



DEMİR YOLU KÜLTÜRÜNÜN SEMTLER ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: YEDİKULE ÖRNEĞİ

The Effects of Railway Culture on the Districts: The Case of Yedikule

Can BULUBAY*

ÖZ

Demir yolunun geçtiği yerleşimler, demir yolu kültürü izlerinin net görüldüğü yerlerdir. İstasyonlar ve çevreleri buldukları yerleşimlerin genellikle merkezini oluşturur. Ayrıca vagonların ve hattın diğer unsurlarının bakımlarının yapıldığı kompleksler de buldukları yerleşimlerle etkileşim içindedirler. Demir yolu kültürü, “demiryolcular” olarak anılan demir yolu çalışanlarının yaşayış biçimleri, alışkanlıkları, çevreleriyle ilişkileri, oluşturdukları mekânlar, toplumsal bellekte ve mekânsal bellekte bıraktıkları izlerden oluşur. Yedikule de semtte 1870’lerde kurulan ve 1990’lara kadar da faaliyetin sürdüğü demir yolu atölyeleri nedeniyle demir yolu kültürünün izlerini taşıyan bir semttir. Ancak araştırmada bu kültürün zayıfladığı tespit edilmiştir. Yedikule’deki demir yolu atölyelerinin kapatılması, demiryolcuların semti terk etmelerine sebep olmuştur. Bu da başka sorunları da tetiklemiş, semtin ekonomik, toplumsal, mekânsal yapısında önemli kırılmalar ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada demiryolcuların Yedikule’deki etkileri sözlü tarih tekniğiyle araştırılmıştır. Ayrıca sahadaki yıllara yayılan gözlemlerim, topladığım ve bizzat çektiğim fotoğraflar, tuttuğum saha notları gibi unsurlarla veri çeşitlemesi sağlanmıştır. Elde edilen ve oluşturulan verilerle geçmiş ve günümüze dair karşılaştırma yapılmış, kent kimliği ve mekânsal bellek perspektifleriyle bulgular değerlendirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Yedikule, demir yolu kültürü, kent kimliği, kentsel bellek, mekânsal bellek.

ABSTRACT

The settlements through which the railway passes are the places where the traces of railway culture are clearly visible. Stations and their surroundings usually form the center of the settlements where they are located. In addition, the complexes where wagons and other elements of the line are maintained interact with the settlements where they are located. Railway culture consists of the way of life, habits, relationships with their surroundings, the spaces they create, the traces they leave in social memory and spatial memory of railway employees, who are referred to as

* Doktora Öğrencisi. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yerel Yönetimler ve Kent Politikaları Programı, İstanbul/Türkiye. E-posta: canbulubay@gmail.com. ORCID: 0000-0002-6371-7346.

“railwaymen”. Yedikule is also a district that bears the traces of railway culture due to the railway workshops established in the district in the 1870s and which continued to operate until the 1990s. However, it has been found in the research that this culture has been weakened. The closure of the railway workshops in Yedikule caused the railwaymen to leave the district. This has triggered other problems as well, and significant fractures have emerged in the economic, social and spatial structure of the district. In this study, the effects of railwaymen in Yedikule were investigated by oral history technique. In addition, data diversification has been provided with elements such as my observations spanning years in the field, photos I have collected and personally taken, field notes I have kept. A comparison of the past and present was made with the obtained and generated data, and the findings were evaluated from the perspectives of urban identity and spatial memory.

Keywords: Yedikule, railway culture, urban identity, urban memory, spatial memory.

Giriş

Demir yollarının dünya üzerinde büyük bir hızla yaygınlaşmaya başladığı 1800'lü yılların başından itibaren kentler de buna paralel bir değişim göstermiştir. Demir yollarının önemli kentleri birbirine bağlamasını, demir yolu güzergâhında yeni yerleşimlerin oluşması izlemiştir. Demir yolları, ulaşım ve haberleşme imkânlarını arttırmış, demir yolları çevresinde büyük bir nüfus artışı yaşanmıştır.

Gerileme döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda demir yolu hem dünyaya entegre olabilme hem de gerilemeyi durdurma fırsatı olarak görülmüş, bu nedenle ülkeyi demir yolları ile donatma girişimleri 19. yüzyılın ortalarında düşünceden uygulamaya doğru evrilmiştir. Sultan Abdülaziz'in Avrupa seyahati sonrasında demir yolları yapımı yönündeki girişimler hızlanmış, başkent İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak olan Rumeli Demiryolu'nun yapımı için ihale ve inşaat süreci başlatılmıştır. Rumeli Demiryolu'nun son durağı olarak önce Yedikule seçilmiş, ancak bu noktadan kentin esas merkezleri olan Sirkeci, Eminönü ve Beyoğlu'na geçiş zor olduğundan ötürü hat Sirkeci'ye uzatılmıştır. Aynı süreçte Rumeli Demiryolu'nun ve hatta seyredecek lokomotif ve vagonların bakımı için Yedikule'de, kara surları ve Marmara surlarının birleştiği noktaya yakın bir konumda, kapanmadan önceki dönemde “Yedikule Cer Atölyeleri” olarak anılan atölyeler inşa edilmiştir. Bu kompleks 1870'lerden 1990'lara kadar kesintisiz olarak faaliyet göstermiş, Türkiye'nin demir yolu tarihinde önemli bir başlık olarak yerini almıştır.

Yanına inşa edilen Yedikule Gazhanesi'nin katkısıyla Yedikule Cer Atölyeleri, semtin en önemli unsurlarından biri hâline gelmiş, semtin kimliğini

belirleyen en önemli faktörlerden birini oluşturmuştur. Bir dönem atlı ve elektrikli tramvaylara da ev sahipliği yapan Yedikule, hem istasyonu hem de cer atölyeleri ile birlikte demir yolu kültürünün belirgin biçimde gözlemlendiği bir semt olmuştur. Cer atölyelerinde çalışan çok sayıda demir yolu işçisi (demiryolcular) Yedikule semti ve sakinleri ile derin ilişkiler kurmuş, güçlü sosyal bağlar oluşturmuş, semte ekonomik, toplumsal ve mekânsal olarak etkide bulunmuşlardır. Ancak söz konusu atölyelerin 1990'lı yıllarda kapatılması nedeniyle demiryolcular semti büyük oranda terk etmişlerdir. Uzun yıllar kapalı kalan, birçok yangına ve hırsızlığa maruz kalan atölyeler, 2005 yılında çıkarılan 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun sonrasında yenileme alanı olarak ilan edilmiş, Ege Yapı ve Emlak Konut iş birliğiyle lüks kullanıma yönelik bir gayrimenkul projesiyle konut alanına çevrilmiş, tezin ve makalenin kaleme alındığı tarihte proje nihayete erdirilmiştir. Marmaray projesi kapsamında, 2013 ve 2023 yılları arasında banliyö treninin çalışmamasının etkisiyle semtte demir yolu kültürü giderek kan kaybetmiştir.

Bu araştırmada, Yedikule'nin geçmişinde toplumsal, mekânsal, ekonomik ve diğer açılardan önemli etkiler yarattığı tespit edilen demir yolu kültürünün dinamiklerinin bütün ayrıntılarıyla ortaya çıkarılması, yıllara yayılan bir saha tanıklığında gözlemlendiği üzere bu kültürün görünürlüğünün Yedikule'de zayıflamasının semtte ve sakinlerinde nasıl bir etki yarattığı, geçmişte semt ile iç içe olan atölye alanının günümüzde semtten tamamen kopuk olmasının ne tür durumlara sebep olduğu incelenmiştir.

1. Tarihsel ve Mekânsal Arka Plan

Bu bölümde Yedikule'deki demir yolu kültürünün nüvesini teşkil eden cer atölyelerinin tarihi ve Yedikule semtinin gelişimi aktarılmıştır. Saha araştırmasının yürütüldüğü ve sözlü tarih görüşmelerinin merkezini teşkil eden bu iki alanın gelişim dinamiklerinin incelenmesi, araştırmanın temeli açısından önem arz etmektedir.

1.1. Türkiye'nin Demir Yolları Tarihi ve Yedikule Cer Atölyeleri

Yedikule semtinin oluşumunda Bizans ve Osmanlı dönemindeki uygulama ve müdahalelerin büyük payı vardır. Hisar (zindanlar), bostanlar, sivil mimari konutlar, ibadet mekânları gibi demir yolu kültürü de semtin kimliğini oluşturan ana faktörlerdendir. Semte demir yolu kültürünü nakşeden ise 150 yıl kadar önce temeli atılan Yedikule Cer Atölyeleri'dir.

Dünyada demir yolu ağı 19. yüzyılın ilk yarısında büyük gelişme kaydetmiş, insanlar ve bilgiler geçmişe oranla çok daha hızlı şekilde hareket edebilmiştir. Örneğin, 1830 yılında Manchester ve Liverpool kentleri arasında tamamlanan hatta saatte 20 mil gibi bir hıza ulaşılmış, insanların zaman ve mekân algısı tamamıyla değişmiştir (Özyüksel, 2013: xiv). 1852 yılına gelindiğinde İngiltere’de demir yolunun ulaşmadığı yalnızca 3 kent kalmış olması (Engin, 1993: 17), demir yolu atılımının gücünü göstermesi bakımından çarpıcıdır. İngiltere’deki etki Fransa, Almanya, Rusya, İtalya, Avusturya gibi ülkelere hızla sirayet etmiş, devamında diğer kıtalara da yayılmıştır.

Demir yollarının gelişiminin yarattığı en önemli etkilerden biri, yeni istihdam sahaları ortaya çıkarması, diğer bir deyişle kapitalizm olarak anılan yeni yaşam tarzının -tüm sorunları dâhil olarak- yerleşmesi konusundaki katkısı idi. 1847 yılında aktif durumdaki tüm hatlarda 50.000 civarı işçi çalışırken inşaatı süren hatlarda ise 250.000 civarı işçi çalışmaktaydı. Bunlara ek olarak demir yolları yapımının sağlıklı bir şekilde sürmesi için on binlerce işçi demir, ray, lokomotif ve kömür üretiminde emek vermekteydi. İşçilerin ilk kez bu denli yoğun şekilde ve benzer koşullarda birlikte çalışıyor olmaları, işçilerin topluca barındıkları yerleşim yerlerini de oluşturmaya başlamış, tüm bu gelişmeler dünyada yeni bir çağın başlamakta olduğuna yönelik işaretler olarak görülmüştür (Özyüksel, 2013: xv).

Demir yollarının yerleşimlere yönelik etkisi, kentlerin oluşumu ve mevcut yerleşimlerin değişimi üzerinde net biçimde görülmüştür. İstasyon ve garların olduğu kentler ticari faaliyetlerin yoğun olduğu yerleri teşkil etmelerinden dolayı hızla gelişmiş, yerleşim alanları da buna paralel olarak büyümüştür (Engin, 1993: 19-20). Bir yerleşim mahallinde, geçici değil düzenli bir mal mübadelesinin varlığının, bir başka deyişle pazarın kurulması ve sürekli kılınması (Weber, 2010: 89) demir yolları sayesinde kolaylaşmış, yerleşim yerlerinin kentlere dönüşebilmesi sürecindeki bir aşama bu şekilde kat edilmiştir. Toprak (2003: 15) bu minvalde, demir yolunun Osmanlı’nın zaman kavramını değiştirmesi gibi mekânını genişlettiğini belirtmiştir. Bu bağlamda yeni düzende kasaba şehre, şehir payitahta bağlanmıştır. Eskiden Osmanlı nüfusunun çoğunluğu köyünün ya da kasabasının dört beş kilometrelik çevresi ile yetinirken, demir yolu ile birlikte birkaç saat içerisinde onlarca kilometre ötelere ulaşabilme olanağına sahip olmuştur. Nüfus böylelikle hareket kazanmış, insanlar kimi ihtiyaçlarını yöre pazarlarının ötesinde, şehirden karşılar olmuşlardır. Demir yolu pazara etkinlik getirmiş, geçimlik ekonomileri çözmüş, insanlara para ekonomisinin üstünlüğünü kanıtlamıştır.

