'li yıllarda sınır hattı boyunca bir milyona yakın farklı türlerde mayın döşenmiştir.

Türkiye, 2000'li yılların başından itibaren Suriye ile iyileşen ikili ilişkiler çerçevesinde Eylül 2003 tarihinde anti-personel mayınlarının kullanılması, stoklanması, üretilmesi ve transferinin yasaklanması ve imhasını içeren Ottawa Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Sözleşme, Türkiye için Mart 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme kapsamında depolanan mayınların dört yılda, toprak altındaki mayınların on yılda temizlenmesi planlanmıştır (Ütücü, 2022). Ancak Suriye İç Savaşı'nın başlaması ile şartlar değişmiş ve mayınların temizlenmesi bir müddet ertelenmiştir.

Karkamış ilçesinde mayın temizliğine 2009 yılında, Karkamış Antik Kenti sit alanında başlanmıştır (Cumhuriyet, 2009). Antik kentteki temizliğin ardından 2011 yılında Karkamış Tren İstasyonu'nun güneybatı köşesinde yapımı planlanan yeni gümrük kapısının yapımına başlanabilmesi için mayın temizleme çalışmalarına bu alanda devam edilmiştir (Kaya, 2011). İlçedeki sınır hattı boyunca diğer alanlardaki mayın temizleme çalışmalarına 2016 yılının Ocak ayında başlamış (Gaziantep AA, 2016) ve 2018 yılında tamamlanmıştır (Gaziantep27, 2018).

Devam Eden Suriye İç Savaşı

Suriye Arap Cumhuriyeti'nde 2011 yılının Mart ayında başlayan iç savaş, kısa bir süre içerisinde ülke geneline yayılmıştır. Savaş, Karkamış Tren İstasyonu'nun uluslararası ulaşımına kapatılmasına sebep olmuş, istasyonun kullanımını azaltmıştır. Suriye İç Savaşı'nın başlaması ile birlikte Halep – Karkamış hattındaki Çobanbey geçişi ile Karkamış – Musul hattındaki Nusaybin geçişi kapatılmıştır. Irak topraklarında yer alan Musul'a erişim, Nusaybin'den, Kamışlı (Suriye) ve Al-Ya'rubiya (Suriye) üzerinden Rabia (Irak) hattı boyunca sağlanmaktadır. Bu sebeple, demiryolu ile Suriye'ye ulaşımın aksadığı durumlarda Irak'a ulaşım da aksamaktadır.

Terör Kaynaklı Tehditler

Karkamış ilçe merkezinin sınıra sıfır noktasında yer alması, birçok mühimmatın ilçeyi ve tren istasyonunu tehdit etmesine sebep olmuştur. İlçeye yönelik gerçekleştirilen bazı saldırılar basına da yansımıştır. Karkamış ilçesinde 2016 yılında gerçekleştirilen mayın temizleme çalışmaları esnasında Suriye'nin Cerablus ilçesinden Karkamış'a ateş açılmış, Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından saldırıya anında karşılık verilmiştir (İHA, 2016). Aynı yıl Ağustos ayında, ilçe merkezine yedi havan mermisi atılmıştır (BBC, 2016). Karkamış çevresinde 11 Ekim 2021 tarihinde patlama sesleri duyulmuş, bunlardan birisi Karkamış Tren İstasyonu arazisine düşen mühimmatın bir ağaca çarparak infilak etmesinden kaynaklanmıştır (T. C. Gaziantep Valiliği, 2021). Kasım 2022 tarihinde Suriye'nin kuzeyinden düzenlenen roket saldırısında bir okul, iki konut ve Karkamış Sınır Kapısı yakınlarında bir tır isabet almıştır (Anadolu Ajansı, 2022). Bu bağlamda terör kaynaklı tehditler, istasyonun güven ortamına zarar vermektedir.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde Anadolu'nun Orta Doğu'ya açılan kapıları konumundaki Halep ve Musul'un payitaht İstanbul'a demiryolu ile bağlanması, tahmin edilenden çok daha önemli sonuçları olan bir projeye dönüşmüştür. İstanbul'un Halep üzerinden Kızıldeniz'e, Musul üzerinden Basra Körfezi'ne bağlanması, birçok ticaret yolu için tehlike olarak görülmüş, Musul ve çevresindeki petrol yataklarına erişim ve Bağdat'a ulaşım çeşitli yollarla engellenmiştir. Halep'i Musul'a bağlayan demiryolu hattı, stratejik olarak büyük önem arz etmiş ve Osmanlı Devleti'nin ardından Türkiye ile Suriye arasındaki devlet sınırını tanımlamıştır. Hattın, Anadolu ile kopan bağlantısı, Fevzipaşa – Narlı – Gaziantep – Karkamış hattının 1960 yılında hizmete girmesi ile yeniden sağlanmıştır.

