OTOMOBİLİM UÇAR GİDER

KÜLTÜR-SANAT-EDEBİYAT VE FOLKLORUMUZDA OTOMOBİL









EDİTÖR
COŞKUN YILMAZ - ERHAN AFYONCU

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU


TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
TTOK
1923

OTOMOBİLİM UÇAR GİDER

KÜLTÜR-SANAT-EDEBİYAT VE FOLKLORUMUZDA OTOMOBİL

EDİTÖR
COŞKUN YILMAZ - ERHAN AFYONCU

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU

YAYIN ADI
OTOMOBİLİM UÇAR GİDER
KÜLTÜR-SANAT-EDEBİYAT VE FOLKLORUMUZDA OTOMOBİL

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU ADINA SAHİBİ
BÜLENT KATKAK

EDİTÖR
COŞKUN YILMAZ - ERHAN AFYONCU

YAYIN KOORDİNATÖRÜ
TÜLAY TAŞDEMİR

YAZARLAR
M. KAYAHAN ÖZGÜL - YALÇIN LÜLECİ - MEHMET GÜNTEKİN
EROL ÜYEPAZARCI - ADİLE YILMAZ - CANAN KÖKUS - BEŞİR AYVAZOĞLU

KATKIDA BULUNANLAR
KAYNAK VE GÖRSEL ARAŞTIRMA
COŞKUN ÜNSAL - ENGİN ÇETİN - HASAN YAPICI - SERKAN OSMANLIOĞLU - AHMET UĞUR - AYKUT CAN

METİN TASHİHİ
NUSRET GEDİK - ABDÜLHAMİT BEŞİR - CAHİDE KAYIŞ - BEGÜM YAVAŞ

FOTOĞRAFLAR
İSMAİL KÜÇÜK - SMEY - RAHMİ M. KOÇ MÜZESİ - İBB KÜLTÜR AŞ ARŞİVİ - İBB ATATÜRK KİTAPLIĞI - LIBRARY OF CONGRESS – GAZETELER – KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI SİNEMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TASARIM VE UYGULAMA
BÜLENT AVNAMAK

ISBN
978-975-7641-74-2
1. Baskı - Haziran 2021 - 4000 Adet

YAYIMLAYAN
TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
Sanayi Mah. Seyrantepe Girişi/İstanbul
Tel: 0212 282 8140 (6 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr

BASKI
AJANS ES
www.ajanses.com
Sertifika No: 44922

İÇİNDEKİLER

TAKDİM 9
ÖNSÖZ 11

I. BÖLÜM - M. Kayahan ÖZGÜL 16
BİNDİK BİR ALÂMETE... 17
At'tan Beygirgücü'ne Otom-at Kültürü 75
Teknoloji Karşısında Edebiyat 82
Şoför 97
Kadın Şoför 123
Hız 134
Kaza 138
Kötülük 147
Erkeklik 152
Mobil-mekân 158
Zenginlik ve Nüfûz 167
Oyuncak 176
Terakkî, Medeniyet, Mutluluk 179
Özgürlük ve Flâneur 185

Gurbet ve Sıla 188
Sonuç 193
Bibliyografya 196

II. BÖLÜM - Canan KÖKUS 202
HALK EDEBİYATINDA MOTORLU TAŞITLARIN FOLKLORİK İZLERİ 203
Motorlu Taşıtlar ve İnsan İlişkisi 203
Halk Edebiyatında Motorlu Taşıtlar 204
Halk Edebiyatı Metinlerinde Otomobil ve Taksi 204
Halk Edebiyatında Traktör, Motorlu Tarım Araçları ve Motosiklet 213
Halk Edebiyatı Metinlerinde Toplu Taşıma Araçları Otobüs ve Dolmuş 221

III. BÖLÜM - Erol ÜYEPAZARCI 230
TÜRK POLİSİYE ROMANINDA OTOMOBİL 231

IV. BÖLÜM - Mehmet GÜNTEKİN 238
"İÇİNDEN OTOMOBİL GEÇEN" MUSİKİ ESERLERİMİZ 239

V. BÖLÜM - Yalçın LÜLECİ 256
XX. YÜZYILIN İLK YARISINDA TÜRK SİNEMASINDA BİR MODERNLEŞME GÖSTERGESİ OLARAK OTOMOBİLİN TEMSİLİ 257
Sinemanın ve Otomobilin Osmanlı Toplumundaki İlk Yılları 259
Tek Parti Dönemi'nde (1923-1950) Otomobil ve Sinemada Temsili 265
1950'li Yıllarda Otomobilin Yaygınlaşması ve "Sinemacılar Dönemi"nde Türk Filmlerinde Otomobil Temsili 276
Sonuç 286
Bibliyografya 288

VI. BÖLÜM - Adile YILMAZ 292
ARABA ARKASI SÖZLER VE FOLKLORUN BEŞ İŞLEVİ: "REFERANSIMIZ YOLLARDIR" 293
Araba Arkası Yazıları 296
Kültürümüzde Arabaya Ad Verme 302
1. Dua, Dilek İçerikli Yazılar: 306
2. İsim İçerikli Yazılar: 306
3. Vefa Sözleri, Kader İnancı: 306
4. Film Adları, Filmlerden Replikler, Reklamlardan Uyarlamalar: 307
5. Şarkı Sözleri, Şiirlerden Uyarlamalar: 307
6. Yol, Şoför ve Hızla İlgili Olanlar: 308
7. Sevgiliye Mesajlar: 308
8. Öğütler; Uyarılar, Tehditler, Beylik Sözler: 309
9. Askerlikle İlgili Yazılar: 310
10. Gelin Arabası Yazıları: 311
11. Araba Markaları İle İlgili Olanlar: 312
12. Reklamlardan Esinlenen Sözler: 312
13. Slogan Sözler: 312
14. Diğerleri: 313
İşlevsel Kuram ve Araba Arkası Sözlerde Folklorun İşlevleri 313
1. Hoş Vakit Geçirme, Eğlenme ve Eğlendirme İşlevi 314
2. Değerlere, Toplum Kurallarına ve Törelere Destek Verme İşlevi 316
3. Eğitim veya Kültürün Gelecek Kuşaklara Aktarılarak Eğitimsel İşlevi 318
4. Kişisel ve Toplumsal Baskılardan Kaçıp Kurtulma İşlevi 319
5. Protesto İşlevi 320

VII. BÖLÜM - Beşir AYVAZOĞLU 322
SERÇE'M BENİM, İLK GÖZ AĞRIM 323

TAKDİM

Dünyanın en mühim icatlarından biri olan ve çağımız insanının vazgeçilmezleri arasında yer alan otomobiller, her geçen gün gelişimini sürdürmeye devam ediyor. Ülkemizde otomobil deyince akla ilk gelen kurumlardan biri olan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu 6 Kasım 1923'den itibaren otomobil kullanma rehberlerinden ehliyetler hakkındaki yayınlara, kazalara karşı alınması gereken tedbirlerden yol haritalarına, yolların yapımından işaretlenmelerine, otomobil yarışları ve ralli organizasyonlarına kadar pek çok faaliyette hep ilkleri gerçekleştirmiştir.

Turing, kamu yararına hizmette 98. yılını geride bırakırken bu alanda önemli bir kaynak niteliği taşıyan bu eseri yayımlamaktadır. 3 farklı kitap olarak planlanan serinin ilk kitabı ulaşım konusunda makaleler, otomobilin icadı ve Osmanlı devrinde İstanbul merkezli otomobil tarihiyle ilgili "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı eserdir. Serinin ikinci kitabı olan "Cumhuriyet İstanbulunda Otomobil"; cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'lere kadar otomobilin ülkemizdeki serüvenini ihtiva etmekte, üçüncü kitap da ise kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzda otomobilin yeri ele alınmaktadır. Uzun yıllar süren arşiv, basın, hatırat gibi ana kaynakların taranması ve bu alanda daha önce yapılan çalışmaların kullanılmasıyla vücut bulan eser, görsel malzemeyle de zenginleştirilmiştir.

"Otomobilim Uçar Gider" adlı son kitabın da yayımlanarak serinin tamamlandığı bilgisini siz değerli okuyucularımızla paylaşmanın sevincini yaşıyoruz. Devrim arabalarıyla başlayan talihsiz otomobil serüvenimizin şimdilerde yerli ve milli otomobilimiz ile tekrar hayata geçirildiği bu dönemde Turing olarak biz de ülkemizin bu alandaki tarihi süreçlerini tüm detaylarıyla paylaşmak istedik.

Her biri birbirinden kıymetli akademisyenler tarafından yıllar süren arşiv taramaları sonucunda titizlikle hazırlanan "Otomobilim Uçar Gider" adlı kitabın hayat bulmasında, katkılarından dolayı başta kitabın editörü Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz olmak üzere yazarlardan Dr. Öğr. Üyesi M. Kayahan Özgül, Öğr. Gör. Canan Kökus, Erol Üyepazarcı, Mehmet Güntekin, Öğr. Gör. Yalçın Lüleci, Dr. Öğr. Üyesi Adile Yılmaz ve Beşir Ayvazoğlu ile tüm emeği geçenlere teşekkürlerimi arz ederim. Kaynak niteliği taşıyacak olan ve kültür tarihimize önemli katkıları olacağını düşündüğümüz bu eseri siz değerli okuyucularımıza sunmaktan mutluluk duymaktayız.

Dr. Bülent KATKAK
Türkiye Turing ve Ototmobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun atı evcilleştirmesiyle başlayan hızlı ulaşım macerası tekerleğin icadı ile ivme kazanmış ancak 19. yüzyıla kadar çok yavaş ilerlemiştir. Sanayi inkılabıyla gelen makineleşme hamlesiyle beraber buhar, elektrik ve nihayetinde petrolün makinelerde kullanılmasının önünü açan mekanik gelişmeler ulaşım fikrini farklı bir serüvene taşıdı. Artık bir yere nasıl gidileceğinin yanında ne kadar kısa sürede varılacağı önem arz etmekteydi. Yeni keşiflerle hem bulunduğu yerde hem de gittiği yerlerde daha hızlı ulaşım sağlamayı kafasına koyan insanoğlu balonla gökyüzüne çıktığı zamanlardan çok geçmeden karada da bugün hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline gelen otomobilin ataları sayılabilecek ilk makineleri yaptı. Motorlu taşıtlar olarak bir başlığa toplayabileceğimiz bu araçların hemen öncesinde bu mekanik gelişmelerin Osmanlı topraklarında görülen ilk temsilcileri velospidlerdir (bisiklet), akabinde otomobil ve daha sonraları kamyon tipi araçlar yaygınlık kazanacaktır. Dönemle ilgili arşiv ve matbuat hayatımız incelendiğinde oldukça fazla malzemeye sahip olmamıza rağmen bu araçların ülkemizdeki serüvenine dair yeterli literatür oluşmadığı görülür.

Cumhuriyetin ilanından bir hafta sonra Reşit Saffet Atabinen başkanlığında o zamanki adıyla Türk Seyyahin Cemiyeti olarak kurulan Türkiye Turing ve

Otomobil Kurumu, ulaşım ve trafik konusunda verdiği hizmetlere bu alanın tarihi ve kültürel arka planını da göstermek için yeni bir tanesini daha eklemeyi hedefliyor. Üç ayrı kitap olarak yayınlanması planlanan çalışmanın elinizdeki üçüncü serisi otomobilin kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzdaki yansımalarına tahsis edildi. Otomobilin kendisi kadar onun getirdiği değişiklikler de işlenmeye çalışıldı. Bu minvalde otomobil öncesi ulaşım araçları ve otomobille gelen değişimin kültürümüzdeki etkisi kitabın ilk veçhesini oluşturur. Akabinde gelişen bu teknoloji karşısında edebiyatımızın durumu, sırasıyla erkek ve kadın şoförlerimiz, otomobilin sağladığı ve neden olduğu hız, kazalar, zenginlik ve nüfuz göstergesi, özgürlük ve çocukların dünyasına girmiş haliyle oyuncak halleri ilk sırayı almaktadır. Halk edebiyatımızda motorlu taşıtların izlerini aradığımız ikinci bölümde ise başta otomobil olmak üzere motosiklet, kamyon, traktör ve diğer motorlu tarım araçlarının yansımaları ele alındı. Üçüncü ve dördüncü bölümlerde ise polisiye romanlarımızda ve musiki dünyamızda otomobilin izleri arandı.

Otomobillerin tüm dünyada yaygınlaşması beraberinde hemen her sektörde görünür olmasını da beraberinde getirdi. Bugün tasarımı, rengi, hızı ve statü göstergesi kabul edilen şıklığıyla filmlerin vazgeçilmez bir parçası olan otomobilin sinemadaki ilk temsili ve gelişimi kitabın beşinci bölümünü oluşturmaktadır. Günlük hayatımızda işe, okula, markete giderken ya da uzun yol seyahatlerinde en az bir defa maruz kaldığımız araba arkası yazıları ve işlevleri ile şoförlerin kendi arasında geliştirdiği argo kültürünün mazisi ve gelişimi altıncı ve yedinci bölümlerde ele alındı. Sekizinci bölüm ise Beşir Ayvazoğlu hocamızın nazarından ilk otomobili ve buna dair hatıralarına ayrıldı.

Elinizdeki çalışma vücuda getirilirken öncelikle bir ekip kuruldu ve bu ekip kurum arşivleri başta olmak üzere birçok resmî arşivde tarama yaptı. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi basını ve önemli şahsiyetlerin hatıraları da tarandı. Konuyla ilgili tespit edilen haberler ve muhtelif nizamnâmeler de metin müelliflerinin hizmetine sunuldu. Kitabı görsel olarak zenginleştirmek için de geniş bir tarama yapıldı. Metinler ile ilgili tespit edilen görsellerin kitabı belgesel olarak da zenginleştirmek için ilgili bölümlerde tamamı olmasa da önemli bir kısmı kullanıldı. Böylece hem arşiv kaynaklarına hem de kütüphane kaynaklarına istinaden, görsel materyal ile de zenginleştirilmiş bir kitap ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Serinin üçüncü kitabını dikkatlerinize sunarken kültür ve sanat alanında önemli faaliyetlere imza atan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Başkanı Bülent Katkak'a müteşekkir olduğumuzu ifade etmemiz gerekir. Teşvikleri ve takvimdeki bazı aksaklıkları sabırla karşılaması kitabın vücut bulmasındaki en büyük destekti. Yine kitapla ilgili her türlü müşkülatı en kısa sürede hallederek yazım ve yayım mesaisini kolaylaştıran yayın koordinatörümüz Tülay Taşdemir ile kitabı okuyup, yapıcı tenkitlerde bulunan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu yetkililerine teşekkür ederiz. İstanbul'da zengin bir otomobil koleksiyonuna sahip Rahmi M. Koç Müzesi'ni anmak istiyoruz. Fotoğraf çekimimizde gösterdikleri kolaylık için müze müdürü Sayın Ertuğrul Duru ve müze çalışanlarına teşekkür ederiz. Ayrıca yazarlarımıza, görsel ve kaynak araştırması, metin transkripsiyonu, metin tashihi, fotoğraf çekimi ve kitabın tasarımı gibi hususlarda emeği geçen herkese teşekkür ederiz.

Coşkun YILMAZ - Erhan AFYONCU
İstanbul 2021



Beşiktaş (İBB Kültür AŞ Arşivi)



I. BÖLÜM



Otomobil ve yayalar (İBB Kültür AŞ Arşivi)

M. Kayahan ÖZGÜL

BİNDİK BİR ALÂMETE...

Herşey, bir pistonu harekete geçirecek basıncı üreten o ilk buhar kazanıyla başladı. Ardından, James Watt pistona bağlanan tekerleği çevirecek bir mekanizma buldu. Fransız mühendis Nicolas J. Cugnot, 1769'da bu mekanizmayı üç tekerlekli bir arabaya yükleyerek, bilinen ilk motorlu araç olan Fardier'yi yaptı. Saatte 4-5 kilometrelik hızı ile kağnılarla yarışabileceğini göstermişse de her onbeş dakîkada durup su ikmâli yapılması ve kaynayıp buharlaşsın diye beklenmesi sebebiyle, araç kağnılar kadar da kullanışlı değildi. Denemeler sırasında Fardier bir duvara çarpıp motorlu araç tarihinin ilk kazasını da yaparak, bu taşıt türünün ölümcül sakarlığını baştan haber verdi. Bir hayvan tarafından çekilmeden, tekerlekleri üzerinde yol alabilen makine fikri öylesine cazip ve parlaktı ki, Avrupa'da bütün bir sanayi devriminin bayrağı oldu.

İnsan makinayı, makina devrimi, devrim insanı şekillendirdi. Sanayi devrimi sonrasında *"deus ex machina"*nın iki bin yıllık literal anlamı da tümden değişti. Artık, Tanrı makinadan çıkmış, hattâ bizzat makina olmuştu. Buna rağmen, sembolik anlamı aynen kaldı; makina, ânîden ortaya çıkıp imkânsız olanı başaran mûcizevî kudretti. İnsanlığın kâinata *"machina ex deux"* (Tanrıdan çıkmış makina) olarak hayranlıkla baktığı asırlardan sonra, sanayileşme furyası *"makina-Tanrı"*yı îcat etmiş, hattâ seri imâlâtına geçmişti. Müteharrik makina,

devrimin kalanını insan üzerinden sürdürdü. Bütün fikir ve ruh dünyasına sinmiş bir makina hayranlığı, onun getirdiği konfora ve yeni dünya görüşüne gözü kapalı teslimiyet, gitgide daha kuvvetle hissedilen bir makina ile özdeşleşme ihtiyacı ve nihayet, XX. asır başlarında makina olmaya duyulan hasret... Âmentüsünü rasyonel-pozitivist aklın mekanik mûcizelerine duyduğu îman üzerine kuran modern insan, makina-Tanrıyı yüceltmek kadar, ona benzemeye çalışmanın da yeni dinin gereği olduğunu düşünmekteydi. İşte felsefesi, sosyolojisi, psikolojisi ve sanatı ile beliren bu yeni din kültürünün -pek tabiîdir ki- edebiyatta da bir mukabili olacaktı.

Yaşanan sanayi devriminin bir merhalesinde müteharrik makinalarla tanışmak ve onları tedricî bir gelişme seyri içinde benimsemek sağlıklıdır; onun fikrî, ruhî ve edebî yansımalarını takip de aynı ölçüde kolaydır. Lâkin, aynı tarihlerin Devlet-i Aliyyesi gibi, sanayileşmenin önemini yeni yeni fark etmeğe başlamış bir ülke için, tren, otomobil cinsinden taşıtlarla tanışmak hayli sıkıntılı olmuştur. Bu sıkıntıları hakkıyla anlayabilmek için, müteharrik makinalarla olan ülfetin öncesindeki Osmanlı kara nakliyeciliğine üstünkörü de olsa, bakmakta yarar var.

XIX. asrın başına kadar İstanbul'da *"merâkib-i berriyye"* denince anlaşılması gereken, ekseriyetle yük taşıyan vasıtalardır. Âsitâne içine yolcu nakleden arabaların girmesi yasaktır ve yolların büyük kısmı yayaların hizmetindedir. Bu sebepledir ki, ana arterler dâhil olmak üzere, yolların tasarlanışının arabalar için olmadığı hemen farkedilir. Toprak yolların beklenmedik çukur ve engebeleri, taş döşeli yolların drenaj kaygısıyla ortaya doğru meyilli yapılması, ara sokakların darlığı, beklenmedik kıvrımları, çıkmaz sokakların bolluğu gibi pek çok ipucunun gösterdiği, yolların araba tekerlekleri kolay dönsün diye değil, merkep ve yayaların seyr ü seferi için uygun hâle getirilmiş olduğudur. İstanbul öylesine bir yaya şehridir ki, yollara ayrıca kaldırım yapmaya bile gerek duyulmamış ve bütün bir yolun insanlara terkinde hiçbir mahzur görülmemiştir. Bu garip yasağın kimi kaynaklarda kısmen anılan ve ancak satır aralarının okunması ile anlaşılabilen sebebi, pâyitahta duyulan saygı ve şehrin hiyerarşisidir. Şehrin kudreti yatay, bu kudretin yarattığı hiyerarşi ise, dikey eksende kendini belli eder. Nasıl ki, mesken inşa edilirken, yakınındaki dinî

ve resmî binalardan daha yüksek olmamasına veya gayr-ı müslim evlerinin Müslüman hânelerinin boyunu aşmamasına dikkat edilmesi bu hiyerarşinin mimarîye ait titizliklerinden ise, şehir içinde arabaya veya bir yük hayvanına binerek diğer insanlara tepeden bakmak da aynı dikey eksen gereği, pek az kişiye tanınmış hiyerarşik bir imtiyazdır. Sözün gelişi, ekalliyetten biri ata binemez ve merkep gibi daha alçak bir hayvanda iken bile, yanından müslüman yaya geçiyorsa, ona yukarıdan bakmamak için, hayvanından inmek zorundadır. Bu kadar garip bir şehir teşrîfâtı yaşanırken, araba içinde safa ederek dolaşmanın hiç mi hiç hoş görülmeyeceği ayan beyan ortadadır.

Önceleri arabaya binmek, sadece saray kadınlarına mahsus bir ayrıcalıktır. İlk defa XVIII. asır başlarında, Lâle Devri'nin konfor düşkünlüğü içinde iken, küberâdan olup da Sâdâbâd, Âsafâbâd gibi yerlere gitmek isteyenlerin saraydan ruhsat almak şartıyla mükellef ve müzeyyen arabalar yaptırdıkları biliniyor. Buna rağmen, padişahlar *"sultan-ı Gazanfer-siyret"* imajları ile mütenasip görmediklerinden, ata binmeyi sürdürürler. İstanbul'da arabaya binen ilk hükümdar II. Mahmud olsa gerektir. Kibarın ve ricâlin sokaklarda husûsî binek arabalarıyla dolaşmalarının yaygınlaşması, hattâ ilk kira arabalarının belirmesi onun zamanındadır. XIX. asrın başlarında, zât-ı şâhâneleri ses çıkarmadığı için, özel arabalar hızla artacak ve kısa bir süre zarfında, şehrin bozuk sokaklarında sarsıla sarsıla da olsa hepsi birbirinden ziynetli *"gerdûne"*ler dolaşmağa, konak arabaları arasında gizli bir gösteriş rekabeti yaşanmağa başlanacaktır.

*"Memâlik-i Osmaniyye"*nin dört bir yanında yük kadar insan taşımakta da kullanılan kağnı ve at arabaları vardır; ama bunların İstanbul'a uygun, *"şehrî"* biçimleri uzak diyarlardan gelir. Bilhassa *"koçu"* ve *"talika"*lar ilginç... İlginç, çünkü *"koçu"* kelimesinin Türkçe'de hayli karanlık olan kaynağı Avrupa dillerinde gayet aydınlıktır. İngilizce'de *"coach"*, Fransızca'da *"coche"*, Almanca'da *"Kotsche"* denen büyük at arabaları ile bir akrabalığı olduğu açık... Avrupalı, bu arabaların önce Macaristan'daki Kocs adlı köyde yapıldığını ve *"kocsi"* diye anıldığı için, oradan yayıldığını düşünür. Türkçe'de ise, *"koçi/ koçu"* diye şehirli olmuş kağnıya denir ve at yerine, bir çift öküz yahut manda tarafından çekilir. Aynı şekilde, *"talika"* da Rusların *"telega"* dediği at arabalarıdır.



İstanbul'da at arabaları ve yolcular





Talikalar daha ziyade şehir içinde kullanılırken, koçular tenezzüh maksadıyla eski şehrin dışında kalan mesîre yerlerine gitmek isteyenlerin tercihi olurdu. Aslında talika ve koçuların gövdesi birbirine benzer. Şu farkla ki, talika teknelerinin üstüne tente gerilip öküzler koşulunca, ortaya çıkan araba artık koçu olmuş demektir. Modern bir algıyla koçuları kağnı sayarak küçümsememek gerekir; zîrâ unutulmamalı ki, kızkardeşinin Çamlıca'daki köşkünde vefat eden Sultan II. Mahmud'u Üsküdar İskelesi'ne kadar yine bir koçu ile indirmişlerdi. Anlaşılan, koçular son yolculuğuna uğurlanan bir sultan için bile münasip görülebilecek kadar ziynetli ve kıymetli bir vasıtadır. Bu arabalar İstanbul için öylesine vazgeçilmez bir mesîre vasıtasıdır ki, üç çeyrek asır sonra dahi değerinden birşey kaybetmez. Samih Nafiz Tansu, *Bebek'te Akşam Oldu* adlı romanında, Trablusgarp Harbi yıllarında kırmızı döşemeleri ve mavi perdeleri olan, mandalarının boynundan dizi dizi nazar boncukları sarkan kağnılarla Kısıklı üzerinden gidilen bir Alemdağı gezisini anlatır ve Nefise ile Muhlis'in aşkını da yine böyle bir arabada başlatır[1]. İtalyan badiresini takip eden Balkan Harbi esnasında, Rumeli'de yaşanan mezalimden canını kurtaranlar kağnılarıyla pâyitahtın orta yerine kadar gelirler ve İstanbullunun zihninde tabîat eğlenceleriyle eşli duran kağnı imgesini bir daha tamir olamayacak şekilde bozarlar. Artık kağnı hicretin, firkatin, hasretin ve acının mücessem sembolüdür. Fazıl Hüsnü'nün *"Mustafa Kemal'in Kağnısı"* şiirinden de kolayca hissedilebileceği gibi, Millî Mücadele bir mânâda kağnının teknolojiye karşı kazanılan zaferi olarak algılansa da İstanbul sakinleri kağnıyı hep biraz buruk hatırlar ve gitgide hayatlarından çıkarırlar. Yaşar Nabi'nin *"Kağnı Gıcırtıları"*,

1 *Bebek'te Akşam Oldu*, İst., 1965, İnkılâp ve Aka Ktbv., s. 114-126.



Kağnı (Rahmi M. Koç Müzesi)

İstanbul'un bu eski emekdarı için artık değişmeyecek olan duygularının ifadesi diye okunabilir. Şiir şöyle başlıyor[2]:

Ayrılığın yırtıcı hislerini besteler
Sonu gelmez yollarda kağnı gıcırtıları
Hasret çeken yolcuya kavuşmayı müjdeler
Savrulurken ruzgârda kağnı gıcırtıları

Koçu bu hazin âkıbetle şehir hayatını terkederken, talika sürekli kendini yenileyerek varlığını sürdürecektir. Yazılmamış kural hâlâ geçerlidir: Şehir araba için değildir ve bu sebeple araba kültürü hayli geç ve yukarıdan aşağıya doğru yayıldığından olsa gerek, Osmanlı'ya mahsus yerli bir araba tasarımı doğmaz; araba tiplerinin dışarıdan ithâli sürüp gider. Sözgelimi, Sultan Mahmud zamanında ilk örnekleri görülen *"fayton"*, ismini Fransızların aslında kiralık at

2 *Yedi Meş'ale*, İst., 1928, Akşam Matb., s. 27.

arabaları için kullandıkları *"phaéton"*dan alır. Mitologyada Helios'un güneş arabasını emaneten alıp da deviren oğlunun adı, *"phaéton"*a ilham vermiştir. Zaman zaman *"körüklü"* diyenler çıksa da İstanbullu *"fayton"* kelimesini çabucak benimsemiştir. XIX. asır başlarını batılı vasıtalarla tanışmak için erken bulanlara ilginç gelecek bir bilgi: Maçka'daki Mekteb-i Harbiyye'de Avrupa'daki örnekleri gibi bir köpek arabası yapıldığında yıl henüz 1836'dır. Firarî Ahmed Paşa sefaretle Rusya'ya gittiğinde bu arabalardan görmüş ve Mekteb-i Harbiyye Nâzırı olduğunda da benzerini yaptırmıştır. Beşiktaş'taki Cumartesi Pazarı'na bu arabayla gidilip, alınanlar mektebe yine bu arabayla taşınır. Kedhudâ-zâde Ârif Efendi paşaya gidip *"Efendim, bu köpek arabası Frengistan'da vardır ammâ, o köpekler başka soydur; bizim köpeklerin cinsinden değildir. Bu bizim fukara köpekler ona tahammül edemezler; o iş için yaratılmış değildir"* diyerek vazgeçmesini sağlayana kadar, İstanbul sokakları köpek arabası ile çoktan tanışmıştır bile[3]... Frenk arabalarının taklidi Sultan Mecid'in saltanatı yıllarında da artarak devam eder. Genç sultanın hemen cülûsunun ardından gelen senede *"kabriyole tâbir olunur iki tekerlekli fayton"*ların ithâl edildiği ve gazete ilânıyla satıldığı görülür[4]. Kısa sürede İtalyan *"paraşol"*ları (bracciolo), Macar *"hinto"* ve *"karoça"*ları, İngiliz *"brik"* (brig) ve *"lando"*ları (landau), *"kupa"*ları (coupe) piyasayı işgal eder. Bu arabalara koşulmak için İngiliz ve Macar atları, devâsâ katanalar ithâli de cabası...

Sultan Mecid devrinde araba merakını körükleyen sebeplerden belki de en önemlisi, *"Mısırlu"*lardır. Hıdiv sülâlesinin sayfiye için İstanbul'u tercihi ve Abbas Paşa zamanında Mısır'dan çıkarılan ekâbirin Dersaâdet'e tanıttıkları gösterişli hayat, arabalar üzerinden de takip edilebilir. Bilhassa prenseslerin özel arabalarıyla serbestçe dolaşmaları, saray kadınlarını ve ricâl-i devletin haremlerini cesaretlendirir; *"hükm-i zamâne îcâbınca"* arabasıyla seyrana çıkan kadınefendiler artar. O kadar ki, saraylı hanımların çokça gezmelerini yakışıksız bulan Sultan Mecid, Serasker Rıza Paşa'ya saray arabalarını birbirine zincirletmesi emrini verir[5]. Bu engellemenin bile bir çare olmadığı kısa süre zarfında anlaşılacak; araba, kadının özgürlüğünü ilân yolundaki ilk adımı ola-

3 *Menâkıb-ı Kedhudâ-zâde el-Hac Mehmed Ârif Efendi*, (haz. Emin), İst., 1305, s. 185.
4 *Cerîde-i Havâdis*, Nu. 14, 11 Şevvâl 1256.
5 Ahmed Cevdet Paşa, *Ma'rûzât*, (haz. Y. Halaçoğlu), İst., 1980, Çağrı Y., s. 8, 13.

caktır. Artık, erkeğin sokakların yegâne sahibi olduğu günler sona ermekte ve arabasının penceresinden de olsa, meraklı gözleriyle hayatı tanımaya çalışan kadının intibahı başlamaktadır. Bir sonraki aşamayı yine araba temsil eder. Önceleri sadece lando gibi, kupa gibi kapalı kutuya benzer arabalara binmesine müsaade edilen kadının asır sonuna doğru fayton gibi üstü açık bir arabada arz-ı endâm etme hakkını da edinişi, şehrin gündelik hayatına karışması için çok daha cüretli bir adım olur.

Arabanın saraya ve kibar konaklarına has bir araç olarak kaldığı uzun yıllar boyunca, sokaktaki sıradan insanın arabalarla ilişkisi hayli sınırlıdır. İşe, alışverişe, misafirliğe yürüyerek gidenler hâlâ büyük bir ekseriyeti oluşturmaktadır. Onların hayatında öncelikli yeri olanlar, *"çarşı arabası"* diye anılan yük arabalarıdır. *"Kira arabaları"*nın belirmeye başlaması bile, bu tabloyu pek az değiştirir. Her keseye hitap etmeyen kira arabaları, ancak ortalamanın üstündeki gelir sahipleri tarafından kullanılabildiği için, sıradan bir İstanbullunun hayatına girdiği nadir ânlar da ancak düğün, sünnet, mektebe başlama gibi olağandışı sebeplerde belirir. Bunun bellibaşlı iki sonucu olur: Yaya için İstanbul, sadece bacaklarının tâkati ile belirlenmiş küçük bir alandan ibaret kalır ve mahallesini merkez alan dar bir muhite hapsolur. Onun için karşıya geçmek, şehirlerarası bir seyahate çıkmak demektir. İstanbullular arasında şişmanlara pek az rastlandığına dikkat eden bazı Avrupalı seyyahlar, bunun sebebini her yere yürüyerek gidilmesine bağlarlar. Diğer taraftan, araba sürücüleri de mevcut talebin azlığı karşısında, sayılarını artırmayı başaramaz ve bir esnaf bilinci edinmekte, lonca oluşturmakta yavaş kalırlar. Kira arabaları belli başlı konaklara angaje olarak çalışmayı, sokakta müşteri beklemekten daha kârlı bir iş olarak görünce, çabucak örgütlenmeleri de mümkün olmaz.

Arabanın pahalı bir eğlence oluşu sebebiyle, sıradan şehirlinin uzağında kaldığı ve bir zengin oyuncağına dönüştüğü söylenebilir. Bir arabanın modeli, mefrûşâtının zenginliği, atlarının güzelliği, sürücü ve ispirin kıyafetlerinin zarafeti, koşumlarının cazibesi gibi pek çok vasfı hızlıca tartılarak, sahibinin mâlî durumu, mevkii, kudreti ve zevkleri hakkında şaşmaz bir doğrulukla tahminde bulunulması mümkündür. Nitekim, Recâi-zâde Ekrem de *Araba Sevdası* romanında, araba düşkünü Bihruz Bey'e böylesi ustalığı olan bir çift göz vermiştir.



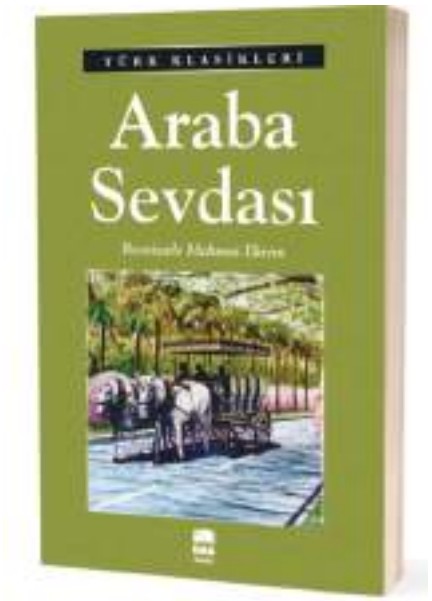
Saltanat arabası (İBB Atatürk Kitaplığı, Albüm nr. 318/44)

Üstü açık fayton-brikiyle yaz-kış demeden piyasa etmeye çalışan Bihruz, Çamlıca'da bir *"jardin public"* açılacağını öğrendiğinde, orada dolaşırken herkesin gıbta edeceği bir *"équipage"*a sahip olmak istediği için, Fransa'daki Bender Fabrikası'na yeni bir brik ve iri, eğitimli bir çift Macar atı ısmarlar. Delikanlı *"araba kullandığı zamanlar bir kimseyi çiğneyip de bir kaza çıkarmamak, arabayı bir yere çarptırıp da bir sakatlığa meydan vermemek için"* gayet dikkatli davranır ve bütün dikkatini yola verdiği için, etrafına bakması da mümkün olmaz. *"Ancak görmek, bakmak*



*da istemezdi; çünkü maksad-ı mücerredi ârâyiş ve debdebe husûsunca araba-güzînân-ı temâşâyiyânın içinde birinciliği ihrâz etmekten ibaret"*ti[6]. Seyretmek yerine seyredilmek onu rahatsız etmez; aksine, bundan memnun olur. Bizzat kendisinin mi yoksa arabasının mı seyredildiği de o kadar önemli değildir; zîrâ, arabasının beğenilmesini, aslında kendine yönelik bir beğeni saymaya teşnedir. Nitekim,

6 *Araba Sevdası*, İst., 1314, Âlem Matb., s. 11.



kendisi de öyle yapmakta ve ilgisini insanlardan ziyade, bindikleri arabalar çektiğinden, içindekileri de arabasına göre değerlendirmektedir. Perîveş'e olan aşkının başlaması da bu değerlendirmenin bir devamıdır. *"Cocher"*i (sürücüsü) güzel giyinmiş, *"mücedded bir landо"*nun gelişi dikkatini çekmese, yolcusu olan Perîveş'le de ilgilenmeyecektir. Bir başka söyleyişle, arabaya binen kız'dan önce, kızı taşıyan araba'nın değerlendirmeye alındığı farkedilir. Daha yüzü bile görülmemiş olan kızın kıymetini, arabası baştan belirlemiştir. Böyle bir landoda fakir ve çirkin bir hanımın bulunma ihtimâli yoktur. Arabaya sevdalanılmışsa, içindeki de *"dolayısıyle"* sevdalanılacak olandır.

Araba Sevdası bize, şahsî arabaların bir kartdövizite, hattâ bir kimlik belgesine dönüştüğünü haber veriyor. Tahakküm dolu bir ifadeyle sorulduğunu bugün de sıkça duyduğumuz *"Sen benim kim olduğumu biliyor musun?"* sorusunun ayan beyan cevabı, binilen arabadır. Herkesin yaya olduğu veya bir binek hayvanı kullandığı asırlardan sonra, arabalılar ile yayalar arasında beliren bu ciddî uçurum, bir yanıyla bürokrasinin yeni bir sınıf olarak kendini inşa edişinin tabiî netîcesi sayılabilir; lâkin, diğer yanıyla de alttan alta beliren bir sosyal rahatsızlığın ilk işareti olarak okunmalıdır. Sosyalizmle yeni yeni tanışmakta olan Hüseyin Cahid'in arabalara olan öfkesi buna parlak bir delil olabilir. Yazar, 1906 yılının bir Nîsan gününde kızının kabrini ziyaretten dönerken, saraya muâyede için gidenlerin debdebeli arabalarını görür ve yayalarla aralarındaki büyük farkı yazar[7]:

"Köprü'nün üzerinde Galata cihetinden arabalar nihayetsiz bir zincir gibi akıyordu. İlk arabaların geçişine lâkaydâne baktım, fakat sür'atle değişen şu levhaların pâyidâr

7 "Köprü'den Geçerken", *Hayât-ı Hakîkıyye Sahneleri*, İst., 1325, Hilâl Matb., s. 84-85.

bir tesiri olacak ki, nihayet beni sarstı. Bu arabaların hepsi yayan ve yorgun kalabalık üzerine sırmalı bir debdebe-i azamet ü gurûr kusuyordu.

-Ha, dedim acı bir tebessümle; muâyededen dönüyorlar.

O vakit bu muhtelif sîmâlara dikkat ettim. Her türlüsü vardı. İhtiyar, genç, fesli, sarıklı... Hepsinde sırmalar, kurdeleler, nişanlar... Birdenbire, benliğimden tecerrüd ederek şu muhît-i levs ü zillet içine yeni düşmüş bir vahşî hayretiyle düşündüm:

-Bunlar kim? Şübhesiz benim gibi birer adam... Fakat, işte başka bir sürü ki onlara benzemiyorlar. Bunlar çamur içinde didinip yürürken, onlar arabalarda, âlemleri halk etmiş gibi bir gurur ve memnûniyetle koşuyorlar. Göğüsleri altın içinde, kurdeleler, nişanlar içinde... Bunlar, demek birer mahlûk-ı mümtâz ü müstesnâdırlar."