Demir yollarının bu gelişimi insanlık tarihi için yeni bir dönüm noktasını teşkil etmiş, pek çok tarihçi 19. yüzyılı “demir yolu asrı” olarak isimlendirmiştir (Satan, 2012: 209). Hobsbawm (2003: 69) bu isimlerden biri olup demir yollarını o döneme kadar insanlık tarihinin bildiği en göz kamaştırıcı mühendislik başarısı ve en büyük kamu işlerinden biri olarak değerlendirmiştir.

19. yüzyılın ilk diliminde, yüzünü çoktan Batı ülkelerine çevirmiş olan Osmanlı'nın demir yolu yapımının farkında olduğu, Sultan Abdülmecid'in Osmanlı topraklarında trenlerin işlemlerini arzu ettiği, devlet yönetiminin Kırım Savaşı'nın (1853-1856) yarattığı dış borçların ödenebilmesinin yolu olarak demir yolları inşa edilmesi gerektiği fikrini taşıdığı, aynı zamanda sürekli toprak kaybına uğrandığı için Anadolu'ya göç etmeye çalışan insanların ülke topraklarına dağıtımının bu yolla daha kolay sağlanabileceğinin düşünüldüğü, isyanların demir yolları vasıtasıyla daha kolay bastırılacağı planlandığı bilinir (Satan, 2012: 210; Engin, 1993: 27; Yıldırım, 2001: 6; Özyüksel, 2013: 7). 1851'de resmî olarak başlatılan girişimler sonucunda Balkan toprakları ve Anadolu'da birçok demir yolu inşa edilmiştir. Sultan Abdülaziz'in 1867 yazında çıktığı Avrupa seyahatinde birçok kenti görebilen demir yolunun imkânlarına yerinde tanık olması, yurda dönerken Osmanlı bünyesindeki Varna-Ruşuk hattını kullanması (Özyüksel, 2013: 10), seyahatinde sıklıkla kullandığı “Saltanat Vagonu”nda Avrupalı liderleri misafir etmesi, demir yoluna verdiği önemi arttırmış, Rumeli Demiryolu tahayyülünün olgunlaşmasını beraberinde getirmiştir.

Yedikule-Küçükçekmece hattı Rumeli Demiryolu'nda ilk tamamlanan hat olmuş, 4 Ocak 1871'de büyük bir merasim düzenlenerek kullanıma açılmıştır (Engin, 2012: 225). 1888 yılında İstanbul'un Viyana ve Paris gibi kentlerle bağlantısı kesintisiz olarak sağlanmıştır. “Rumeli Demiryolu” ismi ise 1878 yılından itibaren “Şark Demiryolları” ismiyle anılmıştır (Yıldırım, 2001: 11). Hattın son istasyonun Yedikule olması birçok sorunu beraberinde getirmiş, akabinde son istasyon olarak Sirkeci seçilmiştir. Hattın Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçmesinin şart olması nedeniyle birçok tartışma çıkmış, ancak Sultan Abdülaziz'in günümüzde de sık atıf yapılan, “Memleketime demir yolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım”, “Memlekette şimendiferler yapılsın da isterse burnumun dibinden geçsin” gibi farklılaşan ifadelerle aktarılan, ancak aynı anlama gelen onayı neticesinde hat kısa sürede nihayete erdirilmiştir (Engin, 1993: 67-69; Toydemir, 1951: 1064; Engin, 2012: 225-226).

Yedikule, Rumeli Demiryolu'nun son durağı iken, hattın inşasında kullanılacak malzemeler gemilerle buraya getirilip Rumeli yönündeki inşaat

alanlarına götürülüyordu. Ancak burada bir liman olmayışı sorun yaratıyor, kazalar yaşanabiliyordu. Bunların önlenmesi için Yedikule'de bir atölye kurulmuş (Görsel 1), parça parça getirilmeye başlanan lokomotif ve vagonlar burada monte edilmeye başlanmıştır. İlk aşamada Fransız bir mühendisin yönettiği 30 işçi çalışmakta iken zamanla Osmanlı sanayi mektebinden mezun olan kişiler de bu ekibe katılmıştır (Engin, 1993: 78). Yedikule Cer Atölyeleri'nin (Görsel 2) temeli bu şekilde atılmıştır.



Görsel 1. 1885 yılında Yedikule Cer Atölyeleri'nin faal olduğunu gösteren bir parça, Sirkeci TCDD Müzesi (Can Bulubay arşivi).



Görsel 2. Yedikule Cer Atölyeleri sahası, 1980'ler. (M. Erem Çalikoğlu arşivi, SALT Araştırma).

Osmanlı kentlerinin demir yolu ile tanışması, başta toplumsal olmak üzere birçok açıdan ciddi değişimler ortaya çıkarmıştır. Demir yolunun Anadolu ve Avrupa yakasında kıyıya paralel olarak ilerlemesi iki yakada yeni yerleşim yerleri oluşmasını sağlamış, insanlar işlerine gidiş gelişlerinde treni kullanmış, yeni yaşam biçimleri ve tüketim kalıpları oluşmuştur (Quataert, 1985: 1631-1635).

1.2. Yedikule'nin Tarihsel ve Mekânsal Gelişimi

Yedikule, günümüzde her ne kadar resmî statüsü bulunan bir mahalle olsa da aslında sınırları net bir şekilde ifade edilemeyen bir semti teşkil etmektedir. Günümüzde Yedikule isminin hem bir mahalleyi hem de bir semti işaret eder şekilde kullanılması birçok karışıklığa sebep olmaktadır. 16 Temmuz 2008 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi toplantısında alınan kararla 33 tanesi eski Eminönü ilçesinde, 69 tanesi Fatih ilçesinde olan 102 mahalle birleştirilmiş ve Tarihî Yarımada'nın tümünü kapsayan Fatih ilçesinde 57 mahalle meydana getirilmiştir. 2008 yılındaki bu düzenlemeyle resmîleşen ve 29 Mart 2009 tarihindeki yerel seçimlerin muhtarlık ayağı ile birlikte uygulamaya dökülen mahalle taksimatında, yüzlerce yıl boyunca yangınlar, idari kararlar, kentsel müdahaleler gibi badireler atlatarak günümüze ulaşmış olan birçok mahallenin varlığına son verilmiş, bu mahallelerin, çekirdeklerini teşkil eden mescitler ile birlikte belleklerimizden silinmesinin yolu açılmıştır. Söz konusu düzenlemeyle birlikte, Hacı Evhad-din Mahallesi ve İmrahor İlyas Bey Mahallesi de birleştirilmiş ve Yedikule Mahallesi oluşturulmuştur (Bulubay, 2022: 94). Sahadaki görüşmelerde Yedikule kelimesinin bir semtin ifadesi olarak kullanılması nedeniyle bu çalışmada Yedikule ifadesi kullanılarak bir semt olan Yedikule işaret edilmiştir. Konstantinopolis'in kuruluş döneminde Ayasofya önündeki Augusteion Meydanı'ndan başlayıp kente dağılan bir ana yol (Mese Yolu) bulunurdu. Günümüzdeki Divan Yolu'na denk düşen bu yol Aksaray civarında ikiye ayrılır ve güney kolu Yedikule'nin çekirdeğini teşkil eden Altın Kapı'ya (Görsel 3) kadar uzanırdı (Kos, 1995: 22).



Görsel 3. Altın Kapı, 2020. (Can Bulubay arşivi).

Konstantinopolis'in anıtsal giriş kapısı olarak kabul edilen, zafer takı olarak tasarlanan, imparatorların önemli olayların öncesinde ve ertesinde geçtiği, Trakya'dan Adriyatik Denizi'ne uzanan ve oradan deniz yoluyla Roma'ya

devam eden Via Egnatia isimli yolun başlangıç noktasını oluşturan, 1600 civarı bir yaşa sahip olan Altın Kapı (Altuğ, 2022: 245; Freely ve Çakmak, 2017: 39; Eyice, 1993: 216), Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethetmesi sonrasında, 1458 yılında kapının dâhilindeki iki kule ile kapıya paralel ilerleyen surlardaki iki kuleye üç kule daha eklenmiş ve bir iç kale oluşturulmuştur. Yedikule Hisarı, Yedikule Zindanları gibi isimlerle anılan yapının içinde ve çevresinde oluşan yerleşim Yedikule ismiyle günümüze kadar gelmiştir.

İstanbul'un fethi sonrasında devletin değişik bölgelerinden getirilen kitlelerin İstanbul'un çeşitli bölgelerine dağıtılması, Yedikule için de uygulanmış, bu bağlamda Karamanlı Rumlar Yedikule civarına yerleştirilmiştir (Kâhya, 1994: 459). Bunların bir kısmı sonradan farklı semtlere taşınmışlar sa da semtte Rumların, Ermenilerin, Yahudilerin varlığı uzun yıllar boyunca korunmuştur. Yedikule-Samatya hattında günümüzde faal durumda bulunan kiliseler bu durumu kanıtlar niteliktedir.

Yedikule'deki demir yolu kültürünün oluşmasını sağlayan Yedikule Cer Atölyeleri de Yedikule'nin gayrimüslim nüfusu, zindanları, bostanları ve tarihî yapıları ile birlikte semtin kimliğini oluşturan ana unsurlardan olmuştur. Bir dönem atlı ve elektrikli tramvayların seslerinin duyulduğu, cer atölyelerinde ve gazhanede çok sayıda işçinin çalıştığı, gayrimüslimlerin ve Türklerin birlikte yaşadığı Yedikule, araştırmanın devamında irdelenen sebepler neticesinde günümüzde eski günlerini arayan, belleklerdeki yerini yavaş yavaş yitirmeye başlayan bir semttir.

2. Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve

Mekân ve kültür temalı araştırmalarda bellek kavramı ve bu kavramdan hareketle geliştirilmiş olan kuramlar son dönemde sıklıkla ele alınmaktadır. Yedikule'de gerçekleştiği düşünülen demir yolu kültürünün gücünü yitirmesi konusu, ilk aşamada çeşitli kelimeler yardımıyla kendini göstermişti. Unutma, hatırlama, anma, bellek, hafıza, anı, geçmiş, gelecek, kayboluş, yok oluş, silinme, eksilme, özleme, değer, kimlik, mekân, yer, zaman, kültür, insan, topluluk, koruma, aktarma, yaşatma, ritüel, değişim, süreklilik gibi kelimeler de hem sahadaki pilot görüşmelerde hem de literatür taramasında en sık karşılaşılan kelimelerdi.

