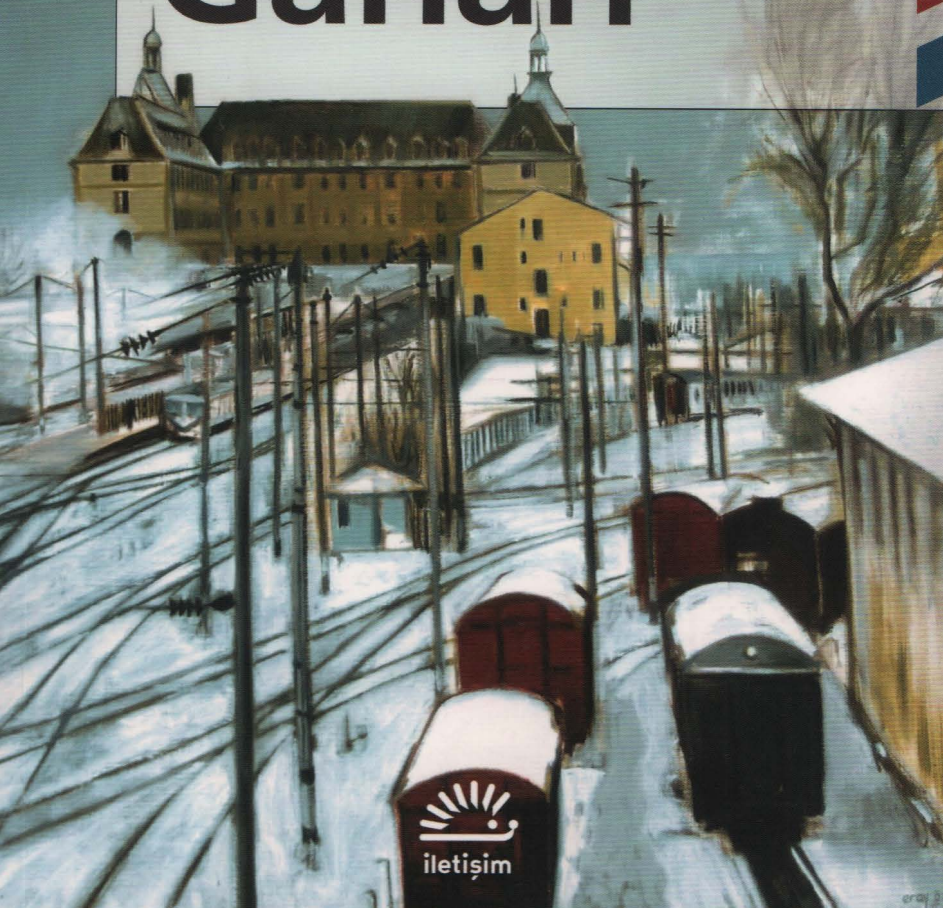
Derleyen
KEMAL VAROL

İLETİŞİM MEMLEKET KİTAPLARI

Memleket Garları



iletişim

Derleyen KEMAL VAROL • **Memleket Garları**

KEMAL VAROL 1977 yılında doğdu. *Yas Yüzükleri*, *Kin Divanı*, *Temmuzun On Sekizi* adlı şiir kitapları *Bakiye* (2013) adıyla toplu şiirler olarak kitaplaştı. *Jar* (2011), *Haw* (2014), *Ucunda Ölüm Var* (2016) adlı üç romanı ve *Demiryolu Öyküleri* ile *Memleket Garları* adında iki derlemesi yayımlandı. *Haw* romanıyla 2014 Cevdet Kudret Roman Ödülü ile Pen America 2017 Çeviri Destek Ödülü aldı. Ayrıca aynı roman *Sabit Fikir* 2014'ün en iyi romanı, *Milliyet Sanat* dergisi tarafından da son on beş yılın en iyi on beş romanından biri seçildi. *Sahiden Hikâye* (2018 Sait Faik Hikâye Armağanı) adlı bir hikâye kitabı da bulunmaktadır.

İletişim Yayınları 1716 • Memleket Kitapları 18
ISBN-13: 978-975-05-1009-0
© 2012 İletişim Yayıncılık A. Ş. (1. Basım)
1-3. BASKI 2012-2017, İstanbul
4. BASKI 2018, İstanbul

EDİTÖR Tanıl Bora
DİZİ KAPAK TASARIMI Ümit Kıvanç
KAPAK Suat Aysu
KAPAK RESMİ Eray Özcan, "Haydarpaşa" (detay), 2008
UYGULAMA Hüsnü Abbas
DÜZELTİ Ayten Koçal

BASKI Ayhan Matbaası · SERTİFİKA NO. 22749
Mahmutbey Mahallesi, 2622. Sokak, No: 6/31 Bağcılar 34218 İstanbul
Tel: 212.445 32 38 • Faks: 212.445 05 63

CİLT Güven Mücellit · SERTİFİKA NO. 11935
Mahmutbey Mahallesi, Deve Kaldırım Caddesi, Gelincik Sokak,
Güven İş Merkezi, No: 6, Bağcılar, İstanbul, Tel: 212.445 00 04

İletişim Yayınları · SERTİFİKA NO. 10721
Binbirdirek Meydanı Sokak, İletişim Han 3, Fatih 34122 İstanbul
Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58
e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

Derleyen
KEMAL VAROL

Memleket Garları

iletişim

İÇİNDEKİLER

Önsöz
KEMAL VAROL 7

Haydarpaşa-Sirkeci garları
YONCA KÖSEBAY ERKAN 11

Tarihin gizlendiği Hadımköy Tren İstasyonu
YONCA KÖSEBAY ERKAN 37

Demiryolu ve çocuk
ORHAN BERENT 57

Akhisar'dan çıktım başım selamet
AHMET BÜKE 75

Eskişehir Garı: Yolgeçen garı
HAYDAR ERGÜLEN 79

Ankara'nın garına bak
MEHMET AYCI 93

Bu tren bir hayattır
MUSTAFA UÇAR 105

Nehirler ve kapılar şehrinden gar hikâyeleri
SIDDIK AKBAYIR 127

Adana Tren Garı
BEHÇET ÇELİK 153

Erzurum Tren Garı: Gönlümün bir parçasında ışıyan zamanın simgesi
FERİDUN ANDAÇ 167

İskenderun Garı
ERDOĞAN YENER 187

Tren gelir, hoş mu gelir?
ŞEYHMUS DİKEN 193

Tayin ve hatıralar: Batman Garı (1969-1979)
ADNAN ÖZER 205

Kurtalan Garı ve ilk tren yolculuğum
ENVER SEZGİN 211

YAZARLAR 220

Önsöz

KEMAL VAROL

Çocukken, *Ümit Yolcuları* adlı bir çocuk kitabı geçti elime. Evden kaçan iki çocuğun başından geçen hazin olayları anlatan o kitap bütün çocukluğum boyunca zaman zaman yokladı beni. Kitabı her okuduğumda, her çocuk gibi benim de aklımdan evden kaçmak fikri geçti. Hem de sayısız kez. Üstelik, bu evden kaçma eylemi nedense bir tek trenler vasıtasıyla hayata geçiyordu hayallerimde. Ama hiçbir zaman buna teşebbüs edemedim. Çünkü tek görevi rayları kontrol etmek, ara sıra da karın veya devrilen bir trenin kapadığı yolları açmak olan demiryolu işçisi babamın sürekli gar binasında oturduğunu düşünürdüm. Hareket diskini benim için bir türlü havaya kaldırmayacağından, buna izin vermeyeceğinden, yola çıksam bile birkaç gar sonra beni bulacağından korkardım. Bu yüzden de hafta sonları, o işte olmadığı zamanlar gizlice tren garına süzülür, nedense suyu hep soğuk akan çeşmesinde yüzümü yıkar ve bir türlü gidemediğim yola göz dikerdim. Lojmanda oturan diğer çocuklara imrenmeyle bakar, o ahşap evlerin, su kulesinin, bekleme salonunun, depoların çevresinde gezinip eve dönerdim

sıkıntıyla. Babamın rayların altından çekip aldığı çürümüş, katrana bulanmış kütükleri çıra niyetine sobaya yerleştirir ve çatır çutur yanan sobadan yayılan ışıkla evimizin tavanına bakardım.

Diğer ağabeylerim gibi evden kaçamamakla birlikte uzak şehirlere ilk yolculuğumu trenle yaptım. Demiryolu çalışanlarına yılda iki defa ücretsiz seyahat yapma hakkı veren permiyle üç gün üç gece süren bir yolculuk sonucu yataklı trenle İstanbul'a gittiğimi anımsıyorum. Ama aklımda İstanbul'dan çok geçip gittiğimiz karlı yolların, işlevsel olduğu kadar büyük bir özenle yapıldığı intibaı yaratan köprülerin, hepimizin genzini dumanla dolduran tünellerin, nedensizce beklediğimiz garların izi kalmış sadece. Babam sabırlıydı. Trenin neden hareket etmediğini, ne zaman yola çıkacağımızı tekrar tekrar anlatır ama benim sabırsız bacaklarım koltuğa basarak camın yanındaki yemek masasına tutunur ve etrafı süzen şaşkın gövdeme dayanak olurdu. Yol tutmasına iyi gelen nane şekeri, hayatımda ilk kez gördüğüm oyuncaklar, trenin beklediği şehirle özdeşlemiş yiyecekler satan seyyar satıcılar, etrafta dolaşan dilenci ve deliler bir trenden inip diğerine binerken daha da sabırsızlanır ve daha gerilere, demiryolu lojmanlarının penceresinden garda bekleşenleri izleyen memur ve işçi çocuklarıyla, yani yolun sahibi olmalarına rağmen yola çıkamamış çocuklarla göz göze gelirdim.

Babam otuz yıl boyunca kasabanın uzağındaki tren istasyonunda çalıştı. Ne tayin istedi, ne de başka bir yöne gitme isteği duydu. Otuz yıl aynı rayları defalarca kontrol edip herhangi bir sorunla karşılaştığında şaşmaz bir görev bilinciyle yola müdahale etti arkadaşlarıyla birlikte. Her gün kilometrelerce yol yürüyüp bütün rayları onardıktan sonra da emekli oldu. Ama sonraları kimi tuhaflıklar yaşadık. Babam bazı günler ortadan kayboluyor, nereye gittiğini hiç kimse-

ye söylemiyordu. Emeklilik günlerinde demiryoluna yakın kahvehanelerde oturup gizli gizli trenleri izlediğini çok sonra fark ettim. Başka mesleklerle kıyaslanamayacak kadar bir dayanışma ruhuna sahip çalışma arkadaşlarını, rayların altına serilen o kütüklerin kokusunu, uzayıp giden rayları, iş çıkışı önünde durup soluklandığı gar binasını özlediğini o zaman anladım.

Benimse demiryollarıyla olan bağım sonraki yıllarda da devam etti. Ne zaman yolum bir şehre düşse o şehrin garını görmeyi, bekleme salonunda zaman geçirmeyi, gardaki görevlilerle vakit geçirmeyi, rayların yanına yöresine serpilen çakıl taşlarından avuçlamayı âdet haline getirdim. Duvardaki Zenith marka saatlere bakmayı, bilet gişesine elimi uzatmayı, duvardaki hareket saatlerini gösteren panolara bakmayı, hâlâ çalışıyorsa lokantasından yemek yemeyi, garların yanında yöresinde hayat süren çay bahçelerinde oturup yaklaşan trenlerin sesini dinlemeyi hiç terk etmedim.

Ama zamanla, tıpkı babam gibi gar binalarının da yaşlandığını, giderek eski önemlerini kaybettiğini de gördüm. Şüphesiz bu önem kaybının ilk işaretlerini tren garlarında görmek mümkündü. Öyle ya da böyle hayatımızda bir yere sahip olan garların günden güne nasıl çöktüklerini, yıkıma yüz tuttuklarını, bir zamanlar lojmanları, lokantaları ve sosyal tesisleriyle nam salan o büyülü yapıların giderek tenha bir mekâna döndüklerini, arazilerinin birer ikişer satıldığını, onarım adı altında birçok garın tahrip edildiğini, geriye estetikten yoksun binaların kaldığını görmek gerçekten de üzücüydü. Bu önem kaybında, gelişen ve çeşitlenen ulaşım imkânları kadar büyük yılların ihmali olan ulaşım politikalarının da payı vardı şüphesiz.

Bir gar kitabı yapmak için yola çıktığımızda, demiryollarını sadece bir ulaşım aracı olarak gören resmî zihniyetin aksine, ülkenin siyasal, toplumsal ve kültürel tarihini de içe-

ren nice hikâyeyle karşılaşmayı umuyorduk. Daha fazlasıyla karşılaştık. Her yazıya biraz daha yakından bakılınca gar binalarının söz konusu dönemin atmosferi kadar, o şehirlerin kendine has dinamiklerini de yansıttığını, sadece yolun değil aynı zamanda şehrin hikâyesini de tüm çarpıcılığıyla ortaya koyduğunu gördük.

Nostaljik birer figür olmaktan öte, hem bireylerin hem de ülkelerin tarihinde büyük önem taşıyan gar binalarının geçmişte hangi dinamiklerle örülü olduklarını göstermeye çalışan *Memleket Garları*, birbirinden bağımsız oldukları kadar hep aynı hat üzerinde hareket ettikleri için bazı ortak nirengi noktalarına da dikkat çekiyor. Doğudan batıya, kuzeyden güneye on dört gar binasına yer verilen bu kitapta, belli başlı büyük garların yanı sıra bazı ara garlara da uğrama ihtiyacı duyduk. Haydarpaşa Garı'yla başlayan yolculuğumuz Basmane, Ankara, Samsun, Adana, Eskişehir, Erzurum ve Diyarbakır gibi büyük garlara uğradıktan sonra son istasyon Kurtalan'la bitiyor. Büyük hikâyelerle örülü olan gar binaları kadar arada kalmış, belki de artık trenlerin durmaya bile tenezzül etmediği garların tarihini de bu kitaba taşımaya özen gösterdik. Öte yandan, taşıdıkları öneme rağmen bazı büyük garlar bu kitapta yer almıyor. Memleketin tüm garlarından ziyade bize küçük de olsa garlarla ilgili bir fikir verecek bu derlemede yer alan her garı, o şehirde yaşayan, o garla "hikâyesi" olan önemli yazarlarımız yazdı. Kitabın fikir babası Tanıl Bora kadar, yazılarıyla bu kitabın oluşmasına katkıda bulunan yazarlarımıza da teşekkür borçluyum.

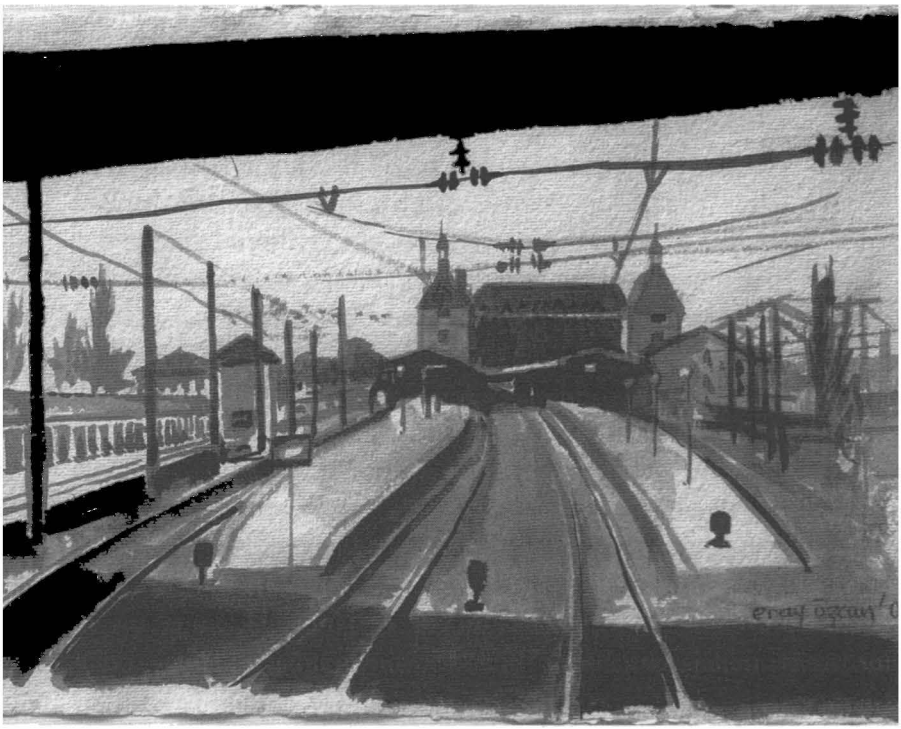
Ocak, 2012

Haydarpaşa-Sirkeci garları

YONCA KÖSEBAY ERKAN

Avrupa'da doğan teknolojik gelişmelere paralel olarak 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'ne çok sayıda bayındırlık projesi teklifi sunulmuş, bunların arasından sayılı örnek inşa edilerek hayata geçirilebilmiştir. Demiryolu ve ulaşım ile ilgili projelerin ağırlıkta olduğu başvuruların bugünün sorunlarını öngörecek vizyonda oldukları ileri sürülebilir. İstanbul Boğazı'nın ayırdığı Asya ve Avrupa kıtaları ve Haliç'in ayırdığı Tarihi Yarımada ve Beyoğlu bölgeleri, İstanbul kentini topografik olarak üç kara parçasına bölmüştür. Topografyanın doğurduğu teknolojik zorluklara meydan okuyan söz konusu projeler İstanbul'un ulaşım planlaması tarihi açısından önemli bir yere oturmaktadır. Örneğin, kentin kuzeyindeki Boğaz yerleşmelerine ulaşım olanağı sağlayacak bir demiryolu projesi[1] (Virgillio Fosatti, 1855), iki yakayı karayolu ile bağlamak üzere İstanbul Boğazı üzerine düşünülen bir köprü projesi (Arnodin, 1900), ya

1 Söz konusu kişi ünlü Mimar Gaspare Fossatti'nin kardeşidir. Demiryolu Mühendisi olan Fossati, Osmanlı Devleti'ne hizmetlerine karşılık 1861 yılında Mecidiye Nişanı ile onurlandırılmıştır (bkz. BOA. Tarih: 1278 (Hicri) Dosya No: 34, Fon Kodu: A.]DVN.MHM.)



Eray Özcan'ın 2008'de Harmony Sanat Galerisi'nde açtığı kişisel sergiden.

da kentin farklı noktalarına yeraltından ulaşım olanağı sağlayan metro projeleri bunlara örnek olarak verilebilir. Yaklaşık 150 yıl önce önerilmiş bu projelerden bazıları, bugünün yoğun yapılaşma koşullarında hayata geçirilmeye çalışılırken, bazıları hâlâ bir düş olarak tarihin sayfalarında yerini korumaktadır.

1860 yılında Fransız Jaggues Preault tarafından önerilen bir projede denizaltından geçen bir tüple kentin parçalanmış yapısı bir engel olmaktan çıkarılarak, İstanbul'u demiryolu ile Avrupa ve Asya ülkeleri ile bağlama fikri önerildiyse de, inşaatı gerçekleştirmek o yıllarda mümkün olma-

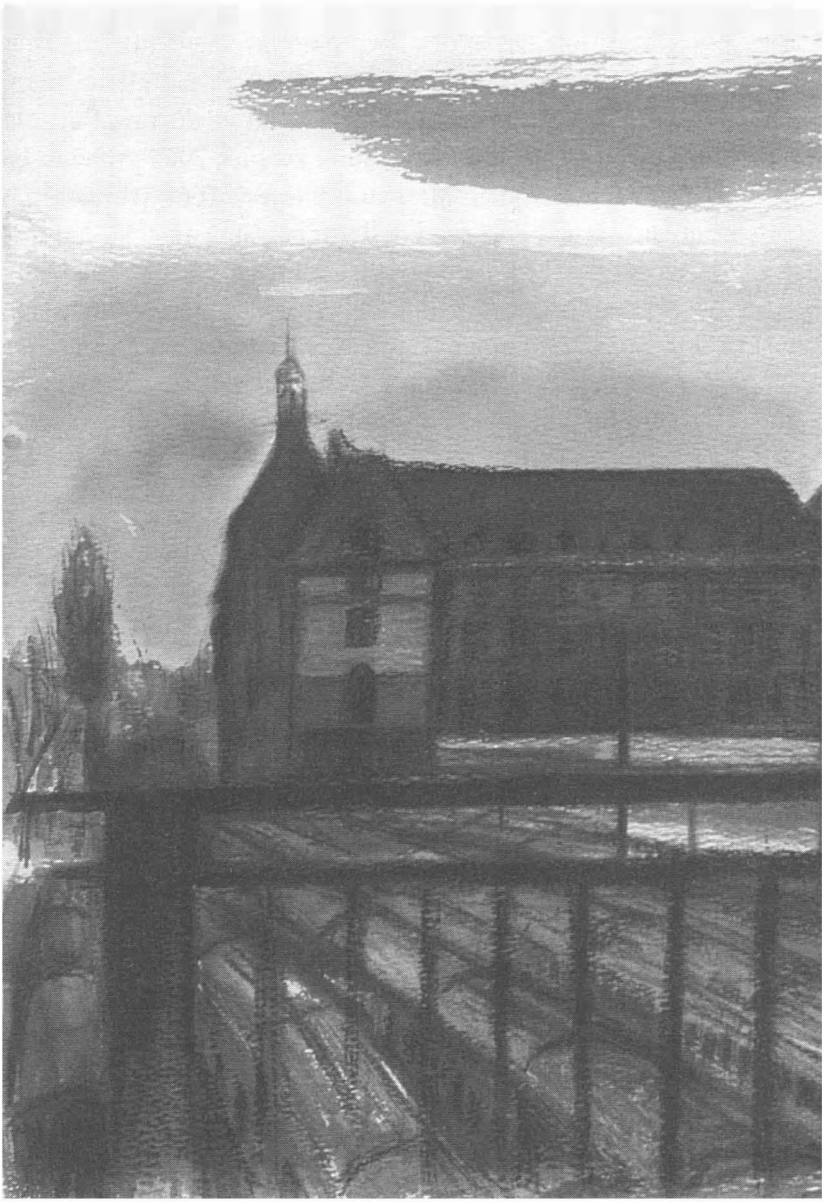
mıştır. Bunun sonucunda 150 yıla yaklaşan süredir Avrupa ile bağlantıyı sağlayan Sirkeci Garı ile Anadolu'ya bağlantıyı sağlayan Haydarpaşa Garı arasında Marmara'nın mavi-yeşil suları dalgalanır. Bu iki gar, tüm tarihsel metinlerde ve toplumsal kültürün yansıması olan sanat ve düşünsel ürünlerde ayrı ayrı ele alınmıştır. Buna karşılık 2004 yılından beri inşa edilmekte olan Marmaray Projesi, 1860 yılında ortaya atılan Avrupa ile Asya kıtalarını bağlama amacını hayalden gerçeğe taşırken, bu iki tarihi gar binasını fiziksel olarak buluşturmaktan uzaktır. Ancak bu yazıda –en azından bu metnin yazarı tarafından– kavramsal olarak bir bütünün parçası olarak değerlendirilen Sirkeci ve Haydarpaşa garları, İstanbul'un merkez garları olarak birlikte ele alınacaktır.

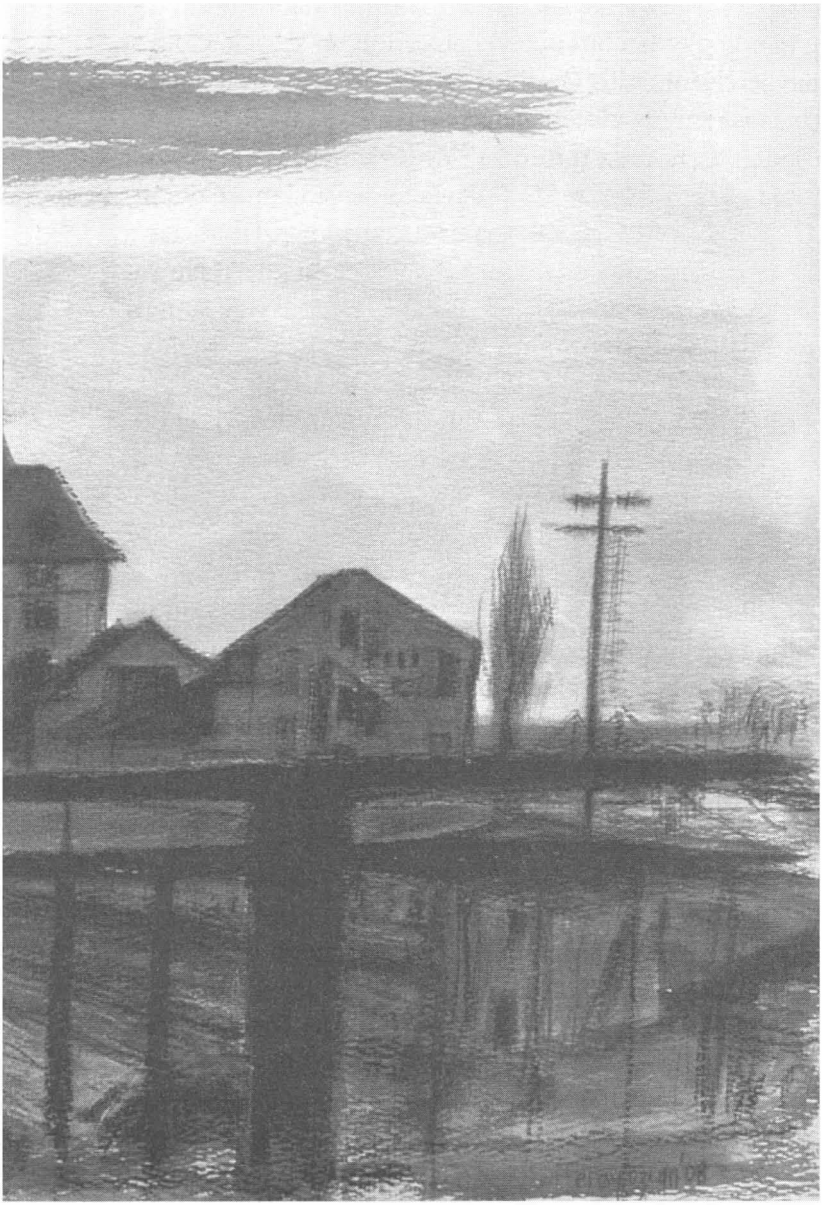
İstanbul'a demiryolunun gelişi

Osmanlı Devleti 19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolunu başkente getirme çabaları içinde olmuştur. Ancak Os-



Eray Özcan'ın 2008'de Harmony Sanat Galerisi'nde açtığı kişisel sergiden.



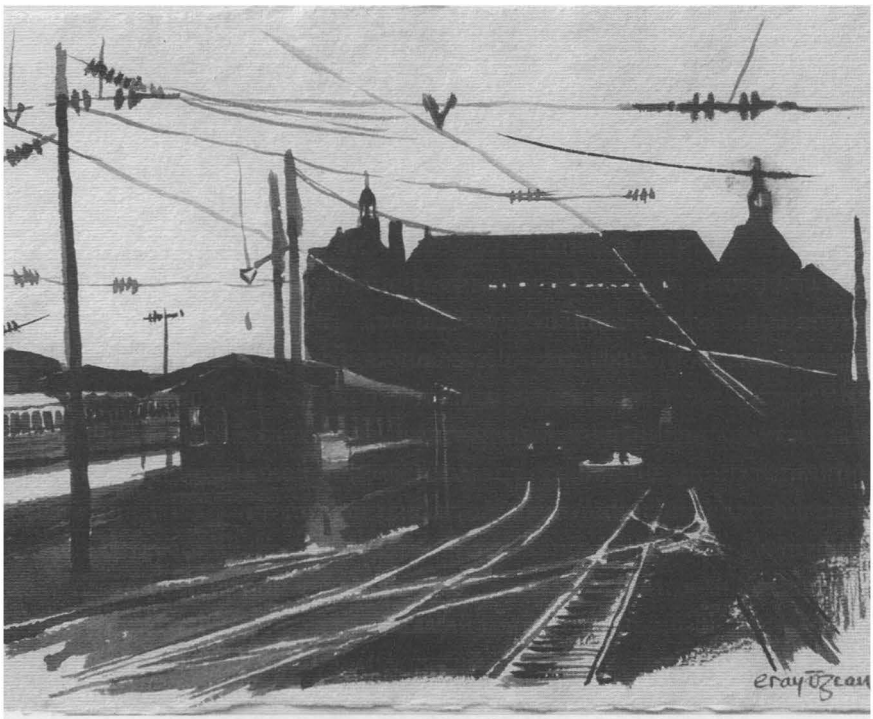


Eray Özcan'ın 2008'de Harmony Sanat Galerisi'nde açtığı kişisel sergiden.

manlı yöneticilerinin demiryoluna olan ilgisinin temelde stratejik kaygılara dayandığı ileri sürülmektedir. Bunu doğuran sebeplerden biri ülkeyi daha etkili bir şekilde kontrol etme gereksinimidir. Özellikle imparatorluğun uzak noktalarına kısa sürede ulaşım olanağı sağlaması, toprak kaybının başladığı da hatırda tutulursa,[2] demiryolu inşaatını büyük oranda cazip kılmıştır. Batılı devletler açısından ise demiryolu, ticari işbirliklerin desteğiyle Avrupa'dan Hindistan'a uzanan denizyoluna alternatif olacak en kısa güzergâhı yaratacağı için arzulanmaktaydı. Bu amacın gerisinde sömürgeleştirme ideallerinin yattığı açıktır.

İstanbul'un başkent olması ve stratejik konumu yanı sıra Sultan Abdülaziz'in 1867 yılındaki Avrupa yolculuğu sırasında edindiği izlenimler, İstanbul'a demiryolu yapımını hızlandırmıştır. 1868 yılında Van der Elst kardeşler çok sayıda başvuru arasından demiryolunu yapma imtiyazını alan ilk grup olmuşlarsa da, bir yıl sonra elde ettikleri bu imtiyaz iptal edilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2004: 161). Demiryolu inşaatını gerçekleştirmek kararlığında olan Osmanlı hükümeti, 1869 yılında Nafia Nazırı Davud Paşa'yı bu amaçla Avrupa'ya yollamıştır. Viyana ve Paris'e giden Davud Paşa burada Brüksel bankerlerinden Baron Hirsch ile anlaşarak İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak olan demiryolunun inşa sürecini başlatmıştır (Tekeli ve İlkin, 2004: 162). Davud Paşa bu imtiyaz sözleşmesini onaylatmak için İstanbul'a dönmüş ancak bazı maddelerde uzlaşılamayınca kendisi yeni düzenlemeler yapmak üzere Paris'e geri yollanmıştır. Antlaşma sürecinde Osmanlı Devleti aleyhine birçok madde eklenmiş ve zaten maddi güçlükler içinde olan hükümet Baron Hirsch'in ticari hileleri yüzünden kıskaç altına alınmıştır (Erkan, 2007, 24). Kendisine verilen imtiyaza göre hattın güzergâhı İstanbul'dan başlayarak Edirne, Filibe, Dedeağaç, Burgaz ve Se-

2 Örneğin Yunanistan, bağımsızlığını 1832 yılında elde etmiştir.



Eray Özcan'ın 2008'de Harmony Sanat Galerisi'nde açtığı kişisel sergiden.

lanik'e uğrayarak Sava'ya uzanacaktır (Engin, 1993, 51). Bu hat daha sonra Sırbistan hatları ile birleşecektir. Hattın toplam uzunluğu 2500 km ve yapım süresi yedi yıl olarak öngörülmüştür. Devlet, kilometre başına 14.000 frank garanti ücreti ödemeyi taahhüt etmiştir. 17 Nisan 1869 yılında imzalanan imtiyaza dayanarak Hirsch, 1870 yılında Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi (Societe Imperiale des Chemin de Fer de la Turqui d'Europe) ve Rumeli Demiryolları İşletmesi (Compaigne Generale d'Expolitation des Chemin de Fer de la Turquie d'Europe) adlı şirketleri birer Fransız şirketi statüsünde Paris'te kurmuştur (Engin, 1993, 61).



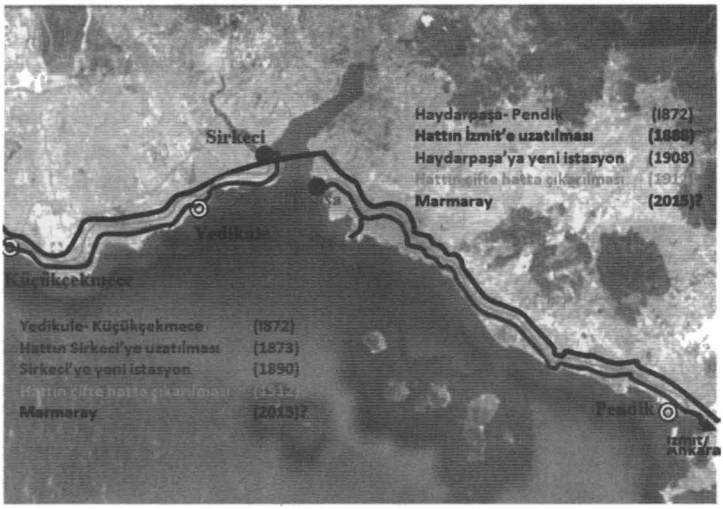
Eray Özcan'ın 2008'de Harmony Sanat Galerisi'nde açtığı kişisel sergiden.

Hattın inşaat çalışmalarına 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece bölümünden başlanmıştır (Engin, 1993, 65). Hattın bu bölümünün açılışı 4 Ocak 1871'de gerçekleşmiştir. Dedeağaç-Edirne ve Banja Luka-Yenipazar arası Haziran 1872'de, diğer bölümler ise 1875 yılında tamamlanarak toplam 1279 km uzunluğa erişilmiştir. Tek hat olarak inşa edilen demiryolunun istasyonları Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy ve Küçükçekmece'den oluşmaktadır. Ancak görüldüğü üzere inşa edildiği yıllarda trenler bugün oldu-

ğu gibi Sirkeci'ye kadar uzanmamaktaydı. Marmara sahili boyunca ilerleyen demiryolunun Yedikule'de sur içine girerek Sirkeci'de İstanbul'un merkezine ulaşmasının önünde surlarla korunan Topkapı Sarayı bir engeldi. Fakat saray 1856 yılında Dolmabahçe'ye taşındığı için, tüm tartışmalar bertaraf edilerek demiryolunun saray bahçesinden geçmesine izin verildi. Böylece 21 Temmuz 1872 tarihinde demiryolu Sirkeci'ye ulaşmış oldu. Bundan sonra bugün kullanımda olan İstanbul'un Avrupa yakasının merkez garı olan Sirkeci Garı 1890 yılında tamamlanarak hizmete girmiş oldu.

İstanbul'a demiryolu yapımından önce, imparatorluğun çeşitli yerlerinde çoğunluğunu İngilizlerin oluşturduğu yabancı girişimler tarafından İskenderiye-Kahire (1854), İzmir-Aydın (1856), Rusçuk-Varna (1866) gibi bazı demiryolu hatları inşa edilmişti. Bu sırada edinilen deneyim, Rumeli hattının imtiyaz antlaşmasının imzalanması sırasında Baron Hirsch ile yaşananlar ve bunun getirdiği mali külfet, İstanbul'u Anadolu içleri ile bağlayacak olan hattın yapımını Osmanlı Devleti'nin kendisinin üstlenmesine neden olmuştur (Özyüksel, 1988, 14). 1870 yılında Nafia Nezareti tarafından görevlendirilen bir heyet keşif çalışmalarına başlamış ve hat 75 km olarak belirlenmiştir (Öztürk, 1995, 278). Ancak bu çalışma eksik görülerek Fen Memuru Mojel Bey tarafından yeni bir keşif çalışması yapılmış ve Haydarpaşa-İzmit arasında döşenecek olan demiryolu Haydarpaşa-Tuzla, Tuzla-Tavşancıl, Tavşancıl-İzmit olarak üç etaba ayrılmıştır (Öztürk, 1995, 279). Hattın yapımını öngören irade 1871 yılında yayınlanmış ve İzmit'ten ileriye Anadolu'yu kat ederek hattın Bağdat'a uzanması öngörülmüştür. Bu amaçla rayların döşenmesine 4 Ağustos 1871 tarihinde başlanmıştır (Özyüksel, 1999, 666). Demiryolu güzergâhı, Haydarpaşa ile İzmit arasında, geçmişi Bizans öncesine dayanan ticaret yoluna paralel olarak belirlenmiş ve tek hat olarak Pendik'e

kadar inşa edilmiştir (Akbulut, 1994, 334). Ancak plansız şekilde inşaatına başlanan hattın tamamlanamayacağı anlaşıldığından, Rumeli Demiryolları'nda görev yapmış olan Alman Wilhelm von Pressel, 1872 yılında padişahın hedefleri doğrultusunda bir proje hazırlamakla görevlendirilmiştir. Pressel'in 1873 yılında sunduğu proje Haydarpaşa'dan başlayıp Ankara-Sivas-Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya uzanan 4670 km uzunluğunda bir hattır. Ancak devletin içinde bulunduğu ekonomik koşullar sebebiyle Haydarpaşa-İzmit arası ancak 1873 yılında tamamlanabilmiş, hattın inşasına devam edilememiştir. Bu koşullar altında hattın işletmesini 1880 yılında Mösyö Sfeelder ve Mösyö Hanson ve Ortakları adlı bir İngiliz şirketi 20 yıl süre ile devralmıştır (Öztürk, 1995, 283). Ancak Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi koşullar bu sözleşmenin 1888 yılında feshedilerek Almanlara verilmesini gerektirmiştir. Demiryolu inşaatlarında yaşananların yanı sıra, İngiltere'nin Kıbrıs'ın yönetimini ele geçirmesi, 1882 yılında Mısır'ı işgal etmesi ve Arap Yarımadası'na yönelmiş olması Abdülhamid'i İngilizlerden soğutmuştu (Özyüksel, 1988, 667). Prusyalı Alfred von Kaulla'nın Deutsche Bank'ın desteğiyle inşa etmeyi önerdiği demiryolu hattı, II. Abdülhamid tarafından kendisine uzatılmış dostça bir el olarak yorumlanmıştır. 4 Ekim 1888 tarihinde Haydarpaşa-İzmit hattını ilerletmek için kendisine 99 yıl süreyle bir imtiyaz verilmiştir. Antlaşmada mevcut hattın elden geçirilmesi ve İzmit-Ankara arasındaki bölümün inşaat kararları yer almaktadır. Bu amaçla 1889 yılında Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi (Societe de Chemin de Fer d'Anatolie) kurulmuştur. Bu işbirliği hattın önce Adapazarı (1890), Ankara (1892) ve Konya'ya (1896) ilerlemesini sağlamış, daha sonra Anadolu Bağdat Demiryolu adı altında Bağdat'a kadar uzatılmasını sağlamıştır. Elde edilen ek imtiyazlarla Derince (1896) ve Haydarpaşa (1903) limanları in-



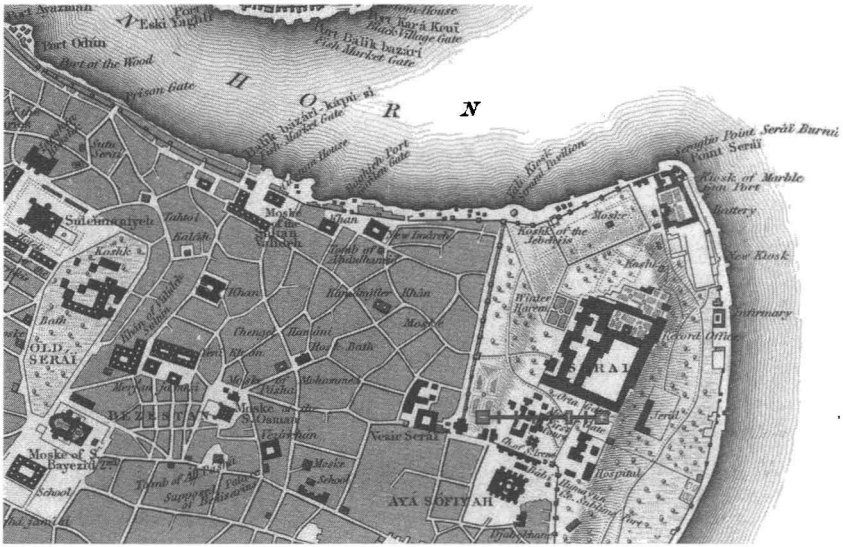
Resim 1. Tarihsel süreklilik içinde İstanbul'da demiryolu ulaşımı.

şa edilmiştir. İstanbul'un Anadolu yakasındaki merkez garı olan mevcut Haydarpaşa Garı da 1908 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir (Resim 1).

İstasyonların inşaat süreçleri

Osmanlı döneminde birbirinden bağımsız yapım süreçleri sergileyen Sirkeci ve Haydarpaşa istasyonları yaklaşık olarak aynı zamanda[3] hizmete girerek İstanbullular için yepyeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuşlardır. Demiryolları kentin doğu-batı ekseninde genişlemesinde omurga görevi görürken güzergâh üzerindeki istasyonlarda banliyö tarzında başlayan yaşam, kısa sürede kalıcı konutlara dönüşmüştür. Sirkeci ve Haydarpaşa istasyon alanları kentsel özellikleri açı-

3 Demiryolunun Sirkeci'ye gelişi 22.07.1872 ve Sirkeci'deki ilk istasyonun açılış tarihi 16.06.1873, mevcut Sirkeci Garı'nın açılışı 03.10.1890 tarihidir. Bkz. Müller-Wiener, 1998. Haydarpaşa'da ilk istasyonun açılışı 22.09.1872 ve mevcut Haydarpaşa Garı'nın açılışı 19.08.1908 tarihidir. Bkz. Erkan, 2007.

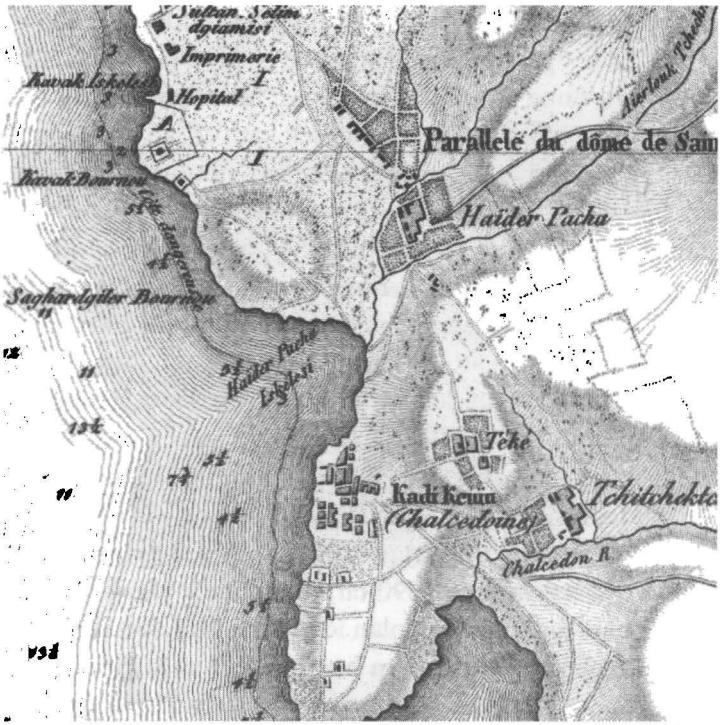


Resim 2. Sirkeci İstasyonu yapılmadan önce İstanbul, 1840, Hellert.

sından birbirinden oldukça ayrılmaktadır. Sirkeci bölgesi, kentin her döneminde limanın önemli bir parçası niteliğinde ve yönetim merkezi ile doğrudan ilişkilidir. Buna karşılık Haydarpaşa, demiryolu yapımına kadar kırsal nitelik gösteren bir bölgedir. Bizans döneminde bölgede bir saray olduğu bilinmekle birlikte Osmanlı döneminde çayır ve askerî talim alanı olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır[4] (Resim 2, 3).

Sirkeci'de kullanılan ilk istasyon binası mevcudiyetini korumasına karşın bugün kullanım dışıdır. Buna karşın Haydarpaşa'da inşa edilen ilk istasyon günümüzde mevcut değildir. Sirkeci'ye rayların getirilebilmesi için çok sayıda ya-

4 Maarif Nazırı Zühdü Bey tarafından kaleme alınmış bir belgede, Hicri 1309 (1891-92) yılında demiryolu mühendisleri için inşa edilen yapının yapımı sırasında gerçekleştirilen bir arkeolojik kazıda, o sırada Bizans dönemine tarihlendirilen lahit ve benzeri buluntular elde edildiği belirtilmiştir. Bkz. İstanbul Arkeoloji Müzesi Arşivi Ref. K.4, No. 401, Tarih Ağustos 1309.



Resim 3. Demiryolu yapılmadan önce Haydarpaşa, 1821, F. Fried.

pının yıkılması gerekmiştir. Bunlardan Yalıköşkü Fabrikası, Mekteb-i Tıbbiye'nin Botanik Bahçesi, Daye Hatun, Emir ve Elvan camileri örnek olarak verilebilir.[5] Sirkeci'de istasyon olarak ilk önce eski binalar kullanılmışsa da ilk gar 1873 yılında Sadrazam Midhat Paşa ve diğer bakanlar tarafından hizmete açılmıştır.

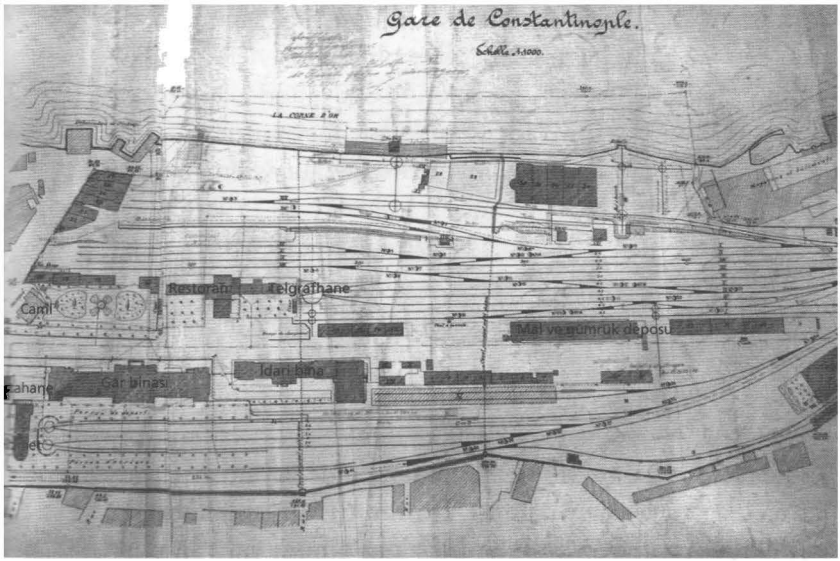
1890'larda Şark Demiryolları tarafından hazırlanan İstanbul-Edirne arasındaki istasyonların vaziyet planlarını kap-

5 Bkz. BOA Tarih: 12/R/1290 (Hicri), Dosya No: 456, Gömlek No: 38, Fon Kodu: A.]MKT.MHM. ve Tarih: 18/Za/1290 (Hicri), Dosya No: 472, Gömlek No: 15, Fon Kodu: A.]MKT.MHM..

sayan bir albümde Sirkeci istasyonundaki yapılar, özellikle ilk ve mevcut gar binaları planları ile birlikte yer almaktadır (Resim 4). Buna göre ilk yolcu binası birbirinden ayrık duran iki kâgir bina çevresini saran tek katlı ahşap sundurmalarla oluşturulmuş bir şemaya sahiptir. Sundurma alanının batı kanadı restoran, doğu yönündeki ekin ise telgrafhane olduğu belirtilmiştir. Kuzeydeki bina dört katlı ve bütünüyle restoran olarak kullanılırken, güneydeki bina iki katlıdır. Güney binanın zemin katı demiryolunun yataklı şirketine ayrılmıştır. Üst katı ise, vagon denetçilerinin konutu olarak kullanılmaktadır. Söz konusu yapılar I. katta birleşirler, ancak işlevsel farklılığa bağlı olarak bağımsız merdivenleri mevcuttur. Günümüzde güneydeki yapı hâlâ varlığını sürdürmektedir (Resim 5). Vaziyet planında da görülen yapının çevresindeki çınar ağaçları geçmişin izlerini taşımaktadır.

Sirkeci istasyonunda 1890 tarihli albümde planlarını bulabildiğimiz diğer bir yapı olan idari bina ise L formunda üç katlı kâgir bir yapıdır. Ayrıca bodrum katı ve küçük bir çatı arası mevcuttur. Yapının uzun kolu güney tarafta yer alan bir koridorun karşısına dizilmiş odalar ile bu kanadın iki başında yer alan kareye yakın birimlerden oluşur. Koridorun orta bölümüne dışarıdan eklenmiş bir merdiven ve tuvalet birimleri bulunur. Yapının kısa kolu ise yapının ortasındaki bir koridor etrafına dizilmiş odalardan oluşur. Bu birimin doğu ve batı yönünde iki girişi vardır. Bu yapı günümüzde mevcuttur, tuğla cephesi ile oldukça karakteristik bir özellik göstermektedir.

Mal ve Gümrük Deposu, bodrumu olan tek katlı bir yapıdır. Yapının iki başında yer alan idari birimler ise iki katlıdır. Uzun bir dikdörtgen formundaki yapı, doğu batı ekseninde konumlanmıştır. Yapı ortada yer alan bir eleman ile (kapı?) ikiye bölünmüştür. Batı bölümü üzerinde "tren", doğu bölümü üzerinde "gümrük" yazılıdır. Mal geçişine olanak tanı-



Resim 4. Sirkeci Garı (1890'lar).



Resim 5. İlk yolcu binasının güney birimi (T. Kartal).

mak üzere kapı boşlukları geniş tutulmuştur. Yapının bodrum katı ise kalın kâgir ayaklardan oluşan taşıyıcılar ile bölünmüş depo alanlarıdır. Bu yapının 1890 yılından önce inşa edildiği bilinmektedir. Yapı günümüzde mevcuttur.

Rumeli Demiryolları'nı Almanların devralmasından sonra 1890 yılında tamamlanan mevcut Sirkeci Garı Prusyalı Mimar August Carl Friedrich Jasmund tarafından tasarlanmıştır.[6] İstanbul'u Avrupa ile doğrudan bağlayan Orient Express adlı seferle İstanbul ile Paris arasında seyahat etme olanağı doğmuştu. Buna bağlı olarak Sirkeci'deki istasyonun, yeterli kabul edilmediği ve bu görkeme yaraşır yeni bir istasyon ihtiyacının doğduğu ileri sürülebilir. 1889-1890 yılları arasında tamamlanan yapı inşa edildiği dönemde oryantalist öğeler içeren referanslara sahipti[7] (Resim 6). Oryantalizmin o tarihlerde Avrupa'da popüler bir akım olması yanı sıra, İstanbul'da da tercih edilen bir biçimsel dil olduğu akıldan çıkarılmamalıdır. Bu yalnızca Batılıların doğu kentlerini algılayışları değil, aynı zamanda Osmanlıların kendilerini ifade biçimi şeklini almıştır. Her ülkenin kendini ifade etmek üzere tasarladığı pavyonların yer aldığı dünya sergileri dikkatle incelendiğinde bu konu daha iyi anlaşılabilir.[8] Bir başka değişle Avrupa'dan İstanbul'a gelen ziyaretçilere görmeyi umdukları doğu imgesi ilk önce Sirkeci Garı aracılığı ile pazarlanmış oluyordu.

---

6 Bkz. M.Yavuz, "August Carl Friedrich Jasmund ve Mimari Faaliyetleri", *Güzel Sanatlar Ensititüsü Dergisi*, no. 21, 2008, 187-209.

7 Soğan kubbeler ya da soğan kubbeli kuleler gibi güçlü imgelerin ilerleyen yıllarda yapılardan arındırıldığını görmekteyiz. Örneğin Sirkeci Garı'nın merkez bölümünün köşelerinde yer alan soğan kubbeli külahlar kaldırılmıştır. Bir diğer örnek Haydarpaşa Garı'nda yer alan Askerî Karakol binasının soğan kubbeli giriş bölümü ve saçakları olarak verilebilir. Bu konu ile ilgili bkz. Y. Erkan, "Military Police Station and Haydarpaşa Port: Deconstruction of the Orientalist Image", *13th International Congress of Turkish Art*, Budapeşte 2009, 409-423.

8 İstanbul'un Asya yakasındaki merkez garı olan Haydarpaşa'da 1900-1903 yıllarında inşa edilen liman hizmet yapıları da aynı biçimsel dili tercih etmiş ve uygulamıştır.



Resim 6. Sirkeci Garı (20. yüzyılın başı).

Avrupa'daki diğer gar binaları gibi Sirkeci Garı da büyük oranda simetri içeren görkemli bir yapı olarak tasarlandı. Köşe ve merkez bölümlerinin özellikle vurgulandığı, at nalı pencere formları ve köşe kuleleri ile zenginleştirilmiş bir cepheye sahiptir. Yapının vitray tepe pencereleri yapıya zengin bir ifade katar. Plan özelliklerine bakıldığında ise, merkezdeki büyük hol ana giriş salonu, yanlardaki salonlardan birinin I. ve II. sınıf yolcu salonu, diğer yandaki salonun ise III. sınıf yolcu bekleme salonu[9] olarak tasarlandığı anlaşılmaktadır. Yanlardaki çift katlı birimlerin ise idari işlevlere ayrıldığı görülür. Her iki yolcu salonunun içinde ayrı birer bölüm kadınlara ayrılmıştır. Yapının güney cephesi boyunca uzanan peron U şeklinde dönerek, giden yolculara ve gelen yolculara ayrı ayrı hizmet verir. Raylar boyunca uzanan peronların birbirine bağlandığı batı yönünde ise hizmet binası yer alır. Söz konusu yapı peronların altında korunaklı alan-

9 Bu salon günümüzde Demiryolu Müzesi olarak kullanılmaktadır.

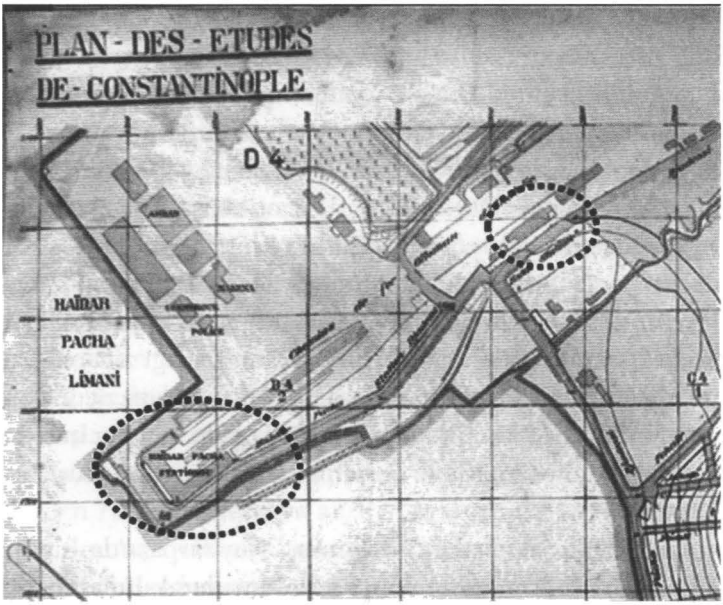
da konumlanmıştır. Batı yönünde Sirkeci Caddesi'ne en yakın konumda hizmet binasına dik olarak konumlanmış posta işlerine ayrılmış bir bina daha bulunur. Bu tarihlerde bir de Demiryolu Kütüphanesi'nin mevcut olduğu ve yolculara kitap satışı ve okuma olanağı sağladığı kaynaklarda belirtilmektedir.[10]

Sirkeci Garı'nın o alanda inşa edilen ikinci istasyon olduğu dile getirildi. Aynı şekilde Haydarpaşa'daki mevcut gar da aynı amaçla inşa edilen ikinci yapıdır. Birinci yapı temeli 1872 yılında Osmanlı Devleti'nin girişimi ile atılmış iki katlı ahşap bir yapıdır (Resim 8). Mimarının Giovanni Barborini olabileceği ileri sürülmüştür.[11] Eski fotoğraflardan öğrenildiğine göre neoklasik tarzda, merkez bölümünün vurgulandığı üçüncü bölüme sahip bir yapıdır. Büyük bir olasılıkla hattın 1888 yılında Almanlara devri sonrasında üçüncü kat eklenerek cephe düzeni değiştirilmiştir. 1894 yılına ait bir onarım kitabesi Ankara TCDD Müzesi'nde korunmaktadır (Erkan, 2007, 59). Bu yapının yeri eski haritalarda tespit edilebilmekte, mevcut gardan daha geride bir noktada konumlandığı anlaşılmaktadır. Her iki yapı uzunca bir süre birlikte varlık gösterdikten sonra, 1930'lu yılların sonlarında, büyük bir olasılıkla karayolu köprüsünün yapımı sırasında söz konusu ilk istasyonun yıkıldığı tahmin edilmektedir (Resim 7).