Araba sevdası ve onun güçlü, parlak bir göstergeye dönüşmesi, hayranlık kadar öfke de uyandırması gayet anlaşılır bir hâldir. Asıl garip olan, sıradan insanın ikircikli tavrı... Onun dünyasında araba hem zenginliğin, kudretin alâmetidir, hem de *"caka satmak"* aşkıyla sokaklarda pervasızca koşturulduğunda kadınları, çocukları fütursuzca çiğneyen bir ölüm makinası... Korku ile karışık bir hayranlıkla bakılan bu arabaların sahipleri öylesine erişilmezdir ki, onlar hakkındaki bu hayranlık hissi ancak arabacılarına yöneltilebilir. Netîcede, sürücü de o kudret ve güzelliğin vazgeçilmez bir parçası değil midir? İstanbul türkülerinde ve kantolarında böyle namlı sürücülerden sıkça bahsedilir. Şu dörtlük *"Arabacı Güzeli"* türküsünden:

Arabacı güzeli âşık aldatır
Va'd-i vuslat eder, kolan boşaltır
Bazı kaytan kırar, dizgin uzaltır
Bazı da gem taksan gelmez imlâya

Sözün gelişi, Bahriye Nâzırı Hasan Râmi Paşa'nın arabacısı Şumnulu Mestan'a meşhur Peruz Hanım bile yanıktır ve onun için şu kantoyu okur:

Elinde kırbacı
Kuvveti de pek acı
Bir civana gönül verdim
Bıçkın arabacı

Sür civanım sür, yallah
Uğrunda ölürüm billâh
Yar terelelli terelelli
Kâkülleri sırma telli
Nazlıdır yârim belli
Fidan boylu, ince belli
Al fesi düşmüş samur kaşa
Ondokuz-yirmi biçtim yaşa
Gezdirdiği beyle paşa
Ben öleyim, sen yaşa
Yar terelelli terelelli
Civanım, arabacı güzeli
Çal oynasın çiftetelli
Aman arabacı arabacı
Yoluna düştüm, çiğneme acı
Savur etrafa kırbacı
Topukları yumru yumru
Eli güvercin, ayağı kumru
Gidiyor Kâthâne'ye doğru
Gidiyor Tersâne'ye doğru
Yar terelelli terelelli
Poturun sallanır ağı
Belde Trablus kuşağı
Civanım Rumeli uşağı
Beş yukarı, üç aşağı
Arabacım geçiyor merdâne
Bin civan içinde bir dâne
Adı Mestan
Gözleri fettan
Bıçkınım, arabacı güzeli
Yar terelelli terelelli

Eski tulûat tiyatrolarında okunan bir başka *"Arabacı Kantosu"*nda ise, muhtemelen kira arabaları ile çıkılabilen nadir gezintilerin hasreti saklıdır:



Elektrikli tramvaylar ve at arabaları Galata Köprüsü'nde

Bizim araba boştur
Bin de çayıra koştur
Ne güzel eğleniştir
Câna safâ veriştir
Hopla hopla hey!
Kayıkla gitmeyiniz
Arabaya bininiz
Gülünüz eğleniniz
Hopla hopla hey!

Aslına bakılırsa, ilk omnibüsler belirince, şehirlinin ayaklarının yerden kesildiğini, *"husûsî"*lere bakışının değiştiğini düşünmek safdillik olur; zîrâ, bu ilk toplu taşıma vasıtalarında bilet ücreti 60 paradır ve rahatlıkla bir okka zeytin alınabilecek bu paranın, sadece Tophane ile Ortaköy arasındaki kısacık, üstelik yokuşsuz, zahmetsiz bir protokol yolu üzerinde çalışan çift katlı atlı tramvay için harcanması zengin harcı bir israftır. Buna rağmen, omnibüsleri sevinçle karşılamak gerekir; çünkü, 1869'da Dersaâdet Tramvay Şirketi faali-



Omnibüsler

yete geçtiğinde, Osmanlı da dünyanın atlı tramvay işleten dördüncü ülkesi oluvermiştir. Diğer taraftan, omnibüsler İstanbul sokaklarının mutlak sahibinin yayalar olmadığını îkaz eden ilk vasıtalardır. Atlı tramvay geçecek diye Arnavut kaldırımlarının sökülüp parke döşenmesi, rayların yerleştirilmesi, kaldırım yapımı gibi faaliyetler, şehrin arterlerinin artık yayalara değil, taşıma araçlarına uygun hâle getirilmekte olduğunun ilk işaretleridir.

Yolu paylaşmak için insanla araç arasında başlayan ve bugün bile sonlandıramadığımız mîras kavgası, başlangıcından itibaren hep kanlı geçer. Yaya, şehrin her karışının sadece kendisi için kurulduğunu söyleyen bir tarih bilgisiyle hareket ederek, duvar dipleri ve kaldırımlar kadar yol ortasından yürümenin de hakkı olduğunu düşünür. Oysa araba ve omnibüsler, yolu yayalarla paylaşmak niyetinde değildir; yaya kenardan, vasıta ortadan geçmelidir. İnsanlar bu kuralı umursamayıp eski alışkanlıklarını sürdürerek yolun tamamını işgal ettikleri için, ölümlü kazalar hep olagelmiş; aralarına kan dâvâsı giren makina ile yayanın ilişkisi, başlangıcından itibaren saygı ve dostluk üzerine kurulamamıştır. Omnibüslerin önüne çıkanı dişleyip, ardına düşeni çifteleyen



Kaldırımdan giden otomobil ve yayalar (Milliyet gazetesi, 12 Teşrinisani 1929)

isyankâr atları yanında, görevlileri de böyle bir savaşın neferleri olmak üzere donatılmış gibidirler. Her omnibüste üç görevli bulunur. *"Haydayıcı/ haydacı"* sürücüdür ve elindeki kırbacı atların kulağı dibinde şaklatarak *"haydaaa"* diye bağırdığı için böyle anılır; sonraları yerini "vatman"a bırakmıştır. *"Vardacı"* tramvayın önünce koşup bazen boru çalarak, bazen de *"vardaaa"* (İtalyanca aslı *"guarda"*) diye bağırarak tramvay yolundaki insanları îkaz eden kişidir. Tramvaydan hızlı koşabilmesi ve uzun mesafelere dayanabilmesi için, vardacılar tulumbacılıktan yetişmiş kişilerden seçilir. Sonraları vardacıların yerini atların boynuna takılan çıngıraklar almıştır. Bir de biletçi vardır. Öfkeli atları, atlardan ziyade yayaların fesine, gözüne, yanağına isabet eden kamçısı, ürkütücü nâraları, önden koşup yayaları yolun iki yanına iteleyen serdengeçtisi ile omnibüs, tam bir savaş arabasıdır ve ray döşeli yolunu kimselerle paylaşmak niyetinde olmadığının her ân yeni bir muharebesini vermektedir.

Atlı tramvaylar II. Meşrûtiyet'ten sonra bile varlığını korumuş; lâkin, Balkan Harbi çıktığında, Harbiye Nezareti şirketin elindeki 450'ye yakın atı otuz bin liraya satın alıp cebheye sevkedince, İstanbul'da bir yıl boyu tramvay hizmeti



Tramvay açılış töreninde kurbanlar kesiliyor



verilememiştir[8]. Allah'tan ki, çok geçmeden Osmanlı Tramvay Şirketi kurulur ve 7 Şubat 1914'te ilk elektrikli tramvay dört motrisli olarak hizmete konur. 1938'e gelindiğinde tramvaylar 177 motris ve 83 römork ile yıllık 73 milyon yolcu taşımaktadır. Bu rakam, 1950'ye gelindiğinde 267 tramvaya ve 97,5 milyon yolcuya yükselmiştir[9]. Aynı rakamlar, tramvayın İstanbul şehir kültüründeki önemini uzun müddet sürdürüş sebebini de açıklayıveriyor. Şehirliyi ana arterler boyunca taşıma işinin büyük kısmı emekdar tramvaylarla yapılmış ve geniş kitleler bu araçla kendini, alışkanlıklarını, hatıralarını, ilişkilerini bütünleştirmiştir. Arkasına asılarak ücretsiz seyahat etmek, tek bilet alıp elden ele dolaştırarak biletçiyi aldatmak gibi sıkça yaşanan hadiseler bile bu kültürün muzip oyunlarıdır. Bilhassa öğrenciler arasında, hareket hâlindeki tramvaydan atlamak bir atletik gösteridir. *"9'la giderken atlayabilirim"* iddiası pek çok gencin sakatlanmasına, hattâ ölümüne sebep olsa da yiğitlik ve çeviklik adına önemli bilinmiştir. *"9"*, vatmanın önündeki hız kolunun getirilebileceği âzamî noktadır ve saatte 20-25 kilometrelik bir sürate karşılık gelir. Yolcularının gün boyu eksilmek bilmeyen keşmekeşi, yankesicileri, cepçileri, peşi sıra koşan satıcıları, kadınlara mahsus kısmı, kadın-erkek kısımlarını ayıran deri perde kaldırıldıktan sonra türeyen sapıkları, çapkınları, vicdanlı müşterileri her yokuşta inip römork itmeye mecbur bırakan kadid atları, elektrik kesildikçe yolda kalıp parasını isteyen yolcularla çıkan bitmek bilmez ağız dalaşları ve daha neler... Tramvayı şehrin vazgeçilmez bir kültür unsuru hâline getiren pek çok olay, kişi ve sahne... Bunların edebiyata yansıyan manzum-mensur yüzlerce örneği...

İşte, İstanbul'un otomobille tanışması böyle bir ortamda ve araba furyasının devam ettiği, atlı tramvayların geniş kitleler tarafından benimsenip kullanıldığı bir sırada gerçekleşir. Burada unutulmaması gereken husus, otomobilin tanınan ilk müteharrik makina olmadığı ve trenle kurulan âşinâlık esnasında, kendi kendine giden makinalara ait ilk hayret ve dehşetin yaşanıp atlatıldığıdır. Yine de tren İstanbullunun hayatında bir yer edinemez; çünkü, gelip gidişi merakla gözlendiği hâlde, şehiriçi ulaşım için kullanılmadığından, gündelik hayatta izlerine rastlamak zordur. Ardından gelen buharlı ilk otomobil-

8 O yıllarda, sadece çürüğe çıkarılan atların İstanbul'da kaldığı ve bütün hizmetin de onlardan beklendiği anlaşılıyor. Mahmud Yesari'nin yazdıklarından, bu kadid atların sırtına özel bir damga basıldığı öğrenilir (*Pervin Abla*, İst., 1927, Ahmed Kâmil Matb., s. 234).

9 Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, İst., 1989, Evren Ofset, s. 57.

ler ise, raysız tren olarak anlaşıldığında daha kolay kabûl görmüş olmalı. Nitekim, onlara da *"buğu arabası"* adının yakıştırılması, bu akrabalık sebebiyledir.

Üç tekerlekli ve buharlı ilk otomobiller bir yetişkin oyuncağı olarak doğar. Suyunu doldurup ateşini harlayarak hareket etmesini beklemek, sonra da kornasını sıka öttüre bir-iki kilometre yürütmek... Henüz lastikle tanışmamış ahşap araba tekerlekleri sebebiyle, sokaklarda sarsıla çalkalana ilerlemeye çalışan bu oyuncağın ilk yerinin yollar değil, gösteri alanları olacağı âşikârdır. Nitekim, gezgin sirklerin ve gösteri kumpanyalarının önemli bir parçası olarak şehir şehir dolaştırılan ilk otomobiller, teşhir edildikleri seyircilerin ilgisini toplayacaktır. Kuvvetle muhtemeldir ki, İstanbul'un tanıdığı ilk otomobiller de işte böyle bir gösteri için gelmiş Avrupalı truplara aittir. Sultan Hamid'in de böyle bir sirkin gözbebeği olan otomobilin ne menem birşey olduğunu merak ettiği ve Yıldız Sarayı'na isteterek bahçede gidip gelişini seyrettiği anlatılırsa da bu tevatürü belgelemek şimdilik mümkün değildir.

Otomobil firmaları Osmanlı'yı yağlı müşteri olarak görmüş ve sultana otolarını beğendirirler ise, bundan hayli kârlı çıkacaklarını hesaplamış olmalılar. Bu sebeple de ilk üretilenlerden itibaren, epeyce otomobilin nümûne olarak saraya hediye edildiğini ve böylece erkân-ı devletin otomobil teknolojisindeki yeniliklerden sıcağı sıcağına haberdar olduklarını tahmin güç değildir. Sözgelimi, Hotchkiss ve Mercedes marka iki otomobilin sultana hediye edildiğini biliyoruz[10]. Balkan Harbi esnasında, sarayda mevcut otomobillerin orduya teslim edilmesi düşünüldüğünde, yıllardır terkedildikleri ahır köşesinden çıkarılmayı bekleyen epeyce aracın canlandırıldığının öğrenilmesi, Sultan Hamid'den sonra, Sultan Reşad devrinde bile otomobile neyzen bakışlı bir tavrın sürdürüldüğünü gösterecektir. Bu bahiste sarayın gerçek tutumunu anlamak için, Refi Cevad'ın sürgündeki Âl-i Osman mensuplarına dair yazdıklarından birkaç satır okumak gerek. Cumhuriyetin ilânından sonra, Paris'te yaşamak zorunda kalan Ulunay, büyük kısmı gözleme dayalı hatıralarını naklederken, *"İbrahim Refik Efendi"* adı arkasına gizlediği ellilik şehzâdeyi de anlatır ve onun *"at arabası kullanmaya son derece hevesli olduğu için, iptilâ dere-*

10 Mustafa Münim Selek, "Otomobil Türkiye'ye Nasıl Girdi?", *Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu Belleteni*, Nu. 205, Şubat 1959.

cesine varan bu merakını hâlâ, bu motör asrında bile muhafaza" ettiğini söyler[11]. Şehzâde İstanbul'dan gelirken yanına aldığı kamçılarını Paris'te de kullanmak emelindedir. Bunun için, önceleri bir brik araba alıp hergün gezintiye çıkıyor; sermâyeyi kediye yükledikten sonra da *"araba kullanmak ihtiyacını teskin için, apartmanın koridoruna yanyana iki iskemle koyuyor, arkalıklarına dizginleri bağlıyor ve saatlerce böyle çocuk gibi oynuyor"*. Sürgündeki şehzâdenin saltanat hulyâları kurarken, aradabir iç çekip *"Âh! Bir padişah olsam, tekmil otomobilleri kaldırtacağım. Herkes atlı arabaya binsin"* deyişi, ilgisinin ve iştiyakının derecesi hakkında bir fikir veriyor.

Devletin otomobile sıcak bakmayışını Sultan Hamid'in vehmi ile açıklamak en kolay(cı) ve alışıldık yol olduğu için, kaynaklarda da bu yolu genişleten epeyce mesnetsiz cümle sarfedildiği görülür. Dahası, onda otomobile karşı doğan vehmi açıklayabilmek için, 21 Temmuz 1905 günü cuma selâmlığından çıkışında patlatılan Meylor cinsi bombalı faytonu ananlar da az değildir. Bu iddianın bir geçerliliği olsa, 1905 yazından evvel İstanbul'da otomobillerin dolaşmasına izin verilirken, sûikast teşebbüsünden sonra yasaklandığını görürdük. Oysa, engellemenin çok daha eski, çok daha basit ve çok daha mâkul bir açıklaması vardır. Pâyitaht, daha önce arabalar için gösterdiği gelenekli urbanist titizliğini bu defa da otomobiller için tekrarlamaktadır.

Devlet-i Aliyye'nin otomobile olan tavrını doğru anlayabilmek için birkaç hususa dikkat etmek gerek:

1. Osmanlı'da *"buhar arabası"* imâli için bilinen ilk imtiyaz talebi 1861 yılındadır. Muhtemelen, Walter Hancock'un 1838'de yaptığı dört kişilik buharlı faytonunu andıran bir otomobilin gelişmiş versiyonunu üretmek için izin istenir. Verilen cevap olumsuzdur ve sebep olarak, bu araçların yolları bozduğu gösterilmektedir[12].

2. Rumeli'nde erkenden açılan geniş ve güzel şose yollar, motorlu taşıtların işlemesi için fevkalâde müsaittir ve buralarda otomobil kullanılmasına erkenden müsaade verilmiştir. Birkaç Anadolu şehri modernlikte İstanbul'la ya-

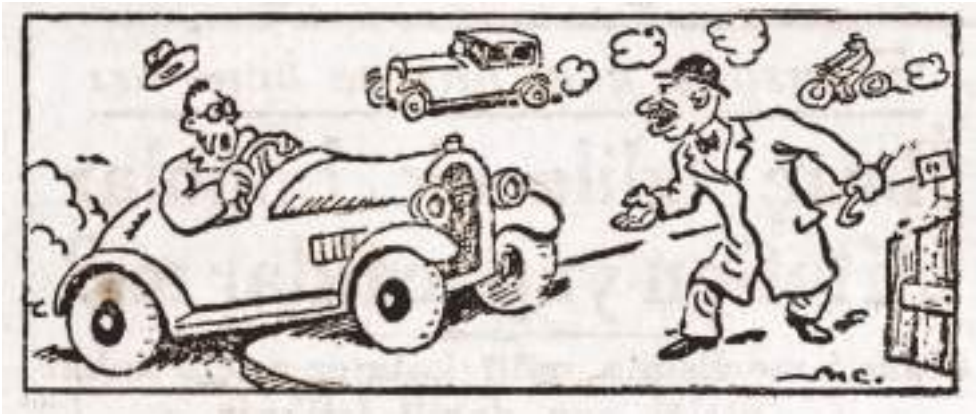
11 *Enkaz Arasında*, İst., 1945, Yokuş Ktbv., s. 93.
12 BOA, Sadaret Mektubî Kalemi, Meclis-i Vâlâ, Dosya: 132, Gömlek: 77, 19 Rebîulevvel 1278/ 24 Eylûl 1861.

rışabilecek kadar gelişmiştir. Sözün gelişi, İzmir nasıl ki trenle İstanbul'dan önce tanışmışsa, özel otomobille tanışması da yine öyle, erkenden olacaktır. Bornova'da ve Bozalan'da yaşayan İngiliz uyruklu Richard Whittall'ın (1847-1920) bir otomobil satın aldığı ve devletin bunda bir beis görmediği resmen bildirildiğinde yıl 1905'tir[13]. Basra ve Bağdad ile Şam arasında otomobil çalıştırılması imtiyazı 1906 baharında (Safer 1324) Hazîne-i Hassa'ya verilirken ve bu hat üzerinde Alman Erhard Fabrikası'ndan çıkmış otolar kullanılırken, devletin olumlu bakışı bir kere daha farkedilir. O hâlde, motorlu araçlara dair menfî tavrın sadece İstanbul için geçerli olduğunu bilmek gerekir.

3. İstanbul'da otomobilin varlığına hiçbir zaman izin verilmediği düşünülmemelidir. Sefaret mensuplarının yurda otomobil sokma gayretleri, hatırlı misafirlerin ve Avrupalı seyyahların İstanbul'dan taşıtlarıyla geçme isteklerinin reddedilemeyişi gibi sebeplerle pâyitahtın motorlu araçlarla tanışması kaçınılmazdır. İtalyan Sefareti'nin İstanbul'a atanan kâtibi otomobilini gümrükten geçiremez[14] ama, ertesi yılın yaz aylarında Romanya Prensi'nin otomobiliyle transit geçişine izin verilir. Muhtemelen aynı sıralarda, Royal Geographical Society üyesi zengin İngiliz Robert L. Jefferson'un *The Autocar* adlı derginin desteğini alarak çıktığı Avrupa turunun son durağı olan İstanbul'a Rover marka otosuyla gelişine de müsaade edilir. İngiltere Büyükelçisi Sir Nicholas O'Conner'ın gayretleriyle alınan 10 Ağustos 1905 tarihli izin, Jefferson'a belki de İstanbul'un tanıyacağı ilk otomobilli turist nâmını kazandırır[15]. 21 Eylûl'de Londra'dan hareket eden seyyah, 47 gün ve 3.914 kilometre sonra, 5 Kasım'da Pera Palas'ın önüne varır. Arkasından, otomobilli İspanyol Don Amaro de Varna ile Alexander McKigay de Dersaâdet'e duhûliye ruhsatı alırlar. Rusya Prensi Alexandre da otomobili için alınan izin tezkeresi sayesinde şehre kolayca girer ve Sirkeci'den sefarethaneye kadar gider; lâkin, tercümanı vasıtasıyla şehir içinde, mahalle aralarında otosunu kullanamayacağı kendisine bildirilir.

Bu üç madde bize işkilli bir sultanın hastalık ürünü korkularını gösteriyor mu? Göstermiyorsa, gerçek sebebi İstanbul'un karakteristiklerinde aramak

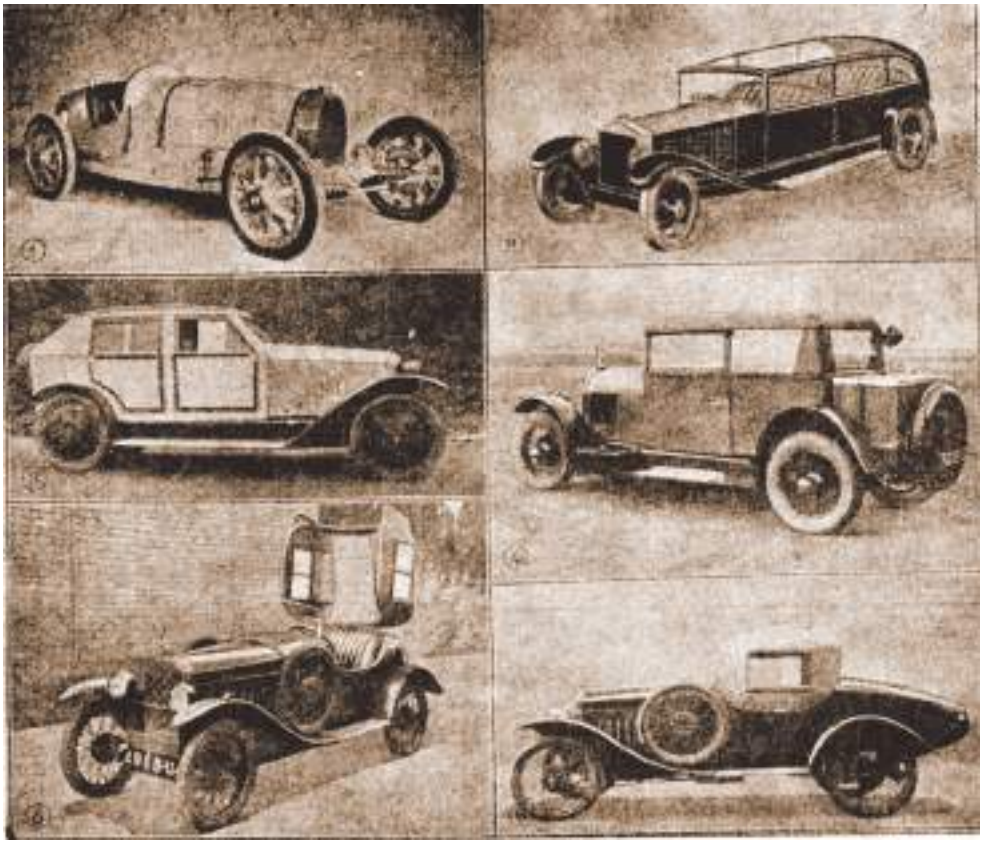
13 BOA, Bâbıâli Evrak Odası, Dosya: 2725, Gömlek: 204307, 24 Şevvâl 1323/ 22 Aralık 1905.
14 BOA, Yıldız, Sadaret Hususî Mâruzatı, Dosya: 471, Gömlek: 115, 12 Safer 1322/ 28 Nîsan 1904.
15 BOA, Dahiliye Mektubî Kalemi, Dosya: 995, Gömlek 57, 8 Cemâziyelâhir 1323.



Milliyet gazetesi, nr.3226, 1 Şubat 1935

daha doğru olacak demektir. Şehrin asırlar boyunca sadece yayalar düşünülerek düzenlenen yolları, arabalarla tanıştığında yaşanan ilk önemli şok henüz atlatılamamıştır. Konstantinopolis'in Circus Maximus Hippodrome'undan beri, Osmanlı'nın At Meydanı cumhuriyetin Sultanahmet Meydanı olduğundan beri değişmemiş bir gelenekle, binek hayvanlarının ve arabaların trafikteki payı sınırlıdır. Caddeler, sokaklar yayaların ve seyyar satıcılarındır. Kahveci, taburelerini sokağa dizer; ciğerci, yoğurtçu sırığa taktıklarını yolun ortasından giderek satar; yorulan, yorulduğu yere çöker; berberden mühürcüye, attardan arzuhâlciye kadar her küçük esnaf, yol üstünde tezgâh açar. Arabaların artması ile trafik değişmeye zorlanır. Artık, arabasını sokaklarda çılgınca kamçılayarak caka satmaya çalışan çapkınlar, yayaları rahatsız eden yük arabaları, her işlek köşeyi işgal eden kira arabaları, şehrin ana arterlerini kendince yenibaştan şekillendiren omnibüsler vardır. Dönemin gazeteleri sabırla tarandığında, gemi azıya alan atların ezdiği yayalar, huysuz hayvanlar tarafından ayağına basılan, çifte yiyen, ısırılan insanlar, bozuk yollarda ikide bir raydan çıkıp devrilen, freni tutmadığı için yokuş aşağı kayıp dükkânlara dalan tramvaylar hakkında çıkan haberlerin sıklığı hemen farkedilecektir. İşte otomobil, bu bitmemiş savaşın bir yerinde, arabaların yardımına koşan süvari alayı gibi imdada yetişmiş ve yaya ordusuna haddini bildirmiştir.

Pâyitahtın resmî urbanizmi de gönlü de yayalardan yanadır. Sultandan başlayarak, bu yaygaracı, çirkin arabanın sokaklarda dolaştığını görmek isteme-



Sürekli gelişen otomobiller (Meraklı Gazete, nr. 8 21 Teşrinievvel 1926 S.4)

yenlerin sayısı azımsanamayacak miktardadır. O sebepledir ki, ilk otomobil ithâl teşebbüslerinde hep aynı mazeretler tekrarlanır. Otomobillerin, henüz lâstikle tanışmamış araba tekerinden bozma jantlar üzerinde tangır tungur ilerleyişi sebebiyle yolları yıpratacağı veya bozuk, dar yollarda ikide bir aksını kıracağı endîşesi sıkça dillendirilirse de asıl meselenin Dersaâdet'in özel urbanist titizliği olduğu açıktır. Nitekim, Rumeli'nden başlayarak otomobillere çok daha erken izin verilişi de bu kuralın taşra için geçerli olmadığını gösteriyor. Yine de İstanbul'un bu ayrıcalıklı konumunu uzun süre muhafaza edemeyeceği açıktır. Avrupa'dan gelen otomobilli seyyah ve misafirlerin istiskali devlet terbiyesine yakışmayacağı için verilen müsaadelerin açtığı gediğin hızla genişletildiği ve yerli heveskârların da oto sahibi olmak için erkenden imtiyazlar kopardıkları şüphesiz...

Ricâl-i devletten olup, sarayın hatırını kıramadığı bazı isimlerin yanında, diplomatik gerekçelerle reddi doğru bulunmayan kimi şahıslara da otomobil ithâli için ruhsat verilmiş olmalı. Sözgelimi, Mısır neredeyse bir asırdır Osmanlı için yeniliğin ilk tatbik sahası olmuş ve Hıdiv âilesinin İstanbul'daki varlığı her zaman modanın ve modernin timsâli sayılmışken, otomobil bahsinde de onların başı çektiklerini düşünmemek için bir sebep yoktur. Mısırlılar, bu cazip oyuncağı erken bir tarihte edinmiş ve herbiri saray yavrusu olan mâlikânelerinin etrafında, korularının dar patikalarında denemiş olmalılar. Sözgelimi, Hıdiv Abbas Halim Paşa 1897'den beri otomobil sahibidir. 500 liraya aldığı De Dion-Bouton marka otosunu Kahire yerine ıssız sahralarda kullanmayı tercih etmektedir[16]. Sülâlenin otomobillerini âşikâr edip, halk içinde kullanmaya başlamalarından sonradır ki, resmî belgelerde de bu araçların izlerine rastlanır olur. Meselâ, Mısırlı Prens Aziz Paşa'nın otomobilini -bütün acemîliğine rağmen- süratle kullanmağa devam eden şoförünün 23 Zilhicce 1328 (26 Aralık 1910) günü resmen ihtar edildiğini bu sayede öğrenebiliriz.

Şark'ın müşterek âdetidir; eşyanın kaydı tutulur ama, tarihçesi yazılmaz. Nesne, ancak sahibi üzerinden anılır. Bu sebepledir ki, İstanbul'da otomobilin izini sürmek, aslında sahibinin fiillerine dair vesîkaları ortaya çıkarmak demektir. Sözün gelişi, 1895'te Dolmabahçe yolunda bir otomobilin kullanılmakta olduğunu öğrenmek, aracın bir ağaca çarparak parçalandığı haberi sayesinde mümkün olabilir. İstanbul'un şahit olduğu belki de ilk motorlu araç kazası nakledilirken, dolaylı olarak vasıtanın İstanbul'daki varlığına ait bir ipucu yakalanır. Sanat tarihimizi de ilgilendiren bir başka örnek: Sâbık sadrıâzam Ahmed Esad Paşa'nın hatırı kırılamadığı için olsa gerek, genç paşazâde Celâl Esad Bey'in 1901'de bir otomobil sipariş etmesine müsaade verilir. Sonraki yıllarda *"Arseven"* soyadını alacak olan delikanlı, otomobilini önceleri Kadıköyü'nün ıssız yollarında korka korka kullanırken, nihayette yersiz bir emniyet hissiyle gevşemeye başlar. Homurdanan motoru sokaktaki insanlara dehşet saçan, zabtiye tarafından sık sık durdurulan oyuncağını dostu Salâh Cimcoz'la da paylaşır. Bir gün ona direksiyon talimi ettirirken, Cimcozların evinin bahçesindeki tahta sundurmaya çarpan otomobil paramparça olur[17].

16 Yılmaz Çetiner, *Otomobilin Öyküsü*, İst., 1996, Milliyet Y., s. 31-36.
17 Taha Toros, *O Güzel İnsanlar*, İst., 2000, Aksoy Y., s. 329.



İşte iki kaza ve onlar sayesinde otomobilin tarihçesine aranan muhtemel başlangıç noktaları... Onlara, reddedilen bir otomobilin bilgisi de eklenebilir. Gümrük kayıtları dikkate alınırsa, İstanbul'a ithâl edilmeye çalışılan ilk otomobil, Reji İdaresi tarafından ısmarlanmıştır. Üç sandık içinde Messagerie Maritimes vapurlarından birine yüklenen demonte otomobil, 1904 Eylûlünde İstanbul gümrüğüne ulaşır[18]. Memurlar, navlun kayıtlarında *"automobile"* yazan bu aracın ne menem birşey olduğunu anlamak için lûgatlere müracaat edip bir karşılığını bulamayınca, *"auto"* ve *"mobile"* kelimelerinin mevcut mânâlarından hareketle *"zâtü'l-hareke"* adını yakıştırırlar. Aracın artık bir ismi vardır; lâkin İstanbul sokaklarının fizikî imkânları ve kullanılış tarzı otomobile müsait olmayacağı düşünüldüğü için, sandıklar iade edilir. Sahibinin hevesi de bir başka bahara kalır.

İlk otomobiller ve sahipleri araştırılırken, genellikle Sermet Muhtar Alûs'un yazdıkları güvenle tekrarlanır[19]. Onun hatırladığına göre, ilk özel otomobili II. Meşrutiyet'ten sonra, Şûrâ-yı Devlet Tanzîmat Dairesi âzâlığına getirilen Basra Mebûsu Züheyr-zâde Ahmed Paşa satın almış ve iki kızının emrine vermiştir. Paşanın kırmızı Renault-Landaulet otosunun Fenerbahçesi'nin sakin, sessiz yollarını hızı ve gürültüsü ile nasıl da doldurduğu yazarın hâlâ hafızasındadır[20]. Alûs, Yıldız Sarayı'nın operetçibaşısı olan, Muzika-i Hümâyun'dan

18 Vahdettin Engin, "Otomobil İstanbul'da", *Popüler Tarih Der.*, Nu. 17, Ocak 2002, s. 26.

19 "Eski Günlerde Otomobil", *Akşam Gaz.*, Nu. 7660, 19 Şubat 1940. Aynı yazı, küçük değişikliklerle: "İstanbul'da İlk Otomobiller", *Tarih Hazinesi Mec.*, Nu. 11, Hazîran 1951.

20 Yavuz Selim Karakışla, Züheyr-zâdelerin şoförlüğünü Acem asıllı Abdurrahman Efendi'nin yaptığını iddia eder ["Trafik Kazalarına Çözüm: Şoförlere Ehliyet, Arabalara Plaka (1914)", *Toplumsal Tarih Der.*, Nu. 107, Kasım 2002, s. 346-347]. Efendi Paris'te bir haftalık kurstan geçerek sürücülük lisansı almıştır. Yazarın ikinci iddiası daha da ilginçtir. Buna göre, Acem asıllı şoförün Acıbadem'den yola çıkardığı otomobili durdura kaldıra ve sağa sola kaydıra kaydıra Fenerbahçesi'ne doğru sürdüğüne şahit olanlar yeni bir sıfatın doğmasını sağlamışlar. Karakışla, *"Efendi'nin 'acem' lakabı, daha sonra tecrübesiz şoförleri tecrübelilerden ayırt*



Sigmund Weinberg (1868-1954)

Kaymakam Arturo Stravolo'nun (1867-1956) İstanbul'a ilk otomobili kendisinin getirttiği iddiasını da yabana atmaz; lâkin, "bildiği, gördüğü" ilk otonun bu iki kızkardeşe ait olduğunda ısrar eder. Oysa, yukarıda anıldığı gibi, meşrûtiyet gelmeden, hattâ XX. asır başlamadan önce otomobil sahibi olmuş İstanbulluların varlığını haber veren deliller vardır.

Meşrûtiyet gelmezden hemen bir-iki yıl önce başlayan ve devr-i Hamîdî'nin son demlerini kapsayan hareketliliği incelemek bile, İstanbul'un kapılarını zorlayan otomobilin inanılmaz baskısını hissetmeye yeterlidir. Sözün gelişi, Yenişehirli Necmi Bey petrolle çalışan otosunu yurda sokmak için izin aldığında, tarih 9 Zilhicce 1324 (24 Ocak 1907)'tür. Dersaâdet'teki otomobillerin sıkça kazalara sebep olması yüzünden, kimde ne kadar otomobil varsa, sağlam bir listesinin çıkarılması istendiğinde de henüz 1908 Mart'ıdır. Aynı yılın Mayıs ayında, Fransızlar ürettikleri otomobillerin birkaç modelini sul-

etmek için kullanılmaya başlanan 'acemî' sözcüğünde, dilimizdeki varlığını hâlâ sürdürmektedir" diyerek bir tevatürü başlatır. İddiayı geliştirerek sürdüren Sunay Akın "Zaro Ağa'nın İskarpinleri" başlıklı bir denemesinde, Abdurrahman Efendi'yi Yıldız Sarayı'nın ahırında seyis olarak yıllarca çalıştırır. Onun kullandığı otomobil sokaklardan geçerken, herkesin *"Acem geliyor"* diye kaçışması yüzünden, otomobil kullanmakta yeni olanlara *"acemi"* dendiğini yazar. Doğrusu istenirse, sadece tarihe mâl olan *"Acemî Ocağı"*nı hatırlamak bile, bu tevatürü çürütmek için yeterlidir, lâkin Alûs'un Züheyr-zâdelerin şoföründen bahsederken özellikle *"kafasında kasket, şakaklarında zülüf, kıvrık bıyıklı bir Rumyoz"* diye anması niçin dikkatlerden kaçıyor, anlamak mümkün değil.

tana takdim ederler[21]. 18 Hazîran 1908'de İstanbul'daki otoların şehirde, civar kasabalarda ve adalarda kullanılması resmen yasaklanır[22]. Nafia Nezareti, otomobillerin etrafa zarar vermeden gelip gitmelerini temine çalışmak üzere bir komisyon oluşturur. Tedbir olarak, komisyon bir nizamnâme hazırlayana kadar şehirde oto kullanılması yasaklanırsa da buna kulak asan çıkmadığı anlaşılıyor.

