ZAMAN VE UZAM İÇİNDE HAYDARPAŞA GARI

görsel ve sözlü tanıklık



Mutlu Binark · Gani Çulha · İshak Kocabıyık

ZAMAN VE UZAM İÇİNDE HAYDARPAŞA GARI

Görsel ve Sözlü Tanıklık

Mutlu Binark
Başkent Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi.

Gani Çulha
Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Lisans Öğrencisi.

İshak Kocabıyık
T.C.D.D. Çalışanı

ZAMAN VE UZAM İÇİNDE HAYDARPAŞA GARI: GÖRSEL VE SÖZLÜ TANIKLIK

Mutlu Binark • Gani Çulha • İshak Kocabıyık

Yayıma Hazırlayan
Mutlu Binark - İshak Kocabıyık

Kapak Fotoğraf
Gani Çulha

Kapak Tasarım
Özge Yiğiter

Dizgi ve Baskı Öncesi Hazırlık
Penta Ajans

Mülkiyeliler Birliği Yayıncılık İşletmesi
Konur Sk. No: 1 Kızılay/ANKARA Tel: (0312) 418 55 72
mulkiye@mulkiye.org.tr

Basım
Birinci Baskı, Ankara, 120 sayfa
(1000 adet)

Basıldığı Yer
ome yofset
0.312 341 2 666 - 341 3 999
ISBN
978-975-01835-0-8

Basım Tarihi
Nisan 2007

İÇİNDEKİLER

Teşekkürler 7

Haydarpaşa'da Zamana ve Uzama Görsel ve Sözlü Tanıklık Yapmak 13

Anadolu Demiryollarının İnşası ve Sıfır Noktası 23

Gar'ın İnşa Süreci 29

Tarihsel Akış ve Siyasal - Toplumsal Dinamikler 37

Edebiyatta Haydarpaşa Garı İmgesi 53

Filmlerde Haydarpaşa Garı İmgesi: Peronlar ve Merdivenler 63

Haydarpaşa Garı'nın Geleceği: "Simgesel Çökertme" 77

Belleğin Yapısı I: Haydarpaşa Garı'nın Çağrışımları 85

Belleğin Yapısı II: Emek Gücü ve Üretim 99

Sonuç Yerine: Türkiye'de Demiryollarına "Siyah Kurdele Takmak" 117

Yararlanılan Kaynaklar 119





TEŞEKKÜRLER

"Zaman ve Uzam içinde Haydarpaşa Garı" adını verdiğimiz bu görsel ve sözlü tarih çalışmasını, Türkiye'de demiryolları kültürüne, gar binalarına ve özellikle de Haydarpaşa Gar'ına gönül veren/gönül çeldiren biz, kendi inİsiyatifimizle 27-31 Temmuz 2005 tarihleri arasında TCDD Basın Yayın ve Halka İlişkiler Müşavirliği'nden aldığımız yazılı izinle Gar binası ve alanında elimizdeki sınırlı olanaklarla gerçekleştirdik. Çalışma, Haydarpaşa Gar'ındaki Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası 1 No'lu Şube'nin bize yüreklerini açmaları sayesinde bu halini aldı. BTS 1 No'lu Şube üyelerine Gar'ı her yönüyle sahiplendikleri ve bu çalışmaya verdikleri destek için teşekkür etmek istiyoruz. Ayrıca Haydarpaşa Gar Müdürlüğü ile TCDD 1. Bölge Müdürlüğü Çalışanları'na da görsel ve sözlü tanıklığın gerçekleşmesine yaptıkları önemli katkı için teşekkür ederiz. Bu çalışmanın görsel ve yazılı malzemelerinin Türkiye'nin farklı kentlerinde sergilenebilmesi için gereken teknik biçeme yönelik olarak basım desteğini veren Mülkiyeliler Birliği Genel Merkezi ile TMMOB-Mimarlar Odası Ankara Şubesine de teşekkür etmeyi borç biliyoruz.

Doç. Dr. Hasan Akbulut alan çalışmamız sırasında Haydarpaşa Garı'na gelerek sözlü tarih çalışmasının gerçekleştirilmesine destek olmuş, Gar'ın içinden geçen ve Gar'da yaşanan farklı yaşam öykülerinin derlenmesine önemli bir katkıda bulunmuştur. Akbulut'a, hem çalışmaya yaptığı bu katkıdan, hem de daha sonra serginin Kocaeli Üniversitesi İletişim Fakültesinde açılabilmesi için gösterdiği destek ile oradaki ev sahipliği için teşekkür ederiz. Sergilerimizin açılabilmesi için verdikleri destekten dolayı Siyasal Bilgiler Fakültesine ve Dekan Prof. Dr. Celal Göle'ye, Bülent Çuhadar'ın şahsında BTS İzmir Şubesi Yöneticilerine, Ümit Sezer Mocan'a, Mazlum Beyhan'a, Kemal Akkaş'a, Çankaya Belediye Başkanı Prof. Dr. Muzaffer Eryılmaz'a, Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi'ne, İlhami Ilıman'a, serginin Türkiye'deki uzun seyahatine ve tüm ilgili çalışmalara verdiği manevi destekten dolayı Başkent Üniversitesi İletişim Fakültesi Dekanlığı'na, serginin afiş ve diğer görsel malzemelerini tasarlayan Volkan Furuncu'ya, hem sözlü tarih malzemelerinin gönüllü olarak deşifresini yaptığı hem de görsel malzemelerden hazırladığı dia gösterisi için Yavuz Çetinağaç'a, serginin görsel ve yazılı malzemele-

rinin daha geniş kamuya ulaşmasında yardımcı olan Sami Oğuz'a, serginin Kocaeli'den, Malatya'ya değin farklı kentlerde sergilenebilmesi için bizimle birlikte gönüllü olarak yola çıkan Seçil Bölük'e, Şahika Hocaoğulları'na, Evren Kulak ile Günseli Bayraktutan-Sütcü'ye, gidilen kentlerde ve açılan sergilerde bizimle birlikte olan veya bu serginin açılmasına aracılık eden, adlarını burada tek tek sayamadığımız Gazi, Kocaeli, Başkent Üniversiteleri'nin İletişim Fakülteleri'nden öğrenci arkadaşlarımıza burada tekrar teşekkür etmek istiyoruz. Görsel ve yazılı malzemeleri 18 Ağustos-2 Eylül 2006 tarihleri arasında İstanbul'da, Tarih Vakfı ve İnsan Yerleşimleri Derneği'nin işbirliğiyle "Haydarpaşa 0 noktası" etkinliği çerçevesinde İstanbullularla buluşturan Karşı Sanat Çalışmaları'na ve bu etkinlikte yoğun emekleri geçen Özkan Taner, Ayşe Çetinkaya Taner ve Feyyaz Yaman'a bu vesile ile teşekkür ederiz. "Haydarpaşa 0 noktası" etkinliği ile Haydarpaşa Garı ve geleceği ulusal ve yerel medyada daha tartışılır oldu ve kamuoyunun dikkati konuya çekildi. Örneğin, Sevin Okyay, "Gönlümüzdeki Haydarpaşa" başlıklı yazısında Gar ve Liman alanının mutlaka gayrimenkul piyasası dışında kalması gerektiğini ve "tren demek, sonuçta Haydarpaşa demek" olduğunu vurguladı (2006).

Haydarpaşa Garı ve Liman alanının "işlevsizleştirilmesi"nin simgesel olarak iki anlamının olduğunu düşünüyoruz; neo-liberal politikalardan beslenen bireyci-etik anlayışının meşrulaştırılması ve toplumun kolektif belleğinin değersizleştirilmesi. Oysa gerçekleştirdiğimiz görsel ve sözlü tanıklık Gar'ın kolektif belleklerdeki "silinmez" yerini ve simgesel önemini gözler önüne sermekte, kamusal özneyi mekânlarına ve belleğine sahip çıkmaya çağırmaktadır. Görsel ve sözlü kültür kayıtları yaparak ve bu kayıtlamayı "akademia"nın "tanımlanmış" sınırları dışına çıkarmakla, bir araştırmanın nihai amacının sadece akademik bir bilgi birikimine katkıda bulunmaktan öte, toplumsal değişimde rol oynamak olduğunu düşünüyoruz. Umarız, bu çalışmamız konuya ilişkin kamusal duyarlılığı arttırır ve "zeminden" beslenen toplumsal politikaları besler.

Bu çalışma gerçekleştirilirken, bizden her anlamda desteklerini esirgemeyen ailelerimizin, arkadaşlarımızın ve öğrencilerimizin yanımızda olmalarının verdiği gücün bizi çoğalttığını bilmelerini istiyoruz.

En son, serginin açıldığı farklı kentlerdeki İletişim Fakülteleri ile Kültür ve Sanat Merkezlerine gelerek, sergiyi dolaşan ve sergi defterine Gar'ın kendi belleklerindeki yerini bizlerle paylaşan ve Türkiye'de demiryolu kültürünün ekonomik, toplumsal, kültürel değerine sahip çıkanlara da "gerekli sözün" üretilmesi ve çoğalmasına verdikleri destek için teşekkür ederiz.

Mutlu Binark-Gani Çulha-İshak Kocabıyık
Mart 2007
Ankara

ZAMAN VE UZAM İÇİNDE HAYDARPAŞA GARI

GÖRSEL VE SÖZLÜ TANIKLIK



HAYDARPAŞA'DA ZAMANA VE UZAMA GÖRSEL VE SÖZLÜ TANIKLIK YAPMAK

Haydarpaşa Garı hem yolun sonu hem de başlangıç noktasıdır. Farklı tren hatlarını kullanan yolcuların hedeflerine ulaşmasında Gar, buluşma noktasıdır. Haydarpaşa Garı, sadece demiryolu taşımacılığına olanak sağlayan iç avlu ile bu avlu zemininde ve liman alanında gerçekleşen olaylar, geçenler, gidenler ile değil, avluyu çevreleyen tarihi binası, bu yapı içerisinde hizmet veren TCDD personeli ile farklı öykülere sahiptir. Bir yapının öyküsü, yapıya dokusunu veren yaşam öyküleri ile birlikte işlenmelidir. Bu nedenle, bu çalışmada, içindeki ve içinden geçen yaşam öykülerinin yirmidört saat ile sınırlandırılmasıyla, Haydarpaşa Gar binasının ve demiryollarının toplumsal hafızadaki yeralışı ortaya çıkartılmaya çalışıldı ve böylece yanıbaşımızdaki "yapı ile onun öykülerine" kulak vermek amaçlandı. Bir konuda çok sayıda ve farklı sözlü tanıklıkların derlenmesi, Stephen Caunce'nin belirttiği üzere, "...bütün bu tanıklıklar ya da en azından bu tanıklıkların büyük bir bölümü arasındaki ortak çizgiyi yakalama ve tamamen kişisel tavırları ve inançları bulup, gerekiyorsa ayıklama olanağı sunar" (2001: 25). Bu çalışmada da otuz kişinin sözlü tanıklığına başvuruldu. Görüşmeye katılan herkese çalışmanın amacı ve malzemelerin kullanım şekli hakkında bilgi verildi. Görüşmeler sırasında kimliğinin yazılı malzemede açıklanmamasını veya ses kaydının kullanılmamasını isteyenlerin bu talepleri yazım aşamasında yerine getirildi. Görüşmeye katılanlardan çalışma konusu olan mekân ile ilgili görsel malzemeleri paylaşmaları da istendi. BTS 1 No'lu Şube'den mekânda gerçekleşen sendikal eylemler ve diğer toplumsal eylemlerle ilgili görsel malzeme desteği temin edildi. Sözlü tanıklıklarda gündeme gelen olaylar yazılı malzemelerin taraması, özellikle gazete arşivi taraması ile eşleştirildi ve desteklendi.



David E. Kyvig ve Myron A. Marty'nin de vurguladığı gibi, yanıbaşımızda duran bir tarih üzerine çalışmak, güncel durumların kavranmasına yardımcı olabilen düşünce biçiminin gelişmesine olanak sağlamaktadır (2000:7). Bu çalışmada Gar'ın, yirmidört saatiyle birlikte farklı ve çoklu öykülerini aktarmasına olanak sağlanmasıyla, yıllar içinde toplumda meydana gelen ekonomik, toplumsal, politik ve kültürel değişimlerin kavranmasına da bir zemin hazırlanmaktadır. Kyvig ve Marty'e göre,

> "Binaların özel bir önemi vardır: hem kültürel bir çevrenin en önemli nesneleri hem de insan faaliyetlerinin merkezidir. İnsanlar onların etrafında yürür, onların içine girer çıkar, içlerinde aşağı iner yukarı çıkar, binaların içinden dışarı bakar, dışarıdan binaya bakar: binaların içinde çalışır, eğlenir, yemek yer, uyur, dinlenir, oyun oynar, sevişir, endişelenir ya da olay çıkarırlar. Binalar, onları kullanan insanların ekonomik, toplumsal, estetik ve fiziksel hayatlarıyla ilişkilidir. İnsanlar ve binalar organik bir ilişki içinde var olurlar" (2000:104).

Tıpkı Ali İhsan'ın Haydarpaşa Garı için söylediği gibi:



"Bir de tarihi hiçbir bina Haydarpaşa binası gibi insanlarla iletişim içinde olmamıştır. Hasan Dayı, köyünden tahta bavulu ile kalkıp geliyor buraya... Haydarpaşa'yı bir yaşıyor. Görüyor, dokunabiliyor, oturabiliyor, çayını içiyor, sohbet ediyor, bekleme salonunda bekliyor. O diyalog içinde farklı insanlarla tanışabiliyor. Dolayısıyla böyle bir özelliği de var..." *(Ali İhsan-TCDD 1. Bölge Çalışanı- sözlü tanıklık-28.07.2005)*

Bir binanın görsel ve sözlü tarihi yaşam öyküleriyle birlikte anlatıldığı zaman; iş-

levinin, yapısal özelliklerinin ve simgesel değerinin sistematik bir şekilde ortaya çıkartılması gerekir. Bu nedenle, "Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı" adlı bu çalışmada, Gar binasının işlevleri, yapısal özellikleri ve simgesel değerinin izleri konu yönelimli (epizodik) görüşmeler üzerinden saptanmaya çalışıldı. Stephen Caunce'nin de vurguladığı üzere, "Bir yaşam öyküsünde hem gündemi hem de havayı belirleyen, konuşmayı yapan kişidir ve ancak, insanların önemli bulduğu şeyin ne olduğunu bildiğimizde, gerçekten onların yaşamını daha büyük bir yapının içine yerleştirebiliriz" (2001:32). Kyvig ve Marty binaları çalışırken, işlevine, yapısına ve sembolizmine dikkat edilmesi gerektiğini belirtirler (2000:105). Binanın işlevinden kastedilen, mimarın ve binayı inşa edenlerin binanın temel işlevlerini ne şekilde tanımladıklarının, bu işlevleri gerçekleştirebilmek için kullandıkları organizasyon fikrinin, mekâna ilişkin temel düzenlemelerin ve binada hareket için bırakılan boşlukların saptanmasıdır. Binanın tasarım özgünlüğü, ne tür malzemelerin kullanıldığı, oran anlayışı, yani binanın parçalarının birbiriyle ve bütünle ilişkisi, ölçeği, dengesi, belli bir düzeni oluşturan unsurların varlığı, diğer bir deyişle ritmi, bütünlüğü ve karakteri de strüktür olarak ele alınır (2000:105). Araştırmacıların sembolizmden kastettikleriyse, binanın toplumsal, kültürel, siyasal ve ekonomik olarak taşıdığı anlamın tarihsel bir izlek içinde ortaya konmasıdır.

Haydarpaşa Garı ve çevreleyen alanlar öncelikle yirmidört saatlik sınırlı bir zaman dilimi içinde, gündelik rutin içinde görüntülenerek, daha sonra da Gar'ın içindeki ve içinden geçen insan unsurunun çizdiği anlatı haritalarına koşut olarak yapının diğer görsel ögeleri çalışma kapsamında yer almıştır.



"...insanlara tarihlerini kendi sözleriyle geri veren" ve "onlara geçmişi verirken, kendi kuracakları gelecek içinde yol gösteren" (Thompson, 1999:233) sözlü tarih yöntemi ile, başta TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nde farklı işlerde çalışan TCDD çalışanları, BTS 1 No'lu Şube üyeleri, eski demiryolcular, halihazırdaki Gar Müdürü, Gar alanında çalışan esnafın yanı sıra Garı yolculuk etmek, beklemek, geceyi geçir-

mek ve hatta yaşamak için kullananlar ile 27-31 Temmuz 2005 ile 3 Ekim 2005 tarihlerinde görüşmeler yapılmıştır. Görüşme yapılan herkes çalışmada belli ve verili koşullar altında tarihsel özne olarak kabul edilmiş, sözlü tanıklıkları da tarihin yeniden yazımı için değerli görülmüştür. Yapılan bu görüşmelerde, binanın simgesel anlamı, alanın ev sahipliği yaptığı toplumsal etkinlik ve eylemler, zaman içinde değişen yolcu profili, yolcuların kullandıkları alanlara ilişkin deneyimlerin belleklerden ortaya çıkartılması ve böylece kamunun Gar'ı ve onu çevreleyen toplumsal, kültürel, siyasal ve ekonomik olayları tekrar anımsaması amaçlanmıştır. Paul Thompson, *Geçmişin Sesi* adlı çalışmasında bireylerin anımsadıkları şeyler kadar, unuttukları olayların da önemli olduğuna dikkat çeker ve şu saptamada bulunur: "Görüşülen kişinin inandığı şeyler (kişinin o olguya inandığı gerçeği), 'gerçekten' olanlar gibi birer olgudur" (1999:122). Bu çalışmada; görüşme yapılan kişilerin belleklerinde Gar'ın nasıl ve hangi imgelerle yer aldığı ile bu imgelerin ortaklığını görmek, Gar'ın toplumsal bellekteki konumlandırılışını kavramak açısından anlamlıdır. Gar'ın tarihine ilişkin bazı olaylara bu anlatılarda gönderme yapılmamış olması da, kolektif bellekte nelerin "unutulduğunu", dışarıda bırakıldığını görmek açısından da önemlidir. Ruth Finnegan kişisel anlatıların, bireysel deneyimi kişinin kendi sözleri ile ortaya çıkarttığını belirtir (1997:67). Bu anlatılar üzerinden, ele alınan konunun, hem bireyin belleğindeki yerini hem de bireyin kendini nasıl öyküleştirdiğini görebiliriz. Dolayısıyla, sözlü tanıklıklar, farklı bireylerin kendilerine ilişkin ben tahayyüllerini ve bu inşa edilmiş ben'i nasıl yaşadıklarını da gösterir. Çalışmada yapılan görüşmelerin bantları bire bir, şiveye özgü söyleniş farkları ve konuşmacının dilbilgisi kullanım özellikleri korunarak çözümlendi. Çalışma sürecine ilişkin burada not edilmesi gereken bir diğer husus ise, bireysel belleğin anlatılmasının aslında kolektif bellek inşasının bir parçası olduğudur. Çalışmada

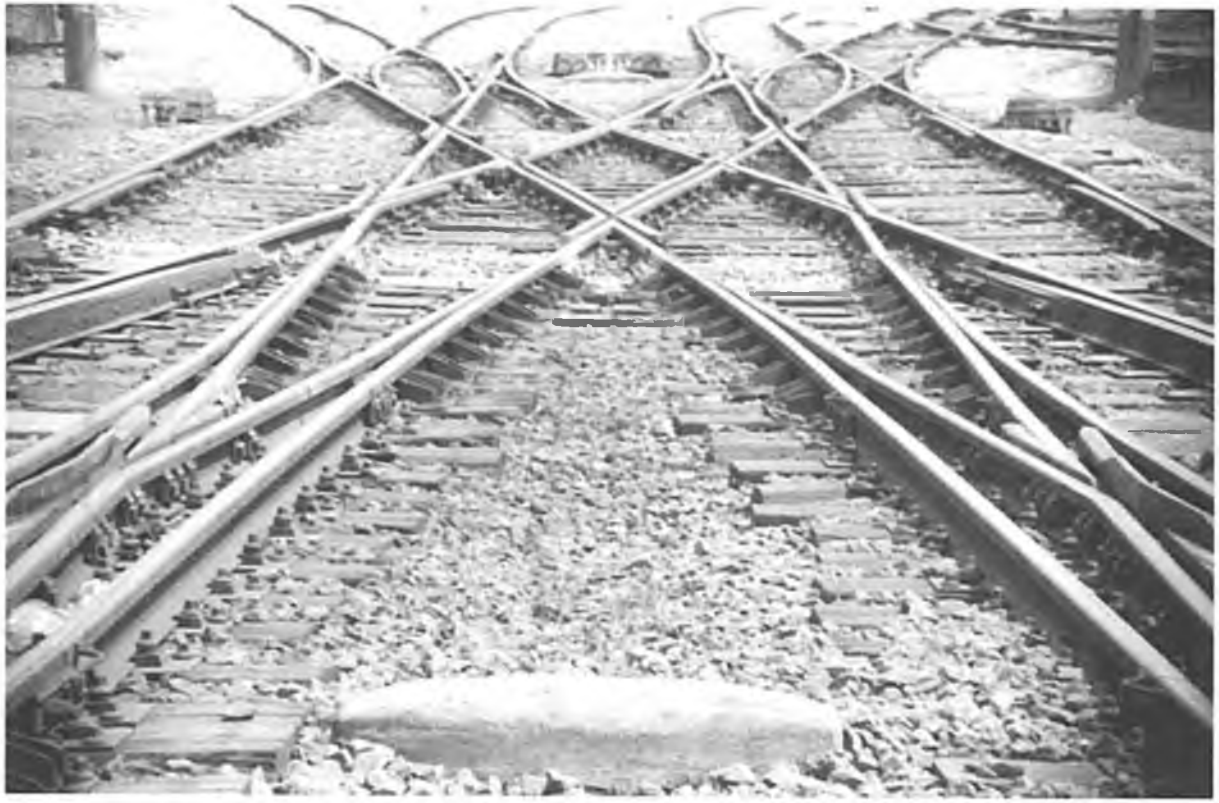




da Gar'a ilişkin bireysel bellek kayıtlarının derlenmesinde, görüşülen kişilerin grup aidiyetleri içinde belli epizodik anlatıları aktardıkları görülmüştür.

