

Research Article

Submission Date
13.03.2024
Admission Date
16.04.2023



Demiryollarının Somut ve Somut Olmayan Kültürel Miras Değerlerinin Kolektif Bellekteki Yeri: Sivas Demiryolu Yerleşkesi Örneği

The Place Of The Tangible And Intangible Cultural Heritage Values Of The Railways In The Collective Memory: The Case Of Sivas Railway District

Ayşenur EDE¹
Ayşen Çelen Öztürk²



How to Cite:

Ede, A., Çelen Öztürk, A. (2024). Demiryollarının Somut ve Somut Olmayan Kültürel Miras Değerlerinin Kolektif Bellekteki Yeri: Sivas Demiryolu Yerleşkesi Örneği. *Journal of Environmental and Natural Studies*, 6 (1), 85-106. <https://doi.org/10.53472/jenas.1451980>

ABSTRACT:

Intercity transportation facilities of cities play an important role. The transportation network and established industrial facilities expanded with the Republic are one of the important steps taken in the development of cities. Railways, the most important complements of the uneven industrial revolution of human distribution; It provides insight into many areas such as the architecture of the period in which they were built, technology, production techniques and socio-socio-cultural structure. Throughout the periods in which they were built and their development, the molds became symbolic structures of the cities and gained an important place in the memory of the city. It was examined through the example of the Sivas traction workshop, emphasizing how important the railways are for the cities that still continue their choices and have tangible and intangible cultural heritage values, and how they are kept in the collective memory of the citizens in order to maintain this. It is important to preserve all kinds of structures, furniture, documents and documents related to the continuation of the railway and to transfer them to future generations. Railway culture will only multiply where it is shared and will always keep its place in social memories alive. Within the scope of this study, it is aimed to reveal tangible and intangible cultural heritage elements by questioning the historical and current place of railways, an important partner of cities, in the collective memory. This product; First of all, after the literature review on the subject, this situation was broken down in the physical analysis of the city of Sivas in order to question change and urban relations. Kevin Lynch's structuring of analyzes through "Urban Image Parameters"; Their distribution, regions, signs, elements and focal points were determined. After the analysis, the impact of the results on the survey questions of the exchange campus and Cer Atölye (TÜRASAŞ) was determined. A survey was prepared to question the place of the points and signs recorded in the traction workshop and the railway campus in the collective memory. The place of the railways' tangible and intangible cultural heritage values in the collective memory continues to be determined in survey details. As a result of the study, different perspectives continue to emerge, along with the effects on the place in the memory of the urban dweller in this area.

KEYWORDS: *Railway, Tangible Cultural Heritage, Intangible Cultural Heritage, Collective Memory, Sivas Railway Campus*

Öz:

Kentlerin gelişiminde şehirlerarası ulaşım olanaklarının önemli bir rolü vardır. Cumhuriyet ile birlikte genişletilen demiryolu ağı ve kurulan sanayi tesisleri kentlerin gelişmesinde atılan önemli adımlardan biridir. İnsanlık tarihini değiştiren endüstri devriminin en önemli tamamlayıcısı olan demiryolları; yapıldıkları dönemin mimarisi, teknolojisi, yapım tekniği, toplumun sosyo-kültürel yapısı gibi birçok alanda fikir sahibi olmamızı sağlamaktadır. Yapıldıkları dönem ve kullanıldıkları süreç boyunca demiryolu yerleşkeleri kentlerin simgesel odak noktaları olmuş ve kentlinin hafızasında önemli bir yer edinmiştir. Toplumsal hafızanın sürdürülebilirliği için, Demiryolu taşımacılığıyla ilgili yapı, mobilya, araç-gereç, fotoğraf, belge ve dokümanın korunması, gelecek kuşaklara aktarılması açısından önem arz etmektedir. Somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerini barındıran, demiryolu

¹ **Corresponding Author:** Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, aysenurede1@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6058-1343

² Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, acozturk@ogu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-1821-2402

yerleşkelerinin geçmişte ve bugün kentlinin kolektif belleğindeki yerinin bir örnek üzerinden incelemek için, Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi seçilmiştir. Demiryolu kültürü, ancak paylaşıldığı noktada çoğalacak ve toplumsal hafızalardaki yerini her zaman diri tutacaktır. Bu çalışmada; öncelikle demiryolu ve kent ilişkisi, Kevin Lynch'in 'Kent İmgesi Parametreleri' üzerinden analiz yapılarak; yollar, sınır/kenarlar, bölgeler, işaret öğeleri ve odak/düğüm noktaları irdelenmiştir. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) fiziksel yapısı ve tarihsel süreçteki kullanımları ile sosyal yapısı analiz edilmiştir. Demiryolu Yerleşkenin kolektif bellekteki yerini sorgulamak amacıyla anket soruları hazırlanmış ve somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerinin kolektif bellekteki yeri belirlenmeye çalışılmıştır. Demiryollarının kuruldukları andan itibaren, kentlerin sosyo-ekonomik ve fiziksel yapısına olan etkileri, Sivas Demiryolu ve Cer Atölyesi üzerinden ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Somut Kültürel Miras, Somut Olmayan Kültürel Miras, Kolektif Bellek, Sivas Demiryolu Yerleşkesi

GİRİŞ:

Demiryolları, 19. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmıştır (Cossons, 1997). Demiryolları, Endüstri Devrimi'nin tamamlayıcısı olarak sayılmaktadırlar. Endüstri mirasının alt başlığı olan ve bu çalışmanın kapsamına giren demiryolu mirası; demiryolu yapılarını, demiryolu parklarını, demiryolu işaret kulelerini, demiryolu köprüleri-viyadükleri ve yapılarının içinde kullanılan her türlü donanım malzemeleri; saat kuleleri, mobilyalar, araç-gereç malzemeler vb. öğeler bu kapsama girmektedir. Demiryolları ilgili her türlü yapı, eşya, belge ve doküman vb. korunması ve gelecek nesillere aktarılması önem arz etmektedir (Ekizoğlu, 2012). 1960'larda kömür madenlerinin işlevsiz kalmasıyla kapatılan birçok demiryolu hattı âtil durumda kalan yapılardan dolayı demiryolu mirası konusunda İngiltere'de bilinç oluşmasına neden olmuştur. 1977 yılında 'Off the Rails' adlı sergi 'SAVE Britain's Heritage' kapsamında düzenlenen ile İngiltere'de demiryoluna olan ilgiyi arttırmıştır. Bu olay sonucunda demiryolu yapılarının ve demiryolu hatlarının korunmaları gündeme gelmiştir (Kösebay Erkan & Ahunbay, 2009). Demiryolu yapılarına ilişkin çalışma sayısının artması da Demiryolu Mirası kavramının yerleşmesine ve bu yapıların korunmasına yardımcı olmuştur (Ünal, 2009).

Kentlerin gelişiminde ulaşım olanakları önemli rol oynamaktadır. Cumhuriyet'le birlikte genişletilen demiryolu ağı karayoluna alternatif olarak gelişmiştir. Demir ağlarla örülen demiryolu ve birlikte kurulan sanayi tesisleri kentlerin gelişmesinde önemli adımlardan biri olmuştur (Akın Güler & Tatal, 2015). Demiryollarının geçmişte ve günümüzde toplum için taşıdığı önemi ve anlamı oldukça fazladır. Demiryollarını toplumsal kültürün bir parçası olarak konumlandırmanın, yarattığı kültürel anlam ve değerleri toplum ile bu çerçevede paylaşmanın, demiryolu mirasının korunmasına katkı vereceği düşünülmektedir. Demiryolu kültürü, ancak paylaşıldığı noktada çoğalacak ve toplumsal hafızalardaki yerini muhafaza edecektir. Demiryollarının kentsel bellekte oluşturduğu kültürel anlam ve değerleri demiryolu kapsamında kültürel mirasın korunmasına katkı sağlamaktadır. Kentin kimliğinde belirleyici öge olan ve kent merkezlerinde büyük boşluklar kaplayan demiryolunun, kentlinin kolektif belleğinde bir yeri olduğu korunması gerektiği kaçınılmaz bir gerçektir. Kentlilerin geçmişinde izler bırakan demiryollarının kentlin ve kentlinin belliğini canlı tutan somut ve somut olmayan kültürel miras değerleri kent simgesine dönüşmesine olanak sağlamaktadır. Kültürel miras aynı toplumdaki insanların ortak geçmişlerini anlatan, tarihi birikimlerini ortaya koyan, somut ve somut olmayan olmak üzere sadece üzerinde bulunduğu toplum ve gelecek kuşaklar için değil tüm insanlık için anlam ifade eden bir zenginliktir (Kuşçuoğlu & Taş, 2017).

Geçmişte yaşadığımız deneyimlerimiz duygusal ve duygusal algıya sahip ayrıntılar belleğin kapsamına girmektedir. İlk kez 1920 yılında Fransız sosyolog Halbwachs'ın 'On Collective Memory (Kolektif Bellek)' çalışmasında kolektif bellek kavramının temeli atılmıştır. Kolektif bellek bir topluluktaki bireylerin paylaşımlarını, anılarını ortak bir bellekte depolaması olarak tanımlanabilir (Boyer & Wertsch, 2015). Kişilerin anıları toplumun ortak geçmişi paylaşmak o topluluğa ait kültür, kimlik, gelenekler ve inanışları özümsemektedir. Deneyimlerle ve varsayımlarla şekillenen kolektif bellek; bir topluluğu oluşturan üyelerin ortak paylaşımı, geçmişi ve bugünlerini de şekillendiren bir olgudur. (Doğu & Varkal Deligöz, 2017). Halbwachs, kolektif belleğin kentle ilintili olduğunu vurgulamıştır. Kolektif belleğin inşası, unutulması ve yeniden hatırlanmasına gibi bir döngü ile birikimden çok aktarımla oluşmaktadır (Emir İlhan, 2018). Kolektif bellek oluşturan grupların yok olması durumunda kolektif hatıraların da yok olması kaçınılmazdır. Bu nedenle kolektif belleğin canlı olması ve saklanabiliyor olması önem arz etmektedir. Böylelikle kültürel miras değerleri nesilden nesle aktarılması gerekmektedir. Kentin kimliğinde ve fiziksel yapısının gelişmesinde belirleyici bir öge olan ve kent merkezlerinde önemli bir alan kaplayan demiryolu yerleşkelerinin gerek ekonomik gerekse sosyal olarak kentlinin geçmiş ve bugünkü yaşamında büyük bir değer taşımaktadır.

Özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında, endüstrileşmekte olan modern Türk Devletinin ilk ekonomik, toplumsal ve kültürel yapısı bu yerleşkelerde oluşturulmuştur. Çalışma kapsamında, kentlilerin geçmişinde iz bırakan demiryollarının kentlin ve kentlinin belleğinde somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerinin bir kent simgesine dönüşmesine olanak sağlanması amaçlanmaktadır. İşlevini hâlen sürdüren, somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerini barındıran, toplumun sosyo-kültürel ve ekonomik yaşamındaki öneminden yola çıkan bu çalışmada, bu durumun örnek alan çalışması ile tespitinde Sivas kenti demiryolu yerleşkesi ve Cer atölyesi seçilmiştir. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş.) örneğinin seçilmesinin nedeni, Sivas demiryolu yerleşkesinin sahip olduğu miras değerlerini ortaya çıkarma bilinci olmuştur.

1. Kültürel Miras Değerleri

Kültür, literatürde yer alan birçok çalışmada ‘birikimin ürünü’ olarak tasvir edilmektedir. Kültür, bir toplumu tanımlayan değer yargıları, inançlar, gelenekler, görenekler ve yaşam tarzlarının bütünü kapsayan manevi, dinsel, sanatsal, duygusal, zihinsel özellikleri içinde barındıran bir olgudur (Bahar vd., 2016). Kültür “bir bölgenin, ülkenin ya da bir topluluğun geçmişten günümüze kadar süregelen örf, adet, gelenek, görenek, inaniş, düşünce ve yaşam biçimleri, el sanatları, sanat eserleri, eğitim faaliyetleri, beslenme özellikleri ve tarihi açıdan değere sahip varlıkları gibi pek çok unsurunu kapsayan bir kavramdır” olarak tanımlanmaktadır (Deniz, Diker, 2016). Bu tanımlardan yola çıkarak kültürün insanlar tarafından oluşturulan değerler olduğu ve somut (maddi) ve somut olmayan (manevi) unsurlar bütünü olduğu ön plana çıkmaktadır (Aydoğdu Atasoy, 2019). Miras, birçok insan tarafından olumlu bir değer olarak düşünülür. Miras günlük kullanılan sanat objeleri, mimari, peyzaj biçimleri gibi somut kültür olduğu kadar; dil, insan belleği, dans performansları, müzik, tiyatro ve ritüeller gibi somut olmayan kültürel mirası kapsayan, genellikle ortaklaşa paylaşılan herkesin yararına olan değer olarak tanımlanır (Silverman & Ruggles, 2007). Türk Dil Kurumu tarafından miras kavramı ‘bir neslin kendinden sonra gelen nesle bıraktığı şey’ olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2023).

Kültürel miras ise kendinden önceki nesillerin oluşturdukları ve gelecek kuşaklara aktardıkları fiziksel olarak varlığı olan maddi ve belirli bir topluluğa ya da topluma ait değerler bütünü olarak tanımlanabilmektedir (Aydoğdu Atasoy, 2019). Kültürel miras, genel itibarıyla literatürde yer alan çalışmalarda ‘toplulukların paylaştıkları ortak bağ’ olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda kültürel mirasın geçmiş, bugün ve gelecek arasında bir köprü kurduğunu ifade etmek mümkündür (Tunçer, 2017). Kültürel miras Can (2009)’ın ifade ettiği üzere “geçmişten miras alınan ve değişik gerekçelerle geleceğe miras bırakılmak istenilen, fiziksel olarak varlığı olan ve insanlar tarafından yapılmış her türlü eserler ile bir topluma ait değerler bütünü” olarak tanımlanmaktadır. Kültürel miras aynı zamanda; tarihi kentler ve dokular, kültürel peyzaj, anıtsal yapılar, arkeolojik alanlar kadar dil, gelenek, görenek, ritüeller gibi somut olmayan değerleri de kapsayan kimliğimizi, kültürümüzü, tarihimizi yansıtan bir ögedir. Bu bağlamda kültürü korumak ve kültürel mirası gelecek nesillere aktarmak kültürel mirası dinamiklik ve durağanlık olguları ile etkileşim içinde olduğu görülmektedir. Bu olgular bu kapsamda ele alındıklarında, somut kültür mirasının durağan, somut olmayan kültürel mirasın ise dinamik olduğu ifade edilebilir (Basat, 2013). Mimarlıkta somut olmayan kültürel mirasın dinamizminden dolayı somut kültürel miras kadar somut olmayan kültürel mirasın da etkilerini görmek mümkündür. Somut ve somut olmayan kültürel miraslar kimi zaman gelişen, değişen, kendilerini yenileyen kimi zaman sanayileşme ve hızlı kentleşme karşısında yok olma tehlikesiyle karşılaşmaktadır (Türkyılmaz, 2013). Kültürel miras öğelerinde yaşanacak herhangi bir bozulma, kayıp vs. gibi olaylardan dolayı değerlerin silinmesi önemli bir kayıplara sebep olmaktadır.