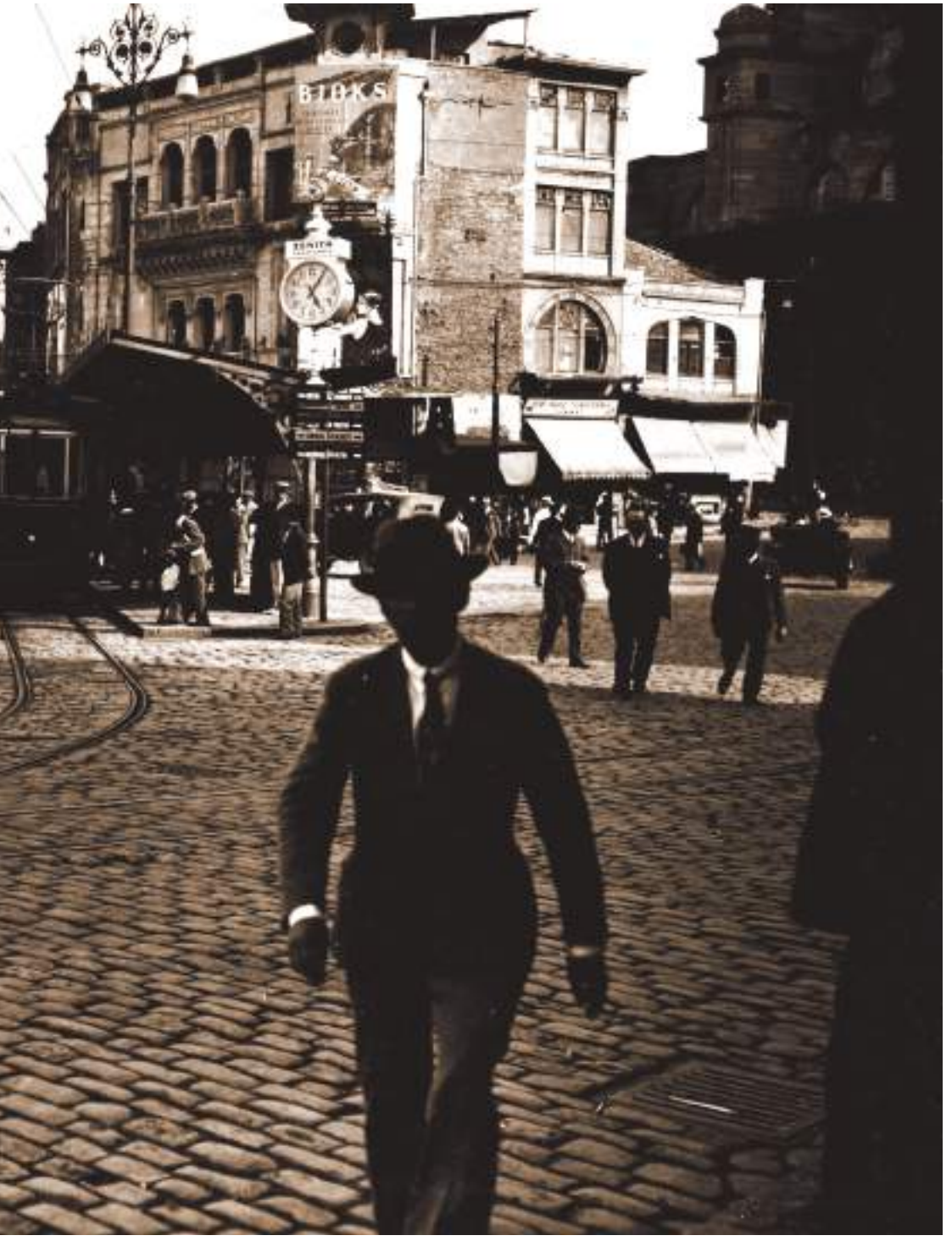
Demek ki, daha 1908 yılının Temmuz ayı gelip de meşrûtiyetle tanışmadan, daha 1909'un Nîsan ayı gelip de Sultan Hamid tahttan indirilmeden önce de İstanbul'da insanları bîzar edecek sayıda otomobil seyr ü sefer hâlindedir. Öyleyse, sultanın vehimleri kabarınca otomobile yasak konduğu tevatürünün gerçekle bir alâkası olmadığı bir kere daha doğrulanmaktadır. Diğer taraftan, otomobilden bahsedilince, Sigmund Weinberg (1868-1954) adının da dikkate alınması gerekir. Weinberg, Türk'ün batılı îcatlarla tanışmasında önemli isimlerden biridir ve varlığını Sultan Hamid'in teknolojiye duyduğu meraka borçludur. Kamera, fonograf gibi âletler onun sayesinde benimsenmiş ve alıcı bulmuştur. Aynı şekilde, otomobili tanıtmaktaki gayreti ve ilk oto acentasını kurarak verdiği hizmetler de araştırılmayı bekliyor.

İstanbul'daki otomobillerden bahsedilirken, unutulmaması gereken husus, *"şehir"* dendiğinde sadece tarihî yarımadanın kasdedildiğidir. Motorlu arabalara karşı direnmeye çalışan bir orası vardır. Yoksa, sur dışı ve Kadıköyü zaten erkenden teslim bayrağını çekmiştir. Meşrûtiyetten sonra, *"şehr"*in titizlenmeleri de yavaş yavaş kırılacak ve devlet otomobil ile barışmaya başlayacaktır. Amerikan posta arabalarını andıran *"diligence"* tipi seyahat arabaları bizim de şehirlerarası yollarımızda hizmet vermiştir; ama hakkında pek bir mâlûmat yok... Meşrûtiyetten sonra, seyahat arabalarının yerini usul usul motorlu araçların almaya başladığı görülür. Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın Samsun-Sivas arasında otomobil ve motorlu omnibüs (otobüs), Ankara-Kırşehir-Yozgat-Çorum-Kayseri arasında otomobil işletmeye başlaması; Hazîne-i Hassa'nın Bağdad-Musul-Haleb-Şam-İskenderun hattında otomobil işletilmesini finanse edişi; Temmuz 1911'de Yanya Otomobil ve Otobüs ve Omnibüs Anonim Osmanlı Şirketi'nin kurulması gibi

21 BOA, Yıldız, Kâmil Paşa Evrakı, Dosya: 32, Gömlek: 3155, 24 Rebîulâhir 1326/ 26 Mayıs 1908.
22 BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbataları, Dosya: 119, Gömlek: 64, 18 Cemâziyelevvel 1326.



Eminönü tramvay durağı (İBB, Atatürk Kitaplığı)


BIBKS



Topçu Kumandanı Mehmed Ali Paşa, Süvari Kumandanı Hilmi Paşa, redif kumandanlarından Ali Paşa, Erkân-ı Harbiye binbaşılarından Sabri Bey askeri otomobil yanında (7 Temmuz 1909, İBB Atatürk Kitaplığı)

hadiseler de gösterir ki, devlet zaten Anadolu ve Rumeli'de motorlu araçla yolcu taşıma hizmeti verilmesine hoşça bakmakta ve resmen desteklemektedir. Lâkin, *"şehir"* sözkonusu olduğunda, direnmeden teslim olmak mümkün değildir.

David Russo Efendi'nin İstanbul ve civarında faaliyet göstermek üzere Dersaâdet Otobüs Ve Omnibüs Anonim Şirket-i Umûmiyyesi kurma teşebbüsü, Kadıköy Otobüs-i Osmânî Anonim Şirketi, Mehmed Nazmi Bey'in araç üretim ve tamiratı için kurmak istediği Nakliyyât-ı Umûmiyye Osmanlı Anonim Şirketi, Hiram Paşa'nın Millî Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi, Salih ve Zîver Paşaların Tesrî'-i Nakliyyât-ı Osmânî Anonim Şirketi gibi toplu taşıma maksatlı pek çok teşebbüs akîm kalır. Yaşanan ve yaşanacağı tahmin olunanlar yanında, hesaplanamayan pek çok müşkilât, şehirde motorlu araçların serbestçe hareketine izin verilmesini zorlaştırmaktadır. Bu endîşelerin bir kısmı için, Danimarka Otomobilciler Kulübü'ne müracaat edilerek, İstanbul ve Devlet-i Aliyye yollarının oto seyr ü seferine müsait olup olmadığı sorulur. 16 Kasım 1910'da (13 Zilka'de 1328), Viyanalı *"otomobil mentoru"* Ludwig Spesti, kazalardan halkı korumak için yapılması gerekenleri açıkladığı raporunu takdim ederek, bu endîşelerin çok da yersiz olmadığını gösterir.



Orduya gönderilen otomobillerden Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın otomobili (Servet-i Fünun, nr.1044, 5 Haziran 1911, s.77)

Sultan Reşad'ın cülûsundan sonra yaptığı ilk işlerden biri, Yıldız Sarayı'nın ahırında âtıl hâlde çürümeye terkedilen otoların Harbiye Nezareti'ne teslimini emretmek olur (4 Cemâziyelâhir 1327/ 23 Hazîran 1909). Bu hareketi doğru okumak ve şehirde varlığı rahatsızlık veren otomobili sivil hayattan çekerek ordunun emrine verme isteğini farketmek gerekir. Nitekim, Trablusgarb Harbi esnasında, öncelikle İtalyan asıllı levantenlerin otoları müsadere edilmişse, bunda misilleme gayreti kadar, otoların büyük kısmına sahip olan sefaret ve gayr-ı müslim ekalliyetin Dersaâdet'teki motorize yükünü azaltmak isteği de etkili olmuştur. Üstelik, ilk ciddî yaralanmalı kazanın müsebbibinin sefaret çalışanlarından bir İtalyan şoför oluşu da -muhtemeldir ki- gayr-ı müslimlerin şehre sıkıntı verecek kadar çok otomobil edindiklerinin bir işareti olarak görülmüştür. 1912 yılının Ocak ayında, gece 22.30 sularında, Zincirlikuyu istikame-



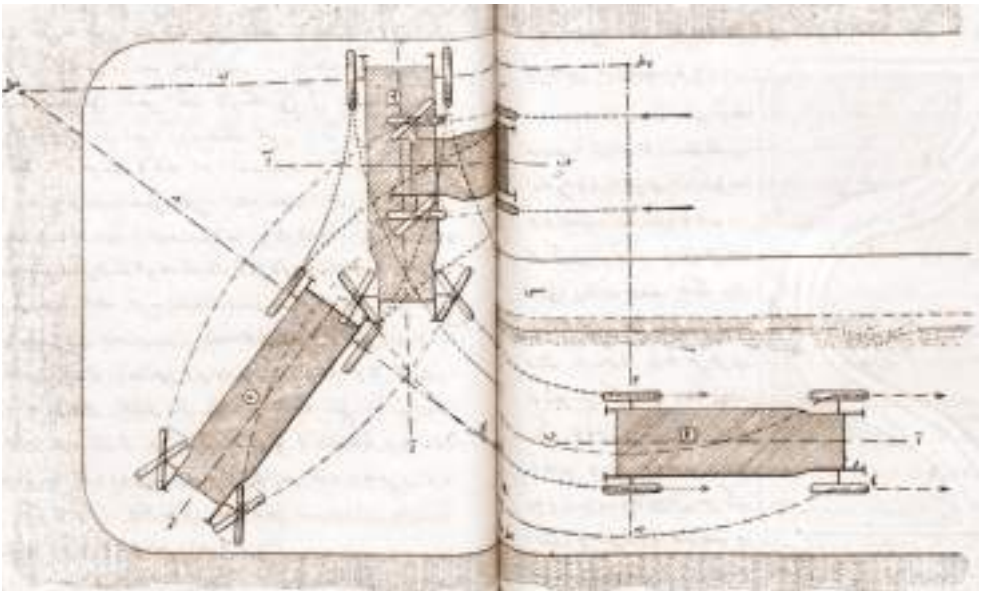
Şoför Mektebi reklamı (Vakit gazetesi, 11 Mayıs 1922)

tinden hızla gelen otomobil, bugünkü Şişli Camii'nin olduğu yerde bir Arnavut yayaya çarparak yaralադıktan sonra, yoluna devam etmiş ve İtalyan sürücü ancak Pangaltı'da yakalanabilmiştir. Yaralı ise, Etfâl Hastahanesi'ne kaldırılmıştır[23].

Balkan Harbi yıllarında ordunun motorize gücünün artırılmasına çalışılır. Her nezarete otomobiller alınması maksadıyla bilhassa çaba sarfedildiği görülür. Nitekim, Harbiye Nâzırı Mahmud Şevket Paşa'nın ölümü de böyle bir zırhlı Mercedes'te olacaktır. 11 Hazîran 1913 günü Bayezıd Meydanı'nda duran otomobilinde uğradığı sûikast sonucunda vefatı, otomobillere olan güveni sarsmaya yetmez. Paşanın şimdi Harbiye'deki Askerî Müze'de bulunan otomobili, siyasî bir âbide olduğu kadar, teknolojik bir tabut olarak da sembolik değerini korumaya devam eder. O kadar ki, neredeyse tam bir yıl sonra, 28 Hazîran 1914'te Avusturya-Macaristan velîaht prensi Franz Ferdinand ve eşi Düşeş Sofia'nın otomobillerinde sûikaste uğrayarak öldürülmelerinin bir *"kopya cinayet"* olduğu ve Gavrilo Princip'in bunu plânlarken aynı sembolik değeri sürdürdüğü bile düşünülebilir.

Meşrûtiyetten I. Cihan Harbi'ne kadar geçen sürede, İstanbul sokaklarına 100-150 kadar otomobilin çıktığı sanılmaktadır[24]. Hiç şüphesiz ki, bunların büyük kısmı resmî araçlardır. *"Otomobili caddelerde havayı delerek, etrafa rüzgâr*

23 İhsan Birinci, "İstanbul'da İlk Trafik", *Hayat Tarih Mec.*, C. II, Nu. 9, 1976, s. 90-91.
24 1893'te Paris'te 100'den biraz fazla otomobil bulunduğu düşünülürse, İstanbul için verilen rakamı çok da küçümsememek gerektiği anlaşılır (Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde: Türk Otomotiv Sanayii Ve 40. Yılında Tofaş 1968-2008*, İst., 2008, Arkeoloji Ve Sanat Y., s. 94).



Otomobil ile dönüş yapma krokisi (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.149)

*yayarak geçen Talât Paşa"*dan[25] başlayarak, ricâl-i devletten pek çok ismin otomobilleri vardır. Harp başlayınca, müttefikimiz olan Almanya'dan gelen oto sayısı artacak; buna paralel olarak, İstanbul'da bir eğitim taburu tertip edilecek; şoför eğitim kursu açılarak ordunun ihtiyaç duyduğu şoför ve teknik eleman yetiştirilecektir.

Anafartalar'daki Mustafa Kemâl Bey'e bile beyaz bir Benz tahsis edildiğine göre, otomobil dağıtımına nâzırlardan ve kuvvet komutanlarından başlanarak, daha düşük rütbeli subaylara doğru inilmektedir. Bütün bu gayretlere rağmen, İstanbul'daki motorlu araç sayısındaki ânî artış mütareke yıllarında olur. İşgal altındaki İstanbul'da, bilhassa İngiliz ve Fransızların gövde gösterisi için kullandıkları zırhlı arabaları yanında, subaylara tahsis olunmuş otomobilleri de hızla çoğalır. Mütareke yıllarının İstanbulunda, işgal kuvvetlerine ve onların kanatları altındaki azınlıklara mahsus otomobiller haricinde, yerli ahalînin elindeki tektük otomobilin sahibi ya vagon ticaretine bulaşıp çirkin yollarla köşeyi dönmüş harp zenginleridir ya da işgalcilere yanaşmayı çıkarları için daha uygun bulan birkaç eyyamcı... Peyami Safa'nın *Sözde Kızlar*'ı yahut Midhat Cemâl'in *Üç İstanbul*'u gibi o dönemi

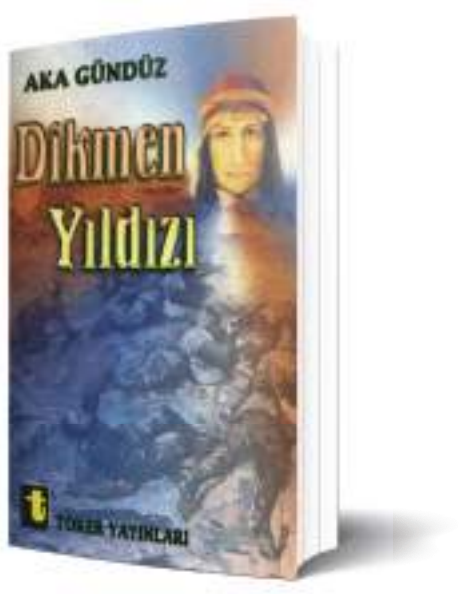
25 Burhan Cahid (Morkaya), *Dünkülerin Romanı*, İst., 1934, Kanaat Ktbh., s. 7.

anlatan romanlarda otomobilin yerini biraz da bu gözle değerlendirmek gerekir. Sözgelimi, Yakup Kadri'nin *Sodom Ve Gomore*sinin (1928) X. Bölüm'ü tamamen otomobillerde geçer. İngilizlerin herbirinin altında bir otomobil olduğu için, sabaha karşı davetten çıkan hanımlar ev sahibi Major Will'ın, Captain Jackson Read'in, Captain Marlow'un otomobillerine rahatça paylaştırılırlar. Salâhaddin Enis'in tefrika hâlinde kalan romanı *Endam Aynası*'nda da Nebahat Hanım'ı hemen her gecenin sonunda, işgalcilerin resmî otomobillerinden biri evine bırakır.

1920 yazında yapılan Sevr Antlaşması'nın 328. maddesi, Türk topraklarından transit geçiş yapacak bütün otomobillere sorgusuz suâlsiz izin verdiği için, kısa sürede ülke otomobille dolar. Trafik kurallarını ve işaretlerini îcat eden millet olarak İngilizler, bu yıllarda İstanbul'un işlek yollarını da îkaz levhaları ile donatırlar. Günümüze kadar ulaşan fotoğraflardan görülebildiği kadarıyla, levhalarda sadece İngilizce'nin kullanıldığı ve işgal edilen toprakların gerçek sahiplerine, onların diliyle (de) hitap edilmesinin düşünülmediği anlaşılıyor. Yine de şehrin *"trafik nizamı"* veya *"nizamî bir trafik"* ile tanışmasının bu yıllara rastladığı rahatça söylenebilir. Nitekim, 1923'te hürriyetin gelmesinden hemen sonra, Karaköy ve Galatasaray meydanlarındaki ilk trafik polisi noktalarının belirmesinde yahut 1925'te yine aynı işlek alanda, Karaköy'deki Domuz Sokağı'nın başında ilk trafik lâmbalarının görülmesinde de güçlü bir İngiliz etkisi vardır. Şimdiki trafik polislerinin vazîfesini üstlenen *"işaret memurları"*nın kıyafetleri dahi bu etkiyi pek bariz bir şekilde gösterir. Hattâ, eğitimsiz *"makinist"*lerin trafiğe çıkmaması için titizlenmeye ve ruhsat sahibi olma şartı aranmaya başlanmasında da İngilizlerden kalma bir ciddiyet sezilir. Nitekim, Suad Derviş'in kaleminden çıkan Süheylâsının bindiği otomobil bir arabaya çarpmaktan kıl payıyla kurtulduğunda hemen yanlarında yeşil üniformalı bir polis belirip şoförü bir güzel paylamışsa[26], bizim için henüz pek yeni olan bu titiz ve dakik tavır İngilizlerden armağandır.

Gerçi Şehremaneti mevcut otomobilleri kayıt altına almak için *"numero vaz'etmek"* ve *"birtakım nâ-ehl şoförler tarafından sevk u idare"* olunan araçların yol açtığı trafik kazalarını azaltmak için de sürücüleri sınava sokup *"şehadetnâme"* vermek yolunu çok daha önce denemiştir; lâkin, 25 Rebîulevvel 1332 (21 Şubat 1914) tarihli bir yazı ile Dâhiliye Nezareti'ne bildirilen bu hususta yol alınması müm-

26 *Gönül Gibi*, İst., 1928, Sühûlet Ktbh., s. 97.



kün olmamıştır. 1919 Mayısında başlatılan ikinci teşebbüs de pek semereli olmaz. Ne zaman ki İstanbul'u İngilizler işgal eder, bu meseleye ciddiyetle el atılması da ancak ondan sonra mümkün olabilir. İşgal kuvvetlerinin bu faaliyetlerinde karşılaştıkları en büyük engel, yine Türklerdir. Küçük bir hikâye kitabından küçük bir örnek: İslâm-zâde M. Salih'in *Selma Mı Süheylâ Mı?* adlı hikâyesi ile Selâmi Münir'in (Yurdatap) *Aman Şoför*'ü aynı kitabı [İst., (1927), İkdam Matb.] paylaşmakla kalmaz, aynı vak'anın iki farklı yazar tarafından ve iki farklı cebheden anlatılmasıyla oluşturuldukları için, hikâye tekniği üzerine de hayli malzeme verirler. Konumuz gereği, kitabın burada bizi ilgilendirecek olan yanı başka... Nûri Baha adında bir Dârüleytam talebesi, mektebin kamyon şoförlerinden direksiyon talim etmiştir. Bir gün dört İngiliz neferi okulu basıp silâh arayacaklarını söylediğinde, Nûri gizlice dışarı çıkar ve onların otomobilini çalarak hızla uzaklaşır. Bir süre yol aldıktan sonra, *"Nûri soğukkanlılığını muhafaza etmeyerek otomobili yanlış bir manevra ile bir ağaca doğru sürüklemiş, müdhiş bir sadmeden sonra"* kendinden geçmiştir (s. 3). Onu kurtaran Server Bey, köşküne getirir; otomobili de ahıra çeker. Nûri kendine gelince, yaşadıklarını anlatır ve Server Bey kırk yıllık madrabazlar gibi cevap verir: *"Merak etme oğlum. Otomobili bu akşam siyaha boyatır, marka ve numerosunu değiştiririz"* (s. 5). Bu söylenenler öyle bir kemâl-i mahâret ile icrâ edilir ki, Nûri Baha otomobili İstanbul'da yıllarca kullanır da sahtekârlığı anlayan kimse çıkmaz. Hâl böyle iken, İngilizlerin taşıtları bir sisteme kaydetme gayretlerinin o kadar da başarılı olamadığını tahmin zor değildir.

Herşeye rağmen, motorlu taşıtlara bir nizam kazandırma gayretinin cumhuriyet Türkiyesine İngilizlerden mîras kaldığını söylemek pek de yanlış olmaz. Sözgelimi, Taksim Pangaltı'da Amerikan Garajı'nda açılmış Millî Şoför Mektebi'nde başlatılan üç aylık kurslarda Britanya'dan devralınmış titizlikler yaka-



Ford, Amerika 1918 (Rahmi M. Koç Müzesi)





Tophane'deki Ford Fabrikası

lanır. Kurs mukabilinde 45 lira alınmakta ve netîcesinde bir ruhsat verilmektedir. Mektebin *"gaz, motör ve otomobil muallimi"* çarkçı kıdemli yüzbaşısı Mehmed Ali Bey, *"ziraat dersleri muallimi"* Üsküdar Livası Ziraat Müdürü Rıza Bey, *"traktör ve âlât-ı zirâiyye muallimi"* de lâğvedilen Ziraat Nezareti uzmanlarından Faik Bey'dir. Anlaşılan, Beyoğlu'nun göbeğinde verilen bu kurslarda traktör, pulluk zirâî araçların kullanılması da öğretilmektedir[27].

Aka Gündüz'ün 1928'de basılan *Dikmen Yıldızı* romanına adını veren genç kadın, Millî Mücadele'nin çetin şartlarında bulduğu bir otomobille Ankara'dan Çankırı, Ecevit, İnebolu ve Kastamonu'ya kadar gidip aynı yoldan Ankara'ya dönebildiğine göre, 1920'li yılların başında Anadolu yollarının nisbeten düzgün, akaryakıt sıkıntısının da kısmen aşılmış olduğunu mu düşünmek gerek, bilinmez; lâkin, mevcut rakamlara göre, cumhûriyet ilân edildiğinde bütün ülkede 1.490 motorlu taşıt vardır. Üç yıl sonra bu sayı neredeyse 5.000'i

27 *Türkiya İktisad Mec.*, C. II, Nu. 14, 16 Nîsan 1923, arka kapak ilânı.



Maslak'a gitmek için kullanılan 2116 numaralı taksi (Akşam gazetesi, sy.6168, s.1, 18 Kanunuevvel 1935)

bulmuştur ve bunun 3.300'ü otomobildir. Otobüs henüz yoktur ve onu işini kamyondan bozma omnibüsler görmektedir.

Yeni cumhûriyeti potansiyel bir alıcı olarak gören batılı şirketler, bu cazip pazarı ele geçirebilmek için birbirleriyle yarışırlar. 1924'te Türkiye'nin otomobil piyasasını araştıran İngilizlere göre, Türkler genel taşımacılık için Ford'u, hususî kullanım için de Fiat'ın lüks modellerini tercih etmektedirler[28]. Aynı araştırmanın hayli ilginç olan bir sonucu daha vardır. Türkiye'ye otomobil satmak isteyenler hızlı ve yakıttan tasarruf ettiren modeller seçmekle uğraşmamalıdır; onun yerine, alabildiğine hantal, büyük ve heybetli görünümü olan modeller sunarlarsa, alıcı bulmaları çok daha kolay olmaktadır; zîrâ, Türkler tıpkı at arabaları gibi, otolarının da gösterişli olmasını isterler. Nitekim, Ford Motor Company o lenduha gibi Ford-T modeline bu sayede bir pazar bulur; dahası, 1929'da Türkiye Cumhûriyeti ile yirmibeş yıllık bir anlaşma imzalamayı da başarır.

28 Bülent Durgun, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı Ve İzmir Uygulamaları", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Der., C. V, Nu. 13, Güz 2006, s. 38.



Ankara'da otomobillerin durduğu sokak (Milliyet gazetesi, sy.2591, s.8, 30 Nisan 1933)

Buna göre, İstanbul'da bir montaj fabrikası kuracak ve 450 Türk işçi ile günde 55 otomobil ve 15 kamyon üretecektir. İşbaşı yapılınca, bu rakamın ancak 48 otomobile kadar çıkabildiği görülür. Meşhur 1929 krizinin etkileri Türkiye'ye kadar ulaştıktan sonra, kamyon üretimi devam etse de otomobil montajı durdurulur. 1934'te fabrikanın tamamen kapatılmasına kadar geçen kısacık zaman diliminde, toplam 15.000 aracın piyasaya sürüldüğü söylenirse de 1939 Türkiyesinde kayıtlara geçmiş sadece 10.684 motorlu araç var (4.795 oto, 1.457 otobüs, 4.432 kamyon)... 1934'ten itibaren geçen beş yılda araç sayısı artacağına 5 bin kalem azalmış olabilir mi? Farkı, kayıtdışı kullanılan araçların çokluğu ile mi açıklamalı acaba? Yine de bu rakamlar bize kamyon sayısının otomobili yakalamaya başladığını gösterdiği için önemli... Bilhassa 1952'den sonra, bu artışa traktör de eklenir. Dahası, bozuk yollar için Jeep satın alınmaya başlanır. Nejat ve Ferruh Verdi kardeşler Jeep montajı için Tuzla'da bir fabrika kurarlar ve Şubat 1956'dan itibaren faaliyete geçirirler. Sonraları Büssing marka kamyonlar da burada monte edilir. Fabrika ileriki yıllarda askeriyeye devredilecektir.

İstanbul'daki şahsî otomobillerin büyük kısmının taşımacılıkta kullanıldığı yıllardır. Burada gözden kaçmaması gereken, taksilerin bir kere daha fayton-

ların kaderini yaşadığıdır. Nasıl ki, zamanında faytona binmek zengin harcı olduğu için, arabasının alımlı ve atlarının çalımlı olduğunu düşünen arabacıların büyük ekseriyeti zengin müşterilere angaje olmaya çalışmış iseler, taksiler de yüksek taşıma ücretleri sebebiyle, sokakta hemen yolcu bulamayıp, genellikle birkaç zengin müşteriye bağlanmayı yeğlemişlerdir.

Dünyayı kasıp kavuran 1929 krizinde, Türk esnaf ve taciri de kesenin ağzını büzmek zorunda kalınca, âdetâ özel otomobil olarak hizmet veren taksilerin büyük kısmı asıl gelir kaynağını kaybeder. Dara düşen taksilerden biri de Cağaloğlu'nda lokanta işleten Aşçı Halid Efendi'nindir. Efendi, kazandığı paranın bir kısmı ile otomobil almıştır ve taksi olarak çalıştırmaktadır. Bilhassa birkaç musevî taciri daimî müşteri olarak taşımaktadır. Onların ayağı kesilince, Halid Efendi, aynı tarafa giden üç-dört müşteriyi birden alıp, ücreti paylaşmaya insanları ikna eder. Böylece, Taksim-Eminönü arasında ilk dolmuş seferlerini de o başlatır.

Orta hâlli keselere de hitap etmeye başladığı için çabucak benimsenen bu yeni taşıma şekli, zamanla kontrol altına alınmaya çalışılır ve 1932'de belediye tarafından beş dolmuş hattı işletmeye açılır. Buna rağmen, dolmuşlar hat dışına çıkarak, genellikle taksilerin müşterisini çaldıkları için, uzun süre kaçak çalışmak zorunda kalmışlar ve klâsik değnekçi arbedelerinin başlıca mevzûunu teşkil etmişlerdir. Ancak yıllar sonra resmen kabûl görürler ve taksiden ayrı plâka almaları da tâ 1954'te mümkün olabilir. Diğer taraftan, Tramvay İdaresinin satın alarak Nîsan 1931'de Taksim-Akaretler-Beşiktaş hattında hizmete soktuğu Renault-Scenia marka belediye otobüsleri de yokuşta nefesi tıkanan İstanbullunun ayağını yerden keser. Bu otobüsler ertesi sene İETT'ye devredilecek ve ardından, İETT'nin kendi imkânlarıyla yaptırdığı ilk troleybüs olan *"Tosun"*un desteği gelecektir.

Burada kaçınılmaz bir ara verip şunu da tashih etmek gerekir. Ortalıkta dolaşan ve dolaştıkça inandırıcılığı daha da artan bir bilgiye göre, "dolmuş" kelimesinin belirişi de tam bu yıllarda olmuş ve ilk defa olarak ortaklaşa kiralanan taksiler için kullanılmıştır. Oysa, Osmanlı'nın en gelenekli çağlarında bile, müştereken kullanılan ve ancak tamamen dolduğu zaman hareket eden vası-



16 kişilik otobüs ve şoförü

taların ortak adı *"dolmuş"* olagelmiştir. İstanbul'un çilekeş "dolmuş kayıkları" bu adlandırmanın en meşhur örnekleri olarak uzun yıllar hafızalardaki yerini korumuştur. İstanbul'da ilk omnibüsler belirdiğinde, Basîretçi Ali Efendi'nin *"Türkçesi 'dolmuş' mânâsına olan omnibüsler"*lerden bahsetmesi de işte bu kullanım benzerliğindendir[29]. Benzer bir durum da *"kaptıkaçtı"* için yaşanır. Türkçe'nin tadına varmış, zekî kullanıcıların îcadı olduğu hemen anlaşılan bu kelime, tam da taşıdığı anlama uygun olarak, müşteriyi kapıp kaçan vesait için kullanılırdı. Önceleri, tramvay durağından yolcu kapan taksiler için, sonraları otobüs, taksi bekleyenlerin aklını çelen korsan dolmuşlar için *"kaptıkaçtı"* dendi. Nihayet, şehirlerarası yollarda müşteri toplaya dağıta ilerleyen otomobil irisi, minibüs ufağı taşıtlara da aynı isim yakıştırıldı. Refik Halid'in *Bugünün Saraylısı*'ndaki Ayşen'in kaptıkaçtı sahibi olan babası Düzce-Adapa-

29 "Şehir Mektubu", *Basîret Gaz.*, Nu. 1092, 8 Şevvâl 1290.

zarı arasındaki yetmiş kilometreyi ancak dört saatte aşabildiğine göre[30], bu araçların büyük kısmının âhı gidip vâhı kalmış vasıtalar olduğu söylenebilir. Buna rağmen, yollarda tozu dumana katarak giden ve diğerlerinden önce müşteri kapmağa çalışan bu korsan ruhlu vesaitin yarış hırsı ile dolu olduğu da bir gerçektir. Bu ruhu kolayca farkeden Rıfat Ilgaz'dan uzunca bir örnek[31]:

"Öyle adamlar var ki... Dikiliyor yol üstüne de 'Ulan Şoför Kâmil, gözünü seveyim, kaburgalarımı düzeltmeden geçme!' demeye getiriyor. Üzerine üzerine geliyor adamın! Ben on yıldır bu yolda gider gelirim, daha bir kazın kanadını bile incitmedim, bak ben ne adamım!"

Bandırma'dan kalktık, Gönen'e doğru yol alıyoruz. Şoför Kâmil'in bir çift gözü, dikiz aynasında fıldır fıldır dönüyor. Bir gözüyle az önce binen yosmaları ayarlarken, öbürüyle de geriden yetişecek otobüsleri gözetliyor. Öyle ya, bütün ördekler Şoför Kâmil'in... Rakı parası nerden çıkacak!

Biletçi 'Sağdeee!'leri 'Soldeee!'leri çoktan bırakmış, 'Geliyor aaabi!...' diye sinyal verdi mi, tutmayın Şoför Kâmil'i!

'Ağır ol aaabi... Binecek var!...' Bir papel daha düştü demektir Şoför Kâmil'in kesesine!

'Temeeeem!...'

Göz göre göre geriden gelen arabaya kim kaptırır ördekleri, hangi enayi?... At yüklü arabayı solluyor, kaptıkaçtının sağından kıvırıyor. Altmışla virajı aldıktan sonra, toz oluyor ortadan.

Pilot Kâmil bu... Böyle kaç otobüsü hurdaya çıkardı on senede. İyi şofördür ha... Dalına basmayacaksın. Sollamaya kalkmayacaksın. Önünü tıkadın mı, hiç bakmaz bindirir geriden!

'Şoför efendi!'

'Buyur 'abiii!"

'Bir acelemiz mi var? Kurdele kesmeğe mi gidiyorsun, yoksa temel atmaya mı? Ağır ol biraz!'

Sonra bana döndü gözlüklü:

30 *Bugünün Saraylısı*, İst., 1965, İnkılâp Ve Aka Ktbv., s. 18.
31 "Nesi Meşhur?", *Şevket Ustanın Kedisi*, İst., 1965, Hüsnütabiat Matb., s. 50-51.

'Anlamıyorum beyim!' dedi, 'birbuçuk saat sonra varmamışız da bir saatte varmışız. Ne olacak yani? Yarış mı kazanacağız?'

Şoför Kâmil bana lâf bırakmadı:

'Sen öyle bil âbi' dedi, 'canavar gibi geliyorlar geriden!'

'Bırak geçsinler canım!'

'Sen ağzındaki kemiği bile bile kaptırır mısın başkasına!'

Dolmuş, akıl edilip sosyal hayata olanca varlığıyla yerleştirildiği günden beri, taşıma kültürünün olduğu kadar, yaşama kültürümüzün de bir parçasıdır. Yokluktan taksiye binemeyen ortadirek ile taksi bulamadığı için eldekine razı olmuş varlıklı yolcunun onda omuz omuza, hattâ kalça kalçaya oturuşu, aynı kokuşmuş havayı teneffüs edişi bile uyumsuzlukların uyumu adına önemli bir zenginliktir. Rıfat Ilgaz'ın unutulmaz hikâyesi "*Benzin Kokusu*"nda, Mecidiyeköy'den binilen bir dolmuşta birbirine karışan benzin, gülyağı, lizol, balık, baharat, viski kokularının verdiği baygınlık anlatılırken[32], bu garip karışımın sosyal bir terkibi işaretlediğine de alttan alta dikkat çekilir. Dolmuş, hayatın öylesine içine işlemiştir ki, Tanju Okan'ın *"Maça Dolmuş"* şarkısının dillerden düşmeyen nakaratı

Haydi dolmuş maça
Sorma arkadaş kaça

yahut Ateş Böcekleri'nin *"Abidik Gubidik Twist"*'in bestesi üzerine yazdıkları *"Dolmuş Twist"*'in

Yollarda hep çukurlar
Olmuştur öbek öbek
Şişmansan bin dolmuşa
Ne göbek kalır ne bebek

gibi mısraları hep aynı gündeliği yakalar. 1970'te Haldun Taner'in eski bir dolmuş şoförünü Ay'a indiren sihirli kaleminden çıkıp Devekuşu Kabare tarafından sahnelenen *Astronot Niyazi* bile, bütün bitirimliği ile bizdendir.

32 *Altın Ekicisi*, İst., 1972, Sınıf y., s. 40-46.



Kadıköy otobüsü


KADIKÖY

29 Krizi'nin üstünden çok bir zaman geçmeden II. Cihan Harbi'nin patlak vermesi, taşımacılığı bir kere daha zora sokar. Henüz harp yokken, hattâ krizin ilk habercileri bile uç vermemişken, İstanbul'da -belki de akla gelebilecek son isim- Hüseyin Rahmi, askerî nakliyenin mekanize olmasını istemediğini yazmaktadır[33]:

"Motör, benzin ile işler. Memleketimizde ise, şimdilik motörün gıdası yoktur. Yeryüzünde mevcut bütün motör gıdalarının tarlaları İngiliz, Amerikan ve sâire gibi kuvvetli milletlerin kontrolü altındadır. Binâenaleyh, milletimiz kendi harp kuvvetlerini yani düşmanlara tevcih edilecek ateşin hareketini motöre istinâd ettirmek sûretiyle teşkîlâtını yaparsa, o hâlde süvarî ve piyadelerimizi taşıyacak, toplarımızı çekecek ve ağırlıklarımızı nakledecek olan bütün bu motörler, bu cansız hareket vasıtaları en hayatî ehemmiyeti hâiz bir dakîkada kötürüm ve işe yaramaz bir hâlde kalacaklardır. Bunun mânâsı da millî mevcûdiyetimizi müdâfaadan ferâgattir.

O hâlde, hayvan hayvan hayvan... Kendimiz gibi kahraman, mert ve sadık ve uysal beygirlerimize, kısraklarımıza sarılalım. Ecdâdımızın ordularını Viyana kapılarına kadar sürükleyen ve kendi aziz evlâtlarımız kadar sevgili tuttuğumuz cesur dört ayaklı nesle sarılalım."

Şayet bu satırlar vesaitin yenilenmesine muhalefet eden bir kalemin mahsûlü olsa, anlayışla karşılamak mümkündür; lâkin, yazan Hüseyin Rahmi gibi asrîlik tarafdarı bir romancı olunca, söyledikleri daha da ilginçleşiyor. Yazarımızın öngörüsü kısa sürede gerçekleşir ve Cihan Harbi yıllarında devlet benzin stoklarını koruyabilmek için, özel otomobil kullanımını yasaklar. Dahası, önce taksiler tek-çift plâka uygulamasıyla sefere başlar; arkasından da kira faytonları yeniden belirerek, üzerlerine düşen son görevi de yerine getirirler. Gazeteci Turan Aziz Beler, bir romanında o günleri anlatırken şöyle yazar[34]:

"Ahvâlin gösterdiği iktisadî buhran neticesi ve Koordinasyon Heyeti'nin kararıyla İstanbul'da bulunan 800 hususî otomobilin kullanılması menediliyordu. Şehirde bulunan 1250 taksi de bir gün tek bir gün çift numaralar olmak üzere münavebe ile çalıştırılıyordu. Burunları Kaf Dağı'na çıkan şoförler ise birer nazlı gelin olmuşlardı.

33 "Motör mü, Hayvan mı?", *Milliyet Gaz.*, Nu. 930, 4 Teşrîn-i evvel 1928.
34 *Türedi Ailesi*, İst., 1943, Kenan Matb., s. 116.

Oluk oluk akan bir çeşme suyu gibi gelen paraya Şehrika'nın hırsı arttıkça artıyordu. Garaj parasını vermemek için, tanıdıklarından birinin arsasının müsait bir yerine baş eğlencesi olan arabasını çekti ve takozlarla da altını besletti."