Çalışma sırasında Jon Prosser ve Dona Schwartz'ın yaptığı ayrımla Haydarpaşa Garı ve içinden geçen yaşamlar görsel kültür kayıtları (records about culture) olarak belgelenmiştir (2006:107-108). Fotoğrafların çekim sürecine ilişkin olarak aktarılması gereken hususlar ise şunlardır: Fotoğraflar Gani Çulha tarafından siyah/beyaz çekilmiştir. Canon EOS 500 N SLR makine ile 28-200 mm. zoom objektif (f 4-5.6) kullanılarak çekilen bu görsel kültür belgeleri 400 ve 800 ASA ILFORD filme kayıtlanmış, daha sonra dijital ortama aktarılmıştır. Yaklaşık 150 fotoğraflık bir arşivden sergilenmek üzere 62 kare seçilmiş, sözlü tanıklık ile birleştirilen Gar'ın tarihini, yazınsal ve görsel sanatlarda yerini anlatan metinler A3 ebadında büyütülerek fotobloklara aktarılmıştır. 27 adet metin blok ile 62 adet 30x40 ebadındaki fotoğraflar ilk olarak Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi'nde sergilenmiştir. Daha sonra sergi sırasıyla Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde, Başkent Üniversitesi İletişim Fakültesi'nde, Kocaeli Üniversitesi İletişim Fakültesi'nde, İzmir-Alsancak TCDD Müzesi'nde, Malatya Belediyesi Kültür Merkezi'nde, Karşı Sanat Çalışmaları-İstanbul'da açılmıştır. Ayrıca 1-3 Nisan 2006 tarihleri arasında Ankara Garı'nda düzenlenen Kanatlı Tekerlek Belgesel Film Festivali kapsamında ise çalışmanın fotoğraflarından ve sözlü tanıklık metinlerinden oluşan bir dia gösterisi yer almıştır.





ANADOLU DEMİRYOLLARININ İNŞASI VE SIFIR NOKTASI

Her toplumda belli tarihsel dönemlerde bazı mekânlar tarihsel, toplumsal veya siyasal bir olayın başlangıç, gerçekleştirilme ve/veya sonlanmasından kaynaklanan nedenlerden dolayı toplumsal hafızada ayrı bir yere, simgesel değere sahiptir. Bu mekânların sahip olduğu simgesel değer kolektif belleklerde ve popüler kültür metinlerinde canlı tutulur, sözlü kültür kanalları ve kitle iletişim araçları tarafından bu mekânlara atfedilen değer, dolaşıma sokulur. Türkiye'de simgesel değere sahip mekânlardan biri de Haydarpaşa Gar ve liman alanıdır.

Anadolu coğrafyasında 1850'li yıllarda başlayan demiryolu serüveninin en görkemli kısmı hiç kuşkusuz Haydarpaşa Garı ve Haydarpaşa-İzmit hattının inşasının gerçekleşmesidir. Osmanlıdan Cumhuriyete uzanan bir tarihte neredeyse yüze varan yaşı ile Haydarpaşa Garı, Anadolu demiryolları inşasının simgelediği, Batı ve Doğu'nun buluşturulması görevini hâlâ sürdürmektedir. Haydarpaşa Garı 1908'den bu yana birçok toplumsal, siyasi ve kültürel olayın, farklı etkinliklerin, devletler arasındaki ilişkilerin gerçekleştiği bir mekan olmasının yanı sıra, farklı sınıfsal konumlara ve ideolojik bakış açılarına sahip kadınlara, erkeklere, gençlere ve yaşlılara ait yaşamların kimi zaman teğet geçtiği, kimi zaman da çakıştığı uzam olmaya devam etmektedir.

Haydarpaşa Garı'nın yapımının gerçekleşmesi Avrupa'nın emperyalist ulus-devletlerinin Osmanlı ve Ortadoğu-Yakındoğu üzerindeki sömürgeci düşünceleriyle doğrudan ilgilidir. Osmanlı Devleti demiryolu yapımı konusunda ilk imtiyazı 1856 yılında İngilizlere İzmir-Aydın hattı için vermiştir. Bu tarihten sonra, deyim yerindeyse Anadolu coğrafyası üzerinde imtiyaz savaşları başlamıştır. Sultan Abdülaziz'in Fransa gezisinde ziyaret ettiği Paris Sanayi Sergisi'nde edindiği izlenimlerin de Osmanlı Devleti'nde demiryolu taşımacılığına yatırım yapılmasında güdüleyici bir rol oynadığı söylenebilir. İlk imtiyazla birlikte, yaklaşık onbeş yirmi yıllık bir zaman dilimi Osmanlı Devleti'nin, demiryolu politikasını oluşturmasıyla geçmiştir. Bu sürede alman en önemli karar, Haydarpaşa-İzmit hattının yapımının bir imtiyaz olarak yabancı şirketlere verilerek değil, bizzat devletin kendisinin yapmasıdır.

Padişah tarafından görevlendirilen Alman Mühendis Wilhelm von Pressel, 1873'de ayrıntılı bir demiryolu projesi hazırladı. Alman yayılmacılığına uygun olarak von Pressel Sultan Abdülaziz'in de düşündüğü gibi Anadolu demiryolunun başlangıcının İngilizlerin aksine Akdeniz'den değil, İstanbul'dan ve dolayısıyla Haydarpaşa noktasından olması gerektiği kanısındaydı. Günümüzde demiryolu trafiğinde de bu konumlandırma geçerlidir: Haydarpaşa Garı demiryollarının sıfır noktasıdır. Örneğin demiryolu trafik kayıtlarına Ankara 576 olarak işlenir. Demiryolu trafiğinde trenler numaralarla anılır. Bu numaralandırma trenlerin aynı zamanda birbirlerine karşı olan üstünlüklerini de ifade eder. Örneğin Süper Ekspres olarak adlandırılan Başkent Ekspresi'nin Haydarpaşa'dan kalktığında alacağı tren numarası 11002'dir. Normal Ekspres sayılan



Boğaziçi Ekspresi'nin Haydarpaşa'dan kalktığında alacağı tren numarası 11206'dır. İki tren arasındaki karşılaşma, öne geçme vb. durumlarda öncelik 11002 numaralı Başkent Ekspresi'ne aittir. Pekiyi, Haydarpaşa'dan kalkan 11002 numaralı tren ile Ankara'dan kalkan 11001 numaralı Başkent Ekspresi arasında öncelik hangi trenindir? İkisi de aynı statüde olmasına karşın, öncelik Haydarpaşa yönünden gelen trenindir. Özetle, demiryolu trafiğinde Haydarpaşa'nın merkezi ayrıcalığı vardır. Çünkü burası, "sıfır noktasıdır". Doğu ve Batı'nın karşılaşmasının, buluşmasının noktasıdır. Haydarpaşa Garı halen günde 116 banliyö, 22 bölgesel, 22 anahat ve 12 yük trenine ev sahipliği yapmaktadır. Haydarpaşa Garı demiryolcular ve yol trafiğinin yanı sıra TCDD Genel Müdürlüğü'nün 1. Bölge Müdürlüğü ile Haydarpaşa Gar Müdürlüğü'nü de bünyesinde barındırmaktadır. Liman alanı, işletme ve Gar çalışanlarıyla, Haydarpaşa Garı yaklaşık 1000 kişinin "ekmek" kapısıdır.





GAR'IN İNŞA SÜRECİ

> "Haydarpaşa bir Haydarpaşa... diye geçen bölge üzerinde kurulmuş bir bölge. Numune Hastanesi'nin önünden gelen köprünün altında ilk bina vardı. İki katlıydı, sonra üç katlı bina yapıldı. Daha sonra orada bulunan limanın ve Gar'ın kapasitesinin yetmemesi üzerine buraya büyük bir liman yapımı konusunda Alman mimarların hazırlamış olduğu, şu anda muhteşem görüntüsüyle liman binası. 100 yıllık gerek Anadolu'dan İstanbul'a gelen, İstanbul'dan Anadolu'ya giden, biz bu hizmetin kesilmesini istemiyoruz... Yeni projenin Haydarpaşa Garı'nı işlevsiz hale getirmek için, ... Marmaray projesi dayanak yapılıyor gibime geliyor. Haydarpaşa, kentlerin önemli simgelerinden biri. Meydanlar ve garlar şehirlerin simgeleridir. Avrupa'nın hiçbir yerinde ... tarihi gar binaları işlevsiz hale gelmemiştir. Haydarpaşa gar işlevini sürdürebilecek kapasiteye sahiptir." *(Tugay-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-3.10.2005)*

Anadolu demiryollarının sıfır noktasına ev sahipliği yapan Haydarpaşa Semti'ne adını veren kişinin kimliği tam olarak bilinmemekle birlikte, bu kişinin Kanuni Döneminde yaşamış ve Padişahın Üsküdar'daki Kavak Sarayı'nı inşa etmiş olan Mimar Koca Haydar Paşa olduğu iddia edilmektedir. Bölge, demiryolu yapım kararına değin çayırlık ve mesire yeri olarak kullanılmaktayken, demiryolunun yapımıyla birlikte değerlenmiş ve topografisi de değişmiştir.

Sultan Abdülaziz 4 Ağustos 1871 tarihli irade ile Haydarpaşa-İzmit arasında uzanan bir demiryolu hattının yapımını başlatır (Özyüksel, 2000:17). (Bu hat bir sene zarfında 24 km. döşenebilmiş ve demiryolu Pendik'e kadar ulaşılabilmiştir). Hat yapımının başlaması ile birlikte Çayırbaşı mevkinde birde küçük bir istasyon binası yapılır. 22 Eylül 1872'de bu küçük istasyon binası hizmete açılır.

Haydarpaşa-İzmit hattının yapımını bitiren Osmanlı Devleti, hattın işletmesinde aynı başarıyı sağlayamaz ve bu hattın işletmesini bir İngiliz şirketine devretmek zorunda kalır (Özyüksel, 2000: 17). Osmanlı Maliyesi'nin 1875'de iflas etmesiyle birlikte, devlet eliyle demiryolu yapımı projesi de rafa kalkar (17, 42). İngiliz şirketi ise 1923 yılına kadar bu hattın işletmesini sürdürür. Bu dönemde, Berlin-Bağdat demiryolu projesinin gerçekleşmesi ile Basra Körfezi'ne, dolayısıyla enerji yataklarına ve Uzak Doğu yollarına hakim olmayı amaçlayan Almanlar, Osmanlı toprakları üzerinde Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi aracılığıyla önemli bir oranda imtiyaz sahibi konumundadır. Almanların, elde ettikleri imtiyaz sözleşmesi, İzmit-Ankara hattının yapım ve işletmesinin yanı sıra Haydarpaşa-İzmit demiryolunun Deutche Bank'a devredilmesini de içermekteydi (20). Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ilk treninin 27 Kasım 1892 tarihinde sözleşme hükümlerince Ankara istasyonuna ulaşmasından (21) bir süre sonra (1896 yılında) Eskişehir-Konya demiryolunun yapımı da tamamlanır. 1898 yılına gelindiğinde Almanlar Haydarpaşa-İzmit arasında 91 km, İzmit-Ankara arasında 485 km, Eskişehir-Konya arasında



Dikimevi Mevkii - İshak Kocabıyık Arşivi'nden



444 km. ile toplam 1020 km. demiryolu hattı imtiyazına sahipti (Earle 1962:53'den aktaran Can, 2000:65). Almanlar uzun görüşmelerden sonra, İmparator II. Wilhelm'in Osmanlı Devletine 1898 yılında yaptığı geziyi takiben Haydarpaşa Garı'nın yanındaki limanı işletmek için de Osmanlı Devletinden imtiyaz alır (22). Bu imtiyazlar aracılığı ile Almanlar, Anadolu'da üretilen mamul maddeleri Batı'ya taşıyabiliyorlardı. Ayrıca, Anadolu kasabalarında dışa bağımlı yeni bir pazar ekonomisi ile para ekonomisinin gelişmesini de destekliyorlardı. Bütün bunların yanı sıra Haydarpaşa-İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarının inşasının bir diğer sonucu İstanbul'un/Merkez'in zamanla Anadolu'yu ve onun ekonomik, askeri ve siyasi önemini keşfetmesi olmuştur.

O zamanlar Haydarpaşa Garı olarak inşa edilen bina, şimdi yoktur. Selimiye Kışlası'ndan Kadıköy'e giden karayolunun demiryolunu kestiği Çayırbaşı mevkinde yer alan bu bina 1890'lı yılların başında yanarak kullanılmaz bir duruma gelir. Haydarpaşa Gar binasının yapımına bu olay üzerine karar verilir. Haydarpaşa Gar binasının inşasına 30 Mayıs 1906'da Otto Ritter ve Helmut Cuno adlı Alman mimarlar tarafından başlanır ve yapı 19 Ağustos 1908'de hizmete açılır. Gar binası zamanına göre oldukça ileri bir teknikle inşa edilmiş, denize kazık çakılarak temel oturtulmuş ve temel taşı olarak hafif delikli taşların kullanılması ile binanın depreme karşı dayanıklılığı arttırılmıştır.



Yapının mimari biçemi ise içine yerleştiği toplumsal-kültürel bağlam gibi çeşitlilik göstermektedir. Gar binasının, güney cephesi Neo-Rönesans, içeride merdiven ve tavan kirişleri uygulaması Barok ve Gotik stillerindedir. Dış cephedeki taş oymacılık uygulamaları ve iki kule, yapıyı kullananları veya denizden izleyenleri etkiler. Buna karşın, binanın "U" şeklindeki iç avlu kısmı sadedir (Koçer, 1995). Binanın içindeki özgün kalem işi bezeli tavanlardan günümüze sadece "permi

odası" olarak kullanılan odadaki bezeme kalmıştır. Mimari biçemdeki bu çeşitlilik binanın toplumsal hafızada kendine özel bir yer edinmesinde olumlu rol oynar.

Haydarpaşa'da varolan liman ve dalgakıran şimdi mevcut olan Gar binasından önce yapılır. Dalgakıranın yapımına ise 1899 yılında başlanır. Dalgakıran, 1902 yılında Sultan II. Abdülhamit'in doğum gününde hizmete açılmış olup bitimini müteakip, Sultan II.Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yılı anısına üzerine bir sütun dikilmiştir. Dalgakıran, Mimar Valüri, dalgakıran üzerinde bulunan deniz feneri ise Mühendis Mustafa Lütfi tarafından yapılmıştır. Haydarpaşa limanının yapımına ise 1899'da başlanmış, işletmeye ise 1903 yılında açılmıştır. 1927 yılında çıkarılan bir kanunla Demiryolu ve Limanlar İdare-i Umumiyesi kurularak, liman ve rıhtımın imtiyazının da satın alınması gerçekleştirilmiştir. 1929 yılında Liman, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. 1953 yılında liman alanı genişletilmiş, büyük tonajlı silo ve vinçler eklenerek, demiryolu hattı döşenmiştir.

Gar binası ise daha önce belirtildiği üzere 1908 yılında hizmete açılmıştır. Haydarpaşa Garı'nın hizmete açılış konuşmasını Ermeni kökenli Milletvekili Bedros Halaçyan yapar. 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyet'e koşut yapılan seçimlerin sonucunda, seçilen milletvekilleri İstanbul'a ilk geldiklerinde Haydarpaşa Garı'nda törenle karşılanır. Haydarpaşa Garı'nın toplumsal belleğe düştüğü kayıtlar bunlarla bitmez, nedendir bilinmez, Sultan II. Abdülhamit Haydarpaşa Garı'nın bir benzerini Hicaz Demiryolu'nun son istasyonu olan Medine'ye de yaptırır. Hac zamanı Sultan'ın Mekke Emirine gönderdiği hediyeleri götüren Sürre Alayları da yola Haydarpaşa'dan çıkar. İlk "deniz dolmuşları" da Karaköy-Haydarpaşa arasında çalışmaya başlar.


Atatürk Kitaplığı Arşivi'nden

Demiryolları 1800'lü yılların sonundan itibaren Anadolu topraklarında kıvrıla kıvrıla yaygınlaşmaya başladığında, ulaştığı yere yeni teknolojileri uygulama ve uluslararası pazara erişme olanağını da kazandırmış, toplumsal

hareketliliği arttırmış, büyük ve orta ölçekte garların inşa edildiği kentlerde burjuva sınıfının güçlenmesine yol açmıştır. Örneğin Konya ovasının sulanmasının imtiyazını 1907 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi almış, ovada pamuk üretiminin arttırılması hedeflenmişti. Benzeri bir proje de Adana Ovası için 1913 yılında başlatılmıştır.

Haydarpaşa Garı'nın vapur iskelesinin de bir dönüştürme uygulaması olarak, Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın önemli temsilcilerinden Mimar Vedat Tek'in (1873-1942) tasarımı olduğunu bu noktada belirtilmek gerekli. Vapur iskelesi oryantalist çizgide bir tasarımdır. Vapur iskelesinin dönüştürme uygulaması sırasında yapının özgün planı ve beden duvarları büyük ölçüde korunmuş, ancak yapıya eşit büyüklükte Osmanlı tarzı üçlü sivri kemerden oluşan geniş saçaklı kırma çatı eklenmiştir. İskele binasının içi Kütahya çiniciliğinin değerli ustalarından Mehmed Emin Bey'in çinileri ile kaplıdır. İskele binası 1987 yılında önemli bir restorasyon geçirmiştir.



Atatürk Kitaplığı Arşivi'nden



TARİHSEL AKIŞ VE SİYASAL-TOPLUMSAL DİNAMİKLER

Haydarpaşa Garı I. Dünya Savaşı sırasında yolcu ve yük taşımacılığından ziyade askeri bir birim olarak kullanılmış, Gar binasının bir kısmı askeri cephanelik olarak hizmet vermiştir. Bu nedenle, 1917 yılında binanın cephanelik kısmında sabotaj olma olasılığı yüksek bir patlama meydana gelmiş, büyük bir yangın çıkmış ve sevkıyat için bekleyen bir tren dolusu asker ölmüştür. Gar binasının özgün kuleleri de patlamayı takip eden yangında yok olmuştur. Bu patlamanın gerçek nedeni ve failleri hiçbir zaman ortaya çıkmamış olsa da, olayın bir sabotaj olduğu düşünülmektedir. Bu olay üzerine pek çok kişi ve kurum kendi görüşlerini çeşitli vesilelerle aktarmıştır. Bunlardan en ilginci şüphesiz Rafael de Nogales Mendez'in görüşleridir. İlginç bir yaşamı ve kişiliği olan, adeta bir serüvenci olarakta tanımlanabilecek Mendez, Venezüella asıllıdır. I. Dünya Savaşı çıktığında gönüllü asker olmak için Fransa'ya müracaat eder, ancak başvurusu reddedilir. İngiliz saflarında yer almayı da kendisi istemez. Daha sonra bir arkadaşı Osmanlı ordusunu önerir. Bu öneriyi takiben, Osmanlı ordusunda subay olarak görev yapmaya başlar. Mendez, anılarında Osmanlı ordusunda geçirdiği dönemi anlatırken Haydarpaşa Garı'ndaki patlamadan da şu şekilde söz eder:

> "...General Von Falkenhayn yeni görevine getirilir getirilmez Kurmay Başkanı Albay Von Dommes ile gelecekteki harekâtının planını geniş bir şekilde ele almaya koyuldu. Ancak ele alınan plan ayrıntılar açısından yine de bir takım belirsizlikler taşıyordu. Öte yandan İmparatorun en güvendiği kişi olduğundan, başka önemli savaş araçları ile birlikte bin ila bin ikiyüz adet civarında son model kamyon elde etmesi de zor olmadı. Bu kamyonlar sayesinde Suriye ve Mezopotamya'daki öncelikli harekât merkezleri olan Halep ile Musul arasında bir levazım ağı oluşturmayı düşünüyordu. Ancak ne yazık ki O'nun mu yoksa Enver'in mi hatasından kaynaklandığı anlaşılamayan bir şekilde, gelecekte oluşturulacak Hareket Ordusu'nun hemen hemen tüm benzinliği ile patlayıcıların önemli bir kısmı Haydarpaşa İstasyonu'nda toplanmaya başlandı. Bu durum bir gün, 200 ila 300 adet tüfek mermisi, el bombası, patlayıcı benzin ve benzol yüklü vagonun esrarengiz bir şekilde havaya uçtuğu güne kadar sürdü. Büyük olduğu kadar beklenmedik de olan bu felaket doğal olarak Von Falkenhayn'ın oluşturmaya çalıştığı iskambil kulelerini bir anda yerle bir etti ve onun Bağdat ve Kütülamare şehirlerini işgal etme planlarını yok etti. Son derece üzücü bu olayın temelinde bana göre, iskeledeki hamalların bir dikkatsizliği yatıyordu. Büyük bir ihtimalle patlayıcı dolu bir kutuyu ellerinden düşürmüş olmalıydılar. Meydana gelen bu olay Mezopotamya'daki 6. Ordumuzdan arta kalan kuvvetleri de zor bir durumda bırakmıştı.

Bu arada Kafkaslar ve Anadolu'nun önemli bir bölümü de Rusların elindeydi. Ve anılan ülkenin orduları yavaş, ancak kesin adımlarla Sivas'a doğru ilerliyorlardı. Diğer bir deyişle Küçük Asya'nın kalbine yaklaşıyorlardı. Bahse konu kazanın düşman uçakları tarafından (patlama anında Haydarpaşa'nın üzerinde düşman uçaklarının bulunduğuna dair herhangi bir ses yada belirtiye rastlanmamıştır) değil de, patlayıcıyla yüklü olarak iskelede demirli bulunan değişik mavnaların boşaltım işiyle görevli Türk askerlerin bir dikkatsizliği sonucu meydana geldiğine dair düşüncem, bomba, el bombası, top mermisi ya da her ne patlamasıysa o ilk patlamanın meydana geldiği anda adı geçen istasyonun avlusundan tesadüfen atla geçmekte olmama dayanmaktadır. Üsküdar'a dolaşmaya gitmiştim ve sahili takip ederek geri dönüyordum. Ve tam o sırada sıhhiye sınıfına mensup bir Alman çavuşa, Komutanının neden çadırlarını o kadar patlayıcının ve benzinin arasına kurduğunu soruyordum. Tam o anda otuz kırk adım kadar sağımızda meydana gelen müthiş bir patlama, beni neredeyse eğerimin üzerinden düşürüyordu. Benimle birlikte gezintiye çıkmış olan köpeklerimden biri de can çekişir halde atımın ayakları dibine yuvarlandı. Ben henüz neler olup bittiğini tam olarak kavrayamamışken, birincisinden daha da şiddetli bir patlama meydana geldi ki bu ikincisi birinci patlamadan daha yakında gerçekleşmişti. Adı geçen istasyondan ne kadar büyük bir süratle ayrıldığımı varın artık siz düşünün. Üçüncü patlama meydana gelmeden önce atımın dizginlerine asılmıştım ve korkudan adeta deliye dönmüş bir kalabalığın üzerinden hayvan, gerçek anlamda uçarak uzaklaşmaktaydı. Dehşet içindeki bu gürûh, korkuyla o cehennemden kaçıyordu. İlk patlamadan bir ya da iki dakika sonra havaya uçanlar artık kutular değildi. Vagonlar ve devasa roketlere eşlik eden diğer patlayıcılar da havalarda uçuyor, yine patlayıcılarla dolu katarlar yanarken bitmez tükenmez patırtılar çıkarıyorlardı. Sahne, bir savaşın tam ateş hattındaki herhangi bir görünümü ortaya koyuyordu. Büyük çabalar sonucunda Kadıköy'ün ana caddesine geldiğimde, -ki bu cadde limanın güney tarafında deniz boyunca uzanan bir bulvar gibidir ve dolayısıyla da istasyonun önünden geçmektedir- gök gürültüsünü andıran büyük bir patlamayla içi dinamit ya da başka bir cephane ile dolu olduğunu düşündüğüm bir bina olduğu gibi havaya uçtu. Bu patlama sonucunda

Tarih ve Toplum Dergisi'nden



denize bakan tüm evlerin camları bir anda büyük bir şangırtıyla yerle bir oldu. Bu arada ben de neredeyse atımın dizginlerini elimden kaçırıyordum. Patlamanın meydana getirdiği rüzgar öylesine şiddetli olmuştu. Bu felaketin yalnızca Kadıköy'de değil, bütün şehirde yarattığı panik havasını tarif etmek imkânsızdır. İlk anda şehirde İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazını geçip şehre saldırdığına dair söylentiler dahi dolaşmaya başlamıştı.