Bu kelimeler içerisindeki bellek kelimesi, bireysel, toplumsal ve mekânsal bağlamı işaret eden etki alanıyla çok önemli bir kavramı teşkil ediyordu. Bireylerin ve toplumların belleğinin oluşum sürecinde mekânın etkileyen ve etkilenen bir düzlem olarak yer alması, araştırmayı Yedikule'deki kişilerin ve grupların etkileşimini incelemeye doğru yöneltmişti. Öyle ki kavramların

önemi ve yol göstericiliğine ilişkin olarak Becker (2015: 184), onlarsız nereye bakacağımızı, neleri arayacağımızı ya da bir şey bulduğumuzda bunun aradığımız şey olup olmadığını nasıl fark edeceğimizi bilemeyeceğimizi dile getirmiştir. Kavramlardan kuramlara açılan kapıyı da Neuman (2020: 133), kavramların birbirleriyle ilişkili grupları veya diğer bir deyişle kavram kümelerini oluşturması, kuramların da bu doğrultuda çalışması, tutarlı ve birbirleriyle ilişkili kavramların bir araya getirilmesiyle oluşmaları şeklinde tarif etmiştir.

Bellek, son dönemde sosyal bilimler alanındaki araştırmaların ilgi çeken konuları arasındadır. Felsefe, psikoloji, sosyoloji, edebiyat, tarih gibi disiplinlerin alanına giren bellek çalışmalarında interdisipliner bir bakışa ihtiyaç duyulmaktadır (İlhan, 2018: 11). Belleğin, yaşananları ve bilgileri bozulmadan saklayabilen sabit bir yapısı olmaması, içinde bulunduğumuz anın şartlarının hatırlama süreçlerimizde dahlinin bulunması, anılara sahip olan kişi tarafından bilinçli veya bilinçsiz olarak tahrif edilebilmesi, kavramın üzerinde fazlaca durulan özellikleridir. Bellek ile ilgili çalışmaları bağımsız bir şekilde yürüterek kendisinden sonra gelen kuramcılarının önünü açan isim ise Henri Bergson'dur.

Bergson'u özel bir yere koymak gerektiğini gösteren faktör, belleği ilk kez büyük bir felsefe metnine konu etmiş ve bellek kelimesini çalışmasının başlığına (Madde ve Bellek) isim olarak koymuş olmasıdır. Beynin tasavvurlarının tam manasıyla bir depolama yetisi sunmadığını, maddi ve bedensel olan her şey gibi beynin de tamamen eyleme dönük olduğunu öne süren Bergson, söz konusu metnini bilimsel psikolojinin eleştirel çözümlemesi üzerine kurmuştur (Abensour, 2022: 80). Bergson'un analizinde eksik ve göz ardı edilen faktörler olduğunun iddia edilmesi, bellek kavramının farklı açılardan incelenmesine neden olmuştur. Bergson'un zaman mefhumunun mekânsal bir bağlama sahip olmaması, ilgili eksiklerden biri olarak belirlenmiştir. Zamanı ve belleği, öznenin (insanın) kendi içselliğindeki bir deneyime indirgeyen Bergson, bu bakımdan, kendisinden önceki kuramcılar gibi belleği bireysellikle sınırlamıştır. Böylelikle Bergson, bireysel bellek kavramının geldiği son özgün nokta olarak addedilmiştir. (İlhan, 2018: 42-47).

Bireysel belleklerimiz her ne kadar kişisel olsalar da sosyal ve kültürel bir arka plana da sahiplerdir. Bu bakımdan da üzerinde yaşadığımız sosyal, tarihsel ve kültürel atmosferde oluşan toplumsal bellekten ayrı tutulamazlar. Bu bireysel ve toplumsal bellek arasında diyalektik bir ilişki olduğu söylenebilir (Göregenli vd., 2013: 7). Bu diyalektik ilişkinin başlangıcını ise bellek konusunu sosyoloji disiplininin alanına entegre etmiş olan Emile Durk-

heim'a götürmek gerekir. Durkheim, belleğin tamamıyla sosyal bir olgu olduğunu vurgulamış, bu yönüyle Maurice Halbwachs'ın düşüncelerini derinden etkilemiş, onun kendi bellek kuramını şekillendirmesine katkı sağlamıştır (Karaarslan, 2021: 36). Durkheim ve öğrencileri, ayrımları ve çatışmayı göz ardı eden bir organizmacılığa düşmeleri konusunda eleştirilere konu edilmişlerdir. Durkheim'in toplum ve toplumsal temsiller vurgusu güçlü olmasına karşın Halbwachs, "toplum" kavramı yerine "gruplar"ı merkeze alarak temkinli bir tutum sergilemiş, sosyal farklılıklara işaret ederek toplumsal belleğin çoğulluğunu ortaya koymuştur. Lisede Bergson'un öğrencisi olan Halbwachs'a göre bellek üzerine çalışmak, daha önce Bergson tarafından iddia edildiği üzere öznel aklın nitelikleri üzerine düşünmekle ilgili değildir. Aksine bellek, zihinlerin hep bir arada ve toplumla beraber nasıl işlediği, bu işleyişin toplumsal düzenlemelerle birlikte nasıl şekillendiği ile ilgilidir (Olick, 2014: 178).

Halbwachs'ın, belleğin toplumsallık ile irtibatını kurduğu eserlerinden en çok ilgi gören iki tanesi, 1925'te yayımlanan *Hafızanın Toplumsal Çerçevesi* (*Les cadres sociaux de la mémoire*) ve ölümünden sonra 1950'de yayımlanan *Kolektif Hafıza* (*La mémoire collective*) isimli eserleridir. Belleği bireyin içselliği olarak sunan düşüncelere, zaman mefhumunun mekândan soyutlanmasına ve bireyin içsel algılarına atfedilmesine karşı sunduğu eleştiriler, Halbwachs'ın ortaya koyduğu farklılıklar olmuş, toplumsal belleğin grupların zaman ve mekân içinde konumlanışından hareketle oluştuğunu, belleğin hem bir mekâna hem de tanıklara bağlı olarak oluştuğunu öne sürmüştür (İlhan, 2018: 44).

Bireysel bellek ve toplumsal bellek rehberliğinde ortaya koyulan fikirleri bir anlamda kapsayan bir olgu söz konusudur. Bu olgu "mekân"dır. Mekân, belleğin somutlaştığı, onun varlığını güçlendiren veya inşa eden, sürekliliği ve intikalinde başrolü oynayan bir olgudur. Mekânın inşası, var edilmesi, müdahalelere uğraması, yok edilmesi gibi aşamalar da doğrudan belleğin korunması ve yaşatılması ile alakalıdır.

Mekân ve bellek arasındaki ilişkiyi tarifler şekilde biçimde Halbwachs'ın ortaya koyduğu "anıları raptiyeleme" metaforu anlamlıdır. Halbwachs (2022: 46-47), bir gezi örneğinden yola çıkarak, söz konusu gezi sırasında yaşanan bir anı, ancak onları konumlandığımız, isimlendirdiğimiz, bizde çeşitli düşünceler oluşturdukları ölçüde muhafaza edebileceğimizi dile getirmiştir. Halbwachs (2022: 61), buna yakın bir benzetmeyi "işaret noktaları" kavramı ile tarif etmiş, bir kenti ve onun detaylarını hatırladığımızda, bize hiç ortadan kaybolmamış gibi görünen anılarımızın ortaya çıkacağını, bu

anıların diğerlerini bulmamıza yardım edeceğini söylemiştir. Böylelikle, anılarımızın etrafında, giderek birbirine yaklaşan eş merkezli eğriler çizerek onlara ilerleyebiliriz. Bu işaret noktaları yardımıyla anılarımız arasında gidip gelebilir, kronolojik bir sıra oluşturabiliriz. Araştırmanın sözlü tarih görüşmelerinin bir kısmının Yedikule’de cer atölyeleri ve çevresinde gerçekleştirilmesi, söz konusu işaret noktalarının insanların belleklerini harekete geçirmesi ve hatırlamayı kolaylaştırması, tespitin geçerliliğini ortaya koyan bir faktör olarak çarpıcı bir durum yaratmıştır. Halbwachs (2022: 167), bu konuyla bağlantılı olarak, hatırlama konusunda işin duygusal kısmının tek başına yeterli olamayacağını, duygusal anıların gerçek değerlerini, ancak zaman ve mekândaki kolektif işaret noktaları konumlandırmalarına dayanan bir düşünme sırasında bulup kazandıklarını vurgulamıştır.

Bireylerin ve toplumların belleği olduğu gibi mekânların ve kentlerin belleği de söz konusudur. Bu bellek biçimleri de insanların merkezinde yer aldığı oluşma, birikme, değişme mekanizmalarına sahiplerdir. Kentlerin ve önemli yerleşimlerinin belleğindeki öne çıkan, simgeleşen unsurlar kent kimliğinin parçası hâline gelmekte, nitelik ve nadidelik sağlamaktadırlar. Kentsel bellek, mekânsal bellek ve kent kimliği kavramları da bu bakımdan mekân sosyolojisi ve kent sosyolojisi alanındaki literatürde sıklıkla başvurulan kavramlar hâline gelmişlerdir.

Halbwachs’a (2021: 172-173) göre her topluluk, hatıralarını içerisine kapattığı ve orada tekrar bulunduğu sabit bir çerçeve kuracak biçimde uzamı kendi yöntemine göre parçalara ayırır. Bu topluluklar, hatırlama esnasında öncelikle ilgili hatıranın gerçekleştiği mekânı hatırlar. Yazar, tüm olaylar gibi duygu ve düşüncelerin de yaşanan veya ilgili anın gerçekleştiği ve hep var olan bir yere yerleşmesi gerektiğini vurgulamıştır. Assmann (2015: 47) ise paralel olarak hatıraların yaşayan bir mekâna dayandığını, mekânın hatırlama çerçevesi oluşturduğunu, her tür topluluk için hatıraları “yerleştirme” eğiliminin söz konusu olduğunu dile getirmiştir. Bu noktada Urry’nin (2018: 106) mekânsal olanın toplumsal olandan ayrılamayacağı yönündeki vurgusunu hatırlamak gerekir. Mekân ve bellek arasındaki ilişkiyle alakalı Bachelard (2017: 39-40) da anıların konumlanması ve hatırlamayı kolaylaştırması noktasına yakın durmuştur. Yazar, belleği zamanın değil mekânın canlandırabildiğini vurgulamıştır. Buna göre bellek, süreleri ve zamanı değil mekânı kaydeder. Anılar normalde hareketsizdir; ancak mekânsallaştırıldıkları ölçüde sağlamlaşırlar.

