

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

WOLFGANG SCHIVELBUSCH

Demiryolu Seyahatinin Tarihi

19. Yüzyılda Mekân ve
Zamanın Sanayileşmesi



ÇEVİREN: ÇİĞDEM CANAN DİKMEN

Wolfgang Schivelbusch

1941 yılında Berlin’de doğdu. Frankfurt Üniversitesi’nde edebiyat bilimi, sosyoloji ve felsefe öğrenimi gördü. Zihniyet ve kültür tarihi araştırmalarıyla tanındı. 2003’te Berlin Sanatlar Akademisi Heinrich Mann Ödülü’nü ve 2005’te Aby Warburg Vakfı Bilim Ödülü’nü kazandı. 1973’ten beri serbest yazar olarak New York’ta yaşıyor.

Çiğdem Canan Dikmen

1974 yılında Ankara’da doğdu. Ankara Üniversitesi Başkent Meslek Yüksekokulu (BMYO) Japonca Turizm Rehberliğini bitirdikten sonra, Alman edebiyatına ve felsefeye duyduğu yoğun ilgiyle öğrenimine, 2002 yılında birincilikle mezun olduğu Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Alman Dili ve Edebiyatı bölümünde devam etti. Aynı üniversitede dilbilimi alanında yazdığı teziyle yüksek lisansını tamamladı. Aralarında Kafka, Nietzsche, Goethe, Schopenhauer gibi yazar ve filozofların klasik eserlerinin de yer aldığı yirminin üzerinde çevirisi vardır. Halen Gazi Üniversitesi Yabancı Diller Yüksek Okulu’nda öğretim görevlisi olarak çalışan Çiğdem Canan Dikmen Ankara’da yaşamaktadır.



Kırmızı Kedi Yayınevi: 1619

Hayat Bilgisi: 11

Özgün adı: *Geschichte der Eisenbahnreise:*

Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert

Demiryolu Seyahatinin Tarihi –

19 Yüzyılda Mekân ve Zamanın Sanayileşmesi

Wolfgang Schiwelbusch

Çeviren: Çiğdem Canan Dikmen

© Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG, Münih, 1977

© Kırmızı Kedi Yayınevi, 2018

Yayın Yönetmeni: Enis Batur

Editör: Amine Akyel

Kapak Uygulama ve Sayfa Tasarımı: Senem Yıldırım

Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında, yayıncının yazılı izni alınmaksızın hiçbir şekilde kopyalanamaz, elektronik veya mekanik yolla çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

Birinci Basım: Ağustos 2022 İstanbul

ISBN: 978-625-418-139-9

Kırmızı Kedi Sertifika No: 40620

Baskı: Pasifik Ofset

Cihangir Mah. Güvercin Cad. No: 3/1 Baha İş Merkezi A Blok Kat: 2

34310 Haramidere / İSTANBUL

T: 0212 412 17 77 Sertifika No: 44451

Kırmızı Kedi Yayınevi

kirmizikedi@kirmizikedi.com / www.kirmizikedi.com

facebook.com: kirmizikediyayinevi / twitter.com: krmzikedikitap

instagram: kirmizikediyayinevi

Ömer Avni Mah. Emektar Sok. No: 18 Gümüşsuyu 34427 İSTANBUL

T: 0212 244 89 82 F: 0212 244 09 48

WOLFGANG
SCHIWELEBUSCH

DEMİRYOLU
SEYAHATİNİN
TARİHİ

19. Yüzyılda Mekân ve Zamanın
Sanayileşmesi

Çeviren: Çiğdem Canan Dikmen

HAYAT BİLGİSİ

İÇİNDEKİLER

Dünya Makineleri: Buhar Makinesi, Demiryolu ve Bilgisayar 7

I. Bölüm: İtici Güçlerin Makineleşmesi 15

II. Bölüm: Mekanik Birlik 31

III. Bölüm: Demiryolu Mekânı ve Demiryolu Zamanı 49

EK: Cam Mimarisinin Mekânı 60

IV. Bölüm: Panoramik Yolculuk 67

V. Bölüm: Kompartıman 87

VI. Bölüm: Amerikan Demiryolu 107

VII. Bölüm: Demiryolu Seyahatinin Patolojisi 135

EK: Endüstriyel Yorgunluk 145

VIII. Bölüm: Kaza 151

IX. Bölüm: Demiryolu Kazası, “Railway Spine”, “Travmatik Nevroz” 157

EK: Şokun Tarihi 173

X. Bölüm: Uyarın-Kalkanı ya da Endüstrileştirilmiş Bilinç 183

XI. Bölüm: Şehre Giriş: İstasyon 193

XII. Bölüm : Şehirdeki Traversler 201

Açıklama 223

Dizin 227

Dünya Makineleri: Buhar Makinesi, Demiryolu ve Bilgisayar*

Bu kitap 1977 yılında ilk kez yayınlandığında PC henüz neredeyse hiç bilinmiyor ve internet henüz hayal bile edilemezdi. Sonraki 30 yıl, boyutları ve etkileriyle pek çok kez 19. yüzyılın endüstri devrimiy- le karşılaştırılan dijital devrimi de beraberinde getirdi. Endüstri devriminin hızlandırıcısı olan demiryoluyla bilgisayarın, makinelerin gelişimine ait aynı egride farklı noktaları işgal etmesi mümkün müydü?

70'li yılların başında, Brecht sonrası Doğu Almanya Tiyatrosu hakkında bir tezle üniversite eğitimimi bi- tirdikten sonra edebiyat tahsilimi sürdürmek yerine demiryolu konusuna yöneldim. Ya hâlâ geç Frankfurt Okulu'yla ya da yeni yeni başlayan post-yapısalcılıkla meşgul olan o zamanki üniversite arkadaşlarımdan hiç- biri bu konuya herhangi bir ilgi göstermiyordu. Benim bu yeni atılımımı, makinist şapkaları ve istasyon şefi dü- dükleri gibi ufak hediyelerle alaya alıyorlardı.

Onların teknik ve nesnel konulara olan ilgisi Adorno ve Horkheimer'in kültür endüstrisi tasarısıyla Walter Benjamin'in "Tekniğin Olanaklarıyla Yeniden Üretilbildiği Çağda Sanat Yapıtı" gibi metinlerle sınırlıydı.

* Amerika baskısına önsöz.

Gerçi Norbert Elias'ın *Uygarlık Süreci* adlı kitabı mevcuttu ve Weimar döneminden yola çıkan bir yeniden keşif olarak şüphesiz memnuniyet vericiydi. Tarihi nesneler olan bir çatal ya da bir mendil gibi somut şeyler, Adorno ve Habermas'ın metinlerinin rahatlatıcı çeşitlemesi olarak görülüyordu. Kaldı ki bununla da yetiniliyordu.

Ben bu dünya görüşünü 1970 yazına kadar, bilimsel çalışmama başlamadan önce, ilk Amerika yolculuğuma çıktığımda paylaşmıştım. Bu seyahat, 1967'den 1969'a kadar süren Berlin yıllarının heyecanını takip eden *ennui*'dan¹ bir kaçış olsa gerekti.

Richard Nixon'un seçilmesi Karl Marx yandaşı bu romantik delikanlıya Louis Napoleon'un *18 Brumaire*'inin² modern bir tekrarı gibi geliyordu.³ Yakın tarihe bakınca, Vietnam Savaşı'nın, Getto ayaklanmalarının ve Chicago'daki Demokratik Konvansiyon'un Amerika'sı⁴ ve de Nixon'un seçilmesi, Weimar Cumhuriyeti'nin ölüm kalım savaşının burada kendini daha büyük bir ölçüde tekrarlayabileceği düşüncesini mümkün kılıyordu.

Geç doğduğum ve Weimar Cumhuriyeti'nin çöküşünü kaçırmış olduğum için Amerikan Cumhuriyeti'nin kıyamet gününe yakından tanık olabilmeyi umuyordum. Ancak bu kıyamet ne 1970 yazında ne de sonraki 30 yılda gerçekleşti.

Amerika deneyiminden büyülenen her eğitilmiş Avrupalı kendini küçük bir Tocqueville olarak görmek ister. Ben de istisna değildim.

Amerika'nın hususi çözümünün, ülkenin teknolojik gelişimiyle çok ilgili olduğunu çabucak keşfettim. Leo Marx klasiği *"The Machine in the Garden"*⁵ ve Sigfried Giedion'un *"Makineleşmenin Hakimiyeti"* bu konuda yardımcı oldu. Amerika'daki teknolojinin tarihine dair bir temel eserde özel bir Amerikan balta-sına rastladığım an önemliydi. Avrupalı akrabalarından yola çıkarak Amerikan

1 Fr. Can sıkıntısı (ed.n)

2 Fransız Devrimi Takvimi'nin ikinci ayı. (22 Ekim – 20 Kasım arası) (ed.n.)

3 Karl Marx tarafından yazılan *Louis Bonaparte*'in *18. Brumaire*'i ilk olarak *Der achtzehnte Brumaire des Louis Napoleon* başlığı altında yayımlanmış olup, Louis'in amcası Napoleon Bonaparte'nin hükümet darbesini ima eden şu meşhur sözle başlar: "Hegel bir yerde, dünya tarihinde yer alan bütün büyük olayların ve kişilerin adeta iki kez yinelenişinin farkına varır. Ancak şunu eklemeyi unutmamıştır: İlkinde trajedi, ikincisinde ise komedi olarak."

4 1968 yılının Ağustos ayının sonunda Chicago'da gerçekleşen Demokratik Ulusal Konvansiyon – Amerikan demokratlarının parti kongresi sırasında Vietnam Savaşı'na karşı hayli büyük gösteriler yapıldı. Bir gecelik sokağa çıkma yasağı ilan edilmesinin ardından göstericiler dağılırken şiddetli eylemler polis tarafından bastırıldı.

5 İng. Bahçedeki Makine. (ed.n.)

ormancılığının iki yüzyılı boyunca katetmiş olduğu gelişme, en sevdiğim Marksist tasarımlardan birinin mükemmel biçimini –doğa ve insan arasındaki metabolik alışverişi detaylandırmak gerekirse, bu metabolik değişimin Avrupa ve Amerika’da nasıl işlediğine dair çeşitli örnekleri– gözler önüne seriyordu.

Baltadan demiryoluna sadece bir adım vardı.

Benim asıl düşüncem Amerika’yı, Avrupa ve Amerika’nın demiryolu teknolojisinin, demiryolu tasarımının ve demiryolu psikolojisinin farklı yollarını detaylı bir biçimde inceleyerek anlamaktı.

Bakış açım yazarken genişledi. Karşılaştırmalı Avrupalı-Amerikan bakış açısı tek bir bölüme indirgendi. Böylece “Demiryolu Yolculuğunun Tarihi” benim 19. yüzyılda mekân, zaman ve ruhun endüstrileşmesine doğru kendi yolculuğum oldu.

“Demiryolu Yolculuğunun Tarihi”ne buhar makinesinin teknik gelişimine dair tarihi bir kısa öyküyle başlarken, kabul gören bir örneğe riayet ettim. 19. yüzyılın her öyküsü buhar makinesini erken endüstrileşmenin destanında en önemli figür olarak –bir tür teknolojik Napoleon olarak– sunar.

Bu geleneğe uyarak asıl önemli adımın, buharla harekete geçen pistonun aşağı-yukarı sıralı hareketini seyir halindeki tekerleğin dairesel hareketine dönüştürmek olduğunu doğruladım. Bilimsel açıdan genel kabul gören görüşe göre bu dönüştürme olmasaydı, ileri doğru hareket, demiryolu ve endüstri devrimi olmazdı.

Demiryoluna öncü olan buluşun daha önemli bir özelliğini gözden kaçırmış olduğumun farkına varabilmem için bana bir kırk yıl ve bir dijital devrim gerekti. Bu buluş, bir pistonu bir silindirin içine yerleştirmekten ve buhar basıncıyla hareket ettirmekten ibaretti. Bunun sonucunda ortaya çıkan aşağı-yukarı (ya da ileri geri) hareket, insanlığın yapay olarak üretilmiş ilk mekanik güç kaynağı oldu.

Buhar makinesi ve ateşli silahlar arasındaki benzerlik daha ileriki bir sonuçtu. Tüfeğin işleyişi, piston-mermiyi dışarı fırlatan silindir ve buhar silindiri olarak, aynı şekilde hareket eden bir mermi olarak görülemediği için mi? Diğer bir deyişle, ikisi de bir itme gücünü yoktan var eden makineler değil miydi ve her ikisi de kendi yüzyıllarını –15. ve 19. yüzyılları– baştan aşağı değiştirmemişler miydi?

Piston, silindir ve buhar birleşimi icat edilmeden önce hareketi, harici doğal bir kaynaktan (rüzgâr, su, koşum hayvanı) elde etmek veya geçici olarak sağlamak ve alete, makineye ya da taşıta aktarmak şarttı. Bu analog aktarım bire bir oranda gerçekleşiyordu. Hiçbir su çarkı onu harekete geçiren akıntıdan daha hızlı işleyecek durumda değildi; hiçbir yelkenli gemi rüzgârdan daha hızlı olamıyordu; hiçbir fayton onu çeken atların hızını aşamıyordu.

Buhar makinesi, hareketini bir dış kaynaktan almayarak, aksine bir biçimde kendi içinde üreterek, Kopernikçi devrimin mekanik karşılığı gibi görünüyordu. Salt kimyasal açıdan bakıldığında elbette enerji *üretmiyor*, tüm önceki hareketler gibi enerjiyi doğadan alıyordu. Farkı, bir mevcut enerji biçimini aktarmasında, aksine bir yakıtı enerjiye dönüştürmesindeydi.

İleri-geri (ya da yukarı-aşağı) hareket kendi başına yeni bir şey olmadığı gibi, devrime yol açan bir şey hiç değildi. Her demirci bu hareketi çekiciyle uyguluyordu.

Buharla işleyen pistonun devrimi, hareketin pistonu özgü darbe biçiminin doğada başka hiçbir yerde bulunmamasıydı. Buhar darbesi, bir ikili işleyiş için mekanik yapı taşıydı ya da daha açık haliyle: Buhar darbesi onun mekanik karşılığıydı. Daha da açık haliyle: Pistonun yukarı ve aşağı hareketi doğada mevcut olan herhangi bir hareket biçiminin analoğu değildi, aksine tamamen kendine has bir *ikili-dijital* mantığı vardı. Buhar makinesinin, pistonun hareket yönünü otomatik olarak *tersine çevirmesine* ve aynı zamanda hareketi devirli bir harekete dönüştürmesine müsaade eden düzenek krank miliydi. Mekanik ve kinetik yasalarına göre bir hareketin tersine çevrilebilmesi için öncelikle hareketin durdurulması ve sonra tekrar hareket oluşumunun sağlanması şarttır. Krank mili bu ikisini sürekli bir hareket içinde ve benzersiz bir hızla başarabilir.

Mühendis olmayan biri için bu, tıpkı bilgisayardaki dijital devreler gibi, mucizeye yakındır.

Buhar makinesi tarafından üretilen hareket, bir tür hareket atomu veya molekülü olarak anlaşılabilir. Tıpkı maddenin en küçük parçalarıyla oluşan durumda olduğu gibi, bu hareket tekrar tekrar üretilerek doğadaki yanıcı maddeler ve sular kadar tükenmez bir sıklığa ulaştırılabilir. En azından buhar makinesinin icat edildiği dönemde doğadaki bu kaynakların bugünkü dünya silisyum stoku kadar sınırsız olduğu sanılıyordu.

Yapı taşları –duvardaki tuğla, Lukrez’in atomları ya da bugünkü dijital Bit’ler– tek fonksiyonları bütünün ufacık bir parçası olmak olan parçacıklardır. Özellikleri tekdüzelik ve sınırsız kullanılabilirliktir.

Bütün ve parçalarına dair eski atomcu soru hâlâ mevcut. Peki bu soru günümüzde, dijital olana uygulanabilir mi –ya da uygulanmalı mı? Özdeş parçaların oluşturduğu bir kümeden, dünyayı oluşturan şeylerin farklılığı nasıl ortaya çıkar?

Makine yapımı ve el yapımı arasındaki farkı hâlâ her zamanki kadar güçlü deneyimliyor oluşumuz, görünen o ki neredeyse içgüdüsel bir insani yaradılışı –makine yapımı olmayana tutunma ve onunla bağ kurmayı– ortaya koyuyor. Daima daha gelişmiş bir zekâyla işleyen aletlerin büyümesi isteksizlikle sekteye uğruyor. Kant tarafından betimlenen –bülbul sesini keyifle dinleyen bir adamın, bu sesin aslında bir insan tarafından yapılan bir taklit olduğunu keşfettiği anda hissettiği– tiksinti, aldatıcı bir taklitle asıl olandan mahrum bırakıldığımızı zı hissettiğimiz her an tekrarlanıyor.

Bu noktada *makinenin* ilk –endüstri öncesi– anlamının teknik alet değil, kandırma ya da aldatma efekti olduğunu, dolayısıyla hile ya da numara için kullanılan eski *machination* kelimesinin veya *deus ex machina* kavramının buna işaret ettiğini hatırlamak gerek. 19. yüzyılın endüstri kültürünün doruk noktasında makine mühendisliğinin büyük kuramcısı Franz Reuleaux makinenin aldatıcı doğasını teşhis etti. Reuleaux makineyi, “doğa olayının –olağan türden dış güçlerin sarsamadığı, ancak makinede düzene ve yasaya bağlanan– kozmik özgürlüğünün” insafsız dönüştürücüsü olarak tanımladı.⁶ Bu, dünyayı dünya makinesi olarak gören erken modern çağın düşünce biçimine doğru tam bir geri dönüştü. Makinenin vaat ettiği sadece doğayı yeniden üretmek ve kopyalamak değil, bunun ötesinde, doğanın kapasitesini kat kat artırmaktı.

Her yeni teknolojinin bir deneme, doğayı kendi kurallarına tabi kılma denemesi olduğunu, bu amaca hizmet eden fiziksel aracın makine olduğunu ve bunun sonucunda ortaya çıkan yeni gerçekliğin bir aldatmaca, bir dublör ya da bir eşdeş-doğa olduğunu kabul ettiğimiz anda, her başarılı denemede dünyanın dünya makinesine dönüştüğünü de kabul etmek zorunda kalırız.

6 Franz Reuleaux, *Lehrbuch der Kinematik*, Cilt 1: *Theoretische Kinematik. Grundzüge einer Theorie des Maschinenwesens*, Braunschweig 1875, s.37.

Yeni teknolojinin gayri-maddi ya da maddi olup olmaması, bir adımın, bir basıncın, paranın, mekanik saatlerin, ateşli silahların, buhar makinelerinin ya da bilgisayarın söz konusu olması herhangi bir rol oynamaz.

Bu kabul edildiğinde, 19. yüzyılın demiryolunun ve çağımızın bilgisayara-rının hangi ortak noktada birleştiklerini görmek mümkün olur. İkisi de onlar tarafından meydana getirilen görüngülerin ötesinde, birer dünyayı taklit etme ve yeniden üretme denemesidir. İkisi de başarılıdır. Ve hedeflerine *hileleri* aracılığıyla ulaşırlar. Yaratıkları dünya ister buharla çalışan endüstriyel bir ürünün ve ulaştırmanın global ağı, ister bilginin dijitalleştirilmiş sanal dünyası olsun – bu *onların* dünya makinesidir.

Raydan çıkar ve patlarsa, onları paramparça edersek ya da sadece fişi çekersek, iki dünya makinesinin ani sonu olur bu.

Charles Babbage ilk olarak 1832’de yayımlanan “Makinenin Ekonomisi” adlı klasiğinde bir buhar makinesinin silindirin içindeki pistonun darbelerini tam olarak sayabilen bir makineden söz eder.

Babbage neden söz ettiğini biliyordu. Ünlü bir matematikçi ve ilk hesap makinesinin yaratıcısı olmadan önce bir *bilgisayar* olarak çalışmıştı. 1830’lu yıllarda bilgisayar bir makine değil, astronomi, denizcilik ve endüstri için büyük sayı kümelerinin hesaplanmasına yönelik matematiksel tablolar hazırlamakla yükümlü bir kişiydi. Diğer bir deyişle: Bir bilgisayar, beynini bir endüstri işçisinin ellerini kullandığı kadar mekanik kullanan bir zihin işçisiydi. Bu iki faaliyeti birbiriyle ilişkilendiren “yorucu monotonlukları” idi.⁷

Bunu bizzat deneyimleyen Babbage bu tür bir mekanik hesaplama işi yapan bir makine fikrini ortaya atan ilk kişiydi. Onun çokça alıntılanan “Tanrım, keşke bu hesaplar buhar gücüyle yapılabilseydi!” serzenişi ve “Bizim için hesaplar yapabilecek bir buhar makinesi icat edilebilseydi, bu son derece kullanışlı olurdu” sözüyle ifade bulan ileri görüşlülüğü,⁸ buhar gücünün –ister fabrikada, ister demiryolunda kullanılsın– mutlak kudretine duyulan çağdaş inancın kanıtlarıdır. Buhar makinesi fiziksel işleri yorulmadan yapabilecek durumdaydı,

7 Charles Babbage, “Royal Society Başkanı, Sir Humphry Davy’ye, matematik çizelgelerinin hesaplanması ve basılması amacıyla makinelerin kullanımı hakkında” (3 Temmuz 1822); Bernhard J. Dotzler (Yay. ve Çev.), *Babbage’s Rechen-Automate. Ausgewählte Schriften*, Viyana / New York 1996, s.95.

8 Charles Babbage, “*The Science of Number Reduced to Mechanism*”, 1822. Martin Campbell-Kelly (Yay.), *The Works of Charles Babbage*, Cilt 2, New York 1989, s.15.

bu nedenle Babbage, sıkılmak ya da yorulmak nedir bilmeden hesap yapan bir buharlı mekanik beyin tasarladı.

Babbage'nin bir sonraki makine projesinde yer alan Ada Lovelace'in (Byron'un kızı) analitik makineyi Fransız mucit Joseph-Marie Jacquard'ın mekanik dokuma tezgâhu modeline göre delikli kartlarla programlama önerisi de bu yöndeydi: "Analitik makine tıpkı Jacquard- tezgâhının çiçekleri ve yapıları dokuduğu gibi cebirsel desenleri doker."⁹

Lovelace'in çağdaşı, filozof ve bilim tarihçisi William Whewell hesap makinesini, içinde "birlikte götürüldüğümüz (...)" bir kompartımanla karşılaştırıyordu; "Bir istasyonda kompartımana girer ve bir diğer istasyonda tekrar dışarı çıkarız."¹⁰

Bunu Heinrich Heine'nin dalga dalga kıyıları vuran Kuzey Denizi'ni Paris'teki kapısının eşiğine getiren demiryolu tasviriyle ya da fabrika bandının hammaddeyi aldığı ve hazır otomobil olarak çıkardığı Ford fabrikaları hakkındaki 20. yüzyıla ait raporlarla karşılaştırmak mümkün.

Babbage ve endüstriyel devrimin diğer propagandacıları ister maddi ister gayri-maddi olsun, makineleşmenin prensiplerinin genel geçerliğine inandıkları için çağlarının *entelektüel sanayicileri* olarak adlandırılıyorlardı.

Makineleşme sayesinde meta üretiminin artırılması ve zihinsel kapasitelerin çoğaltılması açıkça farklı sonuçları beraberinde getiren iki farklı şeydir. İlki sadece bir süredir mevcut ve tüketicilik olarak adlandırılan şeye yol açtı.

İkincisi daha yeni bir gerçeklik olmasına rağmen, Babbage onun gizil gücünü önceden gördü.

Onun "şeyler ve maneviyatla, en temel moleküler düzleme kadar inen bir tanrısal arşiv" üretmeye muktedir olan "mekanik genişletilmiş zekâ fantezisi"¹¹ iki çizginin kesişmesine işaret eder.

İlk çizgi matematiğin gerçek dünyayı sayılarla taklit edebilme yönündeki ütöpik özleminden ibaret olup, Pierre-Simon Laplace'ın "Olasılıklar Üzerine Felsefi Deneme" adlı eserinde ortaya koyduğu ve Laplace'ın Şeytanı olarak

9 Ada Lovelace, "Memoir on the Analytical Engine", Note G, 1843.

10 William Whewell, *Of a Liberal Education in General, and with Particular Reference to the Leading Studies of the University of Cambridge*, Bölüm 1, Londra 1850, s.41.

11 Tamara Ketabgian, "Prosthetic Divinity. Babbage's Engine, Spiritual Intelligence, and the Senses"; *Victorian Review*, basım 35, sayı 2, s.35.

bilinen bir olasılıktır. “Bir zekâ, verili bir an için, doğayı canlı kılan tüm güçleri ve onu oluşturan tüm varlıkların karşılıklı konumunu bilseydi ve bunun da ötesinde, bu verili büyüklükleri bir analize tabi kılabilecek kadar kapsamlı olsaydı, evrenin en büyük cisimlerinin ve en hafif atomlarının hareketlerini aynı formülde ifade ederdi: Hiçbir şey böyle bir zekâ için belirsiz olmaz ve tıpkı geçmiş gibi gelecek de gözlerinin önüne serilirdi.”¹²

İkinci çizgi, buna ulaşabilmek için gereken gerçek hesaplama işinin üretimidir. Burada hedef sadece dünyayı sayılarla kavramak değil, ondan –istenildiği zaman yeniden oluşturulabilecek, daha doğrusu yeniden hesaplanıp bulunabilecek– bir nümerik eşdeş oluşturmaktır. Şimdiye kadar hiçbir dünya makinesi bunu yapabilecek durumda değildi.

1837’de Charles Babbage tarafından yazılan ve “On the Permanent Impressions of Our Words and Actions on the Globe We Inhabit” (Söz ve Eylemlerimizin Yaşadığımız Evrendeki Sürekli Etkisi Üzerine) başlıklı bölümden alıntılanan aşağıdaki pasajda Babbage’nin birkaç cümlesinden önce kullanılan “bir öz” (yani Tanrı) kavramının yerine günümüzün Google ya da NSA gibi mega hesaplama ajanslarını koymak durumundayız; böylelikle dünyanın dijital reproduksiyonun onun moleküler düzleminin derinliklerine dek ilerlediğini görebiliriz: “İyi ve kötüyle biçimlenmiş olan her atom, filozofların ve alimlerin ona [öze] aktardıkları hareketleri anında muhafaza eder, on binlerce türde tüm değersiz ve bayağı şeyleri karıştırır ve birleştirir. Hava bile, erkeklerin söylediği ya da kadınların fısıldadığı her şeyin daima içindeki kitapların sayfalarında yazılı olduğu devasa bir kütüphanedir. Orada, onun değişken fakat açık ve net harflerinde, ölümlülüğün en eski ve en yeni iniltileriyle karışmış halde, yerine getirilmemiş vaatler, tutulmamış sözler, her parçacığın birleşmiş hareketlerinde ebediyen varlığını sürdürerek, insanın değişken iradesinin bir kanıtı olarak”¹³ daima kayıtlı durur.

Aşağı yukarı, Karl Marx ve Friedrich Engels’in *Komünist Manifesto* adlı eserde burjuvazinin kendine “kendi suretinde bir dünya yarattığını” yazdıkları dönemde, Kutsal Kitap dilinin gücü tam da bu suretin –insanın suretinin– makine ile benliğini kaybetmekte olduğunun farkına varmalarını engellemiş olsa gerek.

2014

12 Pierre Simon de Laplace, *Philosophischer Versuch über die Wahrscheinlichkeiten*, Leipzig 1886, Önsöz.

13 Charles Babbage, “The Ninth Bridgewater Treatise”, 1838; Martin Campbell-Kelly (Yay.), *The Works of Charles Babbage*, Cilt 9, New York 1989, s.36.

I. Bölüm

İtici Güçlerin Makineleşmesi

Endüstri insanların yaşamı haline geldi.

Marc Séguin, 1839.

On sekizinci yüzyılda buhar makinesinin teknik gelişiminde, modern üretim biçiminin organik doğanın sınırlarından kurtularak özgürleşme süreci takip edilebilir.¹ Buhar gücünün ilk ekonomik kullanımı 18. yüzyılın başında Newcomen'in atmosferik buhar makinesiyle mümkün olur. Makine Newcastle civarındaki kömür havzasında, giderek daha derinlere inen maden ocaklarından su pompalamak amacıyla kullanılır. Kömür –Avrupa ekonomik kültürüne o zamana dek yön veren

¹ Organik doğanın sınırlarından özgürleşme' ifadesi Sombart tarafından sıklıkla kullanılır (örneğin; *Moderner Kapitalismus*, Cilt 2, s.215-216; Cilt 3, s.97). Bu özgürleşme yeni maddelerin ve enerji kaynaklarının kullanılmasına dayanır. İnşaat malzemesi ve yanıcı madde olarak kullanılan odunun yerini demir ve kömür alır; rüzgâr ve su gücü ile hayvansal güç yerini başka güçlere, evvela “doğanın oluşum sürecinden yardım almadan, doğadan bağımsız üretilebilen ve çoğaltılabilen, aynı zamanda yapay olarak yaratılabilen” buhar gücüne bırakır (belirlenen kaynakta, Cilt 2. s.100). Lewis Mumford hammadde ve enerji biçimlerinin kullanımında dünya tarihini ilgilendiren bu değişim ve buna bağlı teknolojiler için eo-teknoloji ve paleo-teknoloji kavramlarını ortaya koymuştur: “Eo-teknolojik dönem bir su-odun, paleo-teknolojik dönem bir kömür-çelik bütünüdür.” (L. Mumford, *Technics and Civilization*, New York 1963, s.110).

odunun yerini alabilen bu maden²– burada hem bölgenin görünümünü hem de işletildiği tekniği biçimlendirir ve bu anlamda, Newcastle civarındaki bu bölge Avrupa’nın ilk endüstri bölgesi olarak adlandırılabilir. Örneğin; hiç şüphesiz çağının ekonomik zirvesinde olan Daniel Defoe, Newcastle civarındaki bölgeye seyahati vesilesiyle, bu muazzam manzara karşısındaki şaşkınlığını şöyle dile getirir: “...devasa yığınlar, evet, kömürden dağlar, her çukurdan kömür çıkarılıyor ve o çukurlardan öyle çok var ki hayretler içinde kalıyor ve bu kömürleri kullanabilen insanların nerede yaşadıklarını merak ediyoruz.”³ Newcomen buhar makinesi kaba saba bir aletti; sadece bir aşağı bir yukarı, devasa yanıcı madde kütlelerini adeta yutarak hareket edebiliyor, verimlilikte nispeten zayıf kalıyordu. Kömür bölgesindeki durum nedeniyle yanıcı maddenin, yani kömürün aşırı tüketimi elbette sorun değildi. 1767’de Newcastle havzasında 57 Newcomen-makinesi çalışır durumdaydı.⁴

Kâr amaçlı endüstri için enerji kaynağı 18. yüzyılda İngiltere’de hâlâ su çarkıdır. Yine de dikkat çekici, endüstri devriminin evrimsel karakterini ortaya koyan, makineleşme yönünde bir geçiş adımı atılır. Su gücüyle işleyen fabrikaların o anki su seviyesine olan mevsimsel bağımlılığına, su çarkından geçmiş ve doğal akışında kaybolmuş suların geri pompalanması için Newcomen-makinesinin kullanılmasıyla son verilmeye çalışılır.⁵ Geri pompalama işlemi adeta değirmenin su yolunu mekanikleştirir, önceden doğal olan akıntıyı kontrollü hale getirir ve su biçiminde bir tür motor kayışı oluşturur. Bu işlem sayesinde su gücü, gerçek motoru buhar makinesi olan bir mekanikleştirilmiş tekdüzeliğin ve kurallılığın daha ziyade rastlantısal temeli oldu.

Bu dolambaçlı yol, devirli hareketi meydana getirebilecek bir buhar makinesi kullanılamadığı sürece gerekliydi. Watt’ın 1780’li yıllarda tümüyle geliştirilen alçak basınçlı buhar makinesi teknik olarak bir ilerleme sağlar; buhar gücü artık

2 Endüstri öncesi Avrupa’da odunun genel kullanımı hakkında bilgi için bkz. Sombart, *Moderner Kapitalismus*, Cilt 2, s.1137. 18. yüzyılda odun stoklarının tükenmesini endüstriyel kapitalizmin ortaya çıkması için her ne kadar asıl tetikleyici olmasa da önemli gören Sombart şöyle der: “Odun kültürel varlığın tüm alanlarına girdi, ekonomik hayatın tüm dalları için refahın önkoşuluydu ve 19. yüzyıldan önce kültürün tam anlamıyla ahşap bir görünüme kavuşturduğu tüm o hususi şeylerin genel maddesiydi: Maddi-fiziki özelliğiyle de ‘organik’ olarak kalır” (A.g.e., s.1138).

3 Daniel Defoe, *A tour Thro’ the Whole Island of Great Britain*, (ilk olarak 1724-1727 yıllarında yayımlandı) 2 Cilt, Londra 1968, Cilt 2, s.659.

4 Conrad Matschoß, *Geschichte der Dampfmaschine*, Berlin 1901, s.55.

5 Thomas Ashton, *Iron and Steel in the Industrial Revolution*, (ilk olarak 1924’te yayımlandı) Manchester 1951, s.99-100.

kömür çıkarılan asıl “doğal” havzayı terk edip, kâr amaçlı endüstri-üretiminin ayrılmaz bir parçası olabilir. Watt’ın makinesi hem oldukça artırılan verim hem de –endüstri hedefleri için belirleyici olan– rotasyon hareketini sağlama kabiliyeti karşılığında Newcomen-makinesinin kullandığı yakıtın sadece bir kısmını tüketir. Watt & Boulton firmasının uzun süre Newcomen pompa makineleriyle tedarik ettiği kömür madenlerinin doymuş pazarı, Watt tarafından alçak basınç makinesinin geliştirilmesi için doğrudan vesile oldu. Boulton, kâr amaçlı endüstrinin yeni pazarını oluşturacak bir makine tipinin geliştirilmesi için Watt’ı teşvik etti. Bu arada endüstride mekanik güce yönelik gereksinimin gelişmiş olması, bu spekülasyonun hakikaten yerinde olduğunu gösterir.⁶

Buhar makinesinin evriminin sonu ve doruk noktası, 18. yüzyıldan 19. yüzyıla geçerken Oliver Evans tarafından geliştirilen yüksek basınç makinesidir. Watt’ın buhar makinesi karşısında bir kez daha muazzam bir gelişme ortaya çıkar; randıman artık kondenzasyonla değil, buhar basıncının doğrudan etkisiyle sağlanır. Bu da o zamana dek bir hayli hantal olan buhar makinelerinin, artan randıman ve azaltılan yakıt tüketimiyle biraz daha küçültülmesini mümkün kılar. Fakat artan sıcaklık ve basınç koşullarını kontrol altına alabilmek için makine teknolojisinde ve materyallerde yeni bir kalite gerekir.

Yüksek basınç makinesiyle ulaşılan yoğun gelişme –asgari tertibatla azami randıman– buhar makinesinin hareketli kullanımını, lokomotif olarak kullanımasını sağlar. Ve bu, 19. yüzyılın başından itibaren Newcastle kömür havzasında, yüz yıl önce Newcomen buhar makinesinin ilk kez kullanıldığı yerde gerçekleşir. Bu arada artan kömür ihtiyacıyla tümüyle yayılmakta olan endüstriyel devrimin açtığı yolda, daha Defoe’nin zamanında kömür çıkarılmasıyla şekillenen bölge daha da gelişir. Maden ocakları ve kömürün nakledildiği Tyne nehri arasında, 10 mile varan uzunluklarıyla ray yollarının oluşturduğu yoğun bir ağ, geç ortaçağdan beri maden galerilerinde kullanılan rayların devamı uzanır. Bu ray yolları maden ocaklarına bağlıdır ve sadece kömür nakli için kullanılır. Vagonlar önceleri atlar, Napoleon savaşlarının sona ermesinden itibaren yavaş yavaş buhar lokomotifleri tarafından hareket ettirilir. Mekanikleştirilmiş işletmeye geçiş yapılır, çünkü kömür havzasında bulunan yakıt kömür, atlar için gereken ve ülkenin diğer kesimlerinden getirilmesi şart olan yemden daha ucuzdur. 1815’ten itibaren pahalı yeme karşın ucuz kömür koşulu

6 Conrad Matschoß, a.g.e. s.77.

giderek İngiltere'nin geri kalan kısmı için de geçerli olur. Zirai menfaatlerin hâkim olduğu parlamento 1815'te ithal tahıla yüksek vergiler getirerek tahıl fiyatlarını yükselten bir Corn Law (Tahıl Yasası)⁷ çıkarır.

Bu taktikle yüksek tutulan tahıl fiyatının, tıpkı 18. yüzyıl Avrupa'sındaki odun kıtlığının kömür işletmesinin gelişimini çabuklaştırması gibi, hayvan gücünün yerini makine gücünün alması için uygun ortamı yarattığı ortadadır. Çağın bakış açısından bir onay, 1834'te, buharlı taşıma nihai olarak kabul görüldüğünde, Thomas Grahame'nin, İngiliz endüstri kapitalistlerinin seçmek durumunda kaldıkları çıkar yolu anlatan sözleridir:

“Britanyalı toprak sahipleri tahıl ve gıda maddelerini vergilendirerek işgücünün, daha doğrusu insan ve hayvan işgücünün fiyatını ikiye katladılar. Bu vergilerin etkilerinden kaçınmak için Britanyalı girişimciler sermayelerini yıllardır, vergi yüküyle ağırlaşan işgücünün yerini doldurabilecek türde buluşların teşvikine yatırıyorlardı ki çabaları olağanüstü başarılıdır.”⁸

Demiryolunu umumi ulusal ulaşım aracı yapma projeleri 19. yüzyılın başından beri vardır. 1820'lerde bu projeler bir demiryolu-hareketine dönüştüğünde demiryolunun önemli destekçileri arasında, artık sadece kömür değil, başka mallar, hatta insanlar taşıyan demiryolunun da buhar gücüyle işletilmesi gerektiği konusunda fikir birliği hüküm sürer. Bu esnada yüksek tahıl fiyatları temel argüman olarak kullanılır. Adam Smith'in hesabına göre, bir at beslemek sekiz işçinin tükettiği gıda kadar masraflıdır. İngiltere'de taşımacılık amacıyla beslenen bir milyon ata makineleşme sayesinde gerek kalmaması, sekiz milyon işçi için fazladan ek gıda demektir. Demiryolu projelerinde dönemin en önemli ismi olan ve *Observations on a General Iron Rail-Way* [Genel Demiryolları Üzerine Gözlemler] adlı eseri 1820 ve 1825 yılları arasında her biri bir hayli genişletilmiş beş baskısıyla yayımlanan Thomas Gray, buhar gücüyle işletilen bir demiryolu

7 1815'ten sonra, bir süre için etkin olan Tahıl Yasası, toprak sahiplerinin yükselmekte olan endüstri-burjuvazisine karşı artçı savaşı olarak nitelendirilebilir. 1815 tarihli yasa 1828'de serbest ticarete dayalı menfaatlerin baskısıyla yumuşatıldı. 1840'lı yılların ortasında, endüstri-burjuvazisinin ve işçi sınıfının (Çartistler) 1838'den beri propaganda amacıyla tahıl yasalarına karşı bir birlikte (Anti-Corn-League) birleşmelerinin ardından, tamamen feshedildi.

8 Thomas Grahame, *A Treatise on Internal Intercourse and Communication in Civilized States*, Londra 1834, s. VI.



Orta İngiltere'de bir kömür havzası. (1812)

Demiryolu umumi ulaşım aracı olmadan önce, bir endüstriyel nakil aracı olarak kullanılıyordu.

önerisini gerekçelendirirken şuna dikkat çeker: “Malların ve kişilerin taşınması için halkın, atların çektiği yük arabalarına ve faytonlara ödemek durumunda olduğu abartılı ücretlerin –her ne kadar tek sebebi olmasa da– başlıca sebebi, atların bakımının ve mevcut sayısının sürekli korunmasının gerektirdiği son derece büyük masraflardır.”⁹

İngiltere’de makineleşmenin nasıl ilerlediği, teorik yansımasındaki kadar gerçek olduğu, aşağı yukarı aynı dönemde Fransa’da “Hayvan gücü mü, yoksa makine gücü mü?” sorusuna yönelik bir fikir beyanı incelendiğinde görülür. 1919’da Paris’in kamuya açık alanlarının ışıktandırılmasının planlanması ve uygulanmasıyla görevlendirilen mühendis, Fransız Bilimler Akademisi üyesi Pierre-Simon Girard, 1827’de yayımlanan bir yazıda sözde İngiltere’deki “at gücü mü, yoksa buhar gücü mü?” sorusu üzerine çıkan tartışmaların durumunu anlatır; ancak gerçekte bu metinde Fransa’daki durumun Fizyokrasi nitelikleri taşıyan bir yansımasını bulmak mümkündür:

“Buhar makinesinin demir yolları üzerinde lokomotif olarak kullanılmasına dair İngiltere’de bugün hâlâ bir fikir birliği yoktur. Her ne kadar savunucularına hak vererek, bu ulaşım aracının atların kullanılmasından daha ekonomik olduğunu kabul etmek gerekse de, makinelerin randımanlarını borçlu oldukları yakıtın mütemadiyen doğal maden yataklarından alındığını da elbette hesaba katmak zorundayız; ne de olsa büyük boyutlarına rağmen, tükenmez değiller... Buna karşın atların kullanılması tümüyle farklı imkânlar sunar; at gücü topraktan gelen, doğanın her yıl yeniden, üstelik tarımın mükemmelleşeceği kadar büyük miktarlarda ürettiği ürünlere dayanır.”¹⁰

Organik hayvan-gücü her daim tekrar üretilebilecekken kömür rezervlerinin bir gün tükeneceği endişesi, sadece –Girard’ın da düşüncesinin temeli olan– Fizyokrasi geleneğini değil, aynı zamanda o dönemde Fransa’nın ekonomik gerçeğini, daha doğrusu kömür işletmesinin durumunu yansıtır. Kömür Fransa’da 19. yüzyılın ilk üçte birlik döneminde “*un produit révolutionnaire*” (devrimci bir ürün)¹¹ olur. İngiltere’de kömür üretimi

9 Thomas Gray, *Observations...*, Londra 1822 (3. baskı), s. X.

10 P. S. Girard, Fransızca baskısının önsözünde Friedrich von Gerstner’in yazısı yer alır: *Mémoire sur les grandes routes, les chemins de fer et les canaux de navigation*, Paris 1827, s. CXXV-CXXVI.

11 C. Fohlen, yeri: “Charbon et sciences humaines”, *Colloque international de l’Université de Lille en mai 1963*, Lille 1963, s.148.

1816'da 16 milyon ton

1836'da 36 milyon ton

1846'da 44 milyon ton

1851'de 57 milyon ton

iken, Fransa'daki üretim ilk kez bu rakamları aşar:

1820'de 1 milyon ton

1837'de 2 milyon ton

1846'da 5 milyon ton.¹²

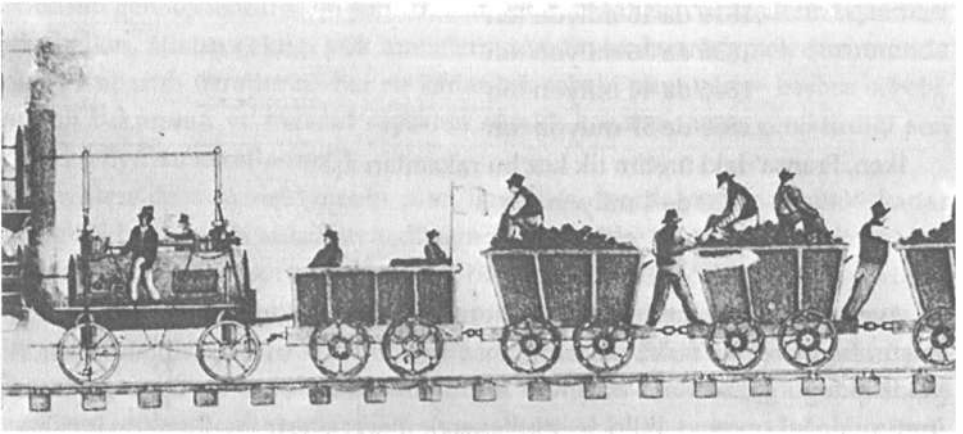
Ayrıca bu idareli üretim tek bir havzaya yoğunlaşmamış, tüm ülkeye dağılmıştır. İngiltere'den farklı olarak Fransa'da kömürün sınırsız kullanılabilir bir yakıt olduğu izleniminin oluşması mümkün olmaz, oysa İngiltere'de kömür üretimi doğal çevre ve bilinçle şekillenerek merkezileşir. İngiltere'de itici güçlerin makineleşmesini sağlayan kolaylık, adeta kendiliğindenlik, bu gerçeğe ve bu bilince dayanır.

Kara ulaşımının makineleşmesi bu ulaşım biçimini, işletme ekonomisinde ve endüstriyel üretimde yerleşmiş olan düzenlemelere tabi kılar. Su yoluyla¹³ ulaşımdan farklı olarak kara ulaşımı o zamana dek, kapitalizmin organik doğanın sınırlarından özgürleşme zincirinde en zayıf halkaydı. Bunun sebebi, kara ulaşımının dayandığı hayvan gücünün her ne kadar alçak olsa da belirli bir eşiğin üzerine yükseltilememesiydi.¹⁴ Bu, koşum atları yerine buhar

12 A.g.e. s.141-142.

13 Su yolları trafiği en eski çağlardan beri karayolları trafiğinden daha ağırlıklıdır. 15. yüzyılın erken-sömürgecilikinden 19. yüzyılın sonlarına dek yelken teknolojisi kapitalizmin trafik ihtiyacını tüm yayılma devirlerinde karşılamaya yetiyordu. Elli yıl sonra, karayolu trafiğinin demiryolu dolayısıyla makineleşmesinin ardından, yelken teknolojisi (Clipper!) deniz trafiğine hâkim oldu.

14 Demiryolundan önceki on yıllık dönemlerde, kara nakliyatını bu sınırlı doğal eşikler çerçevesinde artırmak için gösterilen çabaları küçümsemek doğru olmaz. Aksine bu dönemde, nihai makineleşmeyi geriye kalan son mantıklı adım haline getiren gelişmenin yolu açılmıştır. İngiltere'de 1770'ten itibaren ulaşımda kaydedilen gelişmeyi "ulaşım devrimi" olarak nitelendiren Bargwell'e göre, 1750'den 1830'a kadar olan dönemde İngiltere'nin en önemli şehirleri arasındaki seyahat süresi beşte dört oranında kısalmış, sadece 1770 ve 1830 yılları arasında yarılanmıştır (Philip S. Bargwell, *The Transport Revolution From 1770*, Londra 1974, s.41). 1750'lerde yaz mevsiminde 10 gün süren Londra-Edinburgh yolculuğu için 1836'da sadece 45 buçuk saat gerekiyordu (A.g.e., s.42, diğer örnekler için s.43). Yolculuğun hızlanmasıyla aynı dönemde düzenli olarak katedilen güzergâhların sayısı, trafik yoğunluğu, nakliyat şirketlerinin sayısı arttı. 1790 ve 1830 yılları arasında İngiltere'nin en önemli on şehrine düzenli olarak yapılan seyahatlerin sayısı sekiz katına çıkarken, yolcuların sayısı -Bargwell'in tahminine göre- on beş kat arttı, çünkü bu arada "dışarda", yani binek arabalarının tepesinde, düzenli olarak taşınan yolcular da vardı (A.g.e., s.43). Bu iyileştirmeler nedeniyle binek arabası ilk kez -binek atından önce- en hızlı karayolu ulaşım aracı oldu (Bargwell, s.49). Bu çok gelişmiş ulaşım sisteminin canlı bir izlenimini Karl Philipp Moritz *Reisen*



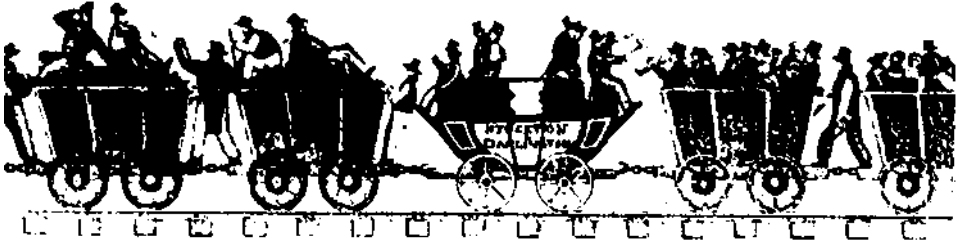
lokomotiflerinin kullanılması için başlıca argümanlardan biridir; örneğin, demiryolları konusunda çağının en önemli teknik temel eserinin yazarı olan Nicholas Wood şöyle der:

“Nakliyatın (bugüne dek nakliyenin en hızlı türünü oluşturan araçların) hızını artırmak için olağanüstü çaba gösterildiyse de saatte 10 milin üstüne çıkılamadı; kaldı ki bu sadece hayvanların aşırı koşturulmasıyla, tahmin edilebileceği üzere büyük acılarla mümkündü (destruction of animal power). Buna karşın Liverpool demiryolunda saatte 15 millik bir ortalama hıza gayet kolay ulaşılır.”¹⁵

eines Deutschen in England [Bir Almanın İngiltere Seyahati] adlı eserinde verir. Bu dönemde –1780’li yıllarda– yürüyerek seyahat eden biri Almanya’da olağan karşılanırken, Moritz İngiltere’de yürüyerek seyahat etme denemelerinde bunun emsalsizliğinin farkına varır. Moritz’in şaşkınlıkla tespit ettiği üzere, İngiltere’de halkın en alt tabakası bile binek arabasıyla seyahat eder.

Son olarak bu ulaşım sisteminin yüksek gelişim düzeyi kendini ekonomik konsantrasyonunun derecesinde gösterir. John Bates’in 1836 tarihli *Directory of Stage Coach Services* adlı eserinde yazdığı üzere, Londra’dan her gün düzenli olarak yapılan 342 yolculuktan 275’i en büyük üç girişimci tarafından düzenlenir. En önemli girişimci olan William James Chaplin’in otelcilğe de büyük ilgisi vardır; toplamda iki binin üzerinde çalışanı ve 1.800 atı olduğu bilinmektedir (Bargwell, s.50).

- 15 Nicholas Wood, *A Practical Treatise on Rail-roads, and Interior Communication in General*, Londra 1832 (2. Baskı), s. XII. – Fiziksel etkinliğin sınırlarını genişletme çabaları, posta sistemi alanında 16. yüzyıldan beri mevcuttur. Başta mektupların uzak mesafelere tek bir postacı tarafından ulaştırılmasına dayanan sistem zamanla değişir ve “posta arabalarının ya da yaya, atlı veya araba kullanan postacıların değişmesiyle” (Sombart, *Modern Kapitalismus*, Cilt 2s.382) aktarmalı bir biçim alır. Bir zamanlar tek elden yürütülen posta taşımacılığının paylaştırılması sayesinde posta trafiğinde bir yoğunlaşma sağlansa da bu yoğunlaşma yine fiziksel kapasiteye, tek tek postacıların toplam kapasitesine bağlı kalır. Posta etkinliğindeki artış aynı zamanda giderlerde artış anlamına geldiğinden bu ulaştırma biçimi sadece mektup trafiğine sınırlı kalır.



Mekanik harekete ne kadar geç kalındığını ve hayvan gücüyle sağlanan hareketin, çağın ilerlemeye yönelmiş bilinci karşısında ne kadar umutsuz ve çağdışı olduğunu, bu iki hareket biçimini karşılaştıran 1825 tarihli bir metin gözler önüne serer:

“Hayvan ileriye doğru dengeli ve kesintisiz hareket etmez, ilerleyişi düzensiz aksamalar biçimindedir, bacaklarının her karşılıklı hareketinde vücudu yükselir ve alçalır. Bu durum binek atlarında net olarak hissedilebilir ve aynı durum bir at bir arabayı çekerken de geçerlidir. Biz bile yürürken veya koşarken düzenli olarak ileriye doğru hareket etmeyiz. Her adım vücudumuzu yükseltir ve sonra tekrar aşağı düşürür; bizim hareketimizi kısıtlayan ve hızımızı böylesine dar sınırlara tabi kılan, vücut kütleminin işte bu aralıksız yükselişidir... Bir makine için bu tür kısıtlamalar söz konusu değildir; lokomotif rayların üzerinde dengeli ve hızlı ilerler, kendi hareketlerinin hızı nedeniyle en ufak bir kısıtlamaya maruz kalmaz; bu da –ekonomik oluşu bir yana– onu hayvan gücünden üstün kılan büyük avantajlardan biridir.”¹⁶

Buhar gücüyle meydana getirilen mekanik hareketin özelliği tekdüzelik, düzenlilik, istenildiği kadar süreklilik ve artıştır (tükenmezlik). “Hiçbir hayvan gücü, bizim ticari ulaşımımıza, demiryoluyla elde edilebilecek kadar dengeli ve düzenli bir hızlandırma sağlayabilecek durumda değildir” der

16 James Adamson, *Sketches of our Information as to Rail-roads*, Newcastle 1826, s.51-52.

Gray.¹⁷ Ulaşım hareketi buhar gücü sayesinde organik bağından kurtulurken, aşığı mekânla ilişkisi esaslı biçimde değişir. Endüstri öncesi ulaşım hareketi dış doğayı esas alan bir taklittir. Gemiler su ve rüzgâr akımlarıyla harekete geçer, karada hareket arazinin doğal engebelerine uygun gerçekleşir ve koşum hayvanlarının fiziksel kapasitesine göre biçimlenir. “Biz sadece hareket durumundaki vücuttan faydalanırız” diyen Charles Babbage, rüzgâr ve su gücünün EO-teknolojisiyle (etilen oksit) kullanımını şu sözlerle nitelendirir: “Biz hareketi amaçlarımıza hizmet edebilecek hale getirebilmek için, hareketin yönünü değiştiririz, fakat mevcut hareketin niceliği bizim tarafımızdan ne artırılabilir ne de azaltılabilir.”¹⁸

Buhar gücünün bu taklide dayalı ilişkiyi nasıl sona erdirdiğinin en eski tanıkları, ilk buhar gemilerinin tanımlamalarında yerlerini alır. 1970 yılında John Fitch tarafından yapılan vapur deneyine kendi gözleriyle şahit olan biri için vapurun ilerlediği düz çizgi beklenen rota sapmalarından, gemi hareketinin EO-teknolojik “doğal” biçiminden farklı oluşuyla görülmeye değerdir.¹⁹ Bir diğer anlatımda buhar gücünden şöyle söz edilir: “Gemileri rüzgâra ve dalgalara karşı okyanusu yararak geçmeye zorluyor.”²⁰

Buhar gücü burada dış doğadan bağımsız, doğaya karşı kendini kanıtlayan bir güç –doğanın güçleri karşısında yapay bir enerji– olarak karşımıza çıkar. Bu, buharlı gemi taşımacılığında en başta fark edilirse de kısa süre sonra hayvan gücü yerine makine gücünün kullanılmasında daha da belirginleşir. Mekân hakimiyeti hayvan enerjisine bağlı olduğu sürece onun fiziksel kapasitesinin sınırları içinde hareket ediyordu. Geride bırakılan mesafenin ölçüsü, koşu hayvanlarının bitkinliğiyle doğrudan hissedilerek anlaşılabilirdi. Hayvanların aşırı koşturulmasıyla “hayvan gücünün yok edilmesi” söz konusuydu. Bitmek tükenmek bilmeyen ve durmadan artırılabilen buhar gücü, direngen doğa (yani mekânsal mesafe) ile hareket araçları arasındaki ilişkiyi tersine çevirir.

17 Thomas Gray, *Observations...*, Londra 1822, s.39.

18 Charles Babbage, *On the Economy of Machinery and Manufacture*, Philadelphia 1832, s.27. – Devamında yelkenli gemilerin hareketine değinilen metinde şu ifade yer alır: “... onlar (yelkenliler) tarafından sağlanan hareketin niceliği tam olarak atmosferde yok edilen nicelik kadardır” (A.g.e.).

19 Raporun yeri: *New Yorker Magazine* 1790, alıntı: Seymour Dunbar, *A History of Travel in America*, (4 Cilt) Indianapolis 1915, Cilt 1, s.256-257.

20 W. Heimann, *Über Dampfmaschinen, Dampfwagen und Eisenbahnen*, Frankfurt am Main 1836, s.2.

Hayvanla çalışan araçların tükenene dek çalıştıkları doğa, yani mekânsal mesafe, bundan böyle yeni mekanik hareket aracının, –sıklıkla kullanılan bir benzetmeyle– bir mermi kuvvetiyle doğayı delip geçen demiryolunun kurbanı olur. Mekânın ve zamanın yok edilmesi (annihilation of time and space), erken 19. yüzyılda demiryolunun o zamana dek mutlak hakimiyet süren doğal mekânı nasıl ele geçirdiğini betimleyen bildik bir sözdür. Hangi hareketin nasıl gerçekleştiği ya da gerçekleşmediği artık mekânın doğasına değil, kendi yeni mekân-sallığını yaratan makine gücüne bağlıdır.

“Biz engin Atlantik’in buhar gücüyle bir anda esas genişliğinin yarısı kadar kısaldığına tanık olduk... Hindistan’la ulaşım bağlantımız da aynı bolluğa iştirak ediyor. Sadece Hint Okyanusu artık eskiden olduğundan çok daha küçük olduğu için değil, aynı zamanda Hindistan’a yapılan nakliyat şu anda buhar gücü sayesinde Kızıldeniz’den neredeyse mucizevi bir hızla gerçekleştiği için. Artık bir hafta içinde ulaşabildiğimiz Akdeniz gözlerimizin önünde bir göl büyüklüğüne varacak kadar küçülüyor; İngiltere ve İrlanda’nın kanalları eski Firth of Forth’tan²¹ çok da geniş değil: Ren, Tuna, Temse, Medway, Ganj gibi nehirlerin uzunluk ve genişliği yarıdan fazla azaldı ve dünyanın büyük içdenizleri giderek artan bir hızla kuruyarak küçük göletlere dönüşmeye başladılar.”²²

Doğal dünyanın mekanik ulaşım araçlarıyla ufalması çeşitli biçimlerde fark edilir ve değerlendirilir, elbette bu değerlendirme fikir belirten kişinin ekonomik ve ideolojik durumuna göre değişiklik gösterir. O zamana dek ulaşımın tabi olduğu doğadan özgürleşmek, endüstri ve serbest ticaret temsilcileri tarafından kazanç olarak görülür; çünkü doğa –hem aşılması zor mesafeler hem de tükenebilir ve hesaplanamaz enerji kaynakları biçiminde– dünya ticaretinin açılımına engel oluyordu. Mekanik enerji tüm ulaşım faaliyetlerini hesaplanabilir kılar. Demiryolu destekçileri, güvenilmez ve hesaplanamaz hayvan gücünün telafisinde buhar gücünün esas niteliğini görürler; Thomas Gray’in ifadesiyle:

“Şu anki fayton sisteminin tehlikesiyle (örneğin; atların gerektiği gibi dizginlenememesi, faytoncunun dikkatsizliği, hayvanlara eziyet edilmesi, yolların kötü olması vb.) (*rail-way*) demiryolunda karşılaşılmaz, çünkü

21 İskoçya’nın başkenti Edinburgh’un hemen kuzeyinde, Forth Nehri’nin oluşturduğu halic. (ed.n.)

22 *Quarterly Review*, Cilt 63 (1839), s.23.

demiryolunun dayanıklı altyapısı, bir taşıtın devrilmesini ya da yoldan çıkmasını olanaksız kılar; demiryolu tümüyle engebesiz ve düz olmak zorunda olduğundan artan hız esnasında da herhangi bir tehlike söz konusu değildir, çünkü mekanik güç –bilindiği üzere bunun tam tersi olan at gücünden farklı olarak– tekdüze ve düzenli çalışır.”²³

Bu akılcı-ilerici değerlendirmeye karşı olanlar organik doğanın kaybını, o zamana dek ticari ulaşımın düzgün işlemlerini engelleyen faktörlerin bertaraf edilmesi olarak görmezler; onlar için bu kayıp, insan ve doğa arasındaki canlı ilişkinin kaybıdır. Örneğin; Thomas de Quincey makineleşmeyle yitip giden fayton yolculuğu deneyimi hakkında şunları söyler:

“Eski at arabalarında otururken, hızı tayin etmek için kendimiz dışındayken bir ispata ihtiyacımız yoktu... Duyularımızın canlı deneyimi hızımız hakkında şüpheye yer bırakmazdı; biz hızı duyardık, onu görürdük, onu heyecan olarak hissederdik; o hız bizimle uyum içinde olmayan kör ve hissiz güçlerin ürünü değildi, aksine, en asil hayvanın ateşli gözlerinde, genişleyen burun deliklerinde, kaslarının hareketinde, gümbürdeyen nallarında canlanırdı.”²⁴

Yolculuğun geçmişte kalan biçiminin bu tasviri yeni tekniğe karşı sadece romantik-tepkisel bir tavır olarak değerlendirilmemelidir. Her şeyden önce burada, yolculuğun geleneksel “doğal” biçiminin –yani geleneksel teknoloji temelinde yolculuğun– yeni bir yolculuk teknolojisine bağlı olarak sona ermesi sonucunda ortaya çıkan uyum sağlama sorunundan başka bir şey anlatılmamaktadır.

Faytondan demiryolu teknolojisine geçiş çağdaş bakış açısıyla, iş veya güç israfının önemli ölçüde azaltılması olarak görülür. Bu israf, hayvanlar bitkin düştüğünde doğrudan duyularla fark edilebiliyordu ve mekânsal mesafe, fiziksel bitkinliğin duyularla gözlemlenmesiyle anlaşılıyordu. Bitkinliğin duyularla algılanması kaybolduğunda, mekânsal mesafe algısı kaybolur. Quincey’in bu işleyişi yansıtan tasvirinin, çağdaş edebiyat ve yayıncılıkta sayısız benzeri vardır; örneğin, 1839 tarihli bir anonim yazıda karşımıza çıkar:

²³ Gray, a.g.e. s.55.

²⁴ Thomas de Quincey, *The Collected Writings*, yay. David Masson, Londra 1897, Cilt 13, s. 283-284 (1849’da ilk kez yayımlandığı yer: *Blackwood’s Magazine*).

“Posta arabasında saatte sekiz veya on mil hızla seyahat edersek, arabayı harekete geçiren gücün doğasını pekâlâ anlarız. Hayvan gücünün doğasının ne anlattığını bilir, onun ne kadar çabuk tükendiğini görürüz; hayvanların koşum takımları içinde nasıl soluk soluğa kaldıklarını ve etrafı dumana boğduklarını saat saat gözlemleriz ve bir günlük bir seyahat sırasında, yüklü bir arabayı Londra’dan uzak bir şehre ulaştırmanın hangi muazzam zahmetleri gerektirdiğinin farkına varırız. Buna karşın demiryoluyla seyahat edecek olursak, hangi mucizevi gücün bizi böyle-sine hızlı ulaştırdığını nadiren görebiliriz. Bu tamamen farklı bir durum; araba, yetersiz olduğu kadar zahmetli işlerinin içimizde acıma duygusu uyandırabileceği hayvanlar tarafından çekilmez; lokomotif kısa bir süre boyunca hareketsiz kaldığında buharın emniyet vanasından çıkışını duyarız; derken hızla birbirini izleyen darbelerin sesini işitiriz: Harekete geçtiğimizi hissederiz; hareket çabucak artar ve posta arabasındayken çok uzun süren o yolculuk, biz daha farkına varamadan sona erer. Yolcu yolculuğunun hızına şaşırır ve sıklıkla, onu gideceği yere ulaştıran aracı gözlemleyebilmeyi ve anlayabilmeyi umar.”²⁵

Endüstri öncesi dönemde yolcuların ulaşım aracı ve yolculukla kurdukları doğa kaynaklı ilişkinin yeni teknolojiyle sona ermesi, eski teknolojiyi nostaljiye bir nevi daha keyifli gösterir. Fakat bu nostaljik değerlendirmenin yanında, bir biçimde buhar gücünün eleştirisi ve eski teknolojiye –ayrı argümanın kullanılmasıyla ona modern bir içerik katan Quincey ve diğerlerinde de gördüğümüz gibi– saygı söz konusudur. Ekonomik açıdan kullanılamaz hale gelen eski teknolojilerin yeni bir alana, boş vakitlerin ve sporun alanına aktarılması bir dönüm noktasıdır. Quincey’in kaybindan yakındığı duyularla algılamayı, başkaları yeniden sağlamaya çalışır. Örneğin; W. B. Adams’ın 1837’de yayımlanan *Pleasure Carriage* adlı –o yüzyıl boyunca örnekleri giderek artan, boş vakit ve spor konulu edebiyatın öncülerinden olan²⁶– kitabında atlarla ilişki nostaljik

25 *The Roads and Rail-Roads, Vehicles, and Modes of Travelling, of Ancient and Modern Countries...*, Londra 1839, s.279.

26 Four-in-hand-Driving-Club ve 1870’te yeni kurulan Coaching-Club adlı kulüplerin başkanı Beaufort dükü tarafından yayımlanan sürücü kılavuzunda “The Coaching Revival” [Faytonculuğun Yeniden Canlanması] başlıklı bir bölüm yer alır. Faytonlar kulüp üyelerinin himayesinde Brighton, Dover, Tunbridge Wells yolu ve diğerleri gibi sık kullanılan yollarda demiryollarıyla yarışır ve böylece fayton çağının uzun zamandır tenhalaşan bölgelerinde beygirlerin kişnemeleri, kırbaçların sesi duyulur. (P. D. Fischer, *Betrachtungen eines in Deutschland reisenden Deutschen*, Berlin 1895,

değil, sportif bir bakış açısıyla anlatılır, ayrıca bu bakış açısına göre buhar gücünün sporla ilgisi yoktur:

“Buhar sadece bir işçi, işini sessiz ve ifadesizce, sarsılmaz bir dayanıklılıkla, fakat hiçbir duygu belirtisi göstermeden yapan bir köledir... Ondan söz ederek onu kişileştirmek mümkün; fakat hiç kimse onun boynunu okşamayacak, ya da yüreklendirmek için onunla konuşmayacak. Bir atla veya atlarla deneyimlenen şey bambaşkadır. Atlar güzel ve zeki hayvanlardır, güçlü ve de itaatkâr; iyi muameleye olumlu, zalimliğe ve haksızlığa olumsuz tepki gösterirler. Atlarla ilgilenen ve onlara sahip olan biri, onlarla gurur duyar ve onları sever; hareketleri zarafet doludur ve pek çok farklı biçimde davranabilirler. Çok karakterli hayvanlardır... Hayvanın itaatle emirlerini yerine getirmesi binicisine mutluluk verir ve eğer hayvan itaat etmezse, binici onu itaate zorlamak için büyük bir gururla otoritesini kullanır. Bir at huysuz olsa bile, ona binmek bir tür heyecan verici zevktir. Binicinin sınırları gerilir, duyuları keskinleşir; gözler, eller ve kulaklar aynı oranda canlanır; kan akışı hızlanır ve tüm yetiler etkinleşir.”²⁷

Yolculuğun insanın tüm duyularına hitap eden geleneksel biçimi için seçkin sınıfların popüler bir spor olarak at arabasına binmesi son ayrıcalığı olur. Gündelik hayatta, ulaşım araçlarının endüstrileşmesi yolculuk edenlerin bilincinde çabucak kabul görür. Yeni bir algılama biçimi geliştirirler. Çok geçmeden, koşum hayvanlarıyla sağlanan hareket karşısında buhar lokomotifinin tekdüze ve hızlı hareketini artık doğal olmayan bir hareket olarak görmez, aksine, koşum hayvanlarının tehlikeli bir kaos olan doğası karşısında mekanik tekdüzeliği yeni doğa olarak algırlar. 1825 tarihli anonim metin, yolculuğun endüstrileşmesinin ne anlama geldiğine dair bir fikir verir. Bahsi geçen, atlara kıyasla yeni mekanik ulaşım aracına daha iyi uyum sağlayan “hassas veya sınırlı” in-sandır:

“Sınırlı insanın bir lokomotif tarafından çekilen bir araca binmesi ve pek de uzun olmayan bir zaman içinde –her biri farklı güç ve farklı hızla

s.43-44; Fischer 1880’li yıllarda yayımlanan fayton-literatüründen söz eder: Stanley Harris, *Old Coaching Days*; W. Outram Tristram, *Coaching Days and Coaching Ways*).

27 W. B. Adams, *English Pleasure Carriages*, Londra 1837, s.198-199.

sahip, inatçı ve kontrol edilemez ve bir canlının tüm zayıflıklarının esiri olan dört at tarafından çekilen bir arabada yolculuk ettiği zamana kıyasla- kendini çok daha güvende hissetmesi beklenen bir durumdur. Bir parmak ya da ayak aracılığıyla harekete geçen cansız bir gücün durdurulabilir ve kontrol edilebilir olması, şüphesiz ki yolculuk eden bir insana hayvanların gücünün verdiğinden daha fazla güven vaat eder; çünkü hayvanların zayıflıkları ve inatlılıkları, bizim onların üzerinde hakimiyet kurmak için sürekli olarak ruhsal ve bedensel güç sarf etmemize neden olur.”²⁸

Arabanın önündeki atlar yüzünden gerilen hassas ve sinirli insan demiryolunda, hareketsizce “kasları gerilmeden” ve “başka uyarıcılar olmadan” oturduğu o andan itibaren huzurludur.

Her ne kadar yolculuğun endüstrileşmesi kusursuz işliyor gibi görünse de bir kusur mutlaka bulunur. Liberal politikacı Thomas Creevy’nin 1829’da Stephenson’un lokomotifiyle yaptığı yolculuğa dair raporu bu kusurun ne olabileceği konusunda bir fikir verir: “Hakikaten bir uçuş; üstelik ufacık bir kazada herkesin anında ölebileceği düşüncesinden kurtulmak imkânsız.”²⁹

28 *The Fingerpost; or, Direct Road from John-O’Groat’s to the Land’s End*, (3. baskı, Londra 1825, s.24-25).

29 *The Creevy-Papers*, yay. John Gore, New York 1963, s.256.

II. Bölüm

Mekanik Birlik

*“Demiryolu ve taşıdığı vagonlar bir çeşit
karmaşık makine oluşturur, ancak
parçalar birbirinden ayrı düşünülemez.”
Anonim, 1821.*

Demiryolu, tüm diğer ulaşım araçları gibi nakliyat, mekânsal değişiklik üretir. Onu diğer ulaşım araçlarından farklı kılan mekânsal değişikliği meydana getirme biçimidir.

18. yüzyılda İngiltere’de yollar ve kanallarda özel işletmeler temelinde geliştirilen nakliyat, nakliyat yolu ve nakliyat aracı arasında teknolojik ve ekonomik farklılık gösterir. Kanalları ve yolları (*turnpikes*) ücret karşılığı kullanıma açan sermaye kuruluşları bu faaliyetle sınırlıdır. Yollarını kullanan ulaşım araçlarıyla hiç ilgileri yoktur. Yapay olarak açılan bir kara veya su yolunu kullanan biri, bunu kendi aracıyla yapar; daha doğrusu, bir nakliyeciyi nakliyatın yapılmasıyla görevlendirir, nakliyat esnasında nakliyeciyi kendi açısından yol işletmelerinden bağımsız hareket eder. Bireysel hareket, araçların karşılıklı yol vermesi vs. teknik olarak mümkün olduğu için burada ulaşım yolu ve ulaşım aracı birbirinden bağımsızdır. .

Liberalliğin bu durumunu demiryolu sona erdirir. Ulaşım yolu ve ulaşım aracını teknik olarak mümkün olan en sıkı biçimde birleştirir. Raylar ve raylar-
da ilerleyen araç arasında boşluk kalmaz, araç yoldan bağımsız hareket ede-
mez. Bu durum daha o zamanlar fark edilir. Demiryolunun ilk tanımlarının
istisnasız hepsi demiryolunu, ana parçaları raylar ve onların içinde ilerleyen
araçlar olan bir makine olarak nitelendirir. 1821 tarihli Fransızca bir metinde
ifade edildiği üzere: “Ray yolunu ve vagonu kesinlikle bir makine olarak ya
da ayrılmaz bir bütün olarak görmek şarttır.”¹ Guillaume Tell Poussin 1839’da
bunu biraz daha detaylandırır:

“Demiryolu belirli bir amaca hizmet eden, bir kanalın ya da bir kara-
yolunun konstrüksiyonu kadar basit bir konstrüksiyon değildir; raylı
sistemde, yeni itici gücün edinilen tecrübeler temelinde günden güne
değişebilen gereklerini karşılamak zorunda olan bir konstrüksiyondan
çok daha fazlası söz konusudur. Bir demiryolunu oluşturan iki parça ara-
sında –hareket zemini ve itici gücü– uyumun hüküm sürebilmesi için, bu
iki parçanın birbiriyle uyumlu hale getirilmesi şarttır, birinin iyileştiril-
mesi diğerinin kusursuzlaştırılmasını sağlamak zorundadır. Buradan çı-
kan sonuç, buhar makinelerinin tam bilgisine demiryollarını tam olarak
bilmeden ulaşmanın mümkün olmadığıdır.”²

Makine imgesi demiryolunun teknolojik tekamülünün erken bir evresinde
oldukça net görülür. Bu evrede lokomotif henüz kendi içinde kapalı ve bağım-
sız bir hareket tertibatı değil, bir aracın iskeletine monte edilmiş buhar ma-
kinesidir. 1815’te “Bulletin de la société pour l’encouragement de l’industrie
nationale” adlı bültende İngiliz kömür havzasındaki demiryolları hakkında

1 Alıntı: Peter J. Wexler, *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Cenevre /
Lille 1955, s.31.

2 G. T. Poussin, *Examen comparatif de la question des chemins de fer en 1839 en France et à l’étranger*, Paris
1839, s. XI-XII. Elbette İngilizce literatürde de benzeri tanımlar mevcuttur; örneğin, Lardner’de
(karşılaştırma için bkz. Not 22. Fransızca tanımlar ifade biçiminin netliği dolayısıyla oldukça dik-
kat çekicidir; bunun bir nedeni Fransızların dil bilinci, diğer nedeni ise bunların konu hakkında
henüz kendi görüşü olmayan belirli bir kesim için yazılmış olduğu gerçeğidir. İngiltere’den ya-
zılmış Fransızca raporlar, “chemin de fer” (demiryolu) kavramıyla alenen ilişkilendirilen yanlış
düşünceleri düzeltirken eğlendiricidir. 1826 tarihli bu tür bir raporda şu sözler yer alır: “Yollara
demir plakalar döşendiğini sanan insanlar var, fakat bu elbette doğru değil; söz konusu olan sade-
ce dökme demirden yapılmış raylar” (alıntı: Wexler, s. 44).

yayımlanan bir rapora göre: “Buhar makinelerinin yeni kullanım biçimi. Bir süredir Leeds’te bir buhar makinesi tekerlerin üzerine monte ediliyor ve tekerlerin büyük dişli bir çark aracılığıyla ‘ray yolu’ üzerinde ilerlemesini sağlıyor.”³

Bir araç iskeletinin üzerine monte edilen buhar makinesi rayla bağlantısını, rayın üzerinde dönerek değil, iç içe geçmiş dişli çarklar aracılığıyla kurar. Daha doğrusu, dişli bir itici kasnak aracılığıyla dişli bir ray üzerinde hareket eder. Ray, lokomotifin itici çarkının içine geçtiği yatay olarak döşenmiş bir dişli çark gibi görünür. Demiryolunun mekanik karakteri kendini bundan daha açık ifade edemez. Demiryolları deney döneminde bu teknik prensibe göre inşa ediliyordu. Dionysius Lardner 1849’da geçmişe bakarak bu yapılardan birini, maden mühendisi Blenkinsop tarafından inşa edilen demiryolunu tarif eder:

“1811’de bir dişli rayın kullanımı için patent çıkarttı. Onun demiryolu düz demir çubuklar yerine bir dişli raydan oluşuyordu ve bu dişli ray, dişli çark prensibine göre, tüm demiryolu boyunca uzanıyordu. Lokomotifin çarkları dişli yapılarak dişli rayın içine geçebilmesi sağlanmıştı; vagon bu şekilde ileriye doğru hareket ettiriliyordu.”⁴

Bu tuhaf, teknik olarak gereksiz konstrüksiyon biçimi sadece itici çarkı dişli çark olan varyantlarda da vardı; bu çark sevk rayları arasına yerleştirilen bir dişli rayın içine geçiyordu. Maden demiryollarında yetkili mühendisler şaşırtıcı derecede uzun bir süre bu konstrüksiyon biçiminde ısrar ettiler. Thomas Gray’ın *Observations* adlı eserinin 1825 tarihli beşinci baskısında yer verdiği illüstrasyonda bu tür bir dişli çarkla resmedilmiş bir lokomotif görülür. Erken dönem demiryolu mühendislerinin düşüncesindeki “düşünsel güçlük” (Lardner) pürüzsüz demir çarkların pürüzsüz demir raylar üzerinde duramayacağı, aksine döneceğiydi. Sadece tecrübeyle aksi kanıtlanana dek pürüzsüz demir üzerinde pürüzsüz demir adezyon oluşturmaz gibi görünüyordu. Böyle bir düşüncenin mühendisler arasında da mümkün olması ve oldukça uzun süre varlığını

3 Alıntı: Wexler, s. 99. Wexler 107 ve 108. sayfalarda “locomotif” (hareketli) sıfatının isim haline (“locomotive”, lokomotif) dönüşmesinin zaman aldığından söz eder. Wexler’in mükemmel anlatımıyla demiryolu-sözvarlığının “betimsel devrinden” yavaş yavaş yeni teknolojik sözvarlığı gelişir (s.128). Bu süreç önceki notta sözü edilen nedenlerle Fransız dilinde İngilizcede olduğundan daha net görülür; çünkü İngiltere’de demiryolunun gelişimi çok daha uzun bir zaman dilimini kapsar. Yine de benzer süreç İngilizcede de tespit edilebilir; örneğin, başta betimleyici olan “iron rail-way” kavramının “rail-way” ve daha sonra “railway” biçiminde sadeleştirilmesi gibi.

4 D. Lardner, *The Steam-Engine*, (5. baskı) Philadelphia 1849, s.161.

sürdürebilmesi, birincisi demirin kültürel-psikolojik tarihi hakkında ve ikincisi, ilk kez kendisi dışında bir güç –koşum hayvanı– tarafından harekete geçirilmeyen, aksine gözle görülür biçimde kendi kendine hareket eden tekerleğin tarihindeki bir durak hakkında bilgi verir.⁵

Ray ve demiryolu aracının birlikte oluşturduğu mekanik birlik, dişli çark epizodunda neredeyse sembolik olarak fazlalaşmış görünür. Demiryolu, sonunda standartlaşan –pürüzsüz raylar üstünde pürüzsüz çarklar– haliyle parçalarının mekanik birliğinin karakterini muhafaza eder; demiryolunun teknik kusursuzluğu onun randımanını ne kadar yükseltirse, bu birlik de kendini o kadar güçlü hissettirir. *Teorik Kinematik* (1875) adlı kitabında 19. yüzyılın mekanik gelişimini özetleyen Franz Reuleaux, erken dönem demiryolu kronikçilerden farklı düşünmeyerek, ray ve çarkın birleştirilmesini gelişimde önemli –“vagon ve yolu makinede birleştiren”– bir adım olarak görür.⁶ Makine teorisine ileriki sayfalarda (Bölüm10) daha detaylı olarak tekrar değinmek zorunda olduğumuz Reuleaux, artırılan verimin, yoğunlaştırmanın vs. yanı sıra makinenin gelişimini, tek tek parçalarının giderek daha doğru biçimde iç içe geçmesi olarak tanımlar: “Son yüzyılda çark ve dişlerini bir birlik, bir bütün olarak görmeye ve dolayısıyla diş profillerini buna bağlı olarak anlamaya yavaş yavaş alıştık. Kanaatimce, fazla değil, belki on, belki otuz yıl sonra boşluksuz işleyen dişli çark standart olacak.”⁷ Reuleaux dişli çarktan söz ederken, esasen makine parçalarına örnek verir. Boşluğun ortadan kalkması makinenin tüm parçalarını ilgilendirir.

Makine gelişiminin bu eğilimi, demiryolunun giderek daha büyük hıza, düzenliliğe ve tekdüzeliğe yönelik çalışan mekanizmasında çabucak kendini gösterir. 1846’da yayımlanan “An Exposition of the Danger and Deficiencies of the Present Mode of Railway Construction” adlı yazıda, otuz yıl sonra Reuleaux tarafından dile getirilen öngörünün vaktinden önceki ifadesi olarak

5 Diğer yandan tarihi tarihsel yanılı olarak gösteren Lardner bile, erken demiryolu mühendislerinin bu yanılısının nasıl oluştuğunu, yani Galilei ve Newton’un geleneğinde şekillenen fiziksel-kuramsal düşünce temelinde ortaya çıktığını kolaylıkla görebilir. Lardner kendi kendine hareket eden bir çarkın (tekerleğin) dönebileceği düşüncesini şöyle açıklar: “Çarkın ve yolun dış yüzeyi tamamen düz ve pürüzsüz olsaydı ve böylelikle çark yol boyunca hiçbir dirençle karşılaşmadan kayabilseydi, bu durumda burada kullanılan herhangi bir itici güç sadece çarkın kendi etrafında dönmesini sağlardı; çark hat boyunca kayarken ya da daha doğrusu kendi etrafında dönerken, araç hareket etmezdi” (A.g.e., s.160).