İshak Kocabıyık Arşivi'nden

O öğleden sonra ve bütün gece boyunca devam eden yangın Orta Asya'nın belki de Balkanların en büyük ve modern tren istasyonunu küle dönüştürdü. 48 saatten daha az süre içinde milyonlarca İngiliz sterlini tutarındaki binalar ve malzemeler kül oldu.

O ateş volkanından dolayı ihtiyatlı bir şekilde istasyona yaklaşmaya çalışıyorduk. Tahsin ve ben, ancak bir gece sonra istasyonun ana binasına girmeyi başardık. Yanan binada dolaştık. Altüst olmuş yanık mobilyalar, tren sirkülasyonunun en yoğun anında olan patlamanın şaşkınlığıyla orayı terk eden yolcuların ve istasyon personelinin geride bıraktığı her türlü eşya. Orayı saran sıcaklık o kadar yoğundu ki, rıhtımın kenarında kıyıya 300 adım uzaklıkta bulunan botlar, kayıklar yanmaya başlamıştı. Rıhtımın yanı mavi suların, alev dilimlerinin yansıması ile mor renge bürünüyordu. Patlayıcı yüklü mavnalar oradaki diğer hüzünlü kayıklar gibi, Vikinglerin yendikleri korsan gemilerini denizde başıboş bıraktıkları gibi dalgaların kucağında başıboş dolaşıyordu.

Bu esnada başıboş mavnalardan biri binanın temellerini titreterek büyük bir gürültüyle patladı. Biz istasyonun restaurantının yıkıntıları arasına sığınmak zorunda kaldık. Orada sepetlerle bir şeyler götüren Alman askerleri ile karşılaştık. Çakır keyiftiler. Beni görünce af dilemeye yeltendiler. Ellerindekilerin çalıntı ve yağma olmadığını söylediler." (Mendez, 1974).

Demiryolları Mecmuası'nda yayınlanan Doktor Wilhem Feltman'ın anılarına göre de, Almanlar Gar'daki büyük patlamanın düşman ülkelerinin sabotajı olduğunu ileri sürerek, "...harik tazminat vermekten istinkâf ediyorlardı. Buna mukabil Bağdat Demiryol Şirketi'nin hukuki varisi bulunan hükümet ise felaketin bir kaza neticesinde hasıl olduğunu ileri sürdü ve

sonunda da muvaffak oldu... Türk Devleti tarafından hat ile beraber mubayaa edilen istasyonun şimdiki harap vaziyetinden kurtarılarak eski şaşaasını iade edileceğini ümit ederiz" iddiasında bulunmuştur (1931:746-747). Ancak Gar binası uzun yıllar yıkık kuleleri ile onarılmayı bekleyerek, hizmet vermeye devam eder. Kulelerin yenilenmesi Genç Cumhuriyet'e nasip olacaktır. 1928 yılında açılan bir yarışmanın ardından kulelerin yeniden inşâsı tamamlanır. Bu yarışmaya katılanlar arasında Ankara'da önemli Cumhuriyet yapılarını inşâ eden Mimar Kemalettin de vardır.

Siyasi dinamiklerin garın nasıl etkilendiğine ilişkin diğer bir örneği, gerek İttihat Terakki yönetimi içinde gerekse I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devletinde iktidar sahiplerinden biri olan Enver Paşa'nın adının, Gar binasına verilmesi oluşturur. Mekânların adlarının siyasal nedenlerle değiştirilmesi işlemine bir örnektir bu sadece.

Cumhuriyetle birlikte ilk millileştirilen hat Haydarpaşa-İzmit hattı olmuştur. Demiryollarının sıfır noktası olması kendisine verilen bu özel değerde hiç kuşkusuz önemli bir rol oynamaktadır. Haydarpaşa Garı bu dönemde demiryolu işletmeciliğinde eğitimin öneminin ilk kez kavrandığı yerdir. Demiryolu eğitimi veren bir okul burada açılır. Bu eğitim meslek içi eğitim olsa da, Haydarpaşa'nın tarihine eğitim mekânı olarak ilk kayıt düşülür. Burada, özellikle tren trafiğinde görev alacak personel büyük bir ciddiyetle eğitilir. Eğitimin içeriği sadece mesleki donanımın kazandırılmasından oluşmamaktadır. Cumhuriyet rejimi, "tüm bir yurdun demirağlarla örülmesini" bir aydınlanma ve uygarlık projesi olarak tanımladığı için, genç demiryolcular toplumun çağdaşlaşmasında öncü rol oynayacak kültürel, siyasal ve toplumsal yetiler ile donanmış şekilde yetiştirilirler. Bu özel toplumsal sorumluluk görevinden dolayı, Demiryolu Okulu'nun törenlerine kimi zaman dönemin Başbakanı İsmet İnönü de iştirak eder. O zamanki adı ile Şimendifer Mektebi olan Demiryolu Okulu'nun 1931 tarihinde gerçekleşen bir töreninin programına göz atarsak, Okulun Cumhuriyet rejiminin ilke ve hedefleri ile özdeşleşen niteliğini kavramak mümkün olabilir:

Şimendifer Mektebi 16. devre mezunlarına diploma ve mükafat tevziine ait merasim programı (26.4.1931 Saat 16:00)

1-Misafirlere likör ikramı
2-Talebenin salona duhulü
3-Mektep Müdürü Eşref Bey tarafından nutuk
4-Mükafat ve diplomaların tevzii
5-Hareket sınıfı birincisi Haydar Efendi'nin nutku
6-Katar sınıfı birincisi Afif Efendi'nin nutku
7-İdarei Umumiye namına Müfettiş Zihni Beyefendi'nin nutku

8-Med'uvini muhteremeye çay ziyafeti

9-Misafirlerin hatıra defterine mektep hakkında ihtisasatının derci

10-Mektep önünde misafirlerin talebe ve heyeti talimiye ile birlikte grup fotoğrafları

Mükafatlar:

Hareket sınıfı birincisi: Konya İşletmesi'ne mensup Haydar Efendi

Mükafat: Namına mahkuk mahfazalı bir gümüş saat

Hareket sınıfı ikincisi: Haydarpaşa İşletmesi'ne mensup Sıtkı Efendi

Mükafat: Namına mahkuk mahfazalı bir nikel saat

Katar sınıfı birincisi: Haydarpaşa İşletmesi'ne mensup Afif Efendi

Mükafat: Namına mahkuk mahfazalı bir gümüş saat

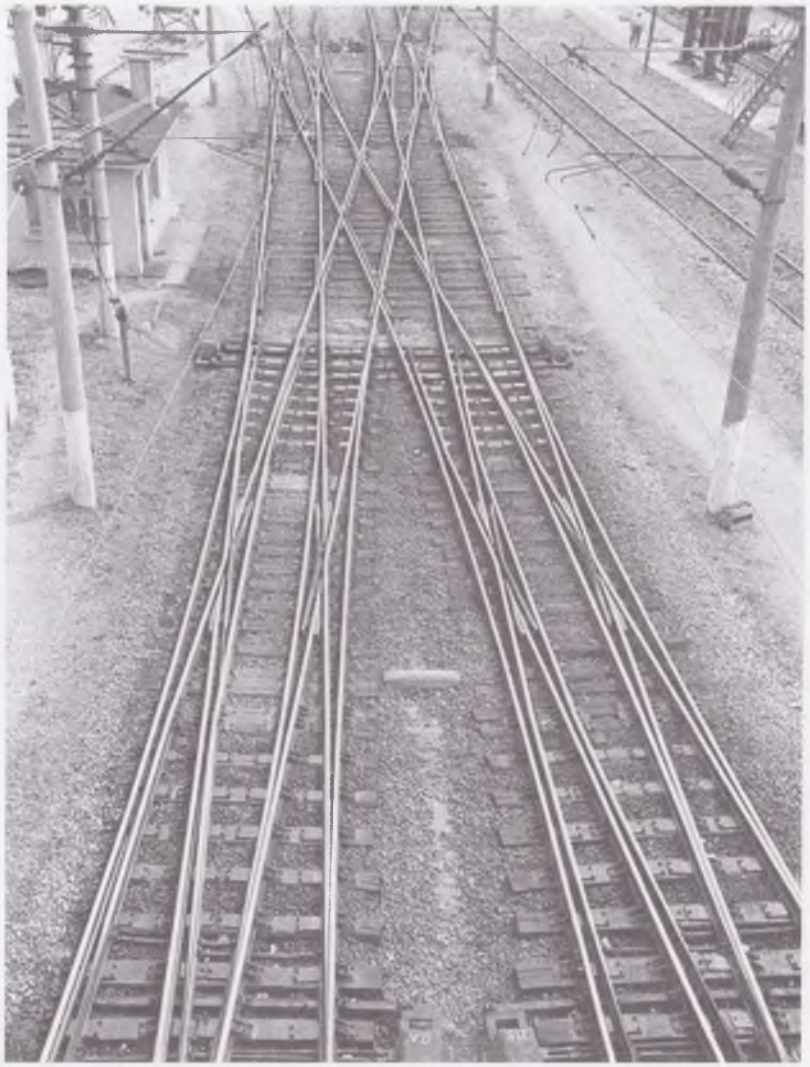
Katar sınıfı ikincisi: Haydarpaşa İşletmesi'ne mensup Naci Efendi

Mükafat: Namına mahkuk mahfazalı bir nikel saat



Gar binasının siyasi ve toplumsal dinamikler ile ilişkisi devam etmiştir. İktidar çekişmeleri içinde Gar bir mekân olarak yerini alır. İstanbul'a gitmek üzere Ankara'dan hareket eden trene Atatürk'le beraber Başbakan olarak binen İsmet İnönü, 20 Ekim 1937 tarihinde Başbakanlık görevinden istifa etmiş olarak Haydarpaşa Garı'nda trenden iner. 1950 seçimlerinde ise Ankara'dan İstanbul'a gelen İnönü'yü Haydarpaşa'da büyük bir kalabalık karşılar. İstanbul Valisi Fahrettin Kerim Gökay: "İşte Paşam, İstanbul" deyip, İnönü'yü selamlarken, CHP seçimi kaybeder. Türkiye'de DP yönetimi ile birlikte toplumsal ve kültürel örüntüleri belirleyen durum tanımları artık değişmiştir.

Haydarpaşa Garı 1979 yılında büyük bir tehlike atlatır. 15 Kasım 1979 tarihinde sabahın erken saatlerinde Kadıköy iskelesi açıklarında, mendireğin yakınlarında Yunan bandıralı bir kuru yük şilebi ile Independenta isimli Romen bandıralı petrol yüklü tankerin çarpışıp, infilak etmesi bütün İstanbul halkını heyecana sürüklerken, Gar binasına kadar ulaşan alevler tarihi yapı için büyük bir tehlike yaratmıştır. Patlama bütün Gar'ı sarsar ve binanın camları, özgün vitrayları kırılır. Patlamayı takiben, depodaki yedek orjinal vitraylar kullanılarak, Gar binasının kırılan vitrayları değiştirilmiştir.



O tarihte Nöbetçi Gar Muavini olarak görev yapan Mete Tekyıldız olayı şu şekilde aktarmaktadır:

"O gece ben ve beş arkadaşım nöbetçiydik. Sabah saat 05.15 sularında kulakları sağır eden bir patlama ile adeta yerlerimizden fırladık. Kafamızdan birkaç saniye içinde geçen yüzlerce korkunç ihtimal deniz yüzeyinden gökyüzünün derinliklerine uzanan alev kümesini görünce daha açıklık kazandı. En azından facianın Gar'da meydana gelmediğini görmek yüreklerimizi biraz rahatlattı. Ancak Gar büyük tehlike altındaydı. Tankerde meydana gelen iki büyük patlamayı acaba yenileri izleyebilir miydi? Gökyüzüne doğru adeta fışkırarak yükselen alevler binayı tehlikeye sokabilir miydi? Bütün bu endişelerle meslek yaşamımın 15 yılını geçirdiğim bu yapıyı koruyabilmek için nefes almadan sağa sola koşuyor, bir yandan durum tesbiti yaparken bir yandan da can ve mal kaybını önleyecek tedbirler almaya çalışıyordum. Gar'ın denize bakan cephesindeki bütün camlar kırılmıştı. Alevler adeta yüzümüzü yalıyor, gökten simsiyah bir bulut gibi kurum yağıyordu. Peronlarda bulunan tüm trenleri Gar'dan uzaklaştırırken, Gar'a gelenleri de Söğütlüçeşme İstasyonunda tutarak ve emniyet birimleriy-

> le yaptığımız sıkı işbirliği sonucunda bu olayı en az hasarla önlemeye çalıştık. Durum ancak 4-5 gün sonra normale döndü. Ancak kazanın şokunu yıllarca üzerimden atamadım." (*Ulusoy Dergisi*, Mart-Haziran 8-9, 10).

Haydarpaşa Garı'nın tarihinde bir diğer önemli husus mekânın zaman zaman işçi hareketlerine ev sahipliği yapmış olmasıdır. Örneğin, Osmanlı topraklarındaki en önemli grevlerin ev sahipliğini Haydarpaşa Garı yapmıştır.

1872 yılının Nisan ayında İzmit demiryolu hattının yapımında çalışan işçilerle ustabaşları arasında bir anlaşmazlık çıkmış ama greve dönüşmeden sorun çözümlenmiştir. Yine aynı tarihlerde, Ömerli demiryolu hattının yapımında çalışanlar, yolun ölçülmesi ve bu ölçüm sonucunda alacakları ücret konusunda anlaşmazlığa düşmüş ve grev yapmışlardır. Gerekli malzemeyi getiren trenlerin yolunu kesmişler, yol üzerine çadır kurarak tren trafiğini engellemişlerdir. Kimi işçilerin silahlı olması nedeniyle Şirket işçilere dokunamamış, ancak işçileri mahkemeye vermiştir. Benzer bir olay İzmit demiryolu hattının yapımında da yaşanmış, işçiler işverene karşı güç kullanmışlardır. Fakat bu sefer hükümet işçilerin üzerine zaptiye bölüğü göndererek direnişi bastırmıştır. 1880 yılında da yine Haydarpaşa'da 75 kadar işçi o güne kadar ödenmeyen birikmiş ücretlerini istemişler, bu istekleri karşılanmayınca da üzücü olaylar gerçekleşmiştir. Şirket durumun daha da kötüye gideceğini anlayarak işçilerin haklarını sonunda vermiştir. Aynı yılın Temmuz ayında Haydarpaşa demiryollarında çalışan Fransız, İngiliz, Belçikalı ve Yunan kökenli işçiler *La Turquie* gazetesine bir mektup göndererek "çalıştıkları şirketin el değiştirmesi nedeniyle ücretlerini alamadıklarını ve sefil durumda olduklarını" iletmişlerdir (Sencer, 1969). Çalışanların asıl eylemleri ise, 1908 yılında II. Meşrutiyet'le birlikte başlamıştır:


Tarih ve Toplum Dergisi'nden

> "Şimendifer Kumpanyasının ameleleri dahi dün vazifelerini terk ederek münasebetsiz ahvale iştizar etmiş iseler de Zaptiye Nazırı Paşa hazretleri tarafından kendilerine nasayihi lazime verilerek işlerine devama başlamışlardır" (*Sabah*, 15 Ağustos 1908).

1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle birlikte, toplumda sınıf temelli örgütlenmeler ve siyasi partiler kurulmaya başlar. Artık grevler ve çalışanların mücadeleleri siyasi bir içerik kazanmıştır. Bu dönemde yapılan grevlerin nitelik ve nicelik

açısından en önemlisi, Anadolu-Bağdat demiryollarında 14 Eylül'de başlayan grevdir. Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara-Konya-Bulgurlu hattını kapsayan Anadolu demiryollarında 14 Eylül'de grev başlamıştır. Çalışanların istemleri yalındır: Ücret zammı ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi. Çalışma koşulları aşağıdaki ücretlendirme talimatında da açıkça görüleceği üzere oldukça ağırdır:

> "Haydarpaşa 1899 teşrinisani 7071 no'lu tahrirat: Teşrinisani iptidasından itibaren demirci, tesviyeci, marangoz, dülger, duvarcı, ocakçı ve sair amelenin ve muavinlerinin yevmiye hesabı saatle olacaktır. Azam mesai 11 saat olup, öğle yemeği, istirahat saati, namaz ve zaruri işlerde geçen müddet ücreti verilmeyecektir. İmza: Hat Mühendisi Dodriks." (Sencer, 1969).

Bu noktada örnek olması açısından Haydarpaşa demiryollarında çalışan bir işçinin ayda ancak 160-220 kuruş kazanabildiğini belirtelim. Hat boyunda çalışan işçilerinin gündeliğiyse o tarihte 7-8 kuruştur. Yerli işçilerin ise 5 kuruştur. Şirkette yabancı ve yerli işçi ayrımı da oldukça açıktır: Örneğin, 1895'te şirket müdürü olan Fungelmann "yerli işçi bir lokma kuru ekmek, iki çürük zeytinle geçinebilir" demektedir.

İşçiler greve gitmeden önce 17 Ağustos'ta "Bağdat Demiryolları Memurin ve Müstahdemin Cemiyeti Uhuvvetkarisi" yoluyla şirket yönetimine bir dilekçe vererek, "karanlık birer yoksulluk yuvası olan evlerinin şenlendirilmesini, dayanılmaz bir hal alan hayatlarına bir parça refah saçılmasını" istemişler ve şirketten aşağıda sıralanan taleplerinin karşılanmasını istemişlerdir:

1- İşçi derneğinin şirket tarafından tanınması,

2- Şube müdürleri erkanından başka bütün memurlara bir aylık tutarında ikramiye verilmesi, aynı zamanda memurlara kıdemleri oranında zam yapılması,

3- Yol işçileri gibi her dereceden işçilere günde 3 kuruş zam yapılması,

4- Gündelikçi memurlara ve uzman işçilere 4 kuruş zam yapılması ve iş süresi dışında çalıştırılmamaları,

5- Geceleri çalışanlara iki kat gündelik verilmesi,

6- Hasta olan memurların işten çıkartılmaması,

7- Memur tüzüğünün değiştirilerek, aylığından hastalık primi olarak %1.5 kesilen her memur ve ailesinin parasız tedavi edilmesi ve tedavi masraflarının şirket tarafından karşılanması.

Ancak, şirket yönetimi bu istekleri kabul etmemiş, o güne kadar değer vermedikleri işçilerin bu istekleri karşısında da hayrete düşmüşlerdir. Alman gazetelerinde bu isteklerin Alman kamuoyu nezdinde iyi bir etki bırakmadığı şeklinde yazılar

yayınlanır. İşçiler ise şirket tarafından isteklerinin dikkate alınmaması ve tehdit edilmeleri üzerine, 14 Eylül tarihinden itibaren greve başlamışlardır. 15 Eylül 1908 tarihli *İkdam* gazetesi haberi şu şekilde vermektedir:

> "Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Bulgurlu hatları ile bütün şuabatındaki memurin ve amele grev yapmışlardır. Dün amele, önlerinde mızıka ve ellerinde bayraklarla Kadıköy ve civarını dolaşmışlar, tezahürat yapmışlardır. Bu gezintiden sonra Haydarpaşa İstasyonu'nun kapısına astıkları bir beyannamede, akşam trenlerinin varışından sonra tekmil memurinin terki işgal edecekler." (Şanda, 1992).


TCDD makinistlerinin 3 yıl hapsi is
12 saatten fazla çalışınca tren kazalar
BTS İstanbul 1 Nolu Şube Arşivi'nden
ÇOK ÇALIŞIYORDUK"
göz
ufku içiy
ve makas
habire u
bir istasy
bir istasy

Demiryolu'nun sağlık hizmetleri şefi Dr. Gavriel Arhangelos da "14 Eylül 1908'de ittifak-ı tam ile tekmil hat boyunca tatil-işgal ilan edildi" diye aktarır gelişmeyi. Grev Haydarpaşa-Bulgurlu arasındaki bütün hatlarda etkili olur ve her bölgede oluşturulan grev komiteleri aracılığıyla grev disiplinli bir şekilde yürütülür. Fakat, bu disiplin kimi çalışanlara tanınacak ücret ayrıcalığının gündeme gelmesiyle bozulur. Ayrıca, grevin başladığı gün, Harbiye Nezareti Haydarpaşa'ya askeri bir birlik göndermiş, işçilerin işgal ettiği telgraf odaları ile diğer birimler askerler tarafından ele geçirilmiştir. Grev süresi boyunca imtiyaz sözleşmesinin hükümleri gereğince hükümet kilometre başına daha fazla teminat akçesi vereceğinden, Zaptiye Nazırı grevcilere işe başlamaları yönünde baskı yapmış, böylelikle grev üç gün sonra durmuştur. Bu arada grev komitesi ikiye ayrılmış, küçük memurlar ve işçiler grevin devamından yana tavır koyarken, orta ve üst düzey memur grubu grevin sona ermesi yönünde tavır geliştirmiştir. Grev sonunda işçiler az miktarda ücret artışı gibi bir takım kazanımlar elde etmişlerse de, grev öncesindeki talepleri tümüyle karşılanmamıştır.