Bu yapının tek başına hizmet ettiği ilk yıllarda, aynı zamanda liman faaliyetlerinin de yürütülmeye çalışıldığı ancak yeterli olanaklardan yoksun olunduğu bilinmektedir. İstasyondan denize uzatılan raylar aracılığı ile yükleme/bo-

10 1890 Eylül'ünde Bahçekapısı Şekerci Hacı Bekir Ağa'nın dükkânının karşısında açıldığı bilinmektedir. Bkz. "Demiryolu Kütübhanesi", *Istanbul Ansiklopedisi* (ed. Reşat Ekrem Koçu), cilt 8, 4393.

11 Bkz. M. Aoki, "Modernity and representation: The architecture of Ottoman railway stations", *Afife Batur'a Armağan* (ed. A. Ağır ve D. Mazlum), İstanbul, 2005, 143-151.



Resim 7. Haydarpaşa, mevcut ve ilk gar binaları, 1914 Alman Sendika haritası.



Resim 8. İlk Haydarpaşa Garı (19. yüzyılın sonu).

şaltma yapılmaya çalışılsa da artan kapasiteye cevap veremediği anlaşılmaktadır. Bu tarihlerde ahşap bir iskelenin kullanıldığı bilinmektedir. 1888 yılında hattın Almanlara devredilmesi sonrasında Haydarpaşa-İzmit demiryolunun Ankara'ya ve Anadolu'nun içlerine uzatılmasına yönelik girişimler başlatılmış ve hattın Bağdat'a uzatılmasına yönelik imtiyaz elde edilmesi yönünde Osmanlı Devleti'nden bir söz alınmıştı. Demiryolu 1892 yılında Ankara, 1893 yılında Eskişehir ve 1896 yılında Konya'ya uzatılmıştır. Hatta 1898 yılında II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret Osmanlı-Almanya ilişkilerinin daha da güçlenmesine neden olmuş; bu işbirliğinin ilk meyvesi Haydarpaşa Limanı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi olmuştur (Erkan, 2007, 41).

Bu amaçla çalışmalara başlanmış, Haydarpaşa'da İngiliz Mezarlığı'nın önündeki denizin doldurularak liman faaliyetleri için kullanılması planlanmıştır. Liman hizmetlerinin birbirinden bağımsız binalarda sürdürülmesi tasarlanmış, limanın ticari gücünü yüksek kapasiteye çıkarmak için elektrikle çalışan silolar planlanmış ve 1900-1903 yılları arasında inşaatı geçekleştirilerek kullanıma açılmıştır. Söz konusu yapılar Anadolu Demiryolu Şirketi Mimari Emile Faracci tarafından tasarlanmış oryantalist tarzda yapılardır. Bunlar Gümrük Binası, Polis Karakolu, Bekleme Salonu, Liman İdaresi, Askerî Karakol, Silo ve elektrik santralı yapılarından oluşmaktadır (Erkan, 2007, 61-70). Bugün Gümrük Binası, Polis Karakolu, Bekleme Salonu, Liman İdaresi yapıları mevcut değildir. Bu yapıların bir bütün olarak tasarlandığı ve ortak mimari özelliklere sahip olduğu görülmektedir[12]. Aynı yıllarda limanla birlikte bir vapur iskelesinin de tasarlanmış ve inşa edilmiş olduğu bilinmektedir. Söz konusu ya-

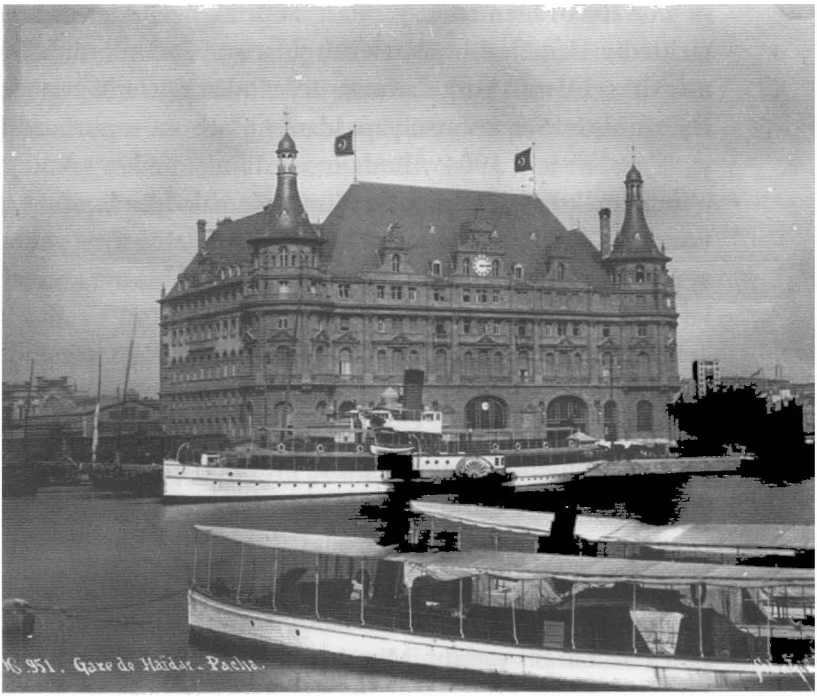
12 Bkz. Y. Erkan (Kösebay), "Oryantalist bir Mimari Hazine: Hazydarpaşa Hizmet Yapıları", *İstanbul*, İstanbul, 2004, sayı 51, 28-34.

pı yine liman hizmetleri yapıları ile ortak özellikler göstermektedir. Üç bölümlü olarak kurgulanan yapının orta bölümü yükseltilerek vurgulanmış, oryantalist öğelerle zenginleştirilmiştir. Söz konusu yapı İdare-i Mahsusa vapurlarının yanaşmaları için 1904 yılında inşa edilmiş, neden yıkıldığı bilinmemektedir. Bu yapı ile Mimar Kemaleddin tarafından tasarlandığı bilinen mevcut iskele yapısı (1915) aynı yerde, aynı plan şemasına sahiptir. Büyük bir olasılıkla aynı temeller üzerine yeniden inşa edilmiştir.

İskelenin yapımını izleyen 1906-1908 yılları arasında günümüzde kullanımda olan Haydarpaşa Garı'nın inşasına başlanır. Bu amaçla, Sirkeci Garı'nda olduğu gibi bir yarışma düzenlenir. Kazanan proje Philipp Holzmann Şirketi'nden Hellmut Cuno'ya aittir. Türkiye'deki kaynaklar yapının mimarı olarak Cuno ile birlikte Otto Ritter'in adını anarlar.[13] Haydarpaşa Garı, 20. yüzyıl başının tüm ihtişamını yansıttığı gibi aynı oranda da dönemin biçimsel çeşitliliğini yansıtan bir yapıdır. Mimari dili, içinde bulunduğu toplumsal yapı ile bütünlük içinde olmamasına karşın, kendi dönemi için önemli mesajları içerir. II. Abdülhamid'in dileği üzerine uzaktan bakınca çok önemli bir yapı olduğu hemen algılanan, ampir bezemeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun simgelerini taşıyan, ama aynı oranda demiryolu inşaatlarının emanet edildiği yeni dost Almanların izini taşıyan bir yapıdır.

Yapının planı iki kolu farklı uzunlukta olan "U" şeklindedir. Köşelerde dairesel formlu kuleler yükselmektedir. Yapı giriş katı üzerinde yükselen üç kat ile bunlara eklenen bir ara kat ile bodrumdan oluşur. Yapının temelinin meşe kazıklar üzerine oluşturulduğu belirtilmektedir. Yapının kons-

13 Farklı bir yorum için bkz. Yavuz, 2006, "Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich" yayımlanmamış doktora tezi, Ruhr Universitesi Tarih Fakültesi Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum, s. 50.



Resim 9. Haydarpaşa Garı (20. yüzyılın başı).

trüksiyonunda yer yer çelik kirişlerle desteklenen yığma bir sistem kullanılmıştır. Yapının ilk çatısının bütünüyle ahşaptan olduğu bilinmektedir (Resim 9). Elimizdeki mimari çizimler özgün çatı sistemine ilişkin detaylı veri sağlamaktadır. Bunlara dayanarak çatının kuleler hariç her kolunu ayrı ayrı örten kırma çatılar ile inşa edildiği anlaşılmaktadır.

6 Eylül 1917'de çıkan bir patlamayla yapının çatısı bütünüyle yok olurken, cephesinde de büyük tahribatlar oluşmuş, vitrayları kırılmış, cephe kaplamalarında ve pencerelerde hasarlar oluşmuştur. 1922 yılında yapının çatısının tasarımı için bir yarışma düzenlenmiş olmasına rağmen kazanan proje uygulanmamıştır. Gar binası 1938 yılına kadar ha-

rap bir halde kaldıktan sonra yerine, Mühendis Mehmed ve Mühendis İbrahim Galip Bey'lerin yapının eski haline yakın bir şekilde tasarladıkları proje uygulanmıştır. Bu projede çatının üçgen formunda biten özgün yüksekliği düşürülerek mahya kotunda yatay bir düzlem elde edilmiştir. Bu çatı ise 2010 yılının Aralık ayında yanmış, bu yazının kaleme alındığı sırada henüz onarım görmemiştir.

Marmaray projesi ve İstanbul'un merkez garlarının geleceği

2004 yılında aktifleşen Marmaray Projesi, 1860 yılında Preault tarafından ortaya atılan, iki kıta arasındaki demiryolu ulaşımının bağlanması fikrine dayanır. Buna göre Söğütlüçeşme'den toprak altına girmeye başlayan hat, Kazlıçeşme civarında toprak üstüne çıkarak kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacaktır. Denizaltındaki bölüm, batırma tüp tünel ile gerçekleştirilecektir. Ancak bu proje, Sirkeci ve Haydarpaşa garlarının ilk kez birlikte anılmasını sağlamıştır. Çünkü Boğaz'ın kenarında konumlanan her iki istasyon da batırma tünele erişim sağlanabilmesi için işlevsiz bırakılmaktadır. Teknoloji bağımlısı bir sistem olarak demiryolu alanlarının değişmesi-dönüşmesi kaçınılmazdır. Sirkeci ve Haydarpaşa garlarının çevresel ölçekte en önemli özelliklerinden biri yüzyılı aşan bir süredir çok sayıda insan tarafından kullanılan, gündelik hayatın parçası olmuş birer yapı olmalarıdır. Günümüzde halen kullanılmakta olmaları, onları kentsel kültürel peyzajın en önemli unsurlarından biri kılıyor. Bu tür çok katmanlı kentsel alanların, geçmişin verileriyle geleceğe taşınması, evrensel koruma ölçütlerinin temel amacıdır.

Sirkeci Garı, tarihi kent merkezine olan yakınlığı sebebiyle daha avantajlı bir konumda iken, kentsel dokunun dışın-

da konumlanmış olan Haydarpaşa Garı ve liman alanı küresel ölçekte yatırım projeleri için daha korunmasız durumda. Özellikle 2010 yılında çatısının yanmış olması, 2004 yılından beri farklı projelerle gündeme gelen yeniden kullanım konusunu daha da hassaslaştırıyor. Buna karşın, Sirkeci Garı ve çevresinin nasıl bir işlevle yenileneceği bilinmezken, Topkapı Sarayı ile olan yakınlığı kültürel amaçlar için kullanılma şansını artırıyor.

Marmaray Projesi, yalnızca Sirkeci ve Haydarpaşa garları ile temsil edilen Rumeli ve Anadolu hatlarının baş istasyonlarını hedef almamaktadır. Güzergâh üzerinde yer alan diğer tarihi istasyonların büyük bir bölümü işlevsiz bırakılarak kendi bağlamlarından koparılacak ve tarihsel imgelerini büyük oranda değiştirmek zorunda bırakılacaklar. Mevcut durumda demiryollarımız gidiş geliş olmak üzere çift hat olarak hizmet verirken, Marmaray ile birlikte rayların üçe çıkarılması planlanmıştır. TCDD'nin mülkiyetindeki bugün yalnızca iki hatta göre planlanmış olan alana üçüncü hattın eklenebilmesi için rayların sökülmesi, peronlar çevresindeki yapıların kısmen ya da bütünüyle yıkılarak üçüncü hatta yer açılması gerekmektedir. Marmaray kendi işlevsel ihtiyaçlarına bağlı olarak yeni istasyonlar inşa etmektedir. Bu da demek oluyor ki, tarihi istasyonlar farklı amaçlarla kullanılacak.

Bu yazının yazıldığı günlerde Haydarpaşa Garı'nın deniz cephesindeki ana giriş kapılarından birinin yerini fotoğrafı almış durumda. Sıradan gözlere sanki gerçekmiş izlenimi uyandırıyor. Sanırım bu tür görsel temsillere alışmakta yarar var çünkü tarihi istasyon yapılarının kısa süre içinde buna benzer şekilde yalnızca yapıyı saran resimleri ile var olacaklarını tahmin etmek zor değil.

Koruma terminolojisinde "kendi kendini koruyan yapılar"dan söz edilir. Bunlar herhangi yasal bir düzenleme ol-

maksızın ayakta kalmayı başarabilmiş yapılardır. Sirkeci ve Haydarpaşa garları da bu tür yapılardır. Arzulanan; günümüzün acil ihtiyaçlarının geleceğe ipotek koymamasıdır. Bir başka değişle, tren düdüklerinin yerin altında değil, kentin kalbinde duyulmaya devam etmesidir.

KAYNAKÇA

Akbulut, R. (1994) "Haydarpaşa", *DBIA*, 4, 27-29.

Engin, V. (1993) *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları.

Erkan, Y. (2007) "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması", yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.

Erkan (Kösebay), Y. (2004) "Oryantalist Mimari bir Hazine: Haydarpaşa Liman Hizmetleri Yapıları", *İstanbul*, İstanbul, (51) 28-34

Öztürk, C. (1995) "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu" *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, İstanbul: ICICA.

Özyüksel, M. (1988) *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolu*, İstanbul: Arba Yayınları.

Tekeli, İ ve İlkin, S. (2004) *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tarihin gizlendiği Hadımköy Tren İstasyonu

YONCA KÖSEBAY ERKAN

Günümüzde Hadımköy

Hadımköy[1] günümüzde Arnavutköy ilçesine bağlı olup Avcılar ve Küçükçekmece ilçeleri ile komşudur. İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan TEM otoyolunun kuzeyinde yer almakta ve Eşikinoz Vadisi içinde konumlanmaktadır (Karakuyu, 2008, 1).

Hadımköy İstanbul'u batıdan koruyan önemli askerî merkezlerden biri olma özelliğini 1959 yılına kadar korumuş, bu tarihten sonra kolordu nitelikliğindeki birlik, küçülerek tugay birliğine dönüşmüştür (Karakuyu, 2008, 23). Askerî yapılardan Hadımköy Hastanesi, demiryoluna yakın olarak konumlanmıştır. Hadımköy'ün merkez mahallelerini Hastane ve İstasyon Mahalleleri oluşturmaktadır. Günümüzde Hadımköy önemli bir lojistik merkezi durumundadır. Bölgede bulunan önemli yapılar arasında Hadımköy Hastanesi sayılabilir. Çatalca Bölgesi Kumandanlık Merkezi olan Hadım-

1 TCDD I. Bölge Eğitim Müdür Yardımcısı Sayın Ruhan Çelebi'ye desteği için çok teşekkür ederim.

köy'deki Hastane, II. Abdülhamid döneminde 1887'de temeli atılarak 1891 yılında tamamlanmıştır. Hastane, Balkan Savaşı (1912), Birinci Dünya Savaşı ve Çanakkale Savaşları sırasında önemi görevler üstlenmiştir. Bu yıllarda hastanenin kapasitesinin yeterli olmadığı anlarda vagonların koğuş olarak kullanıldığı bilinmektedir. Yapı 1927 yılında çıkan bir yangınla tahrip olunca iki yıl kapalı kalmış, onarıldıktan sonra 1938 yılına kadar kışla olarak kullanılmıştır. Bu tarihten sonra 1985 yılına kadar orduevi olarak hizmet vermiştir (Özbay, 1981, 461-463). Yapının 2005 yılında revir olarak hizmet verdiği bilinmektedir (Cifci, 2005, 216).

İstasyonun konum özellikleri

Günümüzde Küçükçekmece İstasyonu (23+897), Çatalca İstasyonu (61+673), Kabakça İstasyonu (74+460) yer almaktakdır, Hadımköy İstasyonu ise Ömerli-Yeşilbayır arasında inşa edilen tünelin 14 Kasım 1980 tarihinde hizmete açılmasıyla istasyon işlevini yitirmiştir (Karakuyu, 2008, 3). Günümüzde Hadımköy İstasyonu'nda raylar görülmez. Ancak Hadımköy'ü, yalnızca bu niteliği ile yani 1980 yılında terk edilmiş küçük bir istasyon olarak hayal edenler, büyük bir aymazlık içinde olduklarını bilmelidirler.

Hadımköy Çatalca'ya bağlı önemli yerleşmelerden biridir. Çatalca'da yer alan İnceğiz Mağarası bölgenin Traklar döneminden beri bir yerleşim yeri olduğunu göstermektedir (www.catalca.bel.tr). Çatalca'nın Büyük İskender'in generallerinden Aya Metris tarafından kurulduğu ve buna bağlı olarak Metris[2] (Metron, Metraj, Metrai) adı ile anıldığı bilinir. Bir diğer inanışa göre kentin adının Haniçe olduğunu belirtilirken, Kral Yağfur'un (Yekfur) kızı Haniçe'nin yayla-

2 Belediye kaynakları Metris'in Osmanlıca siper anlamına geldiğini ileri sürmektedir. Bkz. www.catalca.bel.tr



ğı olması nedeniyle bu ismi aldığı ve kral tarafından burada bir kale yaptırıldığı belirtir. Sözü edilen kalenin Çatalburgaz Kalesi olduğu tahmin edilmektedir.

Bizans döneminde Konstantinopol'u korumak için Bizans İmparatoru Anastasius 507-511 yılları arasında Çatalca'nın Karadeniz kıyısındaki Evcik İskelesi'nden (Plajı'ndan) Silivri ilçesinin batısındaki Karıncaburnu'na kadar uzanan surları yaptırmıştır. Karadeniz ve Marmara kıyıları arasında uzanan bu uzun sur duvarının bir bölümü halen ayaktadır. Aynı zamanda Konstantinopol'e su ihtiyacını sağlamak üzere inşa edilen Kurşun Germe ve Ballı Germe Sukemerleri o dönemden bugüne uzanan izlerdendir.

Çatalca'nın Osmanlı himayesine geçmesi I. Bayezid zamanında olmuştur. Alanın stratejik niteliği her zaman önemini korumuş, 1865 yılında İstanbul'un kazalarından biri haline gelmiştir. Tarım alanı ve çayır niteliği, İstanbul'a bu ürünlerin pazarlanmasında etkin olmuştur. Ayrıca Bizans ve Osmanlı dönemlerinde Çatalca'nın av alanı olarak rağbet gö-

rüdüğü bilinmekte, bu özelliğini 20. yüzyılın başlarına kadar koruduğu, yabancı elçi ve misafirlerin sıklıkla bu alanda, özellike Hadımköy Korusu'nda av yapmak için izin talep ettikleri resmî belgelerden izlenebilmektedir.[3]

Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılın ortalarından itibaren toprak kaybetmesi, Çatalca bölgesini Balkanlar'dan gelen göçmenler için önemli bir iskân bölgesi haline getirmiştir. Bunun da ötesinde Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar geçen dönemde aktif çatışmaların yapıldığı bir savaş alanı neteliğindedir. 1877-78 Rus Harbi yılları sırasında Ruslarla, 1912 yılında Balkan Savaşı sırasında Bulgarlar ile çarpışılmıştır. Aynı yıllarda Yunan ve Fransız ordularının bu bölgede karargâhları bulunmaktadır.

Bölge, Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar oldukça hareketli yıllar geçirmiştir. 1909 yılında Sir William Mitchell Ramsay[4] ve eşi Lady Ramsay İngiltere'den İstanbul'a yaptıkları bir seyahatte Çatalca ve Hadımköy'ün o sıradaki durumunu bizlere aktarmaktadır. Seyahat 17 Nisan'da İskoçya'da başlayıp, Hamburg üzerinden Berlin'den trenle devam etmiştir. Ramsay ailesi 20 Nisan'da Çatalca ve Hadımköy civarına ulaşılabilmiştir.

> Geç akşamüzeri, Çatalca'da uzun saatler bekledikten sonra, bu öğleden sonra Constantinople'e saat 11'de ulaşmış olması gereken Orient Express arkasındaki Paris ve Ostend vagonlarıyla gelerek bizim trenin arkasına eklendi. Epey sonra gitmemize izin verilirken arkamızda bir tabur askerî treni Çatalca'da bıraktık. Çünkü birlikler meğer burada tren değiştirmiyormuş da bir sonraki Hadem-Keui'de değiş-

3 BOA Tarih: 26/R /1310 (Hicri), Dosya No: 28, Gömlek No: 38, Fon Kodu: Y..PRK.BŞK.ö

4 W.M. Ramsay (1851-1939) İskoç arkeolog ve Yeni Ahit Profesörü. Özellikle Küçük Asya tarihi konusunda uzmanlaşmış, Oxford'da Klasik Sanat ve Mimarlık Tarihi Profesörlüğü yapmıştır. Bkz. www.en.wikipedia.org

tiriyorlarmış. Oraya ulaştığımızda, iki tabur asker gördük, acemi bir gözün tespitine göre tahminen toplam 800-1.200 asker olmalıydılar. Sola doğru ilerliyorlardı, ileri saflarda yer alacaklarmış, ki bulunduğumuz noktadan çok uzakta olmayan toprak siperleri görebiliyorduk ancak orada görünen hiç asker yoktu. Taburlar zaten bir miktar uzaktaydılar ve istasyon ve diğer yapılar onları trenden fotoğraflamayı olanaksız kılıyordu. Trenin Constantinople'e son sürat hareket edebileceği riskini alarak karımın fotoğraf makinesini alıp daha yakından fotoğraflarını çekmeye gittim. Burada ve her yerde serbestçe istediğimiz kişinin veya yerin fotoğrafını çekebiliyorduk. Kimse bizi bölmedi, aksine hepsi hürriyet yanlısıydı ve saklayacak bir şeyleri yoktu (Ramsay, 2005, 50).

1924 yılında gerçekleşen mübadele ile bölgedeki Rumlar Yunanistan'a giderken, Yunanistan'ın Selanik, Naseliç, Drama, Serez, Demirhisar ve Langaza yerleşmelerinden çok sayıda göçmen bu bölgeye gelmiştir. 1923 tarihli bir belge Osmanlı topraklarına gelen göçmenlerin durumunu gösterir. Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti tarafından coğrafi olarak sınıflanan on mıntıka halindeki gruplardan Çatalca bölgesi, İstanbul mıntıkasında yer almış ve İstanbul'a gelen toplam 265.091 kişinin 18.759'unun Çatalca'ya geldiği belirtilmiştir (Cengizkan, 2004, 28). Söz konusu kişilerden ancak 6045 kişisi iskân edilebilmiştir. Bu yıllarda bakanlık eli ile Osmanlı Devleti, göçmen sorununa elden geldiğince eğilerek ilgili düzenlemeleri yapmıştır. Çok sayıdaki girişimden biri 1924 yılında göçmenlere nasıl arazi ve emlak dağıtılacağı konusunda yayınlanan bir talimatnamedir (Cengizkan, 2004, 31).

Osmanlı topraklarına gelen çok sayıdaki Müslüman göçmenin dışında, Osmanlı'ya sığınan gruplar da mevcuttu.



Resim 1. Mültecilerin ekmek, kuruyemiş, kuru et, çay, şeker ve tuzdan oluşan günlük tayınları.

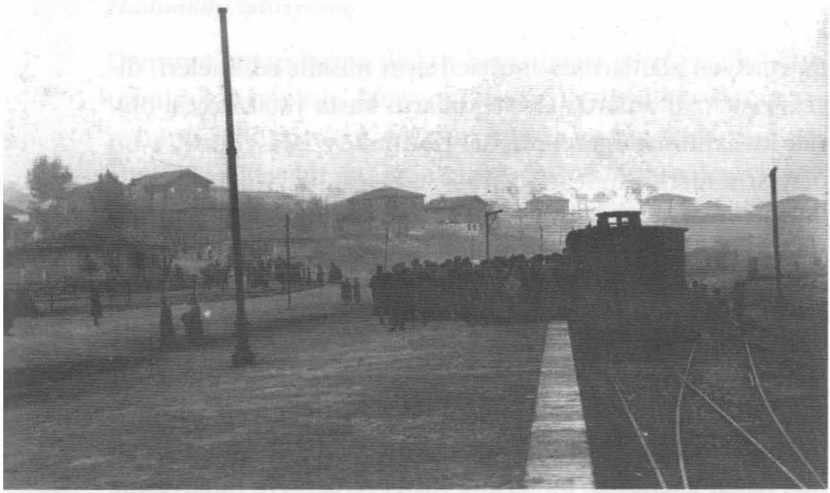
1920-23 yılları arasında Rusya'dan gelen mültecilerin sorunlarına, Amerikan Kızılhaç örgütünün bölgede kurduğu kamplarda sağlanan sağlık ve barınma olanakları merhem olmuştur. Amerikan Kızılhaçı Doğu Asya Müdürü Binbaşı Charles Claflin Davis'in[5] önderliğinde Hadımköy, Sancaktepe, Kabakça ve Çilingir'de mülteci kampları kurulmuştur. Söz konusu kampların çevresi, istasyonların durumu, kurulan barınaklar, hastaneler ve hatta mültecilerin bir günlük tayınları bile fotoğraflarla belgelenmiştir.

Bölgedeki istasyonlar yukarıda sözü edilen askerî, siyasi ve toplumsal olayların büyük bir bölümüne tanıklık etmiştir. Bazı durumlarda insan ve mal taşınması, bazı durumlar-

5 Daha detaylı bilgi için bkz. Charles Claflin Davis Arşivi, Harvard Üniversitesi. Binbaşı gösterdiği üstün başarıdan ötürü 1921 yılında Osmaniye Nişanı ile ödüllendirilmiştir. BOA Tarih: 26/Ra/1340 (Hicri), Dosya No: 74, Gömlek No: 23, Fon Kodu: İ..DUİT.



Resim 2. Hadımköy genel görünüş, 1921.



Resim 3. Hadımköy İstasyonu çevresi, 1921.



Resim 4. Hadımköy İstasyonu, 1921.

da istasyon alanlarında muhacirlerin misafir edilmeleri, diğer başka zor anlarda ise vagonların hasta yatakhanesi olarak kullanılması gerekmiştir. Hadımköy İstasyonu ise bu olayların merkezinde yer alır.

Küçükçekmece-Çatalca demiryolunun inşa süreci

Rumeli Demiryolu, Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe [Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi] adıyla 1870 yılında Paris'te bir Fransız şirketi olarak kurulmuştur (Engin, 1993, 61). Baron Hirsch tarafından 1878 yılına kadar işletilmiş, bu tarihte şirket Avusturya himayesine geçerek Şark Demiryolları adını almıştır. 1889 yılında Şark Demiryolları Almanlara devredilmiştir (Engin, 1999, 696).

1910 yılında şirket bir Osmanlı anonim şirketi haline gelmiş ve Türkiye topraklarında kalan bölümü 1936 yılında ulusallaştırılmıştır (Erkan, 2011, 42). Rumeli demiryolunun Küçükçekmece-Çatalca arası 21 Temmuz 1872 tarihli irade ile hizmete girmiştir. Buna göre Sirkeci-Çatalca arası 26 Ağustos 1872 tarihinden itibaren işletmeye açılmış, Konstantinople (Sirkeci), Yedikule-Makriköy (Bakırköy), San Stefano (Yeşilköy), Küçükçekmece, Hadımköy ve Çatalca istasyonlarından oluşmaktadır.[6] 25 Mart 1896 yılında Bulgaristan Prensi Hadımköy İstasyonu'ndan geçerek Dersaadet'e gitmiştir.[7] Söz konusu yıllarda bu bölge büyük oranda kırsal bir nitelik göstermekte, hayvanların istasyon alanına sokulmaması konusunda uyarılar yapılmaktadır.[8] 1890 yılında Hadımköy'den Yassıviran'a 12 km uzunluğunda bir dekovil hattı inşası için güzergâhın belirlenmesinde Erkan-ı Harbiye'den görevlilerin nezaret etmesi istenmiştir.[9]

Hadımköy İstasyonu

Demiryolu yapılarına ilişkin belirtilmesi gereken ilk konu terminolojiye aittir. İstasyon, trenlerin durduğu alanın tamamını tarif ederken, bu alan içinde birden fazla yapı yer alır. Bu yapılar bir istasyon alanında trenlerin yolcu ve yük taşımacılığını gerçekleştirebilmeleri için gerekli tüm işlev-

6 Bkz. 26 Ağustos 1872 tarihli *Levant Herald* gazetesi, Chemin de Fer de la Turquie D'Europe Service de Voyageurs adlı ilan. Aynı gazetenin Ekim 1874 tarihli nüshasında söz konusu istasyonlar Küçükçekmece, Hadımköy, Çatalca, Kabakçı, Sinekli, Çerkezköy olarak belirtilmiştir.

7 BOA, Tarih: 11/L /1313 (Hicri) Dosya No: 1 Gömlek No: 97 Fon Kodu: Y..PRK.OMZ.

8 BOA, Tarih: 16/N /1310 (Hicri) Dosya No: 8 Gömlek No: 20 Fon Kodu: DH.MKT.

9 BOA, Tarih: 18/L /1308 (Hicri) 1890-91 Dosya No: 64 Gömlek No: 70 Fon Kodu: MV. ve BOA, Tarih: 01/M /1309 (Hicri) Dosya No: 53 Gömlek No: 1 Fon Kodu: Y..MTV. Bkz. *Şehbal* dergisi 14 Temmuz 1913



Resim 5. Nakkaş Köyü haritası. Ölçek 1/63.000.

lere cevap verecek çeşitliliktedir. Bunlar kamu kullanımına yönelik olanlar ile demiryolu çalışanlarına yönelik olanlar olarak iki gruba ayrılabilir. Halkın yararlandığı yapılar yalnızca yolcu binalarından oluşmaz; malların indirileceği rıhtımlar ve bunlarla ilişkili depo alanları, helalar, büfeler olabilirken, demiryolu çalışanlarının kullandıkları yapılar arasında ise en büyük bölümü çalışanların yaptıkları işlerle tanımlanan lojman binaları oluşturmaktadır. Yani makasçının kalacağı konut, tren şeflerinin kalacağı mekânlar, işçilerin barınacağı lojmanlar, demirciler, marangozların ikamet ettikleri lojmanlar gibi. Lojmanlarla ilişkili olarak içme suyu

kuyuları, temiz su kuyuları, kümesler, bahçeler de çalışanların yaşamları için gerekli alanlardır. Bir de trenlerin teknik olarak işletilmesinde yardımcı yapılar söz konusudur. Örneğin, buharlı trenlerin çalıştırılabilmesi için kömür depoları, lokomotifin su ihtiyacı için gereken suyun depolandığı zeminden yüksekte planlanan su depoları, depodaki suyu lokomotife aktaracak olan su cendereleri, yanan kömürün küllerinin boşaltılacağı alanlar da istasyonlarda sıkça karşılaşılan birimlerdendir. Yük taşımacılığı ile bağlantılı olarak vagonlardaki yükü tartan hidrolik tartılar, vagon yüksekliğini işaretleyen yükleme gabarileri teknik ekipman arasındadır. Bunların dışında lokomotif depoları, bakım depoları gibi yapılar önemli kavşak noktalarında yer alabilmektedir.

Elimizdeki Hadımköy'e ait 1/1000 ölçekli vaziyet planında istasyonun 1891 yılı ile 1905 arasındaki gelişimi gözler önüne serilmektedir. Vaziyet planı üzerinde yapıları tanımlayan yazılar Almanca kaleme alınmıştır. (Bilindiği üzere Osmanlı Devleti nezdinde demiryolu şirketlerinin dili Fransızca ve Osmanlıcadır. Ancak 20. yüzyıl başına ait belgelerde, yani Almanların demiryolu inşaatlarında hegomonya elde ettikleri yıllarda üretilen planlarda Almancanın kullanılmış olduğu tespit edilmektedir. Bu planların inşaatı yürüten Alman firmanın iç belgeleri mi olduğu yoksa Osmanlı Devleti ile paylaşılan evrakta Fransızcanın yerini mi aldığı kesin değildir.) Yapılar üzerinde kırmızı mürekkep ile bazı yapıların inşa, bazılarının ise yıkılma tarihi belirtilmiştir. Bu vaziyet planına göre istasyon sahasının oldukça değişken bir topografyaya sahip olduğu, belli noktalarda arazinin şev yaptığı görülmektedir.

İstasyon alanının yakın çevresinde askerî nitelikli yapılar dikkati çekmektedir. Hattın güney yakasında yolcu binasının yanı sıra zaptiye barakası ve bir hela görülmektedir. Buna karşın hattın kuzey yakasında farklı görevliler için

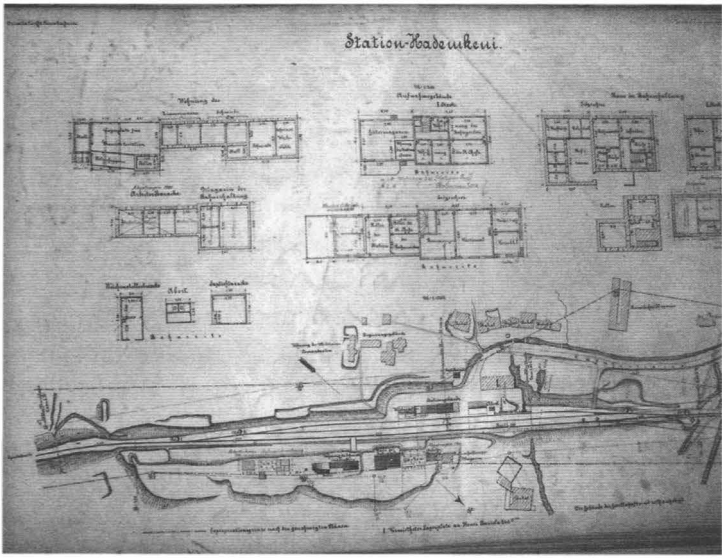
lojmanların inşa edildiği görülmektedir. Lojmanlar arasında bir bahçe düzenlenmiş olduğu dikkatlerden kaçmaz. Bu tür bahçelere, lojmanların yaşam alanı olarak düşünüldüğü, 20. yüzyıl başına ait istasyonlarda sıkça karşılaşmaktayız (Lüleburgaz istasyonu gibi). Hat boyunca kuzeybatı yönünde ilerlendiğinde, hattın güney yakasında Kaiserlisches Magasin (İmparatorluk Deposu) ve Kaiserlisches Telegrapheanant (İmparatorluk Telgrafhanesi) olduğu belirtilmiştir. Sözü edilen istasyonun özellikle güney yakasının askerî niteliği dikkat çekicidir.

Hattın yolcu binasının bulunduğu güney tarafında, 1905 yılında yıkıldığı belirtilen bir lojman ile bir hela yer almaktadır. Vaziyet planında yolcu binasının gerisinde I ile işaretlenmiş yapı için "Vermietheter Lagerplatz an Henri Bariola 240m" (Henri Bariola'ya[10] kiralan depo) açıklaması yer almaktadır. Yolcu binasının güneyinde Askerî Kumandanın Evi (Wohnung der Militaire Comandament) ve Hükümet Binaları (Regierungs Gebaude) olduğu görülür. I ile işaretlenmiş yapının güneyinde ise Bakal (Bakkal?) adı verilen 5 adet farklı boyutta bina yer almaktadır.

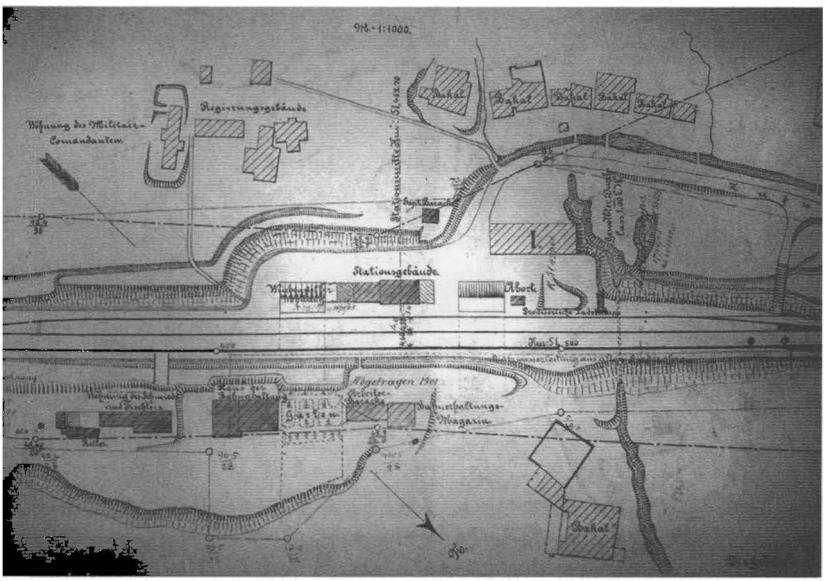
Hattın kuzeyinde de bir bakkal binası ve ekleri işaretlenmiştir.

Şekil 8'de görülen lojman binası, bu tür belgelerde görmeye alışık olduğumuz bir şekilde lojmanın kime/kimlere ait olduğunun ipuçlarını verir. Yapının bir bölümü Zimmerman'lara (Odacı) bir diğer bölümü ise Schmied'lere (Demirci) aittir. (Vaziyet planı üzerinde Schmied'ler ve Tisch'ler (Marangoz) olarak belirtilmiştir). Ancak boyutları itibariyle demircilerin daha fazla sayıda oda/mekâna sahip olduk-

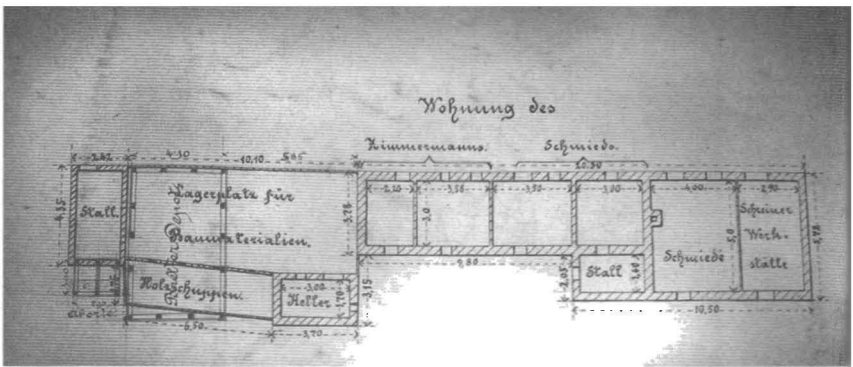
10 Henri Bariola, 1883 yılında Teselya Demiryolları hakkında, 1885 yılında ise *Les Chemin de fer la Turquie d'Europe* adlı kitapları yazmıştır. Bu kitapta ek 4'te yer alan belgede 1874 yılında İtalyan bir heyetin Selanik-Üsküp demiryolları hakkında yazdığı rapor sunulmuştur. Burada Henri Bariola'nın kendine adına bir şirketi olduğu belirtilmiştir.



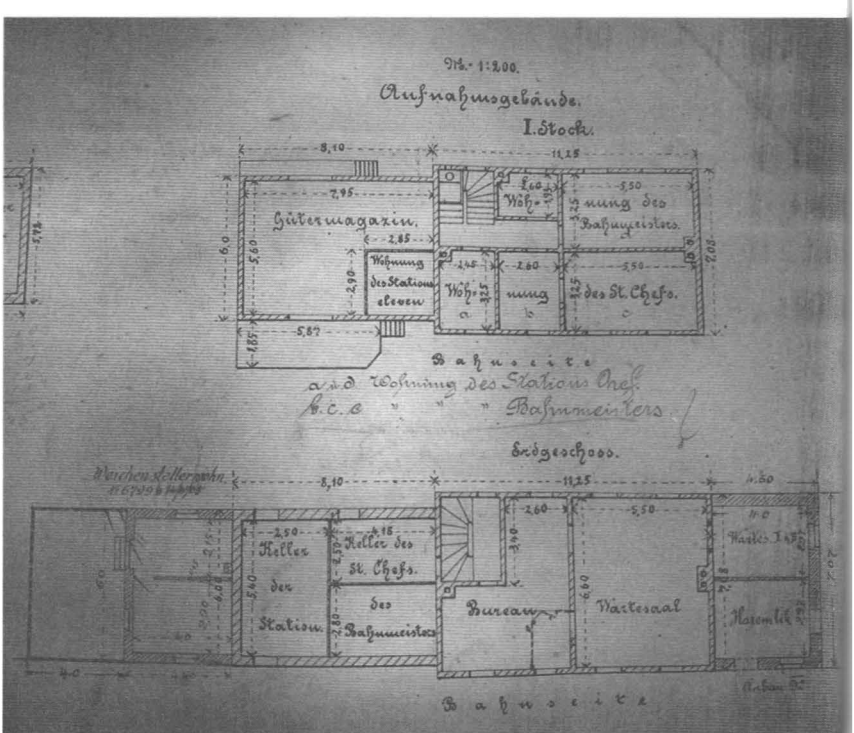
Resim 6. Hadımköy İstasyonu vaziyet planı, 1/1000.



Resim 7. Hadımköy İstasyonu vaziyet planı, ölçek 1/1000.



Resim 8. Lojman Binası, plan, ölçek: 1/100.



Resim 9. Yolcu Binası, I. Kat ve Giriş Katı planları, ölçek: 1/100.

ları görülmektedir. Odacıların yan tarafında ise trenlere ait malzemenin depolandığı bir alan ile odun deposu yanında kümes (stall) yer almakta, diğer yanındaki kiler ile odacıların konutu önünde bir avlu oluşturmaktadır. Bu tür birimler, istasyon alanlarındaki domestik yaşam ihtiyaçlarına cevap vermektedir. Demircilerin de kendilerine ait bir kümesleri bulunmaktadır. Depo alanlarında, mevcut yapının ahşap bir yapıya dönüştürülmesi yönünde kırmızı mürekkeple revizyon yapıldığı anlaşılmaktadır.

Vaziyet planında bağımsız kat planları ile görülebilen 1872 yılında inşa edilen yolcu binasının onarım gördüğü 1891 yılından sonra 1892 ve 1905 yıllarında genişletildiği, kırmızı mürekkeple işaretlenmiş ve tarihleri ile belirtilmiştir. Yolcu binasının ilk hali 11.25 m uzunluğundaki ana bina yanındaki 8.1 m uzunluğundaki kiler/depo alanından oluşmaktadır. Buna göre ana bina iki bölümden oluşmakta, ilkinde üst kata erişim sağlayan merdiven ve büro, iki açıklıkla geçilen diğer bölüm ise bekleme salonu olarak planlanmıştır. Daha sonra 1892 yılında bekleme salonunun yanında I. ve II. sınıf bekleme salonu ile haremlik bekleme salonundan oluşan 4.5 m genişliğinde bir ek yapılmıştır. Yolcu binasının bu ana birimi yanındaki kiler/depo alanı da üçe bölünerek şeflerin (Chefs), tren müdürlerinin (Bahnmeisters) ve istasyonun kullanımına ayrılmıştır. 1905 yılında bu birimin diğer yanına 4.4 m genişliğinde bir ek yapılarak (Makasçı Lojmanı olarak) bu bölüm genişletilmiştir. Daha ileriki bir tarihte ise bu birimin yanına 4 m genişliğinde ahşap bir ek ilave edildiği anlaşılmaktadır.

Yolcu binasının ana biriminin I. katı lojman olarak kullanılmaktadır. Üst katta merdivenin bir kolu üzerinde tuvalet yer almaktadır. Merdivenin sırasında yer alan iki oda Bahnmeister'lere, karşısındaki sırada yer alan üç oda ise istasyon şeflerine aittir. Kiler/deponun üzerine denk gelen kısım eş-

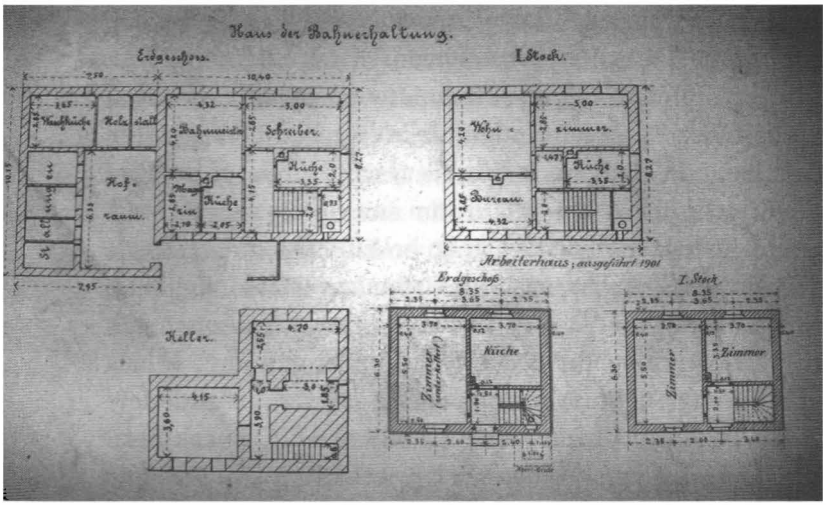
ya deposu olarak kullanılmakta, bu alanın içinde bir bölme ile ayrılmış olarak istasyon eleven(?) konutu yer almaktadır. Eşya deposunun hem hat yönünde hem de arka cephede birer rıhtımı bulunur. Hat yönündeki rıhtımın genişliği 1.85 m iken diğeri oldukça dardır. Bu rıhtımlara altı basamakla çıkılmaktadır. Deponun her iki cephede yük geçişine olanak tanıyan boyutlarda birer kapısı bulunmaktadır.

Hattın güney yakasında küçük birer yapı olmakla birlikte bir hela ve zaptiye barakası kâgir olarak inşa edilmiş yapılardır. Hela kadın/erkek olmak üzere sırt sırta yer alan iki birimden oluşur. Boyutları 3.56 m x 2.72 m'dir. Zaptiye barakası ise bir köşesinde ocağın yer aldığı 5.09 m x 4 m boyutlarında bir yapıdır.

Sözü edilen belgede kat planlarıyla belirtilmiş olan bir diğer yapı Bahnerhaltung Konutu (trenlerin bakımını yapan kişi) başlığını taşımaktadır. Bu yapı da hattın kuzey yakasında konumlanmıştır. Konut olarak kullanılan 10.4 m x 8.27 m boyutlarında iki katlı kâgir bir birimin yanında kâgir tek katlı ahır, çamaşırhane, odun deposu ve bir avludan oluşan yardımcı birimler yer alır. Bu tür kendi avlusu olan bir yapı kentsel bölgelerde karşımıza çıkmaz. Konut olarak kullanılan diğer birim tren müdürü (Bahnmeister) ve kâtip (Schreiber) için iki bölümden oluşur. Her birimin kendine has mutfağı bulunur. Katta, merdiven sahanlığına yerleşen tek bir tuvalet vardır. Üst katta ise bir yaşama birimi, bir oda ve bir büro mekânı ile bir mutfak ve bir tuvalet yer almaktadır. Ayrıca kısmi bir bodrumu bulunmaktadır.

Ayrıca 8.35 x 6.30 m boyutlarında kâgir iki katlı bir işçi lojmanı kırmızı mürekkeple çizilmiş ve yapım yılı olarak 1901 tarihi belirtilmiştir. Bu yapının giriş katında bir oda ve mutfak, üst katta ise iki oda yer almaktadır. Konutun tuvaleti yine merdiven altında çözülmüştür.

Demiryolu yapıları inşa edildikleri dönemden günümüze



Resim 10. Bahnerhaltung Konutu ve İşçi Lojmanı planları, ölçek: 1/100.

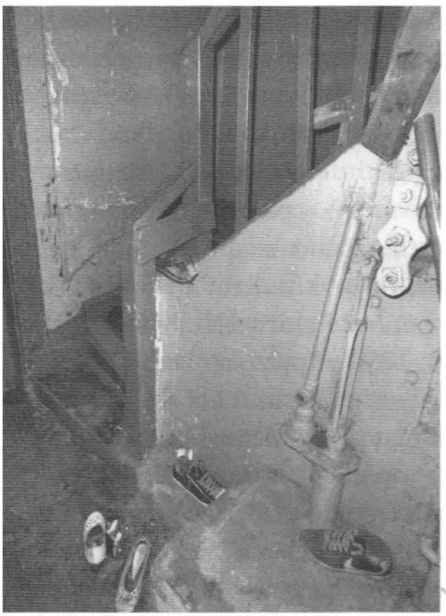
gelene değin sürekli değişim geçirmişlerdir. Mevcut duruma bakarak bu değişimin izleri yalnızca kısmen izlenebilmekte, yapının özgün durumuna ilişkin kesin yargılara varılamamaktadır. Bunun nedeni, özgün mimari dilin tekrarı olacak şekilde yapıların eklerle geliştirilmiş olmasıdır. Bu durumda özgün mimari çizimlerin varlığı, yapıların geçirdikleri evrimi anlamamıza büyük katkı sağlamaktadır.

Yapı günümüzde lojman olarak kullanılmaktadır. Yolcu binası işlevini uzun zaman önce yitirmiştir. Mevcut rölöve üzerinde 1891 öncesi ve 1892 yılında yapılmış olan ekleri yapı üzerinde hâlâ izlebiliyoruz. Yapının her iki yanına inşa edilmiş yeni ekler de olduğu gözlenmektedir. Ancak bu eklerin 1958 yılından önce yapıldığı bilinmektedir.

İşlevini yitirmiş olan Hadımköy İstasyonu'nda günümüzde dokuz adet tescilli yapı dikkati çekmektedir. Bunlar, yolcu binası, mal deposu, yatakhane, istasyon şefinin lojmanı,

kısım şefinin lojmanı, baş memur lojmanı, iki adet lojman, yol çavuşu ve baş manevracı lojmanı olarak adlandırılan yapılardır. Edinilen bilgiler, Hadımköy İstasyonu'nun Arnavutköy Belediyesi tarafından bir kültür kompleksi haline çevrileceğidir. Bu amaçla mevcut tescilli yapıların korunarak işlev değiştireceği, bunun yanı sıra çağdaş yapılarla alanın uygun işleve kavuşturulacağı belirtilmektedir.

Demiryolu yapıları, özellikle Hadımköy İstasyonu gibi tarihten önemli izler taşıyan alanlar, bu misyona uygun şekilde işlevlendirilmelidir. Söz konusu yapılar günümüzde hâlâ oldukça sağlam durumda olmalarına rağmen, insanın devreden çıkmasıyla hızla tahrip olabilmektedir. Ancak insanın devreye girmesi, doğanın tahrip hızının çok ötesinde zararlara neden olmakta, bizleri toplu(msal) hafıza kaybına itebilmektedir. Koruma/kullanma dengesi, tarihi ön plana çıkaracak şekilde gözetilmeli, uluslararası kuruluşların be-



Resim 11. Merdivenin yanındaki su pompası.

nimsediği ve örnek gösterdiği kriterler ışığında ele alınmadır. Önemli bir demiryolu mirası kabul edilen Hadımköy İstasyonu, kadınların-erkeklerin, milletlerin-muhacirlerin, prenslerin-sultanların, askerlerin-çocukların, hastaların-şehitlerin, savaşın ve barışın kesişim noktası olmuştur. Anılan proje hayata geçecek olursa, bu değerli kültürel peyzaj alanında yer alan Hadımköy demiryolu yapılarının kültür kompleksi olarak gelecek nesillerin yükselmesine olumlu katkıları olacağı açıktır.

KAYNAKÇA

Bariola, H. (1885), *Les Chemin de fer la Turquie d'Europe.*

Cengizkan, A. (2004) *Mübadele Konut ve Yerleşimleri*, ODTÜ Yayınları, Ankara.

Engin, V. (1993), *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul.

Erkan, Y. (2011) "20. Yüzyılın Başında Lüleburgaz Tren İstasyonu", *METU JFA*, 2011/1 (28:1), 177-190.

Erkan, Y. (2007) "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması", yayınlanmamış doktora tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Karakuyu, M. (2008) *Hadımköy; Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Özellikleri ve Kentleşme Süreci*, Hadımköy Belediyesi Bilimsel Kültür Yayınları, İstanbul.

Ramsey, W.M. (2005), *The Revolution in Constantinople and Turkey: A Diary*, Elibron Classics.

www.catalca.bel.tr

www.en.wikipedia.org

Demiryolu ve çocuk

ORHAN BERENT

Rahmetli babam at yarışlarına çok düşkündü. 1970'li yıllarda her cumartesi ve pazar trenle gittiği Şirinyer Hipodromu'na kimi zaman beni ve ablamı da yanında götürürdü. Giderken 12.15 Alsancak-Seydiköy trenine binerdik. O zamanlar İzmir banliyö hatlarında hâlâ buharlı lokomotifler çalışıyordu. Hiç unutmam 6 yaşlarındayım ve babamın beni de yarışlara götüreceğini öğrendiğimde sevinçten havalara uçmuştum. Hem hiç görmediğim fakat babamın bana bahsettiği Alsancak Garı'nı görecek, hem hayatımda ilk kez at yarışı izleyecek ve en önemlisi ilk kez tren yolculuğu yapacaktım. Babam beni at yarışlarına götürmezden önce Basmane Garı'na oldukça aşinaydım ancak Alsancak Garı'nın içini henüz görmemiştim.

Anne tarafından dedem o zamanlar ilerlemiş yaşına karşın sigortadan emekli olabilmek için Basmane Garı'ndaki büfede çalışırdı. Anneannemin ve anne tarafından birçok akrabamızın evi de Basmane semtindeydi. Onlara her gidişimizde Basmane İstasyonu'ndaki kapkara lokomotiflere ve yine onlara öykünmüş koyu renkli vagonlara hayran hayran ba-

kardım. O zamanlar buharlı trenlerin altın çağıydı. Hem Alsancak hem de Basmane Garı'nda bolca buharlı trene rastlamak mümkündü. Arada sırada manevra yapan tek tük kırmızı dizel lokomotifler de vardı. Fakat benim en çok sevdiğim ve dikkatimi çeken buharlılardı. Biraz ürkekçe bakardım buharlı lokomotiflere. Çünkü tiz ve keskin düdükleri ve ilk harekete geçerken çıkardıkları sesler beni korkuturdu.