Mekânın bellek ile ilişkisi üzerine yazılmış metinler içinde en çok bahsedilen, Pierre Nora’nın *Hafıza Mekânları (Les Lieux de mémoire)* olarak dilimi-

ze çevrilmiş olan çalışmasıdır. Mekân sosyolojisi temalı çalışmalarda sıkça atıf yapılan hafıza mekânları kavramı bir noktadan sonra anlamının belli ölçüde dışında kullanılacak kadar yoğun şekilde ele alınmıştır. İlgili çalışmasında Nora (2006), Fransa örneği üzerinden ulusların hafızasını oluşturan öğeleri incelemiş, hafızayı yalnızca somut mekânlar açısından değil, anma törenleri, kutlamalar, geçitler, yıl dönümleri gibi bağlamlarda da ele almıştır. Somut mekânlar olarak da kentlerin mimarileri, arşivler, mezarlıklar, anıtlar, müzeler gibi tarihî nitelikli yapılar ile tüm bunlar üzerinden kurgulanan müdahaleleri irdelemiştir. Nora'nın en çok üzerinde durduğu konu, hafıza mekânları kavramıyla yalnızca somut ve gözle görülür yapıları, anıtları, eserleri kastetmemesidir. Hafıza ortamları olmadığı için hafıza mekânlarının var olduğunu (Nora, 2006: 17) belirten yazar, nazarında hafıza mekânlarının asla sadece fiziki, elle tutulabilen, görülebilen nesnelere olmadığını ifade etmiştir. Nora'ya (2006: 171) göre hafıza mekânının tanımı şudur: “İnsanların iradesiyle ya da zamanın işleyişiyle herhangi bir topluluğun ortak hafıza malına ait simgesel öge hâline getirdiği maddi ya da fikrî düzendeki her anlamlı birim”.

Nora'nın düşüncesinde bazı mekânlar toplumsal anlamda, kendi deyişimiyle “hafızanın demir attığı” yerlerdir. Bu nedenle bu mekânlar bir toplumun hafızasının köşe taşları, kimliklerinin mihenk noktası olarak görülebilir (Gülbetekin, 2017: 79). İlgili köşe taşları ya da mihenk noktaları, hem mekâna, zamana, dile ve geleneğe ait olan gerçeklikten hem de simgesel ve tarihî gerçeklikten oluşabilmektedir. Bu nedenle Nora'ya göre hafıza mekânları, bazen bir bina, müze veya anıt olabilirken, bazen bir grubun kimliğini sembolize eden tarihî bir olay, bir kitap veya sanat eseri olabilir (Kışmir, 2021: 17). Mekânların hafızası bahsi de aynı zamanda ilişkili kavramlar olan mekân kimliği ve kent kimliğini akıllara getirir.

Erzen (2017: 108) kenti, insanın kendine yarattığı ve zaman içinde insanı oluşturan, insanın kültürel ökümeni olarak görmüş, insanın dönüştürdüğü ve kendine uyarladığı ilk sanatsal ve kültürel artefakt olarak tanımlamıştır. Mumford (2007: 149) da kenti bir birey gibi ele almış, kentin tıpkı sakinleri gibi konuştuğunu ve eyleyebildiğini, bunu da fiziksel yapıları aracılığıyla, geçmiş olayları canlı tutması ve etkilerini göstermesi yardımıyla yapabildiğini ifade etmiş, kentteki somut yapıların da aldıkları insani karşılıklar sayesinde simgesel anlamlar yüklendiklerini vurgulamıştır. Kentleri canlı bir organizma olarak görme anlayışı günümüzde yaygın bir bakış açısı olarak kendini göstermiştir. Kentlerin belleği, kişiliği, benliği, karakteri ve dokularından söz edilmesiyle kişileştirmeler yoğunlaşmıştır. Kentlerin karakterleri

ve yapıları tarif edilirken insana özgü olan çekingen, radikal, cüretkâr gibi niteliklerden bahsedilebilmiştir (Sam ve Sam, 2014: 413).

Kentlerin kişileştirilerek tanımlanması yönündeki tercih, belleklerinin de bulunduğu yönünde analizlerin kolaylıkla yapılabilmesini sağlamıştır. Bireylerden bahsedilirken karakterleri, özgün tarafları ve belleklerinden söz edilebilmesi, yine bireylerin ve bir araya gelerek oluşturdukları toplumların eseri olan kentler için de geçerli olmuştur. Böylelikle kentsel bellek, kent belleği, kentsel hafıza, kent hafızası gibi kullanımların söz konusu olduğu geniş bir literatür ortaya çıkmıştır. Kavramın kapsayıcılığı nedeniyle de mimari yapılar, anıtlar, ulaşım unsurları, sanatsal üretimler, anlatılar ve daha birçok şey kentsel bellek çalışmalarına konu edilmiştir.

Kentin belleği bahsinde bir kentin tıpkı bireyler ve toplumlar gibi belleği olabileceği sonucu ortaya çıkmıştı. Kentin belleğinde oluşan, korunan ve zaman içinde ön plana çıkan özellikleri ise onun kimliğini oluşturur. Bir kentin veya bünyesindeki yerleşimlerin mimari, kültürel, tarihsel, toplumsal ve daha birçok açıdan kimliğine sirayet eden özellikleri bulunur. Bu kimlik özelliklerinin tıpkı bellekler gibi müdahaleye açık olması da yine o kimliğin korunması ve yaşatılması gereken, vazgeçilme ve yok edilme potansiyeli taşıyan yönlerini tartışma konusu hâline getirir.

Kentlerin, kişiler, gruplar ya da alt kültürler için tekil ve bir arada olma ihtiyacını aynı anda karşıladığını belirten Göregenli'ye (2010: 188) göre bireysel kimliklerin oluşma sürecinde olduğu gibi kentsel kimlikler de ötekinden farklı ve ötekiyle aynı olma süreci boyunca gelişir. Boym'un (2009: 122) vurgusu ise kent kimliğinin ortak belleğe ve ortak bir geçmişe dayandığı, köklerinin ise insan yaratımı olan mekânda olduğu, kentteki hem yabancılaştırıcı hem de canlandırıcı olan birlikte yaşama dayalı olduğu üzerinedir. Kent kimliği, Tekeli'ye (1990: 255-257) göre ise tarihsel bir olgu olup zaman içinde oluşur ve değişebilir. Buna bağlı olarak, uzun bir tarihsel geçmişi olan kentlerin, zamanın katmanlarının üst üste birikmesi sonucunda oluşmuş bir kimliği olduğu söylenebilir. Yazara göre kent kimliğinin önemli bir yanı da toplum tarafından üretiliyor oluşudur. Bir kişi, kentin her yerini tek başına algılayamamakta, başka bir deyişle kent parça parça algılanabilmektedir. Her bir kişinin algıladığı mozaik parçalarının birleşmesiyle bir kent imgesi oluşmakta, çok sayıda kişinin katkısıyla uzun bir süreçte yaratılan bu imge yine bizzat toplumun deneyimleri ve değişen algısı vasıtasıyla zaman içinde değişime uğrayabilmektedir.

Bireysel, toplumsal, mekânsal ve kentsel bellek kavramları, yapıları itibarıyla sabit kalmayıp sürekli değişen, birikerek ilerlerken bazı yönlerini zamanın unutturucu etkisi nedeniyle kaybeden, dinamik bir seyir izlerler. Ancak bu değişimler bazen zamanın olağan hızını ve olağan etkilerini aşacak biçimde sert, hızlı, bir bakışa göre hoyrat, bir bakışa göre radikal bir dozda gerçekleşir. Bunu sağlayan ise küresel ve yerel dinamiklerdeki yenilikler, siyasetin dönüştürücü etkisi, sermayenin çıkarları gibi faktörler olabilmektedir. Kentlerin bazen tamamını, bazen ise belli taraflarını kalıcı bir biçimde etkileyen bu irade ve uygulamalar, bir anlamda müdahale niteliği taşırlar. Kentsel müdahaleler olarak literatüre giren bu müdahaleler tıpkı Yedikule gibi birçok kadim semtin belleğinde ciddi kırılmalar yaratabilmektedir.

Kapitalizmin, kendi tarihi içinde yalnızca dünyayı değil kendisini de sürekli dönüştürdüğünü ve girdiği krizlerden yeniden örgütlenerek çıkmayı her defasında başardığını ifade eden Yırtıcı'ya (2005: 9-10) göre bu dönüşüm ve yeniden örgütlenme biçimi her zaman mekânla doğrudan ilintili olmuştur. Bu kapitalist örgütlenme ve sermaye, diğer her şey gibi (emek, üretim ilişkileri ve araçları, işin örgütlenmesi, pazarlama) mekânı kârlılığını maksimize edecek bir araç olarak görmüş, bunun sonucunda araçsallaşmış olan mekân, diğer özellikleri göz ardı edilerek, ekonomik rasyonalitenin mantığı çerçevesinde altyapıya indirgenmiş, nesnelleştirilmiştir.

Dünyada konjonktürel değişimlerin söz konusu olduğu dönemlerde kapitalizm kendisini değişen şartlara adapte etmiş ve bir anlamda kentlerin ana belirleyicisi olmuştur. 1970'li yıllardan itibaren kapitalist yeniden yapılanma sürecinin temel dinamiklerinden biri olarak neoliberal kentleşme politikaları hâkim politika olmuş ve dünyanın pek çok bölgesinde kentleşmiş alanları dönüştürmüştür. Bu dönemde Keynesyen refah devleti anlayışı geride bırakılmış, devletler üretim ve sosyal hizmetler gibi alanlardan çekilmeye başlamış, sermaye ile mal ve hizmetlerin küresel akışını hızlandırıcı düzenlemeler yapmak üzere bürokratik olarak yeniden ölçeklenmiş, yasal ve yönetsel zemin buna göre düzenlenmiştir. Merkez ülkeleri takiben sonraki yıllarda çevre ülkelere de sirayet eden neoliberal ekonomi politikaları, mekânsal açıdan doğrudan veya dolaylı birçok dönüşümü beraberinde getirmiştir. Çöküntü alanlarına dönüşen kentin merkezî bölgelerinin yeniden yapılanması, sanayi alanlarının üretim mekânlarından tüketim mekânlarına dönüştürülmesi, kentlerde hizmet sektörünün ön plana çıkması ve bunun mekâna yansımaları gibi gelişmeler bu dönüşümlerden bazılarıdır (Kurtuluş, 2017: 190-191).

Harvey (2003: 269), mekânsal ve zamansal pratiklerin toplumsal meseleler karşısında hiçbir zaman tarafsız olmadığını savunmuştur. Dünya genelinde yaşanan iktisadi ve toplumsal değişimler bu şekilde kentlere de sirayet etmiş, bunlara paralel olarak kentlere yönelik hayata geçirilen uygulamalar da “kentsel müdahaleler” adı altında anılır olmuştur. Bu kentsel müdahaleler, kentin toplumsal, kültürel ve iktisadi boyutlarını değiştirebilmekte, sadece kentin fiziksel koşullarına değil, kent yaşamına, konut ve iş tiplerine, kamusal mekânların tasarlanmasına kadar birey ve toplum hayatının çok çeşitli boyutlarında doğrudan etkide bulunmaktadır (Şentürk, 2011: 3). Şentürk’e göre (2011: 7), ilgili kentsel müdahalelerin kentler üzerinde yarattığı etkiyi “değişim” ve “dönüşüm” olarak ayırmak gerekmektedir. Zira kentsel doğal olarak sürekli bir değişim içinde iken, kentsel müdahaleler bu olağan akışı hızlandırmakta, kentleri bütünsel olarak başka bir şekle dönüştürme potansiyeli taşımaktadırlar. Bu kentsel müdahaleler sonucunda bireylerin ve toplumların kentleriyle aralarındaki bağda zayıflamalar söz konusu olabilmekte, yaşadıkları ve bildikleri yerleşimlere olan aidiyet duygularında eksilmeler meydana gelebilmektedir. Böylece mekânın ve kentin kimliği ile belleğinde kesintiler yaşanabilmektedir.