BTS İstanbul 1 Nolu Şube Arşivi'nden
İ YILDA 26 GÜN İZİN

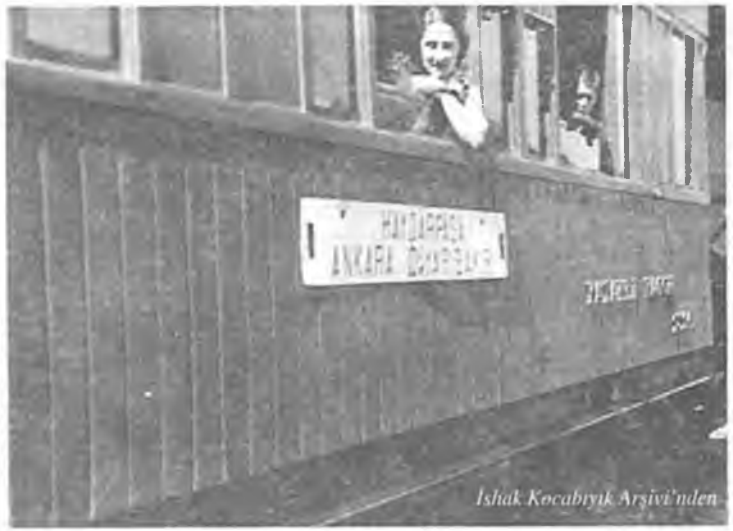
Haydarpaşa Garı'nın siyasal, toplumsal ve ekonomik olaylara ev sahipliği tarihinde 1986 yılındaki demiryolu çalışanlarının eylemi de önemli bir yere sahiptir. Bu tarihte vagonların elektrikli olarak ısıtılmasına geçilmesiyle birlikte, bir dizi yeni sorun ortaya çıkmaya başlamıştı. Talimatnamelerde "kuplingi(elektrikle ısıtılan vagonlarda kullanılan parça) elektrik revizörü denetiminde işçi bağlar"

denmesine karşın, Yönetim bu bağlantıyı makinistlerin yapmasında ısrar etmiştir. Yönetimin ısrarı makinistlerin tepkisiyle karşılanmıştır. DEMARD'ın makinistleri Haydarpaşa şube yöneticileri kuplingi bağlamamışlardır. Bunun üzerine, bu makinistler görevden alınmışlar, yerlerine verilen yeni makinistlerin de kuplingi bağlamaması üzerine makinistler suspandi edilmiştir, diğer bir deyişle görevden el çektirilmişlerdir. İki gün içinde ondan fazla makinist suspandi edilmiştir. Genel Müdürlüğün bu tutumu üzerine demiryolu çalışanları "talimatlara uygun" çalışma kararı vermiştir: Sekiz saatten fazla çalışmama, el fenersiz lokomotif almama, havasız manevra yapmama gibi direniş etkinlikleri iki aydan fazla sürmüştür. Tren seferlerinde aksamalar başlamıştır. Bu direniş nedeniyle bir çok demiryolu personeli suspandi olmuş, çalıştıkları kentler değiştirilmiş, bir çok demiryolu çalışanı da mahkemelerde yargılanarak, para ve hapis cezalarına çarptırılmıştır.

> "DEMARD İstanbul Şubesi ve DYFM-DER Genel Merkezi öncülüğü ve kontrolündeki bu başkaldırış basın tarafından kamuoyuna (demiryolculardan sözederek) ÇAĞDAŞ KÖLELER adıyla lanse edildi" (*Lokomotif,* Kasım 1990).

Basında da geniş yer alan bu eylem demiryolu çalışanlarının mücadelesi açısından bir dönüm noktası olmuş ve 86 direnişi olarak sendikal mücadele tarihine geçmiştir.

Tüm bu grevler, direnişler Haydarpaşa'nın tarihine damgasını vurmuştur. Bu tarihsel ardyöreden beslenen işçi hareketi, örneğin direnişteki SEKA işçilerine ziyaret için bir kere daha Haydarpaşa Garı'nda buluşur. 2005 Haziran'ında da Dünya Kadın Yürüyüşünün mekânıdır Haydarpaşa Garı. Ülkeleri dolaşan "yorgan" bu sefer Haydarpaşa'yı renklendirir ve Haydarpaşa Garı'nda çalışan kadın işçilerin kendi sözlerini eklemeleri ile renklenir.


İshak Kocabıyık Arşivi'nden

Haydarpaşa Garı'nın toplumsal ve siyasal eylemlerde, "eylemlik" olarak taşıdığı özel anlamı Ali İhsan ve Seher şu şekilde dile getirmektedir:

> "...hele de insan mücadele ediyorsa mevcut dönemde, bir takım itirazlarınız varsa, bir takım değerlere sahip çıkmaya çalışıyorsa, tabii yoğun bir saldırı ile de karşı karşıyasınız. Ama bu tüm, yaşadığınız tüm bu olumsuzluklara

rağmen, Haydarpaşa'ya bakarak gerçekten bir güç alabiliyorsunuz, o kadar çok insanın geçtiği... Yani şimdi. Tabii binalar bizle anlam kazanıyor. O gücü veren tarihsel bir miras bırakıyo hani diyoruz ya... Sadece yolcu taşıması da değil...Haydarpaşa ne anlam ifade ediyor dersek; Benim için farklı, buradan Diyarbakır'a barış treni de götürdüğümü söyleyebilirim, barışı da... ifade ediyor... Dünya kadınlarının dünya üzerindeki yürüyüşlerinin de bir noktası olarak da görebiliriz." *(Ali İhsan-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık 28.07.2005)*

"... Bugüne kadar hep Haydarpaşa'daki eylemler işyeri kökenli eylemlerdi. Bu konuda herhalde daha geniş açılımlı olan Dünya Kadın Yürüyüşü İstanbul ayağı Haydarpaşa'daydı. Bu konuda DKY de bir komisyon vardı. Biz de KESK'e bağlı bir komisyondaydık. Ve Kadın Yürüyüşünün yürütmesinde bulunan diğer yabancı kadınlarla da Haydarpaşa farklı gelmiş olmalı ki bu bizim direkt diretmemizle olmadı, ortak kararla oluştu. Haydarpaşa'da, İstanbul'a adım attıkları yer oldu. Yani ev sahibi oldu. Ve burada Haydarpaşa işyeri merkezi dışında ilk defa Haydarpaşa'da dünyaya açılan bir kapı oldu. İlk defa geniş çaplı böylesi birşey oldu. İşletme binasında çalıştık bayan arkadaşlarla bir bir görüştük. Kadın sekreteri arkadaşımızın daha çok ilişkisi var. Hepsiyle tek tek görüştük. Arkadaşlarımızın birçoğunu buraya katmaya



çalıştık. Ev sahibi olduğumuz için organizasyonda da biz vardık zaten. Börekler yaptık, önlükler diktik. O önlükleri giydik. Ve hatta DKY'ye ait bir şarkı var. O sözleri sırasıyla yazdık, önlüklerin üzerine yazdık ve numaralandırdık. O önlükleri giydiğimiz zaman şarkının sözleri tamamlanıyordu. Erkekler katılmadı. Çünkü bu kadın temelli birşey. ...Kaç tane Haydarpaşa projesi var? ...KANAK, Dünya Bankası, Alman firması vs. Bu da onların sorun yaşadığı anlamına geliyor. Ama yüzde yüz kazanırız diye bir hayal kurmaya da gerek yok. Ama onların yapmak istediği özelleştirme gibi olumsuz hareketi olabildiğine lehimize çevirmeliyiz. Bizim tepkimize göre projelerini esnetiyorlar. Aslında çalışanlar bilgili ama duyarlı olmak çok farklı bir şey. Burada emeklilik hakkını kazanan oldukça fazla insan var. İnsanlar emekli olup gideceğim diyor. Uğraşmak istemiyor. Buranın kaybının O'nun çocuğunun geleceğinin kaybı olduğunu düşünmüyor.... Haydarpaşa bizim iş yerimiz olduğu için, iş yeri ile ilgili eylemleri burada yaptık. Mesela bizim iş bırakma eylemimiz oldu burada. BTS'nin bütün eylemlerini burada yaparız. 1 No'lu Şube ciddi anlamda öncü bir pozisyondadır. Eylemleri ateşleyendir. Bütün bölgeler bir eylem kararı alındığında, tetikte bekler, 1 No'lu Şube iş bırakınca, öbürleri pıtı pıtı arkasından gelir. Biz tetikleyen konumundayız, hala da böyledir. Bunu artık idareciler de biliyor. Bir şey yapacakları zaman, önce 1 No'lu Şube ya da 1. Bölgede yapıp bizi susturmaya çalışırlar ki öbür taraflardan ses çıkmasın diye... Bütün eylemlerde odak noktası Haydarpaşa'dır. Tüm eylemlerde herkes kulak kesilir: Haydarpaşa'da ses var mı? Haydarpaşa'da tren duracak mı? Çünkü tren duracağı zaman, insanlar gece gelir. Sabaha kadar durur. Komite kurulur. Ertesi sabah Haydarpaşa bizim iş bıraktığımız mekândır. Bunun sebebi kimi zaman özelleştirmedir, kimi zaman nemalardır...." *(Seher-TCDD 1. Bölge Çalışanı-İstanbul doğumlu- 30 yaşında-sözlü tanıklık-29.07.2005)*



EDEBİYATTA HAYDARPAŞA GARI İMGESİ

Cumhuriyetle birlikte edebiyata da girer Haydarpaşa Garı; diğer bir deyişle Gar, Türk edebiyatına dahil olur. Nâzım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları* Haydarpaşa Garı'nda başlar. Sanki Nâzım da bilmektedir Haydarpaşa Garı'nın sıfır noktası olduğunu. Epik yapıt, Haydarpaşa Garı'nın merdivenlerinde "baharın gelişiyle" başlar. Bu epik yapıtın öyküsünü ise Abidin Dino aşağıdaki gibi aktarır:

> "Nâzım Hikmet Ran 30 Mayıs 1941 tarihli mektubunda: "Sonuç olarak, sevgili Kemal, Onlar, O ve Onların Maceraları'nı yazmayı sürdüreceğim, hem de var gücümle, öte yandan Ansiklopedi'yi bambaşka bir biçim, yapı ve üslupla yeniden ele alacağım. Dolayısıyla, şimdilik kendime bu iki şiiri bitirme görevini veriyorum. O, Onlar ve Onların Maceraları'nın bitirilmesi doğal olarak benim ölümümden sonraya kalacak, yani o şiiri ölünceye kadar yazmayı sürdüreceğim demek istiyorum. Ne var ki Ansiklopedi için aynı şey söz konusu değil. Bu şiir belirli bir ülkede belirli bir dönemin tablosu olacağına göre, onun hiç olmazsa bir bölümünü ölümümden önce bitirebilirim..." demektedir. Dolayısıyla, Nâzım'ın, biri tek bir ülkeyi, Türkiye'yi, öteki de 20. yüzyıl dünya tarihini anlatacak iki ayrı yapıt tasarladığı ortaya çıkmış oluyor. Bu yapıtlarının başlıklarına ve yapılarına gelince, Nâzım, kaleme aldığı mektuplarda ilginç bilgiler vermektedir: "...Ve öncelikle, kitabın başlığını koyarken bir hata yaptım, söz konusu olan "Memleketimden İnsan Manzaraları" değil, "İnsan Manzaralarından Memleketim". (Kuşkusuz 1942'de ya da 1943'te yazılmış, tarihsiz mektup.) 1945'te yazılmış bir diğer tarihsiz mektubunda Nâzım şunu ekliyor: "Gelelim benim Manzaralar'a. Bu adı değiştirmekle işe başlamak gerekiyor. Çünkü manzaraların zaman zaman ülkenin dışına çıktığı da oluyor." Önemli olan başka ayrıntılar da var; bunlar yapıtın içeriğine ve ana hatlarına ışık tutuyor: "Şimdiye kadar 2300 dize yazdım. Birinci kitap 3000 dize içerecek ve adı "Haydarpaşa Garı ve 510 no.lu Üçüncü Mevki Vagon" olacak. İkinci kitap yine 3000 dize, adı: "Haydarpaşa Garı ve Ekspres Tren". Üçüncü de 3000 dize, adı: "Stepte Bir Cezaevi ve Hastane". Dördüncü, 3000 dize, adı: "Yol ve İstanbul". Böylece Ülkemden İnsan Manzaraları 12,000 dizelik bir bütün oluşturacak, bu bütün de her biri 3000 dize içeren dört kitaptan oluşacak. Bu yalnızca bir ön tasarı..." (8 Mart 1942.) Nâzım yapıtın toplumsal içeriğini de açıklıyor: 1. kitaptaki üçüncü mevki vagonlarla, proleterler ve küçük burjuvalar anlatılıyor. 2. kitaptaki ekspresle



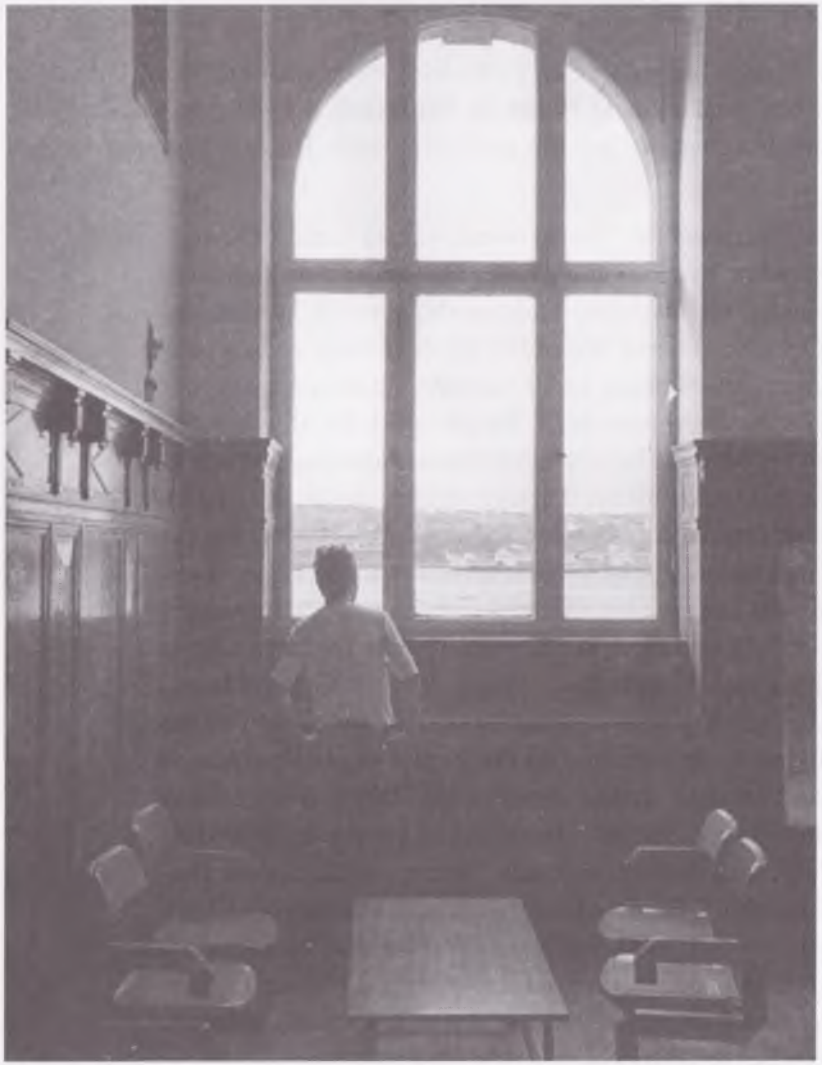
Haydarpaşa Garı'nda
1941 baharında
saat on beş.
Merdivenlerin üstünde güneş
yorgunluk ve telâş
Bir adam
merdivenlerde duruyor
bir şeyler düşünerek.
.....
Denizde balık kokusuyla
Döşemelerde tahtakurularıyla
gelir
Haydarpaşa Garı'nda bahar
Sepetler ve heybeler
merdivenlerden inip
merdivenlerden çıkıp
merdivenlerde duruyorlar.

Nâzım Hikmet
Memleketimden İnsan Manzaraları

EDEBİYATTA HAYDARPAŞA GARI İMGESİ

Cumhuriyetle birlikte edebiyata da girer Haydarpaşa Garı; diğer bir deyişle Gar, Türk edebiyatına dahil olur. Nâzım Hikmet'in *Memleketimden İnsan Manzaraları* Haydarpaşa Garı'nda başlar. Sanki Nâzım da bilmektedir Haydarpaşa Garı'nın sıfır noktası olduğunu. Epik yapıt, Haydarpaşa Garı'nın merdivenlerinde "baharın gelişiyle" başlar. Bu epik yapıtın öyküsünü ise Abidin Dino aşağıdaki gibi aktarır:

> "Nâzım Hikmet Ran 30 Mayıs 1941 tarihli mektubunda: "Sonuç olarak, sevgili Kemal, Onlar, O ve Onların Maceraları'nı yazmayı sürdüreceğim, hem de var gücümle, öte yandan Ansiklopedi'yi bambaşka bir biçim, yapı ve üslupla yeniden ele alacağım. Dolayısıyla, şimdilik kendime bu iki şiiri bitirme görevini veriyorum. O, Onlar ve Onların Maceraları'nın bitirilmesi doğal olarak benim ölümümden sonraya kalacak, yani o şiiri ölünceye kadar yazmayı sürdüreceğim demek istiyorum. Ne var ki Ansiklopedi için aynı şey söz konusu değil. Bu şiir belirli bir ülkede belirli bir dönemin tablosu olacağına göre, onun hiç olmazsa bir bölümünü ölümümden önce bitirebilirim..." demektedir. Dolayısıyla, Nâzım'ın, biri tek bir ülkeyi, Türkiye'yi, öteki de 20. yüzyıl dünya tarihini anlatacak iki ayrı yapıt tasarladığı ortaya çıkmış oluyor. Bu yapıtlarının başlıklarına ve yapılarına gelince, Nâzım, kaleme aldığı mektuplarda ilginç bilgiler vermektedir: "...Ve öncelikle, kitabın başlığını koyarken bir hata yaptım, söz konusu olan "Memleketimden İnsan Manzaraları" değil, "İnsan Manzaralarından Memleketim". (Kuşkusuz 1942'de ya da 1943'te yazılmış, tarihsiz mektup.) 1945'te yazılmış bir diğer tarihsiz mektubunda Nâzım şunu ekliyor: "Gelelim benim Manzaralar'a. Bu adı değiştirmekle işe başlamak gerekiyor. Çünkü manzaraların zaman zaman ülkenin dışına çıktığı da oluyor." Önemli olan başka ayrıntılar da var; bunlar yapıtın içeriğine ve ana hatlarına ışık tutuyor: "Şimdiye kadar 2300 dize yazdım. Birinci kitap 3000 dize içerecek ve adı "Haydarpaşa Garı ve 510 no.lu Üçüncü Mevki Vagon" olacak. İkinci kitap yine 3000 dize, adı: "Haydarpaşa Garı ve Ekspres Tren". Üçüncü de 3000 dize, adı: "Stepte Bir Cezaevi ve Hastane". Dördüncü, 3000 dize, adı: "Yol ve İstanbul". Böylece Ülkemden İnsan Manzaraları 12,000 dizelik bir bütün oluşturacak, bu bütün de her biri 3000 dize içeren dört kitaptan oluşacak. Bu yalnızca bir ön tasarı..." (8 Mart 1942.) Nâzım yapıtın toplumsal içeriğini de açıklıyor: 1. kitaptaki üçüncü mevki vagonlarla, proleterler ve küçük burjuvalar anlatılıyor. 2. kitaptaki ekspresle



küçük burjuvalarla büyük burjuvalar anlatılıyor. Üçüncü kitapta, önceki iki izlek, yolculuk ilerledikçe köyle, kasabayla ve büyük kentle geliştiriliyor. Nâzım böylelikle 300 kişiyi bir araya getiriyor, bunlardan bazıları yolculuk sırasında ortadan kayboluyor, sonra yeniden beliriyor; ilk tasarı işte bu." (Dino, 2004)

Ali Cengizkan, Behçet Aysan, Attila İlhan, Bekir Sıtkı Erdoğan, Abdülkadir Bulut ve Şükran Kurdakul'a kadar pek çok şaire ilham kaynağı ve anlatının mekânı olmuştur Haydarpaşa Garı.

İskender Fahrettin Sertelli'nin I. Dünya Savaşı sırasında geçen ve ünlü İngiliz casus Lawrens'in Türkler tarafından ortaya çıkarılmasını anlatan *Lawrens İstanbul'da* adlı yapıtında Kudüs-İstanbul arasında geçen tren yolculuğunda Haydarpaşa Garı'nın rol alması kaçınılmazdır. Refik Halid Karay 10-12 yaşlarında yazmaya başlamıştır. İlk öyküsünde, bakıcısı olduğu çocuğu Haydarpaşa Garı'na terk ederek sevdiği adamla birlikte trene atlayıp kaçan bir mürebbiyeyi anlatır. Ahmet Hamdi Tanpınar ise, "yalnız kendisinin olduğu Haydarpaşa Garı'nın bu sefer büyük ve karanlık bir lahit gibi geldiğinden" söz eder *Bir Yol* isimli öyküsünde. Altay Öktem ise, *Penguen Dergisi*'nde "koskoca Haydarpaşa Garı kayınca tutacak bir şeyimiz olur mu sizce? diye sorar. Haydar Ergülen ise Ankara'yı Haydarpaşa dolayımıyla betimler:

> "İstanbul'un kapısı hâlâ Haydarpaşa'dır. Bir şehir nereye kapı açar, bir şehrin neresinde kapı açılır diye aklınıza getiriyorsanız, Haydarpaşa'da akla karar kılmanız kaçınılmaz olacaktır. Trenden inersiniz, Gar binasından geçersiniz ve merdivenlerde bir an durup bakarsınız, işte o an kapıdan geçtiğiniz andır, size uzaktan bakan biri, bu şehre kaçıncı kez geldiğinizi, kaçıncı kez o kapının hayatınızın bir sınırı olarak ardınızdan kapandığını anlayabilir. O kapının ardında birçok şehir duruyorsa da, onların arasında biri var ki, bu şehre kaptırdıklarınızı kolay kolay geri alamaz. Fakat kâhrından da yıkılmaz, bir anne gibi kızlarını ve oğullarını gurbete göndererek yaşayacağını bilir, bağrına taş basar, oturur. Ankara Ankara Güzel Ankara dedikleri o anne şehridir, şehirlerin annesidir. İstanbul'la yarışı baştan kaybetmiştir demek ona haksızlık olur. Ankara, yerini bilen şehirlerin başında gelir. Ankara'nın İstanbul'la bilinen hiçbir mes'elesi yoktur, mes'ele çıkaran her zaman olduğu gibi İstanbul'dur... Bir şehrin kapısı her zaman hatıralara açılır, hatıralara kapanır. Şehirler; hatıralar dükkanıdır ya. Hatıralar uzun zaman o kapının ardında unutulur, şehirler gibi. Bir dükkanın kapısına kilit vurup açmamak gibi. Üstümüze kapanan ne varsa biraz da yokluğumuzdur. Yokluğu çoğalta çoğalta yaşadığınız bir yeni şehir ise, sizin eskiliğinizi gün be gün yüzünüze vurur. Gün gelir, o yokluğun kapısını bir kez daha açmayı göze alırsınız. Gözünüzün açtığı kapı, yokluğun kapısıdır, unutma kapısıdır, açılır bakarsınız dükkan yeni mallarla tepeleme doludur. Kendinize ordan bula bula belki bir mendil bulursunuz, hani olur a, gözyaşlarınız içinize akmasın diye, aksa ne olur akmasa ne, bulduğunuz bir kağıt mendildir. Buradan açınız" (2006).