Annemin bir elinde ablam, diğer elinde ben Basmane'deki anneannemlere yürüyerek giderdik. Basmane'ye geldiğimizde kimi zaman ESHOT'ta çalışan dayımın yanına uğrardık. Ama Basmane Garı'nda dedemin çalıştığı büfeye kesinlikle uğramamazlık yapmazdık. Annem ve biz iki kardeş büyük bir saygıyla dedemin elini öper ve bize vereceği sakızları beklerdik. Sakızların içinden o zamanın ünlü artistlerinin kartona basılmış resimleri çıkardı. Ben Ayhan Işık'ı çok severdim, ablam Filiz Akın'ı. Bazı sakızlarda da futbolcu serisi vardı. Beşiktaşlı Yusuf, Galatasaraylı Büyük Mehmet, Fenerli Datcu. Kimi zaman patron da büfede olurdu ve biz iki sevimli çocuğa çikolata verir, annemin hatırını sorardı. "Nasılsınız Süheyla Hanım, afiyette misiniz?" Annem utangaççа cevap verir, biz çikolataları alıp almamak arasında tereddüt eder ve dedemin yüzü bu cömert ikram yüzünden hafiften gölgelenirdi. Öyle ya, Makedonya'nın Müslüman eşrafından koca Mehmet Ali Ağa suyun öbür tarafında bu kıçı kırık büfenin on katından büyük bir dükkânın sahibiydi de, Tito denilen bir adam çıkmış, her şeyi devletleştirmişti. Kolay şey miydi şimdi bu durumlara tevekkül göstermek. Ve annem de Doris Day stili kesilmiş saçlarıyla inadına güzeldi.

Basmane Garı İstanbul'daki Haydarpaşa Garı'yla aynı işlevi İzmir'de görürdü. O yıllarda şehirlerarası otobüs terminali de Basmane'deydi. Bu yüzden birçok yöreden İzmir'e gelmiş değişik insan yüzlerine burada rastlamak mümkündü. Dedemin çalıştığı büfenin ön tarafında dergi ve kitapların

durduğu bir raf vardı. *Teksas*, *Tommiks*, *Zagor* gibi çizgi romanların yanı sıra Hazreti Ali'nin cenk kitapları, rüya tabirleri, namaz hocaları bulunurdu. Bir gün bir müşteri dedemden *Ölüm Kalesi* adlı bir kitap sormuştu. Dedem ise ısrarla adama *Hazreti Ali Kan Kalesi* kitabını satmaya çalışıyordu. Sonuçta adam o kitabı aldı mı bilmiyorum ancak dedem hep anneme büfeden alışveriş edenleri şikâyet ederdi. Biz de ablamla birlikte hem onların konuşmalarını dinler hem de büfe içindeki malları incelerdik. Neler yoktu ki. Yeşil, turuncu, kırmızı gibi aykırı renklerde, çoğunluğu cami biçimindeki şişelere doldurulmuş ağır kokulu kolonyalar, Zambo, Mabel gibi kare şeklinde ambalajları olan cikletler, yemek sodaları, yöresel firmaların ürettiği keskin gazozlar ve rafta duran bir yığın sigara. Büfeden alışveriş edenler çoğunlukla Birinci, İkinci, Üçüncü gibi filtresiz sigaralardan alırlardı. Tren mevkisi gibi adları vardı bunların. Ayrıca Hisar, Yeni Harman, Yenice, Bafra sigaraları. Filtreli Samsun o yıllarda lükstü, herkes içemezdi.

Dedeme veda edip anneanneme gitmek üzere büfeden çıktığımızda garın içindeki peronlardan geçer ve ufak kapının olduğu yerden çıkardık. Koltuğumun altında dedemden anneannemde okumak üzere aldığım *Teksas-Tommiks*'ler, *Zagor*'lar, *Teks*'ler olurdu. O yıllarda çizgi roman fasiküllerinin sayfaları üstten birbirine kenetli olurdu. Okuyucu dergileri okumak için bıçakla üstten keserdi. Ancak dergileri dedeme iade edeceğimiz için sayfaları birbirinden ayırmadan okumak zorundaydım. Küçük bir çocuk için zahmetli bir şeydi ama her kitabı ve dergiyi satın alacak paramız da yoktu.

Peronların olduğu yerden geçerken o sihirli görüntüye tanık olurdum. Buharları tüten dev gibi lokomotifler. Gerçi o yıllarda İzmir Fuarı içinde çalışan minyatür trene de aşinaydım ama bunlar çok kocamandılar. Onun için peronla-

rın önünden geçerken, platforma yolcu indiren bir trenin lokomotifi eğer geliş yönündeyse ona çekine çekine bakardım. Saldığı buharlar ve homurtusuyla asil ama ürkütücü bir görüntüsü vardı. Hele o keskin düdükleri ve insanın kulaklarını patlatacak derecede gürültüleri...

Garın küçük yan kapısından çıktıktan sonra caddeden karşıya geçer ve hemen karşı sokağın içindeki ufak dükkânda terzilik yapan annemin halaoğlu Mahmut dayıma uğrardık. O sokakta at arabalarının bırakmış olduğu at pisliklerinin kokusuna ufak bir boyoz fırınından gelen börek kokuları birbirine karışırdı. Mahmut dayının dükkânı dedemin çalıştığı büfe kadar eğlenceli değildi. Bolca takım elbise, pantolon, tayyör ve masanın üzerinde duran bilmem hangi tarihten kalmış yabancı moda dergilerinden başka beni oyalayacak bir şey yoktu. Kısa zamanda canım sıkılır, annemin ve Mahmut dayının öte taraf yani Makedonya ve benim bilmediğim akrabaları hakkındaki sohbetleri beni sarmadığı için terzi masasının kenarına tutturulmuş uzun tahtayla oynamaya başlardım. Bir müddet sonra o tahtanın üzerine asılmış dikimi henüz bitmiş pantolonlar yere düşer, annemden hafif bir fırça yerdim. Biraz daha uslu oturduktan sonra terzilerin kumaş üzerinde işaretleme yaptıkları sabun parçasını alır, terzi masasına çeşitli şekiller çizerek annemin sabrını denerdim. Bu da yetmeyince bir yığın topluiğneyi masaya döker, sonra mıknatısla bunları toparlamaya çalışırdım. Sonunda annem kalkmaya karar verir ve anneanneme doğru yola koyulurduk. Anneannemin oturduğu eve çıkmak için tarihi Altınpark semtinin dik bir yokuşundan tırmanmak zorunda kalırdık. Yokuşun başında ise İzmir'in ünlü ve en gürültücü dilencisi bizi beklerdi. Daha ona yaklaşmaya elli metre varken avaz avaz ve nara atarak dilenmeye başlardı. Dilenciyi geçip sağdaki sokağa varınca anneannemin evine varmış olurduk.

Evin arkasında ufak bir bahçe vardı. Eğer yazsa bahçede bir müddet anneannemin çiçeklerine bakar ve duvara dayalı merdivenden üst terasa çıkma planları yapardım. Merdivene seyirtip birkaç basamak çıkma planlarının anında evdekiler tarafından fark edilir ve azar işitip uslu durmam yönünde uyarılar alırdım. Sonra *Teksas* ve *Tommiks*'leri sayfalarını yırtmadan okumaya çalışır, bu sayfa arasından okumanın zahmetine katlanamayınca bir punduna getirip mutfaktan aşırdığım bir bıçakla bir tanesinin sayfalarını açardım. Annem bunu fark ettiğinde, "Ne yaptın oğlum, şimdi bunu satın almak zorundayız," der, ben de kıs kıs gülerek sayfaları açık dergiyi rahatlıkla okumaya başlardım. Arada Basmane Garı'ndaki trenlerin düdüğü duyulurdu.

Elbette ilkokula başladığım için saçlarım arada sırada kesilirdi. Saç tıraşı için garın paralelinde uzanan caddenin yüz metre ilerisinde bulunan annemin memleketlisi Ahmet amcaya gidilirdi. Cadde boyunca yürürken sol tarafta kalan Basmane Garı'nda bekleyen trenleri yan gözle incelerdim. Tren hareket saatlerinde ve manevralarda ortalık kömür dumanı ile dolardı. Bu kömür dumanı berber Ahmet amcanın eşi Nebahat teyzenin de şikâyetine yol açar, "Tren dumanı yüzünden taraçaya çamaşır asamıyorum," derdi.

Saçlarımın kesilmesi benim için bir işkenceydi. Koltukta rahat durmaz, sürekli kıpırdar, saçlarımı kesen Salih abinin de dayanma gücünü kafamı öne arkaya, sağa sola çevirmem vasıtasıyla test ederdim. Ahmet amca, babam gibi at yarışı meraklısıydı. Dükkânı dolduran müşterilerle tatlı bir göçmen şivesiyle at yarışı ve spor-toto muhabbeti yapardı. Ben ise hem onları dinler hem de camdan dışarı bakıp yürüyen dumanlara dalardım. Dükkânın olduğu yer gar sahasının hemen yanı olduğu için manevra yaptıran buharlı lokomotiflerin duman sütunları hep hareket halindeydi. Duvarda ise bir Beşiktaş posteri vardı. 1967'deki son şampiyon-

luk hatırası. Kaleci Necmi Mutlu, saçları henüz dökülmemiş genç Sanlı Sarıalioğlu, berber dükkânında doldurulan ganyan ve Spor-Toto kuponları, verilen tüyolar. Altay kalecisi Varol'un yediği ya da kurtardığı goller, son düzlükte atını kırbaçlamayan jokeyler, kayışta bilenen usturalar, alkol ve pudra karışımından imal edilmiş ucuz kolonya kokusu, gelecek haftaya ertelenen umutlar...

Evimize dönüş yolunda da Basmane Garı'nın içinden geçerdik. Özellikle akşam saatlerinde gar çok kalabalık olurdu. Bornova, Çiğli banliyö trenleri, Ankara Ekspresi, Tire, Ödemiş motorluların yolcularıyla dolu olurdu peronlar. Kalabalığın içinden geçip büfeye varır, dedemden aldığımız dergileri ona iade ederdik. Dayanmayıp açtığım derginin parasını öderken de annem, "Baban evde sorar sana," derdi. Sonra gardan çıkar, Alsancak'taki evimize doğru yola koyulurduk. Yanımızdaki caddeden geçen Kahramanlar ya da Tepecik'e işleyen Man troleybüslere meraklı meraklı bakar, gardan gelen trenlerin düdüğü eşliğinde annemin yanında yürürdüm.

Babam beni ilk kez at yarışlarına götürdüğü gün ilk defa Alsancak Garı'ndan içeri girdiğimizde Basmane'nin o hareketlilik ve kalabalıklığını görememiştim. Zaten yetmişli yıllarda o sakin ve vakur bina ancak saat 15'ten sonra Tekel'in vardiya değişimi ve akşam saatlerinde banliyö treninin rahatlığını tercih eden insanlarla az bir şey hareketlenir, günün diğer saatlerini uyumakla geçirirdi. Daha bir aristokrat havası mı vardı ne Alsancak'ta?

1970 yılında yeni taşındığımız evimiz Alsancak Camisi yakınındaydı ve iki büyük gar bizim evden yaya yürünecek mesafedeydi. Bu yüzden konuşkan bir adam olan ve özellikle eski zamanları anlatmayı pek seven babam, Alsancak Garı'na kadar olan yol boyunca bana Basmane Garı'nı Fransızların, Alsancak Garı'nı ise İngilizlerin inşa ettiğini anlatmış-

tı. Gara vardığımızda gerek Alsancak Garı'nın loş havası gerekse orada toplanan çoğu Alsancaklı yarış severler oldukça ilgimi çekmişti. Gardan içeri girip perona geçtiğimizde bekleyen treni işaret edip babama, "Buna mı bineceğiz?" gibisinden bir şeyler sorduğumu hatırlıyorum. Babam, "Hayır o Buca treni, biz Seydiköy trenine bineceğiz?" demişti. "Buca ve Seydiköy." O an benim için bunlar büyülü kelimelerdi. Kim bilir neredeydi Buca ve Seydiköy, ama benim için çok önemliydi o an. Çünkü o yerlere trenle gidiliyordu.

Yarış günlerinde Alsancak Garı'nda mutlaka babamın tanıdıklarıyla karşılaşırdık. Onlar da bitip tükenmek bilmeyen at yarışı mevzularında konuşurlar ve birbirleriyle hangi atın birinci geleceği konusunda tartışırlardı. Altılı ganyan, ikili bahis, üçlü ganyan, plase, sürprizli biten yarışlar, foto finiş, az bulunan ikramiye miktarları... Zaman zaman bizim eve gelen Paul Ventura adında bir İtalyan elektrik tamircisini de mutlaka garda görürdük. O da babam gibi at yarışı meraklısıydı. Bunun yanında İzmir'in eski Levanten ailelerinden Clark'lar, Franco'lar, Giraud'lar yine İzmir Yahudi topluluğunun önde gelen simalarından Israel'ler, Moşe ve Israel Sadi beyler de babamın tanıdıkları arasındaydı.

Buca treni hareket ettikten sonra Seydiköy treni geri geri perona girerdi. Biz de babamla trene biner ve yerlerimize otururduk. 1970'in başlarında İzmir banliyö trenlerinde sıraları hatta dış aksamı bile ahşap olan vagonlar mevcuttu. Daha sonraki yıllarda ise tahta sıra pek göremedim. Alsancak'ta tren fazla dolmaz fakat bir sonraki istasyon Kemer'de ayaktaki yolcularla banliyö treni hıncahınç olurdu. O buharlı lokomotifin çektiği 12.15 Alsancak-Seydiköy treninin köhne vagonlarında ne heyecanlar, ne özlemler koşan atların ardına takılıp gitmişti.

At yarışına gitmek üzere ilk kez trene bindiğimde aklımda kalan ilginç bir nokta da şu idi. Trenimiz Alsancak Ga-

rı'ndan hareket ettikten bir süre sonra Hilal noktasına gelmişti. (Basmane hattı ile Alsancak hattının kesiştiği yer.) Tabii o zamanlar küçük bir çocuk olduğum için ne Hilal'den haberim vardı, ne de İzmir'in Anadolu'nun en eski demiryollarına sahip olduğundan. Zaten bol takırtılı olan yolculuğumuzda bir anda tekerleklerden trak trak trak diye bir ses geldi ve tren sarsılmaya başladı, babama sordum "Bu nedir" diye. Babam da iki hattın yapımını İngiliz ve Fransız şirketlerinin aldığını anlatmıştı.

At koşuları Şirinyer Hipodromu'nda oluyordu. O zamanlarda şimdiki Akıncılar semti yoktu ve etraf bomboş çayır çimendi. Yarış aralarında çıkıp babamla hat boyunda dolaşır ve kimi zaman Denizli'ye giden Fiat mototrenleri ya da Söke, Tire, Ödemiş gibi yerlere giden iki vagondan oluşan Man otorayları görürdük. Koşu durağı sadece Seydiköy banliyö trenlerinin durduğu tali bir durak olduğundan motorlular büyük bir hızla buradan geçer ve Gaziemir yönüne doğru gözden kaybolurdu.

O yıllarda at yarışlarına gitmek aynı zamanda yeşillikleri seyretmekle eşanlamlıydı. Çevrede fazla yapı yoktu ve Koşu durağından sonra etraf ağaçlık ve yeşildi. Koşu aralarında babamla dolaşırken Gaziemir'e doğru demiryolunun iki tarafındaki yeşillikleri seyretmeyi çok severdim. Çevrede hâlâ ev yapımı ve içinde limon suyundan başka katkı maddesi olmayan turşular satan turşucular vardı. Kokoreççiler kalın bağırsak üzerine sarmazdı kokoreci. Sadece ince bağırsaktan yapılırdı ve mangal üzerinde közlemeye de gerek olmazdı kesildikten sonra. Civardaki seyyar köftecilerde envai çeşit ızgara yapılır, köftenin yanında şarap içenler de olurdu. Kimse kimseye karışmaz, nahoş olaylar olmazdı. Buharlı trenleriyle, troleybüsleriyle ayrı bir güzeldi her şey. Benim için ise at yarışına gitmek trene binmekle eşanlamlıydı. Kimi zaman yarış seyretmektense o an hipodromun kuzey ta-

rafından geçen ve Şirinyer'den Buca'ya giden buharlı lokomotifin çektiği trenleri seyretmeyi tercih ederdim.

Dönüşümüz ise şöyle olurdu: Son koşu biter bitmez yer kapmak için hızla durağa seyirtirdik ve bizi bekleyen trende yerimizi alırdık. Bu tren Seydiköy dönüşü yapan tren değil, son koşu başlamazdan önce Buca'dan dönen Buca treniydi. Buca'dan Şirinyer istasyonuna geldikten sonra makas değiştirip geri geri Koşu durağına manevra yapar ve son koşunun bitmesiyle yarış severler bu treni doldururdu. Olan Buca'dan Alsancak'a giden az sayıdaki yolcuya olurdu. Son yarışın bitip trenin tekrar geldiği yolu alması yolculuk süresine en az bir 15 dakika eklerdi ki normal sürede Buca-Alsancak arası zaten 12-13 dakikaydı. O yıllarda zaman daha az mı önemliydi yoksa daha yavaş mı akardı bilemem.

Ve biz son koşuyu seyretmek üzere tribünlerde yerimizi almadan önce uzaklarda Buca kapısı tarafında Buca-Alsancak treninin Şirinyer'e doğru gittiğini görürdük. O yıllarda hipodrom ile Buca demiryolu arasındaki arazinin büyük bir bölümü boş olduğundan, Şirinyer-Buca arasında gidip-gelen trenler rahatlıkla hipodromun tribünlerinden görülebiliyordu. Son at koşusu bittikten sonra babamla birlikte hızlı adımlarla çıkış kapısına doğru seğirtir ve bizi İzmir'e götürecek treni Koşu durağında hazır bekler durumda bulurduk. Buca'dan gelen tren Şirinyer istasyonundan Koşu durağına kadar geri geri manevra yaparak gelmiş ve kalabalık yarış severleri evlerine götürmek üzere istim üstünde hazırdı. Lokomotif canlı bir varlıkmış gibi soluyup pof pof diye sesler çıkarıyor, bacasından çevreye koyu dumanlar yayılıyor ve yolcular trende yer kapmak için vagon kapılarına hücum ediyordu...

Bir seferinde bizi İzmir'e götürecek olan Buca-Alsancak trenini son yarıştan önce Şirinyer'e giderken görememiştik. Haliyle yarış bitip de istasyona gittiğimizde ortalıkta tren fa-

lan yoktu. Kim bilir hangi nedenden dolayı tehir etmiş olmalıydı. Hipodromu terk eden oluk oluk insan istasyonun dönüş peronuna yığılmış, Şirinyer tarafına bakıyordu. Tren neden gelmemişti ki? İnsanın iliklerine kadar vuran akşam ayazı yüzünden bir an önce evine dönmek isteyen insanlar sabırsızlıkla treni bekliyordu. Kimisi perondan aşağı atlayıp karşıya geçmiş, o tarihlerde Buca belediyesinin işlettiği kırmızı otobüsleri aramaya başlamış, kimisi de İzmir'e dolmuş yapan ticari arabalara yönelmişti. Biz ise babamla birlikte treni beklemeyi tercih ediyorduk. Aradan birkaç dakika geçmişti ki Şirinyer tarafında keskin bir düdük sesi duyuldu. İşte tren geliyordu. Fakat o da ne? Buharlı bir lokomotifin çektiği tren kör hattan değil de Gaziemir'e giden hattın üzerinden Koşu durağına yaklaşıyordu. Lokomotifteki makinist tren yolunda dolaşan insanların dikkatini çekmek için düdüğe asılmış, çığlık çığlığa ortalığı velveleye veriyor ve tren her yeri yoğun bir kömür dumanına bulayarak istasyona giriyordu. Tabelalara baktım, Alsancak-Seydiköy-Alsancak yazıyordu. Şimdi durumu anlamıştım. Normalde bizim bineceğimiz trenle bu gelen tren Gürçeşme rampalarında buluşuyordu. Fakat bizimki tehirli olduğundan Seydiköy treni bizim trenden önce Koşu durağına varmıştı...

Yanımızdaki Ahmet amca babama, "İhsan Bey bu trene binin, sonra Seydiköy'den aynı trenle geriye dönersiniz," diyordu. İyi de şimdi bu trenle ta Seydiköy'e gitmek, orada bekleyip, aynı trenle İzmir'e geri dönmek uzun ve zahmetli bir yolculuk olmaz mıydı? Şuradan bir dolmuşa atlasak evimize daha çabuk varırdık. Babam da benimle aynı düşüncede olmalı ki, Ahmet amcaya "Hele biraz daha bekleyelim bakalım," demişti. Zaten kısa bir duruştan sonra Alsancak-Seydiköy treni karşı perondan Gaziemir'e doğru yola çıkmıştı. Çok geçmeden Şirinyer tarafında başka bir trenin düdük sesini işitmiştik. Herkesin gözü Şirinyer tarafındaydı. Evet, Bu-

ca-Alsancak treni Şirinyer'e daha yeni geliyordu. Bir-iki dakika sonra da Şirinyer'den Koşu durağına doğru geri geri manevra yapan trenin ilk vagonları görünmeye başlanmıştı. Son vagonun kapısından sarkmış kondüktör ya da tren şefi düdüğünü öttürüyor ve katar yavaş yavaş bizim olduğumuz tarafa doğru geri geri geliyordu. İşte o anda bir sokak köpeği gezecek başka bir yer yokmuş gibi rayların üzerinde dolaşmaya başlamıştı. Ahmet amca ve birkaç kişi "hoşt hoşt" deyip köpeği kovalamaya çalıştılar ama nafile. Sonra adamın biri yerden bir balast taşını köpeğin olduğu tarafa fırlattı da köpek ürküp raylardan uzaklaştı. Tren durur durmaz babam ve Ahmet amcayla birlikte ilk kapıdan içeri girdik. O soğuk Şirinyer ayazından sonra sıcak tren ilaç gibi gelmişti.

1970'lerdeki Alsancak-Buca-Seydiköy banliyö trenleri bojisiz, tek dingilli, kısa ve çok eski vagonlardan teşkil ediliyordu. Bazı vagonlar eski şehirlerarası trenlerden kalmaydı. Bu tip vagonlar iki bölmeliydi ve bunların duvarları maun kaplamaydı. Koltukların arkasındaki ahşap aksamda ise numaralar vardı. Bir bölmedeki koltuklar yeşil, diğer bölmedeki koltuklar ise kırmızı meşin kaplıydı. Yeşil koltuklu bölümde iki yanda ikişer kişilik koltuklar bulunurken, kırmızı bölmede bir tarafta üç, diğer tarafta ise tek kişilik koltuklar vardı. Babam kırmızı rengin birinci, yeşil rengin ise ikinci mevkiye işaret ettiğini söylerdi. Ben bu maun kaplamalı vagonları çok severdim. İşte buharlı lokomotiflerin çektiği bu çok eski salaş ve köhne vagonlardan oluşmuş İzmir banliyö trenleri ile evimize dönmek artık geçmişte kalan fakat özlemle hatırlanan bir nostaljiden ibaretti. Ama ne nostalji.

Koşu durağından, buharlı lokomotiflere mahsus keskin bir ıslığı andıran o tiz ve keskin düdük sesiyle hareket eden tren, pof pof sesler çıkararak birkaç dakika önce geri geri geldiği Şirinyer istasyonuna doğru bu kez hınca hınç yolcularla dolu olarak yola koyulurdu. O tadına doyulmaz güzel-

likteki seyahat başlamıştı. Ben Şirinyer'e doğru hattın iki yanındaki tek katlı evleri seyretmeye bayılırdım. Kim bilir demiryolunun kıyısında böyle bir evde yaşamak ne güzel olurdu. Bacasından gri dumanlar çıkaran tren yolu kenarındaki sıcacık evler, bahçelerinin kenarından geçen mekanik sinyal telleri ve kocaman sinyal direkleriyle apayrı bir dünya. Benim için ne büyülü görüntülerdi bunlar. Ve Şirinyer istasyon sahasına girmeden önce eski bir raydan yapılmış direğin üzerinde gördüğüm sarı tabela. "Atma ve kaydırma manevra yapmak yasaktır."

İngilizlerin inşa etmiş olduğu Şirinyer Garı'nın gidiş kısmı, akşamın o saatlerinde Ödemiş'e, Söke'ye, Tire'ye gidecek trenleri bekleyen insanlarla epey kalabalık olurdu. İzmir'e dönüş peronunda ise fazla yolcu olmazdı. Babam gibi yarış severlerle dolu tren, Şirinyer istasyonundan tek tük yolcu aldıktan sonra son sürat Kemer'e hareket ederdi. Sıcak vagonların içindeki sohbetler ise çoğunlukla at yarışı ile ilgili olurdu. Kimisi son anda kaçırdığı altılıdan, kimisi son düzlükte atını kamçılamayan şikeci jokeyden, kimisi de verilen düşük ikramiyeden söz ederdi. Umutlar başka bir koşu gününe ertelenmişti. Eğer babamın arkadaşlarından birisi yanımızda ise onun babama serzenişlerle dolu şikâyetlerini dinler, "Olur mu böyle şey İhsan Bey, son düzlükte tuttu atı gözlerimle gördüm, yoksa kazanması işten bile değildi," türünden lafları duyardım. Benimse kulağım onlarda gözüm dışarıdaydı.

Trenimiz doludizgin rampa aşağı Kemer'e doğru iniyordu. Eğer trenin sol tarafında oturmuşsak Şirinyer istasyonunun İzmir tarafındaki ırmağı görür ve babamın bana anlattıklarını hatırlardım. Yüzmeyi bu ırmakta öğrenmişti. Solumuzdaki uçurumun altında yemyeşil çimenlerin arasında akan ırmak gözüme anlatılmaz güzellikte görünürdü. O zamanlar trenlerde sigara içmek serbestti. Sigaralarını yakmış yarış se-

verler daha bir hararetle tartışıyorlar ve birbirlerine aldıkları en son tüyoları iletiyorlardı. "Kendi kulağımla duydum, seyisleri söyledi, çarşamba günü bu at kesinlikle birinci gelecekmiş, sen beni dinle gel üç misli oynayalım, inan zarar etmezsin." Pencereye yakın oturanlar külünü pencerenin alt pervazındaki çıkıntıda gömülü TCDD armalı küllüğe silkeler, koridor tarafındakiler de yere.

Bu konuşmalara trenin uzun düdüğü eşlik eder, vagonların koridorlarında dolaşan lacivert üniformalı kondüktör bizim gibi istasyondaki gişeden bilet almış yolcuların yeşil karton biletlerine elindeki penseye benzeyen aletle delikler açar, bilet alamamış olanlara ise elindeki koçandan kâğıt biletler keserdi. Bu işlemi yapmadan önce koçana göğüs cebinden çıkardığı kalemle hızlı hızlı bir şeyler karalar, sonra da trenin arkasına doğru yürüyüp gözden kaybolurdu. Fakat bir süre daha bulunduğumuz tarafa doğru sesi ulaşırdı. "Koşu'dan binenler, Şirinyer'de binenler, var mı bileti görülmeyen."

Şirinyer'den Kemer'e kadar olan kesimde trenimiz rampa aşağı bayağı hızlı inerdi. O yıllarda yayımlanan *Doğan Kardeş* dergisinde Japonların yüksek sürat trenleriyle ilgili bir yazı okumuştum. Çok hızlıydı Japon trenleri. Bir keresinde de babama saf saf sormuştum. "Japon treni gibi hızlı gidiyoruz değil mi baba?" Babam gülmüş ve "Eh işte!" der gibi elini sallamıştı. Tren bir süre sonra "Yıkık Kemer" denilen mevkiden geçerdi. Bunlar Romalılar zamanında yapılmış sukemerleriydi. Karşıki yamaçlarda ise Kadifekale tüm haşmetiyle arzı endam ederdi. İki yanı kayalıklı minyatür bir kanyonu da geçtikten sonra sol altta Yeşildere'nin deri imalathaneleri başlardı. Dönüşte Şirinyer-Kemer arasındaki çift hatlı bölümde başka bir trenle karşılaşırdık. Daha sonra bir başkasıyla da Kemer istasyonunda. Artık yavaş yavaş Kemer'e yaklaşıyorduk. Bir süre sonra vagonun altından gelen takır-

tılar artardı. Bunun nedeni Kemer istasyonunun girişindeki makaslardan geçiyor olmamızdı. Tren Kemer istasyonunda durduğunda ise yolcuların büyük bir kısmı inmiş ve trenin dörtte üçü boşalmış olurdu. Ahmet amca da inenler arasındaydı. Eğer inerken babamın yanından geçiyorsa memleketlisi olan annemlere selam söyler, sonra da trenden inip Basmane'deki evlerinin yolunu tutardı. "İhsan Bey, Süheyla'ya selam söyleyin, çocuğun saçlarının uzamasını beklemesin, uğrasın yakınlarda bize."

Geniş bir alana yayılmış Kemer istasyon sahasında eski yük vagonları ve bu genişlik sebebiyle kimi zamanlar Kurban Bayramı'nın arifesinde istasyon sahasında kurbanlıklar olurdu. İstasyon binasının hemen önündeki hemzemin geçitten ise Tepecik'e giden Gaziler Caddesi uzanırdı. Ara sıra Fahrettin Altay-Tepecik arasında işleyen arkası oval emektar Man troleybüsler geçitten geçerdi. Hava yavaş yavaş kararmaya yüz tuttuğundan gri elbiseli yaşlı bir amca makas fenerlerindeki ispirtoyu çaktığı kibritle tutuşturur, hemzemin geçitteki bariyerler kapanır ve lokomotif keskin bir düdük çalıp yavaş yavaş Alsancak Garı'na doğru yola çıkardı. Bazı kereler zaten yavaş giden tren iki yüz metre gittikten sonra Hilal makaslarına gelmeden önce tekrar dururdu. Trenin neden durduğunu merak edenler böyle zamanlarda camları açar, ne olup bittiğine bakarlardı. Halbuki olağanüstü bir durum yoktu. İlerdeki kesişme noktasından yani Basmane hattından başka bir tren geçiyordu. Babamdan izin alıp açık bir pencereye yönelirdim. İlerde başka bir tren bizim hattı dik kesen demiryolundan geçiyordu. O geçtikten sonra bizim trene yol verilirdi. Biz de takırtılar eşliğinde Hilal geçidinden geçmeye başlardık. Geçitten geçerken Basmane'ye doğru uzaklaşan trenin vagonlarını fark edebiliyordum. Biz ise Alsancak tarafına gidiyorduk. Hilal geçidinden sonra Alsancak yolunda altında dere akan şimdi de mevcut

geniş bir köprü vardı. O köprüden de artan takırtılar eşliğinde geçilirdi. Sağ taraftaki Roman mahallesinde ışıklar yanmış, bacalardan tüten dumanlar lokomotifin saldığı dumanlara karışırken kimi zaman hat kenarında kömür vagonlarından düşen kömürleri toplayan kadınlar olurdu. Ve sol tarafta siyah selvileri olan parkı geçtikten sonra Alsancak atölyelerinin kapısı görünürdü. Mevsim kış olduğundan Alsancak gar havzası koyu yeşil otlarla kaplıydı. Sola doğru hafif bir kurbu takip eden trenimiz demiryollarının lojman kapısında kısa bir süre için makasın açılmasını beklerdi.

Daha sonra tren dördüncü yola girer ve yolcular inerdi. İndiğimiz zaman platform boyunca gidip yolun sonundan sola sapmamız ve ana kapıdan troleybüslerin olduğu meydana çıkmamız gerekirdi. Biz tam lokomotifin yanından geçerken tren boşalmış olur ve geri geri manevra sahasına gitmek için hazır olurdu. Ve keskin bir düdük çalıp bham bham bham diye lokomotifin harekete geçmesi beni çok korkuturdu. Alsancak Garı, Basmane gibi açık alan olmayıp peronlar kapalı binada bulunduğundan çıkan gürültü de haliyle çoğalıp sundurmada yankılanırdı. Bu sesin beni çok korkuttuğunu fark eden babam daha sonra bazı yolcuların yaptığı bir şeyi yapmaya başladı. O yıllarda trenler Alsancak gar sahasına girdiğinde platformlara 50 metre kala makasın açılması için çok kısa bir zaman için dururdu ve bu duruş esnasında bazı yolcular trenden inip karşıda bulunan Tekel yaprak tütün atölyesine giden TCDD lojman kapısına doğru ilerlerdi. Bir süre sonra trenin makasın açılması için durduğu bu boşluktan biz de istifade edip inmeye başladık, bu hem eve dönüş yolumuzu kısaltıyordu, hem de insanı yerinden sıçratan o seslerden kurtarıyordu. Kimi yolcular zaman zaman mekanik sinyalizasyon için yapılmış tellere takılıyordu ve civy civy civy diye tellerin titreşiminden doğan sesler çıkıyordu. Bazı dikkatsiz yolcular ise bu tellere takılıp raylara boylu boyunca seriliyor-

du. Demiryolları lojman kapısından girmeden önce dönüp arkama son bir defa bakardım ve bir şeye anlam veremezdim. Kovboy filmlerinden falan hep lokomotiflerin biçimini biliyordum ama dönüş yollarında kömür vagonu neden öne geçiyordu bir türlü anlam veremiyordum, yani lokomotif neden ters takılmıştı. Sonra sonra dikkat ettim, dönüşlerde tüm lokomotifler tıpkı Basmane Garı'nda olduğu gibi tersti. (Manevralarda lokomotifin 180 derece dönmediğini, ancak torna plak yani döner köprü vasıtasıyla dönebileceğini daha sonraki yıllarda görecek ve öğrenecektim.)

Rayları ve telleri geçtikten sonra babamın elini bırakır, babam bizimle birlikte trenden inen Paul amca ile gelecek yarışların kritiğini yaparken ben Alsancak Garı'na giren treni seyreder, lojman kapısından Tekel sokağına açılan dönemeçte de son bir kez arkama bakıp babamlara yetişirdim. Kararan hava eşliğinde makas fenerlerinde yanan ufak alevler ortalığa iyice hüzünlü bir hava verirdi. Yaprak tütün atölyesinde vardiya çoktan başlamıştı ve o kış akşamında sokaklar ıssız olurdu. Alsancak böyleyken, Basmane daha farklıydı.

Sonraki yıllarda yine bir koşu dönüşünde babam bu sefer trenin Alsancak'ta değil de Basmane'de son durak yapacağını söylemişti. Trenimiz Kemer istasyonundan hareket ettikten sonra İngiliz makasından sol taraftaki kurba girmiş, askerî arazinin kenarından geçip biraz ilerde Basmane hattına dahil olmuştu. Tabii tren Basmane'de son durak yapacağından Kemer'de inenlerin birçoğu Alsancak treninden farklı olarak trenden inmemiş ve trenimiz ağzına kadar dolu olarak Basmane birinci yola girmişti. Basmane'de oturan Ahmet amca da burada inmişti. Haliyle asıl zorluk Alsancak'ta oturanlar içindi. Paul amca gibi Alsancak çarşı içinde oturanlara yol uzun gelmişti ve onlar Alsancak tarafına gitmek için otobüs durağına yönelmişti. Akşamın o saatinde Basmane Garı Alsancak'tan farklı olarak inadına insanlarla doluydu.

Ellerinde bavulları, sepetleri, denkleriyle yığınla insan Basmane Garı'nın peronlarını doldurmuştu ve bütün peronlarda trenler mevcuttu. Nerede Alsancak'ın sakinliği ve ıssızlığı. Bizim ev ise neredeyse iki büyük tren garının tam orta noktasındaydı. Evimiz Fuar'ın Lozan kapısı civarında olduğu için Fuar'ın kenarından yürüyerek babamla birlikte Basmane'den evimize dönmüştük.

Sanki bir şeyler değişiyor ve bir şeyler eksiliyor günden güne. Bir akşam babam ve Paul amcayla evimize dönüş yolundayken bizimle birlikte trenden inmiş iki yaşlı amcanın yanından geçiyorduk. Kendi aralarında bilmediğim bir dilden konuşuyorlardı. Yanlarından geçerken bir tanesi bizi fark etti ve babama seslendi:

"Hayırlı akşamlar İhsan Bey, hiç görüşemiyoruz. Yarın yemiş çarşısına gelirseniz bize de uğrayın, bir kahvemizi için."

"Tabii uğrarım Avram, Moşe'ye de selam söyle."

Biraz uzaklaştıktan sonra babama sordum:

"Nece konuşuyorlardı baba?"

"İspanyolca oğlum."

Paul amca gevrek gevrek gülerek:

"Yahudice, Yahudice."

Paul amca da biraz sonra evine gitmek üzere cami sokağına sapınca babamla baş başa kalmıştık. Hemen sordum.

"Baba, Paul amca da mı Yahudi?"

"Hayır, o İtalyan."

Eve gelmiştik. Kapıyı annem açtı. Ramazandı. 1970'li yılların başında kış aylarına denk geliyordu ramazan ve içerdeki radyodan Arapça dualaların sesi duyuluyordu. Hiç başını örttüğünü görmediğim annem beyaz bir örtü takmış, çenesinin altına bağlamıştı. Ayakkabılarını çıkaran babam:

"Süheyla, yine evi Mısır'a çevirmişsin."

Annem suratı asık, duyulur duyulmaz bir sesle mutfağa yönelen babamın ardından bir şeyler mırıldandı.

"Ne dedin babama anne?"

"Şşşşttt anlamazsın sen, Sırpça bu."

"Ya söylesen ne olur ki!"

"Hadi ellerini yıka sofraya gel, ezan çoktan okundu. Beynamazlar sizi."

"????"

Ellerimi yıkadıktan sonra gözüm salonda oturan babaanneme ilişti. Yanına gittim. Beni fark edince:

"Döndünüz mü oğlum, geç kaldınız?"

"Dışarısı çok rüzgârlıydı nine, donduk babamla."

"Eeee kış geldi artık, geceye potorik başlar."

"Potorik ne demek ki?"

"Kasırga. Öyle derlerdi eskiden."

Cevap bu kadar ninemde. Kötü bir şeyler hatırlamış da onları kafasından kovacakmış gibi elini sallayıp perdedeki sabit bir noktaya bakmaya başladı. Dışarıdan bir trenin hüzünlü düdüğü akşamın karanlığına karışıyordu. O zamanlar evimiz her istasyona yakındı.

Akhisar'dan çıktım başım selamet

AHMET BÜKE

Hani şu meşhur gaz ve toz bulutu soğuduktan sonra ilk olan şeyi düşünüyoruz ya sürekli –ben de çaresiz bulmaya çalışıyorum– acaba diyorum ki, o bir çınar ağacı mıydı?

Bu konuda şaka etmeyi sevmem. Sonuçta işin içinde Allah var. Hem ayıp hem de günah. Ama aklımdan da silemiyorum işte.

Bence ilk yerden doğrulan çınar ağacı oldu. Silkindi. Üzerindeki kül ve tebeşir tozlarını yapraklarının tersiyle tokatladı. Sonra yürüyüp Akhisar Garı'nın köşesinde mum oldu durdu.

Bütün bunlar olmasa, "İzmir Postası'nın Adamları" öyküsünü neye bakıp yazacaktım. Benim için büyük, insanlık için bir anlamı olmayan kelimelere nasıl başlayacaktım.

Çocukken ağlamak ayıp diye işte o çınar ağacına dayanmıştım ben. Birkaç saat önce Gördes Seyahat'in tozla karışık ter kokan otobüslerinden inip dedemlere varmıştım. Nenem, pişi pişi yapmış. Mutfak soğan ve kıyma kokuyor. Arka balkonda dedem –katmerci Arif– sedire çökmüş. Ben de yanına oturdum haliyle. Önümüzde bir keselik çekirdeksiz

üzüm duruyor. Ama aklım Gördes'te, aklım annemde. Gömlek cebime ceviz içi koymuş annem. Yolda acıkırsam diye. Kıyıp yiyemedim.

Dedemle karşıya bakıyoruz: Tren yolu var orada. Kargalar sekiyor raylarda. Sıcakta titriyor ceviz ölüleri.

"Bir sabah makinisti vurmuşlar," diyor.

"Ne zaman?"

"Sabahın köründe işte."

"İyi de dede, neden sabah olmuş."

"Adam öldüreceksen en iyisi sabahtır."

Şimdi aklıma geldi de, adamı neden düşürmüşler, onu sormamışım yahu.

* * *

Sonra vakit geliyor.

Nenem namazını bitirince, çantama yolluk koyuyor. Öpüyor gözlerimden. "Ayrılıktır," diyemiyorum. Hep bir yerlerden gidiyorum çünkü.

Dedem bavulumu alıyor. Akhisar Garı'na kadar yürüyorum arkasından. Yolcu salonuna giriyor. Gişeden bilet. Yeşil bir dikdörtgen avucuma düşüyor: Ege Ekspresi. Akhisar-Basmane. 25 TL.

O da gözlerimden öpüyor. Gidiyor.

Ulan herkesin anası, babası tren gelene kadar bekliyor!

Bir ben kalıyorum orada.

Çaresiz o çınarın altına gidiyorum. Beline dokunuyorum: Ağlamamak için.

Nereden bilirim ki yirmi beş yıl sonra onu yazacağım.

Akhisar Garı, göçmen sarısı.

Temiz ve terli yolcu salonu var. Duvarlarında alarm zillerini tarif eden afişler: uzun siren hava saldırısı falan.

Helva satan çocuklar var. Kayalıoğlu'ndan gelmişler. Malını al para verme, tık demezler. Ama Ali'ye söv, ikiye böler-

ler seni rayların üzerinde. Burnundan soluyorlar. Sonra köylüler peynir ekmek yiyor bir köşede. Yağmur var ama hava güneşli. Gar Lokantası'ndan –ikinci katta– kızartma kokusu geliyor. Hareket memurunun odasında radyo açık: Anarşistler bugün de bir bankayı soydu sayın dinleyiciler. Bu bankalar neden soyuluyor evladım. Elma mı bunlar. Hem elma dediğin tatlı, ekşi olur. İnsanın ağzı kamaşır görünce. Bankalar buz gibi halbuki. Deli teyze bunları mırıldanıyor bana. Ne zaman gara gelsem bu kadın yanımda bitiyor. Akhisar'ın delisiyse bana ne. Gitsin, çıkmasın karşıma. Ben zaten ağlamak üzereyim. Bir de kocaman Zenith marka saat var utanmadan. Kol kadar demirle garın alnına çakmışlar. Altında bir kadın bir erkeğin eline dokunuyor. Sevgili olmalılar. İki öğretmen. Adam sabah treniyle İzmir'den gelmiş. Garın çay bahçesinde saatlerce susup oturmuşlar. Şimdi geriye dönüyor. Kadın koluna dokunuyor ki gider gitmez unutsun onu. Bir daha gelmesin görmeye. Akhisar Garı'nda en zor şey sevgili olmak.

Ben ağladım ağlayacağım. Ulan, neden kimse uğurlamıyor beni!

Ege Ekspres'i ıslık çalarak dururken burayı yakabilirim.

Hemen koşuyorum. İlk vagona atıyorum kendimi. Gözlerimi sıkı sıkı kapatıyorum.

Kadın adamın koluna dokunuyor yine. Beraber biniyorlar trene. Battı mı benim bütün hikâyem!

Bat dünya, bat...

Annem çok uzakta. Daha da uzaklaşıyor. Gömlek cebimde ceviz içi.

Basmane Garı'na kadar –inat ediyorum– gözlerimi açmıyorum.

Basmane'yi hiç sormayın.

Güvercin yuvası dolu heyula bir çatı var orada. Elimde bavulum iner inmez bir çığlığın içinde buluyorum kendimi.

Kadını adamdan koparır gibi alıyorlar. İki çam yarması yere yatırıyor onu. Kadın çok ağlıyor.

"Anarşistmiş," diyor birisi.

Yaşlı bir teyze tükürüyor üzerlerine.

"Gebersinler."

Ulan, asıl bu dünya gebersin.

Annem çok uzakta. Üstelik polis dolu Basmane Garı. O yüzden mi bu kadar çirkin bu yağan yağmur.

Eskişehir Garı: Yolgeçen garı

HAYDAR ERGÜLEN

TCDD, Ankara ve Konya'nın ardından Eskişehir'e de 5 yıldızlı hızlı tren istasyonu inşa etmek için hazırlıklara başladı. 150 milyon dolar yatırımla inşa edilmesi öngörülen istasyonda, oteller, alışveriş merkezleri, parklar, oyun alanları ile hayvanat bahçesi bulunacak. TCDD yetkilileri, yeni istasyonun, 56 yıldır bu kente hizmet veren Eskişehir Garı'nın arkasında kalan TCDD'ye ait 700 bin metrekare alan üzerine inşa edileceğini söyledi. İstasyon, günlük 20 bin, yıllık 7 milyon 300 bin yolcuya hizmet verecek. 50 bin metrekare kapalı alana sahip olacak. İstasyonun bulunacağı komplekste; 5 yıldızlı bir otel ve alışveriş merkezi, park, konser salonu, sergi ve oyun alanları ile bir de kule bulunacak. Yeni istasyonda 67 bin metrekarelik, 2 bin 196 aracın kullanabileceği bir kapalı otopark da yer alacak. Yetkililer, istasyonun yapılacağı alanı belirlemek için dünya örneklerini incelediklerini belirterek, Roma, Paris, Londra, Milano, Tokyo, New York, Barcelona gibi şehirlerde tren istasyonları incelendi. Bu bölgelerdeki istasyonlar, şehir merkezinde ve bun-

lar şehrin sosyal ve ekonomik hayatına büyük zenginlik katıyor. Eskişehir'deki istasyon da bu ilin çekim merkezlerinden biri olacak" dedi. Yetkililer, "Öngörülen tahmini yatırım maliyeti 150 milyon dolar," dedi. TCDD, yeni istasyonun yapılacağı yeri belirlemek için bir anket yaptırdı. 1333 yolcuyla yapılan ankette, yolcuların yüzde 89'u istasyonun eski gar binasının arkasındaki alana yapılmasını istedi.

İlk hızlı treni karşılayacak Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir, İstanbul-İzmir, İstanbul-Afyon-Konya-Adana hatları üzerinde bulunan Eskişehir Garı, günümüzde yük ve yolcu taşımacılığı açısından yoğun bir trafiğe sahip. Bu yoğunluk, Ankara-İstanbul ve Ankara-Konya Hızlı Tren projelerinin tamamlanması ile daha da artacak. İki hattın kentin dokusuna zarar vermeden birleştirilmesi için Eskişehir Gar Geçişi Projesi hazırlandı. Projede kentin içinden geçen 4.4 kilometrelik demiryolu beş hatta çıkarılacak ve yeraltına alınacak. Eskişehir Garı, hatların yeraltına alınmasından sonra küçültülerek sadece yolcu garı haline getirilecek.

Bu iki haber 2011 yılında gazetelerde yayımlandı. Ben o esnada Eskişehir'den uzakta olduğum için, Eskişehir yolcularına sorulan bu sorulardan hiç haberim olmamış. Olsaydı, "Garımıza dokunmayın," derdim. Onun muhafaza edilmesini isterdim. Bir "Kent Müzesi" olabilirdi İstasyon semtinde bulunan Eskişehir tren garı, şimdiden "eski" tren garı. Belki hâlâ olabilir, ondan iyisini mi bulacaklar?

Beş vakit tren

Eskişehir'i uzun yıllardır hatırlamıyordum, çünkü hiç unutmamıştım, artık yılda birkaç kez gittiğim şehirde değişen hiçbir şey olmuyordu: Anneannemin evi, Taşbaşı Çarşısı, Köprübaşı, eski belediye binası, Hava Hastanesi hepsi yerin-

de duruyordu. O yüzden hatırlayacak bir şey yoktu henüz, çünkü her şey yerli yerindeydi, zaman bile. Zaman da hiçbir yere gitmemişti sanki ve onu terk eden evlatlarının geri dönüşünü bekliyordu. Nostalji yapacak bir şey yoktu, ama edebiyat yapacak malzeme, şimdi benim yapmaya çalıştığım gibi çoktu.

Rivayet muhtelif değil. Eskişehir bir tren ve demiryolu şehri. Bütün yollar Roma'ya çıkar, bütün trenler Eskişehir'den geçer. O yüzden hem eski bir şehirdir hem de iki şehir. Böyle bir iddiası olduğundan değil, öyle şekillendiğinden. İlk şehir suyun etrafında kurulmuş olan şehir. Adı da üstünde: Köprübaşı, Adalar. İlk merkez. İkinci merkez ise İstasyon tabir edilen tren garı ve çevresi. İstenirse iki ayrı şehir gibi görülebilir, istenirse iç içe, yan yana komşu iki şehir, iki semt. Eskişehir bana hâlâ bir semt gibi geldiğinden ne gözümde ne gönlümde büyütebildim onu: *Hep böyle kal!*

Kaldı da uzun yıllar, hâlâ kalmakta olan şeyler de var, sözgelimi zaman geçmekte değil, kalmakta olan bir şeydir Eskişehir'de. Fakat bunu anlamak için de bir zaman Eskişehir'de kalmak gerekir.

İstanbul Denizcilik İşletmeleri'nin adı yakın zamanlara kadar Şirket-i Hayriye idi, şükür ki o devre yetiştik. O zamanlar İstanbul, Haydarpaşa'dan kalkan bir vapur gibiydi. Haydarpaşa'ya kadar tren taşıyordu İstanbul'u, orada yükünü denize devredip, bazen o koca bir fırını andıran ağzını açıyordu. Biz şanslıydık, çünkü trenimiz vardı, hemen bir deniz geçimi, o görkemli kapının arkasında bizi bekliyordu, istersek anayurdumuza Eskişehir'e, istersek gençlik ve aşk yurdumuza, Ankara'ya götürüyordu bizi.

Saat kulesi

Güzel istasyon binaları gördüm, çoğu terk edilmiş gibi duruyordu. Sanki oyuncak trenler müzesine dönüştürülmüş bir halde çocukların kendisini görmeye gelmesini bekliyordu. İnip hepsini tek tek alnından öpmek istedim. Denize düşmedim ama hep deniz fenerlerine gidip sarılasım gelir. Ve kitaba baktım, Eskişehir, içinde saat kulesi olmayan neredeyse tek şehirdir. Olur mu? Olur. İki yaz önce bir şiire başlamıştım, bir sabah sanki rüyamda Tanrı'yı görmüşüm, o da bana "Yaz oğlum," demiş gibi, daha uyanamadan, açabildiğim bir gözümle yazmaya başladım şiiri. Yazlıktaydık. Şiir birdenbire Çorum'a geldi. Çorum! 1980 öncesiydi, bir kez gitmiştim, babamın bir adamdan alacağı varmış, ben gittim, tabii ki adamı bulmamak ve parayı almamak üzere. İyi ki bulamadım, yoksa nasıl alırdım? Zaten babacığım da benim o adamı bulamayacağımı, bulsam da alacağı olan o parayı alamayacağımı biliyordu, düşünmüştür. Birdenbire babam, Ankara, Çorum, saat kulesi, herhalde Edip Cansever sevgisi ve etkisinden olsa gerek, sözcüklerini gördüm kâğıdın üzerinde. O zaman şiirin bazen bir kader olduğunu düşündüm, çoğu zaman keder olduğunu hepimiz biliyoruz ve yazmaya çalıştım. Sonra şehre döndüm. Saat kuleleriyle ilgili bir kitap aldım, bazen hissedersiniz "yoktur" diye ve bunu da bile bile yine de bulamamak üzere bakarsınız, açtım, baktım, yoktu! Eskişehir'de saat kulesi yoktu, ilçesi Sivrihisar'da vardı. O zaman niye Eskişehirli olduğumu anladım. Ve şimdi buradan Eskişehirli bir romancı olarak Tuna Kiremitçi'ye "saat kulesinin yokluğu ve boşluğu" üstüne, fakat Eskişehir'de geçen bir roman ısmarlıyorum, ısmarladım.

O zaman şöyle düşünmüştüm, demek ki saat kulesi olmayan bir şehir, zamanını trenle ölçmektedir. Doğrusu bu buluş bile değil, biliş diyelim, çünkü Eskişehirli her çocuk

bilir, iki saati vardır Eskişehir'in, öğleye kadar Türk Hava Kuvvetleri'nin jetleri, sanırım dakikada bir kalkarlar, "Şehrimden bir dakika daha geçti," deriz bir jet havalandığında. Trenler de halkın beş vakit ibadeti gibi, şehrin vakitlerini gösterir adeta. 12.00 treni Ankara'ya gider, bir saat rötarı vardır, 14.00 treni Haydarpaşa'ya gider, 50 dakika gecikmiştir, gece yarısı iki tren birbirlerinin yorgunluğuna yetişmeye çalışırlar, fakat ikisi de birbirinden yorgun olduğu için aradaki farkı da, zamanı da kapatamazlar bir türlü. Biri saat üçe, biri dörde doğru yolcularının gözlerini, gönüllerini, kimi zaman kar kokusu, kimi zaman soğuk kokusu, ama her zaman sıcak sahlep ve haşhaşlı börek kokusuyla açarak şehrimden geçerler.

Eskişehir Garı, ne güzel işte, şiir gibi bir şeydir. Şiir de öyle değil midir, yolgeçen hanı. Nedense sosyalist olduğunu iddia eden, ayrıca olabilirler de, arkadaşlarımızın bile bir tür seçkincilikle burun kıvırdıkları bu fikir bence şiirin neliğini, niteliğini, yerini de tam olarak tanımlamakta ve şaşmaz bir kesinlik, kararlılık, doğrulukla bildirmektedir. Evet, hanımlar, beyler, sayın yolcular, şiir bir yolgeçen hanıdır, tıpkı Eskişehir'in de bir yolgeçen garı olduğu gibi. Eskişehir: Eskişiir denmesi de bundandır.

Almanlar, İngilizler ve Kuvvacılar

Eskişehir Garı'nın ilk halinden bugüne tam 120 yıl geçmiş. İngilizlerin inşa etmeye başladığı Anadolu Demiryolları 1873 yılında İzmit'e varır. Eskişehir de heyecanla treni beklemeye başlar, daha doğrusu demiryolunu, fakat trenden önce demiryolu rötar yapar! Eskişehir yolcusu beklemeye alışkındır treni, nerdeyse hiç şikâyet etmeden, sessiz, sitemsiz. Demiryolu inşaat imtiyazı Almanlara verilir de Eskişehir'in bekleyişi ancak öyle sona erer. 19 Haziran 1892 günü,

19 yıllık bekleyişin ardından Eskişehir Garı işletmeye açılır. Belki şehre bir tren gelir, belki bir tren de geçer derken, Eskişehir bütün trenlerin yolgeçen garı olur!

Sonrası Kurtuluş Savaşı yılları. Stratejik konumundan ötürü, tüm trenlerin içinden geçtiğine bakılırsa öyle de denebilir, savaşın kilit noktalarından biri olur Eskişehir. Ve Mondros Ateşkes Anlaşması'nın hemen ardından İngiliz güçlerinin ilk işgal ettiği yerlerden biri de Eskişehir Garı olur. Mustafa Kemal ve arkadaşları, Ankara'yı güvence altına almanın yolunun, İngiliz işgali ve denetimindeki demiryolunu ve garı ele geçirmek olduğunu sezmişlerdir. 143. Alay, 17 Mart 1920'de yola çıkar ve Ankara-Eskişehir arasındaki rayların kontrol ve denetiminin tekrar Türk tarafına geçmesini sağlar. Direnen İngiliz subay ve askerleri de tutuklanır. Ve Eskişehir Garı, ağır yaralı bir biçimde kurtarılır.

