



Gaziantep Tren Garı ve Yeniden İşlevlendirme Önerileri Üzerine Bir Değerlendirme

Türkan Uzun*
Merve Karabeyeser**

Öz

Erken Cumhuriyet döneminin ilk yıllarından sonra savaşın etkilerinin azalması ve oluşturulan yeni sistemin güçlenmesi ile birlikte Anadolu kentlerinde Cumhuriyet'in simgesi olarak Cumhuriyet Meydanı, belediye binası, hükümet konağı, halkevi, banka, okul gibi temel yapılar inşa edilmeye başlamıştır. Hızlı ve etkili bir ulaşım hattı kurulması amacıyla, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ardından merkezi yönetimler ve yerel kent yönetimleri, aktif bir demiryolu politikası izlemiştir. Böylece Cumhuriyet döneminde kentlerin en önemli imar hareketi olarak demiryolu hattının yapılması garların, istasyon binalarının ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü binalarının yapımı gündeme gelmiştir.

Bu çalışmada sırasıyla Türkiye'de demiryollarının gelişimi paralelinde, Gaziantep şehrinin tarihsel süreci sonrasında ise Gaziantep tren garının gelişim süreci ve günümüz-

* Dr. Öğr. Üyesi/Mimarlık Tarihi Uzmanı, Maltepe Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İstanbul/Türkiye, turkanuzun@maltepe.edu.tr, orcid.org/0000-0002-3306-0101

** Arş. Gör./Mimar, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Gaziantep/Türkiye, merve.karabeyeser@hku.edu.tr, orcid.org/0000-0002-9442-1724

de yeniden kullanım planlamaları, geçmiş öneriler ve mevcut durumu ele alınmıştır. Bu çalışmaya yönelik içerik oluşumunda literatür taraması ile gözlem yapılmış, yarışmalar ele alınmış, ve arşiv belgelerine ait çeşitli görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gaziantep, demiryolu, gar, Cumhuriyet dönemi.

An Evaluation of Gaziantep Railway Station and Re-Use Suggestions

Abstract

After the early years of the early Republican period, with the reduction of the effects of the war and the strengthening of the new system created, the basic structures such as Republic Square, municipality building, government building, community house, bank, school started to be constructed as symbol of the Republic. In order to establish a fast and efficient transport line, followed by the central government and local city governments of the founding of the Republic of Turkey, it was followed by an active railway policy. Thus, the construction of the railway line as the most important zoning movement of the cities in the Republic period, the construction of the stations, station buildings and the General Directorate of State Railways has come into question.

In this study, in parallel with the development of railways in Turkey, respectively, after the historical process of the development process of the city of Gaziantep, Gaziantep Train Station and today re-use planning, history and recommendations were discussed the current situation. In the content formation for this study, observations were made with the literature review, the competitions were discussed, and various interviews were made, archive documents was examined

Keywords: Gaziantep, railway, station, Republican period.

1. Giriş

Gaziantep, Türkiye'nin yüzölçümü büyüklüğü olarak 6. büyük kenti olup nüfus artış sıralamasında İstanbul'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Sahip olduğu gelişmiş sanayisi ve ticaret sektörü ile bölgenin önemli şehirleri arasında yer almaktadır. Bu ekonomik ve siyasi güç sayesinde Gaziantep şehri bölge içinde ticaret, sanayi, turizm, ulaşım, gıda sektöründe öncü konumdadır. Geçmiş kültürel mirası ve tarihi referansları ile de şehir bölge için büyük bir çekim merkezidir. Ülke sınırlarında Kahramanmaraş, Adıyaman, Hatay, Şanlıurfa, Osmaniye ve komşu ülkeler Suriye'nin Halep şehri ile olan yakın sınır komşulukları açısından kara ulaşımında bölgenin önemli coğrafi konumundadır. Bu özel coğrafi konum nedeniyle de Antep şehri bölge açısından önemli bir ulaşım merkezidir.

Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından ülkedeki imar faaliyetlerine paralel, ulaşım ağındaki faaliyetlerin artışında özellikle kentleri birbirine bağlayacak demiryolu ağlarının güçlendirilmesi öncelikli olarak hedeflenmiştir. Demiryollarının yapımının yaygınlaşmasıyla ülkenin birçok bölgesinde tren garları yapılmaya başlanmıştır. Gaziantep Tren Garı'nın yapımı da 1959 da tamamlanarak¹ hizmete açılmıştır. Yapılan hat Gaziantep'in ticari ve ekonomik hayatına çok fazla fayda sağlayarak hem komşu ülke sınırlarıyla hem de ülkenin daha iç kısımlarıyla ulaşım ağını kolaylaştırmıştır. Günümüzde gar ve istasyon aktif olarak kullanılmamaktadır. Ülke genelinde demiryollarının işlerliğini karayollarına bırakmasının bir yansıması olarak uzun süredir Gaziantep'te yolcu ve yük taşımacılığı yapılmamaktadır. Bu olumsuz durumu gidermek ve garın aktif kullanımını sağlamak üzere günümüzde çeşitli mimari çalışmalar yürütülmektedir.

2. Gaziantep Şehri

2.1. Şehrin Coğrafi Özellikleri ve Ticari Önemi

Gaziantep platosu üzerine kurulan şehrin doğusunda Şanlıurfa ili ve Fırat Nehri, batısında Osmaniye ili ve Amanos Dağları, kuzeyinde Kahramanmaraş ve Adıyaman illeri, güneyinde ise Kilis ili ve Suriye sınırı bulunmaktadır. Şehrin konumlandığı plato; kuzeyde Güneydoğu Toroslar'dan itibaren alçalarak, güneyde Suriye platolarına karışmaktadır. Yaklaşık olarak 850 m yükseklikte bulunmaktadır.

Gaziantep coğrafi konum itibarıyla tarihsel süreçte bölgede kilit bir yerleşim yeri olmuştur. Akdeniz Bölgesi'nden Güney Doğu Anadolu'ya geçiş bölgesinde yer alan verimli platolar alanında konumlanan şehir, ilk uygarlıkların oluşmaya başladığı Mezopotamya'ya olan yakınlığı ile çok fazla medeniyet için ideal bir

1 H. Benlioğlu, *Türkiye 'de 1950- 1960 yılları arası demir yolları politikası*. Ankara, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

yerleşim alanı ve bu yerleşimler arasında köprü vazifesi gören geçiş bölgesi olmuştur². Gaziantep'in Ortadoğu ve Uzakdoğu'yu birbirine bağlayan "İpek Yolu" üzerinde yer alması ayrıca ülkenin batı ve güneydoğu bölgelerini, güneydoğuda bulunan sınır komşusu ülkeler ile birleştiren önemli ulaşım arterlerinin üzerinde olması, antik dönem uygarlıklarından beri şehrin önemini korumasını sağlamıştır³. İpekyolu hattını kullanarak doğu – batı arasında ticari ürün taşıyan birçok kervan için dinlenme alanı ve bu kervanlar için ticaret bağlantılarının kurulduğu kıymetli bir bağlantı merkezi olarak bilinmektedir. Bu özellikleri Gaziantep'in Türkiye'nin ve bulunduğu bölgenin en gelişmiş ve büyük şehirlerinden biri olmasını sağlamıştır.

2.2. Şehrin Tarihi ve Fiziki Gelişimi

Gaziantep bölgesinde yapılan araştırmalara göre bölge tarihinin paleolitik döneme kadar gittiği anlaşılmaktadır. Bölgede bulunan Sakçagözü, Zincirli, Tilmen Höyük ve Gedikli de yapılan kazılarda Tunç Çağı'na ait kalıntılar ele geçirilmiştir. Bu verilere göre bölgenin Anadolu'daki ilk yerleşim alanlarından biri olduğu düşünülmektedir⁴.

Antep şehrinin oluşumu 10. yüzyıla kadar kale ve çevresinden oluşmaktadır. Kale'nin hangi tarihte inşa edildiği net olarak bilinmemektedir. Tarihi Roma dönemine dayanan kale birkaç burçtan oluşan bir gözetleme kulesinden oluşmuştur. Mısır Sultanı Kayıtbay ve Kanuni Sultan Süleyman döneminde tadilat gördüğü kale dışındaki yapılaşmanın M.Ö. 4. yüzyılda kalenin doğusunda bulunan Türktepe olduğu bilinmektedir⁵. Kentte kaleden başka ilk yapılaşmanın, M.Ö. 4. yüzyılda kalenin doğusunda bulunan Türktepe eteklerinde olduğu da kaynaklarda bahsedilmektedir. Gaziantep'in bir diğer yerleşim alanı olan Zeugma Antik Kenti M.Ö. 300'lere tarihlenmektedir.

Antep'te Dülük ismi ile anılan bölge bir süre Babil İmparatorluğu'nun egemenliği altında kalmış, M.Ö. 1800'lerde Hitit Devleti'nin egemenliğine girmiştir. Dülük şehri Hititler'in önemli bir dinî merkezi olmuştur. Dülük civarında bugün-

-
- 2 B. Yüce, *Osmanlı Son Dönemi ile Erken Cumhuriyet Dönemi Arasında Gaziantep'te Mimari Dokunun Değişimi(1839-1950)*. İstanbul, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.
 - 3 B. Yüce, *Osmanlı Son Dönemi ile Erken Cumhuriyet Dönemi Arasında Gaziantep'te Mimari Dokunun Değişimi(1839-1950)*. İstanbul, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.
 - 4 D. Kuban, *Türkiye'de Kentsel Koruma Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri*. İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.
 - 5 H. Uğur, *Geleneksel Şehirsel Mekanlar, Değerlendirme ve Korunmaları Bağlamında Sistematik Yaklaşım- Gaziantep Örneği*, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2004.

kü Gaziantep Kalesi inşa edilmiş ve burası Ayıntab⁶ şehrinin ilk merkezini oluşturmuştur. Kale'nin inşaatının bitirilmesinin ardından Ayıntab yeni bir yerleşim yeri olmaya başlamıştır⁷. Türklerin bölgeye hâkimiyeti, Alp Arslan'ın komutasındaki Türkmenler'in 1067 yılında bölgeye akınlar yapmasıyla başlamıştır. 1084 yılında Süleyman Şah'ın Antakya'yı Ermenilerin elinden almasıyla da bölge tamamen Türkler'in eline geçmiştir⁸.