Birçok yazarın yaşamlarındaki kırılmalara da ev sahipliği yapmıştır Gar. 1925 yılında Gar'dan hareket eden yolcular arasında Zekeriya Sertel ve Cevat Şakir Kabaağaçlı vardır. Yazarların *Resimli Hafta* adlı dergide yayınlanan "Asker Kaçakları Nasıl Asılır?" başlıklı yazısı, onların Ankara'ya İstiklâl Mahkemesi'ne gidişlerinin nedenini de oluşturmaktadır. Bir müddet sonra Zekeriya Sertel Ankara'dan karısına telgraf çeker: "Sabiha, müjde Sinop'ta 3 sene kalebentliğe mahkum oldum. Trenle geliyorum. Beni Haydarpaşa'da karşıla. Oradan doğruca Sinop'a gideceğim."

Rutkay Aziz'in yönetmenliğinde bir tiyatro oyununa dönüşen *Memleketimden İnsan Manzaraları*'na da ev sahipliği yapar Haydarpaşa Garı:

> "Aklımda kalan var tabi... Bir sürü konserlere, tiyatrolara ev sahipliği, Nâzım'ın *Memleketimden İnsan Manzaraları* ... yönetmeliğini de... sergilenmesine rağmen, oyun yazıldığı yerde, anlatıldığı yerde oynanması çok ayrı bir şeydi. Gar'm taş duvarlarına Nâzım'ın imzasının yansıması unutulmaz bir görüntüydü. Böyle bir görüntüyü çekememek içimizde olan bir şey... Gar etkinlikleri kapsamında bu tür girişimlerde bulunduysak da, bu oyunun tekrarlanması konusunda mutabakat sağlayamadık" *(Tugay-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-3.10.2005)*



AY DÜŞÜNCE

ay düşünce denize
seni hatırlarım
ince ince yağan yağmur,
iskeleye yanaşan vapur
Haydarpaşa Garı
seni hatırlarım
ay düşünce denize
kalbim çarpar, telaşlı
bir kuş olur, siyahlar içinde bir kadın
ve yakasında ipiri kırmızı bir gül
seni hatırlarım
ay düşünce denize
söylenmemiş sessiz
bir şarkıydım, tozup
giden bir ilk kar
solgun begonya
kalkmak üzere bir tren
seni hatırlarım

Behçet Aysan

Haydarpaşa Gar lokantası, özgün mavi çinilerinin yanı sıra yazar buluşmaları ile de ünlüdür. Örneğin günümüzde, Selim İleri, Salı akşamları Gar lokantasına arkadaş çevresi ile uğrar. Gar lokantasında kurulan sofralarda edebiyatın içinden bir kere daha geçer Haydarpaşa Garı ve demiryolları. Selim İleri "Haydarpaşa Garı'na Elveda!" başlıklı yazısında, Gar'ın otele ve/ya işyerine dönüştürülmesine karşı çıkarken, kendi belleğinde ilk yer alışını şu şekilde anlatır:

> "Ben, Haydarpaşa'yı tren seslerinden hatırlarım. Bu ilk hatırlayış, belki de Gar'ı görmeden yaşandı. Çünkü, dedemlerin Şifa'daki evlerinde, arka balkona çıktığımda, o zamanın, bundan elli yıl öncesinin tenha ve handiyse kırlık İstanbul'unda, tren sesleri Haydarpaşa'dan Şifa'ya kadar yankır dururdu... Sonra, hangi tarihteyse, Haydarpaşa Garı'nı gördüm. Çocukluğumun peyzajları arasında bu yapının çok ayrı bir yeri var. Hem görkemliydi, hem sarsıcı, hem de ayrılıklar kuşanmıştı. Gelen trenler kavuşturuyordu ama, kavuşmalar yüreğime su serpmezdi. Çünkü ayrılanlar, vedalaşmalar hep üzer, acıtıcılıklarıyla bellekte saltanat kurardı" (2006).

İleri, aynı yazısında Gar Lokantası'ndaki bir buluşmanın ardından duyumsadıklarını ise şu şekilde not eder:

> "... Bir geceydi, Gar Lokantası'nda oturuyorduk. Duvarda, yukarılara asılmış, çerçeve içindeki demiryolları haritasında bütün yurdun tek tek tren istasyonları. İçimden diyordum ki, bu haritanın bir eşi bende olsa, Haydarpaşa Garı'ndan kalkan trenler kadar yurduma açılabilirdim, yazdıklarım zenginleşir ve anlam da değiştirirdi. Derken, ilerlemiş gecede, perondan çıktım. Camlarında ay-yıldızlar, vagonlara baktım. Ayrılıklardan her zaman korktum ama, gitmek... Hep gitmek isteği de bende sonsuz. Atlasam bir trene, gitsem! Sessiz, gidemeyişlere yenik düşmüş, geri döndüm" (2006).



Haydar Ergülen "Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara" şiirinde şu şekilde betimler Gar'ı:

4.
Eskiden tren geçerdi de şiirlerinizden
yetişmeye çalışırdım nefes nefese
Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara
gittim geldim düz coğrafya
bozkıra sayılsın mırıldandığım şeyler
iyiyim,bir şeyim yok,daha n'em olsun
kızıma bırakacağım taşradan başka
kızlarımı da bir bir öldürüyorlar
sonu benzemesin bir yosma gördüm
dün çarptığım gazetede resimli
babası vesikalıktı,yosması ölü
Cemal de öldü,galiba gurbete mi giderler
bilmiyorum tren miydi Cemal'in şiir mi
Türkçenin gurbete düşen en uzun kelimesi

5.
yine trene binseniz
uzun uzun gitseniz

yine çarpıştırsak kelimeleri
aşk yenildi hayal kimle beraber
aşk gibi düşüyor kümleri de
şu benim efsanem eski eski
Eskişehirspor es be birader!
ben ondan öğrendim düşe kalka
amatör kümede aşkla gezmeyi

6.
kasvet koynumuza girdi ve orada durdu
buharımızla ısınan o koca çocuk
meğer pek kısaymış trenin çocukluğu

yine gelse o tren
haşhaşlı çörek ve sıcak sahleple
yine kaldırsak onu

heyhat ne tren, ne çocukluk
hiçbiri taşradan sökün etmiyor

ey komşu şair küsecek taşra mı kaldı
herkes büyüyünce dile sığmıyor

evimizin önünden tren geçmiyor

7.
ya hayatı, hakikat dediğin bir kara tren
o da şair tesellisi, bir hışmından geçer ömürden

Tuna Kiremitçi'nın *Git Kendini Çok Sevdirmeden* (2002) adlı romanının kapağında Haydarpaşa Garı'na gelen bir tren ve fonda Gar binası yer alır. Romanın kadın kahramanı Arda Akad'ın Eskişehir'den Mavi Trenle İstanbul'a ilk kez gidişinin anlatıldığı bölümde Haydarpaşa Garı şu şekilde betimlenir:

> "...Çantalarımızı sürükleyerek Haydarpaşa Garı'nın çıkışlarından birine doğru yürüdük. Filmlerdeki göçmenlerin hemen önünde durup şehre şaşkın şaşkın baktıkları, geniş merdivenleri olan çıkış değildi bu. Taksi duraklarına doğru inen, iki yanında ıvır zıvır satan dükkanların sıralandığı daha küçük bir merdivendi. Bir iki basamak indikten sonra durdum. Manzaraya baktım: Tam karşımda, vapurların yanaştığı iskeleyi gördüm. İskelenin biraz önünden başlayan dalgakıran dümdüz ilerleyerek, bulunduğumuz burna kadar geliyordu. Denize doğru alçalıp sonra yeniden yükselen martılar vardı. Çevrede beklediğim kadar büyük bir kalabalık yoktu ama..." (28).



Nâzım Hikmet'in dizeleri ile edebiyatta Gar imgesini son bir kez daha dillendirelim:

DAĞLARIN HAVASI

Haydarpaşa Garı'nda
Trenin kalkmasına daha on dakika var,
Vagonlardan uzatmış başlarını yolcular
Bakıyorlar arkada kalacak olanlara,
"Tez geliniz" diyorlar gözleri dolanlara...
Haydarpaşa Garı'nda nöbet bekliyor gurbet,
Gurbet ölüm gibidir: Herkese gelir nöbet!
Genç bir köylü şaşırmış, vagonunu arıyor,
bir yüzbaşı göğsünde karısını sarıyor,
Muhbirler bir mebusun çevirmiş etrafını,
Kadınlar paylaşıyor vagonların rafını,
Bir hoca yolculara bakıyor alık alık...
birden bir deniz gibi çalkalandı kalabalık,
Kıvrak, şen bir kahkaha bir ok gibi sivrildi,
bir anda bütün başlar o tarafa çevrildi:
Üç hanım, bir genç kızın etrafını almışlar,
Çapkın edalarıyla lakırdıya dalmışlar:
-Hala inanmıyorum senin gideceğine,
Orada bir gün bile rahat edeceğine!
-İsteseydi buraya gelemez miydi baban?
-Ben ona gelme dedim...
-Valla delisin Leman!
-Belanı bulacaksın sen araya araya.
-Yüz bin lira verseler gitmezdim Ankara'ya!
Durun kuzum, kızmayın, biraz da beni dinleyin,
Sonra da isterseniz yine "Delisin!" deyin!
Bilirsiniz ne kadar severim sinemayı,
Çılgın bir filme bakıp heyecandan yanmayı..
Akarken sergüzeştler birbirinin peşinde
Kaybederim kendimi ben filmin gidişinde.
İçimde sergüzeştin deli rüyası doğar.
İşte bugün önümde böyle bir sergüzeşt var:
Bu yolculuk, bu tren, Anadolu, Ankara...
Fırlatılmış gibiyim ben şimdiden rüzgara,
Bir rüzgar ki, durmuyor, şiddeti kesilmiyor!
Bugün gideceğimi annem bile bilmiyor;
Ne kadar şaşıracak beni görünce babam.
-Leman, senin aklının tahtası değil tamam!
-Leman'cık Ankara'da yaşayabilir mi hiç?..
Sal dö dans yok, kafe yok, yollar pis, evler kerpiç!
-Ankara cehennemdir asri bir genç kız için!
-Leman bu deliliğe niçin lüzum var, niçin...
-Maşer'ler, emin olun tamamen haklısınız,
Fakat rica ederim unutmayın ki yalnız
Oraya gidiyorum, bir filme gider gibi.
Hem öyle bir filim ki, başlarken biter gibi!
-Ankara'da hemen hiç durmayacaksın demek?
-Bunu anlamak için değmez düşünmeye pek!
İkinci kampananın çınladı çelik sesi,
Herkes susup dinledi bu delik delik sesi!
Trenin kalkmasına beş dakika var daha,
Beş dakikadan sonra gar girecek günaha!
Gurbet, camdan yapılmış gönülleri taşlıyor,
Bir uzun facianın ilk perdesi başlıyor...
Son bakışlar, son veda, son buseler, sarışlar,
Mektup yaz, çok kalma dön! diye son yalvarışlar.
Gözleri bulutlanan.. Dudakları titreyen..
Son koşuş.. Son kampana.. Son düdük.. Kalktı tren!
.....

Nâzım Hikmet
(Akbaba,
5 Mart 1341 - 2 Nisan 1341 / 1925*)*



FİLMLERDE HAYDARPAŞA GARI İMGESİ: PERONLAR VE MERDİVENLER

> "... filmlerin hepsinde Haydarpaşa'nın merdivenlerini görmeniz mümkündür... Dönemsel, köyden kente geçişi anlatan bütün filmlerde olduğunu hatırlıyorum..." *(Ayşen-TCDD 1. Bölge Çalışanı-1961 İstanbul doğumlu, sözlü tanıklık 3.10.2005)*

Haydarpaşa Garı Türk sinemasının vazgeçilmez mekânlarından birini oluşturmaktadır. Bu vazgeçilmezlik, anlatıyı destekleyen ve geliştiren uzam olarak sinematografik niteliklerinin yanı sıra İstanbul'a yönelik iç göç olgusunun özne olduğu anlatıların kendisinden de kaynaklanmaktadır. Halit Refiğ'in *Gurbet Kuşları*, Ö.Lütfi Akad'ın *Gelin*, Duygu Sağıroğlu'nun *Bitmeyen Yol*'u toplumsal bellekte iç-göç olgusunu Haydarpaşa ile özdeşlik ilişkisi kurarak kayıtlamıştır. Haydarpaşa Garı'yla özdeşleşen iç göç olgusu edebiyatta da yansısını bulmuş, göçmen imgesi ve aidiyet tasarımları kimi zaman şiirlerde kimi zaman öykülerde dolaşıma girmiştir.



Yurdum:
Haydarpaşa Garı'nda trenden inen esmerlik
Abdülkadir Bulut

Göçmenlerin, Haydarpaşa'da trenden inmeleri, yavaş yavaş merdivenlerden aşağıya yürümeleri ve geride arkalarında giderek büyüyen Haydarpaşa Garı'nın ön cephesi, öznel kameranın karşıya -tarihi yarımadaya ve Haliç'e- odaklanması ve en nihayetinde vapurla Eminönü'ne geçmeleri ile bir yandan İstanbul'u bir arzu ve bakılasılık nesnesi olarak hayran bir şekilde tüketmeleri, öte yandan gerçek anlamda tüketememelerinden kaynaklanan çatışma ve gerilim toplumsal bellekte kazılıdır. Fabrikalar, mavnalar, işlikler hep o kameranın kadrajı içindedir. Kamera aslında yeni bir hayata



odaklanmıştır. Sırtlarında denkleri, ellerinde bavullarıyla, göçmenlerin yaşantılarının ulaşılmaz düşü "İstanbul" artık gerçek olmuştur. Bundan ötürü, göçmenlerin yeni toplumsal, kültürel ve ekonomik ilişki ağları ile karşılaşmasının sıfır noktası Haydarpaşa Garı'dır.

> "Dolayısı ile bu dinamizm kişinin bakışı ile ilintili. Bizle anlam kazanıyor... Çorum'dan kalkıp köyünden gelmiş bir insan, Haydarpaşa'da indiği zaman yeni bir hayat, onun için yeni bir başlangıç. Uçsuz bucaksız ve iki taraflı. Karşıda bir kıta:Anadolu kıtasından Avrupa kıtasına bakıyor. Dolayısıyla şimdi bu da yeni bir başlangıcı ifade ediyor." *(Ali İhsan-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-28.07.2005)*

Öte yandan Haydarpaşa Garı insani değerleri acımasızca tüketen, yoksulluk ve yoksunluk öykülerini kendi adlarına dillendirmelerine olanak vermeyen ve bu yaşamları başarıyla soğuran kapitalist sistemin kendini yeniden ürettiği ve ona hizmet edenlerin gündelik yaşamlarının otobanlarda, TEM kavşaklarında hafta içlerinde ev-iş ile hafta sonlarında ev-boş zaman tüketme/geçirme alanları arasında akıp gittiği kozmopolit kent, İstanbul'dan ayrılma, "saf", "arı", Anadolu'ya ve "ötekine" hareket/dönüş noktasıdır.

Gurbet Kuşları'nda Refiğ, Haydarpaşa'dan gidişi ön plana çıkarmıştır. Bu filmde Haydarpaşa Garı iki kez görüntülenir. İlki filmin başında trenden inen ailenin görüntüsüdür. Babanın aileyi sayıp tamam olduğunu gördükten söylediği cümle kayda değerdir: "dikkat edin, birbirimizi yitirmeyelim İstanbul'da". Göç eden aile için Haydarpaşa Garı kapitalist üretim ve tüketim ilişkilerinin simgesidir. Ancak filmin sonunda, İstanbul'a ve yeni yaşama yenilen ailenin dönüşü görüntülenir. Haydarpaşa Garı ailenin gelişinde nasıl umudu simgelediyse, dönüşte kötülükten kaçışın aracıdır. *Gelin* filminde ise Akad, trenin Haydarpaşa Garı'na girişiyle anlatıyı başlatır. Karı-koca ve küçük bir çocuk trenden inerler. Onlar için, İstanbul yeni bir yaşam anlamına gelmektedir. Akad'da Refiğ gibi, modernizmin ve kentin simgesi olarak kullanır Haydarpaşa'yı. Ancak Akad için bu mekân, köylülüğün işçiliğe dönüşümüne ve kadının özgürleşmesine de doğru atılan bir adıma ev sahipliği yapar. Ertem Eğilmez'in *Köyden İndim Şehre* filmi ise toplumsal bellekte Haydarpaşa ile en çok özdeşleştirilen filmdir: İstanbul'un imlediklerine duyulan şaşkınlık...

> "Afyon'da yaşıyorum. İstanbul'a iş için geldim. Mümkün olduğunca tren kullanmaya çalışırım. Vakite dayalı olarak. Rahatlık yönünden tren. Bir de vakit yönünden normalde bizim Afyon'la İstanbul arası 6 saat, ama sabah Mavi trenle geldik 9 saatte. Haydarpaşa'nın Garı'nın tarihi bir anlamı var, başka da bilmiyorum. Bende çağrıştırdığı belki komik gelecek ama, filmlerde bur-



da inerler, yürürler ya. İstanbula ilk adım burda atılır. Burayı gördüğüm ya da duyduğum zaman genelde bende böyle bir çağrışım oluyor" *(Uzman Çavuş, adının kullanılmasını istemedi, sözlü tanıklık-29.07.2005).*

Yavuz Özkan'ın *Demir Yol* filmi ise bu filmlerden bazı özellikleriyle ayrılır. Bu filmin konusunu demiryol işçilerinin grevi oluşturmaktadır. Üstelik, filmin mekân olarak öznesi Haydarpaşa Garı'nın kendisidir. Haydarpaşa Garı'nın melodram ve komedi türünde pek kullanılmayan mekânları bu filmde izleyiciye tanıtılır: demiryol işçilerinin işlikleri... bakım atölyesi, manevra alanı... Ancak, bu film, sansür kuruluna takılır, yaygın bir şekilde dolaşıma girme olanağı bulamaz. Filmin yönetmen yardımcısı Ahmet Soner, *Yeni Film Dergisi'*nin 8. sayısında yayınlanan çekim günlüklerinde süreci şu şekilde aktarmaktadır:

"Sinema'ya Dönüş – IV

24 Mayıs 1979, Perşembe: Dün mekân gezisine çıktık. Yavuz Özkan, Metin Deniz, Erhan, Vivet, Ersin'le birlikte yedi kişiydik. İki arabaya doluşup Sapanca İstasyonuna kadar gittik. Adapazarı'ndaki vagon atölyelerini de gezdik. Oniki saatlik bir gezi oldu. Filme ne zaman başlanacak, henüz belli değil.

22 Haziran, Cuma: Çoktandır yazıhaneye uğramıyordum. Açıkçası ümidimi kesmiştim bu filmden. Bugün set teknisyeni Hikmet eve gel-

di. Yavuz beni istiyormuş ve ekip bugün İzmit'e hareket ediyormuş. Yazıhaneye gidip Yavuz'la konuştum, 2500 lira avans aldım. Benzin bulunabilirse minibüs yola çıkacakmış bugün. İlk işim, bir aydır ödeyemediğim elektrik ve havagazı faturalarını yatırmak oldu. Böylece karanlıkta kalmaktan ve çay içememek korkusundan bir süre için kurtulmuş olduk. Filmin senaryosu henüz bitmemiş. Yavuz 24 sayfa yazabilmiş ancak. Yarın İzmit'e gideceğim. Sekiz gün orada kalacakmışız. Sonraki çekimler İstanbul'da yapılacakmış.

24 Haziran, Pazar: Yarın filme başlanacak, ama henüz negatif filmler gelmedi. Otelde oturmuş filmleri bekliyoruz. Filmin adı önce "Provokasyon"du, sonra "Fırtına İnsanları" oldu, şimdi "Demir Yol"... Senaryo henüz bitmiş değil. Oyuncular: Fikret Hakan ile Tarık Akan, Selçuk Özer... Diğerleri belli değil. Ekip pişti oynamak için kahveye gitti. Negatiflerin bir an önce gönderilmesi için sürekli İstanbul'a telefon ediliyor.

25 Haziran, Pazartesi: Öğleden sonra, ancak beş kutu film gelebildi. Hava kapalıydı, sabahtan beri yağmur yağıyordu. Saat 16'dan sonra hava düzeldi, apar-topar işe çıktık. Demiryolu geçidinde birkaç prova yaptık, trafik alt-üst oldu. Yüzlerce insan çevremize toplandı. Emniyete gidip Trafik Müdürü'nden bir polis istemek zorunda kaldım. Hemen polisi yanıma verdiler. Polis yolu kesti, ama bu sefer de tren geçmedi.

5 Ağustos, Perşembe: Sabah toparlanıp Haydarpaşa'ya geldik. İzin için dilekçe yazıp 4 bin yatırdım. Böylece işe başladık. Tam çekimlere giriştiğimizde jeneratör arıza yaptı. Yeni bir jeneratör gelene kadar saat 14:30 oldu. Arada Gar lokantasında yemek yedik, yemekten sonra tren içinden çekim yaptık. Gar'da işçiler grev hazırlığı yaparken yolcuların ileri-geri konuşmalarını çektik. Sonra da filmin ilk görüntülerini çekmeye başladık. Tren Gar'a girip yolcuları boşalttı. Perondaki işçiler pankartları ve bez afişleri hazırlamaya girişti. Bu arada çekim yaptığımız vagonlar Adapazarı'na gittiği için iş yarıda kaldı. Çünkü aynı renkte başka vagon bulamadık. Saat 17:30'da işi bıraktık. Az sonra yağmur başladı zaten. Yazıhaneye döndük.