Dünyada meydana gelen gelişmeler Bütünleşik koruma anlayışına geçişte etken olmuştur. 1964 yılında kabul edilen Venedik Tüzüğü, Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu’nun (UNESCO) Dünya Doğal ve Kültürel Mirası’nın Korunmasına Dair Sözleşme (1972), Dünya Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS) ve Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM) gibi kurumların oluşturulmasıyla Türkiye’de bu sürece dahil olmuştur (Özdemir Dağistan, 2005). UNESCO, ICOMOS gibi uluslararası kurum ve kuruluşlar ile kültürel miras kavramı; somut kültürel miras, somut olmayan kültürel miras, sualtı kültürel mirası ve doğal miras olarak kategorize edilmiştir. Somut kültürel miras; binaları, tarihi yerleri, anıtları ve insan eliyle yapılmış öğeleri kapsar. Somut kültürel mirasa; heykeller, sikkeler, tablolar, arkeolojik eserler, anıtlar, arkeolojik sitler, tarihi kent dokuları vb. örnek verilebilir. Somut olmayan kültürel miras; gelenek, dil, inanışlar, folklorik unsurlar, tekerlemeler, hikâyeler ve şiiirler gibi elle tutulamayan, gözle görülmeyen ancak toplumu var eden değerlerin tamamıdır (Can, 2009). Somut olmayan kültürel mirasa; sözlü gelenekler, görenekler, gösteri sanatları, ritüeller vb. örnek verilebilir. Sualtı kültürel mirasa; sualtı kalıntıları ve kentleri örnek verilebilir. Doğal mirasa ise; kültürel boyutu olan doğal sitler, kültürel peyzajlar örnek verilebilir (Kuşçuoğlu & Taş, 2017). Can (2009)’un da vurguladığı gibi her ne kadar somut kültürel miras değerleri gelecek nesiller için korunması, saklanması, aktarılması gereken ve önemli görülen eserler olsalar da toplumsal belleğin korunmasında etkin olan, somut olmayan kültürel öğeler göz ardı edilmemelidir. Toplumun kültürel kimlik değerlerinin korunması ve toplumsal beklentilerinin gelecek nesillere aktarılması önem arz etmektedir. Bu konuda ‘kolektif bellek oluşturmak’, somut olmayan kültürel mirasa ‘sahip çıkmak’, bu mirası ‘korumak’ ve ‘aktarmak’ gerekmektedir (Ekici & Fedakâr, 2013). Toplumlar, kolektif hafızada somut olmayan kültürel mirası oluşturan, taşıyan ve gelecek nesillere aktaranlardır. Kültürel miras öğeleri nesilden nesle aktarılmış, çevrelerine göre evrilmiş, toplumlara bağlılık ve devamlılık duygusunun verilmesine katkı sağlamıştır (UNESCO, 1972). Endüstriyel yapıların çevreleri ve toplumla oluşturduğu ortak bir bellek düşünüldüğünde toplumsal hafızanın korunabilmesi adına bu yapılar ve çevreleri büyük önem arz etmektedir.

2. Demiryolu Mirası

Günümüzde demiryolu mirası, endüstriyel arkeoloji, endüstri mirası gibi kavramlarla birlikte anılmaktadır (Ekizoğlu, 2012). Endüstriyel miras fikri ilk kez 12. yüzyılın ortalarında, çeşitli peyzaj ve endüstriyel binaların yıkıldığı İngiltere’de ortaya çıkmıştır. Kültürel öneminin sınırları genişleyerek ‘miras’ kavramının ‘Endüstriyel miras’ kavramı gibi yeni uzanımları ortaya çıkmıştır (Kıraç, 2001). Endüstriyel miras genel olarak ‘mekanik araçlarla ve düzeneklerle mal ve/veya hizmet üretme etkinliğinin gerçekleştiği özgül mimariden’ oluşan kültürel miras olarak tanımlanmaktadır (Tanyeli, 2000). Endüstri mirası olarak tanımlanan demiryolu yapıları demiryolu mirası olarak 1970’lerde öne çıkmaktadır (Kösebay Erkan & Ahunbay, 2009). 1978’de İsveç’te gerçekleştirilen üçüncü konferansta ‘Endüstri Alanları’ yerine ‘Endüstri Mirası’ kavramı kullanılmıştır. Endüstri mirası kapsamında yapılar tek

olarak düşünüldüklerinde, ait oldukları dönemin sosyal ve kültürel boyutunu tam anlamıyla gösteremeyebilirler. Bu sebeple bu yapılara ek olarak peyzajlar, araziler, arkeolojik alanlar, makineler ve kullanılan diğer aletler bu bakış açısıyla değerlendirilerek miras olarak ele alınmaktadır (Seçer Kariptaş, 2019).

Modernleşme sürecinde, 1960'larda demiryolu hatlarının âtil kalmasıyla kapatılması, yapıların işlevlendirilmediği için önemini yitirmesi karşın oluşan bilinç ile bu kavramı ortaya çıkarmıştır (Kösebay Erkan & Ahunbay, 2009). İngiltere'de 1977 yılında yapılan sergiyle gündeme gelen demiryollarına ilişkin misallerin fazlaşması, demiryolu mirasına olan ilgiye artışa neden olmuştur. Bu tarihten sonra demiryolu mirası kapsamında öneme sahip tüm öğeler demiryollarının korunmasının gerekliliği irdelenmiştir. Demiryolu mirası; her türlü sosyal, idari ve teknik donanımı kapsayan yapılar ile bu yapıların yanı sıra kullanılan mobilya, donatılar vb. ile tüm öğelerin yer aldığı demiryolu belge ve arşivlerinden oluşmaktadır (Çizelge 2.1) (Köşkeröğlu, 2006).

Endüstri Devrimi'nin önemli izlerini taşıyan demiryollarının kapsamına giren bu öğelerin tamamının korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması kaçınılmazdır. Bu öğeler Endüstri Devrimi'nin ve demiryolu taşımacılığının tarihini yansıtmakla birlikte günümüze kadarki süreçte yapıldıkları dönemin mimarisi, sosyo-kültürel özellikleri hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlamaktadır (Şenyiğit & Erten, 2011). Demiryolu mirası kapsamında küçük bir öğeden büyük yapılara kadar birçok zenginliği içinde barındırmaktadır (Burman, 1997; Köşkeröğlu, 2006).

DEMİRYOLU MİRASININ KAPSADIĞI ALANLARIN ÖRNEKLERİ	
Demiryolu arşivleri	Yazılı metinler, çizimler, projeler, anlaşmalar vb.
Hareketli tüm makineler	Vagonlar, lokomotifler vb.
Demiryolu yapıları	İstasyonlar-gar binaları, bakım-tamir atölyeleri, üst örtüler ve depolar-hangarlar, malzeme ve yük depoları, su depoları, köprüler ve viyadükler vb.
Demiryolu hatları ile bir bütün oluşturan alanlar	Endüstriyel tesisler, doğal manzaralar ve manzaralar, kentsel ve kırsal yapılar vb.
Altyapı sistemleri ve ilgili tüm donanımlar	Alt yapı sistemleri, sinyalizasyon sistemleri vb.
Demiryolu ile ilgili tüm taşınabilir nesnelere	Saatler, mobilyalar, teraziler-kantarlar, diğer nesnelere vb.

Çizelge 2.1. Demiryolu mirasının kapsadığı alanların örnekleri (Kaynak: Köşkeröğlu, 2006'dan uyarlanarak yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Demiryolu yapılarına ilişkin çalışmalarının sayısının artması da demiryolu mirası kavramının yerleşmesine ve bu yapıların korunmasına yardımcı olmuştur (Ünal, 2009). Tüm bu parametreler bir araya geldiğinde bütünüyle korunması gerekliliğini ve kültürel miras öğelerini içinde barındıran demiryollarının demiryolu mirası kapsamında ele alınmasının önemini vurgular. Demiryolu yapılarının kültürel miras bağlamında korunması için Dünya genelinde ICOMOS 1999 yılında *'Railways as World Heritage Sites'* isimli Dünya Mirası Sözleşmesini yayınlamıştır. Dünya çapında ise demiryolu yapılarının miras olarak korunması için ICOMOS 1999 yılında *'Railways as World Heritage Sites'* isimli Dünya Mirası Sözleşmesini yayınlamıştır. Demiryolu mirasının korunması için düzenli bakım ve onarımı yapılan bu yapıların elbette ki özgün işlevlerini sürdürmeleri beklenir ancak bu sağlanamıyorsa da uygun işlevlerle yeniden işlevlendirilmeleri sağlanmalıdır. Bunun yanı sıra sahip olunan demiryolu mirasını tanımlayan ve değerinin topluma tanıtılması amacıyla yayınlar yapılması ve bölgesel olarak bu değerlerini gösteren haritalar yapılması da ayrı bir önem taşımaktadır (Burman, 1997). 2011 yılında ise ICOMOS ile TICCIH (Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi) endüstri mirasının korunması ile ilgili *'Dublin İlkeleri'* adında ortak bir tüzük hazırlamışlardır (ICOMOS, 2021). Bu ilkeler kapsamında; geçmişin tanıdıkları olan endüstri yapıları barındırdıkları somut ve somut olmayan öğeleriyle kolektif hafızasının önemli parçalarıdır. Endüstri yapılarının korunması ve yeniden değerlendirilerek kente kazanımlarının sağlanması, fiziksel nitelikli çalışmaların ötesinde toplumsal bir olgu olan kolektif belleğin sürdürülebilirliği anlamında da büyük önem arz etmektedir.

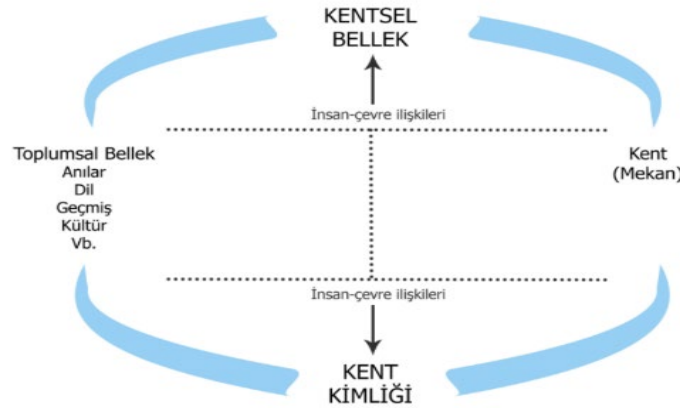
3. Kolektif Bellek

Bilinçli varoluşumuzun en temel noktası hafızamızdır. Geçmişin bugüne uzatılması ve şimdiki zamanda devam ettirilmesi, yani dinamik ve geri döndürülemez bir dönemdir (Bergson, 1999). Bellek kavramı; psikoloji, felsefe, sosyoloji, sosyal psikoloji, tarih, siyaset bilimi ve eğitim bilimleri gibi çeşitli disiplin dalları tarafından ele alınan bir kavram olduğu söylenebilir. Bellek üzerine çeşitli tanımlamalar, farklı yaklaşımlar, araştırmalar ve tartışmalar süregelmektedir. Belleğin geçmişten bugüne, böyle geniş bir alanda ele alınışını Draaisma (2007)'e göre *"19. yüzyılda bellek, kafa bilimcilerin kafa haritalarında bir hücre, Romantik yazarların eserlerinde peyzaj veya labirent, bilinçdişiyile ilgili makalelerde bir maden kuyusu, şiirlerde okyanus derinlikleri, beyin anatomistlerinin rehber kitaplarında nörolojik bir süreç, görsel bellekle ilgili teorilerde fotoğraf levhası olarak karşımıza çıkar"*

olarak açıklamaktadır. Zelizer (1995)'e göre bellek, insanları birçok açıdan daha geniş bir dünyaya bağlamaktadır. Bellek kavramı, TDK'nın "yaşananları, öğrenilen konuları, bunların geçmişle ilişkisini bilinçli olarak zihinde saklama gücü, dağarcık, akıl, hafıza, zihin" olarak tanımlamaktadır. Daha çok bireysel olarak algılanan bellek kavramına Sigmund Freud ve Henri Bergson tam da bu açıdan bakarak, etkileşimlerin yarattığı algıların zihinde imgenmesi yoluyla oluşan belleğin bireysel bir olgu olduğunu savunmuşlardır. Genel olarak sözlüklerdeki bellek tanımlarından da anlaşılacağı üzere bellek, geçmişteki deneyimlerden elde edilen bilgiler bütünü olarak tanımlanabilir. Birey günlük hayatında bu hafıza bilgisini kendi içinde yorumlar ve ona göre hareket eder. Bu bilgi, onu oluşturan yaşam deneyimlerinden oluşur ve insanların kimliklerini, kim olduklarını, nereye ait olduklarını belirler (Erell, 2008). Elde edilen tanımlar ve düşünürlerin ifadelerinden de yola çıkarak kolektif ve bireysel belleğin ortak özelliği geçmiş zamanda elde edilen bilgi ve deneyimlerin olması, bu bilgi ve deneyimlerin korunması, tekrar hatırlanmasıdır. Bellek kavramı bilginin niteliğine göre bireysel, kolektif, kültürel ve kentsel bellek olarak sınıflandırılabilir (Sayar, 2011).

Bireysel bellek, bütün yaşantımıza eşlik ederken aynı zamanda kişinin zihinde unutmama ve hatırlama döngüleri yaşatır. Kültürel bellek, gerçek tarihten ziyade hatırlanan tarihle ilgilenmektedir. Geçmişe dair hatırladığımız sembolik figürlere yoğunlaşır; toplumsal kimliğe ait dövme, takı, silah, tören, dans, oyun, örf ve adetlerle geleneksel sembolik kodlamalar oluşturmaktadır (Assmann, 2001). Kentsel bellek kavramı ilk kez Aldo Rossi tarafından kullanılmıştır. Rossi (2006)'ye göre kentteki her bir mimari mekân bireyler arasındaki sosyal ilişkiyi görünür kılarken mekânlar da belleği biçimlendirmektedir. Geçmiş ve bugün arasında bağ kurulan kamusal mekânların kentsel bellek için önemine dikkat çekmiştir (Boyer, 1994). Kolektif bellek; kişilerin anıları, toplumun ortak geçmişini paylaşmak, o topluluğa ait kültür, gelenekler, görenek ve inanışları benimsemekte yatan deneyimlerle ve varsayımlarla şekillenen geçmiş ve bugünü etkileyen bir olgudur (Doğu & Varkal Deligöz, 2017).