Gelişmiş bir medeniyetin merkezinde yeralan Antep Osmanlı fethinden önce, 15. yüzyılda oldukça gelişmiş bir kent görünümündeydi. Bu dönemde kentteki yapılaşma dağılımı , 9 cami, 120 mescit, 20 hamam, 15 medrese ve çarşılarından meydana gelmektedir⁹. 15. yüzyıldan sonra Yavuz Sultan Süleyman döneminde Osmanlılar'ın Memluk hâkimiyetine son vermesinin ardından şehir 1516'da sulh yoluyla Osmanlıların eline geçmiştir¹⁰. I. Dünya Savaşı sonrasında 1918 yılında yapılan Mondros Ateşkes Antlaşması'na dayanarak İngilizler Osmanlı idaresindeki Antep'i işgal etmiştir. Daha sonra Fransızlar tarafından işgal edilen şehir halkın direnişiyiyle beraber işgalden kurtularak 8 Şubat 1921 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından "gazi"lik ünvanını almıştır.

Yıllara bağlı olarak geçirmiş olduğu doğal katmanlaşma sürecinde kısmen sular altında kalan bölgede yerleşim alanları farklı merkezlere kayarak kentin diğer bölgelerine yayılmıştır.

1900 lerin başında şehrin Başkarakol'dan itibaren başlayıp, Şhreküstü semtine kadar uzandığı söylenebilir. Eskiden Kilikya Koleji olan günümüzde ise Gaziantep Lisesi olarak kullanılan yapı dışında, Kırkayaktan sonraki kısımda herhangi bir yapılaşma bulunmamaktadır¹¹. Şehir Cumhuriyet'ten sonra, kuzeye ve batıya doğru gelişmiştir. Günümüzde ise şehir çok fazla göç alan kent nüfusu yeni yapılaşmayı doğurmuş ve kent merkezden şehrin açıklarına doğru büyümüştür. Günümüze dek ulaşan kalıntılardan da anlaşılacağı üzere büyük bir medeniyete

6 Ayıntap: Evliya Çelebi Seyahatname adlı eserinde Ayıntap için "Şehr-i Ayıntab-ı Cihan" (Dünyanın Gözbebeği Şehri)" tabirini kullanır.

7 H. Çınar, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Ayıntab Şehrinin Sosyal ve Ekonomik Durumu*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000, s. 18.

8 B. Yüce, *Osmanlı Son Dönemi ile Erken Cumhuriyet Dönemi Arasında Gaziantep'te Mimari Dokunun Değişimi(1839-1950)*. İstanbul, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, (Altıngöz'den aktarım); İ. Altıngöz, 1999

9 R. E. Güllü, *Antep Ermenileri (Sosyal-Siyasi ve Kültürel Hayatı)*. İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2010.

10 H. Uğur, *Gaziantep'in ilk Çarşısı: Uzun Çarşısı*, Gaziantep Tarih Kültür Dergisi(24), 25, 2010.

11 E, Ceyhan, *Gaziantep Tarihi (Gaziantep'in Siyasi Toplumsal ve Eğitim Tarihi)*. Gaziantep: Gaziantep Ticaret Odası, 1999.

evsahipliği yapan Zeugma ve Yesemek Açık hava Heykel Müzesi sahip olduğu kültürel mirası ile UNESCO'nun Dünya Kültür Mirası Aday Listesi'ne girmiştir.¹²

3. Türkiye'de Demiryolları

3.1. Genel Bilgiler

Tren ulaşımının sağlandığı demir rayların döşendiği yol ağına demiryolu denmektedir. Demiryolu hattında trenlerin durabildiği yer ve mekanlara ise büyüklüklerine ve işlevlerine göre çeşitli isimler verilmiştir. Genel olarak "istasyon" olarak isimlendirilen birimlerin küçüklerine "durak", büyük yolcu tesislerini içeren daha kapsamlı işlev ve kapasitesi olanlarına "gar" denilmektedir.¹³ İstasyonların yükümlülükleri; yolcu ve yük taşımacılığının yerine getirilmesi, düzenlenmesi ve bu amaçla hizmet verilmesidir. Demiryolu istasyonlarının konumlarını belirleyen en önemli etmen hangi işlevlere ağırlık verildiğidir. Yolcu taşımacılığına ağırlık verilecekse, istasyonun yerleşim bölgesine yakın olmasına dikkat edilmelidir.¹⁴Yük yoğunluğu fazla olan yük ve yolcu trenleri ise şehrin daha uzağında banliyöler denilen kent dışı merkezlerinden geçirilmektedir. İstasyon binalarında ulaşım ihtiyacına hizmet veren, bilet alma, bagaj verme, bekleme, büfe gibi birimler yer almaktadır. Gar binaları için temel gereken fonksiyonları içeren bu birimler ana binada bulunmaktadır. Bunlara ek olarak, personel odaları, haberleşme odası, makasçı odası, depolar ve tuvaletler gerekli olan diğer temel birimlerdir. Bu birimlerin çoğu zemin katta konumlanmaktadır. Üst katlarda ise genellikle idari birimler veya lojmanlar bulunmaktadır. Ana bina olan yolcuların kullandığı birim, istasyon arazisinin yerleşim alanına yakın taraflarda konumlanır. Yapının önünde yer alan caddeye genellikle istasyon caddesi adı verilir.¹⁵

3.2. Türkiye'deki Demiryolu Mimarisi ve Gelişim Süreci

Osmanlı Devleti Endüstri Devrimi sonrası demiryolu hattının yapımına başlamıştır. Osmanlı'da ilk demiryolu hattı 1851 yılında İngilizlerin imtiyaz hakkını almasıyla beraber inşasına başlanan 211 kilometre uzunluğundaki İskenderiye-Kahire demiryolu hattıdır¹⁶. Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa toprakları üzerinde

12 <https://www.trthaber.com/haber/kultur-sanat/gaziantep-unesco-listesinde-37814.html>

13 M. Bozkurt, *Demiryolu I*. İstanbul: İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, 1988.

14 Y. K. Erkan, *Anadolu Demir yolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması Doktora Tezi*. İstanbul: İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007, s, 119.

15 Y. K. Erkan, 2007 (Bozkurt' tan aktarım); Bozkurt, 1988.

16 T. İrgin Uzun, & M.Z. El Abidin, Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası /"Hicaz Demiryolu Müdüriyyet-i 'Umûmiyyesi Binası Projesi"Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma, İstanbul, -*Megaron*, 12(4), 2017, (Gülsoy, 1994)' den aktarım.

yapılan ilk demiryolu hattı ise, 1860 tarihli Çernavo'da (Boğazköy)-Köstence ve 1866 Rusçuk-Varna hatlarıdır¹⁷. En büyük proje, ilk olarak Anadolu'da başlayan ve İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan Anadolu -Bağdat demiryolu hattı, devamında ise Avrupa'dan başlayıp İstanbul'a, oradan da Hicaz'a uzanan, sonrasında Basra körfezine kadar gidecek olan, Sultan II. Abdülhamid Han'ın öncülük yaptığı Hicaz Demiryolu Projesi'dir¹⁸.

1860'da Bağdat Demiryolu Projesi için Sultan Abdülmecid'in Bakanları Fuad ve Ali Paşalar planlama yapmışlardır. Bu planlamaya göre; "Balkan Yarımadası'nın bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu, İstanbul ile Tuna arasında ulaşım sağlayacak ve İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Bu bağlamda İstanbul-Bağdat arasında, bir ana hat döşenmesi planlanmıştır.¹⁹ Bu hat Gaziantep il sınırlarından da geçmekte idi. Hattın mevcudiyeti devam etmektedir ancak tren seferleri iptal edilmiştir.

Fransızların inşa ettikleri hatlardaki yapılarda tip projeler kullanılırken Almanlar'ın inşa ettikleri hatlardaki yapılar , ekonomik sebepler yüzünden daha kısıtlı bütçelerle gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet döneminde inşa edilen demiryolu yapılarının büyük bir bölümü 1. Ulusal Mimarlık Akımını yansıtan izler taşımaktadır. Bu dönemde inşa edilen Ankara garı (Şekil 1) ve Edirne garı (Şekil 2) inşa edildiği dönemi yansıtan yapılardandır. Ancak 1926'dan sonra Modern Mimari Akım etkisi ve Cumhuriyet'in değişen yeni ideolojileriyle beraber Gar cephelerinde de yalınlık ve sadeleşme gözlenirken cephe oran ve düzeninde küçülmeler belirginleşmiştir. Katı simetrik cephe düzeninin devam ettiği dönem gar binalarında monümental etkinin kısmen azalıp yerleşen bir mimari cephe anlayışı ile süsten arındırılmış bir anlayışla inşa edildiği gözlenmektedir. Sivas, Malatya, Diyarbakır istasyonları bunlara örnek olarak gösterilebilir. (Şekil 3 ve Şekil 4) 1940'lardan sonra ise tüm ülke genelinde olduğu gibi 2. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisinde yapılar inşa edilmeye başlanmıştır.²⁰

17 Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*. İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 2000.