22 Ağustos, Pazar: Dün ve bugün kurgu masasında çalışıp filmin dört bin metrelik iş kopyasını kesip raflara yerleştirdim. Salı günü filmin kurgusuna başlayacağız.

23 Ağustos, Pazartesi: Haydarpaşa'nın deniz kıyısında çalıştık bütün gün. Grev yeri sahnelerini

çektik. Ben de figüranlık yaptım, "Hep beraber" türküsünü söyledik topluca. Hortumla sulu şakalar yaptık birbirimize. Akşam ise yeni basılan iş kopyalarını izledik.

25 Ağustos, Çarşamba: Haydarpaşa'da yine grev sahneleri, davul-zurna ve folklor takımı... Çok yoğun bir biçimde bütün gün çalıştık. Kalabalık sahneleri iki kamerayla çektik. Ben bir kamerayla vapurdan inen davul-zurna ve folklor takımım çekerken, Yavuz diğer kamerayla limonatacının sahnesini çekiyordu. Arada yağmur yağdı, sonra yine güneş çıktı. Bir ara polis çekimleri engellemeye kalkıştı. Başlarındaki komiser "Gar'da davul-zurna çaldırmam" diye tutturdu. Üstelik oruçluymuş adamcağız. Sonunda güçlükle ikna ettik onu, ama bize yarım saat zaman kaybettirdi. Yanımızda bir koyun ve altı tavuk getirmiştik, onları da çektik. Bunlar grevcilere yardım olsun diye getirilmişti.

4 Eylül, Çarşamba: Ekip dün dönmüş. Kapalı salonun iznini almak için bugün İzmit'e gittim. Belediye Başkanı Erol Köse'ye telefon edip buluştuk. Onun önerisiyle Bölge Müdürü'ne gittim. Salon için 10 saatine 27 bin lira istiyorlarmış. Ayrıca 35 bin lira da depozito yatırılıyormuş hasar bedeli olarak. Durumu İstanbul'a bildirdim. Yavuz parayı astronomik buldu, işin iptal edilmesini söyledi. Oysa davetiyeler basılmış, birçok örgüte haber verilmişti. Çaresiz salon işini iptal ettim, İstanbul'a döndüm. Yarın Haydarpaşa Garı'nda banliyö treninde çalışacağız. Bazı sahneler biraz cılız olmuştu. Filmde kalabalık işçi kitlelerinden eser yoktu. Yavuz görkemli sahneler çekmek istiyordu, ama bu iş Yeşilçam figürasyonu ile çok sırıtırdı. Bu yüzden DİSK'e bağlı sendikalarla ve TİP'le ilişki kurulmuş, onların yardımları istenmişti.

9 Eylül, Pazar: Saat 02.40, az önce eve dönebildim. *Demiryol*'un stüdyo işlemleri için bu saate kadar çalıştım.

25 Aralık, Salı: Filmin ilk gösterimi bu gece yapılacak. Ben evde Ali ile kaldım, Sevin filmin galasına gitti. Havalar fena sayılmaz, elektrik sobasıyla ısınıyoruz şimdilik. Piyasada kalorifer yakıtı bulmak kolay değil. Yeni yıla bir hafta kaldı. Sevin okulu bitirdi bu arada. Artık Ali bizimle yaşayacak."

Yakın zamanlarda çekilen ve kendine Haydarpaşa Garı'nı mesken tutan filmlerden biri de Tayfun Pirselimoğlu'nun *Hiçbiryerde* adlı çalışmasıdır. Filmde anlatılan Haydarpaşa Garı'nda çalışan dul bir kadının kayıp oğlunun hikayesidir. Kadının

kocası da filmde açıkça söylenmese de bir demiryolcudur. Film mekân olarak Haydarpaşa Gar binasını kullanır. Zaten anlatının kahramanı kadın Haydarpaşa'da lojmanda kalmaktadır. Filmin İstanbul sahnelerinin hepsi Haydarpaşa Gar'ında çekilmiştir. Hatta kadının oğlunu morgda aradığı sahneler bile. Haydarpaşa Gar binasının sonsuz odalarından biri film için, yapım ekibi tarafından morga çevrilmiştir.

Filmin yönetmeni Tayfun Pirselimoğlu Gar'ı ve Gar'dan geçen yaşamları şu sözlerle betimlemektedir:

> "*Hangi Şehir Karşılar Seni? Hangisi Bırakmaz Geri?*
>
> Ürkek ve mahçup ayağının temas ettiği taş zemin, huzursuz ruhunun ilk çalkantısı. Görkemli bir mabed nizamındaki mekânda yankılanan sesler. Anlayamadığın cızırtılı bir anons. Kocaman, koskocaman bir kapıya doğru ilerliyorsun. Onun ardında bir şehir olduğundan haberdarsın ama nasıl bir şehirdir bilmiyorsun. Yüzüne önce bir ışık vuruyor; gözlerin kamaşıyor. Okumadığın kitaplar kadar uzak sana her şey; ama bir sayfa çevirmeye can atıyorsun. Şehir orada duruyor. Korkuyorsun. Sonra merdivenler, merdivenler ve karşı kıyı, gözüne takılan vapur dumanları, dehşet verici bina ormanı, tuhaf kokulu rüzgar. Bir uğultu, biteviye bir uğultu. Salkım sepelek bir yolculuğun -nereden geliyorsan artık- hediyesi bir baş dönmesiyle attığın birkaç adım. Biraz içmiş de sarhoşluğa ramak kalmış bir esriklik hali. Derin derin nefesler alıyorsun. Bu şehre ilk gelişin. Omzuna çarpan elinde kendisi kadar bir valizle sürüklenen bir adam. Diyarbakır'dan geliyor. Kahvesi var, kapatmış. Akrabalarının yanında -amcaoğlu da bir kahve işletiyor Cibali'de- bir iş tutarım umuduyla acele adımlar atıyor. Geride ne bırakmışsa orada kalsın istiyor. Adres soruyor birine. Bilmiyor adam. O da yeni gelmiş; bilmiyor şehri. Daha da fenası korkuyor; fena korkuyor. Polis arıyor oğlunu. Ne zaman birisi yanaşsa yanına onun hakkında kötü bir haber verecekler diye korkuyor. Hızlı hızlı kalabalığa karışıyor. Bir taksicinin yanından geçiyor. Taksici bu şehre geldiğinden beri burada bekliyor. Sahip olmadığı ve asla olamayacağı taksinin kapısına yaslanmış bekliyor. Geldiğinden beri bu şehre öyle bekliyor. Bir genç adam yanaşıyor yanına taksinin; huzursuz bir hesabın içerisinde. Göztepe'deki halasının evine ne kadar tutar hesabı. Vazgeçiyor. Taksici bekliyor. Birkaç adım atıp merdivenlerin son basamağına varıyorsun. Bir gemi yanaşıyor; insanlar boşalıyor. Yalnız kendileri için anlaşılabilir bir telaşın içerisinde koşturuyorlar. Vapur umursamaz bir edayla uzaklaşıyor. Martılar peşine takılıyor. Sen martılara. Yürümeye başlıyorsun. Kapkara bir

> lokomotifin yanından geçiyorsun. Birine çarpıyor omzun. Senin çarptığın bir kadın; hem oraya ait hem değil. İşinden çıkmış evine gidiyor. Gar'ın gişesinde çalışıyor; biletçi. Adı, Şükran. Oğlu kaybolmuş; öldü diyorlar o inanmıyor. Yüzüne bakıyorsun utanarak. Hem tanıdık, hem değil bir yüz. Oğlu kaybolmuş, o döner diyor; öyle bakıyor. Uzaklaşıyor, sen ardında kalıyorsun. Sen de bu şehirde kayboluyorsun..." (2006).

Yakın dönemde Gar'ın ev sahipliği yaptığı filmler arasında -kısa bir film olan- *Çarpışma*'dan da söz etmek gerekir. Umut Aral'ın yönettiği bu film, hırsız-kapkaççı-mafya tetikçisi üç kişinin Haydarpaşa Garı'nın ön cephesindeki merdivenlerde çarpışmalarıyla kesişen yaşamlarını anlatır. Yeşilçam filmlerinde yeni bir yaşamın başlangıç simgesi olan Gar, bu kısa filmde çarpışmayla başlatır yeni yaşamı.

Haydarpaşa Garı fantastik Türk filmlerinin de vazgeçilmez mekânıdır. Örneğin, *Kızılmaske* adlı filmde Haydarpaşa Garı bolca kullanılır. Türk sinemasına ev sahipliği yapan Gar, popüler televizyon dizilerinde ve reklam metinlerinde de kullanılan bir mekân olagelmiştir. Tüm bu anlatılar, Haydarpaşa Garı'nın o iki muhteşem kulesiyle, Kadıköy'den görülen yan cephedeki çatıya iliştirilmiş görkemli kanatlı tekerleğiyle, ön cephedeki saatiyle ve merdivenleriyle kolektif bellekte canlı ve dolaşımda kalmasını sağlamıştır.



Sinemacı gözüyle: NAZIM

dergiler arasında

ahmet soner









Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlarından
1000 Temel Eser Serisi

1970 Panoraması

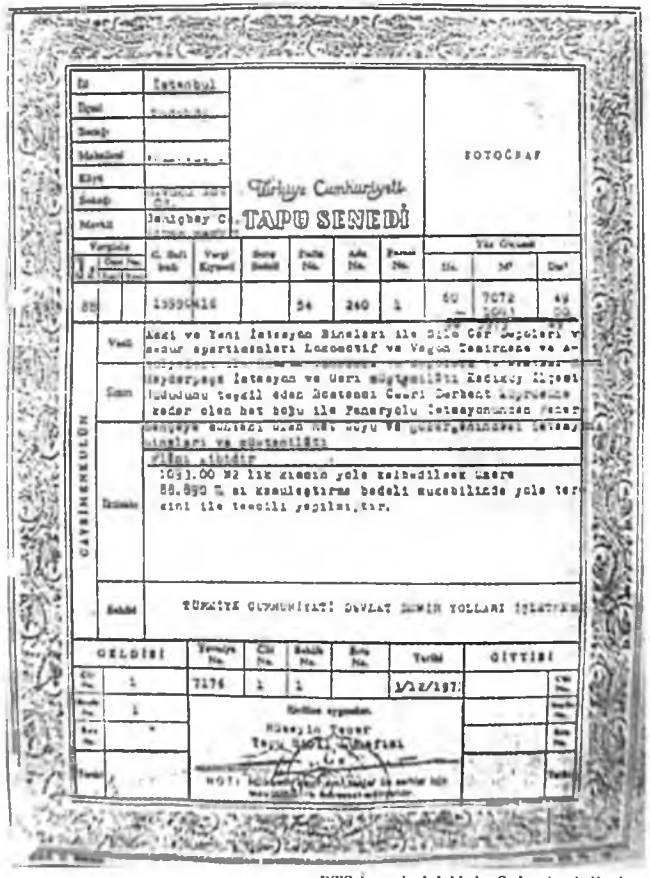






HAYDARPAŞA GARI'NIN GELECEĞİ: "SİMGESEL ÇÖKERTME"

Dünyanın pek çok kentinde limanlar kentin içindedir ve liman kenti olmaları bu kentlere tarihsel bağlam içinde bir takım önemli toplumsal-ekonomik ve kültürel özellikler kazandırır. Örneğin, Marsilya, Pire, Hamburg, Şangay, Tokyo, Odesa ve İstanbul...


Türkiye Cumhuriyeti
TAPU SENEDİ
FOTOĞRAF
İstanbul
Beşiktaş
TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİR YOLLARI İŞLETMESİ
GELDİĞİ
GİTTİĞİ

BTS İstanbul 1 Nolu Şube Arşivi'nden

Oysa İstanbul Büyükşehir Belediyesi tam da aksi bir yönelimle kentin dokusunu bozduğu ve gelişimini aksattığı gerekçesiyle İstanbul Limanı için bir proje yarışması açar. İşin içine Haydarpaşa Gar ve liman alanı da dahil edilir. Simgesel bir alanın içinin boşaltılması girişimi de böylece, sözde kentsel dönüşüm, ama özde yeni rantsal alan kazanımı sâikiyle başlar. Bu yarışma sonuçlanır. Ama uzun yıllar gündeme getirilmez. Bu arada sessiz bir şekilde başka bir proje (yaklaşık 30 senelik bir proje) Marmaray projesi sanki bu işlerle hiç ilgisi yokmuş gibi kamunun ve medyanın gündemine getirilir. Bu projede, Boğaz tüp geçitle geçilecektir. Marmaray projesini kısaca tanıtmak gerekirse, proje Gebze-Halkalı arası banliyö hatlarını yenileme, üçleme ve iki nokta arasında kesintisiz raylı ulaşım olanağı olarak tanımlanabilir. Marmaray'ın ilk projelendirilmesinde tüp geçitin giriş noktası Haydarpaşa Garı'dır. Öyle ki dönemin Ulaştırma Bakanı Oktay Vural Marmaray Projesi ile bağlantılı olarak Haydarpaşa Limanı ve Gar binasının kapasitelerinin arttırılmasının planlandığını söyler (Beşiktaş 2001). Üstelik tüpgeçitin maliyeti bu şekilde daha azdır. Ancak, Marmaray projesinde "sıfır noktası" açısından asli bir değişiklik yapılır; tüpe giriş noktası Üsküdar olur. Bu politik karar kamuoyuna yeterli bilgi verilmeden alınır ve yaşama geçirilir. Marmaray projesinin bitmesiyle birlikte Gebze-Söğütlüçeşme arası üç hatta çıkacaktır. Bunun iki hattı banliyö trenleri için ayrılacak, diğer tek hat ise TCDD'nin işleteceği trenler için kullanılacaktır. Burada belirtilmesi gereken bir başka konu da

Marmaray bittikten sonra TCDD'nin banliyö trenlerini işletip işletmeyeceği konusunun belirsiz olmasıdır. Belediye ve projenin finansörleri, bu hattın işletmesinin TCDD dışında bir otorite tarafından yürütülmesini istemektedir. TCDD'ye ayrılan bu tek yolun nereye kadar olacağı da belli değildir. Bir söylentiye göre Söğütlüçeşme istasyonunun sol tarafına (hali hazırdaki Carrefour'un karşı tarafı) yeni bir indirme-bindirme peronu yapılacaktır ya da Gebze istasyonu İstanbul'un Anadolu yakasından gelecek trenler için son durak olacaktır.

Bugünkü işletmecilikle TCDD, Haydarpaşa-Gebze arasında banliyö trenleri hariç, 22 Anahat, 22 Bölgesel ve 12 yük treni çalıştırmaktadır. Yani diğer bir deyişle, gidiş-geliş toplam 52-54 tren. Yürütülmekte olan hızlı tren projesinin bitmesi ile Ankara-İstanbul arasında saat başı tren çalıştırılacağı yönündeki açıklamalar ciddiye alınarak değerlendirilirse, mevcut tren trafiğinin 38 çift yani 76 trene çıkacağı hesaplanabilir. Şu anda 6 adet Gar içi peron ve yolla 60 civarındaki trenin uygun trafiğini sağlamak çok büyük sorun iken, Söğütlüçeşme'den sol tarafa uzatılacak tek hatla 80 civarındaki tren trafiğinin nasıl sağlanacağı nasıl sağlanacağı üzerinde dikkatle düşünülmelidir. Bugün Haydarpaşa Garı'nda tren trafiği ile ilgili hizmetler yaklaşık 400 dönüm bir arazi üstünde ve yaklaşık 20 civarında bina-birim tarafından yerine getirilmektedir. Ne Gebze de ne de başka bir yerde böyle bir tesisi oluşturmak mümkün değildir.

Bir diğer alternatif olarak sunulan Gebze'nin son durak olması ise, bir takım başka olumsuzlukları barındırmaktadır. Şöyle ki: Hızlı tren projesi bittiği zaman trenler artık Ankara-İstanbul arasında değil, Ankara-Gebze arasında çalışacaktır. Bu somut durum, hızlı tren projesi yatırımının boşa harcanması anlamına gelmektedir. Dünyadaki hızlı tren uygulamalarına bakıldığında hızlı trenlerin kentleri, tam da kent merkezlerinde birbirlerine bağladıkları görülecektir. Tokyo'dan Osaka'ya, Tokyo'dan Sendai'ye; Hamburg'dan Frankfurt'a ana hatlarda olduğu gibi. Hiçbir yerde hızlı tren hattı kent merkezine bir bir buçuk saat uzaklıktaki bir istasyonda son bulmamaktadır.

2008'de Marmaray projesi kapsamında banliyö hatlarının rehabilitasyonuna başlanacaktır. 2004 yılında yapılan bir protokolle TCDD bu tarihte Gebze-Haydarpaşa arasındaki tren trafiğini sıfırlayacaktır. Yani Haydarpaşa Garı 2008 yılından itibaren işlevsizleştirilecektir. 2006 yılında Türkiye'de demiryollarının 150. yılının kutlanmasını takiben, 2008 yılında Batı-Doğu, Kuzey-Güney arasında demiryolları üzerinden kamusal ve evrensel hizmet ilkesi çerçevesinde gerçekleşen yolcu taşımacılığına "nihai" darbe vurulacaktır. Haydarpaşa Garı'nın işlevsizleştirilmesi hiç kuşkusuz en çok Doğu, Van Gölü, Toros, Meram Ekspresi gibi hatların ekonomik olanakları kısıtlı, milli gelirin paylaşımının en alt kesiminde bulunan yolcularını doğrudan etkileyecektir.

Haydarpaşa Garı'ndan geçen yolcuları Ali İhsan şu şekilde betimler ve Türkiye'de demiryolları taşımacılığının önemine işaret eder:

"...trenin kendisi de yolcunun kategorisini belirliyor. Diyelim ki yataklı. Yataklı tren farklı bir trendir. Fatih Ekspresi, Anadolu Ekspresi. Bir de bizim bölge ekspresleri var. Adapazarı Ekspresi gibi. Adapazarı Ekspresi öğrenci taşır... Sakarya ve Kocaeli'ndeki üniversitelere öğrenci taşır. Banliyöler kimi taşır? İşçileri taşır. Emekçileri taşırız... Dolayısıyla buradaki beklentilerde herkesin ortaklaştığı bir şey var. Hızlı ve güvenli. Tehir, yani gecikmesi olmayan. Bir de trenin içindeki, vagonlardaki insanların normal şartlarda ısıtmasıdır havalandırmasıdır gibi olanakların yaratılması gerekir... Biz karayolları iptal edilsin falan demiyoruz. Kombine bir taşımacılık. Ulaştırma sisteminin bütün sistemleri, birbirinin önünü kesmeden, bütünleyecek şekilde...Türkiye'deki ulaştırma politikalarının eksikliği tabii insanların taleplerini karşılayamaz duruma geliyor...Türkiye'de yapıldığı gibi kamunun hantallığından bahsedilir. Bunları yeniden oluşuma ihtiyaç var gibi bir söylem herkes tarafından daha çağdaş gelir. Tabii bu bi ucube oluyor, ondan sonra Kamu reformu gibi bi yasa çıkıyor. Mevcutları bile daraltan küçülten yok eden, sanki Türkiye'de ve dünyada bakıldığında özelleştirilen yerler güllük gülistanlık çok iyi bir şekilde çalışıyormuş gibi bir imajla, alternatif olarak daha da kötüsünün getirilip dayatıldığı bir sürece giriyoruz..." *(Ali İhsan-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık- 28.07. 2005)*

Haydarpaşa Garı'nın geleceği tartışılırken, üzerinde durulması gereken bir diğer nokta da TCDD'nin yeniden yapılanma adı altında sokulduğu ölümcül döngüdür. 1995 yılından itibaren önce Booz&Allen Hamilton, daha sonrada CANAC isimli firmaların yürüttüğü "TCDD'nin Yeniden Yapılanması" adı altındaki çalışmaların ilginç benzerlikleri vardır. Birincisi, tüm bu çalışmalar Dünya Bankası'nın isteğiyle ve hibe kredileriyle yürütülmektedir. Bu çalışmalar için TCDD yönetimi ihale açsa bile Dünya Bankası ihalenin kime verileceği konusunda müdahil olmaktadır. Çalışmaların sonucunda hazırlanan raporlarda yeniden yapılanma önerileri altında, personel sayısının indirilmesi, zarar eden yolcu trenlerinin kaldırılması, her türlü bakım onarım hizmetlerinin özelleştirilmesi istisnasız yer almaktadır. Bu raporların hiçbiri resmi olarak uygulanmamaktadır. Ancak TCDD yönetimi stratejisini bu raporların yönelimi üzerine kurmaktadır. Örneğin 2005 Bahar'ında özel tren işletmeciliğine başlanılmış, bakım-onarımların kimi kalemleri özelleştirilmiş ve personel sayısında ciddi azaltma gerçekleştirilmiştir. Kolektif bellekte farklı kimlik politikaları bağlamında farklı ve çoklu anlamları imleyen simgesel değere sahip Haydarpaşa Garı ve demiryolları, neo-liberal ekonomik politik söylemin bilinçli ve planlı simge-mekânları iktidarsızlaştırma ediminin bir parçası olarak kolektif bellekte yaratılacak anlam kayması ile yeniden yapılandırılmaya çalışılmaktadır. Ufukta görünen, Anadolu'da demiryolu kültürünün ve işletmeciliğinin artık "geleceğinin" olmamasıdır.

Bu arada kentsel dönüşüm politikaları izleğinde, 17.09.2004 tarih ve 5234 sayılı Kanunun geçici 5.maddesi ile Haydarpaşa Gar ve liman alanında bulunan hazine malı taşınmazlar, bedelsiz olarak Devlet Demiryolları'na terk edilmiş ve bu taşınmaz mallarla ilgili olarak "imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plan ve parselasyon işlemlerindeki aslı, ilan ve itirazlara dair sürelere ilişkin sürelere tabi olmaksızın, her ölçekteki imar planını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye" Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Aynı kanunun devamında "Kesinleşen planlar ilgili belediyelere tebliğ edilir. Bu planların uygulanması zorunludur" hükmü bulunmaktadır. Bu kanuna bağlı olarak çıkarılan 5335 sayılı "torba" kanunun 32. maddesi ile de tüm bu taşınmazların satış yetkisi, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nca TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu'na bırakılmıştır.