6 Franz Reuleaux, *Theoretische Kinematik. Grundzüge einer Theorie des Maschinenwesens*, Braunschweig 1875, s. 231.

7 Franz Reuleaux, a.g.e. s. 234.

okunabilecek bir tasvir yer alır; diğer bir deyişle Reuleaux'nun 1875'te genel makine gelişimine istinaden teorik olarak dile getirdiği şeyi, 1846 tarihli metin demiryoluna istinaden tasvir eder:

“Çarklar, raylar ve yollar sadece büyük bir makinenin parçalarını oluştururlar; bütünün işleyişi onların tam olarak birbiriyle uyum içinde çalışmasına bağlıdır. Bu ahenk, hareket eden her bir parçanın hızı artırıldığı ölçüde kusursuzlaşmak zorundadır; çünkü düşük hızda sadece bir *sarsıntıya* sebep olabilecek bir kusur, yüksek hızda raydan çıkmaya yol açabilir. Bu nedenle, yüksek hızda da emniyeti sağlayabilmek için, tek tek parçaları son derece kusursuz biçimde birbiriyle uyumlu hale getirmek gerekir; parçalar her zaman ve her koşulda tam olarak iç içe geçmek ve bu esnada, dengesini bozabilecek, dolayısıyla aracın güvenliğini tehdit edebilecek güçlere karşı eşzamanlı direnç göstermek zorundadır.”⁸

Demiryolunun çifte makine-karakterini özetleyelim. Birincisi, buhar makinesi (lokomotif) tekdüze mekanik hareket üretir. İkincisi, bu hareket çark ve rayın mekanik birliği sayesinde gerçekleştirilir.

Bir zamanlar organik olan itici güçlerin buhar makinesiyle makineleşme sürecinin, doğadan ve duyulardan mahrum bırakma olarak deneyimlendiğini gördük. Şimdi de buhar gücünün başlattığı doğadan kopuşun, ray tarafından nasıl tamamlandığını inceleyelim.

Makinenin fonksiyonu, doğal engellerin üstesinden gelmektir. Makine, Newton'un Birinci Hareket Yasası'na⁹ göre, eylemsizliği sağlayan teknolojik araç olarak tanımlanabilir. Bu yasaya göre: “*Corpus omne sola vi insita uniformiter secundum lineam rectam in infinitum progredi, nisi aliquid extrinsecus impedit.*”¹⁰

8 C. H. Greenhow, *An Exposition of the Danger and Deficiencies of the Present Mode of Railway Construction*, Londra 1846, s. 5-6.

9 Newton'un Eylemsizlik Yasası. Bir cisim, ona etki eden bir dış güç yoksa, mevcut hareketini korur. Yani duruyorsa durmaya, ilerliyorsa ilerlemeye devam eder. (ç.n.)

10 Demiryolunun teknik prensibinin Newton'un hareket yasasının somutlaştırılması olduğunu söyleyebilmek için tamamlayıcı bir tespitte bulunmak gerekir; Newton'un yasası kendi zamanının teknolojik gerçeklerine dayanır, adeta bu gerçeklerin teorik toplamını çıkarır (gemi inşası, makine inşası, silah teknolojisi ve bilhassa balistik). Bu bağlantıların son derece başarılı bir anlatımı için bkz.: B. Hessen, *The Social and Economic Roots of Newton's 'Principia'*, New York 1971; ilk olarak sunulduğu yer: International Congress of the History of Science and Technology, Londra 1931.

Ray aracılığıyla aşılması gereken doğal dirençler iki türdür: birincisi, çark yüzeyleri ve yol yüzeyleri arasında sürtünme; ikincisi, arazinin düzensizliği, dağlar, ovalar vs. Sürtünme mikro-fiziksel direnç, arazinin engebeleri ise makro-fiziksel direnç olarak nitelendirilebilir. Öncelikle rayın mikro-fiziksel dirençleri nasıl aştığını inceleyelim. Lardner ideal, yani sürtünmesiz yolun –doğrudan Newton’un hareket yasasından türetildiği inkâr edilmeyen– bir tanımını verir:

“Kusursuz bir yol pürüzsüz, engebesiz, sert ve düz olmalıydı. – İki nokta arasında tümüyle pürüzsüz, tümüyle engebesiz, tümüyle sert ve tümüyle düz bir yol inşa etmek mümkün olsaydı, bu yolda harekete geçirilen bir araç bir noktadan diğerine hareket ederdi ve bu esnada zorunlu olarak sadece, hava direncini aşması için gerekli olan çekici kuvvet kullanılırdı.”¹¹

Lardner’e göre bu ideal yola en çok yaklaşan demiryolu hattıdır. Bunu gelecekteki yol inşa tekniğinin kısa bir tanımlamasıyla gerekçelendirmesi son derece aydınlatıcıdır. İlk olarak koşum hayvanlarının yerini alan mekanik itici, dört özelliğin tümünü –pürüzsüzlük, engebesizlik, sağlamlık ve sertlik– bünyesinde barındıran bir yolun inşa edilmesinin önünü açtı. Lardner’e göre, karayolu ulaşımı koşum hayvanlarını esas aldığı sürece çelişkili bir ilişki hüküm sürer: Tekerlek için gerekli olan yolun pürüzsüzlüğü ve sertliği, koşum hayvanlarının teknik gereksinimiyle tam bir zıtlık içindeydi; çünkü atların nalları pürüzsüz ve sert bir yolda kayabilirdi ve tam tersi, yüzeyi yumuşak ve pürüzlü bir yol koşum hayvanlarının nalları için idealdi, bu da tekerleğin teknik gerekleriyle çelişki oluşturuyordu. Ulaşım koşum hayvanları temelinde gerçekleştiği sürece bu çelişki ortadan kaldırılamazdı. Lardner bunu şöyle özetler: “Dolayısıyla bir yol her iki amaca ne tamamen ne de yaklaşık olarak uygun olabilir.” – “İki prensip arasında bir orta yol”, hem mümkün olduğunca pürüzsüz ve sert hem de koşum hayvanlarının nalları için yeterince yumuşak ve pürüzlü bir yol her daim zaruri olacaktır.¹²

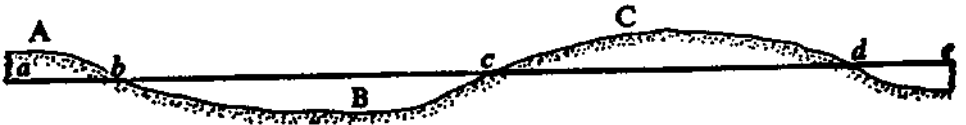
Koşum hayvanlarının yerini lokomotifin almasıyla çelişki ortadan kalkar. O andan itibaren mekanik açıdan ideal yolun dört özelliği tavizsiz uygulamaya konabilir. Demiryolu bunu en başta ve en radikal biçimde, daha önce hiçbir yolun olmadığı kadar sert, pürüzsüz, engebesiz ve düz olan raylar yardımıyla

11 D. Lardner, *The Steam Engine, Steam Navigation, Roads, and Railways*, (8. baskı) Londra 1851, s. 315-316.

12 D. Lardner, a.g.e. s. 339-340.

gerçekleştirir. Ulaşım tekniğine dayalı bu devrim mekânsal olarak, geçmişten bugüne aktarılan yol sisteminden ayrı gerçekleşse de yine de geriye dönük olarak sistemi etkiler. Demiryolu tarafından kullanılmayan kısa mesafelerdeki eski tip yol mevcudiyetini ancak 19. yüzyılın sonuna dek sürdürür. Derken nihai sonu gelir. Otomobil sayesinde karayolu ulaşımının makineleşmesi, yol inşa tekniğinde ray yollarının teknik prensiplerine uyulmasıyla son noktayı koyar. Karayolu araçlarının artık atlar tarafından değil, otto-motor tarafından hareket ettirildiği andan itibaren yollar genel olarak demiryolu rayı kadar pürüzsüz, sert, engebesiz ve düz olur. 20. yüzyılda yolların asfaltlanması ve betonlanması yol inşasını, demiryolunun 19. yüzyılda ulaşmış olduğu teknolojik düzeye ulaştırır. Bu yollar, tam anlamıyla, artık geleneksel anlamdaki yollar değildir: 30'lu yıllarda özellikle otomobil trafiği için inşa edilen modern otoyollar Almanya'da "Autobahn" (otoban)¹³ olarak adlandırılır ve Alman Demiryolları tarafından yönetilir.

Rayın birinci fonksiyonu sürtünmeden kaynaklanan dirençleri azaltmaktır ve diğer, zeminin pürüzlerini ortadan kaldırma fonksiyonuyla tamamlanır. Sürtünmenin asgari düzeyde tutulabilmesi için ray pürüzsüz ve sert olmalıdır; ayrıca asgari düzeyde enerji kullanımıyla azami randıman sağlanabilmesi için dümdüz ve doğrusal olmak zorundadır. Engeli doğa bir zemine düz ve doğrusal bir hat döşemek oldukça zahmetli yüzey çalışmaları gerektirir. Nicholas Wood 1838 tarihli teknik açıdan en önemli eserinin 3. baskısında bunun bir çizimini ve tasvirini verir:



"A, B, C çizgisi demiryolunun döşenmesi gereken arazinin kesitini veya profilini, a, b, c, d, e doğrusu ise o çizginin planlanan düzlemini gösterir. Bu nedenle a, b, c, d, e hattı üzerinde duran kısımlar demiryolu hattının genişliğinde kazılmalı, ortasından geçilebilecek şekilde yarılmalı veya düzleştirilmelidir; bu hattın altında kalan kısımlar ise gereğince yükseltilmeli veya doldurulmalıdır. Yani A ve C kesitleri düzleştirilmeli,

13 Almanca *Bahn* kelimesi aynı zamanda demiryolu anlamına gelir. (ç.n.)

B kesiti doldurulmalıdır; ab ve cd kesitleri *kazılar* (excavations) veya *yarmalar* (cuttings), bc ve de kesitleri *yığma alanlar* veya *demiryolu seddi* (embankments, embanking) olarak adlandırılır.”¹⁴

Yarmalar ve yığmalar demiryolu inşasının esasını oluşturur. Ovalar ve dağlar gibi arazideki daha büyük engebeler tüneller ve viyadükler sayesinde aşılr.

Yarma, yığma, tüneller ve viyadükler aracılığıyla araziden geçirilen demiryolu hattı 19. yüzyılın ortasından itibaren Avrupa’nın manzarasını şekillendirir. Aynı zamanda yolcuların algılarına da şekil verir. İtici güçlerin makineleşmesiyle başlatılan kendiliğinden canlı doğaya yabancılaştırma, arazinin içinden bir cetvel gibi geçirilen demiryolu hattında kendini gösterir. Demiryolu hattının karayoluna kıyasla durumu, buhar makinesinin koşum hayvanına kıyasla durumundan farklı değildir. Her iki durumda da doğal düzensizliğe karşı mekanik düzenlilik getirilir. Hayvanın itici gücü yerine buhar gücünün konması, duyularla algılanabilen hayvan emeğinin/bitkinliğinin yitimi, yani hayvan gücü temeline bağlı mekân ve hareket duygusunun yitimi olarak deneyimlenir. Arazinin doğal engebelerine göre şekillenen yolun yerini araziden dümdüz geçen ray hattının alması ise –en belirgin biçimde tünelde– doğal manzaranın kaybı olarak görülür.

Demiryolu yolculuğunun erken tasvirleri, demiryolu hattının ve içinden geçirilen arazinin iki farklı dünya olduğunu tespit eder. 1833’te Manchester-Liverpool hattında yapılan bir seyahat hakkındaki raporda bu şöyle ifade edilir:

“Mount Olive yamacında kazılmış olan bölgeye geldik. Burada demiryolu hattı sert kayalıktan geçirilerek 70 adım derinliğinde ve yaklaşık 15 adım genişliğinde döşenmiş... Çok sayıda köprü karşılıklı yamaçları birbirine bağlıyor; biz aşağıda, derinliklerde hareket ederken, başka bir dünyadan gelmiş gibi görünüyorlar bize.”¹⁵

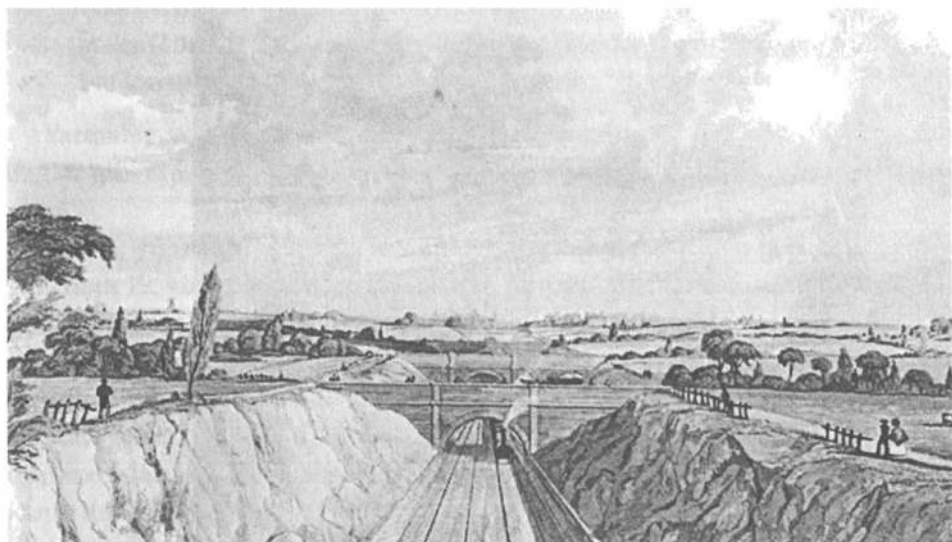
1839’da Londra-Birmingham hattında yapılan bir yolculuk hakkındaki rapor da tümüyle benzer ifadelere yer verir:

14 Nicholas Wood, *A Practical Treatise on Rail-Roads*, (3. baskı) Londra 1838, s. 136.

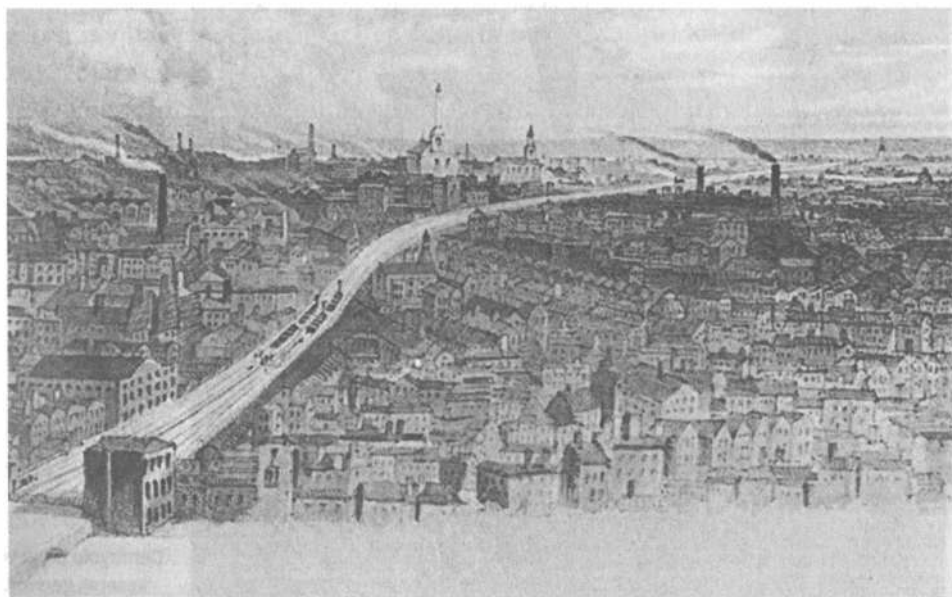
15 *The Railway Companion*, Londra 1833, s.40.



Demiryolu bölgeyi
keserek geçiyor.
Derin yarma
("cutting").



Doğrusal ray hattı



Şehirden yarma.

“Yerde çok derin bir kazı gözün görebildiği kadar uzağa uzanıyor; yer yer, yolların demiryolu hattının üzerinden geçtiği baş döndürücü yükseklikte köprüler... Burada eko muazzam ve insan bu yoldan geçerken, kendini dünyanın geri kalanından tamamen soyutlanmış hissediyor.”¹⁶

Demiryoluyla içinden geçilen araziye başka bir dünya gibi gösteren, şüphesiz ki kazıları, tünelleri ve diğer yapılarıyla bu yeni bağı oluşturan demiryolu hattıdır. Oysaki demiryolu hattı sadece, demiryolunun mekanik birliğinin kurucu elemanı olan rayın teknik gereksiniminin ifadesidir. Demiryolu hattıyla manzaranın başkalaşması, aslında manzaranın mekanik birlik aracılığıyla başkalaşmasıdır. Bir diğer deyişle, mekanik birlik yolcularla manzara arasına girer. Yolcular manzarayı mekanik birlik aracılığıyla algılar.

Bu yeni algıdır. Manzara ve harekete dair eski algının maddi temeli koşum hayvanlarının hayvansal gücü, araziye uygun biçimlenen yol, yol ve taşıt arasındaki bağımsız ilişkiydi,¹⁷ yani eski algı, ulaştırma tekniğinin tüm o doğal ve birbirine sadece gevşek bir bağla bağlı elemanlarına dayanıyordu. Buna karşın demiryolunun yeni mekanik birliğinde teknik açıdan muazzam bir disipline etme söz konusudur, –Releaux’nun ifadesiyle– böylece tek tek elemanların bağımsız hareket imkânı sona erer. Mekanik birlik aracılığıyla biçimlenen algı, çağın edebiyat ve yayımcılığından anlaşılabileceği üzere, eski algı karşısında daha zayıf, daha yapay ve daha bağımlı görünür. Elbette yeni ulaşım tekniğine uyum sağlamak sadece çağın kültürel-eleştirel bilincine zor gelmez. Demiryolu öylesine eşi görülmedik bir tertibattır ki umumi ulaşım aracı olarak kullanılmasının propagandasını yapanlar tarafından bile başta yanlış anlaşılır. Tüm diğerleri gibi bir ulaşım aracı olarak görülür. Gerçi insanlar rayların hususiliğinin farkındadır, fakat beraberinde getireceği sonuçları kimse enine boyuna düşünmez. Demir bir ray üzerinde dönen demir bir tekerleğin yolda dönen bir

16 Thomas Roscoe, *The London and Birmingham Railway; with the Home and Country Scenes on Each Side of the Line*, Londra 1839, s. 67-68. Demiryolu hattı kendisini çevreleyen bölgeden, karayollarından vs. izole edilir, hatta bu durum Liverpool-Manchester hattı için yasal olarak getirilen bir yükümlülüktür. Cohn ilgili hükümler konusunda bilgi verir: “... demiryolu hiçbir yerde bir diğer yolu kesmemeli, viyadük vs. kullanmalı, tamamen ayrı bir yol izlemelidir” (Gustav Cohn, *Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England*, Cilt 1 – *Der Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik*, Leipzig 1874, s.34).

17 Yol ve yolda kullanılan araç, karşılıklı ilişkileri dikkate alındığında, teknolojik açıdan bir mekanik birlik oluşturur. Ancak buradaki birlik pratikte çok gevşektir, çünkü araç yolun hareket alanı içinde bağımsız manevra yapabilir ve hareketlidir.

tekerlekten daha az sürtünmeyi aşmak durumunda olduğunu görür, fakat ray yollarının mevcut yollardan bağımsız döşeneceğini hesap etmezler. Örneğin, 1802 yılında –Gray’dan yirmi yıl önce– Richard Lovell Edgeworth ray yollarının umumi ulaşım için döşenmesine yönelik ilk teklifi yayımlar. Edgeworth’ta ray yolla son derece bağlantılı görünür. Edgeworth’un teklifi mevcut yolları, üstelik “şehirden on veya on iki mil uzaktaki” en çok kullanılan yolları raylarla donatmaktır. Ray yolu bu teklifte henüz otonom ulaşım sistemi olarak değil, raylarla donatılmış karayolu olarak düşünülür ve böyle yolda geleneksel trafik akışında herhangi bir önemli değişiklik olmayacağı farz edilir. Sadece sürtünme azaltılacaktır. Araçlar her zaman oldukları gibi kalacak, ancak bireysel araçların, yalnızca rayların kullanım müddeti için, raylara uyumlu bir şasi üzerine yükseltilmesi şart olacaktır:

“Fayton, kaleska ve diğerlerinin ray yolları üzerinde yol alabilmelerini mümkün kılmak için onları oldukları gibi, yani tekerlekleri ve tüm diğer parçalarıyla, bir şasinin ya da deyim yerindeyse, tekerleri ray yoluna uygun olan bir ray iskemlesinin üstüne yükseltirim. Bu şekilde, alışlageldiği üzere kullanılan araçlarda en ufak bir değişiklik yapmaya gerek kalmaz; şehirden çıkar çıkmaz atlar arabayı bir rampa üzerinden şasinin üstüne çekebilir ve daha sonra şasinin ön ucuna, yani ray yoluna gidebilir. Böylece atlar arabayı kendi tekerlekleri üzerinde değil, arabanın üzerinde durduğu şasinin tekerlekleri üzerinde hareket ettirirler.”¹⁸

Birkaç paragraf sonra aynı metinde, raylar üzerinde yol alan özel araçların muhafaza edilecek olan otonomisi bir kez daha vurgulanır:

“Bu projenin başlıca avantajı, şu anda kullanılan tüm ulaşım araçlarının en ufak bir değişikliğe uğramak zorunda kalmadan ray yolları üzerinde seyahat edebilecek olmasıdır, öyle ki bir yolcu istediği zaman karayolundan çıkabilir ve yine ne zaman isterse tekrar yolu kullanabilir.”¹⁹

Edgeworth’un anlatımında ray yolu henüz son derece yüzeysel bir bakış açısıyla yolun olası devamı olarak görünür, fakat Edgeworth ulaşım araçlarının bağımsız bireysel manevralar yapmalarına engel teşkil eden rayın bu özelliğinin elbette farkındadır. Bu yüzden dört ray yolunun yan yana, her yönde ikişer

18 William Nicholson’s *Journal of Natural Philosophy, Chemistry, and the Arts*, Londra 1802, s. 222.

19 A.g.e. s.223.

tane, biri faytonlar, diğeri yük arabaları için olacak biçimde döşenmesini önerir. Ray tekniğine uygun olarak trafik akışında yeni bir düzenlemeyi esas alan bu ilk fikir, yirmi yıl sonra Gray'ın *ulusal* temelde bir ray yolları sistemine dair önerisinde bir parça daha geliştirilir. Her ne kadar Gray de henüz bireysel ulaşım özgü kategorilerde düşünse de onun ray yolları mevcut yol ağından bağımsız bir ulaşım sistemi olarak planlanmıştır.²⁰ Gray'de, bireysel ulaşım ve raylar arasındaki -30'lu yılların son dönemlerine kadar çözümsüz kalan-çelişkinin göz ardı edilemeyeceği de açıkça görülür. Çelişki şu noktada ortaya çıkar: Ray teknolojik kavramı gereğince bireysel ulaşım izin vermezken, zamanın ekonomik düşüncesi bireysel ulaşımın başka bir şey bilmez. Bu çelişki çözülmediği sürece geriye kalan tek olasılık, çelişkinin taraflarını birbirine yaklaştırmak, paralel giden ray yollarının sayısını artırmaktır. Gray'de bu sayı Edgeworth'ta olduğundan fazladır:

“Umumi trafiğe elverişli bir demiryolu uygulaması yapılabilmesi için, bir yönde ulaşım için iki ya da üç ve diğer yönde ulaşım için yine aynı sayıda demiryolu hattı döşenmesi gerekecektir. Londra'nın yakın çevresinde trafik için muhtemelen altı demiryolu hattı gerekir.”²¹

Ray ve bireysel ulaşım arasındaki çelişki Edgeworth ve Gray'de sadece, demiryolunun umumi ulaşım aracı olarak nasıl düzenlenebileceğine dair düşünceler ve öneriler şeklinde ortaya çıksa da demiryolunun **hakikat olduğu** 1820'lerden itibaren trafik uygulamalarında giderek daha **nahış biçimde** fark edilir hale gelir.

Lardner 1855'te geçmişe yönelik bir değerlendirmeyeyle **erken demiryolu döneminin** -demiryolunda, kanal ve paralı yol (*turnpike*) gibi **özel araç sahibinin** ücret karşılığında kullanabildiği bir ulaşım yoluna kıyasla **farklı hiçbir şey** görmeyen- ekonomik görüşünü şu sözlerle anlatır:

“Umumiyetle, herkesin ulaşım için onları (ray yollarını) kullanmasına müsaade edileceğine, bunun için sadece belli kurallara ve düzenlemelere

20 Thomas Gray'ın *Observations* adlı eserinin 1820 tarihli ilk baskısı İngiltere, İskoçya ve İrlanda'nın bir haritasını içerir; bu haritada büyük şehirler arasındaki *düz bağlantı hatları* halinde ulusal demiryolu sistemi yer alır. Sonraki baskılarda, tamamen yeni bir ulaşım sisteminin şart olduğundan giderek daha fazla söz edilir. Örneğin, 5. baskıda Gray şöyle der: “... tamamen yeni bir ulusal ulaşım sisteminin mutlak gerekliliği...” (s. 1)

21 Thomas Gray (5. baskı), s.12.

tabi olunacağına dair görüş hâkimdi. Fakat çok geçmeden yeni ulaşım aracının serbest taşımacılığa müsait olmayan özellikler barındırdığı ortaya çıktı. *Bir büyük makine gibi işleyen, parçaları birbiriyle son derece bağlantılı olan ve hareketi belirli bir düzeyde koordinasyon gerektiren bir demiryolu bu nedenle birbirinden bağımsız birkaç aracı tarafından işletilemez. Bu tür bir sistem çabucak kendi kendini yok eder. Bir demiryolunun işletilmesi, tek elden idare ve birbirine uyan hareketler gerektirir ve buna ancak tümüyle taşımacılığın ve demiryollarının genel idaresinin birleştirilmesiyle ulaşılabilir.*"²²

Kanallara ve paralı yollara yönelimli liberal görüşe karşı, demiryolu kuruluşlarının *ulaştırma tekelinin*, yani ulaşım hatlarının ve araçlarının *bir* idare altında işletilmesinin teknik gerekliliği oldukça tereddütlü kabul gördü. 1838'de özel araçlar hâlâ Liverpool-Manchester hattını kullanıyordu.²³ W. T. Jackman "Laissez-faire"²⁴ doktrinleri ulusal yaşamın tüm diğer alanlarında baskın" olmasına rağmen, bu ulaşım-bireyciliğinin mevcudiyetini sürdürmemesinin nedenlerini şöyle sıralar:

- Koordine hareket etmeyen araçların hat üzerinde yol almasının yarattığı tehlikeler,
- Hat üzerinde teknik açıdan gerekli donanımların (kömür ve su ikmal noktalarının) eksik olması,
- Özel taşımacılık şirketlerinin daha az kazanç sağlamaları,
- Demiryolu hattının teknik kurallarına taşımacılık şirketleri ve hattın özel kullanıcıları tarafından riayet edilmemesi.²⁵

Bireysel ulaşımın tarihinin sonunu Jackman şöyle anlatır:

22 D. Lardner, *Railway Economy*, Londra 1851, s. 421-422..

23 W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, Londra 1962 (1. baskı 1916), s. 573. Jackman 572 ve 579. sayfalar arasında konuyu tümüyle ele alır. Cohn Liverpool-Manchester hattıyla ilgili, tüm araçların serbest girişini teminat altına alan kanundan alıntı yapar: "Herkes ulaşım araçlarıyla eşya, insan ya da hayvan taşımak için tüm hatlara serbest giriş yapabilir" (A.g.e. s. 36) ve şöyle devam eder: "Bunun mümkün olabilmesi için taşıyıcılar tarafından kullanılan ulaşım araçları demiryolu kuruluşunun uygun bulduğu ve her istasyonda duyurduğu talimatlara uymalıdır. Ayrıca demiryolu sınırında arazisi olanlar, Liverpool-Manchester hattına bağlanmak için şube hatları inşa etme hakkına sahiptir" (A.g.e. s. 36-37).

24 Fr. "Bırakın yapsınlar." (ç.n.)

25 A.g.e. s. 573-574.

“Demiryolu kuruluşları çok geçmeden, hem randımanı hem de kamu güvenliği ve refahını ilgilendiren nedenlerle bundan böyle lokomotiflerini ve vagonlarını aynı hatta çalıştıran rakip taşımacılık şirketlerine izin veremeyeceklerinin farkına vardılar; sonunda bu ulaşım yollarının tek elden işletilmesinin ve yönetilmesinin şart olduğu anlaşıldı. Bu nedenle 1839 yılında bir parlamento komisyonu, rakip şirketlerin lokomotiflerini aynı hatta kullanmalarına izin verilmemesini talep etti; 1840’ta komisyon, lokomotifler üzerinde hak sahibi olan demiryolu kuruluşlarının fiilen –faaliyetlerinin tabiatı sebebiyle– yolcu taşımacılığı için bir tekel oluşturduklarına karar verdi.”²⁶

Böylece, yeni ulaşım tekniğini eskisinin hukuki kavramlarıyla ilişkilendirme konusunda boş yere çekilen büyük zahmetlerin ardından, sonunda bu yeni tekniğin “tabiatı” burada da kendini kabul ettirir. Mekanik birlik demiryolu, ulaştırma tekeli biçiminde hukuki ve siyasi-ekonomik açıdan tanınır.

Kuruluşların mekanik birlik olarak demiryoluna uyum süreci ulaştırma tekelinin tanınmasıyla sona ermez. Bireysel ulaşımın demiryolu hatlarında yol açtığı ve ulaştırma tekeliyle sona erdirilen kaos daha yüksek düzeyde tekrarlanır. İngiltere’de –Belçika ve Fransa’da olduğundan farklı olarak– demiryolu merkezi planlama olmadan özel işletmeler temelinde gelişir. Giderek daha fazla hattın inşa edilmesiyle demiryolu ağı yoğunlaşır, fakat koordine bir hat ağı oluşturmaz, aksine sadece, birbirinden bağımsız hareket eden çok sayıda yöresel ve bölgesel hattın toplamı olarak kalır. Teknik mantığına göre, hatları üzerinde her yere hızlı ve rahat ulaşılabilen bir ulusal ulaşım ağıdır. Fakat özel ekonomik organizasyonu açısından, birbirinden izole ve birbiriyle uyumsuz, hatta birbirine karşı hareket eden tek tek hatların çokluğundan ibarettir. Hat ağının nesnel yoğunluğunun ulaşımı kolaylaştıracağı beklentisi ne kadar büyükse, koordine olmayan yolculuk planları ve birbirinden hayli uzak istasyonlar vs. aracılığıyla bir hattan diğerine yolcuların aktarılması ve malların nakledilmesi, ulaşımı bir o kadar zorlaştırır.

Bu noktada standartlaşma, ulaştırma tekelinin kabulü kadar tereddütlü ve gönülsüz gerçekleştirilir. İngiliz demiryolu kuruluşları ilk olarak 1842’de ulaşımın –bir hattan daha fazlasını ifade eden, yani ulusal ekonomi açısından salt yöresel ve bölgesel ulaşımdan farklı olarak giderek daha önemli hale

²⁶ A.g.e. s. 574, karşılaştırma için bkz. Cohn, s.45.

gelen transit ulaşımın– tasfiyesine yönelik bir işbirliği birimi kurarlar.²⁷ Böylece, demiryolunun temel özelliği olan mekanik birlik dönemin rekabet prensibi temelinde şekillenen ekonomik düşünce yapısının direnişlerine karşı burada da kendini kurumsal açıdan kabul ettirir. Çark ve rayın, ray yolu ve taşıtın oluşturduğu mekanik birlik gelişerek tüm ray ağının birliği haline gelir. Öyle ki artık tüm ülkeye dağılmış bir büyük makine gibi görünür.²⁸

Bu makinenin işleyişini temin etmek için sadece hukuki ve siyasi-ekonomik genel hükümlerin yeniden tespit edilmesi yeterli değildir. Teknik tamamlayıcıların da gerekli olduğu barizdir. Demiryolunun en önemli teknik tamamlayıcısı elektrikli telgraftır. Daha demiryolundan önce, 19. yüzyılın başında teknik olarak tümüyle geliştirilen elektrikli telgraf, ona ihtiyaç duyulmadığı için başta uygulamalı kullanım alanı bulamaz. Bu durum demiryoluyla değişir. Burada sinyaller baştan itibaren hayati önem taşıyan bir rol oynar. Bunun nedeni yine demiryolunu, yani parçalarının birbiriyle tam olarak uyumlu olması şart olan mekanik birliği, bir felaketten koruma gerekliliğidir. Erken demiryolu yolculuklarının son derece büyük bir dikkatle yapıldığını çağın resimleri gösterir. Bu resimlerde bir trenin *her bir* vagonunda bir, iki, bazen üç kişi vardır ve görünen o ki bu kişilerin tek vazifesi engeller, karşıdan gelen trenler vs. açısından hattı gözlemektir. Bu faaliyetin desteklenmesi amacıyla icat edilen ilk sinyallerin –optik ve akustik açıdan– yetersiz oldukları çabucak anlaşılır (karanlıkta, siste). Bilhassa tünel geçişlerini bu sinyallerle emniyete almak mümkün değildir.

Tünel geçitleri elektrikli telgraf için ilk uygulamalı kullanım alanı olur.²⁹ Elektrikli telgrafın önce tünellerde, daha sonra tüm hatta kullanıldığı sistem, Space-Interval-System, hattın tek tek bölümlere ayrılmasıyla oluşur. Her bir bölümde –blokta– bir telgraf kullanılır. Bu telgraf, hat boş ise bunu bir sonraki

27 Bu kuruluş İngiliz bankalarının Clearing House modeline dayanan Railway Clearing House idi. Ortaya çıkışı ve işlevi hakkında en iyi anlatım için bkz.: Philip S. Bagwell, *The Railway Clearing House in the British Economy 1842-1922*, Londra 1968.

28 Tüm ülkeye dağılmış bir büyük makine olarak demiryolu imgesi, demiryolunun erken tanımlarında mekanik birlik olarak tezahür eder. Demiryolu hattının genişlemesi, mekanik birliğin genişlemesi olarak görünür. Boston-Albany hattının açılışında Vali Everett'in yaptığı konuşmada bu düşünce adeta somutlaşır (alıntı: J. S. Buckingham, *The Eastern and Western States of America*, Londra 1842, Cilt 1, s. 51): "Demiryolunu vagonları ve lokomotifleriyle tek bir büyük makine olarak düşünelim! Teknolojinin mucizesi! Sabit kısmı yüz mil uzunluğunda, hareketli kısmı ise mekik dokur gibi ülkeyi baştan sona dolaşıyor."

29 Cooke ve Wheatstone 30'lu yılların başında elektrikli telgrafı Almanya'dan İngiltere'ye getirir (Karl Eduard Zetzsche, *Geschichte der elektrischen Telegraphie*, Berlin 1877, s.157).

bölüme bildirir ve bunun üzerine makiniste harekete geçmesi için bir optik sinyal verilir. Bu sistem makinisti, treniyle birlikte içinde bulunduğu durumun geriye kalan tüm diğer kişisel algılama ve değerlendirmelerinden nihai olarak uzaklaştırır. Makinistin yapması gereken tek şey, bir uzak telgraf merkezinden kendisine gönderilen sinyalleri takip etmektir. Treni önceden saptanmış raylarda ilerlediği için baştan itibaren bir kaptanın sosyal rolünü karada üstlenmesine izin verilmeyen makinist, endüstri işçisi, bir makinenin çalıştırıcısı rolüyle kabul görür. Telgraf, demiryolunun mekanik birliğinin entegre elemanı olur; telgrafsız demiryolu –besteci bir babanın oğlu ve felsefi anlamda bir demiryolu uzmanı olan Max Maria von Weber’in söylediği gibi– sinir sistemi olmayan bir organizmaya benzer:

“... insan vücudundaki bir kas, onu uyaran sinir olmasa cansız bir et parçası olurdu; aynı şekilde, Watt ve Stephenson’un buluşlarını insanlığa bahşetmiş olan *kanat kasları*, hâkim düşünce onları telgraf tellerinin sinirlerinin üstünde hükmederek titretmeseydi, sadece yarı kanat gücünde etkili olurlardı.”³⁰

Elektrikli telgraf elbette sadece demiryolunun mekanik birliğinin işleyişiyle muazzam bir anlam kazanmaz.³¹ Sadece teknik açıdan gerekli sinyal cihazı olarak demiryolunda seyahati belirlemekle kalmaz, bizzat fiziksel görünümünde o seyahatin önemli işareti olur. Kompartıman penceresinin ötesindeki dış dünya kendini yolcuya onun aracılığıyla anlatır. Demiryolu yolcusu kompartıman penceresinden uçarak geçip giden telgraf direklerini ve tellerini görür. Hiçbir

30 Alıntı: Dolf Sternberger, *Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, Hamburg 1955 (3. baskı), s.

32. Bu kısım “Vom rollenden Flügelrade” (Dönen Kanatlı Çarktan) başlığıyla 1882’de yayımlanan ciltten alınmıştır. “Fliegemuskeln” (kanat kasları) ifadesi demiryolunun kanatlı çark sembolüyle ilişkilidir. Sternberger 19. yüzyılda teknolojik ve organik metaforların karşılıklı etkileşimini anlatırken buradan alıntı yapar.

31 Telgraf ağı ilk başta demiryolu ağının bir parçası olarak onunla birlikte genişler. Daha sonraki gelişimini Zetsche şöyle özetler: “Elektrikli telgraflar demiryollarında kullanılmalarıyla hayli işe yarar olduklarını ispatlar ispatlamaz ve bilhassa, bahsi geçen yılların sonlarına doğru (1840’lı yıllar) umumi kullanıma açılır açılmaz, öncelikle kişisel ve ticari ulaşım, ona sunulan yeni ve bunun yanı sıra çok avantajlı, zaman ve para tasarrufu sağlayan bu haberleşme aracını hızla ele geçirdi ve bunu öyle kapsamlı yaptı ki bu haberleşme aracı çok çabuk yüksek ekonomik önem kazandı.” Telgraf aracılığıyla haberleşmenin ve bununla birlikte elektro-endüstrinin kazandığı ekonomik önemi, Siemens tarafından 1847’de Berlin’de kurulan ve yüzyılın sonuna doğru öncü elektrik işletmesi haline gelen Telgraf Yapım Şirketi’nin gelişiminde görmek mümkündür. Telgraf bu suretle yüzyılın ilk yarısına öncülük eden endüstrinin ve peşi sıra yüzyılın ikinci yarısına öncülük eden yeni endüstrinin, demiryolunun ve elektro-endüstrinin bağlantı parçasıdır.

zaman sadece içinden geçtiği manzarayı görmez, raylar gibi demiryoluna ait olan direkleri ve telleri de görür her zaman. Manzara telgraf direklerinin ve tellerinin arkasında görünür, onların arasından görünür. Demiryolu yolcusunun algısının mekânî birliğin yolcu ile manzara arasına girmesiyle değiştiğinden daha önce söz ettik; ancak şimdi onun, demiryolunun mekânî birliğinin parçası olan ve hem fiziksel hem de mecazi anlamda yolcular ile manzara arasında giren telgraf direklerinde ve tellerinde cisimleştiğini görüyoruz. Böylelikle meydana gelen algı, Dolf Sternberger'in dediği gibi, panoramik olarak nitelendirilebilir.³² Verlaine "La bonne chanson" dizisinin yedinci şiirinde eksiksiz, teknik olarak eksiksiz de denilebilir, bu algıyı anlatır. Hızlı tren yazma eylemi olarak, telgraf telleri ve direkleri yeni algının panoramik manzarayı gerçek manzaraya kaydettiği el yazısı karakterleri olarak görünür:

*Kapıların pervazındaki manzara
Koşuyor öfkeyle ve ovalar boyu
Su, buğday, ağaçlar ve gökyüzü
Gidiyorlar... Tuhaf görünümlü telleriyle
ince telgraf direklerinin düştüğü
zalim kasırgaya karışarak.³³*

32 Sternberger, belirtilen yerde. Panorama-kavramı, panoramik yolculuk hakkındaki bölümde detaylı olarak ele alınır.

33 Paul Verlaine, *Oeuvres poétiques complètes*, Paris 1951, s.106. "La bonne Chanson" yazı dizisi 1869-1870 kışında çıktı. Şiirsel telgraf direkleri algısını tamamlayan bir düzyazı, 1848 tarihli bir anonim yazıdır: *Railway Appliances in the 19th Century. Or the Rail, Steam, and Electricity*, Londra 1848, s.32. Burada yapılan öneriye göre, trenin hızı –ki bunun için henüz bir teknolojik içgüdü gelişmemiştir– telgraf direklerini dikkatle izleyerek tespit edilebilir; yani, trenin bir direktan diğerine ulaşmak için harcadığı zaman hesaplanabilir. "Onlar (direkler) genellikle altmış yardalık bir aralıkla dizilir, bu da mil başına otuz direk demektir; bu nedenle bir trenin hızı kolaylıkla hesaplanabilir: Dakika başına düşen direk sayısı sayılır ve ikiyle çarpılır; böylece trenin saatteki hızı ortaya çıkar." Telgraf direkleri burada, doğrudan idrak edilemeyen bir şeyi, hızı, belirlemeye yarayan bir ölçüm-tablosu işlevi görür. Bu da yolcunun manzaradan uzaklaştırmasına katkıda bulunan bir faktördür.

III. Bölüm

Demiryolu Mekânı ve Demiryolu Zamanı

*Demiryolları ekonomik açıdan mesafeleri
kısaltır... Lille kendini Louvre Müzesine, Calais
Pontois'a, Havre Poissy'e, Rouen Sevres'e veya
Asnières'e, Reims Pantin'e, Strasbourg Meaux'ya,
Lyon Meulen ile Corbeil arasında bir yere,
Marseille Nemours'a, Perpignan Pithiviers'ye,
Bordeaux Chartres'a veya Etampes'a, Nantes
Arpajon'a taşınmış bulur; vb.
Constantin Pecqueur, 1839.*

*Ne madde, ne mekân, ne de zaman
son yirmi yıldır eskiden olduğu şeydir.
Paul Valéry.*

“**M**ekân ve zamanın yok edilmesi”; erken 19. yüzyıl demiryolunun etkisini bu söylemle tanımlar. Bu fikrin temeli, yeni ulaşım aracının eriştiği hıza dayanır. Aşılması için geleneksel olarak belirli bir ölçüde yolculuk ve aktarma zamanı harcanması gerekmiş olan bir verili mekânsal mesafe bir seferde, o belirli zamanın küçük bir parçası kadar sürede aşılr; ya da başka bir deyişle, eskiden harcanan

zaman içinde artık o eski mekânsal mesafenin birkaç kez katedilmesi mümkün olur. Ulaşım ekonomisi açısından bu, mekânın küçültülmesi anlamına gelir. “Mesafeler uygulamada tam olarak hareket edilen hız ölçüsünde kısılır” sözü Lardner’in *Railway Economy* adlı eserinde yer alır.¹

İngiltere’de erken demiryollarının ortalama hızı 20 ila 30 mil arasındadır ve bu hız o zamana dek posta arabalarının ulaştıkları hızın yaklaşık üç katıdır.² Dolayısıyla bir verili hat, alışlageldik zamanın üçte birinde geride bırakılır; yani, *zamansal* olarak üçte birine küçülür. Zamansal kısalma erken 19. yüzyıla ait metinlerde genellikle mekânın büzülmesi olarak anlatılır. 1839’da çıkan *Quarterly Review* adlı yayındaki bir makalede bundan söz edilir: “Şu ana dek, dünyanın çeşitli uluslarını ilelebet birbirinden ayırdığı varsayılan mekânın ve mesafelerin yavaş yavaş ve sonunda tamamen yok edilmesi...” ve ilerleyen sayılarda şöyle devam eder:

“Örneğin, birdenbire tüm İngiltere’ye demiryolları döşendiğini varsayalım; günümüzün henüz pek de yüksek olmayan hızında bile bu, tüm nüfusun harekete geçmesi ve –metaforik söylemle– bulunduğu yeri, şimdi kendisini oradan ayıran zamanın üçte ikisi oranında başkentin göbeğine yaklaştırması anlamına gelirdi; aynı şekilde, aradaki yerler de zamanın üçte ikisi oranında birbirine yaklaşırdı. Daha da hızlanıldığında süreç tekrarlanabilirdi; limanlarımız, rıhtımlarımız, şehirlerimiz gibi tüm halkımız da sadece üçte iki oranında birbirine yaklaşmakla kalmaz, hepsi birlikte aynı ölçüde ulusun ocağına yaklaşırdı. Mesafeler bu şekilde daha da kısaltıldığında, ülkemizin toprakları büzülerek tek bir metropol büyüklüğüne ulaşır.”³

Mekânsal kısaltmaya kıyasla zamansal kısaltma, 1838 tarihli *Economie Sociale* adlı eseri Institut de France tarafından ödüle layık görülen, Saint-Simonist iktisatçı Constantin Pecqueur’de daha fantastik görülür. Burada

1 D. Lardner, *Railway Economy*, Londra 1850, s.35.

2 H. G. Lewin, *The Railway Mania and its Aftermath 1845-1852*, Londra 1936, s. 95. Lewin’e göre, 1845’e kadar ortalama hız saatte 20 ila 30 mil arasındaydı. En hızlı İngiliz treni Great Western Express saatte 46 mil hıza ulaştı (A.g.e.). Lardner’in anlatımına göre, posta arabasının hızı saatte sekiz mile bile ulaşamıyordu (*Railway Economy*, s.36); Lewin’e göre ise en hızlı posta arabası saatte on mil hızla gidiyordu. 1840’lı yıllarda İngiliz trenlerinin ulaştıkları hız, azami hızları, Lardner’e göre, genellikle 60 ila 70 mil arasındaydı (*Railway Economy*, s.176).

3 *Quarterly Review* 1839 (Cilt 63), s.22.

zamansal b    lmeye uğrayan ulaşım mekânı Fransa'nın yeni coğrafyası, yeni hız oranlarına dayalı bir coğrafya, yoğunlaştırılmış bir coğrafya olarak ortaya çıkar. Fransız   ehirleri hem birbirlerine hem de Paris'e yaklaşır. Bizim   zdeyi  imizde alıntılanmış olan yer değişimini Pecqueur   u tespitle özetler:   u andan itibaren "eski Ile-de-France'da yeni Fransa ya da onun muadili" söz konusudur.

Ulaşım mesafelerinin b      mesi, her ne kadar yeni ve küçülmüş bir coğrafya yaratıyor gibi görünse de ulaşım yollarıyla birbirine bağlı olan mekânların eski büyüklükleri elbette değişmeden kalır. *Quarterly Review* adlı yayında mekân b      mesinin seyri tasvir edilirken bu durum     le ifade edilir: "Oysa bir mucizeyle gerçekleşir gibi, her yer bundan b    le de hep *olduğu yerde* kalmakla kalmayacak, aynı zamanda her daim *olduğu kadar b    k* olacak!" Aynı fikri Pecqueur edebi bir m  bala  ayla ifade eder: Fransa'nın küçültülmüş ulaşım-coğrafyası Fransa'nın gerçek coğrafyasını kapsar, gerçek coğrafya orada yoğunlaşmış görünür:

"Bu şekilde bu d    l  kler içindeki her arazi ve her tarla tümüyle bir bölge, her köy evi bir köy ya da   ehir, ortasında bir köy olan her bölge tam bir vilayet olur ve sonunda zihnin haritasında her şey b      erek sonsuz küçülür. Louvre, Pontoise, Chartres, Arpajon, Meaux ve diğerlerine gelinece, her biri Paris'in ya da banliy  lerinin herhangi bir sokağında kaybolacaktır."⁴

Bir Fransız vilayetinin Paris'in bir sokağında yer alabileceği d    n  ncesi, mekânsal ilişkilerin demiryolunun hızıyla değişmesinin sadece bir mekânsal küçülme süreci olmadığını, mekân küçülmesi ve mekân genişlemesi biçiminde iki yönlü bir süreç olduğunu ifade eder. Sürecin diyalektiği, küçülmenin, yani nakil eyleminin zamansal olarak kısılmasının, ulaşım mekânının genişlemesine yol a  masıdır. *Quarterly Review*'de anlatılan, ulusun b      erek metropole dönüşmesi ise aksine, giderek civardaki daha fazla bölgenin ulaşıma kazandırılmasıyla duruma göre tüm ulusu içine alan metropolün genişlemesi olarak görünür. Uydu kentler devri, vaktiyle kendi içinde sınırlı şehirlerin sınırlarının ortadan kalkarak ülkenin i  lerine doğru hızla kayması, demiryoluyla ba  lar. Lardner, 1851'de     le der:

4 Constantin Pecqueur, *Economie sociale*, Paris 1839, Cilt 1, s.26.

“Başkentin merkezinde çalışan insanların aileleriyle birlikte şehir merkezinin 15 ila 20 mil dışında oturmaları günümüzde alışılmadık bir şey değil. Buna rağmen işyerlerine, dükkânlarına ve ofislerine sabah erkenden ulaşabiliyor ve rahatlarını bozacak herhangi bir durumla karşılaşmadan her zamanki saatte işlerinden çıkıp evlerine geri dönebiliyorlar. Bu yüzden başkentin çevresinde, demiryollarının olduğu her yerde, evler çoğaldı ve eski Londra nüfusunun hatırı sayılır bir kısmı şimdi bu bölgede yaşıyor.”⁵

Demiryolunun mekânı ve zamanı yok ettiği söylemi, daima yeni mekânların ulaşımına katılmasıyla ortaya çıkan mekân genişlemesiyle ilgili değildir. Yok edilmiş olarak deneyimlenen, geleneksel mekân-zaman sürekliliğidir. Bu süreklilik organik olarak doğaya bağlanmış eski ulaşım tekniği tarafından meydana getirilmiştir. Eski ulaşım tekniğinin seyahat edilen mekânla taklide dayalı ilişkisi, mekânın bilinçte canlı birlik olarak görünmesini sağlar. Bergson’un dediği gibi, bir yerden diğerine uzanan yolun süresi (*durée*) objektif matematiksel bir büyüklük değildir, aksine –Durkheim’a göre, bir toplumun mekân-zaman algısının onun sosyal ritminin ve alanının bir fonksiyonu oluşu kadar– ulaşım tekniğine bağlıdır.⁶ “Belirleyici olan objektif olarak ölçülen mesafe değil” der Erwin Straus, mesafeler psikolojisi üzerine, “mesafenin yetkinlikle ilişkisidir.”⁷

Ulaşım tekniği kullanılabilirliğin ya da kullanılabilir hale getirmenin maddi temelidir; yani yolculukta mekân-zaman algısının maddi temelini oluşturur. Bir belirli sosyokültürel mekân-zaman yapısının önemli bir ögesi değiştiğinde, bu tüm yapıyı etkiler. Mekân-zaman bilinci alışlageldik oryantasyonu kaybeder. Durkheim’la bağlantılı olarak sosyokültürel ve matematiksel-fiziksel mekân-zaman imgelerini birbirinden ayıran Sorokin, alışlageldik sosyokültürel zaman ölçüsünün yerini birdenbire bir salt matematiksel zaman ölçüsü alırsa neler olacağını varsayımsal olarak anlatır:

“Sosyokültürel zamanın yerine bir salt kantitatif zaman koymayı deneyelim, böylece zaman tüm canlılığını yitirir (*becomes devitalized*). Gerçekliğini yitirir ve biz ‘nerede’ olduğumuzu ve sosyal görüngülerin ‘zamanın köprüsünün’ neresinde yer aldıklarını tespit edebilmek için

5 A.g.e., s.36.

6 E. Durkheim, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris 1912, s. 14-15, 628-629.

7 Erwin Straus, *Vom Sinn der Sinne*, Berlin (2. baskı) 1956, s.409.

zamanın akışına (time process) göre yönümüzü bulmak istediğimizde son derece zor bir duruma düşeriz.”⁸

Demiryolunun mekân ve zamanı yok ettiği fikri, algının gerçekliği yitirmesi olarak anlaşılmalıdır; bu algıyla şekillenen ulaşım tekniğinin yerini birdenbire tümüyle yeni bir teknik alır. Demiryolunun yarattığı mekân-zaman ilişkisi, EO-teknik ilişki karşısında soyut ve oryantasyonu bozuk görünür; çünkü demiryolu Newton mekaniğinin gerçekleştirilmesinde, EO-teknik ulaşımı karakterize eden her şeyi tam olarak reddeder: Artık algılanan, at arabası ve yolun iç içe oluşturdukları doğal mekân değil, mekânın içinden geçip giden demiryoludur.

Geleneksel mekân-zaman-bilincinin böylesi bir yanulsama anını Heine kaleme almıştır. 1843'te Paris'ten Rouen ve Orléans'a ulaşımı sağlayacak olan hatların açılışı vesilesiyle tuhaf bir ürpertiden söz eder: “Ne zaman hiç olmadık, hiç duyulmadık, sonuçları önceden kestirilemeyen, hesap edilmeyen bir şey olsa hep hissettiğimiz o tuhaf ürperti...” Ve demiryolunu barut ve matbaadan sonra bir “mukadder olay” olarak adlandırır: “İnsanlık için yeni bir dönüm noktası olan, yaşamın rengini ve biçimini değiştiren bir olay...” Devamında şöyle der:

“Şimdi bakış açımızda ve düşüncelerimizde kim bilir ne değişiklikler olacak! Zaman ve mekân kavramları bile değişken oldu. Demiryollarıyla mekân yok edildi ve bize sadece zaman kaldı... Şimdi dört buçuk saatte Orléans'a, aynı süre içinde Rouen'e seyahat ediliyor. Demiryolu hatları Belçika ve Almanya'ya uzandığında ve oradaki demiryollarına bağlandığında neler olacak kim bilir! Tüm ülkelerin dağları ve ormanları Paris'e yaklaşacak gibi geliyor bana. Şimdiden Almanya'nın ıhlamur ağaçlarının kokusunu duyuyorum; kapımın eşliğine Kuzey Denizi'nin dalgaları vuruyor.”⁹

Burada aynı hareketin birbiriyle çelişen iki anını olduğu gibi dile getirdik: Bir tarafta demiryolu yeni, o zamana dek kullanılamayan mekânlar açar; diğer tarafta bu, mekânın yok olmasıyla, yani aradaki mekânla gerçekleşir. Bu aramekân ya da –yavaş ve yoğun emek gerektiren EO-teknik ulaşımında tabiri caizse tadı çıkarılan– yolculuk mekânı demiryolu ulaşımında kaybolur. Demiryolu

8 Pitirim A. Sorokin, *Sociocultural Causality, Space, and Time*, Durham N. C., 1943, s.197.

9 H. Heine, *Lutezia*, 2. kısım, LVII. (Yay. Elster Cilt 6, s. 360).

sadece başlangıç noktasını ve hedefi bilir. 1840 tarihli Fransızca bir metinde bu durum şöyle ifade edilir:

“Onlar (demiryolları) yer olarak sadece kalkışı, duraklamayı ve varışı bilirler ve bunlar alışlageldiği üzere birbirlerinden oldukça uzaktır. Hiçbir şey onları aradaki, hiç umursamadan içlerinden geçip gittikleri ve sadece boş bir bakış attıkları mekânlarla bağlamaz.”¹⁰

Hedef yerler arasındaki mekânın, geleneksel yolculuk mekânının yok edilmesiyle bu yerler doğrudan birbirine yaklaşır, adeta çarpışır. Eski “burada ve şimdi” özelliğini yitirir. Bu özellik ara-mekânlar tarafından belirlenirdi. Mekânsal mesafenin söz konusu yerleri birbirinden izole hale getirmesi, onların “burada ve şimdi” özelliklerini, kendinde ve kendi içinde durağan karakterini ortaya koyardı.

Heine’nin Paris’teki evinin kapısının eşğine vuran Kuzey Denizi vizyonuna o “tuhaf ürperti” eşlik eder, çünkü o iki yer –Paris ve Kuzey Denizi– henüz birbirinden izole, adeta ayrı dünyalara ait “burada ve şimdi” özellikleriyle tasvir edilirler. Çarpışmaları akıl almaz görünür. Otuz yıl sonra, dar gözlü bir demiryolu hattı ağı Fransa ve Avrupa’nın tüm önemli bölgelerini birleştirdiğinde, bu bilinç artık gerçeklikten uzaktır. Coğrafi mesafeden bağımsız olarak bölgeler demiryollarının olası kıldığı kadar yakın ve erişilebilirdir. Heine’den bir nesil sonra Paris nüfusunun daha zengin kesimleri, birkaç saat içinde Paris’ten Heine’nin Kuzey Denizi kadar uzaktaki bir yere ulaştırılma imkânına sahiptir. Her ne kadar dalları doğrudan Paris’teki evlerin eşiklerine vurmasa da Akdeniz’e öylesine kısaltılmış bir zaman içinde ulaşılabilir ki, oraya yolculuk artık yolculuk olarak algılanmaz. Kışın güneye akın eden Parislilerin gözlerinin önünde yalnızca mavi gökyüzü ve deniz vardır. Mallarmé’nin 1874/75 kışında, bizzat redaksiyonunu yaptığı *La dernière mode* dergisinde yazdığı gibi, “yolculuğun görünmez manzarasının farkında olmayan, suskun, mırıldanan, ürperen bir halk” söz konusudur; “Onlar bir tek Paris’i terk etmeyi ve göğün berrak olduğu yere varmayı hayal ederler.”¹¹ Onlar artık yolcu değil, Ruskin’in dediği üzere, demiryolu aracılığıyla kendilerini bizzat teslimat adreslerine yollayan ve oraya, Paris’ten ayrıldıkları gibi, geçtikleri mekândan hiç etkilenmeden varan insani kolilerdir.

10 Charles Dunoyer, *Esprit et méthodes comparés de l’Angleterre et de la France dans les entreprises de travaux publics et en particulier des chemins de fer*, Paris 1840, s.104.

11 S. Mallarmé, *Oeuvres complètes* (Pleiade), Paris 1970, s. 843.

Uzak bölgeler demiryolu aracılığıyla da fiziksel olarak Paris'e getirilmese de demiryolunun çabuk ve zahmetsizce erişilebilir olması nedeniyle Heine'nin mekân vizyonuna yaklaşan bir mesafe bilinci gelişir. Paris'ten demiryoluyla ulaşılabilen bölge Parisliler için demiryolu aracılığıyla *gerçek* olur. Stephane Mallarmé'nin dergisindeki bir cümlede ifade edildiği gibi, demiryolunun ürünü ya da uzantısı olarak görünür: "Normandiya tıpkı Britanya gibi batı hattına (*Ligne de l'Ouest*) aittir."¹²

Normandiya ve Britanya batı hattına, bu hattın son noktası olarak aitse, o zaman aynı hattın başlangıç noktası –Paris'teki istasyon– giriş geçidi olarak görünür. Bu, 19. yüzyılda yaygın bir imgedir. Araştırma gezileri için söz konusu istasyonu tavsiye eden her rehberde bu imgeye rastlanır. En dikkat çekici ifadesini Mallarmé'de bulur; "Gazette et programme de la quinzaine"¹³ başlığına yer veren dergisinde birbirine eş görülen eğlence kuruluşları olarak şunları sıralar: Kütüphaneler, tiyatrolar, istasyonlar (pek çok baskıda istasyonların yerine "seyahat" yazar). Demiryoluyla ulaşılabilen bir bölgeye seyahat etmenin, bir tiyatroya ya da kütüphaneye gitmekten hiçbir farkı yoktur. Bir demiryolu bileti almak, bir tiyatro bileti almakla aynı anlama gelir. Biletle elde edilen manzara, gösterime dönüşür. Sahnenin tiyatroya ait olduğu gibi, manzara da demiryolu hattına aittir. Bir giriş holü olarak Paris istasyonundan hedef bölgeye uzanan yol, tiyatronun giriş holünden locaya giden yol kadar kısadır.¹⁴

Demiryolu aracılığıyla kullanıma açılmaları nedeniyle bölgelerin başlarına gelen kader önceleri ürünleri etkiler. Üretim ve tüketim aynı yere bağlı

¹² A.g.e. s. 774.

¹³ Fr. İki haftalık gazete ve program. (ç.n.)

¹⁴ Mallarmé'den bir kuşak sonra Proust kahramanının anlatımıyla demiryolu ve otomobil seyahati arasındaki farkı dile getirir. Arabayla seyahat etmek "bir bakıma gerçek farkındalığa daha yakındır... Çünkü bu sayede, yavaş yavaş gerçekleşen, yeryüzünün çehresinin dönüşümüne sebep olan değişimleri oldukça yakından ve sıkı bir ilişki kurarak izlemek mümkündür. Fakat seyahatin asıl zevki yol boyunca ilerlemek ve yorulunca durmak değildir; yola çıkışla varışın zıtlığını mümkün olduğunca belirsiz değil, belli ve belirleyici kılmak, bu zıtlığı bütünüyle kavramak, hayal gücümüz bizi yaşadığımız yerden muazzam bir hamleyle hasretini çektiğimiz yerlerin kalbine taşırken onu –bir mesafe katettiği için değil, tam olarak, dünyanın açıkça birbirinden ayrılan iki yer-karakterini birbirine bağladığı ve bizi bir isimden diğerine götürdüğü için bize mucizevi görünen ve o hususi yerlerdeki, aslında şehrin bir parçasını oluşturmayan, şehrin karakterini ancak bir levhada adını taşıdığı kadar kendinde barındıran istasyonlardaki gizem dolu örgünün katkısız, şematik biçimde (keyfi olarak arada inmek mümkün olduğu için asıl varışın artık var olmadığı bir araba gezintisinden daha iyi) bilincine varmamızı sağlayan zıtlığı– olduğu gibi düşüncelerimizde taşımaktır. (*Auf der Suche nach der verlorenen Zeit, Bd.3 – Im Schatten junger Mädchenblüte 1, Frankfurt 1964, S.287-288*) (ç.n: *Kayıp Zamanın İzinde – Çiçek Açmış Genç Kızların Gölgesinde* olarak dilimize çevrilmiştir.)

olduğu sürece –ki bu modern taşımacılık başlamadan önce âdettir– ürünler üretildikleri ve tüketildikleri yerin bölgesel “burada ve şimdi” özelliğine katılırlar. Katettikleri sirkülasyon yolu gözler önündedir. Ancak üretim yeri ile tüketim yerinin modern taşımacılıkla tam anlamıyla mekânsal olarak birbirinden ayrılması, ürünlerin belirli bir yere aidiyetini ortadan kaldırır. Marx *Grundrisse* adlı eserinde mekânsal mesafe ve meta karakteri arasındaki bağlantıya dair bir tespit yapar ve bu tespitle modern taşımacılığın ürün dünyasının algısına etkisi hakkında birkaç bilgi verir:

“Esasen bu yerel durum –yani ürünün pazara götürülmesi; ki üretim yerinin bizzat pazar olduğu durum hariç, ürün dolaşımının vazgeçilmez şartıdır– ürünün *metaya* dönüşümü olarak görülebilirdi.”¹⁵

Ürünün üretildiği yerden pazara kadar katettiği mekânsal mesafeyle ürün yerel kimliğini, “burada ve şimdi” özelliğini kaybeder. Somut fiziki özellikleri, üretim yerinde iş sürecinin sonucu (doğal ürünlerde: doğal yetişmenin sonucu) olarak ortaya çıkarken, mekânsal olarak uzak pazarda tamamen farklı görünür. Pazarda ürün, yani meta, sadece ekonomik olarak değerde değil, aynı zamanda fiziki olarak tüketimin nesnesi biçiminde varlık gösterir. Üretildiği yerin asli “burada ve şimdi” özelliğiyle değil, pazar yerinin yeni “burada ve şimdi” özelliğiyle tezahür eder. Paris pazarındaki kirazlar pazarın ürünü olarak, aynı şekilde Normandiya da oraya giden demiryolu hattının ürünü olarak görünür. Pecqueur’ın dikkat çekici bir anlatımında, ekonomik değer tespiti ile meyvenin biyolojik olgunlaşma sürecinin birliği ifade edilir:

“Örneğin, Montmorency’nin kirazları ekonomik olarak, yani fiyat ve tazelik açısından, aslında yetiştiği Lafayette bölgesinde olgunlaşır; Fontenay gülleri *Jardin du Luxemburg*’un¹⁶ kenarlarında çiçek açar ve güzel kokular yayar; Montreuil’in şeftali ağaçları Monceaux parkında ve Fontainebleau’nun üzümeleri, üzerinde bugün hâlâ Surênes’in büyüdüğü yere kıyasla Paris’e daha yakın bir yamaçta olgunlaşır.”¹⁷

Demiryoluyla birleşen, başkente bağlanan bölgelerin ve modern nakliyatla yerel bağlıklardan koparılan malların ortak noktası, ananevi yerlerini,

15 K. Marx, *Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie. Rohentwurf*. Berlin (Doğu) 1953, s. 433.

16 Lüksemburg Bahçesi, Paris’in 6. bölgesinde bulunan 60 dönümlük bir parktır. (ç.n.)

17 A.g.e. s. 34-35.

geleneksel “burada ve şimdi” özelliklerini, Walter Benjamin’in kavramıyla, aularını kaybetmelidir.¹⁸

Bölgeler “şimdi” niteliklerini tamamen somut anlamda yitirirler. Demiryolları nedeniyle yerel zamanları kaybolur. Bölgeler birbirlerinden izole oldukları süre boyunca her birinin kendi bireysel zamanı vardı. Londra’nın zamanı Reading’teki zamandan dört dakika, Cirencester’dekinden yedi buçuk dakika, Bridgewater’dekinden on dört dakika daha geriydi.¹⁹ Bu çoklu zaman; belli yerler arasındaki trafik yavaş ilerlediği ve bu esnada zamansal kayma aynı yavaşlıkla gerçekleştiği için rahatsız etmiyordu. Demiryolu aracılığıyla hatlardaki zamansal kısalma sadece yerleri değil, onların farklı yerel zamanlarını da karşı karşıya getiriyordu. Bu şartlar altında bölgeler üstü bir yol planı

18 Bölgenin asli izolasyonundan kurtulmasını, demiryoluyla dışa açılmasını, aurasının kaybı olarak nitelendirmek, Benjamin’in (*Tekniğin Olanaklarıyla Yeniden Üretilebildiği Çağda Sanat Yapıtı* adlı eserinde) aurayı ve aura kaybını nasıl tanımladığı hatırlanacak olursa haklı görünür. “Burada ve şimdi” ve “uzaklık” kavramı, Benjamin’in “aura” kavramı için esas teşkil eder. Benjamin “doğal nesnelerin aurasını” tanımlarken “ne kadar yakın olursa olsun bir uzaklığın biricik görünüşü” ifadesini kullanır (*Illuminationen*, s.154). Bir sanat yapıtının aurası “onun bulunduğu yerdeki biricik varlığıdır” (A.g.e., s.151). Nesnenin bu uzamsal-zamansal biricikliği, gerçekliği, Benjamin’e göre, yeniden-üretimle yok edilir. “Sanat yapıtının teknolojik yolla yeniden üretimi sonucunda elde edilen ürünün girebileceği konumların, ... yapıtın varlığını etkilemese bile, her durumda onun “burada ve şimdi” niteliğini değerinden yoksun kılar” (A.g.e., s.152). Bu cümle, demiryollarıyla ulaşılabilir kılınan bölgelere tatbik edilebilir: Kitle turizmüne açılmaları fiziksel varlıklarını etkilemez –en azından ilk etapta–, fakat kolay, rahat ve ucuz erişilebilirlik onların yalıtılmışlık değerini yok eder.

Wordsworth 1844’te Lake District’i (Göller Bölgesi’ni) demiryollarına karşı savunurken “*The staple of the district is, in fact, its beauty and its character of seclusion and retirement*” cümlesini kullanır (William Wordsworth, *The Prose Works*, yay. A. B. Grosart, Londra 1876, cilt 2, s.326). Bölgelerin 19. yüzyılda demiryoluyla ve 20. yüzyılda hava trafiğiyle kitle turizmüne açılarak değer kaybetmesi bilinen bir durumdur. İngiltere’nin güney sahillerinde 19. yüzyılın ortalarına kadar aristokratların yararlandıkları kaplıcalar demiryoluyla orta sınıfın kullanımına açılır. Bunun üzerine aristokratlar İskoçya, İrlanda ve Lake District gibi ulaşımı zor yerlere çekilir (J. A. R. Pimlott, *The Englishman’s Holiday*, Londra 1947, s.118). Bir zamanlar hususi ve hayli uzak olan turizm bölgelerinin modern ucuz-uçak-seferleriyle değer kaybetmesi hâlâ son hızla devam eder.

Benjamin’in tanımladığı, yeniden-üretimle aura kaybı, 19. yüzyılda kitleleri bölgelere “daha yakın” kılan aynı hareketin ifadesidir: “Şeyleri uzamsal ve zamansal olarak ‘daha yakın’ kılmak, kitlelerin, tıpkı verili olan her şeyin biricikliğini yeniden-üretim faaliyetiyle aşmaya yönelik eğilimi kadar tutkulu bir arzusudur” (A.g.e., s.54). Bölgelerin turizm sayesinde kullanılabilir kılınması bir ön aşama, yeniden-üretim aracılığıyla her benzersizliğin kullanılabilir kılınmasının hazırlığıdır. Mekânsal mesafe deneyiminin ortadan kalkması orijinal olanla kopya olan arasındaki farklılıkları belirsizleştirir. Filmsel algıda –yani çeşitli resimlerin montajlanmasıyla ortaya çıkan bütünlük algısında– yok olan ara-mekânların yeni gerçekliği kuşkusuz en net ifadesini bulur. Film montajı hem şeyleri hem de izleyicileri birbirine yaklaştırır.

19 P. S. Bagwell, *The Transport Revolution from 1770*, Londra 1974, s. 124.

mümkün değildi. Çünkü her kalkış ve her varış zamanı sadece o yer için geçerliydi, söz konusu olan o yerin yerel zamanıydı. Kendi zamanı olan bir sonraki istasyon için artık o yerin zamanı geçerli değildi. Düzenli trafik zamanın standartlaştırılmasını gerektirir ve bu, raylar ve vagonların teknik bütünlüğünün bireysel trafiği reddetmesine ve ulaştırma tekeline zorunlu hale getirmesine benzer.

Zamanın standartlaşması İngiltere’de 1840’lı yıllarda münferit demiryolu kuruluşları tarafından birbirinden bağımsız gerçekleştirilirdi. Her kuruluş kendi hattında bir standart zaman uygulardı. Bu uygulama o kadar yenidir ki, tıpkı Bargwell’in Grand Junction’un standart zamanına istinaden dile getirdiği gibi, her gün son derece zahmetli bir biçimde tekrarlanırdı:

“Her sabah amirallikten bir elçi, Euston’dan Holyhead’e giden posta treninin (Irish Mail) görev başındaki memuruna tam zamanı gösteren bir saat veriyordu. Holyhead’de bu saat *Kingston* vapurunun memuruna teslim ediliyor, memur onu Dublin’e götürüyordu. Dönüş yolunda saat Euston’da (Londra’da istasyon) amiralliğin elçisine geri veriliyordu.”²⁰

Railway Clearing House’ın kuruluşundan sonra münferit kuruluşlar işbirliği yaparak birleşip bir hat ağı oluşturdıklarında, Greenwich-zamanı tüm hatlar için bağlayıcı demiryolu-standard-zamanı olarak uygulanmaya başlandı.²¹

Demiryolu-zamanı yüzyılın son yıllarına kadar sadece demiryolu trafiği için geçerliydi. Hareket planı zamandı. Ancak demiryolu ağı ne kadar yoğun olursa, ne kadar çok bölge trafiğe dahil edilirse, her bir yerel-zamanın genel demiryolu-zamanı karşısındaki pozisyonu o kadar umutsuz hale gelir. 1880’de demiryolu-zamanı İngiltere için genel standart-zaman oldu. Almanya’da ise saat dilimi-zamanı resmi olarak 1893’te, Washington’da 1884 yapılan bir uluslararası standart-zaman konferansında dünyanın saat dilimlerine bölünmesinden sonra uygulanır.

20 A.g.e. s. 125.

21 Greenwich-zamanı 1675’te Greenwich’te kurulan Royal Observatory’nin zamanıdır. “Zaman ölçüsünün tam olarak standartlaşması Greenwich’te Royal Observatory’nin kurulmasıyla başlar” (G. J. Whitow, *The Nature of Time*, Londra 1972). Daha sonraki standart-zaman gibi ilk Greenwich-zamanı da 17. yüzyılda bir genişleyen trafik, deniz trafiği gereksinimiyle ortaya çıktı. Greenwich-zamanı kronometrelerde kullanılırdı. Konum tespiti için gerekliydi, yani henüz günlük zaman dilimleri vs. için kullanılan genel zaman olarak geçerliliği yoktu, adeta kronometrenin gemi yolculuğu sırasında sadece konum tespiti için çıkarılmak üzere içinde kilitli durduğu dolabın alanıyla sınırlıydı.

ABD’deki gelişme daha karmaşık olur, çünkü orada özel kuruluşlar arasında hiç işbirliği gerçekleşmez. Her demiryolu hattının kendi zamanı vardır ve bu genelde kuruluşun bulunduğu yerin yerel zamanıdır. Farklı hatlar tarafından kullanılan istasyonlarda farklı zamanları gösteren saatler vardır; örneğin, Buffalo’da saat üç, Pittsburgh’da altıdır.²² 1883’te, esas itibarıyla günümüzde hâlâ geçerli olan Amerika için dört zaman dilimi sistemi yürürlüğe girer; başta sadece resmi olarak demiryolu-zamanıdır, ancak Amerika 1918’de kanunen uygulamaya koyduğunda genel standart-zaman olarak fiilen geçerlilik kazanır.

²² John Stover, *American Railroads*, Chicago 1961, s.157.

Cam Mimarisinin Mekânı

Demiryolunun mekâna kazandırdığı yeni düzenlemenin bir benzeri de mimaride yeni yapı malzemeleri demir ve camın kullanılmasıyla görülür. Raylar ve buhar makinesinin birliği sayesinde ulaşımın hızı ve kapasitesi kat kat arttırılır. Yapı malzemeleri olarak demir ve cam kapalı mekânların kapasitesini arttırır. Her ikisi de –demiryolu ve cam mimarisiyle ortaya çıkan yapı– endüstriyel devrimin katlanarak artan üretkenliğinin doğrudan ifadesidir. Demiryolu büyük miktarda yeni ticaret malının dolaşımını sağlar, cam mimarisi –istasyonlar, kapalı çarşılar, fuarlar, geçitler– geçiş bölümü ve mal depoları için kullanılır. Cam mimarisinin mekân kapasitesi geleneksel yapı biçiminin mekân kapasitesiyle, demiryolunun ulaşım kapasitesi ise endüstri öncesi ulaşım ile ilişkilendirilir. Bunun nedeni demirin, cam mimarisinin bu tamamlayıcı parçasının, o zamana dek kullanılan yapı malzemelerine kıyasla daha fazla olan dayanıklılığı ve yük taşıma kapasitesidir. Alfred Gotthold Meyer’e göre, demirin yük taşıma kapasitesi taşa kıyasla kırk kat, oduna kıyasla on kat daha fazladır.¹ Demirin taşıyıcı malzeme ve camın dolgu malzemesi olarak birleştirilmesi, o zamana dek geçerli olan tüm mimari değerlerin değişmesine yol açar. Meyer’e göre:

— *“Güç ve kütlenin değer değişimi.* Hesaplı tespit yapmak, bir konstrüksiyon için malzemede statik olası minimumun bulunmasını sağlar; bu öyle bir malzemedir ki şimdiye dek eşi benzeri görülmemiş direnç güçlerine sahiptir. Direnç gösteren güçler akılcı biçimde çekici kuvvetler ve basınç kuvvetlerinde parça temelinde hesaplanır ve gereğince biçimlendirilmiş kesitlerden tespit edilir. Sonuç kütlesiz dayanıklılıktır.

— *Mekân sınırlarının değer değişimi.* Duvar kütleleri ince sınır-yüzeylere dönüşerek kaybolur. Boşluk içte artık duvar ve kemerlerle değil, sadece kendiliğinden ortadadır ve aynı şekilde dışta da kendini aracısız ifade eder.

1 Alfred Gotthold Meyer, *Eisenbauten. Ihre Geschichte und Ästhetik*. Eßlingen 1907, s.11.

— *Işık ve gölgenin değer değişimi*. Yeni amaçlar son derece büyük ışık kümelerini gerekli kılar. Cam tavan ve onunla birlikte kontrastsız aydınlık, biçimin maddesel belirliliğinden yoksunluğuyla, resimsel belirsizlikten yoksunlukla açık hava ortaya çıkar.

— Geri kalan yapı maddelerinde olduğundan fazla, etkin biçimin taşıyıcısı –kapalı kütleler yerine *hattı* esas alan çubuk sistemlerinin zorlayıcı mantığıyla– konstrüksiyon olur.”²

Cam mimarisinin esasını, geleneksel mimari için temel teşkil eden ışık-gölge kontrastını ortadan kaldırmasıyla özetlemek mümkündür. Meyer’e göre bir saf “aydınlık-mekân” yaratır. “Aydınlığa yönelik çaba” der Meyer, “iç mekânın gelişim tarihinde başı çeken itici güçlerden biridir. Taş ve ahşap mimarisinin duvarlarında bu çaba, kendini sadece kesintisiz yüzeylerin kesilmesi olarak gösteriyordu; yani iç mekânın aydınlatması için ışık ve gölge arasındaki, aydınlık ve karanlık arasındaki bir zıtlıkta görülüyordu. Her şeyden önce içimizde mekân duygusunu uyandıran ve yapıya –hem içeride hem de dışarıda– karakterini veren bu kontrasttır.”³

1851 tarihli Londra dünya fuarının binası Crystal Palace, amaca uygun olarak büyük biçimde inşa edilen ilk cam-demir-yapı ve 1855 tarihli Paris fuarının binası Palais de l’Industrie, mimari açıdan ilk demiryolu seyahatlerinin yarattığına benzer bir algı şoku yarattılar. Giedion çağın tepkisini şu sözle aktarır: “Tavanın muazzam cam yüzeyleri bu şaşırtıcı ışık bolluğuna alışık olmayan o zamanki ziyaretçilerin gözlerini adeta kör etti.”⁴ Alışlageldik ışık-gölge algısı biçiminin böyle gözden kayboluşunun canlı bir tasvirini Lothar Bucher 1851 tarihli dünya fuarı hakkındaki raporunda verir (Bucher 1848’de iltica etmiş, daha sonra Bismarck’ın yakın çalışanı olmuştü):

“Simetrik hatların zarif bir ağını görüyoruz, fakat ağı gözden uzaklığı ve ağ boşluklarının gerçek büyüklüğü hakkında bir yargıya varabilmemizi sağlayacak herhangi bir kesinti yok. Yan duvarlar bir bakışta idrak edilemeyecek kadar açık duruyor ve gözler, karşıda duran bir duvar yerine, sonsuz, sonu göğün maviliğinde belirsizleşen bir perspektifte

2 A.g.e. s. 184.

3 A.g.e. s. 64.

4 Siegfried Giedion, *Raum, Zeit und Architektur*, Ravensburg 1965, s. 185.

geziniyor. Bu ağ yüz yoksa bin adım üstümüzde mi süzülüyor, tavan düz mü yoksa bir yığın küçük paralel çatıdan mı oluşuyor, bilmiyoruz; çünkü aklın, görme sinirinin duyusunu anlamasına yardımcı olan gölgeler yok. Gözlerimizi daha yavaş bir biçimde tekrar aşağı doğru geçirdiğimizde, delinmiş, maviye boyanmış taşıyıcılar görüyoruz; başta geniş ara-mekânlarda, sonra giderek daha fazla birbirine yaklaşan, derken birbirini örten, sonra parlak bir ışık şeridiyle kesintiye uğrayan, sonunda bir uzak fonda birbirine karışan taşıyıcılar ve nihayet cismi olan her şeyin, hattın bile yok olduğu ve geriye sadece rengin kaldığı bir fon.”⁵

Bu izlenim tek kelimeyle özetlenebilir: Kaybolma. Düzenli aydınlık, ışık-gölge kontrastlarının olmayışı, bu kontrastlara alışık algıda bozulmalara yol açar, tıpkı demiryolunun eşi görülmemiş hızının geleneksel mekân-bilincini altüst ettiği gibi. Demiryolunun dümdüz ve tekdüze hareketi soyut *saf* hareket olarak, içinden geçtiği mekândan kopuk halde deneyimlenir. Cam mimarisinin mekânı da aynı biçimde saf soyut ışık-mekânı olarak, tüm alışlageldik mimari biçimlerden kopuk, niteliksiz, kontrastsız görünür. Richard Lucae hoş bir anlatımla Crystal Palace mekânını “artık mekân olmaktan çıkmış, yapay yaradılışlı çevre” olarak tanımlar. Ve şöyle devam eder:

“Tıpkı bir kristalde olduğu gibi burada da esas içerisi ve dışarısı yoktur. Doğadan ayrılmış olsak da bunu neredeyse hiç hissetmeyiz. Bizimle manzara arasında duran sınır neredeyse düşseldir. Havayı bir sıvı gibi dökmenin mümkün olduğunu düşünelim; bu durumda açık havanın, içine dökülmüş olduğu kalıptan çıkarıldıktan sonra elle tutular bir biçim aldığı hissine kapılırsınız. Biz atmosferden koparılmış bir parçanın içindeyiz... Kanımca, bu durumda, mekânın cisimsizliğinde, biçimin ve ölçütün tesirinin olduğu gibi bilincine varmak fevkalâde zordur.”⁶

Cam mimarisi ışık ve atmosferi “neredeyse düşsel” bir sınırla doğal atmosferin bağından kopararak benzeri görülmedik bir hale sokar. Işık ve atmosfer

5 Lothar Bucher, *Literaturhistorische Skizzen aus der Industrieausstellung aller Völker*, Frankfurt am Main 1851, s. 10-11 (Meyer ve Giedion’da da alıntılanır).

6 Richard Lucae, “Über die Macht des Raumes in der Architektur”, *Zeitschrift für Bauwesen*, S. 19, Berlin 1869, s. 303. Benzer bir açıklama Fransız mimar Boileau tarafından 1878 tarihli Paris dünya fuarının makine galerisi hakkında yapılır: “İzleyici şeffaf yüzeylerin ağırlığının farkında değildir, çünkü bu yüzeyler onun için hava ve ışıktan, yani ölçülemez bir akışkandan ibarettir” (alıntı: Giedion’da, a.g.e., s.190).

artık kendiliğinden nitelikler olarak, o zamana dek varlıklarını gösterdikleri nesnel dünyadan bağımsız algılanır. Bu durum demiryolundaki *saf* hızın algılanışıyla karşılaştırılabilir; yani, organik esastan –beygir gücünden– bağımsızlaşan bir hız, ancak bu yolla gerçekten kendiliğinden nitelik olarak algılanır.