3. Araştırmanın Tasarımı

Bu araştırma, Yedikule’de demir yolu kültürünün etkisinin zayıfladığı varsayımı üzerinden kurgulanmıştır. Nitel bir araştırma olarak kurgulanan çalışmada, Yedikule’deki demir yolu kültürünü anlayabilmek açısından sözlü tarih temel veri toplama tekniği olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak sahadaki uzun yıllara yayılan gözlemler, toplanan ve bizzat çekilen fotoğraflar, saha gezilerinde ve sözlü tarih görüşmeleri sonrasında tutulan saha notları, veri setini çeşitlendirmeyi sağlamıştır.

Kişisel gözlemler ile saha notları içerdiğinden ve sözlü tarih görüşmelerinde kişilerin şahsi bellekleri ön planda olduğundan ötürü araştırma belli oranda öznellik taşımaktadır. Bu da nitel bir araştırmanın söz konusu olduğu anlamına gelir. Haraway’in (2010: 112), akılcı bilginin “angajmansız” olmayacağı, yorumdan ve temsilden muaf tutulamayacağı, eleştirel yorumlama sürecinin önemli olduğu yönündeki iddiası, söz konusu tutuma bu açıdan dayanak oluşturan önemli bir görüştür. Benzer şekilde Kümbetoğlu (2017: 30) ise sosyal dünyaya ilişkin kavramlaştırmalar ve teoriler ortaya koyulurken bu dünyanın üyeleri arasındaki etkileşimlerin ve paylaşılan sembollerin birlikte yarattığı ilişkiler sistemlerini anlamaya çalışan sosyal bilimcilerin tarafgir olduğunu dile getirmiştir. Buna göre belirli bir kültürel dona-

nımla yüklü araştırmacı eninde sonunda bir bakış ve bir duruşla sosyal dünyaya yaklaşmaktadır.

Özellikle ilgili olarak Traverso'nun (2019: 20) bakış açısı, çalışmanın isminde de yer alan ve doğal olarak merkezde konumlandırılmış bir kavram olan belleği ele alması ve araştırmacının veri toplama tekniği olarak sözlü tarihin seçilmesi bakımından önem arz eder. Yazar, deneyimlerden kaynağını alan belleğin son derece öznel olduğunu, tekil bir nitelik taşıdığını, karşılaştırmaları ve genellemeleri dert etmediğini belirtmiştir. Buna göre bellek sahibinin kanıtı ihtiyacı yoktur; bir tanıdığın aktardığı geçmiş anlatısı her zaman için onun kendi hakikati olarak kalır. Bu öznel karakteri nedeniyle bellek asla donmuş değildir ve sürekli değişim hâindedir. Araştırmacının merkezini teşkil eden belleğin de araştırmacının tutumuyla aynı düzlemde değerlendirilebilecek bir öznelliğe dayanıyor oluşu bu bakımdan çarpıcıdır.

Sözlü tarihin bir teknik olarak kullanımında bellek, üzerinde önemle durulması gereken bir nokta olarak nitelenmiştir. Zira üzerinde çalışılan kaynak bireyin yaşam öyküsüdür ve bu öykünün anlatılması bellek aracılığıyla gerçekleşmektedir. Bu da belleği sözlü tarih açısından hareket noktası konumuna getirir (Özbek ve Telliel, 2006: 250-251). Neyzi (2013: 10), sözlü tarihin bellekle ilişkisine yönelik, sözlü tarihin belgelere dayalı tarih karşısındaki en önemli farklarından birinin, sözlü tarih görüşmelerinin söz konusu tarihî olayların yaşandığı dönemde değil, daha sonra ve belleğe referansla yapılmaları olduğuna dikkat çekmiştir.

Sözlü tarih, bir malzeme toplama yöntemi, bugünü daha iyi anlayabilmek ve geleceği yönlendirebilmek için geçmişi anlamlandırma sürecine yapılan bir katkıdır (Counce, 2001: 11). Tarihin, değişen toplumlardan ve kültürlerden insanlar dinlenerek ve onların hatıraları ile deneyimleri kaydedilerek yorumlanması olarak tanımlanan sözlü tarih (Thompson, 2006: 23), kaydedilen görüşmeler yoluyla sözlü anıları ve tarihsel öneme sahip kişisel yorumları toplar.

Araştırmacının sözlü tarih görüşmeleri kısmı kurgulanır ve görüşülecek kişiler belirlenirken, amaçlı örneklem çizgisinin belli oranda dışına taşılmıştır. Bu durum, Yedikule'de yaşamış veya cer atölyelerinde çalışmış kişilerle yapılan görüşmelerde, bu kişilerin kendi profilleriyle benzerlik arz eden arkadaşları veya tanıdıklarından bahsetmeleri şeklinde gerçekleşmiştir. Saha araştırmasında ilişki kurulan birkaç kişinin iletişim ağlarının geniş olması ve birçok kişi tanıyıp olmaları, görüşülecek doğru kişilere ulaşma konusunda fayda sağlamıştır. Dolayısıyla amaçlı örneklem ana güzergâh olmakla bir-

likte, zincir örneklem olarak da bilinen kartopu örneklem de belli oranda devreye girmiş ve bu örneklem tipinin olanaklarından faydalanılmıştır.

Bu süreçte hepsi erkek olmak üzere 18 kişiyle, onayları ve imzaları dâhilinde ses kaydı almak suretiyle sözlü tarih görüşmeleri yapılmıştır. Demografik çeşitlilik sağlanmasına çaba gösterilmiş olsa da atölyeler bünyesinde çalışmış olan kadınların azlığı nedeniyle kadın Yedikule emekçilerine ulaşamamış, ulaşılan 2 kişinin ise sağlık sorunları nedeniyle görüşme yapılması mümkün olmamıştır. 18 görüşmenin ortalama süresi 95 dakikadır. Bu süreçlere, ses kayıtlarının alınmadığı tanışma anları, telefon görüşmeleri ve sonradan yapılan kısa ek görüşmeler dâhil değildir. Görüşülen kişilerin yaş ortalaması ise 68'dir. Görüşmeler çoğunlukla demir yolu ile alakalı mekânlarda ya da Yedikule'de gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara görüşmeler öncesinde araştırmaya gönüllü katıldıklarına dair onam formu imzalatılmıştır.

4. Demiryolcuların Yedikule Üzerindeki Etkileri

Sözlü tarih görüşmelerinde katılımcıların yaşları ve büyüklerinden duydukları itibarıyla genel olarak Yedikule'nin 1950-1995 yılları arasındaki dönemi masaya yatırılmıştır. Bunun yanı sıra doğal olarak sık sık son 30 yıla dönülerek yapılan karşılaştırmalar da söz konusu olmuştur. Demiryolcularla yapılan görüşmelerde atölyeler dâhilindeki ve dışındaki sosyal yaşam, sorunların ve cevapların ana hattını oluşturmuştur. Demiryolculara dışarıdan bir bakışla yaklaşabilmek için ise Yedikule'de uzun yıllar yaşamış, ancak cer atölyelerinde çalışmamış, demiryolcuları ise yakından gözlemleyebilmiş kişilerle görüşülmüştür. Bu şekilde verilerin güvenilirliği sağlamlaştırılmaya çalışılmıştır.

4.1. Demiryolcuların Yedikule'deki Ekonomik Etkileri

Yedikule'de cer atölyeleri faal iken semtteki en büyük işçi grubunu oluşturmuştur. Buna ek olarak atölyelerin yanındaki gazhane, yakınlardaki kurdele fabrikası gibi irili ufaklı birkaç fabrika ve Kazlıçeşme'deki deri fabrikaları, semtteki insan sirkülasyonunu yoğun kılmıştır. Başta demiryolcular ve aileleri olmak üzere semtteki çalışan kesimin fazlalığı, ekonomik hayatın güçlenmesini sağlamıştır.

Yedikule'deki esnaf, banka, ulaşım araçları vb. unsurların yoğunluğuna dair KK-1 kodlu katılımcının serzenişi bu bakımdan çarpıcıdır: "Eskiden üç dört tane banka vardı burada. Şimdi gerektiğinde Kocamustafapaşa'ya gitmek zorunda kalıyoruz. Yaşlılar için zor. Semtin terzisi bile kalmadı; dört tane terzi vardı. Üç tane fotoğrafçı vardı. Hiçbiri kalmadı. Ulaşım büyük sıkıntı; eskiden Beyazıt aracımız vardı kalktı". KK-4 de benzer şekilde Yedikule-

le'nin eskiden kendine yetebilen bir semt olduğunu söyleyerek bankalara vurgu yapmış, fabrikalar Yedikule'de kapanınca, semtin insanının da orta direk dahi olmayıp alt direk olmasından ötürü bankaların da semti terk ettiğini belirtmiştir.

KK-15 de Yedikule'deki iş imkânlarının yoğunluğuna dikkat çekmiş, Yedikule'nin eski dönemdeki canlılığını kendi hayatından bir örnekle ortaya koymuştur: “Yedikule'nin en büyük kazancı Kazlıçeşme deri fabrikaları, Yedikule Gazhanesi, Cer Atölyeleri, kurdele fabrikasıydı. Buranın insanı iş aramadı bu nedenle. Ben askerden geldim, bizim lokale gittim, geldiğim anda çalışmak istiyor musun dediler. Ertesi gün işe başladım. Hiçbir sıkıntı yoktu burada”. Benzer bir görüş de KK-4'ten gelmiş olup katılımcı, Yedikule'yi geliştiren esas unsurun demir yolu atölyeleri olduğunu, berberinden sucusuna kadar birçok esnafın Yedikule'de oturan veya oturmeyan demir yolu çalışanlarının ev ihtiyaçlarını kendilerinden temin etmeleriyle satış yapabildiklerini belirtmiştir.

4.2. Demiryolcuların Yedikule'deki Toplumsal Etkileri

Literatür araştırmalarında ve sahadaki pilot görüşmelerde demiryolcuların, yaşadıkları muhitlerde veya girdikleri çeşitli ortamlarda genel olarak güven veren insanlar olarak görüldükleri, sevilip takdir edildikleri sonucu ortaya çıkmıştı. Hakkında olumsuz fikir beyan edilen az sayıda insan olsa da genel intibanın hayli olumlu olduğu, saha görüşmelerinde katılımcılar tarafından da bir anlamda onaylanmıştı. KK-5'in şu cümleleri, demiryolculara hem semt özelinde hem de genelde duyulan güveni göstermesi bakımından önemlidir: “Demiryolculara saygı vardı, esnaflar bile farklı yaklaşırdı. Ben demiryolcuyum dediğin anda bir kredin oluşurdu. 1960'ların sonlarında mesela buzdolabı, çamaşır makinesi vs. yaygın değildi. 1968'de babam buzdolabı almaya niyetlendiğinde demiryolcu olduğu için taksitle alabildi; zira satan kişi bir sıkıntı olmayacağını biliyordu”.