2004 yılında çıkartılan 5234 sayılı ve bunu izleyen 5235 sayılı kanunlar uyarınca Haydarpaşa Gar ve liman arazisinin, toplumun sadece üst sınıflarına yönelik yapılandırılmış yerleşim alanına, ya da Şefik Birkiye'nin şehir planlama literatürüne kazandırdığı "gated community" (kapalı topluluk) uygulaması tasarısına koşut olarak kamuya ait arazilerin artık "kamuya terk edilemeyeceği" notu ile kapalı-korunaklı eşiklerin oluşturulduğu yeni bir rant alanına dönüştürülmesi de tasarlanmıştır. "İstanbul" artık alt sınıflar ya da sınıf-altılar için fiziksel anlamda erişilmez olurken, İstanbul'un sınırlarını ortaya çıkaran ve bundan sonrada çıkartacak olan "gated community"ler oluşturulması düşünülmüştür. Bu ve benzeri planlar gerçekleşecek olursa, İstanbul'un çeperinde yaşayacak olanlar için artık sadece uzaktan görünecek olan Haydarpaşa Garı, Anadolu'dan simgesel



olarak Batı'ya gelmenin, ayak basmanın uzamı olmaktan çıkarak, yüksek gelir gruplarının ve tüketim kültürü endeksli yaşam stillerinin simgesi haline gelecektir. Hiç şüphesiz Haydarpaşa Gar ve liman alanının yeni yerleşim ve tüketim temelli bir çekim alanı olarak tasarlanması Türkiye'de 1980'lerden itibaren üretim ve gündelik yaşam alanlarına nüfuz eden liberal ekonomik politika ve uygulamaların bir uzantısı, artık toplumda gitgide yerleşen yaşam tarzı göstergelerine endeksli kültürel tüketim alışkanlıklarının doğal bir sonucudur (Behar ve İslam, 2006).

Kolektif bellekte simgesel değere sahip bir mekânın anlamı artık yaşam tarzı ve tüketimcilik temelli bir anlayışa çevrilmektedir. Sözlü tarih çalışmasında görüşülen bir liman işçisinin belirttiği gibi, bu durum kamusal hizmet işlevinin Haydarpaşa Garı dolayımı ile "simgesel çökertilme"sinden başka bir şey değildir. Ancak 2005 Haziran'ından bu yana BTS 1 No'lu Şube ile TMMOB-Mimarlar Odası-İstanbul Büyükkent Şubesi'nin diğer sivil toplum kuruluşlarının desteği ile ortaklaşa yürüttükleri Haydarpaşa Platformu, yukarıda kısaca açıklanan dönüşümün kentte yaşayanlara rağmen gerçekleşmesine ve tepeden bir takım kararlar alınmasına engel olmaya çalışmaktadır. Örneğin, BTS ve Mimarlar Odası-İstanbul Büyükkent Şubesi 10 Ağustos 2006 tarihinde Haydarpaşa Gar'ındaki tadilattan dolayı TCDD yetkilileri hakkında suç duyurusunda bulunmuştur. İnsan Yerleşimleri Derneği ve İstanbul 2010 Yürütme Kurulu Üyesi Korhan Gümüş, kamuya ait bu mekânların "sanki yöneticilerin özel mülkleri" gibi değerlendirildiği saptamasında bulunurken, "kamu alanını dar bir perspektiften yorumlamaya çalışan yatırımcı eksenli projelerin" tartışıldığı ve bunun yerine "kamusal alanların yeniden kente kazandırılması, korunması için kamusal öznenin inşa edilmesi" gerektiğine de konuyla ilgili tartışmaların siyasal bağlamını vurgulamak için dikkat çekmektedir (2006).

> "Buraya liman geldi, biz geldik, yani buraya çevreye gelip de etrafı kalabalık yapan demiryolcular, limancılar değildir, kalabalık yapan buradaki yerleşim alanlarıdır. Dünyanın her tarafında böyledir. Liman kenti olarak anılan, gar kenti olarak anılan bütün kentlerde bu yapılaşmanın olduğu yerlerde de şehirleşme olur. Çünkü liman çalışanları, demiryolu çalışanları, 10 bin 20 bin aileleriyle birlikte 40-50 bine varan nüfus yapılaşması vardır, bundan yararlanan yan sektörler vardır. Onlar gelmiştir. Sonradan onlar gelmiştir... Buranın ilk sahibi biziz. Onun için ne Haydarpaşanın satılması veya başka amaçla kullanılması yönünde yapılan iddialar dayanaksız kalıyor. Liman için de geçerli. Eğer liman için böyle bir şey söyleniyorsa, E-5'i tıkıyor deniliyorsa, E-5'i tıkamıyor, E-5'i başkaları tıkıyor. Önce insanlarımıza dediler ki, İstanbul'a gel, taşı toprağı altın. Şimdi insanlarımızı kovuyorlar, şimdi yabancı sermayeyi çağırıyorlar, taşı toprağı altın diye. Ben merak ediyorum, onları ne zaman kovalayacaklar." *(Tugay-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-3.10.2005)*

4 Mayıs 2006 tarihinde İstanbul 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Haydarpaşa Gar binasını ve çevresini, Türkiye'deki ilk büyük demiryolu tesisleri alanı olduğu için "endüstriyel ve tarihi sit" alanı olarak kabul etmiştir. Bu kararda, söz konusu alanda "kentsel ve tarihi sit alanı" karakteri gözetilmesi ve demiryolu kültürünün yaşatılması önerilmiştir (Ekinci, 2006a). Ancak, İstanbul 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 2863 sayılı Koruma Kanununa göre aldığı 585 sayılı sit kararının dağıtımı yapılmamaktadır (Ekinci, 2006b). Bu kararın kamuoyuna duyurulması da ancak TMMOB Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi tarafından 15 Haziran 2006 tarihinde gerçekleşmiştir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun verdiği bu kararla birlikte, hem Haydarpaşa Gar ve liman alanını yeniden yapılandırmak isteyen bir takım proje taslaklarının bir kenara konulması hem de Marmaray projesinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir (BİA, 2006). Bu kurul kararına uygun bir şekilde TCDD Genel Müdürlüğü'nün hareket etmesi ve Türkiye'nin ulaşım politikasına ilişkin bir takım kararlar alınırken de kamusal öznelerin de eşit katılımını sağlayacak şekilde dahil etmesi gereklidir.

"Simgesel Çökertme" planına karşı yapılan belli başlı etkinlikleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- *26 Kasım 2005 tarihinde Haydarpaşa dayanışması tarafından düzenlenen 'Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa' konulu sempozyum,*
- *Haydarpaşa Platformu tarafından 19 Ağustos 2006 tarihinde Haydarpaşa Garı'nın 98. hizmet yılının kutlanması ve aynı gün Gar'ın geleceği ile ilgili olarak yaptığı basın toplantısı,*
- *Karşı Sanat Çalışmalarında 18 Ağustos-2 Eylül tarihleri arasında gerçekleşen "Haydarpaşa 0 Noktası" etkinliği ve 2 Eylül 2006 tarihinde düzenlenen "Haydarpaşa Bağlamında Alternatif Kamu Fikri" başlıklı panel,*
- *Haydarpaşa Platformunun 23-26 Eylül tarihleri arasında Haydarpaşa Garı'nda düzenledikleri Gar'ı ve demiryolu kültürünü konu edinen film gösterimleri, fotoğraf ve resim sergileri, tiyatro oyunlarının sergilenmesi, konser ve söyleşilerden oluşan "Toplum Kent ve Çevre için Haydarpaşa Buluşması" etkinliği.*

Tüm bu etkinlikler Gar ve liman alanının geleceğine yönelik kamusal duyarlılığı arttırmıştır. Haydarpaşa Gar ve liman alanının geleceği ile ilgili en son gelişme ise, Liman-İş ve BTS sendikalarının TCDD Ana Statüsü ile TCDD Taşınmaz İhale Yönetmeliği'ne ilişkin yürütmeyi durdurma davası açmaları ve Danıştay 10. Daire'nin, ilk olarak 09.09.2005 tarihinde ve akabinde 2007 yılında 233 sayılı KHK üzerinden ikinci kez yürütmeyi durdurma kararı almasıdır. Bu yürütmeyi durdurma kararı ile TCDD Ana Statüsüne göre Haydarpaşa Garı ve bölgesinde herhangi bir satış, kiralama ve yapılaşmaya gidilemez. Bu nedenle, konuyla ilgili olarak kamuoyunun sürekli ve açık bir şekilde bilgilendirilmesi gerekmektedir.



BELLEĞİN YAPISI I: HAYDARPAŞA GARI'NIN ÇAĞRIŞIMLARI

Sözlü tarih çalışmasının metinlerine bakıldığında Haydarpaşa Garı kolektif bellekte merdivenleri, denize açılan kapıları ve etkileyici binası ile anımsanmaktadır. İç göç olgusu da Haydarpaşa'nın peronlarında denklerin indirilmesi an'ına eşitlenmektedir yine bellek kayıtlarında. Bellek kayıtları, binanın yabancı mimarlar tarafından inşa edildiği bilgisini göstermektedir. Ancak, sözlü tarih çalışması Gar'ı kullanan yolcuların, istisnalar hariç, binanın mimarları hakkında bilgi sahibi olmadığını; sahip oldukları bilgilerin de kulaktan dolma olduğunu göstermiştir. Gar ile ilgili çağrışımlar, medya metinlerindeki imgeler ve temsillerden oluşmaktadır.

"Haydarpaşa benim için hayat, yaşam demek, su, nefes, güneş demek. Çok içten söylüyorum. Anadolu'dan gelen insanların, o Türk filmlerinden izlediğimiz... kadınları, adamları. Filmlerde izlediğimiz zaman Haydarpaşa'ya gelince ilk defa gördüklerinde, martıları... Düşünmüştüm. Bunlara kendim şahit oldum. O kadar muhteşem bir şey ki, Haydarpaşa bence bir armağan Kadıköy halkına, İstanbul halkına... Haydarpaşa, Türkiye'nin geçtiği yerlerden biri. Neredeyse bütün Türkiye, Beyoğlu gibi İstanbul'a gelen herkesin geçtiği bir yer olarak düşünüyorum, bir bağlantı noktası, bütün ... köprü demek daha doğru." *(Ayşen-TCDD 1. Bölge Çalışanı-1961 İstanbul doğumlu, sözlü tanıklık 3.10.2005)*



"O anlamda Haydarpaşa'nın duygusal bir anlamı var. Bazıları vardır orada burada çalışmışlardır. Onun için burası iş yeridir. Burası benim ilk para kazandığım yer, özgürlüğü ilan ettim yer. O anlamda



değeri var. Artı bayan makinist olmamın anlamı, değeri var… Ben hem Haydarpaşa'yı hem İstanbul'u seviyorum. Haydarpaşa İstanbul'a ait bir simge. Yani herhangi bir yerden gelen insan tren geldiğinde iniyor Haydarpaşa'ya. Onun İstanbul'u burası. İnsanların yüzünde o duygu oluyor. Malatya'dan kalkmış İstanbul'a gelmiş. Onun merkezi, sıfır noktası. Burası İstanbul denince akla ilk gelen yer. Türk filmlerinde gösterilen merdivenler. Doğu'dan gelenlerin İstanbul'u kavraması burası üzerine. Köyüne döndüğünde, 'O Gar muhteşem bir şeydi' diye anlatıyor belki de. O gözlerle bakınca da çok farklı. Ben İstanbul'u çok sevdiğim için… İstanbul'u seven bir insan da Haydarpaşa'yı sever. Bi de burası benim iş yerim. Buranın zarar görmesi durumunda birincil derecede etkileneceğim. Yani insanı evinden attığınızda ne hissedersen benim için de o. Buraya yapılacak her şeyden birincil derecede etkilenecek insanlardan biriyim bu Haydarpaşa Projesi ile… Marmaray var, Kanak projesi var… Limanların özelleştirilmesi var. Bütün bunların hepsi birbiriyle bağlantılı. Neticede ne olacak? Burası kapanacak. Bizler bir yerlere gönderileceğiz…." *(Seher-TCDD 1. Bölge Çalışanı-İstanbul doğumlu-30 yaşında-sözlü tanıklık-29.07.2005)*

"Haydarpaşa bir yaşam biçimi, uzaklaştığınızda anlıyorsunuz, şöyle bir şey düşünüyorum

aslında çok da. Mesela, şöyle bir şey yapmak istiyorum. Haydarpaşa'nın bir sürü camı var, her camdan bir fotoğraf çekmek istiyorum, kendim yetiştirebilirsem, Haydarpaşa'dan İstanbul nasıl görünüyor? Her camından ayrı bir manzara gözüküyor. Bunu fotoğraflamak gerektiğini düşünüyorum. Haşdarpaşa'ya bağlantılı olarak Haydarpaşa'yı tek başına düşünmek gerekmiyor. Gebze hattı, Pendik hattı, demiryollarının, insanın taşındığını, yani Haydarpaşa'ya geldiği veya gittiği bir güzergahtır." *(Tugay-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-3.10.2005)*

"Haydarpaşa Türkiye'nin en güzel yeri. Toprağı güzel. Ne bilim? Haydar Baba. Türbe var burada. Cami değil. İleride türbesi var. Bilen gider orada, ziyaret eder... Ben 40 senedir buradayım. Haydarpaşa'nın toprağı güzel. Sevgisi güzel. Buraya gelen amir de, Allah razı olsun, çok amirler gördük, kimseye bir şey olmadı. ...Biz burada 8 kişi çalışıyoruz. Zaten iş yok. ...Gelen trenlerde pek iş yok. Herkesin çekeri var. Bavulunu çeker gider. ...Bize iş kalmıyor ki..." *(Hamal-ismini vermek istemedi-70 yaşında, sözlü tanıklık-30.07.2005)*

"Arada sırada İstanbul'a gelip gidiyorum. Treni kullanıyorum. Haydarpaşa Garı'na bundan iki sene önce geldim. Trene o zaman ilk kez bindim. Almanların yaptığını biliyorum. Abdülhamit zamanından kalma. Başka da bi şey bilmiyorum. Hoş bir görünümü var. Aradığınız bazı






Bantiyö Treniot
BANLIY



şeyleri …hissedebilirim. Benim için çok fazla bir anlam ifade etmiyor. Ama şöyle bir anlamı var. Şu anlamı var sonuçta. İstanbul'a giriş deyince aklımıza gelen belli başlı yerlerden biri Anadolu'dan insanlar için… Dergimi alıp, oturuyorum. İnsanları gözlüyorum. Her şeyi gözlüyorum. Buraya geldiğimde bir umut var sanki. Daha çok gelenlerde var. Trenlerde değil… Gökdelen falan dikecekler sağına soluna burayı ne yapacaklar, yıkacaklar mı? Umarım tarihi dokusunu koruyacak bir şey yaparlar. Sağına soluna dikilecek gökdelenler silüetini bozuyor. İnternetten baktım. Hiç hoş durmuyor. Bizim okulun forumu (Şişli Anadolu Lisesi) vardı. Orada kampanya yapıyorlardı. Oraya tıkladım işte. …İnsanlar buraya sadece trene binmeye değil oturmaya da gelebilirler. Çevre düzenlemesi yapılsa. Banliyö treni yolcuları daha çok çalışanlar ve öğrenciler. Bayağı kalabalık oluyor. Uzun hat yolcuları genelde gazete okuyor. Çok değil, ama bazen sohbet ediyorum." *(Adını vermedi-18 yaşında-sözlü tanıklık-30.07.2005)*

"Mimarı mimarmış yani. …Şimdiki mimarlar böyle olamaz….1957'de bi geldim. Askere gelmek için geldim. Bi de buradan aynen gerisin geri terhis olunca gittim. Buradan Mersin'e gitmiştim. O zamanlar trenle gitmek mecburiydi. …Valla o zamanlar 20 yaşındaydım. Yani bilmiyorum. O zaman binayı gö-

rünce zaten, aklım duracak gibi olmuştu. Yaa çok beğendim. Mersin'de böyle bina yoktu. 4 kat 5 kat. 57 sene. Yani diyelim ki tuhaf bi şey oldu...Buradan çıkınca güzelliği de görünce insanlara bambaşka bi tuhaflık geliyor. ...Şimdi geçenlerde radyoda dinledim. Bi söz gerçek bi söz. Yaşayacaksan öldükten sonraki zamana da bir şey bırak ki daimi yaşa. Daimi yaşa, yani bu binayı yapan adam da daimi yaşıyo. Bak yaptıran da yaşıyo. Ama bizler geliyor, bu binayı ne güzel yaptırmış diyoruz....Demek ki gelecek nesillere bugün örnek...." *(Mehmet-67 yaşında-Silifkeli-Köy Hizmetlerinden emekli-sözlü tanıklık-30.07.2007)*

"İlk bir sene önce geldim. Aydın Nazilli'den geldim. Denizli'den biniyorum, yaklaşık bir onbeş saat sürüyor. Tabii rötar yapmazsa. Genelde trenle yolculuk ediyorum. Daha rahat. Bebeğim var, kızım var. Rahat ediyorlar. Haydarpaşa farklı etkiliyor beni. Birincisi büyüklüğü, beni etkiliyor. Haydarpaşa'ya hep acil gelip hep acil gidiyorum. Oturduğum yok. Bugün bu kadar oturdum. Bugün birkaç saat bekleyeceğim... Türkiye'de demiryolu taşımacılığı hiçbir gelişme göstermiyor. Pamukkale Ekspresi bi yenilenmiş, o da yeni. Temiz de. Ama daha önce hiç temiz tren hatırlamam...Haydarpaşa'da hiç anım yok. Bina beni çok etkiliyor ... Şimdi sizinle görüşmem anı oldu" *(Filiz-30 yaşında ev kadını-sözlü tanıklık-30.07.2007)*


GİŞE








TCDD
E 43 007

BELLEĞİN YAPISI II: EMEK GÜCÜ VE ÜRETİM

Haydarpaşa Gar ve liman alanı farklı hizmet alanlarını içinde barındırmaktadır. Peronları kullanan yolcular çoğu zaman bu görünmez emek gücünün varlığının ve emeğinin farkında değildir. Gar binasının üst katlarında TCDD 1. Bölge Müdürlüğü bulunmaktadır ve Edirne'den Eskişehir'e kadar uzanan demiryolu hattı trafiğini bu Müdürlük yönetmektedir. Gar binasının zemin katı, yolcuların Gar'ın bildikleri "yüzünü" oluşturmaktadır. Bu zemin katta Haydarpaşa Gar Müdürlüğü hizmet vermektedir. Banliyö trenlerinin, ana hat trenlerinin ve yük trenlerinin rutin içinde akışından sorumludur bu birim. Gar alanı peronlar bittikten sonra da devam etmektedir: manevra ya da şimdiki adı ile tren teşkil alanı; eer/makine bakım alanı, Sirkeci'ye gelen ve Sirkeci'ye gidecek yük trenlerinin aktarmasının feribotla yapıldığı liman alanı. Tüm bu farklı hizmet birimleri birbirini tümler, her bir hizmet birbirine eklenir ve Haydarpaşa Gar ve limanına anlamını katar: demiryolu taşımacılığı üretim demektir.