Halbwachs, kolektif belleğin kentle ilintili olduğunu vurgulamıştır. Kolektif belleğin inşası, unutulması ve yeniden hatırlanmasına ait bir döngü ile birikimden çok aktarımla oluşmaktadır (Emir İlhan, 2018). Kolektif belleği oluşturan grupların yok olması durumunda, kolektif hatıralarda yok olması kaçınılmazdır. Bu nedenle kolektif belleğin canlı ve saklanabiliyor olması; kültürel miras değerlerinin nesilden nesle aktarılması noktasında önem arz eder. Halbwachs'e göre bireysel bellek ve kolektif belleğin arasında ayırım olmadığını ve bu kavramların bağlantılı olduğunu savunmaktadır. Toplumsal hatıraların aslında bireysel anıları içinde barındırmaktadır. Kolektif ve bireysel bellek arasındaki ilişkiler olmadığı zaman kişide boş bir bellek ortaya çıkmaktadır (Halbwachs, 2019). Anıların bireysel yaşanmasına karşın 'başkaları' sayesinde hatırlanır. Kolektif bellek bireysel belleği kapsar fakat birbirine karışmaz. Toplumlara oluşturan grupların sayısının fazla olması kolektif bellekte o kadar fazladır (Halbwachs, 2019; Connerton, 1999). Buradan anlaşılacağı üzere sosyal gruplar kolektif bellek için önemlidir ve Nora (2006)'ın belirttiği gibi hatırlama eyleminin gerçekleşmesinde sosyal grupların önemi vardır. Birikimden çok aktarımla meydana gelen kolektif bellek, toplumsal yaşantının ve kültürel çeşitliliğin en önemli yeri olan kentler, kolektif belleği oluşturan bütünü en önemli mihenk taşıdır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Kentsel bellek ve kent kimliği sürecinde kolektif bellek ile mekân arasındaki ilişki (Kaynak: Ünlü, 2017)

4. Materyal ve Yöntem

Çalışmanın ana materyalini, Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi (TÜRASAŞ) için yapılan anketten edinilen veriler oluşturmaktadır. Bunlara ek olarak demiryolu yerleşkesi için hazırlanmış ve çoğunun Cer Atölyesi (TÜRASAŞ)'den elde edilmiş kitap, dergi, tez, makale, bildiri, fotoğraf gibi yazılı ve görsel kaynaklar çalışmanın diğer materyallerini oluşturmaktadır. Demiryollarının somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin kolektif bellekteki yerini sorgulayan bu çalışma, literatür taraması ve alan çalışmasından oluşmaktadır. Çalışmada Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi (TÜRASAŞ) örneklem alanı olarak seçilmiştir. Öncelikli olarak literatür taraması yapılmış, demiryolu mirası, kültürel miras, kolektif bellek üzerine araştırmalar yapılmıştır. Ardından çalışma kapsamında demiryolu ve kent ilişkisini sorgulamak amacıyla Sivas kentinin fiziksel analizinde bu

durum irdelenmiştir. Cer Atölyesi (TÜRASAŞ) ile ilgili olan yazılı kaynaklar, belgeler (mesleki dergiler, gazeteler, resmi raporlar), mimari belgeler (proje planları, vaziyet planları vb.), kartografik belgeler (geliştirme planlar/kararlar ve arazi kullanımı), detaylı bilgi toplamak için yapılan bireysel görüşmeler ve yerinde gözlemler yapılarak veriler elde edilmiştir. Çalışmanın önemli bir bölümünde kullanılan belgeler çoğunlukla TÜRASAŞ ve TCDD arşivlerinden edinilmiştir.

AŞAMALAR	AŞAMA ÖZELLİKLERİ VE AMAÇLARI
1.AŞAMA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demiryollarının kültürel miras değerlerinin kolektif bellekteki yerinin sorgulanması ▪ 'Kültürel Miras, Endüstri Mirası, Demiryolu Mirası ve Kolektif Bellek' kavramlarının literatürde incelenmesi ▪ Kevin Lynch'in 'Kent İmgesi Parametreleri' üzerinden 'Kent Analizi' yapılması ve okunabilirliğin sağlanması
2.AŞAMA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sivas Demiryolu Yerleşkesi ve Cer Atölyesi örneği üzerinden kentlinin kolektif belleğindeki durumunun incelenmesi ▪ Örnek çalışma alanının belirlenmesi ve tarihsel analiz yapılması ▪ Çalışma alanına dair tarihsel süreç meydana gelen değişimler ve dönüşümler için literatür taraması yapılmıştır. Literatür taramasında tez, kitap, makale, bildiri yanı sıra; <ul style="list-style-type: none"> ➤ Eski dönemlere ait ulusal-yerel gazeteler ➤ Minyatürler ➤ Eski döneme ait fotoğraf ve belgeler ➤ Çalışma alanına dair vaziyet, plan, kesit, görünüş vb. ▪ Örnek çalışma alanının fiziksel analizi yapılması (Kevin Lynch Analizi)
3.AŞAMA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demiryollarının geçmişte ve günümüzde kolektif bellekteki yerini sorgulayarak kültürel miras öğelerini ortaya çıkarılması ▪ Sivas Demiryolu Yerleşkesi ve Cer Atölyesi (TÜRASAŞ) geçmişte ve günümüzdeki kolektif bellek mekânlarının tespiti için anket çalışması yapılması
4.AŞAMA	<ul style="list-style-type: none"> • Çalışma alanının kullanıcıların belleğindeki durumunu, alandaki bellek mekânlarının neler olduğunun tespit edilmesi • Sonuçların grafikler ve çizelgeler ile ortaya konulması • Bu sayede 3. aşamadaki anket ile de elde edilen verilerin doğru ve güvenilir bir şekilde geleceğe aktarılmasına dair veriler ortaya konulması

Çizelge 4.1. Detaylı metodolojik yaklaşım çizelgesi (Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Metodolojik yaklaşım kendi içinde farklı yöntemleri içinde barındırmaktadır. Sivas kent analizi yapılan ilk aşamada; Sivas kentinin mevcut durumunu tespit etmek için Kevin Lynch'in Kent İmgesi'nde ortaya koyduğu öğeler (yollar, sınırlar/kenarlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları, işaret öğeleri) üzerinden fiziksel analiz yapılmıştır. Bu parametreler ile çalışma alanı olan Cer Atölyesi içinde Kevin Lynch analizi yapılmıştır. Lynch Analizi sonrasında önemli odak noktaları ve işaret öğelerin belirlenmesi sonucunda demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) anket sorularına öncülük edecek parametreler belirlenmiştir. İkinci aşamada; Sivas demiryolu yerleşkesini deneyimleyen bireyler ve bireylerin anılarını elde etmek için anket çalışması yapılmıştır. Kolektif bellek öğelerini tespit etmek için Sivas'ta yaşayan veya bir dönem Sivas'ta yaşamış 18 yaş üzeri bireylere anket çalışması yapılmıştır. Katılımcılara anket aracılığıyla sorulan açık uçlu sorular ile anılar, olaylar, duygu ve düşünceler üzerinden kolektif belleklerde iz bırakmış mekânlar hakkında bilgiler elde edilmiştir (Çizelge 4.1). Araştırma içerisinde kullanılan somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin kolektif bellekteki yerini sorgulamak; ne kadar hatırladıklarını, kullandıkları mekânları, hafızadaki yerinin zayıf veya güçlü olduğunu, demiryolu yerleşkesinin bireyin kolektif belleğinde yer edinen anılarının olup olmadığı kullanıcıya anket yoluyla sunulmuştur. Anket çalışmasında kullanıcı profili olarak özellikle 40-60 yaş arası, 60 yaş üzeri ve demiryolu çalışanlarına öncelik verilmiştir. Gerekli etik kurul izinleri alınan anket çalışması, Google Form üzerinden ve yüz yüze olmak üzere hem Cer atölyesi çalışanları hem de dış kullanıcılar dahil edilerek 390 katılımcı tarafından uygulanmıştır.

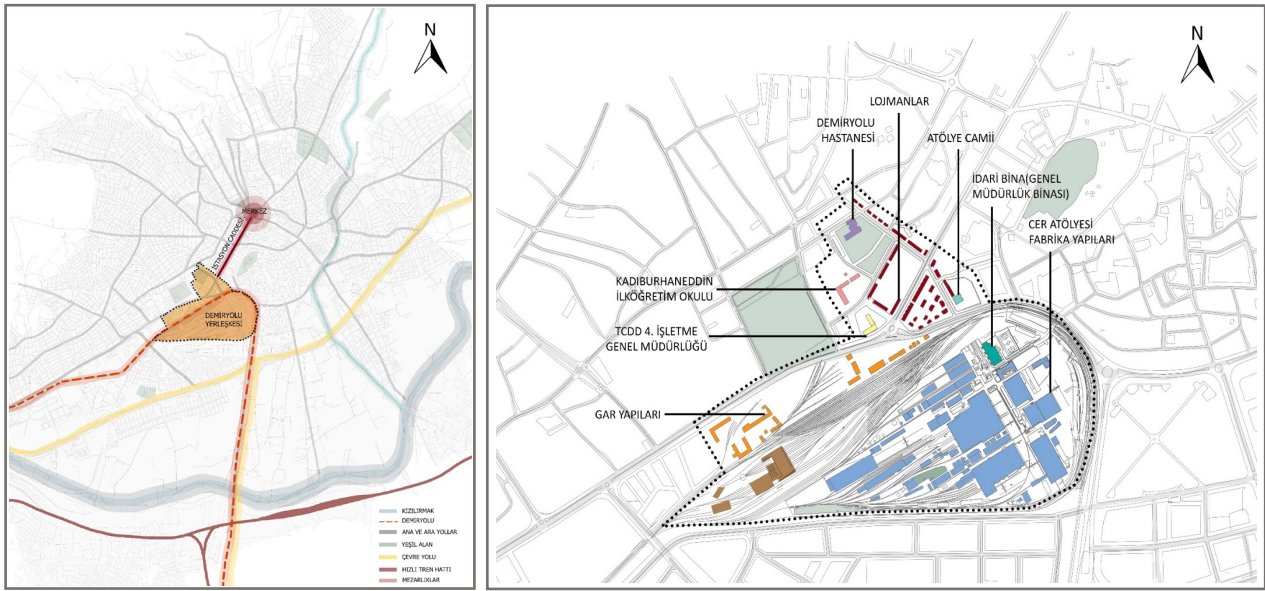
5. Bulgular ve Tartışma

5.1. Sivas Cer Atölyesi

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, kuruluş döneminde en önemli kalkınma hamlesinden biri olarak demiryollarını görmüştür. Demiryolları sadece ulaşım aracı olarak görülmemiş olup büyük bütçeler ayrılmıştır. Şehirleri demir ağlar ile birbirine bağlamayı esas alan kalkınma politikasının yansıdığı şehirlerden biri olan Sivas, 1930'lardan sonra demiryolunun şehre gelişi kentin şekillenmesinde büyük katkının olduğu söylenebilir. Halkın 'Atelye' olarak isimlendirdikleri Sivas Cer Atölyesi, Sivas'ın en büyük sanayi kuruluşlarından biri olmuştur (Tekin, 2014). Cumhuriyetin temellerinin atıldığı Sivas'ta ülkenin o dönemki en önemli ve

büyük sanayi kuruluşlarından biri olan atölyenin Ulu Önder Mustafa Kemal'in talimatı ile kurulmuştur ve 20 Temmuz 1936 tarihinde atölyenin temeli atılmıştır (Yıldırım, 1993; Mahiroğulları, 2009). Devletçi politikaların ekonomide etkili olmasının bir sonucu 1930'lu yıllardan sonra Sivas'ta önemli sanayi kuruluşları kurulmuştur ve demiryollarının gelmesi kentin gelişini hızlandırmıştır. Sivas şehrinin esas gelişimi demiryollarının kente gelmesi ile başlamıştır. 1934 yılında temeli atılan 1939'da faaliyete geçen Cer Atölyesi (günümüzdeki ismiyle TÜRASAŞ) ile Sivas ilinde sanayinin başlangıcı olmuştur (Mahiroğulları, 2018).

Üredi (2009) Cer Atölyesinin inşa edilmesiyle, alanı genişletmek amacıyla yukarı kalenin güneyindeki evlerin tamamının yıkıldığı ifade etmektedir. Cer Atölyesi kurulduğunda tüm ahşap evler yıkılmış, yerine DDD (Devlet Demiryolları) çalışanlarına toplu konutlar yapılmıştır. Kent merkezinin mekânsal gelişimi demiryolu hattı ile şekillenmiştir (Şekil 5.1.1) Demiryolunun Sivas'a gelmesi sonucu yeni yerleşim alanları oluşmuştur. Sivas'ın ilk büyük ve modern sanayi kuruluşu olan atölyenin hizmete girmesiyle şehir nüfusu artmış ve fiziki olarak büyüme yaşanmıştır. Atölyenin kuruluş yeri, Sivas kalesinin güneyinde başlayıp, Kızılırmak nehrine doğru büyük bir alan kaplayan Paşa Çayırı olarak belirlenmiştir (Özpay & Akpınar, 2020). Atölye, Gar Binasına paralel konumda Ankara-Sivas-Erzurum demiryolu hattı üzerinde yer konumlanmaktadır (Şönmez & Baran, 2020). Kaleardı mahallesinin güney kesimleri ve Kayserikapı Mezarlığı ile Ece Mahallesiindeki Kestekli Mezarlığı arasında kalan arazi atölyenin inşası için kamulaştırılmıştır (Üredi, 2006).



Şekil 5.1.1. Sivas Cer Atölyesi'nin kentsel bağlamdaki yerini gösterir harita (Soldaki), Demiryolu yerleşkesini gösterir harita (Sağdaki) (Kaynak: Google Earth uyarlanarak Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Cer Atölyesi kurulduğu ilk yıllarda şehrin kent merkezinin sınırları dışındayken günümüzde kent merkezinde kalmıştır. Bugün Kadıburhanettin Mahallesi sınırları içinde kalan Atölye, 367 ada 1 parsel üzerinde 418.000 m²'lik yerleşimde üretimine devam etmektedir. İstasyon Caddesi hizasında yerleşim birimi olan toplu yapılaşmanın örneği sayılan lojmanlar konumlanırken bu aks devamında sağlık birimi yer almaktadır. İstasyon Caddesi'ni dik kesen atölyeye ulaşımı sağlayan iki önemli cadde bulunmaktadır. Bunlar; Demiryolu Caddesi ve Fabrika Caddesidir. Fabrika Caddesi atölyeye ulaşımı sağlarken diğer taraftan Demiryolu Caddesi lojmanlara ve DDD Hastanesine kadar uzanmaktadır. Atölyenin kent ile bağlamsal ilişki kurabilmesine imkân sağlamaktadır. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nde vagon üretim fabrikası, onarım fabrikası ve her biri kapsamlı tesise sahip olan döküm fabrikası, malzeme departmanı binaları gibi yapılar bulunmaktadır. Ayrıca, Atölye Camii, demiryolu hastanesi, tren garı, TCDD 4. İşletme Müdürlüğü, lojmanlar, Kadıburhanettin ilköğretim okulu, genel müdürlük binası, saat kulesi, işçi yemekhanesi, Demirspor kulüp binası ve sinema yerleşke içerisinde bulunmaktadır.