Yedikule tren istasyonu ve cer atölyelerinin çıkış kapısının karşısında uzun yıllardır berberlik yapmış olan KK-1 ise demiryolcuların karakter yapıları ve kültürlerine, semtin geneline değinerek vurgu yapmıştır: “İlkokul mezunuyum ama liseyi bitirmiş gibi hissediyorum. Yedikule'de tanıdığım insanlardan öğrendiklerimden ötürü. Yüksek mevkilerde insanlar tıraş ettim ve bana büyük katkıları oldu onların, çok şey öğrettiler. Zaten eski Yedikuleliler kültürlü insanlardı. İlk müşterilerim de demiryolculardı, öyle de devam etti, çok ekmeklerini yedim”. Yedikule'de demiryolcuların yarattığı canlılık, görüşmelerde en sık duyulan detaylardandı. Örneğin, KK-4 bu konuda “Fabrika

bir şenlikti. İşçiler dağılıyor, istasyon cıvıl cıvıl, dışarıcı cıvıl cıvıl. Öğle arasında kahve cıvıl cıvıl” diyerek istasyon ve atölyeler çevresindeki insan yoğunluğunu özetlemiştir. KK-15 ise atölyelerdeki canlılığın dışarıdaki semt yaşamına etkisi ve katkısına dair ilginç bir detayı aktarmıştır: “Biz okula giderken Cer Atölyeleri’nin düdüklüleri ile hareket ederdik. Okula geliştik gidişimizde o düdüklüleri bizi yönlendirirdi. Çünkü o zaman kollarımızda genel olarak saat yoktu”.

Cer atölyelerinin ve içinde çalışan demiryolcuların yalnızca semtle değil diğer fabrikalarla etkileşimi de görüşmelerde üzerinde durulan noktalardan olmuştur. Eski bir cer atölyesi çalışanı olan KK-12 bu konuyla alakalı olarak şu an kamusal bir mekân olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilmekte olan gazhane örneğini vermiş ve şunları söylemiştir: “Gazhane ile öyle bir kardeşlik vardı ki. Beni onlara özel şoför olarak müdürüm gönderirdi şunların işini gör diye. Kapıları, bizim arka kapının oradan açılıyordu. İşçilerle abi kardeş gibiydik. Amirler birbirlerine karşı çok iyiydi, bizim fabrikadaki yol atölyesi, motorlu depo, gazhane, hepsi”.

Cer atölyeleri ile semt arasındaki etkileşime ilişkin olarak en hevesle ve özlemle anlatılan detaylar ise 5-6 Mayıs tarihlerinde yapılan Hıdırellez şenlikleriydi. 1960’lı ve 1970’li yıllarda belli bir dönem atölye işçilerinin organize ettiği ve semtin insanların da katıldığı veya izlemeye geldiği bu şenlikler, atölye kompleksinin açık alanlarında yapılan ve büyük ilgi çeken etkinlikler olarak bugün dahi birçok detayla hem demiryolcular hem de semtin sakinleri tarafından net bir şekilde anımsanmakta ve tarif edilebilmektedir. KK-9 kodlu katılımcı bu şenlikleri şu şekilde özetlemiştir:

İşçi ve memurlar aramızda para toplarız her Mayıs’tan önce ay başında, giderler Sulukule’ye çalgı ve oyun takımı ayarlarlar, tertip komitesinde genelde ben de bulunurum. Çuval yarışı, yumurta yarışı, çeşitli oyunlar... İşçiler, hanımlar eş dost, çocuklar, öğlen yemeği orada yenir. Yedikuleliler de olurdu. Öğleden sonra da sahilde, yağlı direkte bayrak kapma yarışı yapılırdı. Bazı işçilerin aileleri de gelirdi. Mahalleli de...

KK-10 kodlu katılımcı da şenliklerin başka detaylarını anımsayıp aktarmıştır: “Bir çeribaşı seçeriz, Sütçü Yanni’nin atını getirirler, seçtiğimiz abiyi o ata bindiririz, o başkan olur, elinde tahta kılıç, uzun bir arkadaşımıza ayı kıyafeti giydiririz, kısa bir arkadaşımızı da yavrusu gibi giydiririz. İnanılmaz güzel geçerdi o şenlikler”.

Atölye alanındaki sosyal yaşamı ve semtle etkileşimi ortaya koyan en önemli detaylardan biri ise Demirspor'dur. 1950'ler, 1960'lar, 1970'ler ve 1980'lerde Yedikule Cer Atölyeleri'nde çalışan işçilerin yoğun spor faaliyetleri olmuştur. 1950'ler ve 1960'larda önce kürek, sonra yelken şubeleri büyük ses getirmiş, Yedikule Demirspor'un takımları İstanbul'daki birçok müsabakada büyük başarılar elde etmiştir. 1970'lerle birlikte futbol, voleybol gibi alanlarda da ciddi atılımlar olmuştur. Demirspor takımlarında semtten insanların da oynamış olması, idmanların Yedikule semtinin takımı olan Yedikule Spor Kulübü'nün (eski adıyla Yedikule Emniyet) sahasında yapılıyor olması, maçların semtin insanları tarafından da seyrediliyor olması, atölye ve semt arasındaki etkileşimi yoğunlaştıran, bağları sıkılaştıran detaylardır. KK-6 bu bağlamda Demirspor'da, atölyelerde çalışmayan Ermeni bir semt sakininin de oynamış olduğu bilgisini vermiştir. Bu da atölyelerin semtle iç içe olduğunu, iç içe görüldüğünü göstermesi açısından çarpıcıdır. KK-5 de atölye kompleksi içindeki birimlerin arasında futbol, voleybol turnuvaları (Görsel 4) düzenlendiğini, semtten insanların da atölye alanına girerek turnuvaları seyredebildiklerini aktarmıştır.



Görsel 4. Yedikule Cer Atölyeleri'nde bir futbol maçı öncesi, 1980'ler (Ragip Kılıç arşivi).

Atölye çalışanlarının semt insanıyla kurdukları bağa yönelik olarak KK-9'un aktardığı bir anekdot oldukça ilginçtir: "Yedikule'de lojmanların alt bölümünde gar müdürü atıl bir alan olduğunu söyledi, 90 metre boyunca 3,5 metre genişlikte bir alan. Eskiden kömür yığılırmış oraya. Müdür toprak getirip serdirdi, mahallenin gençleri yardım etti. Gübre de geldi, domates biber salatalık ektik. Bu bostandan mahalleden insanlar da faydalandı".

Atölyede çalışan insanların semt nezdinde gördüğü saygıya dair KK-9, istasyon karşısındaki kahveye gittiğinde, atölyelerdeki amirlik fonksiyonundan ötürü bazı insanların ayağa kalktığını, hiyerarşik açıdan aralarında bir

ilişki bulunmasa da bunu sevgi ve saygı çerçevesinde yaptıklarını belirtmiş, önemli bir detayı ortaya koymuştur. KK-14 ise istasyonun ve atölyelerin girişine (Görsel 5) yakın bölgelerde bir insan rahatsızlandığı zaman apar topar atölyelerdeki revire götürüldüğünü belirtmiş, ilişkilerin çeşitliliğine dair değişik bir örnek paylaşmıştır. KK-8 de demiryolculara mahallede genel olarak güvenildiğini, esnaftan bir şey aldıklarında yanlarında paraları yoksa veya işe yetişmeleri gerektiğinde dükkândan ödemedemeden çıkabildiklerini, zira esnafın o parayı ilk fırsatta getirip ödeyeceklerini bildiğini ifade etmiştir.



Görsel 5. Yedikule İstasyonu girişi ve cer atölyelerine de geçiş veren alt geçit. Eylül 2018, Şubat 2022 (Can Bulubay arşivi).

Gerek Yedikuleliler gerekse de demiryolcularla yapılan görüşmelerde semtteki komşuluk ilişkileri, dayanışma, güven duygusu ile ilgili sorular sorulduğunda semtteki gayrimüslim nüfustan da sıklıkla bahsedilmiş, günümüze çok az sayıda ulaşan bu topluluklardan genel olarak övgüyle bahsetmişlerdir. Örneğin KK-10 kodlu katılımcı, Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve Türklerin arasında büyüdüğünü, hayatının bir bölümünün arkadaşları vesilesiyle kiliselerde geçtiğini, bu mozaik içerisinde büyümenin çok önemli olduğunu belirtmiştir. KK-16 kodlu demiryolcu katılımcı ise geçmişte Yedikule’de kirada otururken karşı komşusunun Ermeni olduğunu, ama komşuluklarının fevkalade güzel olduğunu belirtmiş, vardiyalı çalıştığı nöbet dönemlerinde komşusu olan Ermeni hanımın, eşi için endişe etmemesi gerektiğini, ona emanet olduğunu söylediğini aktarmıştır.

4.3. Demiryolcuların Yedikule’deki Mekânsal Etkileri

Demiryolcular, toplu şekilde yaşadıkları semtlerde veya çalıştıkları atölyelerin içinde ve çevresinde yarattıkları mekânlarla da bilinmektedirler. Bu mekânlar kendilerinin kullanımına yönelik olabildiği gibi diğer insanların

da kullanımına açık olabilmeleriyle insan ilişkilerine olumlu katkılar sunan, insanların belleklerinde kalıcı izler bırakabilen, anılarını raptiyeleyebilmele-
rini sağlayan etkiler yaratmışlardır. Yedikule özelinde demiryolcuların ve
semtin sakinlerinin en çok andıkları mekân ise Demirspor Lokali, Demirspor
Çay Bahçesi, Demirspor gibi isimlerle anılan kamusal mekândır. Burada işçi
ve memurlar aileleri ile birlikte mesai arası veya sonrasında ucuz ücretler
karşılığında vakit geçirebilmişlerdir. Ek olarak semtin sakinleri de atölye
kapısından mesai saatleri sonrasında giriş yaparak Marmara surlarının di-
bindeki bu alana girebilmiş, mekândan faydalanabilmişlerdir. Bir dönem
oldukça popüler olan mekânın 1980’li yıllarda belediyeyle düşülen bir an-
laşmazlık sonucu önce kapatıldığı, ardından yıkıldığı söylenmektedir.
Mekânın popülerliği ise sözlü tarih görüşmelerinde bahsi geçmesinin hari-
cinde, 1973 yapımı “Düğün” filmindeki birçok sahnede çekim mekânı olarak
kullanılmasıyla net şekilde görülebilmektedir (Görsel 6).



Görsel 6. Demirspor Lokali ve arka planda Marmara surları, 1973. (Kaynak:
Erman Film Youtube Kanalı).

Demirspor Lokali günlerine dair KK-5, “Semtten insanlar da alınıyordu.
Ben misafir olarak komşularımı götürürdüm. Bahçesi vardı, yazın açıktı. İş-
tasyonun altından giriliyor, atölyenin içinden geçiliyordu. Bekçiler zaten
semtin insanlarını tanırdı” notunu düşmüştür. KK-4 de “Her akşamüstü gi-
dilirdi, semtteki insanlar da girebilirdi. Yemekler yenirdi, içecekler içilirdi,
sohbetler edilirdi, iskambil tavlalar oynanırdı. Güven duygusu orada da
vardı, veresiye yapıldığı olurdu” şeklinde mekândaki ortamı tarif etmiştir.
KK-5 de lokalin fonksiyonunu ve semtin insanlarının hayatlarını kolaylaştır-
ıcı etkisine dair “Lokalde düğün ve nişan da yapılırdı. Ekonomik koşullardan
ötürü salon tutulamadığı zaman, oranın samimi ortamından da ötürü, bu-
rada düğünler nişanlar yapılırdı” bilgisini vermiştir. Lokalin bulunduğu alan

günümüzde, geçmişte orada bu şekilde bir mekân bulunduğu anlaşılamayacak kadar değişmiş, tanımsız bir hâle gelmiştir (Görsel 7).



Görsel 7. Geçmişte Demirspor lokalinin bulunduğu alan, 2024 (Can Bulubay arşivi).