Crystal Palace mekânının yarattığı algıyı Bucher ve Lucae'nin bakış açısıyla –bu algıyı karakterize eden, ışığın bağımsızlaşması ve nesnellikten ayrılması nedeniyle– empresyonist olarak nitelemek mümkün. Empresyonist resmetme biçiminin (Max Raphael'in verdiği) bu karakteri, ayrıntılarına kadar Crystal Palace'ın iç mekânının algılanışıyla ilgilidir “...nesnenin hem kapalı biçiminde hem de atmosferdeki kendine özgü anlamında bir bozulma; maddeye ilişkin kavramların, örneğin, lokal renklerin, üç boyutlu biçimin hatlarının ışıkla, görüngünün vurgulanması ve aynı görüngünün uzağa doğru ilerlemesiyle ilintili olarak ortadan kalkması; bir gözle görülür kategoriden kaldırılması anlamında mekânın yok edilmesi.”⁷ Giedion, Crystal Palace mekânının çağın tanıkları üzerinde yarattığı empresyonist etkide bir objektif empresyonist yönelim gibi bir şey görür ve buradan yola çıkarak, Turner'ın resimdeki yöneliminin Crystal Palace'ın yönelimiyle bağlantısını türetir.⁸

Fakat empresyonizmi 19. yüzyılda ortaya çıkan ve en güçlü, daha doğrusu halkın deneyimlediği en göze batan maddeleşmesi demiryolları ve cam mimarisi olan bir yok olma algısının derlemesi olarak da anlamak mümkündür.⁹

Cam mimarisinin eşsiz mekânsallığı hakkındaki bu araştırma yazısı, elbette cam mekânın sonunu hazırlayan gelişmeye dikkat çekilmezse eksik kalır. Büyük mekânlar ve aydınlık, cam mimarisini işlevsel kılan gerekliliklerdir. Cam mimarisiyle Crystal Palace mimari işlevselciliğin doruk noktasıdır. Yüzyılın ikinci yarısındaki gelişme restorasyona dayanır. Cam-demir-konstrüksiyon çatı ve kubbelerde azaltılır, masif ve şaşaalı taş cepheler ön plana çıkar, onların

7 Max Raphael, *Von Monet zu Picasso*, Münih 1913, s.59.

8 Giedion'un söylediğine göre Turner'ın *Simplon Pass* tablosu “... nemli bir atmosferin kullanılmasıyla manzaranın madde niteliğini yok eder ve onu sonsuzlukta eritir. Crystal Palace aynı etkiye şeffaf cam yüzeyler ve yapı elemanları aracılığıyla ulaşır. Turner'ın tablosunda kullandığı araç daha az soyuttur, fakat eşdeğer bir izlenim yaratır; manzara âdeta madde niteliğini yitirir ve havada süzülür” (A.g.e., s. 183).

9 Bu algının genel ekonomik temeli, bireysel ürüne giderek daha az emek, yani değer, verilmesidir. Alışlageldik organik-doğal materyallerin yerini zamanla sentetik maddeler alır. Çalışmada dış yüze önem verilirken, nesneler kısa ömürlü olacak şekilde üretilir vs.

arkasında cam ve demirden oluşan teknik konstrüksiyonlar gizlenir, çünkü ışığa duyulan gereksinim yüzünden cam ve demirden tamamen vazgeçmek mümkün değildir.

Yeni yüzyıla girerken, bu arada elektrik kaynaklı yapay ışığın ucuz endüstriyel üretiminin mümkün olmasıyla, cam mimarisinin var oluş nedeni (*raison d'être*) ortadan kalkar. Gerçi malların sergilenmesi, depolanması ve aktarılması için büyük mekânlara yine ihtiyaç duyulur. Fakat doğal günışığına olan bağımlılık sona erer. Eskiden olduğu gibi büyük mekânların ve binaların statîği için gerekli olan demir konstrüksiyon camdan ayrılır ve çelik iskelet olarak, yine geleneksel masif malzemelerle inşa edilen binaların içlerinde yer alır.

Uygarlaştırıcı kitle fenomeni olarak yapay elektriksel aydınlatma Edison'un ABD'sinde başlar ve en güçlü gelişimini burada gösterir. Büyük ve kontrol edilebilir mekânların yapımıyla doğadan bağımsız olma yönünde atılan bir diğer güçlü adım olur. Cam mimarisi her ne kadar bu yönde ilk hamle olsa da doğal günışığından azami düzeyde faydalanmaya çalışmasıyla aslında bağımlılığı derecesinde doğaya yönelmişti. Yeni, yapay olarak aydınlatılan mekân tipi, mantığa uygun gerçekleştirilirse, tam tersi bir eğilim gerektirir. Cam pencereler azami değil, asgari düzeyde tutulur. Günışığı artık hat safhada faydalanılması gereken hammadde değil, aksine kesilmesi gereken risk faktörüdür. Matthew Luckiesh 1917'de yayımlanan *The Lighting Art* adlı temel eserinde şöyle der: "Doğal ışık yapay ışığın olanaklarına sahip değildir, çünkü genel olarak o kadar kolay kullanılamaz."¹⁰ Pencereler sadece düzensiz, güvenilmez ve kontrolü zor doğal günışığının aktarıcıları olarak değil, maliyet sorunu olarak görünürler. Luckiesh: "Pencere boşluklarıyla mekân kayba uğradığından doğal ışığın maliyeti hayli büyüktür; bunun dışında, aydınlatma amacıyla doğal günışığının kullanılmasını masraflı kılan, fakat daha az ağır basan bir dizi faktör vardır."¹¹ Sorunun, ticari binaların gelecekteki yapı-gelişimini belirleyen çözümü *yapay günışığıdır*; yani cam mimarisinin iç mekânlarını dolduran aydınlığın teknoloji yoluyla üretilmesidir. "Yapay günışığının gelecekteki kullanım imkânlarıyla meşgul olacakların şunu anlaması şarttır: Doğal günışığı, her an kullanıma

10 M. Luckiesh, *The Lighting Art*, New York/Londra 1917, s. 210. Luckiesh bu kontrol edilebilirlik için ödenen bedelin monotonluk olduğunun farkındadır: "Aslında günışığının en çarpıcı özelliği çok çeşitli oluşudur ve bu genellikle rahatsız edici bir biçimde kendini fark ettirse de hiçbir monotonluğun olmayışı günışığının su götürmez avantajlarından biridir" (A.g.e.).

11 A.g.e. s. 3.

hazır olsa bile, yine de aydınlatma amaçları için masrafsız kullanılamaz. Çünkü ışık deliklerinin inşası, penceresiz duvarlar ve alışılageldik çatı kaplamalarından daha masraflıdır.”¹²

Aydınlatma sorununun çözümü bir yüzyıl içinde karşıt yönlerde aranır. 19. yüzyılın ilk yarısında cam mimarisi doğal ışığı elde edebilmek için geleneksel mimarinin unsurlarını ortadan kaldırır. Akabinde yapay ışık karşıt gelişimin, iç mekânların kontrol edilemez doğal ışığa karşı kapalı hale gelmesinin, pencere ve camın eğilimsel sonunun yolunu açar.¹³

Bu ikinci dönüm noktası çağın bilincini ve algısını, cam mimarisinin “aydınlık mekânı” kadar derinden etkilemez. Bunun akla yakın bir açıklaması vardır. Cam mimarisi –mimari olarak– aydınlatma teknolojisinin işlevini de üstlenmiş olduğu için geleneksel mimari biçimlerini ortadan kaldırdı. Henüz kullanılabılır olmayan yapay ışık için teknolojik-mimari bir telafi oluşturunuyordu. Doğal günışığının yapay olarak görünmesini sağlayarak yapay ışığın zeminini hazırladı –ki bu süreç, daha önce sözü edilen, doğrudan buhar makinesine bağlanmadan önce düzenli su ikmalini buharla işleyen bir su pompası aracılığıyla sağlayan su çarkıyla karşılaştırılabilir.

Cam mimarisi mimari-mekân algısında, demiryolu dolayısıyla mekân-zamansal bilincin, yani hareket bilincinin deneyimlediği şokun aynısını yarattı. Peşi sıra gelen teknolojik yenilikler, yapay aydınlatma ve otomobil, adeta bu ilk şokun gölgesinde kaldı.

¹² A.g.e. s. 85.

¹³ Ancak bu tür radikal değişiklikler sadece ABD’de gerçekleşir. Almanca bir yayın –Hefe, *Das Fabrik-Oberlicht*, Berlin 193 – Amerikalıların günışığından tamamen vazgeçme çabalarına eleştirel bir bakış açısı getirir. Bu, bir endüstrinin gelişim, üretkenlik vs. durumundaki farklılıkların mühendislerin bilincini nasıl şekillendirdiğine dair güzel bir örnektir. 1931 yılı Almanya’sında bir mühendis günışığından faydalanılması gerektiğini savunabilir, çünkü o yıllarda Alman elektrik endüstrisi Amerika’da olduğu kadar verimli ve hâkim değildi; yani yapay ışık henüz bol ve ucuz değildir. Aynı zamanda geleneksel-kültürel nedenlerle günışığına bağlı kalınır.

IV. Bölüm

Panoramik Yolculuk

Tren penceresinden dışarı bakınca hiçbir şey görülmediği, yersiz bir inanıştır. Gerçek şu ki ilgisiz bir göz sadece bir çit ve bir sıra telgraf direği görür. Fakat ben üç yıl alıştırma yaptıktan sonra kompartıman penceresinden kırsal bölgeleri, bitki örtüsünü, çiftlikleri, araç gereci ... "rapor ettim" ve çizdim. Ancak yabancı bir ülkeyi sadece kompartıman penceresinden betimlemeyi hiç kimseye tavsiye etmem, çünkü bunu yapabilmenin şartı, her şeyi önceden bilmektir –ki bu çok kolaydır. Otopsi sadece önceden araştırılan şeyin bir düzeltisi olur.
Strindberg, 1885.

Goethe'nin 1797 yılında İsviçre'ye yolculuğu sırasında tuttuğu günlükte şu not yer alır:

"Sabah 7'ye doğru Frankfurt'tan yola çıktık. Sachsenhausen'ın tepelerinde çok sayıda iyi bakılmış üzüm bağı, sisli, kapalı, hoş bir hava... Şose ki-reç taşlarıyla sağlamlaştırılmış. Kulenin arkasında orman... Halatlar ve ayakkabılarındaki demirlerle

iri ve yüksek kayınların tepesine çıkan tırmanıcılar... Welsch Kasabası... Şosenin kenarında Langen civarındaki tepelerden gelen kırmızı taşlar... *Sprendlingen*... Kaldırımında ve Langen'a kadar uzanan şosede bazalt... Bu düz yükseltilmiş bölgede, tıpkı ötede, Frankfurt civarında olduğu gibi, çok sık çıkarılıyor olsa gerek. Kum gibi, bol, düz toprak, pek çok tarım arazisi, fakat verimsiz..." vs.¹

Günlüğündeki bu anlatı, Goethe'nin Eckermann'a belirttiği üzere, "sadece o anın kâğıda dökülmüş hali", yani şiirsel bir metin değil, geç 18. yüzyılda yapılan bir fayton yolculuğunun tutanağı, yolculuk esnasında edinilen izlenimlerin aktarımıdır. Goethe'nin Frankfurt'tan Heidelberg'e seyahati, içinden geçilen mekânın ne kadar yoğun deneyimlendiğini gösteren, aralıksız bir dizi izlenimden ibarettir. Sadece yol üzerindeki kasabalar ve şehirler, sadece manzaranın genel hatları tasvir edilmez, aksine algı, yoldaki taşların maddesel yapısı gibi detaylara kadar uzanır.

Seyahatin 18. yüzyılda kültürel anlamda doruk noktasına ulaşan ve edebiyatta gezi romanı türünde vazgeçilmez hale gelen bu yoğunluğuna demiryolu son verir. Demiryolunun bir bölgeden geçerken ortaya çıkardığı hız ve matematiksel doğruluk, yolcu ve geçilen mekân arasındaki içsel ilişkiyi yok eder. *Manzara*, Erwin Straus'un bu durum için kullandığı kavramlarla, *coğrafi mekân* olur. "Bu coğrafyada" der Straus, "sürekli olarak bir yerden diğerine ulaşırsınız; her biri yalnızca komşu yerlerle ilişkisi aracılığıyla görünürlük dolayında tayin edilir. Biz sadece bir kısmı mekândan bir diğer kısmı mekâna ulaşırsınız, yerimiz hiçbir zaman bütünle –bütünsel olarak görülebilir– ilişkide değildir. Coğrafi

1 *Werke*, Berlin (Doğu) baskısı Cilt 15, s. 348; İsviçre seyahatini konu alan günlüğün tamamı için bkz.: *Werke*, Sophien baskısı, 3. bölüm, 2. cilt. Endüstri öncesi dönemde seyahatin daha az tanınmış bir yazar tarafından kaleme alınan ve aynı manzara deneyimi yoğunluğunu yansıtan bir tasviri için örnek olarak, H. von der Hagen'ın *Briefen in die Heimat* [Memlekete Mektuplar] adlı eserinden alıntı yapılır (4 Cilt, Breslau 1818): "Salı günü erkenden *Liebau*'nın ardındaki dağın yamacına vardığımızda hava güzeldi. Yüksek geniş vadide *Liebau* çok güzel görünüyordu; tıpkı sıradağlardaki diğer pek çok yer gibi ... Eskiden *Oder*'e uzanan tüm dereler ve sular şimdi *Böhmen*'in ötesine akıyordu. Derken sınıra vardık ve burada pasaportlarımız ilk kez kontrol edildi. Diğer tarafta yol ne kadar yokuş aşağı iniyorsa, burada da o kadar yokuş yukarı çıkıyor, dağın manzarası değişmiyordu (...) İlk yapılan yol kötüydü ve kısa süre önce büyük kısmı yanmış, fakat sonra yeniden ve neredeyse tümüyle eski haline getirilmiş olan *Trautenau*'ya yaklaştıkça daha da kötüleşiyordu... İlerledikçe yol dehşet verici bir hal aldı; basamakları andıran kayalık yoldan *Arnau*'ya kadar iki mil yürümek zorunda kaldık. Uykusuzduk ve hava aşırı sıcaktı, bu yüzden bize çok yorucu geldi" (Cilt 1, s. 3-4).

mekân kapalı ve bu açıdan tümüyle kendi yapısı içinde saydam bir mekândır. Bu mekândaki her yer bütündeki konumu, son olarak bu mekânı düzenleyen koordinat sisteminin sıfır noktasıyla ilişkisi aracılığıyla tayin edilir. Coğrafi mekân sistemlidir.”² Straus demiryolunu manzaranın coğrafi mekâna dönüşümünün başlıca aracısı olarak niteler:

“Yolculuğun –bir ara mekânın adeta atlandığı, uğramadan ya da tamamen uykuda geçirildiği– modern biçimi, insan olarak içinde yaşadığımız coğrafi mekânın sistematik kapalı ve yapısal karakterini etkili biçimde ortaya koyar. Demiryolunun icadından önce yolcular için coğrafi bağlantı bölgelerin değişmesiyle geliyordu; yolcu henüz bir yerden bir yere ulaşıyordu; oysa biz sabah bir trene binebiliyor, 12 saat trende –yani adeta hiçbir yerde– kalıyor ve akşam Paris’te trenden inebiliyoruz. Yolculuğun eski biçiminde manzara ve coğrafya ilişkisi daha uyumluydu.”³

Canlı bir süreklilik olarak deneyimlenen yolculuk-mekânının kayboluşu için 19. yüzyıl anlamlı bir metafor geliştirdi. Mekân ve zamanı yok eden güç olarak ortaya çıkan demiryolu mütemadiyen mermi olarak betimlenir. Mermi-metaforu bir taraftan hızı vurgulamak için kullanılır; tıpkı Lardner’in dediği gibi: 75 mil hızla yol alan bir tren “bir mermiden sadece dört kat daha az hıza sahiptir.”⁴ Greenhow’da hız, son sürat ilerleyen bir treni sanal mermiye dönüştüren yoğunlaşmış enerji ve kuvvet eklenir: “Bir cisim çok hızlı hareket ederse, pratikte bir mermiye dönüşür ve böylelikle mermiler için geçerli olan tüm kurallara tabi olur.”⁵ 1889’da, demiryolu kültürel açıdan tamamen özümsemiğinde bile mermi-metaforu çekiciliğini yitirmedi. O yıla ait bir teknik metinde şu ifade yer alır: “Saatte yetmiş beş mil, saniyede yüz on adım eder ve bu hızla hareket eden dört yüz tonluk bir enerji, 100 tonluk bir Armstrong-topundan atılan 2.000 librelik bir merminin enerjisinden neredeyse iki kat büyüktür.”⁶

2 Erwin Straus, a.g.e. s. 319.

3 A.g.e. s. 320.

4 D. Lardner, *Railway Economy*, s. 179.

5 C. H. Greenhow, *An Exposition of the Danger and Deficiencies of the Present Mode of Railway Construction*, Londra 1846, s.6.

6 H. G. Prout, “Safety in Railroad Travel”, yer: *The American Railway*, yay. T. M. Cooley, New York 1889, s.187.

Demiryolu mermiye benzetilirse, demiryolunda yolculuk etmek, fırlatılarak manzaranın içinden geçip gitmeye benzer bir deneyim olur; bu sırada görme ve duyma kaybolur. 1844 tarihli bir anonim metinde bu durum şöyle anlatılır: .

“Demiryolunda seyahat ederken çoğu zaman doğanın manzarası, dağların ve ovaların güzelim manzaraları yitip gider, ya da tanınmayacak kadar değişir. Arazinin engebeleri, temiz hava ve insanla ‘yol’ arasında bir bağ kurarak onu canlı kılan tüm diğer çağrışımlar ya kaybolur ya da cansız yarmalara, kasvetli tünellere ve tangir tungur lokomotiflerin has-talıklı püskürtüsüne dönüşür.”⁷

Tren mermi misali ilerlerken ray hatları, yarmalar, tüneller işte böyle görür-nür. O mermide oturan yolcu artık yolcu değildir ve –yüzyılın söylemiyle– bir koliye dönüşür.⁸ Ruskin de bunu ifade eder: “Gözleriniz görüyor olabilir veya kör olabilirsiniz, ya da uyuyabilirsiniz, zeki ya da aptal olabilirsiniz, bunun bir önemi yok; en iyi ihtimalde bile içinden geçtiğiniz bölge hakkında öğrenebileceğiniz, coğrafi yapısı ve genel yüzeyi olur.”⁹ Manzaranın kaybı tüm duyuları etkiler. Demiryolu Newton mekaniğini ulaşımda gerçekleştirmekle kalmaz, aynı zamanda demiryolu yolcusunun algısının “mekanikleşmesini” sağlayan koşulu oluşturur. “Büyüklik, biçim, kütle ve hareket” Newton’a göre nesnelerde objektif olarak teşhis edilen yegâne özelliklerdir. Demiryolu yolcuları için, içinden geçilen manzarada fiilen tespit edilebilir durumda olan yegâne özelliklerdir. Goethe’nin zamanında yolculuk edenler için yolun bir parçası olan kokular, sesler, sinesteziler tamamen yok olur. Yolcunun manzarayla ilişkisinde gerçekleşen değişim en belirgin biçimde görme duyusunda kendini gösterir. Hız nedeniyle görme kısıtlanır. George Stephenson demiryollarının güvenlik sorunlarını ele alan 1841 tarihli bir meclis tutanağındaki ifadesiyle bunu

7 *Horse-Power Applied to Railways At Higher Rates of Speed than by Ordinary Draught*, Londra 1844, s. 48.

8 Ruskin’de koli söylemi: “O (demiryolu) insanı yolcu olmaktan çıkarıp canlı bir koliye dönüştürür.” (*The Complete Works*, Cilt 8, s. 159). Manfred Riedel daha az tanınmış yazarlardan iki alıntı yapar: Ida Hahn-Hahn’a göre yolcu “böylelikle kendini bir yük gibi görür ve duyularını, bağımsızlığını yitirir.” (alıntı: Manfred Riedel, “Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter”, *Archiv für Kulturgeschichte*, Cilt 43, 1961, s. 119). İkinci alıntı Joseph Maria von Radowitz’tendir: “Böyle bir taşınma süresince insan kişi olmaktan çıkıp eşya, yük oluyor” (A.g.e. s. 120).

9 Ruskin, a.g.e., Cilt 36, s. 62; anlamsal olarak aynı bir tıbbi yazar tarafından da ifade edilir: “(Yolcu) geçtiği şehirlerin adını pek bilmez; onları ancak meşhur katedrallerin, hayli uzaktaki bir şosenin ağaçları gibi görünen kulelerinden tanır.” (A. Aulagnier, yeri: *L’Union médicale de la Gironde*, Bordeaux 1857, s. 525).

doğrular; makinistin görme imkânını ve yetisini nasıl değerlendirdiğine dair soruya şöyle cevap verir: “Bir nesneye ulaşmadan önce dikkatini ona yöneltirse elbette onu tam olarak görür; ancak yanından geçip giderken dönüp nesneye bakarsa, onu neredeyse hiç algılayamaz.”¹⁰

Makinistten farklı olarak *ileriye* bakma imkânı son derece kısıtlı olan yolcular adeta akışkan bir manzara görür. İçinden geçilen manzarada son derece belirgin konturlar dışında herhangi bir şeyi seçebilmenin zorluğu, demiryolu yolculuklarının tüm erken tasvirlerinde yer alır.¹¹ Jacob Burckhardt, 1840’ta şöyle der: “Öndeki nesneleri, ağaçları, tepeleri ve benzerlerini tam olarak ayırt etmek kesinlikle mümkün değil; yanlarından geçerken dönüp bakmak isteseniz, çoktan kaybolmuş oluyorlar.”¹² 1838 tarihli bir metinde “yolda duran bir insanı, azami hızla yanından geçip giderken görmenin” mümkün olmadığı yazıyor¹³ ve metnin devamı bir tavsiye niteliği taşıyor: “Bakmayı bilen biri... yolculuk sırasında karşısına çıkan her şeyi belli bir mesafeden gözlemlemeye hemen alışır ve azami hıza ulaştığında bile gözlem yeteneği sayesinde hiçbir detayı kaçırmaz.”¹⁴

Yolculuk sırasında şeyleri “belli bir mesafeden” gözleme tavsiyesi, kompartımandaki yolcunun durumu dikkate alındığında pek gerçekçi görünmez. Kompartımana kapanan yolcu, şeylere mesafeyi bizzat seçemez. Ona kalan sadece, yakındaki nesnelere ve manzara parçalarına dikkat etmemek, bakışını daha uzaktan dolayısıyla daha yavaş geçen nesnelere yöneltmektir. Geleneksel yolculuk temelinde gelişmiş olan görme biçiminin bu kısıtlılığının farkına varmaz, yani eskiden olduğu gibi yakını ve uzağı aynı şekilde görmeye çalışırsa, 1862’de *Lancet* adlı tıp dergisinde de tespit edildiği üzere, bunun sonucu göz yorgunluğu olur:

10 *Irish University Press of British Parliamentary Papers. Report from the Select Committee on Railways with Minutes of Evidence, Appendix and Index*, Cilt 5., *Transport and Communications*, Shannon 1968, s. 125.

11 Victor Hugo 22 Ağustos 1837 tarihli bir mektupta şöyle der: “Tarlaların kenarlarındaki çiçekler artık çiçek değil, renkli lekeler ya da daha ziyade kırmızı ve beyaz çizgiler; artık nokta yok, her şey çizgiye dönüşüyor; buğday tarlaları uzun sarı perçemlere dönüşüyor; çayırliklar uzun yeşil saç örgüleri gibi görünüyor; şehirler, kiliselerin çan kuleleri ve ağaçlar bir dans sergiliyor ve çılgın bir biçimde ufukla kaynaşıyor; arada bir kapıda bir gölge, bir figür, bir hayalet beliriyor ve şimşek gibi kayboluyor; kondüktör bu.” (alıntı: Baroli, *Le train dans la littérature française – Fransız Edebiyatında Tren*, Paris 1964, s.58.)

12 Alıntı, Manfred Riedel, a.g.e., s. 112.

13 G. Muhl, *Die westeuropäischen Eisenbahnen in ihrer Gegenwart und Zukunft*, Karlsruhe 1838, s. 18.

14 A.g.e., s. 19.

“Hız ve izlenimlerin çeşitliliği kaçınılmaz olarak hem gözleri hem de beyni yorar. Nesnelerin sürekli olarak değişen uzaklığı, onların retinaya oldukları gibi ulaşmalarını sağlayan mekanizmada aralıksız bir intibak çalışması gerektirir; beynin onları algılamak için gösterdiği zihinsel çaba, bu çabanın bilinçsiz gösterilmesi nedeniyle daha az yorucu hale gelmez; çünkü fizyoloji alanında hiçbir olgu şundan daha tartışılmaz değildir: Aşırı işlevsel bir aktivite her daim tözün maddi çözülmesine ve organik değişimine yol açar.”¹⁵

Yani hıza bağlı olarak, görme duyusunun baş etmesi gereken izlenimlerin sayısı artar. Bu açıdan demiryolunun etkisi, Georg Simmel’in “büyük şehir algısının oluşumu” olarak tanımladığı modern sürecin başlıca sebebi olarak ortaya çıkar. Simmel bu algıyı “*sinirlerin işleyişinde*, harici ve dahili izlenimlerin çabucak ve kesintisiz değişiminden ortaya çıkan *artış*” olarak karakterize eder. Simmel’e göre: “Değişen görüntülerin hızla sıklaşmasına, bir bakışla çepeçevre görülen görüntüdeki keskin ayrılığa, akın eden intibaların beklenmedik oluşuna kıyasla, süreduran izlenimler, farklılıklarının azlığı, seyirlerinin ve zıtlıklarının alışlageldik düzenliliği adeta daha az bilinç kullanır.”¹⁶

Bu bağlamda büyük şehirdeki ve demiryolu yolculuğundaki uyarıcı nitelik farkı önemsizdir. Önemli olan algılama mekanizmasının aldığı ve işlediği izlenimlerin nicelik bakımından artışıdır. Çağın bakış açısıyla yeni yolculuk tecrübesini eskisiyle kıyaslayan metinler, artan hıza bağlı olarak ortaya çıkan uyarıcı artışının aşırı yüklenme olarak deneyimlendiğini doğrular. Temel deneyim nesnelerin, onları idrak etmeye çalışan bakıştan hız dolayısıyla uzaklaştıklarıdır. Eichendorff bunu dolaylı olarak anlatır:

“Bu buharlı yolculuklar dünyayı sarsıyor ve bu öyle bir dünya ki aslında sadece bir kaleydoskop gibi dur durak bilmeden karmaşıklaşan, biz daha herhangi bir fizyonomi yakalayamadan hızla geçip giden manzaraların daima yeni yüzler takındıkları, seyyar salonun biz daha eskisini tam çözmeden daima başka topluluklar kurduğu istasyonlardan oluşuyor.”¹⁷

15 “The Influence of Railway Travelling on Public Health”, *From the Lancet*, Londra 1862, s. 44 (önceki yıl dergide yayımlanmış olan makalelerin bir derlemesi kitapçık biçimde yayımlanmıştır).

16 Georg Simmel, “Die Großstädte und das Geistesleben”, yeri: *Brücke und Tür, Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft*. Margarete Susman’ın katkılarıyla, yay. Michael Landmann, Stuttgart 1957, s. 228.

17 Joseph Eichendorff, *Werke*, Cilt 2, Münih 1970, s. 895.

Endüstri öncesi yolculuğun özgünlüğünün en duygulu tasvirleri, demiryoluna karşı antipatisi sayesinde ortaya çıkan Ruskin, bir yandan bir verili sürede algılanan nesnelerin sayısı ve diğer yandan bu algının niteliği arasında adeta hesaba dayalı bir ilişki ortaya koyar:

“Kanımca en önemlisi, mümkün olan en az değişimden hoşnut olmaktır. Dikkatimiz dağınık değilse ve duygularımız dengeli bir durumdaysa, yol kenarında daha önce görmediğimiz bir evin bulunduğu sokağa sapmak bizim için son derece yeterli bir değişiklik anlamına gelir; hızlı hareket eder ve bir anda iki ev ‘algıarsak’, bu haddinden fazla olur: Bu yüzden duygusal olarak dengeli bir kişi için günde on veya on iki milden fazla yol yürünmeyen huzurlu bir gezinti, seyahat etmenin en hoş giden türüdür; seyahat hızıyla doğru oranda anlamsızlaşır.”¹⁸

Yolculuğun hızla doğru oranda anlamsızlaştığına dair son tespit, henüz endüstri öncesi yolculuğa yönelimli ve yeni ulaşım biçimine uygun bir algılama geliştirme becerisinden yoksun olan tüm 19. yüzyıl mensuplarının demiryolu yolculuğu değerlendirmesi için geçerlidir.

Anlamsızlığın yarattığı boşluk ve can sıkıntısı, yolculuğun geleneksel ve manzaraya yoğunlaşmış algılama mekanizmasını değiştirmeden demiryoluna aktarmaya yönelik tüm çabaların aşırı yüklenme ve yorulma neticesinde başarısızlığa uğramasının ardından ortaya çıkan reaksiyondur. Teknolojik düzeye uygun bir görme biçimi geliştirme konusundaki yetersizlik, siyasi, ideolojik ve estetik eğilimlerden bağımsız olarak 19. yüzyıla damgasını vuran pek çok farklı şahsiyette görülür. “Demiryolunda öyle sıkılıyorum ki” der Flaubert, 1864’te bir arkadaşına yazdığı mektupta, “beş dakika sonra boşluktan sızlanmaya başlıyorum. Diğer yolcular sesin muhtemelen kayıp bir köpekten geldiğini düşünüyorlar, elbette değil, söz konusu olan orada inleyip duran Bay Flaubert.”¹⁹ Flaubert demiryolu yolculuğundan önceki geceyi uykusuz geçirir; amacı, kendisi için bir yolculuk olmayan o yolculuğu uyuyarak geçirebilmektir. Böylece kompartıman penceresinden dışarıya pek bakamaz.²⁰ Benzer yakınmalara farklı

18 Ruskin, a.g.e., Cilt 5, s. 370. Bir başka yerde Ruskin yolcular hakkında şöyle der: “... eskiden uzun süren yolculukları esnasında, huzur verici gökyüzünün ve uykularını getiren arazilerin etkisinde kalırlardı, ki bu etki insanın tahmin edebileceğinden ya da itiraf etmek isteyebileceğinden daha derindi” (Cilt 8, s. 246).

19 G. Flaubert, *Correspondance*, Paris 1929, Cilt 5, s. 153-154.

20 A.g.e, 30.10.1873 tarihli mektup, alıntılanan yer: Marc Baroli: *Le train dans la littérature française*, Paris 1964, s. 201.

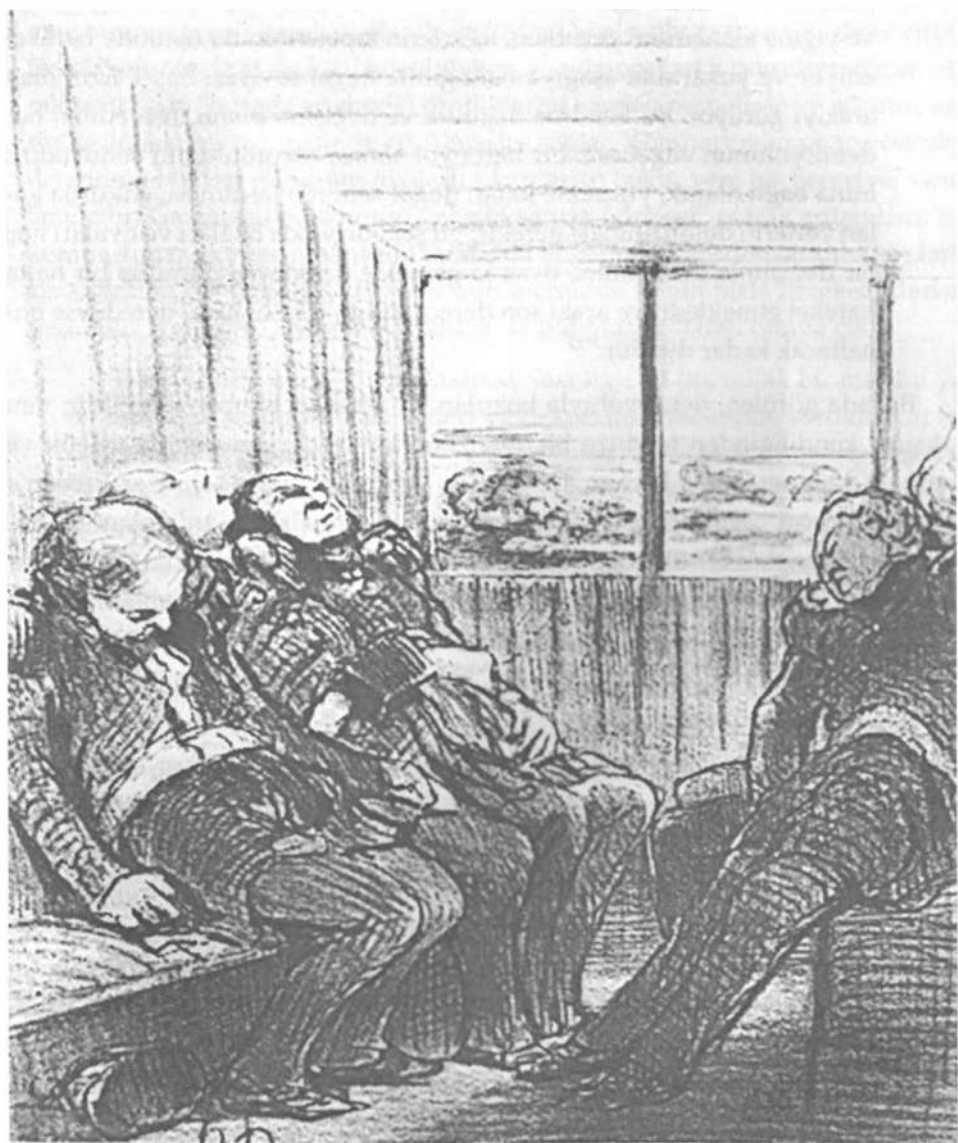
kaynaklardan istenildiği kadar örnek vermek mümkündür.²¹ Spektrumun genişliğini ve ideolojik tutumdan bağımsızlığını belirtmek için ortaya konan bir diğer örnek, liberal Alman kökenli Amerikalı Francis J. Lieber'in 1834'de ABD'deki bir demiryolu yolculuğu hakkında verdiği rapordur:

"Albany'den Schenectady'ye demiryoluyla yolculuk edilir; tam anlamıyla bir ray yolu üzerinde buhar aracıyla taşınma, yolculuğun en az keyif veren türü gibi geliyor bana. Düşünceleri sürekli olarak, kendisinin de içinde olduğu hareketin türü ve biçiminden etkilenen yolcu, bir buharlı tren vagonunda yolculuğunun hedefinden başka bir şey düşünmez. Bunun nedeni basittir; vagon çok hızlı hareket eder. Yolcu dar bir mekânda kapalı halde, içinde görececek hiçbir şeyin olmadığı bir düzlükten geçerek yol alır ve ansızın bir şey dikkatini çekse bile, hız ona dikkatle bakmasını olanaksız kılacak kadar yüksektir; yolcu diğer yolculardan oluşan ve tıpkı kendisi gibi, yolculuğun sonundan başka bir şey düşünmeyen bir toplulukta yer alır. Tüm bunlar sohbeti veya –pencereden vagonun içine uçan tek tük kıvılcımlar dikkate alınmazsa– tekdüzeliğin giderilmesini engeller... Sohbet yok, birlikte atılan kahkahalar yok, arada bir yolculardan biri saatini cebinden çıkarıp sabırsızca kendi kendine bir şeyler mırıldandığında kesintiye uğrayan ağır bir sessizlikten başka hiçbir şey yok..."²²

Geleneksel yolculuğa sabitlenmiş olan bilinç giderek daha fazla bunalıma girerken, aynı zamanda yeni yolculuk teknolojisinin etkilerine karşı koymayan, aksine onları tümüyle kabullenen bir algı gelişir. Kompartıman penceresinden bakışı zenginleştiren her şey, eski seyahat biçimine bağlı olan bilince kayıp olarak görünür. Trenin manzaranın içinden geçtiği hız ve düz hareket manzarayı yok etmez, aksine genişlemesini sağlar. Manchester-Liverpool hattında 1830'da yapılan bir yolculuk hakkında yazılmış bir raporda şu ifadeler yer alır:

21 Tren kompartımanlarında sadece can sıkıntısından değil, adeta huza karşı geliştirilen kültürel-eleştirel karşı çıkış yüzünden uyunur; yorucu uyaran bolluğundan uykuya sığınarak kaçmak bir o kadar güçlü bir motivasyondur: "Bazı insanlar meşguliyetleri nedeniyle... tek bir gün içinde gözle-rinden yüzlerce millik bir panorama beklemeye yönelmişlerdir. Yolculuklarının hedefine ulaştıklarında o zamana dek deneyimlemedikleri bir yorgunluğun esiri olurlar. Bu hız kurbanlarından geçtikleri yerleri anlatmalarını ya da bilinçlerinin aynasında hızla birbirini izleyerek uçup giden resimlerin aslında nasıl göründüklerini tasvir etmelerini talep edin. Size bir cevap vermeyi beceremezler. Yorulan zihinleri aşırı uyarılmaya bir son vermek için uykuyu yardıma çağırır." (Gustav Claudin, 1858, *Exposition à vol d'oiseau* adlı yazıdan; alıntılanan yer: G. Claudin, *Paris*, Paris 1867, s.71-72.)

22 Francis S. Lieber, *The Stranger in America*, Londra 1834, Cilt 2, s. 1-2.



“Kompartiman”, Daumier’in karikatürü. (1840)

“Yolcu bu yeni hatta son derece derin yol yarmalarının içinden geçiyor, yarmalara oranla doğal zemin seviyesi hayli *yüksek*; yüksek dağ sırtları ve yağma alanlardan geçerken, ağaçların tepelerinin de üstünde hareket ediyor ve yukarıdan aşağıya baktığında doğal seviyesi hayli *derin* olan araziye görüyor. Bu kendine özgülük ve değişim, planlı inşa edilen her demiryolunun engebesiz bir hatta yol alması zorunluluğun sonucudur; buna bağlı olarak, yüksekte kalan doğal zeminin kesilmesi, çukurda kalan yerlerin doldurulması gerekir; bu şekilde yolcu dağları ve ovaları hoş bir değişimle deneyimler, oysa ki gerçekte neredeyse dümdüz bir hatta hareket etmektedir ve arazi son derece az iniş çıkışlı, hatta neredeyse bunaltacak kadar düzdür.”²³

Burada görülen, demiryoluyla bozulan bir resimsel manzara değildir; tam aksine, kendiliğinden tekdüze bir manzara demiryolu aracılığıyla estetik ve cezbedici bir perspektif kazanır. Demiryolu yeni bir manzara sahneler. Ruskin’e göre algılanan nesneleri belirsizleştiren ve bununla birlikte anlamlandırılabilir mevcudiyetlerini yok eden hız, yeni algı için hayat iksiri olur. Görülebilir dünyanın nesneleri hız sayesinde cezbedici bir hal alır. Ruskin’in anlatımına zıt ifadelere yer veren bir metin, aynı dönemde hız ve yok oluş deneyiminin farklı değerlendirildiğini gözler önüne serer. “İngiltere’nin güzellikleri” 1853 tarihli bir seyahat raporunda anlatılır:

“... rüya gibi, bu yüzden olsa gerek bir anda beliriverişi. Bir lokomotif tutunmuş, kırk mil hızla giderken, son derece çekici görünüyorlar. Yol dikkat ya da zihinsel yoğunlaşma gerektirmiyor ve yakındaki nesneler hızla uçup gidiyor gibi görünse de daha uzaktaki tarlalar ve ağaçlar hiç gözden kaçmıyor, geride kalıcı bir izlenim bırakacak kadar uzun süre görüş alanında kalıyorlar. Her şey öyle huzurlu, öyle canlı, öylesine tanıdık ki, insanın gözünü alan ya da dikkatini o büyüleyici bütünlükten uzaklaştıran neredeyse tek bir nesne bile yok; böylece, ruhumu okşayan bu güzelliklerin arasından geçerken hayal kuruyor ve havada, bir kasırgaya binmiş kadar hızlı süzülüyorum.”²⁴

23 Henry Booth, *An Account of the Liverpool and Manchester Railway*, Liverpool 1830, s. 47-48.

24 Matthew F. Ward, *English Items. Or, Microcosmic Views of England and Englishmen*, New York 1853, s. 71-72.

1861’de kitap biçiminde yayımlanan *La vie en chemin de fer* başlıklı gezi yazılarının yazarı Benjamin Gastineau’da trenin manzara içinden geçen hareketi, manzaranın kendi hareketi olarak görülür. Demiryolu manzarayı dans ettirir. Demiryolunun hızı, mekânı küçültürken, son derece farklı çevrelere uygun olarak kendi asıl “burada ve şimdi” özelliklerini taşıyan nesnelerin ve görünümle-
rin kesintisiz bir dizi halinde görülmesini sağlar. Kompartıman penceresinden dışarıdaki böylesi görünüm dizilerini kavrayan bakış, yeni bir beceriyle vasıf-
landırılır; Gastineau bu beceriyi “gözün sentez felsefesi” olarak adlandırır. Bu, kompartıman penceresinin öteki tarafında birbirini takip eden farklılıkları fark-
sız kavrama becerisidir. Gastineau’nun metninde trenin hızla hareket ederken sağladığı görünüm, açıkça belirtilmese de panorama olarak ortaya çıkar:

“Buhar gücü, bu heybetli makinist, saat başı on beş millik bir mekânı yu-
tuveriyor ve bu sırada kulisleri ve dekorları beraberinde sürüklüyor; her
an bakış açısını değiştiriyor ve şaşkın yolcuyu peş peşe sıraladığı neşeli ve
acıklı sahnelerle, gülünç ara oyunlarla, havai fişek gibi görünen çiçeklerle,
ortaya çıkmalarıyla kaybolmaları bir olan manzaralarla yüzleştiriyor; öyle
bir harekete geçiriyor ki doğayı, bir karanlık bir aydınlık görünüyor doğa;
iskeletleri ve genç aşıkları, güneşin parıltısını ve bulutları, aydınlık ve kas-
vetli çehreleri, düğünleri, vaftizleri ve mezarlıkları gösteriyor bize.”²⁵

Aşağı yukarı aynı dönemde Fransızca yazılmış bir diğer metinde, komparti-
man penceresinden panoramik bakışı karakterize eden üç temel unsuru bir ara-
da buluyoruz. Parisli gazeteci ve yazar Jules Clarétie demiryolundan görünen
manzarayı, hareket aracılığıyla oluşturulmuş, süreksizliği bütünü kavranma-
sını –yani bir *genel bakış*– mümkün kılan bir genel görünüm olarak tanımlar ve
bu oluşumu nitelerken açıkça panorama kavramını kullanır:

“Sadece birkaç saat içinde size tümüyle Fransa’yı gösteriyor, hoş görün-
tüler ve daima yeni sürprizler hızla birbirini izlerken tüm panoramayı
gözlerinizin önüne seriyor. Bir manzaranın özünü gösteriyor size sade-
ce; hakikaten eski ustaların üslubuna sadık bir sanatçı... Ondan detayları
değil, sadece yaşamı içinde barındıran bütünü isteyin. Sonunda, sizi usta
ressamların coşkusuyla büyüledikten sonra, durur ve sizi hedefinizde
bırakır.”²⁶

25 Benjamin Gastineau, *La vie en chemin de fer*, Paris 1861, s. 31.

26 Jules Clarétie, *Voyages d’un Parisien*, Paris 1865, s. 4.

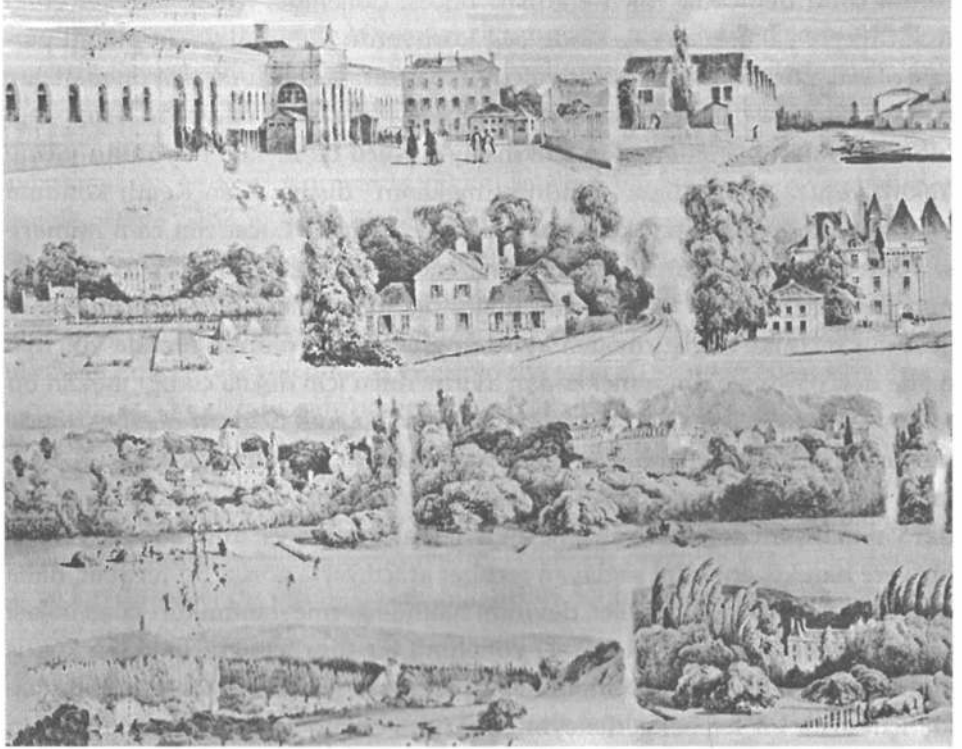
Panoramik olarak adlandırdığımız bu yeni algıyı neyin oluşturduğunu daha yakından inceleyelim. Dolf Sternberger 19. yüzyıl Avrupa'sının algılama biçimini, farklılıkları farksız görme eğilimini tanımlamak için panorama ve panoramik kavramlarını kullanır. "Avrupa'nın penceresinden görülenler" der Sternberger, "derinlik boyutunu büsbütün yitirdiler ve çepeçevre uzanan, dört bir yanı sadece boyalı yüzeylerden ibaret olan bir ve aynı panorama-dünyasının parçaları oldular."²⁷ Sternberger için dünyanın panoramikleşmesinin esas sorumlusu, demiryolunun başı çektiği modern ulaşıştır:

"Demiryolu karalar ve denizlerin yeni deneyimlere açık dünyasını panoramaya dönüştürür. Sadece, aşılın yolu tüm dirençlerden, farklılıklardan ve serüvenlerden kurtararak uzak yerleri birbirine bağlamakla kalmaz, yolculuğu rahat ve umumi hale getirdiği için yolcuların bakışlarını dışarıya çevirir ve böylece onlara, yolculuk boyunca tek olası deneyimi oluşturan, değişen görüntülerin zengin kaynağını sunar."^{28 29}

27 Dolf Sternberger, *Panorama, oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, Hamburg 1955 (3. baskı), s. 57.

28 A.g.e., s. 50.

29 Demiryolunun fiilen ortaya koyduğunu –uzak yerlerin zahmetsiz ulaşılabilirliğini–, ondan hemen önceki on yıllık dönemlerde panoramalar ve dioramalar sağlamaya çalışır. Amaçları uzak diyarların, şehirlerin, egzotik sahnelerin görüntüleriyle "hâlâ pahalı ve zahmetli olan seyahatler için bir telafi sunmaktır." (Heinz Buddemeier, *Panorama, Diorama, Photographie, Entstehung und Wirkung neuer Medien im 19. Jahrhundert*, Münih 1970, s.41.) 1843 yılına ait bir gazete haberi "şehirlerden ayrılmak zorunda kalmadan, kötü havalara, susuzluğa, açlığa, soğuğa, sıcağa ve özellikle de herhangi bir tehlikeye maruz kalmadan, iyi döşenmiş koltuklarda beş kıtayı istedikleri kadar kendilerine yaklaştıran" Paris halkından söz eder. (bkz. Buddemeier, s.45; bu paragraf Fransızca orijinalinden alıntılanmıştır.) Paris'te diorama-modasının 1840 civarında (Buddemeier, s.48), yani ilk büyük demiryolu hattının (1843, Orléans'a ve Rouen'e) açılışıyla aşağı yukarı aynı zamanda sona ermesi, burada bir bağlantı olduğunu varsayma gerekliliğini gösteren bir kanıt olarak kabul edilebilir. Fotoğrafçılığın eşzamanlı ortaya çıkışı bu tahmini destekler. Buddemeier'e göre popüler hayranlık uyandıran her şeyden önce "belirli bir nesnenin görüntüsünün alınması değil, istenilen herhangi bir nesnenin kam lehvada nasıl görüldüğü, yani görünme biçimidir. Bunda öylesine eş benzeri görülmedik yeni bir şeyler vardır ki, her çekim fotoğrafçıyı büyüler ve içinde, Gaudin'in dediği gibi, bilinmeyen ve olağanüstü duygular uyandırır... Kendi kendine sorar; gerçeğin tıpatıp tekrarı nasıl olur da insanı kendine, gerçeğin kendisinden daha fazla hayran bırakır? Gaudin ilk fotoğrafların ne kadar yoğun incelendiklerini ve bu fotoğraflarda öncelikle neyin araştırıldığını anlatırken, bu sorunun yanıtlanması için bir ipucu verir. Örneğin; pencereden görülen hemen karşıdaki bir evin çekiminde bacayı oluşturan kiremitler ve tuğlalar sayılabiliyordu. İnsanı büyüleyen, duvar ustasının tek tek taşlar arasına çimentoyu nasıl dökmüş olduğunu gözlemleyebilmektir. Fotoğrafçılığı anlatan diğer metinlerde benzer ifadeleri okumak mümkündür. Daima ufak, o zamana dek dikkat çekmeyen detaylar vurgulanır: Kaldırım taşları, dağınık halde etrafta duran yapraklar, bir dalın biçimi, yağmurun duvarda bıraktığı izler... (A.g.e., s.78). Endüstriyel devrimin son verdiği duyuşal dünyanın yoğun deneyimi, teknik açıdan yeniden gelenekleşerek fotografik dilişini yaşar. Gerçekte kaybolup giden dolaysız yakınlık ve yakın plan, bu nedenle bu yeni aracı böylesine cazip kılar.



Seyahat edilen bölgenin panoramik manzarası.
"Paris-Orléans hattının panoramik görünümü." (1843)

Sternberger'in Avrupa'nın pencerelerinden görülenlerin derinlik boyutunu yitirdiklerine dair fikri, bunun öncelikle demiryolu kompartımanlarının pencerelerinden bakarken gerçekleşmesi hususunda somutlaşır. Endüstri öncesi algının derinlik netliği burada, hız nedeniyle yakındaki objelerin belirsizleşmesi sonucunda kelimenin tam anlamıyla yok olur. Bu durum *yakın planın*, yani endüstri öncesi yolculuk deneyiminin esasını teşkil eden mekân boyutunun sonu demektir. Yolcu endüstri öncesi dönemde, içinde hareket ettiği manzarayla yakın plan sayesinde bağ kuruyordu. Kendini yakın planın parçası olarak görüyordu; bu bilinç yolcuyu manzarayla bütünleştiriyor, manzara ne kadar uzağa uzanırsa uzansın, onu manzaraya dahil ediyordu. Hıza bağlı olarak yakın planın ortadan kalkmasıyla yolcu bu mekân boyutunu yitirir. Yakını ve uzağı birleştiren "bütünsel mekânın" dışına çıkar. Kendi konumu ve algıladığı manzaranın konumu arasında, Richard Lucae'nin cam mimarisi konusunda dile getirmiş olduğu "neredeyse düşsel sınır" oluşur; tıpkı camın Crystal Palace'ın iç mekânını doğal dış mekândan atmosferik niteliğini görünür biçimde değiştirmeden ayırdığı gibi, demiryolunun hızı da yolcuyu o ana dek parçası olduğu mekândan ayırır. Yolcu için dışına çıktığı mekân bir tabloya dönüşür (bir diğer deyişle; hız sürekli olarak değişen perspektiflerle mekânı bir resimler ve sahneler dizisi haline getirir). Panoramik bakış –Ruskin tarzı geleneksel bakıştan farklı olarak– artık mekânla, algılanan nesneler kadar yakın ilişkili değildir. Yolcu nesneleri, manzaraları vs. dünyada bir yerden bir yere hareket etmesini sağlayan tertibat aracılığıyla görür. Bu tertibat, daha doğrusu onun ürettiği hareket, devinim halinde görmeyi mümkün kılan bakışı sağlar. Ruskin'inki gibi geleneksel yönelimli bir şuur için gerçeklikten kopuş aracı olan devingenlik, panoramik bakış için yeni normallığın esasıdır. Bu bakış için artık bir kayboluş deneyimi yoktur, çünkü kaybolan gerçeklik onun yeni normal gerçekliği olmuştur ya da bir başka deyişle, çünkü kayboluşun kendini en belirgin biçimde gösterdiği mekân, yani yakın plan, panoramik bakış için mevcut değildir.

Demiryoluyla birlikte yakın planın geleneksel yolculuk için esas teşkil eden mekânsal yakın alanı ortadan kaybolurken, yerini daha önce var olmayan bir alan alır. Seyahat ederken okumak demiryolunun sembolü haline gelir. Gerçekliğin kayboluşu ve panorama olarak yeniden dirilişi, bakışın içinde seyahat edilen manzaradan tamamen özgürleşerek onun yerini alan bir düşsel

manzaraya, edebiyata, yönelmesinin koşulu olarak ortaya çıkar. Yüzyılın ortasında seyahat sırasında okunan yayınlar kültür dünyasının vazgeçilmezi olur. 1886 yılında Fransa’da gerçekleşen tıp kongresinde şöyle bir tespit yapılır: “Okumak demiryolunda adeta umumi bir meşguliyet haline geldi. Öyle ki toplumun belirli bir kesimine mensup yolculardan birinin bile vakit geçirmek için okunabilecek şeyleri seyahate çıkmadan önce yanına almadığını görmek neredeyse mümkün değil.”³⁰

Yolculuk sırasında trende bir şeyler okuma fikri, demiryolu kadar eskidir. *Quarterly Review* adlı yayının 1830 tarihli baskısındaki bir makalede yer alan tespite göre, yolculuk “yolcunun gazetesini rahat rahat okuyabileceği kadar huzurlu” geçer.³¹ 1833 tarihli Almanca bir metin hız dolayısıyla dış dünyanın kayboluşunun ve kompartımanda dikkat isteyen bir meşguliyetin geliştirilmesiyle ortaya çıkan telafi imkânının birbiriyle bağlantısını ortaya koyar. Lips “dışarıdaki nesnelerin renklerinin ve hatlarının gözden kaybolarak tanınmaz hale geldiği” bir hızdan söz eder ve şunları ekler: “Ve bu sırada buhar vagonunun hareketi öyle hafif, yumuşak ve rahat ki sadece *okumak* değil, *yazmak* bile mümkün; dolayısıyla yolculuklar günümüzde artık en azından bilim insanları, memurlar, iş adamları vs. gibi bir grup insan için kesinlikle bir mola ya da rutin işlerin kesintiye uğraması anlamına gelmiyor, aksine işler buhar vagonunda sürdürülebiliyor.”³²

İngiltere’de 1840’lı yılların sonunda seyahat sırasında okunabilecek yayınlarla yönelik umumi gereksinimin giderilmesi için bir organize istasyon-kitapçılığı ve kayda değer bir ödünç trafiği geliştirildi. John W. Dodds bu durumu şu sözlerle ifade eder:

“Demiryollarının gelişimi her tür kitabın satışını artırdı. 1848’e kadar, istasyonlardaki yolculara kitap ya da gazete temin etmeye yönelik bir çaba yoktu. O yıl W. H. Smith Birmingham hattında kitap ve gazete satışı için ruhsat alarak, bu konuda tek yetkili isim oldu. İlk dükkânı Euston istasyonunda bulunuyordu. Çok geçmeden Londra çevresindeki ve kuzeybatıdaki tüm ray ağları için ruhsat aldı. 1849’da Paddington’daki (Londra istasyonu) kitapçada çoğu romanlardan oluşan 1.000 cilt vardı. Tren

30 *Congrès médical de France. 3e session tenue à Bordeaux, Paris 1866*, s. 828.

31 *Quarterly Review*, 1830, Cilt 42, s. 384.

32 Michael Alexander Lips, *Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland und deren Ersatz durch Dampf fuhrwerk auf verbesserten Chausseen...*, Marburg 1833, s. 4.

bekleyen her yolcu bir penny'lik bir ücret ödeyerek kitapçıya girebiliyor ve yine az bir ücret karşılığında yolculuk için bir kitap ödünç alabiliyor, varış yerinde kitabı iade ediyordu. Bu yeni gereksinimi karşılayabilmek için Routledge (Londralı yayımcı) –Cooper, James, Hawthorne, James Grant, Dumas ve diğerlerinin romanlarını içeren– bir 'Railway Library' başlattı. Murray bir 'Literature for the Rail' dizisi çıkardı – 'faydalı bilgiler ve masum eğlencelerle dolu eserler.'"³³

İngiltere örneği 1852'de Louis Hachette tarafından Fransa'ya aktarılır. Hachette Fransız demiryolu kuruluşlarına bir yazı yazarak "demiryolu kuruluşları için kârlı, halk içinse bir o kadar faydalı ve hoş olacak büyük tarzda bir kitabevi" önerir. Demiryolunun o dönemde pek çok tasvirde yer alan monotonluğu ve sıkıcılığı, istasyon-kitapçısının kuruluşu için ticari argüman olarak gösterilir: "Yolcu vagona adımını atar atmaz aylaklığa mahkûm olur. Yolculuğun monotonluğu kendini hissettirir: Can sıkıntısı baş gösterir ya da daha kötüsü, sabırsızlık trenin bir parça mal gibi taşıdığı mutsuz insanı ele geçirir... MM. L. Hachette ve ortakları, uzun bir yolculuğun zoraki aylaklığını ve can sıkıntısını eğlendirici ve öğretici bir biçimde herkesin lehine çevirme fikrini geliştirirler. Sadece ilgi çekici, rahatlıkla okunabilecek formatta ve makul fiyatta eserleri içerecek bir 'Bibliothèque de Chemins de fer' kurmayı düşünürler."³⁴

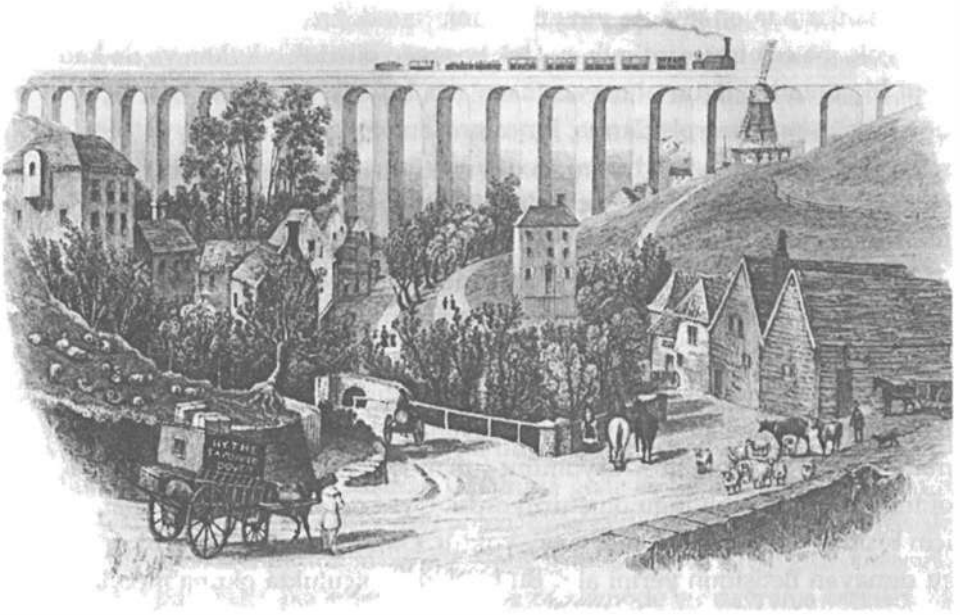
Demiryolu kuruluşlarının satıştan yüzde 30 hisse aldığı ilk istasyon-kitapçıların açılışından sadece iki yıl sonra Hachette Fransa'da 60 şube açar. 1864'te satış rakamları ilk kez bir milyon frank'ı aşar; üstelik kitap satışı gazete satışına oranla daha fazladır. Kısa süre sonra bu oran tersine döner. 1866'da gazete satışından elde edilen gelir 969.000 frank'a ulaşırken, kitap satışları 527.000 frank'ta kalır.³⁵

İngiliz ve Fransız istasyon-kitapçıların sattıkları yayınlara, kitap ve gazete dağılımını dikkate almadan baktığımızda, okur kitlesinin neredeyse sadece kentsoylulardan oluştuğunu görmek mümkün. 1851'de İngiltere'de yapılan bir anket, şehir kitapçılarındaki düşük kaliteli kitle edebiyatı satışlarından farklı olarak Londra istasyonlarında satış yapan ve ödünç kitap veren kitapçıların kentsoylulara hitap eden eğitici yayınlar, romanlar, seyahat rehberleri vs. sunduklarını

³³ John W. Dodds, *The Age of Paradox*, New York/Toronto 1952, s. 374.

³⁴ Jean Mistler, *La librairie Hachette de 1826 à nos jours*, Paris 1964, s. 123.

³⁵ A.g.e., s. 299.



Manzaradan kopuş. Viyadük. (1840)

ortaya koyar.³⁶ Hachette yayınları şu türleri içerir: Seyahat rehberleri, seyahat-nameler, Fransız edebiyatı, klasik edebiyat, tarım ve endüstri, çocuk kitapları.³⁷

Yolculuk esnasında okumak kentsoylulara mahsus bir meşguliyettir. Halkın demiryolunu kullanan daha alt tabakası buna muktedir olmadığı için değil, böyle bir gereksinim duymadığı için okumaz. Onların yolculuktaki durumu, halkın daha yüksek tabakasına mensup kişilerin durumundan çok farklıdır. 3. ve 4. sınıf vagonlar kompartımanlara ayrılmamıştır, 1. ve 2. sınıf vagonların kompartımanları gibi eski seyahat kültürüne dair biçimsel çağrışımlar barındırmaz. Demiryoluyla aslında sadece yolculuğun dolaşımına dahil olan alt sınıflar, onlar için bu yeni seyahat biçimini, faytondan inip trene binmek zorunda kalan sınıfların mensupları için olduğu gibi, sıra dışı kılan eski seyahat biçiminin anılarını taşımaz. 3. ve 4. sınıf primitif geniş vagonların, yani proleter halk tabakasına mensup yolcuların içine tıkıştırıldıkları vagonların belirgin özelliği

³⁶ John W. Dodds, a.g.e., s. 374-375.

³⁷ Jean Mistler, a.g.e., s. 124.

bu halkın kendi içindeki kesintisiz iletişimidir ve bu, 1. ve 2. sınıf yolcu kompartımanlarında en geç 19. yüzyılın sonlarına doğru yok olan bir iletişimdir. “Ne çok.. ne çok imrenirdim ben... tek başıma yolculuk ederken ya da kaderim beni hiç ama hiç ilgim olmayan insanlarla bir araya getirmişken, üçüncü ve dördüncü sınıfların yolcularına, hıncahınç dolu vagonlarından yükselen neşeli sohbetleri ve kahkahaları benim tecrit hücremin sıkıcılığına kadar ulaşan o yolculara...” Bu cümleler P. D. Fischer’in 1895’te yayımlanan *Betrachtungen eines in Deutschland reisenden Deutschen*³⁸ adlı eserinden alıntıdır.³⁹

Yolculukta okumanın ortaya çıkışı sadece, hız dolayısıyla dış dünyanın kaybolmasının ve panoramaya dönüşmesinin sonucu değil, aynı zamanda kompartımandaki bu yeni durumun sonucudur. Demiryolu, yolcuların içinden geçtikleri manzarayla ilişkilerini ortadan kaldırdığı gibi, onların birbirleriyle ilişkilerini de engeller.⁴⁰ 18. yüzyılda seyahat edenler –ki dönemin seyahat romanı bunun bir canlı illüstrasyonunu sunar– bireylerinin karşılıklı ilişki içinde olduğu bir gezi topluluğu oluşturuyordu. Oysa demiryoluyla seyahat edenler için birlikte yapılabilecek hiçbir şey yoktur. Okumak onlar için artık söz konusu olmayan iletişimin yerini alır. Bu bağlantı yolculukta okunabilecek eserler üreten yazarlar için anlaşılırdır. Örneğin, daha önce sözü edilen, 1866 tarihli tıp kongresine ait yazıda “yolculukta okumak” yolcuların umumi ve şahsa mahsus faaliyeti olarak tanımlanır:

“Günümüzde çok hızlı seyahat edilir ve uzun bir yolculuk sırasında daima yeni, birer birer değişen yüzlerle karşılaşıldığından genellikle tek kelime bile etmeden hedefe varılır. Sohbetler neredeyse sadece tanıdıklar arasında gerçekleşir; konuşkan insanlar birer istisna, ancak onlar da genellikle konuşmaya çalıştıkları yolcunun kayıtsızlığı karşısında susmak zorunda kalır. Bu açıdan bakıldığında demiryollarının örf ve âdetleri

38 *Almanya’da Seyahat Eden bir Almanın Gözlemleri.* (ç.n.)

39 P. D. Fischer, *Betrachtungen eines in Deutschland reisenden Deutschen*, Berlin 1895, s. 31.

40 Constantin Pecqueur algı ve iletişimin kayboluş, dağılış, yüzeyselleşme fenomenini, insanların dikkatini toplamasını engelleyen ve dikkat dağıtan nesnelerin ve kişilerin bir hayli artan çokluğuyla açıklar: “Umuma açık alanlarda toplanan büyük kalabalıklarda ve demiryollarının ya da buhar gemilerinin neşeli gezi topluluklarında ani duygu durumları, nesnelerin ve kişilerin daha büyük bir sayısına yoğunlaşma ve bunun neticesinde tek tek nesneler ve kişiler için daha az yoğun ve daha az sürekli olma eğilimi gösterir. Bu istikrarsızlığın bir başlangıcı, çeşitliliğe yönelik bir teşvik anlamına gelir; böylece yaşam ve duygu ifadeleri bolluk kazanırken, o bollukta derinliğini yitirir; diğer yandan sosyal duygular burada en elverişli gelişim ortamını bulur, ancak bu esnada aile duygusu gibi daha özel duygular muhtemelen olumsuz etkilenir.” (*Economie sociale*, Cilt 1, s.349)

tamamen değiştirdiğini tespit etmek mümkündür. Eskiden yolcular birkaç saati ve bazen birkaç günü birlikte geçireceklerini bildiklerinden, yanlarındaki diğer yolcularla ilişki kurarlardı ve bu ilişki çoğu zaman seyahat süresini bile aşardı. Bugün sadece sabırsızlıkla beklenen ve bir o kadar çabuk ulaşılan hedef düşünülür. Yola birlikte çıkılan bir yolcu, belki daha ilk istasyonda iniverir ve onun yerini bir başkası alır. Bu nedenle okumak bir gereksinimdir.”⁴¹

Yolculukta okumanın bir tıp kongresine konu olması, 1860’lı yıllarda gerçekleşen, bunun zararı ya da zararsızlığı üzerine bir tıbbi tartışmaya dayanır. Bu tartışma yolculukta okumayı genel optik algıyla, yani demiryolu yolculuğına bağlı olarak görme duyusunun aşırı çalışmasıyla ilişkilendirir. İddia edildiği üzere, yolculukta okumak gözler için zararlıdır, çünkü “yolcu okumaya başladığında, bu durum kitabın ya da gazetenin sabit durmayan harflerini takip etmek zorunda kalan gözün fazladan çalışması anlamına gelir ve bu, beyin için de geçerlidir.”⁴² Okuduğu şeye *konsantre olan* yolcu, tıpkı faytonun hızına alışkın –Ruskin tarzı– yolcunun kompartıman penceresinde belirsizleşerek kayıp giden nesneleri pr dikkat bakarak yakalamaya çalıştığı gibi, demode bir davranış sergiler. Her iki durumda da sonuç duyuların ve zihnin yorulmasıdır. Okumada konsantrasyon bozukluğunun, dikkat kaybının ve dağınlılığının, kompartıman penceresinin ötesindeki dış dünyanın algılanışındakine benzer bir süreç oluşturduğunu, Hachette firmasının istasyon bfelerinde satılan kitapların azalışı ve gazetelerin artışı ortaya koyar. Yolculukta okumanın, 1866 tarihli kongrenin yazılı kaynağına göre, gözlere muhakkak zararlı etkileri olabilir, ancak bunu engellemek elbette mümkün değildir. “Bu yeni ulaşım biçimini yolcuların birbirleriyle ilişkisini öylesine derinden değiştirmiştir ki bundan böyle ne söylenirse sylen sin ve yapılırsa yapılsın, okumak demiryolundaki en doğal meşguliyet olarak kalacaktır.”⁴³

41 A.g.e., s. 830.

42 “The Influence of Railway Travelling on Public Health...”, s. 44. Fransız bir yazar, ruhsal bozukluklar ile seyahatte okuma alışkanlığı arasında bir bağlantı kurar; gerekçesi, seyahat esnasında okumanın “retinada kan birikmesine” (konjesyon) sebep olmasıdır. “Bir keresinde Paris’te, demiryolunda okumanın bu zararlı etkisi üzerine sohbet ettiğim meşhur bir ruh hastalıkları hekimi bana, bu gerçeğe kesin gözüyle baktığını söyledi. Ayrıca anlattığına göre, özel bir akıl hastanesinin başında bulunan İngiliz bir hekim ona, genel felce yakalanan hastalarla sıklıkla karşılaştığını, bu vakalarda ilk semptomun ve felce neden olan faktörün beyinde bir kan birikmesi olduğunu, bunun da benim anlattığım koşullar nedeniyle oluştuğunu söylemiş.” (Legrand de Saulle, yeri: *Bulletin de la Socit de Mdecine pratique*, Paris 1863, s. 9)

43 A.g.e., s. 830.

V. Bölüm

Kompartıman

*Kendimi susturmam gereken bu gezgin kutu.
Artık dışarı çıkamam, kimse de içeri giremez..
Eugène Manuel, 1881.*

Demiryolu 19. yüzyılın ilk yarısında ilerici düşünceye, demokrasi, milletlerarası diyalog, barış ve ilerleme için teknolojik garantör olur. Demiryolu aracılığıyla iletişim, bu düşünceye göre, insanları birbirine sadece mekânsal olarak değil, sosyal açıdan da yaklaştırır. Bu düşünce Avrupa'ya hastır. Patetik halini Saint-Simonizm'de bulur. Saint-Simon'un ölüm yılı olan 1825 yılı civarında Fransa'nın siyasi-ekonomik sahnesine çıkan entelektüel nesil, sonuçlandırılmayan tüm eşitlikçi umutları, devrimi ve imparatorluğu endüstriye aktarır. Endüstri ve özellikle de bu entelektüel neslin en önemli sansasyonel üssü olan demiryolu, 1789'un eşitlik ve kardeşlik ilkelerini tüm biçimsel siyasi özgürleşme hareketlerinden daha etkili biçimde hayata geçirebilecek olan maddi güç olarak görülür.

Demiryolunun özgürleştirici endüstrinin parçası olduğu fikri, Pecqueur'de çok net ifade edilir:

“Demiryolundaki ve buharlı gemilerdeki müşterek seyahatler ve de işçilerin fabrikalarda oluşturduğu büyük kalabalıklar, eşitlik ve özgürlük duygusunu ve âdetlerini fevkalade geliştirir. Demiryolları gerçek kardeşliğe dayalı sosyal ilişkilerin hâkimiyeti için mucizevi bir etki gösterecek ve eşitlik için, halk adına demokrasinin sözcülüğünü yapanların abartılı kehanetlerinden daha fazlasını yapacaktır; tüm bunlar, insanlar birlikte seyahat ettikleri için, toplumun tüm sınıfları demiryollarında bir araya geldiği için, farklı kaderlerin, toplumsal statülerin, karakterlerin, davranış biçimlerinin, geleneklerin ve giysilerin toplamından ibaret olan, her milletin katkıda bulunduğu bir tür canlı mozaik olduğu için mümkün olacaktır. Böylece sadece belli yerler arasındaki uzaklıklar değil, insanlar arasındaki mesafeler de bir o kadar azalacaktır.”¹

Pecqueur bir yandan demiryollarının ve buhar gemilerinin “gerçekten eşitliğin, özgürlüğün ve uygarlığın nakil araçları” olduklarına ikna olmuşsa da diğer yandan eski ayrıcalıkların ve eşitsizliklerin endüstrinin yapılarında –her ne kadar tabiatları gereği eşitlikçi ve demokratik olsalar da– yeniden baş gösterme olasılığını görür. Pecqueur’e göre, genel anlamda endüstrinin, hususi anlamda demiryolunun eşitliği ve demokrasisi “milleti oluşturan farklı sınıflar ve ırklar arasında mevcut olan eşitlik aracılığıyla” güvenceye alınmalıdır; “bu koşul yerine getirilmezse, vagonların farklı kategorilere ayrılması ve sınıf ve servete göre, ‘Chaises de postes’ – ‘Voitures particulières’ ve ‘Remises’² modelinde bir ayırım yapılması çok kolay gündeme gelebilir.”³

Pecqueur’ın vahim olasılık olarak gördüğü, sınıf ayrımıdır. *Economie Sociale* adlı eserini yazdığı dönemde Fransa’da henüz böyle bir olasılık yoktur; nedeni basittir, çünkü henüz insanların ulaşımı için kullanılan bir demiryolu mevcut değildir. 1840’lı yılların başına kadar Fransa’da demiryolu, kısa bir hat dışında, sadece İngiltere ve Belçika’daki demiryollarına dair anlatılar biçiminde varlık gösterir. Ancak sınıflara ayrılma o ülkelerde başından beri vardır. Çağın ilercisi düşüncesinin, özellikle de Saint-Simonist endüstri-bağnazlığının bu gerçeği hakkında pek bir şey bilinmediği, buhar gücünün yarattığı olağanüstü etkiden anlaşılır. Burada deneyimlenen eşsiz enerji ve üretkenlik karşısında ananevi

1 A.g.e., I, s. 335-336.

2 Sırasıyla, ‘Sandalyeler’, ‘özel arabalar’ ve ‘indirimler’. (çn.)

3 A.g.e., s. 338.

sosyal ayrıcalıklar öylesine umutsuz bir müdafaa içinde görünür ki artık ayrıcalıklarla meşgul olmaya, tabiri caizse, değmez. Pecqueur de bunu böyle görür; her ne kadar eşitsizliğin ortadan kalkmama olasılığını göz ardı etmese de teknoloji sayesinde eşitliğin zaferi kesindir. Bir trendeki yolcuların tümü, iddiasına göre, bir teknik eşitlik durumunda bulundukları için eşittir: “Büyüğü ve küçüğü, zengini ve fakiri taşıyan *aynı tren, aynı güç*; bu yüzden genel anlamda demiryolları eşitliğin ve kardeşliğin yorulmak bilmeyen öğretmenleri olarak etkinlik gösterecek.”⁴

Fransa’da da sınıflara ayırma uygulamasını beraberinde getiren demiryolunun tarihi, pek çok diğer Saint-Simonist beklentiyi kabul etmediği gibi, yolcuların teknik açıdan eşit durumları neticesinde sosyal eşitliğe erişecekleri düşüncesini de reddediyordu. Ancak aynı tarih, her ne kadar Pecqueur’dan tamamen farklı bir üslupla bunu ifade etse de Pecqueurci görüşte bir gerçeklik payı olduğunu ortaya koyuyordu. Farklı sınıfların mensuplarının aynı trende yol aldıkları ve aynı güç tarafından harekete geçirildikleri gerçeği onları sosyal açıdan eşit kılmaz, fakat elbette bu gerçek tüm yolcuların bilincinde daima mevcuttur. Demiryolunda seyahat etmek, raylar üzerinde ve buhar gücü aracılığıyla harekete geçirilmek, bir endüstriyel olaya katılım olarak deneyimlenir. Alt sınıfların mensupları için bu deneyim dolaysızdır. Alt sınıflar İngiltere’de 40’lı yılların ortalarına kadar kargo trenlerinde, yük vagonlarında taşınır. Yolcu trafiğinin parçası değil, kargo trafiğinin uzantısı olarak kabul edilirler. 3. ve 4. sınıf vagonların çatıyla örtülmesi kanunen zorunlu kılındıktan sonra da (İngiltere’de: Gladstone Act, 1844) bu vagonlar yolcu vagonundan çok kapalı yük vagonu izlenimi verir. Daha üst sınıfların yolculuktaki durumu tamamen farklıdır. İçinde yolculuk ettikleri vagonlar, demiryoluna monte edilmiş faytonlardır. Bu vagonlarda demiryolunun endüstriyel kökenine ve endüstriyel özüne dair çağrışımlar yoktur, üstelik gerçeği örtbas etme çabası söz konusudur. Fayton kasasının tıpatıp aynısı olan kompartıman görünen o ki 1. sınıf yolculara (ve daha az yer vermekle birlikte 2. sınıf yolculara da) bundan böyle bir faytondaymış gibi, sadece daha ucuza ve daha hızlı seyahat edeceklerini temin eder. Fakat etkisi beklenenin aksidir. Çünkü kompartıman endüstri-öncesi geleneksel seyahat biçimiyle ne kadar ilişkiliyse, o kompartımandaki yeni endüstriyel ulaşım biçimi o kadar sıra dışı bir deneyim olur. 1. sınıfta seyahat eden bir yolcunun kendini

4 A.g.e., s. 338.

artık yolcu olarak değil, bir insani koli olarak duyumsadığını ifade etmesi, onun yolculuk deneyimini sübjektif olduğu kadar endüstriyel gösterir; ancak alt sınıfların deneyimi objektiftir. Kentsoylu deneyimin sübjektifliği elbette sadece bu deneyimin, alt sınıfların yük vagonu benzeri yolculuk mekânından farklı olarak, gerçekten iyi döşenmiş ve donatılmış bir kompartımanda gerçekleşmesi anlamındadır. Bir endüstriyel yolculuk sürecinin nesnesi olma deneyimi ise objektiftir, çünkü hiçbir döşeme sürecin endüstriyel yanını unutturamaz.

Gezi Sohbetlerinin Sonu

Kompartıman, faytondan demiryoluna nakledilmesiyle işlevlerini yitirir. Endüstri-öncesi yolculukta işlevsel olan ne varsa anlamsızlaşır. Fayton kasasının esas işlevi biçiminden, daha doğrusu, oturma yerlerinin düzeninden kaynaklanır. Yolcular U-şeklindeki fayton kasasında yüz yüze otururlar. Bu düzenleme insanları yolculuk esnasında sohbet etmeye teşvik eder. Seyahat aracı ve seyahat biçimi olarak faytonun tarihsel oluşumuna bakarak, bu iletişimsel oturma düzenini kentsoylulara has olarak tanımlamak ve kısa bir arasıyla bunu ortaya koymak mümkün.

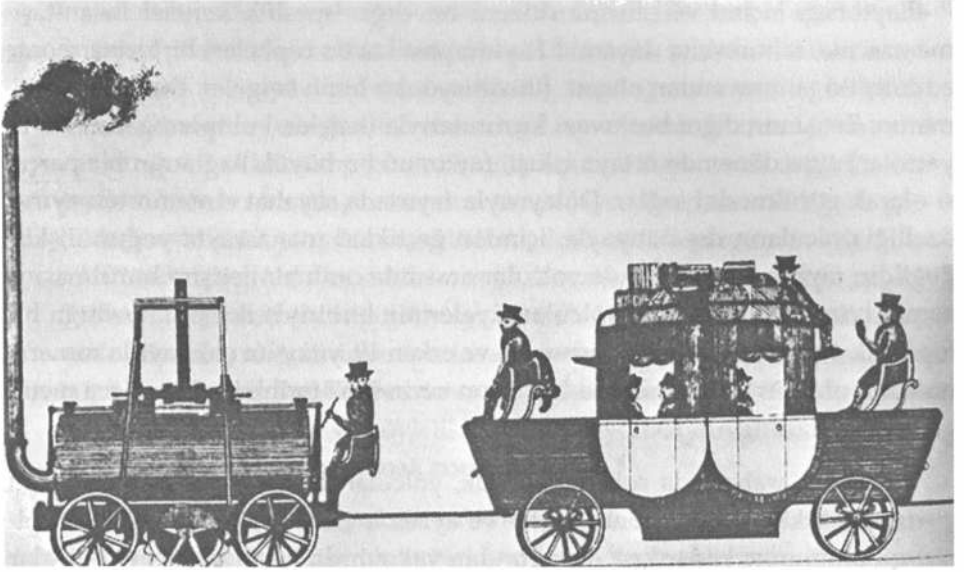
Ortaçağda insanlar sadece, mensup oldukları sınıfa göre, ya yürüyerek ya da atla seyahat ediyordu. Faytonla seyahat etme âdeti erken yeniçağda, Batı Avrupa'daki hayatın feodalizmden çıkışının ve kentsoylulara intibakının pek çok diğer süreciyle aynı zamanda ortaya çıkar. Sombart bu süreci şöyle görür:

“16. yüzyıl içinde at arabasıyla seyahat etme âdeti, elbette yollar iyileştiği ölçüde, daha umumi hale geldi. Önceleri ‘faytonda’ çoğunlukla asrın tacirlerine rastlanırdı. Fakat 17. yüzyılın ortalarında, faytonda seyahat etmenin umumin zararına olduğu kanısına varıldı; gerekçesi, at yetiştiriciliğinin ve ilgili alanların zarara uğramasına, hatta mahvına sebep olmasıydı. 17. yüzyılın sonunda ise fayton kullanımı, atla seyahat etmeye eşdeğer bir seyahat biçimi olarak görüldü.”⁵

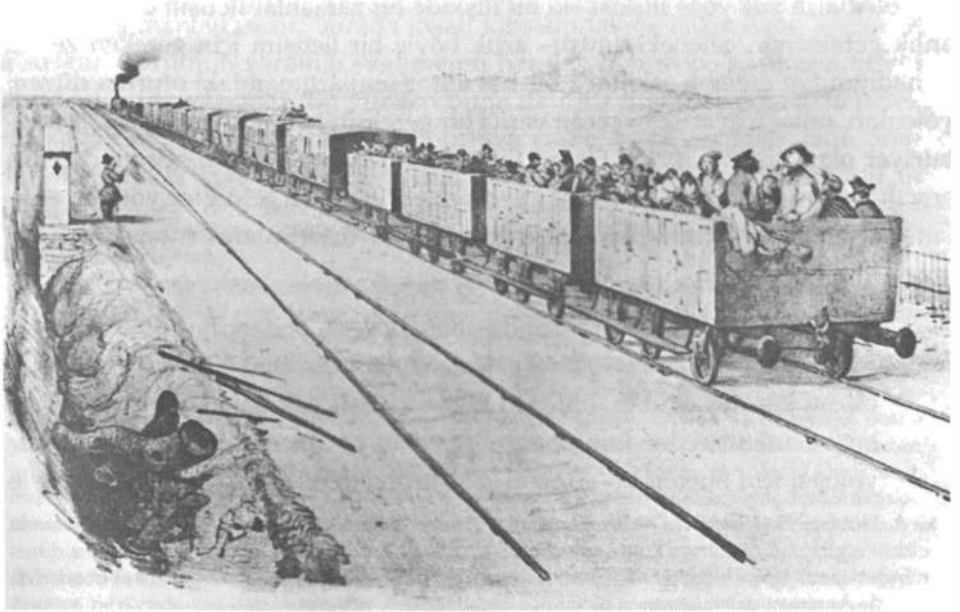
Jackman'a göre⁶ faytonun ilk kitlesel yayılımı 17. yüzyılın başında Londra ve civarında, yani Avrupa'nın kent-soylulaşmasının en çok ilerleme gösterdiği bir bölgede gerçekleşir.