5.2. Anket Çalışması

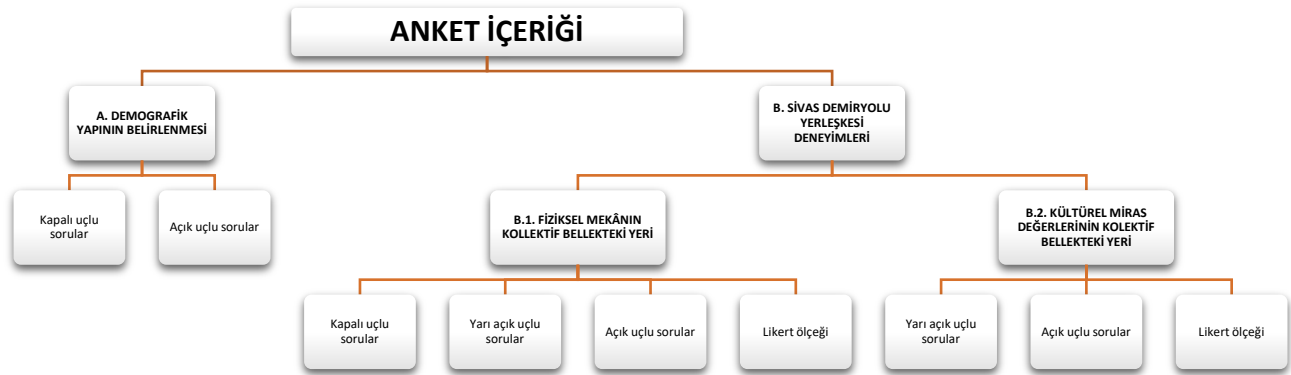
Çalışma kapsamında Sivas Demiryolu yerleşkesinde somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerinin kolektif bellekteki yerini belirlemek için anket çalışması yapılmıştır. Sivas'ta yaşayan ya da herhangi bir dönem burada yaşamış kişilerin demiryolu ile ilgili edinmiş oldukları deneyimler, toplumsal hafızasındaki yeri tespit edilmiştir. Anket formu, örneklem grubunun anlayabileceği şekilde sade ve açık bir dil kullanılarak hazırlanmıştır. Anketten elde edilen sonuçlar Microsoft Excel programına aktararak değerler tablolara dönüştürülerek sonuçlar sunulmuştur.

Bu anket çalışmasında örneklem; Sivas kent merkezi nüfusu olup özellikle demiryolu yerleşkesinde çalışmış, ikamet etmiş daha çok deneyimlemiş kişilerden oluşmaktadır ve Sivas kent merkezi nüfusundan seçilmektedir. Fakat daha önceden Sivas'ta yaşamış Cer atölyesini deneyimlemiş insanlar da ankete katılmışlardır. Anket uygulamasının doğru bir şekilde elde edilebilmesi ve yeterli sayıda kişiye erişebilmesi amacıyla örneklem büyüklüğü hesaplanmıştır. Anketi yapacak kişiler basit seçkisiz yöntem ile belirlenmiştir. Anket uygulamasında örnek büyüklüğünün belirlenmesi için aşağıda belirtilen formülden yararlanılmıştır (Baş, 2005).

$$n = \frac{N t^2 p q}{d^2(N-1) + t^2 p q}$$

Burada örnekleme alınacak sayı (n), ana kütle büyüklüğü (N: Sivas merkez nüfusu ise 390.318 olarak alınmıştır (TUİK, 2022)), güven kat sayısı (t: %95'lik güven için bu katsayı 1.96 alınmaktadır), ölçmek istenilen özelliğin ana kütlede bulunma ihtimali (p) (çalışmada %95 güven düzeyi için P=0,5 olarak alınmıştır), ölçmek istenilen özelliğin ana kütlede bulunmama ihtimali (q) (q=1-p) ve kabul edilen örnekleme hatası (d: 0.1)'dir. Bu veriler doğrultusunda örneklem büyüklüğü hesaplama denklemi uygulandığında örneklem büyüklüğü 383 kişiye uygulanması gerektiği hesaplanmıştır.

Anketin bir bölümü yüz yüze, bir bölümü ise Google Form uygulaması kullanılarak Cer atölyesi görevlileri ve e-mail link gönderimi aracılığıyla Demiryolu yerleşkesini deneyimleyen kişilerce aktarılmıştır. Çeşitli kullanıcı profillerine ulaşmak amacı güdüldüğünden anketlerin dijital ortamda yapılması ilk tercih olmuştur. Anketi dijital ortamda yapamayacak katılımcılara yüz yüze görüşülerek anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmasında katılımcıların kolay anlayabileceği şekilde yalın ve açık bir dille kullanılmıştır. Anket çalışması Kasım 2023-Şubat 2024 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Anketin gönüllük esasına dayalı olduğu için soruları cevaplamaya isteksizlik doğmasında ötürü doğru veriler elde edebilmek için anket 390 kişiye uygulanmıştır.



Şekil 5.2.1. Anket çalışması içeriği (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Anket toplam iki bölümden oluşmaktadır. Ankette kapalı, yarı açık ve açık uçlu ve beşli likert ölçeği ile hazırlanan toplam 16 soru sorulmuştur. Birinci bölümde katılımcıların cinsiyet, yaş, meslek ve Sivas'ta yaşama sürelerine dair bilgilerin öğrenilerek hangi kullanıcı profiline nasıl tepkiler verdiği analiz edilmesi hedeflendiği demografik analiz soruları vardır. İkinci bölümde ise, Sivas demiryolu yerleşkesi deneyimleri ile ilgili sorular yer almaktadır. İkinci bölüm kendi içinde fiziksel mekânın kolektif bellekteki yeri ve kültürel miras değerlerinin kolektif bellekteki yeri olarak ikiye ayrılmaktadır. Anket içeriğine, Kevin Lynch analizleri sonucu belirlenen parametrelerin, kullanıcıların fiziksel mekândaki deneyimlerinin belirlenmesini ve kültürel miras öğelerinin belirlenmesini amaçlayan sorulardır. Bu bölümdeki sorular; kapalı uçlu, yarı açık uçlu, açık uçlu ve beşli likert ölçeğinden oluşmaktadır. Beşli likert ölçeğine göre hazırlanan sorular, kullanıcıların kullanım ve beğeni düşüncelerine puan vermişlerdir. Beşli likert ölçeği; birçok duyuşsal nitelikleri ölçmede kullanılan bir yöntemdir. Beşli likert ölçeği sorular hazırlanırken 1-5 arasında puanlama yapılarak "1: zayıf, 2: az zayıf, 3: orta, 4: az güçlü, 5: güçlü" veya "1: hiç kullanmadığım, 2: az kullandığım, 3: orta kullandığım, 4: az sıklıkla kullandığım, 5: sıklıkla kullandığım" şekilde değerler verilmiştir.

5.2.1. Demografik Yapının Belirlenmesi

Anket çalışmasının ilk bölümünde yer alan katılımcıların demografik bilgilerinin tespit edilmesine yönelik sorular yer almaktadır. Katılımcıların cinsiyet, yaş, meslek ve Sivas'ta yaşama sürelerine dair bilgiler öğrenilmeye çalışılmıştır. Böylelikle hangi kullanıcı profiline nasıl tepkiler verdiği analiz edilebilmesi amaçlanmıştır. Anket çalışmasında kullanıcı profili olarak özellikle 45-59 yaş arası ve demiryolu çalışanlarına öncelik verilmiştir.

Soru	Kişi Sayısı	Yüzelik Değer
Yaşınız	18-29	%24,4
	30-44	%27,2
	45-59	%29,5
	60-74	%13,8
	75 ve üzeri	%5,1
	Toplam	390

Çizelge 5.2.2. Katılımcıların yaş dağılımı (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Yapılan anket çalışmasında elde edilen sonuçlar doğrultusunda 163'ü (%41,8) kadın, 227'si (%58,2), erkek katılımcılardan oluşan 390 kişinin %24,4'ü 18-29 yaş aralığında, %27,2'si 30-44 yaş aralığında, %29,5'i 45-59 yaş aralığında, %13,8'i 60-74 yaş aralığında ve %5,1'i 75 yaş üzeri aralığındadır (Çizelge 5. 2.2). Katılımcıların çoğunluğunun 45 yaş üstü olması demiryolları için toplanan verilerin güvenilirliğini ve toplumsal hafızadaki yerini doğrulamaktadır.

Katılımcıların mesleklerinin sayıca fazla çeşitlik gösterdiği görülmektedir. Ankette %23,1'lik kısmını demiryolu çalışanı %5,9'luk kısmını da emekli demiryolu çalışanı oluşturmaktadır. Katılımcıların çoğunluğunu demiryolu çalışanı (%23,1) ve diğer bölümü oluşturmaktadır. Diğer bölümünde farklı meslek gruplarından kişiler vardır. Çoğunluğunun mimar ve mühendis olduğu bu bölümde, tekniker, öğretmen, hemşire, doktor, mali müşavir, insan kaynakları, tıbbi sekreter, avukat, satış danışmanı, CNC operatörü ve teknisyen oluşturmaktadır. Çalışmasının ana teması kolektif bellek ve anılar olduğundan 31 yıl ve üzeri anket çalışması için önemli veriler oluşturmaktadır. Katılımcıların % 69'u 31 yıldan fazla süredir Sivas'ta yaşamaktadır. Sivas'ta uzun yıllardır yaşıyor olması kolektif belleği irdelemek açısından ankete güvenilirlik sağladığı söylenebilmektedir. Eski dönemlerde Sivas'ta yaşamış şu an Sivas'ta yaşamayan katılımcılar için kaç yıl Sivas'ta yaşadıklarını tespit eden bir soru da yöneltilmiştir. 'Eğer şu an Sivas'ta yaşamıyorsanız kaç yıl Sivas'ta yaşadınız?' sorusu ile doğrudan sonra Sivas'a gelen veya Sivas'ta doğup sonrasında ayrılanların tespiti için bu soru ile analiz edilmiştir.

Sadece demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ni kullanan katılımcıların kolektif belleklerinde yer edinmediği, alanı az deneyimleyen katılımcıların hatta deneyimlemeyen katılımcıların bile belirtilen imgelerin kolektif öge olarak belleklerinde yer aldığı görülmektedir. Ayrıca demografik analizi elde etmek için hazırlanan soruların cevaplarında, demiryolu çalışanları ve 45 yaş üstü kişilerin çoğunlukta olması sonucunda demiryolunun kolektif bellekteki yeri ile ilgili daha çok bilgi edinilmesine yardımcı olduğu görülmektedir.

5.2.2. Sivas Demiryolu Yerleşkesi Deneyimleri

Katılımcıların fiziksel mekândaki deneyimlerinin belirlenmesini amaçlayan sorulardır. Bu bölümdeki sorular; kapalı uçlu, yarı açık uçlu, açık uçlu ve beşli likert ölçeği kullanılarak toplamda 10 sorudan oluşmaktadır. Anketin ikinci bölümü olan 'Sivas Demiryolu Yerleşkesi Deneyimleri; Fiziksel Mekânın Kolektif Bellekteki Yeri' başlığında yer alan sorular; katılımcıların Demiryolu yerleşkesi hangi amaçla, hangi zaman aralığında, ne kadar süre vakti geçirdiklerini, geçmişte ve günümüzde kullandıkları mekânlar ve bu yapıları kullanma sıklıkları tespit edilmeye çalışılmıştır. Cevaplar sayesinde demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) sahip olduğu niteliklerin neler olduğuna dair veriler elde edilmeye çalışılmıştır. Bu bölümün ilk sorusunda, katılımcılara Sivas Demiryolu yerleşkesini ve Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) kullanım/bulunma nedenleri sorulmuştur. Bu sorunun cevaplarında 'Yakınında ikamet ediyorum, Cer Atölyesi'nde çalışıyorum ve Demiryolunda, kamuya açık mekânlarını kullanıyorum (Cami, Müze, Tren Garı Vs.)' ifadeleri yer almaktadır. Katılımcılara bu soruda verilen şıklardan herhangi birini kullanmıyor ise 'Diğer (...)' seçeneği mevcuttur. 'Diğer' grubunda ise "Okula/iş yerine giderken önünden geçiyorum" (3 kişi) cevabını verenler olmuştur. Bilmediğini ve kullanmadığını ifade eden (4 kişi), daha önce burada çalıştığını belirten (4 kişi) kişiler bulunmaktadır (Çizelge 5.2.5). Anket sorularına verilen cevaplar doğrultusunda %54,4 oranında Demiryolunda kamuya açık alanları kullanıyorum (Cami, Müze, Tren Garı Vs.) cevabı olmuştur. İlk soru ile ilişkili diğer bir soruda 'Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) ne sıklıkla kullanıyorsunuz?', 'Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) geçirdiğiniz süre ne kadar?' sorusudur. İki soruda da amaç katılımcıyı eylem bazında demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) kullanma amaçlarını tespit edilmeye yönelik sorulardır.