Eskişehir işgalden kurtulduğunda her anlamda yıkılmış bir kent görünümündedir. Sadece yıkılmış değil, aynı zamanda yanmış, yakılmış da bir kent. Eskişehir Garı da yanan yapılar arasındadır. Atatürk "zaferin kazanılmasında büyük katkı sağladığı için" Eskişehir'in imarıyla yakından ilgilenir. Kent hızla yenilenirken, yanan gar da aslına uygun olarak yeniden inşa edilir. Mustafa Kemal Atatürk ile İsmet Paşa'nın, 1921'de "İkinci İnönü Zaferi"nden sonra Eskişehir Garı'nda birlikleri selamladıkları birlikte bir fotoğraf da vardır.

Cümlelerin resmîgeçidi

> Eskişehir, savaştan sonra yeniden kurulurken sanayileşme dönemine girdi. Seramik, çimento ve şeker fabrikaları açıldı. 1940 yılında Türkiye'nin altıncı büyük kenti haline geldi. Eskişehir'in sanayi gelişiminde demiryolunun da payı büyük. Eskişehir'de 1894'te Almanlar tarafından "Lokomotif ve Tamir Atölyesi" kurulmuştu. Atölyeye bağlı "Çırak

Okulu" demiryolu bilgisine sahip nitelikli insan kaynaklarının yetişmesine ön ayak oldu. Mondros Ateşkesi'nden sonra atölye, 1920 yılında kurtarıldı ve savaş sonuna kadar demiryolu araçlarının üretim ve bakımının yanı sıra silah yapımı işlerinde de kullanıldı. Atölye, Cumhuriyet'in ilanından sonra TCDD İşletmesi'ne devredildi ve Eskişehir Cer Atölyesi adını aldı. TCDD, 1958 yılında atölyeyi lokomotif imalathanesi haline getirmek için yeniledi. Eskişehir Demiryolu Fabrikası adını alan fabrika 1961 yılında Türkiye'nin ilk yerli yapım buharlı lokomotifi olan "Karakurk"u üretti.

Bunlar resmî bilgiler, ama aynı zamanda şehrin resmini de çizdiğini söyleyebiliriz.

Tren gelinceye kadar cümleler biraz daha resmîgeçit yapabilir: "Eskişehir, Türkiye demiryollarının kavşak noktasıdır. Demiryolu işletmeciliğindeki mevkii daima birinci planda gelmiştir. Doğu, batı ve güneyden gelen trenler burada toplanır ve buradan dağılır." 19 Haziran 1953'te temeli atılan yeni Eskişehir Garı 4 Kasım 1955'te açıldı. Projesi Prof. Orhan Safa tarafından yapılan gar, yıllık 600 bin yolcu kapasitesi yaratan 3750 metrekare alanı ile eskisinin altı katı büyüklüğe sahip. Eskişehir Garı, Türkiye'nin büyük garları ile karşılaştırıldığında yeni bir yapı. Gar, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından "tarihi bina" olarak tescillenmiş ve koruma altına alınmıştır.

Anılar alır, duygular verir...

Eskişehir'de bir su kültürü olduğu gibi bir de tren kültürü var. Eskişehir'de iki merkez var, biri suyun kıyısına kurulmuş Köprübaşı ve Adalar, ikincisi demiryolunun, yani Eskişehir Garı'nın kıyısına, çevresine, yanına kurulmuş anılar

ve duygular. İç içe iki şehir. O güzelim sarı yarım ay renkli gar binasının içi de bir üçüncü şehir sayılır. Eskiden bu kadar kalabalık değildi, bekleme salonu bilhassa kadın yolcuların, köylerden, kasabalardan gelenlerin mekânı olurdu. Sigara içilen zamanlarda da o salon tepeden tırnağa tütün kokardı. Yerli tütün. Arada kaçak tabir edilen Bitlis tütünü saran, sararmış dumanını savuran da olurdu, arkadaşlarımla Eskişehir Garı'nda kış geceleri kara treni beklerken o tütünü sarıp içtiğimiz çok olmuştur, ama yanımızda votka da olurdu haliyle, bazen de Tekel'in cep konyağı. Konyak deyince biraz garibime gitti doğrusu, alışmışız ya kanyak demeye. Hem de o soğuk kelimesinin bile sıcak kaldığı buz kesen gecelerde doğrusu bekleme salonunda bile olsa kanı ısıtan, yakan bir içkiye ihtiyaç olurdu. O zamanlarda adı özellikle kanyak olurdu.

Trenler de Ahşaptır kitabımda anlatmıştım: Babamın Mehmet Dayı dediği yaşlı bir akrabamız vardı. Eskişehirliler de göç eder ve yakın zamanlara kadar İzmir'e giderlerdi. Mehmet Dayı'nın da pek çok akrabası orada yaşardı, yılda birkaç kez Ege Ekspresi'yle İzmir'e giderdi. Fakat tren bildiğim kadarıyla Ankara'dan yola çıkar, gece 24.00 gibi Eskişehir'e gelmesi gerekirken sabaha karşı 03.00'ten önce pek nadir gelirdi. Bir keresinde Mehmet Dayı'yı gördüm bekleme salonunda, elini öptüm, hoşbeş ettik, gece normalde 24.00'te gelecek olan Ege Ekspresi'yle İzmir'e gidecekmiş! Fakat saat daha gündüzün 12.00'siydi! Şaşkınlığımı görünce, "Tren beni beklemez yiğenim," dedi, "ben treni bekleyeyim!" Doğru ya bekleme salonlarının saati yok ki, istediğin kadar bekle! Eskişehir Garı'nın sevdiğim yanlarından biri budur, sabaha karşı da trenler geçtiği için gar 24 saat açıktır, geceyi geçirmek isteyenler için de kışın sıcacık bir imkândır.

Birkaç hediyelik eşya dükkânı da garın içindedir. Oradan en son karın İdil'e, daha evli değilken, nişanlı da değilken,

daha "çıkmıyor"ken bile, sevgimi belirtmek için lületaşından bir kolye ve ağızlık almıştım. Demek ki o dükkânlardan alışveriş yapmayalı 17 yıl olmuş! Garın yanında bir de düğün salonu var. Biraz ilerisinde parkın içinde Emek Cafe vardı, henüz kafelerin adım başı olmadığı zamanlar orada oturur, aşktan ve devrimden konuşurduk arkadaşlarla.

Garın karşısında kahvehaneler vardır. 40 yıl kadar önce, Erkut Tanrıseven, Ömer Ateş Kızıltuğ, liseden ve hayattan iki yakın arkadaşım ile Eskişehir'e geldiğimiz bir gün, o kahvede otururken sivil polisler sıkı bir kimlik denetimi ve sorgulama yapmışlardı. Üçümüz de saçı sakalına karışmış haldeydik. O kahvehanelerin üstünde ve yanında birkaç "Sirkeci Oteli" vardır! Ece Ayhan'ın "Sirkeci Cumhuriyeti" elbette tüm Anadolu'ya yayılmıştır. Gardan gece inenler için, küçük, handan bozma, ucuz otellerdir bunlar: "*Garibin meskeni kahveler, hanlar*" dediği gibi şairin. Garipler, yurtsuzlar, parasızlar pulsuzlar içindir. Eskiden üniversite okumak için gelen öğrenciler de kalırdı ama, şimdi Eskişehir "apart yurt"tan geçilmediği için, öğrenciler kalmıyor. Otellerin, kahvenin yanı ise meşhur Köfteci Ali'nin yeridir. 20 yılı geçmiştir, daha garın kapısında faytonlar beklerken, Ali de bir seyyar köfte arabasıyla işe başlamıştı. Kısa zamanda köftelerinin lezzeti öyle yayıldı ki, gece yarıları trenden inenler kuyruk olmaya başladılar. Artık yalnızca köfte satmıyor yanında pirzola, biftek de kızartıyordu gece yarısı. İçkiden dönenler, Ankara'dan İstanbul'dan dönenler, gurbetten dönenler herkes eşitsiz sınıfsız kaynaşmış bir kitle olarak ızgaranın çevresinde kümelenir, Ali'nin verdiği etlerden paylarına düşeni alırlardı. Sonra küçük bir dükkân açtı Ali. Fakat "amansız" hastalıktan galiba 40'a varmadan öldü, namı yürüdü. "Amansız" da diyebilirsiniz bu hastalığa bence "imansız" da!

Garın büyük kubbesi, bana sanki garın Eskişehir'in özelliklerinin düşünülerek yapıldığını hissettiriyor. Tarihi, kubbeli hamamlarıyla ünlü şehrin garı da biraz hamam gibi yüksek bir kubbeye sahip.

Küçüklüğümde Porsuk Nehri'nde sandallarla gezilirdi. Nişanlılar, sözlüler, sevgililer ve arkadaşlar, pazar günleri de aile babaları çoluk çocuğunu alıp sandal sefası yaparlardı. Eskişehir Garı şehrin kapısı gibiydi bir yandan da. İstanbul'dan, Ankara'dan gelen konuklarını dönüşlerinde uğurlamak için gara kadar gelir, oradan yolcu ederdi ev sahipleri, ne de olsa şehir koca bir ev gibiydi ve gar onun hem İstanbul'a hem İzmir'e hem Ankara'ya hem de güneye, doğuya açılan tek kapısıydı. Türk Hava Kuvvetleri'nin Kartal Jet Üssü de Eskişehir'de. Anadolu Üniversitesi bünyesinde bir Havacılık Yüksek Okulu da açıldı. Eskişehir ya trenlerin geçiş noktası olduğundan, yani her tren Eskişehir'den geçtiğinden ya da İstanbul'a yakınlığından olsa gerek, THY uçak seferlerini kaldırdı. İki kez oldu bu. Ben de doğrusu tren varken uçakla gitmeyi denemedim bile.

Gar binasından çıkıp karşıya doğru yürürseniz, sonunda Osmanlı ahşap evleriyle ünlü Odunpazarı'na kadar çıkarsınız, dümdüz bir caddedir. Ama hemen oraya gitmeden, sağ tarafta Demiryolları Hastanesi, Demiryolları Düğün Salonu, lojmanlar, Eskişehir Demirspor futbol kulübünün binası, demiryolu sendikası, demiryolu kooperatif marketiyle uzanan adeta bir "Demiryolu Caddesi" görürsünüz. Hemen karşıda Kuğulu Park çay bahçesi, demiryollarının ek binaları ve Tülomsaş'ın müştemilatı olan evler. Bir de TCDD müzesi vardır. Eskişehir Demirspor, yani Dem Dem 1930'da kurulmuş, şimdi Süper Lig olan Türkiye Birinci Ligi'nde 1940 Türkiye şampiyonu olmuştur. Uyuma Es Es!

Kütahya caddesine bağlanan bu caddede çocukken, sanki Çin'deymişiz gibi yüzlerce, belki bin kadar bisikletliyi aynı anda bisiklet kullanırken görürdüm. Memurlar paçalarını mandalla tuttururlar, işçiler iş tulumlarıyla ve demiryolu çalışanları da üniformalarıyla katılırlardı bu bisikletliler ordusuna.

Yolcu görüşleri

Gar uzaktan bakıldığında sıcacık bir kuş yuvası gibi görünür. Yaklaştıkça içini bir ürperti sarar insanın. Bunun sebebi de garın ülkedeki diğer garlara oranla benzersiz bir mimari üsluba sahip olmasıdır. Etkileyici bir mimariye sahiptir.Yağmurlu günlerde yağmur damlaları kubbe şeklindeki gar çatısını mütemadiyen döver ve bu sebeple garın kendine has kokusu daha net hissedilmeye başlar. Yolcuların, uğurlamaya gelenlerin ve garın müdavimi olmuş akıl hastalarının beklediği birinci peronda, milletin yağmurdan, güneşten ve diğer etkenlerden korunması için gar binasına geçişik sundurmalar inşa edilmiştir. Garın içinde satılan haşhaşlı lokumlar eğer trene binilecekse mükemmel bir yolculuk fantezisi olabilir.

İstanbul'dan, İzmir'den, Ankara'dan ya da başka büyük bir merkezden, Eskişehir'den geçen bir trene binip gideceğiniz büyük kente doğru yola çıkarken sizinle birlikte trene binen çağdaş görünümlü yüzlerce insanın, sizin de gitmekte olduğunuz, ülkenin diğer bir yakasındaki büyük kente doğru yol almakta olduğunu sanır ve buna inanırsınız. Tren Eskişehir'e vardığında, bir de bakarsınız ki yolcuların yüzde doksanı Eskişehir'de inmiştir. Siz, varacağınız istasyona bu boş trenle gideceğinizi sanırken, daha öncekilere benzer çağdaş görünümlü ve bir o kadar sayıda yeni bir

grup insan daha sizin de içinde bulunduğunuz yolculara eklenir ve yolculuk böyle devam eder.

Neden Eskişehir istasyonunda bu denli çok yolcunun inip bindiği, diğer istasyonlara ise bunun pek nasip olmadığı ise pek bilinmez. Kimileri bunu demiryolu kültürüne ailelerindeki demiryolu çalışanları ile sıkı sıkıya bağlanan Eskişehirli ailelerin trenden vazgeçememeleriyle açıklar. Eskişehir'den, büyük bir otobüs firmasının çıkmamış olması da sanki bunu doğrular gibidir.

Bir garip simitçi tren garında...

Son gidişlerimde dikkat etmedim ama eskiden gar salonunda ayakkabı boyacısı olurdu, hem kışın soğuktan korunurdu adamcağız hem de bir nevi kamu hizmeti görürdü. Çünkü bilgisayarlı bilet sistemine geçmeden önce, Eskişehir Garı'nda tren bileti bulmak neredeyse imkânsızdı. Ya yalvarırdınız, ya bir yolcunun biletini iade etmesini beklerdiniz gişenin önünde ya da araya hatırlı kimseler koyardınız! Yine de bunlara hiç gerek olmadığı, çünkü ayakkabı boyacısında her daim tren bileti olduğu söylenirdi. Günahı söyleyenin boynuna!

Fakat asıl sözünü etmek istediğim ayakkabı boyacısı değil, simitçi. Tren garında trenler perona yanaştığında simit ve ayran satan, el arabası ile tren boyunca gezinen zayıf yüzlü adamcağız Oxford mezunu bir mühendismiş. Ankara'da atom enerjisi üzerine de birtakım çalışmalar yaptıktan sonra kumar yüzünden işini terk etmiş ve 1975 yılında trenle geçerken, Eskişehir'de inmiş. İniş o iniş, o günden beri yaşamını simit ve ayran satarak sürdürüyormuş.

Sürmeyen "Devrim"

Eskişehir Demiryolu Fabrikası 1961'de bir ilke imza attı! Bir otomobil üretti! Türkiye'nin ilk yerli yapım otomobili "Devrim", fabrika mühendisleri tarafından 4,5 ayda tasarlanıp üretilerek Ankara'daki 29 Ekim kutlamalarında Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'e sunuldu. Cumhurbaşkanı arabayı bizzat kullandı ama benzin konulması unutulduğu için araba 20 metre sonra durdu. Ertesi gün gazeteler Cemal Gürsel'in "Garp kafasıyla araba yaptık, şark kafasıyla benzin koymayı unuttuk," dediğini yazıyordu. Kendisi gerçekleşmedi ama adı kaldı yadigâr! Sürmeyen "Devrim" ya da ilk Türk tasarımı "Devrim" otomobili, Türkiye Lokomotif Sanayi A.Ş.'nin (TÜLOMSAŞ) bahçesinde meraklıları için sergileniyor. Türkiye'de "Devrim"lerin kaderi ve simgesi gibi, daha yola çıkmadan bozulmaya, yıkılmaya mahkûm olmanın trajik bir örneği olarak bekliyor.

Eskişehir nasıl iyiliğin, barış içinde birlikte yaşamanın şehriyse, Eskişehir Garı da iyiliğin merkez istasyonudur. Aşkın da merkez istasyonu mudur bilmem ama benim için karşılamaların, buluşmaların, gelmelerin gitmelerin, uğurlamaların, vedaların garıdır. Bazen Ankara'dan, bazen İstanbul'dan aşkla geldiğimde ya da ayrılıkla uğurlandığımda beni ilk o karşılamıştır şehrimde. Yıllar yıllar önce, demek ki 40 yıl olmuş, Eskişehirspor'un İkinci Lig'den Birinci Lig'e çıkıp efsanesini yazmaya başladığı yıllarda o gar, biraz Atatürk Stadı, biraz Şükrü Saracoğlu, Ali Sami Yen, Dolmabahçe Stadı olmuş ve yalnızca şehrin değil, trenlerin değil, seslerin, tezahüratların bile rengi kırmızı-siyah olmuştur. Gören de Lenin, Moskova istasyonuna indi sanır, devrim başlamıştır çünkü.

Galiba bizim limanımız da orasıdır, havaalanımız da. Merkez istasyonu da olması şart değil hem, iyiliğin ara istasyonudur, bütün iyilikler orada toplanır, buluşur ve oradan yayılır. Orası Eskişehir Tren Garı'dır.

Ankara'nın garına bak

MEHMET AYCI

Hani dili olsa da konuşsa deriz ya, dili olsa da konuşsa Ankara Garı. Cumhuriyet Türkiye'sinin tanıklığı en zengin mekânlarından biridir ve bu tanıklığın yolculuğa tekabül eden tarafı bile gar üzerinden bir başkent okuması gerektirecek niteliktedir. Başkent okuması dediğimize bakmayın, başkent olmadan önce de Ankara adıyla sanıyla Ankara'dır. Anadolu coğrafyasının önemli merkezlerinden biridir ve eski Ankara istasyon binası üzerinden de bir Ankara okuması pekâlâ yapılabilir. Yeni garın yapıldığı 1937 yılına kadar geçen 45 yılın Ankara'sı, hadi mesafeyi biraz daha kısaltalım, Türkiye Büyük Millet Meclisi açılıncaya kadar geçen 28 yılın Ankara'sı kentin başkent olarak kabul edildiği dönemden sonraki kadar hareketli ve bereketli olmasa bile renkli ve dikkate değer olmalıdır.

Ankara'ya "bozkırın ortasında bir kasaba" muamelesi çekmek, resmî söylemin dar çerçevesinden bu kente bakmak, eskiyi küçülterek yeni Ankara'yı yüceltmek, en hafif tabiriyle eski mekânlarda dokunduğumuz taşlara haksızlık olacaktır. Kent, bu coğrafyada bilinen tarihin hemen her döne-

minde kendine ait imkânlarıyla bir "başkent" saklı kimliğini hep bünyesinde taşımış, sadece adıyla değil doğuya ve batıya uzanan etkileriyle Ankara olmuştur.

Demiryolu yapımının Osmanlı modernleşmesinin bir enstrümanı sıfatıyla "devlet politikası" olarak ele alınmasının hemen akabinde Ankara da trenin ulaşacağı şehirlerden biri olarak planlanmış, Abidin Paşa'nın valiliğine denk gelen 1892 tarihinde Ankara'ya ilk tren gelmiştir. Tabii ki de Ankara istasyonunda durmuş, şehir ahalisinin meraklı bakışları arasında arzı endam etmiş, biraz da devlet desteğiyle kente bir bayram havası estirilmiştir.

Yine "bozkırın ortasındaki kasaba" algısına dönersek, tren bir kasabaya değil, dört başı mamur bir kente gelmiştir. Sürgünlüğüne gidişi gemiyle olsa da dönüşü trenle olan rahmetli Refik Halid'in Ankara yangınını anlattığı o muhteşem yazısındaki Ankara, ahşap konaklarıyla, alabildiğine canlı ticari hayatıyla bugünkü Ankara'nın nüvesini teşkil eden minyatür bir başkent havası vermektedir. Yeri değil belki ama Ankara yangınında kül olan piyano adedince piyanoyu bugünün Ankara'sında bulmak mümkün değildir. Gar Gazinosu'nun piyanosuna değineceğiz...

Ankara istasyonu tek başına yapılmamıştır. Bir buharlı trenin ikmal ve ihtiyacını karşılayabilecek bütün tesislerle birlikte, Alman mimarisinin mutena örneklerinden biri olarak inşa edilen Ankara istasyonuna artık fotoğraftan ulaşmak mümkündür. Tabii, binanın yıkıldığı dönemde taşınmaz kültür varlığı hassasiyetinden bahsedilmesi abes olur, zira Ogüst Mabedi'nin yıkımıyla Ankara istasyonunun yapımı aynı vali hazretlerinin dönemine denk gelmektedir.

Bugün ayakta duran, İstiklal Harbi'nin bir döneminde Mustafa Kemal'in karargâh ve konut olarak üst katını kullandığı, alt katında yaverlerin korumaların konakladığı, Gazi'nin savaş planlarını gözden geçirdiği, konuklarını kabul ettiği, bu-

gün müze olarak hizmet veren Anadolu Bağdat Demiryolları Direksiyon Binası'nın yanı başında "yeni gar" yapılmak için yıkılan, mütevazı eski Ankara istasyon binası, günlük bir iki trene analık yapsa bile o dönemin ulaşım şartları ve bu bir iki trenin yolcularının kimliği itibariyle anılmaya değerdir.

Ülkemizin ilk tiyatrocusu, kitap kapaklarından tanıdığımız rahmetli Münif Fehim'in babaları Ahmet Fehim, hatıralarında, İstanbul'dan Ankara'ya yaptığı o meşakkatli tren yolculuğunda, nasıl Sincan'a indiklerini, köpeklerle, bataklıkla, sazlıklarla nasıl boğuşarak Ankara'ya ulaştıklarını anlatır ki, üstadın Ankara'ya teşriflerinde istasyon muhtemelen inşa aşamasındadır, henüz tamamlanmamıştır.

O kıtlık ve darlık günlerinde ekibinin icra ettiği her oyunun dekorunu yaratıcı zekâsıyla tamamlayan Ahmet Fehim Efendi'ye bu sefer de Ankara'yı ve Ankara istasyonunu süslemek, açılışa hazırlamak düşecektir. Vali Paşa hazretlerinin kesenin ağzını açtığı bu merasimden Ahmet Fehim üç beş kuruş kazanmış mıdır bilinmez. Ancak, İkinci Teşrin 1892 tarihinde açılan ve 17 Kanunuevvel 1892 tarihli Servet-i Fünun'a kapak olan o muhteşem açılış resminin Fehim efendinin eseri olduğu kesindir.

Sincan istikametinden çekildiği belli olan fotoğrafta demiryolunun sağına ve soluna dizilen insanların ortadan gelin geçirir gibi bir heyecana sahip büyütücüyle fotoğrafa bakıldığında gözlerinden okunacak açıklıktadır. Gelinin/trenin altından geçeceği takın alnında eski alfabe ile Ankara yazısının yanında Latin harfli "ANGORA" yazısı da dikkat çekmektedir. Osmanlı bayraklarıyla, defne dallarıyla tezyin edilen takın alınlığının üst kısmına fotoğraftan belli belirsiz fark edilen bir ay yıldız yapılmıştır ki, ihtimal çiçeklerden ay yıldız döşemek Ahmet Fehim Efendi'nin cinliği olmalıdır.

Ağırlıklı resmî erkândan oluşan tören fotoğrafının solunda biraz da şaşkın duran Gar Hazretleri'nin gözlerini/pence-

relerini dört açarak olanı biteni seyretmesi biraz da kadınlığının yeni farkına varan bir ergenin hayretiyle örtüşmektedir. Öyle ya, bundan sonra trenler gelip gidecek, Ankara-İstanbul arasında resmî görevden ticaret işine, tehcirden askerî sevkıyata, siyasi dalgalanmalardan İstiklal Mücadelesi'ne katılmaya, demiryolu güzergâhındaki kentlerden mebus intihap edilip Ankara'ya gelmelere 47 yıllık eski gar döneminde trenler biraz da Ankara'nın demografik yapısını olduğu kadar idari yapısını da belirleyecek, buna ilk ve son tanıklıkları hep Ankara istasyonu yapacaktır.

Ankara'nın resmî söylemdeki "taşralılığı", "bozkır kasabalığı" biraz da, ne birazı, çokça İstanbul ağzıyla Ankara'ya bakılmasındandır. Öyle ya, saraya yakın İstanbul ahalisinin gözünde İstanbul dışındaki bütün Anadolu şehirleri taşradır; Ankara da haliyle taşra olmalıdır. İstanbul'dan bir vesileyle Ankara'ya yolunu düşürenler trene binerken iç karartıcı bir kasaba tahayyül ederek trene binecek, yolculukları boyunca kendi tahayyüllerinde inşa ettikleri Ankara'nın kasabalılığına kendileri de inanacaklardır. Bir nevi Hacı Bayram'ın Ankara için söylediği "Nagehan ol şara vardım/ Ol şarı yapılır gördüm/ Ben dahi bile yapıldım/ Taş u toprak arasında" dizelerindeki kentli olma, kentle kimlik kazanma durumu tersinden işleyecektir. Cumhuriyet'in ilk on yılına kadar trene binen İstanbul menşeli her resmî görevli şayet Haydarpaşa'dan binmişse nefesi daralarak, Ankara'dan binmişse nefesi genişleyerek yolculuk yapacaktır ki, Ankara bunu hak etmiş değildir. Yahya Kemal'in "Ben Ankara'nın trenle İstanbul'a gidişini seviyorum," demesine Ankara'nın olduğu kadar Ankara istasyonunun, bin bir emek ve heyecanla döşenen demiryolunun ve dahi Ankara istasyonunda bir teşehhüt miktarı mesai harcayan Gazi Hazretleri'nin de itirazı olmalıdır.

Hoş, trenle, demiryoluyla, istasyonla yeni tanışan "yurdum insanı"nın garları eskinin hanları gibi görmeleri, o

mekânlarda geceleyip, parça bölük yüklerini istasyonun bir köşesinde, af buyurun atlarını eşeklerini istasyonun diğer köşesinde eğlendirmeleri, bütün çağrışımlarıyla istasyon hayatıyla han hayatını örtüştürmeleri de Ankara istasyonu özelinde Ankara'nın taşralılığına hüccet olarak gösterilmiştir.

Nâzım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları* adlı eşsiz eserinde portresini çizdiği yüzde yüz bu topraklara ait insan manzaralarının Ankara istasyonuyla bağlantıları unutulmamalıdır; zira o trenin kalkış ve varış istasyonları İstanbul ve Ankara'dan başka kentler değildir. O insanlar da yerine göre Ankara'da indiklerinde Yeni Ankara'nın değişen yüzüyle karşılaşacaklardır.

Yeni Ankara'nın değişen yüzü elbette Ulus'tan Sıhhiye'ye doğru devam eden çokça ulusal biraz Fransız-Alman karışık mimari eserlerle gün yüzüne çıkmaktadır ve henüz bu fotoğrafa Ankara istasyonu dahil değildir.

Yeni Ankara Gar'dan önce Mimar Burhanettin Tamcı tarafından Çiftlik arazisine Ankara'nın batı yakasına işlenen broş güzelliğinde, klasik mimarinin çizgilerini taşıyan Gazi İstasyonu yapılmış, Gazi Hazretleri tarafından 1 Şubat 1926 tarihinde bizzat açılmıştır. Ankara'nın Cumhuriyet dönemi ilk istasyonu Gazi İstasyonu'dur ve mimari bakımdan şehrin eski istasyonundan da yeni gar binasından da çok daha zarif durmaktadır.

Ankara adıyla sanıyla başkent olmuş, suya atılan taşın oluşturduğu halkalar gibi genişlemeye başlamış, Cumhuriyet devrimleri peş peşe yapılmış, geleni gideni, konanı göçeni artan kentin yeni bir gar binasına ihtiyacı da konuşulur hale gelmiştir. *10. Yıl Marşı*'na da giren "Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" dizesine ilham olan demiryolu hamlesi, demiryolu yapımının dönemin ekonomisi için lokomotif etkisi yapması, zavallı eski istasyonu da çaptan ve gözden düşürmüştür.

Onuncu Yıl'ın hemen akabinde 1934 yılında yeni gar bi-

nasının yapımına karar verilmiş ve inşasına başlanmış, yüklenici ise, o güne kadar iki bin kilometreden fazla demiryolu inşa eden, bundan dolayı Gazi Hazretleri tarafından "Demirağ" soyadı verilen Nuri Demirağ'ın kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ'dır. İki kardeşin arasına zamanla siyaset kara kedisi girecek, Nuri Demirağ İsmet Paşalı yıllarda gözden düşecek Naci Demirağ'ın yıldızı parlayacak, Atatürk'ün ölümünden sonra CHP'li kadrolar arasında başlayan limoni bulutlar Demirağ kardeşleri de birbirinden soğutacaktır.

Demiryollarının bu topraklarda 155'inci yılına denk gelen 2006 yılında tıpkıbasımını yaptırdığım 1937 tarihli "Fotoğraflarla Yeni Ankara Garı" albümünde Ankara Garı'nın yapılış hikâyesi de anlatılmaktadır.

İçinde yıktırılan eski istasyon binasının, yeni garın inşa evrelerinin, son halinin, gar gazinosunun, açılış merasiminin, açılışa katılan Başvekil "bay" Celal Bayar ve Nafia Vekili "bay" Ali Çetinkaya'nın da fotoğraflarının bulunduğu albüm dönemin şartlarına göre "lüks" baskı ve sınırlı sayıda basılmış ve dağıtılmıştır.

İyi ki de böyle bir iş yapılmıştır, çünkü bugün Ankara Garı hakkında bildiklerimiz biraz da bu albüm sayesindedir.

Albümün "Binanın Tarihçesi" bölümü dönemin imlası ile kelimesi kelimesine şöyledir:

> Atatürk devrinde hükümet merkezinin günden güne tevessü eden münakale ihtiyacını ve bunun müstakbel inkişaflarını karşılayacak ve aynı zamanda Ankara'nın Cumhuriyet yıllarında mazhar olduğu hamleli imar faaliyetiyle ahenktar olabilecek yeni bir gar inşası için tetkikata girişilmesi hakkında Sayın Nafia Vekili Ali Çetinkaya'dan aldığı direktife imtisalen Devlet Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğü 934 Teşrinisanisinde her türlü ihtiyacatı cami asri bir gar binasının inşasına ait etütleri yaptı ve inşaata başladı.

Ali Çetinkaya direktifle iş yapmayı sever; o da muhtemelen yeni gar binasının yapımını başvekilden yahut reisicumhurdan almış olmalıdır.

"İnşaatın Seyri" bölümünde ise kısa bir kronoloji verilmektedir. Yine dönemin imlasına dokunmadan bu üç yıllık yapım sürecini özetlemek yerinde olacaktır:

> İnşaatın nasıl bir hızla yürüdüğü aşağıdaki tarihlerden bellidir. 934 Teşrinisanisinde: İnşaat için sondaj ameliyesine başlandı. 4 Mart 935 de: Avan projelerin tanzimi ikmal edildi. 8 Temmuz 935 de: Gar ve Gazino binası 777,000 lira maktu bedel ile ihale edildi. 6 Ağustos 935 de: Eski garın yıkılması bitirildi. 10 Ağustos 935 de: Yeni garın temel hafrine başlandı. 3 Teşrinisani: Temel betonarmesine başlandı. 2 Eylül 937 de: Yeni bina ikmal edildi ve kabul muamelesi yapıldı.

Son teşrin 1892'de ilk Ankara istasyonu ilk teşrin 1937'de son Ankara Garı'nın açılması, dolayısıyla eski istasyonun yerinde yeller esmesi bir nevi eski yeni yer değişimini de bize gar/istasyon üzerinden değerlendirme imkânı vermektedir.

Devam edelim; "Binanın Karakteristiği" başlığı altında ise yok yoktur. Bu bölümde malzemenin nerden getirildiğinden kaç işçi çalıştığına, mimarın kim olduğundan kim tarafından kontrol yapıldığına detaylı bilgilere yer verilmiştir. Yine dönemin imlasıyla virgülüne dokunmadan aktarmak gerekirse hikâye şöyledir:

> Bina 150 metre boyundadır. İnbisat derzlerile 5 kısma ayrılmıştır. Bütün iskelet ve temeller betonarmedir. 23 x 33 eb'adındaki büyük holün tavanı 23 metre açıklığında 6 adet demir makasla kapatılmıştır. Umum katların mesahai sathiyesi 8875 metre murabbaı ve mecmu hacim 50,200 metre mikabıdır.

Gazino binası saat kulesi 40 adet beton arme kazık üzerine inşa edilmiştir. Kulenin yüksekliği zeminden itibaren 32 metredir. Taş kaplama sathı 2500 metre murabbaı olup Kayaş civarındaki taş ocağından getirilen taşlarla yapılmıştır. Taş işlerinde 24,600 işçi yevmiyesi sarfedilmiştir. Binanın tekmil inşaatında 4000 metre mikabı beton arme yapılmıştır. Hol antresinde görülen büyük taş kolonlar Herekenin müntahap taş ocaklarından çıkartılarak getirilmiş, tesviye ve tanzim edilerek yerlerine konmuştur. Bunlar 6 adet olup alt kutuları 75 santim ve boyları 10 metredir. Her bir kolon ikişer metrelik beş parçadan mürekkeptir. Bu sütunlar üzerindeki korniş ve keza tabii Hereke taşı kaplamadan yapılmıştır. Bütün binanın inşaatında 74,500 Türk işçisi ve 83,500 Türk amelesi çalışmıştır.

Binanın mimari planları; Nafia Vekaleti Yapı İşleri Mühendisi (Mühendis Mimar Şekip Akalın) tarafından tanzim ve inşası da milli firmalarımızdan (Abdurrahman Naci Demirağ) tarafından yapılmış, ve daimi kontrolu da Devlet Demir Yolları Yol dairesi Reis Muavini (Alâettin Arısan) tarafından yapılmıştır.

Yeni gar binasının yapılmasıyla eşzamanlı bir de resim yarışması yapılmış, gar holünün duvarlarının resimli olması düşünülmüştür. Tabii, bu yarışma bilgisi albümde kayıtlı değildir. "Kurtuluştan Kuruluşa Ankara Garı Resim Yarışması" adıyla düzenlenen yarışmada derece alan resimler bugün TCDD Müzesi'nde sergilenmektedir. Bu resimlerden ressamını tespit edebildiğimiz Halil Dikmen, Refik Epikmen, Nurettin Ergüven ve kimliğini tespit edemediğimiz adsız ressamlar Yeni Ankara Garı özelinde İstiklal Harbi ve sonrasındaki devrim/kalkınma yıllarını biraz da Sovyet tarzını andırır şekilde resmetmişlerdir.

Ankara'ya treni getirdik, eski istasyon binasını inşa et-

tik, aradan yıllar geçti, eskisini yıkıp yenisini yaptık, yanına gar gazinosunu da inşa ettik, törenlerle açtık, bunca soğuk ve mekanik bilgiyi okuyucuyla paylaştık madem, şimdi biraz da garı güldürmenin ve hüzünlendirmenin zamanı gelmiş demektir.

Ankara Garı da diğer ana/anaç garlar gibi güne gülümseyerek, neşeli ve dingin başlar. Yer gök, güvercinler, çevredeki simitçiler, yüzde doksanı Haymanalı olan gar taksicileri, yolcular, hamallar, demiryolcular, garın kaşı gözü, mermeri taşı, yüksek tavanlı bekleme salonu, o salonun alabildiğine estetik, eskilerde tren sesini andırır gıcırdayarak açılan kapıları da güne gülümseyerek başlar ve sadece Ankara Garı'nın değil her garın en sevinçli olduğu zaman garda hayatın devam ettiği zamandır.

Tabii, son yolcuların iniş biniş saatlerine göre gece yarısından sonrası da doğal olarak garın hüzün saatleridir. Her ne kadar son tren gelir, yolcular telaşlı bir edayla ve uykulu gözlerle karınca yuvasından ayrılır gibi garı hızla boşaltırlar ve o anda bir süngerle garın kalbinin gökyüzündeki karabulutlar silinir gibi olursa da, geçicidir, gar nöbetçi müdür yardımcısıyla, eskilerde bekçisi şimdilerde güvenlik görevlisiyle, yanda inzibatıyla, ki zaten bunlara alışmıştır, baş başa kalır ve hüzünlenir. Şehrin bir deniz gibi kıyıya attığı evsiz barksızlar, bu evsiz barksızların zararsızları, sabahki treni Ankara'nın yabancısı olup akşamdan beklemeye başlayanlar, bekleme salonunun sandalyelerinde çoğu çıkını başının altına alarak yarı uyur yarı uyanık garın hüznüne ortak olurlar. Bu ortaklık biraz da, paylaştıkça hüznü artıran bir ortaklıktır.

Hüzün demişken, 1937 yılında garla birlikte yapılan, uzun yıllar Ankara'da sefirlerin, sefaret personelinin, zenginlerin, mebusların, özetle kentin kaymak tabakasının yiyip içip eğlendiği, başkentin en saygın eğlence mekânı olan,

şimdilerde restore çalışması devam eden Gar Gazinosu'nun atıl kaldığı yıllardaki hüznü ayrı bir bahistir. O kadar ki, gazinonun işaretparmağını andıran yapısı ve saat kulesi safi gri bir hüzünden inşa edilmiş intibaı vermektedir. Bir zamanlar Batı'nın meşhur ve maruf sanatçılarından alışkın parmaklarla en bilinen parçaların çalındığı gazinonun piyanosu da TCDD Sanat Galerisi'nde, sergi gezen çocukların meraklı parmaklarıyla çıkarttığı tınılarla, yaşlı bir aslanın ihtiyarlığında kelebeğe, kuşa maskara olması gibi bir haleti ruhiye içerisinde ömrünün mütekait günlerini geçirmektedir.

Gar Gazinosu demişken, atlamayalım, İkinci Dünya Savaşı yıllarında hangi sarışın Alman casus buğulu gözleriyle gar gazinosunda Türk rakısını dengeli içerek, dengeli şuhluğuyla ve elbette güzelliğiyle yerine göre esmer bir İtalyan dilberiyle istihbarat paylaşarak Ankara'nın kurt grisi havasından kokladığı/topladığı bilgileri dönemin ileri teknolojisini de kullanarak, yan masadaki Yahudi bilim adamına aslan sırıtması maskesiyle yüreğinin tiksintisini yerine göre kahkaha oklarıyla fırlatarak, arada bir makyaj bahanesiyle lavaboya geçip mühim bir konuyu noktayla yahut virgülle not alıp, bunu fırsat bilerek iki yan masada konuşulanlara kulak kesilerek gazinoda ne filmler çevirmiştir, taş duvarlara sormalıdır. Böyle bir filme mekân olmayı restore edildikten sonra Gar Gazinosu fazlasıyla hak etmektedir.

Bir zamanlar gazete ilanlarında rastladığınız Yunanlı yıldız Bayan Zaha, Bestekâr Piyanist Kasta Zaharopolo iştirakiyle cumartesi ve pazar günleri her hafta Gar Gazinosu'nda, Aile Matinesi ilanları da, illa Yunanlı yıldız olması gerekmez canım, yandaki Ankara Garı'nda buharlı sesine karışan bir coşkuyla filmin eksik karelerini pekâlâ tamamlayabilir.

İstanbul treninden olanca şıklığıyla inip, kendi taşısa narin parmakları ve ince topuğu incinmeyecek hafiflikteki çantasını bile gar hamallarına teslim edip, o zamanlar sınırlı sayıda-

ki otomobillerden kendisini bekleyene mağrur bir güzellikle binen, hamal taşıma ücretinin üç katını da bahşiş olarak veren kimdir derseniz, biz de bilmiyoruz. Aka Gündüz'ün ruhunun kulakları çınlasın, elbette Dikmen Yıldız'ı değil, o zamanlar cazibe merkezi olan Ankara'ya yağan yüzlerce yıldızdan biri olmalıdır ve Allah bilir ya, bindiği anda buharlının, indiği anda Ankara Garı'nın, gram şaşmayan gar saatinin de gönlü kaşla göz arasında o dilbere yıldız misali kayıvermiştir.

Hamal demişken, bir zamanlar Ankara Garı hamallarının dernek kurdukları gazetelerde yer alsa da şimdilerde böyle bir dernek bulunmamaktadır. Garda istihdam edilen 10 hamal bir nevi sınavla işe alınmış, bir hamal genelgesi çıkarılmış, bu genelgedeki şartları taşıyanlara kimlik verilmiş ve hamal olarak görevlendirilmiştir. Ankara Gar Müdürlüğü ve Bölge Müdürlüğü tarafından denetlenen hamalların yolcuyla ve idareyle münasebetleri genelge çerçevesinde olmakta, bu kişilerden herhangi bir ücret alınmamaktadır. Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine geçilmesiyle birlikte bilumum taşımacılara, taksicilere ve tabii ki hamallara da gün doğmuştur.

Gün doğmuş demişken, bir zamanlar mevcut ana hat trenlerinin yolcularının ancak kirayı karşılayacak kadar alışveriş yaptıklarından yakınan gar büfecileri Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine geçilmesiyle bayram etmişler, garın peron yüzünde bulunan bir büfe ve Ulus yüzünde bulunan iki büfe af buyurun sinek avlamaktan kurtulmuş, yine af buyurun arı kovanına dönmüştür.

Esasında gar arı kovanına dönmüştür ve duyduk duymadık demeyin biri Celal Bayar Bulvarı ile demiryolu lojmanları arasına, diğeri Şeker Fabrikası'nın bulunduğu araziye olmak üzere iki yüksek hızlı tren garı planlanmış, Ankara Garı hızlı trenle birlikte nur topu gibi iki kumayı bekler olmuştur. Şeker Fabrikası arazisine kurulacak olan Batı Hızlı Garı'yla birlikte Ankara'nın batısında inecek yolcuların Anka-

ra Garı'ndan ayaklarının kesilmesi söz konusudur ve Ankara Garı o ayakları çok özleyecektir.

Yine yüksek hızlı trenle birlikte Ankara Garı biraz havaalanına benzemiş, şeref salonuna ilaveten eskiden TCDD Vakfı'nın kirasında bulunan bir alan CIP olarak düzenlenmiş, yolculara VIP ve CIP kartları verilmiştir. YHT ile birlikte ilk defa trene binen, şeref salonunu ilk defa kullanan yolculardan, "A, ilk defa mermer avize görüyorum, bu adamın kafasına düşerse Allah korusun," yollu şakacıklar da duymuşuzdur. Korkmaya mahal yoktur, masasından sehpasına, halısından perdesine bütün eşyaların orijinal olduğu şeref salonunun mermer avizesi 1937'den beri kimsenin kafasına düşmediği gibi, ona hayretle bakan kafaların pek çoğu da topraktan avizelerle aydınlanır bir mekâna gitmişlerdir.

Ankara Garı'nın filmi yapılabilir, belgeseli çekilebilir, romanı yazılabilir, özetle garı bir yazıda dört başı mamur anlatmak ancak anlatmaya çalışmaktan öteye gitmeyecektir.

Garın, zaman zaman değişen delileri, uzun zamandır değişmeyen gedikli delisi Prenses Hazretleri "Beni de yaz," diye gülümseyecek, dam delisiz olur gar delisiz olmaz diye yolculara olmadık şımarıklıklar gösterecektir.

Gar berberi de bunca yıldır kimler geldi kimler geçti, bizim de Ankara gar bahsinde yazılmamız gerekir diyerek usturayı, aynayı şahit gösterecektir.

Yolculara piyango aldıran, yolcularla arkadaş olan, onların yerine göre simitlerini paylaşan, kuşkonmazlardan mustarip olup olur olmaz yerlere tüneyen gar güvercinleri de koroya dahil olacak, yazılmayı isteyecektir.

Yine de bu yazıyı okuyan ehibbaya deriz ki, ey kardeşler, yazıyla anlatılmaz, gelin, Gar Lokantası'nda bir kahve içelim, şöyle bir dolaşalım, anlattığımız gibi mi, bir de gözlerinizle görün...

Bu tren bir hayattır

MUSTAFA UÇAR

"Eh baba, eh! Alacağın olsun. Nereden çıkardın şu işi? Ne derdin vardı benimle? Halbuki ne güzel planlar kurmuştum. Her şeyi ayarlamıştım. Kalacağım yeri bile, hatta senden alacağım izni bile! Demek ki izin kısmı olmamış, ayarlayamamışım ki buradayım. Burada... ne işim var burada benim ya!" Böyle böyle söyleniyordu Osman, kendisine seslenilmesini istediği şekilde "Oso". Kaç zamandır söyleniyordu kendisi de unutmuştu. Bir zaman sonra saatine bakmaktan da vazgeçmiş olduğundan kaç zamandır söylendiğini kendisi de bilmiyordu. Zaten başkası da bilemezdi, zira içinden söyleniyordu. İçinden, yani sessiz. Sadece arada sırada aldığı ve hemen akabinde verdiği derin nefesler ve bu nefeslere eşlik eden iç sıkıntısını anlatan sesler, bir nevi oflamalar, puflamalar duyuluyordu kendisinden. İçinden konuşan ve içini dolduran birisinin tahliye kanallarıydı bu sesler ve içinde bulunduğu durumu paylaşacak kimse olmadığından şu an yanında, bir müddet daha oflayıp puflayacağı da kesindi.

Yazın tam kavurucu sıcağında yapılacak iş miydi bu babasının yaptığı? Arkadaşları çoktan güney bölgelerine in-

miş, kıyı şeridinde, akşamüstleri plajların loş ortamında karşı cinsle ilişkilerini geliştirme derdindeyken, çoğu da buna vakıf olabilmişken kendisinin burada ne işi vardı? Nedense yaza ilişkin olarak aklından başka bir şey geçmiyordu, varsa yoksa kızlar. Biraz da güneş ve deniz, biraz da Ankara'nın soğuğundan, hayhuyundan, başı her daim belada olduğu okuldan uzaklaşmak istiyordu elbette. Ama öncelikle kızlar vardı aklında. Arkadaşları gibi atılgan, gözü kara bir çocuk değildi bu konularda, bunun farkındaydı ama bu yaz birçok duvarını yıkmayı kafasına koyan 16 yaşındaki bir delikanlı olarak, bu zamana kadar kaçırdığı fırsatlar içini öyle böyle değil; hatır hutur kemiriyordu. Sorusunu yineledi o kemirilmiş, tükenmeye az buçuk kalmış içinden yine içine doğru: "Burada ne işim var benim!" Burada, kendinden başka elli dokuz kişiyle ve aralarda gelip geçen, geçerken omzuna çarpan, çarpıp özür bile dilemeyen, yüzüne tip tip bakan, bakmayan, bakamayan çünkü uykulu, karnı aç, sarhoş, çocuk ve ihtiyar onlarca kişiyle ne işi vardı? Üstelik gece olmasına rağmen hava da çok sıcakken, yaz ayına yakışır bir sıcak tüm koridoru defalarca kez dolaşırken, insanlara çarparken ve kimseden özür bile dilemezken... Ankara'dan Adana'ya giden Çukurova Mavi Treni'nin ikinci vagonunda, 30 numaralı koltuğunda...

Saat neredeyse sabaha karşı beş, hava aydınlanmanın hazırlığında. Gözleri kapanıyordu. Dizel motorun gürültüsü bir ritim tutturmuş, içinde bulunduğu beyaz floresan aydınlığındaki vagon dev bir beşik oluvermişti. Gözkapakları ağırlaştıkça tren hızlandı, yanından gelip geçenler azaldı, sesler canlılığını ve çeşitliliğini yitirdi. Şimdi tren karanlığın içinde sadece Oso'yu taşır gibi ilerliyordu. Belki de Oso da rüyasında trenler içindeydi. Hatta belki de o trenlerden birisinin makine dairesindeydi. Belki ışıklı düğmelerle donatılmış elektronik bir panelin başındaydı, uzay boşluğu kadar

karanlık gecede trenini yürüten bir makinistti. Belki de kazanın açılmış ağzına kömür atan, doymak bilmeyen, tepesi buharlı bir ejderhayı besleyen bir ateşçiydi.

"Ulukışla!" dedi kondüktör. Ankara'dan çıktığından beri kendisine eşlik eden bozkır bitmişti neredeyse. Karşısında Toroslar, gözü pek maceracıları buyur edercesine uzanıyordu. Dışarı baktı, baktı. Bakışları bir yere sabitlenmişti, bir kördü artık sanki. Bir kör gibi baktı. Bıkkınlığının, sinir bozukluğunun, can sıkıntısının yerini başka hisler mi almaya başlamıştı ne? Bu yolculuğu başından beri bir angarya olarak görmesine rağmen, Torosların siluetinden vagonun penceresine ulaşan belli belirsiz bir heyecan bulutu onu da sarıyordu. İnsanın kendisinden büyük şeylere duyduğu his nedir, diye düşündü sonra. Dev binaların, heykellerin, dağların yanında, yamacında durmak, ya da bir uçağın camından aşağıyı izlemek... Bunlar ne hissettiriyor? İlkin ufacık tefecik, kütlesiz, önemsiz olmanın; sonrasında mutsuz, ümitsiz, beyhude bir çabayla, kerhen yaşamaya devam edecekmişçesine, bir şeylerin sonuna erişmiş olmanın boşvermişliği miydi bu? Oso'nun hissi neydi Torosların eşiğinde? Birçokları için büyük ve azametli şeyler mücadele azminin deneme tahtaları değil miydi? En yüksek dağa tırmanmak, en azgın nehre dalmak, zifiri karanlık bir bozkırda dörtnala at koşturmak... Azametli nesnelerin, fikirlerin, hislerin kendi içinde zayıflıklarını, onlara karşı meydan okumanın tılsımını taşıdıkları da aşikârdı. Belki de Toroslara yaklaştıkça Oso'nun gözlerini açan, uykusunu dağıtan his buydu. Az sonra emrindeki demir süvarileriyle alınamaz denilen bir kaleyi muhasara edecek bir komutan oluvermişti belki de. Belki de yalnızca uykusu kaçmıştı.

"Ulukışla istasyonu," dedi, yanındaki ikili koltuğun sahibi. İki kişilik koltukta tek kişi oturuyordu. Kendi kendine konuşur gibi. Yaşlıcaydı, daha sonra Oso'nun hatırlaya-

cağı tek özelliği buydu. Başka hiçbir şey kalmamıştı aklında; saçı, kıyafeti, teninin rengi... O kadar hatırlamıyordu ki belki de bakmamıştı ona, ya da görmemişti onu. Belki yalnızca dinlemişti. Yaşlı oluşunu da sesine bağlamıştı. Yaşlı insanlarınkine benzeyen, çatallanmış, hırıltılı bir ses... Ciğerlerden zor bela gelen, aynı hırıltılarla sözcüklere eşlik eden, yaşlılara ve hastalara özgü o nefes. Demek ki bir de nefes vardı adama dair. Hatta sesin tonuna göre bu bir adamdı ve belki de hastaydı sadece.

"Ulukışla istasyonu," dedi tekrar adam. Kendi kendine konuşuyordu neredeyse. Sonraki cümlesi bunun bir sohbetin girizgâhı olduğunun ispatıydı: "İstasyonların anlamı nedir oğlum?" Ne saçma bir soru, diye düşündü Oso. Bunu dillendirmedi, sadece düşündü. Düşündüğünden emindi hatta. Yaşlı adam düşüncelerini duydu, gülümsedi. Sorusunu yineledi daha müşfik bir ses tonuyla: "İstasyonların, garların anlamı nedir oğlum?" "Garların bir anlamı yoktur," dedi Oso. Kısa bir an durup bıkkınca ekledi: "Onlar sadece uzayıp giden tren yollarının sıkıntısını azaltmak için Devlet Demiryolları tarafından kondurulmuş küçük siyah noktacıklardır. Ne yazık ki bu amaçlarının anlamı günümüzde kaybolmuş görünüyor." Yaşlı adam yine gülümsedi, "Ne olmuş peki günümüzde amaçları?" "Yolcu indirmek, bindirmek, yük boşaltmak ya da yüklemek, böylesi rutin işler." Yaşlı adamın keyfi arttı, hırıltılı ve derin bir kahkaha attı, "Yolcular" dedi, "yolcular, yolların sahipleri, yolları kovalayanlar... Yani yolda olanlar... Yolda olmanın anlamını bilir misin? Kelimelerle aran iyi 'duyduğum' kadarıyla. Bana 'Yolda olmak yolculuk etmektir,' diyeceğine eminim." "Yolda olmak yolculuk etmektir," dedi Oso. "Tamam, bu görünendir, bilinendir. Bir de görünmeyen var. Ama görünmeyenin bilinmeyen olmasına gerek yok. Bu bir his olabilir. Göremezsin ama hissedebilirsin. Hissettiğin şeyleri bilebilirsin, bazen de bile-

meyebilirsin. Ama 'varlardır'. Sadece, bilmek için bir yolculuğa çıkman gerekir. Bu yolculuk da garlarda başlar. Çünkü garlar zamanın akışının anbean takip edildiği yerlerdir. Bazen de zamanı durdurabilirler. Trenlerin zaman içinde yolculuk güçleri vardır ve garlar bu yolculukların hem başlangıcı hem de bitişidir."

Oso yaşlı adamı dinledi. Başlarda sıkıcı gelen sözleri dinledikçe anlamlandı, hatta uçuşan sözcükler zamanla ete kemiğe büründü, soyut kavramlar somutlaştı. Yaşlı adam konuşmasına devam ederken Oso kafasını çevirdi, camdan dışarı baktı. O esnada babasına benzeyen bir adamı rayların üzerinden atlayarak iki katlı istasyon binasına girerken gördü. İstasyon binası ufakça bir binaydı, uçuk pembeydi ya da sarıydı. İkinci katında aralıklı olarak sadece üç penceresi vardı. Üç pencere de karanlıktı. Babasına benzettiği adamın binaya girmesinden kısa bir süre sonra üç pencerenin ortasındakinde ışık yandı. Oso, kapalı perdelerin ardında bir görüntü, bir siluet aradı. İnce perdeler içeridekilerin gölgesini yansıtmaya niyetli olsa da herhangi bir görüntü düşmedi üzerlerine. Oso'nun dikkatini bu sefer de pencerelerin beyaz boya ile boyanmış taştan çerçeveleri çekti. Bu haliyle, koyu renk çatısı ile camların çerçevelerinin benzeri olan ve binanın dört köşesini kalınca işaretleyen taşlarıyla bu istasyon binasının dev bir yaş pastaya benzediğini düşündü. Ankara Garı'ndan sonra küçük, küçücüktü. Ankara'yı düşününce garların, istasyonların benzerliklerinin farkına vardı. Yolda gördüğü irili ufaklı istasyonların birbirlerine çok benzediğini düşündü. Elbette hepsi birbirinden farklıydı; kimisi iki katlıydı ama dardı, kimisi tek katlı ama enliydi. Kimisi yüksek ve süslü tavanlarıyla salonlardan oluşuyorken kimisi tek göz odaydı neredeyse. İstasyonlar birbirinin benzerleriydi, ama asla aynı değillerdi. Aynı ana babadan doğmuş ama birbirlerini kaybetmiş kardeşler gibilerdi. Kayboldukları coğ-

rafyalarda kimisi büyümüş serpilmiş, kimisi ufak tefek kalmıştı. Ama hani kardeşlerin gözlerindeki ifadenin hiç değişmeyeceği gibi, Oso hangi istasyona bakarsa baksın aynı bakışlarla karşılaşıyordu.