⁵ W. Sombart, *Modern Kapitalizmus II*, s. 262.

⁶ A.g.e., s. 110.



Th. Gray 1825'te bir taslak çizimde at arabasının kasasını bir kömür vagonuna monte eder.



3. sınıf ulaşım, 1840 civarı, Fransa

Faytonun biçimi ve oturma düzeni bir diğer spesifik kentsel insan-taşıma-aracına, tahtırevana dayanır.⁷ Fayton pratikte ön cepheleri birbirine monte edilmiş iki tahtırevandan oluşur. İllüstrasyonlar bunu belgeler. Bu tuhaf aranjmanın, iletişimin diğer burjuvazi kurumlarıyla (kafeler, kulüpler, gazeteler, tiyatrolar) aynı dönemde ortaya çıkışı, faytonun bu büyük bağlamın bir parçası olarak görülmesini sağlar. Dolayısıyla faytonda seyahat etmenin tek ayırıcı özelliği yolcuların dış dünyayla, içinden geçtikleri manzarayla yoğun ilişkisi değildir; fayton aynı zamanda yolcular arasında canlı bir iletişim kurulmasına zemin hazırlar. Faytondaki yolcular, üyelerinin birbiriyle iletişim kurduğu bir topluluk oluştururlar ve bu durum 18. ve erken 19. yüzyılın çok sayıda romanına konu olur. Ancak demiryolu buna son verir. 1857 tarihli bir Fransızca metin geçmişini anımsatır:

“Posta arabasında sohbet çabucak, yolcular ilk dakikalarda birbirlerini süzdükten hemen sonra başlar ve ayrılma vakti geldiğinde sıklıkla yolculuğun ne kadar kısa olduğundan yakınılırdı; insan âdeti yeni dostlar kazanırdı! Oysa demiryolunda durum nasıl da farklı...”⁸

Yolcuların yüz yüze ilişkisi –ki bu ilişkide bir zamanlar iletişime yönelik bir anlık gereksinim gelişmişti– artık böyle bir iletişim için gereken zemin olmadığından giderek çekilmez bir hal alır. Kompartımandaki oturma düzeni yolcuları, onlar için artık heyecan verici bir gereksinim değil, can sıkıcı bir mecburiyet olan ilişkiye zorlar. Georg Simmel’in modern algının görme duyusu aracılığıyla uyumlu olduğu kadar güvenilmez hale nasıl geldiğine yönelik açıklaması, ilginç bir biçimde bu gelişmenin tetikleyicileri olarak modern ulaşım araçlarına işaret eder:

“Genel olarak bizim bir insanda gördüklerimiz, ondan duyduğlarımız aracılığıyla yorumlanırken, tersi çok daha nadirdir. Bu yüzden dinlemeden bakan kişi, bakmadan dinleyen kişiye kıyasla çok daha akli karışık, şaşkın ve huzursuzdur. Bunun ardında yatan, görünen o ki, metropolün sosyolojisi için önemli bir etmendir. Metropolde trafik, küçük şehirdekiyle

7 G. A. Thrupp, *The History of Coaches*, Londra 1877, s. 48. “Tahtırevan 1634 yılında İngiltere’de moda oldu ve yüzyılın ortalarına doğru genel olarak kullanılmaya başladı. Faytonun I. Charles dönemindeki uzun tekne biçiminin II. Charles dönemine uzanan değişimi şüphesiz ki hem Londra’da hem de Almanya’da tahtırevanın biçiminden etkilendi.”

8 *Union médicale de la Gironde* (Bordeaux) 1857, s. 524-525.

kıyaslandığında, duyma karşısında görmenin ölçülemez bir ağırlıkta olduğunu gösterir; ki bunun nedeni sadece, küçük şehirde yoldaki karşılaşmaların, birkaç kelime de olsa diyalog kurduğumuz ya da görünümünün bize sırf gözle görülür olanı değil, aynı zamanda tüm kişiliklerini yansıttığı tanıdıkların bir görece büyük oranına dayanması değildir –her şeyden önce bu karşılaşmaların umumi ulaşım araçları aracılığıyla gerçekleşmesidir. 19. yüzyılda omnibüslerin, demiryollarının ve tramvayların teşekkülünden önce insanlar, dakikalarca ya da saatlerce birbirleriyle konuşmadan birbirlerine bakmalarını mümkün veya zorunlu kılan bir durumla hiç karşılaşmadı. Modern ulaşım, insan ve insan arasındaki tüm duyuşsal bağların büyük ağırlığını ilgilendiren kısmını giderek artan ölçüde salt görme duyusuna teslim eder ve böylelikle genel sosyolojik duyguları tamamen değişmiş koşullara uyarlamak zorunda kalır.”⁹

Simmel’in akıl karışıklığı, şaşkınlık ve huzursuzluk duygusu olarak tanımladığı, kompartımandaki susarak birbirine dönük oturma durumu için sıkıntı kelimesiyle daha iyi ifade etmek mümkün. Okumak, gördüğümüz gibi, artık var olmayan sohbetin yerini doldurma çabasıdır. Kitaba ya da gazeteye bakış bir kaçış manevrasındır; burada insan karşısındakine bakmaktan kaçınır.¹⁰ Bu suskun durumun yarattığı –kelimenin her iki anlamıyla– sıkıntının büyük ölçüde bilincine varılmaz. Bu yüzden buna dair bir duygu sadece gizlenerek, üstü kapalı biçimde, satır aralarında ortaya çıkar. Böyle bir gizli ifade örneğine Max Maria von Weber’in Avrupa’nın kompartımanlı, Amerika’nın ise

9 Georg Simmel, *Soziologie*, Leipzig 1908, s. 650-651 (Bu alıntı Walter Benjamin’in *Baudelaire* adlı çalışmasında yer alır).

10 Erwing Goffman birbirini tanımayan kişilerin göz kontağını “benlik alanının”, yani “kişisel alanın” ihlali olarak tasnif eder. “Hemen önümüzde uzanan mekâna yönelik mekânsal taleplerimiz, arkamızda uzanan alanla ilgili taleplerimizden daha büyüktür” diyen Goffman ilginç biçimde demiryolu yolculuğundaki bir durumu örnek verir: “Bunun güzel bir örneğini, Amerika’nın doğu sahillerinin salon vagonlarında deneyimlemek mümkündür; bu vagonlarda geniş ve uzun bir koridorun her iki tarafına tek kişilik döndürülebilir koltuklar yerleştirilmiştir. Tren doluysa, oturan yolcular koltuklarını mümkün olan en az sayıda yolcuyu görececek biçimde döndürerek ‘konforlarını’ artırır. Koridorda birbirlerine iyice yanaşarak ayakta duran yolcular bu durumda birbirlerini muhtemelen iki sıra koltuk arkalığının arasında sıkışmış halde görürler. Hıncahınc dolu Amerikan trenlerinde ya da otobüslerinde oturan yolcular, pencereden dışarıyı seyretme ve böylelikle adeta zorunlulukmuş gibi kişisel alanlarını genişletme imkânı bulurlar.” (*Das Individuum im öffentlichen Austausch*, Frankfurt 1974, s.56) Ortalama “kişisel alanın” son 150 yılda değişip değişmediği ve değiştiyse, ne ölçüde değiştiği ve örneğin, Avrupa ile ABD arasında hangi ulusal ve kültürel farkların mevcut olduğu sorusunun yanıtı elbette faydalı olurdu.

koridorlu vagonlarının avantajlarını ve dezavantajlarını enikonu değerlendirdiği 1857 tarihli demiryolu kılavuzunda rastlanır. (Amerika'nın standart vagonu Avrupa'nunkinden farklıdır: Oturma yerleri kompartıman biçiminde olmadı gibi, koltuklar da yüz yüze dönük değildir; uzun bir koridora sıralanan koltuklar tek yöne bakar.) Weber Amerikan vagon tipini tanımlarken, Avrupa şartlarına uygun olmadığını ifade eder. Kompartıman sisteminden yana olmakla birlikte, bilhassa yarım-kompartımanları¹¹ (Batard-Coupés) beğendiğini dile getirir: "Vagonun iki ucunda yer alan bu kompartımanlar ayrıcalıklıdır; çünkü yolcular yüz yüze değildir ve kompartımanın çepeçevre pencerelerle kapalı tarafından dışarıyı seyredebilirler."¹²

Kompartımanın oturma düzenine yönelik az sayıdaki açık eleştiriden biri *Railway Times*'ın 1838 tarihli bir baskısında yer alır. İronik "An Enemy to imprisonment for debt and in travelling" [Seyahat sırasında ve borçtan hapis cezasına çarptırmaya karşı bir düşman] ifadesiyle imzalanmış olan bir okuyucu mektubu bir başka oturma düzeni önerir:

"Demiryolu vagonunun iç mekân düzenine gelince, okuyuculardan şunu düşünmelerini rica ediyorum; birkaç vagonun yolcuların birbirlerine sırtlarını dönecekleri ve tüm vagon boyunca uzanan pencerelerden manzarayı izleyebilecekleri biçimde düzenlenmesiyle konfor daha iyi hale getirilemez miydi? Bu şekilde, örneğin, Southampton'dan ya da Bristol'den yola çıkarak bir tur gezisi yapan biri ray hattının her iki tarafındaki manzarayı seyredebilirdi; ki bu kuşkusuz, daha iyi bir meşguliyetin yokluğunda kesintisiz üç veya dört saatlik bir fizyonomi araştırmasından daha hoş olurdu."¹³

Yolcuların artık birbirleriyle konuşmamaları ve birbirleri için giderek sıkıntı verici hale gelmeleri, sadece üst sınıfları ilgilendiren bir gelişmedir. Genellikle kompartımanlara ayrılmayarak tek bir büyük mekândan ibaret olan 3. ve 4. sınıf vagonlarda ne sıkıcı bir suskunluk ne de genel bir okuma durumu vardır; daha ziyade, P. D. Fischer'in daha önce alıntılanan şu tespiti söz konusudur: "... benim tecrit hücremin sıklığına kadar ulaşan neşeli sohbetler ve kahkahalar." Daudet bu vagonlarda hâkim olan canlılığa dair bir izlenimini dile getirir:

11 Karşılıklı iki ikili koltuğun bulunduğu, üç tarafı pencerelerle çevrili kapalı kompartıman. (ç.n.)

12 Max Maria von Weber, *Schule des Eisenbahnwesens*, Leipzig 1857, s. 178.

13 *The Railway Times*, Cilt 1 (1838), s. 46.

“Üçüncü sınıf bir vagonda Paris’e yaptığım yolculuğu hiçbir zaman unutmayacağım... Naralar atan sarhoş denizciler, ağızları açık uyuyan ve ölü balıklar gibi görünen şişman çiftçiler, sepetleriyle ihtiyar kız kuruları, çocuklar, bitler, dadılar, kısacası ucuz tütün, ağır alkol, sarımsaklı sucuk ve küflenmiş saman kokusuyla fakirlerin vagonunun tüm o teferruatı... Hâlâ oradaymışım gibi geliyor bana.”¹⁴

Tecrit

1. sınıfın kentsoylu yolcusu zaman zaman kendini, diğer yolcuların ona nahoş gelen kalabalığından kurtarılmış hisseder. Kompartımanda kendiyile baş başadır. Bu durum muğlaktır. Yalnız olmak hoşnutluk, güvende olma, mutluluk hali olarak deneyimlenebilir. “Kompartımanda tek başına” der Taine, *Carnet de voyage*¹⁵ adlı eserinde, “uzun zamandır yaşadığım en hoş üç saat.”¹⁶ Bu belirsiz mutluluk hali eserin bir başka yerinde somutlaşır:

“Vagonumda tek başımaydım... Tekerler muhteşem bir erganunun yan kılanan sesi gibi monoton bir sesle dur durak bilmeden dönüyordu. Tüm dünyevi ve toplumsal düşünceler kayboldu. Artık sadece güneşi ve toprağı görüyordum, gülümseyerek... tümüyle yeşile, üstelik yeşilin tonlarına bürünmüş, o tatlı yağmurun altında onu okşayan sıcacık güneş ışınlarıyla çiçek açmış o süslü toprağı...”¹⁷

Kompartımanda Ben’in tecridinin ve trenin heybetli mekanik hareketinin yol açtığı tatmin edici duyguyu –Ben’in unutuluşunu– psikanaliz açısından açıklamak uygun olur. Freud ve Karl Abraham mekanik sarsıntıyla seksüel heyecanın bağlantısına dikkat çektiler.¹⁸ Demiryolu yolculuğunun hazzı,

14 “Le petit chose”, Paris 1866 (alıntı: Baroli, a.g.e., s. 151).

15 Fr. *Seyahat Günlüğü*. (ç.n.)

16 Alıntı: Baroli, s. 153.

17 A.g.e., 152.

18 Freud: “Fayton ve daha sonraları demiryolu yolculuğunun sarsıntıları daha ileri yaşlardaki çocuklar üzerinde öylesine büyüleyici bir etki bırakır ki en azından tüm erkek çocuklar hayatlarının herhangi bir döneminde kondüktör veya faytoncu olmak ister. Demiryolundaki oluşumlara olağanüstü yükseklikte, akıl almaz bir ilgi gösterme ve aynı oluşumları fantezi üretme yaşında (ergelikten hemen önce) bir seçili seksüel sembolizmin özü haline getirme eğilimindedirler. Demiryolu yolculuğunun cinsellikle bağlantısı, kaçınılmaz olarak, hareket hissinin haz verme özelliğinden kaynaklanır. Ancak daha sonra çocukluk tercihlerinin pek çoğunun tersine çevrilmesine sebep olan bastırma söz konusu olduğunda, artık genç veya yetişkin olan aynı kişiler sallanmaya ve

bastırma devreye girer girmez, Freud'un deyiimiyle "demiryolu-korkusu" olarak kendini gösterir. Karl Abraham nevrozlu kişilerin hızlanan bir hareketten veya hareket edenin kontrolünde olmayan bir hareketten kaynaklanan korkusunu, kişinin kendi kontrolünü kaybetmesine sebep olan cinselliğe karşı duyduğu korku olarak yorumlar: "Korkuları durdurulamaz, kendi iradelerine artık itaat etmeyen bir harekete girişme tehlikesine dayanır. Aynı hastalar, istedikleri an durduramayacakları herhangi bir ulaşım aracındaki (demiryolu vs.) ilerleme hareketine karşı da korku geliştirirler."¹⁹

Psikanaliz açısından kendi cinselliğine hükmedememe korkusu olarak açıklanan durum, yolcu tarafından trenin raydan çıkmasından duyulan korku olarak deneyimlenir. Bu korku erken demiryolu yolculuklarında daima gündemdedir. Tren ne kadar kolay ve ne kadar hızlı *uçup giderse* –bu da demiryolu seyahati için yüzyılın söylemidir²⁰–, Thomas Creevy'nin daha önce alın-tılanan 1829 tarihli tespitinde olduğu gibi, felaket o kadar gündeme getirilir: Demiryolu yolculuğu "hakikaten bir uçuş ve üstelik ufacık bir kazada herkesin anında ölebileceği düşüncesinden kurtulmak imkânsız." 1845 tarihli Almanca bir metin "demiryollarının tüm hoşluğuna rağmen asla tamamen kaybolmayan belirgin bir ruhsal durumdan", trenin raydan çıkacağı ve bir felaketin gerçekleşeceği korkusu gibi, "vagonların gidişini herhangi bir şekilde etkileyememe endişesinden"²¹ söz eder.

Trenin raydan çıkabileceği korkusu, kendi kendine hızla hareket eden ve dışarıdan en ufak bir müdahalenin bile mümkün olmadığı bir araçta hareketsiz

sarsıntıya bulantıya tepki gösterir, bir demiryolu yolculuğu yüzünden son derece bitkin düşer ya da yolculuğa bağlı korku nöbetleri geçirir ve *demiryolu-korkusuyla* kendilerini bu ıstırap verici deneyimin tekrarlanmasına karşı korur." (*Gesamte Werke*, Cilt 5, s.102-103)

Karl Abraham: "Bir hastamın, oldukça karakteristik olan, uzun demiryolu seyahatleri yapma ve yolculuğun hazzından bir an bile mahrum kalmamak için yol boyunca sürekli uyanık kalma eğiliminden söz ediyorum. Hasta esasen yolculuğun hazzı nedeniyle seyahat ediyordu. Bazı kişilerde nispeten uzun bir demiryolu yolculuğunun her seferinde ertesi gece uykuda istemsiz boşalmaya yol açtığına da değinilir." (*Psychoanalytische Studien*, Cilt 2, Frankfurt 1971, s.48)

19 Karls Abraham, *Psychoanalytische Studien*, Frankfurt 1971, Cilt 2, sayfa 102.

20 "Uçma" söyleminin gözle görülür ifadesini, çok sayıda kıtasal demiryolu kuruluşunun marka işareti olarak seçmiş oldukları kanatlı çark sembolünde bulur. Yolculuğun "uçuş" olarak tasvir edildiği çok sayıda yazılı kaynak vardır, ancak burada sadece birini seçmek uygun olacaktır. Çok eski bir örnek, oyuncu Fanny Kemble'nin 1830'da Manchester-Liverpool hattında yaptığı bir yolculuğa dair yazısında yer alır: "Gözlerimi kapadığımda, o uçma hissi son derece keyifliydi..." (alıntı: C. B. Andrews, *The Railway Age*, Londra 1937, s. 31)

21 *Zeitung für Eisenbahnwesen, Dampfschiffahrt und Maschinenkunde*, Weimar 1845, 1. Cilt, s. 114-115.

birakılmanın yarattığı acizlik duygusundan daha belirgin görünür. Yolcunun içinde kapalı olduğu kompartımanın tecridi, aciz pasiflik duygusunu güçlendirir. Kompartıman, mekanik hareketin haz veren deneyiminin mümkün kıldığı ölçüde bir travmatik yer halini alır. Kompartımanın kapalılığı, içinde olup bitenlerin dışarıdan görülme ihtimalini ortadan kaldırır. Kompartımana yerleşen yolcu seyahat süresince –en azından iki istasyon arasındaki süre boyunca– kendisiyle ya da birlikte yolculuk ettiği kişilerle baş başadır. Dış dünyayla iletişimi yoktur. Bu ciddi tehlikeleri beraberinde getirir. İngiliz mühendis Peter Lecount 1839 tarihli yazısında bu durumu şöyle anlatır:

“Karayolunda faytonla seyahat eden bir yolcu birdenbire kendini kötü hissederse ya da başına kötü bir şey gelirse, sadece başını faytonun penceresinden dışarıya uzatması ve neyi olduğunu söylemesi yeter; fayton durdurulabilir ve yolcu gereken yardımı alabilir. Fakat demiryolu seyahatinde durum ne kadar da farklıdır! Eğer yolcu tesadüfen konduktörün hemen yanındaki bir yerde oturmuyorsa, sesini boş yere duymaya çalışabilir, yardım alamaz ve eğer ölmek üzereyse, birilerinin onun yardımına koşabilme ihtimali yardıma ihtiyaç duyduğu oranda azalır.”²²

Kompartımanın optik ve akustik açıdan trenin geri kalanına tamamen kapalı olması, yolculuk sırasında ulaşılmazlığı (1860’lı yıllara kadar hızlı trenlerin de kompartımanlarına sadece dışarıdan açılan yan kapılardan girilebiliyordu ve kompartımanlar arasında içeriden iletişim mümkün değildi), yolcuların birbirleriyle ilişkisinin artık sadece sıkıntı veren bir suskunluk değil, aynı zamanda karşılıklı potansiyel tehdit anlamına gelmesine sebebiyet verir. Kompartıman 19. yüzyılın hayal dünyasında büyüleyici bir etki yaratan yeni suç mahalli olur; burada suçlar bitişik kompartımanlardaki yolcular duymadan ve görmeden işlenir. “Dönen çarkların gürültüsü en kan dondurucu çığlığı bile bastırır ve saatte 60 mil hızla giden bir trende kolaylıkla bir cinayet, hatta daha beter bir zorbalık bile gerçekleşebilir. Tren sefer planına göre olduğunda, konduktör ikinci sınıf bir vagon yerine bir savaş alanıyla karşılaşabilir. Abartmıyoruz.”²³

22 Peter Lecount, *A Practical Treatise on Railways, Explaining their Construction and Management*, Edinburgh 1839, s. 196.

23 “The Globe” 1863, alıntı: Ivor Smullen, *Taken for a Ride*, Londra 1968, s.131.

Kompartımanda Dram

Annales d'Hygiène Publique adlı yayının 1861 yılı Ocak ayı baskısında "Demiryolu Yolcularının Maruz Kaldıkları Tehlikeler" başlığı altında şu yazı yer alır:

"6 Aralık günü Müllhausen'dan gelen tren saat 03.15'te Paris istasyonuna ulaştı. Yolcular alelacele kompartımanlarından çıktılar. Ancak tek bir kompartımanın kapısı, bir demiryolu görevlisi açana kadar kapalı kaldı. Yerde, koltukların arasında bir adamın boylu boyunca uzandığını gördüğünde şaşkınlığı öyle büyüktü ki! Adamdan ayağa kalkıp vagonu terk etmesini istedi. Cevap yoktu. Yeşil ipek bir abajurla karartılmış olan kompartıman lambasının soluk ışığında içeriği zor görebiliyordu. Elini adama doğru uzattı ve geri çekti, kana bulanmıştı. İstasyon müdürüne, polis komiserine haber verdi ve çabucak anlaşıldı ki ortada kan gölü içinde yatan bir ceset vardı."²⁴

Orada yatan mahkeme başkanı Poinso't'un cesedidir. Akabinde yapılan incelemeden Poinso't'un kompartımanı tek bir yolcuyla, katiliyle paylaştığı anlaşılır. Ancak katilden geriye kalan tek bir iz bile yoktur. Bu olay alışılmışın dışında bir ilgi uyandırır. 9 Aralık'ta Paris'te yayımlanan *Galignani's Messenger* adlı İngilizce gazetede şu ifadeler yer alır: "Tüm Paris'in Monsieur Poinso't'un dehşet verici ölümüne gösterdiği ilgi, kaygı dolu olmakla birlikte olağanüstüdür ve bu suçun son derece kolay işlenebildiği düşüncesi karşısında genel olarak belirgin bir huzursuzluk hâkimdir."

Journal des Débats adlı gazetede 8 Aralık tarihli bir makale Poinso't vakasına duyulan genel ilgiyi somutlaştırır: "Bitişik kompartımandaki yolcuların silah sesi duymamış olmaları oldukça tuhaf, hatta akıl almazdır. Tek bir çığlık duyar gibi olduklarından söz etseler de bundan tam olarak emin değillerdir."

Suçun ortaya çıkarılışını izleyen günlerde Paris gazetelerinde, ilk başta göze çarpan mizahi ifadelerin ardında daha derin korkuların fark edilebildiği, o cınayeti yeniden gündeme taşıyan köşe yazıları yayımlanır. 20 Aralık tarihli *Figaro* gazetesinde şu öneri yer alır: "İyi organize edilmiş her trende sigara içenler ve yalnız seyahat etmek isteyen hanımlar için birer vagon mevcuttur. – Peki bir vagona şöyle bir tabela asılamaz mı?: *Katiller için rezerve*. Ayrıca ben bu beyleri bilirim; muhtemelen bu şekilde nitelendirileceklerini tahmin etmezler."

²⁴ *Annales d'Hygiène Publique et de Médecine Légale*, Paris 1861, Cilt 15, s. 224.

25 Aralık tarihli *Figaro* gazetesinde yolculuk ortamına dair, ancak metnin devamına bakıldığında mizahi olarak değerlendirilebilecek bir yazı yayımlanır:

“Monsieur Poinot cinayeti kamuyu hâlâ meşgul ediyor... Bu genel ilgi de çok fazla egoizm söz konusu. Herkes ölümlü yolcu sıfatını kendine yakıştırıyor. Demiryolu kuruluşlarının çalışanları için bu dram komediye dönüştü. Artık milyonerleri 3. sınıf vagona seyahat ederken görmek mümkün. Onların dışındakiler ise yanlarında uşakları, faytoncuları, aşçıları olmadan yola çıkmıyorlar. Refakatçi bulamayanlara gelince, son derece büyük korkularla baş etmek zorunda kalıyorlar.”

Böylesi zor bir durumun mizahi belgesini, aynı kompartımanda yolculuk eden birbiriyle ilgisiz iki yolcu arasındaki kurgusal bir diyalog izler:

“O gün Brüksel’de Paris’e gitmekte olan trendeki 1. sınıf bir kompartımanda iki adam karşılıklı oturuyordu; ikisi de palto ve atkıyla baştan ayağa örtünmüştü.

Bir süre şüpheli gözlerle birbirlerini süzdüler; sonra biri diğerine hitap ederek ‘Monsieur’ dedi, ‘1. sınıf vagona dürüst bir adama rastlamış olmaktan son derece mutluluk duydum. Burada bir araya gelmiş olmamız bir tesadüf ve ben bu tesadüf için kendimi kutluyorum, çünkü bir suçlunun kurbanı da olabilirdim. Kaldı ki ben tedbirli bir adamım. Yanımda para, saat ve mücevherat yok. – Kimsenin iştahını kabartmamak için eski püskü bir pantolon giyiyorum. Üstelik şu üstümdeki paltoya bir eskici kırk kuruş dahi vermez. – Ayrıca bir potansiyel saldırganı layıkıyla ağırlardım. – Bakın, burada bir Katalan bıçağım, belimde iki tabancam ve Monsieur Alexandre’in erganununun boruları kadar namlusu olan bir alıptatlarım var. – Avcı çantamda barut ve kurşun taşıyorum. 110’ dan fazla atış yapabilirim, ta ki...’

‘Tıpkı benim gibi, Monsieur’ diye karşılık verdi diğer yolcu. ‘Uyku pozisyonu alıyorum, fakat bu sadece bir kandırmaca. Horlarsam, saldırıya uğrama ihtimalim en aza düşer. Anlayacağınız, saldırgan tedbiri elden bırakır... Sizin gibi dürüst bir adama tüm bunları gönül rahatlığıyla söyleyebilirim – ve hergelenin biri beni öldürmeye kalkıştığı anda göğsünü delik deşik ederim...’.

‘Neyle, Monsieur?’

‘Çok kolay, Monsieur, bakın. İstasyondaki çarşıda Monsieur Godillot’a üzerinde otuz süngü ucu takılı olan bir çelik yelek yaptırdım. – Bakın, son derece güzel bir buluş bu... Tek yapmam gereken, düşmanıma sıkıca sarılmak. Kalbur gibi delik deşik olur.’

Karşılıklı açıklamalarının ardından kendilerini güvende hisseden iki yolcu, elleri tabancalarında, çabucak uykuya daldı.”

Demiryollarının 1. sınıf yolcularının kurdukları yeni ilişki biçiminin bu mizahi öyküsünün esasında ne kadar gerçekçi olduğunu, sadece birkaç yıl sonra yazılan ve hiç de mizahi olmayan metinlerden anlamak mümkün. 1864’te İngiltere’de bir kompartıman cinayeti işlendiğinde, bu hem mizahi hem de resmi olarak yorumlanır. *Punch* adlı dergide çıkan bir dizi karikatür 1. sınıf yolcuların karşılıklı güvensizliğini konu alırken, bu durum resmi bir raporda şöyle anlatılır:

“Demiryolu yolcuları hakikaten panik yaratan bir korkunun pençesine düştü. Hangi erkek yolcuyu koruyucu olarak seçmeleri ve hangilerinden sakınmaları gerektiğine doğal olarak anında karar veremeyen hanımefendiler, her tür temastan kaçınıyorlar; beyefendiler ise, istasyon memurları da dahil olmak üzere, kompartımanda bir hanımefendiyle baş başa yolculuk etmeyi reddediyorlar. Bunun akıllıca bir tutum olduğu kanısındalar, çünkü böylelikle şantaj amacıyla taciz ya da tecavüzle suçlanma riskine girmiyorlar.”²⁵

Bu anlatım, 1865’te Avam Kamarası’nın verdiği yetkiyle, bundan böyle olası kompartıman cinayetlerinin engellenebilmesi için kompartımanlar arası iletişimin kurulmasında hangi teknik imkânların mevcut olduğunu araştıran resmi bilirkişi raporunda geçer. Fransa ve Almanya’da gereken planlamalar yapılır. Kompartımanın tecridini ortadan kaldırmaya yönelik hararetli çabanın ardında yatan, kâbusları süsleyen hayal gücünün kompartımanı cinayete provokasyon olarak göstermesidir.²⁶ Bu hayal gücü, örneğin, Ernest Dapples’in “Le matériel roulant des chemins de fer au point de vue du confort et de la sécurité des voyageurs”²⁷ başlıklı makalesi gibi salt teknik makalelerde de yer alır: “Kişi tek

25 *Report of Captain Tyler*, yeri: *Great Britain. House of Commons. Sessional Papers 1865*. Cilt 50, s. 6. *Punch*’ta bu tür durumları yansıtan bir karikatür serisi yayımlanır; ilgili baskılar: 9 Ocak 1864; 17 Eylül 1864; 1 Ekim 1864; 25 Kasım 1865

26 Baroli, Gide’nin *Les Caves du Vatican* adlı eserindeki cinayete dikkat çeker; “burada kompartımanın izole oluşu âdetâ suça teşvik eder” (A.g.e., s. 450).

27 Fr. “Yolcuların Konforu ve Güvenliği Açısından Demiryolu Vagonları”. (ç.n.)



3. sınıf vagon, G. Doré'nin çizimi. (1860)



1. sınıf vagon, Fransa. (1900)

başına yolculuk etmeyi seçmemişse, yanında bir veya daha fazla yolcu olur. Yanında sadece tek bir yolcu varsa, genellikle kaçınılması mümkün olmayan... ne yazık ki herkesçe bilinen olayların doğruladığı gibi, gaspa ve hatta cinayete kadar varan pek çok nahoş durum ortaya çıkabilir.”²⁸

1870’te *Hususi Demiryolu Teknolojisi Kılavuzu* adlı yayında şu ifade yer alır:

“Yolcu boş bir kompartıman bulmuş olduğu için şanslıdır, ancak yanına bir başka yolcu geldiğinde bir o kadar şanssız olur; uykusunda soyulabilir ya da hatta öldürülebilir ve tren personeli farkına varmadan, parçalanarak vagondan dışarı atılabilir.”²⁹

Kompartımanın Bir Sorun Olarak Ele Alınması

Avrupa’ya korku salan olaylar olarak nitelendirilebilecek iki cinayet, 1860’ta Fransa’da Poinso ve 1864’te İngiltere’de Briggs cinayetleri nedeniyle kompartımanın tecridine son verme yollarına yönelik arayış başlar. Dört yıl arayla ve iki farklı ülkede gerçekleşen bu iki cinayetin böylesi bir psikoza yol açabilmiş olması, kompartımanın 19. yüzyıl Avrupası’nın ruhsal yaşantısındaki yeri hakkında, kompartıman biçiminin zararlı işlevselliğinin bilincine varılmasının bir hayli uzun zaman aldığı gerçeği kadar çok şey anlatır. Demiryolu kompartımanının tarihinde şaşırtıcı olan, başından itibaren bariz biçimde zararlı bir işlevi olduğu halde bu kadar uzun süre değişmeden kalması, daha doğrusu uyarlanmış biçimde günümüze dek muhafaza edilmesidir. Ray yolunun baştan itibaren karayolundan prensipte farklı olduğu teşhis edilirken,³⁰ söz konusu yolcu vagonları olunca, faytonun geleneksel biçiminde ısrar edilir. Bildiğim kadarıyla Avrupa’da, biçim olarak demiryolunun teknolojik yeniliğine uygun, yani faytona özgü kompartıman biçiminden tamamen bağımsız yolcu vagonları yaratmaya yönelik teorik tasarılar ya da uygulamalı denemeler olmadı. Şunu söylemek gerekir ki bu tür bir vagon ütopyasına en yakın öneri, İskoç gazeteci MacLaren’in 1825’te yayımladığıdır. Bu tasarıda faytonun herhangi bir biçimsel çağrışımı yok gibi görünür. Gemi benzeri bir büyük mekân önerilir: “Buhar

28 Lausanne 1866, s. 8.

29 *Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik* (Yay. Heusinger von Waldegg), Leipzig 1870, Cilt 2, s. 298.

30 Bu noktada şuna dikkat çekerek bir sınırlama getirmek gerek: Başta, ulaşım tekeli uygulamaya konmadan önce, bireysel ulaşım prensibi demiryoluna aktarılmaya çalışıldı. Ancak günümüzde demiryoluna dair bilinenler karayolundan farklı bir durumun söz konusu olduğunu ortaya koyar; demiryolunda örgütlenme modeli olarak karayolu değil, kanal uygulamaları alınmıştır.

gemisinin ya da kanal teknesininkine benzer bir biçim en uygun olurdu.” Ancak arka planda yine, kompartıman sistemi olarak anlaşılması zor olmayan bir düzenleme tasarlanır. MacLaren büyük mekânı şu şekilde tasvir eder:

“Yedi fit yüksekliğinde, sekiz fit genişliğinde, 100 fit uzunluğunda ve her biri on adım uzunluğunda olan on ayrı mekâna bölünmüş bir galeriden oluşabilir. Trenin raya uygun biçimde kıvrılabilmesi için bu bölümler birbirine yatay etkileşimli bağlantılar aracılığıyla birleştirilebilir. Çarklar üzerinde tek tarafa yerleştirilecek olan dar ve kapalı bir geçit sayesinde tüm mekânlar arasında iletişim sağlanabilir.”³¹

Burada görülen, bir yönüyle, çarklar üzerinde bir büyük mekân, adeta karada bir gemi tasarısıdır –bu tür bir öneri kısa süre sonra Amerika’da gerçekten yapılır³²– fakat diğer yönüyle yine bir bölünmeyi, büyük mekânın bir dizi küçük ve kompartıman benzeri mekâna bölünmesini gündeme getirir. Yine de bu küçük mekânların avantajı birbirleriyle bağlantılı olmalarıdır; bu da iletişim sorununun çözümünün kırk yıl öne alınması anlamına gelir.

Bu öneri hiçbir zaman gerçekleştirilmedi. İlk kez Manchester-Liverpool hatında uygulandığı gibi, birbiriyle bağlantısız kompartımanların peş peşe sıralanmasından ibaret oldu ve sonraki yarım yüzyılda tüm bariz noksanlıklarına ve tehlikelerine rağmen Avrupa’nın standart vagonu olarak kaldı. Kullanışsız bir biçimin ısrarla mevcudiyetini koruması, aşağı yukarı 1840’tan beri Amerikan koridorlu vagonuyla birlikte tümüyle teknolojik-işlevsel bir vagon tipinin Avrupa’da da biliniyor olması karşısında daha da akıl almaz görünür. Amerikan vagon tipi, yokluğu Avrupa vagon tipini karakterize eden tüm ayrıcalıklara sahiptir. Isıtma ve sıhhi tesisat, kompartıman sisteminin çözülemeyen teknik sorunları,³³ Amerikan vagonunda açık mekân koşulları nedeniyle sorun olmaz; tıpkı aynı nedenle, yolculuk esnasında öldürülme korkusunun yersiz olduğu gibi.

31 (Charles MacLaren:) *Railways Compared with Canals and Common Roads...*, Edinburgh 1825, s. 45-46.

32 Morgan, 1829, *The American Traveller*, Cilt 4, no: 83. Bkz. sonraki bölümde detaylı olarak verilmiştir.

33 Uzun süre trenlerde tuvalet yoktu. Tren hareket ettikten sonra yolcular ihtiyaçlarını gideremiyorlardı. Bir istasyona varır varmaz, tuvaletlere doğru bir yolcu akını başlıyordu. Perdonnet’in 1856 tarihli kitapçığında şu ifade yer alır: “Özellikle varış istasyonlarındaki pisuvarların yeterince büyük yapılmış olması şarttır” (*Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris 1855-1856, Cilt 2, s. 34). Sonraları trenlere yerleştirilen tuvaletlerden Waldegg’in kitabında söz edilir: Bu tuvaletlerin “bir dezavantajı var; bu tuvaletleri kullanan kişiler bir durak istasyonundan diğerine kadar tüm zamanı kabinde geçirmek zorundalar ve bu durum, en azından hızlı trenlerde, az çok nahoş olabiliyor” (*Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik*, Leipzig 1870, s. 342).

60'lı yıllarda başlayan kompartıman konulu tartışmalarda Amerikan vagon tipi, kompartımana alternatif olarak görülür. Ancak yan alanlar dışında³⁴ Avrupa demiryolu sisteminde yer verilmez. Amerikan vagon tipinin tüm gözle görülür avantajlarına rağmen Avrupa koşulları için uygunsuz görülmesi, Avrupalı yolcuların psikolojisiyle ilgilidir. İngiltere ve Fransa'da kompartıman sorununun araştırılması amacıyla kurulan komisyonların hemfikir oldukları tespate göre, Avrupalı yolcular seyahat esnasında rahatsız edilmek istememektedir. Dapple'nin Fransız komisyonuna sunduğu raporda şu ifadeye rastlanır:

"Yolcular nispeten daha uzun süre bu tür bir umumi vagona oturmak zorunda bırakılırlarsa, her tür huzursuzluğa, gürültüye ve yabancıların merakına maruz kalmaktan şikâyetçi olacaklardır..."³⁵

60'lı yıllarda cinayet vakalarının akabinde ileri sürülen, kompartımanlar arasındaki iletişimi iyileştirme önerileri, bu huzur gereksinimini dikkate alır. Kompartıman özünde değişmeden kalır. Sadece, beklenmedik bir tehlike durumunda kompartımanda oturanların yardım çağırmasını mümkün kılabilmek için alarm düzenekleri öngörülür. Öneriler şöyledir: Trenin bir ucundan diğer ucuna uzanan bir konuşma borusu; bir alarm çanını harekete geçirebilen bir halat; tren personelinin kompartımanların içini görmesini mümkün kılan bir ayna sistemi; elektrikli bir alarm sistemi. En etkili ve en kolay çözüm 1861'de Poinso cinayetinin ardından kurulan Fransız komisyonunun, kompartımanların ara duvarlarına açılıp kapanabilen küçük pencereler açma önerisidir:

"Ara duvarların üst yarısında açılan gizli pencere, tek tek kompartımanlar arasındaki gerçek bir bağlantının avantajlarını bir dereceye kadar sunar. Bazı durumlarda, kötü niyetli girişimlere karşı bir tedbir ve hem maddi hem de manevi anlamda caydırıcı bir görev teşkil edeceğinden yolculara büyük yardımı olacaktır. Bu pencere yolcuların ne konforunu ne de bağımsızlığını kısıtlar; çünkü yolcular izlenmek istemediklerinde pencereyi kapatmakta özgürdür. Üstelik bu pencerenin masrafı çok düşüktür ve yolcuların konuşmalarını, hava cereyanını veya tütün dumanını geçirmez."³⁶

34 Württemberg, İsviçre, Avusturya'da, yani genellikle kısa mesafeli demiryolu hatlarında, bir tür şehirlerarası otobüs trafiği gibi, farklı olarak daha uzun yolculuk mesafelerinde.

35 Dapples, a.g.e., s. 11.

36 Alıntı: Tyler-raporu, a.g.e., s. 12.

Çok sayıda demiryolu seferinde uygulanan ve hızla bir karikatür nesnesi haline gelen bu gizli pencereyle,³⁷ kompartıman tartışmasının güncel vesilesi –öldürölme korkusu– bertaraf edilmiş oldu. Ancak gerçek fiziksel iletişim sorunu çözümsüz kaldı; yani nispeten daha uzun bir yolculukta elzem olan, yolcuların kompartımandan kompartımana ve vagondan vagona hareket etme özgürlüğü (ve dolayısıyla sıhhi tesisat, ısıtma, yemek vagonu ve yataklı vagonlar, yolculuk esnasında bilet kontrolü) sağlanamadı.

Kompartımanlar arası fiziksel iletişimin en primitif biçimi dışarıya monte edilen ve tüm vagon boyunca uzanan basamaktı. Fransız komisyonu tarafından gözetleme penceresiyle birlikte umumi adaptasyonu tavsiye edildi: Gözetleme penceresi bitişik kompartımanlar arasında optik iletişimi mümkün kılarken, basamak tren personelinin yolculuk esnasında kompartımanlara girebilmesini sağlayacaktı. Belli ki her yıl çok sayıda kaza kurbanı veren bu tehlikeli yolu yolcuların kullanması beklenmiyordu.

Bir trenin kompartımanları ya da vagonları arasında etkili, güvenli ve rahat bir iletişime ancak içeriye açılacak bir koridor sayesinde erişmek mümkündür; bu da Amerikan sisteminin en azından kısmen uygulamaya konması anlamına gelir. Bu yönde ilk denemeyi 60'lı yılların başında İsviçre Kuzeydoğu Demiryolu Şirketi tarafından işletmeye açılan vagon tipi ortaya koyar. Kompartımanlara bölme sistemi muhafaza edilmiş olsa da bu vagonun kompartımanları ara duvarlardaki kapılar sayesinde birbiriyle bağlantılıdır. Fakat bu düzenleme aynı argümanla, Amerikan sisteminin tümüyle uygulanmasını engelleyen argümanla eleştirilir. Kompartımanın kapalılığının ve huzurunun koridordaki insan trafiğiyle ihlal edildiği öne sürölür. Kompartıman sorununa nihai çözüm getiren Heusinger von Waldegg bu eleştiriyi şöyle özetler:

“Dahili iletişimin bu farklı türleriyle de esaslı avantajlar sağlanır, ancak Amerikan sistemine yöneltilen başlıca eleştirinin doğruluğu, yani ortadaki koridordan geçen yolcuların sebep olduğu sürekli rahatsızlığın 1. ve 2. sınıf vagonların kompartıman düzenlemesinde bile bertaraf edilmediği ve bu tacizin bilhassa geceleri yolcular için çok nahoş olduğu inkâr edilemez. Bu tacizi ancak şu şekilde ortadan kaldırmak mümkün: Ya her

37 Briggs cinayetinin ardından İngiltere’de bu gizli pencere çok geçmeden halk arasında “Muller’in Penceresi” adını alır. *Punch*’ta yayımlanan karikatürlere örnek; 25.11.1865.

bir kompartıman koridora açılan sürgülü kapılarla veya perdelerle kapatılacak ya da koridor ... kenardan geçirilecek.”³⁸

Heusinger von Waldegg’in nihai çözümü, koridorun kenardan geçirilmesi ve kompartımanları sürgülü kapılarla koridora kapatmaktır. Kompartımanlara giriş artık doğrudan yan kapılardan değil, dolaylı olarak yandaki koridordan yapılır. Vagona Amerikan sisteminde olduğu gibi her iki uçtaki kapılardan girilir. Avrupa yolcu vagonunun bu mekân düzenlemesi bugün hâlâ geçerlidir. Böylelikle kompartıman kendi içinde kapalı, mahrem bir yolculuk mekânı olarak muhafaza edilmiştir. Dahili iletişim kompartımanın içinden değil, yanından geçilerek sağlanır. Yan koridor, esas yolculuk mekânının dahili parçası olarak görülmez, bağlantı kurmaya yönelik teknik gerekliliğiyle bir vasıtaadır. Heusinger von Waldegg’in ilk yayınından anlaşıldığı üzere, kompartımanın değil, basamağın geliştirilmiş biçimidir.³⁹ Esas yolculuk mekânı Avrupalılar için kompartımandı ve öyle de kaldı; kompartımanın keyifli olduğu kadar korkutucu huzurunun ve tecridinin muhafaza edilmesi 19. yüzyılı Waldegg’ininki kadar acayip bir mekân tasarımına itti. Kompartımanın Avrupa geleneğine ve sınıf ilişkisine dair ne kadar çok, demiryolu yolculuğunun “doğal” biçimine dair ne kadar az şey ifade ettiğini, Amerika Birleşik Devletleri’ndeki demiryolunun ve vagonun tamamen farklı gelişimi ortaya koyar.

³⁸ *Handbuch...*, a.g.e., Cilt 2, s. 303.

³⁹ Waldegg başlarda henüz bir yan geçitten değil, vagona dışarıdan takılan bir galeriden söz eder (*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*, 1863, Nr. 25, s. 354).

VI. Bölüm

Amerikan Demiryolu

*O ülkelerde tren sıradan bir araba gibi görülür.
Biz kendimizi ondan korumaya alıştık,
tıpkı yoldan geçen bir arabadan koruduğumuz gibi.
Anonim Gezi Notu, 1818.*

ABD’de demiryolunun tarihi şu özelliğiyle Avrupa’dakinden ayrılır: Burada demiryolu tamamen gelişmiş bir endüstri öncesi ulaşım sisteminin endüstriyel takipçisi değildir; o zamana dek el değmemiş topraklar demiryolu sayesinde ilk kez yerleşime açılır. “Amerikan kültürü”, der Max Maria von Weber, “Avrupa kültürünü tamamlayan şeyle, demiryollarının yapısıyla başladı; demiryolu basit patikalardan, yük hayvanlarının yürüdüğü yollardan önce vahşi savanalara ve balta girmemiş ormanlara uzanıyordu. Avrupa’da demiryolu ulaşımı kolaylaştırırken, Amerika’da ulaşımı sağlıyordu.”¹

Amerikan endüstriyel devriminin çıkış noktasını kâr amaçlı üretimden değil, tarım ve ulaşımdan almış olma özelliği bu farklı durumla ilişkilidir. İngiltere’de ulaşım devrimi, endüstriyel devrimin –ilk sırada pamuk endüstrisi olmak üzere– önde giden gelişiminin

¹ *Vom rollenden Flügelrade*, Berlin 1882, s. 66.

neticesiydi. Manchester'dan Liverpool'a uzanan ilk demiryolu hattının inşasının başlıca sebebi, pamuk ithalatı için kullanılan limanla pamuk endüstrisinin merkezi arasında artan ulaşım gereksinimiydi. Daha sonra İngiltere'de de taşımacılığa bağlı üretim artışının tüm ekonomiyi etkilemesi ve olağanüstü hareketlendirmesi, şu sıralamanın gerçekliğinde hiçbir değişikliğe yol açmaz: Önce kâr amaçlı üretimde endüstriyel devrim, sonra ulaşım devrimi.²

ABD'deki ters sıralamanın Weber tarafından dile getirilen bir nedeni vardır. El değmemiş doğal alanları başta medeniyete ve ekonomik yarara açmak için, öncelikle etkili bir taşımacılık sistemi gerekiyordu. W. W. Rostow'un 1850 ve 1875 yılları arasında Amerikan demiryolunun önemine dair söylediği, "Amerikan endüstriyel devriminin başlaması için bir araçtır" sözü³ baştan itibaren geçerlidir ve sadece demiryolu için değil, öncelleri, nehirlerde kullanılan buharlı tekneler ve tarımın makineleştirilmesi için de geçerlidir.

Amerika'nın makinelerle, makineleşmeyle, endüstrileşmeyle ilişkisini anlayabilmek için makinelerin ulaşımında ve tarımda ilk kullanımını göz önünde bulundurmak gerek. Avrupa'da makineleşme ve endüstrileşmenin genellikle yıkıcı olarak deneyimlenmesi, çok gelişmiş bir zanaat kültürünün ve bir o kadar gelişmiş seyahat kültürünün yerini almış olmasından kaynaklanır; ABD'de ise durum tam tersidir. Burada buhar gücünün kullanıldığı 19. yüzyılın başında ne gelişmiş bir zanaat kültürü ne de bir seyahat kültürü vardır. Bu durum bir yandan muazzam ve pratikte değersiz doğal kaynaklarla, diğer yandan kronik bir işgücü eksikliğiyle karakterize edilir. Bu yüzden makineleşmenin her biçimi, kimse makineleşme yüzünden işsiz kalmadığı için, yaratıcı olarak deneyimlenir. Ulaşım sisteminin makineleşmesi, Avrupa'da olduğu gibi bir geleneksel kültür ortamının yıkımı olarak değil, erişilmez olduğu için o zamana dek değersiz olan, insan eli değmemiş topraklardan bir medeniyet ortamının kazanılması olarak görülür. ABD'de taşımacılık sistemi sadece mevcut trafiği

2 "Endüstrinin ve tarımın üretim biçimindeki devrim aynı zamanda toplumsal üretim sürecinin genel koşullarında, yani iletişim ve taşıma araçlarında, bir devrimi de gerekli kıldı" (K. Marx, *Das Kapital*, Cilt 1, MEW 23, 404-405).

3 *The Process of Economic Growth*, New York 1962, s. 262. Georg R. Taylor: "Erken 19. yüzyılın Amerikan ekonomisi muhtemelen en iyi biçimde, ticarete ve hammadde kazanımına dayanmasıyla karakterize edilebilir. Gerçi endüstriyel büyümenin ilk belirtileri fark edilirdi; fakat bu ülkede devasa endüstriyel yayılmayı mümkün kılabilmek için, kıtanın büyüklüğü dolayısıyla ulaşım ve iletişim teknolojisinde kökten değişikliklerle şekillenen gelişmeler kaçınılmazdı –ki bu gelişmeler yüzyılın sonlarına doğru başladı" (*The Transportation Revolution 1815-1860*, New York 1968, s. 3)

değiştirmedeği, aksine trafiğe yeni bölgeler kattığından –Avrupa koşulları için düşünülemeyecek ölçüde– üretken görünür. Bu üretkenlik en belirgin ifadesini arazi hibeleri politikasında bulur.⁴ Makineleşen taşımacılık sistemi, tıpkı makineleşen tarımın ticaret mallarının üreticisi olduğu gibi, devlet arazilerinin üreticisi olur. Amerikan tarihi esasen endüstriyel devrimle başlar –tüm diğerleri sömürgeye dayalı ön-tarihtir– dolayısıyla bu devrim Amerika’da, Avrupa’da olduğundan tamamen farklı ölçüde, ulusal ve kültürel kimliğin kurucu parçasıdır. Buhar gücü milli birliğin garantörü olarak görülür⁵; buhar gücü olmadan milli birlik, makineleşen taşıma ve çıkarma endüstrileri aracılığıyla olağanüstü büyüklükteki ülkeden doğal zenginliklerin çıkarılması kadar imkânsız olurdu.

Endüstriyel devrim ABD’de doğal olarak deneyimlenir; bunun nedeni sadece başından beri –tabiri caizse başka hiçbir şey tanımayan– Amerikan tarihinde yer alması değil, öncelikle ziraat ve taşımacılıkta gerçekleştiğinden doğayla tamamen somut ve dolaysız bir bağ kurmasıdır. Erken 19. yüzyılda Amerikan

4 Federal hükümet yerleşim olmayan bölgelere demiryolu hattı inşa eden kuruluşlara arazi hibe eder. Demiryolu kuruluşu inşa edilen hattın her iki tarafında belirli genişlikteki bir arazi parçasının mülkiyet hakkının yarısını alır, diğer yarısı federal hükümette ya da Amerikan kongresinde kalır. Illinois Central 1850’deki ilk arazi hibesıyla mil başına 3840 dönüm arazi alır (yaklaşık 15 kilometre kare). Cleveland ve Powell 1850 ile 1880 yılları arasında, esasen kıtalararası hatlara verilen arazi hibelerinin amacını şu sözlerle açıklarlar: “Arazide yerleşim yoktur ve bu nedenle değersizdir. Demiryollarının inşa edilmesiyle amaçlanan, bir piyasa yaratılması ve mülkiyet hakkı hükümette kalan kısımların fiyatının ikiye katlanmasıyla hibe edilen kısımlardaki maddi kaybın karşılanmasıydı. Yani hibe uygulamada hükümetin demiryollarına verdiği ‘yerleşim yeri olmayan arazilerin piyasaya kazandırılması amacıyla hizmet edecek’ bir yetki işlevi görecek” (Frederick A. Cleveland / Fred W. Powell, *Railroad Promotion and Capitalization in the United States*, New York 1909, s. 246). – Demiryolu hatlarının inşası için gereken ve girişimcilerin bizzat sağlamadığı sermaye büyük arazi satışlarından gelir; satış zamanında henüz bu arazilere değer kazandıran bir demiryolu hattı yoktur. Arazi hibeleriyle ilgili spekülasyonlar şüphelidir, ancak şu da bir o kadar inkâr edilemez; demiryolu bu bölgelere yerleşen göçmenler için varoluşlarını mümkün kılan koşul, hatta kimliklerinin parçası olarak görünür.

5 Henry N. Smith, *Virgin Land*, Cambridge, Mass. 1973, s. 158, 162. Tipik bir örnek “The moral influence of steam” adlı makalede bulunur (Charles Fraser, *Hunts Merchant Magazine*, Cilt 14, 1846, s. 509): “Buharlı gemi olmasaydı muhtemelen Amerika’nın kaynaklarından şimdi olduğu gibi faydalanamadan asırlar geçecekti. Batının girişimci ruhu ve çalışkanlığı nafiye olacak, uygarlığın ilerleyişi çok daha yavaş gerçekleşecekti; bugün gelişmekte olan yerleşim yerlerinin yerinde balta girmemiş ormanlar hızla büyüyecek ve bugün insanların faal yaşamının bir arı kovani gibi vızıldadığı yerde ıssızlık ve sessizlik hüküm sürecek. Gözü pek öncülerin mirası cehalet ve barbarlık olacaktı.” Henry Adams: “...İngiltere’nin ticaret ortağı olarak Birleşik Devletler endüstride ya da madencilikte buhar gücü kullanmıyordu. Ancak (buhar gücüne) duyduğu ihtiyaç son derece büyüktü. Şunu her Amerikalı bilirdi: Buhar gücünün başarılı bir biçimde kara suları denizcilğinde kullanılabilmesi, zenginliğin artması demekti” (H. Adams, *History of the United States*, New York 1891-1896, Cilt 1, s. 66).

endüstrisinin baş sahnesi, Dickens'ın "Coketowns"⁶ olarak adlandırdığı, Manchester ve Sheffield tarzı endüstri bölgeleri değil, nehirlerde kullanılan buharlı tekneler, demiryolları, bıçkühaneler, biçerdöverler vesairedir. Doğayla bu dolaysız karşılaşma ya da doğaya yerleşme, Amerika'nın makineler ve endüstri imgesi hakkında Leo Marx tarafından yapılan klasik tanımlamanın maddi dayanağıdır; bunlar doğayı yok eden değil, aksine, onu işleyerek esas potansiyelini ortaya çıkaran güçlerdir. Endüstriyel devrim, Max Emerson'un bu imgeyi farklı bir biçimde ifade ettiği gibi, "doğaya doğru bir demiryolu yolculuğu" olarak kendini gösterir.⁷

19. yüzyılda Amerika'da "makinenin doğaya bağlılığı" –aynı zamanda Amerikan topraklarının makineye bağlılığı olarak tezahür eder⁸– düşüncesinin maddi temeli, 19. yüzyıl Amerikan iktisadi yaşamının, Habakkuk'un "*substitution of natural resources for capital*"⁹ olarak ifade ettiği hususiliğidir.¹⁰ ABD'de sermaye ve iş açığı, hammadde kazanımının yeni biçimlerine, hiç tükenmeyecek gibi görünen doğal kaynakların fütursuzca israfına yol açtı; buradaki fütursuzluk düşük sermaye ve iş girdisi biçimindeydi. Ancak aynı prensibin ulaşımda uygulanması tamamen farklı sonuçlar doğurdu. Doğa fütursuzca sömürülmedi; mevcut doğal ulaşım yollarından, su yollarından, adeta doğayı taklit edercesine istifa edildi. Cleveland ve Powell¹¹ Amerika'da hakikaten neredeyse sadece doğal su yollarını temel alan ulaşımın erken dönem gelişimini karakterize ederken, "kullanımı asgari sermaye gideri talep eden dahili ulaşım yolları nehirlerdi" ifadesini kullanır. Doğal su yollarını kullanmaya sevk eden düşünce, kapsamlı israfın ardında yatan düşünceyle aynıdır: "*substitution of natural resources for capital*". Sonuçlar farklıdır; birinde doğa el değmemiş kalırken, diğerinde yok edilir. Fakat doğa her iki durumda da Avrupa'da olduğundan daha yakın, daha aracısız tezahür eder. Genel olarak Amerikan ulaşım sisteminin ve hususi olarak Amerikan demiryolunun tarihini ancak doğayla bu dolaysız –daha önce de belirtildiği üzere; estetik değil, ekonomik olan– ilişki temelinde kavramak mümkündür.

6 Charles Dickens'ın romanında geçen, İngiltere'nin kuzeyindeki hayali endüstri bölgeleri (Kömürkentler). (ç.n.)

7 Leo Marx, *The Machine in the Garden*, Londra/Oxford/New York 1972, s. 238.

8 Bkz. Leo Marx, özellikle 5. Bölüm.

9 İng. Doğal kaynakların sermayeye katılması. (ç.n.)

10 H. J. Habakkuk, *American and British Technology in the Nineteenth Century*, Cambridge 1967, s. 32.

11 Cleveland/Powell, *Railroad Promotion and Capitalization*, New York 1909, s. 28.

Demiryolundan Önce Ulaşım

ABD’de 19. yüzyılın başında Avrupa koşullarıyla karşılaştırılabilir bir yol sistemi yoktur. Sadece New England’da ve Boston, New York, Philadelphia, Baltimore ve Washington arasında genişletilmiş bir yol ağı mevcuttur; düzenli bir posta arabası trafiği bu ağ üzerinde gerçekleşir. Ülkenin geri kalanında yollar, G. R. Taylor’un “*unbelievably poor*”¹² ifadesiyle tespit ettiği gibi, sadece bölgesel öneme sahiptir ve su yolları için bağlantı yolu olarak kullanılır.¹³ Asıl ulaşım sistemini su yolları oluşturur. Yerleşim doğal su yolları üzerinden gerçekleşir;¹⁴ bu su yolları 19. yüzyılın ortalarına kadar hem ticaret malları hem de

12 İng. İnanılmaz kötü. (ç.n.)

13 G. R. Taylor, a.g.e., s. 15-16.

14 Sömürge çağında yerleşim yerleri, kıyılarda ve Atlantik Okyanusu’na dökülen nehirlerin etrafındadır. “1775 yılına kadar yerleşim alanlarına göç hareketi incelendiğinde, göçmenlerin nehir vadilerini su yoluna kadar takip ettikleri, daha fazla ilerlemedikleri görülür.” (*History of Transportation in the United States before 1860, prepared under the direction of Balthasar Henry Meyer, Washington D.C. 1917, yeniden basım 1948, s.4*). Atlantik’le doğrudan bağlantılı olan su yolları kullanıma açıldıktan sonra yerleşmede ani bir genişleme görülür. Büyük göllerin kenarlarında ve Ohio Vadisi’nde büyük yerleşim yerleri kurulur; bu yeni yerleşim yerlerinin Atlantik’le doğrudan su bağlantısı yoktur. Ancak bu bağlantı ya yapay yolla (Erie Kanalı-Great Lakes) ya da doğal su yollarının oluşturduğu dolaylı bir yolla (Ohio Nehri-Mississippi Nehri-Meksika Körfezi-Atlantik Okyanusu) kurulur. Aynı süreç, yerleşimin esasen Pasifik kıyılarından başladığı ve kıtalararası demiryolu hattının inşasına kadar ulaşımın Horn Burnu ya da Panama Kıstağı aracılığıyla sağlandığı Kaliforniya’da büyük ölçüde tekrarlanır.

Amerika’da yerleşim ve ulaşımındaki gelişmeyi emsalsiz kılan, su yollarının bahsi geçen önemi değil –sömürgecilik daima su yollarını esas alır–, yerleşimin gerçekleştiği sürenin kısalığı ve yoğunluğudur. Avrupa’da da yerleşim su yollarının kıyılarında başlar (Akdeniz, büyük nehirler), ancak yüzyıllar ve binyıllar içinde su bağlantılarının ilk örneğini görmenin artık mümkün olmadığı bir karayolları altyapısı oluşur. Bu sürecin ABD’de bir asırdan az bir zamanda gerçekleşmiş olması, su yollarını esas alan ilk yerleşim ve ulaşım döneminin sonraki dönemlerde büsbütün teşhis edilebilir, “korunmuş” kalmasını beraberinde getirir. Bir diğer deyişle, Amerika’da ulaşım bilinci 19. yüzyılda su trafiğinin kategorilerinin şekillendirdiği haliyle kalır. Henry Nash Smith, Thomas Hart Benton’un 1846’da, yani demiryolunun karayolları ulaşım aracı olarak ABD’de de kesin kabul görmüş olduğu bir zamanda ortaya koyduğu bir *kıtalararası* su bağlantısı planı hakkındaki araştırma yazısında bunun güzel bir örneğini verir. Smith’in yorumuna göre: “Benton’un, son sürat ilerleyen ulaşım devriminin özünü kavramakta tamamen yetersiz kalması şöyle açıklanabilir: Onun tasavvurları hâlâ tümüyle bir asır öncesinden kalma bir geleneğin, Mississippi Vadisi’ndeki doğal su yolları sisteminden yana bir önyargının etkisindedir.” (*Virgin Land*, s.30-31)

Avrupa ve Amerikan demiryolu arasındaki temel farklardan biri, farklı özellikte bağlantılar kurmalarıdır. Avrupa’da bağlantılar şehirler arasında kurulurken, Amerika’da demiryolu, eskiden sadece doğal su yolları üzerinden bir hayli dolaşarak (Ohio Vadisi, Great Lakes, Kaliforniya) ulaşılabilen yerleşim bölgelerini birleştirir. Amerikan demiryolu bu nedenle su ulaşım ağının tamamlayıcısı olarak tezahür eder (Bu durum *North American Review* adlı yayının 1829 tarihli başkısında yer alan ve planlanmış Baltimore-Ohio hattı hakkında yazılmış olan bir makalede ilk kez detaylı olarak anlatılır: “Büyük nehirlerimiz ve göllerimiz son derece kapsamlı bir mal taşımacılığını,

yolcular için kullanılan başlıca ulaşım yoludur. Su trafiğinin Amerika’da trafik bilincini ne çok şekillendirmiş olduğu, bugün bile İngilizce “to transport” fiilinin yerine Amerikan İngilizcesinde –ulaşım eyleminin karada mı yoksa suda mı gerçekleştiğine bakılmaksızın– “to ship” fiilinin kullanılmasından anlaşılır.¹⁵ Su yollarının böyle bir rol oynayabilmesinin tek sebebi, mevcudiyetlerinin Avrupa koşullarıyla kıyaslanamayacak bolluğuydu. Dönemin gezi yazıları bunu ortaya koyar. Örneğin, G. T. Poussin 1836’da şöyle der:

“En göze çarpan koşullardan biri tartışmasız (Amerika’nın) su trafiğine elverişli uçsuz bucaksız nehirlerinin, geniş koylarının, boğazlarının ve göllerinin dağılımıdır; hepsi birlikte, başka hiçbir kıtadakiyle karşılaştırılması mümkün olmayan, ülke sınırları içinde bağlantılı gemi taşımacılığının kurulmasına katkıda bulunur.”¹⁶

Gezi trafiği için karayolları olmadığında, su yollarından istifade edilir. Avrupa’da en geç 18. yüzyıldan beri karada –faytonla ya da atlarla– seyahat etmek hâkim seyahat biçimidir; 1827 tarihli bir İngilizce gezi kılavuzu (Kitchener, “The Traveller’s Oracle”) yaya olarak, atlarla, faytonda seyahat etmekten söz eder. Okyanus ötesi ulaşımına mahsus görülen gemi seyahatine yer vermez. ABD’de durum tam tersidir. Burada mümkün olan her yerde su yolları üzerinden seyahat edilir. Bir diğer örnek, 1827’de ABD’yi güneyden kuzeye sadece su yollarını kullanarak geçen bir İngiliz’in, W. Bullock’un yazdıklarıdır:

malların çıkarıldıkları bölgeden pazarlara taşınmasını mümkün kılmaktadır; kaldı ki farklı su yolları arasında, birbirlerine en yakın oldukları yerde bir bağlantı kurulması bu avantajı önemli ölçüde artırılabilir” (s.166-167).

Dolayısıyla Amerikan demiryolunun gelişiminin el değmemiş topraklara ulaşımı sağladığına dair alışıldık görüş tam anlamıyla doğru değildir: Demiryolu sadece, mevcut olan ve o zamana dek ancak su yolları üzerinden dolaylı olarak erişilebilen bir yerleşim bölgesine ulaşmak amacıyla el değmemiş geniş bir bölgeden geçirilerek inşa edilir.

15 C. W. Ernst, “Boston and Transportation”, *Proceedings of the Bostonian Society* (Ocak 1898, s. 22-23), denizcilik terminolojisinden alınmış birkaç başka kavrama da yer verir. Bkz. ayrıca; Daniel Webster’in demiryolu için kullandığı “land navigation” kavramı (*The Writings and Speeches*, Boston 1903, Cilt 4, s. 113).

16 G. T. Poussin, *Amerikanische Eisenbahnen*, Regensburg 1837, s. 13. – David Stevenson kıtanın ortasında neredeyse denizciliği ilgilendirecek boyutta bir su trafiği kültürüyle karşılaşan Avrupalı yolcuların düştüğü şaşkınlığa dair tipik bir örnek verir. Pittsburgh’daki Ohio Nehri’nin manzarasını tasvir ederken şöyle der: “Burada, Kuzey Amerika kıtasının kalbinde, otuz ila kırk nehir vapurundan oluşan bir filonun demir attığı büyük limanı birdenbire karşısında gören yolcu, ister istemez şaşkınlığa kapılır” (D. Stevenson, *Sketch of the Civil Engineering of North America*, Londra 1838, s. 76).

“Bu yılın ilkbaharında Meksika’dan İngiltere’ye döndüğümde, Amerikalı bir arkadaşımın tavsiyesine uydu ve Birleşik Devletleri New Orleans, Mississippi ve Ohio, Erie Gölü, Niagara Şelalesi, Erie Kanalı, Houdson Nehri üzerinden geçerek... neredeyse tüm bu hattı devletlerin içlerindeki nehirler, göller ve kanallar üzerinden vapur ve kanal teknesiyle kolayca geride bırakmak mümkün.”¹⁷

Su trafiğinin böylesine önemli hale gelmesini sağlayan yenilik, nehirlerde kullanılan vapurlardı. Henry Adams’a göre vapur “böyle bir ülkenin gelişimi için şimdiye dek yaratılan en etkin araçtır.”¹⁸

Amerikan vapurunun gelişimini, demiryolundan bile önce gerçekleşen ilk ulaşım devrimi olarak nitelendirmek mümkün. Mississippi ve Ohio nehir sistemleri ilk olarak buhar gücünün kullanılmasıyla her iki yönde trafiğe uygun hale geldi. Taşıma ücretleri, ileride sadece su trafiğine açık olmayan bölgelelere bir aktarma sağlayan demiryolunda daha fazla indirime gerek kalmayacak ölçüde düşürüldü.¹⁹ Sonuç olarak vapuru önemi kılan niceliktir. Yüzyılın ortalarına kadar vapurun sadece “Western Waters” olarak adlandırılan batı su yollarındaki (Mississippi-Ohio) taşıma kapasitesi bile, tüm Britanya’nın deniz taşımacılığı buharlı gemi filosunun taşıma kapasitesiyle neredeyse eşittir.²⁰ Amerikan vapurunun tarihini ortaya koyan Louis C. Hunter onun önemini şöyle özetler:

“Vapur Amerika’nın endüstriyel devrimin teknolojisine ilk katkısı değildi; ancak ileri teknolojinin yanı sıra muazzam sosyal ve ekonomik etkisi, onu pek çok açıdan bizim endüstriyel orijinimizin en önemli başarısı haline getirdi. Demiryolu devrinden önce vapur, el değmemiş toprakların keşfedilmesini ve ‘sınırların’ ileriye taşınmasını sağlayan teknolojik araçtı; buhar gücü Amerika Birleşik Devletleri’nde esasen vapurla birlikte tam olarak tanındı ve bu sayede buhar gücünden genel olarak istifade edildi.”²¹

17 “A Sketch of a Journey through the Western States of North America”, Londra 1827. Alıntı: *Early Western Travels 1748-1846*, Cilt 19, yay. Reuben Gold Thwaites, Cleveland 1905.

18 H. Adams, *History of the USA*, New York 1891-1896, Cilt 9, s. 173. – G. R. Taylor nehir vapurunun yüzyılın ortalarındaki önemi hakkında şöyle der: “1830 civarında nehir vapuru Amerikan nehirlerinde trafiğe hâkimdi ve sonraki yirmi yılda ülke sınırları içinde en önemli ulaşım aracı halini aldı” (A.g.e., s. 58).

19 J. Mak / G. Walton, “Steamboats and the Great Productivity Surge in River Productivity”, *The Journal of Economic History*, Cilt 32, 1972, s. 619-640).

20 Louis C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, New York 1969 (1. baskı 1949), s. 33.

21 A.g.e., s. 61.

Demiryolu Hattı

Amerikan demiryolu nehirlerde kullanılan vapurların başlattığı şeyi devam ettirir. Bu durum, bir sonraki alt bölümde göreceğimiz gibi, vagonların dizaynı için geçerlidir. Ancak demiryolu hattının tesisi için bile daha az geçerli olduğu söylenemez. İngiltere’de demiryolu hattı mümkün olduğunca düz bir çizgi oluşturur ve bu, birincisi, demiryolu teknolojisinin bunu gerektirmesinden ve ikincisi, ekonomik nedenlerden kaynaklanır. İşgücü ucuz, arazi pahalıdır. Hattı düz tutabilmek için tüneller açmak, yığmalar ve yarmalar yapmak daha kârlıdır; böylelikle mümkün olduğunca az arazi satın alınabilir. ABD’de ise durum tam tersidir; işgücü ucuz, araziler neredeyse değersizdir. “Natural resources for capital”²² prensibine göre, Amerikan demiryolu hattı düz çizgi olarak –yani doğal engelleri ortadan kaldırarak– değil, bir akarsu gibi engellerin etrafından geçirilerek inşa edilir. Bir İngiliz demiryolu mühendisi 1858’de kaleme aldığı bir makalede şöyle der:

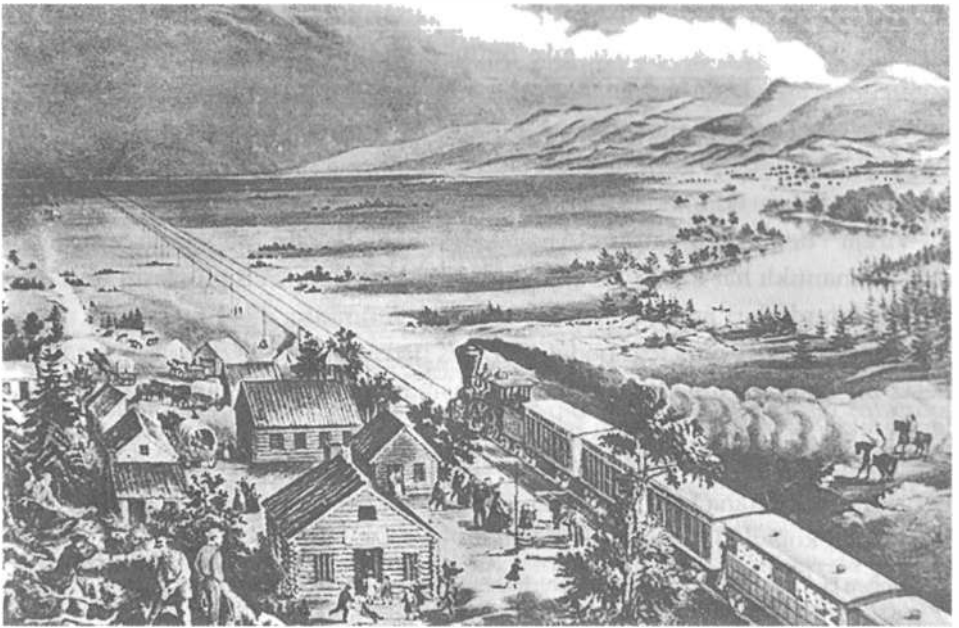
“Atlantic Monthly nehirlerin ve dağların karşısına çıkardığı tüm engelleri aşar, düz ve engebesiz çizgisini her koşulda korur, mümkün olan her yerde doğayla mücadele eder, ne yükseklikleri ne derinlikleri, ne kayalıkları, ne de şiddetli akıntıları tanır... Amerikalı mühendis tamamen farklı. Halbuki daha az kararlı değil; yine de yoluna çıkan doğal engellere saygı göstererek, bir dağ yamacının önünde kibarca eğilerek onu selamlıyor...”²³

Ancak Amerikalı mühendisin tutumunu belirleyen, doğaya saygısından ziyade hattı mümkün olduğunca ucuza inşa etme çabasıdır. Amerika’ya giden ilk Avrupalı demiryolu uzmanlarından biri olan von Gerstner’in 30’lu yıllarda fark ettiği gibi, hattın doğal engellerin etrafından dolaştırılarak inşa edilmesiyle “zemin çalışmalarının büyük bir kısmından kaçınılır.” Hakikaten Amerikan demiryolu hattının mil başına masrafı, raylar mecburen İngiltere’den oldukça pahalıya ithal edildiği halde, İngiltere’ninkinin bir kesri kadardır. Von Gestner’e göre, Amerikan demiryolu-milinin inşasının maliyeti İngiltere’ninkinin onda biri kadardır²⁴; ancak 1857’de Avam Kamarası’na sunulan bir rapora göre,

22 İng. Sermaye için doğal kaynaklar. (ç.n.)

23 *Atlantic Monthly*, 1858, Cilt 2, s. 644-645.

24 Franz Anton Ritter von Gerstner, *Berichte aus den Vereinigten Staaten von Nord Amerika, ihrer Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Banken, und andere öffentliche Unternehmungen*, Leipzig 1839, s. 15, 60.



“Across the Continent”: Amerikan demiryolunun batıya uzanan uygarlaştırıcı yolu. (Currier & Ives, 1869)

hemen hemen üçte biri kadardır, ki bu rapor gerçeğe daha yakın olsa gerek.²⁵ Amerikan demiryolu hattının düz değil, virajlı olma özelliği, Amerikan demiryolunun başlıca özelliği olarak tüm Avrupalı gözlemcilerin dikkatini çeker. Bu özellik ABD’de başından beri demiryolunun gelişiminin bir parçasıdır. Daha 1827’de, İngiliz demiryolu uzmanlarının ilk raporları ilk Amerikan demiryolu hattının (Baltimore-Ohio) projesi hakkında bilgi verirken, bu projenin öncülerinden biri, Minus Ward, İngiltere’deki yeniliğin Amerika’da mevcut koşullara uyarlanması için şart olduğunu tespit eder. Ward diğer şeylerin yanı sıra “düz hatlardan oluşan transatlantik sistemden vazgeçilmesi” gerektiğinden söz eder.²⁶ S. H. Long, Baltimore-Ohio hattı için yapılan harita çizme çalışmaları

Rakamlar Liverpool-Manchester hattına aittir ve sadece hattın inşasındaki gerçek giderleri değil, aynı zamanda binaları, araçları, işletme giderlerini vs. içerir.

25 Captain Douglas Galton, *Report to the Lords of the Committee of Privy Council for Trade on the Railways of the United States*, Londra 1857, s. 11 (10.000 ila 12.000 pound sterlin karşısında 35.000 pound). Yüzyılın sonuna doğru Arthur T. Hadley’in verdiği rakamlar şöyledir: İngiltere’de mil başına 204.000 dolar, ABD’de 61.000 dolar (*Railroad Transportation*, New York/Londra 1897, s. 260).

26 Minus Ward, *Remarks, Propositions and Calculations, relative to a railroad and locomotive engines... from Baltimore to the Ohio River*, Baltimore 1827, s. IV-V.

dolayısıyla hazırladığı 1830 tarihli hesap raporunda, İngiltere'ye has inşa biçiminin Amerika'daki şartlar göz önüne alındığında ekonomik olmayacağı sonucuna varır. Long virajlı bir hattın tercih edilmesi gerekliliğini şu ifadeyle gerekçelendirir: "... hattı uzatarak bir dağın ya da vadinin etrafını dolaşmak ve bu şekilde yüzeyi korumak, yığma ve yükseltme çalışmalarıyla aynı hedefe ulaşmaya çalışmaktan daha az masraflıdır."²⁷

Virajlı²⁸ demiryolu hattının Amerikalı mühendislerin bilincinde tek ekonomik ve mantıklı hat olarak ne çok yer edindiğini, onların İngilizlerin inşa biçimine gösterdikleri anlayışsızlıktan anlamak mümkün. 1844 tarihli bir metne göre, İngiliz mühendis için hedef "bir kuş uçuşu mesafeye ve tamamen engesiz bir hatta ulaşmaktır. Bu hedefe ulaşmak için kazılar, yığmalar ve tüneller gerekir, hepsi çok masraflı işlerdir ve bir o kadar çok yıllık onarım masrafı gerektirir. Oysaki demiryolu hattı arazinin doğal durumuna daha uygun hale getirilirse, yani daha keskin virajlar ve daha yüksek rampalar inşa edilirse, tüm bunlardan kolaylıkla kaçınmak mümkün olacaktır."²⁹

27 Stephen H. Long, "On the Principles which should govern the location and construction of rail-roads", *Journal of the Franklin Institute*, Cilt 6, Philadelphia 1830, s. 183.

28 Virajlı hatlar inşa etmek, doğal engellere uyum sağlamak, sadece sermayeden tasarruf etme imkânı sağlar. Avrupalı uzmanların istisnasız tespit ettikleri ve Amerikalı mühendislerin açıkça itiraf ettikleri üzere, demiryolu hattı mümkün olduğunca ucuza, yani olağanüstü primitif inşa edilir. Bunun nedeni öncelikle bir trafik düzenlemesi yapma gerekliliğidir, bu düzenleme temelinde ileride hatta da iyileştirmeler yapmak mümkün olacaktır. Galton: "... henüz tümüyle ulaşma açılmamış bir ülkede bir demiryolu hattı açılır açılmaz ana bağlantı noktalarının nerelere kurulacağını önceden kestirmek imkânsızdır; demiryolu inşasına doğrudan öngörülen ihtiyacın gerektirdiğinden daha fazla sermaye yatırmak sadece savurganlık olur."

Bu "geçiciliğe eğilim" (Marvin Fisher: *Workshops in the Wilderness*, New York 1967, s.71) Amerika'nın endüstriyel gelişimini niteler ve bu gelişimin ayrıncı özelliği olarak görülür. "İlk bakışta Amerika'daki şeylerin geçici ve gözle görülür biçimde yarım kalmış durumu insanı şaşırtıyor" der David Stevenson 1838 tarihli yazısında "ve insan bir şeyi daha fazla anlama imkânı bulamayınca, yetersiz bulma eğilimi gösteriyor; oysa daha yakından gözlemlendiğinde yeni ülkenin koşullarına uygun, özenli ve yaratıcı bir uygulama olduğu anlaşılıyor..." (*Sketches of Civil Engineering of North America*, Londra 1838, s.192).

Endüstriyel makineler ABD'de tıpkı doğal kaynaklar gibi "nature for capital" (sermaye için doğa) prensibine göre kullanılır. Makineler ucuza, çabuk ve en yeni teknolojilere göre yapılır ve bir o kadar çabuk hurdaya çıkarılır. "Amerikalı sanayiciler mevcut makineleri hurdaya çıkarmaya ve yerlerine yenilerini koymaya İngilizlere kıyasla daha hazırdı; bu nedenle teknolojik ilerlemeden daha fazla faydalanabildiler ve daha iyi bir know-how elde ettiler" der Habakkuk. Habakkuk'un "İngilizler hurdaya çıkarmaktansa tamir etme eğilimi gösterdiler" tespiti, ABD ve İngiltere'de makinelere karşı sergilenen farklı tutumun, bilinen ekonomik gerekçelerin yanı sıra Avrupa'nın hâlâ etkisini sürdüren özenli-zanaat geleneğiyle ve Amerika'nın -makinelere bile görülen- sınırsız faydalanılabilen doğa anlayışıyla açıklanabileceğine dikkat çeker. (Habakkuk, s.56)

29 (Derby, Elias:) *Two Months Abroad*, Boston 1844, s. 8.

Ancak Amerikalıların biraz acıma duygusu, biraz da kibir taşıyan bu değerlendirmeyi yaparken dikkate almadıkları şey, düz ve engebesiz inşa biçiminin gerekçesinin estetik değil, tamamen teknik oluşudur. İngilizlerin raylı ulaşım araçlarının sabit aksları mümkün olduğunca düz bir hat gerektirir. Fazla keskin bir virajda bir İngiliz vagonu muhtemelen raydan çıkar.