Soru	Seçenekler (Kişi Sayısı)	Grafik Değer (Oran %)
	Her gün (101) Haftada birkaç kez (18)	

Demiryollarının Somut ve Somut Olmayan Kültürel Miras Değerlerinin K
Yerleşkesi Örneği

Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) ne sıklıkla kullanıyorsunuz?	Ayda birkaç kez (13) Yılda birkaç kez (32) İhtiyaç oldukça (207) Hiç kullanmıyorum (19)	
--	---	--

Çizelge 5.2.3. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) kullanma sıklığı (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Soru	Seçenekler (Kişi Sayısı)	Grafik Değer (Oran %)
Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) geçirdiğiniz süre ne kadar?	Bir saatten az (105) 1-2 saat (140) 2-3 saat (43) 3saatten fazla (102)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bir saatten az ■ 1-2 saat ■ 2-3 saat ■ 3 saatten fazla

Çizelge 5.2.4. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) harcanan süre (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

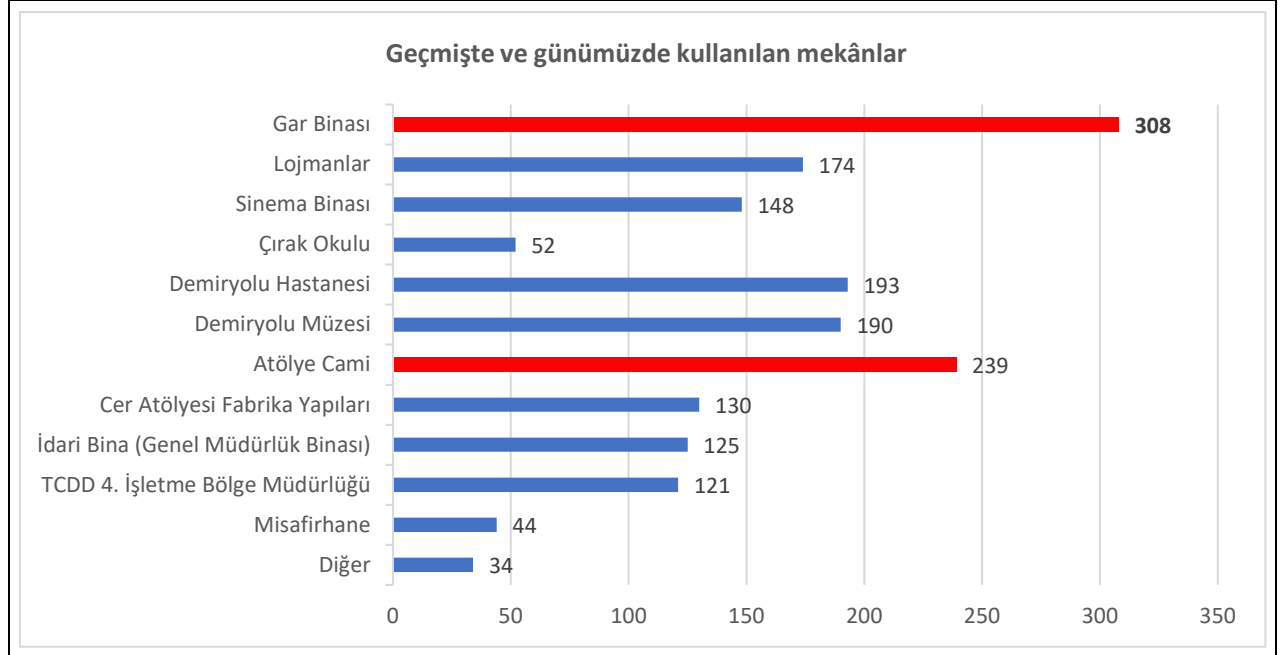
Kullanım sıklığı sorusuna en çok %53,1 oranında 'ihtiyaç oldukça' cevabı verilmiştir. Geçirilen sürenin sorulduğu soruda ise, %35,9 oranında 1-2 saat verilmiştir. Verilen cevaplar doğrultusunda demiryolu çalışanları her gün (%25,9) ve 3 saatten fazla (%26,2); kentli ise ihtiyaç oldukça (%53,1) ve 1-2 saat (%35,9) kullanıyor sonucuna varılmaktadır (Çizelge 5.2.5) (Çizelge 5.2.4). Diğer sorular ile ilişkili 'Cer Atölyesi'ne (TÜRASAŞ) gelmek için hangi ulaşım aracını kullanıyorsunuz?' sorusuna verilen ağırlıklı cevaplar Çizelge 5.2.5'te görüldüğü üzere yaya olarak (%54,1) ve özel araçtır (%27,2). En yüksek oranın 'yaya olarak' olması kolay ulaşılabilir olmasından kentin merkezinde olduğu söylenebilir. Demiryolu yerleşkesi ilk zamanlar kent merkezinin uzağında olsa da zamanla kent merkezinde kalmıştır. Ulaşımının çoğunluğunun yaya olarak yapılması kent merkezinde önemli bir yer kaplayan demiryolu bileşeni olduğunun göstergesidir.

Soru	Seçenekler (Kişi Sayısı)	Grafik Değer (Oran %)
Cer Atölyesi'ne (TÜRASAŞ) gelmek için hangi ulaşım aracını kullanıyorsunuz?	Özel araç (106) Toplu taşıma (53) Bisiklet (14) Yaya olarak (211) Diğer (6)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Özel araç ■ Toplu taşıma ■ Bisiklet ■ Yaya olarak ■ Diğer

Çizelge 5.2.5. Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) ulaşım aracı (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

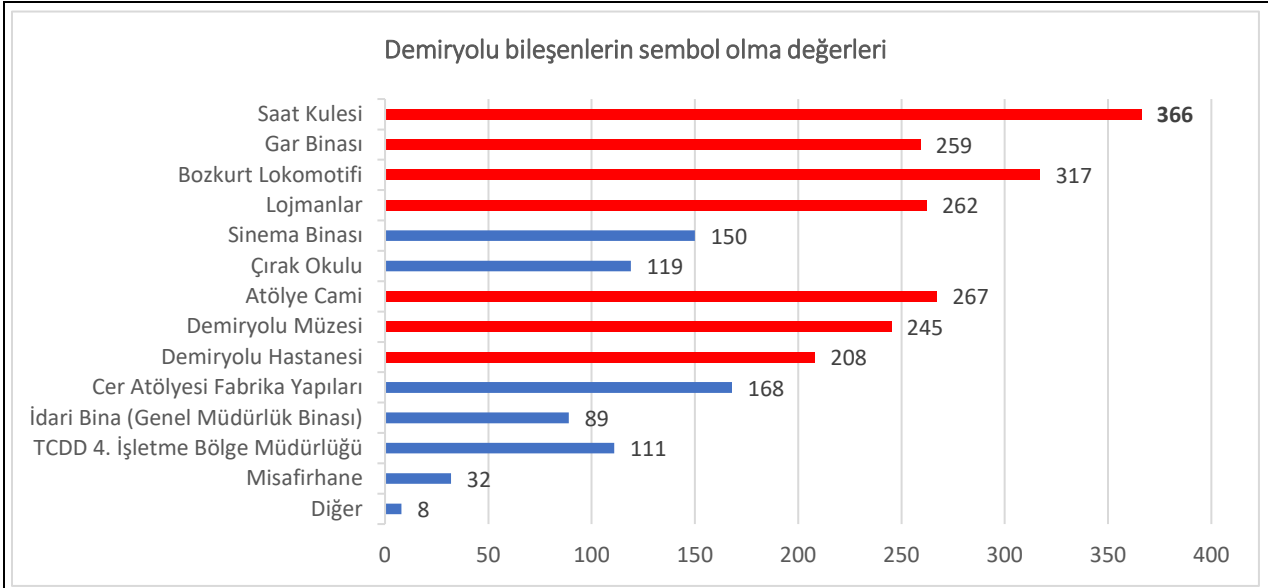
Beşli likert ölçeğine göre hazırlanan sorular, katılımcılar tarafından kullanımlarını 1-5 arası (1: zayıf, 2: az zayıf, 3: orta, 4: az güçlü, 5: güçlü) puanlamışlardır. Soruların cevaplarında katılımcıların Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ni (TÜRASAŞ) geçmişte mi yoksa günümüzde mi hafızalarındaki yeri daha güçlü olduğu sorgulanmış ve cevaplar doğrultusunda hem geçmişte ve hem günümüzde toplumsal hafızada yer edindiği sonucuna varılmıştır.

Katılımcıların demiryolu yerleşkesinde ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) kullandığı mekânların tespit etmeye yönelik iki soru yöneltilmiştir. Bunlardan ilki 'Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) hafızanızda yer etmiş, geçmişte ve günümüzde kullandığınız mekânları nelerdir?' sorusudur. Katılımcılara bu soruda bir tane değil birden fazla seçeneği söyleme veya işaretleme imkânı verilmiştir. Sonrasında geçmişte ve günümüzde kullandıkları bu mekânları ziyaret sıklığına göre derecelendirilmeleri istenmiştir.



Çizelge 5.2.6. Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) kullanılan mekânlar (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Birden fazla seçim yapılabilen bu soruda katılımcıların en çok kullanılan mekânlar arasında Gar Binası (%79), Atölye Cami (%61,3), Demiryolu Hastanesi (%49,5), Demiryolu Müzesi (%48,7), Lojmanlar (%44,6) ve Sinema (%37,9)'dır. Katılımcıların %33,3 oranı Cer Atölyesi Fabrika Yapıları, %32,1 oranında İdari Bina (Genel Müdürlük Binası) ve %31 oranda TCDD 4. İşletme Bölge Müdürlüğü Sivas demiryolu yerleşkesinde çalışan katılımcılar tarafından sıklıkla kullanıldığı söylenebilir. %13,3 Çırac Okulu ve %11,3 Misafirhane katılımcılar tarafından kullanılmıştır. Diğer yanıtı olarak 34 kişi kullandığı mekân olarak Düşün Salonu (%7,5) cevabını vermiştir. Katılımcılardan 5 kişi (%1,4) Kullanmıyorum/Yok cevabını vermişlerdir (Çizelge 5.2.6). Sivas demiryolu yerleşkesinde çalışan katılımcılar tarafından Cer Atölyesi Fabrika Yapıları, İdari Bina (Genel Müdürlük Binası) ve TCDD. 4 İşletme Müdürlüğü sıklıkla kullanıldığı söylenebilir. Bu bölümde son sorusu ise 'Sivas demiryolu yerleşkesinde ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) kullandığınız veya sevdiğiniz günümüzde olmayan mekânlar, binalar nelerdir?' açık uçlu soru yöneltilmiştir. Katılımcıların hafızasında yer edinmiş fakat günümüzde olmayan ya da âtil kalan mekânların olmadığı tespit için sorulan soruda verilen cevapların çoğunluğu sinema ve çırac okulu olduğu söylenebilir. Bunun haricinde önceden içeride olan dökümhane fabrikası, yerleşkenin içindeki düşün salonu ve bahçedeki süs havuzu cevapları da verilmiştir. Demiryolu yerleşkesinin önemli işaret öğelerinin anket cevaplarında en yüksek puan alanlar olduğu görülmüştür. Bu durumun sonucunda belirlenen tüm parametrelerin kolektif bellek için önemli olduğu görülmüştür. Yerleşkede somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin toplumsal hafızadaki yerini tespit etmek için kullanıcıların düşüncelerinin alınmasına ilişkin sorular hazırlanmıştır. Katılımcıların kültürel miras öğelerinin belirlenmesini amaçlayan sorulardır. Sorular beşli likert ölçeğine göre hazırlanarak kullanıcıların demiryolu yerleşkesi bileşenlerinin sembol olma değerinin 1-5 arası (zayıf'tan güçlü'ye doğru artan şekilde) puanlamışlardır. Yerleşkede somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin toplumsal hafızadaki yerini tespit etmek için kullanıcıların düşüncelerinin alınmasına ilişkin sorular hazırlanmıştır. Çizelge 5.2.7'de belirtildiği gibi Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) sembollerini katılımcılar seçmiştir. Katılımcılar bu soruda birden fazla seçenek seçebilme hakkına sahiptir. Verilen cevaplar doğrultusunda saat kulesi %93,8 oranında katılımcılar tarafından seçilmiştir. Tüm katılımcılar için Cer Atölyesi'nin sembolü saat kulesidir demek yanlış olmaz.

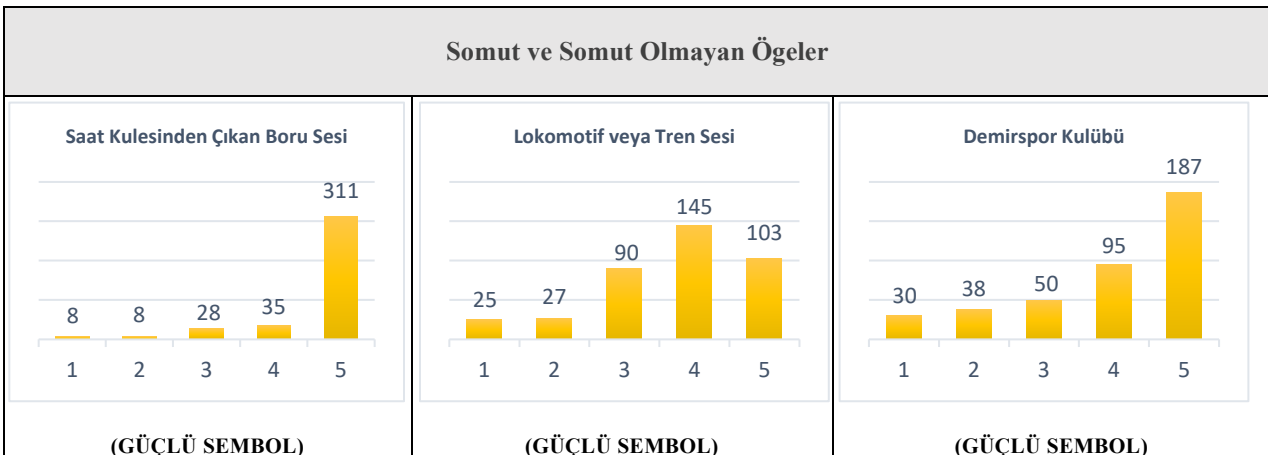


Diğer seçeneği yanıtları (8adet)

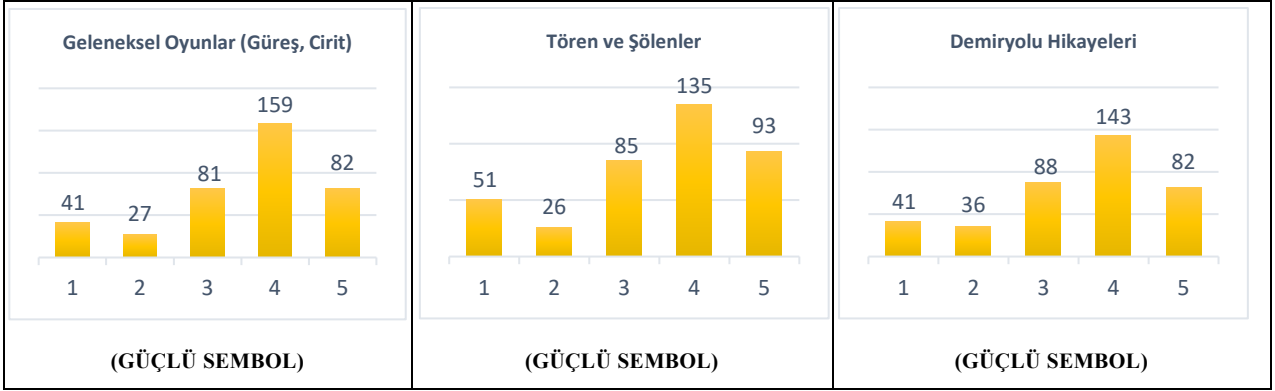
• Devrim otomobili döküm demir kalıbı (2 adet)	• Tahta parke zemin (ahşap zemin)
• Demirspor	• Laboratuvar malzemeleri
• Düşün salonu	• Şahmerdan
• İş sendika binası	

Çizelge 5.2.7. Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nde (TÜRASAŞ) sembolleri (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Sırasıyla sembol olma değerleri; Gar Binası %92,1 oranında, Bozkurt Lokomotifi %81,3 oranında, Atölye Cami %68,5 oranında, Lojmanlar %67,2 oranında, Demiryolu Müzesi %62,8 oranında, Demiryolu Hastanesi %53,3 oranında, Cer Atölyesi Fabrika Yapıları %43,1 oranında, Sinema Binası %38,5 oranında, Çırac Okulu %30,5 oranında, TCDD 4. İşletme Bölge Müdürlüğü %28,5 oranında, İdari Bina (Genel Müdürlük Binası) %22,8 oranında, Misafirhane %8,2 oranında ve diğer ise %3,2 oranındadır. Diğer seçeneğine verilen yanıtlar; devrim otomobili döküm demir kalıbı, tahta parke zemin (ahşap zemin), Demirspor, laboratuvar malzemeleri, düşün salonu, iş sendika binası ve şahmerdandır. Bu verilen cevapların birçoğu demiryolu müzesinde sergilenen öğelerdir. Kolektif hafızada yer edinen demiryolu yerleşkesi ve Cer atölyesi yapıları birer sembol niteliğindedir. Demiryolu bileşenlerinin sembol niteliği taşıyan tüm öğeler kentli tarafından seçilerek bunu destekleyen veriler olduğu açıktır.