Demirspor Lokali haricinde yine demiryolcuların Yedikule İstasyonu girişinde kurduğu, ancak günümüze ulaşmayan memurlar derneği sözlü tarih görüşmelerinde sıklıkla bahsedilen noktalardan olmuştur. Bu dernek yapısı semtin insanının da girebilip sosyalleşebildiği, semtte demiryolcularla özdeşleşen simge mekânlardan biri olarak anılmıştır. Ancak yerinde istasyona erişim sağlayan bir asansörün ve semtteki demir yolu kültürü değişiminin simgesi olarak okunabilecek biçimde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "U" harfini gösteren tabela bulunmaktadır (Görsel 8).



Görsel 8. Eskiden Demiryolu Memurlar Derneği'nin bulunduğu alan, 2024 (Can Bulubay arşivi).

Benzer biçimde demiryolcuların, istasyonun ve cer atölyeleri girişinin tam karşısında bulunması sebebiyle uğrak yeri olan kahvehane de atölyelerin kapanması sonrasında neredeyse tüm müşterilerini kaybetmiş, fiziksel olarak var olsa da semtin belleğindeki yerini büyük ölçüde kaybetmiştir

(Görsel 9). KK-10'un söyledikleri bu mekânın önemini gösterir niteliktedir: “Benim çalıştığım dönem içerisinde bizim en büyük sosyal alanımız, Demirspor’a ait lokal haricinde istasyonun karşısındaki kahvehaneydi. İşten çıkan arkadaşların çoğu oraya gider, oyun oynar, çay kahve içerdi. Orası önemli bir buluşma noktasıydı bizim için”.



Görsel 9-10. Zemin katında demiryolcuların sık uğradığı kahvehaneyi barındıran yapı, 2018. Demiryolu İşçileri Kilisesi, 2018 (Can Bulubay arşivi).

Demiryolcuların Yedikule’de bıraktığı mekânsal izler, yerli demiryolcularımız tarafından bırakılanlardan ibaret değildir. Cer Atölyelerinin inşa edilmekte olduğu 19. yüzyılın son çeyreğinde Yedikule’de kalan Katolik mühendis ve işçilerin ibadet gereksinimleri için bir kilise (Görsel 10) yapılmıştır ve hâlen aktif olan bu kilise “Demiryolu İşçileri Kilisesi” olarak anılmaktadır (URL-1). Notre-Dame du Rosaire ismiyle faaliyet gösteren kilise bir süredir Katolik Süryani vatandaşlarımız tarafından kullanılmaktadır. Ancak demiryolu ile bağlantısı pek bilinmemekte, semtin köklerine kazınmış hatırasının farkında olunmamaktadır.



Görsel 11. Yedikule Alman Mektebi (URL-2).

Yedikule'nin kültür mirası eserleri içinde en önemlilerinden biri olan Alman Mektebi de 19. yüzyılın son çeyreğinde Rumeli Demiryolları hattında çalışan Almanların çocuklarının okuması için yapılmış bir okuldur (Görsel 11). Bu özelliği semtte pek bilinmeyen, semte dışarıdan gelenlerin fark edemeyeceği yapı, günümüzde Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde bir okul olarak faaliyet göstermeye devam etmektedir.

Değerlendirme ve Sonuç

Sözlü tarih görüşmelerinin günümüze ilişkin olan kısımlarında katılımcıların ortak fikri, Yedikule'deki birçok detayın artık görülemeyecek, hissedilemeyecek durumda olması yönündedir. Katılımcılar, Yedikule'yi ve semtteki demir yolu kültürünü özlemle anarlarken o günlerin bir daha gelmeyeceğinden emin oldukları söyleminde büyük oranda ortaklaşmışlardır.

Kentlerin özellikle tarihî açıdan önem arz eden yerleşimlerini etkileyecek biçimde gerek merkezî yönetim gerekse de yerel yönetimler tarafından birçok karar verilmektedir. Kentsel müdahaleler olarak da nitelenen bu müdahaleler semtlerin mekânsal durumunu değiştirdiği kadar ekonomik ve toplumsal bakımdan da etkiler yaratmaktadır. Endüstri mirası olarak anılan ve çoğu kent merkezinde kalmış olan alanların son yıllarda tamamen yıkılması, yıkılmadan dönüştürülüp işlevlerinin değiştirilmesi gibi uygulamalar sıklıkla görülmektedir. Demir yollarının ülkenin dört bir yanında tesislerinin ve bağlı yapılarının olduğu düşünüldüğünde demir yolu mirası niteliğindeki alanların da bu uygulamalardan doğrudan etkilendiği görülmektedir.

Cer atölyeleri olarak Sivas'ta, Eskişehir'de ve diğer illerde faaliyet gösteren demir yolu tesisleri hem kendi kendilerine yetebilecek sosyalleşme imkânlarını barındıran hem de çevre muhitlerle etkileşim kurabilen yapılar arz etmişlerdir. Yedikule de bunlar içinde tarihi en gerilere giden tesis olması bakımından büyük önem taşır. Yedikule Cer Atölyeleri, faal olduğu süreç boyunca işçi ve memurların atölye içindeki sosyal faaliyetlerini de yürüttükleri canlı bir alan olmuş, bu canlılığa semtin insanı da sözlü tarih görüşmelerinde ortaya koyulduğu üzere dâhil olmuş, atölye çalışanları da mesai dışı zamanlarda semte birçok açıdan katkı sunmuşlardır. Bu etkileşim, semtteki gazhane ve irili ufaklı fabrikalarda çalışanlar özelinde de gözlenmiştir.

Demiryolcuların çırak okulları veya demiryolu meslek liseleri bünyesinde çocuk yaşlardan itibaren nitelikli eğitimler verilerek yetiştirilmeleri, onların demiryolcu kimliklerine büyük bir aidiyet duymalarını, kurumlarına bağlılık hissetmelerini beraberinde getirmiştir. Demir yollarının bütün ülkeye yayılan mekânsallığı, demiryolcuların sosyalleşmelerine olanak veren tatil

kampları ve lokaller, tedavi gördükleri hastaneler, yetiştirdikleri eğitim kurumları üzerinden okunabilir. Bu tip mekânlar demiryolcuların kendilerine özgü bir yaşam biçimi oluşturmasını, çevrelerinde demiryolcu olarak tanımlanmalarına neden olan bir kimliği adeta üzerlerine giyinmelerini sağlamıştır. Dışarıdan bakıldığında, çeşitli rutinleri, alışkanlıkları, davranış örüntüleri göz önünde bulundurulduğunda bir alt kültür izlenimi de yaratmaktadırlar.

Yedikule Cer Atölyeleri'nin merkezî bir kararla kapatılması sonrasında Yedikule ile kendilerini özdeşleştirmiş olan, kültürlerini Yedikule'de birçok açıdan göstermiş olan demiryolcular Sirkeci ve Halkalı birimlerine dağıtılmıştır. Atölyelerde bulunan ve tarihî açıdan büyük önem arz eden makineler, eşyalar, belgeler çürümeye bırakılmıştır. 1990'ların ortalarından 2010'ların ortalarına kadar metruk bir alan olarak kalan atölye alanını terkensiz kişiler mesken tutmuş, içeride birçok yasa dışı olay yaşanmış, birçok atölye yapısı yangınlar sonrası kullanılamaz hâle gelmiş, içerideki birçok makine, malzeme, eşya ve belge çalınmıştır. Atölye alanından kısıtlı sayıda unsur kurtarılabilmektedir.

Atölyeleri içeren geniş alanın işlevini sonsuza kadar değiştiren gelişme ise atölye sahasının yenileme alanı ilan edilmesi, bu alandaki birçok yapının kurul kararıyla yıktırılması ve alanda bir gayrimenkul projesinin hayata geçirilmesi olmuştur. Bu proje lüks kullanıma yönelik tasarlanmış olup evrensel koruma ilkelerine aykırılık teşkil edecek biçimde cer atölyelerinin geçmişi yok sayılmıştır. Sitenin isminin "Cer İstanbul" olması ilginç bir durum yaratmış olmakla birlikte, bazı yapıların yalnızca beden duvarlarının korunması şeklinde bir koruma yöntemi belirlenmiş, tezin ve makalenin yazıldığı tarihte proje nihayete erdirilmiştir. Günümüzde bu alanın kamusal niteliği tamamen ortadan kalkmış, atölyelerin emekçilerinin ve semt sakinlerinin girişi yasaklanmıştır. Araştırmanın bir bölümünü teşkil etmesi bakımından atölyelerin içinden fotoğraf çekebilmek ve gözlem yapabilmek amacıyla site yönetiminden ve siteyi hayata geçiren şirketin yöneticilerinden istediğim izinler sonuçsuz kalmıştır.

Semtlerin karakterini belirleyen ve kent kimliği kavramıyla sıklıkla anılan nitelikleri söz konusudur. Araştırmamda Yedikule'nin kent kimliğine yönelik sorular sorduğumda aldığım cevaplar içerisinde Yedikule marulu, Yedikule Zindanları, gayrimüslimler, mahalle kültürü, komşuluk ilişkileri gibi demir yolu da en başta sayılan kimlik unsurları arasında yer almıştır. Günümüzde demiryolcuların büyük oranda semti terk etmeleri, cer atölyelerinin neredeyse 30 yıldır kapalı olması, istasyonda tren seslerinin duyulmaması, İmrahor İlyasbey Caddesi'ndeki tarihî tramvayı yaşlılar haricinde kimsenin

hatırlamaması gibi gelişmeler, demir yolu kültürünün semtteki görünürlüğü ve bilinirliğini dip noktaya taşımıştır.

Semtlerin tarihsel güçlerinin ve derinliklerinin farkına yavaş yavaş varıyor olan yerel yönetimler çeşitli sözlü tarih projeleri üretmekte veya üretenleri himaye etmektedir. Bu durum, aslında semte karakterini veren mekânların ve insanların değerinin farkında olduklarını göstermektedir. Ancak konu bu semtlerin karakterini veren mekânsal ve toplumsal dönüşümleri hayata geçirmek olduğunda katılımcılık pratiklerini işletmedikleri, ortak akılla hareket etmedikleri, tepeden inme kararlar verdikleri gözlenmektedir. Bu bakımdan artmakta olan sözlü tarih projelerinin yalnızca nostaljik bir güzelleme çabası içermemeleri, üretilen her türlü projeye rehberlik etmeleri de sağlanmalıdır.

Yapı ölçeğinin dışına taşan koruma olgusunun kapsamı son yıllarda giderek genişlemişken, kentsel koruma ve endüstri mirasının korunması gibi kavramlar tek başlarına bir literatür oluşturabilecek kadar genişlemişken, semtlerin asli unsurları denebilecek alanların hiçbir katılımcılık ve ortak akıl pratiği uygulanmadan tepeden inme kararlarla dönüştürülmesi, önce bireylerin, sonra toplumların belleğinin, buna bağlı olarak kentsel ve mekânsal belleğin kırılmalarına uğratılması anlamını taşımaktadır. Yedikule'deki demir yolu kültürünü son hatırlayan neslin giderek eksilmekte oluşu, semtin tarihsel kimliğindeki değerli bir parçanın eksilmesi anlamına gelmektedir. Yerel yönetimler yukarıda örneklendiği gibi her ne kadar son yıllarda yönettikleri ilgili yerleşimlerin ve sakinlerinin geçmişlerine yönelik çalışmalar yapsalar da bu henüz yeterli düzeye erişememiş bir çabadır. Araştırmacıların, aktivistlerin, akademisyenlerin, gazetecilerin semtlerin tarihini, yaşayanların tarihini, emek tarihini daha derinlemesine araştırmaları gerekmektedir. Somut kültürel miras unsurları kadar soyut kültürel miras unsurlarının da değerli olduğu, koruma olgusunda bellek kavramının son yıllarda dikkatle ele alındığı gerçeğinin farkında olunmalıdır. Kaybolmakta olan kültürlerin izi sürülmeli, bilimsel verilere dönüştürülmeli, geleceğe aktarılmalıdır.