18 T. İrgin Uzun, & M.Z. El Abidin, Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası / "Hicâz Demiryolu Müdüriyyet-i 'Umûmiyyesi Binası Projesi" Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma, *İstanbul- Megaron*, 12(4), 2017.

19 M. Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı". OTAM(Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 1995.

20 Y. K. Erkan, 2007, "*Anadolu Demir yolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*" İstanbul: İ.T.Ü FBE Doktora Tezi, (Araz'dan aktarım); Araz, 1995.



Şekil 1 Ankara Gari²¹



Şekil 2 Edirne Gari²²



Şekil 3 Sivas tren gari²³

21 <https://www.birgun.net/haber-detay/ankara-gari-devredilemez-216914.html>

22 https://www.google.com.tr/search?q=edirne+gar%C4%B1&rlz=1C1OKWM_trTR788TR788&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwizpJ2Z_YzeAhVBkSwK-HUdoDIEQ_AUIDigB&biw=1280&bih=913#imgre=AvaWINPnAH5GTM:

23 https://en.wikipedia.org/wiki/Sivas_railway_station



Şekil 4 Malatya tren garı²⁴

3.3. Cumhuriyet'in İlanından Sonra Türkiye'de Demiryolu İstasyonları

Anadolu'da bulunan şehirlerde Cumhuriyet'in ilanı ile beraber yeni kamusal kurumlara ihtiyaç duyulmuştur ve buna bağlı olarak yeni planlamalar düzenlenmiş ve şehirlerde yeni kamusal yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Gar binaları da bu yeni kurumlardan biri olarak inşa edilmiştir. 1930'lu yıllarda yerli mimar sayısı arttıkça yabancı mimarların etkisi azalmaya başlamıştır. Özellikle kamu binalarında bu etki ön plana çıkmış ve 2. Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde yapılar yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde demiryolları Cumhuriyet Dönemi ideolojisini yansıtan önemli bir araç olarak görülmüştür ve bu bağlamda demiryolu için gerekli yeni birimler tasarlanarak uygulanmıştır. İstasyonlarda; anıtsal, dikey ve yatay cephe düzenlemeleri ile yatayda ve düşeyde biçimlenen yeni mekânsal kurgularla yer yer simetrik planlama ve cephe düzenlerinin görüldüğü yeni bir mimari yaklaşım benimsenmiştir. Bu yeni anlayışa göre gar ve istasyon yapılarının yalın ve süslemeden arınmış yatay ve düşey hatların belirgin olduğu simetrik cephe düzenlemelerine sahip olduğu söylenebilir. Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Gaziantep, Erzincan, Erzurum, Isparta ve Afyonkarahisar gibi kent merkezlerinde inşa edilen bu istasyonlarda bazen tip projeler, bazen ikiz projeler²⁵ şeklinde kente, çevre verilerine ve tasarımcıya bağlı olarak değişiklik gösteren daha esnek projeler uygulanmıştır.

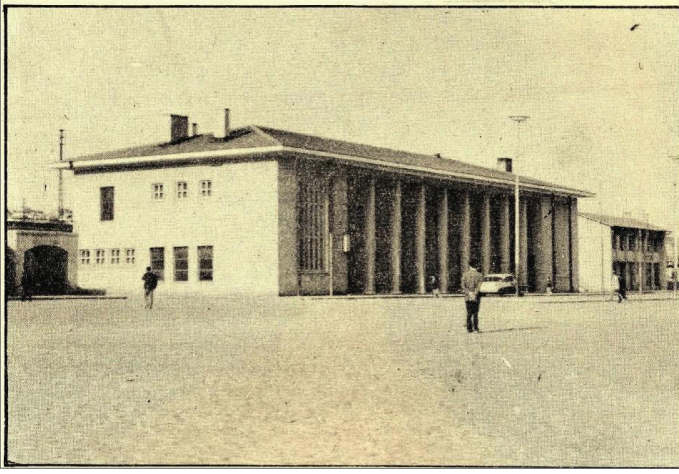
4. Gaziantep Tren Garının Tarihi Gelişim Süreci

Gaziantep hem bulunduğu konum hem de ticaret ve ekonomik alanlardaki öncülüğü ile Türkiye'nin en önemli şehirlerinden biridir. Bunun yanı sıra sahip

24 <http://wikimapia.org/11609716/tr/TCDD-Malatya-Gar%C4%B1>

25 Y. K. Erkan & Haştemoğlu, "Anadolu'da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu", *Mimarlık Dergisi*, sayı: 314, 2013.

olduğu fıstık, biber, pamuk, zeytin ve üzüm gibi ürünler ile tarımsal yönden gelişmiş ve Türkiye'nin güneyinde ticari merkez konumundadır. 1953 yılında açılmış olan Narlı-Antep-Karkamış hattı, Güney Anadolu (Mardin, Urfa, Antep) ürünlerinin Suriye topraklarından geçirilmeden ülkenin iç bölgelerine ulaşımını sağlamak, ucuza nakliyat elde edebilmek ve Bağdat yolunu kısaltmak gibi kolaylıklar sağlamıştır. Böylece bölgede açılmış olan bu hat sayesinde Antep şehrinin iç kısımlarla olan bağlantısı sağlanmıştır.²⁶



Şekil 5 Gaziantep Tren Garı giriş cephesi özgün hali, 1960²⁷

‘‘Hattın açılışı esnasında bir konuşma yapan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu — ‘‘Bugün Ayıntab’a giren demiryolu buradan Nizip’e ve Bireciğ’e uğrayarak Karkamış’ta Cenup demiryollarımıza ulaştırılacak ve bu suretle cenup demiryollarında yabancı bir memlekette boş yere kat edilen 165 kilometrelik mesafe bertaraf edilecektir’’²⁸ demiştir. Sınır bölgelerinin güvenliği de sağlanmaya çalışılmış herhangi bir savaş olması durumunda askeri personel ve malzemesinin bölgeye ulaşımı kolaylaşacaktır. Bu yüzden hattın açılmasının askeri açıdan da stratejik bir yeri vardır. Hat etüt işleri öncelikle 21 Eylül 1943’te Hazakol inşaat şirketine verilmiştir. TBMM’de 2 Ağustos 1944’te 4643 sayılı kanunla kabul edilen kanuna ek bir kanun ile Gaziantep ve Maraş’a yapılacak demiryolları için

26 H. Benlioğlu, *Türkiye ‘de 1950- 1960 yılları arası Demir yolları Politikası*. Ankara, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s,124, 2014.

27 <http://wowturkey.com>

28 Milliyet, 27 Ekim 1953

Nafia Bakanlığı tarafından 20 milyon lira ödenek verilmiştir.²⁹ Ödenek ve inşaa ile ilgili bilgiler 16 Mart 1945 tarihli Yeni Gaziantep Gazetesi kupüründe Narlı-Gaziantep Demiryolu inşası haberi şeklinde verilmiştir (Şekil 6). Bu habere göre hattın geçeceği arazinin düz alanda olması, demiryolu inşaa alanında büyük köprü ve tünellerin bulunmaması nedeniyle inşaatın diğer hatlara nazaran daha çabuk ve kolay biteceği haberi verilmiştir. Haberin devamında Antep ve Maraş hatlarının inşası 1946'da üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de inşaaata başlanmadığı için sözleşme iptal edilmiştir.



Şekil 6 Yeni Gaziantep Gazete kupüründen Narlı-Gaziantep Demiryolu inşası haberi 16 Mart 1945



Şekil 7 Gar Binası³⁰

29 A.Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi*. Ankara, KKK Yayınları, 1953.

30 <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=24485&start=330>



Şekil 8 Gaziantep Tren Garı İnşası³¹

1947 yılında hattın inşasına başlanmış Maraş-Köprüağzı ve Narlı-Antep hatlarının ikisine birden toplam 35 milyon lira para harcanmıştır. Halk Fırkası döneminde inşasına başlanan, Demokrat Parti döneminde bitirilen birkaç hattın biri olan ve 25 Mayıs 1953 günü Başvekil Menderes ve beraberindeki kalabalık bir heyet tarafından açılışı gerçekleştirilmiştir.³²



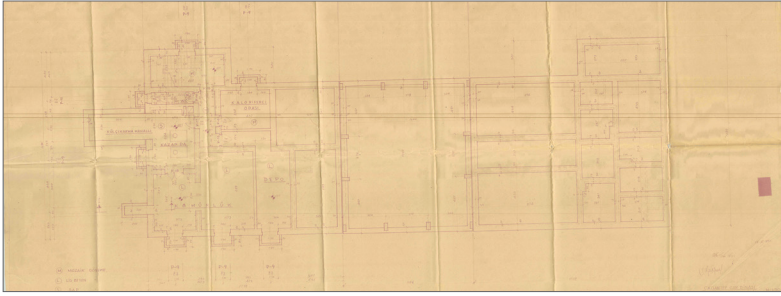
Şekil 9 Gaziantep Tren Garı güney cephesi, (Türkan Uzun, 2018)

Siyasi ve ekonomik şartların değişimiyle beraber 1950 yılından sonra yapı sektöründe de ciddi gelişmeler söz konusu olmuştur. Bu hareketlenmenin Gaziantep'teki yapı faaliyetlerine etkilerinden biri Gaziantep Garı'nın inşa edilmesidir. İstasyon Caddesi'nde 1953 yılında inşasına başlanan Gaziantep Garı 1959 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 180 km olan hat yapıldığı dönemde sadece

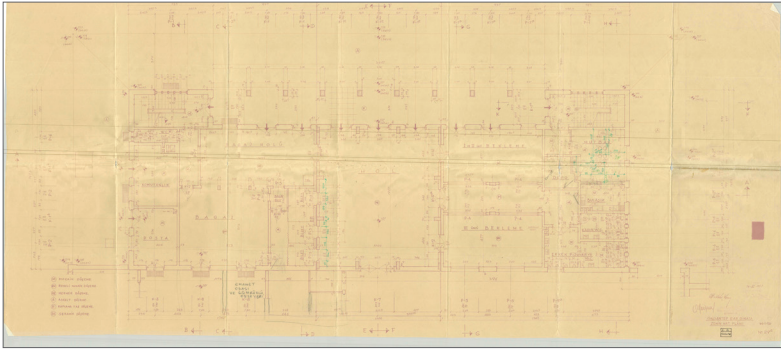
31 <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=24485&start=355>

32 "Narlı-Gaziantep Hattı işletmeye Açıldı", Demiryol Dergisi, (26-27), 1953, s.19.