Peki, virajlarla dolu hatıyla Amerikan demiryollarının böyle bir teknik sorunla karşılaşmamış olması nasıl açıklanabilir?

Yeni Vagon Tipi

Vagonun raydan çıkmaması için; demiryolu hattının virajları ne kadar keskinse, sabit akslarda aks aralığı da o kadar dar olmalıdır. Bol virajlı Amerikan demiryolu hattı teknik olarak, İngilizlerin sabit aks prensibine bağlı kalındığı takdirde ekonomik boyutta bir vagonun düşünölemeyeceği kadar dar bir aks aralığını zorunlu kılar. Bu açıdan bakıldığında, bu hat için uygun bir vagona şart olan tamamlayıcı teknolojik yenilik, virajlı demiryolu hattının da yenilenmesi demektir. Sorunun mekanik çözümü zıtlıkların bir sentezini gerektiriyordu: Kısa ve uzun aks aralığının eşzamanlılığı ve bu aks aralığında aksların sabitliği ve hareketliliği. Bu çözüm 1834'te Ross Winans tarafından yapılan patent başvurusunda sunulur ve Amerikan vagon tipinin özgün gelişiminin temeli olur. Winans iki zıt elemanın birleştiği yeni bir şasi dizaynı (Boji) önerir. İki sabit aks şasiye son derece dar bir aralıkla takılır, bu da çarkların ve hattın paralellliğini en keskin virajda bile garanti eder. Boji-şasinin bir eksen mili aracılığıyla vagona bağlanmasıyla bu sabit parçalara hareketlilik eklenir; vagonun iki ucuna bu tür bir iki akslı şasi takılır. Winans patent başvurusunda bu tekniği anlatır:

“Her biri dört çarkla donatılmış iki şasi yapıyor ve vagon kasasını, şasiler iki uca gelecek şekilde bunun üzerine oturtuyorum... Bu şasinin iki çark arasındaki aralığın çok dar olması şart: Çarkların (tekerlerin) raya temas eden noktaları arasındaki boşluk, sadece birbirlerine sürtünmelerini engelleyecek kadar büyük olmalı.”³⁰

Bu şekilde o zamana dek hâkim olan prensibe, şasi ve vagon kasasının teknik birliğine uyulmamış olur. Birlik birbirinden bağımsız iki teknik bütünlüğe

30 Letters Patent of Ross Winans, 1 Ekim 1834 (Association of American Railroads kütüphanesinde bir nüshası vardır, Washington DC).

ayrılır ve bu başarının, Colt ve Whitney sayesinde değiştirilebilir parçalar teknolojisinin geliştirilmesiyle neredeyse eşzamanlı olarak gerçekleşmesi tesadüf değildir.

Vagon artık, teknik olarak demiryolundan bağımsız, aklın aldığı ölçüde sınırsız uzunlukta yapılabilir. (Winans kanaatkâr davranarak sadece iki kat uzatma olasılığını ileri sürer: “Vagon kasası için, vagonların iki kat uzatılmasını planlıyorum; her biri dört çark üzerinde ilerleyecek ve böylelikle taşıma kapasitesi de iki katına çıkarılabilecek.”)

Bir teknolojik yeniliğin tarihi açıdan önemli bir yeniliğe dönüşmesi, ancak böyle bir yenilik için gerçekten bir ekonomik gereksinim varsa mümkündür; bu tezin güzel bir örneğini, Winans’ın şasisinin 20 yıldan uzun süre önce İngiltere’de geliştirildiği gerçeğinde görürüz. 1812’de İngiltere’de William Chapman aynı teknik prensibin, dört çarklı bir şasinin patentini aldı.³¹ Fakat o zamanlar buna gerçekten ihtiyaç yoktu; çünkü İngiltere’deki düz demiryolu hattı hem “doğal” hem de ekonomik oluşuyla –yüksek arazi fiyatları, düşük çalışma ücretleri ve Newton-geleneği nedeniyle ABD’de virajlı hat ne kadar mantıklıysa– o kadar mantıklı görünüyordu.³²

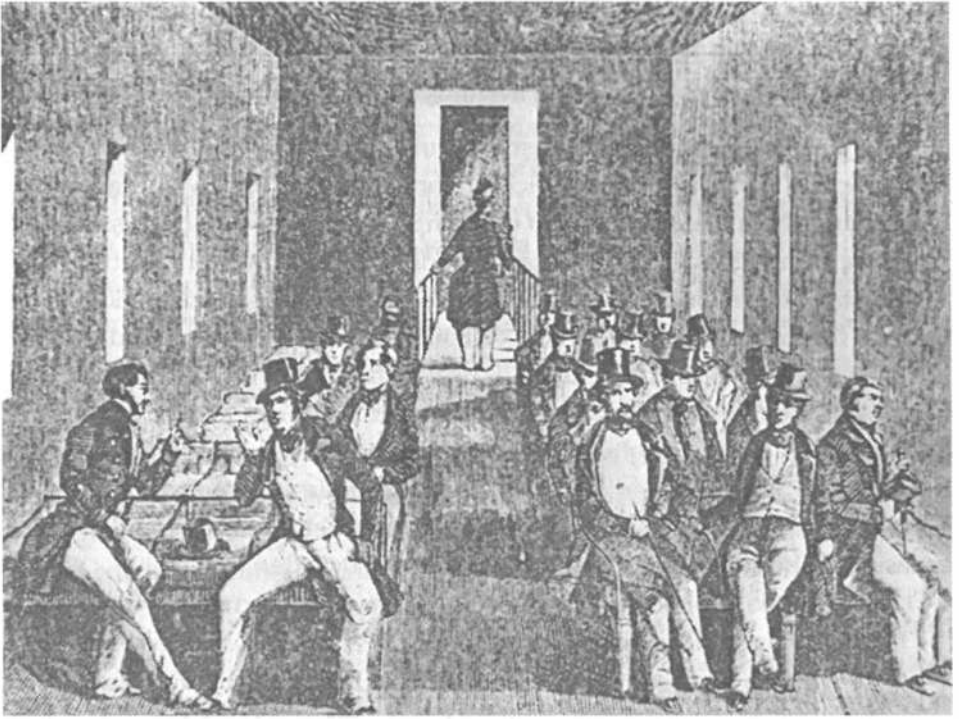
Winans’ın patentinin zamanlaması ve Amerikan demiryollarında 1830’larda ve erken 40’lı yıllarda çabucak kabul görmesi oldukça anlamlıdır. Başta, 30’lu yılların başında, teknolojiyle birlikte İngiliz demiryolunun kompartıman dizaynı da benimsendi. Fakat Amerika’daki virajlı demiryolu hattı son derece dar bir aks aralığı gerektirdiğinden İngiltere’de olduğu gibi art arda sıralı üç kompartımanı bir vagon kasasına oturtmak mümkün değildi; bir kasaya sadece tek bir kompartıman oturtulabiliyordu.³³ Halihazırda Amerikanlaştırılmış –virajlı– hat inşa biçimi ve henüz Avrupalı vagon tipi arasındaki bu “kültürel gecikme” bir yıl boyunca sürdü. Ancak Boji-şasi sayesinde Amerikan hattına uygun bir vagon sorunu *teknik olarak* çözüldükten sonra tamamen yeni bir vagon *biçimi* geliştirilebildi.

31 C. F. Dendy Marshall, *A History of Railway Locomotives down to the year 1831*, Londra 1953, s. 62.

32 Boji-şasi Avrupalı demiryolu uzmanları tarafından –Amerikan koridorlu vagonundan farklı olarak– baştan itibaren kabul görür. Lardner: “...basit ve etkili bir tertibat” (*Railway Economy*, s. 338). Gerstner: “Hem demiryolu hem de vagonlar önemli ölçüde korunur; ayrıca lokomotifler gibi vagonların tamiri de Avrupa’da olduğundan çok daha az masraflıdır.” (*Berichte...*, A.g.e., s. 19).

19. yüzyılın sonuna doğru, Waldegg tarzı yan geçitle birlikte Avrupa’nın uzak mesafe trenleri de Amerikan trenlerinin uzunluğuna eriştiklerinde, burada da boji-şasi kullanılır.

33 August Mencken, *The Railroad Passenger Car*, Baltimore 1957, s. 9.



Bir Avrupalının gözünden Amerikalıların geniş mekânlı vagonu. (Fransa, 1848)

Kompartımsız, faytonu andırmayan bu uzun koridorlu vagon biçimi 1840'lardan itibaren Amerika'nın standart tipi olur. 1857'de Avam Kamarası'nın emriyle hazırlanan bir rapor Amerikan demiryolları hakkında şu bilgileri verir:

“Yolcu vagonlarının uzunluğu 30 ila 45 fit arasında, bazen 60 fite kadar... Dört fit ve sekiz buçuk inç genişliğindeki hatlarda vagonun eni yaklaşık olarak 9 fit; New York-Erie hattında 10 fit eninde ve 6 ila 7 fit ve 8 inç yüksekliğinde... Vagonun iç kısmı büyük bir mekândan oluşuyor ve ortasında, 1 fit + 9 inç ila 2 fit eninde bir koridor var. Bu koridorun iki tarafında oturma yerleri bulunuyor. Her bir koltuk iki yolcunun oturabileceği biçimde tasarlanmış; uzunluğu 3 fit + 3 inç ila 3 fit + 6 inç arasında, eni yaklaşık 1 fit + 6 inç. Koltuklar arasında 1 fitlik bir mesafe var. Koltuk sırtlarının yeri, yolcunun iki yöne bakabileceği şekilde değiştirilebiliyor... Vagon kış aylarında ortadaki bir demir sobayla ısıtılıyor ve geceleri

kenarlara yerleştirilen lambalarla aydınlatılıyor. Bu vagonların birkaçında yaklaşık 7 fit uzunluğunda ve 3 fit + 8 inç genişliğinde bölünmüş bir mekân, emziren anneler için ayrılmış bir bölme ve bir tuvalet var.”³⁴

Kompartımanlı vagonla karşılaştırıldığında bu vagon tipinin ayırt edici niteliği yapılan ölçümlerle net bir biçimde ortaya konur. 30’lu yıllarda Londra-Birmingham hattındaki birinci sınıf bir kompartıman 6 fit + 6 inç genişliğinde, 5 fit + 6 inç uzunluğunda ve 6 fit yüksekliğindedir.³⁵ Farklı mekân boyutları farklı seyahat tarzlarının ifadesi, daha doğrusu nedenidir. Kompartımandaki seyahat tarzının özelliği büyük ölçüde hareketsizlikken, Amerikan vagonunda belirleyici olan seyahat esnasında hareketliliktir. Simmel’in tarif ettiği gibi sıkıntılı bir karşı karşıya oturma durumu Amerikan vagonunda düşünülemez. Nedeni son derece açıktır; birincisi, koltuklar yüz yüze bakacak biçimde düzenlenmemiştir, daha doğrusu koltuk sırtları istenilen pozisyonda ayarlanabilir ve ikincisi, koridorlu vagonun özelliği genel iletişim ve hareketliliktir. Poussin yolculuk esnasındaki bu serbestinin önemini vurgular ve şöyle der:

“... bu şekilde yolcu en çok hoşuna giden yerde oturmakta ve ne zaman isterse yerini değiştirmekte özgürdür. Bir Amerikalı muhtemelen bizim tarzımızda seyahat etmeye, dar ve üstüne üstlük kapalı bir vagona yol boyunca değiştirilemeyen bir yerde oturmaya alışmakta son derece güçlük çeker; büyük ihtimalle nefesi daralır ve boğulacağını sanır.”³⁶

Hakikaten, Avrupa’nın demiryollarında seyahat eden Amerikalı yolcular “küçük bir kompartımana hapsedilmiş” olmaktan söz eder³⁷ ve yolculuk esnasında vagona ve trende serbest hareket etme imkânının olmayışını nahos

34 Galton, *Report...*, a.g.e., s. 15.

35 C. Hamilton Ellis, *Railway Carriages in the British Isles from 1830 to 1914*, Londra 1965, s. 22.

36 Poussin, *De la puissance Américaine*, Paris 1845, Cilt 1, s. 157. Otuz yıl sonra L. Simonin benzer bir ifade kullanır: “Demiryolu vagonunda geçirilen bir gün... çabuk ve yorulmadan geçer, çünkü yolcunun hoşuna gidecek pek çok şey vardır; yolcu kendini bir yere kapatılmış hissetmez, istediği gibi hareket edebilir, tüm treni baştan sona dolaşabilir...” (*Le monde américain*, Paris 1876, s. 366). Simonin’in tespit ettiği üzere, koltukların arkalıklarının ayarlanabilmesi, duruma göre, çeşitli oturma düzenlerini mümkün kılar: “Üç ya da dört kişi birlikte seyahat ediyorsa, yüz yüze oturur, böylelikle diğer yolculardan soyutlanırlar” (s. 364); her ne kadar burada ifade edilmemiş olsa da anlaşıldığı üzere, tek başına ya da çift olarak yolculuk edenler –Avrupalıların kompartımanlarda kaçınılmaz olarak ve genellikle rahatsızlık verici bir biçimde karşı karşıya oturmak zorunda kalışlarından farklı olarak– koltuklarını karşılarında hiç kimse olmayacak şekilde ayarlayabilirler.

37 E. B. Dorsey, *English and American Railroads Compared*, New York 1887 (*American Society of Civil Engineers, Transactions*, Cilt 15), s. 1.

bulurlar; ³⁸Avrupa demiryollarında uzun süre sorun olan ya da hiç mevcut olmayan sıhhi tesisattan söz etmeye bile gerek yok. Avrupalıların Amerikan vagonu hakkındaki değerlendirmesi, gördüğümüz üzere, çelişkilidir. Bilhassa kompartıman-histerisinin 60'lı yıllarında çok sayıda olumlu düşünce vardır. Örneğin, 1864'te Amerika hakkında yazılmış İngilizce bir kitapta şu cümle geçer: "Avrupa demiryollarının dar, kapalı ve ulaşılmaz kompartımanlarından farklı olarak burada taciz edilme, öldürülme ya da saldırıya uğrama tehlikesi yok."³⁹

Ancak kompartıman tarihinden anlaşıldığı gibi, Amerikan vagonunun açık avantajları, Avrupa'nın demiryolu kompartımanının huzurundan ve hareketsizliğinden vazgeçirecek kadar ağır basmaz. Britanya Avam Kamarası için Kaptan Tyler tarafından yazılan bir rapora göre:

"... Amerikan mekân düzenlemesine gelince, açık olan şu ki, İngilizlerin alışkanlıklarına aykırıdır; İngiliz yolcuların izole ve rahat ortamları, benzer öneme sahip şu veya bu nedenle bozulacağından, bu sistemin bu ülkede uygulanması uygun değildir."⁴⁰

Poinsot cinayetinin ardından kurulan Fransız araştırma komisyonunun üyesi Couche bunu daha açık bir dille ifade eder. Couche'ye göre, Amerikan vagonu Amerikan koşullarına uygundur, Avrupa koşullarına değil; Avrupalılar yolculuk esnasında harekete alışık olmadıklarından, yolcuların serbest hareket edebilmesi onlar için bir avantaj oluşturmaz: "Hakikaten yolcu sadece içinde bulunduğu kompartımanda özgürdür."⁴¹

Amerikan vagonunun hususi biçiminin nedenini açıklamak, kompartımanın faytondan türetildiğini söylemek kadar kolay değildir. Hepsi doğru olan bir dizi açıklaması vardır. Vagonun çok daha uzun olmasını sağlayan Bojışasının icadından söz etmiştik. Buna bağlı olarak koridorlu vagon, yolcu vagonunun en basit ve en ucuz biçimi olarak tanımlanabilir; yani ABD'de erken ve orta 19. yüzyıldaki sermaye kıtlığı en ucuz demiryolu yolu hattı inşa biçiminin ortaya çıkmasına neden oldu ve bu da yolcu vagonunun en ucuz biçimini beraberinde getirdi. Öte yandan bu salt ekonomik neden-sonuç ilişkisi,

38 Robert S. Minot, *Railway Travel in Europe and America*, Boston 1882, s. 11-12.

39 Thomas L. Nichlos, *Forty Years of American Life*, New York 1969 (1864 tarihli İngilizce baskının yeni baskısı), Cilt 2, s. 8.

40 *Great Britain. House of Commons. Sessional Papers 1865*, Cilt 50, s. 6.

41 *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer*, Paris 1873, Cilt 2, s. 17.

19. yüzyılın –Tocqueville ve Chevalier tarafından klasik tanımı yapılan– kendine özgü Amerikan demokrasisiyle yakından bağlantılıdır. Tek bir büyük mekândan oluşan sınıfsız vagonlar ekonomik, siyasi, psikolojik ve kültürel açıdan bir demokratik öncü-topluma uygun yolculuk mekânı olarak tezahür eder; tıpkı kompartımanın Avrupa’nın toplumsal koşullarını ifade ettiği gibi.

Ancak bu genel açıklamalar tatmin edici değildir. Tüm bunlara rağmen nispeten daha ucuz ve daha basit bir kompartımanlı vagon inşa etmek mümkün olabilirdi. Avrupa’da ve ABD’de ortalama yolculuk mesafelerinin çok farklı olduğunu anımsayacak olursak, sorunun özüne –Amerika’da bir büyük mekânda, Avrupa’da ise hücre benzeri bir mekânda yolculuk edilmesinin nedenine– yaklaşmış oluruz. Doğu kıyısındaki ilk Amerikan demiryolu hatları, her ne kadar Avrupa şehirleri arasındaki eski bağlantılarından uzun olsa da, henüz görece kısadır. Batıya yayılmayla birlikte Amerikan demiryolu hatları giderek daha uzun hale gelir. Daha 30’lu yıllarda, Avrupa’da demiryolu seyahatleri sadece birkaç saatlik bir olayken ve hep gündüz saatlerinde tamamlanırken, Amerika’da ilk yataklı vagonlar ortaya çıkar.⁴²

Uzun hatlar nedeniyle başka seyahat biçimlerinin geliştiğine dair bir ifadeye Couche’de rastlanır: Avrupa’da seyahat, demiryolu istasyonlarının ve onların büfe, tuvalet gibi donanımlarının dahil olmasıyla gerçekleşirken, Amerika’da neredeyse hiç istasyon yoktur. Bu yüzden, Avrupalı yolculara istasyonda sunulan ne varsa, ABD’de trenin içinde olmak zorundadır. Couche, Amerikan demiryolu treninden söz ederken “Bir tren kendi kendine yetmelidir” der ve devam eder: “Yolcular trende, yaşamak için gereken her şeyi bulabilmelidir; tıpkı sadece nadiren ve kısa süreliğine limana yanaşan bir vapurda olduğu gibi.”⁴³

Couche tarafından yalnızca anlaşılması kolay bir karşılaştırma için söz konusu edilen vapur, daha yakından bakıldığında, Amerikan demiryolu vagonunun ortaya çıkışı için gerçekte daha derin bir anlam taşıdığını gözler önüne serer.

Amerikan Vagonuna Model Olan Nehir Vapuru ve Kanal Teknesi

Amerikan demiryolu vagonunun büyük mekânı ve iletişim imkânı nedeniyle Avrupa’nın kompartımanlı vagonundan farklı olduğu tespiti, çağın birkaç yazarı tarafından ifade edilen “bu vagon biçiminin faytondan ziyade

⁴² Mencken, a.g.e., s. 55.

⁴³ Couche, s. 25.

vapuru andırdığı” iddiasıyla vurgulanır. Waldegg’e “bir buharlı geminin kamarasını”⁴⁴ anımsatır. Galton 1857’de Avam Kamarası’na sunduğu raporda şöyle der: “Görünen o ki Amerikalılar vagonlarının dizaynında alışlageldik kara taşıtlarından ziyade buharlı gemiyi örnek almışlar.”⁴⁵ Fransız demiryolları mühendisleri Lavoinne ve Pontzen için yolculuk esnasında hareket imkânı “tıpkı bir vapurdakine benziyor, Avrupa’daki yolcuların zoraki hareketsizliğinden farklı.”⁴⁶ Demiryolunun dizayn-gelişimi hakkındaki –tek tük ve bilimselden ziyade popüler– literatürde⁴⁷ vagon ve vapur dizaynının bu apaçık benzerliğine daha fazla değinilmez. Bu biçim benzerliğine ciddi bir araştırma yazısında değindiğini bildiğim tek kişi, *Victorian Comfort* adlı çalışmasıyla John Gloag’dır. Gloag nehir vapurlarının demiryolu devrinden önce Amerika’da seyahat için son derece büyük bir önem taşıdığından söz eder ve bundan bir sonuca varır: “Bu buharlı gemilerin dizaynı Amerikalıların seyahat ve konfor standardında kalıcı bir etki bıraktı.” Dolayısıyla: “Uzun ve ferah ‘salonlar’ pekâlâ Amerikan demiryolu vagonunun prototipleri olarak kullanılmış olabilir.”⁴⁸ Gloag bu iddiasını desteklemek için bir buharlı gemi kamarasının ve bir pulman-vagonun iç mekânlarının çizimlerini karşılaştırır. Bu iki mekânın benzerliği, erken 19. yüzyılda buharlı gemilerin Amerikan trafiğinde ve bununla birlikte Amerikan trafik bilincinde oynadığı dominant rol göz önüne alındığında daha ikna edici görünür. Bir diğer deyişle, Amerikan demiryolu için nehir vapuru, Avrupa’da demiryolu için fayton ne ise o oldu: Demiryolunun uygulamaya konmasından önceki devirde etkin olan ve demiryoluna örnek teşkil eden seyahat aracı ve seyahat biçimi. Amerikan standart vagonunda sadece dolaylı olarak, tarihsel rekonstrüksiyonla teşhis edilebilen bu biçim-etkisi için eşsiz bir kanıt vardır. Bu kanıt Morgan’ın, asla gerçekleşmeyen, demiryolu vagonu tasarımıdır; *The American Traveller* adlı Boston gazetesinde 1829’da, yani henüz ABD’de gerçek

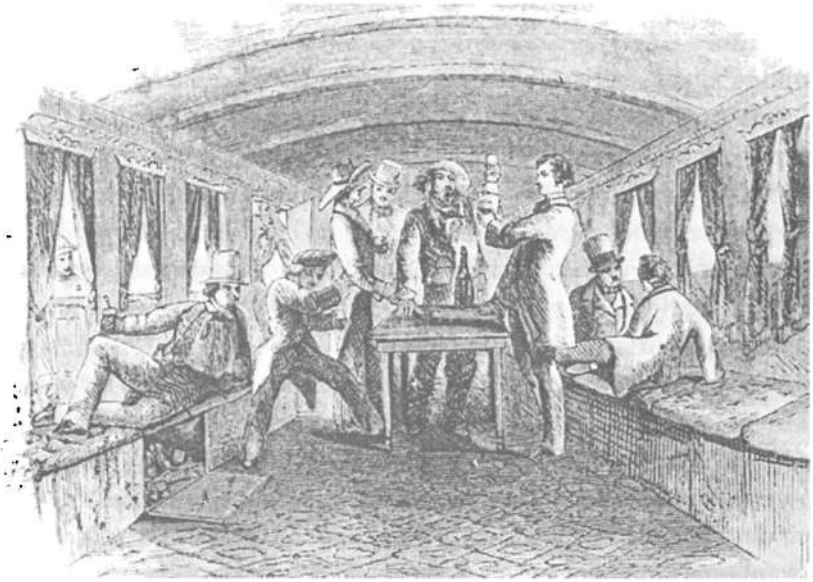
44 Waldegg, *Handbuch...*, Cilt 2, s. 5.

45 Galton, a.g.e., s. 16.

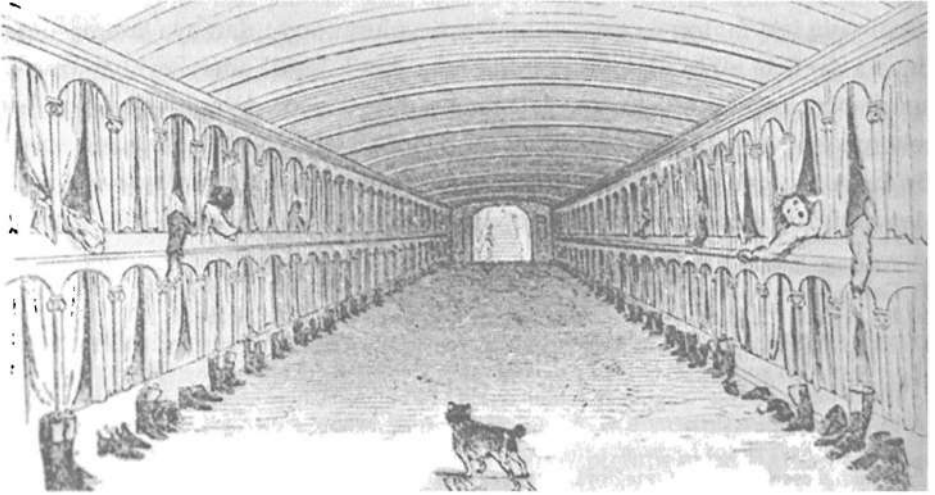
46 E. Lavoinne / E. Pontzen, *Les chemins de fer en Amérique*, Paris 1882, Cilt 2, s. 1.

47 Ellis’in İngiliz demiryolu vagonları ve Mencken’in Amerikan demiryolu vagonları hakkındaki monografileri anekdotlar ve teknik detaylar arasında mekik dokur. Mencken’de teknik detaylar, Ellis’te ise anekdotlar vurgulanır. Bunun dışında yarı-bilimsel, neredeyse folklorik nitelikte dağınık yazılar vardır. Örneğin; E. G. Young: “The Development of the American Railway Passenger Car”, *The Railway and Locomotive Hist. Soc. Bulletin* no. 32, 1933). Ayrıca resimli, az çok metinlerin yer aldığı eserler vardır. Örneğin; Lucius Beebe, *Mr. Pullman’s Elegant Palace Car*, New York 1961; burada nehir vapurunun pulman-vagon için model oluşturduğundan söz edilir (s. 279).

48 John Gloag, *Victorian Comfort. A Social History of Design 1830-1900*, New York 1973, s. 139, 142.



Amerikan demiryolunun dizaynı için örnek teşkil eden gemi.
Vapur kabininin gündüz görüntüsü. (1850)



Vapur kabininin gece görüntüsü. (1850)



Demiryolu vagonu. (1840)



Demiryolu vagonunun gece görüntüsü. (1850)

bir demiryolu hattı yokken yayımlanır. Burada önerilen ve resimlerle betimlenen, tasarımcının bizzat dediği gibi, bir vagondan ziyade “açıkça *kara barkası*”⁴⁹ (Land Barge) olarak adlandırılabilir bir taşıttır; burada yolcu, ancak en iyi buharlı gemilerde sunulan konforun ve rahatlığın tasarımını bulur.” Mekân tam olarak bir buharlı geminininki gibi bölümlere ayrılır: “İçinde bir ana kama-ra, kuşetler vs. aşağıda; gezinti katı, tente, yatırılabilir koltuklar vs. yukarıda.” “Yukarıda” ve “aşağıda” ifadeleriyle bu vagonun bir buharlı gemininkinden farklı olmayan iki katı kastedilir. Sonuç olarak burada önerilen, buharlı gemi düzeninin doğrudan demiryoluna uyarlanması, lokomotifin bu türde pek çok vagonu –yani bir treni– değil, sadece tek bir vagonu hareket ettirmesi gerektiği varsayımına dayanır.

Bu tasarımın –tıpkı 19. yüzyılda yayımlanan bir dizi benzer öneri⁵⁰ gibi– asla gerçekleştirilmemiş olması, onun Amerikan trafik bilincindeki buharlı gemi imajının ispatı olarak geçerliliğini azaltmaz. Aksine burada, buharlı gemi dizaynının eksantrik biçimde kelimesi kelimesine aktarılması, Amerikan demiryolundaki biçim-etkisini gözler önüne serer; ancak bu etkiyi daha sonra standartlaşan vagonda doğrudan fark etmek mümkün değildir. Buharlı geminin olduğu gibi bütünüyle demiryoluna uyarlanmamasının nedeni, elbette farklı mekânsal boyutlardır. “Belli ki boyut ve işlev farkı demiryolu tasarımcısının buharlı gemileri tüm detaylarıyla kopyalamasını olanaksız kılıyordu” der Beebe; “ancak bu yönde bir özlem duyduklarına ve mümkün olan her şeyi demiryoluna uyarladıklarına dair sayısız belge vardır.”⁵¹

Demiryolu vagonu boyut farkı nedeniyle nehir vapurundan alamadıklarını bir diğer modelden, kanal teknesinden (Canal Packet) kopyaladı. Kanal teknesi ABD’de yolcu trafiğinde, buharlı geminin sansasyonel önemi kadar olmasa da, Avrupa’da olduğundan çok daha büyük öneme sahipti. ABD’nin kuzey-doğusunda, Erie Kanalı’nın trafiğin yoğun olduğu hatlarında ve Philadelphia ile Pittsburgh arasındaki kanal bağlantısında, yolculuk deneyiminin bir parçasıydı. Gerçekte kanal ve demiryolunun bir kombinasyonu olan Philadelphia-Pittsburgh Kanalı’nda kanal teknesi ve demiryolu göze çarpan bir birlik

49 Barka: Dilimizde de kullanılan bu kelime, büyük sandallara verilen isimdir. (ç.n.)

50 Karşılaştırma için: Benjamin Dearborn’un 1819 tarihli, gemi benzeri bir demiryolu vagonu önerisi (bkz. s. 102) ya da General James Semple’nin bir “Prairie Steam-Car” nehir vapuru gibi görünen ve düzlükler boyunca silindirler üzerinde –yani, raylar üzerinde değil– ilerlemesi gereken bir araç önerisi (Çizimlerin yer aldığı baskı: *The Scientific American*, 12 Mart 1846).

51 L. Beebe, *Mr. Pullman’s Elegant Palace Car*, s. 280.

oluşturuyordu. Yolculuk sırasında tekneler içindeki yolcularla birlikte şasilerin üzerine yerleştiriliyor ve karada ilerletiliyordu – bundan kısa süre sonra Winans tarafından geliştirilen demiryolu vagonu için pekâlâ ilham olarak düşünülebilecek bir kombinasyondur.⁵²

20'li ve 30'lu yılların kanal teknesi, biçimi ve boyutu nedeniyle demiryolu vagonu için model olarak kullanılmaya uygundur. Kamarası, kenarlarında pencereler ve iki ucunda girişler olan uzunca bir dikdörtgenden ibarettir. O dönemde iç ve dış görünüşleri, daha sonra ortaya çıkan demiryolu vagonuyla bir benzerlik gösterir; öyle ki ölçüleri neredeyse tamı tamına birbirini tutar. İngiliz mühendis Stevenson 1838'de bir kanal teknesinin ana kamarasının boyutunun 40 fit uzunluğunda 11 fit genişliğinde olduğunu⁵³ bildirir; yüzyılın ortasında bir standart demiryolu vagonu 30-45 fit uzunluğunda ve 9-10 fit genişliğindedir.⁵⁴

Amerikan demiryolu vagonunun ortaya çıkışını yeniden canlandırmanın zorluğu, görüldüğü üzere, burada tek bir ulaşım aracının –Avrupa'daki fayton gibi– bariz model teşkil etmemiş olmasıdır; söz konusu olan iki farklı modelin bir sentezidir. Bu sentez detaylarda kaybolursa da sonucu mutlak kalır: Bu, yolculuğun farklı bir biçimidir; "Avrupalı kompartımanda olduğundan farklı bir tezahürüdür" de denebilir.

Raylarda Gemi Seyahati

Avrupalı kompartımandaki yolculuk durumu, yolcuların hareketsizliği, faytondaki durumdan kaynaklanır. Fayton geç 18. ve erken 19. yüzyılda Batı Avrupa'nın seyahat kültürünü şekillendiren ulaşım aracıydı. Faytonun bu bas-kın rolünü mümkün kılan, Batı Avrupa'nın kurduğu az çok gelişmiş karayolları sistemiydi.

19. yüzyılın başında Amerika'da ulaşım durumunu belirleyen, daha önce bahsi geçtiği gibi, az gelişmiş bir karayolları trafiği ve bunun yanında hayli gelişmiş bir ülke içi su yolları trafiğiydi. Amerika'da seyahat faytondan ziyade

52 Ezra Reed'in 6 Nisan 1833 tarihli patent başvurusunda bölmeli kanal teknesi şöyle tasvir edilir: "Bu kanal teknesi bölmeli olarak inşa edilir, her bir bölmenin dört duvarı ve bir zemini vardır. Altı ya da daha fazla bölmeden oluşabilir; baş ve son tarafları oluşturan iki bölme, tamamen ya da neredeyse aynı olan diğer bölmelerden farklı biçimde yapılabilir. Bölmeler iki tarafa yerleştirilen, baş bölmeden son bölmeye kadar uzanan ve vidalarla sabitlenen kalaslar aracılığıyla birbirine bağlanır." (*Journal of the Franklin Institute*, Cilt 12, 1833, s. 235). Teknenin gövdesinin bölmelere ayrılması ve yeniden birleştirilmesinde, Amerikan tekniğini karakterize eden ve Boji-şaside de görebileceğimiz, Colt/Whitney tarzı değiştirilebilir parçalar prensibi tezahür eder.

53 D. Stevenson, *Sketches...*, a.g.e., s. 197.

54 Galton, a.g.e., s. 15; Mencken, a.g.e., s. 12.

nehir vapuruyla şekillendi. Örneğin, Frances Trollope 1832’de yazdığı bir gezi yazısında, tekrar tekrar dile getirilen bir izlenimi şöyle ifade eder: “Sayısız buhar gemisi... gölleri ve nehirleri böylesine bol bir ülkenin posta arabaları ve ekspres postaları.”⁵⁵

İkinci mekanik kitle ulaşım aracı olarak demiryolu Amerika’da trafiğin gelişiminde ve trafik bilincinde buhar gemisiyle son derece yakından ilişkilidir. Bunun ardında yatan nedenler, birincisi, Amerikalıların buhar gücü hakkındaki –onun, buhar gemisi ve demiryolu biçiminde ulusu birleştirerek, canlı bir birlik oluşturduğu– söylemidir ve ikincisi, karayolları sisteminin gelişmemiş olduğu gerçeğidir;⁵⁶ demiryolu nedeniyle 20. yüzyılın başına, yani otomobilin ulaşımına dahil oluşuna dek ihmal edilir.⁵⁷ Yüzyılın ortasında Fransızca yazılmış bir gezi yazısında durum şöyle anlatılır: “Amerikalılar artık alışıldık

55 *Domestic Manners of the Americans*, New York 1949 (ilk baskı: Londra 1832), s. 15. Gemilerin ülke içinde de her yerde olduğunu ortaya koyan örnek: “Gemilerin sürekli olarak bir yerlerde karşımıza çıkmadığı tek bir şehir dahi hatırlamıyorum” (A.g.e., s. 303).

56 “Ulaşımın büyük gelişme (ABD’de) karayolları çağını atladı ve doğrudan doğruya, tüm Avrupa ülkelerinin tam aksine, en hızlı ve en rantabl ulaşım aracının, yani demiryolunun inşasına başladı. Bilhassa tüm devletlerin birleşmesinden sonra, muazzam bir mekâna hâkim olma gerekliliği doğdu. Bu amaca ancak demiryolu hizmet edebilirdi. Bu yüzden demiryollarından önce mevcut olan, karayolları inşasına yönelik –özellikle New England devletlerindeki ve büyük şehirlerin etrafındaki– ümit vaat eden girişimler ya yavaşlatıldı ya da tamamen durduruldu. Kara ulaşım aracının gelişiminde 20. yüzyılın başına kadar doldurulmadan kalan bir boşluk oluştu. Bu boşluk ancak 20. yüzyılın başında, otomobilin ulaşım aracı olarak trafiğe çıkışından sonra, yavaş yavaş dolmaya başladı.” (Hans Kicia: *Die Landstraßen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika*. Yayımlandığı dergi: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, sayı 6, Leipzig 1928, s.109).

Ancak 19. yüzyılda karayolları sisteminin ihmal edilmesi meselenin sadece bir yönüdür. Hem kitlesel hem de bireysel ulaşım aracı olarak otomobilin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte çabucak yollar inşa edilirken, karayolu inşası bin yıllık geleneğinden koparak özgürleşir ve demiryolu inşası temelinde yeniliklere uyum sağlar. Sadece otomobillerin şehirlerarası trafiği için inşa edilen karayolu (otoban, *Super Highway*; 20’li ve 30’lu yılların Almanya’sında otobanlar demiryolunu ismen çağrıştırmakla kalmaz [Autobahn, Eisenbahn], ayrı zamanda Alman Demiryolları tarafından idare edilir) artık kentsel ve kırsal trafiğe (durağan ve kesintisiz trafiğe) entegre değildir, tıpkı demiryolu hattı gibi yalnızca kesintisiz trafik için tayin edilmiştir. Otobanın (“limited access highway”) fikir babası Benton MacKaye 1930’da artık şehirden geçirilmeyen, yani sadece otomobil trafiği için ayrılmış bir karayolu talebini şu ifadeyle gerekçelendirir: “Otomobil motorlu bir fayton değil, bir lokomotifdir... Kısa süre öncesine kadar otoyolu, gerçekçi bir bakış açısıyla, bir demiryolu hattı kadar uzak durulması gereken ‘trafiğin ana arteri’ olarak görmek yerine, evimizin önüne uygun bir teferruatmış gibi gördük. Ancak bu yerleşik önyargılardan kurtulduğumuzda açıkça gördüğümüz üzere, otoyol demiryolu hattının yeni bir türüdür...” (B. MacKaye: *The New Exploration*. Urbana, III. 1962, s.231. İlk olarak Mart 1930’da yayımlandı: *The New Republic*).

57 1896 tarihli bir yayında 19. yüzyılın ikinci yarısında karayollarının gelişiminden söz edilirken, ilginç sadece demiryoluna yönelmesi neticesinde “elli yıl öncesine kıyasla daha kötü bir durumda” olduklarından söz edilir. (N. S. Shaler, *American Highways*, New York 1896, s. 242.



19. yüzyılın son çeyreğinde Amerika'dan seyahat görüntüleri.

karayolu araçlarına ve o araçlar için inşa edilmiş olan yollara yönelik bir dürtüleri yokmuş gibi, kendilerini sadece buhar gemilerine ve demiryollarına kapırmış görünüyorlar.”⁵⁸

Nehir vapurunda yapılan yolculuk, Hunter’a göre, Avrupa’da demiryolu kompartımanında yapılan yolculukla genel özellikler temelinde karşılaştırıldığında zıt bir tablo ortaya koyar:

“Bir ‘minyatür dünyası’, gezi yazarlarının batıda buhar gemisini anlatırken kullandıkları alışlageldik ifadeydi ve gerçekten de öyleydi. Burada hayat tıpkı karada olduğu gibi geçip gidiyordu, sadece daha yoğunlu. İnsanlar burada çalışıyor, burada yemek yiyor ve uyuyorlardı, burada

58 *L'Illustration, Journal Universel*, 22 Temmuz 1848, s. 316.

eğleniyor ve hasta oluyorlardı, güvertede öldükleri de nadir görülen bir durum değildi. Şatafat ve yoksulluk, aşırı zevkler ve son derece büyük mahrumiyetler, özgürlük ve esaret varlığını iç içe sürdürüyordu. Burada tüm sosyal sınıflar temsil ediliyordu: İşçi ve sığır çobanı, istihkâm eri ve göçmen, tacir ve fabrikatör, çiftçi ve ekici. Kendine has yaşam tarzı olan bir topluluktur. Toplumun farklı tabakalarına mensup insanların birlikteliğindeki özgürlük gözlemlenebiliyor, yabancı ziyaretçilerde adeta Amerika'nın demokratik eşitliğinin bir sembolü olduğu izlenimini bırakıyordu.”⁵⁹

Avrupa'da –demokratik görüşün dışında– bu “Floating Palaces” ve “Moving Hotels”⁶⁰ ile karşılaştırılabilir bir şey yoktur. Örneğin, 1844'te bir Amerikalının Ren Nehri'nde yaptığı bir vapur gezisine dair yazdığı cümle şöyledir: “Bu buhar gemisi çok güzel, fakat mekân çok sınırlı.”⁶¹

Buna karşın Amerikan nehir vapurları Avrupalı ziyaretçilere biçimiyle tuhaf (Charles Dickens: “Batıdaki bu gemiler... bizim zihnimizde canlandırdığımız gemilerden tamamen farklı”), ferahlığı ve sosyal ortamıyla eşsiz görünür. Örneğin, 1838'de David Stevenson ana salondaki yaşam ve faaliyetler hakkında şöyle der: “Sahne bir geminin kamarasından çok, büyük bir otelin bekleme salonunu andırıyor.”⁶² Ya da 1827'de, yani nehir vapurunun Amerika'da seyahati adeta tekeline aldığı dönemde, Charles Sealsfield şunu ifade eder:

“Hiç kimse seyahat sırasında kendini, bilhassa kendi ülkesinde seyahat eden bir Amerikalı kadar evinde hissetmez. Amerikalı içinde bulunduğu buhar gemisini, tıpkı otel gibi, hatta kendine ait bir mülk olarak görür ve tamamen o yönde davranır. Birleşik Devletler vatandaşı çok sık seyahat eder ve seyahatleri öyle uzun sürer ki onda bir Avrupalının duyabileceği rahatsızlık ve korkudan eser kalmaz. Ona yolculukta sunulan imkânlar (su yoluyla yolculuktan söz ediyorum) diğer tüm uluslara sunulandan – ki İngilizler de hariç tutulamaz– çok daha konforlu ve çok daha iyidir.”⁶³

59 L. C. Hunter, a.g.e., s. 391.

60 “Floating Palace” ve “Moving Hotel” Ohio ve Mississippi vapurları için kullanılan popüler isimlerdir. Bkz. Hunter, a.g.e., s. 390.

61 Derby, *Two Months...*, a.g.e., s. 32.

62 D. Stevenson, *Sketches...*, a.g.e., s. 136.

63 Ch. Sealsfield, *Die Vereinigten Staaten von Nordamerika*, Stuttgart ve Tübingen 1827, Cilt 2, s.136.

Nehir vapurunun bu ferahlığının baştan beri demiryoluna uyarlanmāya çalışıldığını, dizayn gelişiminin incelemesinde gördük. Bu tasarının en erken kanıtını Benjamin Dearborn'un 1819 tarihli önerisinde buluruz; bu öneriye göre, gelecekte demiryolunun yolcu vagonları "gemilerde olduğu gibi, yolcuların seyahat esnasında yemek yiyebilecekleri ve uyuyabilecekleri şekilde" donatılmalıdır; "vagonlar, bir yere toslamadan içinde dolaşılabilir kadar yüksek ve bagajlarıyla birlikte yirmi, otuz ya da daha fazla yolcu alabilecek kadar ferah olmalıdır."⁶⁴

Yani ABD'de nehir vapuru ve demiryolunun bir ve aynı şeyin iki tezahürü olarak görülmesinin sebebi sadece ortak özellikleri olan buhar gücü değil, aynı zamanda bu iki ulaşım aracının yolculuğun aynı biçimini, yolculuk esnasında ferahlığı ve hareketliliği mümkün kılmalarıdır. 1840'ta *The Merchant's Magazine and Commercial Review* adlı dergide yayımlanan bir makalede şöyle bir açıklama yapılır: "Suda ve karada hareketli saraylarımız, yaldızlı sütunlar ve yurt dışından getirilen kıymetli halılarla donatılmış salonlarımız var; tüm salonlar aynalar, tablolar ve güzide duvar halılarıyla süslü..."⁶⁵ Bu metinde ilginç olan, metnin yazıldığı zamandır. Çünkü 1840 civarında Amerikan demiryollarında ferah koridorlu vagon her ne kadar yerleşik bir uygulama haline gelmiş olsa da oldukça sade, basit ve neredeyse ilkel donatılmıştı; nehir vapurunun Barok tarzıyla karşılaştırılmazdı.⁶⁶ Böylesine göze çarpan bu farka rağmen "suda ve karada hareketli saraylar" ifadesinin bu kadar popüler olabilmesi, Amerikalıların bilincinde nehir vapuru ve demiryolu benzeşmesinin sağlam bir yer edindiğini gösterir.

Nehir vapurlarının ve demiryollarının donanımlarındaki, ikisinin birbirine karıştırılmasını mümkün kılmaya kadar varan benzerlik, 1840'ta sadece hayal gücünün bir ürünü olsa da yirmi yıl sonra gerçek olur. 1859'dan itibaren Pullman gözle görülür biçimde nehir vapuru modelini ("Floating Palace" – Yüzen Saraylar) taklit eden ve "Palace Cars" (Saray Arabalar) olarak nitelendirilen vagonlar inşa eder. O döneme ait resimlerde görüldüğü üzere, bu vagonların iç donanımını bir nehir vapurunun lüks salonundan ayırt etmek neredeyse mümkün değildir.

64 Committee on Commerce and Manufactures raporu, alıntı: William H. Brown, *The History of the First Locomotives in America*, New York 1874, s. 73.

65 Lanman, *Merchant's Magazine and Commercial Review*, Cilt 3 (1840), s. 274.

66 "Steamboat Gothic" 19. yüzyılda Amerikalıların bu stil için kullandığı gayri resmi ifadedir. (Detaylı anlatım için bkz. Hunter, a.g.e., s. 396)

Pulman vagonlar⁶⁷ iç savaşın sona erişinden itibaren Amerika'da giderek gözle görülür hale gelen zenginliği yansıtır. Fiilen, o zamana dek Amerika'nın sınıf ayrımı olmayan demiryolu sistemine birinci sınıf uygulamasının getirilmesi anlamına gelir.⁶⁸ Ancak diğer taraftan sadece, Amerikan demiryolu vagonunu başından beri karakterize eden düzenleme ve fonksiyonların iyileştirildiğini gösterir. Demiryolu ağının batıya genişlemesiyle, bilhassa kıtalararası bağlantılarla birlikte Amerikalıların demiryolu seyahati o zamana dek hiç olmadığı kadar uzun olur. Yolculuk esnasında hareketliliğe ve iletişime duyulan gereksinim, yolculuk mesafesinin uzunluğu oranında artar. Bu gereksinim Amerika'da seyahatin her daim ayrılmaz parçası olmuş olsa da yeni mesafeler ve yeni zenginlikle yeni bir nitelik kazanır. Pulman vagonlardan oluşan bir demiryolu treni, raylar üzerinde ilerleyen bir buharlı gemi gibi görünür: "Küvet ve duşların yer aldığı banyolar, kuaför-berber ve manikür salonları, hizmetçi kızlar ve uşaklar, telgraf büroları, kütüphaneler, en yeni dergiler, otel ve demiryolu rehberleri, sigara salonları ve elbette şarap ve diğer içkilerden oluşan devasa bir ikram – tüm bunlar dönemin lüks trenlerinde olağandı."⁶⁹ Bir süre Union Pasific'in kıtalararası hattında bir günlük gazete yayımlanır⁷⁰ ve bu gazetede, dini ayinler ve müzikal sunumlar gibi, vagonlara yerleştirilen iki erganın sayesinde seyahat sırasında gerçekleştirilen etkinlikler yer alır.⁷¹

Pulman vagonlardan oluşan ve rayların üzerinde ilerleyen bir buhar gemisi gibi batıdaki steplerden geçen demiryolu treni, Amerikan demiryolunun zirvesini oluşturmakla birlikte, burada görebildiğimiz son nokta olur. Bu noktada, yolcular tarafından sıklıkla bir tür kara-okyanusu⁷² olarak tarif edilen

67 Türkçede de kullanılan, "pulman vagon" tipi, adını bu vagonun fikir babası George Pullman'dan alır. (ç.n.)

68 Pulman-vagon ulaşım işlevinin yanı sıra konfor sağlar. Bir tür aktarmasız vagon gibidir; yani, vagon bir demiryolu hattından diğerine eklenerek yer değiştirirken, yolculara vagona kalma imkânı sunar. Bu hat değişimi demiryolu ağının yoğunlaşmasıyla giderek sıklaşır. Pulman-vagonlar, münferit hatlarla işbirliği sözleşmesi imzalayan Pullman Company tarafından işletilir. Pulman-vagonları kullanan yolcular kullandıkları hattın bilet ücretinin yanı sıra ek ücret öderler.

69 Beebe, a.g.e., s. 285.

70 *Trans-Continental*. İlk olarak Mayıs 1870'te, Union Pasific tarafından Bostonlu işadamları için özel olarak düzenlenen bir seyahat vesilesiyle yayımlanır. Daha sonra basılıp basılmadığı konusunda bilgim yok.

71 *Trans-Continental*, 26 Mayıs ve 30 Mayıs 1870.

72 Örneğin; Charles Dickens geniş yeşillik düzlüklerden "hareketsiz bir deniz, ya da susuz bir göl" diye söz eder. (Alıntı: D. A. Dondore, *The Prairie and the Making of Middle America*, Cedar Rapids, Iowa, 1926, s. 290). Almanca bir metin: "Görünürde bir kara parçası yok. Göz alabildiğince

bozkırlarda, Amerikan demiryolunun gemi çağrışımı görüngü temelinde onaylanmış olur.

Amerikan demiryolunun, doğal su yolu bağlantılarının olmadığı yerde ulaşımı sağlamaya yönelik esas ve temel teşkil eden rolü bozkırlardan oluşan bu uçsuz bucaksız çorak bölgede, onun batıya yolculuğunda daha önce hiç olmadığı kadar fark edilir hale gelir: Amerikan demiryolu o zamana dek sadece yerini doldurduğu su yolu trafiğini anımsatırken, artık bozkırların kara-oksyanusunda tamamen somut anlamda bir kara-gemisi halini alır. Gerçek ve mitoloji buluşur. 1846'da Thomas Hart Benton'un kıtalararası bağlantıyı demiryolu hattıyla değil, bir suyolları sistemiyle kurma önerisini hatırlayalım. Suyolları geleneğinin şekillendirdiği bu fikrin başta teknik olarak kurgulanan demiryolu karşısında hiç şansı yoktur; ancak daha sonra gerçekten inşa edilen demiryolu, bir buhar gemisi gibi –Daniel Webster'in bir zamanlar Amerika'daki demiryollarını nitelendirdiği gibi, *kara navigasyonunun*⁷³ parçası olarak– kıtayı baştan sona geçerken aynı geleneğe saygısını gösterir.⁷⁴

NOT

Avrupa'daki kompartimandan farklı olarak Amerikan demiryolu vagonunda seyahat durumunun neden böylesine hareketli olduğu sorusu şüphesiz ki –en geç Tocqueville'den beri Amerika'nın milli özelliği olarak görülen– genel hareketliliğe değinerek yeterince detaylı yanıtlanmamıştır. Michael Chevalier ve diğer sayısız Avrupalı ziyaretçinin 19. yüzyılda Amerikalılarda gözlemlediği “yer değişimi”ne tutkusunun” sadece genel ticari ve teknolojik dinamik için

uzanıyor dyanus...” (Alexander Freiherr von Hübner, *Ein Spaziergang um die Welt* [1871], Leipzig 1882, s. 57)

73 *Navigation* kelimesi esasen denizcilik kökenlidir, TDK'de karşılığı “yolbul” olarak verilmiştir; “mevcut konum ve belirlenen rotayı bulma işi” anlamına gelir. Latince *navis* (gemi) sözcüğünden türetilmiştir. (ç.n.)

74 Daniel Webster, *The Writings and Speeches*, Cilt 4, Boston 1903, s. 113. Demiryolu ve vapur arasındaki göze çarpan benzerlik hızlarıdır. Gerstner'e göre, vapurların hızı saatte 12 mil, demiryollarındaki 12-15 mildir (*Berichte...*, s. 44). İlerleyen yıllarda da Amerikan demiryollarının hızı Avrupa'nunkinden hatırı sayılır ölçüde farklılık gösterir. 1864'te Amerikan ekspres-trenlerinin ortalama hızı saatte 32 mildir (*Appleton's Railway Guide*, alıntı: John H. White, *American Locomotives 1830 to 1880*, Baltimore 1968, s. 74); bu, İngiliz trenlerinin 1840'lı yıllarda ulaşmış oldukları bir yeniliktir.

değil, aynı zamanda Amerikalıların bedensel hareketi için de geçerli olduğunu kabul etmek gerek. Chevalier Amerikalıların kompartımanlarda neden sabit oturarak seyahat etmediklerine dair kolaylıkla zihinde canlandırılabilir bir betimlemeye başvurur. Şöyle der Chevalier:

“Bir Amerikalı, her zaman yola çıkmaya, onu daha az önce vardığı yerden alıp götürecek ilk vapura binmeye hazırdır. Harekete duyduğu tutkuyla kendini yiyip bitirir, hiçbir yerde kalamaz; yola çıkmaya ve bir yerlere varmaya, kollarını ve bacaklarını uzatmaya, kaslarını hareket halinde tutmaya mecburdur. Şayet ayakları hareket etmiyorsa, parmakları hareket etmek zorundadır; her zaman bir şeyler yapmalı, bir parça odun yontmalı, sandalyesinin arkasını ya da masanın kenarlarını işlemeli veya tütün çiğnemelidir... Asla hiçbir şey yapmadan durmaz, her zaman telaşlıdır. Her işe yatkın olsa da a'lıkattli bir yavaşlık gerektiren işleri yapamaz, bundan korkar, bu onun içi'n cehennemin imgesidir.”⁷⁵

75 M. Chevalier, *Society, Manners and Politics in the United States*, Ithaca, New York 1961, s. 270.

VII. Bölüm

Demiryolu Seyahatinin Patolojisi

Adam, o an için, aynı hareketlerle sarsılarak, deri ve kas sinirleriyle –bilinçsizce edinildikleri için hiçbir diğ erinden daha az gerçek olmayan– izlenimler edinerek, kendini içine yerleşt iirdiğ i makinenin bir parçası haline gelir.

The Book of Health, 1884.

B iñ sekiz yüz elli’li yılların sonuna kadar tıp sadece takriben de olsa demiryolu yolculuğ unun sağ lığ a etkileriyle ilgilenir.¹ İlk sistematik araştırma E. A. Duchesne’nin 1857’de yayımlanan

¹ İngiltere’nin önde gelen dergilerinden *Lancet*’in dizininde 1830’lu yıllarda “railway” kelimesi bir kez bile yer almaz; 40’lı ve 50’li yıllarda kazalarla bağlantılı olarak sadece önemsiz bir yer edinir. 30’lu yılların ortasında Londra-Brighton hattının planlanması vesilesiyle çok sayıda doktor tünellerde duman, ani ısı değ iş ikliğ i, gürültü vs. gibi sorunlarla meş gul olur. Fakat aslında bu sorunların demiryolundaki yolculuğ un seyriyle spesifik bir bağlantısı yoktur. Bu konudaki –yani, alış ilagelmiş in dış ında hızın ve vibrasyonun etkileri konusundaki– tıbbi görüşler çeş itlilik gösterir, hatta yeni ulaş ım biçimine yönelik ciddi bilimsel yaklaşımlar olarak değ erlendirilemeyecek ölçüde çeliş kilidir. Örneğ in; 1835’te Bavyera Yüksek Sağ lık Kurulu (Obermedizinalkollegium) yolcuların beyin hasarı (delirium furiosum) geç ireceklerini öne sürer. (Karşı laşt ırma için bkz. Gisela Koch ve H. Hoffmann, “Geschichte der Verkehrsmedizin für den Verkehr mit Landfahrzeugen von den Anfängen bis zum Ende des 2. Weltkrieges”, *Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie*,

*Des chemins de fer et leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*² adlı çalışmasıdır. Burada söz konusu olan, 1830 civarında İngiltere’de Gaskell tarafından fabrika işçiliği temelinde yapılan türde bir endüstriyel-tıp araştırmasıdır. Duchesne’nin sağlık durumlarını ele aldığı makinist ve ateşçiler, endüstri işçileri olarak görülür. Lokomotif, yani bu işçilerin çalıştırdıkları makine, Duchesne’nin teşhis ettiği ve “*maladie des mécaniciens*”³ tabiriyle özetlediği çeşitli hastalık semptomlarının asıl nedenidir. Makinist ve ateşçinin lokomotifteki korunmasız pozisyonunun, ani sıcak ve soğuk hava değişiklerinin sonucu olarak romatizma benzeri ağrılar ortaya çıkar.⁴ Lokomotifin ve trenin hareketi için karakteristik olan spesifik mekanik sarsıntılar ve vibrasyonlar da farklı sonuçlar doğurur. Demiryolu bir yandan, erken betimlemelerde “uçmak” olarak deneyimlenen, tamamen sarsıntısız bir hareketle vasıflandırılır; fakat aynı zamanda ray ve çark (tekerlek), karayolundaki bir araba yolculuğunda deneyimlenen sarsıntılara hiç benzemeyen bir yeni tür vibrasyon üretir. Bu vibrasyon demir ray ve demir çarkın tam olarak iç içe geçmesi, hız ve bilhassa raylar arasındaki aralıklar nedeniyle meydana gelir. Mekanik sarsıntının endüstri öncesi biçimlerinden farklı olarak demiryolunun çok kısa ve çok hızlı bir biçimde birbirini izleyen darbeler halindeki hareketi, bu hareketin artık tek tek darbeler olarak değil, sürekli bir vibrasyon durumu olarak deneyimlenmesine sebep olur. Bu durum 1838 tarihli Almanca bir metinde oldukça güzel tasvir edilir: “Vagonun hareketi son derece dengeli; sarsıntılar ya da darbeler söz konusu edilemez. Tekerlerin çıkardıkları ses, bir değirmenin sesine benziyor; bu yüzden insan doğal olarak yanındakiyle konuşmıyor.”⁵ Bu tür bir vibrasyon tüm trende deneyimlense de elbette en çok

Luft- und Raumfahrt-Medizin, Basım yılı 15, Sayı 4, s. 193). Demiryolunun kendine has vibrasyonu konusunda aksi yönde değerlendirmeler de vardır. 1836’da, C. W. Hufeland’ın tıp dergisinde, fayton seyahatinin sallayan hareketi sağlık açısından olumlu değerlendirilirken, “süreklilik arz eden faydalı vibrasyonunun bu büyük avantajı... demiryolu yolculuklarında tamamen kaybolur.” (*Neues Journal der praktischen Heilkunde...*, yay. C. W. Hufeland, 75. sayı, Berlin 1836, s. 119). Aynı dönemde bir başka dergide şu ifade geçer; *Medico-Chirurgical Review, and Journal of Practical Medicine*: “İnsan bedenine iletilen titreşimli veya salınan hareket, faytondaki sarsılma ve sallanma hareketlerinden çok farklıdır ve daha faydalı bir etkisi vardır. Kan dolaşımını düzenler, sindirimi kolaylaştırır ve sinirleri yatıştırır” (alıntı: *American Railroad Journal*, Cilt 6, 1837, s. 689).

2 Fr. *Demiryolları ve Demiryollarının Makinist ve Ateşçilerin Sağlığı Üzerindeki Etkileri*. (ç.n.)

3 Fr. Makinist hastalığı. (ç.n.)

4 “Demiryolu işletmesinin ilk zamanlarında tren personeli hava koşullarına karşı korunmasızdı. Bekçiler ve frenciler açık vagon-platformunda ayakta dururlar, ya da vagonun üst kısmında, döşeme olmayan oturma yerlerine çömelirlerdi.” (Koch/Hoffmann, a.g.e., s. 198)

5 Georg Muhl, *Die westeuropäischen Eisenbahnen in ihrer Gegenwart und Zukunft*, Karlsruhe 1838, s. 21.

hissedildiği yer lokomotif, yani buhar makinesinin vibrasyona bir parça daha katkıda bulunduğu yerdir. Duchesne'nin "*maladie des mécaniciens*" olarak adlandırdığı hastalığın belirtisi "halsizliğin ve uyku halinin eşlik ettiği, süreklilik gösteren ve uyuşmayla ortaya çıkan ağrılardır"⁶ ve bu esasen makine kaynaklı-mekanik sarsıntıların bir sonucudur: "İstisnasız tüm makinistler ve ateşçiler lokomotiflerin mütemadiyen vücudu, özellikle de bacakları etkileyen sarsıntılarından yakınırlar."⁷ Weber 1860'ta "Demiryollarında lokomotifte çalışan personelde fiziksel organizmanın yıpranması" üzerine yazdığı bir makalede sarsıntıların etkileme biçimini daha detaylı olarak ifade eder:

"Lokomotif personelinde sarsıntılar, sadece şiddetli dikey darbeler veya yana dönüşlerle kesintiye uğrayan sürekli bir titreme olarak kendini gösterir. Vücudun tüm eklemlerinde görülen bu titreme öyle şiddetli ve yoğundur ki makinist ya da ateşçi ayaklarını yere tam basarak vücudunun ağırlığını eklem yerlerine verecek olursa, kısa süre için bile bu şekilde durmaya dayanamaz."⁸

Weber ve Duchesne, lokomotif personelinin vücudunu esnek bir pozisyona getirerek mekanik sarsıntılardan etkilenmemeye çalıştığından söz ederler. Makinistler lokomotifin zeminine tam basmadan parmak uçlarında dururlar; bu şekilde durarak, lokomotifin sahip olmadığı esnekliği kaslarıyla sağlarlar.⁹ Fakat bu çok yorucu bir duruş biçimi olduğundan bazı makinistler esnekliği sağlamak, daha doğrusu sarsıntıların etkisini hafifletmek için kendi kendilerine yöntemler geliştirirler. Duchesne şöyle detaylandırır:

"Bazıları bir hasır paspasın üzerinde duruyor, bazıları da ahşap bir ayaklık kullanıyor. İki takozla desteklenen ayaklık darbeleri hafifleterek yılanma sağlıyor. Bazıları ayaklığın altına beş adet yay veya kauçuk tampon koyuyor. Son olarak, arada bir elastik bir tabureye oturmayı akıl edenler de var."¹⁰

6 E. A. Duchesne, *Des chemins de fer et leur influence sur lan santé des mécaniciens et des chauffeurs*, Paris 1857, s. 183.

7 A.g.e., s. 146.

8 *Wieck's Deutsche Illustrierte Gewerbezeitung*, 25. basım yılı, Leipzig 1860, s. 228.

9 Duchesne, s. 145-146; Weber, s. 228: "Sarsıntıları azaltmak ve makinenin hareketlerinin etkisini hafifletebilmek için bu insanlar neredeyse mütemadiyen parmak uçlarında durur, topuklarını makinenin basamağından ya da tenderden hafifçe kaldırırılar."

10 A.g.e., s. 146.

Mekanik sarsıntıların sadece lokomotif personelini değil, aynı zamanda – her ne kadar etkisi azaltılmış biçimde olsa da– bir demiryolu treninde oturan herkesi etkilemesi, teknolojik mantığın sonucudur. Weber açıkça bu mantıktan söz eder; lokomotif ve tren personeli ayrımı yaparak, tren personelinin maruz kaldığı sarsıntıların “yoğunluğunun çok daha az olduğunu” tespit eder; “bunun nedeni, kısmen, vagona yaylanmayı sağlayan tertibatın, makineninkine ve bilhassa tenderinkine¹¹ kıyasla mükemmele yakın denebilecek kadar iyi olmasıdır; ayrıca minder vesaire kullanılarak sarsıntılar büyük ölçüde azaltılabilir.”¹² Lokomotif personeli ve tren personeli –farklı ölçüde olsa bile– aynı mekanik sarsıntıya maruz kalıyorsa, yolcuların buna maruz kalmamasının mümkün olmadığını kabul etmek gerek. Çünkü esas itibarıyla yolcuların trendeki durumu tren personelininkiyle aynıdır; her ne kadar kapalı, yaylanmayı sağlayan tertibatın bulunduğu bir vagona korunaklı seyahat etseler de kendilerini taşıyan makinenin sarsıntılarından hiç etkilenmemeleri mümkün değildir.¹³

İngiltere’nin seçkin tıp dergilerinden *The Lancet* 1862’de “The Influence of Railway Travelling on Public Health” (Demiryolu Yolculuğunun Halk Sağlığına Etkisi) başlığı altındaki makalelerden oluşan bir derlemeyi kitapçık halinde yayımlar. Duchesne, Weber ve diğerlerinin lokomotif ve tren personeli için tespit ettikleri şeyin aynısının yolcular için de prensipte geçerli olduğu bu derlemeye doğrulanır. Burada, mekanik vibrasyon ve sarsıntı, demiryolunu karakterize eden ve daha önceki tüm ulaşım araçlarından ayıran *elastikiyet-yoksunluğu* özelliğiyle açıklanır:

“Canlılarda kaslar ve tendonlar hareket araçlarıdır. Kaplanlar ve kediler boylarını kat kat aşan bir yükseklikten hiç yaralanmadan atlayabilirler. Buna karşın bir lokomotif ya da bir demiryolu vagonu muhtemelen en

11 Tender: Lokomotifin arkasına bağlanan ve gerekli yakıtı, suyu taşıyan vagon. (ç.n.)

12 A.g.e., s. 228.

13 Hava koşullarından korunmayı sağlayan kapalı vagonlarda seyahat etmek, erken demiryolu döneminde sadece iki adet birinci sınıf vagonla mümkündü. Bir tür üstü açık yük vagonundan ibaret olan üçüncü sınıf yolcu vagonunun durumu lokomotif personelininkiyle neredeyse aynıydı. E. Sticht 1889’da bu yolcuların durumunu şöyle özetler: “İnsanlar banklarda oldukça sıkışık halde oturuyor, hızın sebep olduğu rüzgârdan konuşamıyordu, duman gözlerini ve genizlerini yakıyordu ve yağmur yağdığında şemsiyelerini açıyorlardı... Böylesine zor bir yolculuğun sıkıntısı saatlerce, sabırla katlandıkları ve sonra vagondan inerken kelimelerin tam anlamıyla perişan oldukları, toza ve ise bulandıkları görülüyordu.” (E. Sticht, *Über die Maßnahmen zur Erhaltung eines gesunden Eisenbahnpersonals. Verhandlungen des Verbandes deutscher Bahnärzte*, Köln 1889, alıntı: Koch/Hoffmann, a.g.e., s. 200.)

ufak bir düşmede bile zarar görür. Lokomotif raylardan alıp asfalt bir yola koyarsak, ya lokomotif, ya yol, ya da ikisi birden çok çabuk tahrip olur. Bunun nedeni, kasların yerini alan mekanik tertibatın çok yetersiz olmasıdır. Gelişim bozukluğu nedeniyle bacaklarının uzunluğu birbirinden farklı olan bir insan, bu farkı kaslarını daha fazla veya daha az çalıştırarak telafi edebilir. Ancak demiryolu araçları için bu tür bir dengeleme mümkün değildir. Daha da örnekleyecek olursak: Bir at yıllarca kötü asfaltlanmış bir yolda hareket ederken, darbeleri kaslarının ve tendonlarının yardımıyla hafifletir. Bir süre sonra tendonları elastikiyetini kaybeder ve atın adımları dengesizleşir. Veteriner duruma müdahale ederek, tendonlara ‘dağlama’ denen bir işlem uygular. Demiryolu aracı –daha baştan– yıpranmış bir at gibidir. Kassız bir iskelettir.”¹⁴

Lancet kitapçığında yolcuların durumunu ortaya koyan tablodan Duchesne ve Weber’inkine benzer sonuçlar çıkar. Demiryolunun makine parçalarının, çarklarının ve raylarının mekanik elastikiyet-yoksunluğuna bağlı olarak yolculuk “küçük, hızla birbirini izleyen bir sarsıntılar serisi” halini alır.¹⁵ Yolcunun buna irade dışı gösterdiği tepki lokomotif personelininkinden farklı olmaz; makinede eksik olan esnemeyi vücuduyla sağlamaya çalışır. *Lancet* kitapçığına göre; yolcunun vücudu –irade dışı– harekete geçirdiği kaslarının elastikiyeti sayesinde demiryolunun elastikiyet-yoksunluğunu telafi eder:

“Vibrasyona ve sarsıntılara sebep olan bir araçta bulunmanın doğrudan sonucu... tüm seyahat süresince çok sayıda kas harekete geçer ve sürekli olarak gergin halde kalır... Demiryolu vagonunun hareketindeki frekans, hız ve kendine özgü anilik mütemadiyen kaslara yüklenilmesine sebep olur; nispeten uzun bir seyahatin ardından hissedilen yorgunluğun, hat-ta bitkinliğin nedeni budur.”¹⁶

Kaslar gibi duyu organları da yorulur. Hız nedeniyle çabucak değişen optik izlenimler gözleri endüstri öncesi seyahatte olduğundan çok daha büyük ölçüde yorar. Aynı durum tüm seyahat boyunca rahatsız edici bir gürültüyle baş

14 *The Influence of Railway Travelling on Public Health. The Lancet.* Londra 1862, s. 23-24.

15 A.g.e., s. 41.

16 A.g.e., s. 44.

etmek zorunda kalan iştirme organları için de geçerlidir.¹⁷ Kısacası, yolcunun tüm organizması “aşırı çalıştırılmaya ve yıpranmaya”¹⁸ maruz kalır; endüstri öncesi seyahatte –çağın tıp yazarları tarafından sürekli vurgulanan salt psikolojik yıpranmayı dikkate almazsak– bu şekilde bir yıpranma görülmez.¹⁹

Lancet araştırmasının birinci ve ikinci sınıf vagon yolcularında “demiryolu kaynaklı yorgunluk” tanısı koyduğu semptomlar, –(“koltuk döşemeleriyle tamponlanmış biçimde” demek yerine) hafifletilmiş biçimde– Duchesne’nin

17 “Lokomotif personelinin sürekli olarak maruz kaldığı, çoğunlukla yüksekliği ve yoğunluğuyla iştirme duyusuna ve sinirlere son derece büyük zararlar verebilen, yani organizmayı etkileyen şiddetli sesler, sarsıntılardan daha az zararlı değildir. Demiryolundaki, hareket esnasında lokomotifteki (ve kısmen vagonlardaki) gürültü hakikaten fevkalade şiddetlidir... Dolayısıyla dikkatli bir gözlemci, şenliklerde bağırın kalabalıkların yanından geçerken, bağırıklarının yalnızca yüz hareketlerinden anlaşıldığını, kesinlikle *duyulmadığını* fark eder.” (Weber, belirtilen yerde, s. 229) Bkz. ayrıca: *Lancet*, belirtilen yerde, s. 45.

18 *Lancet*, belirtilen yerde, s. 52. *Lancet*-Araştırması’ndan yirmi yıl sonra (1884) bir tıbbi metin, yolculuk zamanı ve içinden geçen mekân arasındaki yeni ilişkiyle ortaya çıkan ve eskiden görülen yorgunluk belirtilerinin kat kat artmasına sebep olan bu alışımın dışındaki yüklenmeyi şöyle açıklar: “Kompartmentan penceresinden dışarı bakmak gözbebeklerine aşırı yüklenilmesine yol açar; buna tekerleklerden gelen ve kompartımanın içine yayılan gıcırıtı bir gürültü eşlik eder; derken düdüğün kulak tırmalayan sesi ve arada bir çıkan fren sesi de gürültüye eklenir ve bunlar sürekli olarak huzursuzluğa, şaşkınlığa ve hatta bir tür şoka sebep olur. Bir de tren sağa sola sallıyor, kötü döşenmiş raylar üzerinde sarsılıyorsa – tüm bunlar ruhsal durumu, kasları ve bilinci etkiler. Rastlantısal olan ve düzenli olmayan her şey bir kenara bırakılsa ve her şeyin mümkün olduğunca kusursuz olduğu kabul edilse bile yine de geriye, daha önce sözünü ettiğimiz, göz ardı edilemeyecek bir şey kalır. Yolculuğun doğası nedeniyle kaçınılmaz olarak ‘izlenimler’ ortaya çıkar ve bunlar beraberinde yorgunluğu getirir. Gözlere aşırı yüklenilir, kulaklar gürültüden âdeta sağır olur, kaslar aşırı gerilir ve sinirler düzeni korumaya çalışmaktan yorulur. Buna bağlı olarak uyanık ve bitkinlik baş gösterir...” (Russell Reynolds, “Travelling – Its Influence on Health”, yeri: *The Book of Health*, yay. Malcolm Morris, Londra / Paris / New York 1884, s. 581.)

19 *Lancet*: “... demiryolu yolcularında sıklıkla fark edilen bir huzursuzluk duygusu, ancak nadiren adamakıllı bir korku hali alır. Bu kişiler için bir çarpışma olasılığı daima mevcuttur ve herkes şunu bizzat görebilir, tren beklenmedik bir yerde ansızın durduğunda ya da hızını kestiğinde veya düdüğün kulak tırmalayan sesi duyulduğunda, trenin penceresinden dışarı bir baş uzanır ve kaygılı gözler etrafa bakınarak, herhangi bir tehlike işareti arar... Dahası hız, yolcuların hat boyunca manzarayı ve etraftaki nesneleri huzurla seyretmelerine engel olur; yani fayton yolculuğunun sağladığı bu oyalanma ve rahatlatma imkânı tren yolculuğunda yoktur. Yolcu artık sadece öznel zihinsel faaliyetlere zorlanır; bu yüzden asabi davranışlar bu tür bir ilerleme hareketinin yol açtığı bir durum, istenmeyen bir yan etki olarak görülmelidir” (belirtilen yerde, s. 43). – Bir diğer psikolojik baskı, treni kaçırma kaygısıdır. *Journal of Public Health and Sanitary Review* adlı dergide 1855’te yayımlanan bir makalede şu ifade yer alır: “Rahatsızlığın asıl nedenleri demiryolu vagonunun gürültüsü, sarsıntısı ve hızı değildir... daha ziyade heyecan, kaygı ve sinir bozukluğudur; genellikle son ekspres trene, tam olarak belirtilen dakikada harekete kalkacak olan trene yetişme çabasıyla baş gösterir” (Cilt 1, s. 425). 1850’li ve 1860’lı yıllarda demiryolu literatüründe bundan sıkça söz edilmesi, bu kaygının ne kadar genel olduğunu ortaya koyar. Hatta 1868’de *Hurried to Death* (Haviland) başlığı altında bu soruna eşası biçimde eğilen bir monografi yayımlanır.

“*maladie des mécaniciens*” olarak özetlediği semptomlarla aynıdır. Sadece romatizmaya bağlı şikâyetler yoktur; çünkü yolcular oldukça korunaklı vagonlarda taşınır. Yine de vagonların döşemesi, içeride oturan yolcuların bilhassa demiryolu personelinin maruz kaldığı sarsıntılardan, gürültüden ve hızdan etkilenmesini engellemez. Özellikle düzenli olarak demiryolunu kullananlar, evi ve iş yeri arasında mekik dokuyanlar, bu durumu deneyimler. *Lancet* kitapçığının yazarlarından biri, Londra ve Brighton arasında her gün iş seyahati yapanları senelerce gözlemledikten sonra izlenimlerini kaleme alır: “Normal yaşlanma sürecinin aktif bir yaşam süren insanlar üzerinde nasıl bir etkisi olduğunu, yıllardır edindiğim deneyimlerden biliyorum; fakat gözlemleyebildiğim kadarıyla, birkaç yıl içinde bu grup kadar çabuk yaşlanan bir insan grubu daha görmedim.”²⁰ Birinci ve ikinci sınıf vagonların kentsoylu demiryolu yolcularını esas alan bu izlenimi, Gaskell’in 1836’da endüstri işçilerinin genel sağlık durumu hakkında yazdıklarıyla karşılaştıralım:

“Genel olarak, fabrika işçilerinin tam olarak tanımlanabilen hastalıkların sadece birkaçına yakalandıklarını söylemek mümkün; fakat neredeyse hepsi, sindirim bozuklukları gibi semptomların yanı sıra buna bağlı olarak sinir sisteminde ortaya çıkan belirtilerle kendini gösteren belli başlı rahatsızlıklardan mustarip: Melankoli, aşırı sinirsel duyarlılık ve genel halsizlik.”²¹

Bu pek de tıbbi olmayan metinlerin karşılaştırmasından yola çıkarak, kentsoylu yolcular için demiryolunda seyahat etmenin, 19. yüzyılda endüstri proletaryasının kine benzer bir deneyim olduğu tezini ileri sürmek şüphesiz abartı olur. Endüstri işçilerinin, örneğin, alının teriyle bir makineye var gücüyle emek veren makinistin durumunun, dayalı döşeli bir kompartımanda rahatça oturarak yolculuk edenlerin durumundan farklı olduğu ortadadır. Ancak bu –inkâr edilemeyecek ölçüde temel– fark görmezden gelinirse, demiryolunun kentsoylu yolcularının deneyimi pekâlâ endüstriyel olarak tanımlanabilir. Yolcu, tren personelinin üretici olarak katıldığı aynı endüstriyel oluşuma tüketici olarak katılır. Demiryolunun endüstriyel anlamda ürettiği şey ulaştırma, yer değişikliğidir. Bu üretimi esas itibarıyla tüm diğer endüstriyel üretim

²⁰ A.g.e., s. 53.

²¹ Peter Gaskell, *Artisans and Machinery. The moral and physical condition of the manufacturing population considered with reference to mechanical substitutes for human labour*, Londra 1836, s. 237-238.

biçimlerinden ayıran, üretim ve tüketimin eşzamanlı oluşudur. Endüstriyel ürünlerin tüketimi, zamansal ve mekânsal olarak üretimden ayrı gerçekleşir. Endüstriyel karakter bu noktada kendini sadece dolaylı olarak ifade eder (ürünlerin tek tip, bol vs. oluşu). Buna karşın ulaştırma üretiminde –ki yolcular açısından eşzamanlı tüketimdir– endüstriyel karakter eylemde deneyimlenir. “Ulaştırma endüstrisinin sattığı şey” der Marx, “yer değişikliğinin kendisidir. Elde edilen fayda-etkisi ayrılmaz biçimde ulaştırma sürecine, yani ulaştırma endüstrisinin üretim sürecine bağlıdır. İnsanlar ve mallar ulaştırma aracıyla seyahat eder ve ulaştırma aracının yolculuğu, onun bir yerden bir yere hareketi, bu araçla oluşturulan üretim sürecinin ta kendisidir. Fayda-etkisi sadece üretim süreci esnasında tüketilebilir; bu süreçten ayrı bir kullanım-değeri olarak varlık göstermez...”²² Bir başka paragrafta bunu daha açık ifade eder: “(Ulaştırma aracının) üretime yönelik işlevi esnasında, yani üretim sahasında yer aldığı esnada meydana getirdiği fayda-efektü – yer değişikliği, bireysel tüketime eşzamanlı dahil olur (örneğin, yolcuların tüketimine).”²³ Sadece yer değişikliğinin değil, onun maddi, teknolojik ve endüstriyel ürünün de yolcuların tüketimine dahil olduğunu belirtmek gerek: Aşırı yüklü vagon ve ray materyalinin vibrasyonu, makinenin çalışırken çıkardığı gürültü, kısacası büyük sanayi için karakteristik olan devasa makine kompleksi – ki bunlar karşısında insanlar sadece “canlı ilaveler” (Marx)²⁴ olarak tezahür eder.

Bu açıdan bakıldığında, daha önce sözü edilen, yüzyılın ilk yarısına ait demiryolu söylemi yeni bir anlam kazanır. Kentsoylu yolcuların –Ruskin gibi– insanın artık demiryolunda kişi olarak seyahat etmediğine, aksine canlı bir koli gibi taşındığına²⁵ dair şikâyeti, zanaat için endüstri ne ise, seyahat için de

22 *Das Kapital*, Cilt 2, MEW Cilt 24, s. 60.

23 A.g.e., s. 160.

24 *Das Kapital*, Cilt 1, MEW Cilt 23, s. 445; aynı, daha doğrusu benzer ifadeler elbette Marx'ın hemen hemen her metninde yer alır. Endüstri işçisini karakterize eden Gaskell' de de çok benzer bir ifadeye rastlanır: “...tümüyle yaratıcı özgürlüğünü kaybetmiş ve kendisini çevreleyen makinenin en az, hareketi sağlayan dişli çarklar ve krank milleri kadar parçası olmuştur” (belirtilen yerde, s. 358).

25 Karşılaştırma için bkz. Bölüm 4, Not 8. Ruskin alıntısının tamamı şöyledir: “Demiryolu seyahatinin tüm sistemi, mütemadiyen acelesi olan ve bu yüzden seyahatin tadını çıkaramayan insanlar için tayin edilmiştir. Bir şekilde bundan kaçınılseydi, hiç kimse bu şekilde seyahat etmezdi. Tünellerden ve yığma zeminlerden geçmek yerine, rahat rahat tepelerde ve çayırıların arasında seyahat etmek için zaman ayırırdı. Zamanı olduğu halde tünellerde ve yığma zeminlerde seyahat etmeyi tercih eden biri olsaydı, istasyonda bir şeyler sormamızı gerektirecek kadar gelişmiş bir güzellik anlayışı olmazdı. Demiryolu yolculuğu her açıdan, mümkün olduğunca çabuk halledilen ve hiçbir çekiciliği olmayan bir meseledir. İnsanı yolcu olmaktan çıkarıp, canlı bir koliye dönüştürür.”

demiryolunun aynı anlama geldiğine dair bir ima içerir. Hem kâr amaçlı üretimin hem de gezi trafiğinin endüstriyel devrimi bireyin estetik özgürlüğüne son verir. Endüstri öncesi özne, nesnesiyle canlı ve dolaysız bir etkileşim kuruyordu; zanaatkârın işin nesnesiyle, ya da yolcunun içinden geçtiği ortamla görsel olarak kurduğu ilişki gibi. Bu canlı ilişki, giderek daha güçlü bir biçimde araya giren makinelerle yok olur. “Asıl” büyük sanayi –Manchester ve Sheffield– konusunda 19. yüzyıl burjuvazisinin otantik deneyimi yoktur; hakkında sadece dolaylı olarak bilgi edinirler –ki bu, dünya fuarlarının sunumunun ve güzel bir filantrop literatürün süzgeçten geçirmiş olduğu bilgidir. Buna karşın demiryolu, ulaştırmanın endüstriyel üretim süreci, buna iştirak eden kentsoylu yolcular için, üretimin canlı bir parçasına dönüşen bedenlerinde gerçek bir endüstriyel deneyim olur.