Çizelge 5.2.8. Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) somut ve somut olmayan öğelerinin etki dereceleri (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Çizelge 5.2.8. Sivas demiryolu yerleşkesinin ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) somut ve somut olmayan öğelerinin etki dereceleri (devamı) (Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Çizelge 5.2.8'de katılımcılara 'Aşağıda yer alan Demiryolu ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) somut ve somut olmayan öğelerinin sizdeki etki derecelerini belirtiniz.' sorusu ile daha çok somut olmayan öğelerin kolektif bellekteki varlığını sorgulamak amacıyla yöneltilmiştir ve katılımcıların likert ölçeğine göre cevaplandırmıştır. Verilen cevaplar doğrultusunda saat kulesinden çıkan boru sesi %79,7 oranında katılımcılar 5 puan verilmiştir. Kentlilerin kolektif belleğinde yer eden en güçlü öğe saat kulesinin sesidir. Oranını yüksek olması bu durumun kanıtı niteliğindedir. Cer Atölyesi'nde mesainin başlangıcında ve bitiş saatinde duyulan boru sesi katılımcılar tarafından oldukça güçlü bulunmuştur ki, anılarının sorgulandığı diğer soruda saat kulesinden çıkan boru sesinden fazlaca bahsetmişlerdir. Sorunun diğer cevaplarında ise lokomotif ve tren sesi, Demirspor kulübü, geleneksel oyunlar (güreş, cirit vs.), tören ve şölenler ve demiryolu hikayeleri katılımcılar tarafından puanlandırılmıştır. Verilen cevaplar doğrultusunda somut olmayan kültürel miras öğelerinin hepsinin güçlü olması önemli bir kültürel miras olduğunun göstergesidir.

Anket sonunda katılımcıların kolektif bellekte var olan Cer Atölyesi ile ilgili anılarını almak için iki açık uçlu soru yöneltilmiştir. 'Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi (TÜRASAŞ) mekânlarında unutmadığınız ve sizi çok etkileyen bir anınız var mı? Kısaca anlatınız.' sorusu sorulmuştur. Bu sorunun cevaplarında saat kulesinden çıkan boru sesi, iş çıkış saatlerinde insan yoğunluğu, seyyar satıcılar, halka açık sinemalar, törenler, şölenler ve etkinlikler kentlinin hafızasında yer etmiştir. Demiryolu ile bağlantılı trenlerin, istasyonların, demiryolu yolculuğunun toplumsal hafızada önemli yer kaplamaktadır.

Saat Kulesi/Saat Kulesinden Çıkan Boru Sesi

Kültürel miras açısından önemli bir yere sahip olan saat kulesi, mimarisi ve boru sesi ile dikkatini çekmektedir. Saat kulesi somut kültürel miras ögesiyeğin saat kulesinden çıkan boru sesi ise somut olmayan kültürel miras ögesi olarak değerlendirilmektedir. Yapıldığı dönemde şehrin önemli simgelerinden olan kentin her yerinden görülebilen ve sesi duyulan saat kulesi kentin hafızasında büyük yer edinmiştir (Şekil 5.2.9).



Şekil 5.2.9. Saat kulesine ilişkin fotoğraflar (Kaynak: Kişisel arşiv)

Cer Atölyesi denilince akla gelen saat kulesi ve boru sesi ile gün içerisindeki işlerini, randevularını düzenlerlerdi. Saat kulesinin ve saat kulesinden çıkan boru sesinin şehir kültüründeki yeri katılımcılar tarafından şöyle ifade edilmektedir;

“Benim babam demiryollarında istasyon gar binasında çalışırdı. Bu sebeple zaman zaman babamı ziyarete giderdik. Babam bize orayı gezdirirdi. Tren hareket ederken treni izlerdik. Trenin içini gezerdik. Hafta sonları lojmanlar da amcamlarda kalırdık. Lojmanlarda oturmak bir ayrıcalıktı. Altı yedi yaşlarımda amcamın kızı ile birlikte lojmanın arkasında vagonlardaki kömürler olurdu. Bu kömürler yerlere de saçılmış olurdu bizde onların arasından demir seçerdik. Saat kulesinden çıkan boru sesiyle babamızın gelişini beklerdik. Dışarıda olduğumuz günlerde ise boru sesi çalmadan evde olmaya çalışırdık...”

“En unutamadığım anım her gün duyduğum boru sesiydi. Boru sesine göre kendimizi ayarlardık. Çaldığı zamanları hep biliyorduk...”

“Yakınında oturuyorduk ben küçüktüm atölyenin borusu ötüşte insanların akınla girip çıkmasına o zamanki aklımla bir mantığa oturtamıyordum. Tabi ki sonraları büyüdüğümde anladım ve hafızamda hoş bir anı olarak kaldı...”

“Boru sesi ile biten mesailerimiz iş çıkışlarında oluşan yoğunluk seyyar satıcıların olduğu günler unutamadığım anılarımdandır...”

“Şehir cer atölyesi mesai saatlere endekslenmiş idi. Herkes özellikle çıkış borusu ötünce yapacağı program ona göre yapardı...”

“Fabrika çıkışında seyyar satıcılık yapardık çok insan çalışırdı bir de saat kulesi evimiz yakını günümüzü o saate göre ayarlardık güzel günlerdi...”

“Saat kulesinden çıkan boru sesi belirli aralıklarla çalardı. Sabah, öğle, akşam. Özellikle akşam boru sesi duyulunca mesai biterdi işten çıkan insanlar, seyyar satıcılar ses curcunası olurdu...”

Bu ifadelerden anlıyoruz ki atölyenin boru sesi sadece çalışanlarının mesainin bitiş saatlerini değil aynı zamanda insanların sosyal hayattaki gündelik hayatına da yön vermiştir. Atölyenin yerleşkesi içinde bulunan saat kulesi ve mesai saatlerini haber veren boru sesi Sivas şehir insanının günlük yaşantısının düzenlenmesinde önemli bir unsur olmuştur. Atölyenin iş saatlerinde Sivas'ın kadınları çarşı-pazar ihtiyaçlarını karşılamış, mesai bitiminde atölyenin borusu çaldığında evine dönecek olan işçilerin aileleri akşam yemeği için hazırlık yapmaya başlamış ve işportacılar satış için yol kenarındaki yerlerini almışlardır.

Tüm kentte yankılanan boru sesi kentlinin kolektif belleğinde ve anılarında yer etmiş en güçlü öge olduğu söylenebilir. Diğer ifadeler şu şekildedir;

“Beni en çok etkileyen anılarım büyüklerimizin bize cer atölyesi ile ilgili anlattığı hikayelerdir. Cer atölyesinde çıkan insanların oluşturduğu bir akın oluşmasıydı. Saat kulesinden çıkan boru sesinin tüm şehri sarmasıydı. Diğer beni etkileyen anı da şu anda saat kulesinde çıkan boru sesinin azalmasına rağmen Atatürk'ün ölüm yıl dönemlerinde boru sesinin tüm kentte yankılanmasıdır...”

“Piyasadaki işçiler, vatandaşlar için özellikle de inşaattaki işçilerden biz bunu çok çok duymuşuzdur. Saat kulesinden çıkan boru sesine ‘can kurtaran’ dedikleri onu hatırlıyorum...”

“Cer atölyesinde unutamadığım anılardan birisi iş çıkış saatlerinde insan seli oluşmasıydı. İnsanlar akın akın fabrikadan çıkardı. Ve saat kulesinde çıkan boru sesi tüm şehirde yankılanırdı. Saat kulesinde çıkan boru sesi 06.30, 07.00, 13.00, 16.30 saatlerinde olurdu...”

“Saat kulesinin sesi tüm şehirde yankılanırdı. Sesini her yerden duyardık ve işlerimizi ona göre ayarlardık...”

“Unutamadığım anım saat kulesinden çıkan boru sesi o kadar yüksekti ki o an başka ses duyamazdık. Şimdi ses düzeyi çok düştü...”

“Ben orada çalışmazdım ama saat kulesinden çıkan boru sesi tüm şehirde yankılanırdı biz de arkadaşlarla sesi duyunca ‘can kurtaran’ diye şakalaşırdık...”

Katılımcıların demiryolu yerleşkesi ve Cer atölyesi ile ilgili anılarında bahsettikleri ve anket sonuçlarında da anlaşılan, saat kulesi önemli bir kültürel miras değeri olarak kabul görmektedir. Somut ve somut olmayan kültürel miras değerlerinin etki derecelerinin sorulduğu soruda saat kulesinden çıkan boru sesi en çok verilen cevap olması bu durumun kanıtı niteliğindedir. Bazı katılımcılarındaki ifadelerde belirtildiği gibi, zamanı tayin ve tespitte kullanılan saat kulesi, teknolojik aletlerin yaygınlaşması ve kentin giderek büyümesinden dolayı ihtiyaç azalmıştır. Bu nedenle saat kulesinin sesi azaltılarak yalnızca fabrika ve yakın çevresinde duyulabilecek düzeye indirgenmiştir (Demirci 2009).

Mesai Çıkışları

Katılımcıların unutamadığı anılarında atölyede çalışan sayısının fazla olmasından dolayı iş çıkışlarında oluşan yoğunluk, mesai bitişlerindeki seyyar satıcılar ile birlikte oluşan pazar yeri coşkusu kentlinin hafızasında unutamadığı anılar arasındadır. Bu durumlar şu şekilde ifade edilmiştir.

“Sivas demiryolları mesai paydosunda tabiri caizse, istasyon caddesinden şehir merkezine insan seli yani çok kalabalık halk topluluğu olurdu ve ara ara seyyar satıcılar bütün günün kazancının çoğunu odan sağlarlar hatta benim bile çocukluğumda simit ve çekirdek satmışlığım vardır. Akabinde büyük dayım lokomotif bakım atölyesinde gurup amirliği ve şube müdürlüğü yaptığı için demiryolları lojmanlarında oturuyordu bizde zaman zaman dayımlara misafirliğe giderdik, o zamanlar evlerin yüzde doksanı sobalıydı ama lojmanlar kalorifer ile ısıniyordu ve o günün şartlarına göre lüks evlerdi o gün ki lojmanlar...”

“Akşamları atölye dağılınca Sivas bir anda kalabalıklaşır yol boyu seyyar satıcılar bir şeyler satma telaşına düşerlerdi bunu hiç unutamam...”

“Çocukluğumda iş çıkış saati insan yoğunluğu ve güzergâh yolu seyyar satıcıların satış yapmak için hazır bulunmaları ve halk pazarı havasında coşkulu alışverişi döngüsü...”

“Benim dayım burada çalışmıştı o hep anlatırdı. Geçmişte fabrikada çok insan çalışırdı. Mesai başlangıç, bitiş ve öğle arası saatlerinde saat kulesinden boru sesi duyulurdu. Bu boru sesi o kadar güçlüydü ki herkes kendini duyduğu sese göre ayarladığını söylerdi. Mesai çıkışlarında seyyar satıcılar olurdu. Çok hareketli ve sosyal geçtiğini söylerdi. Böyle anlattığı hikayeler unutamadığım anılarından...”

“Ben ilkokul 4. sınıfa gidiyordum. Okuldan gelirken atölyesinde borusu çalınca o işçiler insan seli gibi akıp gidiyordu. O zamanlar benim hoşuma çok gidiyordu. O zamanlar çok kişiler çalışıyordu. Şimdi o kadar kişi çalışmıyor...”

“Cer atölyesinin önünde seyyar satıcılar iş çıkışlarında çok oluyorlardı. Mesai biten işçiler ihtiyaçları olanları alıp evlerine götürürlerdi. Çok güzel günlerdi...”

“Ben 12 yaşındayken okul tatilinde Cer Atölyesinin iş çıkışlarında bizim komşu ile birlikte yaz tatili boyunca her gün atölye önüne giderdik ve satış yapardık. Abartısız her seferinde seyyar satıcı arabasında hepsini satardık. Komşumuz da bana yardımlarından dolayı harçlık verirdi. Çalışan sayısının fazla olması sebebiyle iş çıkışlarındaki insan yoğunluğu 1 saat sürerdi. O insan yoğunluğunun olduğu o günleri hiç unutamıyorum...”

“Benim babam ve dayılarım TÜDEMSAŞ'ta çalışırlardı boru sesini ve mesai çıkış saatlerindeki yoğunluğu hiç unutmam...”

“Benim büyük babaannem cer atölyesinde boyacı ustası olarak çalışmış. Babaannem hep onunla ilgili hikayeler anlatırdı. Onları dinlemeyi çok severdim. O zamanın şartlarında 6000- 7000 kişinin çalışıyor olması hatta kadınların bile çalışıyor olması ilk duyduğumda beni çok etkilemişti. İş çıkış saatlerinde saat kulesinin boru sesi ile 6000-7000 kişinin aynı anda çıkması istasyon caddesine doğru bir insan selinin oluşması çok etkileyici gerçektir...”

“Ben çocukken bayramlarda cer atölyesinin önünde şeker, çikolata da satılırdı. Abim ve babam cer atölyesinde çalıştığı için alır gelirdi. Hatta abim bile bazen satardı. Bizde çocuklara dağıtırdık. O zamanlar çok güzeldi...”

“Akşamları atölye dağılınca Sivas bir anda kalabalıklaşır yol boyu seyyar satıcılar bir şeyler satma telaşına düşerlerdi bunu hiç unutamadım...”

“Seyyar satıcılar oluyordu iş çıkışlarında evin eksiklerini buradan aldığımı hatırlıyorum...”

“Aslında tüm hayatım yıllarım orada geçti ama yine de aklımdan çıkmayan anılarım şöyle boru sesi duyulunca mesaimiz biterdi ve bende evimin yolunu tutardım ama çok kalabalık olurdu ve sanırım kalabalık olmasından dolayı seyyar satıcı da çok olurdu bende insanların arasından geçmeye çalışarak evime giderdim evime bu kadar erken gitmek istememin nedeni beni bekleyen kızım ve eşimdi...”

“İş çıkışlarındaki, eskiden, insan yoğunluğu sel gibi akardı unutamadığım anılarımdan. Bir de seyyar satıcılar çok olurdu iş çıkışlarında eve bir şeyler alıp götürürdük...”