Gaziantep’i Fevzipaşa –Malatya hattına bağlamak amacıyla yapılmıştır.³³ Mevcut durumda ise Gar binası, Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını koruma kurulunun 27.07.2006/1841 tarihli kararıyla tescillenmiştir³⁴. Gar binasına ilişkin en eski ve özgün belge TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden bulunan üç adet kat planı, kuzey ve güney cephe görünüşleridir. Araştırma sonucu elde edilen özgün planlar ile güncel planlar karşılaştırıldığında ana taşıyıcı sistemin, bina akslarının iç ve dış ölçülerinin değişmediği , cephe kontur ve yüksekliklerinde de ölçüsel ve biçimsel bir değişiklik yapılmadığı görülmüştür. (Şekil 10), (Şekil 11), (Şekil 12), (Şekil 13), (Şekil 14)



**Şekil 10 Gaziantep Gar Binası bodum kat planı
(TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden)**



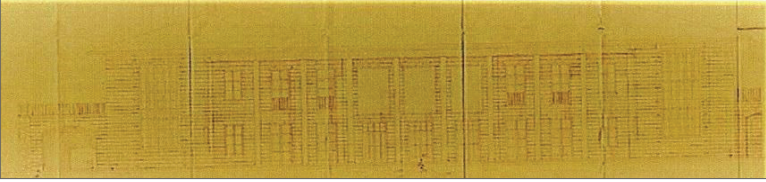
**Şekil 11 Gaziantep Gar Binası zemin kat planı
(TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden)**

33 H. Benlioğlu, *Türkiye 'de 1950- 1960 yılları arası Demir yolları Politikası*. Ankara, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

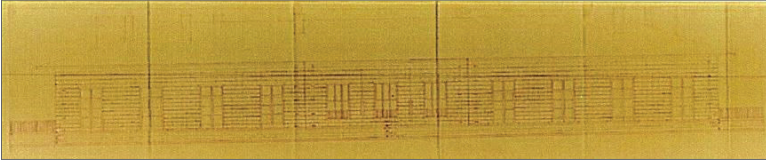
34 A. Sacır, *Gaziantep'te Cumhuriyet Dönemi (1940-1965) Kamu Yapılarının Dönemin Mimari Özellikleri Bağlamında İncelenmesi*. Gaziantep, Gaziantep Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2018.



**Şekil 12 Gaziantep Gar Binası birinci kat planı
(TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden)**



**Şekil 13 Gaziantep Gar Binası güney cephe
(TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden)**



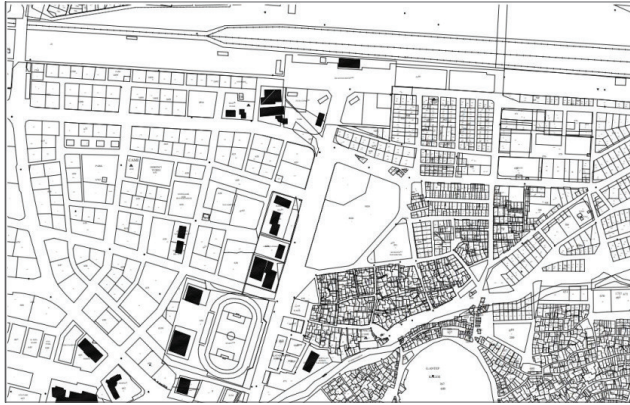
**Şekil 14 Gaziantep Gar Binası kuzey cephe
(TCDD Adana Bölge Müdürlüğü arşivinden)**

5. Gaziantep İstasyon Alanı Çevresi ve Tren Garı Yapısal Özellikler

Gaziantep Garı, Gaziantep İli Şahinbey İlçesi Budak Mahallesi 34 pafta, 719 ada ve 12 nolu parselde bulunmaktadır. İstasyon caddesinin bittiği noktada konumlanan Gar merkezi bir odak noktasında bulunmaktadır.

Günümüzde Devlet demiryolları istasyon alanı Gaziantep Kalesi'nin 600 metre kuzeyinde ve İpekyolu Karayolunun güneyinde yer almaktadır. Alanın kuzeyinde Zeugma Mozaik Müzesi, Kültür yolu, kentsel sit alanı, idari merkez, Yüzüncü Yıl Atatürk Parkı ve Demokrasi Meydanı gibi önemli kentsel odaklar

bulunmaktadır (Şekil 15). Gar binasını kent merkezine bağlayan aksta ise Novotel ve İbiş otel olmak üzere iki otel, Kamil Ocak Stadyum'u ve Demokrasi Meydanı bulunmaktadır.



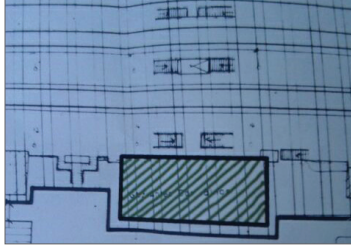
Şekil 15 Gaziantep Gar Binası hali hazır planı



Şekil 16 Gar Binası Uyudu Görüntüsü

- 1- Vagon Şube Şefliği
- 2- Gar Binası
- 3- Lokal ve Sendika Binası
- 4- Lojmanlar
- 5- Lokomotif Deposu

TCDD Gaziantep'te Hareket Bölge Amirliği, Gar Müdürlüğü, Tren Bakım İstasyonu, Ticari eşya ambarı, Yol Atölye Müdürlüğü, Vagon Şube Şefliği (Mevcut durumda Memur-sen Gaziantep İl temsilciliği olarak kullanılmaktadır), Lokal ve Sendika Binası (Mevcut durumda Demiryol-iş sendikası binası olarak kullanılmaktadır) ve Haberleşme Şefliği birimlerinden oluşmaktadır³⁵ (Şekil 16, Şekil 17).



Şekil 17 Gaziantep Garı ve Peron Yerleşim Şeması³⁶



Şekil 18 Gaziantep Gar Binası ve Çevre Birimler, (Türkan Uzun, 2018)

Gaziantep Garı ve diğer istasyon birimleri inşa edildiği dönemde yalınlığı ve cephe oranları açısından mevcut mimari yaklaşımları yansıtması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamın önemli bir parçasını oluşturan Gaziantep Garı taşıdığı anıt niteliği ile ön plana çıkmaktadır. Geleneksel malzeme olan kesme taştan yapılmış olan gar; 46x16 m boyutlarında dikdörtgen simetrik bir plana sahiptir ve kırma çatılı olarak yapılmıştır. Kırma çatının üzeri kiremitle kaplanmıştır. Binada bulunan iki adet dilatasyonla ayrılan bina üç parça olarak çalışmaktadır. Bina bodrum + iki kat yüksekliğindedir. Doğu kısımda

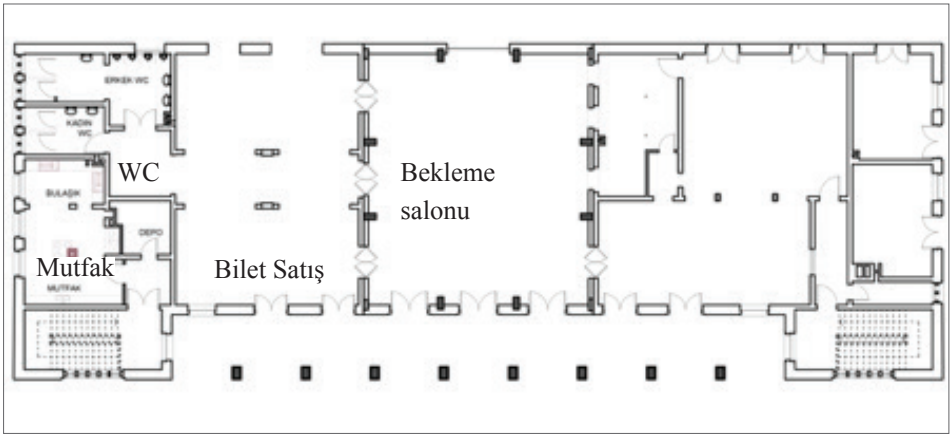
35 <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=44925>

36 Gaziantep Valiliği, *Gaziantep Kültür Envanteri*, Gaziantep, 2005.

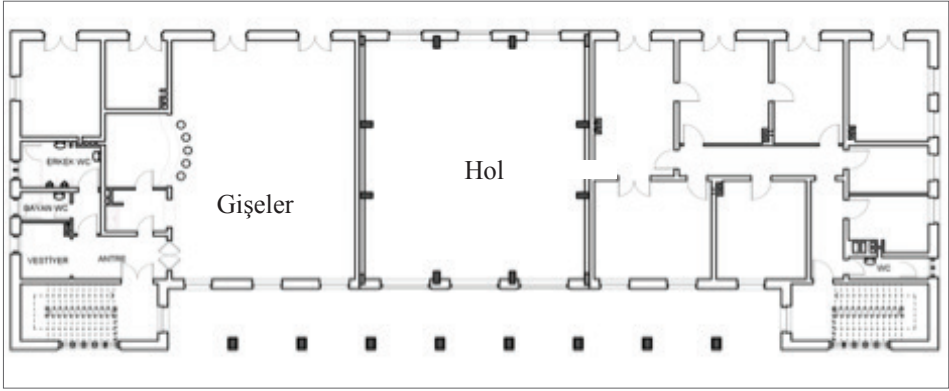
bulunan iki kollu merdivenle hem üst katlara hem de bodruma ulaşılırken batıdaki merdiven sadece üst katlara hizmet vermektedir. Gridal olarak düşeyde iki kat boyunca giden 8 adet dikdörtgen kesitli kolonlar ana cephe yüzeyinin anıtsal vurgusunu artırmaktadır. Kolonlar 35x55 cm den oluşmaktadır. Giriş cephesindeki düşey kolonlar arasında bulunan kapılar ve devamında birinci katta pencereye dönüşen boşluklar cephe bütünlüğünü bozmayacak şekilde tasarlanmıştır. Yere kadar uzanan birinci kat pencereleri cephedeki düşey izlerin zeminden üst kata dek taşınmasını sağlamıştır. Ayrıca giriş cephesindeki bu geniş ve uzun kapı ve pencereler Gar'ın iç mekânının aydınlık bir mekân olmasını sağlamıştır (Şekil 19).