Bu endüstriyel deneyim ne kadar inkâr edilemez ve fiziksel olarak hissedilebilir durumdaysa, onu azaltma çabası da o kadar büyük olur. Bu çaba 19. yüzyılın merkezi ve kültürel-tarihi bir fenomeninin, döşemenin çıkış noktasıdır. Döşeme başta işlevseldir; vücudu makinenin mekanik sarsıntılardan korumaktan başka bir amacı yoktur. Duchesne ve Weber tarafından gözlemlenen makinistler bu amaçla sadece kendi kaslarını ve bazı primitif araçları kullanır. Burada vücudun kendisi esneme işlevini üstlenmek zorundadır. Birinci ve ikinci sınıf vagonlarda yolculuk edenler daha şanslıdır. Burada koruma işlevini döşemeler üstlenir. Demiryolunun “kendine has, şiddetli vibrasyonlarının” nahoş etkisini hafifletme imkânı hakkında *Lancet* araştırması şöyle der:

“Bunlara mani olmayı mümkün kılan araç tek kelimeyle ifade edilebilir: Elastikiyet; darbeye karşı doğal önleyici. Yeterli miktarda elastik madde- nin kullanılmasıyla –esnekliği olmayan bir demiryolu vagonunda katlanılmaz olması muhtemel– hareket, hafif bir sallantıya dönüşür. Vagonun yay tertibatı, yani at kılıyla döşenmiş koltuklar (ve bu şaşaalı yeni vagonun elastik mantar zemini), sıradan bir yolcunun akıllılık ederek daima aklında tutması ve ona göre davranması gereken elastikiyet prensibinin doğrulamasıdır.”²⁶

Döşemeciliği öne çıkaran işlevsellik yüzyılın seyri içinde kaybolur ve döşemecilik işlevsellikten bağımsız olarak, endüstrinin genişlemesiyle doğru

26 A.g.e., s. 137.

oranda ilerler. Siegfried Giedion itinaıyla bu bağlantıyı ima ederken, Batı Avrupa ülkelerinde geç 19. yüzyıl için böylesine karakteristik olan şatafatlı döşeme-kültürünün her daim, yükselen endüstri-burjuvazisiyle birlikte ortaya çıktığına dikkat çeker.²⁷ Hafifletilmesi gereken mekanik-endüstriyel sarsıntıların olmadığı –oturma odası gibi– mekânlarda görülen döşeme artık işlevsel değildir. Döşemeyle ortadan kaldırılmaya çalışılan artık fiziksel sarsıntı değil, nesnelerin endüstriyel kaynağına dair her tür anımsatıcıdır; bu bir istasyonun, bir sergi salonunun demir konstrüksiyonu ya da bir koltuğun ahşap iskeleti olabilir. Çelik konstrüksiyonları örten, Barok ve Rönesans tarzı gösterişli cepheler, esas itibarıyla koltukların iskeletlerini görünmez kılarak unutulmalarını sağlayan döşemelerden, minderler, ponponlar ve püsküllerden hiç de farklı değildir.²⁸

27 S. Giedion, *Mechanization Takes Command*, New York 1969, s. 365.

28 İlgili kısma *Mechanization* kitabında “Döşemenin Saltanatı” başlığını atan Siegfried Giedion İkinci İmparatorluk döneminin döşemeli mobilyaları hakkında bilgi verir: “Koltuk ve kanepelerin iskeletleri döşemenin iyice içinde kalır; öyle ki Fransızlar buna ‘kaplamanın ahşap karşısındaki zaferi’ der. Koltukları, kanepeleri, divanları ve pufları mümkün olduğunca ağır ve hantal yapmak için hiçbir masraftan kaçınılmaz. Bir ayak uzunluğundaki püsküller bazen ayağın en alt kısmını, sandalyenin bacağından geriye kalan son şeyi bile örter. Mobilyalar giderek kabaran minderlere benzer” (belirtilen yerde, s. 366). Bunu, Erich Schild’in Paris Garnier Opera Binası tasviriyle karşılaştıralım: “Bina tümüyle demir taşıyıcılardan ve borulardan oluşan bir konstrüksiyona sahip olsa da tüm bunlar duvarlar, mermerler ve mermer görünümlü taşlarla örtülmüş; biçimi, onu taşıyan iskeletten görünürde hiçbir eser bırakmayacak kadar değiştirilmiş... Bu yapıda konstrüksiyon ile biçim arasında bir rekabet yok. Önemli olan dışarıdan görünen biçim, taşıyıcı iskelet sadece ona hizmet eden bir araç” (*Zwischen Glaspalast und Palais des Illusions*, Frankfurt/Berlin/Viyana 1967, s. 92). – Beaux-Arts mimarisinin içte görünmeyecek biçimde kullanılan çelik girişleri ne ise, döşemeli mobilyalar için de çelik yaylar odur. O zamana kadar sadece “salt teknolojik amaçlar için” kullanılan çelik yaylar –Paris’teki opera binasının çelik taşıyıcıları gibi gözlerden uzak– üzerine ya da etrafına geçirilen aşırı süslü bir döşemeye imkân verir. Mimaride ve oturma mobilyalarında döşeme prensibinin gelişiminin zirveye ulaşması Fransa için şüphesiz ki İkinci İmparatorlukla doğrudan ilişkilendirilebilir. Avrupa’nın tümünü ilgilendiren zaman dilimi yaklaşık olarak 1855’ten 1890’a kadar olan yılları kapsar. 1850 ile 1855 yılları arasında fuar, istasyon, hal vs. gibi sadece amaca hizmet eden binaların mimarisinde çıplak, üzeri örtülmeden konstrüksiyon prensibi (1851’de Londra’daki Crystal Palace’ın başarısını takiben) hüküm sürer. 1855’ten itibaren, Paris’in o yılki dünya fuarı binasıyla başlayarak, tepkiler doğar. “O sıralarda (mimari zevklerde) belirgin bir değişiklik baş gösterdi; mimaride heybetli yapılar ve plastik sanatlar tercih edilir oldu; demir ağırlıklı narin yapılardan ve cam mimarisinin transparan yüzeylerinden vazgeçildi” (Henry-Russell Hitchcock, *Architecture in the 19th and 20th Centuries*, Baltimore 1958, s. 115). Hitchcock Paris’teki 1855 tarihli fuar binası için şöyle der: “Üzeri demir ve camla örtülü devasa iç mekân, dışarıdan çok geleneksel bir taş cepheyle neredeyse tamamen gizlenmişti” (belirtilen yerde, s. 128). Aşağı yukarı 1890’dan itibaren konstrüksiyon yeniden özgürleşmeye başlar; bunun en belirgin örneği, Paris’teki 1889 tarihli dünya fuarında, Dutert’in meşhur Makineler Galerisi’nde görülür; galeri taş kaplama yapılmamış bir çelik konstrüksiyondan ibarettir. Hemen hemen aynı dönemde mobilya endüstrisinde döşemeyi azaltma eğilimi fark edilir. *Furniture and Decoration and*

Endüstriyel Yorgunluk

...metaller için yorulma eğrileri,
kas çabası için yorulma eğrileri ile
dikkat çekici bir şekilde çakıştı.
Smithsonian Enstitüsü Yıllığı, 1911.

Nispeten uzun bir demiryolu yolculuğunun ardından yolcularda görülen yorgunluk halini 1862 tarihli *Lancet* araştırması yolcuların maruz kaldıkları mekanik sarsıntılarla açıklar. Bu “hızla birbirini izleyen kısa vibrasyonlar ve salınımlar” sadece insan bedenini etkilemekle kalmaz, onu taşıyan makinenin maddesini de aynı şekilde etkiler. Sadece yolcular değil, madde de yorulur.

Yorgunluk kavramı 19. yüzyılın ortalarında fizyolojik anlamının yanı sıra bir teknik anlam kazanır ve ilk kez 1854’te Londra İnşaat Mühendisleri Enstitüsü’nde yapılan bir konferansta literatüre geçer: “*On the fatigue and consequent of metals*” (Metallerin yorulması ve bunun sonucunda kırılması). Burada anlatılan şudur:

“Korkunç ve açıklanamaz gibi görünen demiryolu kazalarının ve diğer felaketlerin çoğunun ‘metal yorgunluğu’ olarak adlandırabileceğimiz bir sürece dayandığı varsayımı için nedenler mevcut. Bu yorgunluk, örneğin,

the Furniture Gazette adlı yayında Ağustos 1897’de yayımlanan bir makalede şu ifade yer alır: “Şu anda genel olarak ince döşemeler rağbet gördüğünden, koltuk iskeletlerine daha birkaç yıl öncesi-ne mutat olandan çok daha fazla özen göstermek zorundayız. Bazı modası geçmiş, kalın döşemeli Chesterfield-kanepeleriyle bu bitmiş mobilya arasında çok az benzerlik var, hatta hiç yok. Ahşap kısımlar sadece bir iskelet oluşturuyor ve bu iskelet tamamen kaplanıyor; at kılı, yün, talaş ve diğer materyallerle baştan ayağa örtünerek kayboluyor... Mobilyanın konstrüksiyonu, bilmeyen biri için tamamen görünmez oluyor...” (alıntı: John Gloag, *Victorian Comfort*, New York 1973, s. 70-71). Bu kısım alıntılanan Gloag şuna dikkat çeker; burada konstrüksiyon ve işlev konusunda, hemen hemen aynı dönemde Wright, Sullivan, van de Velde tarafından mimaride gösterilen çabalardakiyle aynı eğilim söz konusudur (belirtilen yerde, s. 72). Mobilyacılık ve mimaride döşeme prensibinden genel ve nihai olarak vazgeçilmesi I. Dünya Savaşı’yla, Avrupa’nın endüstri devriminin yıkıcı sonucuyla ilişkilendirilebilir; Bauhaus 1919’da kuruldu.

tekrarlanan aşırı yüklenme, çarpmalar, sarsıntılar, darbeler, tahrifat ya da gerilme gibi bir dizi farklı nedene bağlı olarak ortaya çıkabilir.”¹

Demirin sürekli sarsıntı sonucu kristalleştiği ve sonunda kırıldığı fenomeni uzun zamandır biliniyordu. Ancak demirin endüstriyel devrimin ana maddesi olarak üstlendiği taşıyıcı rolüyle birlikte bu fenomen sistematik olarak ele alınmaya başlar. Demiryolunun pek çok diğer bölgede olduğu gibi burada da “en önemli kuvvet” işlevi görmesinin pek çok nedeni vardır. Demiryolu makine teknolojisi açısından zamanın en ileri endüstrisi olarak tezahür eder; üretime yönelik diğer endüstrilerden farklı olarak halkın gözü önündedir ve sonuç olarak demiryolu kazaları yüzyılın en sansasyonel olayları arasında yer alır. Paris-Versailles hattında 8 Mayıs 1842’de 55 yolcunun hayatını kaybettiği ve yüzün üzerinde yolcunun ağır yaralandığı demiryolu kazası Avrupalılarda uzun süren bir demiryolu travmasına sebep oldu. Bu felaketin nedeni kırılan bir lokomotif aksı, yani metal yoğunluğuydu; ancak 1842’de bu teşhis, bu teknik kavram henüz mevcut değildi. Yine de yorgunluk kavramının bir teknik yayında kazayla ilişkilendirilmesi oldukça dikkat çekicidir. Kazanın nedenini araştırmakla görevli uzmanlardan biri, mühendis Laignel, yolcuların fizyolojisinin ve demiryolu materyalinin aynı sarsıntılardan aynı şekilde etkilendiğini görerek, şöyle bir açıklamada bulunur: “... darbeler ve sarsıntılar yolcuları yorar ve çok geçmeden tüm materyale, özellikle de çarklara ve akslara zarar verir.”² Yirmi yıl sonra, 1860’lı yıllarda, August Wöhler Almanya’da modern materyal araştırmasının temelini atar. Materyal yorgunluğu fenomenini, kırılan demiryolu aksı temelinde tanımlar ve gelecekte demiryolu materyalinin yapımında metal yorgunluğuna karşı daha dayanıklı alaşımlar kullanılması amacıyla nicelik açısından değerlendirir.³

Wöhler ile sistematik olarak başlayan materyal araştırmasının elbette tarihte öncüleri vardır. Örneğin, Galileo Galilei’nin duvara yatay olarak yerleştirilmiş ve en ucuna ağırlık bağlanmış bir kirişin eğilmeye karşı dayanıklılığını hesapladığı

- 1 Frederick Braithwaite’nin açıklaması, yeri: *Inst. of Civil Engineers. Minutes of Proc.*, Londra 1854, Cilt XIII, s. 463.
- 2 B. Laignel, *Quelques mots et remarques sur les chemins de fer. A l’occasion de l’événement du 8 mai*, Paris 1842, s.2.
- 3 Wöhler denemelerini *Zeitschrift für Bauwesen* adlı dergide yayımlar: “Versuche über Biegung und Verdrehung von Eisenbahnwagenachsen während der Fahrt” (1858, sayı 8, s. 461). – “Versuche über die einwirkenden Kräfte und die Widerstandsfähigkeit bei Eisenbahnwagenachsen” (1860, sayı 10, s. 583). – “Versuche über die Festigkeit von Eisenbahnwagenachsen” (1863, sayı 13, s. 233). – “Versuche über die relative Festigkeit von Eisen, Stahl und Kupfer” (1866, sayı 16, s. 67).

deneyi materyal testi olarak tanımlanabilir.⁴ Genel olarak, endüstri öncesi materyal testinin yapı statüğüyle özdeş olduğunu söylemek mümkün. Aynı bir gelişme, burada da endüstriyel devrimin ve beraberinde getirdiği görüngülerin öncüsü olarak bir kez daha kendini kanıtlayan orduda gerçekleşti. 18. yüzyılda, her ne kadar henüz sistematik ilerlemekten uzak olsa da ordunun ateşli silah alımlarını düzenlemek için⁵ Prusya Materyal Denetleme Kurumu ve Askeri Araştırma Kurumu gibi askeri-teknik araştırma kurumları kuruldu; bugün bu kurumların yerini Federal Almanya Materyal Araştırma ve Denetleme Kurumu (Bundesanstalt für Materialforschung- und Prüfung) almıştır.⁶

Materyal denetimi buhar makinesinin endüstriyel kullanımıyla birlikte yeni bir nitelik kazanır. Buhar makinesi kullanımdaki iyileştirme, kazanda üretilen basıncın daima yükselmesi olarak tezahür eder. 18. yüzyılın Newcomen-makinesi yerini 19. yüzyılın yüksek basınç makinesine bırakırken, sadece buhar makinesinin teknolojisi değil, makinenin esasını oluşturan, içinde çalıştırıldığı materyal de değişime uğrar. Eski düşük ve alçak basınç makineleri kısmen ahşaptan ibaretken, modern makineler tamamen demirden yapılır. Ancak bu bile yetersiz kalır. Evans'ın yüksek basınç makinesinin nehir vapuru trafiğinde bol bol kullanıldığı ABD'de 1830'lu yıllarda bir dizi kazan patlaması olur ve bu patlamalarda ölenlerin sayısı Avrupa'daki en büyük demiryolu felaketinde (Versailles) ölenlerin sayısını hayli aşar.⁷ Bu da materyal araştırması için bir diğer tetikleyici olur. Alexander Dallas Bache 30'lu yıllarda Philadelphia'daki Franklin Enstitüsü'nde kazan yapımında kullanılan demirin dayanıklılığı üzerine bilimsel çalışmalar yapar.⁸ Burada yorgunluk kavramının henüz ortaya çıkmamış olmasının sebebi, materyalin sadece basınç ve ısıya dayanıklılığı ve materyal kusurları açısından incelenmesidir. Daha sonra demiryoluyla birlikte

4 Walter Ruske, "100 Jahre Materialprüfung in Berlin. Ein Beitrag zur Technik-Geschichte", *Festschrift der Bundesanstalt für Materialprüfung*, Berlin 1971, s. 12-15.

5 Ateşli silah üreticileri ve Prusya ordusu arasında 1722'de imzalanan bir sözleşmede şu ifade geçer: "Tüfekler bir subay tarafından teslim alınır; namluları ateşletir, iyi bulduklarını bir kartalla damgalatır, her tüfeği aynı şekilde inceler ve test eder" (alıntı: Ruske, s. 217).

6 Tam metnin (*Festschrift der Bundesanstalt für Materialprüfung*) neredeyse dörtte biri askeri denetleme kurumlarının tarihine yer verir.

7 1848'te yapılan tespite göre, 1816 ve 1848 yılları arasında Amerikan nehir vapurlarında 233 kazan patlaması yaşanır ve bu patlamalarda 2.563 kişi hayatını kaybeder (John G. Burke, "Bursting Boilers and the Federal Powers", yeri: *Technology and Culture*, yay. M. Kranzberg/W. H. Davenport, New York 1972, s. 109). Sadece 1838 yılında gerçekleşen 14 patlamada 496 kişi ölür (A.g.e., s. 98). 1838'de Moselle adlı vapurdaki patlamada ölü sayısı 151, bir diğer patlamada 140'tır (A.g.e., s. 106).

8 Ruske, A.g.e., s. 29.

ortaya çıkan ve materyale baskı yapan mekanik sarsıntıların ve vibrasyonların henüz teşhis edilebilir bir anlamı yoktur.

Sonunda materyal araştırmasına yeni bir yön veren ve yorgunluk kavramını katan, makinenin materyalinin giderek daha fazla maruz kaldığı bu yeni tür vibrasyondur. Bu vibrasyon makinenin *çalışmasıyla*, parçalarının iç içe geçmesiyle ortaya çıkar. Galilei'den Bache'ye dek materyal araştırmalarının konusu olan statik eleman bundan böyle dinamik olur.⁹ Makinenin –materyalinin yorulması–na sebep olan– *çalışmasını* bilhassa vurguluyoruz. Çünkü 19. yüzyılın ortalarında ortaya çıkan modern materyal denetimi ve Marx'ın “emeğin yoğunlaştırılması” olarak adlandırdığı şey arasında elbette bir bağlantı var. Kapitalist endüstri gerçekte materyali de insanların iş gücünü de sömürür, Marx'ın terminolojisiyle, değişmez ve değişken sermaye aynı şekilde değerlendirilir. Marx emeğin yoğunlaştırılmasını “... aynı süre içinde çoğalan emek giderleri, emek gücünün artan gerilimi, emek zamanının kısa aralıklarının doldurularak daha da kısaltılması...” olarak tanımlar.¹⁰ Makineler konusunda, metal yorgunluğu üzerine yazılan daha yeni bir temel eserde buna uygun bir ifade yer alır: “Dayanıklılık/ağırlık ilişkisinin yanı sıra enerji/ağırlık ilişkisini daha doğru hesaplama yönünde süregelen eğilim, iyileştirilmiş statik teknikler ve daha yüksek iş yükünün kullanılması, yani kısa bir sürede artan devir sayısı biçiminde çalışma hızı.”¹¹

Taylorizmin insani iş gücünden en verimli biçimde faydalanılması için yapıtlarını, materyal denetimi makinelerin üretildiği materyaller açısından yapar. Frederick Winslow Taylor'un 1880 ve 1900 yılları arasında fabrika işçileri üzerine yaptığı zaman ve hareket araştırmaları, modern materyal araştırmalarıyla aynı işleve sahiptir.

Tarihsel sıralama, materyal araştırmasının Taylorizmin ortaya çıkışını teşvik ettiği düşüncesini akla yakın kılar. İnsani emeğin en rasyonel biçimde değerlendirilmesinin yolu, daha önce en rasyonel inşa biçimi tespit edilmiş olan makineler tarafından gösterildi.¹² Yorgunluk kavramında, daha doğrusu bu

9 Braithwaite statik ve dinamik durumda yüklü materyal arasındaki ayrımı net bir biçimde ortaya koyar: “Örneğin, bir taşıyıcı biçimindeki metal –statik durumda– ağır bir yüke ya da basınca maruz kalırsa ve bu esnada basınç doğrultusunda bir bükülme ortaya çıkarsa, statik durum devam ettiği veya yüklenme çok sık tekrarlanmadığı sürece kınılmadan dayanır. Ancak statik durum çok sık bozulursa, metalin kalitesi kötüleşir; tekrarlanan zorlama nedeniyle direnç kaybeder ve sonunda kınılır.”

10 *Das Kapital*, Cilt 1 (MEW 23, s. 432).

11 J. Y. Mann, *Fatigue of Metals*, Londra/New York 1967, s. 3.

12 Burada Marx'ın, Descartes'in hayvanları makine olarak değerlendirmesi üzerine yaptığı yorumu hatırlayalım: “Hayvanları makine olarak tanımlayan Descartes, onları insanların yardımcılarını

kavramın fizyoloji ve teknoloji arasındaki yolculuğunda, bu iki alanın birbirlerini karşılıklı olarak nasıl etkilediğini görmek mümkün. Fizyolojik yorgunluk fenomeni başta belli bir yere oturtulamayan, bilimsel açıdan neredeyse yok sayılan bir kavramdır. Bu kavram teknoloji tarafından, endüstriyel devrimle bağlantılı olarak keşfedilen bir yeni tür materyal-durumunu tanımlamak amacıyla alınır. Yorgunluk kavramı burada teknolojik açıdan tam tanımını ve nicelemesini bulduktan sonra, kavramın fizyoloji alanına doğru geriye dönük göçü başlar. Fakat fizyolojik anlamı artık belirsiz değil, aksine çok nettir: Çalışma sürecinin insan üzerindeki etkilerine ilişkin tıbbi bir kavramdır. Kavramın giderek genişleyen anlamı, fizyolojik yorgunluk hakkındaki tıbbi literatürün gelişimde açıkça görülebilir. En önemli uluslararası tıbbi kaynakça, *Index Catalogue of the Library of the Surgeon-General's Office*, 1883 tarihli baskısında “yorgunluk” başlığı altında sadece iki bilimsel esere ve beş dergi makalesine yer verir. 1900 tarihli baskısında küçük puntolu iki büyük sayfa neredeyse dolar. Kavram kaynakçanın 1925 tarihli baskısında üç buçuk sayfa, 1940 tarihli baskısında ise yüzlerce başlıkla birlikte altı sayfadan fazla yer alır.¹³

olarak kabul eden Ortaçağ'ın bakış açısından farklı olarak, manüfaktür dönemin gözleriyle görür” (A.g.e., s. 411).

13 *Index Catalogue...*, Washington, DC 1883 (münferit baskılar “seri” olarak nitelendirilir).

VIII. Bölüm

Kaza

*Kazanın (kontrol dışı şeylerin) krizleri,
ekonominin (kontrol dışı malların) krizlerine kıyasla,
ne kadar derindeyse o kadar uzun kalır.
Ernst Bloch.*

Thomas Creevy'nin 1829'da bir demiryolu seyahati hakkında yazdıklarını hatırlayalım: "Hakikaten bir uçuş; üstelik ufacık bir kazada herkesin arında ölebileceği düşüncesinden kurtulmak imkânsız."¹ Erken dönemde demiryolu algısını karakterize eden, ilginç ve muğlak bir deneyimdir. Yolculuk uçmak gibi, tuhaf biçimde sarsıntısız, kolay ve güvenli olarak deneyimlenir. Londralı oyuncu Fanny Kemble 1830'da Liverpool-Manchester hattında yaptığı demiryolu yolculuğuna dair izlenimi şu sözlerle anlatır:

"Gözlerimi kapattığımda ortaya çıkan o uçma hissi son derece zevkliydi ve öyle bir histi ki bu, tarif edilemeyecek kadar tuhaftı; buna rağmen kendimi tamamen güvende hissediyor ve en ufak bir korku bile duymuyordum."²

1 Bkz. Bölüm 1, Not 29.

2 Alıntı: Cyril Bruyn Andrews, *The Railway Age*, Londra 1937, s. 31.

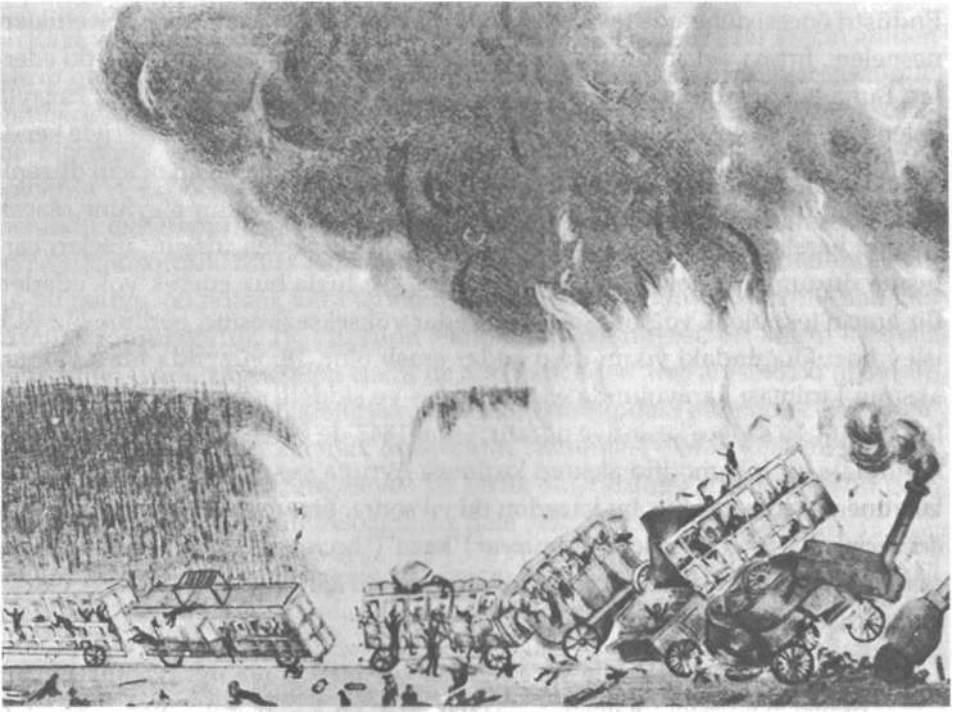
Fakat demiryolu aynı zamanda şiddet ve potansiyel yıkım duygusu uyanırır. Bu duygu mermi benzetmesinde, demiryolunun mekânı ve zamanı delip geçen bir mermiye benzetilmesinde ifadesini bulur. Demiryolu yolculuğunu yüzeysel olarak karakterize eden tüm o kolaylığa, rahatlığa ve güvenliğe, daima mevcudiyetini koruyan, bilinç dışı bir kaygı eşlik eder. 1845 tarihli bir Almanca metinde bu kaygıdan söz edilir: "... demiryolu yolculuklarının tüm hoşluğuna rağmen asla tamamen kaybolmayan, mutlak bir kaygı hissi." Bu kaygı her an gerçekleşebilecek, "vagonun gidişine müdahale etmenin mümkün olmadığı bir kaza olasılığı" ile açıklanır.³

Ancak her an gerçekleşmesi olası bir felaket nedeniyle duyulan kaygı sadece demiryolu günlük hayatın sıradan bir parçası olana dek mevcudiyetini korur. Demiryolunun -Batı Avrupa'da yüzyılın ortasında tamamlanan- kültürel ve fiziksel özümsemesiyle birlikte, yolculuk esnasında duyulan huzursuzluklar ortadan kaybolur. Aynı zamanda, erken demiryolu dönemi için karakteristik olan "mekân ve zamanın yok oluşu" değişti de artık kullanılmaz olur. Değiş anlamını yitirir; çünkü bu arada demiryolunun yarattığı, başta büyük şaşkınlıkla deneyimlenen yeni coğrafya, yeni ve ikinci doğa olur. Aynı durum yolculuğun seyri için de geçerlidir. Yavaş yavaş ortaya çıkan yeni faaliyetler ve davranış biçimleri (yolculukta okumak, "panoramik bakış" vs.) bu yeni teknolojik değerin yeni gerçekliğini gelenekselleştirir, yeni fiziksel katman olarak eski kaygıların üzerini örter ve onları unutturur. Kaygılar eski teknolojinin hatırasının kaybolduğu ölçüde unutulur; ne de olsa kaygı, yeni teknolojinin eskisinin yerini almasıyla ortaya çıkmıştır.⁴

Demiryolunun normal işleyişi doğal ve tehlikesiz bir süreç olarak deneyimlenirken, bu ikinci doğa halini alan teknolojik bağın *aniden kesintiye uğramasıyla*, bir anda tüm unutulmuş tehlikeler ve potansiyel şiddet ilk günkü gibi canlı görünür; bastırılanlar yeniden ortaya çıkar. Bloch teknolojik kazanın bu özelliğini

3 *Zeitung für Eisenbahnwesen, Dampfschiffahrt und Maschinenkunde*, yay. Dr. Karl Hartmann, Weimar 1845, 1. Cilt, s. 114-115 (makale, *Frankenstein's Allgmeinem Industrie- und Gewerbeblatt* adlı yayından alınarak yeniden basılmıştır).

4 Peter Wexler başta yadığanan yeniliğin sıradanlaştırılma, yani özümleme sürecini Fransa'da demiryoluyla ilgili kelime dağarcığının gelişimi temelinde örnekleyerek anlatır (*La formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778-1842*, Genève/Lille 1955). Wexler başlangıç aşamasının "tanımlayıcı" bir aşama olduğunu belirtir; yani süreçler ve makine parçaları, henüz bilinmedikleri için, abartılı bir titizlikle açıklanarak yeniden ifade edilir ve sonunda yeni, adeta nesneleştirilmiş kavramlardan oluşan bir sözvarlığı, önceden son derece yeni olana "neredeyse bilinçsiz bir aşinalığın" ifadesi ortaya çıkar.



Paris-Versailles hattında demiryolu kazası, 8 Mayıs 1842.

belirtir. İlk demiryollarının akıl almaz ve tehditkâr gücünden, giderek teknolojik sıradanlığın bir parçası oluşundan bahseder ve sözlerine şöyle devam eder:

“O akıl almaz ve tehditkâr gücü, hâlâ zaman zaman hatırlatan sadece kazadır. Çarpmanın gürültüsü, patlamaların sağır edici sesi, parçalanmış insanların çığlıkları, kısacası, uygar bir yolculuk planı olmayan bir topluluk.”⁵

Ayrıca şunu da söylemek mümkün; yolculuk planı ne kadar uygar, teknoloji ne kadar etkin olursa, çöküşteki tahribat da o kadar büyük bir felaket olur. Doğaya hükmetme teknolojisinin seviyesi ve bu teknolojinin kazalarının şiddeti arasında bir doğru orantı var. Endüstri öncesi dönemde bu anlamda bir teknolojik kaza yoktur. Diderot’un ansiklopedisinde “accident” (kaza) dilbilgisi ve felsefeyi ilgilendiren bir kavramdır; rastlantıyla eşanlamlı bir sözcüktür.

5 Ernst Bloch, *Spuren*, Frankfurt/Berlin 1962, s. 208.

Endüstri öncesi dönemde felaketler doğa olayları, doğa kazalarıdır. Yok ettikleri nesnelere, fırtına, sel, yıldırım, grizu patlaması vs. şeklinde dışarıdan etki ederler. Buna karşın endüstriyel devrimin katkıda bulunduğu teknolojik kazayla gelen yok oluş adeta içten gerçekleşir. Teknolojik araçlar kendi güçleriyle kendi kendilerini tahrip ederler. Buhar makinesinin randımanlı çalışmak için düzenli harcamak üzere baskıladığı enerjiler, kazada doğrudan onun aleyhine olacak şekilde hareket ederler. Giderek artan hızla hareket eden ulaşım araçları çarpışma durumunda kendi kendilerini neredeyse tuzla buz ederek yok ederler. Bir aracın teknolojik yoğunlaşması ne kadar yüksekse (basınç, gerilim, hız vs.), işlev bozukluğundaki yıkım da o kadar esaslı olur. 18. yüzyılda bir faytonun aksının kırılması karayolunda esasen yavaş ve şiddetli sarsıntılara maruz kalan yolculuğu sadece kesintiye uğratar; fakat 1842’de Paris-Versailles demiryolu hattındaki bir lokomotifin aksının kırılması Avrupa’yı sarsan ilk demiryolu felaketine yol açar. 1844’te, bu kazadan iki yıl sonra, bir ansiklopedi (*Encyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur*) ‘kaza’ (“accident”) başlığı altına dokuz sayfa uzunluğunda, kazanın teknolojinin gelişimi için olumsuz-gösterge olarak anlaşılmasına yol açan bir madde ekler:

“İnsanın kendi elleriyle yarattığı her şey bir kazaya uğrayabilir. Bir tür dengeleyici güç dolayısıyla kazalar, araç ne kadar mükemmel olursa o kadar şiddetli olur. Bu nedenle en güçlü ve en mükemmel endüstriyel araçlar, buhar makineleri ve demiryolları, azami denetime tabi tutulmazlarsa en korkunç felaketlere yol açabilirler. Bu araçlar birdenbire durdurulur ya da aniden hedeflerinden saptırılsa, onların harekete geçirdikleri kütleler, hızları, kısacası ortaya çıkardıkları tüm güç, yıkıcı etkisini en korkunç biçimde gösterir. İnsanoğluna bugüne dek bilinmeyen yeni yollar açan buhar gücünün onu maruz bıraktığı durumu, bir uçurumun kenarında, uçurum boyunca hareket eden bir insanın durumuyla karşılaştırmak muhtemelen en doğrusu olur; en ufak bir yanlış adım onu uçuruma düşürebilir. Bu, mekanik uzmanlarının ‘kararsız denge’ olarak tanımladıkları, en ufak bir etkiyle bozulabilen duruma benzer bir durumdur.”⁶

6 Felix Tourneux, *Encyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur*, Paris 1844, s. 2-3. – Bir volkan gibi patlamaya hazır, baskılanmış bir enerjinin bilinciyle duyulan endişe ve tehlike beklentisinin yanı sıra, erken demiryolu yolcularının kaygıları için daha doğrudan bir gerekçelendirme mevcuttur. Buna göre hissedilen, normal seyreden bir yolculuk esnasında gerçekleşen her bir küçük

Kaza ve kriz. Modern teknolojik kaza, son derece gelişmiş bir aracın aniden tahrip oluşu, endüstriyel uygulamalı tüm teknolojiler gibi kapitalist güdümlü endüstrinin bir sonucudur. Teknoloji değer prensibinin eğrilerine göre şekillenir. Bloch'un "kazanın krizleri" ve "ekonominin krizleri" karşılaştırması teknolojinin ve ekonominin etkileşiminden yola çıkar. Materyal yorgunluğu fenomeninde, değerlendirme eğiliminin materyallerin moleküler yapısına dek nasıl etki ettiğini gördük. Marx *Kapital* adlı eserinde ekonomik krizin bir tanımını verir; bu tanımla, teknolojik kaza tanımının yeniden ekonomiye çevrilmiş hali gibi okumak mümkündür. 19. yüzyılda teknolojik kaza imgesi, bir aracın kararsız dengesinin (yani, zapt edilen enerji ile onu zapt eden araç arasındaki ilişkinin) aniden bozulmasıyla şekillenirken, Marx'ın tanımındaki ekonomik kriz dolaşımda alım ve satımın kararsız dengesinin bozulması olarak kendini gösterir. Alım ve satım birbirini dengeleyen bir birlik oluşturduğu sürece dolaşım işler. Bu ikisi birbirinden ayrılır ve bağımsız hale gelirse kriz ortaya çıkar:

"İki bağımsız ve birbirine zıt sürecin (alım ve satım) bir içsel birlik oluşturması, aynı zamanda, bu iki sürecin içsel birliğinin harici zıtlıklarda kendini ifade etmesi demektir. İçsel olarak, birbirini tamamladığından, bağımsız olmayanların harici bağımsızlaşması belli bir noktaya kadar devam eder, böylelikle birlik kendini zorla –bir krizle– geçerli kılar."⁷

sarsıntının/vibrasyonun aslında birer mikro-kazadan başka bir şey olmadığıdır. Örneğin, daha önce sözü edilen 1862 tarihli *Lancet* araştırmasında şu ifade yer alır: "... bir demiryolu vagonunda hissedilen bu kısa ve etkili vibrasyonlardan her biri (sayıları saatte en az 20.000'dir), sadece şiddetin derecesiyle farklılık gösteren bir çarpışmadaki kuvvetli sarsıntıya –küçük ölçekte– benzer." (136)

- 7 *Das Kapital*, Cilt 1 (MEW 23, s. 127-128). Bu bağlamda Freudcu psikanalizin başlıca kavramlarına dikkat çekiliyor olsa gerek: Ruhsal aparat, ekonomik prensip, serbest ve bağlı enerji, vs. Ben ve İd ilişkisinde, 19. yüzyılın makineler-imgesindeki benzeyen, istikrarsız bir denge olduğu varsayılır. Ruhsal aparat, Pontalis ve Laplanche'in verdikleri bilgiye göre: "... belirli, Freud tarafından farklı tasvir edilen bir iş görür: Serbest enerjiyi bağlı enerjiye dönüştürme, enerji boşaltımını baskılama, uyarılar karşısındaki tepkilerin ruhsal olarak işlenmesi vs." (*Das Vokabular der Psychoanalyse*, Frankfurt 1972, s. 358). Kaza, kriz ve nevroz arasındaki ilişkiyi kavramlar tarihi açısından düşünmek faydalı olacaktır.

IX. Bölüm

Demiryolu Kazası, “Railway Spine”, “Travmatik Nevroz”

Demiryolu kazalarının tahripkâr gücü kendini sadece teknolojik aracın ve yolcuların fiziksel yok oluşunda göstermez, başka etkileri de vardır. Hiç yaralanmayan ya da yaraları önemsiz olan pek çok kaza kurbanında bir süre sonra psikolojik ve fiziksel sarsıntı semptomları ortaya çıkar ve bu semptomlar sıklıkla iş gücünün tamamen yitirilmesine, bazı durumlarda ise ölüme sebebiyet verir. Bu yeni semptomların teşhisi tıbbı zorluk çıkarsa da demiryolu kuruluşlarının yolculara karşı yükümlülükleri kanunen tespit edildiğinden beri tıbbın nesnesi haline gelirler. İlgili kanun İngiltere’de 1864’te, Almanya’da 1871’de çıkar.¹ Tazminat

¹ İngiltere’de ilgili yasa (Campbell Act) 1846’da çıkarılır. Ancak görünen o ki ilk olarak 1864 yılına ait bir değişiklik önergesiyle bu kanun demiryolu kazası kurbanları için uygulanabilir hale gelir, çünkü tıp uzmanlarının literatürü ancak bu tarihten sonra ortaya çıkmaya başlar. – Endüstrileşme sürecinin kendini nasıl artan kaza oranlarında gösterdiğine ve bunun sonucunda yükümlülük kanunları, kaza sigortaları gibi yeni oluşumların nasıl ortaya çıktığına şöyle bir bakmakta fayda var. Demiryolu kazalarındaki artış genel olarak artan endüstri kazalarının parçasıdır. Üretimin makineleşmesi ne kadar karmaşık hale gelirse, bilhassa başlangıç döneminde, yeni mekanik gerçekliğe henüz alışmamış olan insanların savunmasızlığı o kadar büyük olur. Endüstrileşme ve kaza sıklığı arasındaki bağlantıyı Registrar Office’in (İngiliz Kayıt Dairesi) 1842 tarihli raporu belgeler; İngiltere’de ölümlü kaza sayısının diğer ülkelerle kıyaslandığında oldukça yüksek, hatta

yükümlülüğü sadece kaza kurbanının maddi, yani patolojik olarak ispat edilebilir bir zarara uğraması söz konusuysa geçerlidir. Bedensel yara alan kurbanın tazminatında bu yüzden sorun yoktur. Ancak bariz bir patolojik bulguya rastlanmayan kaza kurbanları aşağı yukarı 1865 ile 1885 arasındaki dönemde tıbbi olduğu kadar hukuki bir sorun oluşturur ve bu sorunun çözümü için mahkemeler tıp uzmanlarının tanıklığına başvurur. Tazminat davalarında tıp uzmanları, davacının demiryolu kuruluşundan bir tazminat alabilmek için sıkıntısını bahane edip etmediğine, yani hasta numarası yapıp yapmadığına ya da gerçekten yeni bir hastalık tablosunun söz konusu olup olmadığına karar vermekle yükümlüdür.

Yeni semptomların tıbbi açıklamasının yirmi yıl içinde uğradığı değişimi görmek ilginçtir. Başta patolojik açıklama yer alır. Rahatsızlığın gerçek olup

iki katı olduğunun tespit edilmesi üzerine gerek duyulan bu kayıtların amacı, kazaların nedenlerini soruşturarak istatistiksel olarak ortaya koymaktır: “İngiltere’de doğal olmayan ölümlere, bu konuda istatistiklerin bulunduğu diğer Avrupa ülkelerinden iki kat fazla rastlanıyor... Adli tabipler tarafından bildirilen veriler bugüne dek henüz ölçünlü bir prensibe göre toplanmasa da pek çok önemli gerçeği içerir. Bu veriler resmi kayıtlara geçen meslekler ve diğer verilerle karşılaştırıldığında ya da sayımla belgelendiğinde iki katı bilgilendirici olacaktır... Yargıyı ilgilendiren bir incelemenin gerçekleştiği her durumda, ölüm nedeninin, yaralanmanın niteliğinin ve ölüme sebebiyet veren koşulların tüm detaylarıyla tespit edilebilmesi için jürinin adli tabipten o zamana dek yapıldan daha detaylı bir çalışma yapmasını talep etmesi çok büyük önem arz edecektir” (alıntı: Cornelius Walford, *The Insurance Cyclopedia*, Londra 1871, Cilt 1, s. 4). Walford’a göre, 1865 yılına ait Fransızca bir araştırmanın sonuçları “ölümlü kazaların hemen hemen her yerde nüfusa kıyasla daha hızlı arttığını” gösterir (A.g.e., s. 5). Registrar Office’in 1856 tarihli yıllık raporunda şöyle denir: “Teknolojik ilerleme, atalarımızın hiç bilmedikleri, yeni ve sıklıkla kötü sonuçlar doğuran kuvvetler ve cevherler yarattı. Makineler öyle çok gelişti ki pek çok insanın yaşamını tehdit ediyor; kötü niyetle kullanıldıkları için değil, o insanların hayatlarının emanet edildiği diğer insanların ihmalkârlıkları yüzünden...” (belirtilen yerde). Burada önemli rol oynayan ihmalkârlığın unsurları modernidir, 17. yüzyıldan önce yoktur, kentsoylu yaşamın adım adım farklılaşmasıyla birlikte giderek daha büyük önem kazanır. (Karşılaştırma için bkz. William S. Holdsworth, *A History of the English Law*, Boston/Londra 1922-1952, Cilt 8, s. 449.) 19. yüzyılda endüstrileşme bu yönde büyük bir ivme demektir; bir diğer yazarın belirttiğine göre: “19. yüzyıldan önce uygulamada ihmalkârlık unsurlarıyla ilgili bir yasal düzenleme yoktur” (Laurence Eldridge, *Modern Tort Problems*, Philadelphia 1941, s. 32). İhmalkârlık unsurlarının giderek artan önemine bağlı olarak 1846’da bir yasa (Lord Campbell’s Act) çıkarılır; bu yasayla, kazalarda ölen kişilerin ailelerine tazminat ödenmesi öngörülür. Bu, giderek artan kazalara karşı gösterilen bir yasal tepkidir ve Halsbury’nin İngiltere Kanunlarının yorumunda, ihmalkârlık unsuru ilk kez suç unsuru olarak yer alır: “Örf ve âdet hukukunda bu tür bir yükümlülük yoktu” (Halsbury Cilt 12, s. 335). Endüstriyel gelişmeler yasal yükümlülüklerin yanı sıra kaza sigortası kurumunun da oluşumunu sağlar ve bu demiryoluyla birlikte başlar (W. A. Dinsdale, *History of Accident Insurance in Great Britain*, Londra 1954, s. 52). Walford’a göre, 1845-1850 yılları arasında kurulan 13 kaza sigortası kuruluşundan 11’i firma adında “Railway” kelimesini kullanır (A.g.e., Cilt 1, s. 7).

olmadığının kolayca teşhis edilemediği yerde, kazanın yarattığı mekanik sarsıntı nedeniyle omurilikte mikroskobik bir hasar olduğu (Railway Spine) var-sayılr. Bu açıklama, üniversite kökenli tıp uzmanlarının tüm hastalıkların bir salt patolojik doğası olduğuna dair görüşüne dayanır ve sadece bedensel yaralanmaları tazminat nedeni olarak kabul eden hukuki dogma tarafından desteklenir. 80'li yılların başından itibaren salt patolojik görüş karşısında yeni psikopatolojik görüş kendini kabul ettirir. Buna göre, kazanın sarsıntıları omurilik dokusunu etkileyen mekanik sarsıntılar değil, kurbanın ruhsal durumunu etkileyen psikolojik sarsıntılardır. Kurbanın korku deneyimi hastalığa yol açan esas nedendir. "Railway Spine" kavramı 80'li yılların sonunda yerini "travmatik nevroz" kavramına bırakır.

Bu gelişme Esther Fischer-Homberger² tarafından tıp tarihi açısından, bil-hassa sosyolojik ve ideolojik-eleştirel bir yaklaşımla mükemmel biçimde ortaya kondu.³ Fischer-Homberger'in yaklaşımından farklı olarak, "Railway Spine" ve "travmatik nevroz" kavramlarının tarihi, tıp tarihinin parçası oluşuyla bizi pek de ilgilendirmez; bizi ilgilendiren, bunun endüstriyel yaşamın demiryolunda olduğu gibi kazalarında da kavranabilen yeni realitesine tıbbın refleksi oluşudur. Travma geçiren kaza kurbanlarının yeni türde hastalık semptomlarının esas kaynağı demiryolu kazalarının yeni niteliğindeyse –ve bu kazaların yeni niteliği 19. yüzyıl için belirleyiciyse–, bu semptomların tıbbi açıklaması ulaştırmanın endüstrileşmesinin insanlar için aslında ne anlama geldiğinin anlaşılmasına katkıda bulunmalıdır. Burada anlatılacak olanların amacı, ilk *Railway Spine* teorisinin endüstriyel travmayı açıklamaya yönelik ilk denemeyi ortaya koyduğunu ve bunu takip eden açıklama denemelerinin sonunda Freud'un uyaran-kalkanı ve bu kalkanın delinmesi teorisine, modern çağda ruhsal yaşamın hâlâ son derece ilgi çeken çözümleme-modeline ulaştığını göstermektir.⁴

2 Bağımsız olarak bu konuda aynı tespiti tıp tarihi üzerinden değil, demiryolu tarihi üzerinden ilerleyerek ulaşmıştım ki Fischer-Homberger'in çalışmalarına dikkatimi çeken Wolf Lepenies oldu.

3 a) "Railway Spine und traumatische Neurose – Seele und Rückenmark" *Gesnerus* 27, Aarau 1970, s. 96-111; b) "Die Büchse der Pandora. Der mythische Hintergrund der Eisenbahnkrankheiten des 19. Jahrhunderts", *Sudhoffs Archiv* 1972, s. 297-317; c) *Die traumatische Neurose. Vom somatischen zum sozialen Leiden*. Bern 1975.

4 Biz konuyla tıp tarihi açısından değil, endüstrileşme ve belirli hastalık semptomları arasındaki bağlantı açısından ilgilendiğimiz için, konumuzu İngiltere'deki gelişmeyle, daha doğrusu iki önemli yazarla, Erichsen ve Page ile sınırlandırıyoruz. Fischer-Homberger bu iki yazara değinmiş olsa da neredeyse sadece travmatik nevrozun asıl tarihinin ön-tarihi olarak ele alır. Travmatik nevroz tanımlaması esas itibarıyla 80'li ve 90'lı yılların Alman psikiyatri literatürüne şüphesiz ki doğru

Kaza şoku fenomeni, yani kurbanın bariz bir bedensel yaralanma olmaksızın travma geçirmesi, elbette tıp İngiltere’de 1860’lı yılların ortasından itibaren –yükümlülük yasası bağlamında– sistematik olarak bu fenomenle meşgul olmadan önce de vardı.⁵ Demiryolu kazalarının kurbanları tarafından ya da kurbanları hakkında yazılan raporlar mevcuttur; bu raporlarda kaza geçiren kişilerin en ufak bir yara almadıkları halde şiddetli psikolojik bozukluklar, fobiler, obsesif davranışlar vs. gösterdikleri anlatılır.

Örneğin, 1842’de Paris-Versailles hattında yaşanan büyük demiryolu felaketinin hiç yaralanmamış bir kurbanı hakkında gazetede yayımlanan rapor şöyledir: “Doğrudan lokomotifin peşi sıra ilerleyen vagonun ilk kompartımanında bir kişi gördük; yaralı değildi, fakat kaza yüzünden öyle korkunç bir şok (commotion) geçiriyordu ki hiçbir şey hatırlamıyordu.”⁶

Maruz kalınan şok (commotion) her ne kadar burada kulağa çok psikolojik gelse de kastedilen tamamen fizikseldir. “Commotion” 1834 yılında tıp alanında yazılan bir bilimsel eserde şu şekilde tanımlanır: “Vücudun belli kısımlarının düşme ya da çarpma sonucu şoka (*l’ébranlement*) maruz kalması.”⁷ Şok için esas neden daima: “vücuda ya da vücudun bir kısmına gelen bir darbedir, (choc) doğrudan buna maruz kalan organı etkiler.”⁸

Travma geçiren kaza kurbanlarıyla ilgili raporlarda iki değişmez özellik dikkat çeker. Kazadan hemen sonra ve ilk 48 saate kadar kurban kendini tamamen normal hisseder, fakat birkaç gün sonra olayın artık bastırılması mümkün olmayan hatırası ortaya çıkar. Elimizde Charles Dickens’ın bu tür bir yazısı

bir gerekçeyle dayandırılır: Almanya’da travmatik nevroz araştırması (kavram yine Almanya’da ortaya konan bir kavramdır) o zamanlar uluslararası alanda öncüdür ve Fransa’da Charcot’un histeri araştırmasıyla karşılaştırılabilir. Buna karşın bizim için esas olan İngiltere’deki gelişmeye dair sunulanlardır, çünkü burada –demiryolu tarihinde olduğundan farklı olmayan– sorun ilk kez kendini gösterir, kaldı ki literatür henüz sınırlı olduğundan net bir görüşü mümkün kılar.

Ayrıca şunu belirtmekte fayda var; 1860’lı yıllarda tıbbın tren kazası kurbanlarıyla meşguliyeti o zamanlar henüz endüstriyel öncü olan İngiltere’de başlar. Bu da tıpkı 20 yıl sonra, yani Almanya’da büyük endüstriyel sıçrama gerçekleştikten sonra, Almanya’ya taşınan tartışma gibi pek tesadüfi görünmez.

5 Geniş anlamda; kötü haberlere, yaşanan felaketlerin sonuçlarına vs. gösterilen şok-tepkileri buna dahildir.

6 *Moniteur Parisien*, 10 Mayıs 1842, alıntı: Pinard, *Relation exacte de l’affreuse catastrophe du 8 Mai...*, Paris 1842.

7 J. A. Delcasse, *De la commotion*, Paris 1834, s. 5.

8 Belirtilen yerde; benzeri: *Dictionnaire des sciences médicales*, Paris 1813, Cilt 16, 1. Bölüm: *Commotion* “sinir sisteminde genel ya da lokal bir sarsıntı, düşmenin ya da şiddetli bir çapmanın sonucu” (s. 152).

mevcut. Dickens 9 Haziran 1865'te ufak bir demiryolu kazası geçirir ve bu kazayı hiç yara almadan atlattır. Dört gün sonra bir mektubunda kazadan söz eder. Kazanın hemen ardından diğer yolculara nasıl yardım ettiğini anlatır. Bunu yıkıntılarla dolu olay yerinin anlatımı izler. Sonra mektup şu ifadelerle devam eder:

“Adli soruşturma sırasında ifade vermek istemiyorum ve bu konuda bir şeyler yazmak da istemiyorum. Konuşsam da yazsam da hiçbir faydam olmaz ve muhtemelen sadece kendi kendime konuşmuş olurum... Burada çok sakin olmaya çalışıyorum. Ruhsal durumum normal olarak, nasıl söylesem, tamamen iyi (en azından ben öyle olduğunu düşünüyorum) ve kaza anında hiç telaşa kapılmadım. Bir an yanıma bir el yazması almış olduğumu anımsadım ve onu almak için vagona geri döndüm. *Şimdi o anın hatırasını bu birkaç kelimeyle kâğıda dökerken, bunun beni ansızın derinden etkilediğini hissediyorum. Mektuba son vermek zorundayım. Sadık dostunuz Charles Dickens.*”⁹

Kazanın artık bastırılamayarak ansızın ortaya çıkan hatırası yüzünden mektubun birden sona ermesi, Dickens'ın acı, ani konu değişikliklerine yer vermeyen bir üslupla tanındığı düşünülürse, hayli dikkat çekicidir. 19. yüzyılda “şok” tabiriyle popüler olan bu tür bir “kaza sonrası semptomu” için bir diğer kanıtı, 1835'te Manchester-Liverpool hattında yolculuk eden, Dickens gibi sadece ufak bir kaza geçiren ve kazayı herhangi bir yara almadan atlattan bir Amerikalının yazdıklarında buluruz. Bu olaydan sonra, rayların üzerinden geçen bir köprüden aşağı bakarken her zaman olduğu gibi yaklaşan treni görünce sevineceğini düşünür, fakat ne kadar çabalarsa çabalasın artık bunu başaramaz:

“Tren üzerinde durduğum köprüye yaklaşırken artık onu görmeye katlanamıyorum ve oradan uzaklaşmak istiyordum, çünkü korkuyordum, onu (köprüyü) altımdan alıp götürecek gibi geliyordu bana; ister istemez ürpardim, gözlerimle onu daha fazla takip edebilecek durumda değildim... Fakat benim aşkın hayal dünyamdaki dışında bir kaza olmadı...”¹⁰

Kaza geçirenlerle ilgili tüm bu örneklerde, atlatılan kazadan geriye kalan korkudur. Kurbanlar süreklilik arz eden hastalık semptomları göstermez ve

9 Alıntı: Jack Simmons (yay.), *Journey in England*, New York 1969, s. 210-211.

10 Calvin Colton, *Four Years in Great Britain, 1831-1835*, New York 1835, Cilt 1, s. 68.

tıbbi müdahaleye gereksinim duymaz. Geçmişte bu vakalar, sağlığı tehdit eden herhangi bir belirti görülmediğinden tıbbın algı eşliğinin altında kalıyordu; kaldı ki tıbbın yasal yükümlülüğü, o dönemde henüz bu tür semptomlarla meşgul olmasını zorunlu kılmıyordu. Kazayı sağ salim atlatan yolcuların deneyimlediği korkunun –her ne kadar zararsız ve herhangi bir şeye yol açmıyor gibi görünse de– kurbanların hafızalarında aniden ve etkili biçimde tekrar ortaya çıkması, elbette onun kaza travması sınıflandırmasına dahil edilmesi gerektiğini gösterir; ancak mahkemeler ve adli tıp uzmanları konuyla 60’lı yılların ortasından itibaren meşgul olur.

Tıp literatüründe bu yeni konu ilk kez 1866 yılında görünür. *Lancet* dergisi Thomas Buzzard tarafından kaleme alınan üç bölümlük bir makale dizisi yayımlar: “On Cases of Injury from Railway Accidents” [Yaralanmalı Demiryolu Kazaları Üzerine]. Aynı yıl, önceleri epilepsi ve histeri üzerine çalışmalarıyla dikkat çeken bir yazar olan William Camps’ın eseri yayımlanır: “Railway Accidents or Collisions. Their Effects, Immediate and Remote, Upon the Brain and Spinal Cord and Other Portions of the Nervous System” [Demiryolu Kazaları veya Çarpışmaları. Beyin, Omurilik ve Sinir Sisteminin Diğer Bölümleri Üzerindeki Ani ve Uzun Vadede Etkileri]. Son olarak yine aynı yıl John Eric Erichsen’in Fischer-Homberger’e göre “tarih yazan kitabı” çıkar: *On Railway and Other Injuries of the Nervous-System* [Demiryolu ve Diğer Sinir Sistemi Yaralanmaları Üzerine].

Önceki yıllarda *Lancet* dergisinde konuyla ilgili neredeyse hiçbir şey yayımlanmamıştır; dolayısıyla kaza literatürünün bu ani başlangıcı dikkat çekicidir. Bunun çok yeni bir bakış açısı olduğu, bu üç yazardan birinin bile diğerlerine, daha doğrusu kendisinininkinden önceki yayınlara değinmemesinden de anlaşılır. Bununla birlikte her üç yayında da demiryolu kazasının kendine has niteliği konusunda hemen hemen aynı görüşlere rastlanır; özetle, bu kaza türü prensipte diğer kazalardan farklı değildir, fakat elbette şiddet derecesi dikkate alınırsa, yeni ve benzersizdir. Demiryolu kazasının esasen prensipte yeni bir şey olmadığı, fakat şiddetiyle yeni olduğu tespiti, sonrasında tıp yazarlarının başa çıkması gereken büyük bir çelişki olarak ortaya çıkar. William Camps demiryolu kazasının kendine has niteliğini şöyle anlatır:

“Bir demiryolu çarpışmasının devasa kuvvetindeki (the crash, the shock, and the violence) bir şey, *sinir sisteminde* görülen ve tüm olağan

yaralanmaların yol açtıklarından farklı olan sonuçların asıl nedeni olmalı. Bazı vakalarda, duyduğumuz kadarıyla, kurbanın vücudunda bir kırık çıkık dahi yoktur ve yüzeysel yaralar tıbben önemsiz olarak değerlendirilir; fakat bu nispeten önemsiz yüzeysel yaralara rağmen, sinir sistemindeki bir şok, tüm bünyenin bir süreliğine olumsuz etkilenmesine sebep olarak sürece iştirak edebilir. Hatta durum daha da ileri gidebilir; kurban kazadan sonraki hayatı boyunca bir daha iyileşemez ve korkarım ki ömrü bile, en azından bazı vakalarda, bu yüzden kısalmır.”¹¹

Daha önce belirtildiği üzere, yazarlar diğer yazarların yayınlarından söz etmeseler de Erichsen da esas itibariyle bu görüşe yer verir.

Erichsen’in bedensel yara almamış kurbanlarda kazanın sonuçlarını nasıl tasvir ettiğine gelince; metin, Dickens’in kendisi hakkında anlattıklarının tıbbi bir açıklaması gibidir:

“Kurbanın yaralanma anında gerçeğin, yani ağır bir kaza geçirdiğinin, hiç mi hiç bilincinde olmaması, bu tür vakaların bilhassa vurgulanması gereken karakteristik özelliklerinden biridir. Hasta şiddetli bir sarsıntıya maruz kaldığının farkındadır, muhtemelen biraz da sersemlemiş ve kafası karışmıştır, fakat kemiklerinde herhangi bir kırık olmadığını anlar, sadece başında ya da bacaklarında birkaç küçük kesik veya ezik vardır; hatta muhtemelen yüzeysel bir yaraya dair hiçbir belirti yoktur. Potansiyel tehlikeyi atlatmış olduğuna sevinir. Olağanüstü sakın ve soğukkanlıdır. Kendisi kadar şanslı olmayan diğer yolculara ilkyardım uygular, belki bu şekilde saatlerce çabalar ve sonra yolculuğuna devam eder. Eve vardığında yaralanmanın ilk belirtileri fark edilir hale gelmeye başlar. Ansızın dünya başına yıkılır. Gözyaşlarına boğulur, her zamankinden çok konuşur, giderek telaşa kapılır. Uyuyamaz ve sonunda uyumayı başarsa bile, çok geçmeden korkuyla yatağından fırlayıverir; açıklayamadığı bir korkunun esiri olmuştur...”¹²

Bunu takiben baş gösteren semptomlar Erichsen’a göre şunlardır: Yorgunluk, baş ağrısı, konsantrasyon bozukluğu, sindirim güçlüğü, kekeleme,

11 William Camps, *Railway Accidents or Collosions: Their Effects, Immediate and Remote, upon the Brain and Spinal Cord...*, Londra 1866, s. 12.

12 Erichsen (1866), A.g.e., s. 95-96.

iktidarsızlık, ter basması, korku hali vs. Erichsen korkulu rüyalarından da söz eder: “Uyku düzeni bozuktur; huzurlu uyuyamayan kişi sık sık, aniden ortaya çıkan bir korku haliyle uyanır; çok rüya görür; rüyaları acı ve korku doludur.”¹³

Erichsen açıkça bu rüyaların “kazanın tekrarlandığı rüyalar” olduğunu ifade etmez (bu tip rüyalar daha sonra Freud’da önemli hale gelir); ancak bahsi geçen rüyaların bu türden rüyalar olduğunu varsaymak mümkün; çünkü Buzzard da bir hastasının “pencereden geçerek gelen bir lokomotif gördüğünden yakındığını” söyler.¹⁴

Erichsen’in 1866 tarihli kitabında şaşırtıcı olan, bir tarafta kazanın yol açtığı zararların iki gruba ayrılmış –bedensel yaralanmalar ve bedensel yaralanma olmaksızın görülen hastalık semptomları–, diğer tarafta ise bu iki grubun bir tanısıyla yeniden birleştirilmiş olmasıdır; koyulan tanıya göre, her zaman, kazanın şiddetli mekanik sarsıntısının yol açtığı bir omurilik sarsıntısı (concussion of the spine) söz konusudur. Erichsen sebatla bu salt patolojik görüşü temsil etse de omurilik dokusunda gerçekten bir patolojik değişim olduğunu ispatlamada pek başarılı olmaz. Mıknatıs benzetmesiyle yetinmek zorunda kalır, ki burada da önemli ölçüde ispatlanabilir bir değişim oluşmaz:

“Omuriliğin maruz kaldığı bu darbelerin ve sarsıntıların omurilik fonksiyonlarını doğrudan nasıl etkilediğini kesin olarak söyleyemem. Bir çekiçle bir mıknatısa şiddetli bir darbe vurduğumuzda ve bunun üzerine manyetik güç kaybolduğunda tam olarak neyin gerçekleştiğini de bilmiyoruz. Fakat bunun böyle olduğunu, demirin manyetik gücünü kaybettiğini biliyoruz. Benzer şekilde, omurganın aldığı şiddetli bir darbe ya da maruz kaldığı şiddetli bir sarsıntı nedeniyle insanın belli bir dereceye kadar sinir gücü (nervous force) kaybına uğradığını görüyoruz. Sinir dokusundaki hangi değişimin bu etkiyi yarattığı, daha doğrusu, bu tür bir değişimin esasen olup olmadığı konusunda, bir darbe vurulan mıknatısındaki değişim hakkında bildiklerimizden daha fazlasını bilmiyoruz.”¹⁵

Erichsen’in bizzat yaptığı gözlemler karşısında geliştirdiği patolojiyi ilgilendiren düşüncelerinin sağlam bir temele dayanmadığını, cümlelerinde gizlenen –varsayılan, fakat ispatlanamayan patolojik doku değişimine istinat eden–

13 A.g.e., s. 99.

14 Buzzard, yeri *Lancet* 1866, s. 454.

15 Erichsen (1866), a.g.e., s. 95.

“esasen olup olmadığı” ifadesinden anlıyoruz. Ancak Erichsen’daki çelişki, onun demiryolu kazasındaki psikolojik durumu, yani korku deneyimini, imalı biçimde ve tekrar tekrar bizzat vurguladığı dikkate alınırsa daha da netleşir:

“Herkesçe anlaşılması gereken şu ki alışlageldik bir kazada yaşanan şok demiryolu kazalarındaki kadar büyük olamaz. Trenin ve içinde oturan kurbanların uçarcasına yol aldığı hız ve kuvvet, ani fren, yaralıların çaresizliği ve bunun sonucunda tamamen doğal olarak ortaya çıkan, en korkusuzların bile kaçmayı başaramadığı bilinç karışıklığı – tüm bunlar, kaza sonucu oluşan sinir sistemi hasarının şiddetini vahimleştiren durumlardır ve bu yüzden bu vakalar alışlageldik kazalardan bir şekilde farklı tutulmalıdır.”¹⁶

Her ne kadar Erichsen nihai çıkarımda patolojik açıklamasında ısrar etse de anlatımının bu bölümde –tekrar tekrar vurguladığı üzere– demiryolu kazasının görece kendine özgülüğünün, şiddetinin sonucu olarak ortaya çıkan psikolojik durumları görmezden gelemediği son derece açıktır.¹⁷ Çelişki, patolojik ve psikopatolojik açıklamanın karışması, Erichsen’in kazanın esas mekanik sarsıntısı ile bu sarsıntının psikolojik resepsiyonu arasında ayırım yapmamasından kaynaklanır. Onun, “omuriliğin, harici bir kuvvet tesirinin sebep olduğu belli bir durumu” olarak “concussion of the spine” tanımında¹⁸ kastedilen elbette patolojik bir durumdur, fakat kolaylıkla psikopatolojik açıdan da okunabilir: Bu durumda harici kuvvet doğrudan mekanik olarak omuriliği etkilemez, korku deneyimi olarak ruhsal durumu ve organizmayı etkiler. Erichsen travmatik vakanın 1866’da göz ardı ettiği bu yorumunu, kitabının 1875 tarihli genişletilmiş yeni baskısında kabul eder.¹⁹ Ancak patoloji temelindeki görüşünden

16 A.g.e., s. 9.

17 Önceki alıntıyla karşılaştırıldığında (demiryolu kazalarının şiddeti ve kendine özgülüğü) tam tersi bir tespitte bulunan, yani demiryolu kazalarının özünde diğer kazalardan farklı olmadığını öne süren bir diğer alıntı şöyledir: “Aslında meselenin yeterince vurgulayamadığım özü şudur; demiryolu yaralanmalarının, bu yaralanmalara sebep olan kazanın şiddeti dışında, hiçbir özelliği yoktur; yaralanmalar ağır ve şiddetli oluşlarıyla karakterize edilseler de demiryolu kazaları özünde günlük hayattaki diğer kazalardan farklılık göstermez. Bir demiryolu çarpışması nedeniyle ortaya çıkan omurilik sarsıntısının, attan ya da inşaat iskelesinden düşme sonucu yaşanan sarsıntıdan farkı, aslında bir bacağın demiryolu vagonunun ya da faytonun tekerinin altında kalması sonucu oluşan parçalı kırıklar arasındaki fark kadar azdır” (belirtilen yerde, s. 46-47).

18 A.g.e., s. 18.

19 John Eric Erichsen, *On Concussion of the Spine, Nervous Shock, and Other Obscure Injuries of the Nervous System, in their Medical and Medicolegal Aspects*, Londra 1875.

vazgeçecek kadar ileri gitmez. Psikolojik şoku kabul etmesi adeta asıl amacının yanında pek de önemli olmayan bir detay gibi gerçekleşir; yine de bu yorum üzerinde o kadar çok durur ki, onun bir yön değişikliğine gittiğinin söylenmesine imkân verir. Kitabının 1875 tarihli genişletilmiş baskısında belirleyici olan şu ifadedir:

“Ağır bir kazanın iki farklı sinir şoku (*nervous shock*) biçimine sebep olabileceğini unutmamak önemli... Birincisi psikolojik ya da manevi (*mental or moral*), ikincisi salt fizikseldir. Bu şok biçimleri ayrı ayrı ya da birlikte ortaya çıkabilir. Birlikte ortaya çıktıklarında ayrı ayrı tanı koymak, her birinin hususi anlamını kavramak son derece önemlidir.”²⁰

Erichsen “mental şokun” mekanik değil, psikolojik bir sarsıntıya bağlı olarak meydana geldiğine dair net bir tespitte bulunur ve bu tespitle birlikte kitabının 1866 tarihli baskısındaki fiziksel ve psikolojik sarsıntı ayrımı eksikliğini düzeltmiş olur: “Mental şok muhtemelen özünde korku tesirine dayanır.”²¹ Psikolojik sarsıntı elbette kazanın mekanik sarsıntısının sonucudur; şöyle söylemek de mümkün: Mekanik sarsıntı korku deneyimine dönüşür. Erichsen mekanik sarsıntının psikolojik sarsıntıya dönüştüğünü kabul ederek, demiryolu kazasının niteliğinin yeni bir değerlendirmesine de varır. 1866’da onun için demiryolu kazası tüm diğer kazalar gibidir, sadece nicelik açısından farklıdır; örneğin, attan düşmekten farkı şiddetindedir.²² 1875’te demiryolu kazasında tamamen özgün, onu tüm diğer kaza türlerinden ayıran, yeni bir nitelik görür:

“Otuz yıllık klinik deneyimim esnasında karşılaştığım vakalar içinde, burada yazdığım²³ duygusal ve histerik semptomların olağan bir kaza sonucu ortaya çıktığı tek bir vaka bile anımsayamıyorum. Bu semptomların çoğu demiryolu sarsıntılarına bağlı olarak karşıma çıktı. Bunun nedeni sıklıkla demiryolu kazalarının kurbanlarını esir alan büyük korku mu, yoksa burada kazanın ayrı bir özelliği, sarsıcı bir kaza deneyiminin sinir sistemi aracılığıyla aktarılması mı söz konusu? Korkunun önemli

20 Erichsen (1875), a.g.e., s. 194-195.

21 A.g.e., s. 195.

22 Bkz. Not 17.

23 1866’da Erichsen hastalık semptomlarının histerik olarak adlandırılmasını kesinlikle reddeder; buna karşın 1875’te: “Bu durum, daha iyi bir kavram olmadığı için ‘histeri’ olarak adlandırılabilen bir duygusal bozukluğun gelişimine müsaittir” diye yazar (s. 195).

bir rol oynadığını kabul etmekten yanayım. Demiryolu kazalarının ayırıcı özelliğini, bu kazaların kurbanlarını aniden, öncesinde hiçbir uyarı olmadan yakaladığını, en iyi ihtimalle birkaç saniye öncesinde tedbir imkânı tanıdığını ve bir insanın hareket halindeki kütlelerin ortasında deneyimlediği çaresizliğin bu kazaları oldukça korkutucu kıldığını unutmamak gerek. Çoğu olağan kazada, örneğin kontrolden çıkan bir atın yol açtığı bir fayton kazasında, kurbanın tedbir almak için birkaç dakika vakti olur. Kurban enerjisini toplayabilir ve kendini kurtarmak için bir denemeye girişebilir; burada kurbanın durumu tamamen umutsuz değildir. Ancak bir demiryolu kazasında çarpışma kuvvetine ve akabinde ortaya çıkan karışıklığa, yaralıların çığlıklarına ve muhtemelen yaşanan felaketin kurbanlarının görünümüne bağlı olarak, olağan kazalardakine kıyasla, esasen daha derin bir duygusal izlenim oluşur.”²⁴

Erichsen’in 1866’daki görüşünde yaptığı değişiklikler, daha önce de değildiği üzere, patolojik şok-kuramından vazgeçmesine sebep olmaz. Ancak bu değişikliklerde, demiryolu kazasında etkisi böylesine hissedilir olan yeni teknolojik-endüstriyel gerçekliğin yavaş yavaş ve pek çok direnişe karşın tıbbın geleneksel düşünce yapısına sızdığını ve sonunda onu nasıl değiştirdiğini açıkça görmek mümkün. Endüstriyel devrime bağlı olarak ortaya çıkan yeni nitelikleri, sonunda insanın doğasına etkilerinde görerek artık inkâr edemeyen –Foucault’nun deyişiyle– “tıbbi bakışın” yeni yöneliminin seyri, tam olarak Erichsen’deki belirsizliklerde ve çelişkilerde kendini gösterir.

Demiryolu kazası kurbanlarının travma geçirmesinin asıl nedeni olarak koru etmeninin Erichsen tarafından tanınmasıyla tıbbi düşüncenin bu modernleşme süreci, her ne kadar Erichsen’in kendisi bunu kabul etmek istemese de, esas itibarıyla tamamlanmış olur.²⁵ Erichsen’i esas alışı ve eleştirel yaklaşımıyla tıbbi literatür temelde sadece mevcut olanı ortaya koyar. Patolojik açıklamadan vazgeçilir, kaza travmasının psikolojik açıklaması tek başına genel geçerlilik kazanır.²⁶ Erichsen’in kuramının özet eleştirisini 1883’te Herbert W. Page

24 Erichsen (1875), a.g.e., s. 196.

25 Fischer-Homberger, vurguladığı üzere, Erichsen’in kitabının ikinci ve yeni metnine aşına olmadığı halde, onu hâlâ salt patolojik anlayışın temsilcisi olarak gösterebiliyor.

26 Psikopatolojik açıklama 1880’li yılların başında kabul görmeye başlar. 1876’da M. Bernhardt bu yönde atılımlar yaptıktan sonra Moeli 1881’de bir yazı yayımlar (*Berliner Klinische Wochenschrift* Nr. 8) ve bu yazıda psikolojik bir nedenin muhtemel olduğu ifade edilir. Hodges 1883’te ABD’de

kaleme alır. Page'in eleştirisine göre, Erichsen'in ihmal ettiği "daha ziyade se-rebral (beyinsel) ya da psikolojik olarak teşhis ettiğimiz semptomları ve omu-riliğin ya da onunla bağlantılı olan sinirlerin gerçekten hasara uğramasıyla açıklanabilen semptomları ayırt etmektir."²⁷ Erichsen'in aksine Page sadece psi-kolojik kaynaklı semptomlarla ilgilenir; bu semptomlar hem kendisi için hem de ondan yola çıkan araştırmaların neticesinde tek geçerli olandır. Bir kazanın sebep olduğu psikolojik korku tek başına psikosomatik sonuçların esas nedeni olarak kabul edilir. Ancak burada bahsi geçen korku, demiryolu kazasına özgü bir şeydir. Yolda kendisine araba çarpan bir insan ile demiryolu kazası kurbanı arasında, Page'e göre, önemli bir fark vardır: "... böyle bir kazada (demiryolu kazasında) korku ve dehşet büyük bir rol oynarken, daha az korkutucu ola-rak nitelendirilebilecek bir kazada muhtemelen bunlara (korku ve dehşete) hiç rastlanmaz."²⁸

Page demiryolu kazasının travmatik etkisini –Erichsen'in de kullanmış ol-duğunun ileri sürülmesi muhtemel– kelimelerle anlatır: "Öncesinde herhangi bir uyarı görülmeyen kazanın anılığı... yolcuların sonsuz çaresizliği, gürültü, ümitsizlikten doğan şaşkınlık, yaralıların feryatları... şüphesiz tüm bunlar si-nir sisteminde derin bir iz bırakır."²⁹ Ancak aralarında önemli bir fark vardır; Page'de bu psikolojik sarsıntılar yegâne travma-nedeni olarak kabul edilir: "Demiryolu çarpışmasıyla birlikte ortaya çıkan koşullar kuşkusuz –bedensel bir yaralanma olmasa da– ruhsal durumu olabilecek en ağır biçimde etkileme-ye yeter; bunlar korkuya bağlı bir kollaps (çöküntü) nedenidir, asıl neden sade-ce korkudur."³⁰

Page'le birlikte kaza-travmasının psikolojik kuramı, her ne kadar başta has-talık tablosunun genel kabul gören bir tanımlaması henüz eksik olsa da, takdir edilir. Erichsen'in "Railway Spine" kavramının yerine açıkça "Railway Brain" kavramından söz edilir; ayrıca yine Erichsen tarafından kullanılan "general

yayımladığı "So-called Concussion of the Spinal Cord" başlıklı bir yazıda (*Boston Medical and Surgical Journal*) Erichsen'i eleştirir ve psikolojik unsurları vurgular. Fischer-Homberger konuyla ilgili diğer yazılar hakkında bilgi verir. – Psikolojik nedenler mantıklı olarak böylesine kabul görse de sonuç olarak psikolojik nedenlerin de "moleküler" etkisi olduğu görüşü geri planda süreklilik arz eder.

27 Herbert W. Page, *Injuries of the Spine and Spinal Cord without Apparent Mechanical Lesion and Nervous Shock, in their Surgical and Medico-Legal Aspects*, 1883, s. 83.

28 A.g.e., s. 147.

29 Aynı yerde.

30 Aynı yerde.

nervous shock” kavramı da –psikoloji temelinde farklı yorumlanarak– kullanılır. 1880’li yılların sonunda Hermann Oppenheim, sonrasında hızla kabul gören “travmatik nevroz” tanımını yapar. Page’in görüşlerini desteklediğini itiraf ettiği 1889’da yayımlanan “Travmatik Nevrozlar” başlıklı yazısında travmatik nevrozun esasını ortaya koyan şu tanıma yer verir: “... esasını oluşturan ağır-anatomik ve aynı oranda az mikroskobik olarak ispatlanabilir değişimler değil, tüm olasılıklar dikkate alınır, büyük beyin kabuğu merkezli, ruhsal durum kadar motilite³¹ merkezlerini, duyarlılık ve duyu işlevlerini de ilgilendiren serebral işlevsel bozukluklardır.”³² Page iki yıl sonra, 1891’de, 1883 tarihli kitabının değiştirilmiş yeni baskısını yayımlar ve bu yeni baskıyla birlikte kuramının genel kabul gördüğünü tespit eder. Fakat travmatik nevroz kavramını devralmak yerine, tanımladığı hastalık tablosunu “Fright Neurosis” (korku-nevrozu) olarak adlandırır. Sonrasında konuyla ilgili literatür hayli genişler; travmatik nevroz, korku nevrozu, histeri nevrozu ve akabinde –yeni gerçeklerin ortaya çıkışına sebebiyet veren I. Dünya Savaşı’yla birlikte– telafi (ödünleme) nevrozu ve savaş nevrozu kavramları kısmen çatışır ve adeta birbiriyle rekabet eder.³³

Bu tıp tarihi bölümünün çıkış noktasını hatırlayalım. Başlangıçta demiryolu kuruluşlarının kanuni yükümlülüğüyle ortaya çıkan ve hukuki açıdan belirleyici olan bir soru yer alıyordu: Demiryolu kazalarının bedensel yaralanma olmadığı halde travma geçiren kurbanları sadece hastaymış gibi mi yapıyorlardı, yoksa gerçekten hasta oldukları söylenebilir miydi? Tıp, yalnızca psikolojik şokun sağlığı hakikaten bozabileceği görüşünü nihayet kabul ettikten sonra bile hukuki anlayışta uzun süre hiçbir şey değişmez ve sadece bedensel zararlar hukukun konusu olarak kabul görür. 20. yüzyılın ortalarına dek hukuk kitapları psikolojik şok kavramına yer vermez. “Hafif sinir şoku ve bunun neticesinde ortaya çıkan duygudurum bozukluğu, tek başına değerlendirildiğinde, henüz yasal tazminat hakkı oluşturmaz” ifadesi 1906’da Street’te yer alır; “Bir bedensel yaralanma kaçınılmaz olarak ruhsal yaralanmayı içerir. İkisi bir bütün oluşturur ve ikisini ayrı ayrı tanımayan yargı, sadece ikisinin birlikte olduğu durumlarda bir tazminat hakkı tanır.”³⁴ 1899 tarihli *Mayne’s Treatise on Damage*

31 Hareket kuvveti veya yeteneği anlamına gelen tıbbi terim. (ç.n.)

32 Alıntı: Fischer-Homberger, *Traumatische Neurose*, s. 33.

33 Karşılaştırma için bkz. Fischer-Homberger, *Traumatische Neurose*.

34 Thomas Atkins Street, *The Foundations of Legal Liability*, Northport/L.I. 1906, Cilt 1, s. 458.

[Mayne'in Hasar Üzerine İncelemesi] adlı kitapta 1880'li yıllara ait, aynı anlama gelen bir karar yer alır: "... sadece ani korkuya ya da ruhsal şoka bağlı zararlar, dava (tazminat) konusu olan taksirin doğal sonucu olarak tanınmaz."³⁵ Hukuk kitaplarından edinilen bilgiler değerlendirildiğinde, Erichsen'in kaza travmasına dair patolojik açıklaması, sonraları psikolojik travmayı hastalık tablosu olarak tanıyan psikoloji kuramına kıyasla, bedensel yara almayan kaza kurbanlarına hukuki açıdan daha fazla yardımcı olmuş gibi görünür.

Psikolojik travmanın yargı tarafından (burada anlatılanlar sadece Anglo-Amerikan hukuk sistemi, *Common-Law* ile sınırlıdır) somut ve tazminat gerektiren bir rahatsızlık olarak tanınması ancak 20. yüzyılın ortasında, yani tıbben tanınmasından yarım yüzyıl sonra söz konusu olur. 1963 tarihli bir hukuk kitabında şu ifadeler yer alır: "Sinir şoku, tazminat konusu olup olamayacağı münferit vakanın durumuna göre belirlenen bir şahsi yaralanma biçimidir." Sonrasında 1943 yılına ait bir karara değinir:

"Yargının sadece doğrudan bedensel yaralanmaları tanıdığı ilk mütalaa geri çekilmiş ve dolaylı olarak, görme ya da duyma sonucu maruz kalan şokun da dava konusu olabilecek bir yaralanma olarak ele alınabileceği görüşü kabul edilmiştir. Psikolojik şok ve bedensel yaralanma arasındaki ayrım hiçbir zaman bilimsel değildi, çünkü şok açıkça tüm vakalarda hastanın bedenindeki fizyolojik rahatsızlıkların bir sonucu ya da en azından bir belirtisidir."³⁶

Psikolojik travmanın keşfine yol açan demiryolu ve kazaları, daha sonra kaydedilen hukuki ve tıbbi ilerlemede artık yer almaz. Travma kavramının Freud'da kazandığı anlamda, bu kavramın materyal-mekanik nedenine dair son anımsatıcıların yavaş yavaş kaybolduğunu görmek mümkündür. Seksüel nedenli psikonevrozlara (güncel-nevrozlardan farklı olarak) giderek daha fazla yoğunlaştığı sırada Freud için belirleyici olan hastanın yatkınlığı olur;

35 John D. Mayne, *Mayne's Treatise on Damages*. 6. Baskı, Londra 1899, s. 51.

36 *Winfield on Tort*, 7. Baskı, Londra 1963, s. 249. – Yakın zamanda inceleme imkânı bulduğum, 1970 yılından kalma kitapta bu yükümlülük yine, psikolojik şokun ardından ortaya çıkması muhtemel somatik hastalık semptomlarıyla sınırlandırılır: "...Endişe, kaygı, depresyon, aşagılanma, hakarete uğrama vs. tek başına, ne kadar acı verici olursa olsun, bir bedensel yaralanma sonucu ortaya çıkmadığı sürece tazminat yükümlülüğü getirmez. Ancak davacı kanıtlanabilir, hukukçular tarafından âdet üzere –çok bilimsel olmasa da 'sinir şoku' olarak adlandırılan– bir hastalıktan mustaripse, bir tazminat davası gündeme gelir" (P. S. Atiyah, *Accidents, Compensation and the Law*, Londra 1970, s. 63).

buna karşın travmatik olay nesnelliğini kaybeder. Fischer-Homberger bunu Freud'un "travmayı psikolojiyle ilişkilendirmesi ve böylelikle travmanın etiyolojik³⁷ faktör olma özelliğini yitirmesi"³⁸ olarak nitelendirir. Benzer bir yaklaşımla, Laplanche ve Pontalis'e göre: "...psikanalitik araştırma, travmatik nevroz kavramının sorgulanmasına yol açar: Psikanalitik araştırma bir yandan süjenin toleransı açısından göreliliği vurgulayıp, diğer yandan süjenin hususi öyküsündeki ve bünyesindeki travmatik deneyimi eklerken, travmatik olayın belirleyici işlevini inkâr eder."³⁹ Onlara göre buradaki eğilim: "...nevrozun ortaya çıkışında travmayı, Freud'un diğer anlatımlarda 'yadsıma' olarak adlandırdığı şeyle bir tutmaya yöneliktir."⁴⁰

Ancak travmanın psikolojiyle ilişkilendirilmesi Freud'da sadece bir yönü oluşturur. Önceleri travmayı cinselliğin sebep olduğu nevrozlar çerçevesinde bir psikolojik işlev olarak gören Freud, daha sonra birdenbire yine güncel, harici şiddet olaylarının neden olduğu nevroz biçimiyle ilgilenir. Freud'un *Jenseits des Lustprinzips* (Haz İlkesinin Ötesinde) adlı eserinde geliştirdiği ve Walter Benjamin tarafından bir spesifik modern algı yapısının yeniden oluşturulması amacıyla kullanılan "Uyaran-Kalkanının Delinmesi Kuramı" (*Reizschutz-Durchbrechungs-Theorie*),⁴¹ travmatik nevroza dair geçmişe dönük bir değerlendirme sunar.