Bir müddet daha pencereye baktı. Bir şey göremedi, odanın canlı sarı ışığı yanmaya devam etti. Sonra trenin düdüğü öttü. Oso garipsedi bu düdüğü, tanıdık gelmedi. Saatlerdir duyduğu düdük bu değildi sanki. Umursamadı. Penceresinin altından boylu boyunca geçen beyaz dumanı da garipsedi ama umursamadı. Yanındaki ikili koltukta tek başına oturan yaşlı adamın gitmiş olduğunu da fark etti. Bunu da garipsedi. Boş koltuklara baktı, birden çok eskiymiş gibi göründü koltuklar. Cam kenarındakinin üzerinde eskilikten sararmış tek bir sayfa gördü. Âdeti değildi başkalarının eşyalarını karıştırmak. Yine de kâğıdın kendisine seslendiğini duydu, buna yemin edebilirdi. Uzandı, sayfayı aldı. Bir şiir yazılıydı üzerinde:

Ulukışla

durup bir nefes aldım
ardımda nefessiz kalmış
ağaçsız kalmış
bensiz kalmış bir ülke
iyice çekip ciğerlerime
yolcu vagonlarının kokusunu
seni düşündüm
altı vagonduk arka arkaya
altı korkmuş yürek
annesinin ardı sıra yürüyen
yeni doğmuş
altı bembeyaz ördek
omuzlarım koltuğumun sırtında
ellerimde kitapların

aklımda, yazamadığım onlarca mektup
bir kalem rica etsem
çok rica etsem
bir de çakmak
bir de sigara
bir de...
neyse...

devlere meydan okuyor sanki
istasyona her yaklaşan tren
ve ben o devle savaşacak
bir çocuk gibi
ufacığım karşısında dağların
korkmaya gerek yok oysa
ben ne isem
onlar da öyle
eteklerine tırmandığım
tünellerinde saklandığım
şu Toroslar da çocuk,
kalemini
çakmağını
sigarasını paylaşan
Ulukışla da...

Oso şiiri okudu. Kâğıdı düzgünce ikiye, sonra tekrar ikiye katladı. Gömleğinin cebine koydu. Bir gizi anlamış gibi gülümsedi. Tren Ulukışla istasyonundan ayrıldı, yavaş yavaş hızlanarak binaları, sokakları, insanları ve çocukları arkasında bıraktı. Bu sefer trenin sesi de bir garipti. Bunu da umursamadı Oso. Artık buharlı bir trende olduğuna emin olduğunda tren Pozantı istasyonuna varmak üzereydi.

* * *

"Pozantı!" dedi kondüktör. Saat altı, aydınlandı hava. Camdan baktı Oso. Tahta valizler, iple bağlanmış denkler, kasketler, eskimiş ceketler, erzak çuvalları gördü. Cılız bir ışıkla aydınlanan Pozantı yazısını okudu. Ulukışla'daki yaşlı adamı ve söylediklerini düşünürken vagonun içinde bir hareketlenme oldu. Sesin geldiği yöne, vagonun kapılarından birisine doğru baktı, trene yeni binen ve biner binmez tartışmaya başlayan iki-üç kişinin çıkardığı tantanayı izlemeye koyuldu. Tartışma iki kişi ile tek kişi arasındaydı ve tek kişi olanın bu tartışmada geri adım atmaya hiç niyeti yoktu. Diğer ikisi artık alttan alıyor, karşılarındakinin üstüne gidemiyorlardı bile. Bu tek kişi, fiziken de diğerlerinden daha ufak tefekti, enikonu çelimsizdi. Yine de bu dezavantajına rağmen sözlerinden ve dik başlılığından taviz vermiyordu. Az sonra ikili, "Ne halin varsa gör!" deyip vagondan indiler. Çelimsiz, arkalarından homurdanmaya devam etti. Hırsını alamadığı besbelliydi. Yürüdü, elindeki çıkınıyla geldi, Oso'nun yanındaki ikili koltuğa oturdu. Söyleniyordu hâlâ: "Dallamalar! Ulan ben sizin gibi kaç tanesini gördüm be! Feriştahınız gelsin!" Sonra solundaki tekli koltukta oturanın kendisine bakmakta olduğunu fark etti, döndü, biraz da sertçe: "Selamınaleyküm hemşerim", "Aleykümselam..." "Ben kimseye eyvallah etmem hemşerim, kimseye ne hakkımı yediririm, ne kimsenin hakkını yerim." "Bravo, doğrusu da bu zaten." "Doğrusu bu da yapanı var mı? Herkes doğruyu bilir, nasıl yapılacağını da, nasıl yapılmayacağını da bilir. O zaman nasıl oluyor da, doğruyu yapanlar üç beş kişiyken yapmayanlar bu kadar kalabalık. Benim isyanım buna hemşerim, bana göre insanlar aynı bu trenin rayları gibi dosdoğru olmalı, düzgün olmalı. Tren de üzerinde güvenli bir şekilde gitmeli, devrilmeden." Sol elinin işaretparmağıyla koltuğun kolçağını deler gibi devam etti çelimsiz: "Dünya bu trendir hemşerim, bu trendir!" "Rayların çok azı düzgün-

ken, bu tren nasıl yerine varıyor?" "İnatçı da ondan, güçlü de ondan. Ben treni hayata çok benzetirim hemşerim. Bana göre hayat bir mücadeledir. Bu mücadeleyi güçlü olan kazanır. Yalnız bir farkı var, tren mücadeleyi hakkıyla kazanır. Çünkü güçlüdür, bedeni de ruhu da. Özü iyidir. Hayat her zaman galip gelir. Evinin avlusuna döktüğün betonu düşün, bir zaman sonra beton çatlar, çatlaklardan otlar çıkar. Karıncalar gün ışığına kavuşur bu çatlaklardan. Bu hayattır hemşerim; o betonu çatlatan da, rayların azizliğine rağmen gideceği istasyona varan da, vardıran da hayattır."

Oso'nun aklına yaşlı adamın sözleri geldi, sordu: "Ya istasyonlar, garlar... nedir bunların anlamı?" "Anlamları... amaçtır, hayatın amacı." Oso, dalga geçercesine: "Çok büyük laf." "Laf değil hemşerim, gerçek. Anlam amacın içindedir, tabibin reçeteye yazdığı değil; hastalığın, öksürüğün, ilacın içindedir. Bütünün içindedir. İstasyon rayın üzerinde değil, yanı başındadır. Hayatın hem amacı, hem anlamıdır, hem içinde hem yanında. Bu hayat bir yere gider hemşerim, varacağı yer, gittiği yer neresidir, gittiğinde ne olacak, orasını bilmem. Herkes kendi treninde gidiyor hemşerim; her istasyonun, herkesin istasyonunun bir sırrı var, orasını bilmem..."

Çelimsiz sustu. Buharlı lokomotif hırsla kükredi, istasyonu dumana boğdu. Oso istasyon binasının üzerindeki Pozantı yazısına baktı. Ulukışla istasyonu gibi, iki katlı bir binaydı bu da. İki tarafında tek katlı eklentileri vardı. Tarihin bir anında donup kalmış mimarisi ile bu istasyon da diğerlerine benziyordu. Bu sefer rengini seçebilmişti Oso; sarıydı. Kesme taşlı köşe başları, binayı daha kuvvetli gösteriyordu. İçinden; "Tarihe meydan okumak böyle mümkün oluyor demek," dedi Oso, "yıkılmaz binalar yaparak". Bu düşüncelerle binaya bakarken ikinci katın üç penceresinden ortadakinin perdeleri açıldı, ardından da pencerenin kanatları. Dışarı doğru bir sigara dumanı salındı, döne döne kay-

boldu gitti. Ardından yeniden, yeniden çıktı duman. Sonra bir adamın yüzü göründü dumanın ardında. Oso dikkatle adama baktı, adam ise dalgın dalgın vagona bakıyordu. Oso adamın yüzünü şimdi daha ayrıntılı görebiliyordu, adamın babasına benzediğini düşündü yeniden. Ama biraz değişik bir baba, sanki yıllar öncesinden gibi, sanki fotoğraf albümlerinde parmakla işaret edilen, "şu arka sıradaki benim"ler gibi. Ceketiyle, gömleğiyle günün çok öncesinden kalmışçasına, uzak bir fotoğrafın öznesi gibi. Baba ve annesinin eski fotoğraflarından onların gençlik hallerine dair aşinalığı vardı Oso'nun. Bu adam işte babasının gençliğiydi neredeyse. Adam, stresliydi, gergindi; sigarayı ciğerine çekişinden, ellerini yumruk yapıp bırakışından, hafifçe sallanmasından bu anlaşılıyordu. Diğer yandan bakışları dalgındı, bir noktaya sabitlenmişti, bu gerginliği besleyen düşünceler okunuyordu yüzünden. Bir haber beklediği belliydi, bir doğum? Ölüm? İkisi beraber, aynı anda? Babasına benzeyen adam içeriden bir ses duymuşçasına başını biraz yana çevirdi, beklediği haber gelmişti. Oso babasına benzeyen adamın yüzünü okumaya çalıştı. Gelen haberin iyi mi, kötü mü olduğunu anlatmadı o yüz. Sigaradan son bir nefes çekti, içeriye yürümek üzere vücudunu çevirdi. Oso tam o an, bir saliselik bir süre için babasına benzeyen adamın ensesini ve o ensede gece gündüz dikkat çekebilecek şekilde görünen bir tutam beyaz saçı gördü. Babasının kır saçlarının arasında bile dikkat çekecek bir beyazlıkta olan, madeni para büyüklüğündeki beyaz tutamın, babasına benzeyen adamda da olduğunu görünce Oso artık ona baba diyebileceğine emin olmuştu.

Tren gürültüyle hareket etti. Birbirine mıhlanmış, perçinlenmiş, çakılmış, geçirilmiş, eklenmiş, yapıştırılmış parçalar o an ayrılmak istediler. Bu gürültülü devin hükmünü kırıp eski silik hallerine dönmek istediler. Yine de bunu yapama-

dılar. Her biri, bitişiğindeki parçayı canı pahasına tuttu. Kazan dairesinin acılı iştahı, karşı konulamaz bir mekanik gücün bir ruha dönüşüp tüm parçaları sarması ile son buldu. Tonlarca yükün altında pestili çıkan tüm parçalar bir kez daha durmaya, meydan okumanın hazzı ile devinmeye başladılar. Oso'nun komşusu, ikili koltuğun tek sahibi çelimsiz, ışıldayan gözleriyle eski çağların pagan dinlerine ait bir ayini yönetir gibi, neredeyse trans haline geçmişti. Uğuldayan dev makinenin yarattığı ve dönsünler diye tekerleklere aktardığı güç sanki yolcu vagonuna da uğramış, çelimsizi ele geçirmişti. Tren hız kazanıp o bilinen tempoya ulaşana kadar gözlerini kırpmamıştı çelimsiz. Nihayet birkaç dakika sonra bakışları normale döndü. Yanındaki çıkınından bir şeyler çıkardı. Kâğıtlara sarılı meyvelerdi bunlar. İçindeki elmanın kırmızısı kenarındaki açıklıktan görünen sararmış bir kâğıt yumağını Oso'ya uzattı. "Elma, ne faydalıdır, hele kabuğuyla yiyince," dedi. Oso gülümsedi, kâğıt yumağını aldı, içindeki elmayı çıkardı. Kâğıdın üzerindeki yazılara takıldı gözü annesinin yere yaydığı sofranın üzerine serdiği gazeteleri okurkenki alışkanlıkla. Yemeğini geç bitirmesine neden olan, annesinden işittiği azarlara sebep olan o alışkanlıkla okumaya başladı yazılanları. Elmayı, çelimsizi, yolcu vagonunu ve buharlı treni ise çoktan unutmuştu...

Pozantı

yolların kesiştiği yerlerde
semaforlar,
kırmızı ve beyaz
kolları yere paralel
yani kapalı yol
uzanmış gibi sana
sarılmak ister gibi
durdurmak ister gibi

kırmızı duvardan
beyaz çinkodan Pozantı
kolları yere paralel
dursan önünde
susar da
diyemez neden
neden karanlıktır ilerisi
bu tüneller nereye gider
bir söylencedir tekrarlanan
inanmadan inanılan
derler
rengârenk bir ovaya inilir
Pozantı'dan da yeşildir orada yeşil
kırmızıdan da kırmızı
beyazdan da beyazdır beyaz
dursan yine de
ellerim yatağında toprağın
avuçlarım aşağıda
dinlemesen söyleneni, söylediğini
bir gece daha kalsan
bak, gece en gecedir burada
teslim oldu semaforlar
açtılar yolu
şimdi sade söylenceler
laflar, ahlar, keşkeler
sesler yuttu Pozantı'yı
rengini aldı
tadını aldı
boşluk verdi aldığının yerine
siyah en siyah oldu
en siyah, siyah

* * *

Sis... Alabildiğine sis... Pozantı'dan çıkalı daha yarım saat olmamışken Torosların bu noktasında sis her yeri kaplamıştı. Sise eşlik eden, onun nedeni olan nem, içinde yüzdüğü havayı boğdu, boğdu... Bu cinayete yalnızca vagonların camları şahit oldu. Nemin camlarda bıraktığı izleri izledi Oso. Lokomotif yaşlıydı. Yaşlılıktan yavaşlamış olabilirdi, son on dakikadır o kadar yavaşlamıştı ki, durması an meselesiydi: Durdu. "Yaşlılıktan gözleri bozulmuştur belki de; gözünün önünü göremeyip yürüyemeyecek kadar," diye düşündü Oso. Gözleri görmeyenleri düşündü, yaşlı olmayıp da gözleri görmeyenler. Evlerinde, işyerlerinde, evlerine veya işyerlerine giderken yürüdükleri yollarda ne kadar becerikli olduklarını düşündü. Sonra o insanları aldı, hiç bilmedikleri bir mekâna getirdi. Mesela, her zamanki yollarında karşılarına çıktı, kollarına girdi ve süratli bir şekilde çevirdi onları. Sonra onları orada yalnız bıraktı. Görmeyen insanlar afalladılar, ellerindeki sopaları savurmaya başladılar. Kaldırımlar nerede, yol nerede başlıyor, yaya geçidinin kabartıları nerede? Bunları aradılar. Oso, düşünde bu insanları yalnız bıraktı. Yanlarına hiç kimseyi yaklaştırmadı. Yardım edecek kimse olmayınca görmeyenlerin karanlığı gerçek oldu. Oso'nun düşü karardı. Düşündeki sokak karardı. Görmeyen insanlar belki yıllar önce yendikleri korkularına geri döndüler. Bir kısmı ağlama krizine tutuldu, bir kısmı tanıdık herhangi bir şeye çarpma umuduyla bir doğrultu tutturup koşmaya başladı. Bazıları da hiç kıpırdamadan durmayı tercih etti. Oso'nun kollarına girip onları çevirmeye başladığı ana geri dönüp kaç kere, ne tarafa çevrildiklerini düşündüler. Görmeyen insanlar düşlerinde Oso'yu gördüler, ne taraftan yaklaştığını, kolunu, kolunun kuvvetini, yaşını, cinsiyetini, kokusunu, içtiği sigarayı, sigaranın fiyatını, cebindeki parasını, zevklerini, hayat görüşünü, alışkanlıklarını, esiri ve efendisi olduğu şeyleri düşündüler. Zihinlerinde bir Oso yarat-

tılar. Bu yeni Oso karanlık sokaktan çıktı, yürüdü, Oso'nun vagonuna, penceresine yaklaştı. Gözlerini Oso'ya dikti. İki aynı ama farklı insan camın iki yanından birbirlerinin gözlerine baktılar. İçeride olan dışarıdakine, başkalarının zihnindeki yansımasına bakarken bir yabancıya baktığını hissetti. Aynadaki aksi kadar kendisini andıran, hatta kendisinin bire bir aynısı olan bu yeni Oso, ona göre, en iyi ihtimalle uzak bir akraba benzerliğindeydi. Ailelerin fotoğraf albümlerinde "kim hangi akrabadan hangi fiziksel özelliği almış" eğlencesinin konusu olabilirdi ancak. Camın içeriden buğusunu bir defa daha sildi Oso, eliyle dışarıdakine "gel" işareti yaptı. Dışarıdaki, soluna döndü, elini vagonun üzerine koydu ve kapıya kadar vagon boyunca yürüdü. Az sonra da içeri girdi. Yedi sekiz yaşlarında bir kız çocuğu ihtiyatlı adımlarla ve uzak bir noktaya sabitlenmiş bakışlarıyla koridoru kat etti ve Oso'nun yanındaki ikili koltuğun cam kenarına oturdu.

Sisin elverdiği anlardan birinde Oso, penceresinden tren yolunun bitişiğindeki minik binayı ve binanın üzerindeki tabelayı gördü: Belemedik. Yan taraftaki kız çocuğu pencereden dalgın dalgın dışarıyı seyrediyordu. Oso bu bakışı yaşlılardan ve yollarda gördüğü insanlardan biliyordu. "Merhaba," dedi kıza. Kız duymadı ya da duymazlıktan geldi. Bir kez daha "Merhaba," dedi Oso, "Elma ister misin?" Kız başını çevirdi, ama tam değil. Önündeki koltuğun sırtına, görmediğini anlatan bir şekilde baktı. "Kabukluysa yerim, babam vitamininin kabuğunda olduğunu söyler." "Sen vitaminin ne olduğunu biliyor musun?" "Evet, resmini gördüm kitapta." "Neye benziyor peki?" Oso'nun canı sıkıldı birden, boşboğazlık ettiğini düşündü. Görmediği görülmezse; normal, sıradan, şirin bir kız çocuğuydu. Görmemesi şirinliğine engel değilse de normal ve sıradan olmanın imkânı yoktu artık onun için. "Yani ben görmedim, babam görmüş bana söyledi." Kız toparlamıştı durumu. "Baban çok se-

viyor olmalı seni." "Sever, ben de onu severim. Bana bir sürü şey anlatır. Babam bir sürü şey bilir." "Çalışıyor mu baban?" "Evet, trencidir o." "Makinist mi?" "Yok, değil. Trenci." "Oyuncakçı falan mı, oyuncak tren mi satıyor yoksa?" Kız sorulardan sıkılarak: "Hayır! Trenci işte, bilmiyor musun trenci ne yapar?" Kızın çıkışı Oso'yu korkuttu, geriletti. Onunla sohbet şansını gereksiz sorularla kaybetmek istemedi. Ulukışla'dan beri yanına oturanlardan en sempatiği, şirini bu kızdı. Onunla arkadaşlık etmek güzel olacaktı mutlaka. Sessizliği yumuşak bir yastık gibi soktu kızla arasına, gerginlik azalacaktı böylece. Söyleyeceklerini daha bir dikkatli seçebilecekti Oso.

Belemedik İstasyonu sabah sisinin içinde bekliyordu. "Ne kadar da sessiz etraf," diye düşündü Oso. "Belemedik İstasyonu ne kadar da minik ve gösterişsiz, diğer gördüklerime göre." İstasyon konutuna baktı. Kapısına kenarı demir korkulukla çevrilmiş dar bir balkonu adımlayarak ulaşılabilen, bu balkona da bir iki merdiven tırmanarak çıkılan, yani sadece girişinin biraz hareketlendirebildiği bir binacıktı bu istasyon. Bir de binanın iki kenarında birden yer alan sempatik çitler. Her tarafın çayır, çimen, ağaç olduğu bir coğrafyada sanki bahçeyi değil de binayı korumak için çakılmış düzenli, ahşap çitler. Oso bu binada da babasını göreceğinden emin olarak pencereleri, girişi, binanın etrafını gözleriyle yokladı durdu. Bir an aşağı inmek geldi içinden. Cesaret edemedi. Trene bindiğinden beri inmemişti, yerinden bile kalkmamıştı. Yolculuğun enikonu garipliğini, mesela lokomotifin değişmesini, yanına oturanların kendisine bu kadar tanıdık gelmelerini, okuduğu şiirlerin, hatırladığı anıların çoğunu hiç sorgulamamıştı. Bir şey bilmesine gerek yoktu, bunu biliyordu. Bunu hissetmişti. O koltuktan kalkmayacak, bu yolculuk, bu tren, bu istasyonlar onu gitmesi gereken yere götürecekti. Bu bir histi, hislerine inanması ve on-

lara güvenmesi gerektiğini öğretmişti babası. Yolculuğunun gelip babasında düğümlendiğini görebiliyordu.

Yine de istasyon binasından gözlerini ayırmadan bakmaya devam etti. Lokomotif hareket zamanının geldiğini herkese bildirdi ve bildik hamlesini yaptı. Belemedik istasyonu artık dağılmaya yüz tutan sisin içinde elindeki şeffaf ipek mendili sallayarak yolcusunu uğurlayan bir kadın gibi lokomotifin ve vagonların ardında kaybolmaya yüz tuttu. Oso ve vagonu ise sisin daha yoğun olduğu bir bölgeye doğru ilerlemeye başladı. İlerledikçe eski, terk edilmiş, yıkık bazı binalara geldiler. Bu binalar demiryolunun inşasında rol alan Almanların kullandığı yapılardı. Tren yavaşladı. Neredeyse yıkılacak, duvarları küf içinde, sıvası, boyası çoktan kaybolmuş tek göz odadan oluşan bir binanın önünde durdu vagon. Açık kapısından içerideki tek odası görünen bu binanın dış duvarı üzerinde, duvarla aynı eskilikteki bir tabelada "Belemedik" yazıyordu. Odanın içine baktı Oso. Koyu kahverengi bir iskemlede oturan ve bu iskemlenin önünde duran daha koyu kahverengi ahşap masaya başını yaslamış, elleriyle, yasladığı başını tutan bir adamı, daha orta yaşlardaki babasını gördü. Önünde sararmış kâğıtları, buruşturulmuş telgrafları, dibine inmiş bir rakı şişesini, boşalmış bir su şişesini, iki ince dipli uzun bardağı seçti gözleri. Babasının ağladığını gördü Oso. Aldığı haberlerdendi, şu telgraflardandı muhakkak. Kalkmak, yanına gitmek istedi, kalkamadı. Oturmaya devam etti tek kişilik koltuğunda. Babası sarsıla sarsıla ağlıyor, bir şeyler söylüyordu kendi kendine. Ne dediğini duymasına imkân yoktu Oso'nun. Camları kalındı vagonun, demiri kalındı, zırhı kalındı. Babasının da bir zırhı olduğunu düşünürdü Oso bir zamanlar. Yıkılmaz, saf bir iradeymiş gibi gelirdi ona. Sanki bütün trenler onundu, babasının trenleriydi de, babası yürütürdü onları. Makineye hükmeden dev bir yürekti babası. Bazen ona kızdığı zamanlarda bu yüre-

ğin de bir makineden ibaret olduğunu düşünürdü; duygusuz. Şimdi makineyle böylesine bütünleşen bir yüreğin, bu kalın zırhın nasıl olup ağladığını, onu ağlatanın ne olduğunu düşünüyordu Oso.

"Ağlıyor, hâlâ ağlıyor." Diğer pencereden dışarı bakan küçük kız söylemişti bunu. "Her gün ağlıyor. Ağlama artık diyorum. Dinlemiyor." Oso, kızın söylediklerini duydu, dilinin ucuna birçok soru geldi bir anda, yuttu... Kızın sözlerini kesmemeye karar verdi. O ne derse o kadarını bilecekti. Lokomotif tekrar hareket etti, tüneller tekrar başlayacaktı. Tüneller... Torosların zamanda yolculuk etmeye yarayan solucan delikleri... Pozantı'dan çıktıktan sonra başlamışlardı. Belemedik'te bir soluklandı lokomotif ve sonra tekrar başladı tüneller.

Her tünelde Oso'nun penceresi daha da kararda. Kararan pencere yan tarafta oturan kızı gösteren bir ayna oldu. Kız da kendi penceresinden bakıyordu. Belki kız da aynasından Oso'yu izliyordu. Belki de yalnız o zaman görebiliyordu gözleri. Karanlık duvarlara rağmen dışarı dikkatle bakan iki kişilerdi şimdi. Hangisinin gerçek hangisinin sanı olduğu anlaşılamayan bir düzeneğin unsurları gibi, aynadaki yansımalarıyla sonsuza uzanan bir simetrinin iki ucu oldular. "Ağlıyor, her gün ağlıyor. O masanın başından kalkmıyor. Kaç kere gittim yanına, kalk dedim. 'Gitmedim' dedim. Ne beni dinliyor, ne bana cevap veriyor. Oysa bunların hepsi düşümde oldu. Düşümde bir tünele girmiştim, bu tüneller gibi. Girmesem olurdu ama girmeliydim, yaşlı bir amca vardı, dede gibi yaşlı. Tüneli gösterdi, 'Gir' dedi. Bağıran kadınlar duydum, birçok kadın. Annemi duydum. Amca bana tekrar 'Hadi, geç kalma' dedi. Ben korktum. Çok korktum. Sanki bu tünelde hiçbir şey yok. Bir şey olsa bu kadar korkmazdım. Ama yok, boş. Bu tünel o kadar boş ki, hava bile yok. Ben de nefesimi tuttum. Yürüdüm... Yürüdüm... Tünel-

de ışık yok, kimse yok. Bağırdım, duyamadım kendi sesimi. Hava bile yok. Kenara gideyim dedim, kenar yok. Duvarlar yok, taşlar yok. Yere yatayım dedim. Eğildim, elimi sürmeye. Yer yok. Anladım artık, burada tünel yok. Düştüm. Sonra gözümü açtım. Kafamı kaldırdım, onu gördüm. Orada yalnız. Oturuyor. Odasında, masasında. İçiyor. Bir de kâğıtlar var. Yazıyor. Bir de makine var yanında. Tık tık basıyor, dinliyor. Dinledikçe içiyor. Kâğıtlara yazdıkça yazıyor. Yanına gittim, 'Baba' dedim. 'Ben geldim, artık ağlama.' Dinlemedi beni. Ağladı. Hep ağlıyor..."

Oso'nun gözünde beliren tek damla düştü. Mavi gömleğinin üzerinden aşağı kaydı. Oso'nun ve kızın pencerelere bakan görüntüsü sadece bir defalığına birbirlerine bakar şekilde belirdi damlanın üzerinde. Sadece bir an için Oso ve kız birbirlerine baktılar, damlanın yuvarlaklığı ile simetrik iki uç birleşti. İki insan, iki dünya, düş ve gerçek, ölüm ve yaşam birleşti. Bir damla üzerinde şimdi Oso, kız, baba bir araya geldi. Birbirlerine baktılar. Söyleyecek sözleri vardı, sorun şu ki sözler hep eksik kalacaktı. Oso bu yolculuğun anlamını çözmüştü artık. Damlanın üzerinde Oso, kız, baba buluştular. Üçü birbirine sarıldı. Sözler yetmeyeceği için kullanmadılar. Sadece sarıldılar birbirlerine. Üçü bir oldu. Mavi damla aktı, aktı. Bir saniye için vardılar, sonra yok oldular. Sessizliğin içinde bir saniye için sonsuzluğu ve sonsuz huzuru buldular.

* * *

Kırmızı-beyaz dizel lokomotif Çukurova Mavi Treni'ni Adana Garı'na getirdiğinde Hacıkırı, Bucak, Durak, Yenice istasyonları geçilmiş; bozkır, sis, tüneller, Toroslar çoktan bitmişti. Oso koltuğunda doğruldu. Penceresinden Adana'ya baktı. Az ileride üzerinde TCDD yazan su kulesini, kulenin yanında raylar boyunca yer alan derme çatma ama şi-

rin ve muntazam sıralanmış demiryolcu lojmanlarını ve daha arkalarında beyaz apartmanları fark etti. Tren yolunun devamında ise üzerinden otomobillerin, dolmuşların geçtiği mütevazı bir köprüyü, onun da devamında besbelli büyükçe bir nehrin üzerinden geçen tamamı demirden başka bir köprüyü gördü.

Trenden indi. Saatine baktı: 07.25. "Hep buçuklu saatlere itimat etmem neden?" dedi içinden. Gar binasına yönelmedi, onun yerine demir köprü istikametinde yürüdü. Sağ tarafından top oynayan çocukların seslerini duydu. Adana Demirspor'un altyapı oyuncuları bağırış çağırış içinde ama koskoca adamlarmışçasına ciddi bir şekilde antrenman yapıyorlardı. Oso uzaktan en yaygaracılarını gözüne kestirdi. Kalın şişe dibi gözlükleriyle ve çelimsiz bacaklarıyla bu ufaklık hiç bıkmadan bağırıp çağırıyor, diğerlerini hizaya getirmeye çalışıyordu. Oso antrenman sahasını tren yolundan ayıran tellerin yanına yaklaştı, çocuğun kendisine yakın olduğu bir anda ona seslendi. Çocuk kan ter içinde, geldi. "Efendim amca?" Oso cevap vermedi; cebinden çıkardığı sarı, eskimiş bir kâğıda sarılı elmayı çocuğa uzattı. Çocuk elmayı aldı. "Teşekkürler amca." Sonra geri dönüp koşmaya başladı. Bir an durdu. Elmayı veren adamın bir diyeceği yok muydu kendisine? Geri dönüp tellere baktı ama adam yoktu. Elmayı kâğıdın içinden çıkardı. Kâğıtta yazılanlara takıldı gözü. Hiç bilmediği bir yer hakkında yazılan bir şeylerdi. Adamın belki oralı olduğunu, belki de oraya gittiğini düşündü. Evet, bu adam oraya gitmeliydi. Böylesi daha uygundu, hem olanlar biz onları nasıl düşünürsek öyle olmaz mıydı?

Elindeki kâğıdı tekrar okudu. Bir gün bir trenin bir vagonunda kendisi de oraya gidecekti, bunu biliyordu, hissediyordu...

Karkamış

anlamıyorum seni
yok, anlayamıyorum
ses, nefes, dudakların
tamam da...
parmağın tam da toprak rengi bir dağda
sesin heyecanlı
arkası ne
arkasında ne var
derdinin boyu mu anlattığın
dağ kadar mıydı
gösterdiğin
parmağın kadar mı yoksa
seni umarsızım...
anlamıyorum seni,
sesin var, anlamıyorum
sesi var trenin
gülüveriyor makinist
kaçıncı çocuğuydu doğan
doğan... güzel isim...
bir dahakine dedi
güldü yanındaki
sen daha gül dedi makinist
gül... güzel isim...
güldüler...
yanımdaki anlatıyor
dağı gösteriyor hâlâ
ardından gelmiş meğer, heyecanı ondan
arkamdaki söyledi
dilimiz konuşulmuyor mu orada
ondan mı bu keşmekeş
kim konuşuyor şu Karkamış'ın dilini

bir diyeceği olsa
kime der Karkamış, kim dinler
özlese birisini, uzaktaki
kime anlatır bu özlemi...
özlem... güzel isim...

Nehirler ve kapılar şehrinden gar hikâyeleri

SIDDIK AKBAYIR

İki nehir dört kapı

1920'li yılların başları... Samsun... Kuzeyde, suyun kıyısında, on beş bin nüfuslu, denize paralel sokakları, yağmur ve tütün kokan bir şehir...

Tütünle, hayaller daha geniş, umutlar daha diri, ufuklar daha derindir. Herkesin; bir tütün yaprağından, içinde kaybolacağı bir orman düşlediği, düşleyebildiği yıllardır. Tütünle belirlenen hayat, ırmaklardan ve kapılardan ufka çok bakmış insanların geniş zaman bilgeliğidir. Çünkü; Samsun biraz da nehirler ve kapılar şehridir.

Nehirler şehridir, çünkü; dünyada, iki büyük nehrin aynı şehirden denize döküldüğü iki şehir vardır: Samsun ve Basra. Kızılırmak ve Yeşilırmak, Samsun'dan denize dökülürken; Fırat ve Dicle, Şattül Arap'ta birleşerek (Arap kıyısı, iki nehrin ülkesi) Basra Körfezi'ne dökülür. Samsun; dünya kültürü ve medeniyeti açısından çok büyük bir öneme sahip dört büyük nehrin kuzey noktasındadır.

Kapılar şehridir; çünkü, Samsun, Kafkaslardan ve Balkan-

lardan başlayan göç yollarının kuzey kapısıdır. İlk kapı denizden açılır, ikinci kapı karadan... Demiryolu, kuzey yolcularını Anadolu içlerine taşıyan üçüncü kapıdır. Son kapı, havadan açılırken; şehirler hızlanmış, bozkırlar çoğalmış, yol da, yolcu da artık çok değişmiştir.

* * *

Samsun'a en zor açılan, üçüncü kapıdır.

Samsun-Sivas arasında demiryolu yapımı için ilk somut girişim 2 Temmuz 1891'de Belçikalı Boran Mikar'a imtiyaz verilmesiyle başlar. 99 yıl süreyle verilen bu imtiyaz gereğince, Belçikalı mühendisler Samsun'a gelerek Amasya yönünde incelemelere başlar. Ancak bu proje araştırma safhasından öteye gidemez.

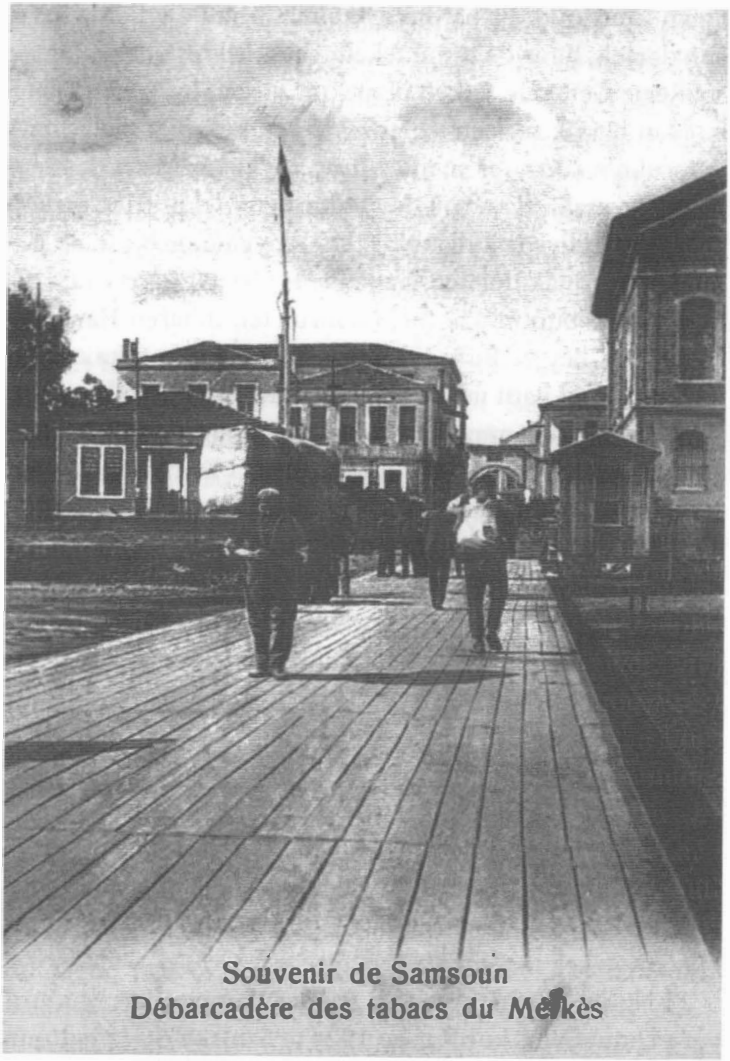
Belçika'dan gelen Cockerill Şirketi'nin projesi ise, dört büyük nehrin kesişme noktaları üzerine kurulacak kadar büyüktür. Proje, Karadeniz ile İran Körfezi'ni Diyarbakır, Musul, Bağdat ve Basra üzerinden demiryolu ile birleştirmeyi amaçlar. Rusya, Bağdat hattının Sivas üzerinden geçmesine karşı olduğunu ve böyle bir durumda 1878 yenilgisiyle Osmanlı Devleti'nin ödemek zorunda kaldığı 57 milyon altının isteneceğini bildirir. Projeden vazgeçilir.

Samsun-Sivas demiryolunun dar hat üzerine inşası için Osmanlı Devleti 1899'da Rusya'ya müracaat eder. Fakat bu hattın yapımı da o dönemde gerçekleştirilemez.

Osmanlı Devleti, 28 Mart 1909'da Samsun-Sivas demiryolunun yapımına kendi olanaklarıyla başlar ve Samsun'da bir temel atma töreni düzenlenir.

Samsun-Sivas demiryolu hattının yapımı için istimlak başlatılır. Mert Irmağı köprüsünün yanındaki muhacir kulübelerini içeren birinci ada ile onun yanında sahil tarafına düşen alan, Hükümet Konağı'na kadar istimlak edilir.

1911'de Fransızlar, Osmanlı hükümetince yapımına baş-



Souvenir de Samsoun
Débarcadère des tabacs du Merkès

lanan Samsun-Sivas hattını devralır. Çünkü o yıllarda Samsun demek, biraz da tütün tekelini elinde bulunduran Fransız Régie Génerale Şirketi demektir. Şirket, bu iş için İstanbul'dan birçok malzeme getirir. Şirket, getirdiği malzemeyi gümrükten çıkararak merkez İlyas köyüne nakletmek üzere hamal ve arabacılara çok düşük bir ücret teklif eder. Şirket, yolda ve nakliyede kullanacağı her işçiyi günde bir frank ücretle çalıştırmak düşüncesindedir. İşçiler bu ücrete razı olmaz. Şirket bunun üzerine, Gümrük'ten itibaren Hançerli, Pazar, Sait Bey ve Rum mahallelerinden geçen arka caddede bir dekovil hattı inşa ederek bu nakliyatı gerçekleştirir.

Şirket, Sivas yönünde 33 km'lik bölümün toprak tesviyesini yapar ve 5 km'lik ray döşer. Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla inşaat durur. Fransız Régie Génerale Şirketi de Samsun'dan ayrılır. Samsun-Sivas hattının yapım çalışmaları 6 yıl kadar kesintiye uğradıktan sonra, hattın yapılan kısmından yaralanılması için Samsun ile Havza arasında bir dekovil hattı kurulmasını amaçlayan Askerî Demiryolları İdaresi, 1920'de mühendislerden oluşan bir heyeti Samsun'a gönderir. Bu girişim de sonuçsuzdur.

Derken, Chaster Projesi gündeme gelir. Thaster adına, Kadri, Rauf ve Hasan Rıfat adında üç mühendisten oluşan bir heyet Samsun'a gelir. 16 Kasım 1923'te, Samsun-Sivas demiryolunun inşaatının yeniden başlaması nedeniyle bir tören daha yapılır. Samsun halkı, bu projenin de gerçekleşebileceğine pek de umutlu değildir.

23 Nisan 1924'te, Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulur ve 1924'te Samsun-Sivas hattının inşaatına fiilen başlanır. 23 Nisan 1926'da 48 km'lik Samsun-Kavak hattı tamamlanır.

18 Aralık 1926'da bir Belçika şirketi olan SIT'e Samsun-Sivas hattının tamamlanması işi ihale edilir. İşin bedelinin % 50'sinin peşin, geri kalan bölümünün değişik vadelerle ve %

7 faizli bonolarla ödenmesi planlanır. Daha sonra, bu şirketin mukavelesi feshedilir ve hat aynı finansman koşullarıyla Türk müteahhitlerine yaptırılır.

Samsun-Sivas bağlantısı, 23 Nisan 1932'de sağlanır. Haydarpaşa'dan Samsun'a ulaşan ilk trenin yolcuları, tam 56 saat beklerler Samsun Garı'na varmak için. Bu süre, 2,5 günlük gemi yolculuğuna çok yakındır.

* * *

1924'te, Samsun-Çarşamba-Bafra çizgisinde yapımı planlanan demiryolunun inşaat imtiyazını, Samsunlu sanayici Nemlizade mahdumlarından Galib Bey kazanır. Alınan imtiyazın koşullarına göre, demiryolu hattı bir uçta Samsun'dan Çarşamba ve Terme'ye ve bir uçtan da Bafra ve Alaçam'a kadar uzanacaktır. Samsun-Çarşamba kısmının inşası zorunlu olarak, imtiyazı alan şirketçe yapılacaktır. Diğer kısımlar için, mukavelename tarihinden sonraki üç sene için "hakk-ı miyar" verilir. Demiryolunun inşaat temeli, 21 Eylül 1924'te, Mustafa Kemal tarafından atılır.

Mustafa Kemal, 19 Mayıs 1919 tarihinden sonra ilk kez, Tophane İskelesi'nden, Samsun topraklarına ayak basar.

Mustafa Kemal, Samsun'daki ikinci gününde, yani 21 Eylül'de Türkiye'nin ilk kez yerli sermaye ile inşa edeceği Samsun-Çarşamba hattının temel atma törenine katılır. Temelin ilk harcı için, Mustafa Kemal'in elinde gümüş bir kürek vardır. Genç Türkiye'de yerli sermaye ile ilk kez yapımına başlanan demiryolunun temeli, Atatürk'ün eliyle atılmış olur.

Temel atma töreninin yapıldığı alandan, onurla ayrılan Mustafa Kemal, beş yıl önce, yani 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktığında karargâhını kurarak ikamet ettiği Mıntıka Palas'ı gezer. Mıntıka Palas'ın balkonundan karaya ayak bastığı o iskeleye derinden bakar. Gar binasının Tütün İskelesi'ne yakın olmasını ister. Sonra, solundaki Tekel Binası'na

bakar. Mustafa Kemal'in Mıntıka Palas'ta olduğunu öğrenen gri beyaz formalı tütün işçisi kızlar, kadınlar binanın önünü doldurur. Alkışlar, yağmur gibidir. İşçileri Latife Hanım'la birlikte selamlayan Mustafa Kemal, beş yıl önce oturduğu koltuktan, bir yıl sonra devletleştirileceği, Fransız Régie Générale Şirketi'nin işlettiği solundaki o binadan gelen kokuyu derinden hisseder ve bir sigara yakar.

Samsun'daki üçüncü gününün akşamı, İstiklal Tiyatro Binası'na gider. Bu bina, Ayyıldız Spor Kulübü tarafından, görkemli bir biçimde döşenir. O akşam, Samsun'da pek alışılmamış bir görüntü de bu binada gerçekleşir. Tiyatro salonunda, Türk hanımları da "arz-ı vücüd" etmişlerdir. O akşam, Samsunlu çocukların sergileyeceği bir oyun vardır: *Eşber*.

* * *

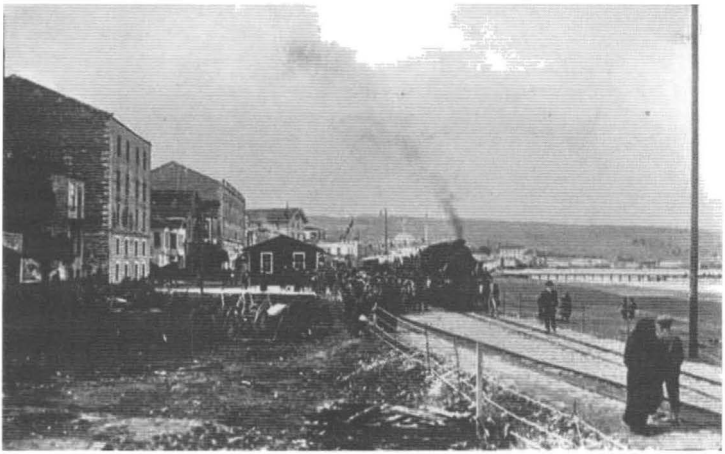
1 Ekim 1926'da, 36 km'lik Samsun-Çarşamba demiryolu seferlerine başlar.

Her gün 08.00'de Samsun'dan hareket eden tren, Çarşamba'dan saat 14.00'te yola çıkar. Bilet ücretleri; birinci mevki 170, ikinci mevki 135, üçüncü mevki 85 kuruştur.

Samsun-Çarşamba hattı, kamyonlarla rekabet edemez. Tarifelerde indirimler yapılmasına, Buğday Pazarı ve Gümrük'e 3 km uzaklığa kadar ray döşenmesine karşın, beklenilen hasılata bir türlü ulaşılmaz. Samsun-Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi'nin hisse senetleri hükümetçe satın alınarak Samsun-Çarşamba dar hattı, 15 Nisan 1933'te, bir devlet işletmesi haline getirilir.

* * *

Samsun'da iki istasyon, iki gar vardır. Bunlardan biri, depoları, tamir yerleri ve pavyonları bulunan Mert Irmağı kıyısındadır. Diğeri ise şehir istasyonu denilen bugünkü Yafeya Oteli'nin yerindeki binadır. Bu bina, bir bekleme ve bir me-





mur odasından oluşan tek katlı, basit bir ahşap barakadır. Yanındaki Asri Bakkal ise, mahalli gazetelerde reklamı yapılan, dönemi için "süper" sayılabilecek bir markettir. Asri Bakkal'ın en gözde müşterileri, gar yolcularından çok, karşısındaki tütün işçileridir. Tütüncü kızlar, kadınlar; öğle molalarında ve akşam çıkışlarında bu bakkalı doldurur.



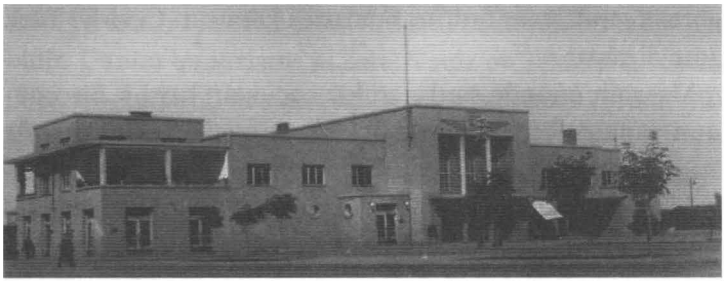
Asri Bakkal Zuvülkifil ve Biraderleri Samsun'da

Muhterem Samsun halkından gördüğümüz teveccühten cesaret alarak [Sivas] Büfesi'ni isticar edip asrî ve medeni ihtiyaçlara cevap verecek şekilde tanzim edip halkın arzusuna göre küşat etmiştir.

Merkezi: Samsun Garı Yanı

Şubesi: Sivas İstasyonu

Yeni gar binası, kentin sahil boyunca uzanan Irmak Caddesi kenarında ve Hükümet Konağı ile Mert Irmağı arasında bir alanda kurulur. Yeni gar binası, 20 Ağustos 1941'de Samsun Valisi Ethem Aykut tarafından açılır.





Uzun ince parmaklı tütüncü kızlar
ve Asker sigarası

Tütün fabrikalarında kadınların çalışması, Régie İdaresi'nin kurulduğu ilk yıllarda, toplumca pek hoş karşılanmaz. Cibali'de kadınların, genç kızların Cumhuriyet'le birlikte tütün işinde görülmeye başlanması, Anadolu için de bir adım sayılır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Régie İdaresi'nin bulunduğu şehirlerde, çocuk yaştaki kızların duyunca en sevindikleri şey, "Régie geliyor..." ilanıdır.

Régie'nin adamları geldiğinde, yoksul ailelerin kızları, büyük bir heyecanla mahallelerde sıraya girerler. Silahlı iki kolcu... Biri Türk, diğeri Fransız iki memur... Evlerden birinden çıkarılan eski tahta masa, tahta sandalye... Fransız

görevli sandalyede oturur. Fransızca konuşur. Çeviriyi Türk görevli yapar.

Masanın önünde sıralanan kız çocukları vardır. Birçoğunun yanında büyükleri de bekler. Minicik ellerini, sırayla Régie'nin adamlarına uzatırlar. Régie'nin adamları, kız çocuklarından uzun, ince parmaklılarını, ellerini beğendiklerini işe alırlar. Parmakları küt ve kalın kız çocukları, ellerinden utanıp ellerini saklar.

Eller küçük ve zarif, parmaklar ince olmalı ki, sigaralar da ince ve muntazam sarılabilsin. Çünkü, sigara sarma makineleri henüz icat edilmemiştir o yıllarda. İncecik sigaraların üretilmesi için, elleri küçücük, parmakları incecik kızlara ihtiyaç vardır.

Bu kızlar, haftanın altı günü, günde on saat tütün kokusu içerisinde kapalı bir mekânda çalışıp aldıkları yüksek sayılabilecek ücretle, gelecek düşleri kurarlar. İnsanın içine işleyen ince ve buğulu sesleriyle içinden tütün geçen türküler söylerler.

13-15 yaşlarındaki genç kızların özel bölümde sardığı bu tütünler, özellikle Fransız komutanlara sunulur, genellikle Fransa'ya gönderilir. Diğer bölümler, daha çok Anadolu'ya Asker sigarası hazırlar.

1891'de, Fransız Régie Génerale Şirketi, Samsun'da bir iskele yaptırmak ister ve Régie İskelesi'nin –*Tütün İskelesi*– yapım kararı Padişah II. Abdülhamid'in emri ile çıkar. Bu ayrıntı, bir bakıma, Atatürk'ün Samsun'a çıkışına da zemin hazırlar.

15 Haziran 1915'te Rus zırhlısı Samsun'u bombalarken Régie İskelesi'ne –Régie ve tütün hatırına– dokunmaz. Yine, 7 Haziran 1922'de, Samsun'u bombalayan Yunan zırhlısı Averoff da Régie'ye dokunmaz.

Sabahları ve akşamları, Samsun Garı, "dağılmış pazar yerleri"ne benzer. Çarşamba, Kavak, Bafra köylerinden gelen tütüncü kızlar, kadınlar, 08.30'da fabrikaya yetişir. Bu

tütüncü kızlar için, her şey, "rüyasını bekleyen bir tabir" gibidir. Çünkü bu kızların saçları, henüz on sekizinde beyazlaşır. Çoğu, yirmi beşine varmadan hastalanır. Vereme yakalanır.

Sözleri Bora Ayanoğlu'na ait, Alpay'ın sesinden dinlediğimiz *Fabrika Kızı* adlı şarkı, Régie'den –*Reji*– çok sonra yazılsa da, hep onları, o çocuk yaştaki "reji kızları"nı düşündürür. Bu şarkı, sanki onlar için yazılmıştır.

Uzun, ince parmaklı sarışın muhacir kızlarının elinden çıkan sigaralar, Fransa'ya Tütün İskelesi'nden gönderilir. Fransız bandıralı gemilere tütün yüklenir. 19 Mayıs sabahı, Samsun'daki Régie İskelesi'ne ayak basanların zihninden, ince, uzun parmaklı tütüncü kızların emekleri geçmiş midir, bilinmez ama Orhan Gencebay'ın, Yıldıray Çınar'ın tütün kokulu sesine, bu hüzünden bir pay düştüğü kesindir.

* * *

İngilizlerin ve Fransızların, Osmanlı'nın yanında yer aldığı Kırım Savaşı, bir yanda borçlanmanın ve batışın başlangıcını oluştururken diğer yanda da tütün tüketiminde yeni alışkanlıkları getirir. Osmanlı askerlerinin sarma sigaralarla savaş sırasındaki cesur tavırları, İngiliz ve Fransız askerlerinin dikkatlerini çeker ve Türk askerinin alışkanlıklarını taklit etmeye başlarlar. Kederli hasret türküleri eşliğinde sigara saran askerlerin kahramanlıklarında tütünün önemli bir yeri olduğunu düşünürler.

Kırım Savaşı yıllarında askerin ihtiyaç duyduğu tütün, önemli ölçüde Samsun'dan temin edilir. Samsun'daki 29 işletme, cepheye tütün yetiştirmek için uğraşır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Samsun'da tütün üretimi, cephedeki asker için yapılır, Asker sigarası üretilir. Savaş sahasında en az mermi kadar ihtiyaç duyulan tütün Samsun'dan gelir. Gemiler, Tütün İskelesi'nden cepheye sigara taşır.

1941-1945 arası da, Anadolu'ya gönderilen Asker sigarası, Samsun Garı'nda trenlere yüklenir.

Asker sigarası; gri, küçük bir pakettir. Filtresizdir, kırıntılar dudaklara yapışır ve efkâra indirilen bir mermi gibi dudaklardan ciğerlere ulaşır.

Samsun Garı'nda büyüyen üç çocuk

Avni Dilligil

Yıl 1924... Bir yanda, Samsun-Sivas; diğer yanda Samsun-Çarşamba hattı çalışmaları devam etmektedir. Bu yeni kuruluşlara deneyimli elemanlar gönderilir. Rahmi Dilligil de eski bir demiryolcudur. Ta Arabistan'dan, Hicaz Hamidiye hattından beri trenlerin hizmetinde olan bir emektardır. Samsun Lokomotif Fabrikası'na müdür tayin edilir. Haydarpaşa'dan ilkin kendisi gelir, iki ay sonra da çoluk çocuğunu getirir. Aile, Vatan Vapuru ile 2,5 günde Samsun'a ulaşır. Anne, yanında iki çocuğunu getirmiştir: Avni ve Aliye. Diğer çocuklar, şimdilik İstanbul'da kalacaklardır. Samsun'da, Irmak Mahallesi'nde sahilde inşa edilmiş fabrikanın karşısında idareye ait, adına lojman denilen binaya yerleşirler. Bir hafta sonra da çocuklar okula başlar. Samsun, İstanbul'la karşılaştırılamayacak kadar farklıdır. Lokomotif Fabrikası, Haydarpaşa Garı'ndan çok farklıdır. Yolcusuz gar, bir baraka gibidir. Üstelik, burada bir sinemanın dışında, hiçbir eğlence yeri de yoktur.

Evle okul arasında geçen zaman, ağır ve uzundur. Samsun'da boy atmış, sesi kalınlaşmıştır. Artık, ona "delikanlı" derler. Kızların dikkatini çektiğinin de farkındadır. Evlerinde bazı günler verdikleri çaylı toplantılarda; devrim icabı olan danslar edilir, çarliston, blak buton, tango, fokstrot tempolarında kızlarla zıplamalar, terlemeler alabildiğine gi-

der. Müdür Bey'in oğlu, kısa zamanda, giyimi, kuşamı ve ses tonuyla önemli bir çevre edinir. Bütün bunlar; Samsun Türk Ocağı'nda bir tiyatro kolu kurmaya kadar gider. Kısa sürede, hevesli bir topluluk kurulur. Birkaç oyun temsil etseler de bu onlara yetmez. Daha iyi bir oyun düşünmeye başlarlar. Abdülhak Hâmit'in *Eşber* manzum oyununu sahnelemek isterler. Başarırlar da... *Eşber*'in ilk temsilinde, Avni'nin annesi ve babası oğullarını Eşber rolünde göreceklerdir. Bu Avni için pek önemlidir. Ailesi oyunculuğunu nasıl karşılayacak diye düşünür. Onları locaya yerleştirir. Oyun başlar. Aile memnundur. Birçok pasaj alkışlanır, amatör oyuncuların tümü de başarılıdır rollerinde. Eşber, oyunun sonunda, kız kardeşi Sumru'nun cesedi karşısında hançerini çeker ve "Eyvah bir melek de mahvolurmuş!" der, hançeri kendi kalbine saplayarak ölür. Avni, rol icabı hançeri, önceden paçavralara doldurduğu göğsüne saplar. Saplar; ancak 'Ah!' sesini çıkaran kendisi değildir. Feryat eden annesidir. Oturduğu locadan fırlayarak kocasına bağırır: "Kalk Rahmi kalk! Oğlan kendine kıydı!" Seyirci annenin bu gaflet haline kahkahalarla güler. Oyunun sonu, böylece facia yerine komediye dönüşür.

Samsun Türk Ocağı'nın Tiyatro Kolu, haftanın bir günü bu oyunu sahneler. Masraflarını ve harçlıklarını çıkarabilecek kadar da seyirci toplar.

23 Eylül 1924... Eserin bir temsiline, Mustafa Kemal teşrif eder. Sinema binası birbirine girer o akşam. Temsili sonuna kadar izleyen Mustafa Kemal, temsil sonunda gençlere iltifatlarda bulunur. Samsun Valisi Kâzım Paşa'ya Avni'yi işaret ederek, "Bu çocuğun üstünde ehemmiyetle durmak icap eder. Onda büyük bir kabiliyet ve bu işin geniş bir liyakati görünüyor. Bu işin kültürünü yaptırın ona" diye buyurur.

Aliye Rona

Aliye, 10 çocuklu bir ailenin kızıdır. Ancak hiçbir zaman 10 kardeş bir araya gelemez.

Suriye'nin güney sınırında Dera kasabasında, 1921'de doğar. Çocukluğunun ilk yılları burada geçer. Bu şirin kasabanın ortasından da bir ırmak akar. Irmağın kirli sularında kayık yüzdürür, taş kaydırır. 10 kardeşin 10'u da sanatla uğraşır. Ancak ağabeyi Avni Dilligil'le kendisi dışındakiler, bir zevk olarak başladıkları sanat uğraşını devam ettiremezler. Aliye, ağabeyi Avni'nin yolundan gider, oyuncu olur.