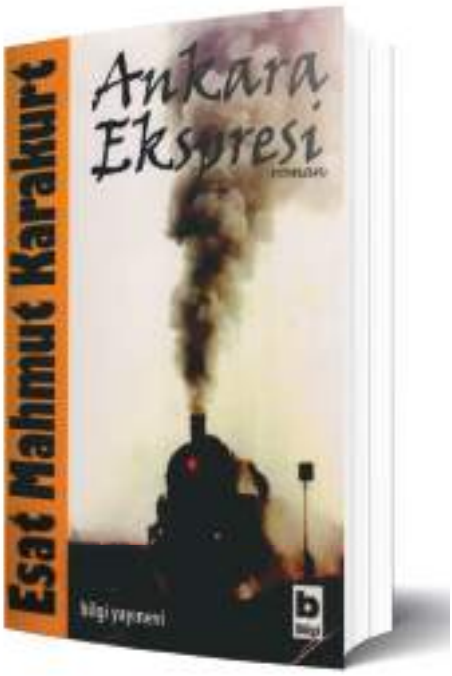
Harp şartlarında, *"hususî"*lere getirilen bu tahdidi delmenin bir yolu çabucak bulunmuş ve hekimlerle müteahhitlere tanınan imtiyaz sonuna kadar sömürülmüştür. Sözün gelişi, Refik Halid'in müteahhit roman figürlerinden Çulhagil, biri kendisi diğeri de hayâlî ortağı için, iki otomobil birden edinecektir[35]. Aynı şekilde, yazarın 1951'de kaleme almış olsa bile, 1944 yılını anlattığı *Bugünün Saraylısı* romanı da şuracıkta hatırlanabilir. Romanda Ata Efendi ile Ayşen Karaköy'de bile taksi bulamazlar; çünkü,

"Benzin tahdidi ve harp yüzünden araba darlığı başlamıştı; şoförler kendilerini naza çekiyordu. Bir taraftan da memlekette akıl sır erdirilemeyen bir kazanç kolaylığı alıp yürümüştü. Birtakım taşralı tipler akşam oldu mu taksilere kurulup Beyoğullarına, Boğaziçlerine koşuşuyorlardı; İstanbul tarafına gitmeğe yanaşır şoför nâdirdi"[36].

Bilhassa haftasonu akşamlarında taksiler bütün bir geceliğine kiralanmaktadır. *"Pazar günleri hacıağalar sabahlığına tutuyorlar!"* dendiğine göre (s. 64), sabaha karşı küfelik olanlar, evlerine dönmek için yine aynı taksileri kullanmaktadır. Romanın bir başka yerinden, bazı açıkgözlerin husûsî otomobillerini taksi rengine boyattıkları öğrenilir (s. 52). Bu yolla, hem kaçak taksicilik yapmak mümkündür hem de taksi zannedildiği için işletilmesinde bir mahzur görülmemektedir. *"Husûsî"*lere konan yasağın istisnalarından bu romanda da bahsedilir. Hekimler, âcil işleri olabileceği bahanesiyle özel otomobil kullanma iznini koparan şanslı azınlıktan oldukları için, romandaki Dr. Kaynarsu da husûsîsi ile rahatça dolaşıp caka satabilmektedir (s. 144). Esat Mahmud da *Ankara Ekspresi*'nde (1946) ise, başka şanslı gruplardan haberdar oluruz ve resmî araçları yahut yabancı uyrukluların otomobillerini kullanan figürlerle tanışırız[37].

Bu sıkıntılı yıllar, otomobilin statüsünü aşağı çekeceği yerde, daha da artırır. 1935-1950 arasında otomobil bir zenginlik işareti olmaya devam ederken, Amerikan otolarının yıldızı parlamaya başlar. 1943'te Fransa'da 2.500 dolara

35 *Dört Yapraklı Yonca*, İst., 1957, Arif Bolat Ktbv., s. 55.
36 *Bugünün Saraylısı*, İst., 1965, İnkılâp Ve Aka Ktbv., s. 18.
37 Esat Mahmut Karakurt, *Ankara Ekspresi*, 5. bs., İst., 1961, İnkılâp Ktbv., s. 8-9, 164-165.



satılan bir otomobilin Türkiye'deki râyici 6.000 liradır ve bu miktar, ortalama bir memurun 110 maaşının mukabilidir. Üstelik, 600-900 lira civarındaki yıllık belediye harcı da bu rakamın dışındadır. Motorlu araç sayısındaki artışa ve araç bedelleri için zikredilen astronomik bedellere mukabil, yolların hâli içler acısıdır. Ne bu kadar ağır bir trafik yükünü kaldırmaya müsaittir, ne de sırtından geçen bunca araç için harcanan büyük meblâğlardan hissesine bir pay düşmektedir. Fransız urbanist Prost'un İstanbul'un şehir plânını hazırlamakla uğraştığı sıralarda, belediyenin imar uzmanlarından Martin Wagner de Türk İktisadiyatçılar Cemiyeti için bir konferans verir ve orada şunları söyler:

"Unutmayınız ki İstanbul'un iki milyon metre murabba kaldırımsız sokağı mevcuttur. Kaldırımla döşenmiş olan sokaklar öyle bir vaziyette bulunuyorlar ki, Berlin seyrüsefer zabıtası bunları seyrüsefer için tehlikeli diye gösterebilir ve bu sokaklardan pek mühim bir kısmı da kamyon, otomobil, omnibüs ve tramvay gibi modern nakil vasıtalarına elverişli olmaktan çok uzaktır."

"İstanbul'da nüfus başına isabet eden otomobil adedi Berlin'e nazaran yedi defa, Nev-York'a nazaran altmış defa daha azdır. Filhakika gerek otomobil, gerek kamyon, Amerika'da kazanmış oldukları ehemmiyeti hiçbir zaman memleketimizde iktisap edemeyecek ise de halkın satın alma kuvveti arttıkça bu nakil vasıtasının çoğalacağını da hesaba katmak lâzımdır. Fakat bugün İstanbul'un en müsamahakâr bir hesapla yalnız ikibuçuk milyon metre murabba yolu vardır ki, otomobil seyrüseferine müsait olsun. Eğer İstanbul'da da otomobil seyrüseferini Berlin derecesine çıkarmak istersek, bu takdirde otomobile müsait olan yollarını beş defa büyültmek yani takriben on milyon metre murabba yeni

caddeler inşa etmek lâzımdır. Bu inşaat yetmiş ilâ yüz milyon liraya kadar bir masraf ihtiyarına lüzum gösterir"[38].


Bisiklet (1891 Ayasofya)

Bütün zamanlar için büyük bir rakam... 303,4 milyon liralık 1938 yılı devlet bütçesinde en büyük paylardan birini kapan Nâfia Vekâleti, bütün Türkiye için harcanmak üzere 44,2 milyon lira almışken, sadece İstanbul'un yolları için 100 milyon lira harcaması nasıl mümkün olabilsin? Netîce? Bugün bile sancısı bitmek bilmeyen yollar...

Belki de otomobil yerine bisiklete yönelmek pek çok derdi halleden bir çare olacaktı; lâkin, "şeytan arabası" bizde hakettiği yeri hiçbir zaman bulamadı. Bir vakitler, yeni yeni ayaklanan çocukları adımlamaya alıştıran üç tekerlekli yürüteçlere "gerdenâ" denirdi ve göze ilişen ilk üç tekerlekli bisikletler aslında yetişkinlere yeniden adımlama şansı vermekteydi. Paytak paytak adımladığı günleri hatırlamaktan hoşlanan bir yetişkin düşünmek zor... İki tekerlekli bisiklet ise, denge kurallarına bir meydan okumaydı ve işte bu yetişkinlerin hoşuna gitti. Refik Erduran'ın *Cengiz Han'ın Bisikleti* (1959) adlı oyununda, 1933 yılında hâlâ üç zevcesi olan Cengiz'in bir kadın-erkek dengesi için verdiği mücade anlatılırken, bisiklet tam da bu balânsın sembolü olur. Diğer taraftan, oyunda İbrahim'i soymayı düşünen Cengiz'in otomobille yola çıkmış olan müstakbel kurbanının arkasına düşmek için bir bisiklet satın alması[39] Türkiye adına siyasî bir sembol olarak da anlamlıdır.

Osmanlı'nın bisikletle tanıştığı ândan itibaren, onu bir ulaşım vasıtasından ziyade, sportif bir makina, hattâ mukavemet ve güç gösterisi için bir araç olarak gördüğü farkedilir. Bu görüş bize has değildir; batılı da bisikleti müstakil bir âlet saymak yerine, insana eklenen ve onun süratini artıran bir aparat olarak

38 "İstanbul'un İmarına Ait Teknik Ve Ekonomik Meseleler", *Her Ay Mec.*, Nu. 1, 20 Mart-20 Nîsan 1937.
39 *Cengiz Han'ın Bisikleti*, Ank., 1979, Maya Matb., s. 111.



bilir. Azmi Ömer (Akalın)'in H.-J. Rosny Biraderlerden tercüme ettiği bir hikâyedeki şu cümlelere dikkat edilmeli[40]:

"Bisiklet denilen aletin icadı şimdiye kadar bulunup yapılan şeylerin büyüklerinden sayılır. Çok koşan ve kaçan hayvanlara göre ağır ve yavaş sayılan insan, bisikletle en çok koşan mahlûklardan biri olmuştur ki, bunun değeri ziyadedir."

Bu satırların anlamı, bisikletin insanı hızla taşıdığı değil, insanın bisiklet "takınca" birdenbire "en çok koşan mahlûklardan biri" oluverdiğidir. Bir başka deyişle, bisikletin gelişmiş bir koşu ayakkabısından farkı yoktur ve aslolan kas gücüdür. Sözgelimi, İbnülcemâl Ahmed Tevfik'ın Mudanya'dan başlayıp bütün Bursa Vilâyeti'ni kapsayan bisiklet turu, tamamı tamamına 266 kilometre 760 metre sürmüş ve bir geziden ziyade sportif meydan okuma şeklinde geçmiştir[41]. Bir güç gösterisi yaşanmayacak ise, erkeklerin ekseriyetle bisiklete burun kıvırdığı ve ilk benimseyenlerin de Avrupaî modalara açık üç-beş alafranga olduğu anlaşılıyor. Ahmed Rasim, bunlardan birinin, *"Makriköyü'ndeki şık velospitçi"*nin bestelediğini söyleyerek şu mısraları kaydeder[42]:

Bisiklete binerim
İster isem inerim
Dilberleri görünce
Gözlerimi süzerim
Vay aman…

Şeytan arabasını ilk benimseyenler arasında erkekler azınlıkta ise, rağbet gösterenler kimler? Kolayca farkedilebileceği gibi, modern hanımlarla çocuk-

40 "Yaşasın Bisiklet", *Uyanış Mec.*, C. 76 (12), Nu. 1982 (297), 16 Ağustos 1934.
41 İbnülcemâl Ahmed Tevfik, *Velosiped ile Bir Cevâlan. Hüdavendigar Vilâyeti Dahilinde*, İst., 1314, Yovanaki Panayoditis Matb.
42 *Şehir Mektupları*, C. IV, Dersaâdet, 1329, Matbaa-i Kader, s. 10-13.

lar... Meselâ, Tevfik Fikret'in "Bisiklet" şiirine bakalım[43]:


Fatma Aliye Hanım

Uçar, uçar gibi kumlar, çimenler üstünde
Geçen şu taze kadın bir nümûne-i hevesât;
Ayaklarında kanatlarla sanki aşk u hayât
Uçar, uçar gibi kumlar, çimenler üstünde
Meşâmm-ı rûha emel lezzetinde neşrediyor
Ten-i rakîkı bahârın esîr-i nükhetini;
Şitâbı titreterek sîne-i tarâvetini
Pırıl pırıl uçuyor, muttasıl uçup gidiyor.
Evet, uçup gidiyor, sonra pür-gurûr u garâm
Zemîne resm ile bir nazlı hatt-ı istifhâm:
"Güzel değil mi şu hâlim? Bakın" diyor... El-hak
Güzel bütün bu revişler, güzel bu câzibeler...
Güzel, fakat bu tehâlük nedir, değilse eğer
Hayâtı birkaç adım fazla koşturup yormak?...

Bu mısralar, İstanbul sokaklarında kan ter içinde pedal çeviren bir Osmanlı hanımı için söylenmiş gibi görünüyorsa da hemen altına eklenen 20 Mayıs 1314 (1 Hazîran 1898) tarihi, bunun doğru olamayacağı kadar erken bir zaman diliminde yazıldığı şüphesini uyandırıyor. Ya azınlık mensubu bir hanımın müşahedesiyle, ya -sıkça yaşandığı gibi- bir Fransız şairinin ilhamıyla ya da bisiklet süren bir genç kadın gravürüne bakılarak şiir düzüldüğü hissi uyandırıyor. Buna rağmen, bisikletin hanımların mahdut dünyasına girdiği ve pek kolay olmasa da tutunduğu söylenebilir.

Hüseyin Rahmi, uzun ömrünün son otuz yılını geçirdiği Heybeliada'da gideceği her yere bisikleti ile gider; hattâ ilerlemiş yaşına rağmen, evinin önündeki yokuşu da onunla çıkar. Kendisine sorulsa, böbrek sancılarını hafiflettiği ve taş dökmeyi kolaylaştırdığı için bisiklete binmeyi doktorların salık verdiğini söyleyecektir; ama, hiç şüphesiz ki, onun meşrebine en uygun taşıt da bisiklettir. İşte, şeytan arabasıyla böylesine barışık bir yazar dahi yarattığı onca roman

43 *Rübâb-ı Şikeste*, İst., 1316, Âlem Matb., s. 164-165.



figürü içinde sadece Ferîha Dâvûd'u bisiklete bindirebilmişti. Bindirip de sokaklarda mı dolaştırdı? Hayır, *Kuyruklu Yıldız Altında Bir İzdivac*'ın cevvâl kızı Ferîha bile, bisikleti sadece evlerinin bahçesinde ve II. Meşrûtiyet'in getirdiği rahatlık içinde kullanabildi. Durumunu *"Ben ispor delisiyim... Âh ne yapayım ki, cenâb-ı Hak beni kadın yaratmış"* diye açıklayan genç kız, bisiklet kullanmak için o küçük bahçeye tıkılıp kalmaktan fena hâlde şikâyetçidir[44]:

"O bizim kapanık, yosunlu bahçemizde ağabeyimin bisikleti elimden neler çeker!... Kendimi de onu da bir duvardan bir duvara çarparak altımda gûyâ bir küheylân varmış gibi, âdetâ 'manege' yaparım."

Ama ne çare... Bir zamanlar Fatma Aliye Hanım'ın bile üç tekerlekli bisikletiyle fotograf çektirdiği, fakat sokaklarda boy gösteremediği bir muhitte, Ferîha nasıl yapsın da bisikleti bahçe dışında kullanabilsin? Türk kadınının bunu sağlayacak şartlara kavuşması için cumhuriyeti ve Halide Edib'in *Tatarcık*ını beklemek gerekiyor.

"Tatarcık" nâmıyla mâruf Lâle, Poyrazköy'de inkılâbın yegâne işaretidir. Yüksek tahsil gördükten sonra, Kandilli Lisesi'nin İngilizce öğretmenliği ile geçimini sağlaması gibi modern ve ideal genç kız özellikleri taşıdığı bir yana, her yere bisikleti ile de gitmesi de büyük bir yeniliktir. O, bisikleti sadece bir araç olarak kullanmaz; medenîleşme vasıtası olmak gibi bir işlev de yükler. Köyün ihtiyar balıkçısı Kör İsmail ile yaşadıkları bunun en güzel dışavurumudur. O yıllarda bile devam eden bir alışkanlıkla, bütün yolun yayalara ait olduğunu düşünen köy ahalîsi, arada bir görünen otomobillere dahi yol vermez ve onları kendi yaya alışkanlıklarına uymaya mecbur eder. Lâle'nin bisikleti ise, yol ortasından yürüyen İsmail'e bir medeniyet dersi vermek için vardır. Bisikletin çıngırağını çalarak ihtiyarı yoldan çekilmesi için îkaz edişi işe yaramayınca,

44 *Kuyruklu Yıldız Altında Bir İzdivaç*, İst., 1327, Mihran Matb., s. 128, 130-131.



Harley-Davidson, Amerika 1946 (Rahmi M. Koç Müzesi)

tartışırlar. Etrafından dolaşmasını söyleyen İsmail'e Lâle'nin söyledikleri tek cümlede toparlanabilir[45]: *"Seni yaya kaldırımından geçmeye alıştıracağım İsmail Ağa!"* Bu iddialı cümle, inkılâpların köye taşınması ve yaya-araç trafiği konusundaki medenî dikkatlerin köylülere kazandırılması için Lâle'nin bisikletine nasıl da önemli bir işlev yüklendiğini gösteriyor.

Ya çocuklar?... Onlar üç tekerlekli gerdenâ'dan sonra üç tekerlekli bisikleti zaten kendileri için îcat edilmiş sayarlar. Adnan Ardağı'nın *"Bisiklet"* hikâyesi okununca, bu küçük makinanın nesiller boyunca ne çok kişinin rûyâlarını süslediği, her çocuğun, her yeni yetmenin ona nasıl da bağlandığı daha iyi anlaşılır. Bir yandan on dakîkası elli kuruşa kiralık bisiklete binerken diğer yandan da kendisi için alınacak yepyeni bir bisikletin hayâlini kurmak[46]...

45 *Tatarcık*, İst., 1939, Ahmet Halit Ktbv., s. 26.
46 *Bizim Evin Savaşları Güzeldi*, Ank., (1963), Ajans-Türk Matb., s. 6-8.

İşte çocukla bisikleti yek-vücud olmuş bir âhir zaman *"kentaur"*una dönüştüren ilişki böyle bir hayâlle başlar. Bahse iyi bir örnek olarak Orhan Kemal'in *Kaçak* romanındaki küçük Hüseyin ve bisiklet hayâli anılabilir. Aslına bakılırsa, *Kaçak*'ın esrarengiz bir yanı vardır. Metnin son satırlarının -yazar vefat etmeden iki-üç ay önce- 15 Mart 1970'te yazıldığı kitabın nihayetinde bilhassa belirtilmiş iken, sinemaya uyarlanışı sekiz yıl önce, 1962'dedir. İttifakla söylenen, romanın Vedat Türkali tarafından ve "Hüsamettin Gönenli" müstearıyla senaryolaştırıldığı, *Üç Tekerlekli Bisiklet* adı verilen filmin baş tarafını Lutfi Ö. Akad'ın, son kısmını da Memduh Ün'ün tamamladığıdır. Bu meseleye takılmadan filme baktığımızda, *Kaçak* adının aynen korunmayıp *Üç Tekerlekli Bisiklet*'e dönüştürülmesi, bize romanda bisikletin hep var olan gölgesinin ne kadar da etkili olduğunu açıklamaya yetiyor. Vak'a bir yandan Hacer'le Habip'in ilişkisi üzerinden ilerlerken, diğer yandan da Hacer'in oğlu Hüseyin ve onun bisiklet hayâli geliştirilir.

Bisiklet, bizde babalardan beklenen bir hediyedir. Ardağı'nın hikâyesinde de ihmâl ettiği bisikleti sonunda alan babanın görevini yerine getirmekten duyduğu mutluluk farkedilir. Oysa, *Kaçak*'ta Hüseyin'in babası yoktur; lâkin, alınması gereken bir bisiklet vardır. Hüseyin'in hep ertelenen emeli, Zeynel'inki gibi kırmızı bir bisiklete sahip olmaktır. Baba yerine ikame edilen Habip de Hüseyin'in bu emeliyle öylesine doludur ki, rûyâlarında bile Hacer ve Hüseyin'le kuracakları yuvanın bir parçası olarak mavi bir bisiklet görür[47]. O günden sonra, Hüseyin için de kırmızı bisikletin hükmü kalmaz; zîrâ *"baba"*sı ona mavisini alacağına söz vermiştir ve babalar en iyisini bilir. *"Mavi, mavi daha güzeldi kırmızıdan. Kırmızı da ne? Ciğer, kan rengi. İnsanın içi bulanırdı kan renginden"* (s. 228).

Motosikletin formu bisikleti andırırsa da ruhu bambaşkadır. Onda ne sporcu azmi, ne kadın zarafeti, ne de çocukça bir emel vardır. Saldırgan, yırtıcı, güçlü, erkeksi ve gürültücüdür. Bu özellikleriyle bisikletten çok otomobili hatırlatır. Osmanlı'nın kapısına dayanan ilk motosikletin devlet tarafından değerlendirilişi de bunu doğruluyor. Zabtiye, motosikleti bisiklet sayarak, Alman sahibini içeri buyur etmek yerine, otomobil için uygulanan yasağın bu yeni vasıtayı da kapsayıp kapsamayacağını anlamaya çalıştığına göre, önemli olanın form

47 *Kaçak*, 5. bs., İst., 1980, Tekin y., s. 210.

değil, ruh olduğu daha o zamandan farkedilmiştir[48]. Buna rağmen, aradan yıllar geçip motosiklet gündelik hayatın sıradan taşıtlarından biri olduktan sonra bile, onu çözümleme gayretimiz nihayet bulmaz. Öyle ki, bu çaba edebiyat üzerinden bile kolayca takip edilir. Birbirine eklemlenebilecek iki küçük örnek: Daha çok şiirdeki Garip hareketinin isim babası olarak tanınan Cavit Yamaç'ın bir kısa romanında, merkez figür olan dalkavuk, üstadının üç yıl boyunca her zırvasına katlanmıştır, *"Asılan herşey bir ampuldür"* gibi saçma sapan vecîzelerini bile defterine kaydedip ezberlemişken, bir gün *"İki tekerlekli otomobil, motosiklettir"* dediğinde artık dayanamayıp itiraz eder[49]. Oysa, Tanpınar'ın mûcit "dayıbey"i Sâni, motosikleti *"bisikletin daha mütekâmil şekli"* olarak görenlere itiraz eder ve *"Bu olsa olsa, otomobilin küçüğü olur. Bisikletle aynı şey olamaz. Çünkü hareket ettirici kuvvetler aynıdır"* der[50]. Motosiklet için tartışmayı ne zaman bıraktığımız tesbit edilebilse, makina ile münasebetimizin değişimi hakkında daha çok şey söylenebilirdi.



*"Benzinli velospit"*lerin İstanbul sokaklarında arz-ı endam edişleri meşrûtiyetin hemen sonrasına rastlar; ama sivillerin benimseyip kullanmaları çok daha sonradır. İlginç olan o ki, motosiklet sürücüleri otomobil kullananlarla aynı ruhu paylaştıklarını farketmeden, benzer tepkiler verir, benzer tutumlar sergiler. Bisiklet bir makina olsa da gücünü teknolojiden değil, kaslardan aldığı için olsa gerek, sürücüsü ile kurduğu bağ çok daha gevşek ve barışçıldır. Hâlbuki motosiklet kullananlar, yüksek motor gücüne hükmetmenin uyan-

48 Yıldız Perakende Evrakı, Zabtiye Nezareti, Dosya: 33, Gömlek: 74, 13 Şevvâl 1321 (2 Ocak 1904).
49 "Dalkavuk", *Uyanış Mec.*, C. 87 (23), Nu. 2266 (581), 25 İkincikânun 1940.
50 "Acıbadem'deki Köşk", *Yaz Yağmuru*, İst., 1955, Varlık y., s. 86.



dırdığı bütün ârazları yaşarlar. Reşat Nuri'nin *Bir Kadın Düşmanı* harika bir örnek olarak burada anılabilir.

Her yıl Gümüşyay Kulübü'ne mensup onbeş kadar sporcu genç, kotra ile gelip iki-üç ay kamp kurarlar ve neşelerini, enerjilerini her yere bisikletleriyle taşırlar. Geceleri bile *"bisikletlerini kırmızılı, yeşilli kâğıt fenerlerle"* süsleyerek yollarını aydınlatırlar[51]. Oysa, onların arasından birinin motosikleti vardır ve *"tozu dumana katarak, sür'atle"* geçip herkesi korkutur. Sârâ, Nermin'e gönderdiği mektupta bu olayı anlatırken, *"Öyle ki, aramızdan korkanlar, yol kenarındaki çitlere doğru koşanlar bile oldu."* (s. 50-51) der. Onca bisikletin arasına karışmış bu tek motosiklet, barış dolu, eğlenceli, tabîat sever oldukları bisikletlerinden bile anlaşılabilen gençler içinde ayrık otu gibi beliren Ziya'ya aittir. Diğerlerinin ondan "Homongolos" diye bahsetmeleri de burada anlam kazanır; çünkü o, bindiği motosiklet gibi güçlü ve ruhsuz, *"hakikî bir makine"*dir (s. 53). Nitekim, romanın sonunda, onca gizlediği hassasiyetinin bir netîcesi olarak intihara karar verdiğinde de aklına bir makina tarafından öldürülmek dışındaki seçeneklerin hiçbiri gelmez. Önce otomobili düşünür ama, *"Otomobil altında vücûdunun yarısı ezilmiş bir köpek gibi, yolların üstüne kanımı dökerek sürünmeğe cesaretim yok"* (s. 230-231) diyerek vazgeçer. Sonra, motosiklet yarışında kendini öldürüp bunu bir kaza gibi göstermeyi tercih eder. Homongolos'a yaraşan, kendisi gibi bir makina tarafından yok edilmektir ve öyle yapar.

Bisiklet ve motosiklet hakkında söylenecek pek çok şey bulunabilirse de konuyu yeniden anayola bağlamak gerek... Bisiklet, atın yerine insanın koşulduğu araba iken, motosiklet içinde bir hara dolusu beygirin gücünü taşır. Bu

51 *Bir Kadın Düşmanı: Çirkinin Romanı*, İst., 1927, Yeni Matb., s. 49.

güç onu hızlı, vahşi, çekici ve erkeksi yaparken, bisikletle akraba olmaktan uzaklaştırıp, *"cabriolet"* otomobillerin ruhuna ve tercih sebeplerine yaklaştırır. O sebepledir ki, Tanpınar'ın mûcit *"dayıbey"*i Sâni'nin motosiklet hakkında söyledikleri akla yakın geliyor.

At'tan Beygirgücü'ne Otom-at Kültürü

At, başlıbaşına bir kültürdür. Onu yaşama ve taşıma kültürünün mütevazı bir parçası saymaktansa, müstakil bir başlık altında değerlendirmek çok daha isabetli olacaktır. Necip Fazıl'ın benzersiz çalışması olan *At'a Senfoni*'nin veya Faruk Sümer'in *Türkler'de Atçılık Ve Binicilik* kitabının yeri de bu başlığın altıdır. Otomobilin îcadı, bu kültürü tamamen ortadan kaldırmamış; sadece, öznesini at'tan makinaya dönüştürmüştür. Dolayısıyla, insanın atla ve at arabasıyla kurduğu ilişkinin sosyal, psikolojik ve edebî yansımaları da artık otomobil üzerinden gözlenir olmuştur.

1. Yunan milletinin *"autokineto"* (kendiliğinden hareket eden) dediği araçların genel ismi *autos* (kendi)+*mobilis* (hareket edebilen) olur. Esasında, her hareket edenin yol alması gerekmediği için, bu kullanım pek de uygun değildir. O sebeple, Fransızların *locomotif* de yaptıklarını sürdürerek, bu yeni araca da *loco* (bir yerden başka bir yere)+*mobile* (hareket edebilen) adını vermeleri çok daha yerindedir. Buna rağmen, otomobil daha doğuşunda brik tarzı at arabalarının şasesini taklit ettiğine göre, ismini de *"hippomobile"*i (at arabası) hatırlatacak şekilde koymakta bir mahzur görülmemiş olmalı. Mucitleri de otomobilde at arabasından birşeyler görmüş olsalar gerek ki, tekerinden aksına, sürücü mahallinden beygir gücüne kadar pek çok aksamında ve terminolojisinde arabayı (*car*) tekrarlamışlardır. Osmanlı'nın ilk otomobilleri *"atsız araba"* diye adlandırışı ve bugün bile, *"araba"* deyince *"otomobil"*i kasdedişimiz, aynı anlayışın devamıdır. Dolayısıyla, ilk otomobillerin benimsenmesi de arabalar üzerinden ve nisbeten kolay olmuştur. Tam da atın yerini otomobile terkettiği sıralarda Cenab Şehabeddin *"Zamanımızda yalnız harp zenginleri ile nâzırlar otomobillerinde giderken beygirden bahsediyorlar. Vah bîçâre at, demek ki bundan sonra beygir kuvveti nâmıyla ancak tâbîrât-ı mihânikiyye sırasında*



Sirkeci'de at arabası ve otomobil (İBB Kültür AŞ Arşivi)



akla geleceksin!"[52] diye hayıflanması ise, şehir hayatından gitgide çekilen ata mersiye gibidir.

İbrahim Alâeddin, ilk defa bir otomobil gördüğünde 1909 yılı sonbaharıdır ve o ilk gençlik hevesiyle oturup *"Otomobil Geçerken"* şiirini yazar[53]:

Elinde safha-i târîh-i pür-meâlîsi
Fütûr içinde şu âfâkı bekleyen Türk'ün
Açıldı şimdi bütün âti-i zılâlîsi
Fakat netîce ve maksad uzakta kaldı bugün
Evet, seviyye-i irfânda Garb'a nisbetle
Görünce bizdeki noksânı sızlıyor kalbim.
Bu hatveler mütenâsib değil o sür'atle;
Nasıl yetişmeli bilmem ki âh yâ Rabbim!
Geçende caddede olmuştu bağteten peydâ
Bizim lisanda henüz ismi olmayan araba
Ki bir nazar bile yetmezdi seyr-i sür'atine;
Göründü hande-i hayret bütün dudaklarda;
Koşardı pîşine herkes görüp sokaklarda
Kıyâm eder gibi Garb'ın dehâ-yı san'atine.

mısralarından da anlaşılacağı üzre, otomobil genç şaire Batı ile aramızdaki *"seviye-i irfân"* farkını göstermiş ve henüz dilimizde adı bile olmadığı hâlde, hayranlıkla karışık bir yürek sızısı uyandırmıştır. Şimdilik kaydı ile, otomobilden bahsettiğini tesbit edebildiğim en eski şiirimizin bu olduğunu söyleyeceğim. Fecr-i Âtî havasındaki bu durgun şiirden farkedilir ki, *"otomobil"*in birebir tercümesi olan *"zâtü'l-hareke"* kelimesi bir türlü benimsenememiştir. 1909 yılının sonbaharında bile, otomobile Türkçe'de ne deneceği belli değildir ve *"araba"* kelimesi -atlı-motorlu farkı gözetilmeden- kullanılır olmuştur. Nasıl ki, daha önceleri lando'yu yerlileştirmek için *"kâtip odası"* veya paraşola karşılığına *"tente arabası"* gibi adlar yakıştırılmışsa, bu defa da otomobili yerlileştirmenin yolu, onu at arabası ile eşlemekten geçmektedir. İletişimde araba ile otomobilin aynı kelime ile karşılanması demek, onlara ait imgelerin olduğu kadar, alışkanlıkların, geleneklerin, tasavvur-

52 "Zavallı Arabalar...", *İstanbul'da Bir Ramazan*, (haz. A. Uçman), İst., 2006, Kitap Y., s. 58.
53 İbrahim Alâeddin (Gövsa), *Güft ü Gû*, Trabzon, 1326, İkbâl Matb., s. 62-63.

ların, hissiyatın da birbirine karışması demektir. Böyle bir durumda, edebiyat da imgelerden birini diğerine dönüştürerek, dönüştüremediği yerde birini diğerinin yerine ikame ederek, kendi dünyasını şekillendirecektir.

Atın ve arabanın yerine otomobilin ikamesinin psiko-kültürel karşılıkları çok barizdir. At gücün, özgürlüğün, erkekliğin, gönlünce çekip gidebilmenin sembolüdür. Şayet cins atlardan bahsediliyorsa, zengin ve nüfuzlu olmaya karşılık geldiği de görülür. Atın bir arabaya koşulduğu hâllerde, bu özelliklerin hayvan kadar, çektiği vasıta üzerinden de okunması mümkündür ve bütün bu işaretler otomobile de naklolunur.

2. At denince anlaşılması gereken sütçü beygiri değildir; Kral Arthur'un Hengroen'i, Rüstem'in Rahş'ı, Husrev'in Şebdîz'i veya Hazreti Ali'nin Düldül'üdür; hattâ biraz Unicorn, biraz da Burak'tır. Daha da derine inildiğinde, mitlerin binicisine itaat eden ejderlerine, canavarlarına kadar uzanacak bir tarihi bulunabilir. O sebepledir ki, otomobili tavsif için kullanılan sıfatlar da bu geçmişe uygun olarak seçilir. Mahmud Yesari'nin *Dağ Rüzgârları* (İst., 1939, İnkılâp Ktbv.) romanının hemen ilk satırlarında ortaya çıkan otomobil, *"kısrak kokusu almış bir at gibi, içten bir soluyuşla ileri atıl"*ır ki, bu teşbih yazara has olmayıp müşterek bilinçaltının yansımasıdır. Vahşî binitler ile otomobili eşleyen pek çok örnek de bulunabilir. Orhan Kemal, *Kötü Yol*'da Şoför Reşat'ın kullandığı müteahhit otosundan bahsederken, husûsînin *"aç kurt gibi"* asfaltı yediğini söylemişse[54], kasdı bir deyimi olanca sıradanlığı ile kullanmak değil, alttan alta bu mitik münasebeti kurmaktır. Sözün gelişi, Ercümend Ekrem'in *Asrîler* romanında otomobilin motor sesi *"kable't-târih zamanlara âit bir hayvanın homurdanması"* diye tarif edilir[55]. Yakup Kadri'nin de benzer şekilde otomobili *"mitolojinin kanatlı canavarlarından biri gibi"* anması tesadüf değildir[56]. Karanlık çağların mitik binitlerinden gelenekli dönemin uysal atlarına kadar bütün güçlü taşıyıcılarımız modern çağdaki karşılığını otomobilde bulmaktadır. Daha da ileri gidip, geleceğin kanatlı atı olan uçağın da otomobille eşlendiği söylenebilir. Sözün gelişi, Refik Halid'in bir cins teknoloji romantizmi yaparak *"Arkadan vuran akşam güneşi otomobilin yerde uzanan gölgesini açtığım*

54 *Kötü Yol*, 5. bs., İst., 1981, Tekin Y., s. 51.
55 *Asrîler*, İst., 1922, Orhaniye Matb., s. 58.
56 *Sodom Ve Gomore*, İst., 1981, Birikim Y., s. 151.

kapılardan dolayı bir uçağa benzetmiş, neredeyse havalanacak" deyişi[57], teşbihin en yeni hâline örnektir.

3. Atı ve arabayı muhafaza için asılan muskalar, nazar boncukları, süslemede kullanılan tente, ponpon, perde ve döşemelikler artık otomobile naklolunmuştur. Atın koşumları ve arabanın metal aksâmı yerine artık otomobilin nikelâjı parlatılmaktadır. Ahırlar garaja dönüşerek bu yeni makinaya yuvalık etmekte, sürücünün ve yamağı ispirin yerini şoför ve muavini alırken, araç sahibinin arka koltuktaki yeri de aynen korunmaktadır. *"Sandık araba"* denen ve korkulukları, tahta pervazı olan modelleri boyayarak çiçekler, manzara resimleri yapma geleneği otomobile değilse bile, kamyondan başlayıp, bütün kasalı araçlara sıçrayarak devam eder. Otomobil satın alınca önünde kurban kesip kanını kaportaya sürme yahut *"tekeri yamuk"* diyen dostlara birşeyler ısmarlama geleneği de önce arabalarda başlamıştır. Düğünde, sünnette süslenen atların ve arabaların yerini artık önüne plâstik bebek oturtulmuş otomobiller almış; fakat adı eskisi gibi *"gelin arabası"* olarak kalmıştır.

4. Atı seven bir milletin, güzel bulduğu cins-i latîfi *"kısrak gibi kadın"* diye vasfedişi yönünü değiştirerek otomobiller için de kullanılmaya başlanır. Otomobil hem atın yerini almıştır hem de kısrak kadar güzeldir. Gerçi, Recâi-zâde Ekrem'in *Araba Sevdası*'nda Bihruz'un faytonunu *"kız gibi araba"* diye anışına alışkınızdır; lâkin, yakın bir gelecekte bunun tersine dönüp de *"otomobil gibi kız"* benzetmesinin bir övgü mânâsı kazanacağını hesaplamak zordur. Sözgelimi, Ûdî Kadri Şençalar'ın yazıp bestelediği "Otuzaltı Model" adlı tangoda Bayan Şükran'ın kendisinden bahsederken

Otuzaltı modelim
Şâd etmektir fikrim benim
Bir kusurum var mı benim?
Sevilmektir her emelim

diyerek, övüne övüne *"otuzaltı model"* olduğunu söyleyişi, hayli dolambaçlı bir yoldan da olsa, kısrak-kadın-otomobil ilişkisini kurduruyor.

57 *Ayın On Dördü*, İst., 1980, İnkılâp Ve Aka Ktbv., s. 129.

Atalarımız *"At yiğidin yoldaşıdır"* derler, tıpkı bir zevce gibi... Nâmus denince *"At, avrat, pusat"* akla gelir. Bu sıralamada at'ın avrat'tan önce gelmesi ise hayli mânîdardır; ama daha ilginç olanı, at ile avrad'ın zaman zaman birbirinin yerini almasıdır. Nasıl ki, yiğidin silâhlarına yahut sevdiğine dokunulamazsa, atına da başkasının binmesi mümkün değildir. Sonraları, direksiyon başına kendinden başkasının geçmesine müsaade etmeyen sürücülerde görülenle aynı mahremiyet hissi ve sahiplenme hâli...

5. Erkeğin cazibesini biraz da atı belirlerdi. Gözlere sahibinin genç, cevvâl, kudretli olduğunu o haber verirdi. Sonraları bu işi faytonlar üstlendi. Orhan Seyfi, otobiyografik yanı ağır basan romanında, muhtemelen babası Mîralay Emin Bey'den kuvvetli izler taşıyan birkaç satırda, onun yaşı ile araba sevdası arasında bir ilişki kurar[58]:

"Saçları ağardıkça arabasını yenileştirdi. Şimdi mükemmel bir faytonu, bir de İstanbul'da eşi bulunmayan bir Macar kadanası var. Elbisesi yepyeni, apoletleri pırıl pırıl. Neferler hiç durmadan koşumları ovuyorlar. Göksu Deresi'nde asabî bıyıklarına, asil burnuna, elâ gözlerine takılan bakışlar şimdi bunlarla oyalansa gerek!"

Aynı hâl otomobille devam eder. Edebiyatta kolayca pek çok emsâli bulunabilecek bu tavrın karşımıza çıktığı ilk örneklerden biri Selâmi İzzet Sedes'in *Canım Ayşe* romanıdır. Ayşe'ye âşık olan Ahmet Baruni Bey, gücünü ve zenginliğini ona göstererek kendini beğendirmeyi düşündüğünde, bunu gözalıcı otomobili ile yapar. Genç kızı yanına oturtur ve Veliefendi'ye doğru uzanan *"katranlı şosenin üstünde seksen kilometre ile"* götürerek isbât-ı vücûd edebileceğini düşünür[59]. Muhteşem bir Arap atıyla çevresinde dönüp gösteriş yaptıktan sonra, büyülenmiş kızı terkisine atıp gemi azıya almanın modern hayattaki karşılığı budur.