Binanın giriş cephesi güneyde bulunan meydana bakmaktadır. Giriş cephesinde köşelerde bulunan 2 adet merdiven ile katlar arası ulaşım sağlanmaktadır. Giriş ve birinci kat yüksekliği yaklaşık 4,5 metre civarındadır.

Yapının zemin katında orta giriş aksında bekleme salonu, bilet satış, batı kısmında tuvaletler, depo ve mutfak gibi teknik birimler yer almaktadır. Dilatasyon derzleriyle ayrılan ve iki kat yüksekliğinde olan yolcu bekleme salonundan bilet satış bölümlerine geçiş bulunmaktadır. Geçişler üç kapı ile sağlanmaktadır. Girişte ise ritmik şekilde dizilmiş yedi adet kapı yer almaktadır. (Şekil 19). Birinci katta yine teknik birimler doğu kısımda bulunmaktadır. Gar şefi ve telgraf odası gibi ofis birimleri de batı kısımda konumlanmıştır (Şekil 20).



Şekil 19 Gaziantep gar binası zemin kat planı
(HKÜ, Mimarlık Bölümü çalışması, 2016.)



Şekil 20 Gaziantep gar binası 1. kat planı³⁷

Gar binasının köşelerinde bulunan merdivenlerin dış cephe algısı her iki yönde dışardan algılanan dikey camlı cephe tasarımı ile belirginleştirilmiştir (Şekil 21). Yapının kuzey cephesi arazide bulunan kot farkından dolayı tek katlı olarak görünmektedir. Dolayısıyla Birinci kat kuzey cephede bulunan birimlere peronların bulunduğu kısımdan giriş yapılabilmektedir. Kuzey ve güney cephede kullanılan kapı ve pencere boyutları aynıdır (Şekil 22). Doğu ve batı cephelerinde bulunan teknik hacim ve tuvalet pencereleri ise daha küçük boyutlu olup kare görünümündedir (Şekil 23). Doğu cephesinde yine ofislere açılan bir giriş bulunmaktadır.



Şekil 21 Lokal ve Sendika Binası, (Merve K., 2017)

37 Planlar 2016'da Dr. Öğr. Üy. Tülay Karadayı Yenice yürütücülüğünde HKÜ Mimarlık Bölümü çalışması ürünüdür.



Şekil 22 Gar Binası Kuzey Cephe, (Merve K., 2018)



**Şekil 23 Gar Binası Batı Cephe,
(Merve K., 2018)**



**Şekil 24 Gar Doğu Cephesi;
(Merve K., 2018)**

İç mekânda yolcu bekleme salonu, bilet satış bölümlerinin zemini mermer kare parçaları ile kaplanmıştır. Bilet gişelerinde de mermer malzeme kullanılmıştır. Bu bölümün tavanlarında ise camlı doğrama kullanılmıştır (Şekil 25) . İki kat yüksekliğinde olan yolcu bekleme salonu iç mekânda duvarları yüksekliğinin üçte birine kadar mermerle kaplanmıştır (Şekil 26). Yapıdaki bütün kapı ve pencerelerde ahşap malzeme kullanılmıştır.



Şekil 25 Gar Binası Camlı Bölme (Merve K., 2017)



Şekil 26 Gar Binası İç Mekan Bekleme Salonu (Merve K., 2017)

İlave Dış Birimler; Garın üst kottaki birimlerine ana binanın yanındaki dış merdivenlerden ulaşılmaktadır. Merdivenler belli bir yüksekliğe kadar tek kollu iken daha sonra doğu ve batı yönüne iki kollu olarak üst kota ulaşım sağlamaktadır (Şekil 27). Garın arkasındaki bağımsız ilave birimlere bu merdivenle ulaşılmaktadır. (Şekil 28) Üst kotta yer alan bu birimlerde enerji santral binası, depo birimleri ve ambar bulunmaktadır. Kamusal alanla ve şehrin diğer ana aksları ile bağlantıyı sağlayan merdivenin yapıyı üst kota yola bağlamanın yanısıra, kamusal alanla Gar yapısını işlevsel olarak da koparan ayrıştırıcı bir unsurdur.



Şekil 27 Gar Bölgesi Dış Mekan (Merve K., 2017)



Şekil 28 Merdiven Kısım (Merve K., 2017)

Garın yan tarafındaki merdivenlerden inilerek kullanılan alt geçitle Garın kuzey bölümüne ulaşım sağlanmaktadır. Alt geçidin tavan kısmında kısa yönde dizilmiş nervür döşemeler kullanılmıştır (Şekil 29). Bu nervürlü döşemenin bulunduğu koridorun sonunda çift kapılı çıkış bulunmaktadır. Bu kapılarla Gara geçiş sağlanmaktadır. Üstünde rayların geçtiği bu tünelden Karşıyaka tarafına yaya geçişi sağlanmakta idi. Günümüzde bu geçiş kapıları kullanılmamaktadır.



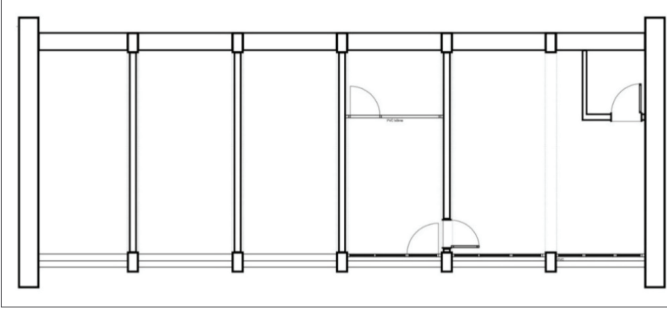
Şekil 29 Gaziantep Tren Garı Arka Bölümündeki Alt Geçit ve Nervürlü Döşeme (Merve K., 2017)



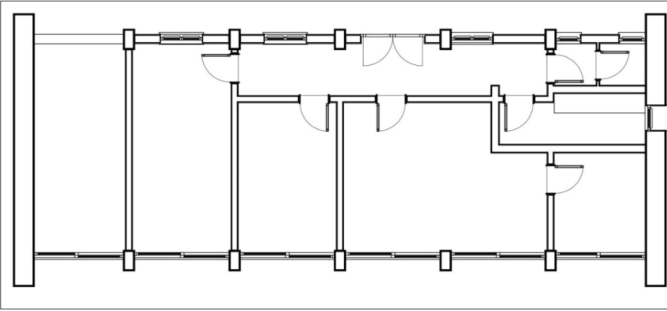
Şekil 30 Gaziantep Tren Garı Arka Bölümündeki Alt Geçit (Merve K., 2017)

Lokal ve Sendika Binası;

Gaziantep İli, Şehitkâmil İlçesi, Budak Mahallesi 21L-4C pafta, 719 ada, 12 parselde yer almaktadır. Lokal ve Sendika Binası şu anda Demiryol-iş sendikası binası olarak kullanılmaktadır. Yapım tarihi gar binası ile aynı döneme denk gelmektedir. 18x8 mt. boyutlarında dikdörtgen planlıdır. Düşey etkiler bu binada da hissedilmektedir. Güney cephede kullanılan kolonatl sistemle cephe 6 eşit parçaya bölünmüştür (Şekil 21). İki kat yüksekliğinde olan bina kırma çatılıdır ve kiremitle kaplanmıştır. Bina betonarme yapım sistemiyle yapılmıştır. Güney cephede taşıyıcı sistem ön plana çıkarılarak arada kalan kısımlar şeffaf yapılmıştır (Şekil 31). Birinci katta kuzey cephe kısmında bulunan tek girişle binaya giriş sağlanmaktadır. Bu girişin karşısında ve yapının batı kısmında ofis birimleri bulunmaktadır. Doğu kısımda ise çay ocağı ve tuvaletler konumlanmıştır. Doğu ve batı kısımları zemin katta sağır olan yapının sadece birinci kat doğu cephesinde (planda sağ yönde) çay ocağı olan kısımda küçük bir pencere bulunmaktadır (Şekil 32).