Türkiye, NATO'ya dâhil olduktan sonra, güvenlik gerekçesi ile 1950'li yıllarda sınır hattına mayın döşenmiş, 1980'li yıllarda İran – Irak Savaşı ile başlayan Orta Doğu'daki çatışma ortamı günümüze kadar aralıklı olarak devam etmiştir. Halep – Musul demiryolunun Türkiye sınırları içerisinde kalan Çobanbey – Nusaybin hattı bu çatışma ortamından olumsuz etkilenmiş, uluslararası tren seferleri sürekli olarak aksamıştır.

Karkamış Tren İstasyonu, bu hat üzerinde yer alan önemli bir istasyon, stratejik bir aktarma noktası olarak Orta Doğu'daki çatışma ve savaş ortamının tüm tehditlerinden olumsuz etkilenmiştir. Yurt dışı seferlere geçici olarak kapatılan Çobanbey – Nusaybin demiryolu hattı, yurt içi ulaşımında önemli bir rol üstlenmiştir. Bu sebeple hat, yakın bir dönemde yenilenmiş ve tren setlerinin hızları yükseltilmiştir. Musul ve Bağdat'a ulaşımı da sağlayan hat, Irak'a erişimde Nusaybin'den sonra Suriye topraklarına geçtiği için Suriye'deki çatışma ortamı Irak seferlerini de doğrudan etkilemektedir. Yakın dönemde, Suriye kaynaklı ulaşım aksaklıklarının ortadan kaldırılması ve Türkiye – Irak arasındaki demiryolu erişiminin doğrudan sağlanmasına yönelik yüksek hızlı ulaşım projeleri açıklanmıştır. Bu durum, hattın önemini ortaya koyarken gelecek yıllarda Karkamış Tren İstasyonu'nun önemini de artacağını göstermektedir.

Çalışma göstermektedir ki, Karkamış Tren İstasyonu'nun, taşıdığı potansiyel stratejik önemini ortaya çıkmasındaki en büyük engeller, Orta Doğu'nun çatışma ortamı kaynaklıdır (Tablo 2).

	ÇEVRESEL ETKİ	YIL																			
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TEHDİT	Terör Kaynaklı	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mayın Kaynaklı	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Suriye İç Savaşı								•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
FIRSAT	Demiryolu Yenileme Çalışmaları							•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Karkamış Sınır Kapısı							•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•
	Karkamış Antik Kenti																•	•	•	•	•

Tablo 2. Karkamış Tren İstasyonu'nu etkileye faktörlerin yıllara göre son 20 yıllık etkisi

Bölgedeki kalıcı barış ortamının sağlanması halinde, Karkamış Antik Kenti gibi önemli bir çekim noktasının yanı başında bulunan Karkamış Tren İstasyonu da ulusların önemli bir buluşma noktası, önemli bir kültürel ziyaret destinasyonu haline gelecektir.

KAYNAKLAR

Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal sonuçları olan bir Türk-Alman demiryolu projesi. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7(19), 1-22.

Anadolu Ajansı (2022, 21 Kasım). Terör örgütü YPG/PKK'nın Karkamış'a roketli saldırısında 2 kişi hayatını kaybetti. *Anadolu Ajansı*. Erişim: <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/teror-orgutu-ypg-pkknin-karkamisa-roketli-saldirisinda-2-kisi-hayatini-kaybetti/2743911>.

Bakırcı, M. (2013). Türkiye'nin uluslararası ulaşımında demiryolu sınır kapılarının yeri ve etkinliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (28), 370-407.

BBC (2016, 24 Ağustos). Karkamış'a havan mermileri atıldı, ilçe boşaltılıyor. *BBC News Türkçe*. Erişim: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-37170358>.

Beydilli, K. (1991). Bağdat Demiryolu. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 4, 442-444.