Freud'un, bizzat söylediği gibi, "eski, naif çok öğretisiyle" meşguliyetinin zamanı ve vesilesi manidardır. I. Dünya Savaşı'ndan kısa süre sonra başlar. Dünya tarihi açısından savaş tekniğinin yeni niteliği (savaş materyallerinin fazlasıyla kullanıldığı meydan savaşları) tıbbın yeniden psikolojik kitle fenomenleriyle meşgul olmasına sebebiyet verir. Bu kez kitle fenomeninin adı "Shell Shock", mermi-şoku, savaş nevrozudur. Mermi-şokunu 19. yüzyılın demiryolu-şokuyla karşılaştırmak mümkün. Her ikisinde de kurban ani ve şiddetli bir kuvvet boşalımına bağlı olarak psikolojik travma geçirir, bariz bir bedensel yaralanma yoktur.⁴² Demiryolu kazası vakalarında olduğu gibi mermi-şoku için

37 Hastalık oluşumuna katkıda bulunan risk faktörü. (ç.n.)

38 Fischer-Homberger, *Traumatische Neurose*, s. 79.

39 J. Laplanche/J. B. Pontalis, *Das Vokabular der Psychoanalyse*, Frankfurt 1975, 2. Cilt, s. 523.

40 A.g.e., s. 517.

41 Walter Benjamin, *Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus*, Frankfurt 1969.

42 Fischer-Homberger, *Traumatische Neurose*, s. 86-87: "Bomba patlaması tabiri caizse tam bir travmaydı. Patlamada ... duyuşsal izlenimler ve fiziksel sarsıntı etraftakileri son derece yoğun etkiledi. Eski travmatik-nevroz öğretisine göre bomba patlaması, diğer travmaların yol

de rahatsızlığın gerçek olup olmadığı konusunda tıp uzmanlarına danışılır. Ancak bu kez konu maddi tazminat değildir; uzmanlardan bir savaş kaçığı vakasının söz konusu olup olmadığına karar vermeleri istenir. Karara göre, asker ya cepheye geri gönderilecek ya da gerçekten hasta olduğu kabul edilerek tedavi görecektir.

I. Dünya Savaşı'ndaki askeri teknolojinin yeni niteliği, "nevrozların devasa epidemileri" (Fischer-Homberger) için sebep olarak kabul edildiğinde ve mer-mi-şoku kitle fenomeni Freud'un eski şok-kavramına yeni ilgisinin nedeni olarak görüldüğünde, yeni teknolojik nitelik ve Freud'un yeni yönelimi⁴³ arasında bir görece dolaylı bağlantı ortaya çıkar. Freud'un nevrozların cinsel etiolojisini geliştirdiği tatminkâr barış döneminin, travma kavramının psikolojiyle ilişkilendirilmesine ve böylelikle kavramın içinin boşaltılmasına meydan verdiğini, sonrasında asıl travma kavramının tekrar hatırlanması ve ilgi çekici kılınması için dünya savaşının gerçek travmatik kitle deneyimine gereksinim duyulduğunu söylemek, her ne kadar bu iddia sağlam temellere dayandırılmasa da, mümkündür. Deneyimsel zemin oluşturan dünya savaşı olmadan, Freud'un uyarıcı-kalkanının büyük enerji kütleleri tarafından delindiğine dair kuramının akla gelme ihtimali, tıpkı 19. yüzyılda demiryolu ve kazaları olmadan, "Railway Spine" ve "travmatik nevroz" kavramlarının ortaya çıktığı şok teorilerinin düşünülebilme ihtimali kadar azdır.

Askeri teknolojinin son 500 yılda sivil yaşam, ekonomi ve insan psikolojisi için taşıdığı anlam göz önünde bulundurulursa, Freud'un yeni yöneliminin sonuç itibarıyla askeri teknolojinin yeni bir niteliğine dayanması şaşırtıcı değildir. Askeri sistemde şok kavramının ortaya çıkışı, Avrupa'nın yeniçağının askeri gelişiminin, sonraları endüstriyel devrimde sivil olarak yeniden tezahür eden biçimleri ve semptomları tekrar tekrar ortaya koyduğuna dair öncül bir örnek teşkil eder.

açmadığı kadar nevroza yol açıyor olmalıydı. Gerçekten de öyle olduğunu kanıtladı: Bilindiği üzere, I. Dünya Savaşı'nda, bilhassa savaşın ilk yıllarında, çoğu kez patlamalara bağlanan son derece büyük bir nevroz epidemisi yaşandı."

43 Freud'un savaş nevrozlarıyla ilgili görüşleri için bkz. Fischer-Homberger, a.g.e., s. 151-159.

Şokun Tarihi

Freud'un geç dönemde şok kavramını ve "uyaran-kalkanının delinmesi" kuramını I. Dünya Savaşı'ndaki mermi-şoku kitle fenomeni zemininde geliştirmesi, şokun tarihinin doğrudan devamı olarak tezahür eder, ki bu büyük ölçüde askeridir.

İngilizcedeki "shock" kelimesi Oxford sözlüğüne göre (*Oxford English Dictionary*) 17. yüzyıldan beri hem materyal-fiziksel hem de aktarılan psikolojik anlamıyla "çatışma, darbe, sarsıntı" anlamına gelir. İlk olarak 16. yüzyılda ortaya çıktığı belgelenen kelimenin asıl anlamı askeridir. Bu sözlüğe göre; "Başta askeri bir kavram olarak kullanılır" ve "bir savaş birliğinin düşmanla çatışmasını, ayrıca iki atlı savaşçının çarpışmasını" ifade eder.

Aşağı yukarı aynı zamanda Fransızcadaki "choc" kelimesi de aynı anlamı taşır. Hans Delbrück, Mareşal Blaise Monluc'un 1544 tarihli Cerisoles Savaşı'nda düşman birlikleriyle yaşanan çarpışmaya dair anlattıklarını alıntılar: "İlk safta duran herkes yere savruldu; ya çarpışma (choc) ya da darbeler (coups) yüzünden."¹

Kelime İngilizce ve Fransızcada bu askeri anlamı kazanmadan önce Cermen dillerinin konuşulduğu bölgelerde "ekin destelerinden oluşan bir yığın" ve daha sonra tam olarak 60 parça anlamına geliyordu; fakat "belirsiz bir miktar kavramından daha genel kullanımında... çoğunlukla kalabalıklar, sürüler..." anlamı da vardı (Grimm, *Deutsches Wörterbuch*).

Trübner'e göre² "schock" kelimesi Orta-Hollandacadaki "schokken" (çarpma/ çarpışma) fiiliyle Roman dillerine girmiştir. Genel kullanımıyla "çarpışma" kelimesinden şok kelimesinin spesifik askeri anlamının nasıl ortaya çıkabildiğine dair olası bir açıklama, yeni savaş biçiminin ("mounted shock combat", atlı şok savaşı) ortaya çıkışını 8. yüzyılın ilk yarısında üzeninin teknik açıdan yenilenmesinin sonucu olarak tanımlayan Lynn White'ta bulunur:

1 Hans Delbrück, *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte*, Berlin 1908, Cilt 4, s. 62.

2 Trübners *Deutsches Wörterbuch*, Berlin 1955, Cilt 6, s. 192.

“Üzenginin, ön ve arka eyer kışlarıyla (pommel and cantle) sağlanan desteğe ilaveten yanlardan destek sağlamasıyla at ve binici etkili biçimde bütünleşerek, o zamana dek eşi görülmemiş bir darbe-kuvvetini (violence) mümkün kılan bir birleşik savaş gücü oluşturdu. Savaşçı darbeyi (blow) artık kendi eliyle uygulamıyor, sadece ona yön veriyordu. Yani üzengi insan-kuvvetinin yerine hayvanınkini getirdi ve böylelikle savaşçının tahrip gücünü önemli ölçüde yükseltti. Bu sayede birdenbire, herhangi bir geçiş aşaması görülmeden, çığır açan bir savaş biçimi mümkün oldu: Atlı şok savaşı.”³

Burada ele alınan, neticede askeri şok fenomenini ortaya çıkaran bir gelişmenin, enerjilerin birleştirilmesine dayanan bir gelişmenin başlangıcıdır. Şokun esasını oluşturan, tek başına savaşçının bireysel kas gücü değil, onun bireysel gücünün harici bir güçle birleşmesidir.

Binici ve atın enerjilerinin üzengi sayesinde mümkün olan ve eşi görülmedik güçte bir mızrak darbesini ortaya çıkaran bütünleşmesi, askeri şokun oluşumunda ilk belirleyici adımsa, ikinci belirleyici adım erken yeniçağda modern ordunun kurulmasıyla gerçekleşir. Modern orduyu erken kapitalist gelişmenin en önemli itici güçlerinden biri olarak nitelendiren Sombart, atlı ordu ile yeniçağdaki kitlesel ordu arasındaki farkın güzel bir tanımını yapar; bu tanıma göre, askeri şok artık binici-at birliği tarafından değil, tüm askeri güçlerin oluşturduğu yeni büyük-birlik tarafından uygulanır. Sombart modern orduyu şöyle karakterize eder: “...büyüklüğü, çok sayıda savaşçının oluşturduğu bir taktik birliği sayesinde etkili olur. Bin atlı savaş halindeyken bütünsel bir kitle oluşturmaz, bin savaşçı yan yana, fakat tek başına savaşırdı; oysa bin modern süvari hücumu geçtiğinde âdeta *bir darbeye* birleşir.”⁴

Bu yeni taktiğin/organizasyonun şartı ve sonucu, savaşçıların artık bireysel değil, yeni savaş makinesinin parçası olarak savaşmalarıdır; bu taktik sık sık, 14. yüzyılda ortaya çıkan dört taraflı kuşatma taktiğiyle⁵ karşılaştırılır.

3 Lynn White, Jr., *Medieval Technology and Social Change*, Oxford 1962, s. 2.

4 Werner Sombart, *Krieg und Kapitalismus*, Münih/Leipzig 1913, s. 28.

5 Diğer yandan, dört taraflı kuşatmasıyla modern ordu nizamını bazı açılardan antik falanj nizamının yeniden doğuşu olarak gören Delbrück, yine de antik çağda modern çağda olduğu kadar etkili bir çarpışma olmadığından şüphe duymaz (Cilt 4, s. 63); yani, falanj nizamı kapalı bir nizam olmasına rağmen, modern ordudaki birlik kadar etkili değildir. Falanj nizamında tek başına savaşan askerler ön sırada bir duvar oluşturur, ölenlerin veya yaralananların yerini arka sıralardan gelen askerler alır. (Delbrück, Cilt 1, s. 32)

Delbrück'ün söylediği gibi: "... savaşılar kendi içinde bir taktiksel topluluk oluşturur ve âdet üzere, güçlerini tam olarak bu bütünlükte, bu bağlılıkta bulur ve görür."⁶ Bu yeni ordu biçiminin, işbölümünün diğer modern-kapitalist biçimlerine benzediğini gören Sombart, bundan bir çıkarımda bulunur; askeri birlikte bir araya getirilen bireylerin kendileri dışında bir komuta merciinin sadece uygulama organı olmaları, tek tek savaşçıların kişisel gelişimlerine son verir: "Yani (manevi) komuta ve (maddi) harekâtın işlevleri ayrıdır ve farklı kişiler tarafından icra edilir; oysa eskiden tüm bu işlevler bir ve aynı kişide birleştirilmiş haldeydi."⁷

Atlıların bire bir savaşında savaşçılar birbirleriyle öyle yoğun bir ilişki içinde dirler ki bu savaşı, her ne kadar savaşçılardan birinin ölümüyle sonuçlansa da, bir dansa⁸ benzetmek mümkündür; bu dans, savaş sürdükçe, katılanlar arasında son derece canlı bir ilişki ve bir dizi işlevsel vücut hareketi ortaya koyar. Modern askeri birlik asıl savaşla hiç ilgisi olmayan, sadece askeri birliğe bağlılığa hizmet eden bir soyut disiplin temelinde işler; bu soyut disiplinin işlevini Sombart şöyle dile getirir: "... komuta eden ve uygulayan organlar arasındaki bağlantı mekanik yolla kurulmak zorundadır."⁹

Görünen o ki modern ordunun biçimlendirilişinde "insan materyalinin" makineleşmesi, el işçiliğinde aşağı yukarı aynı zamanda, daha doğrusu bir süre sonra ortaya çıkan manifaktür üretimdekine benzer şekilde gerçekleşir. Sombart şöyle der: "Burada modern ordunun bütünüyle kültüre ve özellikle de ekonomik hayata etkisinin yeterince takdir edilmediği kanısındayım. Rönesans dönemine hükmeden 'tabii insanın' parçalanışı ve yıkımı belirleyici bir tarih olan 17. yüzyılda gerçekleşir."¹⁰

6 Delbrück, a.g.e., Cilt 4, s. 12.

7 *Krieg und Kapitalismus*, s. 28.

8 "Amaç düşmanın niyetinin gözlem ve öngörüyle... Savaşta taraflar birbirleriyle yakın iletişim halindedir; kendi menfaatleri için, dansçılardan çok daha yoğun ve planlı bir biçimde, birlikte hareket etmek zorundadırlar..." (Rudolf zur Lippe, *Naturbeherrschung am Menschen*, Cilt 2: *Geometrisierung des Menschen und Repräsentation des Privaten im französischen Absolutismus*, Frankfurt 1974, s. 152.)

9 *Krieg und Kapitalismus*, s. 28; karşılaştırma için bkz. ayrıca Rudolf zur Lippe, Cilt 1 (*Körpererfahrung als Entfaltung von Sinnen und Beziehungen in der Ära des italienischen Kaufmannskapitals*) s. 102.

10 *Krieg und Kapitalismus*, s. 28-29. Lutz Unterseher'in tavsiyesiyle dikkatimi çeken, M. D. Feld'in "Middle Class Society and the Rise of Military Professionalism" başlıklı çok ilginç bir makalesinde 17. yüzyılda modern Felemenk ordusunun ortaya çıkışı adeta endüstrileşme sürecinin bir parçası olarak gösterilir. Buna göre, Felemenk ordusu "devrin yegâne endüstrileşmiş sistemi" (s. 429), yaratılışı "tüm endüstriyel devrimlerin en eskisi - savaşın sevk ve idaresinin endüstrileşmesi" idi (s. 434); (Yayımlandığı yer: *Armed Forces and Society*, Ağustos 1975, No.4).

Askeri organizasyon ve ekonomik hayatın benzeşmesi her ne kadar manidar olsa da bizi ilgilendiren ikisi arasındaki temel farktır. Ekonomik hayatta manifaktürlerin ve daha sonra endüstri üretiminin yeni elde edilen makineleşmiş kolektifliği tabiri caizse barışçıl tezahür eder; üreticidir ve doğrusal mekanikte üretim sürecini tekrarlar. Buna karşın askerlikte mekanik organizasyonun amacı düşmanın yok edilmesi, askeri çatışmanın –yani, “şok” kelimesinin asıl anlamını kasteden şeyin– sona erdirilmesidir. Böylelikle bu kelimenin tümüyle spesifik anlamı somutlaştırılmış olur. Şok, iki askeri birliğin çarpışması demektir; her biri, çok sayıda savaşçının bireyselliğini yitirerek mekanik bir birlik oluşturmasıyla kurulur ve bu birlikte yeni bir tür bütünleşmiş enerji yoğunlaşması ortaya çıkar. Bu askeri çarpışmada yeni olan hem şiddeti (enerji yoğunlaşması nedeniyle) hem de bu enerji yoğunlaşmasının öğelerinin çökme derecesidir. Çöküşün boyutu enerji yoğunlaşmasının derecesiyle orantılıdır. Teknolojik kaza bağlamında bir aparatın “düşüş yüksekliği” olarak adlandırdığımız şey burada tekrar karşımıza çıkar: Birbirleriyle çarpışan askeri birliklerin yoğunlaşma derecesi ya da mekanikleşmesi ne kadar yüksekse, çarpışmanın şoku o kadar şiddetli, bütünü oluşturan öğelerin çöküşü o kadar büyük olur. Oxford sözlüğündeki “shock” tanımı bu askeri olguyla ilişkilidir: “... yöneldiği cismi yok etme ya da içten sarsma eğilimiyle ani ve güçlü bir darbe, çarpma ya da çarpışma.”

Yani açık olan şu ki şok kavramında yeni türde bir kuvvet boşalımı olayını ifade edebilmek için, modern ordu organizasyonuna, bireyselliklerini yitiren savaşçıların tek bir askeri birlik halinde oluşturdukları bu yeni türde toplanma-ya ihtiyaç vardı.

Ordunun bu yeni biçimi başta geleneksel silah teknolojisinin temelinde oluştu. 17. yüzyılın ortalarına dek modern kitle ordunun standart silahı henüz fi lintalar değil, yakın saldırı silahları olan mızraklar ve savaş baltalarıydı. Ateşli hafif silahlar ancak 18. yüzyıl içinde Avrupa ordularında genel standart olur. Bu silahlar sadece askeri birliklerin mekanikleştirilmesi eğilimini istikrarlı hale getirmekle kalmaz, aynı zamanda bu mekanikleşmeyi yeni bir seviyeye taşır. Ateşli hafif silahların bu rolü, buhar makinesinin endüstriyel devrimde oynadığı rolle karşılaştırılabilir: Her ikisi de mevcut gelişmeleri yeni bir teknolojik düzeyde devam ettirir. Kullanımı adeta askerlerin el becerilerine bağlı olan yakın saldırı silahlarından farklı olarak yeni ateşli silahlar elle kullanımı kolay

mekanizmalar sunar. Ateşli silahlar, askeri birlik organizasyonun çoktan sağlam bir yer edinmiş olan mekanizmasının teknolojik karşılığıdır. Feld 18. yüzyılda yakın saldırı silahlarından ateşli silahlara geçişi şu şekilde yorumlar: “Savaşın sevk ve idaresindeki bu reformun karşılığı, el işçiliğine dayalı üretim biçiminden manifaktürel üretim biçimine geçişteki endüstriyel üretimde ortaya çıktı.”¹¹

Ateşli hafif silahlarla savaşın bu yeni niteliği, savaşanlar arasındaki –yakın saldırı silahlarıyla savaşta belli bir derecede kurmuş oldukları– “kişisel” ilişkinin nihai kaybında oluşur. Bu yeni savaş biçiminin ayırıcı özelliği *salvo ateşi*, yani tüm askeri birliğin hedef gözetmeden hep birlikte ateş açması olur. Delbrück 18. yüzyılın bu yeni taktiği hakkında şöyle der:

“Tek tek ateş etmenin oldukça riskli oluşu nedeniyle başından itibaren nişan almaktan, hatta nişan alma eğitiminden vazgeçildi ve çözüm, mümkün olduğunca hızlı bir biçimde peş peşe açılan kitle ateşinde, komut üzerine açılan salvo ateşinde arandı. Friedrich (Prusya Kralı II. Friedrich) ateş açmanın aceleye getirilmemesi gerektiğini, ‘çünkü bir savaşının en başta neye ateş ettiğini görmek zorunda’ olduğunu yazılı bir emirle ifade etmiş olsa da daha sonra nişan almak doğrudan yasaklandı. Bununla birlikte salvo ateşinin gerektiği gibi eş güdümlü olmasına ve sesinin tek bir atış sesi gibi duyulmasına son derece önem verildi.”¹²

Salvo ateşi taktiğinde, çok kavramının ileride alacağı psikolojik anlamın işaretleri görülür. Çünkü salvo ateşinin tesiri –düşman birliğinin yakın sıralarından mümkün olduğunca çok askerin *eşzamanlı* öldürülmesi– bir psikolojik tesir, yani düşmanın cesaretinin kırılması olarak, bilinçli bir çabanın ürünüdür. General Scharnhorst’un taktiğinin 178. maddesinde tek tek açılan ateşlerden *salvo* ateşinin tercih edildiğinden söz edilir; “çünkü farklı yerlerde birer birer öldürülen 50 düşman askerine kıyasla aynı anda öldürülen 10 düşman askeri, bir taburu daha çabuk geri çekilmeye sevk eder.”¹³

Esasen askeri bir kavram olan çok kavramının anlamının ateşli hafif silahların kullanılmaya başlanmasıyla nasıl değiştiğini görmek mümkündür. Çarpışmanın kuvveti adeta somut cismani görüngüsünü kaybeder. Çok-

11 A.g.e., s. 427.

12 Delbrück, a.g.e., Cilt 4, s. 307-308.

13 Delbrück tarafından bilgi verilir, a.g.e., s. 308. Salvo taktiği nedeniyle 18. yüzyılda askerler “nere-
deyse hiç” bireysel savaşmazlar (Delbrück, a.g.e., s. 309).

çarpması artık doğrudan katılan birlikler tarafından neticelendirilmez, aksine salvo ateşinin uzak etkisinde tezahür eder.

Bu askeri-teknolojik ve taktiksel değişimle son derece bariz bir biçimde bağlantılı olarak şok kavramı 18. yüzyılda bir yan anlam kazanır. Artık sadece askeri çarpışma anlamına gelmez; bunun da ötesinde, askeri çarpışmanın –yani ateşli silah yaralanmalarının– buna maruz kalan askerlerin organizmasında yol açtığı sonuçları da ifade eder. Fransız askeri hekim Henry-François Le Dran'ın "Traité ou réflexions tirés de la pratique sur les Playes d'armes à feu" başlıklı yazısının (1743) İngilizce çevirisinde şu anlatım yer alır: "Barut sayesinde atılan mermi öyle bir kuvvet ve hız doğurur ki tüm vücut (*animal machine*) şoka ve sarsıntıya iştirak eder."¹⁴ Groeningen bu anlam değişikliğini, daha doğrusu anlam genişlemesini "Über den Schock" (Şok Üzerine) başlıklı yazısında anlatır (1885); ancak kelimenin asıl askeri anlamından söz etmez:

"Çarpma, darbe vs. için sıradan hayatta pek çok kez kullanılan İngilizce kelime, 'shock' kelimesi... 18. yüzyılın ortalarına doğru aktif anlamının yanı sıra yavaş yavaş bir pasif anlam kazandı ve tıbbi terim olarak da artık sadece darbe değil, aynı zamanda darbenin sonucu –darbeye maruz kalan kişinin sarsılması ve bundan dolayı genel sağlık durumunun bozulması– anlamına geliyor."¹⁵

Ateşli silahlarla yaralanma sonucu ortaya çıkan belirli bir durumun 18. yüzyılda tıbben keşfedildiği ve şok olarak tanımlandığı gerçeği, bunun ordunun ve askeri teknolojinin gelişimiyle bağlantılı olduğunu düşündürür. Savaşın, savaşan bireyi Ortaçağ'ın savaş biçiminden farklı bir savaş-koşullanmasına sevk eden "mekanikleşmesinin", bireyi sadece savaşta yeni türde bir hareket tarzına tabi kılmadığı, aynı zamanda yaralanmalarda yeni türde reaksiyonlara yol açtığı kanısına varmak mümkün. Bir Ortaçağ düellosu sırasında alınan bir yara

14 Alıntı: H. A. Davis, *Shock, and Allied forms of Failure of the Circulation*, New York 1949, s. 1. Bu kısmın İngilizcesi şöyledir: "The Bullet... thrown by the Gun Powder acquires such rapid force that the whole Animal Machine participates in the Shock and Agitation." Buna karşın 1737 tarihli Fransızca orijinal baskısında "choc" kelimesi yer almaz: "...le bale... poussé par la poudre à canon, l'est avec tant de vitesse et de force, que toute la machine animale se ressent plus ou moins de la secousse et de l'ébranlement..." (s. 1-2).

15 G. H. Groeningen, *Über den Shock*, Wiesbaden 1885, s. 3-4. (Groeningen, o dönemde İngiliz olmayan pek çok yazarın yaptığı gibi "şok" kelimesini Almancada olması gerektiği gibi "Schock" şeklinde değil, İngilizcedeki gibi "Shock" şeklinde yazar. Bu da bu kavramın tarihinin İngiltere'deki gelişmelerle ne kadar yakından bağlantılı olduğunu bir kanıttır.)

esas itibariyle bir salvo ateşinin sebep olduğu yaradan farklıdır. Düello yapan savaşçılar arasındaki yoğun ilişki, dikkatli bir beklenti-hali olarak da ifade edilebilir. Bireysel savaşanlar, olası yaralanmanın nereden geleceğini tam olarak görürler. Bir başka deyişle, yaralanma olasılığına karşı hazırlıklı olurlar. Bu beklenti-hali modern orduda 18. yüzyıldan beri tamamen ortadan kalkmış durumdadır. Ateşli silahla (salvo ateşiyle) yaralanma aniden, sezdirmeden oluşur; yoktan var olur gibidir. Savaşta yer alan ve yaralanma ya da öldürülme ihtimali olan askerlerin tamamen genel beklenti-hali de bu durumu hiç mi hiç değiştirmez; bu etkin değil, aksine edilgin bir rutin-beklentidir.

Dolayısıyla askeri tıbbın 18. yüzyılda keşfettiği yara-şokunun sadece ağır yaralanmanın sonucu olmadığı açıktır; aynı zamanda ateşli silah yaralanmalarına özgü olan yara alma durumunun, eksik olan beklenti-halinin sonucu olarak ortaya çıkar. 19. yüzyılda askeri hekimlerin gözlemleri bu çıkarımı destekler. Pirogoff'un dile getirdiği üzere: "Yaralı yaralanmayı olağan haliyle bir yaralanma olarak değil, daha ziyade sarsıntı veya elektrik akımına benzer bir çarpma olarak hisseder."¹⁶ Hatta yara alma durumu öyle ani ve beklenmedik olabilir ki yaralanma o anda fark edilmez. Groeningen bir alıntıyla bu tür bir vakadan söz eder: "Mc Load, her iki alt bacağı kopmuş bir subayın bunu ancak ayağa kalkmak istediğinde fark ettiğini anlatır."¹⁷ Ateşli silahlarla "fark etmeden" yaralanmanın, ek-sik olan beklenti-haliyle bağlantısını son olarak Rose net bir biçimde ortaya koyar:

"Çoğu savaşçı yaralandığını hiç hissetmez; bunun nedeni sadece yaralanmanın hızlı gerçekleşmesi değil, daha ziyade savaşçının tüm duyularını tamamen başka hedeflere yöneltmesidir. Herhangi bir durumu hissetmenin koşulu, derecesi az da olsa, dikkattir."¹⁸

Yeniçağın ordusunun mekanikleşmesi ve bilhassa ateşli silahların kullanılmaya başlanması dolayısıyla bir ağır yaralanmaya yönelik organik reaksiyonun gerçekten –eskiye nazaran daha ağır bir yaralanma şokunun söz konusu olması anlamında– değişip değişmediğini tespit etme çabası, bu ek araştırmanın

16 Alıntı: Groeningen, a.g.e., s. 101.

17 Aynı yerde.

18 Alıntı: Groeningen, a.g.e.. Daha yeni bir örneği, bizzat yaralanan birinin ifadesini alıntıyla Ernst Jünger verir: "...Sol bacağımın üst kısmına aldığım bir darbeyle yere yıkıldım. Önce üzerimdeki toprak olduğunu sandım, fakat çok geçmeden oluk oluk akan kanı gördüm; yaralanmış-tım" (In *Stahlgewittern*, 10. baskı, Berlin 1929, s. 25).

çerçevesinin dışına çıkmak¹⁹ olurdu. Burada bizi ilgilendiren sadece, yara alan kişinin psikolojik durumudur ve açıkça görülüyor ki bu durum ordudaki yeni düzenlemeler ve teknolojik yenilikler nedeniyle geçen 500 yılda önemli ölçüde değişmiştir.

Askeri-tıbbi şok kavramını, daha sonra demiryolu kazalarıyla ilişkili olarak geliştirilen psikolojik şok kavramıyla bağlantılı kılan “eksik beklenti-hali” faktörüdür ve bu nedenle askeri-tıbbi kavram psikolojik kavramın öncüsü durumundadır.

Şokun tarihi, askeri yeniliklerdeki (üzengi, kitle ordu, ateşli silahlar) kökeni, şok kavramının herhangi bir “sıradan” çarpışma ya da darbeyi değil, aksine pek çok münferit faktörün yoğunlaşmasından oluşan bir şiddet eylemini nitelemesiyle modernliğini ortaya koyar. Şok kelimesiyle *bir yapay-mekanik yapıda hareketin ya da durumun devamlılığına son veren, ani ve güçlü bir şiddet oluşumu ve bunun neticesinde ortaya çıkan, esaslı bir sarsılma* ifade edilir. Bunun zeminini oluşturan, doğa üzerinde hem teknolojik (askeri örnek: ateşli silahlar) hem de psikolojik açıdan (askeri örnek: birlik disiplini) kurulan çok gelişmiş hâkimiyettir. Doğa üzerindeki hâkimiyetin derecesi ve bu hâkimiyetin şoktaki çöküşünün şiddeti doğru orantılıdır. Mekanikleşmenin, disiplinin, işbölümünün vs. ağı ne kadar sıkı örülmüşse, bu ağa içeriden ya da dışarıdan gelen bir ihlal söz konusu olduğunda çöküş o kadar dehşetli olur.

Yeniçağda ordunun tarihi, doğa-hâkimiyeti ile şokun bu orantılı ilişkisini, burada manifaktürel ve endüstriyel üretimin aksine üretken-gücün tahrip-kâr kullanımı esas olduğu için böylesine net biçimde ortaya koyar. Yeni kapitalist prodüktivite ilk olarak Avrupa ordusunda ortaya çıkmakla kalmadı, aynı zamanda kendini burada –yıkım biçiminde– en belirgin ifadesiyle gösterdi. Üretken-güçlerin gelişiminin ulaşmış olduğu düzey, askeri çarpışmada “düşüş yüksekliği” olarak görünür hale geldi. Ordunun teknolojik ve örgütsel

19 Şok ve acı arasındaki ilişkiyi araştırmak ilginç olurdu. Modern çağda ateşli silah yaralanmalarının beklenmedik bir biçimde gerçekleştiği dikkate alınırsa, acı hissinin eskiden olduğundan daha uzun süre ortaya çıkmadığı sonucuna varmak mümkün. Geciken acı hissi ve şok arasındaki yakın ilişki Copland tarafından da gözlemlenmiştir: “Ağır yaralanmaların çoğunda, bilhassa ateşli silahların sebep olduğu yaralanmalarda acı hissi, şokun şiddetiyle karşılaştırıldığında çok azdır; şok olağanüstü şiddetli olduğunda acı hissi son derece az olabilir, hatta hiç görülmeyebilir” (James Copland, *Dictionary of Practical Medicine*, Londra 1858, Cilt 3, s. 785). Sonraki psikolojik travma ile olası paralellikler görülür: Ağır fiziksel travma nedeniyle acı hissinden yoksunluk ve bunu takiben yaralanma şoku ortaya çıkar; burada olduğu gibi Freud’un travmatik nevrozunda da şok, travmatik deneyimin karşılanmasıyla kaygı yoksunluğu neticesinde ortaya çıkar.

gelişimi, sivil üretken-güçlerin eşzamanlı –daha doğrusu bir süre sonra– takip eden analog gelişimi için paradigmaydı, askeri şok, çöküş durumunda insanların üretken-güçlerini tehdit eden şey için paradigmadır.

X. Bölüm

Uyaran-Kalkanı ya da Endüstrileştirilmiş Bilinç

“Bu keşifler ... duyularımıza ve organlarımıza, fiziksel ve ahlaki yapımızın onlarla ilişki kurmanın sona erdiğine inanmamızı sağlayacak bir tür sapma kazandırıyor. Bilim bize, tabiri caizse, bizim için yaratılmamış yeni bir dünyaya girmemizi öneriyor. Elbette biz orada bir girişimde bulunmak isterdik; fakat bizim eksik olduğumuz bir yapıya ve sahip olmadığımız organlara ihtiyaç duyduğunu kabul etmemiz uzun sürmezdi.”

Gustave Claudin, 1858.

On dokuzuncu yüzyılda demiryolu ve kazaları konusuna dönerken, esasen askeri ve askeri-tıbbi bir kavram olan şok kavramının burada neden yeniden yer edindiği artık açıktır. Eski ulaşım araçları at ve faytonla demiryolunun ilişkisi, Ortaçağ’daki süvarilerle yeniçağın kitle ordusunun ilişkisi gibidir (manifaktür ve endüstrinin zanaatla ilişkisi gibi). Demiryolu yolculuğunda geleneksel yolculuk deneyiminin mekân ve zamanı yok edilir; tıpkı modern kitle ordusunun Ortaçağ’ın bireysel savaş deneyimini (ayrıca manifaktürel ve endüstriyel üretimin bireysel el işçiliği faaliyetini)

yok ettiği gibi. Erken tasvirlerde demiryolu yolculuğu sıklıkla bir tür “atış”, tren bir mermi ve yolcu bir koli benzetmesiyle yer alır ve görüldüğu üzere, buradaki çağrışımların askeri kavramlar alanına işaret etmesi hiç tesadüfi değildir. Demiryolu yolcusunu yapısal olarak kitle ordunun askeriyle ilişkilendiren, topluluk aracılığıyla koşullanmadır; yolcu topluluğun entegre parçası olarak işlev görür. Burada ordu-benzetmesini bir kenara bırakabiliriz; çünkü askeri bağlamda bireyin koşullanması, sivil-ekonomik alanda daha sonra takip eden tüm benzer koşullanmalar için bundan böyle en erken model olarak tezahür eder. Mekanikleştirme ya da bireylerin tamamen kendilerinin dışında ve soyut bir organizasyon modeli altında toplanması da ilk kez yeniçağa has orduda görülür; daha sonra, yeniçağın ilerleyen tarihinde giderek genelleştirilir.

Gördüğümüz üzere, 19. yüzyılın demiryolu yolcuları başta onlara ürkütücü bir “atış”, geçmişten o günlere aktarılan mekân-zaman ilişkisinin yok edilmesi, gerçekliğin yitirilişı gibi yeni gelen şeylere yavaş yavaş alışır, yeni davranış ve algılama biçimleri, yeni deneyim içeriklerinin dahil olduğu biçimler geliştirirler. “Panoramik” görüş bu tür bir yeniliktir; tıpkı hareket planına bağlı, genel ve yeni mekân-zaman-bilinci ve yeni türde bir faaliyet olan “yolculukta okumak” gibi.

Bu yeni davranış ve algılama biçimleri sayesinde, erken demiryolu yolcularının kendilerini taşıyan araç yüzünden hissettikleri şey –kaygı– kaybolur. İnsanların başta kuşku ve kaygıyla baktıkları yeni teknolojik araçlara alışma süreci adeta kaygının bastırılması, ya da daha tarafsız bir ifadeyle, kaygı-yitimi süreci olarak karakterize edilebilir. Demiryolunun erken tasvirlerinde kaygı açıkça ya da üstü kapalı biçimde, raydan çıkma, hız, çarpışma kaygısı olarak mevcuttur. Önceki devirlerin daha huzurlu teknolojisine alışmış olan insanlar, bundan böyle bir top mermisine binmiş gibi ve buna rağmen güvenle seyahat edilebileceği düşüncesini hemen benimseyemezler. Bu kaygıların gerçek bir teknolojik temeli vardır; demiryolu teknolojisinin bu ilk döneminde henüz gerçekten “boşluklar”, zamanla edinilecek tecrübelerle giderilecek olan eksiklikler, somut tehlike kaynakları mevcuttur. Bu dönemde teknoloji henüz üretimin eski ve yeni biçimleri arasında kalmıştır. Ancak kaygıya elverişli bu geçici durum çabuk sonlandırılır. Araç geliştirilir, hareketi giderek daha sarsıntısız hale getirilir, rahatsız eden kusurları her ne kadar henüz teknik olarak giderilmese

de hissedilmesi büyük ölçüde önlenir.¹ Makinenin başta aşıkâr olan ve kaygıyı besleyen tuhaflığı yavaş yavaş kaybolur ve onunla birlikte kaygı da yok olur. Kaygının yerini, temeli alışkanlık olan bir güven duygusu alır. Demiryolunda raydan çıkma ya da çarpışma olasılığını düşünüp durmak yerine bir roman ya da gazete okuyan yolcu kuşkusuz kendini güvende hisseder. Dikkati, içinde bulunduğu teknolojik durumdan uzaklaşır ve bu durumla hiç ilgisi olmayan bir nesneye yönelir. Kendini güvende hisseder, çünkü –denilebilir ki– teknolojik aracın aslında hâlâ ne kadar rahatsız edici, ona bağlı enerji kütlelerinin ne kadar muazzam ve potansiyel yıkıcı olduğunu unutmuştur. Unutmayı mümkün kılan, teknolojik aracın bu yöndeki katkısıdır: Esasen rahatsız edici olan tüm ifadelerini (vibrasyon, mekanik darbeler vs.) teknolojik mükemmelleştirme sayesinde bertaraf eder ya da daha az hissedilir hale getirir.²

- 1 Mumford makinelerin bir yandan teknolojik olarak farklılaştığını (karmaşılaştığını), diğer yandan “tüketicinin” kullanımı için sunulan dış yüzeyi ile bu farklılaşma arasında ters oranda bir ilişki olduğunu ortaya koyar: “... makineleşmiş dünyanın dış görünümünde bir sadeleşme neredeyse onun iç karmaşıklıkla baş edebilmenin önkoşuludur. Sürekli olarak akın eden uyarıcı bolluğunun azaltılabilmesi için, dış görünüm mümkün olduğunca nötr olmak zorundadır” (*Civilization and Technics*, s. 357). Teknolojik ve toplumsal oluşumların kıyaslanabilir gelişimiyle ilgili bir imaya da yine Mumford'da rastlanır: “Estetik görünümüyle makinenin etkisi tıpkı toplumsal ilişkilerdeki içsel sözleşmeye dayalı davranış kurallarının etkisi gibidir. Sürekli olarak uyum sağlama zorunluluğunun zahmetini ortadan kaldırır.”
- 2 “Zur Psychologie des Sicherheitsgurses” (Emniyet Kemer Psikolojisi Üzerine) başlıklı deneysel-psikolojik bir araştırmada (Frankfurt am Main 1973, “Faktor Mensch im Verkehr” yazı dizisi, sayı 15/16) H. J. Berger, G. Bliersbach ve R. G. Dellen otomobillerde emniyet kemeri uygulamasının sürücülerde neden hatırı sayılır tepkiler/direnislerle karşılandığı sorusuna yanıt aradılar. Emniyet kemeri takmak, otomobil kullanımı için gerekli olan tüm diğer el hareketlerinden farklı olarak, bugüne dek otomobil sürücülerini tarafından benimsenmedi: “... binek araç sürücülerinin çoğu için emniyet kemeri daha ziyade bir *potansiyel tehlike kemeridir*. Kemer kaygıyı azaltmak yerine, her seferinde takılmak zorunda olduğu için sürekli olarak büyük ölçüde gündeme getirir.” (s.128) Bunun nedeni, emniyet kemerinin mütemadiyen potansiyel tehlikeyi hatırlatması, unutulmasına imkân vermeyecek kadar göz önünde olmasıdır: “Emniyet kemeri sürücüyü, istese de istemese de, trafikte karşılaşması olası gerçek tehlikelerle *yüzleştirir*. Sürücünün vücudunda hissettiği kemer ona daima bir kaza olasılığını anımsatır; kemer bu yüzden takılmıştır.” (s.129) “Deneklerin çoğu, kemer kelimesini duydukları anda akıllarına gelen ilk şeyi söylemeleri istendiğinde, zihinlerinde bir yaralanma ya da ölüm tablosu canlandığından yakınırlar.” (s.128)
- Emniyet kemeri olası tehlikeyi hatırlatarak kaza kaygısını canlı tutarken, dolayısıyla alışmayı olanaksız kılarken, bilinen adıyla “Air-Bag” otomobil sürücülerini için aranan bir güvenlik tedbiridir ve bunun nedeni görünmez oluşudur. Hava yastığının göz önünde olmayışı sürücünün kaza tehlikesini unutturmasını/bastırmasını mümkün kılar (s. 132-133). Dolayısıyla burada gördüğümüz döşemenin son derece modern bir versiyonudur: 19. yüzyılda birinci sınıf kompartımanlardaki koltuk döşemesi teknolojik vibrasyonları hafifletirken ve böylelikle yolcuların teknoloji karşısında duydukları kaygıyı unutturalarına –beklenildiği üzere– yardımcı olurken, air-bag aynı şeyi görünmeden yapar. Bir çarpmanın sonuçlarına karşı emniyet tedbiri oluşturur ve görünmez oluşuyla kaza kaygısının kalıcı olmamasına katkıda bulunur.

Bu güven duygusunun, temelinde ortaya çıktığı teknolojiyle ne kadar bağlantılı olduğu ortadadır. Teknoloji, insanların ikinci bir doğa olarak alıştıkları yapay bir çevre yaratır. Teknolojik temel zarar görürse, bu temele dayandırılan alışkanlık ve güven duygusu yerle bir olur. Teknolojik araçların “düşüş yüksekliliği” olarak adlandırdığımız şey –kazanın yıkıcılığının aracın teknolojik düzeyiyle doğru orantılı olması– teknolojik kazanın insanlar için sonuçları açısından değerlendirilebilir. Teknolojik araç temelinde oluşan algılama ve davranış biçimlerinin örgüsü aracın zarar gördüğü ölçüde parçalanır. Aracın teknolojik düzeyi ne kadar yüksek olursa, ona alışmış olan bilincin doğası o denli değişir ve ikisinin çöküşü bir o kadar yıkıcı olur.

Teknolojik kazada ve bunun neticesi olarak ortaya çıkan şokta, teknolojinin mükemmelleştirilmesiyle bastırılan kaygı adeta öcünü alır. Yeni teknolojinin başta yarattığı kaygının aslında o teknolojiye alışmakla tamamen yok olmadığı, sadece unutulduğu, bastırıldığı, ya da bir başka deyişle “şeyleştiği” o anda anlaşılır.³ Kaygı adeta kazazedenin üzerine çöreklenir ve yeni biçimiyle, korku olarak ortaya çıkar. Esasen kaygı sözde ya da gerçekte yeni teknolojiden kaynaklanan tehlikenin akılda tutulmasını sağlar ve hakikaten bir kaza söz konusu olduğunda insanları belli ölçüde korur; çünkü kaygı onları dikkatli ve hazırlıklı olmaya sevk eder. Ancak korkuda ortaya çıkan durum tam tersidir; kaza öncesi kaygının üzerini örten güven duygusunun aldatici olduğu ortaya çıkar ve tehlike insanları hazırlıksız yakalar.

Kaygı ile korku arasındaki bu ayrım Freud’u kapsamlı çıkarımlara sevk eder. Freud’un bu ayrımı uyarı-kalkanı kuramı bağlamında *Haz İlkesinin Ötesinde* adlı eserinde –yani, daha önce bahsi geçtiği üzere, I. Dünya Savaşı ve savaş-nevrozu başlığıyla yeniden yazılması gereken temel fikirleri geliştirdiği bir yazısında– ele alması bilhassa önem taşır. “Kaygı” der Freud, “belirli bir hali, ne olduğu bilinmese de bir tehlikeye yönelik beklenti ve bu tehlikeye hazırlıklı olma halini ifade eder... Fakat korku insanın içine düştüğü durumun, onu hazırlıksız yakalayan tehlikenin ifadesidir, bu durumda vurgu-

3 Lukács tarafından *Geschichte und Klassenbewusstsein* (Tarih ve Sınıf Bilinci) adlı eserinde Marx’ın fetiş-kavramından geliştirilen şeyleşme-kavramının yanı sıra burada kastedilen sürecin açıklaması için, Adorno’nun 1940’ta Benjamin’e mektupla iletlediği bir düşünce, şeyleşme ve unutma arasında bir bağlantı olduğu düşüncesi alıntılanabilir: “Her şeyleşme bir unutmadır: Objeler tüm parçalarıyla şimdide mevcut olmadan teşhis ve tespit edildikleri anda, onlara ait bir şeyler unutulduğu anda şeyleşir” (29.02.1940 tarihli mektup; Benjamin, *Gesammelte Schriften*, Cilt 1/3, s. 1131, Frankfurt 1974).

lanan şaşkınlık etmenidir... kaygıda insanı korkuya ve dolayısıyla korku-nevrozuna karşı koruyan bir şeyler vardır.”⁴ Korkunun koşulu, daha açık bir ifadeyle belirtmek gerekirse, “kaygılı-beklentinin yokluğudur.”⁵

Her ne kadar Freud için korku-etmeninde belirleyici olan, ani ve şiddetli ve beklenmedik ve ruhun çözümleyecek durumda olmadığı bir kaza deneyimi olsa da, bu noktada Freud’u travmatik nevrozun psikolojik açıklamasının geleneğine dahil etmek mümkündür. Freud bu geleneksel açıklamadan daha ileri giderek, travmatik şokun ortaya çıkmasına sebebiyet verebilecek koşullarla ilgili kuramını geliştirir. Bu onun “uyaran-kalkanı” kuramıdır; bizzat Freud tarafından son derece dikkatli bir biçimde “kurgu, sıklıkla uzayıp giden kurgu” olarak nitelendirilir. Walter Benjamin bu kuramın (ya da model veya kurgu) modern çağın uygarlığına bağlı olarak bilinçte gerçekleşen şeyin anlaşılmasına son derece zengin bir yaklaşım içerdiğini *Baudelaire* çalışmasında gösterir.⁶

Yolculuğun endüstrileşmesinin yolcuların psikolojik yapısında nasıl ifade-sini bulduğu sorusu – ya da daha genel anlamda, Marx’ın meşhur bir sözünde dile getirildiği gibi, nasıl olur da “üretim... sadece özne için bir nesne değil, aynı zamanda nesne için bir özne”⁷ sağlar sorusu, uyaran-kalkanı kuramında bir olası yanıt bulur.

Freud bilinç ve dış dünya ilişkisini ortaya koymak için bu ilişkinin öğelerini mümkün olan en kapsamlı genellemeye indirger:

“Mümkün olan en basit haliyle canlı organizmayı, uyarılabilir madde-den şekillenmiş bir kesecik olarak düşünelim; onun dış dünyaya dönük yüzeyi, durumu nedeniyle farklılaşır ve uyaranları alan bir organ görevi görür... Bu durumda dış uyaranların keseciğin dış yüzeyine aralıksız çarpmalarıyla maddenin belli bir derinliğe kadar sürekli değişeceği, dolayısıyla uyarılma sürecinin daha derindeki tabakalarda olduğundan farklı seyredeceği rahatlıkla düşünülebilir... Böylece bir kabuk oluşur ve

4 S. Freud, *Gesammelte Werke* (Imago baskısı), Cilt 13, s.10. Kaygı üzerine düşünceler elbette “Hemmung, Symptom, Angst” (Ket Vurma, Semptom, Kaygı) adlı çalışmasında da yer alır (*Gesammelte Werke*, Cilt 14): “Kaygının beklentiyle göz ardı edilemez bir ilişkisi vardır; o (beklenti) bir şeylerden duyulan kaygıdır” (s. 197). “Kaygı bir tehlike durumuna yönelik tepkidir” (s. 159). Ben (ego) “kendini kaygıya adeta bir aşıya bırakır gibi teslim eder; aşıyla hastalık hafifletilmiş halde atlatılır, böylece hastalığın var gücüyle aniden baş göstermesinden kaçınılır” (s. 195).

5 *Gesammelte Werke*, Cilt 13, s. 31.

6 Karşılaştırma için bkz. Bölüm 9, Not 41

7 K. Marx, *Grundrisse*, s. 14.

sonunda bu kabuk dış uyaranların etkisiyle yanarak (tahriş olarak) öyle delinir ki uyaranların alımı için en uygun koşulları sunar *ve bundan böyle artık herhangi bir değişiklik yapamaz hale gelir.*”⁸

Şimdi artık Freud’un kesecik-modeli sayesinde geliştirdiği şeyi, demiryolu-algısının tarihçesi vasıtasıyla tarihsel açıdan somutlaştırabiliriz. Demiryolu seyahatinin esas teşkil eden yeni *uyaranlarından* biri, yakındaki nesnelerin algılanmasını olanaksız kılan, mekân ve zamanın yok olduğu hissine yol açan hızıdır. Bu yeni algı, faytonun hızına alışmış olan yolcuları başta rahatsız eder. Ancak bu yeni hızla bağlantılı olan her şey yolcular tarafından psikolojik olarak yavaş yavaş özümсенir; ya da Freud’un terminolojisiyle ifade etmek gerekirse, uyaranlar adeta bilincin kabuk katmanını yakarak ilerler ve kabuğu “belli bir derinliğe kadar sürekli” değiştirir. Geç 19. yüzyılda trende bir şeyler okuyan demiryolu-yolcusunun kabuk katmanı, erken demiryolu-döneminin yolcularınunkine kıyasla, tabiri caizse, daha kalındır; çünkü okumaktan düşünemez, yolculuk onun için tüm duygulanımları etkisi altına alan bir mekân-zaman-macerasıdır. Geç demiryolu-döneminin yolcusu okumak yerine kompartıman penceresinden dışarı bakacak olursa, bu bakış eski yolcularınkinden tamamen farklı bir bakış olur. Pañoramik bakış olarak adlandırdığımız şeyin ortaya çıkışı, uyaranların bilincin kabuk katmanını “yakarak nüfuz etmesinin” bilinci nasıl değiştirdiğini muhtemelen en net biçimde ortaya koyar. İki bakış biçiminin, geleneksel ve panoramik bakış biçimlerinin karşılaştırması, panoramik bakışın teknolojik ilerlemelerin etkisiyle oluştuğunu gösterir. Freud’un dış uyaranların etkisiyle değişime uğrayan kabuk tabakasının “bundan böyle artık herhangi bir değişiklik yapamaz hale geldiğine” dair tespiti bu noktada önemli görünür. Bu demektir ki psikolojik olarak bir kez özümсенen uyaranlar bundan böyle bilinci ve algılamayı öyle belirler ki özümсенenlerinkinden tamamen farklı bir niteliğin uyaranları artık nüfuz edemez, en azından aynı ölçüde nüfuz edemez. Algılama biçimi bir kez panoramik algılamaya dönüşen yolcu, örneğin artık bir fayton yolculuğunun izlenimlerine tamamen açık olmaz; tıpkı endüstri öncesi dönemde Ruskin tarzı yolcuların –kabuk tabakaları o dönemin seyahatleriyle nihai olarak şekillendiği, bir “başka değişkeye muktedir olmadığı” için– henüz panoramik bakıştan yoksun oldukları gibi. (Askeri-tarihsel benzeri: Modern ordudaki bir askerin kabuk tabakası/bilinci modern savaş düzenlemelerinin spesifik uyaranları tarafından

8 Freud, a.g.e., s. 25.

öyle derinden biçimlendirilmiştir ki bu savaşçı, geçmişteki atlı savaşçılar gibi bire bir çatışma durumuna sokulsa, muhtemelen tamamen aciz kalır ve böyle bir olası durumun nedeni silah teknolojisi değil, psikolojiktir.)

Dış uyaranların tesiriyle kabuk tabakanın oluşumu, Freud'un "uyaran-kalkanı" olarak adlandırdığı şeyin oluşumundan başka bir şey değildir. Uyaran-kalkanında, Freud'a göre, bilincin uyaranları almasının yanı sıra bir o kadar hayati önem taşıyan işlevi, uyaranları tutabilmesidir. Freud kesecik hakkında şöyle der:

"Bu canlı madde parçacığı en kuvvetli enerjilerle dolu bir dış dünyanın ortasında yüzer ve eğer bir uyaran-kalkanıyla donatılmamışsa, muhtemelen dış dünyanın uyaranlarının tesiriyle yok olur. Bu kalkanı, parçacığın en dış yüzeyinin *yaşama yakın yapıyı terk etmesi, bir dereceye kadar inorganik hale gelmesi* ve artık hususi bir örtü ya da zar halinde uyaranları tutucu etki sağlaması, yani dış dünyanın enerjilerinin bundan böyle alttaki canlı katmanlara ancak küçük bir yoğunlukta geçmesine izin vermesi yoluyla elde eder. Bu alt katmanlar artık uyaran-kalkanının ardında, kalkanı aşan bol miktarda uyaranın nüfuzuna odaklanabilirler. Fakat dış katman canlılığını yitirmiş oluşuyla daha derindeki tüm katmanları aynı kaderi paylaşmaktan –en azından uyaran-kalkanını delip geçecek kadar güçlü uyaranlar gelmediği sürece– korur."⁹

Freud'un travmatik nevroz açıklaması uyaran-kalkanını kırarak nüfuz edecek kadar güçlü bir uyaran-akınına dikkat çeker: "Uyaran-kalkanını delemek kadar güçlü dış uyaranlara *travmatik* diyoruz. Kanımca *travma kavramı*, başka zamanlarda etkili olan böyle bir uyaran-tutma-işleviyle böylesi bir ilişki gerektiriyor."¹⁰

Freud travmayı travmatik olayda kırılan bir uyaran-kalkanıyla ilişkilendirerek travmatik nevroz kuramında önemli bir ilerleme kaydeder. Çünkü uyaran-kalkanı kavramı, *uygarlaştırıcı kabuk-oluşumu* olarak adlandırılacak şeyin anlaşılması açısından uygun bir model oluşturur. Uyaran-kalkanının gücünden ya da kalınlığından, kalkanın karşıladığı uyaranların şiddetini ve yoğunluğunu anlamak mümkündür; öte yandan bu uyaranların şiddeti ve yoğunluğu medeniyetin o anki tarihsel durumu için bir göstergedir.

9 A.g.e., s. 26-27.

10 A.g.e., s. 29.

Her ne kadar Freud'un kesecik-modeli psikolojik süreçlerin gösterimine yönelik bir genelleme olarak anlaşılmak istense de kelime seçimi ilk anda akla spesifik modern getirir. "En kuvvetli enerjilerle dolu" olarak hayal edilen bir dış dünya öyle zamansız olamaz. Freud'un modeli, özne ve dış dünya arasındaki ilişkiyi ikisinin sentezi olarak ortaya koyduğu için uygarlaşmanın psikolojik sürecini betimlemeye uygundur. Öznenin içine alınışı, özne tarafından absorbe edilmesi, içselleştirilen¹¹ dış dünya (yani, dış dünyanın uyaranları) oluşuyla uyaran-kalkanı hem özne hem de dış dünyadır.

Diğer yandan uyaran-kalkanı-modeli öyle soyuttur ki teknolojik (örn. hız), psikolojik (örn. uyuşturucular) ve kültürel (yasalar, gelenekler vs.) kaynaklı tüm olası uyaran-nitelikleri için kullanılabilir. Öyleyse Norbert Elias tarafından tanımlanan uygarlaşma sürecini, tıpkı demiryolu yolculuğunu gördüğümüz gibi, uyaran-kalkanının oluşum süreci olarak görmek mümkündür. Elias tarafından ifade edilen anlamda uygarlaşan bireyin absorbe ettiği "uyaranlar" 17. ve 18. yüzyılda saraylı üst tabakalar tarafından içselleştirilen toplumsal kurallardır. Toplumsal kuralların ihlalinin ya da bir başka deyişle delinmesinin ekseriyetle "şoke edici" olarak nitelendirilmesi, bu kuralların uyaran-kalkanının delindiğini de ifade eder; bu, askeri çarpışmadaki ya da demiryolu kazasındaki "şok" benzeri bir gelişmedir, fakat tek farkı burada yırtılan ağı, içselleştirilmiş teknolojik uyaranlar değil, içselleştirilmiş toplumsal ilişki biçimlerinin oluşmasıdır.

Öyleyse açıkça görüldüğü üzere, farklı seviyelerde meydana gelen bu iki uyaran-kalkanı oluşumu ya da psikolojik uygarlaşma-süreci arasındaki farkı ortaya koymalıyız; biri toplumsal kuralların içselleştirilmesi (sadece görgü anlamında değil, genel anlamda), diğeri teknolojiye bağlı olarak ortaya çıkan uyaranların içselleştirilmesi. Kaynaklar nitelik bakımından farklıdır, ancak uyaranların psikolojik yapıdaki tesiri karşılaştırılabilir. Toplumsal kurallar da teknoloji kaynaklı uyaranlar da bireyin yapısını belirler, kurala bağlar, düzenler, kendi kurallarına göre biçimlendirir.

11 Uyaranların alınma sürecinin "içselleştirme" olarak adlandırılması önerisi Fritz Heubach'a aittir. Heubach bir mektubunda şöyle der: "Bu kavram üzerinden (içselleştirme) giderek, kaygısızlığın gelişimini, eskiden kaygıyla, daha doğrusu beklentiyle bağlantılı yapıların kabulünü, nihayetinde psikik olanın vaktiyle başına gelen şeyle uyumunu anlaşılır kılmak mümkün: Bir uyaranın (uyaran olarak) 'köreltilmesini', yani bir hassasiyetin ortadan kaldırılmasını, uyaranın alımı, onun içselleştirilmesi olarak anlamak yanlış olmaz. Örneğin, bastırma mekanizmasının 'saldıranla özdeşleşmeyi' de kastettiği gibi..."

Uygarlaşma sürecinin bu iki kaynağının farklılıklarını ve benzerliklerini, onları dış ve iç doğa-hâkimiyeti şeklinde tanımlayarak ifade edebiliriz. Teknoloji dış doğa-hâkimiyetinin ifadesidir. Teknolojik aparatlar (makineler) sayesinde doğanın güçleri ve maddeleri kültürel ve dolayısıyla ekonomik edinimler doğrultusunda kontrol altına alınır. Toplumsal kurallar ise iç doğa-hâkimiyetinin aparatlarıdır. Birey bu aparatlar aracılığıyla toplumsal ilişkiler örgüsüne dahil olacak ve bu bağlamda yapıcı edimler ortaya koyacak şekilde yapılandırılır.

Doğanın güçlerinde teknolojik aparatlar aracılığıyla gerçekleşen şey, toplumsal kurallar nedeniyle bireylerin başına gelenle aynıdır; üstelik ilerleme tam olarak dış doğa-hâkimiyetinin aparatlarında kendini gösterir – tıpkı toplumsal kuralları içselleştiren bireylerde giderek artan bir öz-disiplin görüldüğü gibi. Daha anlaşılır biçimde ifade etmek için, Elias'ın öz-disiplin sürecine ve Franz Reuleaux'nun makinelerin gelişimindeki benzer sürece dair yazdıklarını karşılaştıralım. Elias şöyle der:

“Tekil eylemin toplumsal işlevini yerine getirebilmesi için giderek daha fazla insanın davranışı birbirine uyarlanmak, eylemler örgüsü gitgide daha sıkı ve titizlikle örgütlenmek zorundadır. Tekil kişi davranışını mütemadiyen daha farklılaşmış, daha dengeli ve istikrarlı düzenlemeye zorlanır.”¹²

Reuleaux'ya göre makine teknolojisindeki ilerleme, *oynamanın* giderek ortadan kaldırılmasıyla oluşur. Burada “oynama” bir makinenin elemanlarının birbiriyle ilişkisini ifade eder. Teknoloji ne kadar primitif olursa, makinenin parçalarının birbiriyle uyumu o kadar az ve serbest hareket alanı o kadar büyük olur. Teknoloji ne kadar mükemmel olursa, makinenin parçalarının iç içe –birbirini tamamlayan– hareketi o kadar kusursuz ve tek tek parçaların serbest hareket alanı o kadar az olur. “Kanaatimce” der Reuleaux 1875'te, “sadece birkaç yıl sonra oynamadan işleyen çark kural haline gelecek.”¹³ Reuleaux neredeyse şiirsel bir anlatımla günden güne artan bu makine yoğunluğunun doğanın güçlerini giderek daha fazla ele geçirdiğini dile getirir:

“Su çarkları mükemmelleştirildikçe, kuvvetlerin serbest hareketinden kaynaklanan fışkırmalar bertaraf edildi; küçük su kütlelerinin fışkıрма

12 Norbert Elias, *Über den Prozeß der Zivilisation*, Bern/Münih 1969 (2. Baskı), Cilt 2, s. 317.

13 Bkz. Bölüm 2, Not 7.

ve sıçramalarını çok küçük bir miktar dışında engelleyemeyen eski tip ahşap paletli çark¹⁴ düzgün ve sessiz işleyen türbine dönüştürüldü... Doğa fenomeninin kozmik özgürlüğü makinede, alışlageldik türde dış güçlerin sarsamayacağı düzene ve yasaya çevrildi.”¹⁵

Kültürel ve teknoloji kaynaklı uyaranları ayırdıktan ve bu ayrımı iç ve dış doğa-hâkimiyetine dayandırdıktan sonra geriye şunu açıklamak kalıyor: Teknolojik uyaranlar, bizim bakış açımıza göre, neden en azından ruhsal yaşamın uygarlaşmasındaki etmenler kadar, Elias tarafından olağanüstü bir dille ifade edilen toplumsal iletişim biçimlerinin kültürel “uyaranları” kadar ilgiyi hak ediyor? Cevabı basit. Teknoloji kaynaklı uyaranlar, dış doğa-hâkimiyetinden yayılan sinyaller olarak üretici güçlerin –toplumsal kurallara kıyasla– *daha dolaysız* ifadesidir; toplumsal kurallar, tüm ideolojik oluşumlar gibi, üretici güçlerin işlevi olarak onlara göre gelişme gösterir. Uygarlaşan bilinç sürecini teknolojinin gelişimiyle böylesine yakın ilişkilendirerek anlatmak, belki tüm tarihi devirler için aynı derecede –elbette teknolojinin böylesine nüfuz ettiği, derinden etkilediği bir dönem için, endüstriyel devrim dönemi için olduğu kadar– faydalı olmayabilir. Fakat Marx’ın, üretimin “sadece özne için bir nesne değil, aynı zamanda nesne için bir özne” sağladığı görüşü, bu şekilde örneklenerek açıklanmalıydı ve endüstrileştirilmiş bilincin ne olduğu tanımlanabilir olmalıydı.

14 Releaux’nun daha önce söylediği gibi, teknolojik açıdan o kadar yetersizdir ki harekete geçirdiği sular adeta doğal bir şelaleden akar gibi etrafa dökülür.

15 Reuleaux, a.g.e., s. 37.

XI. Bölüm

Şehre Giriş: İstasyon

*Bir büyük şehrin devasa giriş holünde-
yiz;bu holden geçerek akın akın şehre girip
çıkıyor milyonlar. Bir dakika içinde binlerce
insanı, bir sonraki dakikada onları dört bir
yana dağıtmak için ağırlıyor bu mekân.*

Richard Lucae, 1869.

Endüstri öncesi dönemde karayolu trafiği kırsal bölgelerde içinden geçtiği coğrafi mekânın bir parçası olmuştu ve trafik hedefine, şehre ulaştığında, değişen hiçbir şey olmadı. Posta arabası kırsalda nasılsa şehirde de öyleydi. Ana durakları şehir merkezindeydi, genellikle –sonraları “Posta Binası” olarak adlandırılan– bir hanın bitişiğinde yer alıyordu ve binayı etraftaki binalardan ayırt etmek neredeyse mümkün değildi. Şehirdeki hayatla kusursuz bir biçimde bütünleşmişti.

Demiryolu şehir ve durak arasındaki bu yakın ilişkiye bir son verir. Demiryolu treni faytonla ve ray hattı soseyle karşılaştırıldığında görüldüğü gibi, demiryolu durakları, yani istasyonlar eski posta duraklarıyla karşılaştırıldığında, tamamen yeni bir şey oldukları görülür.

İstasyon şehrin, onunla bütünleşmiş bir parçası değildir –şehrin eski surlarının dışındaki konumu bunu doğrular– ve uzun bir süre boyunca şehre yabancı bir uzantı olarak kalır. Şehrin istasyonun bitişiğinde olan kesimleri çok geçmeden endüstriyel ve proleter sınıfa ait bölgeler olarak damgalanır. Şehrin bu kesimleri “istasyon bölgesi” olarak kötü bir şöhrat kazanır. Perdonnet’in rehberinin 3. baskısındaki (1865) –1855 tarihli ilk baskıda yer almayan– bir ifadeden anlaşıldığı üzere, bu hiç beklenmeyen bir gelişmedir. “Kent Sakinlerinin İstasyonlara Antipatisi” başlığı altında yer alan ifade şudur:

“Uzun süre, istasyonların şehirlerde yaşayan insanlar için birer cazibe merkezi olacağına dair yanlış bir kaniya varıldı. Fakat bugün ortada olan durum tam aksini, insanların bu gürültülü merkezlerden uzak durmayı tercih ettiklerini gösterir. İstasyonların hemen bitişiğindeki oteller genellikle boştur.”¹

İstasyonun etrafındaki bölge endüstriyel oluşuyla antipati uyandırıyor, bu bölgenin merkezi olan şey, yani istasyon, fazlasıyla endüstriyel bir karaktere sahip demektir. Hakikaten istasyon binalarının istisnasız hepsi demir-mimarisinin bir parçasıdır; 19. yüzyıl için tipik olan bu yapılara haklı olarak “ulaşım binaları”² denir. Hatta ulaşım fonksiyonu istasyonda, demir-mimarisinin diğer yapı tiplerinde olduğundan çok daha dolaysız bir biçimde mimari ifadesini bulur. Çünkü pazar yerlerinde, panayırlarda, pasajlarda, mağazalarda vs. malların trafiği, depolama veya sergileme amacıyla adeta durma noktasına gelirken, istasyondaki trafik, daha doğrusu istasyondan *akan* trafik, esasen trenlerden inen ve trenlere binen yolcuların akını olarak gerçekleşir. Sonuç itibarıyla istasyon, demir-mimarisinin geçici kullanıma hizmet eden diğer yapılarından farklı olarak, doğrudan endüstriyel yapı olarak tezahür eder; ulaşım-endüstrisi demiryoluyla burada görülür, duyulur ve hissedilir hale gelerek deneyimlenir.

- 1 Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris 1865, 3. Baskı, Cilt 4, s. 401-402.
- 2 Hermann Muthesius, 1908’de “Die Einheit der Architektur” (Mimari Birliği) konulu konuşmasında: “Ulaşım ile ilgili yapılarda, istasyonlarda, pazar yerlerinde, toplantı binalarında modern inşaat tipleri yaratılabilmek amacıyla modern koşullar oluşturuldu... Bu yeni inşa edilen binalar 19. yüzyılda hızlı bir gelişme gösteren ulaşım hizmet etti. Ulaşımın gereksinimlerinde, mimarlık sanatının şimdilerde tercihen istifade ettiği o şekillendiren fikri görüyoruz” (alıntı: M. Hennig-Schefold/H. Schmidt Thomsen, *Transparent und Masse, Passagen und Hallen aus Eisen und Glas 1800-1880*, Köln 1972, s. 19).



İstasyon: şehir kapısı, etrafı çevrili alan, giriş avlusu.
İstasyon holü, Londra. (1935)

Ancak istasyonun sadece bir tarafı bu endüstriyel çehreyi yansıtır. Büyük şehre özgü yolcu istasyonu –ki burada söz konusu olan sadece budur– sadece endüstriyel amaçlı demir ve cam yapılardan ibaret değildir; istasyonu oluşturan yapı topluluğunun dikkat çekici bir biçimde ikiye bölündüğü görülür: Demir ve camdan yapılmış geniş hol, taştan inşa edilmiş ana giriş binası; holün ardında açık arazi, binanın ardında şehir. Bir zamanlar yerinde bir ifadeyle “*mi-usine, mi-palais*” (yarı fabrika, yarı saray) diye tasvir edilen bu birbirinden tamamen farklı iki alana³ bölünme, Alfred Gotthold Meyer’in tespit ettiği gibi, bir mimari-tarihi yeniliktir:

“Mimari için ikisi bambaşka dünyalardır, çünkü aslında mimaride, bugün bizim büyük istasyonlarımızda taş mimarisinde inşa edilmiş ana giriş binası ile asıl ‘demiryolu-avlusunu’ (Alm. *Bahn-Hof*: demiryolu-

3 P. J. Wexler, *La formation du vocabulaire...*, s. 83.

avlu) oluşturan demir-cam-hollerin birleştirildiği gibi, biçimsel açıdan tamamen farklı iki ana bölümü tek bir yapıda birleştiren bir yapı türü yoktur.”⁴

Büyük şehirlere özgü istasyonun bu iki yüzü, yirmi yıllık demiryolu genişlemesinin bir sonucudur. İlk olarak 1850 civarında istasyon holleri demir ve camdan inşa edilmeye başladı. Şüphesiz ki 1851 yılında Londra’nın *Crystal Palace*’ının Avrupa’daki başarısı, ticarete yönelik cam mimarisinin⁵ tüm bu yapılarda çığır açmasına katkıda bulunan bir ilham kaynağıydı. Fakat elbette belirleyici olan demiryolunun kendisinin –istasyonlar için de yeni teknolojik çözümler gerektiren– gelişimiydi. Demiryolu trafiğinin şehirlerarası iki yönlü bağlantılarla sınırlı olduğu 30’lu yıllarda istasyonların boyutları çok da büyük değildi. Demiryolu hatlarının varış noktaları genellikle tek bir perondan ibaretti, gidiş ve geliş binaları mekânsal olarak birbirinden ayırıdı, çatıda sıklıkla sadece bir ahşap konstrüksiyon⁶ vardı. Demiryolu ağının 40’lı yıllarda sıklaşmasıyla birlikte istasyonlardaki ulaşım talepleri de artmaya başladı. Bir istasyonda kesişen rayların sayısı ve buna bağlı olarak peron sayısı arttı. Bir trenden diğerine aktarma yapmayı mümkün kılabilmek için peronların birbiriyle bağlantılı hale getirilmesi şarttı; bunun yanı sıra, artık önemli ölçüde genişlemiş olan alanın üzerini tamamen çatıyla örtme zorunluluğu doğdu. Peronları birbirine bağlayan orta peronu, demir ve camdan yapılmış istasyon holüyle yeni bir yapı tipi olan “*hat başı istasyonu*”⁷ (Kopfbahnhof) bu sorunun çözümü oldu.

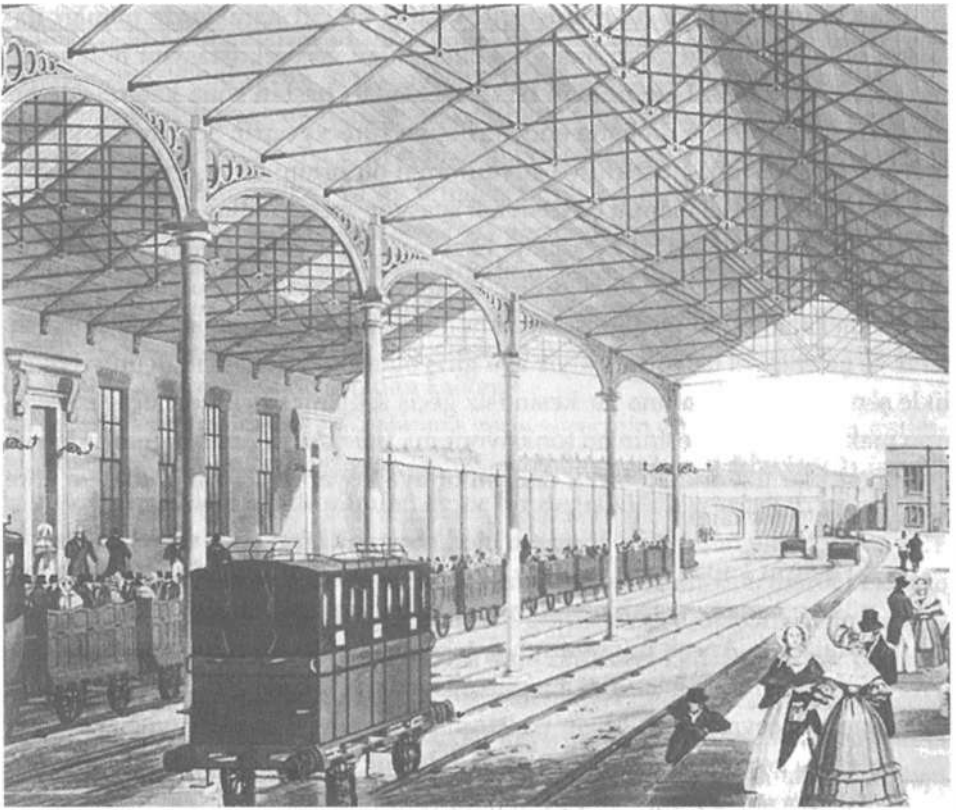
Hat başı istasyonu, yüzyılın ortasından itibaren Avrupa’nın metropollerinin çehresini değiştirir. Dört bir yandan gelen demiryolu trafiği şehir merkezinin yakınında bulunan istasyona girer ve buradan şehre yönlendirilir; ya da tam tersi olur. Meyer bu istasyon tipinde gerçekleşen süreci şöyle anlatır:

4 A. G. Meyer, *Eisenbauten*, s. 146.

5 “... demir-cam-mimari...”, 1845’ten önce pek önemi yoktu, 1850 civarında adeta zirveye ulaştı” (Henry Russell Hitchcock, *Early Victorian Architecture in Britain*, New Haven 1954, Cilt 1, s. 511).

6 Bkz. istasyon hakkında verdiği bilgilerle, bugüne dek mimari tarihi açısından daha iyisi görülmemiş bir temel eser: Carroll L. V. Meeks, *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956, s. 37. Örneğin, Euston İstasyonu’nun (1839) sadece 40 fit genişliğinde bir çatısı vardır; ancak Liverpool’un üçüncü istasyonu (1850) 153 fit genişliğiyle o zamanki dünya rekoruna erişir (A.g.e., s. 38-39).

7 Kopfbahnhof (hat başı istasyonu): Tüm trenler için son istasyondur; burada trenin gidiş yönü değiştirilir. Adını trenin baş (Kopf), yani lokomotif kısmından alır. Bu istasyonda tren geri dönerek yön değiştirir. Her iki ucta lokomotif olan trenlerde ise geri dönüş için makinistin bir lokomotiften diğerine geçmesi yeterlidir. (ç.n.)



Doğu Garı (Gare de l'Est), Paris

“... şehirden gelen (trafiği) giriş holünde karşılar ve ana hol bitişiğindeki hat başı peronuna götürür, bağlantılar sayesinde trafiği ray yollarına dağıtır. Aynı zamanda ters yönde –istasyondan şehre– aynı büyüklükte bir trafik hareketi gerçekleşir; başta birleşir, sonra ayrılır ve dağılır.”⁸

Hat başı istasyonu bu özelliğiyle bir savak vazifesi görür. İşlevi, iki çok farklı türde trafiği ve trafik mekânını, şehrin ve demiryolunun trafik mekânını buluşturmaktır. Bir taraftan taştan yapılmış, klasisizmi yansıtan ana giriş binasıyla şehrin parçası, diğer taraftan istasyon holünün demir konstrüksiyonuyla tamamen demiryolunun “endüstriyel” sahasının işlevidir.

8 Meyer, a.g.e., s. 146.

İstasyonun savak ya da dönüştürücü işlevi bu çift karakterde mimari ifadesini bulur. Şehirden gelip ana giriş binasından geçerek istasyon holüne giren yolcu, bu nitelik bakımından farklı mekânları baştan sona katetmekle bir mekân-genişlemesi ya da hatta endüstrileşme süreci geçirir. Şehrin –19. yüzyılın ortalarında henüz huzurlu ve güven veren bir ortam olma özelliğini nispeten koruyan– kentsel alanını terk ederek istasyon-mekânından geçer ve bu onu demiryolunun endüstriyel mekânına hazırlar. Gelen yolcu ise, tam aksine, bir mekânsal-küçülme süreci deneyimler. Demiryolu yolculuğunun sınırsız ve biçimsiz mekânı, trenin girdiği istasyon holünde yeniden bir sınırlamaya maruz kalır ve geleneksel taş mimarisiyle ana giriş binasında daha da küçülür; böylelikle şehrin kentsel alanına bir kesintisiz geçiş sağlanır. Richard Lucae istasyonunun mekân düzenlemesinin bu fonksiyonunu, *istasyon holü* mekânının giden ve gelen yolcular üzerindeki farklı etkisini ortaya koyarak açıklar. Lucae’ye göre istasyon holü mekânı:

“...şehrin kapalı mekânlarına dönük tarafının aksine, dış dünyaya dönük ve tamamen açık olan tarafıyla nahoş ve hatta ürkütücü bir izlenim yaratabilir. Ancak muazzam hol, tekerlerin yolcuyu millerce uzaktan taşıyarak içinden geçirdiği sınırsız mekânlarla karşılaştırıldığında, sağlam taşlarla çevrelenmiş oluşu ve üzerini tamamen örten koruyucu çatısıyla devasa boyutlarına rağmen –en azından ilk dakikalarda– dışarıdan gelen yolcuya adeta huzur ve güven hissi verir.”⁹

İstasyon cephelerinin klasisist tasarımını şüpheşiz ki 19. yüzyıl için oldukça karakteristik olan, şeylerin endüstriyel görünümünü süsleyerek gizleme¹⁰ çabasıyla da açıklamak mümkün. Ancak örneğin, mermer görünümlü taş cepheleriyle ardındaki demir-cam konstrüksiyonu unutturmaktan başka amacı olmayan, İkinci İmparatorluk dönemine ait galerilerden farklı olarak istasyonların taş cepheleri, şehir-mekânının ve demiryolu-mekânının birbirlerinden

9 Richard Lucae, “Über die Macht des Raumes in der Baukunst”, *Zeitschrift für Bauwesen*, Yay. yıl 19, Berlin 1869, s. 298.

10 Bu bağlamda istasyonun, şehir kapısının modern ardılı olarak görülmesi anlamlıdır. Şüpheşiz ki giriş binasının biçiminde şehir kapısından etkilenilmiştir ve bunun en belirgin örneği Philip Hardwick’in Euston İstasyonu’nda (1835-1839) görülür: Süslemeleriyle pratik işlevinden tamamen bağımsızlaştığı için çağın mimarlarının eleştirilerine meydan okuyan, Yunan kültürünün izlerini taşıyan, abidevi bir sütunlu giriş, arkasında bina olmayan bir cephe... (Meeks, belirtilen yerde, s. 40).

tamamen farklı alanlarını birbiriyle ilişkilendirmeye yönelik fiili işlevi, uyarı-kalkanı işlevini yerine getirir. İstasyon holünü gizleyen, taştan yapılma ana giriş binası, şehir esasen endüstri öncesi dönemdeki karakterini koruduğu sürece gereklidir. Endüstriyel aparatın, demiryolunun, şehre beklenmedik ve taş mimariyle “frenlenmemiş” ya da filtrelenmemiş bir girişi olsaydı, o dönemde şok edici olurdu.¹¹ Ancak elbette şehir çok geçmeden ve esasen demiryolu sayesinde ortaçağ karakterini yitirir ve kendiliğinden endüstriyel, modern trafiğin şekillendirdiği bir karaktere bürünür. Bu gelişme nedeniyle, muazzam istasyon holünün önüne inşa edilen ve böylelikle onu adeta görünmez kılan ana giriş binasının varlık nedeni de ortadan kalkar.¹²

Şehir alanından demiryolu alanına geçiş sürecinin zamanla nasıl değiştiğini, kolaylaştığını ve hızlandığını, örneğin, 1860’tan itibaren istasyon binasının iç mekân düzenlemesinde yapılan ilginç bir değişiklikte görmek mümkündür. O zamana kadar giriş holü ve peron holü arasında doğrudan bir bağlantı yoktur. Peron holüne sadece bekleme salonlarından geçilebilir. Yolcuların bekleme salonlarında (günümüzde havaalanlarında görülen durumla karşılaştırılabilir) toplanmaları ve trenin kalkışından kısa süre öncesine kadar, bağlantı peronuna girişi sağlayan kapıların açılmasını beklemeleri gerekir. Bu düzenlemenin amacı yolcuların trenlere kontrolsüz ve keyfi girişini engellemektir. Bilhassa endüstriyel açıdan henüz pek gelişmemiş olan kıtada insanların gereken

11 Amerika’daki gelişme burada da tamamen farklı seyreder. 19. yüzyılda Amerika’da ray yolu Avrupa’da olduğu gibi normal yollardan farklı görülmez ya da en azından o kadar farklı görülmez. “Railroads” yerine sadece “roads” dendiğine ve “roads” ile kastedilenin demiryolları olduğuna sıklıkla rastlanır. Amerika’da demiryolunun böylesine benimsenmesi, Avrupa için hayal edilemeyen bir duruma yol açar; tren doğrudan şehirde görünür, sadece lokomotif takılır ve atların yerini alır. Lardner 40’lı yıllardaki durumu şu sözlerle yansıtır: “Amerika’nın en büyük şehirlerinden bazılarında demiryolları şehrin kalbine kadar ulaştırılır; vagonlar yolların tüm dönemeçlerini takip eder, en sert virajdan bile hiç güçlük çekmeden döner.” (*Railway Economy*, Londra 1850, s. 338) Bu durum yüzyılın sonuna kadar değişmez: “Demiryolları uzak mesafelerde karayollarıyla aynı seviyede ilerler, insanlar ve karayolu trafiği şehir içindeki böylesi virajların yol açtığı olumsuz etkileri inanılmaz bir sabırla karşılar. Üstelik lokomotif ikamet edilen bölgelerden geçerken, çanların yüksek ve sinir bozucu sesi kesintisiz duyulur” (Alfred von der Leyen: *Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen*, Leipzig 1885, s. 221).