Şekil 31 Lokal ve Sendika Binası Zemin kat planı³⁸



Şekil 32 Lokal ve Sendika Binası 1. kat planı

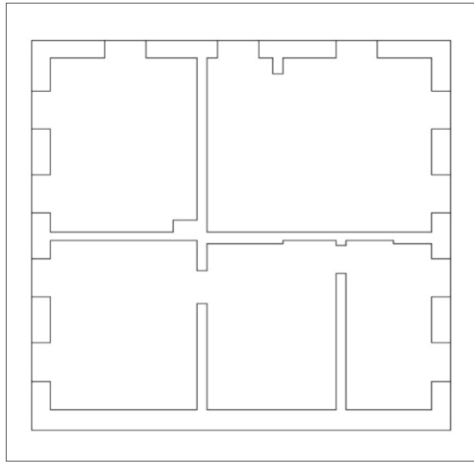
Vagon Şube Şefliği;

Gaziantep İli, Şehitkâmil İlçesi, Budak Mahallesi 21L-4C pafta, 719 ada, 12 parselde yer almaktadır. Yapım tarihi Gar binasından önce olup 1950'lerde yapılmıştır. Yedek parça ve makine dairesi olarak kullanılmak üzere yapılan³⁹ Vagon Şube Şefliği binası şu anda ulaştırma Memur-Sen binası olarak kullanılmaktadır. 13 x13 m boyutlarındaki kare plana sahip olan bina taştan yapılmış olup yığma yapıdır. Simetrik bir görünüme sahiptir. İki katlı olan bina kırma çatılı olup çatısı kiremitle kaplanmıştır. Zemin kat beden duvarı tümüyle taş kaplıdır. Birinci katta ise sıva üstüne boya uygulanmıştır. Dış duvar kalınlıkları her iki katta da 60 cm iken iç duvarlar 30 cm'dir (Şekil 33) (Şekil 34). Güney cephede zemin katta 2 kapı ve bir pencere üst katta ise 3 pencere bulunmaktadır. Doğu cephesinde ise

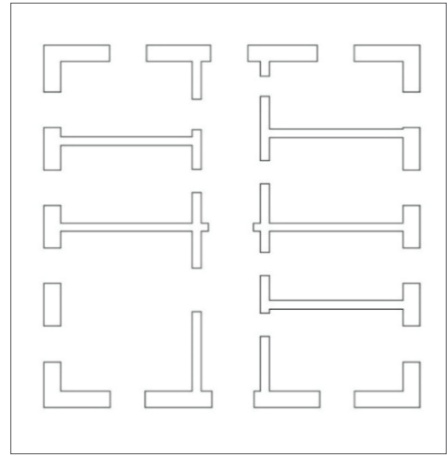
38 Planlar 2016'da HKÜ Öğrt. Üyesi Dr. Tülay Karadayı Yenice yürüttüğü dönemde yaptırılan dönem çalışmasının bir ürünüdür.

39 A. Sacır, Gaziantep'te Cumhuriyet Dönemi (1940-1965) Kamu Yapılarının Dönemin Mimari Özellikleri Bağlamında İncelenmesi. Gaziantep: Gaziantep Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2018.

zemin katta 3 pencere ve bir kapı, üst katta ise 4 pencere bulunmaktadır (Şekil 35). Kapı ve pencerelerde ahşap malzemeler kullanılmıştır. Zemin katta bulunan pencerelerin önünde demir parmaklıklar bulunmaktadır. Yapının kuzey cephesinde peron kısmına açılan yerde de bir kapısı bulunmaktadır.



Şekil 33 Vagon Şube Şefliği Zemin Kat planı, 2016



Şekil 34 Vagon Şube Şefliği 1. Kat planı, 2016



Şekil 35 Yol Şube Şefliği 2017, (Merve K., 2017)

Lojmanlar;

Eski gar lojmanları alanında toplam 5 adet lojman binası bulunmaktadır. Bunlar iki katlı kırma çatılı binalardır. Her katta iki daire olmak üzere bir bina dört daireden oluşmaktadır. Lojmanların bulunduğu alanda günümüzde

kullanılmayan bir su kuyusu mevcuttur. Yapılan restorasyon çalışmalarından sonra şu an bir kısmı Kültür ve Turizm Bakanlığı ofisleri olarak diğer kısım lojman binaları ise Gaziantep Büyükşehir Belediyesi çalışma ofisleri olarak kullanılmaktadır. (Şekil 36)



**Şekil 36 Lojmanlardan kentsel dönüşüm birimi olarak kullanılan bina
(Merve K., 2017)**

Günümüzde TCDD'ye ait olan bu yapı grupları ve taşınmazlardan çoğu Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tarihi eser olarak tescillenmiştir. Kurulun koruma altına aldığı yapılar arasında atıl vaziyette olan lojmanlarda bulunmaktadır. Günümüzde lojmanların yenileme çalışmaları devam etmektedir. Bu lojman binalarından 5792 ada üzerinde yer alan B yapısı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu olarak fonksiyonlandırılmıştır. Sadece KVKB Kurulu binasının zemin katı müdürlüğe ait arşiv olarak kullanılmaktadır. Bölgeye ait projelendirilme çalışmaları tamamlandığında , yapının mevcut arşiv belgelerinin ve fotoğraflarının sergileneneceği bir müze olarak hizmete açılıp kent belleğine katkı sağlaması düşünülmektedir. Lojmanlara ait kodlama eski hali restorasyon sonrası hali ve yenilenmiş iç mekanlarına dair bazı fotoğraflardan da görüleceği üzere, kullanım dışı kalmaya bağlı dış hava koşullarına bağlı yıpranmalar ve giderilebilir yapısal yıpranmaların giderilmesi ile lojman birimleri kullanılabilir duruma getirilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Lojman 2-1 restorasyon sonrası kullanılabilir ofis birimi olarak işlevlendirilmiştir. (Şekil 37)



**Şekil 37 Lojman 2-1 Restorasyon öncesi ve sonrası durumu
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 38 Lojman 2-2 Restorasyon öncesi ve sonrası fotoğrafı
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 39 TCDD Lojman 2-3 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 40 TCDD Lojman 2 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 41 TCDD Lojman 3-1 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 42 TCDD Lojman 3-2 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 43 TCDD Lojman 3-3 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 44 TCDD Lojman 4-1 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 45 TCDD Lojman 4-1 Restorasyon öncesi ve sonrası iç mekan
(G. Antep KUDEB arşivi)**



**Şekil 46 TCDD Lojman 5-1 Restorasyon öncesi ve sonrası
(G. Antep KUDEB arşivi)**

Misafirhane;

5789 ada 2 Parsel üzerinde C koduyla belirtilen yapı Misafirhane olarak belirtilmektedir. Restorasyon çalışmaları sonrasında Ulaşım Daire Başkanlığı olarak faaliyet göstermektedir.



Şekil 47 Misafirhane içinden görünüm (G. Antep KUDEB arşivi)

Tren Bakım İstasyonu;

Gaziantep İli, Şehitkâmil İlçesi, Budak Mahallesi, 21L-4C pafta, 719 ada, 12 parselde yer almaktadır. Mevcut durumda ise Gar binası, Gaziantep Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 29.06.2011/603 tarihli kararıyla tescillenmiştir⁴⁰

40 Gaziantep Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı

Tren Bakım İstasyonu binası garın kuzeydoğu kısmında bulunmaktadır. Kare forma sahip bina dört adet beşik çatının yan yana gelmesiyle oluşur. Bu dörtlü grubun toplamı yaklaşık 62x62' lik bir kareyi oluşturur. Çatı marsilya tipi kiremit ile kaplıdır. Yapının üst kısmında kademelendirme yapılarak çatı feneri pencereleri yapılmıştır (Şekil 48). Çatı ahşap yapım sistemiyle yapılmıştır. Yüksek tavanlı depo yapısı sık aralıklarla kısa yönde atılmış üçgen kırıklarla şekillenmiş betonarme gusele kirişlerle taşınmaktadır. Bu betonarme kirişlerdeki guseye taşıtılan çelik ray üzerinde hareketli vinç bulunmaktadır. Bu ray üzerinde ilerleyen vinç mekanizması vagonların tamirâtı için kullanılmaktadır. (Şekil 49).



Şekil 48 Tren Bakım İstasyonu, 2013



Şekil 49 Tren Bakım İstasyonu iç mekân, 2013

İmar planı çalışmaları süren 450 bin metrekarelik alan üzerindeki TCDD'ye ait olan Lojmanlar, Tren Bakım İstasyonu, Vagon Şube Şefliği, Lokal ve Sendika Binası 2017 -2018 yıllarında Gaziantep Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun kararlarıyla tescillenmiştir.

6. Bölgeye İlişkin Yeni Planlama Önerileri

6.1. Gaziantep Geleneksel Doku Canlandırma Tasarım Çalıştayı

2013 yılında Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ve Çekül Vakfı tarafından düzenlenen çalıştayda geleceğe dair senaryo ve tasarım önerileri ortaya konmak üzere kale ve çevresine yönelik planlama önerileri sunulmuştur (Şekil 50,

Şekil 51). Gar alanında yapılması planlanan proje kapsamında kentin kuzey ile güney kısımlarını birleştirmek amacıyla seçilen Zeugma Müzesi ile kale aksının güçlendirilmesi temel hedef olarak belirlenmiştir. Kentteki eski ve yeni merkez arasında kalan bölgeye dair önerilen yeni alanların birlikte işleyişi sağlanarak ilişkilendirilmesi öngörülerek bir yeşil aks yani Zeugma Müzesi'nde sonlanan bir park sistemi planlanmıştır. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ve Kentsel strateji danışmanlığında tasarlanan projenin toplam inşaat alanı 906.500 m²'dir.