Avni, en çok pazar günlerini sever. Kız kardeşi Aliye'nin kız arkadaşları ile hep birlikte eğlenir, dans ederler. Bu arada Avni, onlara hafta içinde okuduğu romanlardan söz eder. Roman kahramanlarının üzerinde bıraktığı izlenimleri yaşarcasına anlatır. Kızlardan biri, "Sen bir piyeste oynarmışçasına anlatıyorsun," deyince, o da "Gel sen de karşımdaki kadın kahramanı oyna," karşılığını verir. Pazar tiyatrosu evin salonunda gizlice icra edilmeye başlanır. Bu oyunların tiryakiliği bir hayli genişler. Muhitin zengin çocukları da eve davet edilir. Nefis bir koltuk tiyatrosu çıkar ortaya. Aktörleri koltuklarına gömülüp ellerindeki metni karşılıklı okurlar. Romanlardan, hikâyelerden piyesler hazırlar. Okuduğu romanları tiyatroda temsil edilebilir duruma getirmek, hatta bazı olayları planlayıp yeniden yazmak, Avni'yi tiyatro yazarlığına yönlendirir. Kendisine en çok da kız kardeşi Aliye yardımcı olur. En zor kadın rollerini başarıyla canlandırır. Rahmi Bey, kızını çok sever. Avni de babasından istediklerini kardeşi Aliye aracılığıyla iletir. Bunlardan biri de yolcusuz gar binasını pazar günler için kullanmaktır. Rahmi Bey, kızının bu isteğini karşılıksız bırakmaz. Pazar günleri, yolcusuz gar binası, lokomotif fabrikası işçilerinin de izleyici olarak katıldığı bir sahneye dönüşür.

Yıllar sonra, ağabeyi Avni Dilligil'le birçok oyunda rol alır, Türk sinemasının en güzel filmlerinin "kötü kadın" olur. Mağrur, boynu bükülmeyen, aile içinde taviz vermeyen, ezilmeyen, otoriter rolleriyle "filmlerin dişi maçosu"dur.

Önceleri, Dilligil olarak tanınır, sonra, dublaj sanatçısı Zihni Rona'yla evlenip onun soyadını alır. Boşanır, yeniden Dilligil'i kullanır; ama yine vazgeçer ve Aliye Rona olarak devam eder.

Hicaz Demiryolu memurlarından Samsunlu Rahmi Bey'in kızı, Yeşilçam Sokağı'na adım atmadan önceki fotoğraflarında, uzak çöl bakışlı tam bir Suriyeli dilberdir. Çok sonraları, çatık kaşlarıyla, korku filmi bakışlarıyla ve "kötü" rolleri çizilmiş bir kadına ait erkek hatlarıyla bir başka Aliye Rona olsa da...

Talat Bulut

Medet Bulut, TCDD'nin Sarıkamış istasyonunda görevli bir yol memurudur. Görevi, her gün bir istasyondan diğer istasyona ortalama 40 kilometre yürüyerek rayları kontrol etmektir.

Medet Bey'in tayini Samsun'a çıkar. Bütçesine uygun bir kiralık ev bulamadığı için ailesiyle birlikte günlerce bir yük vagonunun içinde yaşar. Eşi Altun Hanım ise 10 doğum yapmış güçlü, zeki, becerikli, vefakâr, cefakâr bir Anadolu kadınıdır.

Talat Bulut; bu çiftin Samsun Garı'nda büyüyen son çocuğudur. Kuzey'de büyüyen Doğulu bir çocuk olarak, sonsuzluğun künhüne varmak ister gibi, saatlerce denize bakar. Medet Bey, küçük oğlunun elinden tutarak gara götürür. Ona renkli şekerler, gazozlar alır.

Rafine, karizmatik, yakışıklı, samimi bir adam olarak de-

ğerlendirilmesini mahcubiyetle karşılar ve bütün bunların çocukluğundan armağan olduğunu söyler.

1980-1984 arası aç yaşar; ama yine de iyi film yapmak adına Banu Alkan, Ahu Tuğba gibi isimlerle film çevirmesi için teklif edilen yüksek rakamları reddeder. O tarihte bekâr olarak Cihangir'de yaşar, perdesi yoktur, eski çuvallar bulup pencereleri kapatır. Kimse görmesin diye gece yarısından sonra ıslak gazete kâğıdıyla pencereleri silip, temizlik yapar. 1 ekmekle 5 yumurta alır, bunu öğünlere böler, öyle beslenir. Ev kirasını da abisi gönderir.

Bu yoksul günlerinden söz ederken çocukluğunu, babası Medet Bey'in onurlu yoksulluğunda Samsun Garı'ndan aldığı gazozları hiç unutmaz. Bir de Samsun Garı'nda söylediği, babasının sevdiği Doğu türkülerini... Sesi her zaman güzeldir. Türkü söylemese de, oyunculuğunun olgunluk dönemini film setlerinde değil, bir seslendirme stüdyosunda film seslendirerek geçirir.

Yolu Samsun Garı'na düşen üç şair

İlhan Berk

İlhan Berk; şiirini dolaştığı kentlere götürür. Gittiği her yerde, şiirine yurt, diline mekân arar. Günün mavisi, düşlerine ayna olur. Bir "içdeniz hüznü" bulur Karadeniz'de.

Öğretmenliğe, Giresun'un ardından Zonguldak'ta Fransızca öğretmeni olarak yeniden başlar. Bu kömür ülkesinde kuyulara inip çıkar. Çalışan insanları tanır. Onların küçük toplantılarına katılır.

Samsun'a ortaokul Fransızca öğretmeni olarak atandığında, burada en çok; akşamı, Gar Lokantası'ndaki sohbetleri ve tütünü sever. Akşamın güzelliğini kısalan hüznünde; tütünün güzelliğini uzayan dumanında; garın güzelli-

ğini yolcuların sabırlı telaşında bulur. Samsun'daki öğretmenlik günlerinde en yakın dostları, demiryolu görevlileri ve tütün fabrikasında çalışan işçilerdir. Sık sık onlarla görüşür. "Emek, sömürü, alınteri" gibi sakıncalı sözcükleri çokça kullanır.

Pipo tütünü koklamak ve pipolar taşımak, Samsun'dan kalan en büyük tutkusudur. Okul çıkışı uğradığı ilk mekân, Duhan –tütün– Çarşısı'dır. Çarşıdaki bütün tütün dükkânlarını tanır. Her akşam Gar Lokantası'ndaki masası bellidir: denize bakan son masa. Samsun; her akşam raylar boyunca tek başına yürüyen, kendi kendine Fransızca konuşan, Manisalı bu tuhaf öğretmeni çok sever.

İlhan Berk; her sokağı bir kısa filme benzeyen bu tütün şehrini çok sevse de burada fazla kalamaz. Samsun-Sivas treninde kendisini uğurlamaya gelenleri dostça selamlar.

Şiirine yurt, diline mekân tuttuğu yer, Anadolu'nun yoksul kentlerinden Kırşehir'dir artık. Burada, tam sekiz yıl çalışır. Yıllar; okulla ev, eşi Edibe ve oğlu Ahmet arasında, Bekirkadı Mahallesi'nde bir evde geçer. Samsun'da işçilerle olan ilişkisi nedeniyle o zamanlar sürgün yeri olan Kırşehir'e gönderilir. Aynı tarihlerde, Kırşehir'de başka bir sürgünlüğü yaşayan A. Kadir, İlhan Berk'e ait, tütün kokulu sakıncalı dosyanın Samsun'dan Kırşehir'e tez elden ulaştığını söyler.

Turgut Uyar

Turgut Uyar asker değildir, subaylıktan emekli de değildir. Askerî memurdur. Bir zamanlar askerî yargıç, askerî mühendis, askerî doktor, askerî öğretmen gibi bir de askerî memur sınıfı vardır. Turgut Uyar'ın doğrudan kendi tercihi değildir. Mecburi hizmeti bitirir bitirmez askerlikten istifa edişi de bunu gösterir. Askerlikle sivil yaşam arasında-

ki sınırda bir hizmette çalışıp günü dolunca hemen sivil yaşama geçer.

Samsun Terme'de kalır uzun süre. "Akşam Üstü Rüyası"nda *"-Uyan Turgut'um, garibim, uyan / Bura Terme'dir,"* der.

"Bütün mümkünlerin kıyısında, bir sargın umut yakalar, onu kuşanır; serin mavi bir gökyüzü bulur onu kuşanır; denize doğru sokaklar görür onu kuşanır." Görevi gereği, sık sık Samsun'a gider. Samsun Garı'nda; "sahipsiz bir hatıra" gibi gelip geçen trenleri, yolcuları seyreder sessizce. Sonra, Samsun Gar Lokantası'nda rakısını içer. Çarşamba'ya kadar trenle gider.

Tahta yontmayı, yontuculuğu çok sever. Yontularını dostlarına verir. Yontularının bir kısmı, bu tren yolculuklarından, bu gar saatlerinden kalır.

Hilmi Yavuz

Terme, Hilmi Yavuz'un babasının kaymakam olarak atandığı ilk ilçedir. İlkokulu Terme'de, ortaokulu, –Terme'de o yıllarda ortaokul olmadığı için– Çarşamba'da okur.

İlkokul arkadaşından biriyle birer cigara tellendirirler, sonra da gizlice içmeye başlarlar. Çarşamba-Samsun trenine binip Samsun Garı'nda dolaşırlar bazı uzun yaz günlerinde. Üçüncü mevki 85 kuruştur ve harçlıkları da buna uygundur.

O yaz, paket sigara satın almaya gelir sıra. Samsun Garı'ndan alınan ilk sigara Birinci'dir. Eve dönerken paketi bir ağacın kovuğuna saklar, bunun en güvenilir yöntem olduğunu düşünür.

Akşam eve dönerken, bermutat paketi kovuğa koyar, eve gelir, beş dakika sonra da babası içeri girer. Yemeğe otururlar. Babası, –Yenice içer–, yemekten sonra cebinden bir pa-

ket çıkarıp masanın üzerine koyar. Tam sofradan kalkmak için izin isteyecektir ki, birden paketi fark eder: *Birinci.* Babası, paketi gösterir: "Bunu nerede buldum, biliyor musun? Birisi bu paketi bir ağacın kovuğuna saklıyordu. Kim olduğu konusunda bir fikrin var mı?"

Birden yüzünde büyük bir acı hisseder. Vahim bir "Osmanlı tokadı"dır bu! Üzerinde "Terme Hatırası" yazan bir Osmanlı tokadı...

Samsun-Çarşamba treninin üç yolcusu

Orhan Gencebay

Orhan Gencebay'ın müziğe başlamasının ilginç gerekçeleri vardır. Bunlardan en önemlisi, Çarşamba treninde duyduğu bir sestir. O ses, hep aklındadır: *"Yine Yeşillendi Fındık Dalları..."* Trenle Samsun'dan Çarşamba'ya bir akrabasına giderken, tanımadığı bir kişinin sazı ve sesi, hep kulağındadır. O kişinin elinde, uzun saplı bir müzik aleti vardır.

17 liraya, o uzun saplı müzik aleti alınır. Sonradan, o müzik aletinin adının mandolin olduğunu öğrenir. "Ama bunun sapı kısa, bir yanlışlık var," dese de babası, "E, bunu aldık artık, geri de veremeyiz. Şimdi, sana bir de hoca lazım," karşılığını verir.

6 yaşındayken klasik Batı müziği hocası Emin Tarakçı'dan keman ve mandolin dersleri alır. Rus Devlet Konservatuvarı mezunu olan ve Samsun'da opera olmadığı için berberlik yapan Kırım göçmeni, opera sanatçısı Emin Tarakçı çok iyi bir viyolanisttir. Ondan ders alması, Gencebay için büyük bir şanstır. Emin Tarakçı'dan 6-7 ay kadar ders alır. Nota öğrenir. Hocası, onun çok üst düzeyde bir yeteneğe sahip olduğunu söyler.

Notayı öğrenir; ancak bu süreçte biraz da sıkılır. Çünkü, *"Yine Yeşillendi Fındık Dalları"*nı çalamaz. Çalar da, ses istediği gibi çıkmaz.

Gönlü, halk müziğinde, bağlamadadır. 7 yaşında bağlama ile tanışır. 12-13 yaşına kadar halk müziğinin çok önemli özelliklerini öğrenir. İlk bestesini 10 yaşında yapar. 13 yaşında Samsun Halk Müziği Cemiyeti'ne devam eder. Özellikle Muzaffer Sarısözen'in derlediği türküler üzerine çalışmalar yapar. Cemiyete yeni gelenlere bağlama dersi verdiği de olur.

*"Yine Yeşillendi Fındık Dalları"*nı istediği gibi çalmaya başladığında, ilk işi, sazını sırtına vurup Samsun Garı'na gitmek ve Samsun-Çarşamba trenine bilet almaktır.

Yıldıray Çınar

Çocukluğunu, 1960'ların ortalarından 1980'li yılların sonlarına kadar yaklaşık 25 yıllık dönemde yaşayanların mutlaka birkaç türküsünü dinlediği, birkaç filmini seyrettiği Yıldıray Çınar, 67 yaşında –29 Mayıs 2008– aramızdan ayrılmadan önce, kendisiyle yapılan son söyleşide, çocukluğuna dair unutmadıkları sorulur. Çarşamba-Samsun trenini ve Samsun Garı'nda geçen saatlerini unutmadığını söyler.

Türkü dinlenilen her mekânda birkaç cızırtılı plağının döndüğü, kapak rengi solmuş, şeridi yıpranmış birkaç kasedinin başa sarıldığı; CD marketlerde kendisine küçük de olsa bir yer ayrılan yerli yapımlar arasında birkaç filminin bulanabildiği Yıldıray Çınar'ın türkülere ses veren uzun soluklu serüveni, en çok da kaybolan trenlere, unutulan garlara benzer.

Türkülere, onun bıraktığı yerden hiç kimsenin onun sesiyle başlayamadığı; konserlerinde stat duvarlarının yıkıldığı, filmlerinin haftalarca kapalı gişe oynadığı; sokaktan

geçmesinin bile olay sayıldığı "türkü adımlı" bir adam, silinen gölgeler gibi geçen bir ömre; seferden kaldırılan Samsun-Çarşamba hattı gibi, terk edilmiş kasabalara dönüşen Samsun Garı gibi, Karadeniz'in kıyısından, sessizce bakarak gider.

Onun türküleri, bir kuşağın içinde büyüttüğü leylak rengi bir fırtınadır, raylar boyu uzayan "kanayan bir ıslık"tır dudaklarda.

Ferhan Şensoy

Vasat zekâlı insanların espri yapmaya çalıştığı bir ortamda, kıvrak zekâsına kattığı şiirsellikle insanları "gerçekten" güldürmenin ağlatmaktan çok daha zor olduğunu bilen; nitelikli her espride zekânın şiirini saklayan Ferhan Şensoy'un ardında, sözcük oyunu sanılan şeylerin aslındalarını anlatmakla geçen kırk yıl vardır. En büyük silahı sahiciliğidir. Samsun-Çarşamba treninde yapılan her yolculuktan bir öykü çıkarabilecek kadar sahici bir gözlemle bakmıştır "yaşanan"a.

Başkalarının yarattığı güzelliklerden heyecan duymayı erken yaşta öğrendiği için, kendi sesini üretir, kendi sesine yaslanır ve hep kendi sesiyle kalır.

Yeşilırmak sularında incelen bir çocukluğu vardır. 11-12 yaşlarındayken mahallede resmen bir tiyatro kurar. 25 kuruşa bilet satar, 10-15 çocuğa gösteri yapar. Bunu organize eder ve sürekli seyirci aynı çocuklar olduğu için her hafta değişik oyunlar yaratır. Şarkı sözlerinden piyesler yapar, onları değiştirir. Bundan büyük bir keyif alır. Çarşamba-Samsun biletini o haftaki hasılat belirler. İşler yolundaysa, birinci mevki, ikinci mevki; işler kesatsa üçüncü mevki bileti alır. Samsun Garı'ndaki satıcılar, bu temiz yüzlü çocuğu çok sever. Çünkü en çok parayı harcayan odur.

Samsun'a her gelişinde, uğramadan geçemeyeceği ilk yer, Samsun Gar Lokantası'dır.

Bugünkü Ferhan Şensoy tiyatrosunun temeli, aslında o günlerde, çocuklukta atılmış gibidir. Şu andaki oyun iskeletinin aynısını, henüz on-on bir yaşındayken kurar.

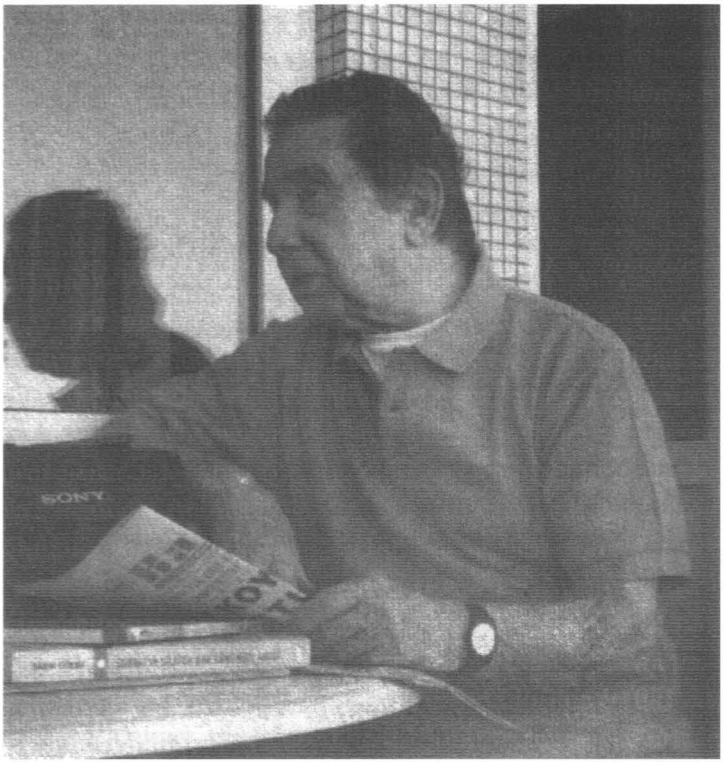
Samsun Garı'nda tasarlanan bir gazete

Samsun Cumhuriyet Meydanı'nda bir eczanenin camekânı... Samsun Garı'nda trenden inip ilaç almaya gelen köylüler, eczaneyi devletin zannedip ayakkabılarını çıkarıp içeri girerler mi, bilinmez; ama kapıdaki camekâna mutlaka bakarlar. İçeride ilaç satan, dışarıda kitap tanıtan bu eczacıyı anlamakta zorluk çekerler.

Bu eczane, o dönemler Samsun'un kültür sanat merkezidir. Uğur Mumcu'dan Yaşar Kemal'e, İlhan Başgöz'den Halit Çelenk'e kadar, dönemin birçok aydını için Karadeniz'de uğranılacak ilk mekândır Samsun Eczanesi. O dönemlerde, önemli kişilerin ağırlanabileceği en önemli yer de eczanenin karşısındaki Gar Lokantası'dır.

* * *

Çaltı; bir süre, İstanbul ve Ankara'dan gönderilen yazılara Samsunlu ilerici yazarların da yazılarını katarak yayınını sürdürür; ancak Tekin Erer gibi zamanın keskin antikomünist gazetecilerinin kalemine takılmaktan kurtulamaz ve sağcı yazarların yaptığı provokasyonla haftalık gazete, Samsun'da fiili saldırılara uğrar. Eczanenin girişindeki camekân, bilinmeyen kişilerce kırılır. Samsun Posta Müdürlüğü'ne teslim edilen gazete kolileri, esrarengiz bir biçimde ortadan yok olur. Samsun Sağlık Müdürlüğü'nce Koyutürk, çokça uyarılır. Ancak, Koyutürk sakin bir inatla *Çaltı*'nın yayınını sürdürür.



Oğuz Koyutürk.



8 Nisan 1963... Çaltı'nın ilk sayısı...

Çaltı gazetesi (dergisi) 49 yıl önce, 8 Nisan 1963'te Samsun'da yayın hayatına başlar. Bu küçük gazete, 118. sayıya kadar dört sayfadır ve dergi boyutunda yayımlanır. 118. sayıdan 176. sayıya, yani kapanıncaya (1966) kadar, sekiz sayfa olarak çıkar. Bu değişiklikle, boyutlar da gazete biçimini alır.

Samsun'da yayımlanan bir gazeteye, Türkiye'nin birçok önemli ismi yazı, şiir gönderir. Hikmet Kıvılcımlı, Yılmaz Elmas, Nâzım Bayata, Hasan Hüseyin Korkmazgil, Muzaffer Hacıhasanoğlu, Zeki Sarıhan, Behzat Ay, Zühtü Bayar, Hasan Kıyafet, Aziz Nesin, Sennur Sezer, Adnan Özyalçıner, Mahmut Makal, Ceyhun Atıf Kansu gibi isimler *Çaltı*'da görünür.

Önce Karadeniz kıyılarında, sonra bütün Türkiye'de adını duyuran *Çaltı,* bir dönem, sanat çevresi adına, bir okul işlevi görür. 1980 öncesi Fatsa'nın siyasi yapısını araştırıp yazanlar, *Çaltı*'nın bu yöredeki etkisini unutmazlar.

Çaltı, adını Samsun'un doğusundaki burundan –Atatürk'ün karaya ayak bastığı burundan– alır. O burun, Gar Lokantası'na çok yakındır. Gazetenin her sayısı, Gar Lokantası'nda tasarlanır. Kolonlar ağır ağır kesilir, yapıştırılır. Sayfa numaraları mavi kalemle, yazı başlıkları kırmızı... Bir alışkanlık, bir titizlik, sevgi... Manşeti, ilkin garsonlara okur. Garsonların tepkisini çok önemser.

Her sayı için cepten giden yüz lira... *Çaltı*; Şensoy Basımevi'nde, eski tipografik sistemle; harfleri tek tek cımbızla kumpasta toplanarak dizilirken Oğuz Bey'in saman kâğıtlara yaptığı tasarıma bağlı kalınır.

O yıllarda, değişik illerde *Çaltı* gibi önemli muhalif gazeteler çıkmaya başlar arka arkaya. *Çaltı*, bir öncü olur. Mersin'de *Işık*, Gaziantep'te *Toplum*, Trabzon'da *Sömürücülüğe Karşı Savaş*... Oğuz Koyutürk, *Çaltı* gazetesini çıkardığı yıllarda, Türkiye İşçi Partisi'nin de Samsun İl Sekreterliği'ni yapar. Ancak, gazetesi hiçbir zaman TİP'in organı olmaz. Ba-

ğımsız bir gazete olarak yayınını sürdürür.

Çaltı, bayilerde satılmaz, elden dağıtılır. Bir de posta ile abonelere ulaştırılır. *Çaltı*'nın, özellikle tütün işçileri, demiryolu çalışanları arasında, çok iyi bir okur kitlesi vardır.

Eylül 1924 doğumlu Oğuz Koyutürk, Samsun Garı'yla aynı yaşta olduğunu söyler. O mekân için hep "tertibim" der. Mustafa Kemal'in gümüş kürekle temel attığı günlerde doğduğu için hep onur duyar.

12 Mart döneminde, Ankara Sıkıyönetim Mahkemesi'nce yargılanır. Samsun Ceza ve Tutukevi'nde bir süre yatar. Özgürlüğüne kavuştuğu günün akşamı, Gar Lokantası'ndaki masası hazırdır.

En çok da değişip, dönüşürken yalnız kalanlar

Samsun Büyükşehir Belediyesi, kentsel dönüşüm kapsamında, kent içi ulaşımı rahatlatmak adına, Samsun Garı'ndaki yük hizmetlerini şehir dışına çıkarır. Samsun Garı'nda boşaltılan alanlar, anlamsız görüntülerle modernleştirilir.

Şimdi, ömürlerinin son demlerini süren bir kuşak için, çocukluklarının, ilk gençliklerinin en keyif alınan hatırası, Samsun Garı'ndaki satıcılar ve Samsun-Çarşamba treni ile seyahattir. Genellikle pazar günleri, Samsun Garı'ndan binilir bu dar hatlı trene. Yaz aylarında bazen Derbent durağında bazen de Kirazlık durağında inilerek denize girilir. Samsun-Çarşamba arası, trenle 38 km'dir. Dümdüz bir hatta, ağaçlar arasında seyahat edilir.

Samsun'da okuyan çocuklardan bir bölümü ise her gün bu trenle Çarşamba'dan gelir ve akşam da aynı trenle geri dönerler. Samsun'da oturanlar, bu trene çok sık binemedikleri için onlara imrenir.

Bu tren, kovboy filmlerindeki trenlere benzer. Bacasından yoğun kara dumanlar çıkartır. Koyu yeşil boyalı ahşap kap-

lamalı küçük vagonları vardır. Kompartımanların içi dar, ancak sevimlidir. Ahşaptan yapılmış dik ve sağlam banklara oturulur.

Şimdi, Samsun-Çarşamba karayolunun üzerinde süratle seyreden araçlarda bulunanlar, otlarla kaplanan yanlarındaki bu tren yolunu göremezler bile.

* * *

Oğuz Koyutürk, –1970'lerin Samsun'undaki adıyla "Komünist Oğuz"– inzivaya çekilir, kimseyi aramaz. Beyin felci geçirir. Eczaneyi de kapatır. Daha önce de bacağı kırılmıştır. Birkaç yıl da bastonla dolaşır. Samsun sokaklarında yaşlı adımlarla dolaşan bu adamı pek kimse tanımaz son yıllarda. Tekel binalarının yanından, Samsun Gar Lokantası'nın önünden geçerken ömür süren bir kokuyu çok derinden duyar.

Çehov, *Vişne Bahçesi*'nin son sekansında sadece bir zengin uşağını bırakır sahnede. Rusya'da rejim değişmektedir. Burjuva konakları yıkılmakta, yerini dar hacimli sosyal konutlar almaktadır. Yeni tarım biçimi için ağaçlar kesilmekte, ormanlar tahrip edilmekte, köylüye ekecek alanlar açılmaktadır.

Bu teknolojik değişim, bu makine- doğa savaşı, fonda gürültülü seslerle verilirken, eserin son tiradını zenginlerin uşağı yapar:

"Her şeyi yakıp yıktılar, sadece beni unuttular!"

Oğuz Koyutürk de eski Samsun'un kalabalıklara yenilişini seyreder. Samsun Garı'na yakın bir yerden hareket eden raylı sistem yabancısı bu yaşlı adam, Çehov'un *Vişne Bahçesi*'ndeki uşak gibi unutulduğunu düşünür. Soran, sorgulayan, dokunan olmadığına göre...

Yıl 2012... Oğuz Koyutürk'e ulaşmak, artık imkânsızdır. Telefonlara yanıt veren yoktur. Kızları, babaları Oğuz Bey'in kimseyle görüşmesine izin vermez. Hatta, Oğuz Bey'in yaşayıp yaşamadığı bile bilinmez.

Adana Tren Garı

Behçet Çelik

Ortaokula başladığım okul Adana Garı'nın karşısındaydı. Yüz seksen kadar öğrenciydik hazırlık sınıfında. Bildiğimiz ilkokul eğitiminden hayli farklı bir ortamdı. En başta okulun tam gün olması alışık olmadığımız bir ritmi dayatıyordu bize. Daha önce ya sabahçı olmuştuk ya öğlenci. Bu okula ise sabah erken saatlerde girip akşamüzeri dört gibi çıkıyorduk. Yanlış hatırlamıyorsam haftada yirmi sekiz saat İngilizce dersi görüyorduk ve bu da bizi zorluyordu. En azından beni zorluyordu, diyeyim. İşte bu yoğunluk içerisinde öğle tatillerini iple çektiğimizi hatırlıyorum. Bir saatlik uzun bir teneffüs.

Arkadaşlıklarımız da bu öğle tatillerinde kuruldu, ilerledi, diyebilirim. Arkadaş gruplarımız da ilk başlarda öğle tatilinde neler yaptığımıza göre şekillendi. Evleri yürüme mesafesinde olanlar yemek için evlerine gidip dönerken yakınlaştılar; bir kısmımız evden getirdikleri yemekleri sınıfta ya da ana binanın giriş katındaki geniş salonda yerken kaynaştı. Bir de dışarıdan bir şeyler alıp yiyerek karınlarını doyuranlar vardı; onlar da çoğunlukla okula en yakın yer olan

gar binasındaki kebapçıdan aldıkları dürümleri yerken mavrayı, muhabbeti ilerlettiler. Bu gruplaşmaların geçişken olduğunu belirtmeme gerek yok. Sürekli aynı şeyi yapmıyorduk öğlenleri.

Okulun hayli dar, tek tük ağaç bulunan bahçesinde kalıp okul havası solumaya devam etmektense gara gitmek daha cazipti. Sanırım o binada okumuş olanlar için Adana Garı'nı öğle tatillerinde oradaki kebapçıdan aldığımız dürümler olmaksızın anmak pek mümkün değildir. Bunu sadece klasik Adanalı muhabbeti ya da kebap düşkünlüğü saymamak gerekir. Biraz da gar binasının, tren yolunun, trenlerin albenisi var bunda. Evden yiyecek bir şeyler getirdiğim günlerde de, hava müsaitse, kebapçıdan dürüm almış arkadaşlarımla birlikte gar binasının arka tarafında trenlere, palmiyelere, ötedeki okaliptüslere, rayların öbür tarafındaki geniş alana, rayların bu tarafındaki dokuz on katlı binalarla pek alakası olmayan bir iki katlı evlerden oluşan mahallelere bakarak yerdim.[1]

Demiryollarına, istasyonlara yakın yaşamış çocukların klasikleşmiş işleriyle uğraşırdık orada: Rayların üzerine bo-

1 Adana'yla ilgili bir yazıda yemek bahsine bir parça daha değinmek hoş görülmeli. Adana Tren Garı'nın bulunduğu bölge bizim çocukluğumuzda yazlık sinemalar, çay bahçeleri ve birahanelerle doluydu. Yaz geceleri şehrin en civcivli yerlerindendi bu bölge. Gar Lokantası o zamanlar çok popüler bir yer değilse de rağbet görürdü. Bizden önceki kuşaklar için daha da önemli bir yer olduğunu babamdan dinlemiştim. Arkadaşlarıyla sıkça gider, kebap yiyip rakı içerlermiş. Gar kebapçısında yediğimiz, küçük tırnak pidelere sarılmış kebabın tadını sonraları adı ve şanı büyük lüks kebapçılarda bulamadığımı belirtmem inandırıcı olmayabilir ve çocukluk hatıralarının ballandırılmasıyla ilişkilendirilebilir, ama yüzlerce sınıf ve okul arkadaşımı tanık gösterebilirim buna. Bir araya gelip kebap yerken orayı anmadan geçmeyiz. Kebap yeme terbiyesini de orada aldık. Öğleden sonraki ilk derse giren öğretmenlerimizin ilk iş pencereyi açtırıp sınıfı havalandırmasıyla dürümü soğansız yememiz gerektiğini öğrendik mesela. İlk sene kravatlarımız, pantolonlarımız yağ lekeleriyle dolu olurdu. Dürümü yerken etin yağı, domatesin ve dürüme sıktığımız limonun suyundan oluşan sıvıdan bir damla düşüverirdi üzerimize. Buna engel olmak için garın arka tarafındaki banklarda yer kapıp oturduktan sonra iki bacağımızı ayırıp dürümden sızacak sıvının üzerimize değil yere damlayacağı bir pozisyon almak gerektiğini de zamanla öğrendik.

zuk para koymak, trendekilere el sallamak, başıboş bırakılmış gibi duran vagonlara tırmanmak, ortalığa saçılmış bize devasa ebatlarda görünen cıvataları, vidaları, somunları kurcalamak, bir ikisini cebe atmak, trenlerden birine atlayıp gitme hayalleri kurmak... Ne anlama geldiğini bilmediğimiz düdükler çalınırdı arada, seyrek olarak üniformalı bir görevli ortaya çıkar, sağı solu kolaçan ettikten sonra binadan içeri girerdi.

Kışa doğru bu trenlerin ayrı bir önemi ortaya çıktı. Toroslardan geçerken üzerlerine yağan kar gara geldiklerinde tamamen erimemiş olurdu. Yağarken kar görmemiş biz Güneyli yeniyetmeler için vagonlardan sıyırdığımız bu karlar çok önemliydi. Havanın açık olduğu günler ötelerde Torosların sırtlarının beyaza büründüğünü gördüğümüzde trenlerin bize kar getireceğini bilirdik. Her seferinde değilse de bazısında bu tahminlerimiz tutar, filmlerden, kitaplardan bildiğimiz karı elimize alma, kartopu haline getirip birbirimize atma şansımız olurdu.

Bizim garda geçirdiğimiz saatlerde yoğun bir trafik olmazdı istasyonda. Yolcuların dolup taştığı koridorlar, merdivenler hatırlamıyorum pek. Kalabalık trenler geceleri, sabah erken ya da bizim derste olduğumuz saatlerde uğruyor olmalıydı Adana Garı'na. Daha çok yük trenleri hareket halinde olurdu. Adana'nın o yıllardaki otobüs garajı (bizim eve çok yakın olduğu için sıkça zaman geçirdiğim bir yerdi orası da) kalabalık ve keşmekeş olduğu için tren garı ferah ve dingin bir yer gibi görünürdü gözüme. Telaşsız bir yerdi; arada bir görünüp yok olan görevliler olmasa terk edilmiş bir yer sanılabilirdi. Bilet kuyrukları hatırlamıyorum, koşuşturanlar, treni yakalamaya çalışanlar, kalkan trenin ardından el sallayanlar, gözyaşlarını silenler, kucaklaşanlar gelmiyor gözümün önüne. Lojmanı, atölyeleri, sadece trenle uzun yola gidecekler için kırmızıya boyanmış haşlanmış yumurta ve hel-

va ekmek satılıyormuş izlenimi uyandıran büfesi ile geniş bir alana kurulmuş bir kampüstü. Bir sıkışıklık hissi değil, genişlik, enginlik hissi uyandırırdı. Yüksek palmiyeler, okaliptüsler ve yukarıda sözünü ettiğim devasa alet edevat ile bildiğimiz dünyanın boyutlarının ötesinde bir yerdi.

Tren garındaki ferahlıkla uzak yakın ilgisi olmayan o zamanki otobüs garajı, Adana'ya daha çok benzerdi. Doğup büyüdüğüm şehrin bana her zaman çok cazip gelen karmaşasıyla tren garının ferahlığı arasındaysa ciddi bir karşıtlık vardı. Şehrin ortasında büyük ve açık bir alandı gar civarı. Ön taraftaki meydanı kastetmiyorum. Gar binasının arkasındaki palmiye ve okaliptüsler başka bir bitki örtüsünü, başka bir iklimi duyururdu bana. Merak ederim, Adana'ya ilk kez trenle gelen biri, trenden indiğinde nasıl bir şehir tahayyül ederdi o zamanlar? Gar binasından çıkıp meydana inildiğinde yüksek binalar çıkardı insanın karşısına. (Şimdilerde yüksek binalarla şehre girerken karşılaşıldığı için böyle bir etkisi olmayacaktır Adana'ya gardan girmenin.) Garın arkasındaki atmosferden hayli farklıdır bu manzara. İnsan bilimkurgu filmlerinin popüler imgelerinden olan bir tür yıldız geçidinden geçtiğini sanabilir. Gar binasını bir zaman geçidi olarak düşünmek de mümkün elbette.

Bu durum memleketteki pek çok gar ve istasyon binası için de geçerlidir sanırım. İstanbul'un banliyölerinde de sıkça hissederim bunu. En çok uğradığım Kızıltoprak istasyonu, Bağdat Caddesi ile Minibüs Yolu arasında çok eski zamanlara gitmişim duygusu uyandırır her seferinde. Ancak kitaplardan, en çok da Nâzım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları*'ndan bildiğim zamanlara... Bunun nedeni kuşkusuz istasyon binalarının mimarisi. Bu binalar, yüzlerce benzerlerinin Anadolu'nun her tarafındaki istasyonlarda bulunduğunu da hatırlatır insana. Sanırım yaşanan devasa değişimlere rağmen istasyon binalarının ve çevresinin az

çok aynı kalışı zamanın geçmediği ya da o an geriye sarıldığı duygusunu besleyen önemli bir etmen. Trenin sanki bu yüzyıla değil de geçen yüzyıla, hatta onun da ilk yarısına ait olduğu yanılsaması da bunda etkili elbette.

Çocukluğumda tren popüler bir ulaşım aracı olmaktan çıkmıştı; çok fazla tren yolculuğu yaptığımızı hatırlamıyorum. Demiryollarının ihmal edilip otoyolların önemsendiği, toplu taşımacılık yerine bireylere daha çok ulaşım aracı satmayı amaçlayan, illa toplu taşıma şartsa, bunun da otobüslerle yapılmasını özendiren iktisadi anlayışın bütünüyle hâkim olduğu yıllardı. Tren çoktan demode olmuştu; yavaştı, kirliydi, gürültülüydü. Oysa çok değil kırk elli yıl önce modernleşmenin simgesi trenler ve demiryollarıydı. Ulus-devletin ideolojisinin onlarca yıl taşıyıcılığını yapan 10. Yıl Marşı'nda, "Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" denmesi boşuna değildir. "Demir ağlar" sözü kalkınmayı, modernleşmeyi işaret ederken ulus-devletin resmî ideolojisinin yurt çapında yaygınlaştığını da ima eder. Daha doğrusu, bunun mukadder olduğu, er ya da geç böyle olacağı temennisini duyurur. Trenler sadece insan, hayvan ve eşya değil, resmî ideolojinin de taşıyıcısı olmuştur Cumhuriyet'in ilk elli yılında. Sadece taşıyıcısı değil aynı zamanda tanığı da.

Yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde modernleşmenin simgesi olan trenin son çeyrekte nostaljik bir ulaşım aracı imgesi halini alması yirminci yüzyılda nasıl devasa bir değişim-dönüşüm yaşandığının tek başına ispatı belki de. Gerçekten de uygarlığın ücra yerlere taşınmasında demiryolunun payı çok büyük. Şehirleri şehirlere bağlamış, insanları insanlara taşımış, pazarı genişletmiş, malıyla mülküyle yeni yaşam tarzının yaygınlaşmasına hizmet etmiştir. Ne var ki bu konuda Walter Benjamin'in, "Hiçbir uygarlık eseri yoktur ki aynı zamanda barbarlık eseri olmasın," sözünü de unutmamak gerek. Trenler ve istasyonlar modernleşmenin olduğu

kadar bu modernleşmeye eşlik eden barbarlıkların, zulmün, modernleşmeye, kalkınmaya feda edilen hayatların da tanığı olmuştur.

Adana Garı'na biraz da Benjamin'in sözünün ışığında bakmak, trenler, demiryolları kadar Adana'nın sosyal tarihine ilişkin bazı noktalara da değinmeyi gerektiriyor.

Tren görüntüsü, imgesi çoğu zaman sevimli gelir insana. Bazen acı-tatlı bir keder duyurduğu da olur; kavuşmaların olduğu kadar, hatta daha çok ayrılmaların mekânıdır garlar, istasyonlar. Yolda olmak duygusunu perçinler, yolda olmak duygusu kimi zaman tedirginlik verse de, insana hareketi duyurur, hareket halinde olduğumuzu hatırlatır. Haletiruhiyemize göre bundan sevinç ya da keder duyarız, ama kayıtsız kalmayız pek. Bir yerde bir tren ve demiryolu görüntüsü gözümüze iliştiğinde öncelikle trenin taşıdığı, bir yerden bir yere götürdüğü yolcunun kendimiz olduğunu hissederiz; yol ve yolculukla ilgili duygularımız tetiklenir. Tabii, yukarıda söz ettiğim nedenlerle zamanı, zamanın geçişini de duyurur bu imgeler. Bazen de istasyonda bekleyen ya da yolcu edenizdir, tren bir sevdiğimizi, yakınımızı taşımıştır ya da taşıyacaktır.

Ama trenler yıllarca başkalarını da taşımıştır o şehirden bu şehre, o memleketten bir başka memlekete. Evet, bir de başkalarıyla ilgili çağrışımları var trenlerin. Üstelik tren görüntüsünün aklımıza getirdikleri her zaman iç acıcı değil. İkinci Dünya Savaşı'nı konu alan filmlerdeki trenler korkunçtur mesela. Toplama kamplarına, ölüme insan taşıyan vagonların görüntüsü tren dendiğinde aklımıza ilk gelen görüntü değildir elbette, ama işte bu da var: Uygarlık eseriyken aynı zamanda barbarlık eseri de olma hali. Fotoğraflar ve sinema belleklerimize trenler dolusu ölüme giden insan görüntüsünü de nakşetti. Trenler ve istasyonlar hakkında kalem oynatırken bu ve benzeri görüntülere değinmemek olmaz bu yüzden.

Bu nedenle Adana Garı hakkında yazarken buranın bendeki bütün tatlı, nostaljik çağrışımlarının yanında, 100 yıllık gar binasının nelere, kimlere, ne tür acılara tanık olduğuna da bir parça değinmek şart. Adana'ya trenler kimleri getirmiştir, ne koşullarda getirmiştir, ne için getirmiştir? Bu güzel bina, bu geniş kampus kimler için, nasıl bir uğrak olmuş, bu nostaljik bina nelere, kimlere, ne gibi yaşantılara tanıklık etmiştir?

Bu sorulara yanıt ararken Adana Garı'nın sanat ve edebiyatta görüldüğü yerler bize yardımcı olabilir. Yılmaz Güney'in *Umut* filmi İstasyon Meydanı'nda başlar.[2] Arkada gar binası da görünür. Arabacı Cabbar faytonunda uyuklamakta ve kendisine müstakbel müşterilerini getireceğini umut ettiği treni beklemektedir. Gelen yolcular varlıklı kimseler değildirler ve faytona para vermek yerine yürümeyi yeğlerler. Cabbar yoksuldur, trenden inenler de... *Umut* doğrudan bu konuya odaklanmaz, ama trenlerin Adana'ya yoksulları taşıdığını duyurur. Adana Garı on yıllar boyunca kendi memleketlerinde geçim sağlayamadıkları, barınamadıkları ya da yaşayamadıkları için bir "umut" peşinde "bereketli topraklar"a gelen tarım işçilerine, yoksul, topraksız köylülere tanıklık etmiştir. Gar binası onların Adana'ya giriş kapısı olmuştur.

Bereketli Topraklar Üzerinde'nin kahramanları da onlardandır:

---

2 Adana Garı görüntüleri iki filmde daha bir hayli yer alır. İlki, 1963'te çevrilen Ferit Ceylan'ın yönettiği *İkisi de Cesurdu*. Yılmaz Güney'in hem başrolünde olduğu, hem de senaryosunu yazdığı filmde o yılların Adana'sını ve özellikle de garın o zamanki halini görmek mümkün. Aynı şekilde, İbrahim Tatlıses'in hem yönettiği hem de başrolünde oynadığı 1982 yapımı *Yalan*'da da Adana Garı filmin bir karakteri gibidir. Kişisel olarak şu notu da eklemeliyim: Bu film çekilirken ortaokuldaydım ve öğle tatilinde gara gidip film ekibinin çalışmalarını seyrederdik. Bu yazıyı tamamlamamın ardından 2012'de çekilecek olan James Bond filminin bir bölümünün Adana'da kurulacak platoda çekileceği ve filmde tarihi gar binasının da doğal plato olarak kullanılacağı haberi yer aldı gazetelerde (*Taraf*, 09.01.2012). Adana Garı'nı konu olan bir yazıda dipnota düşülmüş bir dipnotla da olsa bundan söz etmemek olmazdı.

> Ertesi gün sabahleyin Adana'ya gelindi. Tıka basa ırgat yüklü tren yorgun bir fışırtıyla durdu. Aralarında Şarkışlalı Yunus, Veli, İflahsızın Yusuf, Köse Hasan, bir de Pehlivan Ali'nin bulunduğu yüzlerce ırgat, beyaz torbaları, kınnapla çeke çeke bağlı yorganlarıyla istasyon betonuna döküldü. Bundan önce Çukurova'ya gelenler önden yürüyerek yol gösteriyorlardı. İlk gelenlerse hayretler içindeydiler: "Şehir dedikleri de amma tevatür"dü ha!

Trenlerin Adana'ya taşıdığı insanların hikâyelerinin usta anlatıcısı Orhan Kemal yukarıdaki paragrafta ismi sayılanların "bereketli topraklar"da başlarına gelenleri anlatır roman boyunca. Romanın girişinde olduğu gibi, sonlarında da yeniden Adana Garı görünür. Dönüş yolunda İflahsızın Yusuf yalnızdır. Köse Hasan ölmüş, Pehlivan Ali çekip gitmiştir. Yusuf garda karşılaştığı bir hemşerisinden Sivas trenini beklerken Pehlivan Ali'nin de öldüğünü öğrenecektir.

> Sonra elinde bavul, peron merdivenlerini ağır ağır indi. Şehre müşteri bekleyen otobüs, taksi, çift atlı fayton kalabalığının bekleştiği meydanı geçip, halkın "Holivud mahallesi" dediği banka evleriyle kaim bedenli okaliptüs ağaçlarının altına geldi. Kendisi gibi tren bekleşen ırgatların arasından geçti. O kadar çoktular ki.[3]

Belki de Orhan Kemal'in sözünü ettiği faytonculardan biri de Cabbar'dır, kim bilir? Bu arada yeri gelmişken değinelim: Orhan Kemal cezaevinden çıktıktan sonra 1944'te bir dönem Adana Garı'nda muvakkat hamal olarak çalışmıştır.[4] Sanmıyorum ki gar binasının herhangi bir yerinde bu durumu açıklayan bir yazı ya da plaket olsun. Sonuçta şehrin yetiştirdiği en büyük edebiyatçılardan birinin bir zamanlar ha-

3 *Bereketli Topraklar Üzerinde*, Orhan Kemal, Epsilon Yayınları, 2005, s. 35 ve 380.

4 Bkz. http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=337 ve www.orhankemal.org

mallık yaptığını itiraf etmek, bunu plaketlerle duyurmak kolay bir şey değil.

Edebiyatımızın bu büyük emekçisiyle ilgili anılarını kaleme aldığı bir yazıda, Adanalı bir başka büyük yazar, Yaşar Kemal ise aralarında geçen şu konuşmayı aktarır:

> 1943 sıralarıydı ve Orhan Kemal'in Orhan Raşit adıyla dergilerde hikâyeleri çıkıyordu. Usuldan usuldan ünü çıkıyordu. Bu sıralar bir arkadaş beni sokakta onunla tanıştırdı. Ona şiirlerimi okumaya başladım. Dinledi. "İyi... İyi... Güzel," dedi. Beni şöyle bir tepeden tırnağa süzdü. Gözleri yırtık ayakkabılarımın üstünde bir süre durdu. Keskin bıçak gibi sert bir sesle, "Allah aşkına söyle delikanlı, sen kimden yanasın?" diye sordu.
>
> O gün Adana istasyonuna gittik. Adana istasyonu bir yırtık pırtık insan pazarıdır. Binlerce insan gece gündüz, toprak gibi, o istasyonda kaynaşır durur. İstasyonun önü o zamanlar boştu. Her gün o düzlükte on beş, yirmi köy kalabalığı hasta sayrı, sıtmalı, kaynaşır dururdu. İnsanlıktan çıkmış, kılıktan çıkmış, üstleri başları paramparça binlerce insan... Hayvan hayatından daha aşağı bir durumda... Bir içimlik suya muhtaç insanlar... Orta Anadolu'dan dimdik gelmiş, Çukurova'da hastalanmış, sıtmadan zangır zangır titreyen insanlar...
>
> Orhan:
>
> "Bak" dedi, "şair arkadaş bunlardan yana mıyız? Temir ağadan yana mı?"[5]

Bu yazıyı okuduğumda aklıma babamın anlattığı bir miting gelmişti. 1965 seçimleri öncesinde Yaşar Kemal'in Türkiye İşçi Partisi adına Adana'da yaptığı konuşmayı izleyenler arasındaymış babam. Kuruköprü'deki mitinge Yaşar Kemal, "İşçiler, köylüler, yurttaşlar!" diyerek başlamış ve bü-

5 Yaşar Kemal, "Orhan Kemal Üstüne Anılar", *Ünlem*, Mart-Nisan 2004.

yük alkış almış. Yaşar Kemal'le Orhan Kemal'in konuşmalarının geçtiği istasyon meydanındaki amele pazarı benim çocukluğumda o mitingin yapıldığı Kuruköprü ve civarına taşınmıştı. Kuruköprü'de toplanan kalabalığa "İşçiler, köylüler!" diyerek seslenirken Yaşar Kemal'in gözüne "bir içimlik suya muhtaç" insanlar ilişmiş, Orhan Kemal'in o günkü sözlerini hatırlamış olması mümkün.

Orhan Kemal'den söz etmişken Adana ve demiryolu konusundaki bir başka bağlantıdan daha söz etmemek olmaz. Türkiye'deki ilk grevlerden biri 1927 Adana Şimendifer Grevi'dir. Orhan Kemal de *Kanlı Topraklar*'da dolaylı olarak söz eder bu grevden. Adana-Nusaybin hattında çalışan memur, işçi ve müstahdemlerin birlikte yürüttükleri ve kanlı biçimde bastırılan bu grev pek çok açıdan bir ilktir. Grevci işçilerin bir bölümünün eşleri de greve katılmış, grev kırıcılarının çalıştırdıkları trenlerin ilerlemesini engellemek için rayların üzerinde oturma eylemi yapmışlardır.[6]

Adana Gar Binası, 1886'da tamamlanan Adana-Mersin demiryolu hattının 1911'de Bağdat hattı ile birleşmesinin bir yıl sonrasında 1912'de inşa edilmiş.[7] O tarihten bu yana bu binanın tanık oldukları saydıklarımdan ibaret değil. Son olarak da 90'lı yıllarda ve sonrasında Kürt göçüne tanıklık etti Adana Garı. Bu dönemde İstanbul'dan sonra en çok göç alan

6 *1927 Adana Demiryolu Grevi*, der. Şeyda Oğuz, Tüstav Yayınları, 2005, s. 142. Bu kitapta 1927 Şimendifer Grevi'ne katılan Alaattin isimli aynı zamanda gizli Komünist Partisi militanı olan bir demiryolu işçisinin (grev başlar başlamaz işçi temsilcisi olarak seçilir) kendi el yazısıyla kaleme aldığı 70 sayfalık bir metnin yanı sıra, grev zamanındaki bakanlıklar arasındaki yazışmalar ile o günlerde yayınlanan gazetelerden grev haberleri de yer alıyor. Grev Yenice-Nusaybin hattındaki istasyonların tamamında sürüyor, ama işçi tarafı ile demiryolunu işleten Alman şirketi ve hükümet arasındaki görüşmelerin önemli kısmı Adana'da sürüyor. Adana Garı haliyle bu greve de tanık oluyor.

7 "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", Mustafa S. Akpolat, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2004, cilt 21, sayı: 1, s. 77-93.

şehirdi Adana. Köylerini, kasabalarını bırakıp gelenlerin bir bölümünü karşılayan da yine gar binası oldu.

On yıllar boyunca trenlerin, demiryolların ihmal edilişinin varlıklıların değil yoksulların ulaşım aracı olmasıyla ilgili olduğunu düşünüyorum. Sonradan sonraya önemsenmesi de sermayecilerin mallarını farklı bölge ve şehirlere daha rahat ulaştırabilme arzuları ile henüz kamusal vasfı sürmekte olan demiryolu ulaşımının özelleştirildikten sonra varlıklıların hizmetine sunulması niyetlerinin bir sonucu. Şimdilerde işadamlarının, sermaye çevrelerinin hükümetlerden talepleri arasında yeni demiryollarının yapılması da yer alıyor.[8] Oysa zamanında bir devlet büyüğü demiryollarını "komünist işi" diye anarken trenlerin toplumun en alt kesimlerine hizmet verdiğini itiraf etmişti aslında. Bu nedenle demiryollarına ve trenlere duyulan muhabbette her zaman eşitlikçi bir yan saklıymış gibi gelir bana. Adana'da sol düşünceye sempati duyanların çokça Demirspor taraftarı olması da bundandır biraz.[9]

Adana Garı'nın 1912'de hizmete alınmasından kısa süre sonra tanık olduğu bir zulüm daha var. Ona değinmeyi sona sakladım. 1915'ten sonra bütün Anadolu demiryolları gibi, Adana Garı da trenlerle sürgüne gönderilen Ermenilere tanıklık etmiş. *Osmanlı İmparatorluğunda Ermenilere Yönelik Muamele 1915-1916* tarihli kitapta şöyle anlatılıyor Anadolu demiryollarının o zamanki hali:

---

8 Bkz. http://ekonomi.haberturk.com/makro-ekonomi/haber/573476-tobb-kendi-yolunu-cizdi

9 Yavuz Yıldırım, "Demirsporluluk ve Adanasporluluk Üzerine Izlenimler" başlıklı yazısında, "Demirspor taraftarlarından, siyasal anlamda 'muhalif' olanların birçoğu onun kurumsal temellerine atıf yapar. Yine de, Demirspor'un bir kanunla ve işçilerin merkezinde olduğu başlangıçla hayata geçtiği bilinse de, onun işçi sınıfının takımı olduğuna dair algı aslında yanlıştır. Evet, kuruluşunda işçilerin-emekçilerin katkısı önemli ölçüdedir. Sporcuları, başlangıçta demiryolcudur. Ancak 'Demirspor, işçi takımıdır' demek tek başına temelsizdir," diyor (*Sıcağıyla, Acısıyla Adana Futbolu*, İletişim Yayınları, 2009, s. 228). Yıldırım haklı elbette, ama böyle bir algı olması trene ve demiryoluna duyulan muhabbetle de ilgili görünüyor bana.

Demiryolu bölgesindeki Ermeni kolonilerinin sürgünü haziran ve temmuz aylarında başlamış gibi görünüyor. Bunların sayısı metropolitan bölgelerden gelen daha geniş sürgün selleriyle kısa sürede kabardı ve hat üzerindeki trafik umutsuz biçimde sıkıştı. Hayvan vagonlarında yolculuğun zorlukları yeterince acı vericiydi, ama şimdi hat üzerindeki her istasyonda sürgün kalabalıkları nakil sıralarının gelmesi için sonsuz gibi gelen süreler boyunca bekletiliyorlardı. Demiryolunun bir yanından öbür yanına kattettiği Anadolu platosu, ortalama olarak yüksek irtifaya sahiptir ve yazın bile iklimi serttir. Sürgünler her şeyden yoksun bir durumda, yiyeceksiz ve barınaksız, yaylada açık alana bırakılıyorlardı – şurada 2.000, burada 5.000, şurada 11.000, burada 15.000, burada 30.000 kişi.