At ve at arabası sokaklardan çekilirken yerini otomobile bırakmış olabilir; lâkin onun etrafında oluşan duygu, davranış, gelenek ve alışkanlıklar varlığını bir parça dönüştürerek otomobilde sürdürmüştür. Bu dönüşümün edebiyat üzerinden de kolayca takip edilebildiğini artık biliyoruz. *Araba Sevdası*'ndan başlayarak pek

58 *Çocuk Adam*, İst., 1965, Rek Tur Y., s. 58.
59 Selâmi İzzet (Sedes), *Canım Ayşe*, İst., 1933, Remzi Ktbh., s. 109.

çok metnin otomobil için kaleme alınmış gibi okunması pekâlâ mümkündür ve bu yeni okuyuş, metnin özüne hiçbir zarar vermeyecek kadar tutarlı olabilir.

Teknoloji Karşısında Edebiyat

Edebiyat teknolojiden pek de hazzetmez; onu yaşamak yerine, bilim-kurgu olarak hayâl etmenin meşrebine daha uygun olduğunu düşünür. Daha XIII. asır bitmeden Roger Bacon'ın uçağı ve denizaltıyı tasarlaması, Thomas More'un 1516'da tamamladığı *Utopia*'da kuluçka makinasından bahsetmesi, 1660'ta Joseph Glanvill'in *Scepsis Scientifica*'ya elektrikle çalışan telgraf makinası hakkındaki tasavvurunu eklemesi gibi yüzlerce örnek bize hep aynı şeyi gösterir: Teknolojik gelişme için muhayyile herşeydir ve uygulama alanı bilim olsa da temsil edildiği yer edebiyattır. Nitekim, 1602'de kaleme aldığı *Civitas Solis*'te yakıt yerine rüzgâr enerjisiyle hareket eden arabalar düşünen ve düşleyen Campanella da aslında otomobilin gizli fikir babasıdır.

Ya biz?... Bizde ve bütün bir Şark'ta tahayyül ile tasavvur sadece insanın iç dünyasını zenginleştirmek için vardır. Mekaniği tasavvur etmek ve teknolojiyi düşlemek bu yüce maksadın ancak seviyesini düşürür. İbdâ ve îcat önemlidir ama, hedef hâline getirilmeden... En yüksek ve incelmiş teknoloji dendiğinde, Şark'ın asırlarca seyrettiği ve üzerinde fikir yürütüp duygularını tarttığı âlet hep saat olagelmiştir. Saat, şark için mekaniğin zirvesi ve zaman ile zemini kaynaştırarak, soyutlamalar yapmamıza müsaade ederek iç dünyamız hakkında bir şeyler öğrenmemizi sağlayan yegâne sanayi mahsûlüdür. Osmanlı'nın niçin bir sanayi devrimi yaşamadığı sorusunun muhtemel cevaplarından biri de burada ortaya çıkar. Yaşamamıştır; çünkü teknolojik ilerlemenin insanın rahatını sağlamaktaki yararı şüphesiz olsa da ferdî tekemmülü için köstek vuracağı endîşesi alttan alta hep hissedilmiştir. Batı'da sanayi devriminin temel amacı, daha kısa zamanda, daha az emekle, daha çok işi, daha büyük kârla ortaya çıkarabilmektir. Şark ise, alınterine, el emeğine, helâl kazanca, zamanla olgunlaşan ustalığa ve maharete, fütüvvete, sabırla ve tevekkülle çalışmaya inanırken, sanayileşmek fikrine sadece burun kıvıracaktır.

Teknoloji için kafa yormak, onu şekillendirecek mekanik zekâya sahip, kalifiye insanı yetiştirmekle mümkündür. Bir başka söyleyişle, önce sınaî ihtiyaç-

ları karşılayacak insan yetiştirilir, sonra da teknoloji kendi ihtiyaç duyduğu insanı şekillendirir. Bu süreç, insanın makinalaşmasını ve bundan mutluluk duymasını sağlar. 1900'de Paris'te açılan sanayi sergisi uzun ve zahmetli bir devrimin metalik yekûnünü çıkarırken, hemen ardından gelen ve bütün Avrupa'da muhteşem törenlerle kutlanan yılbaşı da yeni asrın başlangıcını müjdeleyecektir. Yeni asır sadece teknolojik zaferin değil, modernizmin hedeflediği yeni insan tipinin de başarıyla yaratıldığının habercisidir. Bu yeni insan, kendini makinada gerçekleştirmiş, onunla simbiyotik bir ilişki kurmayı becermiş, hayâllerini, ideallerini, yaşayışını onun şekillendirmesine müsaade etmiş, hattâ fikrini ve ruhunu da ona teslim etmiş olan yeni bir türdür. Adını Yves Gingras'ın *"homo technologicus"* koyduğu yeni bir insan türü...

Bu yeni insan, ilhamını makinadan alan tefekkürünü ve ruhunu yeni bir felsefenin, yeni bir edebiyatın içinde ifade edecektir ve öyle olur. İtalyan şair Flippo Marinetti tarafından kaleme alınan ve 20 Şubat 1909 tarihli *Le Figaro Gazetesi*'nde yayımlanan *"Manifeste du Futurisme"*'inde, dünyanın ihtişamını artıranın *"hızın güzelliği"* olduğu söylendikten sonra, *"Patlayıcı nefesli bir yılan gibi kaportası büyük borularla süslenmiş bir yarış arabası -kükreyen bir araba Semadirek'in Zaferi'ne kıyasla daha güzeldir"* diye eklenir[60]. Guillermo Giucci, *The Cultural Life of the Automobile: Roads to Modernity* adlı kitabında, otomobili *"kinetic modernity"*'nin işareti saymakta haklıdır; çünkü yüceltilen teknolojinin ve mahsûlleri toplanan modernitenin artık romantizmi başlamakta ve bunun temsili için seçilen en mükemmel ürün de otomobil olmaktadır.

Marinetti'nin *Lussuria-Velocità*'daki (1921) *"All'Automobile da corsa"* (yarış arabasına) şiirinin daha ilk mısralarında,

Veemente dio d'una razza d'acciaio
Automobile ebbrrra di spazio[61]

denirken, *"vemente"* (şiddetli) ve *"ebbra"* (sarhoş) kelimelerinin telâffuzlarına eklenen seslerle, ayrıca *"razza"* (yarış) ve *"spazio"* (çelik) kelimelerinin *"z"*'lerinden de istifade ile bir yarış arabasının kuvvetli motorunun gürültüsü hatırlatı-

60 *Fütürist Manifestolar Kitabı-Belgeler*, (terc. T. Yılmaz), İst., 2008, Altıkırkbeş Y., s. 10.
61 *Çelik yarışının tanrısı Kahhar Pistte sarhoş bir araba var*

lırken yapılan şey, bu güçlü makinaya olan hayranlığı ifade gayretidir. Bir başka fütürist, *Il canto dei motori*'nin (motorların şarkısı) yazarı Luciano Folgore *"Automobile quasi te"* (otomobil neredeyse sen) şiirini yahut Auro d'Alba (gerçek adıyla Umberto Bottone) *"Battute d'automobile"*'i (bir otomobilin kalp atışları) aynı fütürist hayranlıkla yazarlar[62]. Rus fütürizmi de Leh asıllı Bruno Jasieński'nin:

Altın bir yaz sabahıydı mesnevî vezninde akan yolda
Gidiyordu araba dümdüz, katıp tozu dumana
Yüzaltmışı gösteriyordu kırık kilometre saati
Sarı başaklarla dalgalanan tarlalar geçmekte acele ediyor idi

diye başlayan *"Miłość na aucie"* (otomobilde aşk) şiirinde olduğu gibi, hız, asfalt ve otomobil üzerinden ilerleyerek bu sevdaya dahil olur[63].

Kendini teknolojinin bir parçası gibi görmeye başlayan ve onunla bütünleşmekten rahatsızlık duymayıp, tam tersine mutlu olan batılı için, otomobili romantik bir edebiyat nesnesine dönüştürmek kolaydır. Oysa Osmanlı'nın kendini gerçekleştirme ve mutlu olma alanları bambaşkadır. Avrupa'nın teknolojisi ile değil, teknoloji ürünleri ile tanışmış olmak, onu makina hayranlığından muhafaza etmiş gibidir. Yine de Batı'nın mekanik olana yakınlık duyan ve kendini onunla özdeş kılmaya çalışan yeni insan modelinin kültürel uzantıları Osmanlı toprağını sarmakta gecikmez. Âdetâ, makinayı seven ve onunla bütünleşen insan fikri edebiyat ve sinema gibi geçirgen yüzeylerden içeri sızmaya başlamış gibidir. Öyle ki, cumhuriyetin ilk yıllarında, Karel Čapek'in *R.U.R.* oyununu (1921) ve *"robot"* kelimesini tanımak için bile, yazılmasının üstünden sadece beş-altı yıl geçmesi kâfî gelir. Halid Fahri'nin *Âlem-şümûl Sun'î Adamlar Fabrikası* adıyla tercüme ettiği oyun, 1927'de -hem de devlet tarafından- basılır. Resmî mesaj çok açıktır.

Sanayileşmenin *"manufacture"* devresini bile tam mânâsıyla yaşamamış bir toplum için, teknolojinin üstünlüğüne inanan ve onu daha da yükseltmek adına makinalaşmaya olumlu bakan *"homo technologicus"*u yaratmak bir hayâldir.

62 Guillermo Giucci, *The Cultural Life of the Automobile: Roads to Modernity*, (terc. A. Mayagoitia-D. Nagao), Austin, 2012, Univ. of Texas Press, p. 52.
63 Nina Kolesnikoff, *Bruno Jasieński: His Evolution from Futurism to Social Realism*, Waterloo, 1982, Wilfrid Laurier Univ. Press, p. 129-130.



Makinaların insanların duyguları üzerindeki tahribatını inceleyen Bertrand Russell (1872-1970)

Bertrand Russell, Nîsan 1924'te *Vanity Fair*'de yayımlanan bir denemesinde makinaların duyguları yok ettiğinden yakınırken, insanların saadetini iki yerde engellediğini söyler. Bunlar *"hasbîlik"* (*spontaneity*) ve *"çeşitlilik"* (*variety*)tir[64]. Sadece bu tesbitin ışığında bakmak bile, Türk milletinin makinalaşmasının ne kadar zor olduğunu farkedecektir. İşte Nâzım Hikmet... Karnına bir çift trübin, arkasına da bir çift uskur takılmış bir makinaya dönüşmeyi başarırsa bahtiyar olmayı umduğundan bahsettiği *"Makinalaşmak"* şiirini 1923 yılında yazdı; lâkin hayatının tek gününde bile makina olmayı istemedi. İstese de olmayı asla beceremezdi. İşte Reşat Nuri'nin 1927'de basılan *Bir Kadın Düşmanı*'nın "Homongolos"u Ziya... Çevresindekiler ona motosikleti gibi güçlü, fakat ruhsuz bir makina olduğu için bu adı takmışlardır. Niçin "Homongolos"? Çünkü, 1916'da Otto Rippert'in yönettiği *Homunculus* serisi gösterime girmiş ve bizim sinemalarımızda da *"temâşâgerân"*a arz edilmiştir. Nasıl takdim edilirse edilsin, tıpkı

64 "Machines and Emotions", *Spectical Essays*, London-New York, 2004, Routledge, p. 67.

Dr. Frankestein gibi, bir profesör tarafından îcat ve imâl edilen Homunculus da modernizmin ve teknolojinin uğursuz bir zaferidir. Hâlbuki Ziya, herkesi *"hakikî bir makine"* olduğuna inandırmışken, mektupları ve intiharıyla insan kalmayı başardığını ispatlayacaktır. O da bir *"homo technologicus"* olmamıştır. Sonuncu örnek ise, 1939 yılına ait... İlhan Tarus, tam da Cihan Harbi'nin ortasında Demir adında bir *"makine adam"*ın hikâyesini yazarak[65], insanımız duygusuz bir makinaya dönüşmeye başlamışken, bir robotun verdiği insanî tepkileri anlatır ve Türkiye'deki insan yetiştirme düzenimizin hızla mekanikleşmesinden duyduğu rahatsızlığı belli eder. Bunun mânâsı, tektük de olsa, makinalaşmış insanlar belirmeye başlamışsa bile, ediblerin ve eserlerinin bunu fütürist bir hevesle alkışlamayacağı ve bu türlü bir modernizmi kıyasıya eleştireceğidir.

Sözün özü, makinalaşmaya karşı kendine has bir duruş sergileyen bir milletin otomobil karşısındaki tavrının farklı ve mütenâkız olması beklenemez. Aslına bakılırsa, XIX. asrın büyük edibleri, meselâ Victor Hugo yahut Théophile Gautier lokomotiften niçin nefret etmişlerse, Türk'ün otomobil karşısındaki duruşu da biraz onları andırır. Rémy de Gourmont, yeni asrın başlarında, otomobilin varlığını sorguladığı bir yazısının sonunu otomobillerin trenler gibi sosyal bir güç hâlini alamayacağından asla şüphesi bulunmadığını söyleyerek bitiriyordu[66]. Muhtemeldir ki, XX. asrın başında Türk edibi de bundan farklı bir fikirde değildir.

Ömer Seyfeddin bir *"hezeyân-ı mücessem"* ve bir *"kütle-i akur"* olarak adlandırdığı otomobilin *"makinistinin çirkin maskesiyle dâimâ önüne bakarak, mütemeddin bir ejder gibi mağrur"* geçişini, *"müdevver ve mehîb tırtıllara benzeyen şişman tekerlekleri"*nden kalkan toz bulutu içinde kayboluşunu öfkeyle anlatır. Ona göre, *"mutlaka zengin ve bahtiyar olan"* sahipleri, kendileri için *"en müntehab bir vâsıta-i huzûz"* olan otomobillerinden asla inmemeyi hayâl ederek yaşamaktadırlar[67]. Ahmed Haşim, *"keşke"* ile başladığı ve *"şehrin bütün otomobillerini ortadan kaldırmaya imkân olsa!"* diye iç geçirdiği bir yazısını, *"Halkçı bir memleketin dar sokaklarında demokratik bir münâkale vasıtası olmayan otomobile bu kadar geniş yer*

65 "Bir Makinenin Gözyaşları", *Köle Hanı*, İst., 1954, Yeditepe Y., s. 17-25.
66 "Philosophie de l'automobilisme", *Promenades Philosophiques*, 2e Série, Paris, 1908, Société du Mercure de France, p. 290.
67 "Otomobil", *Haftalık Serbest İzmir Gaz.*, Nu. 22, 13 Muharrem 1329.


Otomobil ve komşu (Cem, 2 Mayıs 1929, sayı 49)

vermemeli!" diye bitirir[68]. Refik Halid, bir başka yerden tutturur ve otomobilin pahalı bir eğlence oluşuna dikkat çeker[69]:

"Onun "vızz" diye kayıp gidişine, gelin gibi duruşuna, sapasağlam, cakalı hâline bakmayınız; maroken yaylı koltuklarına can atmayınız. Dışarıda, herkesin içinde uygun, geçimli, sıhhatte, melek huylu görünen hanımefendi gibi, yerine garajına dönünce ne belâlı, zahmetli, masraflı, titiz, çürük, çalçene olduğu meydana çıkar.

Biz, geliniz şimdilik bekâr kalalım. Sokaklar taksi dolu... Müşteri kolluyor. Bunlarla nefsimizi körletelim."

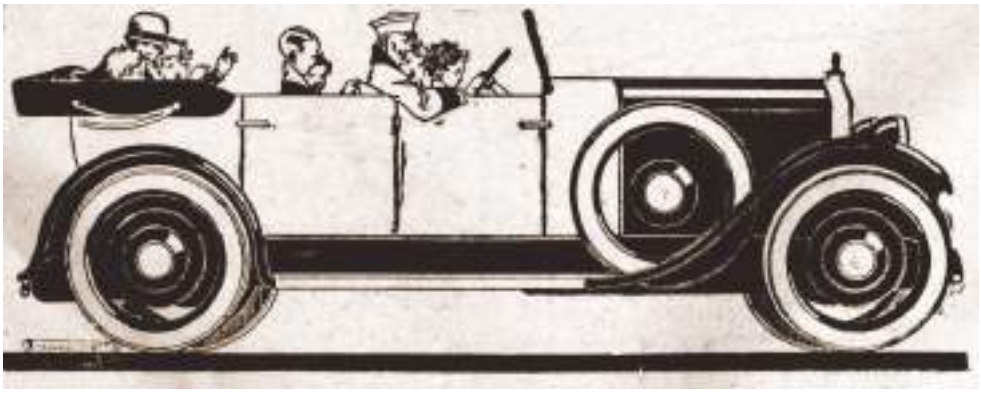
Orhan Seyfi bir yazısında[70] *"bir numaralı halk düşmanı"* olarak makinayı göstererek, onu *"yirminci asır dediğimiz, bu ıstırap cemiyetinin zebanisi"* sayar. Onca kalabalığına rağmen, kendine has bir sükûneti oluşuna batılı seyyahların şaşakaldığı İstanbul'da, şimdi otomobil denen makinanın dinmek bilmeyen gürültüsü içinde yaşamanın verdiği sıkıntıya dertlenir ve eskiyi özler:

"Ah, o makinesiz günler! Göğe korkusuz bakan, havayı emniyetle teneffüs eden atalarımızın huzur içinde çıkrıklarını çevirdiği o mesut zamanları hasretle anıyorum!"

Abdülhak Adnan Adıvar, bir yazısında[71] otomobilin *"boş gezen zenginler veyahud ticaret aristokrasisinin oyuncağı"* olarak doğduğunu söyledikten sonra, sözü o günün Türkiyesine getirir. Ona kalırsa, otomobil bencil, burnubüyük ve *"antisocial"* bir araçtır:

"(...) otomobil, bugün hele bizim memlekette 'dolmuş müessesesi' sayesinde pek demokratik bir vasıta olmuştur. Halkın kolaylıkla istifade ettiği bu dolmuşlar ve otobüsler yanında, yine yalnız bir veyahud iki, üç kişinin istifade ettiği ve mamafih yollardan

68 "Otomobiller", İkdam Gaz., Nu. 11110, 28 Mart 1928.
69 *Deli*, İst., 1939, Semih Lûtfi Ktbv., s. 102-106.
70 "Makine", *Kulaktan Kulağa*, İst., 1943, Ülkü Bsmv., s. 67-68.
71 "Şimendifer, Otomobil Ve Uçak", *Hakikat Peşinde -Emeklemeler-*, İst., 1954, Doğan Kardeş Y., s. 236.



Kalabalık bir aile için otomobil reklamı (Resimli Gazete, nr. 88, 9 Mayıs 1925)

geçerken ikisinin, kırk kişinin yolunu kapayacak kadar uzun ve büyüklerine tesadüf olundukça bu otomobil denilen vasıtanın gene aristokratik bir oyuncak, daha doğrusu antisocial bir vasıta olduğunu hatırlamamak kabil olmuyor."

Adıvar bir diğer yazısında ise, otomobilin nasıl bir bağımlılık yarattığını pek çarpıcı cümlelerle anlatır[72]:

"Eğer koldan, bacaktan sakat olanlara otomobil müsaadesi verilse belki bir kol veya bacaklarını verecekler bulunurdu. Kim bilir belki daha kolay bir çaresini bulurlar; çünkü esasen faydalı olan otomobil, tıpkı afyon gibi düşkünlüğü zorlu bir meseledir."

Otomobili ve onun temsil ettiklerini millî kültür için tehlikeli bir düşman olarak gören Nurettin Topçu, *"Otomobil denen iğrenç sesli canavar, kalbi çürüyen dünyamızın kıyma makinelerini andırıyor"* dese de bu amansız gidişi durduramaz. Tanıl Bora bir yazısını Topçu'nun otomobilde simgeleştirdiği tehlikelere ayırır[73]. Makalede Topçu'dan iktibas edilen birkaç cümle:

"Akıl ile ilmin meyvesi olan bir medeniyetin en açık ifadesini dolaştıran otomobil, iri ve kaba oyuncaklar halinde sahiplerini sevindirirken, büyük hapishanenin sokaklarında sağa sola saldırarak boğazlayacak bir hasta, bir dalgın, bir yorgun ve yerlerde sürünen bir mazlum arıyor."

72 *Bilgi Cumhuriyeti Haberleri*, İst., 1945, Tasvir Neşr., s. 61-64.
73 "Otomobilin Şerri: Nurettin Topçu'da Anti-modernist Buğz, Teknoloji Sıkıntısı ve Otomobil Nefreti", *Hasan Ünal Nalbantoğlu'na Armağan*, İst., 2008, İletişim Y., s. 389-403.

"(…) aralarında hoyrat sesli sayısız otomobillerin uğuldadığı servet mahzeni apartman kaleleriniz, millî kültürümüzü kurtaramayacaktır."

"Daha dün köyünde kilere koyacağı kışlık buğdayını hesaplayan kadın şimdi yeni otomobilin markasını düşünüp beğenmekle büyük şehirlerde tembel tembel vakit geçiriyor."

"(...) her birimizin kendimizden gizli veya açık emeli bir otomobil sahibi olmaktır. Modern cemiyetimiz otomobilin şerrinden kurtulup bağrına basacak bir emel bahçesi çiçeklendirmiyor."

Bu örnekler, Tanıl Bora'nın deyişiyle *"anti-modernist buğz"* içindeki bağnaz bir gericiyi haber vermiyor; sadece, modernleşirken beliren otomobil tutkusunun millî benliği sarsan taraflarına dikkat çekiyor[74].

Peyami Safa, hız çağında yaşamayı sorguladığı bir köşe yazısında, sözü bir ara *"asrın dehasını temsil eden harika"*nın hangisi olduğu meselesine getirir ve cevabı içinde saklı olan o çok isabetli soruyu sorar[75]:

"Bu asrın dehasını temsil eden bir harika seçmek lâzım gelirse, en büyük fazileti atlı arabadan daha hızlı gitmekten başka bir şey olmayan otomobile mi, yoksa dünyanın seslerini oturduğumuz odadan duymak imkânını yaratan radyoya mı reyimizi vereceğiz?"

Afşar Timuçin, otomobil tutkusunu *"beyinleri toptan yokeden bir hastalık"* sayar ve bu bulaşıcı hastalığın ölümcül ciddiyetine dikkat çeker[76]:

"Otomobil hastalığı, düştüğü ülkeyi, düştüğü mahalleyi, düştüğü aileyi, düştüğü toplum sınıfını yoketmede televizyondan bile etkili. (…) Evet, her hastalık, sahibine verdiği tedirginlikle belirgindir. Ama bu baş hastalık, otomobil hastalığı, sahibine verdiği uyuşuklukla ve sahte güven duygusuyla belirgin. (…) sıradan insan, yürüyen tenekeleri insanlığın, çağımız insanlarının en yüce değeri diye göstermeyi başardı. Bu tenekeler, kulübelerde tir tir titreyen çocukların düşlerine yapma güller gibi girmiştir. Otomobil bütün toplumlarda, bütün sınıfların ortak putudur artık."

Son bir örnek de Ahmet Refik Sevengil'in romanından... Bu defa, izlenen yol biraz farklı... İstanbul'un tarihî dokusu ile otomobilin uyumsuzluğu

74 Oysa aynı sıralarda Roland Barthes, Citroën'in DS 19 modelinin kültürel değerini gotik katedrallerle kıyaslamakta idi ["Yeni Citroen", *Yazı Ve Yorum*, (terc. T. Yücel), 2. bs., İst., 1999, Metis Y., s. 43].
75 "Medeniyet Ve Sür'at", *Objektif-VIII: 20. Asır Avrupa Ve Biz*, 2. bs., İst., 1978, Ötüken Neşr., s. 89.
76 "Çağımız Bir Otomobil Çağıdır", *Yeni Ufuklar Der.*, Nu. 244, Aralık 1974.



Üsküdar (İBB Kültür AŞ Arşivi)





Otomobil kullanırken giyilecek mont reklamı (Tasfir-i Efkâr gazetesi, nr.969, 19 Safer 1332, s.6)

hakkındaki düşüncelerini kendi ağzından aktarmanın yeteri kadar etkili olmayacağını düşünen romancı, bu görevi Mis Kolet'e havale eder. Misafir hanım, kendisini Çamlıca'ya götürmek için yıpranmış otomobiller içinden sağlamca bir taksi seçmeye çalışan Çetiner'e der ki[77]:

"Üsküdar, eğri büğrü sokakları ve çokluk birer tarafa yatmış evleriyle bana primitif ressamların son zamanlarda Avrupa salonlarında moda olan tablolarını hatırlatıyor. Yalnız bu güzel kompozisyon içinde otomobil aykırı bir maddedir. Bundan evvel geldiğim zaman beni Çamlıca'ya tek atlı bir küçük arabayla çıkardılar; tamamen tarihin ve kurun-ı vustanın içinden geçiyorum sandım. Böyle bir arabaya binmemizi istemez misiniz?"

İşte, kendince sebeplerle otomobile muhalefet eden yazarlarımızdan küçük bir itiraz demeti... Bu yorum ve iddialar, Avrupa'daki teknoloji âşıkı ve makinalaşmaya müştak Avrupalı nesle karşı ayak direyen batılı yazar ve fikir adamlarının kanaatleriyle birebir örtüşüyor. Türk'ün onlardan farkı, teknolojiyi kendisinin üretmeyip, ithâl etmesinde... İthâl edilen her araç, yanında kullanma ve yaşama kültürü ile gelir. Nasıl ki, bir zamanlar ithâl edilen Fransız

77 Ahmet Refik Sevengil, *Çıplaklar*, İst., 1936, Vakıt Matb., s. 208.

"phaéton"'ları, İtalyan *"bracciolo"*'ları, Macar *"hinto"* ve *"karoça"*'ları, İngiliz *"brig"* ve *"landau"*'ları, *"coupe"*'ları atlı araba kültürümüze girdiğinde sürücünün ve yamağı ispirin kıyafetlerinden, koşumlardan, karoseri mefruşatından başlayan bir dizi şeklî değişim, arabayı kültürel teceddüdün bir parçası hâline getirmiş; lâkin bunu, yerli kültür unsurlarıyla kaynaştırarak yapmışsa, modern teknolojinin ithâl edildiği vasıtalar için de durum aynıdır. Türk'ün teknolojiyle olan mesafeli münasebeti, onun ürünlerini kendine göre dönüştürerek kabûllenmesini getirir. Anadolu yollarında hâlâ rastlanan örnekler, sözgelimi motor aksâmı sökülmüş otomobil karoserinden mâmûl *"araba"*ya koşulmuş atlar yahut araba tekerleği yerine takılmış otomobil jant ve lâstikleri bize bu dönüştürmenin işaretleri olarak görünmelidir. Yine de çarpıcı örneklerden biri edebiyattan gelir:

Tanpınar'ın *"Acıbadem'deki Köşk"* hikâyesinde[78], anlatıcının eski bir çarkçı yüzbaşısı olan dayısı tanıtılır. Yirmi sahîfe süren tek cümleden ibaret bir mekanik risalesi de bulunan dayı Sâni Bey, II. Meşrûtiyet sonrasında modernleşmenin teknolojiden geçtiğini fark etmiş, îcatçı Türk ruhunun bütün trajikomik yanlarıyla tecessüm eden hâlidir. Bisikleti gördüğünde hayran kalan, fakat *"bir eksiği var, yağmurda, güneşte insan açıkta kalıyor. Bir de kolları ve bacaklarıyla çok yoruluyor. Bunu tâdil etmek lâzım"* diyen dayıbey, önce köşkün emekdar atı Derviş'i ve onun çektiği arabayı satar; sonra da üstü kapalı ve dört kişilik bir bisiklet tasarlar. Herşey iyidir de bu koca arabanın pedalını çevirmek, yön vermek çok zordur. Hele yokuşlarda, Kâhya Kerim Ağa'nın inip çekmesi gerekmektedir. İşte bu noktada bulduğu çare hem Sâni Bey'in hem de Türk tipi teknolojinin kaderini işaretler. Dayıbey der ki, *"Araba mükemmel işliyor, fakat yorucu oluyor. Bu yorgunluktan kurtulmak için kendi vücudumuz yerine, yani onu yormamak için öne bir at taksak nasıl olur?"* Attan ve arabasından kurtulmak isteyen Avrupalı mûcidin bisikleti ortaya çıkarmasına mukabil, Sâni Bey bisikletten at arabasına varmaktadır. Sanayileşmenin önemine bütün kalbiyle îman eden Türk'ün bile kaçınılmaz bir hâl alan çıkmazı işte tam da buradadır. En modern olanı bile yerli ve geleneksel olana dönüştürme kabiliyeti... Otomobile karşı olan tavrımızda da biraz Sâni Bey gibi davranmayı sürdürdüğümüz

78 *Yaz Yağmuru*, s. 75-86.



Kayseri'de Millet Mektebi'ne giderken bir kızın kaçırıldığı otomobil (Milliyet gazetesi, nr.1089, 21 Şubat 1929, s.8)

söylenebilir. Aransa, otomobil tekerleri ve aksı üzerine bindirilmiş at arabalarını bugün bile Anadolu'nun pek çok yerinde kolayca bulmak mümkündür.

Edebiyat önemli bir kültür taşıyıcısıdır. Geleneği koynunda saklarken, yeniliğin benimsenmesi için çabalamayı da görev bilir. Bir yandan sınaî gelişimi sağlayacak îcatlar için uygun muhayyileyi geliştirir ve bilime prototip teklifleriyle akıl verirken, diğer yandan da elde edilen teknolojik sonuçların insanî etkilerini hesaplayarak beşerî değerleri muhafazaya çalışır. Her kültür taşıyıcı gibi/ kadar yerli ve millî olan edebiyat, otomobil büyüklüğünde bir îcadın etkilerine karşı temkinli davranmakta ve kendince bir refleks geliştirmekte haklı olabilir. Campanella tarafından hayâl edildiği ilk günden beri edebiyat arsasında dolanan otomobil, kültürel değerlere temas ettiği noktalarda edebiyatın ilgi ve yönlendirmesi ile karşılaşmaktan rahatsızlık duymazken bile, edebiyat hep tetiktedir. Bu dikkatin bir sebebi de edebiyatın bir kültür taşıyıcısı olarak kendini sadece başşehrin değil, taşranın insanı için de sorumlu saymasıdır. Bir başka söyleyişle, motorlu araçların İstanbul'da benimsenme hızı ve sebepleri edebiyatı ne kadar ilgilendiriyorsa, taşradaki karşılığı da o kadar ilgilendirir.

Araştırılsa, hemen her başşehrin kültüründe aynı özelliği bulmak mümkündür. Pâyitaht, kendisini var eden geleneği bütün bir vatan toprağından alsa da bu varlığı sürdürmesini sağlayan geleneği tek başına inşa eder. Nasıl ki, herşeyin en cazibi, en pahalısı, en kalitelisi önce pâyitahtta boy gösterir, ibdâ ve îcat eseri olan ilklerin de her yerden evvel orada arz-ı endâm edişi gayet tabiîdir. Bu özelliği yüzünden, pâyitahtlarda geleneğin ömrü, modern ve teknolojik olanın ömrü kadardır. Bir başka deyişle, orada her gelenek aslında gidenektir. Dolayısıyla, otomobilin ve diğer motorlu taşıtların İstanbul'da boy göstermeleri ile kendi geleneklerini oluşturup yaşama ve taşıma kültürüne eklemlenmeleri şimşek hızında cereyan eder. Oysa Anadolu'nun aynı doygunluk ve kanıksama noktasına varması, mevcut yaşama ve taşıma kültürünü değiştirmesi için ciddî bir sürenin geçmesi gerekir. Bu yolda geleneğine sımsıkı yapışmanın güzel bir örneği diye Samim Kocagöz'ün hikâyeleştirdiği *"savran"*ı (deveci) hatırlamak mümkün[79]...

Savranın beş devesi vardır ve her sonbaharda oğlu Salih'le Ege yollarında yük taşımakta; sair zamanlarında ise, kasabanın küçük kahvehânesini işletmektedir. Bir gün yanına gelen Salih, artık bir kamyon almaları gerektiğini söyler. Savran öfke ile oğlunu yanından kovar. Yedi yaşından beri kataın başında giden ve *"develerini yolun üzerinde ürküten otomobillere, şoförlere nasıl küfredileceğini"* öğrettiği, *"âdetâ şoför ve otomobil düşmanı"* olarak yetiştirdiği oğlunun bu isteğini hazmedememiştir. Sonunda, kasabalı araya girer ve savran iki devesini dörtyüz liraya satarak Ford marka bir kamyonun ilk taksidini ödemeye razı olur. Salih, yeni kamyonuna babasını bindirip sokaklarda dolaştırdıkça, bir yıla kalmadan bütün borcunu ödeyip kâra geçince savranın tavrı değişir; *"Ülen, bu tomafil işimize yaradı be kızanlar!"* demeye başlar. Damın bir köşesinde unuttuğu develerinin meskenlerini artık bir kamyonla paylaşmalarını yadırgamaz olur.

Derken, bir gece yarısı Salih kamyonunda genç bir kızla gelir; onu kaçırmıştır. İşte savranın tepesini attıran bu son hadise olur. Yaşlı baba, oğlunun kız kaçırmasına değil, bunun için kamyon kullanmasına içerlemiştir. *"Tüh be! Kız kaçırmak kimlere kaldı. Hem de otomobile bindirip getirmiş"* diye hayıflanır. Ona

79 "Savranın Oğlu", *Telli Kavak*, İst., 1941, Muallim Ahmet Halit Ktbv., s. 71-77.

kalırsa, kız kaçırmak için attan başka bir yol kullanılamaz. *"Kızı kucağına, atın terkisine alıp dörtnala kapıp koyvermedikten sonra neye yarar"* diye söylenir durur. Hikâyenin şahidi ve anlatıcısı da şöyle bir düşünür ve *"Hakikaten atla, bağırta bağırta kız kaçırmak ne müstesna birşeydi. Bunun yanında otomobil ile, motosikletle kız kaçırmak kadar âdî bir hareket olamaz"* kararına varır. Savran *"Beni maskara ettiniz"* diye herkese küser ve herkesi kovduktan sonra da kahvehânesini bir daha açmaz.

Kocagöz'ün savranı, *"devr-i Osmânî"*de motorlu araçların İstanbul'dan önce görüldüğü Ege'de yaşamasına rağmen, gelenekli taşıma kültürünü muhafaza eden sıradan insanı büyük bir inandırıcılıkla temsil eder. Yaşlı adam, *"bir kamyonun taşıdığı yük, dokuz deveye bedel olduğunu, aynı zamanda dokuz devenin 24 saatte bir yere götüreceği bu onsekiz çuval yükü, kamyonun iki saatte götüreceğini"* kavradığında, artık deve katarında inat etmeyecektir; lâkin, bir ucundan yiğitlikle ilgisini kurduğu kız kaçırma teşebbüsü için de kamyon kullanıldığını görünce, bunu haysiyet kırıcı bulup utanç içinde herkesten uzaklaşacaktır. Otomobilin bunca yaygınlaştığı günümüzde bile, kimi zaman gelin alayı düzülürken at kullanmakta ısrar edilişi de gösteriyor ki, hayatımızı kolaylaştırdığı yerlerde motorlu araçları kolayca kabûllenirken, saf hâliyle geleneğin yaşadığı alanlarda atın yerini almasına gönlümüz hâlâ müsaade etmiyor. Edebiyat, hitap ettiği milletin işte bu cins dikkat ve titizliklerini de tesbit etmek ve üzerinde düşünmek zorundadır.

Otomobil, ferdin bizzat satın aldığı, kullandığı ve evinin garajına sokabildiği ilk motorlu araçtır. Bu özelliği ile kıyaslamaya kalkarsak, onunla kurduğumuz münasebeti ne trenle olan ilişkimize benzetebiliriz ne de otobüsle... Otomobil ferdî ve şahsî olana çok yakın durur ve pek çok özelliğiyle ya bizi tetikler, ya kendine benzetir ya da içerilerde bir yerde sakladığımızı bizim bile fark etmediğimiz yönlerimizi ortaya çıkarır. O teknolojinin tabiata karşı kazandığı zaferi simgeler. Ona sahip olan kişi ise, teknolojinin ulaştığı zirveyi satın alıp, bu büyük güçle dünyayı alt etmiş olduğunu düşünür. Otomobil, *"kinetic modernity"* adına lâyık bir gelişmişlikle donanmışken, bu vasfını taşıdıklarına da aktarır. Sürücü veya yolcu oluşumuza, yolculuk arkadaşımıza, gittiğimiz yola ve yöne, gidiş şeklimize, nasıl bir otomobil kullandığımıza, ne zaman ve nerede kullandığımıza

göre ruhumuzun başka başka parçalarını etkiler. Bu etkilerin milletten millete değişkenlik gösterdiğini bir kere daha hatırlattıktan sonra, sürücüsünden başlayarak otomobilin Türk zihninde ve ruhundaki karşılığını edebî metinler üzerinden araştırmaya başlayabiliriz.

Şoför

Fransızca'da *"chauffer"* fiili *"ısıtmak"* demektir. Nasıl ki oradan türetilen *"chauffe-bain"* (banyo ısıtıcı) kelimesi Türkçe'de *"şofben"* imlâsıyla kullanılıyorsa, *"chauffeur"* de *"şoför"* diye öylece dilimize girmiştir ve öncelikle buharlı gemi gibi, şimendöfer gibi araçların ateşçisini karşılar. Belli ki, ilk buharlı otomobili hareket ettiren makinisti hiç hatırlamadan, bugün de otomobil kullananlara bu ismi vermeyi sürdürüyoruz. Yine de Tanpınar'ın unutulmaz figürü Hayri İrdal'ın ağzından *"şoför"*ün değerlendirilişini okuyunca, kelimenin bu küçük tarihçesi önemini kaybediyor[80]:

"Her devrin ve yaşayışın kendisine göre bir insan tasarrufu vardır ki, bütün bir zihniyeti ve inkârı güç realiteleri ifade eder. Şoför kelimesi bunların şüphesiz en medenisi, en lâtifi, en iyisi ve en cemiyetlisidir. İki dudağın arasında bir öpüş taklidine benzeyen ve ilk hecede havaya bıraktığını ikinci hecede âdetâ geriye alan bu kelimenin Türkçe'nin en mühim kazançlarından biri olduğuna bilmem dikkat ettiniz mi? Hangi şiveden söylenirse söylensin, o daima mânâlıdır."

Hayri İrdal'ın bu hayli tartışmalı iddiasına uzun uzun mukabele etmek mümkün; ama, bizim gibi sanayi devrimi yaşamamış bir topluma otomobil ithâl edilince ve ilk şoförlerin nasıl belirdiği bilinince, cevap da kendiliğinden ortaya çıkıyor.

İstanbul'daki ilk otomobiller hem sayıca azdır hem de özel kullanıma mahsustur. O sebeple, faytonların işine engel olmazlar; lâkin, otomobil sayısı arttıkça durum değişmeye başlar. Hele, 1911'de Tütüncü Abdüsselâm Efendi'nin getirttiği iki otomobili taksi olarak hizmete sokmasından sonra, faytoncuların endîşelenmeye başladıkları söylenebilir. Yine de birer *"ludist"* gibi motorlu araçlara saldırmazlar. Onun yerine, kendilerini dönüştürerek direk-

80 *Saatleri Ayarlama Enstitüsü*, İst., (y.t.y.), Dergâh Y., s. 135-136.



