

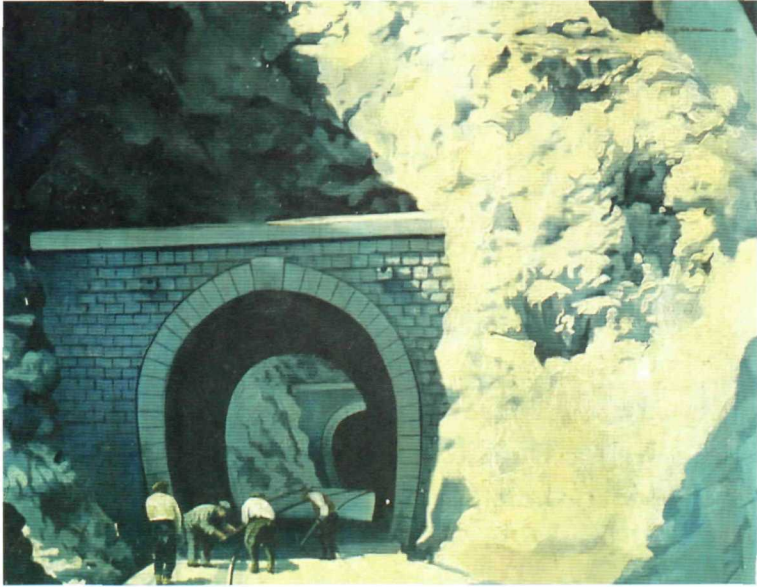
Demir At'ın Öyküsü

Yapı Kredi Kültür Merkezi, TCDD Genel Müdürlüğü'nün katkılarıyla hazırlanan "Demir Yol, Tren Çağı" sergisine ev sahipliği yapıyor.

Erken sanayileşen ülkelerde demiryolu, ekonomik gelişmenin bir simgesi idi. Büyük yatırımlar gerektiren bu ağ, sermaye birikiminin bir anlamda sonucunu oluşturuyordu. Ancak sanayileşmesini gerçekleştirememiş ülkelerde demiryolu sanayileşmeye ivme kazandıran bir etken olarak görülebilir. Örneğin Osmanlı'da demiryolu çağdaşlığın sonucu değil, nedeni olarak gündeme geldi.



Bronz Madalya 1939, 8x5 cm. Sivas Lokomotif ve Vagon Atelyesinin açılış armağanı "TCDD Atatürk Konutu Müzesi"



Vedat Erbil'in Tünel-Ray Çalışması, 1950 Yağlı boya, 103x125 cm "TCDD Müzesi"

Osmanlı, sanayi devrimini yaşamaksızın demiryollarına kavuştu ve ülkedeki yaşam tarzının değişiminde demiryolu asli bir işlev gördü.

Kırım Savaşı sonrası ülkeye gelen demiryolu, aslında geniş anlamda modernitenin ta kendisiydi. İzmir - Aydın, İzmir - Kasaba, Hicaz ve Bağdat demiryolu projeleri derken Cumhuriyete gelindi. Cumhuriyet döneminde demiryolu, milli politikaların başında yer aldı. Amaç, ülkeyi "demir ağlarla örmek"ti. Cumhuriyet hükümeti ilk iş olarak demiryollarını millileştirdi. Demiryolunun devletle bütünleşmiş imgesi çok partili döneme kadar sürdü. 2. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin Batı bloğunda yer alması ve ABD'den büyük ölçekte yardım-

lar görmesi, demiryolu çağının sonu oldu. Demiryolu devletle o denli özdeşleştirilmişti ki karayollarına öncelik verilmesi tek parti dönemi devletçiliğinin ölüm fermanı gibiydi. Gelişmiş ülkelerde demiryolu ve hızlı trenler ulaşımın vazgeçilmez unsuru haline gelirken Türkiye'de ihmal edildi ve kendi haline bırakıldı. Demiryolu gericiğin, karayolu ise modernliğin simgesi oldu. Danışmanlığını Prof. Dr. Zafer Toprak'ın yaptığı serginin kataloğunda Ayfer Tunç, Zafer Toprak ve İber Ortaylı'nın yazılılarıyla Enis Batur'un demiryolu ve trenin hayatımızdaki yerini evrensel olarak sıralanmış kavramlar ışığında ele aldığı bir bölüm bulunmaktadır.

Demir At'ın Öyküsü

Walt Whitman neredeyse ön-fütürist bir yaklaşımla trenin "makine" yanına övgüler düzerken, Emily Dickinson, tıpkı Kızılgerililer gibi, dağlar tepeler aşır terler buğular içinde ahırına dönen bir "demir at"a benzetiyordu onu. O yıllardan bugüne geçen yüzyılı aşkın zaman içinde, trenler her çeşit yolcu (asker, sivil, gezgin, tüccar, devlet adamı...) yanında bu iki kimliği de taşıyıp durdu.

19. yüzyılı gerçek "Demir çağı" haline getiren "demir yol" çağdaşlığın sonucu değil, nedeni olarak geldiği Türkiye'de, uluslararası pazarlara açılmayı kolaylaştırırken uluslaşmayı da hızlandırdı; ticaret ve ulaşım-iletişimi geliştirdiği gibi, getirdiği dakiklikle zaman kavramını da değiştirdi. Demiryoluyla Türkiye'de mekan anlayışı da değişti: Günlük hayatın merkezi artık tren istasyonuydu. 1950'lerde ise, dünyada yeni atılımlar yapan demiryolu, ülkemiz ulaşımındaki ağırlıklı yerini karayoluna bırakmak zorunda kaldı. Tren, artık hayatımızın sadece nostaljik bir ögesi olarak kalacaktı.

"Demir Yol, Tren Çağı" sergisi, Türkiye'de demiryolu ve tren olgusuna, tarihinin yanı sıra garlar, beklemek, karşılama ve uğurlama, süratle ulaşma, zamanı algılama, trende yolculuk, trende yemek, uyu-



Buharlı Lokomotif Kontrol Saati "TCDD Müzesi"

mak, ticaret hayatının demiryoluyla hareketlenmesi, yapılanma teknikleri, maketler, oyuncaklar, demiryolu konulu pullar vb. başlıkları altında, kişiler, nesnelere ve eşyalardan yansıyan ışıklarda bakmaya çalışıyor.

Sergi, 24 Mayıs 2003 tarihine kadar Yapı Kredi Kültür Merkezi Vedat Nedim Tör Müzesi'nde ziyaret edilebilir.