O yıllarda Toroslardaki tüneller henüz açılmamış olduğu için sürgünler Pozantı'da iniyor ve Tarsus'a kadar yürüyerek devam ediyorlar. Oradan da yine trenlerle Adana üzerinden Halep'e, Suriye çöllerine... Adana'da yaşayan yabancı mukim Bayan Wallis'in 9 Mayıs 1916'da verdiği ifadede bizzat Adana istasyonundan da şöyle söz ediliyor:

Çoktan beridir duyduğumuz ve yüreklerimiz artık dayanamaz olana dek tekrar tekrar okuduğumuz, acı içindeki insanlara yönelik gaddarlığa bir başka örnek de, büyük işkence sırasında demiryoluyla nakledilmekte olan her bölgeden Ermeni halkına en ufacık bir merhamet gösterilmeksizin reva görülen muameleydi. Sığır gibi dolduruluyorlardı ve trenler, Adana istasyonundan birbiri ardına geçtiğinde, insanlar bir yudum su için yalvarıyorlardı, fakat su bol olmasına rağmen verilmiyordu. Onlara hiç kimse merhamet gösteremezdi. Bütün bunları, istasyon yakınlarında oturup da, manzaraya dayanamadıkları ve orada kalamayacaklarını söyleyen tanıklardan duyuyorduk. Yakın dostlarımızdan

bazıları yola çıkarken, istasyonda, grubumuzdan Dr. (Haas) bir aileye bir sepet üzüm vermeye çalışmış, fakat izin verilmemişti. Onlar Halep'e ulaştıktan sonra insanlara ne olduğunu öğrenemedik.[10]

* * *

Adana Gar Binası bu sene 100 yaşına giriyor. Muhtemelen yüzüncü yaş günüyle ilgili kutlamalar yapılacaktır Adana'da. Şehre bir devlet büyüğü gelmişçesine törenler düzenlenecek, bina süslenip püslenecektir. Kimsenin bu yaşlı binanın bir asır boyunca tanık olduğu barbarlıkları, haksızlıkları, eşitsizlikleri, ayrılıkları anmak isteyeceğini sanmıyorum. Bu yüzyıl boyunca sevenlerin, ailelerin birbirlerine kavuştuğuna tanık olmuş bir bina olarak, gar kahvesi, gar lokantası, palmiyeleri, karşıladığı devlet adamları, ait olduğu ulusal mimari anlayışıyla falan anılacak.

10 *Osmanlı İmparatorluğunda Ermenilere Yönelik Muamele 1915-1916*, James Bryce-Arnold Toynbee, çev. Atilla Tuygan ve Jülide Değirmenciler, Pencere Yayınları, 2006, cilt 2, s. 155 ve 193.

Erzurum Tren Garı: Gönlümün bir parçasında ışıyan zamanın simgesi

FERİDUN ANDAÇ

Gidiyoruz, tozlanmış yüreklerimizle,
onca yitirişten nicedir katılaşmış.
Yalnız bizi dinlememeleri değil mesele,
sağırlaşmışlar da üstelik, tozlanmış
inlemeleri duyup yakınamayacak kadar.

– INGEBORG BACHMANN, çev. Ahmet Cemal

Demiryolu

Hemingway'in öykülerini keşfettiğimde, her gün, okula uzanan yolumun üzerindeki istasyondan geçerken bir gün buralardan gitmenin düşlerine dalardım.

Trenler hayatımıza girmişti. Çünkü yeni evimizin bahçesiyle demiryolu sınırdı...

Bu yolun uzunluğuna bakar, kavuşma yolunun ne olabileceğini düşlerdim.

Kore Savaşı'na katılmış Ekrem Dayı'mın Japonya'dan dönüşünü hatırlamasam da, Almanya'ya giderken gar binasında buluşan ailemizle şenlik içinde onu Münih'e uğurlayışımızı unutamam.

Çünkü bir türlü kucağından inmek istemiyordum. Ben de trenle onun gittiği yerlere gitmek istiyordum.

O, ailede gitmeyi seçenlerdendi; ben de gidecektim.

Dayımın; "Acele etme, biraz daha büyü, sen de gideceksin buralardan..." sözü efsunlu bir fısıltı gibi kulaklarımdadır halen...

Ve zamanı gelecek, Erzurum Tren Garı bu kenti terk etmemin de miladını başlatacaktır.

Garlar yalnızca gitmek/gelmek, eyleşip dinlenmek için mi yapılmıştır diye sorarım kendime kimi kez.

Oysa ben hiç de öyle bakmam, bakamam tren garlarına. Kavuşma, buluşma yeri; ayrılıkların, özlemlerin barınağı gibi görürüm. Bazen gözlerdeki hüzündür, bazen kırgın bekleyiş, kırılgan ayrılıkların dilidir.

Zamandır garlar. İçimizde tükettiklerimizin ayrılık çeşmelerinde damlayan sudur, sudan ömrün akıp giden raylardaki yansısıdır... Buluşma duraklarıdır düşlerin, düşüncelerin... İçimizdeki hüzün devriyelerinin ısındığı gece fenerleridir bazen garlar. Ürkek, yalnız, buruk, bekleyen...

Her bekleyiş öyledir aslında. Bir yanı hüzünlü, bir yanı sevinçle taşar.

Biz de öyleyizdir; bir yanımız göçebe, diğer yanımız yerleşik. Ama gene de yabancısıyızdır kenti terk etme duygumuzun. Çünkü garlar, biraz da bunlar için vardır: Zamanı geldi, tren kalkıyor!

Garlar yerleşikliğimizi, bağımızı, bağlılığımızı anlatsa da; trenler, demiryolları göçebe yüreğimizin taşıyıcılarıdır her zaman.

İçimizdeki taşıyıcı zamanı onlarda hisseder, görürüz. Garlar ise; dönülmeyi/beklemeyi çağrıştırır çoğu kez. Çünkü oradadırlar hep, yerleşikliğin, bağlanmanın dilini anlatırlar bize.

İnsanlık topraktan kopamadığı sürece trenler hep geçecek garlardan; küçük istasyonlar bekleme durakları olacak



Fotoğraf: Alper Araz.

hep; ve gece fenerleri, makasçıların yarı uyanık uykuları, kondüktörler, makinistler hep olacak... Çakıltaşları, traversler, raylar hep bir yerden bir yere gitmeyi anlatacak bizlere...

Gar binasında

Trenler, gitmenin ilk işaretidir benim için. Gar binası ise, bu yolun/yolların başlangıcı... Ki, zamanla, bana bütün başlangıçları hatırlatacak öğretecektir bu gar binaları...

Başlangıçlar...

Tükenişlerin de bir yol uğrağı değil midir?

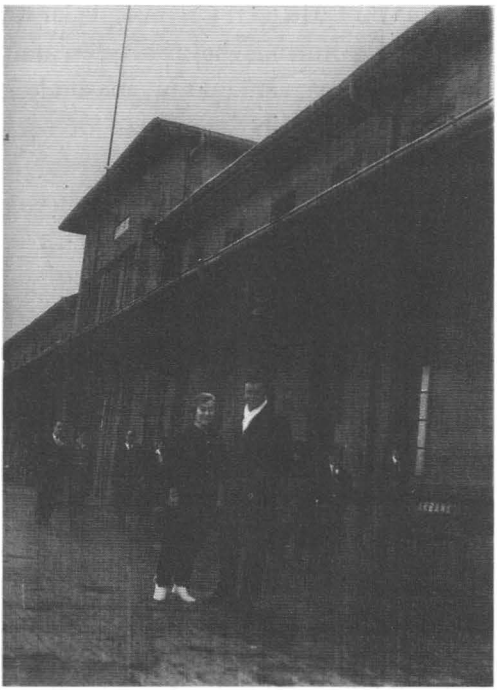
Sizi orada bekleyen/bekleten düşlerle tükenenlerin buluşup ayrıştığı yer... bekleyişler... zaman zaman uykusuz gece-

ler, çekilen üzüntüler, kurtuluş düşleri hep garların tanıklığına yazılır. İnsan yüzleri, sesleri, keder ve sevinçleri gelip gelip yansımıştır duvarlara, aynalara, demirden koltuklara, bilet gişelerine, memurların yorgun yüzelerine, kondüktörlerin ıslıklarına, kara trenin acı acı çığlığına... Açılıp kapanan kapılardan içeri sinen is kokusuna...

Gar binasının önü bir hengâme... Sanırsınız ki, Almanya bir kapı ötemizde! Kara trenin lokomotifi oflayıp duruyor... Gözlerim o karartıda. Gecenin zifirini aydınlatan buhar, ardından içimizi iyice soğutan kalkış sesi, isle karanlığı buluşturan kömür kokusu... Ve sallanan eller... Garda kalan hüzünlü bir bekleyiş... Ama gidemeyenler de var, başka bekleyenler, Doğu Ekspresi'nin Kars'a ulaşacak yolcuları yarı uykularındalar... Gece geceliğini yapıyor, garın o sımsıcak örtüsünü onlara seriyor: geniş ve yüksek tavanlar, dipdibe oturma yakınlığı veren kanepeler... Açılıp kapanan yaylı kapılar... Ayazın keskin soğuğunu üfleyen rüzgâr... Gece rüzgârı...

Eğer mevsim kışsa, Erzurum Tren Garı'nın mülksüzlere bir barınak olabileceğini zamanla kavrayacaktım. Ama o perona yaklaşan kara trenin kömür yükleme, su alma işi bittikten sonraki oflaya puflaya yanaşması... Ellerinde yol levhaları, işaret fenerleri ve yol çantalarıyla gezinen, duran, bekleyen, konuşan, yanıt veren, koşuşturan demiryolcuların dingin-telaşlı hali hep dikkatinizi çeker...

Ve tren katarları... posta treni, yük treni, karma trenler... Mevkilerde yer arama telaşındaki yolcular... Asker sevkıyatları... Karpuz taşıyan vagonlar... Büyük-küçükbaş hayvan sürüleri... Kürt çobanların yanık kaval ezgileri... Kapanan sürgülü kapılar, göz ve nefes hizasında parmaklıklı küçük vagon pencereleri... Gar binasının kıyısından bakan/gören/hisseden çocuğun meraklı bakışları şimdi gözlerime taşınıyor seninle ey ayrılık treni; ey zamanın düş yolcusunu çağı-



Metin Diler - Feridun Andaç arşivi.

ran gar binasının bin bir gözünün olduğunu bize anlatan geçen/akan/duran zaman... Yelek cebinden çıkardığı serkisof saatini trenin perona girmesine göre ayarlayan faytoncunun orada, istasyon parkında bekleyen umutları geliyor aklıma. Atlarının yem torbalarından gelen homurtuları canlandırıyor onu da... İnip, alıyor torbalarını, gemlerini takıyor ağızlarına. Fenerlerinin ışığını kontrol ediyor. Gecedir, Doğu Ekspresi gar binasına yaklaşıyordur. Onun yolcusunu alıp o uzun, upuzun caddeden geçerek kente kavuşacak yolcusunun merakını giderecek sözleri kuruyordur şimdi. Kamçısını arkaya şaklaşıp kovacağı çocuklar bekleşmekten bıkmıştır belli! Kimse yok ortalıkta. Ama gar binasını bekleyen bir çocuğun gözleri çıkıyor şimdi ara yerden; hep önünden geç-

tiği, ama bir türlü içeri giremediği Gar Restaurant'ına gelmiş yıllar sonra, oturmuş; beyaz örtüleri aramıştır gözleri, iyi giyimli garsonları, yeni rakının anason kokusunu...

"Değişen ne var bu zamanda?" diye sormuştur bakışları...

"Bir tren sesi duymayagöreyim/ iki gözüm iki çeşme" dizeleri Orhan Veli'nin miydi sahi?! Sahi insanlar trenleri unuttu mu; özlemleri, ayrılıkları, gar restoranlarını, gar çeşmesini...

Ah! Ya toprak sahada top koşturan Demirsporlu futbol fedaileri nerede şimdi? "Buz gibi gazoz... Buz deryası buz" deyip Palandöken gazozlarını satan çocuğun 3 Temmuz Stadyumu'nda Yolspor ile Demirspor maçını izleme telaşını taşıyan bu sesi nerde şimdi? Sahi nerde şimdi Slak Zühtü, Kıno Yılmaz, Sibop Selahattin, Mıdır Nevzat, Kıllı Erkan, Dekor Ahmet, Beton Fevzi, Kumbara Edip nerede sahi? Var mıydı böyle bir öyküsü bu kentin, bu kentin simgesi demiryolunun taşıdığı düş...

Ah! O zaman... Ne çok anlatır demiryollarında bizi, biz de demiryollarını ve treni... ve bize açtığı yolları... Yaşam ve duygu yollarını, düş ve düşünce yollarını.

Bu kentin "güneşin çocukları"ndan olan Arınen Garo'nun düşü de bu değil miydi? Bir tren gelirse uygarlık gelir, kalkınma olur; insan insanı tanır, uygarlık gelir, insana doğru yolculuk başlar, ürettiğin değer kazanır, hayat güzelleşir... Onun da düşleri bu değil miydi sahi? Kavganın adı neydi? Neden insanları birbirine taşıyan yolların önü kesilmişti bir anda?

Çağrısı olan yolculuk

Bu yolların ucu dayımı öte diyarlara taşıyacaktı... Bir süre sonra biz de o trenle Haydarpaşa'ya varacaktık...

Sonra halamlar gelecekti her yaz, İstanbul kokusunu geti-



Metin Diler - Feridun Andaç arşivi.

receklerdi... Adım adım çözülüyordu kentteki yaşam, insanlar gitmeye başlamışlardı... Gar dolup dolup taşıyordu.

Ve ben her sabah demiryolundan, taşlı traverslerden yürüyerek gar binasına varıyor; orada oyalanmayı sevdiğimden çeşmeye uğruyor, kurnadan su içip ellerimi yıkıyorum. Gar yolu boyunca sıralanan akasya ağaçlarını sayıyorum, açacak çiçeklerinin tomurcuklanmasını bekleyen mevsimi hatırlamaya çalışıyorum. Gar çeşmesi bize mevsimin değişmesini anlatır çoğu kez... Bir de yolcuların dizim dizim dizelerek oradan su almak için sıralanması...

Gar binasının sanki bin yıllık bir ömrü varmış gibi ötemizde duran heybetli görüntüsü beni hep büyülerdi... Hareket memurluğunu, yol bakım atölyelerini geçip ana peronun ucuna yaklaştığımda; adeta, filmlerden öğrendiğim o ağır çekimin edasına kendimi verir; adımlarımı yavaşlatır, bu binanın sessizlikteki duruşunu seyre alır, çevresini dolaşarak, en uçtaki çay bahçesine göz atar; kente adeta büyük bir kapı gibi açılan İstasyon Caddesi'ne çıkardım.

Ama, bu tura çıkmadan önce bazı zamanlarda, binanın içinden geçmek, insan manzaralarına bakmak çelerdi aklımı... Yeni yeni, hatta gizlilikte okumaya başlamıştım Nâzım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları*'nı... Bir deftere yazdığım şu satırlar dilimden düşmüyor:

Yürekleri karanlık
kemerleri ve kamçıları gümüşlüydü
atları ve kendileri semizdiler...

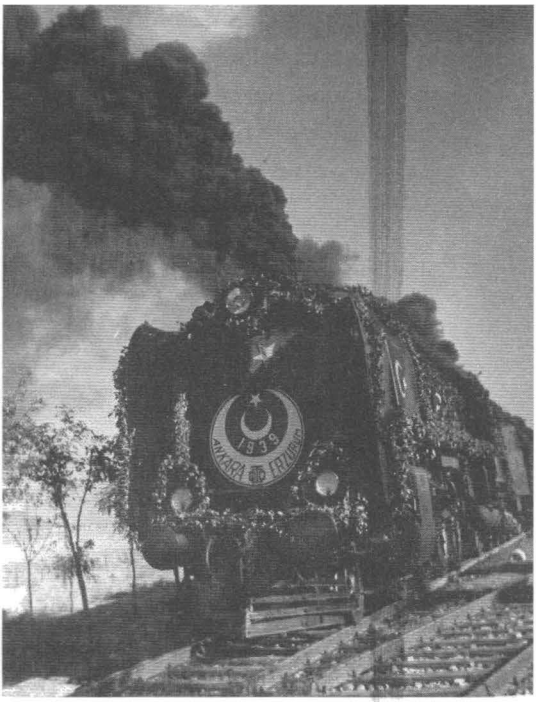
Ateşi ve ihaneti gördük.
Ruhumuz fırtınalı, etimiz mütehammil.
Sevgisiz ve ihtirassız çıplak devler değil
inanılmaz zaafları, korkunç kuvvetleriyle
silahları ve beygirleriyle insanlardı dayanan.

Hatırlanan zaman

Binanın içine girip, bu tuhaf yüksekliğin, yolcuların hengâmeli halini anlamaya çalışıyorum. En çok mahkûmlar dikkatimi çekiyor. İki jandarma arasında, sıkıştırılarak oturtuldukları demir kanepelerde sıkı sıkıya buluşturulmuş kelepçeli ellerine şaşkınlıkla bakıyorum... Gülümseyen, meraklı, kederli, öfkeli gözler... Parmak uçlarında közlenmiş sigara dumanı onların kederine bin tanık sanki! Hiç gitmiyor gözümün önünden...

Orhan Kemal'i okumaya başladığım günlerde, gar binasının biraz ötesindeki Sebze Hali'nden, her sabah erkence kasa kasa üzümler, domatesler alıp; seyyar arabama yerleştirip Kombina'nın yolu tuttuğum yaz mevsimi ise, beni demiryolundan olmasa da, gar binasından bir süreliğine ayırırdı.

Ama Hemingway, Steinbeck hep anlatılarıyla dünyamda... Onlardaki gitmeyi, gitme düşüncesini seviyordum. "Büyük insanlık" düşleri çekeliyor beni... Okuyorum da seller sular



Metin Diler - Feridun Andaç arşivi.

gibi... Gitmek düşüncesi öylesine yakın ki artık; ezberimde çünkü istasyon, trenler, vagonlar, kompartımanlar, kondüktörler, lokomotif, makinist... Ve siren seslerinin çağrısı...

Daha geçenlerde, açtım bir öyküsünü okumaya verdim kendimi Hemingway'in. Şöyle başlıyordu:

> Ebro vadisinin berisindeki tepeler yüksek ve beyazdı. Bu yanda ne gölgelik bir yer, ne bir ağaç vardı, istasyon iki demiryolu çizgisinin arasında yatıyordu.

Duraladım. O gelip geçtiğim demiryolunun beni buluşturduğu istasyonu, gar binasını hatırladım birden. Küçük bir kâğıda şunları yazdım:

Demiryolunu geçip biraz yürürseniz, ileride, yol ikiye ayrılırdı. Başınızı kaldırıp ötedeki gar binasına baktığınızda, yolun sonunun burası olduğunu düşünür; trenin gelip kapandığı bu yerden ötesinde başka bir hayat olmadığını düşünürdünüz. Sağa dönüp akasya ağaçlarının iki yandaki gölgeliklerine kendinizi verirseniz yaklaşık yüz adım sonra mezbahanın varlığını hissettiren kokuyu alırsınız. Bu, istasyonla et kombinasının birbirinden ayrıldığı sınır gibidir.

Eğer yönünüzü sola çevirip, Kurt Deresi diye anılan yöreye ulaşan yolu adımlarsanız, dereye varmadan iğde ağaçlarının kokusu çekip alır size içine.

Bahar uç vermişse, bu iki yol da şenlikli ve çekicidir.

İşi olmayanın, baharın dışında, bu yollardan geçtiğini gözleyemezsiniz.

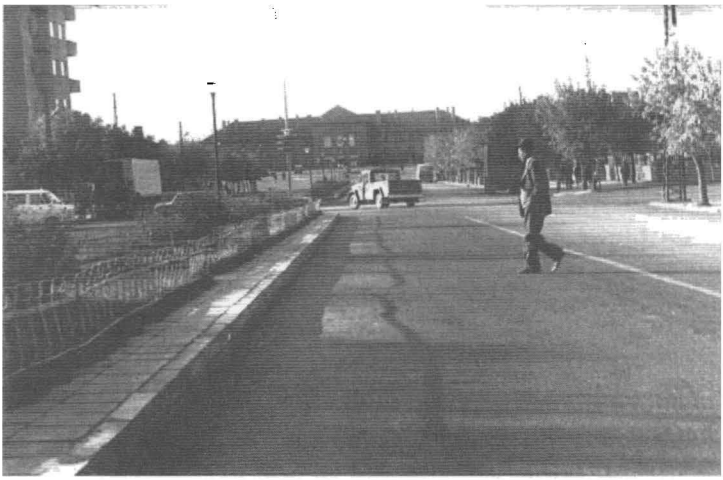
İstasyon kentin dışındadır. Ama mezbaha, Kurt Deresi bunun da dışına düşer. Arkanıza düşen gar binasını hatırladığınız da ise, kentin başlama noktasını yakalamanın sevinci dolar içinize.

Benim bu kentin sevdalısı kesilmemin, ayrılıklarına tanık olmamın nişanesi gibi durur orada o görkemli yapı. Kente her döndüğümde bizi bırakmayan duygunun nişanesi gibidir orada. Bir daha kavuşamama iklimine sürüklenmeme de tanıklık eden gar binası bir zaman çağrısıdır hep...

İstasyon Caddesi

Çıkınca İstasyon Caddesi'ne, kente açılan bu büyük kapının bizi alıp götürdüğü güzergâhlara uzanmadan, tam karşımızdaki Palandöken Dağı'nın aşılmazlığıyla yüzleşiriz. Öyle ki; sanırsınız kent, dağ ile gar binasının arasında bir beşik gibi durur!

Kente sizi ulaştıran bu geniş yolun iki yanındaki İstas-



İstasyon Caddesi (Metin Diler - Feridun Andaç arşivi.).

yon Evleri ise, demiryolcuların zamanını anlatır bize en çok. Bunlardan birinde, çocukluk arkadaşım Eftal Taşkent'in ailesi otururdu. Babası garın yöneticisiydi. Ve biz o eve, evin arka bahçesine her gittiğimizde bize bir demiryolu öyküsü anlatır; trenin bir uygarlık ışığı olduğundan söz ederdi...

Ona bakınca, demiryolu için doğmuş, trenlerin ruhundan anlayan adam gözümde canlanırdı! Bunun nasıl bir şey olduğunu anlatamam şimdi. Ama, Kamil Amca, ruh derinliği olan, trenlerle, demiryoluyla kendini özdeşleştirmiş bir uygarlık simgesi gibi dururdu karşımda... Giyimi kuşamı, ev ile gar binası arasındaki güzergâhının değişmeyen ritmi, okuduğu gazetesi, trenlerin zaman ayarlarını ezberinden bilmesi... Çocuk ruhuma bir güven duygusu olarak yerleşmiştir...

Kenti bana kucaklatan istasyonun hemen ucundaki bu ev, Eftal'in annesinin kurabiyeleri, bizim cebir çalışma saatlerimize denk gelen radyo tiyatrosundan kulağımıza üflenen "Efektör Korkmaz Çakar..." sözlerinin ahengi...

Sonra, akşam olur; karanlığa kalmayı seven halim beni bu büyük caddeye çıkarır, gene adımlarımı gar binasına ulaştırır; demiryolunda Tohum Islah İstasyonu'na götürecek traverslere dönerdim... Yol fenerleri, geçiş engelleri, makaslar, gece nöbetçilerinin küçük kulubelerde yanan demiryolcu fener ışıklarını gözlerime siper ederek yürürdüm...

Ve dilimde şu türkü olurdu bazen:

Akşam olur karanlığa kalırsın
Derin derin sevdalara dalarsın
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Beni koyup yâd ellere varırsın
Sana zulüm bana ölüm değil mi
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Bülbül ne ötersin yuvan mı yoktur
Yoksa benim gibi sevdan mı çoktur
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Sarı altın yaptırsam yarin boynuna
Vallah güzellerin düşmanı çoktur
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Odası toz olmuş dolabı duman
Uyan kömür gözlüm uykudan uyan
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Ellerin elime değdiği zaman
İster ölüm olsun ister ayrılık
Oy gelin gelin, sevdalı gelin, öldürdün beni

Gece geçen trenler

Gelip bahçemizin kıyısından demir hızıyla geçen trenlerin varacakları yerler artık ezberimdeydi. Kente gelen her ya-

bancı, önce bahçemize göz atarak geçer sanırdım! Biraz öyleydi. Tren perona yaklaşmadan, ilk işaretlerini veren geçiş nöbetçileri, eğer makas değiştirme zamanındaysalar; ta ötelerdeki işaretçileri haberdar ederlerdi. Bilirdim ki, telgraf tellerine benzer bir sesleşme yöntemleri vardı. Ve bunu hat boyu keşfedebilmek için evimizle istasyon arası döner durmuştum bir zamanlar... Sonraları kavramıştım ki, manyetolu telefonlarla bu işi görüyorlarmış... Ama her şeyin gelip gelip o gar binasında düğümlendiğini, sırlanıp çözümlendiğini düşünürdüm.

Gece gelen trenlerin büyüsünü çekili perdelerin arasından gözler, zamanı gelen sesin uğultusuna uyanır; bazen de çıkardım bahçeye. Gitmeyi bekleyen çocuğun büyüme özlemi bahçemizin ağaçlarının baharı beklemesine benzerdi tıpkı.

Bir gün bu kentin beni terk edeceğini değil de, benim burayı terk etmem gerektiğinin düşlerine yatardım gece geçen trenlere bakarak.

Ve rayların üzerine kulağımızı koyar, uğultudan trenin geldiğinden haberdar olurduk. Küçük bozuk paralarımız, mutfaktan aşırdığımız kaşıklar hazırdır: Birazdan geçecek trenin raylarına dizim dizim dizer, geçip ötede uzanır, seyre dalardık; şimdi bunlar ipince birer plakaya dönüşecekler...

Trenler oyundu biraz da bize.

Bekleyen vagonlar... Konforlu birer ev gibiydi gözümüzde. Gar binasından her şey gözetlenirdi, öyle bilirdik; gene de göze alırdık kapalı kapılarını açıp o vagonlara girmeyi, kompartımanları oyun yeri kılmayı... Ve saklanmayı... Trenler bunu da mı öğretmişti yoksa? Saklanmayı... kendini göstermeden gitmeyi...

Üsküp Tren Garı'nda Saraybosna'daki savaştan kaçıp gelenleri seyre almıştım... 1993 olmalıydı... Gidenler ve gelenler... Nasıl bir hengâme... Tito'nun fotoğrafının bulunduğu gar binası kederliydi, ötesi yaralı... Kanıyordu sanırsınız...

Savaşın çağrısı vardı her yerde... Gar binası sığınaktı, buluşmaydı, beklemeydi, acıydı, sızıydı Üsküp'te... Çünkü dünyayla tek bağını buradan kurabiliyordu Boşnaklar...

Ve bizim garımız savaşı görmemişti. Ama kenti birçok savaşın tanığıydı... Hem de pek çok... Bazen sorardım da kendime: İyi ki savaş zamanı gelmemiş trenler, yıkım, kıyım, talan daha çok olurmuş... Kuşkusuz yanıtsız sorulardı bunlar...

Bunu fark etmişçesine, Rusların 1916'da Kars-Erzurum arası dekovil hattını (dar hat) 8 ayda inşa etmeleri geliyor aklıma...1920'de bu hatla ulaşım sağlanır Erzurum'a.

15 Kasım 1920 tarihli yerel *Albayrak* gazetesinden şöyle bir haber okuyorum buna dair: "Makam-ı Vilâyetten; Sarıkamış'a gidecek ve gelecek ahâli için pazartesi ve perşembe günleri saat 8.30 evvelde ve müteakıben Erzurum ve Sarıkamış'dan bir yolcu katarı tahrik (hareket etme) ve yolcuların istirahatlerinin her suretle mükemmelen temin edileceği ve zikrolunun günlerden maada (başka) katarlara yolcu kabul edileceği şimendifer (demiryolu) Tabur Kumandanlığından bildirilmekte ilan olunur."

İstasyonun dünü, bugünü

Kitaplar biriktirirdim. Sevdiğim yazarların belleğimi ışıtan kitaplarını. Bir de bu kenti anlatan, ileride, sanki bilirmişçesine, bana gerekli olacak kitapları.

Şimdi, bunlardan birini önüme aldığımda duygu seline kapılmamam ne mümkün! İhsan Ünüvar'ın hazırladığı *Erzurum Vilayeti* kitabı kentin 1950'li yıllardaki zamanına döndürüyor beni bir anda.

Erzurum Garı ile ilgili şu sözleri okuyorum:

"20 Ekim 1939 günü işletmeye açılan Erzurum demiryolu-



Erzurum Garı açılışı ve ilk gelen tren (Metin Diler - Feridun Andaç arşivi).

nun Doğu bölgesi kalkınmasına mühim derecede müessir olduğu inkâr götürmez bir hakikattir. Bu sebeple halkımızın iktisadi ve ictimai bakımdan temin ettiği menfaatlerden başka, hudut mıntıkası merkeziyetini teşkil etmek yönünden şehrimizin siyasi durumu itibarile de ön plandaki yerinin tahkim edilmiş bulunduğu mutlaktır.

1952 yılına kadar ilimizde tam teşkilâtile vazife gören 10'uncu işletme müdürlüğünün, idare sistemi veya tatbikat zaruretleri dolayısıyla Sivas'a naklinden bugüne kadar gerek yolcu gerekse eşya sevkıyatında bir aksaklık zuhura gelmiş değildir. Ancak muamele ve hareket seyrindeki ge-

cikme veya ihmallerden doğan şikâyet sebeplerinin mevsim şartları kifayetsizliğinden ve personel arasında henüz yetişmemiş unsurların mevcudiyetinden ileri geldiğini kabul etmek gerekmektedir ki, umum müdürlüğün bu cihetten ele aldığı tedbirler ve mesleki bilgiye sahip âmirlerin ciddi surette takip ve tatbik ettiği müeyyidelerle hatalı hareketlerin telâfi edileceği şüphesiz telâkki edilmektedir.

Yolcuların intizar ve istirahatlerini lâyikiyle temin edebilecek durumda bulunan garımız, gar müdürü Remzi Aybar'ın titiz ve daima müteyakkız bulunmasile hizmet maksadını yerine getirmektedir.

Bir hareket müfettişliği, bir şube şefliği, bir depo şefliği, bir ambar şefliği, bir atölye amirliği ve bir transit otobüs servisi kadrosile idare ettirien ilimiz demiryolu teşkilatında çeşitli vazifelerle istihdam edilen 295 personel çalışmaktadır."

Geçtiğimiz yıllarda kente geldiğimde ilk adımımı attığım yerlerden biri gene gar binası ve istasyon olmuştu. Büyülü bir çekim odağı vardı. Belki de, zamanla, kentin tek değişmeyen yeri/simgesi olarak kalacaktı burası!

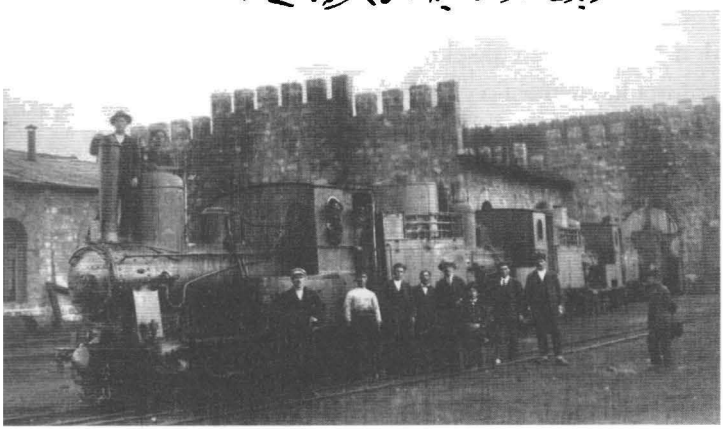
Gar müdürü Ahmet Başar'la konuşurken, onun bir demiryolu âşığı olduğunu öğrenecektim. Bunu onun sözlerinde bulmanız çok ilginç öyküleri de ortaya çıkarıyordu elbette. Ama asıl önemlisi, gar binasının, o güzelim bekleme salonlarına taşıdığı bir "Demiryolu Müzesi"nin ön çalışmasının burada sergilenmesi...

Şaşırtıcı ötesi bir birikim vardı şimdi gar binasının içinde. Onun biriktiren çabasının müzeye dönüşme düşüncesi ise apayrı bir öykü.

Böyle bir tutkunun niye/nasıl başladığını sormak çok da doğru değil. Hele hele bunun gar binasında bir müzeye dönüştürülmesi için verdiği uğraş. Cumhuriyet'in kuruluş dö-



زیارت حضرت ثانیه ۱۰۵ ریاست جمهوری :





Metin Diler - Feridun Andaç arşivi.

nemi mimarisinin örneklerinden olan bu binayı tümleyen İstasyon Evleri'nden birinin bu müzeye verilmesi ise beklemedeydi o günlerde... Ama sanki, böylesi bir müzenin gar binasının bir yerinde olması çok daha anlamlı. Gelip geçen yolcuların gözlerini döndürdüklerinde yolculuklarının tarihçesine, demiryolunun, trenlerin ne anlam ifade edebildiklerine buradan bakmaları çok daha anlamlıdır diye düşünürüm.

Erzurum demiryolu inşaatına 1933'te başlanır. Sivas'tan sonrası yürütülen bu çalışmanın nihai bitimi ve ilk lokomotifin Erzurum'a gelişi 25 Ekim 1939'dur. 1951'de Erzurum-Horasan, 1961'de de Erzurum-Kars hattı işletmeye açılır.

1856'da Aydın-İzmir arasında inşa edilen ilk demiryolunun açılmasından 83 yıl sonra kendi demiryoluna kavuşuyor Erzurum. Kömürle çalışan ilk kara trenin gelişi... Denizden 1937 metre yükseklikte, 2975 rakımlı bir kentin demiryoluna kavuşması o günlerde şöyle karşılanır:

> Erzurum: (A.A)
> Anadolu Ajansının hususî surette gönderdiği muhabir bildiriyor:
>
> Erzurum bugün en büyük gününü yaşadı. Ray ferşiyatının buraya eriştiği ilk gündenberi Erzurum'un büyük bir sabırsızlıkla ve iştiyakla beklediği bu açılış töreni tabiatın burası için pek semih ve müsaadekâr davranmadığı bu mevsimde çok güzel bir bahar havası içinde ve bütün civar vilâyetler mümessilleri ile en küçüğünden en büyüğüne kadar Erzurum halkının teşkil eylediği muhteşem bir dekor içinde yapıldı.
>
> Sabahın daha erken saatlerinden itibaren halk istasyona giden yolları doldurmuş bulunuyordu. İstasyon önündeki geniş saha halk yığınlarından geçilmez bir hâlde idi. Bütün şehir baştan başa taklarla, bayraklarla ve günün ifadesi dövizlerle süslenmişti. Her taraftan en mes'ut bir günlerini ya-

şayan halkın canlı ve hareketli neşesi bütün Erzurum'u sarmış gibi idi. Davul, zurna sesleri bandoların ahengine karışmakta ve halk bu sevinç havası içinde büyük bayrama iştirâk için hususi trenlerle gelmekte olan misafirleri sabırsızlıkla beklemekte idi. Sabaha karşı gelmiş olan ve müteakiben saat 7'de gelen ikinci trenden sonra Nafıa Vekili Ali Fuat Cebesoy, Münakalât Vekili Ali Çetinkaya, Adliye Vekili Fethi Okyar, Maarif Vekili Hasan Âli Yücel, Riyaset-i cumhur umumî kâtibi Kemal Gedeleç, parti genel sekreteri Fikri Tuzer ile Dr. Mahzar Germe'nin riyasetindeki Millet meclisi heyeti, Temyiz Divanı Muhasebat, Şûrayı devlet reis ve azalarını, parti umumî idare heyeti azalarını ve diğer zevatı getirmekte olan üçüncü tren de saat 9.30'da istasyona varmıştır.

Dönemin etkili kalemlerinden Falih Rıfkı Atay ise *Ulus* gazetesinde şunları yazacaktır:

İlk ray döşenirken, ilk fabrikanın temeli atılırken, ilk madene Türk kazması dokunurken sağımızdan:

– Yapamayız!

Solumuzdan:

– Yapamazsınız!

İsyan ve ihtarı geliyordu. Fakat bunların hakikî manâsı şu idi:

– Yaşıyamayız... Yaşıyamazsınız...

Ray döşemek bizim için artık övülmeye değmez bir iş olmuştur. Rayımızı imal edecek Türk demir cevherini Karabük'te dökmeğe başladık. Yarın vagonlarımız, öbürgün lokomotiflerimiz yüzde yüz Türk malı ve eseri olacaktır.

Çünkü biz Erzurum'a doğru, yahut Irak ve İran hudutlarına varmak için yola çıkmadık: bizim hedefimiz yirminci asrın ileri ve büyük bir milleti olmaktır. Biz hayat ve hürriyete gidiyoruz.

Doğrusu bu "hürriyet fikri"ydi beni bu kentte besleyen, büyüten ve koparan...

Gelen trenlerin taşıdığı umuttan da büyüktü umutlarım... Bir o kadar da kırgınlıklarım. Çünkü yüzyılımız bu ikisini kaldıran insanları var etmişti bu topraklarda. Birinin olmadığı yerde diğerinin filizlenemeyeceğini biliyorduk.

Gelişme, yenileşme çağının ötesinde; düşler çağındaydık...

Tren uygarlıktı evet; dün de öyle bugün de. "Gidemediğin yer senin değildir" düşüncesini taşıtmak için değil; yolların mutlaka bir başlangıçları olmalı düşüncesini insanlara anlatmak/göstermek için vardı uygarlıklar...

Bu kenti aydınlık yarınlara taşıyacak olan da böylesi başlangıçlardı elbette...

Gönlümün yurduna her yolculuğa çıktığımda işte gelip bulur beni trenler... Ben de onlara doğru yürürüm... Güvenle, hiç yüksünmeden, içimdeki sesin sesine katarak Erzurum Garı'na doğru yolculuklara çıkarım... Hem o küçük kompartımanlarda, hem de içimin labirentlerinde... Beni bekleyen çocukluk bahçeme erişmek için, ay yüzlü bir sevgilinin uzun kirpiklerini, gül gülüşünü eksik etmem penceremden...

İskenderun Garı

ERDOĞAN YENER

İskenderun'un kentleşme tarihi, sahilinde palmiye ağaçları, çarşaf gibi dingin ve mavilikler içinde bir denizi, kıyısında küçük bir iskelesi olan bir sahil kasabasından giderek ağır sanayi kentleşmesine hızlı dönüşümün tarihidir de aynı zamanda. Ama bununla beraber ellili yılların sonu ve altmışlı yılların başında demiryolu ve liman işçileri için yoğun bir işçi kıyımının kentidir de İskenderun. Bu kıyımın bir kenarında da babam gibi Türkiye'nin ilk liman-karayolu işçileri, ağır sanayi işçileri duruyordu. Babam İskenderun'da karayolu, liman ve daha sonra demiryolu işçiliği ve çalışma yaşamında da sendikacılık yapıyordu. Bu yoğun hak arama yıllarında babamın (Cemalettin Yener) bir demiryolcu olarak yirmi yıl kesintisiz sürecek olan profesyonel sendikacılık yaşamı başlayıvermişti. Tüm bölgenin ilk sendikacısıydı.

1959-60 gibi yaşanan yoğun işçi kıyımında babam da işinden atılanlar arasındaydı. Hem de hak arama uğraşında ön sıralarda yer alanlardandı babam. Sanat mektebi ikinci sınıftan terkti ama haklı davasının inançlı takipçilerindendi de aynı zamanda. Bu, tabii ki onun da diğer birçok işçi gibi,

işten atılmasının nedeni oluvermişti. Bu yoğun işten atmalar karşısında hak arama uğraşlarının takipçiliği için o dönemin mağdurları bir araya gelerek tarihi bir karar almışlardı: "Cemalettin, işçi olarak senin aldığın ücreti aramızda her ay toplayalım, sen de bizim haklarımızın takipçisi ol," diyerek ona yirmi yıl kesintisiz sürecek sendikacılık hayatının teklifini yapmışlardı. Böyle başlamıştı babamın sendikacılık hikâyesi. İlginç olduğu kadar doğru yaşamaya çalışan bir adamdı. Sendikanın aracına binmek yerine bisikletle giderdi her yere. Kurucusu olduğu demiryollarına ait deniz kenarındaki muhteşem sosyal tesislere kendisinin ve dahi bizim gitmemize izin vermezdi. Başka tesislerde parasıyla tatil yapar, neden demiryolu tesislerinde kalmadığımızı, denize giremediğimizi düşünürdük.

1960 askerî darbesi sonrasında darbeciler, bütün bu bölgedeki ağır sanayi işkollarının (liman ve tabii demiryollarının) başına rütbeli subayları getirdiler. Haliyle bu subay işverenler; işyerlerine "çalışma yaşamının bekası" için her türlü zorlama, komplo, tehdit ve baskıyı uygulamaya çalıştılar. İşçiler kendi tarihlerinin ilk karşı duruşu olan sakal bırakma grevleri, yemek boykotları ve iş bırakmalarla buna cevap verdiler. Babam bu mücadeleler içerisinde kendini daha da geliştirerek Türkiye siyasal yaşamına bir dönem damgasını vuran Türkiye İşçi Partisi'nin ilk kurucuları arasında yerini aldı. O hararetli bir konuşmacıydı artık. O kadar ki kongrelerde ve mitinglerde yaptığı konuşmalarda işçi arkadaşlarının "Mikrofonsuz konuş! Mikrofona gerek yok Cemalettin!" diyecekleri kadar gür sesli ve hakkını almasını bilen bir liderdi. Bir sendikacı olarak işçilerle birlikte İskenderun'da eylemler yaparak seslerini duyurdular. Eylemlerinin sıcak barınağı olarak da tren garının karşısındaki küçük bir kulübeyi kendilerine sendikal mesken tutmuştu bizim mağdurlarımız. İşte bu nedenle İskenderun'da "gar" de-

nilince hep babamın istasyon meydanındaki ilk sendika kulübesi gelir aklıma. İskenderun Garı'nın hemen karşısındadır bu sendika mekânı.

Tren garı İskenderun'un ilk binalarındandır ve kendine özgü bir mimarisi vardır. Bu garın hemen önündeki alan, parke taşları ile döşenmiş istasyon alanıdır. Tren garının çevresindeki küçük, bahçeli, çam ağaçlı ve bu ağaçların üzerinde kumrulların yuvalanıp uçuştuğu ahşap evler, İskenderun'un sıcak ikliminde hoş serinliği olan bir bölgeydi eskiden. Garın ayrıca benim için şöyle bir yanı daha bulunuyordu. Babamın sendikasının tren garının hemen yakınında iki odalık küçük bir binası vardı. Zaman zaman beni oraya götürürdü. Bütün gün yanında dururdum. Babam, demiryolu işçilerinin sorunlarıyla ilgilenirken beni ihmal etmez, elime küçük hikâye kitapları verir, okumamı isterdi. Çabucak biterdi o kitaplar. Sıkılır, bu defa tren garına koşar, gelen ve giden yolcuları izlerdim. Özellikle trenin hareketini ve bu trenlere hareket emrini veren hareket memurunun ciddiyetini, elindeki işaret levhasını belli bir kuralla sallamasını unutmak mümkün değildi. Yine adamın lacivert giysisi, kafasındaki özel şapkası, hareket eden trenin siren sesi, tanıdık olsun olmasın herkesin birbirine el sallaması hâlâ aklımdan çıkmaz.

Kara tren 60'lı yılların en önemli taşıma aracıydı şüphesiz. 8-9 yaşlarındayken bu kara trenlerden biriyle ömrümün en uzun yolculuğunu yapmıştım bir keresinde. Anneannem-teyzemler, dayımlar, annem ve tüm kuzenlerimle, bir kompartımanda ilerliyorduk. Bizim demiryolcuların önemli kazanımlarındandı permi ile seyahat yapmak. Permi kullanmak çok düşük ücretle veya ücretsiz seyahat yapmak demekti demiryolcu aileleri için. İskenderun'da başlayan, Haydarpaşa Garı'nda sona eren "permili" yolculuğumuz yirmi altı saat sürmüştü. Kaynamış yumurtalar, çöke-

lekler, yeşil zeytinler, börekler, sarmalar, dolmalarla geçen uzun yolculuk ve ara duraklarda satılan meyveleri yiyişimiz. Özellikle Pozantı-Ulukışla civarındaki tren istasyonunda satılan iri taneli lezzetli kirazları... Eskişehir Garı'na gece yarısı gelişimizi, uykulu gözlerle, kompartıman koridorunda haşhaşlı börek ve yoğurt satan satıcıların sesini duyar gibiyim hâlâ. Hele o kara trenin tünellerden geçiş anında büyüklerimizin tüm uyarılarına karşın kafamızı pencereden dışarı çıkarışımızı unutamam. Çünkü yüzümüzü dışarı çıkardığımızda yüzümüzün aldığı rengi görmenizi isterdim. Düşünsenize bir kere, kara tren bu. Neden kara tren biliyor musunuz, çünkü trenin lokomotifi kömürle çalışıyor ve bu lokomotifin yaktığı kömürün isini durmadan arkaya atıyor, kafanı çıkardığın an yüzün kapkara oluveriyor. (Belki de bizim bu haşarı halimizi bilen büyüklerimiz trene her binişimizde bu yüzden eski elbiseler giydirirlerdi bize. Trenden inince de eski, is içindeki elbiselerimizi çıkarır, hemen çantadaki yeni elbiselerimizi giydirirlerdi.) İstanbul yolculuğumuzun son durağı Haydarpaşa Garı'ydı. 7-8 yaşındaki küçük bir çocuk için müthiş büyük bir şehir İstanbul. Ve devasa büyüklükte, görkemli Haydarpaşa Garı.

Çocukluk dönemimin İskenderun'unda tren garı ve demiryolu seyahati, sosyal yaşam kendi imgelemimde böyle biçimleniyordu. Yaşamımın hafızama yüklediği ilk anlamlar. "Bizim gar"ımız böyle tanıklıklarla gözlerini açıyordu. 70'li yıllar ve yine askerî darbe... Babam bu kez 3 ay tutuklu kaldı. Sendikacı ve politik kimliğinin askerde bıraktığı önyargı ile trafikte motosikletle giderken rütbeli bir askerin düdüğünü duymadığı için, askere karşı gelmekten tutuklanıyordu bu sefer.

Bu yıllarda İskenderun Garı 1974 Kıbrıs savaşının lojistik desteğinin ve asker sevkıyatının da garıydı. Ortaokul öğrencisi iken, bu sevkıyat trenlerini çok izlediğimi hatırlıyo-

rum. 1970'li yılların İskenderun'u tam bir ağır sanayi şehriydi aynı zamanda. İskenderun Demir Çelik Fabrikası 1970'li yıllarda nüfus patlaması yaratmıştı kentte. Kırsal nüfus hızla kentteki yerini almaya namzetti artık. Bunun yanında dış göç de almıştı kent.

Kozmopolit bir kentti artık İskenderun. Demir çelik çalışanlarının sayısı 20 bini bulmuştu. İskenderun'dan 20 km uzaklıkta kurulan İskenderun Demir Çelik Fabrikası'na ulaşımda en yoğun kullanılan ulaşım aracı trendi haliyle. Hem toplu taşıma aracıydı, hem de önemli bir uğraktı işçiler için. Vardiya gidiş ve dönüş saatleri kalabalıkların olduğu anlardı. İlk yıllarda mahşeri bir kalabalığa sahipti bu trenler. Bir bakıma işçi trenleriydi bunlar. Garın önünde bekleşen, koşuşan insanlar, simitçiler, çaycılar, müşebbek tatlıcıları garın değişmeyen müdavimleriydiler. "Bizim gar"ımız tanıklığına devam etmekteydi...

İ.D.Ç. çalışanları bir yandan "işçileşirken" 70'li yılların çatışkılı atmosferinden de nasiplerini alıyorlardı. Tren taramalar, silahlı yaralamalar, bildiri dağıtmalar bu dönemde sıklıkla yaşanan olaylardandı. Tabii ki bu saldırılara işçiler kendi örgütlü güçlerini kurarak ve geliştirerek cevap verdiler. Tren garına toplu olarak gidilirdi her gün. Akşamları da gardan topluca evlerine dönerdi işçiler.

77-78-79-80'li yıllar... Siyasal hayatta Milliyetçi Cephe dediğimiz Adalet Partisi, Milliyetçi Hareket Partisi ve Milli Selamet Partisi'nin dönemleriydi. Bunların İskenderun Demir Çelik Fabrikası'nda kadrolaşması, faşist saldırılar ve buna karşı sendikal ve devrimci örgütlü tavır alışlar hep aynı zaman diliminde oldu. Sendikacı İsmet Demir ve arkadaşlarının sendikal örgütlenme çabaları damgasını vurdu döneme. Ama çok geçmeden 12 Eylül askerî darbesi geldi. İşçiler ağır koşullarda çalışırken, kazanılan hakları gasp edildi. İşten atılmalar, yargılanmalar... Bu karanlık dönem bir on yıl ka-

dar sürdü. Ama 1989'daki büyük demir çelik grevi kentteki yaşamı felç etti. 137 gün süren grevde, birçok gösteri, panel, toplantı, miting ve eylemlere tanıklık edildi.

Bu tanıklık sonraki yıllarda da sürdü. 1989 işçi grev ve mitinglerinin, 1 Mayıs kutlamalarının, çevre mitinglerinin, insan hakları mücadelelerinin, kamu emekçilerinin tüm toplanma alanı olarak bizim garımızın yanındaki istasyon alanı seçildi. Bir bakıma bu istasyon alanı, şehrin toplumsal direnişinin sembolü oldu. İlk sendika örgütlenmesi olan istasyona ait alan, sonraki yıllardaki sendikal mücadeleye de yataklık etti. İstasyon alanı bir hafızaydı artık.

İşçilere, toplumsal muhalefete hizmet vermiş bu gar, artık sadece tanıklık etmiş bir halde, uzun uzun boş raylara ve önündeki boş alana bakıyor. Bir zamanlar uğurladığı ve karşıladığı yollara göz atıyor. Raylar üzerinde gidip gelen trenleri arıyor. Çünkü o gardan ne giden var, ne de karşılanacak biri var artık.

Tren gelir, hoş mu gelir?

ŞEYHMUS DIKEN

Bazalt taştan dokuz odalı evimiz Dîyarbekir sur içindeyken, Balıkçılarbaşı'ndan Urfakapısı'na, Urfakapısı'ndaki surlardan çıktıktan sonra istasyona kadar kesintisiz akan düz yoldan istasyona varmak çocuk dünyamızda "dünyanın yolu"ydu. Sanki bir eziyetti. Çocukken gitmişliğim vardı tren garına, namı diğer istasyonun öte yakası Bağlar'a. Eski Bağlar, adıyla müsemma şehrin üzüm bağlarından ve her bağın içinde bazalt taşlı bağ köşklerinden oluşan harika bir mekânmış. Ben harap bitap son demlerine yetiştim dersem yeridir. İstasyondan öteye, demir raylarını hemen geçtiniz mi, ray kıyısında amcamların tek katlı, beyaz badanalı, bahçeli bir evi vardı. İşte ilk evvel o demir rayların üzerinden çocuk adımlarımla zıplayarak aile fertleriyle amcamların evine giderkenki tren garı, istasyon görüntüsü aklımda kalmış.

Ama bendeki asıl istasyon algısı, 1970'te sur içindeki evimizden Yenişehir'e, apartmanlara taşındıktan sonra zuhur etmiştir desem yeridir.

Hasırlı Mahallesi'ndeki (namı diğer "gâvur mahallesi") dokuz odalı eski bazalt evimizi babam satmış ve surların

dışındaki Yenişehir'de, yeni gelişen çok katlı yapılarda bir apartman dairesi satın almıştı. Bir bahar günü cümle komşularımızla sanki uzak bir şehre taşınıyormuşçasına helallik isteyerek karşılıklı gözyaşlarıyla vedalaşıp, o yılların modası Yenişehir'in Ofis semtine taşınınca, okulum da Lise Caddesi'ndeki Ziya Gökalp Lisesi'nden, İstasyon Caddesi'ndeki Diyarbakır Lisesi'ne değişmişti.

İstasyondaki birine bağırsan sesimizi duyuracağımız uzaklıktaydı yeni okulumuz. Bir gün bizleri "uzak ve hayal" şehirlerine taşıyacağını düşündüğümüz Kurtalan Ekspresi her gün Diyarbakır Garı'nda yolcularını bir hengâme ile indirip bindiriyor ve sanki bizleri bekliyordu, hayallerimizin İstanbul'una taşımak için.

Okula yakınlığı sebebiyle lise son sınıftayken bütün bir yazı İstasyon Bahçesi diye tabir edilen parkla kahve arası bir garip oturma mekânı olan yerde üniversiteye hazırlık amacıyla tren düdükleri ve lokomotif gürültüleri arasında ders çalışarak geçirmiştik, birkaç arkadaşla...

O yıllarda yapılmıştı "geçit" dediğimiz tren yolunun altından geçen ve istasyon meydanının bittiği yerdeki gar binası ile öte yakadaki Bağlar semtini birbirine bağlayan yaya yolu. Kapkaranlık, elektriği olmayan ya da yanmayan ve insan tekinin tek başına içinden diğer tarafa geçmeye korktuğu, bu vesileyle tehlikelerine rağmen geçidin üstündeki tren yolunu Bağlar semtine gitmek için tercih etiği bir haldi yeni durum.

Üniversite sınavlarına gitmek üzere yola revan olacağımız 1974 yılında Diyarbakır'da henüz üniversiteye giriş sınavı yapılmıyordu. Felsefe hocamız Yalovalı Orleyhan Sezer'in de memleketine gitmek üzere bizlere katılmasıyla koca bir vagonun en az sekiz kompartımanı her biri altışar öğrenciden olmak üzere günler öncesinden biletler kesilerek kapatılmıştı. Evlerde köfteler, patatesler, tavuklar; yol hazır-



Diyarbekir istasyon yolu.

lıkları tam tekmildi. Ailelerimiz cümbür cemaat uğurlamaya gelmişlerdi. Tren garı seyran yerine dönmüştü. Günler öncesinden İstanbul'daki akrabalara, dostlara teller çekilmişti, Haydarpaşa'da karşılasınlar diye. İki gece üç gün süren yolumuz neşe-i muhabbetle geçmişti. Daha üniversiteli olmadan uzak şehirlere uzun tren yolculuğu Diyarbakır Garı'nda başlayarak bizleri yeni bir hayata sürüklemeye aracılık etmişti. İlk kez Maden virajlarında onlarca tünel saymıştım.

Uzun yıllar sonra Maden virajlarındaki bir tünel fıkrasını duyunca o ilk tren yolculuğumdaki ruh halimi anımsayacaktım. Bizler gibi ilk kez Diyarbakır'dan iki arkadaş İstanbul'a gitmek üzere trene binerler. Tren yola koyulduktan bir süre sonra yolculardan biri yolluk niyetine hazırlanan paketi pencere kenarındaki masaya açıp, buyur eder. İki ahbap çavuş ağırdan alınca ikram sahibi paketteki muzlardan ikisini ısrarla ellerine tutuşturur. İlk kez muzla tanışıyorlardır ve nasıl yenileceğini de bilmiyorlardır. Biri diğerine yavaşça, "çaktırmadan" fısıldar: "Dur bakalım, onlar nasıl yerse biz



Tren gelir, hoş gelir (1935).

de aynısını yapalım." Muzun soyularak yendiğini görünce aynısını yaparlar. Kabuğundan soyulmuş muzu biri diğerinden önce dişlediği anda tren Maden tünellerinin ilkine girer girmez kompartıman bir anda kararır. Muzu dişleyen feryadı basar: "Ula mıho ben yedim kor oldım, sen yemiyesen!"

O istasyon parkının gürültülü ortamında 1974 yılında durmadan çalışarak kazanmıştım üniversiteyi (Ankara Mülkiye-Siyasal Bilgiler Fakültesi). O yıl Dicle Tıp ön kayıtla öğrenci alıyordu. Hem fen, hem de sosyal puanım çok iyiydi. Zaten bu nedenle o yıllarda toplam puanla öğrenci alan Siyasal'ı hem fenimin hem de sosyalimin iyi olması nedeniyle kazanabilmiştim. Bir tam gün istasyon parkından Ofis semtine, oradan da şehrin diğer mekânlarına yaya olarak yürümüş, muhabbet etmiştik, benden bir yıl önce tıbbı kazanan bir arkadaşımla. Koca şehirde benimle birlikte bir arkadaş daha Mülkiye'yi kazanmıştı. Tıbbiyeli arkadaşım ısrar ediyordu, "Vazgeç siyasal sevdasından gel Diyarbakır tıbba,"

diyor ve ekliyordu: "Bak sen liseden donanımlı geliyorsun, çokça kitap okumuşsun. Üstelik solcusun da! Bizim senin gibi arkadaşlara ihtiyacımız var." Bense inadına "yok" diyordum. "İlk tercihim siyasal ve kazandım. Ben, Mahir Çayan'ın okuduğu okulda okuyacağım."