Bu proje kapsamında gar için düşünülen planlama;

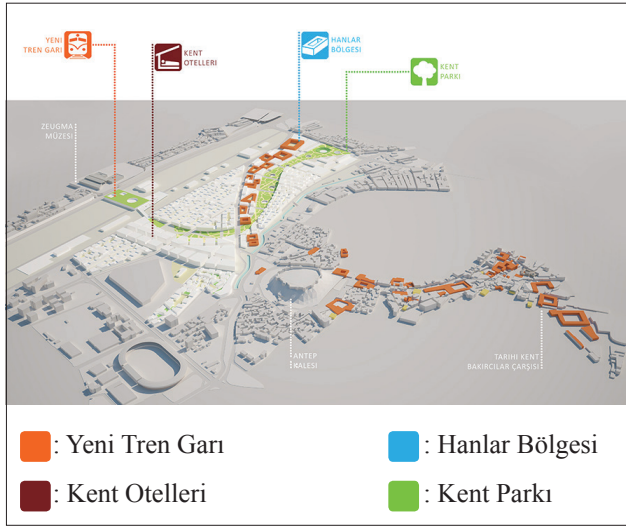
Çalıştay süresince çeşitli fikir projeleri öneri ve görüşler yazılı ve sözlü olarak sunulmuştur. Eski istasyonun atıl durumda olmasıyla beraber alınan taşınma kararıyla yine aynı bölgede Zeugma Müzesi ile Kale arasında konumlanacak olan yeni gar binası, mevcut müzeye en yakın binadır. Bulunduğu konum nedeniyle yapı birden fazla işleve hizmet etmesi planlanarak bir örtü şeklinde tasarlanmış; istasyon, kongre merkezi ve kent terası birimlerini kapsaması düşünülmüştür. Müze ile kale aksı arasında kesintisiz bir yaya akışını sağlamak için planlanan parkın bir üst geçitle istasyon binasına bağlandığı yerde ikinci bir meydan tasarımı söz konusudur. Yayalar aynı kottan devam ederek, istasyonun içinden geçerek Zeugma Müzesine ulaşabileceklerdir. Tasarlanan yapının aynı zamanda Zeugma Müzesinin kente açılan terası olarak bütünleşerek kullanılması planlanmıştır⁴¹ (Şekil 50-54), Üst planlamanın yanısıra alt kotlarda kapalı yüzme havuzu ve kapalı spor salonu önerisi proje kesitlerinde sunulmuştur (Şekil 52). Bu planlama taslakları uygulamaya konmayıp öneri düzeyinde kalmıştır.



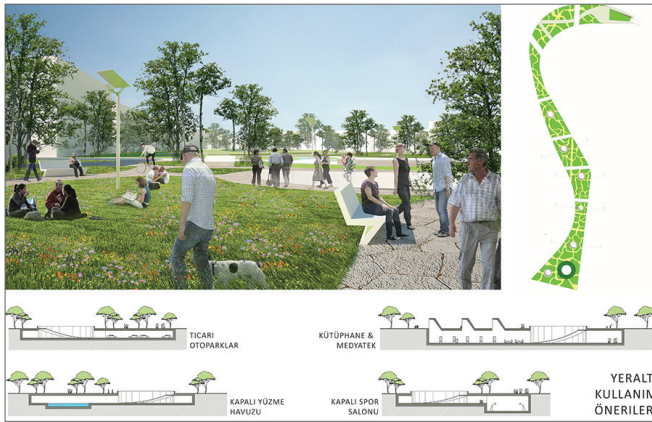
Şekil 50 Gaziantep Belediye Çalıştay sonucu sunulan öneriye ait Vaziyet Planı⁴²

41 <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>

42 <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>



Şekil 51 Çalıştayda sunulan Öneri Plan⁴³



Şekil 52 Çalışmaya ait öneri, Kesit ve Görünüşler⁴⁴

43 <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>

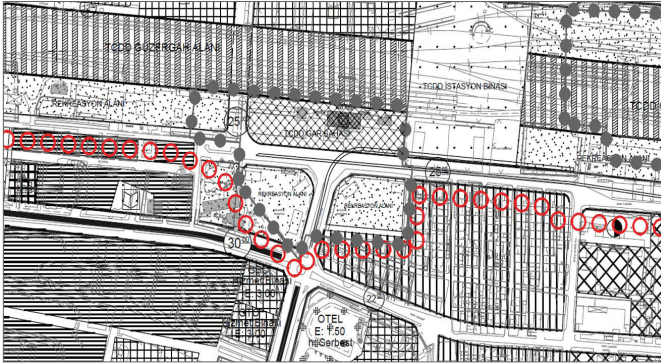
44 <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>



Şekil 53 Çalıştaya ait Öneri Görseli⁴⁵

6.2. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Uygulama Önerisi

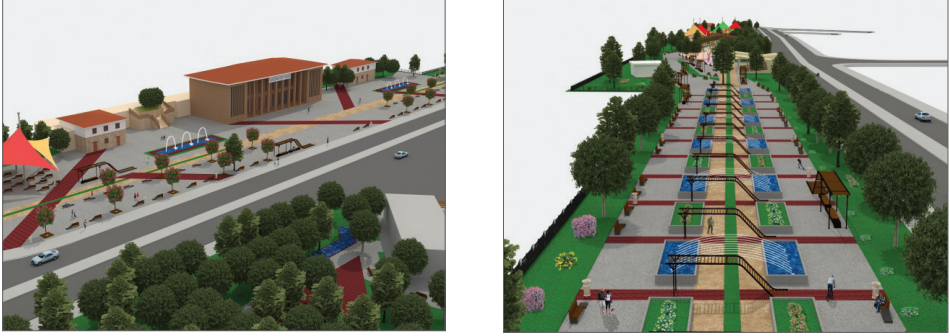
Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arasında yapılan anlaşmanın sonunda 433 dönümlük Devlet Demiryolları arazisi belediyeye devredilmiştir (Şekil 54). Yapılan protokol anlaşmasından sonra Büyükşehir Belediyesi alan için yeni bir planlama yapmıştır. Planlama alanında bulunan sit sınırı içinde kalan alan ve tescilli yapılarda müze, gençlik merkezi, tiyatro, kültür merkezi, belediye hizmet birimleri, konferans salonu tesisleri yer alacaktır. Ayrıca alanda engelli vatandaşlar için Engelsiz Yaşam ve Destek Merkezi, Aile Danışmanlığı ve Eğitim Merkezi birimleri bulunacaktır. Yine yapılacak olan planlamada çocuk oyun parkları, kafeterya, dinlenme alanları ile büfe-satış birimleri yer alacağı söylenmektedir. Diğer alanlar için ise park ve konut alanları önerilmiştir⁴⁶ (Şekil 55).



Şekil 54 TCDD Gaziantep istasyon alanı İmar Planı Önerisi

45 <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>

46 <http://www.gaziantepusula.com/haber/bile-bile-lades-haberi-3193.html>



Şekil 55 Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Uygulama Önerisi⁴⁷

6.3. Gaziantep Tren Garı Güncel Hali

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Uygulama Önerisi kapsamında yapılması düşünülen proje İstasyon Meydanında rekreasyon alanlarıyla beraber uygulanmaya başlamıştır. Zafer Caddesi boyunca yeşillendirme çalışmaları ve oturma alanlarıyla ilgili düzenlemeler yapılarak oluşturulmak istenen yeşil hat çalışmalarının büyük çoğunluğunu tamamlanmış olup düzenlemeleri devam eden alanlar bulunmaktadır (Şekil 56). Günümüzde garın aktif olarak kullanılması ve tekrar kentin odak noktası olması ve kentin ve kentlinin hafızasında canlı tutulması için çeşitli çalışmalar sürmektedir. 2018’de gündemde olan Gaziray (hızlı tren) projesi kapsamında Gar binası ve eklentilerinin korunarak binaya yapısal bir müdahale yapılmaksızın, istasyon binası olarak kullanılması planlanmaktadır.



47 <https://gantep.bel.tr/haber/buyuksehir-istasyon-parki-sehitk%C3%A2milin-kalbi-olacak-4698.html>



**Şekil 56 Gaziantep İstasyon Meydanı mevcut güncel fotoğraf
(T. Uzun, 2017)**

7. Değerlendirme ve Sonuç

Bu makalede 1959 yılında yapımı tamamlanan Gaziantep Garı'nın geçirdiği tarihsel süreci ve mimarisi ele alınarak incelenmiş ve Gar'ın yeniden işlevlendirilmesi gündeme geldiğinde düzenlenen bir çalıştay kapsamında alan için üretilen öneri tasarımlar incelenerek Gaziantep Belediyesi tarafından yeniden ele alınan-günümüz kullanım ilkeleri ve yaklaşımları değerlendirilmiştir. Gaziantep coğrafi konumu itibariyle bulunduğu bölgede ticari alanda büyük önem teşkil etmektedir. Tarihsel sürece bakıldığında ise kentin tarihi antik çağlara kadar dayanmakta olup bulunduğu tarihi İpek yolu ve Mezopotamya uygarlıklarının birçoğuna ev sahipliği yapması kenti daha da stratejik bir konuma getirmiştir.

Garın inşasının yapıldığı dönem sürecince kent dokusu içinde oldukça önemli bir noktadır. Uygulanan yeni ekonomik ve siyasi politikalarla beraber tüm Ülke genelinde modernizmin etkisiyle yeni kurumlar oluşturulmuş ve bu kurumlar için yeni binalar inşa edilmiştir. Cumhuriyetin ilanıyla beraber devlet aktif bir demir yolu politikası izlemiştir. Bu bağlamda çoğu şehirde yeni istasyon binaları inşa edilmiştir. Gaziantep Gar binası da bunlardan biridir. Bina, mimari olarak inşa edildiği dönemin özelliklerini yansıtmaktadır. Binalarda yapısal ve strüktürel olarak hiç bir bozulma görülmediğinden ötürü, yeniden projelendirilmeye ihtiyaç duyulmamış ve binalar özgün tarihi özelliklerini yansıtmak üzere bütünüyle korunarak yeniden işlevlendirilecektir. Yapısal ve mimari bozulmaya yönelik gidilemeyecek bir saptanmadığından ötürü yapılar yeniden kullanıma yönelik, rölöve, restorasyon, restitüsyon projelerinin hazırlanmasıyla yeniden işlevlendirilmiştir.