“Saat kulesinin boru sesi ile birlikte biten mesai sonrası oluşan insan selinin oluşması ve seyyar satıcılar ile halk pazarına dönmesi çok güzel zamanlardı...”

“60-70’li yıllar arasında orada 7000 kişi çalışırdı. Mesai çıkışında insanlar sel gibi akardı. Çok kalabalık olurdu.”

Bu ifadelerden anlaşılacağı üzere iş çıkışlarında yol boyu seyyar satıcıların olduğu bir şeyler satma telaşına düşen insanların olması o zamanlar yerleşkeyi daha canlı kılmaktadır. Bu durum kentlinin belleğinde unutulmayan anılar arasında yer almaktadır.

Konferans, tiyatro ve çeşitli etkinliklere ev sahipliği yapan Cer Atölyesi sinema salonu aktif olduğu dönemde başka sinema salonlarının olmasına rağmen oldukça rağbet görmüştür. Bu nedenle katılımcıların çoğunun anısında yer alan sinema binası kolektif bellekte yer edinmiştir. Sinema binası günümüzde kullanılmamaktadır. Malzemeler büyük ölçüde kullanılamaz hâle gelmiştir ve günümüzde bakımsız durumdadır (Ağraz, Eroğlu & Ertosun Yıldız, 2020). Somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin korunması açısından sinema salonunun yeniden restore edilmesi ve kullanılma açılması, gelecek nesillere mirasın aktarılması açısından önem arz etmektedir. Mekânın kullanıldığı ve yaşatıldığı oranda hafızalardaki yerini korumaya devam edecektir.

Cer Atölyesi kurulduğu zamanlarda, çırak okulu öğrencilerinden oluşturulan bando takımı ile milli bayramlarda, tören ve şöenlerde katılım sağlanırdı. Tabi ki bu durumda kolektif bellekte yer alan konulardan birisidir. Cer Atölyesi’nde çeşitli tören ve şöenlerin yapıldığını, geleneksel spor oyunlarının oynandığını ve çeşitli müsabakaların yapıldığı anket sonucunda katılımcıların anlattıkları anılar arasında yer almaktadır. Günümüzde Çırak Okulu Bandosunun enstrümanları TÜRASAŞ müzesinde muhafaza edilmektedir (Şekil 5.2.10).



Şekil 5.2.10. TÜRASAŞ müzesindeki çırak okuluna ait eşyalar (Kaynak: TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü Arşivi)

İstasyon caddesine kadar uzanan tören ve şöenler ile ilgili katılımcıların diğer ifadeleri şu şekildedir;

“Cer atölyesinde unutamadığım anılarımdan birisi yapılan şöenler ve törenlerdi. Yanlış hatırlamıyorsam 1970’li yıllarda yapılan tiyatrolar, sinemalar ve halk konserleri benim için unutulmazdı. Düğünler o zamanlarda Cer atölyesinin içindeki düğün salonunda yapılırdı. Sonraları düğün salonu içeriden dışarıya alındı. Hala dün gibi hatırlarım...”

“Çırak okulunun bando takımı milli bayramlarda tören ve şöenlere katılırlardı. İstasyon caddesine kadar uzanan şenlikler olurdu. Onları hiç unutamam. Şu an sanırsam bando takımının kullandığı aletler müzede sergileniyor...”

Cer Atölyesi’nin kentsel gelişmeyi belirleyici olan lojmanları da kolektif hafızada yer edinen bir diğer öğedir. İstasyon Caddesi boyunca da her iki taraflı inşa edilen lojmanlar caddenin şekillendirmesinde ana arter görevi görmektedir. Günümüzde de İstasyon Caddesi (İnönü Bulvarı) olarak isimlendirilen cadde günümüzde de konumunu devam ettirmektedir. Belirtilen ifadeler sonucunda lojmanda yaşamının bir ayrıcalık o dönemde lüks olduğunu toplumsal hafızada yer edinen bir konudur.



Şekil 5.2.11. Demirsporta ilişkin fotoğraflar (Kaynak: TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü Arşivi)

1940 yılında kurulmuş olan Demirspor Kulübünün temel amacı işçilerin fabrikada çalışan işçilerin ve gençlerin fiziki, manevi ve sosyal ihtiyaçlarını karşılamak olup önemli katkılar sağlamıştır (TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü Arşivi). Günümüzde varlığını halen devam eden Demirspor Kulübü birçok katılımcı için kültürel miras ögesi olarak kabul edilmektedir (Şekil 5.2.11).

Katılımcılar genellikle anılarından bahseden kişiler *'ben küçükken, ben çocukken, eskiden vb.'* kelimelerine sıkça rastlanmaktadır. O anılara sahip kişiler şu anda 40 ila 60 yaş arasındaki kişilerdir. Günümüzde bazı mekânların kullanılmıyor olması bu kişilerin anılarını unutmaları veya vefat etmesi durumunda toplumsal bellekten silineceği anlamına gelmektedir. Kullanılmayan mekânlar zamanla hafızadan silinecektir. Demiryolu ile ilgili büyüklerimizin bize anlattıkları anılarda oldukça önem arz etmektedir. Demiryolu ile ilgili anlatılan hikayeler deneyimlemeyen kişilerin bile demiryolu ile ilgili hafızasında yer edinmesine sağlamaktadır.

Halk arasında kullanılan *'Atelyeli yıllar'* da kolektif bellekte yer alan birçok ögenin katılımcıların ifadelerinden anlıyoruz. Demiryolu hastanesi ile ilgili bir katılımcının *"Ben küçükken annem devlet demiryolu hastanesinde yatıyordu. Ben hastane gittiğimde küçük olduğum için hastaneye almadıkları için ağlayarak eve döndüm. Annem bana pencereden bakıyordu. O anı hiç unutamıyorum..."* ifadesi, düğün salonu ile ilgili bazı katılımcıların ifadeleri *"Düğünüm eski adı TÜDEMSAŞ olan buranın düğün salonunda yapılmıştı. Benim için özel bir anlamı var burasının..."* bir diğer ifade *"Benim düğünüm buranın düğün salonunda yapılmıştı bu nedenle bendeki yeri çok ayrı..."* başka bir ifade de *"Unutamadığım anım, cer atölyesinin düğün salonunda benim ve büyük kızımın düğününü yapmıştık benim için anlamı büyük bu yüzden..."* bu şekildedir.

Bazı katılımcıların anılarında yer eden farklı birtakım olaylarda vardır. Bunlardan bazıları *"80'li yılların sonunda yaz aylarında gar girişindeki havuzda bekçilerden gizli havuza girdiğimizde o kel bekçi bizim kıyafetlerimizi alarak bizi saatlerce yalvartmıştı..."* ifadesinden anlaşılan ve sevdiğiniz mekânlar günümüzde olmayan mekânların sorulduğu soruda cevap olarak verilen süs havuzudur (Şekil 5.2.12). Bir diğer ifade de *"30 yılı aşkın süredir kurumun çeşitli kademelerinde hizmet ettim. Demiryolculuk zor ve çok fazla özveriyle çalışmayı gerektiren bir meslek. O nedenle sevmeden yapamazsın..."* belirtilmiştir. TCDD 4. İşletme Müdürlüğü'nün sağlık biriminin olduğu ve demiryolu çalışanlarının kullanabildiğini *"4.İşletme müdürlüğü binasının alt katında sağlık birimi vardı sağlık ocağı gibi bakmıyordu bizde buraya geliyorduk. Hatta esim hastalanınca doktoru eve getirmiştik. Fayton tutup eve gelmiştik. Hala hatıramdadır..."* bu ifadelerle belirtilmiştir.



Şekil 5.2.12. Cer Atölyesi girişindeki süs havuzu (Kaynak: TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü Arşivi)

Bazı katılımcılar anısıyla ilgili detay belirtmeden onun için öneminden *"çoğu anımı Cer atölyesinde çalışırken yaşadım bu nedenle benim için yeri çok ayrı..."* şu sözlerle bahsetmektedir. Eskiden çok kişinin çalıştığı dönemlerde Cer Atölyesi'nde çalışmanın ayrıcalığından katılımcılar *"O zamanlarda cer atölyesi çalışıyor olmak evlenmek isteyenler için iyi bir referanstı..."* ve *"Eskiden çalışan sayısı çok fazla ve herkes burada çalışmak için can atardı biz burada çalışıyoruz deyince çok gururlanırdım..."* şu şekilde bahsetmektedir.

Son soru olarak *'Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin (TÜRASAŞ) (anılarınızda yer alan mekânlarının) gelecekte nasıl kullanılmasını isterdiniz? Kısaca anlatınız.'* sorusuna cevap verilmesi istenmiştir. Bu sorunun cevapları korunması gereken bir miras olduğu ve gelecek nesillere aktarılması gerektiği çoğu kişi tarafından vurgulanmıştır. Verilen cevapları tasniflemek gerekirse eski halinde kalsın, geçmiş ve günümüz sentezi olsun ve sosyal bir işlev verilsin (öneri) şeklinde diyebiliriz. Katılımcıların kolektif belleğinde yer alan sineması ve demiryolu müzesi atıl olmasından dolayı yeniden kullanılma açılmasını çoğu katılımcı ifade etmişlerdir. Bir ifade de *"Cer Atölyesi'nin sinemasını çok överlerdi bu yüzden sinemasının günümüzde restore edilip halka açılmasını çok isterdim..."* diğer bir ifade *"Sinema ve müzenin tekrardan aktif olmasını isterim..."* *"Sineması çok güzeldi, tiyatro oyunları da sergilenirdi yine olsa torunlarımızda gitse ne güzel olur..."* bu şekilde belirtilmiştir. Verilen cevaplarda daha çok kişinin sık ziyaret ettiği bir yerleşke olmasını belirten ifadeler de bulunmaktadır. Bu ifade *"Daha çok ziyaretçinin aktif olarak kullanmasını sağlayan kamuya açık alan ve mekânların oluşturulmasını isterdim..."* *"Potansiyelinin artırılarak daha fazla insanın özellikle de gençlerin daha sık ziyaret ettiği bir mekân olmasını isterdim..."* *"Gençlere yönelik çalışmalar yapılarak daha sık ziyaret edilmesini isterdim..."* *"Gençlerin de aktif kullanabilmesi için yeni mekânların yapılmasını isterdim..."* şeklindedir.

Demiryolu yerleşkesi yalnızca bir üretim alanından oluşmakta kalmayıp sosyal donatıları içinde barındıran ve bu sayede hafızalarda yer edinen bir bileşendir. Kolektif bellek, bütünü katılımla oluşmaktadır. Bir kent oluşturmak için ortak değerlere dayalı bir bellek oluşturmak gerekir. Lefebvre (1991)'nin işaret ettiği gibi, bu süreçte mekân toplumsal olarak üretilen, mekânın etkisiyle toplumsal dinamikler değişir ve toplumsal sistemler yeniden üretilir.

Dolayısıyla kolektif bellek, paylaşılan değerlerin ve toplumun her kesimi tarafından oluşan belleğin tümüdür. Sahip olduğu donatılar ile modern bir kent örneği oluşturan demiryolu yerleşkesi kentlinin yaşamına yön vermiştir. Cer Atölyesi saat kulesi Sivas halkının zamanı öğrenme aracı olmuştur. Toplumsal gelişmeyi sağlamak amacıyla sosyal mekânlar yerleşkenin bir parçası olmuştur.

Yapılan çalışma sonucunda; yerleşke içerisinde somut ve somut olmayan çok sayıda kültürel miras ögesi kolektif bellekte yer edinmiştir. Anket çalışması sonucunda bunlar arasında saat kulesi, demiryolu müzesi, sinema salonu, lojmanlar, Bozkurt lokomotifleri, törenler ön plana çıkmaktadır. Demiryolu yerleşkesi ve Cer atölyesi için geçmişte önemli olan bugün değişen, dönüşen veya atıl kalan bazı bellek ögeleri; Sinema binası, cıracı okulu, Demiryolu hastanesi, vb. olarak tespit edilmiştir.

Bu anket çalışması sayesinde Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'nin kent belleğine yer edinmiş somut ve somut olmayan kültürel miras öğelerinin varlığı saptanmıştır. Katılımcının demografik soruları, Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi'ndeki belirlenen işaret öğelerinin kullanma /bulunma nedeni, kullanma sıklığı, harcanan süre, ulaşım aracı, geçmiş-günümüz tespiti, kullanılan mekânlar ve bu mekânların ziyaret sıklığı derecesi, katılımcılar için semboller değeri taşıyan öğeler ve somut ve somut olmayan öğelerinin etki dereceleri hakkında bulgular elde edilmiştir. Elde edilen bulgular görsel imgeler ve duyma duyusunun kent belleğinde yer bulan etkin duyular olduğunu göstermektedir. Demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi geçmişte insanların kent belleğinde daha çok yer bulduğu bu durumun günümüzde etkisinin devam etmesine karşın azaldığı söylenebilir.

SONUÇ:

Literatür araştırması ve anket çalışmalarından sonra kentte ses duyusunun da oldukça etkili olduğu gözlemlenmiş, ses unsuru olarak Cer atölyesinden gelen boru sesinin geçmişte sosyal yaşantıyı şekillendirdiği ve birçok insanın hafızalarında yer aldığı tespit edilmiştir. Elde edilen bulgular sonucunda yerleşke ilk konumlanırken kent sınırının çeperlerinde şekillenmesi daha sonraki yıllarda kentin büyümesi ile Atölyenin kent merkezinde kalmasına sebep olmuştur. Bu sebepten ötürü yerleşkenin kentin merkezinde olmasından dolayı anket verilerinde tercih edilen ulaşım biçiminin yürüme olduğunun 211 kez tekrar etmesi %54,1'lik oranla yaya olarak ulaşılabilir bir konumdadır ve kent merkezinde kalan bir endüstriyel alandır. Anket çalışması verileri incelediğimizde deneyimsel ve algısal açıdan ilişkili olduğu gözlemlenmiştir. Sivas demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi farklı yaş ve meslek gruplarından kişilerin katılımıyla oluşturulan anket çalışması sonucunda kolektif belleğinin olduğu söylenebilir. Sadece demiryolu yerleşkesi ve Cer atölyesini kullanan insanların belleklerine yerleştiği, az deneyimleyen insanların hatta alanı deneyimlemeyen insanların bile belirtilen imgelerin kolektif öge olarak belleklerde yer aldığı görülmüştür.

Kevin Lynch'in kenti tanımlamak için kullandığı fiziksel bileşenlerden biri olan demiryolu bölgesi ile demiryolu Sivas'a geldikten sonra İstasyon caddesi çevresinde gelişmesi, Lynch'in fiziksel analizindeki yol öğelerini ve bu yollar üzerindeki odak noktalarını doğrulamaktadır. Cer atölyesinin lojmanları ve sosyal donatıları inşa edildikten sonra özellikle İstasyon Caddesi'nde gezinti tören ve şölenler yapıldığı vurgulanmıştır. Bu anket çalışması sayesinde elde edilen bulgular görsel imgeler ve duyma duyusunun kent belleğinde yer bulan etkin duyular olduğunu göstermektedir. Demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi geçmişte insanların kent belleğinde daha çok yer bulduğu bu durumun günümüzde etkisinin azaldığı söylenebilir.