Cumhuriyet (2009, 01 Aralık). Antik kentte mayın temizleme. *Cumhuriyet*. Erişim: <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/antik-kentte-mayin-temizleme-102566>.

Çadircı, M. (1991). *Tanzimat döneminde Anadolu kentlerinin sosyal ve ekonomik yapıları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Earle, E. M. (1924). *Turkey, the great powers, and the Bagdad Railway: A study in Imperialism*. New York: The Macmillan Company.

Fair, M. L. ve Williams, E. W. (1959). *Economics of transportation*. New York: Harper.

Gaziantep AA (2006, 08 Eylül). Ortadoğu ile demiryolu bağlantısına doğru. *Hürriyet*. Erişim: <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/ortadoğu-ile-demiryolu-bağlantısına-dogru-5052519>.

Gaziantep AA (2016, 26 Ocak). Karkamış'ta mayın temizliği sürüyor. *Karar*. Erişim: <https://www.karar.com/karkamista-mayin-temizligi-suruyor-69227>.

Gaziantep27 (2018, 05 Nisan). Karkamış'ta mayın temizliği. *Gaziantep27 Gazetesi*. Erişim: <https://www.gaziantep27.net/karkamista-mayin-temizligi-515392h.htm>.

Gaziantep İHA (2017, 11 Aralık). Karkamış Gümrük Kapısı yeniden hizmete açıldı. *Milliyet*. Erişim: <https://www.milliyet.com.tr/gundem/karkamis-gumruk-kapisi-yeniden-hizmete-acildi-2570629>.

İHA (2016, 03 Şubat). Sınırdaki çatışma anı kamerada. *NTV*. Erişim: <https://www.ntv.com.tr/video/turkiye/sinirdaki-catisma-ani-kamerada,6hmrfULhuEqKLe5aE5okxw>.

Kaya, A. (2011, 08 Eylül). Karkamış'ta 'gümrük kapısı' temizliği. *Hürriyet*. Erişim: <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/karkamis-ta-gumruk-kapisi-temizligi-18675937>.

McMurray, J. S. (2001). *Distant ties: Germany, the Ottoman Empire, and the construction of the Baghdad Railway*. Westport (Connecticut): Praeger.

Soy, H. B. (2004). *Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde İngiltere ile nüfuz mücadelesi (1890-1914)*. Ankara: Phoenix.

Şimşek, B. (2016, 27 Ağustos). Karkamış sınır kapısı hizmete açılıyor. *Sabah*. Erişim: <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2016/08/27/karkamis-sinir-kapisi-hizmete-aciliyor>.

T.C. Gaziantep Valiliği (2018, 13 Nisan). Karkamış Gümrük Kapısı hizmete açıldı. Erişim: <http://www.gaziantep.gov.tr/karkamis-gumruk-kapisi-hizmete-acildi>.

T.C. Gaziantep Valiliği (2021, 11 Ekim). Basın açıklaması (2021- 48). Erişim: <http://www.gaziantep.gov.tr/basin-aciklamasi-2021--48>.

T.C. Karkamış Kaymakamlığı (2006). *Tarihi ve kültürü ile Barak Karkamış*. Gaziantep: T.C. Karkamış Kaymakamlığı Yayınları.

T.C. Karkamış Kaymakamlığı (2023a). TDDY. Erişim: <http://www.karkamis.gov.tr/tddy>.

T.C. Karkamış Kaymakamlığı (2023b). Ören yerleri. Erişim: <http://www.karkamis.gov.tr/turizm>.

Ütücü, B. (2022, 02 Mart). "Yakın coğrafyasındaki siyasi istikrarsızlık" Türkiye'nin mayınları temizlemesini engelledi. *Independent Türkçe*. Erişim: <https://www.indyurk.com/node/479246/haber/yak%C4%B1n-co%C4%9Frafyas%C4%B1ndaki-siyasi-istikrars%C4%B1z%C4%B1k-t%C3%BCrkiyenin-may%C4%B1nlar%C4%B1-temizlemesini>.

YOLDER (2011, 15 Kasım). Sınırdaki demiryolu 100 yıl sonra yenileniyor. *Demiryolu Bakım Personeli Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği (YOLDER)*. Erişim: <http://www.yolder.org.tr/?p=65>.