Sonuç olarak, Gar binası mevcut yapısını korumaktadır. 5788 ada Gar binası ve etrafında Gar'a ait bina (B) ve hareket şefliği (A) bulunmaktadır. 5792 ada üzerinde (A) yapısı Dernek Binası olarak (B) yapısı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu olarak (C) yapısı İse Engelliler Daire Başkanlığına ait yönetim ve kafe olarak fonksiyonlandırılmıştır. Bu binalar lojman binaları olup Gaziantep KUDEB Daire Başkanlığı tarafından restorasyonu yapılmıştır.

5787 Ada İmar ve Şehircilik Daire başkanlığına ait kentsel planlama müdürlüğü ve engelliler daire başkanlığına ait birim olarak fonksiyonlandırılmıştır. 5789 Ada 2 Parselde 4 bina yer almaktadır.(A) büro, (B) yapısı marangozhane (C) yapısı Misafirhane olarak geçen yapı Ulaşım Daire Başkanlığı olarak fonksiyonlandırılmıştır. (D) yapısı müze,tamirhane olarak düşünülmektedir. 5789 ada üzerinde sade ulaşım daire başkanlığına ait binanın restorasyonu yapılmıştır. 5789 ada 2 parselde yer alan B yapısı depo olarak düşünülmüştür. Gar binası haricinde toplamda 11 adet yapının projesi çizilmiş, 5 adet lojman ve 1 misafirhanenin restorasyonu tamamlanmıştır. 5792 ada üzerinde yer alan A yapısı (Lojman 1) dernek binası olarak kullanılmaktadır. TCDD Ulaşım Memurluğu ise mevcut yapısını korumaktadır.

Kentin odak noktasında yer alan ve 2009'dan bu yana yolcu treninin uğramadığı ve 4 yıldır da yük trenlerinin de seferlerinin iptal edildiğinden ⁴⁸ Gaziantep tren garı işlevini sürdürmemektedir. Bölgeyi yeniden canlandırmak ve Gaziantep'te demiryolları faaliyetlerini tekrar gündeme getirmek için Gaziantep yerel kurumlarınca çeşitli çalışmalar yürütülmektedir.

Bu çalışmalardan bazıları çalıştayda Belediye ve çeşitli kurumlar tarafından sunulan önerilerde ele alınmıştır. Bu önerilerin 2013'ten itibaren hayata geçirilmesine yönelik planlanlama ve çalışmaları sürmektedir. Gar ve çevresinin kent için bir çekim noktası olduğu açıktır. Kamusal açık alanlara yönelik canlandırma ve kentlinin ortak yaşama dahil edilerek yine kentlinin yararına tesislerin kurulmasını öncelik alan çalışmada, Terk edilmiş lojmanların yeniden restore edilerek hayat kazanacağı parkın içerisinde, engelli vatandaşlar için Engelsiz Yaşam ve Destek Merkezi, Aile Danışmanlığı ve Eğitim Merkezi, kreş, müze kütüphanesi, macera parkı, sus havuzları ve su oyunları, fitness alanı, koşu ve yürüyüş yolları, basketbol, voleybol ve mini halı sahası, çocuk oyun parkları, kafeterya, dinlenme alanları ile büfe-satış birimlerinin yer alacağı ⁴⁹ifade edilmiştir. Gaziantep Devlet Demiryolları İstasyon Alanı Nazım İmar Planı Açıklama Raporu plan notlarına

48 <http://www.rayhaber.com/2015/05/gaziantep-gari-6-yildir-yolcu-treni-bekliyor/>

49 <https://gantep.bel.tr/haber/buyuksehir-istasyon-parki-sehitkâmilin-kalbi-olacak-4698.html>

göre⁵⁰; *Planlama alanı içindeki sit sınırı içinde kalan ve tescilli yapılarda müze, gençlik merkezi, tiyatro, kültür merkezi, belediye hizmet birimleri, konferans salonu vb. tesisler yer alabileceği, Tescilli yapılar ve koruma alanındaki her türlü uygulama için Gaziantep Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan görüş, izin ve onay alınması zorunludur*” denmiştir.

Bu düşünceyle bölgenin yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına dâhil edilebilir nitelikte olduğu gerçeğinden hareketle, ilgili kurumlar tarafından çalışmalar sürdürölmektedir. Bu çalışmaların Gar'ın yapısal ve tarihsel niteliğini bozmayacak türde kente kazandırılmasına yönelik oluşu ile de dikkat çekmektedir. Çalışma tamamlandığında yeniden işlevlendirilecek olan Gar binası ve eklentilerinin kamusal kullanıma açıldığında, kent içi yaşam ve ulaşımına dinamizm kazandıracak bir bina grubu olarak mevcudiyetini sürdürmesi öngörülmektedir.

50 https://gantepp.bel.tr/files/yeniduyuru/plan-aciklama-raporu-nip_1697.pdf

Kaynakça

Albayrak Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, Ankara, 1995.

Aslanoğlu, İnci, *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı (1923-1938)*, 3. bs. İstanbul, Bilge Kültür Sanat, 2010.

Başar, Mehmet Emin - Erdoğan Hacı Abdullah, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Tren Garları”, *Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. 24, s. 3, Konya, 2009.

Benlioğlu, Hasan, “Türkiye’de 1950- 1960 yılları arası Demir yolları Politikası”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2014.

Bozkurt, Mehmet, *Demiryolu I*, İstanbul, İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Matbaası, 1988.

Ceyhan, Erdal , *Gaziantep Tarihi (Gaziantep’in Siyasi Toplumsal ve Eğitim Tarihi)*, Gaziantep, Gaziantep Ticaret Odası, 1999.

Çınar, Hüseyin, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Ayıntab Şehrinin Sosyal ve Ekonomik Durumu”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2000.

Demirarslan, Deniz, “Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları, Kocaeli, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2015.

Erkan, İlker - Haştemoğlu, Hasan Ş., “Anadolu’da Modern Bir İstasyon Binası: Ali Çetinkaya İstasyonu”. *Mimarlık Dergisi*, sayı 374, 2013.

Erkan, Kösebay Yonca, “Anadolu Demir yolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007.

Gaziantep Valiliği, *Gazintep Kültür Envanteri*, Gaziantep, 2005.

Güllü, Ramazan Erhan, *Antep Ermenileri (Sosyal-Siyasi ve Kültürel Hayatı)*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2010.

Gülsoy, Ufuk., *Hicaz Demiryolu kutsal proje*, İstanbul, Eren Yayınevi, 1994.

Hasan Kalyoncu Üniversitesi Mimarlık Bölümü, Gaziantep, 2016.

İrgin Uzun, Türkan - El Abidin, Mahmout Zein, “*Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası / “Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i ‘Umûmiyyesi Binası Projesi” Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma*”, *Megaron*, cilt 12, sayı 4, İstanbul, 2017.

Kuban, Doğan., *Türkiye”de Kentsel Koruma Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.

Onur, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, Ankara, KKK Yayınları, 1953.

Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Sacı, Aslı, “Gazintep’te Cumhuriyet Dönemi (1940-1965) Kamu Yapılarının Dönemin Mimari Özellikleri Bağlamında İncelenmesi”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziantep Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gaziantep, 2018.

Uğur, Hüsnü, “Geleneksel Şehirsiz Mekanlar, Değerlendirme ve Korunmaları Bağlamında Sistemik Yaklaşım- Gaziantep Örneği”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

_____, “Gaziantep’in ilk Çarşısı: Uzun Çarşı”, *Gaziantep Tarih Kültür Dergisi* (24), 25, 2010.

Yüce, Berrak, “Osmanlı Son Dönemi ile Erken Cumhuriyet Dönemi Arasında Gaziantep’te Mimari Dokunun Değişimi (1839-1950)”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2010.

Zağnos Önder, Beyhan, “Kültür Mekân Tasarım Bağlamında Kültür Kodlarının (1891) 1. ve (1935-1937) 2. Gar Binası’nın Üzerindeki Etkisi (Ankara Garı)”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, Ankara , 2018.

URL adresleri (erişim: 21 Ekim 2018)

- Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğrencileri 2012-2013 Bitirme Projesi Yarışması 1.lik Ödülü’nü kazanan Okan Üniversitesi-Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nden Tutku Kutlutan’ın projesi linki: <http://www.arkitera.com/proje/2344/gaziantep-kalesi-ve-cevresi-kentsel-tasarim-ve-peyzaj-projesi> :
- <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=44925&start=0>
- https://gantep.bel.tr/files/yeniduyuru/plan-aciklama-raporu-nip_1697.pdf
- https://gantep.bel.tr/files/yeniduyuru/tcdd-gaziantep-istasyon-alani--ilave-revizyon-nazim-ve-uygulama-imar-plani_5000_oneri3175.pdf

- <http://www.arkitera.com/proje/1656/gaziantep-geleneksel-doku-canlandirma-tasarim-calistayi>
- <https://gantep.bel.tr/haber/buyuksehir-istasyon-parki-sehitk%C3%A2milin-kalbi-olacak-4698.html>
- <http://www.gaziantepusula.com/haber/bile-bile-lades-haberi-3193.html>

Teşekkür: Gaziantep Belediyesi KUDEB başkanı Sn. Serdar GÜRSEL'e, Gaziantep Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nden uzman harita müh. Osman Özgan'a, Öğrt. Gör. mimar Akif Uğraş, Arkeolog Şükran İnal'a yakın ilgilerinden ötürü sonsuz teşekkürler...