18-30 yaş aralığındaki katılımcılar 'günümüzde' 45 yaş üzeri 'geçmişte' daha sık kullandığı tespit edilmiştir. Bu tezat durumun açıklaması olarak genç kuşağın eskiden sosyal mekânların daha aktif kullanılması ile açıklanabilmektedir. 18-30 yaş aralığındaki katılımcılar bazı mekânları kullanmadıkları için tam bilmiyorlar fakat büyüklerinin anlattıkları demiryolu hikayeleri ile kolektif bellekte yerini bulmaktadır. Değişen dönüşen mekânlara rağmen demiryolu yerleşkesi ve Cer Atölyesi kentli hafızasında önemli bir yer edinmiştir.

İncelenen araştırma sonuçları göstermektedir ki, kolektif belleğin güçlü imgelerin bulunduğu mekânlarda gerçekleştirilecek yenileme, koruma ve/veya geliştirme çalışmalarında kolektif belleğin sürdürülebilirliğinin yapılacak tasarımın merkezine konulması gerekmektedir. Toplumsal belleği korumak ve geleceğe taşımak adına kentin kolektif belleği arşivi oluşturmak son derece önemlidir.

Kentlinin kolektif belleğinde önemli bir yer tutan demiryolu yerleşkesi ve Sivas Cer Atölyesi'nin bilinmesi ve gelecek nesillere aktarılabilmesi amacıyla yapılan bu çalışma ile farklı disiplinlerdeki araştırmacılar için de ihtiyaç duyacağı bir kaynak olmaktadır. Bu çalışma izlediği yol itibarıyla, ileride yapılabilecek kolektif bellek mekânlarının incelenmesi ve arşivlenerek geleceğe aktarılmasına konu olan çalışmalara örnek olabilecek, bir metodolojik yaklaşım ortaya koymaktadır.

ETİK STANDARTLAR:

Çıkar Çatışması: Yazar, kendileri ve diğer üçüncü kişi ve kurumlarla çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu makalede etik kurul iznin belgesi alınmıştır.

Finansal Destek: Bu makalede finansal destek alınmamıştır.

Teşekkür: Bu araştırma, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi (ESOGÜ), Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı'nda devam eden '*Demiryollarının Somut ve Somut Olmayan Kültürel Miras Değerlerinin Kolektif Bellekteki Yeri: Sivas Demiryolu Yerleşkesi Örneği*' adlı Yüksek Lisans tez çalışmasının bir bölümüdür. Bu çalışmayı yapmamızı sağlayan Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü'ne teşekkürlerimizi sunarız.

KAYNAKÇA:

Ağraz, G., Eroğlu, E., & Yıldız, M. E. (2020). Modern Kentin Saati*: Sivas Cer Atelyesi. Mimarlık, (414).

Akın Güler, G., & Tural, O. (2015). Eskişehir Kent Merkezi'nde Demiryolunun Yer Altına Alınarak Terk Ettiği Zeminin Kentsel Mekâna Katılımı, 27. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi, 01-02.

Assmann, J. Kültürel Bellek, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 2018.

Aydoğdu Atasoy, Ö. (2019). Coğrafya ve Tarih Perspektifinden Somut Kültürel Miras ve Türkiye. Folklor/Edebiyat, 25 (99), 657-659.

Bahar, O., Çelik, N., & Samırkaş, M. (2016). Farklı Boyutları ile Sürdürülebilir Turizm. Süre Yayınevi, İstanbul.

Basat, E. M. (2013). Somut ve Somut Olmayan Kültürel Mirası Birlikte Koruyabilmek. Millî Folklor, 61.

Bergson, H. (1999). The Creative Mind: an Introduction to Metaphysics, (Trans: Mabelle L. Andison). Bridgewater, New Jersey: Replica Books.

Baş, T. (2005) Anket Nasıl Hazırlanır Uygulanır Değerlendirilir. Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Boyer, M. C. (1994). The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments, MIT Press, Cambridge, Mass.

Boyer, P. & Wertsch, J. V. (2015). Zihinde ve Kültürde Bellek, (Çev. Y. Aşçı Dalar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Burman, P. (1997). "Philosophies for Conserving the Railway Heritage", Conserving the Railway Heritage, Burman, P. & Stratton, M., eds, E&FN Spon, London, s.18-33.

Can, M. (2009). Kültürel Miras ve Müzecilik Çalışma Raporu (Eylül 2009), T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.

Connerton, P. (1999). Toplumlar Nasıl Anımsar?, (Çev: Alâeddin Şenel), Ayrıntı Yayınları.

Cossons, N. (1997). An agenda for the railway heritage, Conserving the Railway Heritage, Burman, P. ve Startton, M., eds, E&FN Spon, 3-17, London.

Draaisma, D. (2007) Bellek Metaforları Zihinle İlgili Fikirlerin Tarihi (Çev: G. Koca) İstanbul, Metis Yayınları.

Deniz, T. & Diker, O. (2016). Coğrafya ve Tarih Perspektifinden Somut Kültürel Miras ve Türkiye (2.Baskı) Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık, ISBN:978-605-318-756-1, 227 sayfa.

Demirci, B. (2009). İktisat Sosyolojisi Açısından Sivas Cer Atölyesi ve Değişen Zaman Bilinci. Cumhuriyet Döneminde Sivas Sempozyumu Bildirileri I (27-30 Ekim 2008), Sivas.

Doğru, T. & Varkal Deligöz, M. (2017). Hafıza Kutusu: Bir Kentsel Kolektif Bellek Deneyi(mi), Megaron, c. 12, s. 4, ss. 545-552.

- Ekici, M., & Fedakâr, P. (2013). " Ege Üniversitesi" Deneyimleriyle Somut Olmayan Kültürel Mirası" Yaşatarak Koruma". Millî Folklor, 25(100).
- Ekizoğlu, G. (2012). Demiryolu yerleşkelerinin endüstriyel miras olarak korunma sorunları: İzmir-Aydın hattı üzerindeki demiryolu yerleşkeleri örneği. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Emir İlhan, M. (2018). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Toplumsal Belleğin Mukavemeti, Hatırlama, Kültür ve Tarih Açısından Girit", Mediterranean Journal of Humanities, 8/1, 227- 235.
- Erl, A. (2008). Cultural Memory Studies: An Introduction. In A. Erl & A. Nünning (Eds.), Cultural Memory Studies: An International and Interdisciplinary Handbook (pp. 1–19). Berlin: Walter de Gruyter.
- ICOMOS. (2021). Railways as a World Heritage Sites. Icomos Türkiye: <http://www.icomos.org.tr/>, Erişim Tarihi: 15/01/2023.
- Halbwacs, M. (2019). Kolektif Bellek, (Çev. Zuhâl Karagöz), Pinhan Yayınları.
- Kıraç, A. B. (2001). Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması. (Doktora Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kösebay Erkan, Y., & Ahunbay, Z. (2009). Anadolu Demiryolu mirası ve korunması. İTÜDERGİSİ/a, 7(2).
- Köşkeröğlu, E. (2006). Demiryolu Mirası – Korunması, Dosya 03, TMMOB Ankara Şubesi Yayınları, Bülten 45,19-23, Ankara.
- Kuşçuoğlu, G. Ö., & Taş, M. (2017). Sürdürülebilir kültürel miras yönetimi. Yalvaç Akademi Dergisi, 2(1), 58-67.
- Lefebvre, H. (1991). The production of space. The Production of Space.
- Mahiroğulları, A. (2009). Cumhuriyet'ten Günümüze Sivas'ta Ekonomik Yapı ve İstihdam. Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 10 (1), 175-194.
- Mahiroğulları, A., (2018). Bozkırdaki Çekirdek Sivas. Özlem Kitabevi, Sivas, 520 s.
- Nora, P. (2006) Hafıza Mekânları. (Çev. M. E. Özcan), Ankara, Dost Kitabevi.
- Özdemir Dağıstan, M. Z. (2005). Türkiye'de kültürel mirasın korunmasına kısa bir bakış. TMMOB Planlama Dergisi, 1, 20-25.
- Özpay, G. A., & Akpınar, E. (2020). Kültürel Mirasa Bir Örnek: Sivas Cer Atölyesi. Doğu Coğrafya Dergisi, 25(44), 1-12.
- Rossi, A. (2006). Şehrin Mimarisi, (Çev. Nurdan Gürbilek), İstanbul, Kanat Yayınları.
- Sayar, S. (2011) Kolektif Bellek Bağlamında Tuzla Köyü Bölgesi'nin Mekânsal Değişiminin İrdelenmesi. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Seçer Kariptaş, F. (2019). Endüstriyel miras kavramı çerçevesinde endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi ve elektrik santralleri örneği üzerinden analizi.
- Silverman, H. ve Ruggles, D. F. (2007). Cultural Heritage and Human Rights. H. Silverman ve D.F. Ruggles (Eds.). Cultural Heritage and Human Rights içinde (ss.3-22). USA.:Springer.
- Sönmez, F., & Baran, M. (2020). Erken Cumhuriyet Dönemi Endüstri Yerleşkelerinden Bir Örnek: Sivas Cer Atölyesi (1939). 7. Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Kongresi (13–14 Mart 2020/Ankara) (UBAK), 67.
- Şenyiğit, Ö., Erten, E. (2011) "Adana Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi", Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 26(1), s. 37-55.
- Tanyeli, G. (2000). "Endüstri Arkeolojisi Yapılarının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi" Domus m, sayı:8, s.50-51.
- Tekin, Ş. (2014). Bir Fabrikadan Fazlası Cer Atelyesi. Hayat Ağacı Dergisi, (26): 4-10.

Tunçer, M. (2017). *Dünden Bugüne Kültürel Miras ve Koruma*, Gazi Kitabevi, Ankara.

TÜİK. (2022). TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) Veri Tabanı Türkiye 2022 Yılı Nüfusu. Erişim Tarihi: 02.12.2023

Türk Dil Kurumu (TDK). (2023). <https://sozluk.gov.tr/> Erişim tarihi: 20.06.2023.

Türkyılmaz, Dilek. (2013). "Somut Olmayan Kültürel Miras Çalışmaları Bağlamında Türksoy Bölgesel Seminerlerine İlişkin Bir Değerlendirme". *Millî Folklor* 100 (Kış 2013): 40-49, 2013.

UNESCO. (1972). "United Nations Educational, Scientific and Cultural" (<http://www.unesco.org.tr>)

Ünal, M. (2009). Endüstri mirası kapsamında İstanbul Yedikule TCDD Atölyelerinin mimarisi ve koruma sorunları. (Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Ünlü, S. N. (2017). "Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekân İlişkisi: Mersin Örneği", *Planlama Dergisi* 2017;27(1) s. 75–93, İstanbul.

Üredi, K. (2006). *Bir Şehrin Beş Hali*. Ötüken Yayınları, İstanbul, 279 s.

Üredi, K. (2016). *Sivas'ımı Sıtkınan Sevdim*. Kitabevi Yayınları, İstanbul, 255 s.

Yıldırım, H. (1993). *Cumhuriyet Döneminde Sivas Şehri (1923-1950)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

Zelizer, B. (1995). *Competing memories: Reading the past against the grain: The shape of memory studies*.

EXTENDED ABSTRACT:

The railway network, which was expanded with the Republic, developed as an alternative to the highway. Railways have many importance and meaning for society in the past and today. Within the scope of this study, railway heritage; railway structures, railway parks, railway signal towers, railway bridges-viaducts and all kinds of hardware materials used in their structures; clock towers, furniture, tools, etc. elements fall within this scope (Ekizoğlu, 2012). The railway campus is not only a production area, it also includes social facilities and is therefore a memorable component. To create a city, it is necessary to create a memory based on common values. Collective memory shaped by experiences and assumptions; Common shares of members of a community are a phenomenon that shapes the past and present (Doğu and Varkal Deligöz, 2017). If the groups that form the collective memory disappear, it is inevitable that the collective memory will also disappear. For this reason, it is important that social memory is alive and can be stored. Railway culture will only increase as it is shared and will preserve its place in social memories.

Within the scope of the study, it is aimed to enable the railways to transform tangible and intangible cultural heritage values into a city symbol in the memory of the city and its citizens. Sivas city railway campus and Cer Atölyesi were chosen as the sample field study. The reason for choosing the Sivas railway campus and Cer Atölyesi (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş.) example was the awareness of revealing the heritage values of the Sivas railway campus.

The main material of the study consists of the data obtained from the survey conducted for Sivas railway campus and Cer Atölye (TÜRASAŞ). In addition, written and visual resources such as books, magazines, theses, articles, papers, and photographs constitute the other materials of the study. The methodological approach includes different methods within itself. In the first stage of Sivas city analysis; In order to determine the current situation of the city of Sivas, a physical analysis was made on the elements (roads, borders/edges, regions, nodes/foci, signs) put forward by Kevin Lynch in the City Image. Kevin Lynch analysis was performed for the study area with these parameters. After the analysis, the parameters that would guide the survey questions were determined. In the second stage, A survey was conducted to obtain the memories of people and individuals who experienced the railway campus.

The survey, for which the necessary ethics committee permissions were obtained, was administered face-to-face via Google Form to 390 participants, both Cer Atölye employees and external users. Through the open-ended questions asked to the participants through a survey, information was obtained about the places that left their mark on the social memory through memories, events, emotions and thoughts. In the survey study, priority was given to users between the ages of 40-60, users over the age of 60 and railway employees.

Thanks to this research, the existence of tangible and intangible cultural heritage elements of the Sivas railway campus and Cer Workshop, which have taken their place in the city memory, have been determined. It was determined that sound was also very effective in the city, and that the pipe sound coming from the Cer Atölye shaped social life as a sound element in the past and remained in the memories of many people. As a result of the findings, while the campus was initially located outside the city limits, the growth of the city in the following years caused the workshop to remain in the city center. For this reason, since the campus is in the center of the city, the preferred mode of transportation in the survey data was walking. It was determined that participants between the ages of 18-30 used the expression 'today' more frequently, while participants over the age of 45 used the expression 'past' more frequently. The explanation for this contradictory situation can be explained by the fact that the younger generation used social spaces more actively in the past. Despite the changing and transforming spaces, the railway campus and Cer Atölye have gained an important place in the memory of the city's people. The results of the research examined show that the sustainability of the collective memory should be placed at the center of the design in the renovation, preservation or development works to be carried out in places where there are strong images of the collective memory. It is extremely important to create a collective memory archive of the city in order to preserve social memory and carry it into the future. In terms of the path it follows, this study presents a methodological approach that can be an example for future studies on examining collective memory spaces and archiving them and transferring them to the future.