Kaynakça

Abensour, Alexandre (2022). *Bellek*. Çev. Gülçin Kaya Rocheman. Ankara: Fol Kitap.

Altuğ, Kerim (2022). *Arkeolojik Gezi Rehberi: Yeraltındaki İstanbul*. İstanbul: Büyükşehir Belediyesi Yayınları.

- Assmann, Jan (2015). *Kültürel Bellek: Eski Yüksek Kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik*. Çev. Ayşe Tekin. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bachelard, Gaston. (2017). *Mekânın Poetikası*. Çev. Alp Tümertekin. İstanbul: İthaki Yayınları.
- Becker, Howard S. (2015). *Mesleğin İncelikleri: Sosyal Bilimlerde Araştırma Nasıl Yürütülür?* Çev. Levent Ünsaldı vd. Ankara: Heretik Yayınları.
- Boym, Svetlana (2009). *Nostaljinin Geleceği*. Çev. F. Aydar. İstanbul: Metis.
- Bulubay, Can (2022). “Suriçi Belleğinden Koparılan Mahalleler ve Muhtarlıklar: Fatih Devrinden Bugüne”. *Muhtarlarıyla İstanbul*. Haz. Adil Bali ve Burak Kuru. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür AŞ Yayınları, 88-115.
- Counce, Stephen (2001). *Sözlü Tarih ve Yerel Tarihçi*. Çev. Bilmez Bülent Can ve Alper Yalçınkaya. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Engin, Vahdettin (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Engin, Vahdettin (2012). “Rumeli Demiryolları”. *Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu, C.6*. Ed. Vahdettin, Engin vd. İstanbul: Çamlıca Yayıncılık, 219-236.
- Erzen, Jale N. (2017). *Üç Habitus: Yeryüzü, Kent, Yapı*. İstanbul: YKY.
- Eyice, Semavi (1993). “Altın Kapı”. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.1*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 216-218.
- Freely, John ve Çakmak, Ahmet (2017). *İstanbul’un Bizans Anıtları*. Çev. F. Gülru Tanman. İstanbul: YKY.
- Göregenli, Melek (2010). *Çevre Psikolojisi: İnsan Mekân İlişkileri*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Göregenli, Melek vd. (2013). *Selçuk Kent Belleği: Dün, Bugün ve Geleceğin Zihinsel Temsilleri*. İzmir: Selçuk Belediyesi Selçuk-Efes Kent Belleği Yayınları.
- Gülbetekin, Murat (2017). *Mekânın Hafızası: Yer Adları*. Ankara: Hitabevi.
- Halbwachs, Maurice (2021). *Kolektif Hafıza*. Çev. Banu Barış. Ankara: Heretik Yayınları.
- Halbwachs, Maurice (2022). *Hafızanın Toplumsal Çerçevesi*. Çev. Büşra Uçar. Ankara: Heretik Yayınları.
- Haraway, Donna J. (2010). *Başka Yer*. Çev. Güçsal Pusar. İstanbul: Metis.
- Harvey, David (2003). *Postmodernliğin Durumu*. Çev. Sungur Savran. İstanbul: Metis.

- Hobsbawm, Eric John (2003). *Sermaye Çağı (1848-1875)*. Çev. Bahadır Sina Şener. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- İlhan, M. Emir (2018). *Kültürel Bellek: Sözlü Kültürden Yazılı Kültüre Hatırlama*. Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Kâhya, Yegân (1994). “Yedikule”. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.7. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 458-459.
- Karaarslan, Faruk (2021). *Toplumsal Hafıza: Hatırlamanın ve Unutmanın Sosyolojisi*. İstanbul: Ketebe Yayınları.
- Kişmir, Gonca (2021). *Bellek ve Anımsama*. İstanbul: Kriter Yayınevi.
- Kos, Karoly (1995). *İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi*. Çev. Naciye Güngörmüş. Ankara: Kültür Bakanlığı.
- Kurtuluş, Hatice (2017). “Kent Sosyolojisinde Değişen Kavrayışlar ve Türkiye'nin Kentleşme Deneyimi”. *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları*. Der. Örgen Uğurlu vd. İstanbul: Örgün Yayınevi, 177-226.
- Kümbetoğlu, Belkıs (2017). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma*. İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Layder, Derek (2013). *Sosyolojik Araştırma Pratiği: Teori ve Sosyal Araştırmanın İlişkilendirilmesi*. Çev. Serdar Ünal. Ankara: Heretik Yayınları.
- Mumford, Lewis (2007). *Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*. Çev. Gürol Koca ve Tamer Tosun. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Neuman, Lawrence (2020). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri: Nicel ve Nitel Yaklaşımlar, C.1*. Çev. Özlem Akkaya. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Neyzi, Leyla (2013). “Ben Kimim?” *Türkiye’de Sözlü Tarih, Kimlik ve Öznellik*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Nora, Pierre (2006). *Hafıza Mekânları*. Çev. Mehmet Emin Özcan. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Olick, Jeffery K. (2014). “Kolektif Bellek: İki Farklı Kültür”. *Moment Dergi*, 1(2): 175-211.
- Özbek, E. Egemen ve Telliel, Y. Doğan (2006). “68’li Olmak, Hatırlamak ve Aidiyet”. *Kuşaklar, Deneyimler, Tanıklıklar: Türkiye’de Sözlü Tarih Çalışmaları Konferansı*. Haz. Aynur İlyasoğlu ve Gülay Kayacan. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 245-260.
- Özyüksel, Murat (2013). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

- Quataert, Donald (1985). “19. yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C.6. İstanbul: İletişim Yayınları, 1630-1635.
- Sam, Rıza ve Sam, Neslihan (2014). “Bir Kente Bakmak, Bir Kenti Görmek”. *Sosyo-Kültürel Farklılık ve Alaşım Mekânları: Kent ve Kentler*. Ed. Neslihan Sam ve Rıza Sam. Bursa: Ezgi Kitabevi, 397-424.
- Satan, Ali (2012). “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Giriş”. *Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, C.6. Ed. Vahdettin Engin vd. İstanbul: Çamlıca Yayıncılık, 209-218.
- Şentürk, Murat (2011). *Kentsel Müdahaleler Açısından İstanbul*. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tekeli, İlhan (1990). “Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler”. Prof. Dr. Mübeccel Kıray’a Armağan, *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(1-2): 251-259.
- Thompson, Paul (2006). *Geçmişin Sesi: Sözlü Tarih*. Çev. Şehnaz Layikel. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toprak, Zafer (2003). “Demiryolu, Devlet ve Modernite”. *Demiryol Tren Çağı*. Haz. Selahattin Özpallabıyıklar. İstanbul: YKY, 10-23.
- Toydemir, Sait (1951). “Rumeli Demiryolu Nasıl Yapıldı?” *Tarih Dünyası Dergisi*, 25: 1063-1065.
- Traverso, Enzo (2019). *Geçmişin Kullanma Kılavuzu: Tarih, Bellek, Politika*. Çev. Işık Ergüden. İstanbul: İletişim Yayınları.
- URL-1: <https://kentvedemiryolu.com/demiryolu-iscilerinin-kilisesi> (Erişim: 30.09.2024).
- URL-2: <https://x.com/hayalleme/status/778486458621452288> (Erişim: 25.09.2024).
- Urry, John (2018). *Mekânları Tüketmek*. Çev. Rahmi G. Öğdül. İstanbul: Ayrintı Yayınları.
- Weber, Max (2010). *Şehir: Modern Kentin Oluşumu*. Çev. Musa Ercan. İstanbul: Yarın Yayınları.
- Yıldırım, İsmail (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Yırtıcı, Hakkı (2005). *Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Sözlü Kaynaklar

- KK-1: 1946 doğumlu, emekli/esnaf, Yedikule. (Görüşme: 06.12.2023).
KK-4: 1954 doğumlu, emekli/esnaf, Yedikule. (Görüşme: 15.12.2023).
KK-5: 1951 doğumlu, emekli demiryolcu, Halkalı. (Görüşme: 14.02.2024).
KK-6: 1956 doğumlu, emekli demiryolcu, Halkalı. (Görüşme: 14.02.2024).
KK-8: 1951 doğumlu, emekli demiryolcu, Topkapı. (Görüşme: 22.08.2024).
KK-9: 1940 doğ. emekli demiryolcu, Kızıltoprak. (Görüşme: 24.08.2024).
KK-10: 1954 doğumlu, emekli demiryolcu, İnternet. (Görüşme: 28.08.2024).
KK-12: 1947 doğumlu, emekli demiryolcu, İnternet (Görüşme: 03.09.2024).
KK-14: 1964 doğumlu, demiryolcu, İnternet. (Görüşme: 07.09.2024).
KK-15: 1948 doğumlu, emekli, Yedikule. (Görüşme: 09.09.2024).
KK-16: 1962 doğ. emekli demiryolcu, Beylikdüzü. (Görüşme: 18.09.2024).

“COPE-Dergi Editörleri İçin Davranış Kuralları ve En İyi Uygulama İlkeleri” çerçevesinde aşağıdaki beyanlara yer verilmiştir:

Yazarın Notu: Bu makale, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yerel Yönetimler ve Kent Politikaları doktora programında hazırlamakta olduğum “Yedikule Belleğinde Demir Yolu Kültürünü Aramak: Bir Sözlü Tarih Çalışması” başlıklı doktora tezindeki bulguların bir kısmından üretilmiştir.

Teşekkür: Tez danışmanım Doç. Dr. Osman Savaşkan’a destekleri için teşekkür ederim.

Etik Kurul Belgesi: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Etik Kurulu’ndan alınan 03.01.2024 tarihli belge. (Sayısı: 2023-112, Protokol Sayısı: 2023-7/16).

Çıkar Çatışması Beyanı: Bu makalenin araştırması, yazarlığı veya yayınlanmasıyla ilgili olarak yazarın potansiyel bir çıkar çatışması yoktur.

The following statements are made in the framework of “COPE-Code of Conduct and Best Practices Guidelines for Journal Editors”:

Author’s Note: This article is produced from some of the findings in my doctoral thesis titled “Searching for Railway Culture in Yedikule Memory: An Oral History Study”, which I am preparing in the Local Governments and Urban Policies doctoral program of Marmara University, Institute of Social Sciences.

Acknowledgments: I would like to thank my thesis advisor Assoc. Prof. Dr. Osman Savaşkan for his support.

Ethics Committee Approval: Document dated 03.01.2024 received from Marmara University Social Sciences Research Ethics Committee. (Number: 2023-112, Protocol Number: 2023-7/16).

Declaration of Conflicting Interests: The author has no potential conflict of interest regarding research, authorship or publication of this article.