12 Geniş istasyon holünden 20. yüzyılın başında başta ABD’de vazgeçilir. Onun yerini daha ucuz olan, her bir peronun üzerine ayrı inşa edilen çatı, “Bush-Sheds” alır: “Bu tür bir çatının imalatı ve bakımı dahâ ucuzdu, hemen hemen muazzam hollerde olduğu kadar korunma sağlıyordu” (Meeks, s. 122). Yine ilk olarak ABD’de giriş holleri gözle görülür biçimde 19. yüzyılın istasyon hollerinin biçimini, yani “rakibinin” biçimini devralır; bu da önceki bölümde bahsi geçen “işsel-leştirme” prensibinin bir tür mimari varyantıdır.

düzenleme olmadan endüstriyel makinelerle temas kurma kabiliyetinden şüphe duyulur.¹³ Ancak 60'lı yıllarda bu durum değişir. Giriş holü ve peron holü arasına doğrudan bir bağlantı kurulur. Bununla birlikte bekleme salonları zorunlu geçiş yeri olma işlevini yitirir, trafik akışının daha önemsiz bir parçası olur. Giriş holü, bekleme salonlarının ve önceleri giriş holü ile bekleme salonlarını birbirine bağlayan bağlantı yolunun (İng. midway) ağ geçidi işlevini üstlenir; bir “concourse” (Meeks), “kendiliğinden düzenlenen trafik merkezi görevi gören, büyük bir geçiş holü...”¹⁴ halini alır. Meeks bu gelişmeyi şöyle özetler:

“Bağlantı yolunun (*midway*) tamamen kaldırılması ancak *concourse*’un işlevinin anlaşılmasından sonra mümkün oldu. Tüm trafik *concourse* üzerinden gerçekleştirildi ve gürültüden uzak bekleme salonları bundan tamamen bağımsız olarak düzenlendi.”¹⁵

Görüldüğü üzere bu yeni mekân düzenlemesi hızlandırılmış bir sürecin ifadesidir. Yolcuların bekleme salonlarında geçici olarak kalması, şehirden demiryoluna uzanan trafik hareketinin bu duraklaması, muhtemelen istasyonun ağ geçidi karakterini en belirgin biçimde ortaya koyar. Bu duraklamanın, mekân niteliğinin değişiminin benimsenmesi için gerekli olduğu söylenebilir. Ayrıca “concourse” halini alan giriş holünden istasyon holüne uzanan sürekli harekette mekân değişiminin sadece “yürüyerek” yerine getirilebilmesi, şehir mekânı ve demiryolu mekânının birbirine yakın olmak zorunda olduğunun da ispatıdır. Şehirden demiryoluna doğrudan giriş, şehir bu arada –Lucae’nin deyişyle– istasyon kadar “ürkütücü” (endüstrileşmiş) görüldüğü için mümkün oldu.

13 Fransa’da peron girişi için yapılan bu düzenleme hakkında bilgi veren Perdonnet, düzenlemeyi İngiltere’de hâkim olan serbestiyle karşılaştırır ve bu serbestiyi ileri endüstrileşmenin sonucu olarak gördüğüne şüphe yoktur: “... orada gözler önüne serilen görkemli ve güzel gösteri, bu fevkalade iş araçlarını ülkelerinin hizmetine sunmuş olan şirketlerin gücüne ve liberalizmine dair iyi bir izlenim verir. İstedikleri her an istasyona girebilen yolcular makineleri gözlemleyerek yakından tanır ve böylelikle makinelere hayranlık duydukları için artık onlardan korkmazlar. Bu şekilde demiryolları halk arasında rağbet kazanır (*Traité...*, Paris 1856, 1. Baskı, Cilt 2, s. 30).

14 Meeks, a.g.e., s. 79.

15 Aynı yerde.

XII. Bölüm

Şehirdeki Traversler

Düz hattın Attila'sı.¹

Victor Fournel, Georges Hausmann Üzerine, 1865.

Hâlâ büyük ölçüde Ortaçağ tarafından şekillendirilen Avrupa şehrinin 19. yüzyıldaki dönüşümü, mekânsal bütünlüğünün parçalanması, kentsel mekânın yatay genişlemesi, özelleştirilmiş bölgelerin ortaya çıkışı (yerleşim, iş ve endüstri bölgeleri, burjuva ve proleter mahalleleri vb.) genel anlamda endüstri devriminin, hususi anlamda demiryoluyla gerçekleşen ulaşım devriminin sonucudur. Bu gelişmenin doğrudan demiryoluna bağlı olarak meydana gelmediği yerde demiryolu, mevcut eğilimleri hızlandıran faktör olarak etkisini gösteriyordu. İngiltere’de 19. yüzyılda demiryolunun kentsel gelişime etkilerini araştıran Kellett’in tespit ettiği şey esas itibariyle diğer batı ve orta Avrupa ülkelerindeki gelişme için de geçerlidir:

“... Demiryolunun Victoria tarzı şehre tüm diğer münferit faktörlerden daha fazla etkisi oldu; yoğun yapılaşmanın sorumlusu demiryoluydu,

1 Burada demiryolu, Avrupalılar tarafından “Tanrının Kırbağı” olarak adlandırılan Hun İmparatoru Attila’ya benzetilmiştir. (ç.n.)

yerleşim olmayan ve merkeze uzak bölgelerin ve banliyölerin karakterini şekillendirdiği gibi şehir merkezinin karakterini de şekillendirdi; büyümenin hızını ve boyutunu belirledi ve muhtemelen 19. yüzyılda kentsel gayrimenkul piyasasında en önemli faktörü oluşturdu.”²

Demiryolu şehir üzerindeki en dolaysız ve en bariz etkisini fiziksel olarak şehirle bağlantı kurduğu yerde, raylara ve istasyonlara sınırdaş olan bölgelerde gösterir. Buralarda demiryolu, güçlü çizgileriyle eski şehirlerin fizyonomisini değiştirir. Kellett bu süreci şöyle anlatır:

“1830’dan önce İngiliz şehirlerinin şehir planları bireysel ve çok çeşitli olsa da bir nesil içinde mühendislerin demiryollarını şehre soktuğu heybetli geometrik çizgilerle tek tip hale getirilir; ayrıca bir o kadar biçimsiz ve göze batan istasyon binaları, manevra için kullanılan yan hatlar ve manevra istasyonlarıyla *damgalanır*.”³

Asıl şehir merkezleri bu değişimlere maruz kalmaz. İstisnalar⁴ bir yana bırakılırsa, demiryolu hatları sadece eski merkezlerin çevre bölgelerine kadar ulaştırılır. İstasyonlar da oralara kurulur. Bunun nedeni, şehrin tarihi yapısına saygıdan ziyade –az da olsa saygı gösterildiği inkâr edilemezse de yüzyılın makineler ve endüstriyle ilişkisi göz önüne alınırsa– şehir merkezindeki yüksek arazi fiyatlarıdır. Ray hatları, istasyonlar, depolar ve diğer teknolojik donanımlar için oldukça büyük alana gereksinimi olan demiryolları şehrin hem en uygun trafik durumuna hem de en uygun –yani asgari– arazi fiyatlarına yönelik talepleri karşılayan bir bölgesine kurulur. Perdonnet yolcu istasyonlarının yeri hakkında şöyle der: “İstasyonlar sadece, merkezi bir konum için yapılması gereken –genellikle hayli büyük– masrafların, bu konumun beraberinde getirdiği avantajlarla orantısı ölçüsünde şehir merkezlerine yaklaştırılmalıdır.”⁵

1850’li yıllarda Avrupa metropollerinin şehir planlarına bakarak, böyle bir hesaplamanın hangi bölgelerde yapıldığını görmek mümkündür. Paris’in şehir istasyonları iç ve dış bulvar-ringi arasında yer alır. Londra’da şehrin doğu ve batı ucu (East End-West End) arasındaki sosyal fark şu şekilde kendini gösterir:

2 John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londra/Toronto 1969, s. XV.

3 A.g.e., s. 2.

4 Kellett, belirtilen yerde, s. 9: Birmingham, Liverpool, Manchester gibi İngiliz endüstri-şehirlerinin istasyonları şehir merkezinde yer alır.

5 A. Perdonnet, *Traité élémentaire...*, Paris 1865, Cilt 4, s. 401.

Doğunun ray hatları endüstriyel-proleter bölgenin içlerine kadar uzanırken, batının istasyonları şehrin kenar bölgelerindedir.⁶ Berlin'in 1846 tarihli bir planında da istasyonların eski şehrin kenar bölgelerinde olduğu görülür; sonraki yıllara ait haritalardan anlaşıldığı üzere, eski şehir 1860'tan itibaren yeni şehir merkezi olarak istasyonların etrafına ve onların da ötesine yayılacak kadar büyür; bu da istasyonların Avrupa'daki kentsel gelişim için karakteristik olan merkezi konumunu açıklar.⁷

Bununla birlikte demiryolunun etkisi sadece şehre doğrudan sınırı olan bölgelerde görülmez; demiryollarının şehirlerde ortaya çıkardığı ve nihayetinde şehirlerin geçmişten bugüne dek mevcudiyetini koruyan iç yapısını bozan trafik artışına bağlı olarak daha kapsamlı tezahür eder. Bu etki, bir şehre bir demiryolu hattı bağlanır bağlanmaz ortaya çıkar. İstasyonun çevresindeki yolların karakteri birdenbire değişir. 1838'de, Berlin-Leipzig hattının açılışının ardından bir gazetede çıkan makalede şu ifadeler yer alır:

“Sizi demiryoluna ulaştıracak olan Leipziger Caddesi boyunca ilerlerseniz, caddenin artık eskisi gibi olmadığını görürsünüz; giden ve dönen yayaların akını, at arabaları, faytonlar ve diğer nakil araçları; sağlam, heybetli binalar dur durak bilmeyen sarsıntıyla sallanır ve buralarda, kırsala, ağaçların ve tarlaların yeşiline yakın olma ayrıcalığıyla sessiz sakin ve güzel bir yerde yaşamayı uman insanlar, yitirdikleri huzuru bulabilmek için yeniden şehrin ta içine dönmek isterler. Muhtemelen endüstri gelecekte büyük Leipziger Caddesi'ni dolduracak...”⁸

Dolayısıyla demiryollarının şehirlere sevk ettiği yeni trafik akını da kendini en belirgin biçimde istasyonların yakınlarında gösterir. Fakat bu sadece ilk

- 6 Londra'da demiryolu hatları bilhassa proleter yerleşim bölgelerinden geçirilerek inşa edilir, çünkü buralarda hem arazi fiyatları hem de yıkılması gereken binalar son derece ucuzdur, ayrıca mülklerin çoğu sadece birkaç varlıklı kişiye aittir, dolayısıyla pazarlık etmek kolaydır (Kellett, s. 324). Kellett'in tahminine göre, bu demiryolu inşası nedeniyle en az 120.000 kişi göç etmek zorunda kalır (s. 328). Tarihin ironisi – trenlerin eski proleter yerleşim bölgelerinden geçmesini sağlayan viyadüklerin kemerleri, evlerinden tahliye edilmiş olan evsizler için barınaklara dönüştürüldü (Kellett, a.g.e., s. 344-346).
- 7 İstasyonların şehre *sonradan* dahil edilmesi, son derece bilgili bir kentsel gelişim tarihçisi olan Lewis Mumford'un bile gözünden kaçmıştır; yazdıklarına göre, demiryolu “şehrin göbeğine yerleştirildi ve şehrin en kıymetli merkezi bölgelerinde yükleme ve manevra istasyonlarından oluşan bir çöl yaratılmasına göz yumuldu” (*The City in History*, New York 1961, s. 461).
- 8 *Morgenblatt für gebildete Leser*, 1838, sayı 294, s. 1176 (alıntı: Manfred Riedel, “Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter”, *Archiv für Kulturgeschichte*, yay. yıl 43, sayı 1, 1961, s. 121).

zamanlar için geçerlidir. İstasyonlar, buradan çıkarak tüm şehre yayılan trafiğin köprübaşlarıdır. İlk ana trafik damarları istasyon ve şehir merkezi arasında, ayrıca bir büyük şehre bağlı çeşitli istasyonlar arasında oluşur. 1855 yılı civarında sadece Londra'daki bu hatlarda günde 75.000 araç trafiğe çıkar.⁹ Eski şehirlerin karayolu ağı bu yeni trafik yoğunluğuyla baş edemez. Bu durum bir modernleştirmeyi, yeni trafiğin gereklerine uyum sağlamayı kaçınılmaz kılar. "Esas itibariyle büyüyen ve genişleyen şehirlerde gece gündüz hareket halinde olan yolcu ve araç trafiği için kapsamlı ve oldukça masraflı tadilatlar yapmak şarttı."¹⁰

Trafik için şehrin yeniden inşa edilmesine bir örnek, Baron Haussmann'ın Paris'idir. 15 yıl içinde şehrin fizyonomisi tamamen değişir. Bu "régularisation" (Haussmann) Avrupa'nın tarihinde tektir. Örneğin, trafiğin kesinlikle daha az olmadığı İngiltere'de şehrin modern trafiğin gereklerine uygun hale getirilmesi adım adım, daha uzun bir zaman diliminde ve daha medeni biçimlerde gerçekleştirilir. Haussmann'ın eski Paris'i yeniden inşa ettiği otoriter açıklığın, sistematüğın ve hatta gaddarlığın, sadece şehrin İkinci İmparatorluk'un karşı-devrimci-stratejik gereksinimlerine uygun hale getirilmesi olarak yorumlandığına da sıklıkla rastlanır. Şüphesiz ki caddelerin ve bulvarların inşasında bu yolların askeri birliklerin geçişine uygunluğu da hesaba katıldı. Fakat bu işlev sadece, esasen başta ticari trafik için belirlenen karayolu sistemine Bonapartçı bir ilaveydi. Haussmann'ın ağaçlarla çevrili yol planının biçimi ve sistematığı otoriter-askeridir; amacı, tümüyle Bonapartist rejimin amacı gibi, burjuvazinin ticari çıkarlarını korumaktır.¹¹

Hausmanncılığın aşırı açıklığı, sadece ardında yatan otoriter kollukçu niyetle açıklanamaz. Buna bir de Haussmann'ın çalışmasının hazırlık ve uygulama

9 Kellett, a.g.e., s. 313; şehir trafiğinin kavşak noktaları olarak istasyonlar hakkında şöyle der: Faaliyet gösterdiği bölgeye istasyonlardan daha fazla trafik çeken ve trafik yoğunluğu yaşatan başka tek bir iş kolu yoktu. İstasyonlar ticari araç trafiğinin büyük kısmının çıkış noktasıydı ve Londra'da 1830'lu yıllarda kısa mesafelerde kullanılan faytonların yerini alan çok sayıda yeni atlı-omnibüslerin hat tabelalarında istasyonların isimlerini görmek mümkündü" (s. 312).

10 Kellett, a.g.e., s. 287.

11 Çığır açan Hausmanncı yolların hangilerinin gerçekten sadece stratejik motivasyonlu olduğunu, stratejik ve ticari menfaatlerin birbirine nasıl uyduğunu, bu esnada hangi çatışmaların, hangi uyuşmaların, hangi uzlaşmaların ortaya çıktığını eksiksiz biçimde araştırmak faydalı olacaktır. – Aslında Hausmanncı çalışmaların seyri sadece, Temmuz Monarşisi döneminde demiryollarının başına gelenin bir varyasyonunu ortaya koyar. Demiryolları –İngilizlerin *laisser-faire* (bırak yapsınlar) uygulamasından farklı olarak– III. Napoleon döneminde yeniden biçimlendirilen Paris gibi, merkezi planlandı.



Hausmann'ın yıkımları (démolitions) Paris'i demiryolu trafiğine uygun hale getiriyor.

aşamasında demiryolunu –öznel değil, fakat elbette nesnel biçimde– teknolojik model olarak alması eklenir. Victor Fournel, Haussmann'ın caddelerinin birer düz çizgiyi izlediğinden söz ederken, demiryolu hattından daha iyi bir benzetme bulamaz: “Muhtemelen gözün algılayamayacağı ve ayakların hissedemeyeceği bir virajdan kaçınmak için arazide, demiryollarının tünelleri için açılanlara benzeyen geçitler açılır.”¹² Haussmann'ın Paris'e bakışı, bir demiryolu mühendisinin ray hattı döşenecek olan kırsala bakışı gibidir. Çalışmasına şehrin ölçümüyle başlar. 1853'e kadar tüm Paris'i kapsayan bir yol planı yoktur, sadece hususi bölgelerin birbirinden ayrıldığına göstergesi olan bölgesel planlar mevcuttur.¹³ Ölçüm sayesinde şehrin tümünü kapsayan bir yol planı yapılır. Bu planda yapılmak istenen yeni caddeler yer alır. Ancak asıl yıkım ve inşaa çalışmaları

12 Victor Fournel, *Paris nouveau et Paris futur*, Paris 1865, s. 40.

13 J. M. & Brian Chapman, *The Life and Times of Baron Haussmann*, Londra 1957, s. 77; Françoise Choay, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York 1969, s. 17.

başlamadan önce tesviye çalışmaları yapılır, “Paris’in genel tesviyesinde amaç bir kavşağa ya da bir geniş perspektife engel oluşturabilecek küçük tepeleri ve engebeleri düzlemektir.”¹⁴ Sonunda tamamlanan yollar bir törenle açılır; öyle – Walter Benjamin’in düşündüğü gibi¹⁵– anıtlar gibi değil, yeni demiryolu hatları gibi.

Bu şekilde meydana gelen ilk geniş cadde, Strasbourg Bulvarı, André Morizet’in Paris’in tarihinde tespit ettiği gibi, “çok daha gerekliydi... ne de olsa demiryolu ağının hızlı gelişimi Parislilerin günlük yaşamını ve şehirdeki trafiği kökten değiştirdi.”¹⁶ Strasbourg Bulvarı sadece şehir merkezine geliş-gidiş yolu¹⁷ olarak bir istasyonda (Gare de L’est) başlamaz, adeta ray hattının devamı gibi ilerler, matematiksel açıdan tam olarak aynı eksendedir ve daha az doğrusal değildir. Demiryolu hattının kırsal alandan geçişi gibi, yoluna çıkan ne varsa kayıtsızca biçerek geçer kentsel alandan. Bir tarafta ray hattını karşılayan ve onun, bulvara dönüşerek, diğer tarafta devam etmesini sağlayan Gare de L’est bu özelliğiyle muhtemelen tüm şehir istasyonlarının en örnek teşkil edenidir. Demiryolu hattının doğrudan şehirdeki devamı olarak görülebilen bu neredeyse estetik açıklığıyla Strasbourg Bulvarı’nın bir eşi daha yoktur. Ancak Haussmann’ın diğer ana yolları da demiryolu trafiğinin tamamlayıcıları olarak görülebilir. Bu yollar ya istasyonları şehir merkezine bağlar ya da istasyonlar arasında bağlantı kurar.¹⁸ İstasyonlar Paris’te, tıpkı tüm diğer Avrupa metropollerinde olduğu gibi, yeni trafiğin köprübaşı işlevini yerine getirir; trafik istasyonlardan yavaş yavaş tüm şehre yayılır. Bu trafik yayılması ne kadar ileriye uzanursa, çıkış noktasından –demiryollarından ve istasyonlardan– o kadar özgülleşir. Sonuç olarak yeni yolları karakterize eden artık hususi bir çağrışım, demiryolu çağrışımı değil, bundan böyle trafiğin akışına hizmet etmeye yönelik genel işlevdir.

14 Chapman, a.g.e., s. 77-78.

15 Walter Benjamin, *Illuminationen*, Frankfurt 1961, s. 197 (“Paris, die Hauptstadt des 19. Jahrhunderts”).

16 André Morizet, *Du vieux Paris au Paris moderne*, Paris 1932, s. 195. Strasbourg Bulvarı inşa edilmeden önce Gare de L’Est’e giden tek yol, “dar bir yol olan ve 12.000 aracın kullandığı Rue de Chabrol trafik açısından tamamen yetersiz kalıyordu” (David Pinkney, *Napoleon III. and the Rebuilding of Paris*, Princeton 1958, s. 39).

17 Bu giriş yolu –“istasyon yolu”– 19. yüzyıldan itibaren demiryolu bağlantısı olan her Avrupa şehrinde bulunur.

18 Chapman, a.g.e., s. 181.

“Karayolu trafiği öncelikliydi. Haussmann’ın attığı ilk adım bir tali yol sistemi tasarısıydı; bu yollar kendi başına bir önem taşıyor, esasen bağlantı yolu görevi görüyordu. Böylelikle yeni bağlantı hatları oluştu – genel olarak ana bölgeler arasında (Doğu, Batı, Kuzey, Güney) ve hususi olarak eski ve yeni, örneğin istasyonlar ve pazar yerleri gibi, önemli yerler arasında bağlantı kuruldu... Haussmann arter benzeri bağlantılardan oluşan bu sistemi bir tür ‘genel dolaşım sistemi’ olarak tanımladı ve bu sistemi tali sistemlere ayırdı; tali sistemlerden her biri bir yeri merkez alıyordu ve bu yer artık aslında bir yer değil, trafikte bir kesişme noktası, bir kavşaktı, ya da valinin dediği gibi bir ‘referans noktası’ idi.”¹⁹

Haussmann’ın yaptığı yollar sadece trafiğe hizmet eder; onları, işlevi trafikten ziyade komşuluk yaşamına sahne oluşturmak olan ortaçağın dar yollarından, iki tarafı evlerle çevrili sokaklarından ayıran budur. Bu özellik onları, Barok döneminin doğrusallığı ve genişliğiyle trafik işlevlerinden çok temsil işlevlerini yerine getiren bulvarlarından ve caddelerinden de farklı kılar.²⁰

Haussmann’ın yollarının “modern” trafik-işlevini anlayabilmek için Barok dönemine dönmek şart değildir. Pierre Patte’nin aydınlatıcı taslağı da (1765) trafiğe öncelik veren bir şehir planlaması ile henüz trafiğe hizmet etme görevi olmayan bir şehir planlaması arasındaki farkı gözler önüne serer. Patte’nin planı su temini, mezarlıkların şehir dışına taşınması, hatta münferit mahalleler arasındaki trafiğin iyileştirilmesi gibi yenilikler öngörür; öyle ki, Pinkney’in dediği gibi, şunu düşünmek mümkündür: “Patte kolaylıkla 19. yüzyılın şehir

19 F. Choay, a.g.e., s. 17-18. Siegfried Giedion, Haussmann’ın caddeleri hakkında şöyle der: “Bu izlenimi oluşturan meydan ya da tek bir yapı değil, cadde” (*Raum, Zeit und Architektur*, a.g.e., s. 460).

20 Barok caddesi düz ise, bunun nedeni simetri ve perspektiftir. “Düz yol antik tarzda, zafer coşkusunun, egemenliğin, düzenin ifadesi olarak kendini gösterir; perspektif gereksinimi gibi, Descartes’in sistem haline getirdiği, düzen ve taksim gereksinimi de ifade eder.” (Gaston Bardet, alıntı: Michel Ragon, *Histoire mondiale de l’architecture et de l’urbanisme modernes*, Cilt I [“idéologies et pionniers 1800-1910”], s. 95). Haussmann’ın caddeleri tek bir nedenle doğrusaldır; iki nokta arasındaki en kısa trafik bağlantısını sadece düz bir hat oluşturabilir. Barok caddesinin hedef ve ufuk noktası krallığın gücünü temsil eden bir yapıdır. Caddenin asıl işlevi perspektifi sağlayarak bu yapıya dikkat çekmek ve ona ulaştırmaktır. Haussmann caddesi bu tür ufuk noktalarından ya tamamen vazgeçer ya da –örneğin, opera binası gibi– yapay “göz alıcı” noktalar yaratır. Pinkney’e göre Haussmann: “... caddeleri öncelikle trafik arterleri olarak görür ve onun için, caddelere ilave edilebilecek mimari süslemeler ikinci plandadır” (aynı yerde, s.218). Üstelik Haussmann’ın trafik arterleri öyle uzundur ki muhtemelen her yapı ufuk noktasında kaybolur; “in the blue distance” (Giedion).

planlayıcısı ve reformcusu olarak görülebilir.” Ancak bu izlenim yanıltıcıdır, çünkü “şehrin sokaklarının ayrıntılı olarak iyileştirilmesi gibi önerilerde bulunurken, ilerici düşünmez.” Patte’nin planı, Pinkney’in dediği gibi, “şehrin güzelleştirilmesine yönelik bir eser olarak kaldı; trafik gereksinimleri düpedüz unutuldu.”²¹

Paris’in trafiğin akışı için baştan aşağı yeniden inşa edilmesiyle, “kendi başına bir önem taşımayan, esasen bağlantı yolu görevi gören” yolların inşasıyla birlikte, eski Paris’e hayli alışmış olan şehir sakinlerinin başına gelen ilk demiryolu yolcularınıninkine benzer bir kaderdir. Tıpkı fayton seyahatinin mekân-zaman algısına alışık olan insanların demiryolu seyahatini mekânın ve zamanın yok olması olarak deneyimlemeleri gibi, trafik için yeniden inşa edilen Paris, içinde yaşayanlara yok olmuş, hatta fiziksel olarak yıkılmış, mekânsal ve tarihsel devamlılığı yok edilmiş gibi görünür. Her iki durumda da “eski olan” ancak yeni teknolojiyle sonu geldiği andan itibaren şairane görünür ve bu, çağın insanların farkında olmadıkları bir bağlantıdır.²²

Victor Fournel’in 1865 tarihli bir yazısına göre; Haussmann’ın eseriyle Paris “birer tabloyu andıran manzaralarını, çeşitliliğini ve sürprizlerini, eski Paris’te bir yürüyüşü daima yeni ve bilinmez dünyalara uzanan bir keşif yolculuğu haline getiren keşiflerin cazibesini [yitirdi]; bu canlı ve mütemadiyen değişen fizyonomi nispeten daha büyük mahallelerin her birine, tıpkı bir insanın yüzüne kazandırır gibi, tamamen hususi bir karakter kazandırır.”²³ İlk demiryolu yolcularının mekânsal-zamansal uyumlanma sorunu, iki mekân-zaman-ilişkisinin –geçmişten bugüne dek süregelen ilişkiyle demiryolunun ortaya çıkardığı yeni ilişkinin– birbiriyle çatışmasının sonucudur; 1850’li ve 1860’lı yıllarda yaşayan Parislilerde görülen buna benzer bir uyumlanma sorunu şu şekilde açıklanabilir: O yıllarda –yıkma ve yeniden inşa etme sürecinde– Parislilerin gözleri önünde bir Paris bir diğeriyle aynı anda tezahür eder, dolayısıyla çatışır. Haussmann’ın uzlaşmaz eleştirmeni Fournel bu durumu şu sözlerle ifade eder: “Eskiden yolların uzandığı yerlerde şimdi binalar yükseliyor ve yeni yollar eskiden binaların olduğu yerde uzanıyor. Dört bir yandan caddeler akın

21 Pinkney, a.g.e., s. 32.

22 Walter Benjamin, Meryon’un eski Paris mahallelerinin gravürleriyle ilgili olarak şöyle der: “Çok geçmeden artık göz önüne getirilemeyeceği bilinen şey imgeye dönüşür; şüphesiz ki o zamanlar Paris sokaklarına olan da budur” (*Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus*, Frankfurt 1969, s. 94).

23 V. Fournel, a.g.e., s. 220.



Eski Paris'te yeni ulaşım yollarının hazırlığına yönelik yıkım.
Sébastopol Bulvarı'nın Doğu Garı'yla (Gare de l'Est) kesiştiği nokta.

akın ilerliyor ve yollarına çıkan her şeyi yok ediyor, dümdüz ediyor.”²⁴ Eski Paris'in yok edilmesi ve yıkıntıların üzerine yeni bir şehirle örtülmesi, buna şahit olanlara değişen bir sahne dekoru kadar gerçek dışı ve bir o kadar hızlı gelmiş olsa gerek. Kısa süre öncesine kadar yıkıntıların ya da daha doğrusu şehrin ortaçağdan kalma bir bölgesinin olduğu yerde uzanan yeni caddeler, açılış törenlerinin yanı sıra örgütlü ve teknolojik mükemmellekle eksik olan tarihlerini telafi etmeye çalışıyorlar. Yol kenarlarını süsleyen ve sırf bu amaçla yapılan bir makine sayesinde bu sahneye dikilen 30 yaşındaki ağaçlar da dahil olmak üzere tümüyle trafiğe açılıyorlar.²⁵

²⁴ A.g.e., s. 22.

²⁵ S. Giedion, a.g.e., s. 454.

Bir tarafta Fournel ve Adolphe Thiers²⁶ gibi çağın eski Paris'e bağlı olan insanları trafik sirkülasyonu bu yeni Paris'te artık kendilerini evlerinde gibi hissedemeseler de diğer tarafta şehrin yeni manzarasına ve trafik hareketine tamamen uygun bir algı gelişir: Kenarları ağaçlarla çevrili geniş yollar hem fizyolojik, hem de -III. Napoleon'un düşündüğü anlamda- siyasi açıdan sağlıklı ilişkiler yaratan ışık ve havanın kaynağı olarak görülürler. Gautier, her ne kadar diğer Napoleon savunucularından farklı olarak²⁷ eski Paris'in yıkılışının sebep olduğu bir melankoli duygusunu tamamen bastırmasa da, caddeleri uygarlığın göstergesi olarak görür:

"Daimi ve etkin ilerleyişi için ışığa, havaya ve mekâna ihtiyaç duyan uygarlık, geniş caddeleriyle eski şehrin dar sokaklarının, kuytu köşelerinin ve çıkmaz yollarının karanlık labirentini yıkip geçer; evleri, Amerika'ya yerleşenlerin ağaçları kestikleri gibi biçer. Kendi yöntemiyle, ekilebilir bölgesini de kendi açar."²⁸

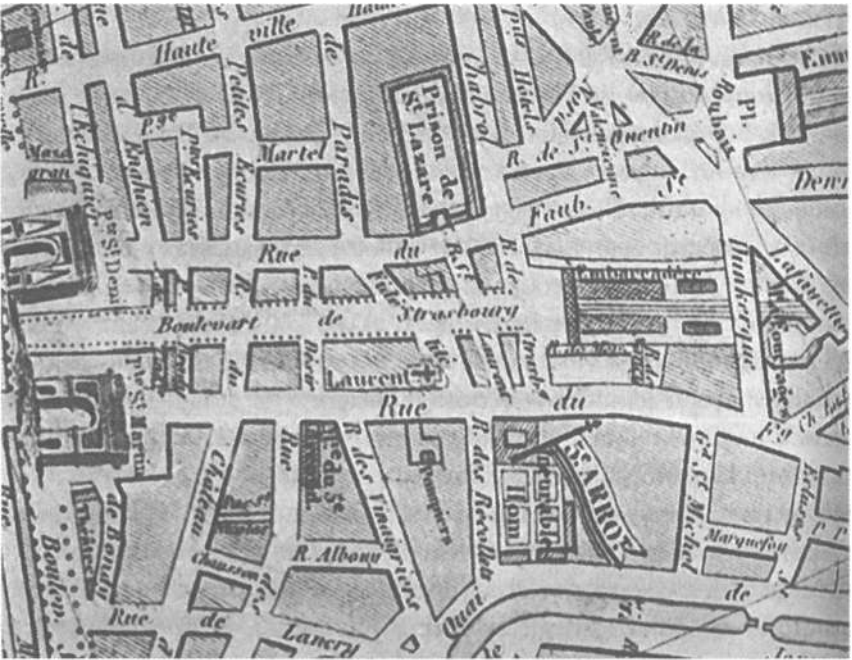
Zola'nın *La Curée* eserinde yeni Paris'in ve ona uygun, artık içinde eskiye dair çağrışımlardan eser barındırmayan bakış açısının bir tasvirini buluruz. Spekülatör Saccard'ın akrabaları Renée ve Maxime yeni bulvarların birinden geçerler:

"Araba oraya doğru yol alırken, bankları, rengârenk ilanların yapıştırılmış olduğu sütunları, cansız ağaçlarıyla kaldırımların göz alabildiğine

26 Thiers: "Dolaşmaya çıkan insanlar Madeleine'den Etoile'e mecburen en kısa yoldan mı giderler? Aksine, *promeneurs* (dolaşmaya çıkanlar) yürüyüşlerini uzatmak isterler. Bu yüzden aynı caddede bir aşağı bir yukarı üç dört tur atarlar" (alıntı: Giedion, a.g.e., s. 460). – "Düz hat resimsel ve umulmadık olanı yok eder. Rue de Rivoli bir sembol, üzerinde onun kadar düzgün, gösterişçi ve soğuk insanların dolaştığı, yeni, uzun, geniş, soğuk bir cadde. Dünyanın Paris'inde *Cour des Miracles* (dilençilerin toplandığı yer) vardı, renkli insanlarını bizzat tanırдық; orayı kamu yararına nedenlerle yok ettiler... Cadde (eski anlamda) sadece Paris'te vardı ve şimdi can çekiyor. Şu andan itibaren bulvarlar ve büyük trafik arteleri hüküm sürüyor" (Ch. Yriarte, *Paris Guide. Par les principaux écrivains et artistes de la France. 2^e partie: la vie*, Paris 1867, s. 929). Haussmann'ın yol planları, onların trafikte hizmet edeceğini göremeyenler tarafından anlayışsızlıkla karşılandı. 1867 tarihli bir metinde şu ifadeler yer alır: "Planın amacı ve önemi anlaşılmıyor... görünen sadece, keyfi uzanan ve üçgenlerin ve dörtgenlerin tüm olası varyasyonlarını ortaya koyan, uzun, düz çizgiler" (alıntı: Chapman, a.g.e., s. 183-184).

27 Gustave Claudin'e göre Haussmann'ın çalışmaları: "...şehrin güzel mahallerine dokunmadı. Savaş sadece, ayaklanma zamanlarında asilerin ele geçirdikleri küçük sokaklarda, kasvetli yollarda, sağlıksız labirentlerde ilan edildi. Harekât başarılı oldu. Tüm o mahalleler yerle bir oldu" (G. Claudin, *Paris*, Paris 1867, s. 57).

28 Yeri: *Paris et les Parisiens au XIX^e siècle* (Diğerlerinin yanı sıra katkıda bulunanlar: A. Dumas, Arsène Houssaye, Paul de Musset), Paris 1856, s. 40.



Sébastopol Bulvarı, demiryolu hattının şehirden geçişi, 1855 civarı;
birkaç yıl sonra aktarmasız kuzey-güney-eksenine uzatılır.

uzanan, geniş, gri şeritlerini içten bir bakışla izliyorlardı. Git gide daralarak ve mavimtırak bir dörtgene uzanarak ufka kadar ulaşan bu iki tarafı ağaçlarla çevrili aydınlık yol, büyük mağazaların kesintisiz çift sırası... ayak sesleri ve birbirine karışan konuşmalarıyla akın akın gelen kalabalıklar ikisini de yavaş yavaş mutlak ve katıksız bir sevinçle, sokaktaki hayatın olağanüstü olduğu izlenimiyle dolduruyordu... Hâlâ yoldalardı ve araba, bu düz ve sonsuz şose boyunca, karanlık sokaklardan korunmaları için özellikle serilmiş halıların üzerinde yuvarlanıyor gibi geliyordu onlara. Her bulvar onlar için evlerine ulaşan bir koridor oluyordu. Gün ışığının neşesi yeni cephelerden onlara gülüyor, pencereleri aydınlatıyor, dükkânların ve kafelerin saçaklarını kavuruyor, kalabalığın gayretli adımlarının altındaki asfaltı ısıtıyordu.”²⁹

29 E. Zola, *La Curée* (Die Beute, Münih/Gütersloh o. J., s. 293). Roman 1869-1872 yılları arasında, yani Haussmannclığın son aşamasında, daha doğrusu hemen akabinde yazılmıştır, bu yüzden yeni tamamlanan bulvarların çağdaş tasviri olarak yorumlanabilir.

Alışveriş Mekânı

Haussmann'ın eski Paris'i, akan trafiğiyle yeni Paris'e dönüştürdüğü sıralarda perakendecilikte de bir değişim baş gösterir. 1852'de Aristide Boucicaut Paris'in ilk büyük mağazasını, Bon Marché'yi kurar. Bu iki gelişmenin eşzamanlılığı tesadüf değildir. Perakende satışın yeni biçimi olarak mağaza, gelişmiş bir şehir içi trafik sistemini şart koşar. "Ancak sonraki on yıllık dönemlerde omnibüsün geliştirilmesiyle ve 1850'den 1860'a kadar uzanan zaman diliminde ilk atlı tramvayların ortaya çıkışıyla birlikte büyük perakende satış mağazaları açma imkânı doğdu."³⁰ Tıpkı Haussmann'ın trafik arterlerinin istasyonlar üzerinden demiryolu ağına ve bununla birlikte genel trafiğe bağlandığı gibi, yeni mağazalar da şehir içindeki yeni trafik arterlerine ve dolayısıyla genel trafiğe bağlanır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan büyük mağazalar, ürünlerin ve satıcıların akın ettiği büyük bulvarlarda yoğunlaşır.

Mağazalar üç temel noktada geleneksel perakende satış dükkânlarından ayrılır. Burada hedeflenen kazanç, düşük kâr oranına, yani düşük fiyatlara bağlı olarak elde edilen yüksek ciroya dayanır; fiyatlar sabittir; müşteriler satın alma zorunluluğu olmadan içeri girebilirler. Toplu ciroyla ürün fiyatlarının düşürülmesi mağazaların perakende ticaretteki endüstriyel devrimidir. Perakende ticareti yeni endüstriyel prodüktiviteye uygun hale getirme çabaları, yeni mağazalarda (*Magasins de Nouveauté*) ve çok sayıda bağımsız perakende satış dükkânının bir tür pazar oluşturacak biçimde bir araya geldiği pasajlarda 19. yüzyılın başından beri mevcuttur. Fakat bu yeni düzenleme sadece bağımsız dükkânların bir toplamından ibarettir, perakendeciliğin örgütlenmesinde yeni bir nitelik değildir. Geleneksel perakendecilikte satıcılar ve alıcılar kişisel olarak karşı karşıya gelir. Müşteri içeri girdiğinde bir alışveriş gerçekleşmese bile en azından dükkân sahibi ve müşteri arasında bir diyalog geçer.

Büyük mağazalar buna son verir. Demiryolunun yolculuk sohbetlerini sona erdirdiği gibi, alışveriş sohbetini sona erdirir ve tıpkı yolculuk sohbetlerinin yerinin yolculukta okunanlarla doldurulduğu gibi, alışveriş sohbetinin yerini de bundan böyle tespit edilen fiyatları sessizce bildiren fiyat etiketleri alır. Bu değişiklik yükselmiş olan ürün cirosunun sonucudur. Niceliklerin artışı hem alışveriş hem de yolculuk mekânında yeni dağıtım ve davranış biçimleri gerektirir.

30 H. Pasdermajian, *Le Grand Magasin, Son origine – son évolution – son avenir*, Paris 1949, s. 2.

Büyük mağazalar satıcı ve alıcı arasındaki ilişkiyi değiştirdiği gibi, alıcının ürünlerle ilişkisini de değiştirir. Eski tipte perakendecilikten büyük mağazalara geçişte ürünlerin müşteriler tarafından algılanışı, faytondan demiryoluna geçişte yolcuların algısının, ya da şehirlerinin Haussmannlaşması nedeniyle Parislilerin algısının değişmesine benzer biçimde değişir. Büyük mağazalarda, bizim panoramik olarak adlandırdığımız algı gelişir. Panoramik algının demiryolu seyahati bağlamında ortaya koymuş olduğumuz temel özelliklerini hatırlayalım: Hız yakın planının yok olmasına sebep olurken, özneyi onu doğrudan çevreleyen mekânın dışına çıkarır, yani “neredeyse düşsel sınır” olarak nesne ve özne arasına girer. Bu şekilde görülen manzara artık yoğun değil, yayılma biçiminde deneyimlenir; örneğin, demiryolu seyahatini eleştiren Ruskin’ın dediği gibi, geçici, izlenimci, tam olarak – panoramiktir. Daha doğrusu: Panoramik olan, bu yayılma nedeniyle nesnelerin çekici görüldüğü algıdır. Yani çekicilik, nesneleri ya da gözlemleyen özneyi bu duruma getiren hareketten kaynaklanır. Benzerini Haussmann’ın yeni caddelerini estetik, eski Paris caddelerini ise itici bulan algıda tespit etmek mümkün; burada çekiciliğin kaynağı bu yeni caddelerin genişliği, aydınlığı ve trafik hareketidir. Nesnelerle yoğun-statik ilişkinin belirlediği Ruskin tarzı geleneksel algıdan ayırmak için bu algıyı panoramik olarak adlandırdık.

Büyük mağazalardaki ürünlerin görünümünü –eski tip dükkânlardaki ürünlerin görünümünden farklı olarak– panoramik olarak adlandırabiliriz; çünkü bu ürünler, demiryolundaki ve bulvarlardaki yeni algılama biçimini meydana getiren aynı hızlanmaya, trafik temelinde hızlanmaya iştirak eder. Büyük mağazalarda trafikteki bu hızlanma, hızlandırılan ürün cirosudur. Bu hızlanma, tekrar etmek gerekirse, alıcıların ürünlerle ilişkisini, demiryolunun artan hızının yolcuların manzarayla ilişkisini değiştirdiği ölçüde değiştirir. İlişki statikliğini ve yoğunluğunu yitirir. Daha hareketli hale gelir.

Büyük mağazalardaki fiyat etiketleri sadece alışveriş sohbetlerini ortadan kaldırmaz. Bunun da ötesinde ürünlerin görünümünü tamamen değiştirir. Geleneksel dükkânlarda fiyatı ancak görülebilir ve hissedilebilir niteliğine bağlı olarak alışveriş sohbetinde dile getirilen ürün artık kendi başına bir anlam ifade etmez; ürünün hususi niteliği, kullanım değeri, büyük mağazalarda fiyat etiketiyle örtülür. (Demiryolunun hızının özne ve manzara arasına girdiği gibi, fiyat etiketi de ürün ve alıcı arasına girer.) Alıcının tarafında takas değerinin

taşıyıcısı olarak paraya, ürünün tarafında etiket karşılık gelir. Bu da ürünün dış görünümünün takas değerinin ne kadar baskın olduğunu gösterir. Ürün eskiden kendini fiyatı ancak alışveriş sohbeti esnasında belirlenen, somut bireysel nesne olarak gösterirken, artık ilk başta fiyat olarak algılanır.

Bu değişim ürünlerin eski, doğrudan bireysel mevcudiyetini ve duymasal niteliğini ortadan kaldırır ve onlara yeni bir nitelik kazandırır. Ürünlerin çekiciliği artık bireyselliklerinde (kullanım değerlerinde) değildir; çekiciliği yaratan satış yerinde toplanan tüm ürünlerin bütünlüğüdür. Bir yığın ayrı türden ürünün tek bir çatı altında toplanması ve bir düzene göre sıralanması, yükseltilen ürün cirosunun itici gücü ve bununla birlikte büyük mağazaların eski tarzda dükkânlar karşısındaki başarısı olan “olağanüstü cazibeyi” üreterek³¹ müşterileri çeker.

Zola titizlikle yaptığı araştırmaların ardından yazdığı *Au Bonheur des Dames* [Kadınların Mutluluğuna] adlı mağaza-romanında, 19. yüzyılın son üçte birlik döneminde alıcılar ve ürünler arasındaki bu yeni ilişki nedeniyle ortaya çıkan satış dinamiğine ve psikolojisine ışık tutar. Bu romanda *hareket* ürünler ve alıcılar arasındaki ilişkinin temelini oluşturur; hareketin kaynağı, mağazanın bitişiğindeki caddenin trafiğidir. Mağazanın romanda anlatılan sürekli genişlemesi, trafiğin ana arterlerinden birine topografik yakınlaşmasıyla birlikte hız kazanır. “Ana giriş eski Paris’in kasvetli bir sokağı olan Rue Neuve-Saint-Augustin’de olduğu sürece eseri eksik ve mantıktan yoksun kalıyordu” diye başlar, Zola’nın mağaza şefinin içinden, kendi kendine konuşması; “...yeni Paris’in huzurunda ve yeni yapılan, parlak güneşin altında yüzyılın son yarısının gürültülü kalabalığının geçip gittiği o caddelerden birinde onunla övünmek istedi.”³² Bu kahramanın hayali, mağazanın sadece trafiğin ana arterine bitişik olması değil, trafiği mağazadan geçirmektir: “Bir yolunu bulsa, caddeyi binanın ortasından geçirecek.”³³

Hızlandırılmış ürün cirosu için gerekli olan alıcı ve ürün kalabalığını çekebilmek için cadde trafiğiyle bağlantı gerektiğine göre, cironun hareketle ilişkisinin az olduğu söylenemez. Bu, caddeden içeriye akın eden harekettir ve aynı zamanda alıcıların, onları satın almaya yönlendiren bir ürün düzenlemesi nedeniyle ister istemez dahil oldukları yeni bir harekettir. Zola’nın kahramanı

31 Pasdermajian, s. 8.

32 E. Zola, *Au Bonheur des Dames* (*Paradies der Damen*, Gütersloh o. J., s. 489).

33 A.g.e., s. 371, 372.

şöyle der: “Mağazanın (Bonheur des Dames) tek bir köşesinin bile cansız kal-
mamasını şart koştu. Her yerde gürültü, izdiham, canlılık hüküm sürmeliydi;
çünkü canlılık, dedi, canlılığı çeker, yeni bir canlılık doğurur ve hızla çoğalır.”³⁴

Demiryolu yolcularının manzaranın içinden geçtiği gibi, mağazanın için-
de dolaşan alıcı da hareket halindedir; bu nedenle alıcı bir bütünlük oluşturan
ürünleri, bir nesneler ve etiketler toplamı olarak görür, yani bir puantilist genel
izlenim ortaya çıkar:

“Bayan Desforges nereye baksa üzerlerinde devasa rakamların yazılı ol-
duğu büyük ilanlar görüyordu. Bu ilanların üzerindeki göze çarpan le-
keler, canlı renkli Hint kumaşlarından, parlak ipek kumaşlardan ve koyu
renk yün kumaşlardan yansiyordu. Kafalar üst üste dizilmiş kumaş ru-
lolarının ardında neredeyse kayboluyor, pazenden bir duvar bir çıkıntı
gibi öne çıkıyordu; dört bir yandaki aynalar mağazanın bölümlerini daha
derin gibi gösteriyor, tezgâhları ve kısmen insanları yansıtıyordu; ters
insan yüzleri, yarım omuzlar ve kollar... Solda ve sağda ise buraya açılan
yan galeriler, üzerine basılmış karı andıran beyaz girintiler, şapka dük-
kânının benekli derinlikleri ve bir cumbalı pencereden sızan ışığın ay-
dınlatığı, kalabalığın orada adeta insan tozuna dönüştüğü, kaybolmuş
uzaklıklar...”³⁵

Mağazadaki hareket, demiryolu ve bulvar manzaralarının panoramik algı-
sını meydana getiren genel trafik hareketinin bir parçası olduğu için, buradaki
ürün manzarasının algılanışını panoramik olarak adlandırdık.

Ancak mağazada panoramik olarak görülen manzaralar ve bulvarlar değil,
ürünler olduğundan, panoramik kavramına farklı bir bakış açısıyla bakmak
şarttır. Mağazada alıcıların ürünlerle kurduğu yeni ilişki fiziksel hareketin so-
nucundan ziyade (her ne kadar rolü ortada olsa da) mağazada biçim kazanmış
olan yeni ekonomik ilişkinin sonucu olarak ortaya çıkar. Ürünler mağazada
meta-karakterinden daha fazlasını elde eder; takas değeri olarak görünümle-
ri, ya da daha modern bir ifadeyle, ürün estetiğini ilgilendiren yönleri giderek
daha baskın hale gelir.

Ürünlerin mağazadaki görünümü ve demiryolu kompartımanından gö-
rülen manzaranın görünümü gibi iki farklı oluşumun aynı şekilde panoramik

³⁴ A.g.e., s. 371.

³⁵ A.g.e., 393.

olarak nitelendirilmesi akıllarda bir soru işareti bırakır; çünkü biri gerçek, yani fiziksel hızın sonucu, diğeri bir ekonomik ilişkinin yansımasıdır. Fakat demiryolu seyahatine fiziksel hareket özelliğiyle değil, ekonomiyi ilgilendiren özelliğiyle baktığımızda bu soru işareti kendiliğinden ortadan kalkar. Ekonomik açıdan baktığımızda demiryolu seyahati bir metadır –ulaşım hizmetidir– ve bir bilet biçiminde satın alınır.³⁶ Bu yüzden kompartımandan dışarı panoramik bakışın sadece fiziksel hız nedeniyle değil, aynı zamanda yeni ekonomik ilişkinin sonucu olarak, demiryolu seyahatinin nitelik açısından yeni ölçüde meta haline gelmesiyle ortaya çıktığı anlaşılır.³⁷ Demiryolu seyahatinde manzaranın kaybolması ve panoramik olarak yeniden ortaya çıkması, mağazadaki ürünlerin kullanım değeri görünümünün kaybolmasına benzer. İstasyonlardaki şehir isimleri, ürünlere etiketler iliştiren aynı sürecin işaretleridir.

Panoramik algının beslendiği bu iki kaynağı –fiziksel hızı ve şeylerin meta karakterini– eşit derecede tanımamız gerekir. İkisi çok yakından bağlantılıdır; bir ulaşım aracıyla elde edilen fiziksel hız, ürünlerin ekonomik sirkülasyonunun dayanağından başka bir şey değildir; bu sirkülasyon şeylere, fiziksel ulaşım aracı nedeniyle hızlandığı oranda meta-karakteri kazandırır. Burada söz konusu olan karşılıklı etkileşimdir. Meta-karakteri ve yer değişiminin böylesine yakın bir ilişki içinde görülmesini, Marx'ın daha önce alıntılanan düşüncesi de destekler; buna göre “bu yerel durum... ürünün metaya dönüşümü olarak” görülebilir. Demiryolunu eleştirenler tarafından sıklıkla dile getirilen düşüncenin, seyahatin bu biçiminin yolcuyu bir koliye dönüştürdüğü söyleminin daha derinlerdeki anlamı da buradan ortaya çıkar. Kendini artık kişi olarak değil, koli –yani meta–olarak hissetmek, sadece fiziksel olarak artırılmış bir hıza değil, ardındaki genel meta dolaşımına dahil edilmekten ileri gelen bir hissi ifade eder.

Artık panoramik algıyı şimdiye kadarkinden daha genel tanımlamak mümkün. Meta dolaşımının belirli bir gelişim aşamasında temellenen algıdır; teknolojinin, ulaşım teknolojisinin, perakendeciliğin vs. belirli bir aşaması da bunu karşılar. Şeylerin panoramik algılanması, şeylerle bir panoramik ilişki, hâlâ

36 Yeni Ekonomi Tarihi'nin bir araştırmasına göre, demiryolu “...yolcu seyahatini bir ‘emtia’ haline getirmişti, ancak önceleri genellikle sadece bir zorlamaya tabiydi. Demiryollarının temel etkileri, diğer sektörlerdeki üretim olanakları üzerinde değil, daha gelişmiş bir tüketici hizmeti elde etmekte.” (G. R. Hawke, *Railways and Economic Growth in England and Wales. 1840-1870*, Oxford 1970, s. 54).

37 Faytonda yolculuk da elbette karşılığı ödenen bir emtia idi. Fakat burada emtia-karakteri henüz gelişmemiş-endüstri öncesi nitelikteydi. Fayton seyahati, her tür malın satıldığı eski dükkânlardaki mallar kadar “kullanım değeri” taşıyordu.

dolaşımın daha eski bir gelişim aşamasına uyumlu olduğundan hızlandırılmış halde dolaşan şeylerden kaçınan geleneksel algıdan (Ruskin tipi) farklı olarak, şeylerin hızlandırılmış meta dolaşımı bağlamındaki ve temelindeki görünüm biçimini ifade eder.

Buradan anlaşıldığı üzere, panoramik algıdan bahsetmek, sadece bu tür geleneksel “köhne” bir algının zamansızlığı var olduğu sürece anlamlıdır. Bir toplumun genel algısı üretim/ dolaşım bütünlüğünün bir niteliksel değişiminin ardından yeni bir normal duruma göre yeniden biçimlendiyse, bu yeni normallik vaktiyle panoramiktir.³⁸

Dolaşım

Kapitalist dünyanın yeni düzeni modern trafiğin temelinde 19. yüzyılın ikinci yarısında tamamlanır. Bundan böyle trafik neyin nereye ait olduğunu belirler. Endüstri öncesi dönemin konum ve mekân-zaman ilişkileri artık geçerli değildir. Sadece genel trafik bağlamı münferit öğelerin pozisyonunu tayin ve dikte eder. 19. yüzyılın mekân aşımı konusundaki bu başarının ne kadar bilincinde olduğu, resmi olarak kendilik-algısında iletişim araçlarına verdiği değerden anlaşılır. Demiryolu, buhar gemisi ve telgraf üçlüsü mütemadiyen endüstriyel ilerlemenin temsilcileri ilan edilir. Tanımları gereğince modern dünya trafiğini şart koşan dünya fuarları iletişim endüstrilerini ön plana çıkarır.³⁹ Victor Hugo 1867 tarihli bir sergi için yazdığı yazısında Fransa'yı, insanlıkla bir olabilmek için millet olarak dağılmaya davet eder.⁴⁰

Mekân ve zamanın aşılması ve kontrol altına alınmasıyla birlikte 19. yüzyılın öncelikli meşguliyeti genel ifadesini, dönemin düşünce ve bilim dünyasında merkezi bir yer edinen dolaşım kavramında bulur. Dolaşım kavramının kökeninin biyolojik-fizyolojik olduğu ortadadır ve modern trafiğin ifadesini bu kavramda bulduğu da bir o kadar açıktır. 19. yüzyılın düşünce yapısı için karakteristik olan, toplumsal süreçlerin ve kurumların biyolojiyle ilişkilendirilmesi, trafik olgusu için de geçerlidir. 19. yüzyılın toplumsal organizmaları, trafik olayında olduğu gibi, biyolojik organizmaların kopyalarıdır. Bir başka

38 Panoramik kavramının burada genel, yani, tamamen belirli bir tarihsel nesne kazanmış olduğu halde, tarihsel olmayan bir kategori olarak kullanıldığı görülür. Muhtemelen bu tür tarihsel algı değişiklikleri için uygun bir kavram arayışı kaçınılmaz olmuştur. Panoramik kavramı burada sadece model-karakterdedir.

39 Utz Haltern, *Die Londoner Weltausstellung von 1851*, Münster 1971, s. 182.

40 Werner Hofmann, *Das Irdische Paradies*, Münih 1960, s. 153.

deyişle, görünen o ki 19. yüzyılda toplumsal kurum ve süreçlerin sağlığı ve canlılığı, işlevini yerine getiren bir dolaşıma bağlıdır –örneğin; Jean Baptiste Say şöyle der: “*On s’imagine que le corps social a d’autant plus de vie et de santé que la circulation des valeurs est plus générale et plus rapide.*”^{41 42} – ve bu görüş, bu noktada sadece gerçek trafik koşullarını yansıtan bir biyolojik-fizyolojik toplum ve ekonomi düşüncesine dayanır.⁴³ 19. yüzyılda dolaşım-kavramının bu çoklu anlamı Fransızcada net bir biçimde görülür: “circulation” (dolaşım) hem trafik, hem kan dolaşımı, hem de meta dolaşımı anlamına gelir.

Dolaşım kavramı bu çoklu anlamı nedeniyle 19. yüzyılın aleni başarılarının ve gizli korkularının anlaşılmasını sağlayan bir anahtar olarak ortaya çıkar. Formül olabildiğince basittir: Dolaşımın parçası olan ne varsa, sağlıklı, ileri ve yapıcı olarak kabul edilir; buna karşın dolaşıma dahil olmayan şeyler hastalıklı, ortaçağdan kalma ve yıkıcı-tehditkârdır. Haussmann’ın kamuya yönelik çalışmaları artık yeni bir bakış açısıyla değerlendirilebilir: Onun heybetli caddelerinin sadece trafik için değil, şehrin fizyolojisi için inşa edildiği ortadadır (Du Camp’ın İkinci İmparatorluk döneminde çok sayıda baskıyla yayımlanan *Paris* kitabının başlığı öyledir: “*Paris, ses organes, ses fonctions, sa vie*” [Paris, organları, fonksiyonları, yaşamı]). Haussmann’ın yol sistemi yerinde bir tespitle, bir dolaşım ve solunum sisteminin ikili konseptine (“*the dual concept of a circulatory and respiratory system*”) dayandırılarak karakterize edilir.⁴⁴ Yeni yolların görevi, şehrin eski –yani hasta– kısımlarını modern Fransa’yı canlandıran dolaşım sistemine bağlamaktır. Yolların ağaçlarla bezenmesi sadece fizyolojik-biyolojik niyeti vurgular ve tıpkı polissel-karşı-devrimci niyetten ayrı tutulamayacağı gibi, trafik amacından da ayrı tutulamaz. Haussmann bu karmaşık gerekçeleri eşine

41 Fr. “Sosyal bedenin, değerlerin daha genel ve daha hızlı dolaşımı sayesinde daha fazla canlılığa ve sağlığa sahip olacağını hayal ederiz.” (ç.n.)

42 Alıntı: E. Littré, *Dictionnaire de la langue française*, Paris 1956, Cilt 2. Say’ın tanımının, demiryolunun henüz bilinmediği bir döneme ait olduğu gerekçesiyle itiraz edilebilir. Fakat unutulmamalıdır ki demiryolundan hemen önceki onlarca yılda trafik kapasitesi eski teknoloji temelinde artırılmıştı, yani, 19. yüzyılın başında büyük bir trafik gereksinimi mevcuttu; bu nedenle Say’ın tanımı, sonraları demiryolu tarafından gerçekleştirilen modern trafik için “ileriye yönelik” bir tanım olarak anlaşılabilir.

43 Toplumsal ve ekonomik süreçlerin biyolojiyle ilişkilendirilmesi ve tam tersi, biyolojik-psikolojik imgelerin alta yatan toplumsal ilişkilerle şekillenmesi elbette 19. yüzyıldan daha eskidir. Böylelikle William Harvey tarafından keşfedilen kan dolaşımı, İngiltere’deki burjuva devrimiyle ilişkilendirilmiştir: “Harvey İngiltere’de cumhuriyetin ilan edildiği yıl kalbi tahtından indirdi.” (Christopher Hill “William Harvey and the Idea of Monarchy”, *Past and Present*, 27 Nisan 1964).

44 Choay, a.g.e., s. 19.

nadir rastlanır güzellikte bir ifade biçimiyle özetlemeyi başarır. Niyeti: “*assurer la tranquillité publique par la création de grands boulevards qui laisseraient circuler non seulement l’air et la lumière, mais les troupes et, par une ingénieuse combinaison, rendraient le peuple mieux portant et moins disposé à la révolte.*”^{45 46}

Aynı dolaşım imgesine –bir yanda ışık, hava ve yaşam, diğer yanda tecrit, cansızlık, kasvet ve ölüm– Emile Zola’nın eserinde de rastlanır; ancak burada otoriter değil, özgürlükçü bir yönelim söz konusudur. Zola’nın mağaza-romanında dolaşıma dahil olmayanlar, malları satılmayan küçük dükkânlardır. Zola’nın kalemıyla bu malların üzerini örten küften, sahiplerinin peş peşe öldüğü dükkânların rutubetinden ve kasvetinden dolaşımın dışında kalmanın, romanda canlılık olarak tezahür eden ve karşıdaki mağazayı aydınlığa boğan meta cirosunun dolaşımının dışında bırakılmanın ne demek olduğu anlaşılır. Örnekler listesi uzatılıp, bu çalışmanın önceki konusuna dönerek son bir örnek daha verilebilir ve böylelikle, tecrit edilmiş bir demiryolu kompartımanındaki tehlikeye bir açıklama getirilebilir: Kompartıman trendeki iletişim ağına bağlı olmadığı için kentsoylu yolculara korkutucu gelir. Haussmann’ın geniş cadde-leri, Paris’in izole edilmiş eski mahalleleri için ne anlama geliyorsa, sonunda bu bağlantıyı sağlayan yan koridor da kompartıman için aynı anlama gelir; karanlık ve tehlikeli olanın genel trafiğe bağlanmasıyla aydınlanması. Yolcu kompartımanın ve oradaki olası olayların yetkili otoritenin kontrolünde olduğunu anladığı anda tehdit ortadan kalkar. Yan koridordan kompartımanları etrafıca görebilen kondüktör, hapishanede hücreleri kontrol eden gardiyana benzetilebilir.

45 Fr. “Büyük bulvarların inşa edilmesiyle halkın huzuru için sadece hava ve ışık dolaşımını değil, aynı zamanda askeri birliklerin dolaşımını sağlamak ve ustaca bir kombinasyonla halkı daha sağlıklı ve daha az isyana meyilli kılmaktır.” (ç.n.)

46 Alıntı: Ragon, s. 96. – Paris’in yeniden biçimlendirilmesi ve biraz daha eski olan cezaevi reformu arasında kayda değer benzerlikler dikkat çeker. Ortaçağ zindanlarının yerine Betham’ın Panopticon modeline göre inşa edilen bir yapı tipinin getirilmesindeki niyet, şehrin yenilenmesindekiyle aynıydı ve tamamen benzer sonuçlara yol açtı. Bu niyet –daha aydınlık ve daha havadar bir ortam sağlama niyeti– insani ve hijyeniktir; sonuç –Michael Foucault’nun dile getirdiği gibi– mahkûmların daha etkin denetlenmesidir. Bu denetim ışık sayesinde mümkün olur. Hücrelerin pencerelerinden içeriye dolan ışık sayesinde gardiyanlar mahkûmları kolaylıkla denetlenebilir silüetler şeklinde görür (M. Foucault, *Überwachen und Strafen*, Frankfurt am Main, s. 251). “Zindan prensibi tersine döner, daha açık ifadesiyle: Üç fonksiyonundan –içeri kapatmak, karanlıkta bırakmak, saklamak– sadece birincisi muhafaza edilir, diğerlerine son verilir. Kuvvetli ışık ve bir gardiyanın bakışı aslında koruyucu olan karanlıktan daha iyi yakalayıcıdır. Görünürlük bir tuzaktır” (s. 257).

İletişim, değiş-tokuş ve hareketin, insanlığın ilerlemesi ve aydınlanması anlamına geldiği, tecrit ve kopukluğun ise bu yolda aşılması gereken engeller olduğu düşüncesi, modern çağ kadar eskidir. Son üç yüz yılın kentsoylu kültür-gelişiminin, trafiğin gelişimiyle yakından bağlantılı olduğu ortadadır. Trafiğin endüstrileşmesinden önce kentsoyluların eğitiminin temel kısmını oluşturan eğitim seyahatinden (*Grand Tour*) mekân ve zaman deneyiminin bu eğitim için ne anlama geldiği anlaşılır. Bu eğitim seyahatinde dünya kendi özgün “burada ve şimdi” niteliğiyle deneyimleniyordu. Seyahat eden özne gittiği yerleri mekânsal bireysellikleriyle deneyimliyordu. Onun *eğitimi*, gidilen yerlerin bu mekânsal bireyselliğini maddi olduğu kadar manevi bir çaba göstererek öğrenmeye dayanıyordu. 18. yüzyılın seyahat-romanı yüzyılın sonlarına doğru 19. yüzyılın eğitim-romanı halini alır. Her ikisinde de belirleyici olan seyahatin hareketi, mekân ve zamandaki bu maddi manevi çabadır.

Deneyim açısından mekân ve zamanı yok eden demiryolu, bununla birlikte eğitim seyahatinin deneyim imkânına da son verir. Artık gidilen yerler mekânsal bireysel veya otonom değil, trafiğin ulaşımına açtığı, trafiğe ait noktaldır. Ancak bu trafik, gördüğümüz üzere, meta dolaşımının fiziksel görünümüdür. Yolcuların gittikleri yerler giderek daha fazla, aynı dolaşımın parçası olan metalara benzer. 20. yüzyıldaki turistik seyahat için dünya, kırsal ve kentsel bölgelerden oluşan devasa bir mağaza olur.

Son olarak; Walter Benjamin’in *Flaneur*⁴⁷ tiplemesinde tasvir etmeye çalıştığı, eğitim amacıyla seyahate çıkan eski yolcuların adeta son temsilcisi, (Benjamin’e göre) Haussmann öncesi Paris’te mümkün olduğu gibi, henüz dolaşım tarafından yok edilmemiş bir deneyimin öznesidir. Bunu mümkün kılan trafiğin o günlerdeki durumudur; Benjamin trafikteki rahatlığı şöyle dile getirir:

“Sonraları üzerlerine köprüler inşa edilen yerlerde henüz Seine Nehri’ni geçen tekneler vardı... bir girişimci, kentin varlıklı sakinlerinin rahatı için beş yüz tahtirevan işletmeyi düşünebildi. *Flaneurü*, rakip olarak yayaları yok sayan taşıtların manzarasından kurtaran pasajlar hâlâ rağbet görüyordu.”⁴⁸

47 Fransızcada “avare gezgin” anlamına gelen bu kelimeyle kastedilen sadece avare değil, aynı zamanda izlenimlerinden dersler ve düşünceler çıkarabilen bir gezgindir. (ç.n.)

48 W. Benjamin, *Charles Baudelaire*, s. 57

Pasajların, düzenli yolların hüküm sürdüğü taşıt trafiğinden önce sığınak olması, bu bağlamda *Flaneur*ün varoluşunun ne kadar yapay olduğunu gösterir. Walter Benjamin'in sözünü ettiği, 1840'lı yılların pasajlarda kaplumbağa gezdirme modası, belki de bu yüzden (Benjamin'in düşündüğü gibi) *Flaneur*ün kendinden emin bir varoluş onaylamasının ifadesinden ziyade, yavaş tempolu bir yabancılaşmanın işareti olarak değerlendirilmelidir; her ne kadar ironik olsa da buna öncülük eden *Flaneur*, artık *Flaneur* değildir. 1843'te ilk büyük demiryolu hatlarının açılışıyla birlikte Fransa'da demiryolu çağı başlar.

*Tren hareket ettiğinde
Gözleri geçisini aradı
Fakat vagonun ardında
Bir baş bir de ip vardı.*⁴⁹

49 Bu dördlük, bir Schwaben şarkısından alınmıştır. Schwaben (Svabya), Almanya'nın güney-batısında yer alan bölgeye verilen addır. Bu mısradaki bir çiftçinin tren yüzünden geçisini kaybedişi anlatılır: Tren tekrar harekete geçtiğinde çiftçi geçisinin ardından bakar, fakat vagonun arkasında gördüğü sadece keçinin başı ve boynundaki iptir. (ç.n.)

AÇIKLAMA

Demiryolu, tarih-yazımının ihmal edilen konularından değildir. Georg Ottley'in on yılı aşkın süre önce hazırladığı *Bibliography of British Railway History* [Britanya Demiryolu Tarihi Bibliyografisi] adlı eserde aşağı yukarı sekiz bin başlık yer alır; *Association of American Railways* [Amerikan Demiryolları Birliği] kütüphanesinin kataloğunda bir milyonun üzerinde kayıt vardır. Demiryolunun toplumun son derece farklı alanlarına etkisi, bilhassa Anglo-Amerikan ekonomi tarihi ve sosyal tarihte gözler önüne serilir. Son yıllarda yapılan başarılı çalışmaları, konu başlıklarıyla örnekleyecek olursak:

Demiryolu ve genel ekonomik gelişme

Bu konuda New Economic History birkaç önemli, kısmen tartışmalı çalışma ortaya koymuştur. Albert Fishlow, *Railroads and the Transformation of Ante-Bellum Economy*, Cambridge 1966; İngiltere'de G. R. Hawke, *Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-1870*, Oxford 1970; bu eserler yüksek-kapitalizmin gelişimi için demiryolunun yapıcı bir rol oynadığını onaylar. Robert William Fogel, *Railroads and American Growth*, Baltimore 1964; bu eser ise ABD'de durumun böyle olmadığını ekonomik kanıtını sunmaya çalışır. Zamanında heyecan uyandıran tez çürütülür (çürüten yayın: Thomas L. Haskell: "The True & Tragical History of <Time on the Cross>", *New York Review of Books*, 1975, Sayı 15, s.33).

Demiryolu ve siyaset

Gabriel Kolko, *Railroads and Regulation, 1877 to 1916*, Princeton 1965; Amerikan demiryolu endüstrisinin, esasen tüketicileri koruması gereken, fakat fiilen ilgili endüstrilerin aracıları haline gelen düzenleyici kurumların

(regulatory agencies) kuruluşunda yerine getirdiği öncü-çalışma üzerine yazılmış mükemmel bir araştırmadır.

Demiryolu ve kentsel gelişme

John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londra/Toronto 1969.

Demiryolu ve tıp/psikoloji

Esther Fischer-Homberger, *Die traumatische Neurose. Vom somatischen zum sozialen Leiden*, Bern 1975; demiryolu kazasındaki travmatik nevrozun “kaynağına” geniş yer verir. İki makaleyle 19. yüzyılda tıp ve demiryoluna genel bir bakış açısı sunar: a) “Railway Spine und traumatische Neurose – Seele und Rückenmark” (yeri: *Gesnerus*, sayı: 27, 1970); b) “Die Büchse der Pandora: Der mythische Hintergrund der Eisenbahnkrankheiten des 19. Jahrhunderts” (yeri: *Sudhoffs Archiv* sayı: 56, 1972).

Gisela Koch / H. Hoffmann kapsamlı olmamakla birlikte bir kaynakça sunar; “Geschichte der Verkehrsmedizin für den Verkehr mit Landfahrzeugen von den Anfängen bis zum Ende des 2. Weltkriegs” (yeri: *Zentralblatt Verkehrsmedizin, Verkehrs-Psychologie, Luft- und Raumfahrt-Medizin*, sayı:15, 1969).

Demiryolu ve mimari

En önemli eser Carol L. V. Meek’e aittir; *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956, geleneksel olarak mimari stilleri ele alsa da konuyla ilgili bir başka yayın olmadığı için bağlayıcıdır.

Demiryolu ve dil/edebiyat

Örnek teşkil eden iki Fransızca çalışma, demiryolunun Fransız diline, ya da daha doğrusu edebiyatına terim veya motif olarak girişini gözler önüne serer: Peter J. Wexler, *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Cenevre/Lille 1955; Marc Baroli, *Le train dans la littérature française*, Paris 1964. Her ne kadar dil ve edebiyat alanlarıyla sınırlı olsa da özümseme sürecini ele aldığı için bu çalışma için de örnek teşkil eder.

Bu özel literatürün yanı sıra, tüm karmaşıklığıyla “demiryolu çağını” –bu ve benzeri başlıklarla– ortaya koymaya çalışan kültürel-tarihsel çalışmalar vardır;

genellikle bunlar, sosyal tarihi ilgilendiren derlemeler ya da popüler yazılardır ve çağın bakış açısından demiryolu seyahatinin hızlılığını ele alır. Son olarak İngiltere’de bu türde iki çalışma yayımlanmıştır: Harold Perkin, *Age of the Railway*, Londra 1970; Michael Robbins, *The Railway Age*, Londra 1962. Önceki yayınlardan farklı olarak (örneğin, C. H. Ellis’in çalışmalarından) en azından anekdot olana daha az yoğunlaşır ve daha ziyade sosyal tarihi ön plana çıkarır.

A

Abraham, K. 95, 96
 Adams, H. 109, 113
 Adams, W.B. 27, 28
 Adorno, Th.W. 7, 8, 186
 Atiya, P.S. 170
 Aulagnier, A. 70

B

Babbage, Ch. 12-14, 24
 Bache, A.D. 147, 148
 Bagwell, P.S. 46, 57
 Bardet, G. 207
 Bates, J. 22
 Beebe, L. 123, 126, 132
 Benjamin, W. 7, 57, 77, 93, 126, 131,
 171, 186, 187, 206, 208, 220, 221
 Benton, T.H. 111, 128, 133
 Berger, H.-J. 185
 Bergson, H. 52
 Bernhardt, M. 167
 Blenkinsop 33
 Bliersbach, G. 185
 Bloch, E. 151-153, 155
 Boileau 62
 Boucicaut, A. 212
 Boulton 17
 Bucher, L. 61-63
 Buddemeier, H. 78
 Bullock, W. 112
 Burckhardt, J. 71

C

Camps, W. 162, 163
 Chaplin, W.J. 22
 Chapman, W. 118, 206, 210
 Chevalier, M. 122, 133, 134
 Clarétie, J. 77
 Claudin, G. 74, 183, 210
 Cleveland 109, 110, 113
 Cohn, G. 41, 44, 45
 Colt 118, 127
 Cooke, W.F. 46
 Copland, J. 180
 Couche 121, 122
 Creevy, Th. 29, 96, 151

D

Dapples, E. 100, 104
 Daudet, A. 94
 Dearborn, B. 126, 131
 Defoe, D. 16, 17
 Delbrück, H. 173-175, 177
 Dellen, R.G. 185
 De Quincey, Th. 26
 Descartes, R. 148, 207
 Dickens, Ch. 110, 130, 132, 160, 161,
 163
 Diderot, D. 153
 Dodds, J.W. 81, 82, 83
 Du Camp, M. 218
 Duchesne, E.A. 135-140
 Durkheim, E. 52
 Dutert 144

E

Edgeworth, R.L. 42, 43
Eichendorff, J.v. 72
Eldridge, L. 158
Elias, N. 8, 116, 190-192
Ellis 123
Ellis, C.H. 120, 123, 225
Emerson, R.W. 110
Erichsen, J.E. 159, 162-168, 170
Evans, O. 17, 147
Everett, Gov. 46

F

Feld, M.D. 175, 177
Fischer-Homberger, E. 159, 162, 167-169, 171, 172, 224
Fischer, P.D. 27, 28, 84, 94
Fisher, M. 116
Fishlow, A. 223
Fitch, J. 24
Flaubert, G. 73
Fogel, R.W. 223
Fournel, V. 201, 205, 208, 210
Fraser, Ch. 109
Freud, S. 109

G

Galilei, G. 34, 146, 148
Galton, D. 115, 116, 120, 123, 127
Garnier, Ch. 146
Gaskell, P. 136, 141, 142
Gastineau, B. 77
Gautier, Th. 210
Gide, A. 100
Giedion, S. 8, 61-63, 144, 207, 209, 210
Girard, P.-S. 20
Gloag, J. 123, 145
Goethe 70
Goethe, J.W.v. 67, 68
Goffman, E. 93

Grahame, Th. 18
Gray, Th. 18, 20, 24-26, 33, 42, 43, 91
Greenhow, C.H. 35, 69
Groeningen, G.H. 178, 179

H

Habakkuk, H.J. 110, 116
Hachette, L. 82, 83, 85
Hadley, A.T. 115
Hagen, H.v.d. 68
Hahn-Hahn, I. 70
Hardwick, Ph. 198
Harvey, W. 218
Haskell, T.L. 223
Hausmann, G. 201, 205
Hawke, G.R. 216, 223
Hefele 65
Heine, H. 13, 53, 54, 55
Hessen, B. 35
Heubach, F. 190
Hill, Chr. 218
Hitchcock, H.-R. 144, 196
Hoffmann, H. 135, 136, 138, 224
Hufeland, C.W. 136
Hugo, V. 71, 217
Hübner, A.v. 133

J

Jackman, W.T. 44, 90
Jünger, E. 179

K

Kellett, J.R. 201-204, 224
Kemble, F. 96, 151
Kicia, H. 128
Koch, G. 135, 136, 138, 224
Kolko, G. 223

L

Laignel, B. 146
Laplanche, J. 155, 171

Lardner, D. 32-34, 36, 43, 44, 50, 51, 69,
118, 199
Lavoinnie, E. 123
Lecount, P. 97
Le Dran, H.-F. 178
Lepenies, W. 159
Lewin, H.G. 50
Leyen A.v.d. 199
Lieber, F.J. 74
Lippe, R. zur 175
Lips, M.A. 81
Lucae, R. 62, 63, 80, 193, 198, 200
Luckiesh, M. 64
Lukács, G. 186

M

MacKaye, B. 128
MacLaren 102, 103
Mallarmé 54, 55
Manuel, E. 87
Marx, K. 8, 14, 56, 108, 142, 148, 149,
155, 187, 192, 216
Marx, L. 110, 186
Mayne, J.D. 169, 170
Meeks, C.L.V. 196, 198-200
Mencken, A. 118, 122, 123, 127
Meyer, A.G. 60-62, 111, 195-197
Morgan 103, 123
Moritz, K.Ph. 22
Morizet, A. 206
Mumford, L. 15, 185, 203

N

Napoleon III. 8, 9, 17, 204, 206, 210
Newcomen, Th. 15-17, 147
Newton, I. 34-36, 53, 70, 118

O

Oppenheim, H. 169
Ottley, G. 223

P

Page, H.W. 159, 167-169
Patte 207, 208
Patte, P. 207
Pecqueur, C. 49-51, 56, 84, 87-89
Perdonnet, A. 103, 194, 200, 202
Perkin, H. 225
Pinkney, D. 206-208
Pirogoff 179
Poinsot 98, 99, 102, 104, 121
Pontalis, J.-B. 155, 171
Pontzen 123
Poussin, G.T. 32, 112, 120
Powell 109, 110
Proust, M. 55
Pullman, G.M. 123, 126, 131, 132

R

Radowitz, J.M.v. 70
Raphael, M. 63
Reed, E. 127
Reuleaux, F. 11, 34, 35, 191, 192
Reynolds, R. 140
Riedel, M. 70, 71, 203
Rostow, W.W. 108
Ruskin, J. 54, 70, 73, 76, 80, 85, 142,
188, 213, 217

S

Saint-Simon C.h. de 87
Saulle, L. De 85
Say, J.B. 128, 218
Scharnhorst, G.J.D. v. 177
Schild, E. 144
Sealsfield 130
Séguin, M. 15
Shaler, N.S. 128
Siemens, W. 47
Simmel, G. 72, 92, 93, 120
Simonin, L. 120

Smatih, W.H. 81
Smith, A. 18
Smith, H.N. 109, 111
Sombart, W. 15, 16, 22, 90, 174, 175
Sorokin, P. 52, 53
Stephenson, G. 29, 47, 70
Sternberger, D. 47, 48, 78, 80
Stevenson, D. 112, 116, 127, 130
Stich, E. 138
Straus, E. 52, 68, 69
Street, T.A. 169
Sullivan, L.H. 145

T

Taine, H. 95
Taylor, F.W. 148
Taylor, G.R. 108, 111, 113
Thiers, A. 210
Thrupp, G.A. 92
Tocqueville, A. De 8, 122, 133
Trollope, Fr. 128
Turner, W. 63
Tyler, Capt. 100, 104, 121

U

Unterseher, L. 175

V

Valéry, P. 49
Van de Velde, H. 145
Verlaine, P. 48

W

Waldegg, H.v. 102, 103, 105, 106, 118,
123
Walford, C. 158
Ward, M. 76, 115
Watt, J. 16, 17, 47
Weber, M.M.v. 47, 93, 94, 107, 108,
137-140, 143
Webster, D. 112, 133

Wexler, P.J. 32, 33, 152, 195, 224
Wheatstone, Ch. 46
White, L. 133, 173, 174
Whitney 118, 127
Whitow 58
Winans, R. 117, 118, 127
Wood, N. 22, 37, 38
Wordsworth, W. 57
Wöhler, A. 146
Wright, F.L. 145

Y

Yriarte, Ch. 210

Z

Zola, E. 210, 211, 214, 219

HAYAT

“Yolculukta okuma” mefhumunun demiryolu seyahatiyle insan hayatına girmiş olduğunu biliyor muydunuz? Yahut bugün en güvenli seyahat biçimi sayılan tren yolculuğunun ilk yıllarında en güvenilmez yol olarak kabul edildiğini... Peki mimarlıkta büyük boyutlu cam ve demir/çelik kullanımının yaygınlaşmasında, demiryolu istasyonlarının Crystal Palace’tan bile daha önemli rol oynadığını duymuş muydunuz?

Tarihçi Wolfgang Schivelbusch *Demiryolu Seyahatinin Tarihi – 19. Yüzyılda Mekân ve Zamanın Sanayileşmesi* adlı kitabında trenle seyahatin başlangıç ve erken dönemlerini mercek altına alıyor. Başta İngiltere olmak üzere, sanayi devriminin en önemli simgesi raylı sistemin daha sonra dünyada nasıl bir “seyahat” aracına evrildiğini ve bunun sosyal anlamda nasıl bir etki yarattığını anlatıyor. İngiltere ve kıta Avrupa’sında üretime dayalı yük taşımacılığının insan odaklı seyahate geçişte yaşanan tartışmalar ve sancılı süreçlerin neler olduğundan ABD’de bunların neden hiç yaşanmadığına, Avrupa ve ABD’deki kültürel geçmişi ve sonrasındaki farklılıklara dek gözler önüne seriyor.

Bugün mecazi anlamda kullanılsa da başlangıçta daha somut bir karşılığı olan “mermi hızıyla seyahat” fikrinin sanayi, taşımacılık, kültür, mimarlık, şehir planlamasında yarattığı değişimlerin yanında, yaşanan kazaların etkisiyle tıbbi ve psikolojik yansımalarını da aktarıyor.



kirmizikedi.com
/kirmizikediayinevi
/krmzkeditap
/kirmizikediayinevi



KDV muafiyeti uygulanmıştır