"İki senelik müddetten sonra kucaklaşabilmek ne keyifli şey..." (Arkadaş, nr. 5, 25 Temmuz 1928, s. 6)

siyon başına oturmaya çalışırlar. Bu durumu otomobil sahipleri de yadırgamazlar; zîrâ, özel faytonlarının nasıl ki bir sürücüsü ve ispiri varsa, otomobillerinin de öylece bir şoföre ve muavine ihtiyacı olduğunu düşünürler. İstanbul'un karmaşık yollarını bilecek, değerli otomobillerinin hangi sokağa girerse bir daha çıkamayacağından haberdar, açıkgöz şoförler lâzımdır ve bu özellikler en kolayca sürücülerde bulunmaktadır. Muavin ise, motoru harekete geçirmek için öndeki manivelâyı çevirmekten ikide bir patlayan lâstiği değiştirmeye, radyatör kaynattıkça su eklemekten benzin bittikçe elinde bidonla yollara düşüp tedarik etmeye kadar pek çok işi yapmak için gereklidir.

Araba sürücülerinin şoförlüğe başlaması demek, uzun bir müddet zarfında oluşmuş arabacı geleneğinin ve karakterinin şoföre nakledilmesi demektir. Arabacı, genellikle güçlü bir külhanbeyine tâbi olup haracını muntazaman ödeyerek ona bağlılığını ifade eden bitirimlerdendir. Gece-gündüz sokaklarda kalmaya ve İstanbul'un ipsiz sapsız takımıyla düşüp kalkmaya, gerektiğinde bıçak çekip muşta yemeye alışkın, bileği kuvvetli kenar mahalle çocuğudur. Direksiyon başına geçmek ve şoför kasketi takmak, onun bu özelliğini yok etmez, sadece görüntüsünü değiştirir. O sebepledir ki, edebiyata yansıyan şoförlerin de arabacılıktan devraldıkları iki temel ayrım farkedilir. Bir kısmı sinsi, kavgacı, her kötülüğe meyyâl, içki ve uyuşturucu mübtelâsı, nâmus düşkünü külhanîlerdir. Mahmut Yesari'nin *Ölünün Gözleri* romanının unutulmaz figürü Mihriban'ın taksisini sıkça kullandığı Şoför Mehmet ve muavini[81] yahut *Çulluk*'un kindar Hâlet'i, kof kabadayı Şoför Aziz ile hem muavini hem de yardakçısı olan Lütfi gibi...

Diğer kısmı ise, ekmeğinin peşinde koşan, namuslu, sözünün eri şoförlerdir. Genellikle bileği kuvvetli ama, bu üstünlüğünü âcizleri ezmek için kullanma-

81 Ölünün Gözleri, İst., (1933), Semih Lûtfi Ktbv., s. 71 v.d.



yan yiğit ve namuslu delikanlılardır. Peyami Safa'nın *Cumbadan Rumbaya*'da (1936) tanıttığı Şoför Ali buna güzel bir örnektir. Ali, Karagümrüklü Cemile'ye tutulan Tahsin Bey'in şoförüdür ve komşuların deyişiyle *"hecin devesi boyunda otomofil"*i[82] ile gelip giderek ulaklık eder. Patronunun yazılı mesajını Cemile'ye gizlice vererek sırdaş mevkiine tırmanır (s. 57) ve bu yakınlaşmanın sonucu olarak, bir seferinde, Cemile'ye açılır. Tahsin Bey'in metresi Lili hakkında, *"Bu otomobil onun ne numaralarını görmüştür. Fakat biz şoför milletinin ağzımız yoktur, söyleyemeyiz"* der (s. 227). İster *"husûsî"*, isterse taksi olsun, otomobil şoförleri genellikle mahremin şahididir; çünkü, otomobil öylesine bir özel alandır ki, şoförün varlığı bile onun yolcuya aidiyetini bozamaz. Peyami Safa'nın "Server Bedi" adıyla kaleme aldığı *"Bir Şoförün Hâtırâtı"* (1928), *Arkadaş Mecmuası*'nın yayına başlamasından 8. sayısına kadar süren bir tefrikadır. Halid adıyla tanıtılan bir taksi şoförü, her sayıda başka bir hatırasını anlatır. Bütün hikâyelerin ortak yanı, Halid'in taksideki varlığını unutan müşterilerin olacak en mahrem hayatlarını söze ve eyleme dökmeleridir. Varlıklarını hiçe sayan bu rahatlıklarına rağmen, şoförler yolcularının kirli çamaşırlarını ortaya dökmeyip saklamayı nâmus borcu bilirler. Suad Derviş'in *"Şoför Mustafa"* adlı roman tefrikasında[83], taksisine binen çiftlerin arka koltukta oynaştıklarını bilmesine rağmen, Mustafa susar ve öfkesini belli etmez:

"Terbiyeli kimselerin dört duvar arasında dahi söylemekten çekineceği sözleri hiç sıkılmadan sarfeden bu utanmaz...

Şoförü insan yerine koymayan ve şu kadar bir saygı göstermeyen bir taksi parası verince onun mevcudiyetini görmüyormuş gibi hareket eden insanların hepsine Mustafa kızardı."

82 *Cumbadan Rumbaya*, İst., 2000, Ötüken Neşr., s. 53.
83 "Şoför Mustafa", *(İkdam'ın) Gece Postası Gaz.*, 25 Ekim 1963. Tefrikadan haberdar olmamı sağlayan Bahanur Garan-Erol Gökşen çiftine teşekkür ederim.



Eminönü'nde taksi şoförleri


2658

Bu ilişkinin bir ucunda duyduklarını ve gördüklerini kendine saklayan şoför varsa, diğer ucunda da sürücü koltuğunda yüzü ve adı olmayan birinin oturduğunu, hattâ kimsenin oturmadığını düşünmeye alışmış bir yolcu vardır. Yolcu sürücünün varlığını öylesine siler ki, onun sadece ensesini görüp varlığına dair başkaca bir merak duymayışından hiç rahatsız değildir. Tarık Buğra'nın, *"Mavi-Doç"* hikâyesindeki[84] taksi şoförlerini -isim vermeden- sadece otomobillerinin marka ve rengi ile anışını bu yolda bir küçük dikkat ve eleştiri olarak görmek mümkündür.

Bir de şoförlüğü maîşet zoruyla yapan gönül adamları vardır. Peyami Safa bunlardan birini de *Matmazel Noralya'nın Koltuğu*'nda tanıtır. Ferid, muayene bahanesiyle okşamaya çalıştığında, Fatma ona bir çırpıda bütün hikâyesini anlatır. Civan Ahmed'in otomobilinde çalışan Şoför Hüseyin'e olan aşkını, beraberce gezerken bir yandan da gelecek için kurdukları plânları nakleder: *"Aha şöyle başımı omuzuna dayar, gözümü yumardım. Araba uçardı. Rüzgâr pufur pufur... Kendimi Nemrut Dağı'nın eteğinde sanırdım"*[85]. Sonra bir kazada Hüseyin ölürken yaralı olarak kurtulan Fatma bir daha kendini toparlayamamıştır[86].

Nasıl ki, nüfuzlu isimlerin muhteşem faytonlarını kullanan sürücüler, efendilerine gelecek bütün övgüyü toplayan türkü ve kantolarla anılırsa, şoförler de otomobil kullanıyor olmanın bütün imtiyazını tadar ve yakışıklılıkları, çapkınlıkları, hızları ve cesaretleri şarkılara konu olur. Meselâ, Mahmud Yesari'nin *Çulluk* romanında, nezarethaneye atılan Darbukacı Hasan, tamamı tesbit edilemeyen bir şarkı söyler[87]:

Aman aman şoför
Canım kuzum şoför
Bas pompayı
Öttür kornayı...

Daha yakınlarda, Abdullah Nail Bayşu'nun bestelediği ve Aysel Saygı ile Osman Bayşu'nun düet yaptığı "Şoför" şarkısı gramofonlardan taşarak dillerde

84 "Mavi-Doç", *İki Uyku Arasında*, İst., 1954, Yeditepe Y., s. 17-26.
85 Peyami Safa, *Matmazel Noralya'nın Koltuğu*, İst., 1978, Ötüken Neşr., s. 51.
86 Aktör ve yönetmen Can Doğan, Shakespeare'den pek çok oyun tercüme etmiş; aralarından *Othello*'yu da *Taksi Durağı* adıyla uyarlamıştır. Henüz basılmamış olan oyunda, bir taksi durağında çekemezlikten çıkan hadiseler anlatılırsa da taksilerle ve taksi şoförlerinin hayatıyla olan ilgisi zayıftır.
87 Mahmud Yesari, Çulluk, İst., 1927, Sühûlet Ktbh., s. 231.

dolaşmıştır. Güftesi ve bestesi Sami Hazinses'e ait olan "Şoför Şarkısı" genç kemanî Nursal Ünsal tarafından taş plâğa okunmuştur. Modaya uyarak bir şarkı yazıp besteleyen, hattâ *Altın Kafes* filminde kullanan Zeki Müren'in "Şoför Şarkısı" da bir başka örnektir:

Buick su gibi akar
Cadillac fazla yakar
Bizim taka dururken
Chevrolet'ye kim bakar
Aksaray'a, Taksim'e
Göz değmesin taksime
İstepne delik çıktı
İşler gitti aksine
Fatih'ten Beşiktaş'a
Seyr ü sefer bin yaşa
Şimdilik ceza kesme
İnsaf et be Boru Paşa
Egzosumun dumanı
Yoktur yârin imanı
Çok fazla racon kesme
Karışır şanzımanı
Mercury, Dodge, Mercedes
Oldsmobil'de derim pes
Cadillac'ı görünce
Bende kesilir nefes
Yüz otuz ile gazlar
Viraj alırken vızlar
Direksiyonda boşluk var
Aman yetişin kızlar
Dolaşırım dağ, dere
Taksim'den Sarıyer'e
Memnun kalırsın canım
Sen de gelsen bir kere
Şişman bir madam bindi

Hemen lâstikler indi
Dokuz kişi alınca
Bizim depo delindi
Kontağı aç, gaza bas
Haydi durma, vakit az
Yapma bana böyle naz
Bülbül gülsüz olamaz
Dodge, Playmuth, Desoto
Hepsi de kıyak oto
Kalbin neşeyle dolsun
Bu yollar helâl olsun
Beşyüz kessen bir ayda
Kazanmışsın ne fayda?
Giderken motor çıktı
Giderken Aksaray'da
Duraklarda beklerim
Yokuşlarda teklerim
İki ceza bir günde
Vay benim emeklerim

Aynı şekilde, güftesi ve bestesi Selçuk Sezer'in olan "Çapkın Şoför" şarkısı da uzun süre dillerden düşmemiş, hattâ sinema filmlerinde kullanılmıştır. Buraya tamamını aktararak, dönemin şoför algısı hakkında bir fikir edinmeye çalışmak işe yarayabilir:

Arabası Plymouth
Rakı içmiş olmuş dut
Ben de çakırım ağbey
Emirgan yolunu tut
Çapkın şoför uçarsın
Dalgan kıyak coşarsın
Eski model araban
Cadillac kovalarsın
Taksim, Şişli, Beşiktaş

Yavaş sür abi yavaş
Bir güzele toslarsak
Sonra işler olur yaş
Korna çalmak yasakmış
Yol derdi kalkacakmış
Şoförler kanat takıp
Fezaya uçacakmış
Mambo, twist, bossa-nova, rock
Sarışın kız çok oynak
Al yatır kucağına
El sürme dalgana bak

Amerikan malı otolar, moda Amerikan dansları ve süratle yanyana düşünülen çapkınlık... Şoförün şarkıdan çıkarılan vasıfları bunlar... Şimdilerde bile *"hızlı olma"*nın bir anlamı da *"kızları çabuk ayartmak"* olduğuna göre, şoförün otomobilini süratli kullanması ile çapkınlığı arasında kurulan ilişki hayli eskidir.

Otomobilin âdetâ bir sihri vardır ve namuslu, evine de eşine de bağlı erkekleri bile baştan çıkarıp bir çapkına dönüştürmektedir. İlginç bir örnek olarak, yine Necati Cumalı'nın bir hikâyesi hatırlanabilir. Yazar, sıkça yaptığı gibi, *"Halim Gelecek"* hikâyesinde de mekân olarak İzmir'in küçük bir kasabasını kullanır. Bir tütün rençberi olarak askere giden Halim, şoför olarak dönmüştür. Artık rûyâlarını *"uzun kuyruklu bir taksi"* süslemekte ve şoförlüğü bundan sonraki yegâne sanatı bilmektedir[88]:

"Benim sanatım var! Bir arabam olursa olur, olmazsa İzmir'de mi İstanbul'da mı, nerede boş bir direksiyon bulursam geçer otururum."

Oğullarının yerini yurdunu terketmesinden korkan ailesi, borç harç ile otuzbeş bin lirayı denkleştirip ona mavi bir Chevrolet otomobil alır. Halim, Belkıs'la evlendiğinde otomobilini gelin arabası yapar; sonra da zifaf odalarının penceresi altına park eder. *"Odalarında yalnız kaldıkları ilk gece bir gözü gelin yatağında ise, bir gözü pencerenin önünde duran arabadaydı Halim'in."* Dahası, sabaha karşı bir ara dayanamaz ve taze gelini de yanına alıp otomobiline biner; iskeleye kadar gider. Orada birkaç saatlik eşine hayâllerini anlatır. Bu-

88 "Halim Gelecek", *Ay Büyürken Uyuyamam*, s. 217.



Sirkeci, Muradiye Caddesi'nde Emniyet otobüsleri


A.HİKMET
İSTASYON PAZARI

nun borcu bir yılda bitecek; peşinden İzmir'e yerleşip ikinci otomobili alacak; belki, yedek parça ticaretine de başlayacaktır. Halim dediğini yapar ve eşini geride bırakarak İzmir'de çalışmaya gider; para kazandıkça evini de eşini de unutur ve hovarda şoförler kervanına bir isim daha eklenir.

Adnan Varveren'in kırkbeşlik plâğındaki *"Zampara Şoför"* de hovardadır, çapkındır; ama şarkıda ifade edildiği gibi, beğendiği kızla düet yaparken, aslında ona olan aşkını ve evlenme isteğini dile getirmektedir:

-Ben hovarda şoförüm
Gece gündüz gezerim
Dönmüşüm ben Mecnûn'a
Sana da Leylâ derim
-Beni Leylâ mı sandın?
İşte şimdi aldandın
Eğer kafam kızarsa,
Vallah o zaman yandın!
-Kalça dolgun, ince bel
Kaşın gözün ne güzel
Kız ben seni alıcam
Ne olursun yola gel
-Bu türlü dâvâlarda
Olmuyor gönül, hatır
Siz şoförler kızları
Dalga geçer bırakır
-İnan seni görünce
Sana kanım kaynadı
Ben seni görür görmez
Hemen kalbim oynadı
-Yavaş yavaş ben sana
Başladım inanmaya
İçimden heves geldi
Sana âşık olmaya

Bu mısraların ilginç yanı, başlayan aşkın ve evlenme isteğinin işlendiği bir şarkıda bile şoföre inanılmayışı ve plâğın adında yine de *"zampara"* sıfatının yer alışıdır. Şoför hakkındaki bu yerleşik kanaat, uzun bir zamanda yaratılmış ve ekseriyet tarafından hiç tartışılmadan kabûl görmüş bir tip kategorisi olarak *"şoför milleti"*nin varlığını haber veriyor. Aka Gündüz'ün 1930 Mayıs'ında Ankara'da tamamladığı *Bir Şoförün Gizli Defteri* adlı romanının hemen başlarında, uzun ve ciddî bir hitap vardır. Şoför Erol'un ağzından yükselen itirazlar *"şoför milleti"* etiketine yöneltilmiş haklı gerekçeler taşır[89]:

"*Canına yandığımın dünyası! Ölüsü tenekeli insanlar! Bir lâf çıkarmışlar: Şoför milleti! Amma nereye gitsen bu lâf... Fransa'ya, Almanya'ya, Londra'ya, Amerika'ya, Japonya'ya git, yine bu "şoför milleti"!... Arkasından ilâve ederler:*

Şoför milleti değil mi? Geç!
Şoför milleti değil mi? Çatma!
Şoför milleti değil mi? Aldırma!
Şoför milleti değil mi? Hepsi bir camekânın mostrası!
Şoför milleti değil mi? Aman, ısır yakanın ucunu!
Şoför milleti değil mi? Ne hayır beklenir? Hepsi biribirinden beter, hepsi biribirinden berbat, hepsi biribirinden sunturlu, biribirinden kötü!

Şoför milleti! Yani biz... Sanki insan adı verilen mahlûklardan değiliz. Sanki biz de şu kürre denilen yuvarlak kepazeliğin üstünde yaşamıyoruz. Sanki onları ana-baba doğurdu da biz mantar gibi gübrelikte, domalan gibi kumlukta tohumsuz biteriz. Sanki onların göğüsleri içindeki kalptir de bizim iman tahtalarımızın altındaki, külde pişmiş ferik elması... Sanki onların kafatasları içindeki dimağdır da bizimki şakaklarımızın arasındaki şalgam püresi... Sanki onların vücutlarından geçen sinirdir de bizimkiler uçurtma sicimi... Sanki onların benliklerindeki görünmez şeyin adı "ruh"tur da bizimkiler Aksekili Hacı Baba'nın sattığı nane ruhu...

Onlar severse ilâhî aşk olur da biz seversek külhanbeylik... Onlar içer, adına 'aperitif' derler; biz zıkkımlanırız, adımızı ayyaşa çıkarırlar. Onlar gırtlaklaşır; 'Efendim, birşey değil, sinir aksesi!' Biz iki tokatlık kavga ederiz; sabıkalı diye yaftayı yapıştırırlar. Onlar randevu konaklarında fink atarlar, akla gelmez yere girerler; bizi vergili, patentalı Abanoz'dan çıka-

89 *Bir Şoförün Gizli Defteri*, İst., 1946, Remzi Ktbv., s. 9-10.



Plymouth, Amerika 1933 (Rahmi M. Koç Müzesi)

rırlar. Onların aftosuna 'hanımefendi' derler; bizim paçozun adı ya 'âlüfte'dir ya 'şıllık'... Onlara halis kokaini, eroini bir liraya verirler; bize mantol ile asid borik karıştırılmışını beş papele... Onlar Çin-kârî kabaklarda nefes çekerler; bizim çift kâğıtlı fino gözlere batar.

Biz onlara 'levantin milleti', 'kozmopolit ümmeti' diyor muyuz? Fakat, onlar bizi mensup olduğumuz milletin adını taşımaktan da menederler de 'şoför milleti' diye yersiz yurtsuz, milletsiz, vatansız bir millet sayarlar. 'Şoför milleti' ha! Sizi gidi insafsızlar sizi! Sizi gidi hodbinler sizi! Sizi gidi sade etten kemikten insanlar sizi! Ulan, azıcık insaniyet minsaniyet yok mu be? Haydi, 'şoför tabakası' falan deseler neyse ne... Yeni

zenginler güruhu, anaforcular tayfası, zıpkıncılar takımı gibi, biz de bir şoför tayfası olalım; olmakla adam ölmez ya... Alın teriyle yaşamak ayıp mı? İster şoför olsun, ister kalantor... Yeter ki, kalbiyle, namusuyle geçinsin.

Bari 'şoför milleti'nin ne olduğunu azıcık bilseler, biraz anlasalardı... Sakin, uslu, melek gibi oluruz; 'Vay! Sen taksiye fazla yazdırdın!' diye hakkımızı iç etmeye kalkarlar. Hakkımızı yedirmemek için maraza çıkarırız; 'Vay! Beyefendiyi tahkir ha!... Hanımefendiye tecavüz ha!' diyerek üstelik bir de töhmet altında kalırız. Çırak oluruz, dayak yeriz; usta oluruz, ceza... İşte biz ekmeğini böyle yiyen şoför milletiyiz. Sonra yine adımız çıkar dokuza, inmez sekize..."

Aka Gündüz'ün *"memleketimin şoförleri"* diye seslendiği ve romanını *"koca bir memleketin alınteriyle çalışan yüzlerce evlâdı"*na ithaf ettiği düşünülürse, ondan seçilen bu iktibas çok da uzun bulunmayacaktır.

Suad Derviş'in hâlâ kitaplaştırılmayan romanı *"Şoför Mustafa"* da Erol'un yaşadıkları gibi, bir taksi şoförünün hikâyesidir. Mustafa henüz ilkokulda iken pazarlarda küfe ile dolaşıp hamallık yapmış; mektep biter bitmez de taksi muavinliğine terfi etmiştir. Annesi ölünce, üç yaşındaki kardeşi Melek'e bakmış; Munise ile evlenip onun büyükannesinin evine yerleştiklerinde de kardeşini yanında getirmiştir. Genç kız olana kadar yanında kalan Melek, kendisinden kırk yaş büyük Yağcı Hacı Kâmil Efendi ile evlendirilir. Hacı, 49 model bir Chevrolet'nin yedi bin liralık peşînâtını vererek Mustafa'nın taksi sahibi olmasını sağlamış ve mukabilinde ortak olmak da istememiştir. Mustafa her ay hacıya yedi bin liranın faizini ödediği gibi, bin beşyüz liralık bonoları da aksatmamaya çalışmaktadır. Bu esnada, hiç hesap edilmeyen olur ve daha otomobilin borcu bitmeden modeli eskir. Taksi tutanlar, binecekleri otonun modeline, döşemesine, görünüşüne dikkat ettiği için, Mustafa'nın işleri kesat gitmeye başlar.

"Şimdi herkes güzel araba sevdasında idi. Kendi arabasıyla ancak dolmuşta iş vardı. Piyasada hususîlerden güzel taksiler varken, onun arabası ne kadar iş yapardı?"

Şoför ve otomobili için yegâne seçenek, taksiyi dolmuşa çevirmektir; lâkin, dolmuş şoförlüğü Mustafa'nın meşrebine hiç uygun değildir[90].

"Fakat, Gel gör ki ben dolmuş yapamıyorum, çığırtkanlar gibi adım başında durup da Beyazıt, Aksaray, Cağaloğlu diye bağıramıyorum. Ne canavar gibi arkadaşlar var. Dur-

90 *(İkdam'ın) Gece Postası Gaz.*, 16 Aralık 1963.

madan dönüp dolaşıyor, müşteriyi nizamsız yerlerde bile indirip bindiriyorlar. Ben onları da yapamam."

Arapkirli İhsan ona 59 model bir Plymouth Belvedere'in satılık olduğu haberini getirmiştir; peşin yirmi bin liraya satılıktır; fakat, günlük nafakasını ancak çıkarırken, Mustafa'nın yeni bir otomobil alma ihtimâli yoktur.

Suad Derviş kadar olmasa bile, Orhan Rahmi (Gökçe) de sosyalizme gönül vermiş ediblerdendir. Neredeyse her eserinde emekten ve adaletsizce ödenen yahut hiç ödenmeyen karşılığından, işçi-işveren ilişkilerindeki haksızlıklardan, sömürüden bahis açar. Nitekim, İzmir'in en eski gazetelerinden *Hizmet*'te, 19 Nîsan-16 Teşrîn-i sânî 1932 tarihleri arasında 136 sayı boyunca tefrika edilen *"Şoförün Defteri"* romanında da benzer dikkatler vardır. Gökçe'nin emekçi-patron problematiğine sosyalistçe bakma titizliği, başlangıçta bu romanın da sosyo-ekonomik dikkatler üzerinden ilerleyeceğini haber verir. 1924'te Kadıköy Lisesi'nden mezun olan ve iyi derecede Fransızca, İngilizce bilen Cavit'in, çalıştığı her işyerinden ayrılarak, sonunda taksi şoförlüğünde karar kılışı romanın asıl meselesidir. *"Şoförlerin birçoğu bilekleri, kafaları, ahlâkları kuvvetli çocuklar..."* ifadesi, hor görülen bu meslek erbabının roman boyunca kollanacağının ilk işaretidir. Aynı şekilde, *"Biz şoförler, zaten hayatın her türlü mahrumiyetlerine, sefaletine alışmış insanlarız"* cümlesinde de toplumun ezilenleri arasında onlara küçük bir yer ayrıldığı farkedilir. Romanın hemen başlarında, Cavit'i yanına muavin olarak alan Şoför Bürhan'ın söyledikleri önemlidir:

"Bizim hakkımız, yani işçinin hakkı demek istiyorum, sermayedarların cebinde duruyor. Biz aç ve sefil oturuyoruz. Bu makine benim değil, bir zenginin makinesi!... Ben kazanca ortağım. Fakat bu kazanç onaltı saatlik bir mesaiye mukabil, ancak karın doyuracak kadar... Bir garaj köşesinde kıvrılıp yatıyorum. Sefalet, içimde türbe kandili gibi titriyor. Bir muavinim vardı, zavallının bacağı sakat oldu. Kendisine hergün ancak bir lira bırakabiliyorum. Biz, bu şerait altında biribirimizi himayeye mecburuz. Çünkü işçiyi ne cemiyet tutuyor, ne de patron!... Fakat her hâlde bir gün olup da iş ve işçi davası muzaffer olacaktır. Bu bir haktır azizim. İnkâr edilemeyecek izale olunamayacak bir hak... Benim sa'yimin istismar edilemeyeceği gün elbette doğacak. Düşün ki, ben hastalanırsam, işsiz, alil kalırsam, gök ile toprak arasında bir nesne gibi kalacağım."



Chevrolet marka otomobil

Bu cümleler önemlidir; çünkü, 1932 gibi erken sayılabilecek bir tarihte, taksi şoförlüğü üzerinden işçi haklarının sosyalistçe bir müdafaası yapılmaktadır. Lâkin, romanın ilerleyen bölümlerinde, buradan doğan bir sınıf çatışması işlenecek diye beklerken, Cavid'in işvereni olan taksi ve garaj sahibinin insafa geldiği ve şoförüne kızı dâhil, varını yoğunu vermeye kalktığı görülür. Tek kuruş karşılık istemeden;

"Mâlik bulunduğum Ford markalı tenezzüh otomobilini üçbin lira mukabilinde Cavit Bey'e sattım ve parasını tamamen aldım. Otomobilde hiçbir hakkım kalmamıştır. Aynı



Durakta bekleyen taksiler (Cumhuriyet gazetesi, nr. 2565, 28 Haziran 1931, S.1)

zamanda, mâlik bulunduğum garajı da Cavit Bey'e üç sene müddetle kiraladım ve bedeli olan bin lirayı aldım"

yazılı bir belge bile hazırlayan patron, sosyalizmin anmaktan hoşlandığı sermayedar tipine hiç mi hiç benzemez. Böylece, roman da kendi koyduğu prensipleri çiğneyerek ilerler.

Burada bir başka Şoför Mustafa'dan daha bahsetmek gerekecek. Zonguldaklı şoför Mustafa Kıçkı'dan... Şoför Mustafa, Türkçe'de şimdiye kadar otomobil ve şoförlük hakkında yapılmış ilk toplu değerlendirmenin sahibidir: *Şoför Milleti*, Zonguldak, 1967, Bingöl Matb. Bu kitap, bir şoförün kaleminden çıktığı için ayrıca önemlidir. Beri yandan, şoförlüğün Türkiye'deki tarihi ve kültürü üzerine yapılmış ilk derleme olarak da başka bir değeri vardır. Kıçkı, bu kitabı hazırlarken Osmanlı'nın son dönemlerini görmüş pek çok eski meslekdaşını dinler, hikâyelerini not alır, duyduğu fıkraları kaydeder. Sözgelimi, bir ara Enver Paşa'nın da şoförlüğünü yapmış olan Kadri Baba'dan dinledikleri, bizim için bambaşka bir otomobil tarihidir. Bu tarih bize bilinmedik isimler verir. Şehzâde Abdurrahim Efendi'nin Fiat marka otomobilini Sarı Bekir'in, Mustafa Kemâl Paşa'nın ilk Ford otomobilini Üsküdarlı Kel Mustafa'nın yahut Fevzi Çakmak'ın Mercedesini Arap Hakkı'nın kullandığını bu sayede öğreniriz. İlk ehliyet kurslarından birinin Pangaltı'da Mehmed Ali Bey'e, birinin Şişli'de Salâhaddin Bey'e, diğerinin de Tevfik ve Fikret kardeşlere ait olduğunu yine ondan öğreniriz. Bizim için hepsi de birbirine benzeyen *"muavin"*lerin taksi, otobüs ve kamyonlar için farklı farklı yetişme tarzları bulunduğu yine bu mütevazı kitaptan çıkarılır. Ayrıca, Şoför Mustafa'nın *"Berâtî"* mahlâsı ile söylediği epeyce bir şiir de vardır. Kitapta yer alan fotoğraflardan biri, Tavşanlı'dan

şair Hasan Kılıçarslan ve Ülkü Tamer'le beraber çektirilmiştir ve şairliğinin tescili hükmündedir. Örnek olarak "Satar Bileti" adlı şiirini aktarıyorum:

Okulumuz garajdadır,
Muavinimiz bagajdadır,
Trafiğe saygımız var.
Ördeğimiz virajdadır!
Ford'dur takamın markası,
Şavrolenin fiyakası,
Hızlı gittik enselendik,
"AF"tır onun plâkası!
Otobüslerin sefası,
Kamyonun açık havası,
Ne hoş olur müşterinin,
Yaz günü dolmuş tavası!
Hususiye helâl yollar,
Şoförün boynunda kollar
Koskoca yola sığmaz,
Çarpmak için bizi kollar!..
Berâtî şoför milleti,
Çekilmez kışın zahmeti,
Ahrete yolculuk çıksa,
Yolcuya satar bileti!..

Kolayca farkedileceği gibi, buraya kadar *"şoför"* nâmı sadece taksi sürücüleri ve husûsî'lerde çalışan maaşlı elemanlar için kullanıldı. Sıra, kendi arabasını kullananlara geldiğinde, şoförlükte bir başka altbaşlık açmak gerekir. Herşeyden evvel, bu defa şoför otomobilin sahibidir. Ortalama biri için yıkım sayılabilecek kadar pahalı bir aracı almaya kesesi elverecek kadar varlıklıdır. Ücretli şoförlerin arabacılıktan gelmeyenleri bile gün boyu sokakta olmanın tecrübesiyle hareket ederler. İstanbul'u ve şehrin dolaşık yollarını tanırlar, trafiği çözmüşlerdir, yayalardan ve başka araçlardan gelecek tepkilere hazırlıklıdırlar. Dahası, konumları gereği, otomobildeki diğer yolcularla konuşmayıp sadece yolla ilgilendikleri için, çok daha dikkatli sürücülerdir.

Yanlarındakilere gösteriş yapmaları da gerekmez. Edebiyatın anlattığı ilk otomobil sahibi sürücülerin ise, genellikle bunun tam tersi yönde davranan acemî, hazımsız, sorumsuz, gözü dönmüş hız delileri olarak çizilişi gerçeğe pek de muhalif imiş gibi görünmüyor. Eskilerden küçük bir örnek... Artık ne şairliği ne de siyasî faaliyetleri hatırlanan, sadece Gemlik'in ilk belediye başkanı olarak tektük tanıyanı çıkan Dr. (Ziya Ahmed) Kaya'nın "Şoför" şiiri[91]:

Ne yollar umûrunda... Ne yolcu umûrunda.
Esrarlı bir edâ var şoförün gurûrunda;
Mesafeler gözünde bir arpa boyu kadar!
Ağaçlar kaçıyorlar geriye katar katar
Bu azgın makinenin delice savletinden;
Gizlenmiş mesafeler sür'atin dehşetinden.
Cür'et dolu şoförün kızarmış gözlerinde
Külhânî bir edâ var sert, kısa sözlerinde...
Ölümle yanyanayız bu ecel beşiğinde!
Dolaşıp duruyoruz mahşerin eşiğinde!
Karıştı son sür'ate yanık benzin kokusu.
Yola meydan okuyor motorun homurtusu
Çölde uçan kısraklar bu kadar işveli mi?
Ceylânlar böyle atik, bu kadar şîveli mi?
Bunun atılışının inceliği bambaşka!...
Tutulmuş gibi o da "sür'at" denilen aşka
Ne hayat umûrunda, ne ölüm umûrunda...
Tipik bir heyecan var şoförün gurûrunda
Bir kral ki, makina taht olmuş kendisine
Hayat boyun eğiyor günün efendisine,
Arı gibi çalışır, beyler gibi yer içer!
Dağları, dereleri sel gibi aşar geçer...
Ne uşak, kâhyâsı var, ne tayfa, reisi var!
Yollarda yeni doğan bir dünyanın izi var!

Bu şiirde birbirine karışmış hâlde pek çok şey bulunabilir. *"Ecel beşiği"* diye anılan otomobilinin direksiyonuna tahta kurulmuş bir kral gururuyla oturdu-

91 *Yollar Ve İzler*, İst., 1928, Cumhuriyet Matb., s. 89-90.

ğunda yolları da taşıdığı yolcuları da umursamadan *"sür'at denilen aşk"*a kendini bırakan, kızarmış gözleri cüret dolu bir şoförü tasvir eden bu mısralar sürücüden çok, bir ruh hastasını anlatıyor sanki...

İşin ilginç yanı, bütün olumsuz yanlarına rağmen, herkesin gönlünde bir otomobil hevesinin yatmasıdır. Sözün gelişi, Burhan Cahid'in *"güzel otomobillere bakmadan geçemeyen"* roman figürü Suat Rahmi, kapının önünde *"şık, kapalı ve meşhur bir markası olan kuvvetli bir otomobil"* görünce, hemen aklından *"Şunun spor tipini alabilsem!"* diye geçirecektir[92]. Asker olduğu sıralarda biriktirdiği ve bankada gözü gibi sakladığı bütün parasını hiç düşünmeden bir spor otomobile feda etmeye hazırdır. Bir kere otomobil sahibi olan ise, bunun tadını çıkarır. Yine Burhan Cahid'in bir başka figürü, meşhur muharrir Cevad Yalnız da mavi kabriyolesini tanıttığı satırlarda şöyle övünür[93]:

"Motörü kuvvetli, 85 beygirlik bir kabriyole otomobilim var. Hem açılıyor hem kapanıyor. İcap ederse arkada iki kişilik de yer var. Ayrıca bir de bagaj yeri... Mükemmel!"

Doğruya doğru, bu satırlar aslında Cevad Yalnız'dan evvel, onu yaratan Burhan Cahid'in otomobil merakına işaret eder. Otomobil hakkındaki olumsuz hükümlerin büyük kısmı yine kalem ehlinden ve edebiyat adamlarından doğmuş olsa da İstanbul'da en erken otomobil edinenleri ve hizmetine oto tahsis olunanları arasında onlar ciddî bir yekûn tutarlar. Çarpıcı bir örnek olarak, 1924'te İstanbul'a vâlî olarak atanan Raşid (Bigat) Bey'le ilgili bir haber gösterilebilir. Henüz vilâyetin resmî otomobili olmadığı için, yeni vâlînin yaya kalması ihtimâli konuşuluyor[94]:

"Falih Rıfkı Bey bile Akşam'ın külüstür Ford'una kurulup Bâbıâli Caddesi'nde merhum Cemâl Paşa'yı taklid ederken ve Kürt hamallarının davullu zurnalı düğün alayları yollardan sıra sıra otomobillerle geçerken, koskoca İstanbul Vâlîsi'nin çilekeş bir kalem efendisi gibi ruzgârda etekleri havalana havalana gidip gelmesi biraz garip olacak."

Görüldüğü gibi, Falih Rıfkı anılan isim olsa da anılmayan pek çok gazeteci cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren otomobille dolaşmaktadır. İşte Burhan

92 Burhan Cahit (Morkaya), *Patron*, İst., 1935, Kanaat Ktbh., s. 60.
93 *Köydeki Dost*, İst., 1940, Köroğlu Matb., s. 28-30.
94 "Vâlî Beyin Otomobili", *Akbaba Mec.*, Nu. 160, 16 Hazîran 1340.

Cahid Morkaya da bu isimler arasında en erken otomobil sahibi olan ve bunu bir tutku hâline getirdiği sıkça konuşulan bir kalemdir[95]. Dahası, yukarıdaki örneklerde olduğu gibi, romanlarından da özel otomobillerin zengin ve mutlu sahiplerini taşıyarak geçtiğine sıkça rastlanır.

Burada, belki de romanımızda yaratılan en ilginç mizaçlardan biri üzerinde birkaç kelâm etmenin zamanı geldi. Hem hastalıklı bir otomobil sever, hem aptal bir oto sahibi, hem de bir şoför muavini olarak karşımıza çıkan İlhami Bey'den bahsediyorum. Romanında Bahriye Nâzırı Salim Paşa-zâde İlhami Bey adında bir mizaç adamı yaratan kalemi edebiyat âlemi tanımıyor. İsmail Ateş adında bir romancı tamamen mechûlümüz... Hakkındaki yegâne bilgimiz, *Vatan Gazetesi*'nde bir roman tefrika ettirdiği... *"Otomobil Sevdası"* adlı romanının gazetede yayımlanmağa başlanması 18 Ekim 1954 günü... Tefrika yetmiş sekiz sayı sonra, yeni yılın ilk gününde bitecektir. Romanın merkezine oturan İlhami Bey ise, alışkanlıklarıyla yaşayan bir eski zaman beyefendisi... Dahası, itiyatlarını takıntı hâline getirmiş mîrasyedi bir paşazâde... Hergün aynı saatte, aynı masaya oturarak aynı şeyleri yaptığı Tokatlıyan'ın salonunda, parasına tamah eden iki dolandırıcı tarafından fena hâlde kafeslenir. Tilki Halûk ismindeki sahtekâr, bütün parasını otomobillere yatırdığını ve taksi olarak işlettiği dört otomobilden büyük bir gelir temin ettiğini anlatarak İlhami Bey'in ihtiraslarını gıcıklar. Üstelik, Halûk'un yakın gelecek için de kocaman plânları vardır: *"On araba taksiye çıkarırsa, işler birdenbire hızlanacak, o zaman bir otomobil firmasının Türkiye mümessili olmak için teşebbüse geçecekti"*r. Bir-iki buluşmadan sonra, İlhami Bey otomobillere kendini yakın hissetmeye başlar. Hergün, aynı saatte muhakkak uğradığı kitapçıda bu defa ilgisini başka yayınlar çeker:

"Otomobil ile, motörle ilgili ne kadar dergi, kitap varsa karıştırdı. Bir katalogdaki renkli otomobil resimlerini, bir kadını sever gibi okşamak arzusu geçti içinden. Otomobil reklâmları olan İngilizce iki mecmua ile bir de otomobil kataloğu satın aldı."