"Haydarpaşa her ne kadar erkek, bir asker, bir militarist yaklaşım sergilemesine rağmen, insanı, treni, yaşamı kucaklayan bir üretim ilişkilerini barındıran bir yer. Haydarpaşa Garı bütün ihtişamı ile dursa, beş yıldızlı otel haline gelse, konferans ve sergi salonu haline gelse, eski şeyini yansıtmayacağı kanaatindeyim. Trenden inen bir insan kapıdan çıkıp denizle karşılaştığında bunun bir deniz kenti olduğunu anlıyor. Kapıdan geçen insanlar trenle karşılaşıyor. Üretim ilişkisiyle karşılaşıyor. Üretimin olmadığı yerde de yaşamdan söz etmek mümkün olmuyor. Haydarpaşa üretim demek." *(Tugav-TCDD 1. Bölge Çalışanı-sözlü tanıklık-3.10.2005)*





Haydarpaşa Garı'nda yirmidört saatlik bir iş rutini ve yolcu akışı nasıldır, bu soruları Gar Müdürü Osman Köksal ve Hareket Memuru Mehmet Kasap şu şekilde yanıtlamaktalar:

> "1942'de Adana'nın Bağiçi kazasının Burgaçlı Köyünde doğdum. İlkokulu orda bitirdikten sonra Bağiçi ortaokulundan mezun oldum. Ortaokuldan sonra Demiryolları Meslek Yüksek Okulu'nun sınavına girdim ve kazandım. Ankara'da okudum. Lise ayarında bir okul. 1961 yılında mezun oldum. Hareket bölümündeydim. Ankara Garı'nı istedim ve orda çalışmaya başladım. Benim babam da demiryolcuydu. Bizler kırsal kesimdeniz. Okulu hemen bitirip işe başlamamız gerekiyordu. Erkenden bir maaşa bağlanmak gerekiyor. Yani benim amacım iş güç sahibi olabilmekti bir an önce. 1989 yılında Haydarpaşa Garı'na geldim. 8. ayın 25'inde burdaki hizmetin 16 yılı bitecek, yani 16 yıldan bu yana buradayım. O zamandan bu yana çalışıyorum işte... Burda Gar Müdürüyüm... Ben Haydarpaşa Gar Müdürüyüm. Haydarpaşa Gar Müdürü... Yani sorumlu olduğu Haydarpaşa'nın işaretleri içerisi, yani sinyaller derken Söğütlüçeşme'den bu kesim, yani nitekim, işte ee. Burada liman var, burası var; limanda bana bağlı, Gar'daki yük trenlerinin kalktığı yer de bize bağlı, yani burası...nitekim 25-30 dönüm arasında falan var yani. ...Ben sabahleyin, ee benim de devlet memuru gibi mesaim de 8:30. Ama ben 8:30 da hayatta indiğimi düşünmüyorum. Yani düşünmüyorum diil, hatırlamıyorum. Ben normal 7'de ee işe inerim... 7 den 8:30 a kadar falan mesai başlayana falan kadar önce ben gelip oturmam, misafir olursa otururum, ee şimdi siz olmasaydınız oturmazdım. ...Yani burada bizim şeyimiz oturaklı memurluk değil, şimdi ben gidip gelen treni görecem, yolcuyu görecem ne var mesela? Burada banliyölerde ne gerekiyor? ...Avrupa'nın artık Asya'ya, Asya'nın Avrupa'ya açıldığı Gar Müdürlüğü ya nitekim ee dediğim gibi, bağlantı yük vagonları feribotla karşıya geçiyor. Vapurla geliyor trenle geçiyor. Bu bakımdan önemli, ondan sonra ee hani yolculuk başladı Haydarpaşa'dan dediği gibi. Yolculuk buradan başlıyo; sevgililerin birleştiği, hüzünlerin artık bittiği demiyelim, bazen birleşiyo bazen şey yapıyo iki sevgili ayrılıyorsa hüzün başlıyo; eğer iki sevgili birleşiyorsa şey başlıyo, sevgi başlıyo, yani burda tabii haller bunların başlangıcı olan bir Gar... Bu hemen hemen hiçbir ülkede olmayan bir Gar yani. Ondan sonra da bir de Türkiye'nin gerek gelir gerek personel bakımından gerek tren çalıştırıcısı işletmecilik bakımından bir numaralı daire, burdan büyük yok yani... Yolcular akşam dönüyor mesai bittikten sonra burada trafiğin yoğun olduğu zamandır yani Haydarpaşa Garı'n, insanların en şey olduğu mesela eskiden motor yoktu, Karaköy bağlantısı vardı. Şey olarak vapurla Eminönü yoktu. Şimdi Eminönü'ne motor olunca, Eminönü'nden inen yolcular doğrudan doğru-



ya Kadıköy'e gidiyor. Şimdi bu motor burda, iskele bölümü buraya olunca vapurdan çok motorla insan taşıyo, burda yani şimdi şey... Motorla vapur beraber geldiği zaman birden bakıyorsun 1000 kişi felan birden başka bir yer gibi değil 1000 kişi 5 dakkanın içinde Gar'a hücum ediyo yani. ...Şimdi tabi trenlerin vaktinde çalışması lazım. Vatandaş geldiği zaman banliyö olsun, bu kadar vapur yolcusunu motor yolcusunu açıkta bekletemeyiz ki, gelince tabi adam 10 dakka 15 dakka sonra hareket edecek trenleri olması gerekip....yani burdaki trafik sabahleyin deminki dediğim gibi 7'yle 8-9 arası yani şeyden Kadıköy tarafından karadan denize akın olup, akşam da geri dönüşte işte 4'te başlıyo 4'ten şey geri zaman buradaki ölü zaman artık. Ana trenleri gelip gidiyor. Ana trenlerin de yolcusu belli ee onlara önceden numara alan kişiler. Onlar da burada her hangi bi izdiham yaratmıyo, yarım saat bi saat önce geliyor adam. Yeri belli zaten." *(Osman Köksal- Haydarpaşa Gar Müdürü-63 yaşında-Adana doğumlu-sözlü tanıklık-29.07.2005)*

" ... 1986'da idareye geldim. Demiryollarına Haydarpaşa'da başladım. Lise diplomamı dışarıdan aldığım için ilk girişte, tabi diploma elime geç geldiği için, Milli Eğitimden geç geldiği için makasçı olarak başladım. 3-4 ay o görevi yaptıktan sonra, diplomada elime geçince hareket memurluğu yardımcılığına başladım. 6-7 ay sonra, 6 aylık bizim hizmet içi eğitimimiz var, ünvan için, hareket memurluğu kursuna gittim. 6 ay sonra gelip yine Haydarpaşa'da hareket memuru olarak çalışmaya başladım. 7 yıl hareket memurluğu görevi yaptıktan sonra bunun iki yılı hareket muavinliğine refakat olarak yani o ünvanda çalışarak, 7 yıldan sonra da bu zamana kadar çalışarak istasyon şefi oldum. Ben toplamda 86'dan beri bu meslekteyim. Demiryolu meslek okulu kapandıktan sonra, yani eskiden giriyordunuz mesela tabandan başlıyordunuz işe. Diyelim makas yağlamaktan, makasçılıktan, kondüktörlükten, demiryolu ünvanına geliyorsunuz. Bütün işleri biliyorsunuz. Tecrübeniz, eğitiminiz ona göre oluyor. Şimdi otomatikman diyelim kondüktörse direkt öyle geliyo buraya. O mu aptal biz mi?... Şimdi tren yok ama biz şimdi yine de bekliyoruz. Diğer birimlerin diyelim yük atölyesi, yolcu atölyesi, elektrik işleri ve onların yan manevraları oluyor biz de onları yapıyoruz. Ayrıca bizim liman ha-

reketi dediğimiz yüklük tarafı var. Ordan da feribot manevraları oluyor. Onların haricinde trafik cetvelleri düzenliyoruz. Modeller düzenliyoruz. Ara sıra boş kalınca da çay içiyoruz. Çay molası demiryolcularında çoktur yani. İşte burda oturup çay içiyoruz... Şimdi Haydarpaşa ile ilgili birşey söyleyim. Her yerin verilmesi, satılması bir çözüm değil. Yarın bir gün bunlar da bitecek. Yani gelir getirmek için vermek satmak çözüm değil. Bugün burayı satarsın bittikten sonra neyi satacaksın. Ama şimdi Haydarpaşa'ya gelince burası zor değişir... Tarihi bir bina burası halk kolay kolay vermez burayı. Haydarpaşa, demiryollarının başlangıç yeri. Ve yine Anadolu'dan gelince İstanbul'a ilk ayağını bastığı yer burası. İkincisi tarihi bir mekân, turistik de bir yer. İç açıcı ferah bir yer. Bunların haricinde insan portrelerini görüyorsunuz burada. Kimisi gülüyor kimisi ağlıyor. Yani sarılıyorlar, ağlıyorlar her gün değişik insan görebilirsiniz burada. Çok canlı bir yer." *(Mehmet Kasap-Haydarpaşa Garı'nda Hareket Memuru-1959 Bilecik doğumlu-sözlü tanıklık-28.07.2005)*






NIKKO









Demiryolculuk, erkek egemen bir meslektir. Çoğu demiryolcu dededen, babadan demiryolcudur. Seher, TCDD'nin ilk kadın makinistlerinden olup, üç yıl makinist olarak Haydarpaşa Gar alanında manevrada çalışmıştır. Manevra alanındaki işi Seher şu şekilde betimler:

> "Makinistler bayram seyran, Cumartesi-Pazar hiçbir tatil yoktur. 24 saat hizmet üretilir. Hizmete ne zaman ihtiyaç duyulursa burada olmak zorundasınız. O kadar rahat olmuyor... Mesela şey vardı. Ben daha çok Haydarpaşa Merkezli çalıştım. Uzun mesafe trenine verildiğimde orada yatakhane sorunum oluyordu. Bu kurum beni bayan makinist olarak aldı ama kurum olarak işletmecilik açısından yapılması gerekenler yapılmadı. İşletmecilik buna hazır değildi. Bir yatakhane düzenlemedi ... tamamen erkeklere yönelik bir düzenleme var. Bir yatakhane var. On kişilik. Biri çıkar, diğeri onun sıcak yatağına yatar. Şimdi ben tren gittiğinde, birinin kalktığı yere gidip yatacağım. Bu kültür olarak da kaldırılamayacak bir şey. Ben bu nedenle uzun yola hiç gitmedim. Doğrusu bana yatakhane sorunu yaşatmadılar. Ama sorunu da çözmediler. Haydarpaşa'da kalmak da benim işime geldi. Burada 24 saat manevra yapılıyor. Gar'da ve limanda. Ben daha çok oradaki makinistlerden oldum. Orada vardiya vardır. Ben oradaki vardiyalarda çalıştım... Şimdi tren teşkil memurluğu diye geçiyor. Akşam 7, sabah 7 çalıştık. Gecenin üçünde tren hazırlıyorduk. İşimiz bitince iki arkadaş, manevra barakasında bekliyor, yemeği yapıyor. İşimiz bitince geliyoruz, ortak tek bir kap var. İki üç bardak var. Ekmeğini banarak herkes aynı kaptan yiyor. Kim biterse o dolduruyor. Duygusal şeyi var, çok güzel. İşimiz bittiğinde. Manevrada işler belli onlar bitince. Yeni bir tren gelene dek boşluk oluyor. Yani, barakamız var. Sobamız var. Dinlendiğimiz mekân. Makinist ve manevracılar hep birlikte aynı mekânda dinleniriz. Balık istifi dinleniriz..." *(Seher-TCDD 1. Bölge Çalışanı-İstanbul doğumlu-30 yaşında-sözlü tanıklık-29.07.2005)*

Gar Müdürü, Hareket Memuru ve Seher'in dışında, Gar'ın yirmidört saatine tanık, yaşayan bir sakini daha vardır: Güler Hanım...Güler Hanım, sabahın ilk banliyö trenleri ile gündelik yaşamına başlar Haydarpaşa Garı'nda. Gündüz kimi zaman merdivenlerinde oturur Gar'ın, kimi zaman da bekleme salonunda bir banka yaslanır durur. Gece çökünce Haydarpaşa Gar binasının bekleme salonuna geçer, Doğu Ekspresi, Van Gölü Ekspresi'nden gelen ve son vapuru kaçıran yorgun yolcularla birlikte yeni bir günü bekler.

> "Anne-babalar öldükten sonra burada yaşıyorum. Babam demiryolcu idi. On sene oldu. Yalnız kaldım. ...Burada kalmak emniyetli. Yolcu olan, biletli olan kalır. Ne bileyim işte. Oturuyorum, kalkıyorum. Sadece bu katta dolanıyorum... Kedileri çok severim. Buranın kedileri onlar. Pamuk.

Çok şahenedir. Ne bileyim işte. Köfte veririm. Ben lokantadan yiyorum. Ücret almaz. Tanış olduğu için almaz...Ben kendim kalkarım, 12 de yatarım. En son tren gidince. ... Kente gitmem ... ne bileyim işte. Oturuyoruz kalkıyoruz. Kışın kaloriferimiz var, ısıtır. Babam demiryolcuydu, conta sıkardı. Hastalıktan kayboldular. Bi ben kaldım. Tek kaldım." *(Güler-Haydarpaşa Garı'nda yaşıyor-yaşını söylemedi-sözlü tanıklık-30.07.2005)*









SONUÇ YERİNE: TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARINA "SİYAH KURDELE TAKMAK"

"2006 yılında 150. yıl etkinlikleri mi? Yetkili biri olsam, çıkar, limanlar satılmayacak derdim. 150. yıl hediyesi limanlar satılmayacak, kapanan istasyonlar geri açılacak, hatta 3. sınıf vagonlar koyacağız halka tekrar trenle gitsin. Hızlı tren de koyacağız derdim. Ayriyetten ona da yol yapacağız herkes rahat etsin diye. Tüpü 4 hat yapacağım, içinde iki hat demiryolu transit geçecek. İnsanlara 150. yılda bu vaatleri derdim ve yapardım. Sivas Divriği-İskenderun arasındaki hattı demiryolu hattını bir şirket ihaleyle satın aldı. Onu iptal ederdim. Tazminatı ödeyeceğim, derdim. Demiryolu tarihi, geri dönüp ders almak lazım. Yani işte, hala utanmadan bir yerlere çıkıp demirağlarla ördük yurdu dört bir baştan yirmibin kişiye söyletmek değil. Örülen ağları kapatmak ayıp. Onları yüzüne vururdum, insanların" *(Bekir-TCDD 1. Bölge Çalışanı-Cer Bölümü-1970 Sivas doğumlu-sözlü tanıklık-28.07.2005)*



Demiryolları kamusal ve evrensel hizmet ilkesi çerçevesinde toplumsal bir hizmeti gerçekleştirmektedir. Ancak, 2008 yılından itibaren Türkiye'de demiryollarının sıfır noktası olan Haydarpaşa Gar ve liman alanı demiryolu trafiğinden "dışlanarak", işlevsiz bir hale getirilecektir. Oysa, Metin'in deyişi ile;

"... Demiryolları halkın malıdır. Fakirin de zenginin de malıdır. Bugün buradan adam Kars'a 40 milyona gidebiliyorsa o güzel bir olaydır, halka hizmettir. Bugün bunu nasıl geliştirebiliriz? Yolları nasıl kısaltabiliriz? Bugün 40 saatte Kars'a gidiliyor. Bunu nasıl kısaltabiliriz gibi çalışmaları da düşünmek lazım." *(Metin-TCDD 1. Bölge Çalışanı-kondüktör-Muş Varto doğumlu- 41 yaşında- sözlü tanıklık-29.07.2005)*

2006 yılında Türkiye'de demiryollarının 150. yılı kutlanırken, demiryolu taşımacılığı ve kültüründe Haydarpaşa Garı'nın en önemli simge mekânlardan birisi olduğu anımsanmalıdır. Bu anımsama ve anımsatmayı dolaşımda tutmak, küresel kapitalizmin kentsel dönüşüm söylemi ve politikaları altında uygulama noktaları arasında göz/el koyduğu Haydarpaşa Gar ve limanının kamunun kullanımına açık bir mekân olduğunun altını çizer. Böylece umarız ki, 2008 yılından itibaren, BTS 1 No'lu Şube'den Bekir Taşdan'ın da dediği gibi Haydarpaşa Garı ve yiten/yitecek/yitirilecek olan "demirağları" anmak için "siyah kurdele" takmak gerekli olmaz.

Haydarpaşa Gar ve liman alanında geçen yaşamların tanıklıklarını toplarken, Haydarpaşa İskelesi yanındaki taksi durağında çalışan taksicilerle de konuşmak istemiştik. Ancak kayıtlı bir görüşme yapmayı taksi sürücüleri reddetmişlerdi. Haydarpaşa Garı'nın geleceğine ilişkin olarak yöneltilen bir soruya da, kentsel dönüşüm planlarının kendilerine daha iyi iş olanağı sağlayacağı şeklinde yanıt vermişlerdi. Kendi deyişleri ile "Biz işimize bakarız". İskelenin yanında çalışan simitçi de benzer bir şekilde kayıtlı görüşmeyi red etmiş, ama taksi sürücülerinin Gar'ın geleceğine ilişkin değerlendirmeleri üzerine gülerek şu yorumu yapmıştı: "Herkes kendi cephesinden bakıyor, niye böyle? Onları burada bırakacaklarını mı sanıyorlar?" Ardından da "Senin, benim ekmeğim değil. Burası hepimiz için önemli" demişti. Haydarpaşa Garı ve liman alanının geleceği, ne İstanbulluların ne demiryolu çalışanlarının ne de yolcuların sorunu değil. Gar'ın geleceği, hepimizi ilgilendiren ve farklı ve çeşitli kamuların birlikte karar almalarını gerektiren, kamu'nun çıkarının ve haklarının korunmasını ve gerçekleştirilmesini gerektiren bir konu.



Bu çalışmanın da ortaya koyduğu üzere, Haydarpaşa Garı toplumsal belleğimizde Anadolu'nun İstanbul'da simgeleşen Batı'sına göç, siyasal ve toplumsal eylemlerin kamusal alanı, demiryolculuk mesleği bağlamında somutlaşan üretim ile zamana ve uzama yayılmış yaşam anlamına gelmektedir. Gar binasında çeşitli birimlerde farklı üretim alanlarında çalışan demiryolcular, banliyö ve ana hat yolcuları, büfede, berberde, Gar lokantasında çalışan esnaf, herkes Haydarpaşa Garı'ndaki yaşam olgusunu birlikte oluşturur ve yapıya "can" katar.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Behar, David ve Tolga İslam (der.) (2006) *İstanbul'da "Soylulaştırma": Eski Kentin Yeni Sahipleri.* İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Binark, Mutlu (2005) "Zaman ve Uzam İçinde Haydarpaşa Garı". *Birgün*, 16 Ağustos. sf.6.

Binark, Mutlu ve İshak Kocabıyık (2005) "Türkiye'de Demiryollarının Sıfır Noktası". *Radikal İki*. 2 Ekim. sf.14.

Binark, Mutlu ve İshak Kocabıyık (2006) "Sıfır Noktası Haydarpaşa" *Cumhuriyet Pazar*, 20 Ağustos. sf.11.

Binark, Mutlu, Gani Çulha ve İshak Kocabıyık (2005) "Haydarpaşa Garı'nın Geleceği: Simgesel Çökertme ve Gar'daki Zamana ve Uzama Görsel ve Sözlü Tanıklık Yapmak". *Mülkiyeliler Birliği*, 250-8: 58-61.

Can, Bilmez Bülent (2000) *Demiryollarından Petrole Chester Projesi (1908-1923).* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Caunce, Stephen (2001) *Sözlü Tarih ve Yerel Tarihçi.* (Çev. Bilmez Bülent Can ve Alper Yalçınkaya). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Dağıstanlı, Hanife (2005) "Marmaray Projesi ve Haydarpaşa". *Express*, S:52, 13-15.

Danacıoğlu, Esra (2001) *Geçmişin İzleri.* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Dino, Abidin (2004) *Nâzım Üstüne.* İstanbul Sel Yayınları.

Earle, Edward Mead (1923) *Turkey, The Great Powers and The Bagdad Railway.* New York: The Mac Milllan Company.

Ekinci, Oktay (2006a) "Haydarpaşa'yı Kurtarma Kararı". *Cumhuriyet*, 1 Mayıs, sf. 1 ve 3.

Ekinci, Oktay (2006b) "Haydarpaşa'da Hayalet". *Cumhuriyet*, 17 Temmuz, sf.3.

Ergülen, Haydar (2006) *Düz Yazı: 100 Yazı.* İstanbul: Merkez Yayınları.

Feltman, Wilhem (1931) "Haydarpaşa Garı İçin Ne Diyorlar? Gizli Tutulan Bir Felaket". *Demiryolları Mecmuası*, 7. cilt. 746-747.

Finnegan, Ruth (1997) "Storying the Self: Personal Narratives and Identity", *Consumption and Everyday Life* Der. Hugh Mackay London: Sage. 65-111.

Gülsoy, Ufuk (1994) *Hicaz Demiryolu.* İstanbul: Eren.

Gümüş, Korhan (2006) "Haydarpaşa'nın sıfır noktası". *Birgün*, 29 Eylül, sf. 10.

Gümüş, Korhan (2005) "Haydarpaşa'da 'Başka Bir Değişim' Mümkün". *Birgün*, 23 Eylül, sf.12.

İleri, Selim (2006) "Haydarpaşa Gar'ına elveda!". *Zaman, Cumartesi Eki*, 16 Eylül, sf. 12.

Khairallah, Shereen (1991) *Railways in the Middle East 1856-1948*. Beirut: Librairie du Liban.

Kocabıyık, İshak (2005) "Haydarpaşa: Sıfır Noktasından 70. Kata". *Birgün*. sf. 12.

Koçer, Şule (1995) *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kyvig, David E. Ve Myron A. Marty (2000) *Yanıbaşımızdaki Tarih*. Çev. Nalan Özsoy. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Mendez, Rafhael de Nogales (1974) *Memorias del General Rafael de Nogales Mendez*. (İlgili bölümü çevirenler Doç. Dr. Mehmet Necati Kutlu ve Filiz Öztürk Kocabıyık). Caracas: Ediciones Abril.

Meriç, Murat (2005) "Vagonlar Boş Kalmasın". *Birgün*, 10 Temmuz. sf.15.

Okyay, Sevin (2006) "Gönlümüzdeki Haydarpaşa". *Radikal*, 22 Ağustos, sf.20.

Özgüç, Agah (2005) "İç-Göç Filmlerinin Platosu". *Milliyet Sanat*, Temmuz, 42-43.

Özpalabıyıklar, Selahattin (Yayına Hazırlayan) (2003) *Demir Yol: Tren Çağı*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Özyüksel, Murat (1988) *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba.

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

Prosser, Jon ve Dona Schwartz (2006) "Sosyolojik Araştırma Sürecinde Fotoğrafın Yeri". *Toplumbilim*, (Çev. Ebru Aykut). No:19, 101-112.

Sencer, Oya (1969) *Türkiye'de İşçi Sınıfının Doğuşu*. İstanbul.

Soner, Ahmet (2005) "Sinema'ya Dönüş-IV". *Yeni Film*, 8. sayı.

Sönmez, Cemil (2000) *Tren Gelir Hoş Gelir: Tren Yazıları*. Ankara: Kültür Bakanlığı.

Şanda, Hüseyin Avni (1952) *Ecnebi Sermayesine Karşı İlk Kalkınmalar*.

Thompson, Paul (1999) *Geçmişin Sesi*. (Çev. Şehnaz Layıkel). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi (Yayına Hazırlayan) (2006) *Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa 26 Kasım 2005 Panel Kitabı*. İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

www.besiktasgazetesi.com/arsiv_haber/19htm



Görsel Tanıklık



Sözlü Tanıklık

Her toplumda belli tarihsel dönemlerde bazı mekânlar tarihsel, toplumsal veya siyasal bir olay›n başlangıç, gerçekleştirilme ve/ya sonlanmasından kaynaklanan nedenlerden dolayı toplumsal hafızada ayrı bir yere, simgesel değere sahiptir. Bu mekânların sahip olduğu simgesel değer kolektif belleklerde ve popüler kültür metinlerinde canlı tutulur, sözlü kültür kanalları ve kitle iletişim araçları tarafından bu mekânlara atfedilen değer dolaşıma sokulur. Türkiye'de simgesel değere sahip mekânlardan biri de Haydarpaşa Gar ve liman alanıdır.

Haydarpaşa Garı hem yolun sonu hem de başlangıç noktasıdır. Farklı tren hatlarını kullanan yolcuların hedeflerine ulaşmasında Gar, bir buluşma noktasıdır. Haydarpaşa Garı, sadece demiryolu taşımacılığına olanak sağlayan iç avlu ile bu avlu zemininde ve liman alanında gerçekleşen olaylar, geçenler, gidenler ile değil, avluyu çevreleyen tarihi binası, bu yapı içerisinde hizmet veren TCDD personeli ile farklı öykülere sahiptir. Bir yapının öyküsü, yapıya dokusunu veren yaşam öyküleri ile birlikte işlenmelidir. Bu nedenle, bu çalışmada, içindeki ve içinden geçen yaşam öykülerinin yirmidört saat ile sınırlandırılmasıyla, Haydarpaşa Gar binasının ve demiryollarının toplumsal hafızadaki yeralışı ortaya çıkartılmaya çalışıldı ve böylece yanıbaşımızdaki "yapı ile onun öykülerine" kulak vermek amaçlandı.

...

Mülkiyeliler Birliği Yayınları

ISBN 978-975-01835-0-8

9 789750 183508 >

Ederi: 15 YTL.

BU KİTABIN TÜM GELİRİ MÜLKİYELİLER BİRLİĞİ VAKFI 'ÖĞRENCİ BURS FONU'NA AKTARILACAKTIR.