

BERİL IŞIK
Aydınlıktan Karanlığa İktidar

BERİL IŞIK 1956'da Ağrı'da doğdu. 1972'de Nişantaşı Kız Lisesi'ni, 1978'de Marmara Üniversitesi Dış Hekimliği Fakültesi'ni bitirdi. Aktif muayenehane hayatına son vererek 2004'te girdiği Bilgi Üniversitesi Karşılaştırmalı Edebiyat Bölümü'nde 2008'de lisans, 2011'de yüksek lisans eğitimini tamamladı.

İletişim Yayınları 1737 • Edebiyat Eleştirisi 28

ISBN-13: 978-975-05-1031-1

© 2012 İletişim Yayıncılık A. Ş.

1. BASKI 2012, İstanbul

EDITÖR Belce Ünüvar

KAPAK Suat Aysu

UYGULAMA Nurgül Şimşek

DÜZELTİ Dalya Behar

BASKI ve CILT Sena Ofset · SERTİFİKA NO. 12064

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok 6. Kat No. 4NB 7-9-11

Topkapı 34010 İstanbul Tel: 212.613 03 21

İletişim Yayınları · SERTİFİKA NO. 10721

Binbirdirek Meydanı Sokak İletişim Han No. 7 Cağaloğlu 34122 İstanbul

Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58

e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

BERİL IŞIK

Aydınlıktan Karanlığa İktidar

Orhan Pamuk Romanlarında
Demiryolu



Annemle babamın hatırasına...

İÇİNDEKİLER

<i>Teşekkür</i>	9
<i>KISALTMALAR</i>	10
Giriş	11
<i>Cevdet Bey ve Oğulları</i>	29
Cevdet Bey ve demiryolu/tren	31
Herr Rudolph, Kemah ve demiryolu/tren	35
Ömer, Kemah ve demiryolu/tren.....	37
Muhittin, milliyetçilik ve demiryolu/tren.....	54
Refik, Kemah ve demiryolu/tren.....	60
Ressam Ahmet ve demiryolu/tren	77
<i>Sessiz Ev</i>	83
Selahattin Darvınoğlu ve demiryolu/tren	87
Dadacı Ruh: Parçalardan bütüne, tarihten sanata, hafızadan hikâyeye	91
Faruk Darvınoğlu: Tarihten hikâyeye, parçadan bütüne, iki kişiden tek kişiye	94

Faruk Darvinođlu ve demiryolu/tren.....	105
Hasan ve demiryolu/tren.....	113
<i>Sessiz Ev - Beyaz Kale</i> dönemeci.....	122
Yeni Hayat	129
Demiryolcu yazar Rıfkı Hat.....	135
Kaza, <i>Yeni Hayat</i> 'a kanlı tren bileti.....	140
Kurgu düzeni ve demiryolu/tren.....	147
Üst kurmaca, kitabın dünyeviliđi ve demiryolu/tren.....	158
Metinlerarasılık, kutsal kitap, film ve demiryolu/tren.....	162
Kendini yeniden yapma ve demiryolu/tren.....	169
Sonuç	191
KAYNAKÇA	197

Teşekkür

Tez çalışmalarım süresince beni cesaretlendiren, görüş ve önerilerini benimle paylaşan tez danışmanım, Prof. Dr. Jale Parla'ya, onunla birlikte jüride yer alan Prof. Dr. Murat Belge ve Prof. Dr. Nazan Aksoy'a çok teşekkür ederim. Çalışmam ilerlerken zaman zaman "bu tezin basılması lazım," diyerek beni heyecanlandıran hocam Jale Parla, tezi İletişim Yayınları'na gönderdi ve bu kitabın ortaya çıkmasına önayak oldu. Kendisine bunun için de ne kadar teşekkür etsem azdır. Çabalarını başından beri hiç bıkmadan destekleyen arkadaşım Özgür Kökalan'a da teşekkür borçluyum.

KISALTMALAR

BAK	<i>Benim Adım Kırmızı</i>
BB	“Babamın Bavulu”
BK	<i>Beyaz Kale</i>
CBVO	<i>Cevdet Bey ve Oğulları</i>
MP	<i>Manzaradan Parçalar</i>
ÖR	<i>Öteki Renkler</i>
SE	<i>Sessiz Ev</i>
YH	<i>Yeni Hayat</i>

Giriş

Bu kitap, 2011 yılında, İstanbul Bilgi Üniversitesi'nde karşılaştırmalı edebiyat yüksek lisans tezi olarak hazırlandı. Kitaplaşırken tezin içeriğinde büyük bir değişiklik olmadı. Anlatımı ve dili üzerinde çalıştım daha çok. Bir yüksek lisans dersinde hocamız Jale Parla edebiyatımızda demiryolu ilginç bir araştırma konusu olabilir demişti. Ben de bunu aklımın bir köşesinde tutmuştum; demiryolu imgesi üzerinde düşünmüştüm zaman zaman. Tez yazmaya sıra geldiğinde konum hazırды. Hazırlık aşamasında başvurduğum kaynaklarda demiryolu/tren imgesine bu çalışmada benimsediğim perspektifle bakılmadığını, imgenin bir iktidar imgesi olarak yorumlanmadığını gördüm. Cumhuriyet dönemi romanlarında demiryolu/tren imgesi konusunda ayrıntılı, spesifik bir inceleme yapılmamış olmasının bu çalışmayı anlamlı kılacağını düşünüyordum. Ön çalışmalar sırasında konuyu Orhan Pamuk romanlarıyla sınırlamaya karar verdim. *Cevdet Bey ve Oğulları*'nın geleneksel gerçekçilikten uzaklaşmaya başlamış metninde, görünen gerçeklikten çok hayatın kendisine benzeyen yapısıyla *Sessiz Ev*'de ve çoğul, muğlak

anlamın peşindeki üstkurmaca *Yeni Hayat*'ta çok katmanlı bir anlam alanıyla çıktı karşıma demiryolu imgesi.