Eve geldiğinde, katalogdan beğendiği otomobil fotoğraflarını kesip çerçeveletecek ve odasının duvarlarında asılı olan âile büyüklerinin tablolarının

95 Örnek olarak Naci Sadullah (Daniş)'ın bir yazısına bk., "Otomobilli Ve Köşklü Bir Muharrir: Burhan Cahit", *Yedigün Mec.*, Nu. 80, 19 Eylûl 1934. Bir yazarı romanlarından, gazetesinden önce otomobili ile köşkünün temsil etmesi önemli bir göstergedir.

arasına serpiştirecektir. *"Paşa amca ile şehbender dayının arasına bir Cadillac, göğsü nişanlarla dolu bir müşir akraba ile bir nâzır enişte nin arasına spor bir otomobil"* resmi... Duvardaki eski hatları birer birer indirir; *"Ve accilû bi't-tevbeti kable'l-mevt"* (ecel gelmeden tövbe etmekte acele et) gibi klâsik levhaların yerine *"Saadetin kapısı kontak anahtarı ile açılır"* yahut *"Kalbin yerini motör, kanın yerini benzin alacak"*, *"Motör, motör, daima motör!"* gibi kendi vecîzelerini asar. Bir seferinde de yeni aldığı dergilerden birinde, kuşe kâğıda basılmış bir fotografa dalıp gidecek ve *"en büyük sanat eserini seyredercesine zevkle"* bakacaktır. *"Bu resimde, yemyeşil bir kırın ortasından geçen asfalt yol üzerinde, mavi renkli bir otomobil görünüyordu. Yemyeşil, çayırların aralarında renkli kır çiçekleri... Havai mavi gök... Bir adam, otomobilin altına yatmış, arabayı tamirle uğraşıyordu. Bir genç kadın da yanıbaşında, çayırların üzerine uzanmış, gazete okuyordu."* Sonunda, bekâr evinin emekdarı Fatma Hanım'a otomobil alma niyetini açıklar:



Benzin satış yeri (Milliyet gazetesi, 21 Eylül 1932, s.1)

"Hayvan bile yorulur. Ama otomobil yirmidört saat durmadan çalışır. Makine, motör, tekerlek, demir yorulmaz. Ben otomobilime üç şoför tutacağım. Sekizer saat çalışacaklar. (...) kısa zamanda bir otomobil fabrikası kuracağım. Bu memleket tekerlekler üstünde yürümelidir."

Bir kere otomobil sahibi olmaya niyetlendikten sonra, artık İlhami Bey'in araçlara bakışı da değişmiştir.

"Yoldan geçen otomobillere dikkatle bakıyordu. Bazılarını beğeniyor, bazılarını beğenmiyordu. Şimdiye kadar otomobille olan bütün ilgisi, nadiren yaptığı otomobil yolculuğu idi. Dolmuşa binmez, mutlaka taksiye binerdi. Şimdi otomobil ile, motörle, makine ile arkadaş, dost, akraba olmak üzere idi. İlhami Bey'in beğenmedikleri eski, biçimsiz arabalardı. Bilhassa renk üzerinde duruyordu. Bir otomobil acentesinin geniş vitrininden uzun uzun içerdeki arabaları seyretti. Otuz sene evvel evine davet ettiği Mehlika

müstesna, hiçbir kadın onu bu arabalar kadar çekmemişti. İshal olmuş çocuk kakası renginde bir araba vardı, siyah lâstiklerinin ortası süt beyazı idi. Hayat otomobilin içinde, ölüm de tekerleklerinin altında olmalıydı."

Dolandırıcı Halûk ile arkadaşı Necib'in cazip kârına ortak olmak isteyen İlhami Bey, bu işlere o kadar yabancıdır ki, *"Nasıl bir araba almak istiyorsunuz?"* sorusuna, markası ve modeli ile cevap vermesi bile mümkün olmaz ve *"Vallahi, ne bileyim... İyi, güzel bir araba olsun. Bilhassa rengi vişne çürüğü, limon küfü, kaz ayağı..."* der. Bu cehaletine rağmen, otomobil sahibi olmak fikrine derinden bağlanmıştır. Evde de aynı hayâlle yaşamaya başlar:

"İlhami Bey boy aynasını odanın ortasına getirmiş, kendisi de bir sandalyenin arkalığını önüne alarak oturmuştu. Elleri ile iskemlenin arkalığından tıpkı bir direksiyona yapışır gibi yapışmış, iskemleyi sağa sola çeviriyor, ağzı ile motör gürültüsünü taklit eden tırr, tır, tırr, tırrt diye sesler çıkarıyordu. Arada bir dönüp boy aynasında kendisini seyrediyor, aynadaki hayali ile (...) bir şeyler konuşuyordu."

Günlerden bir gün, İlhami Bey İstiklâl Caddesi'nde bir oyuncakçı dükkânının vitrininde renk renk otomobiller görür ve dayanamayıp dükkâna girer; vitrindeki kırmızı otomobili görmek istediğini söyler.

"Tezgâhtar, vitrindekinin eşi bir otomobil çıkardı. Bu kocaman, oyuncak bir otomobildi. Büyücek bir çocuk oturabilirdi. Aynı zamanda, bir çocuk tarafından işletilebilecek kadar kolay, basit makinesi, motörü vardı. Rum tezgâhtar durmadan ağız kalabalığı ile teknik izahat veriyordu.

-Buradan benzin konur. Benzin deposu gayet kullanışlı... Bu düğmeye basılacak. Levyeyi ileri ittiniz mi hareket eder. Ne kadar isterseniz, o kadar hızlı gider. Levye kolunu geri çekince durur. Size bir de prospektüs vereyim. İçinde herşey yazılı beyefendi."

Satıcı, İlhami Bey'in otomobile çocukları için baktığından emindir. Koca adam kırmızı otomobilden başka, yedi tane daha zemberekli, kurmalı oyuncak otomobil alır ve evde onlarla oynar; hepsini öper, sever. Yine de asıl ilgisini çeken, büyük kırmızı otomobildir. Sığabilse, otomobilin kendisini taşıyacağından emindir. Epeyce uğraştıktan sonra, pijama pantolonunu çıkarıp külotla kalınca, oyuncağa güç hâl ile sığışır ve odanın içinde kullanmaya başlar.

"İlhami Bey, levye kolunu sonuna kadar dayamış, otomobil son hızıyla odanın içinde uçuyor, sol eliyle de direksiyonu kullanıyordu. Çocuk gibi, hayır, tam bir çocuk olarak kahkahalarla gülüyordu. Ter içinde kalmıştı. Pijamanın ceketi terden sırılsıklam, sırtına yapışmıştı. Her zaman tutkallanmış gibi, başında tel tel duran saçları darmadağınık, kâkül kâkül alnına dökülmüştü."

Çarpıp da masanın bacağını kırana ve üstünde vazo, biblo ne varsa paramparça edip otomobili de ıskartaya çıkarana kadar İlhami Bey otomobili odada kullanmaya devam eder.

Nihayetinde, iki dalavereci İlhami Bey'e *"tasması gırtlağını sıkmış, bağlı köpek gibi hırla"*yan hurda bir otomobili kakalarlar. Adamları olan Kâzım'ı da taksi şoförü olarak İlhami Bey'in yanına yerleştirirler. Bir yandan Kâzım taksinin gelirini tırtıklarken, diğer yandan da Halûk garaj yapmak ve konağı apartmana çevirmek içinmiş gibi, banka hesaplarını eritir. Derken, ikinci bir taksi de alınır ve Yaşar adlı bir şoföre teslim edilir; lâkin, çok geçmeden bir gece, Boğaz'dan dönerken, Maslak yolunda kaza geçiren Yaşar otomobili paramparça eder. Aracın sağlam kalan birkaç yeri de hurda niyetine satılır. İlhami Bey artık *"Beş-on araba, kamyon almanın, garaj yaptırmanın imkânsız olduğunu anlamış"*; *"Fabrika kurmak, acentelik, mağaza açmak"* gibi hayâllerinden vazgeçmiştir. Herşeyini kaybedip de elinde sadece bir taksisi kalınca, muavin gibi her sefere katılarak şoförlerin kendisini aldatmasını engellemeyi düşünür. Uzun süre, böyle denetlenmeyi kabûl edecek bir şoför bulamaz. Sonunda, belediyenin emekli otobüs şoförlerinden yaşlı ve sinirli Bekir Efendi bu işi üstlenir; ama ikide bir bozulan otomobile o da çok dayanamaz. Yine bir gün taksi ârızalanır. İlhami Bey, kriko ile kaldırılmış taksinin altında yağmurdan korunmağa çalışırken, dirseği kriko koluna çarpar ve otomobil karnının üstüne inerek onu öldürür.

*"Otomobil Sevdası"*nın adına bakarak, *Araba Sevdası* ile kıyaslanması mümkün değildir. Bihruz Bey'in araba sevdası, romanın tamamına yayılan ve olay örgüsünü sırtında taşıyan bir problematik oluşturmazken, *"Otomobil Sevdası"*ndaki İlhami Bey, marazlı bir otomobil tutkunu, bütün gelirini onlar için harcamış bir işveren, kaderini taksilere bağlamış ve bir muavin olarak ölümü bile taksi eliyle olmuş bir tiptir. Ezilmiş göğüs kafesinden çıkan son nefesiyle *"Biraz*

daha motör sesi!... Az daha benzin kokusu!..." diye yalvarışı, otomobillere olan ârızalı sevdasının harika bir göstergesidir. İlhami Bey, iyi işlenememiş bir romanın titizlikle yaratılmış *"unique"* figürü olarak ilgiyi hakediyor.

Yves Gingras'ın *"homo technologicus"* dediği makinalaşan insanın bir ötesi, Henri Lefebvre'in *"homo quotidianus"* nâmını verdiği otomat insana doğru gidiştir ve otomobil bunun önemli araçlardan biridir. Lefebvre, bir çalışmasında şunları söyler[96]:

"Otomobil bir maldır, kullanımı tatmin sağlayan ve işlevsel yararlılığı olan bir nesnedir. Bireylerle bu nesne arasında kurulan ilişkiler, hem kullanımı hem de hazzı aşar. Birçok kişi araba kullanırken 'gerçekleşir'. Başka yerde kullanılmamış niteliklerini orada sergilerler. Cesaret, erkeklik, kendine hakimiyet, enerji, hatta cinsellik (bu da söylenebilir), arabayla bu ilişkinin parçasıdır."

Bu tesbit, otomobil kullanan herkeste görülen bir semptomdur ve sahibi olduğu otonun direksiyonunda oturanlar için daha da belirgindir.

Lefebvre, otomobili *"kral-nesne"*, *"kılavuz-şey"* olarak nitelendirir. *"Bu üstün Nesne, ekonomiden söyleme kadar birçok alanda çok sayıda davranışı düzenler"*[97]. Şehir, otomobilin ihtiyaçlarına göre şekillenir. Yollar genişletilir, asfalt dökülür, yayalar kenara itilir, seyr ü sefer ona göre ayarlanır. Oto, gündelik hayata kendi kurallarını dayatırken, yarattığı hiyerarşi, sadece pahalı, güzel ve güçlü arabanın alınması ile sağlanmaz; yolda sollanan her araba hiyerarşik düzende sürücüyü bir yukarı basamağa taşır. Otomobili olmanın her zaman bir sosyal imtiyaz işareti sayıldığı ortada... Bugün bile araç sahiplerinin yayalarla ilişkisinde devam etmekte olan olumsuzluklar dikkate alındığında, yüz yıl önce çarptığı yayanın durumunu merak ederek arabasından inmeyenlerin ruh hâlini anlamak daha da kolaylaşıyor. Hâl böyle iken, insanların niçin otomobil sahibi olmak istedikleri, otomobil sahiplerinin de ona niçin böylesine derinden bağlandıkları ve -belki farkında bile olmadan- var oluşlarını onunla açıklamaya başladıkları gayet anlaşılırdır.

96 *Gündelik Hayatın Eleştirisi*, (terc. I. Ergüden), C. II, İst., 2013, Sel Y., s. 225.
97 *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, (terc. İ. Gürbüz), 2. bs., İst., 2007, Metis Y., s. 115.



Kadın Şoför

Şoförden bahsettikten sonra, hanım kullanıcılar için özel bir başlık açmanın gereksizliği akla gelebilir. Oysa kadın, otomobille ilişkisini kurarken başlarda erkekleri taklit etse bile, bu devreyi çabucak atlatmış ve kendince bir münasebet tesis etmeyi becermiştir. Erkekleri taklit aşaması için, "Bayan Semiha"nın plâğa kaydettiği "Kadın Şoför" şarkısına kulak vermek yeterlidir:

Bana kadın şoför derler
Aşarım uçan kuşu
Bana deli şoför derler
Tırmanırım yokuşu
Yolda kornamı çalarım
Erkekleri parçalarım
Yolda yarış yaparım
Güzellere çatarım

Bu mısralar cızırtılı taş plâkta bir kadın sesinden dinleniyor olsa da metnin ruhu *"masculine"*dir. *"Deli şoför"* nâmını kazandıracak kadar hız sevdası, başka arabalarla yarışma merakı, vara yoğa korna çalış bir hanım sürücüyü değil, erkekleri taklit etmeye çalışan birini haber veriyor. *"Erkekleri parçalamak"* mısraının yapaylığı bir yana, *"güzellere çatmak"*taki anlam da erkeksi merakları çağrıştırıyor. Bayan Semiha'nın haykırışları arasında iniltili bir erkek sesinin düeti duyulur:

Aman şoför, yaman şoför
Ey kaşları keman şoför
Benim işim duman şoför

Lâkin bu mısralardaki cılız, âciz erkek sesi de sürücüyü kadınlaştırmaya yetmez. Buna mukabil, sinemanın unutulmaz "Şoför Nebahat" figürü, bütün erkeksiliğine rağmen, kadın kalmayı başarır. Bu özelliğiyle, erkek seyirciler kadar hanımların da ilgisini çektiği için büyük rağbet bulan *Şoför Nebahat*'in (1960) arkası getirilir ve ve 1970'e kadar dört filmlik bir seri oluşturulur. Sezer Sezin gibi erkeksi ama müşfik, Fatma Girik gibi güzel ama *"Erkek Fatma"* olmak isteyen kadın sürücüler belirir. Senaryosuna Atıf Yılmaz ve Metin Erksan'ın eli değse de bu başarının asıl sahibi "Ali Kaptanoğlu" imzası ardına saklanan Attilâ İlhan ve onun böyle bıçak sırtı kadın figürler yaratmaktaki hüneridir. *Şoför Nebahat*'in dillerde dolaşan şarkısı, filmde kendi adıyla yer alan oyuncu ve bestekâr Sami Hazinses'e aittir.

Haydi Nebahat abla
Dodge arabana atla
Dümenimiz yolunda
Gazla ablacığım gazla
Taksim, Şişli, Sarıyer
Durmadan hemen gider
Ablacığım ne olur
İstinye`de duruver
Saçları dalga dalga
Canım Nebahat abla
Sevdiğim İstinye`de
Gazla ablacığım gazla

Nebahat, erkeklerin hâkim olduğu bir dünyada çalışan kadın olmak zaten yeteri kadar zorken, bir de onların en bıçkın, en bitirim ve yırtıcı olanlarının tekelindeki dolmuş şoförlüğü işini üstlenmek zorunda kalmıştır. Bu arenada ayakta kalabilmek için onlara benzemek gerekiyor ise, Nebahat de kasketi, dudağının kenarındaki sigarası, bileğinin gücü ve şoför argosu ile onlardan biri olacak, *"İs-*

tanbul T 59989" plâkalı Dodge marka dolmuşunu maharetle kullanacak; ekmeğini *"direksiyon sallayarak"* çıkaracaktır. Lâkin, bu görüntüsünü sadece bir kılıf gibi üzerinde taşıdığı için, evine geldiğinde de kadınlığını hatırlamakta hiç zorlanmayacaktır. Kadın şoförler için yazılmış her iki şarkının farkı da burada belirir. Erkekliğe özenen ile buna mecbur kalan kadın sürücünün farkı... Kadınlığından feragat etmeden taksi, kamyon, otobüs, tanker, ambulans, hattâ tır şoförlüğü yapmış Leyla Ağaçkoparan fenomeniyle tanışmak için henüz erken yıllardır[98].

Kadının bir sürücü olarak kendini bulmakta gecikmediği doğrudur; fakat bunun sağlıklı ve doğru bir ilişki olduğunu her zaman söylemek mümkün değil... Edebiyata yansıyan kadınların bir kısmı, komşusunda gördüğü elbise kendine de alınana kadar mutlu olamayan klâsik tipin devamı olarak, otomobil isterler ve alınana kadar da mutlu olmazlar, mutlu etmezler. Selâmi İzzet'in kalemi imâlâtından bir figür olarak Kâmil'e de saadet bir otomobille ulaşır[99]. Bin badireden sonra evinin kadını olan Günderen'e bir otomobil hediye eder ve romanın mutlu sonu onunla gelir. İyi bir gözlemci olduğunu kadın figürlerinde sık sık isbat eden Refik Halid'in, kötü giden talihi dönüvermiş Ferhan Hanım'ı da bu bahse örneklik edebilir. Hanımefendi, artık kendisini iki yere yakıştırmaktadır[100]: Tuvalet masasının önüne ve otomobile... Otomobil sahibi olduktan sonra, eskiden *"kızdığı, garez olduğu özel otomobillere ancak markasını öğrenmek, ötekilerini kendi bindiği araba ile karşılaştırmak için göz atıyor, eşit ve akran olanların bakışıyle..."*

Halide Edib'in *Kalp Ağrısı* (1924) romanındaki Azize ise, kadın-otomobil ilişkisinin bir başka boyutuna dikkatimizi çeker. Azize, Viyana'da Hasan'a yaklaşan Dora'yı fena hâlde kıskanmaktadır. Hele onun, Hasan'ı otomobiline bindirip dolaştırması... Evet, Dora çirkince bir kızdır ama, otomobille bütünleşen yanları ona bir güzellik katıyor gibidir. Azize'nin Zeyno'ya gönderdiği bir mektuptaki şu satırlara bakalım[101]:

"Dora'nın başında yalnız yüzünü gösteren deriden bir şoför başlığı, arkasında yine deriden uzun bir palto vardı. Kocaman eldivenli elleriyle arabaya derhâl hâkim oldu

98 Leyla Ağaçkoparan, *Geri Vites Hayatlar*, İst., 2007, İletişim Y.
99 *Okşanmıyan Kadın*, İst., 1944, İnkılâp Ktbv., s. 151.
100 Refik Halid Karay, *Ekmek Elden Su Gölden*, İst., 1985, İnkılâp Ktbv., s. 39.
101 *Kalp Ağrısı*, 5. bs., İst., 1976, Remzi Ktbv., s. 128.



Zincirle bağlanan otomobil (Cumhuriyet gazetesi, nr.2533, 28 Mayıs 1931, S.5)

ve bizi yağ gibi götürdü. Yüzüne bu başlık çok mu yakışmıştı, bu kıyafet içinde endamı çok mu güzeldi, neydi bilmiyorum."

Dora'nın sürücü kıyafetleri içinde direksiyona geçmesinin onu güzelleştirdiğini düşünüyor olsa gerek ki, Azize sonraları kendini yoklayarak, *"Kuvvetli olmak, otomobil kullanmak için hayatımın yarısını o gün verebilirdim"* diyecektir. Bu kanaatini Dora'ya da aktardığında, hiç beklemediği bir cevap alır. Dora da Azize kadar güzel olabileceğini bilse, otomobil kullanmaktan vazgeçmeye hazırdır. Türk kızı güçlü, becerikli, otomobil kullanabilen bir Avrupalı olmaya özenirken, Dora zaten öyle olmanın menfî yanlarını yaşamakta ve erkeklerin *"zayıf, cazip, yarı hasta, sadece sanat ve süsten meydana gelen"* kadınlara koruma içgüdüsüyle karışık bir düşkünlükleri olduğunu farketmektedir. Bir başka söyleyişle, Dora kadının güç, maharet, şoförlük gibi erkek meziyetlerini edindikçe, erkeğin bundan pek hoşlanmayarak, kendine ihtiyaç duyan, korunmaya muhtaç kadını aramaya yöneldiğini anlamıştır. Kadınla erkek eşitlendikçe, erkek eşitliğin altında kalan kadına meyletmektedir.

Evet, otomobilin şoför koltuğuna oturmak, kadın için erkekle eşitlenmenin işaretlerini taşıyan bir eylemdir. İdareyi ele almak, hâkim bir pozisyon kazanmak gibi birşey... Ethem İzzet'in Belması *"Araba kullanmayı biliyor muydunuz?"* sorusuna *"Profesyonel şoförler kadar iyi kullanırım. Hattâ kocam İstanbul'dayken*

arabayı bana bırakır ve hep ben kullanırım" diye cevap verir[102]. Burada *"profesyonel şoförler kadar"* iyi kullanmanın alt metni okunduğunda, Belma'nın aslında, kocasının ona meslekten bir şoför kadar güvendiğini îmâ etmeye çalıştığı anlaşılır. Daha belirgin bir örnek için, Turan Aziz Beler'in *Türedi Ailesi*'ndeki Şehrika Gelvur'u anlamaya çalışmak gerekir.

Kocası iş îcabı İstanbul'dan ayrılınca, Şehrika Gelvur yeni aldıkları *"şık ve pırıl pırıl parlayan kapalı otomobil"*i hemen ortaya çıkarır. Altıncı Şube'den ehliyetnâmesini alır almaz da kendini yollara atar.

"(...) bu bırakılan otomobille İstanbul sokaklarını şimâlden cenuba, doğudan batıya katederek tozu dumana kattı. Kattı ama, vitesinin çok münasebetsiz olmasından, yayaların küfürlerine de bol bol lâyık oluyordu. Yerle gök arasında kayan bu arabaya Bayan Şermin de bazı bazı biniyor ve bir Afrika imparatoriçesi fiyakasıyla kuruluyordu.

İstanbul'da otomobil sahibi olmak bir kadın için güzel şeydir. Sağ ayağının burnu minicik bir düğmeye basmakla gözünü açıp kapayıncaya kadar nerelere gitmez, ne işler yapmaz"[103].

Şehrika oto sürmenin bütün imkânlarını sonuna kadar tüketerek, idareyi ele alma'nın lezzetine varır. Dahası, otomobil kullanırken kocası Sadık'ı arka koltukta oturtup (s. 67), duruma hâkim olma konumundan iyice uzaklaştırarak, onu sadece bir yolcu seviyesine indirdiğini de açıkça belli eder.

Karakurt'un *Sokaktan Gelen Kadın* romanındaki Semra da biraz Şehrika'yı andırır ama, ondan daha delidoludur. Bilhassa iki sahnede otomobil ile Semra'nın inanılmaz cüretkârlığı birleşiyor. Bunlardan ilkinde[104], Cemil ile Semra rolleri değiş tokuş etmiş gibidirler. Sürücü koltuğundaki kadın, *"âmirâne bir sesle"* çağırıp, Cemil'i de yan koltuğa oturtur ve gaza basar. *"Semra, yavaş sür, sarhoşsun, yuvarlanacağız bir yere!..."* diye sızlanmalarını da hiç dikkate almaz.

"Kadının adama ehemmiyet verip yüzüne baktığı bile yok. Direksiyonu Fenerbahçe'ye doğru çevirerek, servilerle büyük çınarların bir kat daha kararttığı, korkunçlaştırdığı toprak yollardan, rüzgâr hızıyla geçip, bir dakika içinde Fenerbahçe'nin denize uzanan ıssız bir köşesine geliveriyorlar. Kadın birden frenleri sıkıyor. Otomobil bir kayaya çarpmış gibi,

102 Etem İzzet Benice, *Pota*, İst., 1956, İnkılâp Ktbv., s. 25.
103 *Türedi Ailesi*, İst., 1943, Kenan Matb., s. 78.
104 Esat Mahmut Karakurt, *Sokaktan Gelen Kadın*, İst., 1945, İnkılâp Ktbv., s. 9-13.


Samiye Cahid Hanım

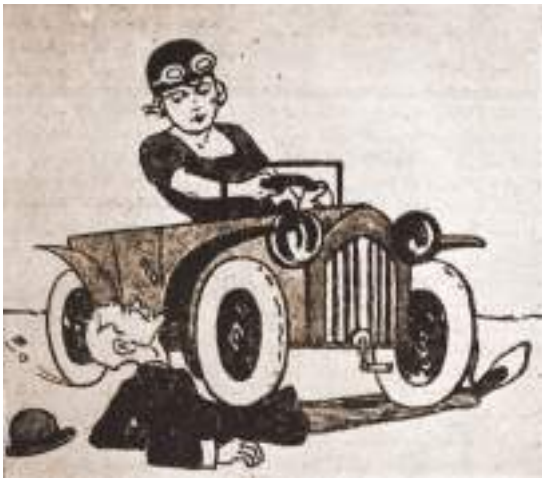
uzun, yumuşak, ıslak otlarla örtülü bir yerde sarsılarak duruyor."

Sonra da adama dönüp *"Gel, diyor, şu ağacın altına gidip uzanalım seninle! Yıldızları seyrederiz"*. Cemil karanlığı, otların nemli olduğunu, birilerinin göreceğini bahane ederek uzanmak istemez. Cinsel roller tamamen değişmiş ve erkek kadınsı titizlikler edinirken, kadın da otomobil sürücülüğü ile desteklenen *masculine* bir karakter kazanmıştır. Aynı gece Semra'nın ikinci bir sahnesi daha vardır. Cemil'i Fenerbahçe'de terkedip otomobiline atlar.

"Gaza basıyor. Kır saçlı adamın, arkasından acı acı haykıran sesini, otomobilinin motör gürültüsünde boğarak rüzgâr hızıyle, Fenerbahçe'nin toprak yollarını geçiyor ve Kadıköyü'ne doğru ilerliyor. Fakat otomobili o kadar deli sürüyor, o kadar sür'atle gidiyor ki, geçtiği caddelerden, sokak fenerlerinin ışığını kapayan, yığın yığın toz bulutları yükseliyor. Ayni sür'atle Altıyol ağzına geliyor. Birdenbire direksiyonu kırarak, arabasını Bahariye Caddesi'ne çeviriyor. Yine sürüyor."

Yukarıda Burhan Cahid'den bahsedilirken, otomobile duyduğu ilginin romanlarına da yansıdığına dokunulup geçilmişti. İşin gerçeği şudur ki, Morkaya'nın otomobile tutkuyla bağlı olan en önemli roman figürü bizzat eşidir, Samiye Cahid'dir. Samiye Hanım, Silivrikapı'daki Yedi Emirler Dergâhı'nın son postnişîni Seyyid İbrahim Şuâeddin Efendi'nin en küçük kızıdır. Yedikule Alman Mektebi'ni tamamlamış; Dârülelhan'ın hocalarından dersler almış; Tanburî Cemil Bey'den kemençe meşk etmiştir. Buna rağmen, asıl merakı otomobilleredir ve bu ilgisini kocasının da engellemek yerine desteklediği açıktır. Samiye Hanım'ın zaman içinde Buick, Ford, Cadillac, Fiat, Nash gibi değişik marka ve modellerde otomobilleri olmuş; üstelik, 1922'den itibaren

Veli Efendi Çayırı'ndaki yarışlara katılacak kadar mâhir ve gözüpek bir sürücüye dönüşmüştür. Kayıtların doğrulayabildiği kadarıyle, onu ilk şehadetnameli kadın şoförümüz ve ilk kadın otomobil yarışçımız saymak mümkün...



"Kadınlar Şoför Olursa" (Cumhuriyet gazetesi, nr.735, 25 Mayıs 1926, s.1)

Samiye Cahid Hanım, cumhuriyetten hemen sonra kurulan Türkiye Turing Kulübü'nün düzenli olarak başlattığı ve İstinye Köprüsü ile Zincirlikuyu arasındaki 9,5 kilometrelik parkurda yapılan otomobil yarışlarında, 1930 ve 1931 yıllarında dereceye girer; 1932 ve 1933'te de birinci olur. Otomobilini yıllar yılı delice kullanmanın nihayet mükâfatını görmüştür. 1934 yarışlarında aynı parkurda Ford'u takla atarak parçalanırken, Samiye Hanım da ağır yaralanır. Parçalanan sol kolundan defalarca ameliyat olursa da bir daha kemençe çalamaz. Yine de 4 Hazîran 1972'de Amerikan Hastahanesi'nde vefat edene kadar otomobilini kendisi kullanmayı sürdürür. Bu açıklamadan sonra, Burhan Cahid'in otomobil kullanan en önemli roman figürünün Samiye Hanım olduğunu söyleyiş sebebim de açıklığa kavuşmuş oluyor. O bir roman figürüdür ama, bir romanda yer aldığında, gerçekliğine okuru ikna etmenin zorlaştığı zaman ötesi bir figür olarak...

Erkeklerin, eşleri otomobil kullandığı için pek de şikâyetçi olmadıkları, hattâ bunu modernliğin bir gereği saydıkları epeyce örnek var. Diğer taraftan, kadın sürücüler hakkındaki baskın itirazların da hayli erken tarihlerde oluştuğu ve gitgide kök salarak bugüne kadar ulaştığı farkediliyor[105]. Örneğim 1924 tarihli

105 Oktay Rifat'ın *Danaburnu* romanında, 1970'li yıllar biterken bile kadının otomobil kullanmasının hâlâ yadırgandığı görülür. Üstelik, çok uzakta değil, Balıkesir'in sahil köylerinde... Perihan Kendir'in Renault otomobili sürüşünü görenler *"Koskoca herif dururken bir kancık sürüyor taksiyi"* diye söylenirler (*Danaburnu*, İst., 1980, Karacan Y., s. 17).

imzasız bir hikâyeden[106]... Hüseyin Bey yeni evlenmiştir ve güzeller güzeli eşi Nahide'yi yeni otomobillerine bindirerek bir gezintiye çıkmak niyetindedir. Hanımı *"Otomobili ben idare edeceğim. Sana zahmet olmasın, olur mu cicim?"* der. Nahide'nin yanında oturup da yola çıktıklarında Hüseyin *"Hey yâ Rabbim, bu saadet hangi imparatora nasîb olmuştur? Hangi dünya zengini bu kadar güzel bir arabacıya kendini taşıtmıştır?"* diye için için sevinmektedir. Genç adamın keyfi uzun sürmez.

"Fakat, üç-beş dakîka sonra bu memnûniyet bir büyük endîşe ile zehirlenmeğe başlamıştı. Otomobil pek fazla koşuyordu. Onu asıl korkutan, otomobilin sür'ati değil, şoföre arasıra gelen dalgınlıktı. Genç kadın arkadan gelen arabaları görmeğe yarayan aynada kendini görsün de dünyayı unutmasın, olur mu? Meselâ, yüzündeki pudranın uçtuğunu fark ediyor; o saatte bir şoför olduğunu unutarak çantasını açıyor, tuvaletini tazelemeğe başlıyordu. Bir defa çukura yuvarlanıyorlardı; bir defa Alemdağı'ndan gelen bir su arabasına çarpıp parçalamalarına yahut parçalanmalarına ramak kaldı. Hüseyin Bey'in yüreği ağzına geldi."

Her mola verdiklerinde motoru yeniden çalıştırmak için öndeki manivelâyı çevirme işini üstlenerek *"şoför yamağı"* derekesine inmek, yakıt bitince yayan yollara düşüp bidonla benzin taşımak, bozulan aksâmı tamir için otomobilin altına yatıp toz ve çamur içinde uğraşmak, köpek tarafından ısırılıp bir yük arabacısı tarafından dövülmek de dahil, epeyce bir badire atlatan Hüseyin Bey, fena hâlde pişman olmuştur. Birkaç gün sonra, gezintiyi arkadaşlarına anlatan Nahide, *"Hüseyin bahtiyar olmadığını söylerse, nankörlük eder. Tasavvur ediniz ki, o bir prens gibi arabaya kurulup oturdu. Ben şoförlük ettim. İstersen şoförü de savarız, değil mi cicim? Ne kadar mes'ûd olduğunu arkadaşlarına söylesene..."* diye ısrar ettiğinde, kara kara düşünmek de Hüseyin'e düşecektir. Bahsi uzatarak hanım okurların hışmına uğrama korkusu bu satırların yazarını hayli düşündürdüğü için, başkaca örnek verilmeyecek.

Bir şoför olmamasına rağmen, otomobille garip ve karmaşık ilişkisi sebebiyle, burada Sevim Burak için müstakil bir bölüm açmadan bahsi tamamlanmış saymak mümkün değildi. Kendi ifadesine bakılırsa, kırk yaşında iken -demek ki 1971'de- Bağdat Caddesi'nde piyasa yapan gençlerden birinin Ford Mus-

106 "Bir Otomobil Seyranı", *Kelebek Mec.*, Nu. 68, 24 Temmuz 1340.

tang Mach I model spor otomobiline hayran olmuş; onun hakkında bir roman, belki de bir seri roman yazmaya soyunmuştur. Oğlu A. Karaca Borar'a yazdığı bir mektubunda der ki[107],

"Bir kere bile o arabaya binemedim. Ama, evde oturup o'na destanlar yazdım. Yani arabaya. İşte bu roman benim son gençliğimin ve aşkımın romanı idi. Hâlâ bitiremedim. Çünkü, arabadan başka birine âşık olamadım."

Burak'ın aklından geçen, 28 Ekim 1973 günü Bağdat Caddesi'nde gençlerin otomobil yarışı ile başlayan ve ertesi gün, Cumhuriyet Bayramı'na denk getirilerek açılacak olan Boğaziçi Köprüsü'nde otomobillerin ilk defa karşıya geçmesiyle süren bir roman kaleme almaktır. Bu roman, Sevim Burak için âdetâ bir tutkuya dönüşür ve elli iki yaşında ölümüne kadar geçen on iki yıl boyunca hep bu metni geliştirir, parçalar, birleştirir, yeniden plânlar. Yukarıda anılan 1981 tarihli olması muhtemel mektuptan anlaşılır ki, otomobil için on iki bölümlü bir roman tasarlamış ve herbirine "Karaca", "Palyaço Ruşen", "Atilla", "Bekçi" diye isimler yakıştırmıştır.

Sonra ne oldu, bilinmez. Belki de kalp kapakçığının verdiği rahatsızlık yüzünden, yazar plânlarını değiştirir ve bu bölümlerden başka başka kitaplar çıkarır. *Palyaço Ruşen* (1982) ancak 1993'te basılabilen bir novella, *Afrika Dansı* (1983) bir hikâye kitabı ve *Everest, My Lord* (1983) da bir oyun olur. Buna rağmen, Sevim Burak'ın Mustang'e olan aşkı öylesine bereketlidir ki, geride hâlâ roman olmaya yetecek kocaman bir malzeme vardır. Ömrü vefa etmediği için, paramparça bir müsvedde hâlinde kalan romanı, Mach I için kaleme alınmış bir destan olacaktı. Yazarın plânladığı metin için *"destan"* kelimesinin doğru seçim olduğu şüphesiz... Makinalar çağında geçen bir savaşı anlatmak ve galip gelen cengâverleri medhetmek için kaleme alınmış *"homeric"* bir destan... Burak, ölümünden bir yıl kadar önce, romanı ihtiyar ve dindar bir kadının ağzından yazacağı son bölümle bitirmeyi düşünmektedir. Böyle bir figürü doğru konuşturabilmek için, Sahaflar Çarşısı'na gidip, altıbin liralık kitap alır[108]. Büyük kısmı atasözü ve deyim derlemeleri ile dinî kitaplar... Yaşlı hanımın ağzından yazılan bölümden küçük bir nümûne[109]:

107 *Mach I'dan Mektuplar*, İst., 1990, Logos Y., s. 145-146.
108 *A.g.e.*, s. 231.
109 Sevim Burak, *Ford Mach I*, 3. bs., İst., 2014, YKY, s. 29.

"Peki, Mach I nerde? Nerde mi diye duvarın öbür ucundan konuşmaları izleyen bir genç kahkaha attı. Ankara Asfaltı'nda tamircide. Arkasını kaldırıyorlar. Kızlardan biri, dün gece Corvette ile çarpıştı pistte deyince: Allah korusun yoksa öldü mü? Lâ havle velâ... Öldü mü kaldı mı bilmiyoruz (alay eder gibi) gülüştüler. Lâ havle velâ deyip uzak olmak için belâyâdan ittikâ eyleyin berâyâdan beytini düşündüm (kazadan sakınmak isterseniz kullardan sakının) merak etmeyin dedi/ siz ona bakmayın şimdi görürsünüz Mach I ölmedi. Kes, Tanrı korusun dedim ve şu duayı okudum: Allah korusun Allah korusun Allah korusun üç kere/ daha konuşmamız bitmeden Mach I göründü/ işte onu öylece gördüm müthiş bir gürültü idi ve ne kırmızı bir duman... İşte Mach I diye haykırdılar. Yıllardır Suadiye'de Erenköy'de yaşamıştım orada doğup büyümüştüm Mach I adını hiçbir kimseden duymamıştım. Mach I kulak tırmalayıcı, yırtıcı sesler çıkartarak kıçı sağa sola savrularak geçti, gitti gitti bir yuvarlak çizerek kendi çevresinde tekrar döndü (nasıl beğendiniz mi gibilerden) zınk diye fren yapıp önümüzde durdu. Ve tekrar ok gibi fırlayarak caddeyi paralarcasına önümüzden hareket etti ve gözden kayboldu."

Mach I'a sevdalanmış Sevim Burak'ın vuslatsız ilişkisi ve vakitsiz ölümü kadar, bir spor otomobil modeli için yazmaya çalıştığı romanını tamamlayamayışı da büyük kayıptır.

*

Otomobil medenîleşmenin ve teknolojik gelişmişliğin alâmet-i fârikası olarak önemli bir yer edinmiştir; fakat, modernizmin insana zerkettiği bütün şirin âarazları da bünyesinde taşıyarak... J. G. Ballard, 1973'te *Crash*'ı yayımladıktan sonra, 1986'da *The Guardian*'da çıkan bir denemesinde otomobilin bir *"autopia"* mı yoksa *"autogeddon"* mu olduğunu sorguluyordu. Bu *"dichotomy"* kolay halledilecek gibi görünmüyor; ama otomobilin küçük bir kıyamet koparma becerisinin ütopya yaratma kabiliyetinden çok daha fazla olduğunu söylemekte bir mahzur yok. Bunu da hep o gönül okşayan âarazlarıyla yapıyor. Direksiyonu kavrayan ellerle, dikiz aynasına bakan gözle, vites kolunu oynatan parmaklarla, yeni otomobil döşemesini koklayan burunla, motorun güçlü sesini dinleyen kulakla, gaz veya fren pedallerine basan ayakla, hattâ sadece içinde oturuyor olmakla bile, bu çekici âarazları kişiye bulaştırmayı başarıyor. O yüzdendir ki, otomobille ferdin ilişkisini anlamaya çalışmak ve onun kişilik üzerindeki izlerini aramak demek, aslında



Hızın ölçü alındığı bir otomobil reklamı (Milliyet gazetesi, nr. 1076, 8 Şubat 1929, s.7)

psikosomatik etkileri olan viral bir vak'ayı gözlemek gibidir. Sonuç? Sonuçta sürücünün görme dışındaki duyularının körelmesiyle başlayan bir süreç[110], geçici bir müddet için de olsa makinalaşmayı getirir. Daha açık bir söyleyişle, Sanford Kwinter'ın *"mech-tech machine"* dediği makina yapan makina burada otomobil olur ve insanı kendi ruhundan yahut ruhsuzluğundan üflediği nefesle makinalaştırır. Böylece, Gündüz Vassaf'ın *"Otomobillendikçe otomobilleşiyoruz"* teşhisi gerçekleşir[111].