Ankara'yı mesken tuttuktan sonra bir daha da trenle yolculuk yapmadım ve anılarımda kaldı desem yeridir tren garı, istasyon meydanı, istasyon ve bahçesi. Okul bittikten sonra kolilediğim kitaplarım, yatağım ve somyamı yine trene yüklemiş, Diyarbakır'a dönmek için ise karayolunu tercih etmiştim. Eşyaları almaya gittiğimde bir daha, yeniden yıllar öncesinin anılarıyla yüklü o eski ve yılların yorgunu garı eski flu görüntülerin hayaliyle seyre dalmıştım.

Yıllar sonra eprimiş siyah beyaz bir fotoğrafa baktığımda sözler dikkatimi çekmişti: "Dayan Başarırsın. Gözün Aydın Dîyarbekir". Tarih, 22 Ekim 1935 Salı günü olarak not dü-



Tren yolu (22 Ekim 1935).

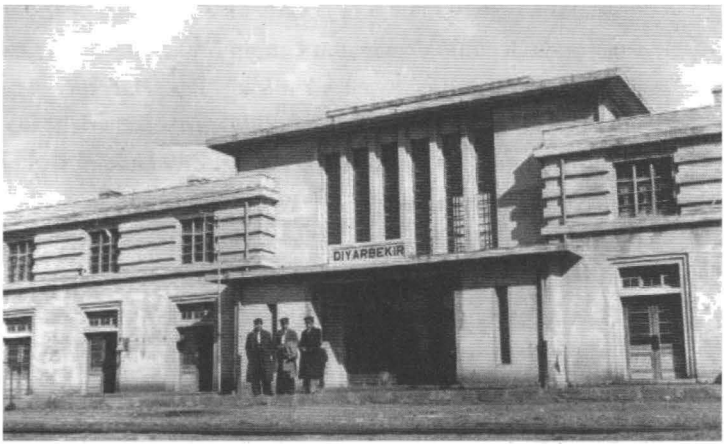
şülmüş. Trenin ilk kez Dîyarbekir'e gelişini müjdeliyor fotoğraf karesi. Henüz şehir Diyarbakır olarak ad değiştirmemiş ve fotoğraf karesi anı belgeliyor.

Tarihe gidiyorum; işte 1869'da Anadolu'nun ilk gazetesi olarak yayın hayatına başlayan ve Süleyman Nazif'ten tutun Ziya Gökalp'a varıncaya kadar şehrin münevverlerinin yazdıklarını neşreden Tahsin Cahit Çubukçu'nun *Dîyarbekir Gazetesi*'nde yazılanlar. "Bugün Demiryolu Dîyarbekir istasyonuna ulaştı ve ilk lokomotif sesi duyuldu. Halk bunu büyük sevinçle karşıladı."

Bakın, dönemin Nafıa vekili (Bayındırlık Bakanı) Ali Çetinkaya ne demiş uzun konuşmasında; "Eskiden 14 ve 15. asırlarda şarkın yelkenli gemileri Hint denizini kat ederek bir taraftan Kızıldeniz vasıtası ile Mısır kıyılarına, diğer taraftan Basra Körfezi ve Dicle suyunu takip ederek Musul'a gelirler. Buradan yüklerini kervanlarıyla Dîyarbekir'e ve Dîyarbekir'den Anadolu'yu kat ederek garba ve İstanbul'a doğru taşırlardı. O tarihlerdeki Dîyarbekir'in ipekli ve pamuklu dokuma ve sair sanat işleri de en makbul ticaret emtialarından biriydi. Dîyarbekir bugün demiryolu vasıtası ile bir taraftan Malatya ve Sivas üzerinden Samsun'dan Karadeniz'e ve diğer taraftan gene Malatya ve Adana üzerinden Mersin'den Akdeniz'e ve Kayseri'den geçerek *Cumhuriyetin İdari Merkezi ve kalbi* olan Ankara'ya ve daha ötede Marmara ve Ege denizine bağlanmış oluyor."

Tabii Ali Çetinkaya uzun konuşmasında demiryolunun asıl hangi amaç ile bu ulaşılması zor coğrafyaya dahlini de dile getirmiş oluyor, coğrafyanın doğal cevherlerini, yeraltı kaynaklarını ve Cumhuriyet'in "isyanlara" karşılık çıkardığı "İskân" kanunlarına, sürgünlere rağmen tesis etmekte zorlandığı "asayişi" de vurgulayarak!

Sanayi âleminin daima gıpta ettiği kömür, bakır gibi iki kıy-



Diyarbekir Garı (1937).

> metli cevherin en verimli hazinelerine *malik olmak* yurdumuzun en büyük nasiplerinden biridir... Bunun içindir ki, bir taraftan demiryolu siyasetimizde devam ederken diğer taraftan *cevherlerin bulunduğu sahalarda* fen ve sanatın lüzum göstereceği tesisatı vücuda getirmek için önemle uğraşılmaktadır... İzaha çalıştığım *demiryollarımız bugün Cumhuriyet hükümetinin milli birlik ve varlığının ve içtimaî iktisadî siyasetinin temeli olmuştur...* (Bu vesileyle demiryollarımız sayesinde) *Memleket müdafaası bakımından* İstiklal Savaşında karşılaştığımız güçlüklere bir daha maruz kalmayacağız. *Bugün vatan müdafaasına bir işaretle hemen ülkemizin her köşesine derhal koşmak ve yetişmek imkânları temin edilmiş ve edilmektedir...*

Elim kalem tutmaya başladıktan yıllar sonra şehrin hikâyelerini sözlü tarih yöntemiyle hafızaya almaya karar verdiğimde, bir şekilde yeniden benimle buluşacaktı Diyarbakır Tren Garı ve istasyon.

Mustafa Kemal 1937 yılında Dîyarbekir'e geldi. Biz talebeler istasyonda dizildik. O zamanın Umum Müfettişi Abidin Özmen, Paşa'ya (*Mustafa Kemal*) demiş ki; "*Paşa Hazretleri halkın içine çıkmayın. Burada Kürtler çoktur. Sizi öldürürler.*" Bunu bizzat Şeref Uluğ (*Dîyarbekir eski belediye başkanı ve eski milletvekili*) duymuştu. Bu sözler, talebelerin içinde yayıldı. Bizler bunun üzerine kıyameti kopardık. İstasyonun cam ve çerçevelerini kırdık. Nihayetinde Paşa (Mustafa Kemal), gürültüyü duyunca ona açıklamak zorunda kalıyorlar. Paşa da spor bir kıyafetle, yanında Sabiha Gökçen (*manevi evladı*) de vardı, kendini gösterdi. Biz de bu durum üzerine sakinleştik.[1]

Ve sonrasında hep paslaşmıştım istasyonla! *"İstasyon"* diyorum çünkü hiç Diyarbakır Tren Garı olmadı benim için üzerinde koca ve hep büyük harflerle yazısı uzaktan okunan, Cumhuriyet'in şehrin diğer bütün ve eski kadim adları olan Amid, Omid, Amida, Dikranagerd, Dîyarbekir ve Amed'ini adeta reddi miras ederek şehre yamadığı isimle müsemma adla anılan "DİYARBAKIR" ve tren garı.

Bizler, hepimiz için, bizleri, birilerini buluşturan ve hep hareketli ebedi bir istasyondu o koca gar, o kadar...

Fıkra anlatmışlardı Diyarbakır'dan trenle giden İstanbul yolcularına dair. Oturmuşlar kuşetlinin kompartımanındakiler (o yıllarda sırt dayanılan deri bölümü istendiğinde açılıp üzerine uzanılarak yatak haline dönüşen ve yine deriden yastığı olan, adına kuşetli denilen karşılıklı üçer kişilik kompartımanlar vardı) sırayla açıyorlar yolluklarını. İlk yolluğunu açan buyur ediyor yeni tanıdığı yol arkadaşlarını. Batıdan şehre gelip işini bitirdikten sonra dönen yabancı teşekkür ederek "Çok sağolun. Benim gastritim var," diyor. Yanıt gecikmiyor: "Hele buyur lo, yol uzun. Senin o dediğin her ne ise, onu da sonra yeriz."

1 Şeyhmus Diken, *Diyarbakır Diyarım Yitirmişem Yanarım*, Hüseyin Abdioğlu'nun anlatımı, İletişim Yayınları, 2003, İstanbul, s. 132.



Diyarbakır Garı (1944).

Yedikardeş'te kentten ayrılmayı düşleyen, Urfakapı'dan çıkmadan hasretle kavrulur, diyordu ya şiir. Boşuna değildi.

Sadece oyuncu olarak değil usta yönetmenliğini de kanıtlayarak Yılmaz Güney'in İmralı Yarı Açık Cezaevi'ndeki 12 mahkûmun bir bayram iznine gidişi üzerine kurguladığı ve Şerif Gören'in beş kahramana indirdiği, Cannes Film Festivali'nden Altın Palmiye ödüllü *Yol* filminde çarpıcı bir sahnedir Halil Ergün'ün "Mehmet Salih" karakterinde canlandırdığı!

Trenle Diyarbakır'a gelenler bilir, Elazığ-Ergani istikametinden gelen trenle batıdan şehre girdiğinizde şehrin eski dokusu fark edilmez. Bunu çok iyi bilen Yılmaz Güney, treni tersten, doğu yönünden şehre sokar. Uzun süre Batman Tren Garı'nda hazırlanan tren ve çekim ekibi doğudan şehre girer. Amaç eski Silvan Köprüsü, namı diğer Ongözlü Köprü, Dicle Nehri, Kırklar Dağı, Hewsel Bahçeleri ve kadim surlar şehri simgelemek adına şöyle bir trenin penceresinden görünsün diyedir.

Mehmet Salih trende tesadüfen karşılaştığı İmralı mahkümlarından diğer "yol" arkadaşı Seyid'le (Tarık Akan) konuşuyordur. Seyid, Bingöl'ün Sancak beldesinde baba evindeki karısını düşünmektedir. O içerdeyken "kötü yol"a düşmüştür karısı ve kayınpederi kızının infazını kesmiş, kararı kocasına bırakmıştır. Soruyordur trende Seyid, Mehmet Salih'e: "Dayım demişti ki, adamın aklı yetmezse birine danışmalı. Söyle şimdi kardaş ben ne yapayım. Ben aklı kendine düşman biriyim. Ben ne yapayım!"

Mehmet Salih de çaresizdir. Puslar altına kadim nehir Dicle ve Ongözlü Köprü görüntüsü trenin penceresinden ekrana düşer ve hüzünle karışık, düşünceli haliyle hafif tebessüm ederek Mehmet Salih dillenir: "Yıllar sonra işte Diyarbakır," der. Adeta şehirden uzak düşen ve hangi yolla olursa olsun bir şekilde yeniden Dîyarbekir'e dönenlerin ya da dönmek isteyenlerin "Bekle Dîyarbekir" dedikleri gibi.

Devamını getirir Mehmet Salih: "Garip çocuklarım, karım, her şeye rağmen beni sevenler. Beni görünce sevinecek olanlar. Kayınbabam, kaynanam, kayınbiraderlerim; benden nefret edenler. Ne garip, işte Diyarbakır," der ve Seyid'le helalleşip kendini trenden gara bırakır. Elinde valizi bir başınadır Mehmet Salih. Seksenli yıllar ve darbe dönemidir. Sokaklar işgal altındadır. Gökyüzünde sürekli uçak seslerinin gürültüsü vardır. Tren garındaki kargaşa, lokomotiflerin sesi ve uçak motorlarının sesi birbirine karışmaktadır.

Tren yollarının şehirle buluşmasının ellinci seneidevriyesinde şehrin görüntüsü tren garı-istasyon üzerinden filme girmiştir de; "Gözün aydın, dayan başarırsın Dîyarbekir," diyen 1935 tarihli siyah beyaz fotoğraf elli sene sonra başarılanın nerede olduğunu ve dayanan, direnen Dîyarbekir'in yeni serencamlarının hikâyesini sorgulamaktadır sanki!



Diyarbakır Garı peronu (1944).

Tuhaf Cumhuriyet garip ruh halinin hükümran ve buyurganlığı ile "Gidemediğin yer senin değildir," ilkesini tersine döndürmek için bir su kıyısından bir dağ başına, İstanbul Boğazı'ndaki Haydarpaşa'dan dağlar arasındaki Kurtalan'a "demir ağlarla örmüştür" vatan bilinen koca toprak parçasını. Dîyarbekir'den de geçirmiştir "cumhurluk" trenini. Ergani'nin kör kavalcısı "Vivaldi Zülfo", Dîyarbekirli Ermeni Nişo'nun yaptığı kavalının ezgileriyle uğurlamıştır yıllarca treni Ergani'den. Köy çocukları ya taş atmışlardır o demirden atlara, ya da pencerelerinden gazete fırlatanlara selamla el sallamışlardır Leylek'ten, Geyik'ten, diğer tüm istasyonlardan Dîyarbekir'e ve Batman'a ve Kurtalan'a...

Hükmü zayıfladıktan sonra adı "düşkünler listesine" kaydolunmuştur Dîyarbekir treninin ve "yoğurtçu treni" olmuştur sonrasında.

Şimdi Dîyarbekir istasyonuna kalan devasa bir yoksulluktur. Evet, şimdilerde o malum lay lay lomlu okul şarkısının sözleri tersine dönmüştür. Tren gelir, hoş gelir. Odalarıysa salkım saçak dolu gelir, dolu gider, bütün yoksulluğu ve sefaletiyle. Çapa zamanı çapaya, pamuk zamanı pamuğa Adana'ya, Akdeniz'e. Fındık zamanı Düzce'ye ve daha ötelere...

Dîyarbekir'e kalan ise, şimdilerde artık şehre "yük" olarak algılanan tren yolunun bir şekilde şehir dışına taşınma telaşıdır. Gar ya da istasyonun kaderi ise meçhuldür...

Tayin ve hatıralar: Batman Garı (1969-1979)

ADNAN ÖZER

Demiryolunun Batman'a uzanmasının hikâyesinde Büyük Batman Çayı'nın üzerine kurulan köprü önde gelen kahramanlardan biri olmuştur. Bu hikâye için 1930'lu yılların sonlarına gidelim: 06.11.1937 tarihi önemli; Diyarbakır-Cizre hattının Atatürk tarafından temeli atılıyor. Yine aynı yıl 159 km'lik Diyarbakır-Kurtalan hattı için Bismil, Beşiri, Garzan'daki bazı araziler istimlak ediliyor. Önce Batman'a ulaşılacak, bunun için de Ambar, Kuru Çay, Pamuk Çay, Salat ve nihayetinde Büyük Batman Çayı geçilecek. Tabii köprüler marifetiyle. Salat betonarme köprüsü bitirilip sıra Batman köprüsüne geliyor. Demir konstrüksiyon bir köprü planlanmıştır. Eldeki demir malzeme ile işe girişilir. Bu demir malzeme İtalya'dan ithal edilmektedir. Eldeki malzeme bittiğinde Avrupa'da İkinci Dünya Savaşı başladı başlayacak. İtalyan demirinin ithali de, ulaşımı da çok zordur artık. Aylarla ölçülecek bir ertelemeden sonra köprünün geri kalanı kemerli betonarme olarak yapılır. 7.5 m yüksekliğinde, 524 m uzunluğunda olan bu köprü Diyarbakır-Batman hattının 91. km'sindedir (100 km'lik bir hat).

Şimdi bir belgeye göz atalım:

> Telgraf: Bay Sırrı Day, Nafıa Vekili
> (Diyarbakır-Batman) hattının açıldığı haberine teşekkür ederim. Güzel eser memlekete kutlu olsun. Onu başaranları sevgi ile tebrik ederim.
> İsmet İnönü
> Ankara: 30/6/ 943.

Dönemin Nafıa (Bayındırlık) Vekili Sırrı Day'ın 28/6/943 tarihinde (pazar günü) Diyarbakır'dan çektiği tele cevaptır bu.

Batman istasyonu Reis Vekili Mazhar Germen tarafından açılmıştır.

Türkiye'nin güneydoğusunda Batman istasyonu açıldığında rahmetli babam 15 yaşındadır. Bulgaristan'ın Şumnu kasabasının Buruncuk nahiyesinde Türkiye'deki "demir ağlar" faaliyetinden habersiz olduğu gibi gün gelip yolunun Batman denilen yere düşeceğini rüyasında bile görse inanmayacaktır. Heyhat, demir ağlar ve kaderin ağları... 1951 yılında Sofya'daki lise öğrenimini yarıda bırakıp Türkiye'ye göçer. 1959 yılında da TCDDY'nin açtığı bir sınavı kazanarak İstanbul banliyö tren hattının son istasyonu olan Halkalı'da göreve başlar. Stajyer Hareket Memuru'dur.

1967 yılına kadar tayin denilen beladan uzak yaşadık. Stajyer Hareket Memuru'na lojmanı kim verecek, İstanbul'un gecekondu mahalleleri meskenimiz oldu. 1967 yılının güz başı lojmana kavuşup ev kirasından kurtulduk. Tayin sağlamıştı bunu. İstanbul'u terk etmenin burukluğuyla vardık Küçük Sinekli istasyonuna... Şimdi geriye baktığımda Batman'a uzanan yolun kaderimiz üzerine böylece döşendiğini anlıyorum.

İki yıl sonra bir haber: Malatya'ya tayinimiz çıkmış! Istranca ormanı içindeki Fransız yapımı bu küçük istasyonda yaşadığımız mutluluğa son.

Malatya'da kadro yokmuş meğer. Kadro bulundu bulunacak öylece bekleşiyoruz. Kesin olan bir şey vardı, o da bize Malatya'da lojman verilmeyeceği. Batman haberi böyle geldi, tam bir ay sonra; orada kadro da, lojman da varmış. Bu bir ayı babamın Halkalı'dan bir demiryolcu arkadaşının evinde geçirdik. Şanslı bir aileymiş, memleketleri olan bu şehre tayinleri çıkmış sonradan. Üçü çocuk beş kişilik aileye hiç yüksünmeden kucaklarını açtı o insanlar. Demiryolcu dayanışmasından da öte insanilik örneğidir bu, unutmadık, unutulamaz.

1969 yılının 29 Ağustos günü, daha önce hiç yaşamadığımız bir sıcağı toz ve petrol gazlarının kokteyliyle tadarak indik Batman Garı'na. 12 yaşıma gireli bir ay olmuş. Kız kardeşlerim, biri 11, diğeri 10 yaşında. Demiryolcu çocukları, Kaf Dağı'nın arkasında...

Batman Garı ana binasını anlatayım önce. Tam 10 yıl boyunca evimizdi. (Bu süreyi vurgulamamın sebebini en iyi Türkiye'de demiryolları işletmelerinde memur olarak çalışanlar ve onların aile efradı anlayacaktır, onların hayat hikâyeleri tayinlerle bölümlenmiştir zira. Bir istasyondan öbürüne hayat parçalarıdır demek istediğim. Bu 10 yıl hatırlıca bir süre oluyor, genelde daha kısa süreler söz konusudur.) Aslında onun küçük bir bölümüydü oturduğumuz yer; üst kattaki iki daireden biri, böyle bir lojman. Şimdilerde 1+1 diyorlar, küçük bir yatak odası, salon, mutfak, daracık bir kiler, banyo (tuvalet de içinde), öyle bir daire. Demiryoluna bakan tarafındaki salon boyu balkon tek lüksümüzdü. İki katlı resmî binalardan biriydi işte Batman Garı ana binası. Alt katında İstasyon Hareket Şefliği olan geniş çe bir oda, veznesi bekleme salonuna bakan, biletlerin kesildiği bir odacık, bekleme salonu ve nihayetinde Gar Müdürlüğü olan bölüm. Gar Müdürlüğü en resmî görünen yeriydi; büyük bir masa, deri koltuklar, artık sümendir, sehpadır

ona keza. Hareket Şefliği'nin arkasında bir küçük daire vardı ki o da lojman olarak kullanılıyordu. Batman Garı'nın iki biletçisinden biri oturuyordu orada. Üst kattaki bizimkinden epeyi büyük olan karşı daire gar müdürü için ayrılmıştı. Üç cepheye bakan bir balkonu vardı, ama ne balkon, teras tipi, hani at koştur cinsinden. Üstteki iki dairenin ana kapısı binanın arka tarafındaydı, istasyon tarafı ön cephe olduğuna göre öyle demeli.

Tren garları demiryolculukta lojistik hizmeti de veren işletmelerdir, bu bakımdan revizörlük denilen bakım-tamir atölyeleri, su pompaları, kömür ve travers depoları başta olmak üzere birtakım depolar yayılır gider. Önlerinde drezinler olan yol bakım işçilerinin atölyelerini ekleyelim. Rampa ve peronlar da bu ağın önemli unsurlarındandır. Sınır karakolları gibi görünen iki makasçı kulübesinin arasında büyük bir işletme, bir demiryolu köyü, kimi yerde kasabası, artık yerin önemine göre. Batman Garı işletmesi yirmiden fazla binasıyla büyük bir tesisti.

Bir demiryolcu çocuğuyum ben, hareket memuru İsmail Özer'in oğlu, ne garlar gördüm, ne istasyonlar; Bob Dylan'ın bir şarkısı vardır hani, "Gülmek için bir sürü şey gerekir, ağlamak için ise yağmur altında bir tren," der, "bozkırda yalnız bir istasyon" görüntüsü bana bundan beter... Garlar denilince kasaba garlarını severim. Büyük şehir garları demiryolundan çok şehirlere ait, onlarla bütünleşmiş mekânlardır. Kasabalardakilerini demiryolu kıskançlıkla kendine saklar gibidir, kıskançlıkla, biraz da çocuksu bir böbürlenme ile. Ayrıksı dururlar onlar; kasabalarına tepeden bakarlar, egemendirler ne de olsa, bu da doğrudur, ama hafiften bir yabancının ezikliğini taşırlar. Kasabalılar tarafından bakacak olursak, bir gezinti yeri, bir sosyal mekân, olduğu gibi dış âleme açılan bir kapıdırlar.

Batman Garı o zamanlar büyük bir kasabanın demir ma-

dalyonu gibiydi ya da bir şantiye. Petrol rafinerisini görmezsek bu benzetmeler sarsılmaz. Büyük şantiye ise rafineri. İkinci ray hattında bekleşen kara petrol tankerleri (yekpare demirden o sarnıç vagonlar) rafineriden çok gara ait gibiydiler. Benim bufalo sürümdü onlar. Diyarbakır tarafından gelişle Sinan, Salat, Batman derdik, tekerleme gibi, Kohike (halk dilinde öyle, "tavuk kümesi" demekmiş) Mahallesi kıyısından geçilir, sol tarafta buğday siloları arkada kalır ve rampa! Bu rampa ayrı âlem, içine bir köy halkını alır, demirden bir çardağın altında geniş mi geniş bir avlu. Koyun, sığır yüklenir, kömür yüklenir, tütün balyaları, ceviz, üzüm, nar... Kimi zaman acur tepecikleri görürdüm ki seyri bir başkaydı. Yaz sonları Diyarbakır'dan gelen kavun-karpuz insana daha görecek neler varmış dedirtirdi; irilikleri bilinince onlardan oluşan tepeleri bir düşünün...

Gar lokantaları ve gar kahveleri vardır; Batman Garı'nda –nedense– lokanta yoktu, kahveye gelince anlı şanlı, "İstasyon Çay Bahçesi" diyorlardı, tabela falan hak getire, adı üstünde: açık hava kahvesi. Gar binasına neredeyse bitişik –arada arka taraftaki Demiryolu Caddesi'ne açılan bir geçit–, derme çatma bir çitle çevrili geniş bir mekân, içine bir kulübe kondurulmuş, çay ocağı orada, meşrubat oradan gelir. Bu kulübedeki pikaptan dön babam dön kırkbeşlikler, "şehre yeni bir plak mı gelmiş", yayını ordan dinleyin, dışarısı için böyle aksam da mevcut, cızırtısıyla...

Batman Garı'nın müdavimleri çocuklar, dilenciler ve delilerdi. Oyun oynayan çocuklar anlaşılmasın, satıcı çocuklardı bunlar; kırık leblebi, kavrulmuş kavun çekirdeği, haşlanmış karpuz çekirdeği, burma tatlı, sigara kâğıdı, buz, su, artık ne varsa. Bu satıcıların her çeşidinden yarım düzine olmak kaydıyla, bağırış çığırış. Yolcu trenlerinin vakitlerinde çay bahçesinden gelen müziği bastırırlardı. Dilencilerin kimi gar binasıyla kahvenin arasındaki taşlık geçitte, kimi de

hemen oracıktan birinci çarşıya geçmek için kullanılan yeraltı geçidinde saf tutarlardı. Deliler de aynı şekilde.

Batman Garı, Akyürek Mahallesi'nin sınırları içindeydi ama "İstasyon Mahallesi" olarak özerkliğini ilan etmişti. Batıda silolardan başlayıp, doğuda Akyürek Mahallesi'ni kent merkezine bağlayan hemzemin tren geçidine kadar uzanan bir şeritti "İstasyon Mahallesi". Bir bakıma da sınır mahallesiydi; Site ile kent Batman'ı ayırıyordu. Yerliler için Batman ayrı, Site ayrıydı. Yabancılar "İki Batman var," derlerdi; birincisi çarşıdan başlayıp Batman Çayı yoluna kadar (içinde çekirdek kadim İluh Mahallesi olmak kaydıyla) bir Batman, güneydoğu tarafındaki, içinde rafineri ve TPAO'nun tesisleri ve lojmanları olan ayrı bir Batman, bir site şehir. Belki iki yıl kadar bir süre için benim Batman'ım bu "İstasyon Mahallesi" oldu. Gar da onun merkezi.

Batman Garı babam için ceza sömürgesiydi, söylemezdi ama bilirdim. İstanbul'un bir ilçesi olan Silivri'ye bağlı Küçük Sinekli köyünün istasyonundan ta buraya sürülmüştü, sürülmüştük. "Şark Hizmeti" denirdi, aslında insan haklarına konu olacak meseledir. Annem için daha çok kabul günleri, neredeyse gün aşırı, falanca memur, fişmekân müdür aileleri, onlar gelir biz gideriz, biz gideriz onlar gelir. Kısır yapmasını da burada öğrendi, böyle bir not düşeyim. Biz üç çocuk, büyüklerin oynadığı bu misafircilikten zaman zaman usanır, zırlar dururduk, ama ne çare...

Kasaba garları bir hatıra kovanıdır. Batman Garı'nın uğultusu kulaklarımdan hiç eksilmedi.

Kurtalan Garı ve ilk tren yolculuğum

ENVER SEZGİN

1960'lı yılların Kurtalan'ı dört bin nüfuslu küçük bir kasabaydı. Ahalisinin meşguliyeti için söyleyebileceğim; biraz tarım, birkaç küçük esnaf. Tüm ekonomik faaliyet bunlarla sınırlı. Kış aylarında akşam erken inerdi; karanlık bastırdığında da hemen herkes evine kapanmış olurdu. Sokakta rastlayacağınız tek tük insanlar da evlerine yetişmenin telaşı içindekilerdi. Böyle gecelerde tek canlılık çarşının bir köşesindeki memurlar lokalinden yansıyandı. Orada kaymakam, savcı, hâkim, doktor, anlayacağınız kasabanın kalburüstü memurları belki de tek eğlenceleri ve avuntularına dalmış olurlardı.

Yaşayanlar bilecektir, yaz ayları çok sıcak olur buralar. Öğlen vakitlerinde dışarıda az sayıda insan görürsünüz. Yolların kalabalıklaşması ancak ikindi vaktinde olur. Konumlanışıyla L şekli çizen çarşı da bu saatlerde canlanır. Kahvehane önleri sigara tüttürüp sohbet eden erkeklerle dolar.

Çarşının en ucunda Polis Karakolu, yanında ise Ziraat Bankası vardı. İlçenin tek bankası. Oradan devam edersek; manifaturacı, iki-üç adet bakkal dükkânı, fırın, berber,

terzi, küçük bir lokanta, birkaç kahvehane... Çarşının öteki ucunda da belediye başkanına ait sinema bulunurdu. Sıcaktan kurtulmanın, biraz olsun serinlemenin bir yolu da çarşının az ilerisindeki tren istasyonuna kapağı atmaktan geçerdi. Sıra sıra akasya ağaçları ve bekleme salonuna yakın bir yerde bulunan çay bahçesi pek çok kişi için can simidi olurdu. Trenin geliş ve kalkış saatlerinde burası tam bir curcunaya dönerdi. İlla trene bindireceğiniz bir yakınınızın olması gerekmiyordu. Yaz aylarının o saatlerinde en iyi meşguliyet treni karşılamaktı. Yapacak bir iş yoksa diyeceğim ama genelde yapacak bir iş olmazdı. İnsanlar meraklı gözlerle etrafa bakar, tanıdık bir yüz arardı. Yazın sıcağında bu küçücük kasabada daha eğlenceli bir şey bulamazdınız.

Çocuklara gelince durum değişiyor; biz çocuklar böyle boş işlerle oyalanacak değildik. Tren seferlerinin olduğu günler bizim için yegâne para kazanma fırsatıydı. Diz boyu bir yoksulluğun hüküm sürdüğü bu küçük yerde kazanılacak üç kuruşun çok büyük bir önemi vardı.

Hatıralarım beni bir güne götürüyor: Aylardan temmuz, hava geleneksel sıcağından milim taviz vermemiş. Böyle bir günde yolcuların en çok ihtiyaç duydukları şey içi su dolu şişe ya da şişelerdi. Annemin iyice yıkayıp sırtıma yüklediği şişelerle yola koyuldum. Yanımda mahalleden bir arkadaşım var. Önce evimizin önünden geçen Siirt yoluna çıktık, daha sonra da tren raylarını takip ederek istasyona yönelmeye başladık. Satış yapan başka çocukların varlığı da sır değil, kıyasıya bir rekabet bizi beklemekte. Acele etmemizin gereği açık. Açık da bu o kadar kolay değil; hava gerçekten çok sıcaktı, ayrıca yükümüz bir hayli ağırdı. Ayağımızdaki astarsız lastik ayakkabılar yürümemizi daha da zorlaştırıyordu. Lakin ne çare, bir an önce istasyona varmalıydık. Ayaklarımız o lastik ayakkabılar içinde pişe örselene vardık istasyona. İstasyonun tam ortasındaki çeşmeden şi-

şelerimizin bir kısmını doldurduk. Geri kalanını boş olarak satacağız. Yolcuların çoğu trene binmiş bile! Burası son istasyon ya, anlayacağınız ilçede oturanlarla sınırlı değil trenin yolcuları. Siirt'ten, Mardin'den, Şırnak'tan, çevredeki daha başka yerlerden gelenler var. Memurlar, köylüler, askerler, tüccarlar...

Her gün posta treni kalkardı buradan. Ekspres ise haftada iki gün uğrardı. Aslında posta treniyle çok bir farkı yoktu. Şöyle anlatayım; her iki durumda da vagonları kömürle çalışan marşandizler çekerler. Bildiğimiz kara tren bunlar. Posta treni neredeyse önünden geçtiği her yerleşim biriminde dururken, ekspres her yerde durmazdı. Aralarında böyle bir fark, artık sınıf farkı mı desem, kıdem farkı mı? Ancak biz satıcı çocuklar için çok önemli bir fark daha vardı: Ekspres seferlerinde satış çok daha fazlaydı. Bu gün o gündü. Yalnızca su satılmazdı elbette. Simitçiler, pamuklu şeker satanlar, şerbetçiler... Bir keresinde suyu karbon kâğıdıyla renklendirip vişne suyu diye satmıştık.

Baştaki vagonlardan birine dalıyoruz.

– Su içen, şişe alan!

– Su içen, şişe alan, su içen, şişe alaaaan!

– Bi çiqas e? (Kaça?)

– Şuşeya tijî deh, ya vala jî pênc qirûş. (Dolu şişe on, boş şişe beş kuruş.)

– Ya tijî bi pênc qirûşa nabe? (Dolusu beşe olmaz mı?)

– Na kekê, xilas nake. (Olmaz abi, kurtarmaz.)

– Kurê min, ma we pere daye vana? (Oğlum, para mı verdiniz bunlara?)

– Wê diya min bixeyîde. (Annem kızar.)

– De ka, sê şuşe bide min. (Peki, ver bakalım üç şişe.)

Kâh istasyona yeni gelen yolculara yönelerek, kâh kompartımanların içinde dolaşarak satış yapmaya çalışırdık. Bu iş tren kalkıncaya kadar devam ederdi. İçerde tam bir köşe

kapmaca yaşanıyor. Herkes yer kapma telaşında. Hemen her kompartımanı dolaşıyoruz.

– Su içen, şişe alan!

Bir kompartımana dalıyoruz. İçerisi tıklım tıkış. Sekiz kişilik yere neredeyse iki katı insan doluşmuş. Bir o kadar da eşya.

– Hûn av naxwazin? (Su almaz mısınız?)

– Ava me heye! (Bizim suyumuz var!)

– Rêwîtiya we ji bo kê derê ye? (Yolculuk nereye?)

– Ber bi Stenbolê. (İstanbul'a.)

"İstanbul. Trenin gittiği en uzak yer. İçinden deniz geçen şehir." Gidip gelenler anlatırlardı. Birden içimden dayanılmaz bir biçimde her şeyi bir kenara bırakıp çekip gitme isteği doğuvermişti. Elimdeki şişeleri arkadaşıma bırakıp da gişeden bir adet bilet kapsam, böyle yola koyulsam nasıl olurdu? Nereye? İstanbul'a elbet. İyi ama nerede kalırdım. Ne yer, ne içerdim? Gidenler ne yapıyorlardı ki? Onlar ne yapıyorsa ben de onu yapardım. Yapabilir miydim? İyi ama ben küçük bir çocuğum. Çocuklar tek başlarına İstanbul'a gitmez mi? Belki gider, belki gitmez. Sahi gider mi? Gitmez. Gitme isteğinin yerini panik ve korku alıyor. Vazgeçiyorum. Sahi gitsem geri döner miydim? Dönerdim. Annemi, babamı özler dönerdim. En çok da arkadaşlarımı... Hayal kurmaktan vazgeçiyorum. Bir başka kompartımana yöneliyoruz. Orası da kalabalık. İki şişe satıyoruz.

Bir başka kompartımana yöneliyoruz. Orası da dolu. Dolu ne demek. Nefes almak bile mümkün değil.

Bir saat içinde tüm vagonları dolaşıyoruz. Satış iyi. Torbada beş, bilemedin altı şişe kalmış. Yürüyoruz. Koridorlar da doluyor. Yürümek çok zor. Aşağı iniyoruz. Bu kez yeni gelenlere satmaya çalışıyoruz. Bu iş trenin kalkış anına kadar devam ediyor.

Sefer saati geçti. Tren bir türlü harekete geçmiyor. Yolcu-

lar sabırsızlanıyor. Oysa alışkın olmaları gerekiyor. Her zaman olan şey çünkü. Trenin vaktinde kalktığı görülmemiştir.

Bu kez tamam galiba. Kapılar kapandı. Yolcuların bir bölümü pencerelerden sarkarak el sallıyor. Tren hareketleniyor. Hiç acelesi yok gibi gidiyor. Son sözler ediliyor. Ağlayanlar var. Son anda trene atlamaya çalışanlar var. Bir kadın sendeleyip yere düşüyor. İki adam yere düşen kadını kaldırıp trene binmesine yardımcı oluyorlar. Ağır ağır yol alan tren istasyonu terk ediyor. Gözden kaybolmadan önce son bir kez uzun ve acı bir düdük öttürüyor. Bu bir vedalaşma. Eve dönme zamanı.

Ayakta duracak halimiz yok. Ama bütün şişeleri satmanın keyfi var bir yandan da. Rayları takip ederek eve doğru yöneliyoruz. Raylar az ötedeki Toprak Mahsulleri Ofisi'nin binasına yakın bir yerde bitiyor. Daha ötesi yok. Raylar ilçeyi tam ortadan ikiye bölmüş. Belediye binası, hükümet binası, okullar, çarşı bütün bunlar rayların yukarı tarafında kalmış. Çatılı evler de öyle... Birkaç toprak sahibini saymazsak, ilçenin tamamında bir yoksulluk vardı. Ancak aşağı mahalleler daha bir perişan durumdaydılar. Geriye dönüp, ardımızda bıraktığımız istasyona bakıyorum. İstasyonun hemen altındaki futbol sahasında gençler top oynuyorlar. Gözüme çarpan ilk şey birbirine eşit aralıklarla dizilmiş sarı binalar oluyor. Kim bilir kaç kez önlerinden kara tren geçmiştir. Kaç insan kavuşmuş, kaçı gurbetin yolunu tutmuştur. Sarı renkli binalar kavuşmayı mı, ayrılmayı mı simgeliyordu? Yoksa ikisini de mi? Birden topraktan yapılmış iki göz evimizi hatırlıyorum. Mahalledeki tüm evler aşağı yukarı böyle. Sarı binalara hiç benzemiyorlardı. Ders kitaplarından birinde görmüştüm; iki katlı çatılı bir ev. Önünde meyve ağaçlarıyla dolu büyük bir bahçe vardı. Sarı binalar olsa olsa resimdeki o iki katlı, bahçeli eve benziyordu. Loş bir karanlık sarmış her yanı. Hüzünleniyorum.

Siirt yolu üzerinde bulunan ve adı Misriç olan mahallemize doğru yürüyoruz. Daracık sokaklardan geçerek mahalle meydanına varıyoruz. Arkadaşımla vedalaşıp avluya giriyorum. Herkes evde. Annem sofrayı hazırlamakla meşgul. Yemekte ayran çorbası var. Hep birlikte kaşıklıyoruz

Anneme yatağımı hazırlamasını söyledim. Yaz aylarında bütün mahalle damda yatar. Dam serin olur. Yatağıma uzanıp yıldızları seyrediyorum. İlk kez tren istasyonuna gittiğim günü hatırladım. O yaz Siirt süvari alayından askerler at sırtında evimizin önünden geçtiler. Tüm mahalle işini gücünü bırakıp bu geçişi seyretti. Saatlerce sürdü bu iş. Biz üç kafadar arkalarından yürümeye başladık. Tren rayının orada onları takip etmekten vazgeçip, istasyona yöneldik. Çeşmeden su içtik, akasya ağaçlarına tırmandık. Sonra da manevra yapan treni hayranlıkla seyretmeye başladık. Dayanamadık, trene asılmaya çalıştık. Görevliler tarafından kovalandık.

İstasyonun bir yapısı diğerlerinden farklıydı. Bu, etrafı açık, çatılı bir yapıydı. Zemini betondu. Önünde yükleme ve boşaltmanın yapıldığı bir rampa bulunurdu. Tavanında sayısız güvercin yuvası vardı. Yüzlerce güvercin oradan oraya uçuşuyordu. Yakalamak istedik. Başaramadık. Dışarı çıktığımızda tren, manevrasını bitirmiş yolcularını beklemeye hazır hale gelmişti. O günden sonra her fırsat bulduğumuzda buraya gelir, saatlerce oyalanırdık. Peki, neydi beni buraya çeken şey? Çekip gitmek duygusu mu? Sarı binalar mı?

O yıllarda ABD'de ortaya çıkan yepyeni bir dans tüm dünyayı kasıp kavuruyordu. Tvist dansı. Öztürk Serengil, bir filmde koyu takım elbise, fötr şapkası ve kendine has tarzıyla bu dansı yaptıktan sonra en ücra köşelere de yayılmasını sağladı. Şarkıdaki gibi herkes tvist hayranı olmuştu. Birkaç kez denedim. Oldu. Artık her gittiğim yerde dans etmemi istiyorlardı. Bir kış gecesi, evdeyiz. Komşular var. Birkaç

da arkadaş. Bir kez daha oynamamı istediler. Beğenildi. Bu arada komşulardan biri az önce tren istasyonundan geldiğini ve tehir nedeniyle yolcuların orada beklediğini söyledi. Gidip orada da bu gösteriyi sergilememi teklif etti. Babam izin vermedi. Lakin komşumuz beni oraya götürmeye kararlıydı. Çok uğraştı ve babamdan izni kopardı. İki komşumuz, ben ve arkadaşlarım, hep birlikte yola koyulduk. İstasyona vardığımızda yolcuların çoğu bekleme salonunun içinde sabırla trenin harekete hazır hale gelmesini bekliyordu. Bir bölümü ise dışarıda bir o yana bir bu yana yürüyordu. Bazıları da beklemekten sıkılmış kendi aralarında şakalaşıyorlardı. Hadi, dedi komşum. Hiç kimseye bir şey demeden oynamaya başladım. Bir yandan komşum tvist şarkısını söylemeye başladı.

Abidik gubidik tvist tvist
Laplup labaluba tvist tvist
Taksimde var bir durak
Durakta bir kadillak
Kadillakta bir manyak
Tvist yap abi, dalgana bak...

Bütün yolcular etrafımızda toplandı. Halka biçimine gelen yolcular alkışlarla tempo tutmaya başladılar

Şarkı bitti, ben de dans etmeyi bıraktım. Ancak can sıkıntısından patlamak üzere olan yolcuların beni bırakmaya niyeti yoktu. Bu eğlencenin kısa sürmesini istemiyorlardı. "Bir daha, bir daha," diye tempo tutmaya başladılar. Tekrar başladım. Bu en az beş kez devam etti. Sonunda gücüm tükendi ve oracıkta yere oturdum. Komşumuz, bu gösterinin beleş olmaması gerektiğini düşünmüş olacak ki kasketini çıkardı ve izleyicilerin önünden geçirerek, "pamuk eller cebe," diyerek para toplamaya başladı. Eve döndükten sonra ilk işim paraları saymak oldu. Hasılat hiç fena değildi.

Uzun süredir işsiz olan babam nihayet Batman'da yeni bir işe başlamıştı. O yıl Türkiye Petrolleri'ne sınavla işçi alıyorlardı. Nüfuzlu bir yakınımızın bastırmasıyla babam zar zor işe girebilmişti. Hafta başında işe başlar, hafta sonlarında ise bizleri görmeye gelirdi. Sömestr tatilinde beni ve abimi birlikte götürmeye karar verdi.

İlk kez Kurtalan dışına çıkacaktım. Üstelik hep hayalini kurduğum bir tren yolculuğu yapacaktım. Heyecandan yatağımın içinde dönüp duruyordum. Sabaha karşı uyumuşum. Abimin dürtmesiyle uyandım. Akşamdan yanı başıma koyduğum elbiseleri giydim.

Annem kahvaltıyı hazırlamış, uyanmamızı bekliyordu. Uykulu gözlerle önüme konan kahvaltıyı bitirip, kapının önündeki ayakkabılarımı giydim. Yolculuğa hazırdım. İçim içime sığmıyordu.

Babam biletleri almak için gişelere yönelirken, biz açık bir kapıdan vagona tırmandık. Boş kompartıman bulup yerleştik. Az sonra başkaları da geldi. Babamdan izin alıp koridora çıktık. Açık olan pencereden dışarıyı seyrediyoruz. Hareket memurunun düdüğü duyuldu. Tren şefinin "hazırız" anlamında yanıtı geldi. Hareket memuru elindeki işaret çubuğunu kaldırarak trene yol verdi. Trenin düdüğü acı acı çaldı. Yoldayız. İlk kez bir trene yolcu olarak biniyordum ya, bunun tadını çıkarmalıydım. Önce binalar geçti önümüzden. Kurtalan'ı geride bırakmıştık. Az sonra doğduğum kasaba gözden kayboluyor. Tren giderek hızlanıyor. Köylüler tarlalardan el sallıyorlar. Öteki yolcularla birlikte ben de el sallıyorum. Bitişik binada bir adam Kürtçe bir şarkı söylüyor. Simit satan bir çocuk önümüzden geçiyor. Muhtemelen karşıdan gelen ilk trenle geri dönecek. İlk istasyonda duruyoruz. Burası bir köy. Birkaç köylü biniyor. Tren tekrar hareket ediyor. Az ötede bir köy daha var. Duruyoruz. Tekrar yola koyuluyoruz. Birden "Pencereleri kapatın," sesi duyulu-

yor. Bu birkaç kez tekrarlanıyor. Bir anlam veremiyoruz. Etraf kapkaranlık. Tünele girmişiz. Zehir gibi bir duman genzimi yakıyor. Öksürüyoruz. İki saat sonra Kurtalan istasyonuna benzer bir istasyonda duruyoruz. Babama sordum, Beşiri istasyonuymuş. Tren bir türlü kalkmıyor. Babamın sabrı taşmak üzere. Aşağıya inip bu kadar beklememizin nedenini öğrenmeye çalışıyor. Karşıdan gelen treni bekliyormuş. Bir o kadar daha bekledikten sonra tren yavaş yavaş hareketlenmeye başladı. Birazdan Beşiri'yi geride bırakıp Kıre Dağı'nı tırmanmaya başlamıştık. Tren daha sonra düzlüğe çıkmış, iyice hızlanmıştı. Uzakta bir şehir gözüküyor.

"Burası Batman," dedi babam.

Hemzemin geçidini aşıp, istasyona giriyoruz. İstasyon kalabalık. İniyoruz.

YAZARLAR

SIDDIK AKBAYIR 1966 Erzurum doğumlu. Uludağ Üniversitesi Balıkesir Necatibey Eğitim Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü'nü bitirdi. Akademik çalışmalarını, "Yazma Eğitimi" üzerine, Ondokuz Mayıs Üniversitesi'nde yaptı. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi'nde görevlidir. On dört kitabının yanı sıra, çeşitli dergilerde yayımlanmış birçok yazısı vardır. Kitaplarından bazıları: *Bir Fotoğrafınız da Bende Kalmış, Aynı Göğün Uzak Yıldızları:* Nâzım Hikmet-Necip Fazıl, *Tütün ve Kola:* Orhan Gencebay Sezen Aksu, *Zamansız Bir Karşılaşma:* Orhan Pamuk-Yaşar Kemal, *Şiir Adımlı Bir Yolcu:* Haydar Ergülen, *"Ne Kadar Gitsem O Kadar Uzak":* Hilmi Yavuz, *Cümle ve Metin Bilgisi:* Okuma Anlama Yorumlama Çözümleme, *Dil ve Diksiyon:* Yazılı ve Sözlü Anlatım Bozuklukları, *Yazılı Anlatım:* Nasıl Yazabilirim?

FERİDUN ANDAÇ 1954 Erzurum doğumlu. Deneme, öykü, inceleme-araştırma gibi edebiyatın birçok türünde yazdı, yazıyor. Bu alanda çeşitli konularda "ders"ler verdi, veriyor. Birçok kitabı yayımlandı, yayımlanıyor, halen üzerinde çalıştığı birçok kitabı var. Çoğunun kayda değer görülmesi onu yazıda tuttu; ama o, yazmak istediği kitabı henüz yazmadığının bilincinde, tutkulu bir okur/gezgin olarak İstanbul'da yaşıyor.

MEHMET AYCI 1971 yılında Adana/Saimbeyli'de doğdu. Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden (1996) mezun oldu. Ankara'da yaşıyor. *Mürekkep Ten* adlı kitabıyla Türkiye Yazarlar Birliği'nin 2007 yılı "yılın en iyi deneme yazarı" ödülünü aldı. Şiir ve denemeleri *Türk Edebiyatı, Dergah, Fayrap, Yedi İklim, Kurgan* başta olmak üzere çok sayıda dergide yayımlandı.

Kitapları: Şiir; *Mor Kitap, Aşk Bir Deniz Rüyası, Yakı, Derin, Bağdat Kitabı, Dil Gölgesi, Bunlar Yazmaz Kitapta, Yalnızlık Vergisi, Aramadığım Günler, Muhtasar Türkiye Tarihi.*

Deneme: *Serkisof Ahbabım Olur, Mürekkep Ten, Zehirli Ağaçlar Albümü, Kahvede Kürt Var mı?, Bunların Hepsini Okudun mu?, Şirazlı Bir Türk Dilber. İnceleme-Araştırma: Nasreddin Hoca, Demiryoluna Hızlandırılmış İnfaz, Nasrettin Hoca Fıkraları, Nasıl Bir Kentin Lanetlisi Oldum.* Antoloji: *İçinden Tren Geçen Şiirler* (Mehmet Saim Değirmenci adıyla).

ORHAN BERENT 1964 yılında İzmir'de doğdu. Edebiyat fakültesinde sanat tarihi okudu. Halen Dokuz Eylül Üniversitesi'nde akademik uzman olarak çalışmaktadır.

BEHÇET ÇELİK 1968'de Adana'da doğdu. Adana Anadolu Lisesi'nden 1986'da, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 1990'da mezun oldu. İlk yazısı 1986'da *Yeni Adana* gazetesinde, ilk öyküsü 1987'de *Varlık*'ta yayımlandı. Çeşitli dergilerde öykü, yazı ve çevirileri yayınlanan Çelik, *Yazılı Günler* ve *Virgül* dergilerini yayımlayanlar arasında yer aldı. *Gün Ortasında Arzu* isimli öykü kitabı 2008'de Sait Faik Hikâye Armağanı'na, *Diken Ucu* adlı öykü kitabı da 2011'de Haldun Taner Öykü Ödülü'ne değer bulundu. *İki Deli Derviş* (1992), *Yazyalnızı* (1996), *Herkes Kadar* (2002), *Düğün Birahanesi* (2004), *Gün Ortasında Arzu* (2007) ve *Diken Ucu* (2010) adlı öykü kitaplarının yanı sıra, *Dünyanın Uğultusu* adlı romanı 2009'da, *Sınıfın Yenisi* adlı ilk gençlik romanı da 2011'de yayımlandı. Çelik'in doğup büyüdüğü Adana üzerine yazılmış yazılardan oluşan *Adana'ya Kar Yağmış/Adana Üzerine Yazılar* (İletişim Yayınları, 2006) adlı bir de derlemesi bulunmaktadır.

AHMET BÜKE 19 Haziran 1970 tarihinde Manisa'nın Gördes ilçesinde doğdu. İlk ve ortaöğrenimini Gördes'te, liseyi İzmir Atatürk Lisesi'nde bitirdi. Bir süre ODTÜ Jeoloji Mühendisliği'nde okudu. 1997 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü'nden mezun oldu. Öyküleri çeşitli edebiyat dergilerinde yayımlandı. Basılı kitapları: *İzmir Postası'nın Adamları* (2004, Kanat Kitap), *Çiğdem Külahı* (2004, Kanat Kitap), *Alnı Mavide* (2006, Kanat Kitap, Oğuz Atay Öykü Ödülü), *Kumrunun Gördüğü* (2010, Can Yayınları, Sait Faik Öykü Ödülü), *Ekmek ve Zeytin* (2011, Can Yayınları).

ŞEYHMUS DİKEN Diyarbakır doğumlu, Ankara Mülkiye mezunu. Diyarbakır'da yaşıyor ve yazıyor. Türkiye Yazarlar Sendikası (TYS) ile Kürt Yazarlar Derneği üyesi ve Uluslararası PEN Yazarlar Örgütü Türkiye Merkezi'nin Diyarbakır Temsilcisi. Her pazar "Günün Doğusu" köşesi ile *BirGün* gazetesi ile www.bianet.org sitesinde yazıyor. Şiirsel metinlerinden oluşan *Taşlar Şahit* kitabından 13 kent şiiri Amerika Birleşik Devletleri'nin Los Angeles şehrinde yaşayan Diyarbekir Ermenisi Udi Yervant Bostancı tarafından bestelenip "Taşlar Şahit" ismiyle müzik CD'si yapılıp aynı isimle CD'li kitap olarak yayınlandı. *Diyarbekir Hikâyeleri* tiyatro oyunu İmgesel Düşler Tiyatro Topluluğu tarafından oyunlaştırılarak 2004 yılında Ağrı'dan Kızıltepe'ye kadar 12 yerleşim yerinde 16 kez sahnelenerek 7000'in üzerinde seyirci ile buluştu. *Diyarbekir Hikâyeleri*, aynı yıl Diyarbakır Devlet Tiyatrosu'nun Orhan Asena Tiyatro Festivali ile Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi'nin Kültür ve Sanat Festivali'nde sahnelendi. Aralarında "Saklı Kentin Tarihinin Tanıkları" ana başlığı altında dörtlemenin de yer aldığı yayınlanmış 14 kitabı İletişim, Metis ve Lis Yayınları arasında çıktı. Kitapları Kürtçenin Kurmanci ve Sorani lehçeleri ile Fransızcaya çevrilip basıldı.

HAYDAR ERGÜLEN Nar'ın babası.

YONCA KÖSEBAY ERKAN 1972 İstanbul doğumlu. Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'ni 1993 yılında, aynı üniversitenin Restorasyon Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı'nı 1996 yılın-

da tamamladı. 1998 yılında Massachusetts Institute of Technology (MIT), Ağa Han Programı'nda Yüksek Lisans eğitimini bitirdi. Doktora derecesini İstanbul Teknik Üniversitesi'nde hazırladığı "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" başlıklı teziyle 2007 yılında aldı. Aynı çalışma, 2008 yılında MİV - Mimarlık Vakfı ve TMMOB - Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi 2. Türkiye Mimarlık Araştırmaları Ödüllü Seçkisi'nde, Restorasyon Bilim Alanında Doktora Tezleri Bölümü Ödülü'nü kazandı. Halen Kadir Has Üniversitesi'nde Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Lisans Programı'nda yardımcı doçent olarak görev yapmaktadır. Özellikle demiryolu mirasının korunması ile ilgili çok sayıda yazısı bulunmaktadır.

ADNAN ÖZER 1957'de Tekirdağ'ın Gazioğlu köyünde doğdu. Liseyi Batman'da bitirdi. 1979'dan beri İstanbul'da yayıncılık yapıyor. Kitapları: *Ateşli Kaval* (1981), *Çıngırağın Ölümü* (1982), *Rüzgar Durdurma Takvimi* (1985), *Zaman Haritası* (1991), *Seçme Şiirler* (1994), *Veda Şiirleri* (1998).

ENVER SEZGİN 1954 yılında Siirt'in Kurtalan ilçesinde doğdu. İlköğrenimini bu ilçede yaptı. Ortaokul, lise ve yüksekokulu Batman'da bitirdi. Aylık ve haftalık dergi ve gazetelerde yazılar yazdı. 2003 yılında *Batman Bolşoy* adlı bir anı kitabı yayımladı. Daha sonra Mustafa Akyol'la yaptığı söyleşi *Çözümün Şafağında Kürt Sorunu* adı altında kitaplaştı. Son olarak 2010 yılında *İyi ki Böyle Yaşamışım - İhsan Aksoy* adlı (nehir söyleşi) kitabı yayımlandı.

MUSTAFA UÇAR 1981'de, Adana'da dünyaya getirildi. Demiryolcu bir ailenin ferdi. Nazife'nin eşi, Duru'nun babası. Hacettepe Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü mezunu. Tezatların kitabının yazıldığı bir ülkenin gerçeği olarak özel sektörde çalışıyor, hem de sektöründe lider bir firmada! Çeşitli gazete ve dergilerde yazıları henüz yayımlanmadı. Eğer yazarsa yayımlanabilir, ihtimaldir. İletişim Yayınları'ndan çıkan *Adana'ya Kar Yağmış* ve *Sıcağıyla Acısıyla Adana Futbolu* isimli derlemelere katkı sundu. Tribün kovalamaktan geri durmayan Adana Demirsporlu bir futbolsever.

ERDOĞAN YENER 1960 İskenderun doğumlu. 1998'den bu yana Antakya'da yaşıyor. Kitapçılık mesleğinin üçüncü kuşak sürdürücüsüdür.