Avrupa'da, kapitalizmin önemli bir sermaye birikimi sağlayıp emperyalizm safhasına varışıyla, 1830'lardan sonra demiryolu dönemi başladı (Tekeli-İlkin 69, 74). 24 Temmuz 1904 tarihli *The New York Times*'da yayımlanan "Railroad Development in the Heart of Africa" başlıklı bir makalenin başlangıç cümlelerinden çıkarsayacağımız gibi, demiryolu Batı'yla ve kolonizasyonla özdeşleşmiş bir imge: 'Taşımacılığın gelişmediği bütün yeni ülkeler vahşi kalmaya mahkûmdur. Demiryollarının uygarlık ve zenginlik getirdiğine kesinlikle inanan Avrupalı güçler Afrika'daki kolonyal mülklerinde, kıyılardan kıtanın içlerine doğru demiryolları döşemeyi planlıyorlar' (C.C. Adams). Yine, önemsiz alışkanlıkların alanı gibi görünen, ama aslında karmaşık dokusu içinde, insanı, bireyi ve toplumu büyük ölçüde biçimlendiren dinamikleri barındıran bir alan olan gündelik hayatı (Gardiner 1-23) ele veren bir kaynaktan, 2 Haziran 2004 tarihli *Radikal* gazetesinden, deneme seferine çıkacak olan Ankara-Istanbul hızlı trenine, yapılan anket sonucu 'Yahya Kemal Beyatlı' adı verildiğini öğreniyoruz. Buna, hızlı trenlere verilecek isimler için 25 bin DDY personeli arasında yapılmış bir oylamada en çok oy alan birkaç isimden birinin, liste dışı olduğu halde, 'Nazım Hikmet' olduğunu da ekleyelim (T. Soykan). Türk toplumunun hafızasında kolonyal imge trenle, edebiyat arasında kurulmuş tuhaf bir bağdan söz edebilir miyiz acaba? Hayatımıza ve hafızamıza Batılılaşma çabaları sırasında, 1850'lerde giren tren ve demiryolu pek çok manî, bilmece, ninni ve türküde yer alıyor; edebiyat metinlerinde de, nakil aracı olmanın ötesinde, tekrarlanan bir motif olarak ortaya çıkıyor. Türk siyasal ve kültürel tarihinde milliyetçilikle birlikte gelişen modernleşme sürecinde büyük önem atfedilen demiryolu (araba ve traktör gibi), edebiyatı-

mızda genellikle, Türk Edebiyatı'nın en verimli konusu olan Batılılaşma/modernleşme ile ilişkilendirilir.

Kişisel tarihinden edebi kaynak olarak yararlanmayı seven bir yazar olan Orhan Pamuk'un kendi aile geçmişinde de yeri olan demiryollarını, Demiryolu Projesi'ni, Kemah'ı (bir Doğu ilçesi, istasyonu, 1930'larda demiryolu şantiyesi) romanlarında çeşitli vesilelerle anması anlamlıdır elbette: Demiryolu/tren imgesi, kronolojik sırayla, *Cevdet Bey ve Oğulları*'nda, *Sessiz Ev*'de ve *Yeni Hayat*'ta bir 'iktidar imgesi' olarak yer alıyor. Pamuk'un bu üç romanında demiryolunun modernleşme, Batılılaşma, Doğu-Batı çatışması, kimlik sorunları temaları bağlamında taşıdığı anlam ile roman metinlerinin dilsel yapısında imge olarak üstlendiği rol arasında gösterilebilir bir ilgi vardır. Bu ilginin 'iktidar' kavramında billurlaşması ve iktidar temsilinin Pamuk romanlarının süreklilik ilişkisi içinde gösterdiği değişim de dikkat çekicidir.

Orhan Pamuk 2006 Nobel ödül töreninde yaptığı "Babamın Bavulu" başlıklı konuşmasında, babasının ona bıraktığı, defterlerle, elyazmalarıyla dolu bir bavuldan söz etmişti. Babası ölümünden sonra yazdıklarını okumasını, işe yarar bir şey varsa eğer isterse yayımlayabileceğini söylemiş ona. Bu bavulun Pamuk'ta uyandırdığı duygu ve düşüncelerden, hayat-edebiyat-yazar-iktidar ilişkisiyle ilgili ipuçları edinebiliyoruz. Yazar ilk romanı *Cevdet Bey ve Oğulları*'nın bir kopyasını basılmadan önce babasına verdiğini, çünkü babasının onayının onun için önemli olduğunu söylüyor konuşmasında: "[B]ana ya da ilk kitabıma olan güvenini aşırı heyecanlı ve abartılı bir dille ifade etti ve bugün büyük bir mutlulukla kabul ettiğim bu ödülü bir gün alacağımı öylesine söyleyiverdi" (BB 10). Babası bu sözü onu yüreklendirmek için, "[B]ir gün paşa olacaksın!" (BB 10) diyen bir Türk baba gibi söylemiş olsa da, artık yazar olduğunu babasının da onayladığı o gün derin bir suçluluk hissettiğini hatırlıyor Pamuk.