Baudrillard, Amerika'yı gördükten sonra şunları yazıyor[112]:

"Amerikan toplumunu anlamak tam tamına bu toplumun araba kullanma geleneklerini bilmeye bağlı; bunları bilmek politik düşüncelerini bilmekten daha çok öğretici. Amerika içinde arabayla on bin mil yol yaparsanız, bu ülke hakkında sosyoloji ya da siyasal bilimler enstitülerinde öğreneceğiniz şeylerin daha fazlasını öğrenirsiniz."

Aynı cümleleri dönüştürerek, otomobille yakın tarihimizde kurduğumuz ilişkiyi edebiyat üzerinden takip etmenin de sosyopsikolojik olarak hayli faydası olabileceğini ileri sürmek mümkün... Bir otomobile sahip olmanın yahut onu kısa bir mesafe için kiralamanın bizim için ne ifade ettiğini ve bünyemizdeki ruhî karşılığını edebî metinlerden çıkarmaya çalışmak her zaman anlamlı ve isabetli bir netîce vermese de denemekten zarar gelmez. Belki bu sayede insanın otomobile olduğu kadar, otomobilin de insana yüklediği anlam, konum ve duyguları yakalama fırsatımız olur. Bir küçük tecrübe olarak, edebî metinlerden çıkarabildiğim başlıklardan önemli bulduklarımı sıralıyorum:

Hız

Antik çağın olimpiyatlarının sloganı *"citius, altius, fortius"*tur, *"daha hızlı, daha yüksek, daha güçlü"*... Sporcuların kaslarından beklenen her ne varsa, asırlar sonrasının modernist teknolojisi onların hepsini makinalarla karşılayacak ve insan sadece bir makinayı idare ederek bunların hepsini gerçekleştirebilecektir. Böylece insanoğlu çitadan hızlı, kartaldan yüksekte ve filden güçlü olduğunu düşünüp, tabiata karşı kazandığı zaferle tatmin olacaktır. Dünya-

110 *"Hareketi gerçekleştiren kişi bu hareketin icrası sırasında dokusallık ve koku gibi ayrıntılardan yoksundur"* (Peter Freund-George Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, İst., 1996, Ayrıntı Y., s. 244).
111 "Otomobilin Kısa Tarihi", *Cogito Der.*, Nu. 24, Güz 2000, s. 108.
112 *Amerika*, İst., 1996, Ayrıntı Y., s. 68-69.

nın efendisi olduğunu ilân etmenin yolu, makina kullanmaktan geçer ve bu iddianın sıradan fertteki en tatminkâr karşılığı da otomobil sahibi olmaktır. Bir diğer ifadeyle, modern çağın zaferini simgeleyen hız ve güç otomobille temsil edilirken, onu kullananlar da bu yolla ne kadar modern ve muzaffer olduklarını hissetmektedirler.

"Hız niçin hoşa gider?" sorusunun bir başka cevabı daha var. Psikoanalist Michael Balint, *Thrills and Regressions* (1959) kitabında *"philobat"* (mesafeli duran) ve *"ocnophil"* (ilişkilerde yakınlık seven) kavramlarını geliştirdi ve karakter analizlerinde kullandı. Büyük ve muhafazalı bir konserve kutusu olduğu için, herkese mesafeli durmayı kolaylaştıran otomobili kullanmak *philobat*'ların hoşuna gider; *ocnophil*'ler ise, travmatik bir hızı sever ve sevdikçe ona daha da yakın durmaya çalışır. Birbirini otomobilde tamamlayan bu iki farklı karakter, aslında insanın otomobil ile hız'ı bir arada tamamlanmış bulmasına karşılık gelir.

Hızlı yaşama isteği, etrafını fark edemeyişi getirir. Bir yere gidecek olmanın heyecanı, yerini gidiş hızının heyecanına bırakınca, nereye gittiğinin ve yollarda ne gördüğünün anlamı da kalmaz. Muhyiddîn-i Arabî gayet veciz olarak, *"Sür'at mânâyı öldürür"* der. Milan Kundera da *Yavaşlık*'ta *"hızın derecesi unutmanın yoğunluğuyla doğru orantılıdır"* ifadesiyle, aşağı yukarı aynı şeyi iddia eder. Biraz da bu sebeple, iki temel sonuç belirir. İlki, hız ve gençlik ilişkisinden doğan sosyal bir meseledir. Hız'ın kabûl gördüğü asıl grup, zaten etrafını farketmek, gördüklerini hafızasına nakşetmek gibi dikkatleri önemsemeyen yahut erteleyen gençliktir. Kanının akış hızına uygun bir hayat ritmi arayışı, gençleri otomobile ve motosiklete doğru sevk eder. Willard Motley, *Knock on Any Door* (1947) romanının merkez figürü olan Nick Romano'ya birkaç yerde *"Live fast, die young and have a good-looking corpse!"* cümlesini sarfettirir. İki yıl sonra, 1949 Şubat'ında romanın sinemaya uyarlanmış hâli gösterime girince, Nick rolünü üstlenen John Derek'in ağzından *"Hızlı yaşa, genç öl, cesedin yakışıklı olsun"* cümlesini duyan gençlik, bunu otomobil ve motosiklet tutkularının yanına ekleyerek bir hayat düsturu hâline getirir. Filmin Türkçe dublajlı olarak ve *Cinayet Mahkemesi* adıyla gösterilmesinden sonra, bizde de aynı motto etrafında toplanan bir gençlik belirecektir. Edebiyat onları sadece uzaktan ve biraz da küçümseyerek gözler.

İkincisi ise, daha ziyade edebiyatın temsil ettiği sonuçtur. Edebiyat hız ile haz arasındaki ilişkiyi çabucak fark etmiştir. Buna dair bulunabilecek -mübalâğasız- yüz örnekten sadece biri[113]:

"Genç kız otomobilin homurtularını, rüzgârın çığlıklarını aşırmak ve sözünü Fikret'e duyurabilmek için bağıra bağıra konuşuyordu:

-Daha süratli, daha süratli Fikret... Ah direksiyona ben geçmek isterdim.

Suadiye asfaltı üzerindeydiler. Fikret'in spor otomobili uçar gibi gidiyor, etrafındaki ağaçlar, evler, bahçeler birbiri üzerine yıkılan oyuncaklar gibi, geriye doğru kayıyordu."

Burada edebiyatın mekân-şahıs ilgisi tamamen kesilmiş ve o ânı oluşturan unsurlardan *"zemin"* hız'ın içinde kaybolmuştur. Yolun iki yanındaki ağaçların, evlerin *"birbiri üzerine yıkılan oyuncaklar gibi"* geriye doğru kayışı ve gözle izlenemeyişi demek, edebiyatın da otomobilin dışındaki dünyaya dair temel dikkatlerini oluşturamaması demektir.

Söylenenlerin daha iyi anlaşılabilmesi için, ikinci bir örnek daha vereyim. Kabaca bakıldığında, bu ikinci örnekteki durum da çok farklı görünmeyecek ve ana mesele yine hız ile bağdaştırılacak. Oysa, bu defa edebiyat işini yapma fırsatı buluyor. Turgut Akkaş'ın *Bora-Fırtına* romanından kısa bir sahne[114]: Şehper, Şermin ve Neclâ Urla iskelesinden İzmir'e gidip gelen *"yolcu kamyonları"*ndan birine binerler. Kamyonda yaşlı bir kadın, birkaç da çocuk vardır. Hep bir ağızdan oynak bir şarkı söyleyerek giderken şoför de coşup hızını son vitese kadar çıkarmıştır.

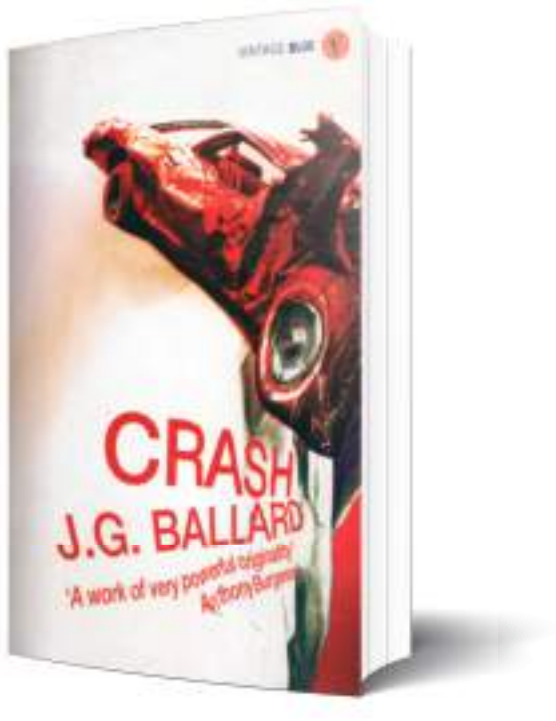
"Önlerindeki tozu dumana katarak ilerleyen bir tenezzüh otomobilini geçmek için yolcular, hattâ içlerindeki ihtiyar kadın bile tuhaf bir hırsa kapılmıştı. Hep bir ağızdan

-Dayan şoför! diye bağırıyorlar, tuhaf çığlıklar koparıyorlardı. Şoför catalepsie olmuş gibi direksiyona yapışmış, gözlerini ileriye dikmişti. Bir ejder gibi homurdanarak yıldırım süratiyle önde giden otomobilin arkasından bütün yolu kaplayan kesif bir toz tabakası yükseliyordu.

Tenezzüh otomobiline yanaşmışlar, atbaşı beraber gidiyorlardı. İçerisinde ağırbaşlı birisi oturan bu hususî otomobil şoförü de gayrete gelmiş, bu çılgınlara yol vermemek

113 Peride Celâl, *Ana-Kız*, 2. bs., İst., 1944, Semih Lûtfi Ktbv., s. 48.
114 Turgut Akkaş, *Bora-Fırtına*, Ankara, 1938, Ulus Bsmv., s. 48-49.

inadına kapılmıştı. İzmir yolu üzerindeki çiftlikleri aynı süratle geçmişlerdi. Kahvedeki jandarmanın çaldığı düdük sesini duymadılar bile."



Görüldüğü gibi, bu metinde de hız önemli bir etken, lâkin edebiyat hıza değil, bir insanlık durumuna odaklanıyor ve bu noktada işini layıkıyla yapıyor. Âdetâ bir toplu histeriye yakalanmış gibi hırsla bağırışan yolcular ve kataleptik bir kilitlenme ile yarışa odaklanmış şoför bu durumun asıl aktörleri... Edebiyatın ilgisini çeken hız değil, kazanma hırsı... O sebeple de mekân mevcudiyetini koruyor; mekâna ait bilgiler ise, gayet belirgin...

Edebiyatın hız karşısında bulduğu çözüm basittir. Otomobilin içindekilerin dışarıda akıp giden görüntülere yetişmesinin imkânsız olduğu durumlarda, iyi edebiyat hemen içeriye döner ve yolcuların birbiriyle ilişkisine yoğunlaşır. Şayet şoför tek başına ise, metin bir içe dönüş yaşayarak, onun düşünce akışıyla ilgilenir. Bizzat hız'ın merkeze alınmasını gerektiren durumlarda buna önemli bir sebep îcat etmek ve (kendinden) kaçış, (birini) takip veya kovalama, (bir yere) yetişme gibi işlenebilir bir alan yaratmak da iyi edebiyatın marifetidir. Son örneği yine Peride Celâl'den ve aynı romanından seçerek, bir karşılaştırma imkânı vermeye çalışayım:

Yukarıya alınan parçada Fikret'e daha hızlı gitmesini haykıran Alev, bu defa bir kıskançlık ve öfke nöbetinin merkezindedir. Genç adam, kıza karşı hissettiklerinin hırsını otomobilden çıkarır[115]:

115 *Ana-Kız*, s. 95.

"Fikret öndeki otomobili hızla geçmişti. Şimdi uçar gibi gidiyor, sarsılıyorlardı. Her çukur atlayışta, sallanışta arkada çığlıklar kopuyor, itirazlar, 'Yavaş yavaş' sesleri yükseliyordu. Fakat genç adam aldırmıyor. (...) Fikret'in elleri asabiyetle direksiyona yapışmıştı. (...) Altıyol ağzı, Kızıltoprak ve nihayet asfalt... Hep bu sürat içinde geçildi."

Kolayca farkedilmiştir ki, bu defa hız değil, ona sebep olan hisler merkezde... Üstelik mekân gözün yetişemeyeceği bir hızla akmak yerine, edebiyatın kontrolünde... Geçilen yerler gayet belirgin...

Nurullah Ataç ise, o her zamanki *"ebed-müddet muhalefet"*çi tavrıyla hızın algı üzerindeki olumsuz etkisini küçümser[116]:

"İyi ki otomobil kullanmasını bilmiyorum, bundan sonra da öğrenmeğe kalkacak değilim. Bilseydim, yaşıma bakmaz, en son hızına kadar sürerdim. Hele Çukurova yollarında. Hızlı gitmeyi, sürati yerenler oluyor, iyice görmüyormuşuz geçtiğimiz yerleri, bu gibi sözler. Böyle diyenler bilmiyorlar ne dediklerini. Hızlı giderken çevreyi seyretmenin de kendine göre bir güzelliği var. Kendinizi bırakıyorsunuz, çizgiler akıp gidiyor önünüzden. Daha iyi görmek için yavaş gideceksiniz de ne olacak sanki? O gördüğünüz yerler işleyecek mi belleğinize? Bir yeri beğendiniz, sevdiniz mi, eğlenin orada, birkaç gün birkaç hafta durun, o başka. Ama ağır ağır giderek oraları öğrenebileceğinizi sanmayın."

Hayli karışık cümleler... Seyretmek'le öğrenme'nin birbirine karıştırılması bir yana, *"akıp giden çizgiler"*in seyredilemeyecek olması, bakmaya çalışan için hiçbir anlamı bulunmaması da başka bir mesele... Bir edebiyat adamı hızın verdiği duygudan hoşlanabilir, ama hızın idrakimizi bulanıklaştırması ve duyulara kaydedilenin metne aktarılışını olumsuz etkilemesi üzerine kafa yormuyorsa, işte bu hayli sıkıntılı bir durumdur.

Kaza

Batılı zihnin otomobile karşı olan tavrında hep cinsellikle açıklanabilecek bir yan vardır ve garip bir şekilde, bu duygu XX. asrın başındaki fütüristlerden bugüne kadar da hiç değişmeden korunmuştur. Dahası, yine bu uzun süre boyunca, otomobil kazalarında da hep birbirine çarpan iki çıplak vücudun

116 Nurullah Ataç, *Günce (1953-1955)*, C. I, Ank., 1972, TDK Y., s. 222-223.

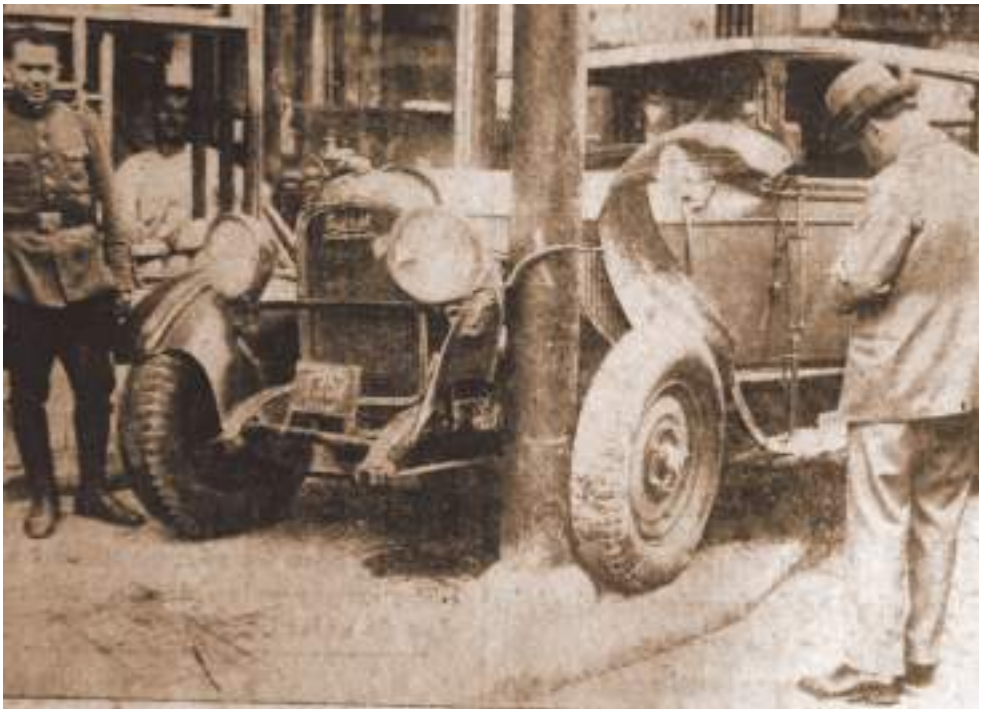
hazzını andırır birşeyler bulmayı başarırlar. İşte fütürist şair Mario Leone ve 1914'te yazdığı *"Otomobillerin Zinası"* şiiri[117]:

Involuntary collision,
furious fornication
of two automobiles-energy
embrace of two warriors
bold of movement,
syncopation of two heart motors,
spilling of blood-gas

Yıl 1973'ü bulduğunda, J. G. Ballard'ın *Crash/ Vintage* romanında hâlâ aynı dikkatin yerli yerinde durduğu ve kaza ile sevişme arasındaki bağın daha da güçlenip bir psikotik epizoda dönüştüğü fark edilir. Oysa Türklerin otomobille olan tanışıklığının bir aşk ilişkisine dönüşmesi zordur. Başlangıçta şamatacı bir oyuncak, sokaklarda rahatça yürümeyi engelleyen, huzuru bozan, hattâ yürek hoplatan bir araç, sonraları ise, nüfuzun ve kudretin gösteriş vesîlesi olmuştur. Can yakan, ocak söndüren her otomobil kazası ona duyulan korkuyu beslemiştir. Besmele'yle binilen ve *"sağ salim"* ulaşılan yerde de *"geçmiş olsun"*larla inilen, şoförüne *"Allah kaza belâ vermesin"* duasının tekrarlandığı bir vasıta ile Batılının güven ve aşk ilişkisinin doğması zordur. Dolayısıyla da edebiyatımızda böyle bir yakınlaşmanın örneklerini bulmak mümkün değil...

İlya Ehrenburg'un yazışından yetmiş yıl sonra basılan ve içinde Henry Ford, J. P. Morgan ve André Citroën gibi meşhur otomobil üreticilerinin de birer figür olarak yer aldığı *Life of the Automobile* adlı kitabı, Türkçe'ye *Ve İnsan Otomobili Yarattı* adıyla tercüme edildi. Eserin hemen başında, sigara kâğıtı tüccarı Charles Bernard'ın Paris'te kendine 180 A-74 plâkalı bir otomobil alışı ve Perigueux'deki kız kardeşine gitmeye niyetlenişi anlatılır. Bernard, otomobiline alışmaya çalıştığı için, temkinli

117 *Autopia: Cars and Culture*, (ed. P. Wollen-J. Kerr), Hong Kong, 2002, Reaktion, p. 17-18. Şiirin İtalyanca'dan İngilizce'ye tercümesi Wollen'a ait olsa gerek. Tercümenin tercümesi:
İstemsiz çarpışma
azgın zinası
iki otomobil-enerjinin
iki cengâverin kapışması
cesaret isteyeni hareketin
iki kalp-motorun değişip ritminin
saçılması kan-benzinin



Beşiktaş'ta direğe çarpan bir otomobil (Cumhuriyet gazetesi, nr.2611, 14 Ağutos 1931, s.1)

bir hızla yola çıkmışken, yavaş yavaş hızını artırıp sonunda dönülmez noktaya varacak ve aracıyla bir dereye uçarak paramparça olacaktır. Bu bölümün asıl önemi, hız çılgınlığının acemî şoförleri bile nasıl da çabucak sarıp sarmaladığını takip etmemizi kolaylaştırmasında[118]... Otomobilin verdiği sahte güven hissi temkini ve dikkati alıp götürdüğünde bu son kaçınılmazdır. Bizim edebiyatımızın otomobil kazalarına bakışında da genellikle bu hattın izlendiği görülüyor.

Edebiyatımızın kazayı dalgınlık, uykusuzluk, sarhoşluk, öfke, yarış hırsı, hayâle dalma gibi insanlık hâlleri ile birlikte düşünme ve sebep-sonuç ilişkisini de genellikle bunlara benzer bir açıklamaya dayandırmak eğiliminde olduğu farkedilir. Turgut Aktaş'ın *Bora-Fırtına* romanında yarım bırakılan hız örneğinin bir kazaya bağlanan sonunu aktarıyorum[119]. Bu satırlar, Urla iskelesinden kalkıp İzmir'e giden *"yolcu kamyonu"*ndaki bildik sahnenin devamıdır:

118 *Ve İnsan Otomobili Yarattı*, (terc. Ş. Yeğin), İst., 2000, Payel Y., s. 11-16.
119 Turgut Aktaş, *Bora-Fırtına*, s. 49.

"Narlıdere'ye giden virajın hafif yokuşunda yarış elân devam ediyordu. Tam yokuşun tepesinde önlerine çıkıveren bir kamyon karşısında otomobil içinde korkunç bir çığlık koptu. Soğukkanlılığını muhafaza eden şoför tam bir müsademenin önünü almak için direksiyonu biraz sola bükmek istedi. Bu sefer muvazenesini kaybeden otomobil yan taraftaki hendeğe düştü ve birkaç defa yuvarlandı, parçalandı.

Biraz evvel hep bir ağızdan delice çığlık koparan kadın sesleri deminki tonunu kaybetmiş ve onun yerine ağlayan, sızlayan iniltili sesler kaim olmuştu. Yüzünden derin bir yara alan, sağ elinin üstü parçalanan şoför aynı zamanda topallayarak otomobilin içindeki kadınları çıkarmağa çalışıyordu. Urla'dan binen bir mektepli kızın sadmeden başı parçalanmış, o dakika ölmüştü. İhtiyar kadın kendinden geçmiş bir şekilde ağır yaralı idi."

Bu satırların bize naklettiği sahne, aslında hergün yaşanan trafik kazalarından biri kadar tabiî ve sıradan... Filme alınsa, bir halk eğitim seminerinde pekâlâ trafik polislerinin de kullanıp üzerinde ibret verici açıklamalar yapabileceği netlikte... Kazayı özlemek yok, ondan hazzalmak yok, kendini veya diğer vasıtadaki birini öldürme teşebbüsü değil, sigortadan para almak düşünülmemiş. Hâsılı, sadece bir kaza... Oysa edebiyat başka bir dünyadır. Orada ne elma sadece elmadır, ne savaş sadece savaştır, ne de kaza sadece kaza... Edebiyatımızda kaleme alınan kazaların büyük kısmı sadece kaza olmanın sığlığını taşır ve bunun aslî sebebi, otomobille baştan itibaren kurduğumuz mesafeli ilişkide gizlidir. F. Scott Fitzgerald'ın *The Great Gatsby*'sine her ân gölgesi düşen otomobil, sonunda Tom'un metresi Myrtle Wilson'ı öldürdüğünde bile, bizim kurguladığımız bütün kaza sahnelerinden fazla entrik unsurla donanmış bir arka plânı vardır. Bizde kazanın kendisi değil, kazazede üzerindeki sonuçları edebiyatın ilgisini çeker. Ölümler, yaralanmalar, sakatlanmalar bitmeyen bir malzeme olarak sürekli kullanılır. Sözün gelişi, Selâmi İzzet'in *"Aşkın Gözü"* hikâyesinin, kaza edebiyatımızda bir başlangıç noktası oluşturduğunu zannediyorum[120]. Otomobili hızla kullanırken *"müdhiş bir sadme"* sonucunda sevgilisi Sacide ölen, kendisi de kör olan Reşid Bey'in hikâyesi bizim okur ve sinema seyircimiz için gayet tanıdıktır. Dahası, Reşid Bey'in ressam olduğunu söylersem, konuya âşinâlığımız daha da artacaktır.

120 Selâmi İzzet (Sedes), *Yuva*, İst., 1928, Orhaniye Matb., s. 60-80.

Sadece tahkiyeli nesirde değil, nazımda da kaza konulu metinler *"trafik polisiyesi"* ilkelliğindedir. Örneğimi eğlenceli ve farklı bir yerden seçtim. Erka Balataları için hazırlanmış 45'lik bir reklâm plâğından bahsedeceğim. Plâğın A yüzünde "Cankurtaran", arka yüzünde ise, "Arabanın Aşkı" adlı şarkılar yer alıyor. Pek tabiîdir ki cankurtaran da otomobilin aşkı da Erka markalı balatalardır. İlk şarkı, Gülayşe ile Şoför Hasan Bitirim arasında cereyan eden bir diyalogdur. Direksiyonda ıslıkla bir nağme tutturan Şoför Hasan, ânîden yoluna çıkan Gülayşe sebebiyle *"zınk"* diye durur ve şarkısına başlar:

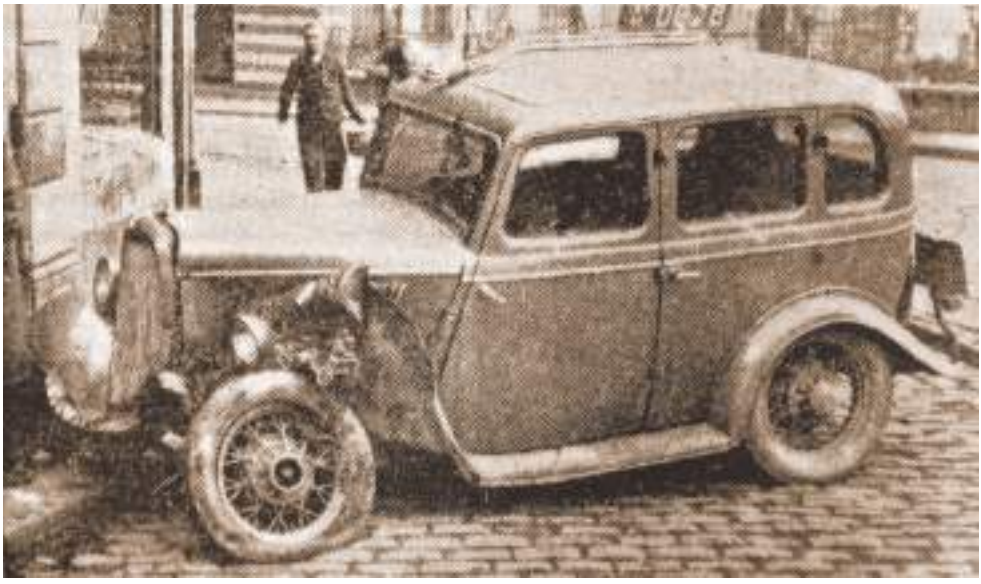
Hanım abla ne yaptın?
Kendini yola attın
Az kaldı yanacaktın
Şükür balatam Erka
Erka, canım Erka

Erka balataları sayesinde kaza ucuz atlatılmıştır. Sonrasında şoför *"hanım abla"*ya

Niye daldın böyle
Kederin ne söyle

diye sorar. Beklendiği üzere, cevap yine edebî bir derinlik yaratmayan klâsik bir şikâyet olacaktır: *"Amaaan, ben geçmişim dünyamdan zaten"* Bunun üzerine Hasan kendi hâlini anlatmaya başlar:

Koştuğum ekmek parası
Gönlümde ayrılık yarası
Sürecektin kaza karası
Şükür balatam Erka
Erka, canım Erka
Yattığım otel köşesi
Aklımda yârin neşesi
Çekecektim hapis çilesi
Şükür balatam Erka
Erka, canım Erka
Kelepçelenseydi bileğim



Tepebaşı'nda tramvayla çarpışan otomobil (Cumhuriyet gazetesi, nr.5644, 30 Kanunisani 1940, s.2)

Ağlardı karım benim
Öksüz kalırdı bebeğim
Şükür balatam Erka
Erka, canım Erka

Ortada bir kaza yoktur, ama Erka sayesinde savuşturulan bu tehlike şayet gerçekleşse idi, ne gibi belâlar açacağı bilgisi vardır. Sonlara doğru,

Erka'dan hiç şaşmam
Başka balata takmam
Yüzüne bile bakmam
Benim hayatım Erkam

mısraları bir düete dönüşür. Şarkı -başladığı gibi- Hasan'ın ıslık çala çala yoluna devam etmesiyle biter.

Plağın B yüzündeki "Arabanın Aşkı" adıyla çok şey va'detse de konusu Erka balataları takılmışsa, otomobilin kolayca duracağının temininden ibarettir. Nakarat olarak tekrarlanan

Dur, dur, yol budur
Şoför abi burda dur
Araban durmuyorsa
Erka Balata durdurur

mısraları, müstakbel bir kazanın önündeki tek engeli tanıtır. Şarkıda hemen bütün tanınmış motorlu araç markaları sayılarak, hepsi için aynı teminat tekrarlanır:

İstanbul, Samsun, Ordu
Hepsi severler Ford'u
Balatan Erka ise
Korkmadan dolaş yurdu
BMC'n de pek yaman
Yükle dostum işte MAN
Enterim Erka takmış
Kalmadı hiç bende gam
Anadolum yol alır
Muratımda göz kalır
Erka Balata'yı takan
Şevrole'yi yol tanır

Sözün özü, *"Balatanızı bizden alırsanız, başınıza kaza gelmez"* mesajından ibaret bu mısralar, edebiyattan çok trafik bilgileri dersi için yazılmış gibidir.

Buraya kadar söylenenlerden kaza edebiyatımızın ilginç istisnaları olmadığı sonucu çıkmamalıdır. Bazen bir gazete haberinin iyi edebiyata örneklik ettiğine ve bazen de bir kaza hikâyesinin, kaynak aldığı haber metni kadar iyi olamadığına çarpıcı bir misâl vereceğim. 5 Ocak 1963 gününün gazetelerinde, benzerlerine sık sık tesadüf ettiğimizden iyice kanıksanmış bir kaza haberi vardı. İstanbul'da, Çarşamba'daki Tabaksuyu Caddesi'nde Kadriye Yiğiter adında dokuz yaşında bir çocuk kamyonun altında ezilerek ölmüş. Bu haberin, artık "vak'a-i âdiyye"den saydığımız benzerlerinden farklı bir yanı vardı ki, o da muhabirinin kimliği... Kaza haberini *Milliyet* adına Halit Çapın takip eder; sokakta, kızının başucunda ağlayan baba Burhanettin Yiğiter'in fotoğrafını çeker; hadiseyi onun cephesinden gören dokunaklı haber metnini de o kendine has samîmiyetiyle yine kendisi yazar[121]:

121 "Bir Babanın Iztırabı", *Milliyet Gaz.*, 5 Ocak 1963.

"Kadriye, kamyon çarptıktan sonra, bir müddet sürüklenmiş. Sonra yere, toprağa iyice yapışmış. Sarılmış âdetâ... Ayakları birkaç kere kımıldamış. Dudakları birşey söylemek istercesine kıpırdamış, ama hiçbir şey söylememiş ve ölmüş.

Ertesi günki ödevini hazırlamak için defter almaya çıkmışmış sokağa... Uzun süre dönmeyince meraklanmışlar, sonra kötü haberini almışlar. Küçük bir odada annesi, babası ve iki kardeşiyle birlikte otururmuş.

Babası gelip kızını öyle görünce çökmüş başına... Ağlamış. Savcı gelip ilk soruşturmayı yapıncaya kadar hava iyice kararmış. İfadelerin alınması bitince 'Haydi al kızını git' demişler. Burhanettin Yiğiter'miş babasının ismi... Eskiden elbise temizleyiciliği yaparmış. Sonra bir kalp hastalığı... İki yıldan beri yatalakmış. Karısı çamaşıra gidip birkaç parça birşey yıkarsa yahut birkaç günlüğüne hizmetçiliğe giderse, ölmeyecek kadar yaşıyorlarmış. 'Haydi al kızını git' denilince yerdeki kanlı et yığınına bakmış. 'Kızım' diye düşünmüş. Evi, o tek odayı gözünün önüne getirmiş. Diğer iki küçük çocuğunu, onlara ne söyleyeceğini tasarlamaya çalışmış kafasında... Sonra eli cebine gitmiş. Yetmiş, bilemedin yüz kuruş... 'Bir cenaze bilemedin, en azından ikiyüz elli kâğıda kalkar" diye söylenmiş hafifçe...

Almamış çocuğunun cesedini... 'Benim götürecek yerim, onu gömecek param yok' demiş. miş görmüş o da yerdeki çocuğu... Tekrardan eve gelince 'Kadriye üşür' demiş 'şimdi'... 'Üşür yavrucağım. Onun üstünü örtün. Erken kalkacak yarına' demiş. Babasına sorarsanız, çocuğun ölümü ile birlikte karısı da çıldırmış.

'Almam' diye diretmiş Burhanettin Yiğiter... 'Camiye koyun, morga kaldırın. Siz birşeyler yapın. Ben yapacak durumda değilim' diye yalvarmış saatlerce...

Aah... Kadriye'yi ne cami almış, ne de morga kaldırmışlar. Geceyi sokakta geçirmiş."

Küçük ölü yolun ortasında ertesi güne kadar öylece yatmış ve ancak ikindi vakti defnedilebilmiştir. Yazar, bütün bu süreç boyunca aileyi yalnız bırakmaz ve izlenimlerini bütün samîmiyetiyle kaydetmeyi sürdürür. Çapın babayı bir hafta sonra da mezarlığa götürerek Kadriye'nin küçük kabrinin ayakucunda yeniden görüntüleyecek ve bu son buluşmayı da ilki kadar etkileyici bir metinle duyuracaktır[122].

122 "..Ve Çiçek Koydu!", *Milliyet Gaz.*, 11 Ocak 1963.

Bu haber metnine dayanarak, daha sarih bir ifadeyle şunu iddia etmek mümkün: Motorlu taşıtların sebep olduğu kazalar asrın başında dehşetle karşılanırken, birkaç on yılda sıradanlaşmış ve hayatın tabiî bir parçası gibi algılanır olmuştur. Hilmi Ziya, *Posta Yolu* adlı romanında *"muhteşem bir otomobil yolda bir çocuğu çiğniyor, şahit yok, sokaklar dilsiz, halk üstü otla örtülü bir gübrelik gibi bu pislik içinde sakin, boynu bükük, yaşıyor"* diye yakınırken mütareke yıllarına has bir durumdan mı bahsetmektedir yoksa bu sıradanlaşmaya mı dikkat çekmektedir, çok da belli değil[123]. Fakat belli olan, önceleri gazetelerin ilk sahîfe haberi iken, hızla üçüncü ve nihayet yedinci sahîfeye kadar gerileyen trafik kazalarının, makina karşısındaki insanın kaçınılmaz kaderiymiş gibi, büyük bir tevekkülle karşılanmaya başlanmasıdır. Hâlbuki, Çapın'ın metni insanî bir çığlık olarak önem taşır, örneklik eder.

Yazarın bir muhabirden çok, hassas bir edib gibi kaleme aldığı ve tek muradı kupkuru cümlelerle merakımızı tatmin etmek olan haber metinlerine inat, bir hatıra yazısı veya otobiyografik bir hikâye lezzeti veren bu "anlatı" bir uyanış getirmiş olmalı. O kadar ki, 1949'dan beri, siyasî mültecî olarak Sofya'da yaşayan hikâyeci Fahri Erdinç bile, Türkiye'den gelen gazeteleri karıştırırken bu haberi görüp çok etkilenecek ve *"Trafik"* hikâyesini yazacaktır[124]. Gerçi, hikâyede kazayı askerî bir aracın yaptığı söylenerek, cenazeyi sendikanın kaldırması sağlanarak siyasî mesajlar verilmeye çalışılır ama, öz ağlamayınca göz ağlayamadığı için, ortaya çıkan da Çapın'ın metninin yanında pek yavan kalır. Yine de bu iki metni yanyana getirdikten sonra, şunu söylemek kolaylaşıyor: Basının gündelik olağanlarımız arasına soktuğu trafik kazalarını ayrıksı bir muhabir-yazar eliyle yeniden insanî bir zemine oturtmak mümkün iken, *"gündelik olağanları"* arasında böyle insanî bir metin gördüğünde hevesle kalemine sarılan edebiyat adamının gayrete gelip yazdığı hikâye aynı samîmiyeti taşımayı beceremeyebiliyor. Sebep? Biri haberin içinden, diğeri haberin de ülkenin de dışından... Yaşanan kazalarla aramıza bir *"distance"* koyduğumuzda, artık kazalar da, ölümler de, hayattan bahseden edebiyat da yapaylaşıyor, mekanikleşiyor.

123 Hilmi Ziya Ülken, *Posta Yolu*, İst., 1941, Şirket-i Mürettibiye Bsmv., s. 247.
124 *Diriler Mezarlığı*, Sofya, 1964, Narodna Prosveta, s. 121-129.



Çocuğun ölümüne sebep olan kaza (Cumhuriyet gazetesi, nr.2637, 9 Eylül 1931, S.1)

Hazır yeri gelmişken, Türk edebiyatının ölümlü bir kazanın ardından alınan öcü anlatan en güzel ve en kısa hikâyesini de şuracıkta anmak gerek... Hikâye, Arif Nihat Asya'ya ait ve adı *"Köpeğin Öcü"*[125]...

Yavru acısı bu acı..
Ki yüreğine işledi...
Koşup katil arabanın
Lâstiklerini dişledi.

Manzum olması, hikâyenin değerinden hiçbir şey kaybettirmezken, *"short-short story"*nin bizdeki kaynaklarını bir başka vechesiyle görebilmemiz için de küçük bir kapı aralıyor.

Kötülük

Otomobilin kelimelere dökülmesi epeyce zor olan kötücül bir potansiyeli vardır. Baudrillard,

125 Arif Nihat Asya, *Kökler Ve Dallar*, İst., 1976, Ötüken Y., s. 169.

"Otomobil, insanları birer sanal suçluya ve aynı zamanda, birer sanal aynasıza dönüştürüyor. Otomobil, içimizde uyuklayan katili ve uyuyan aynasızı uyandırıyor" [126]

diye şikâyet ederken, durumu hakkıyla tesbit eder; fakat o da bunun sebebini dillendirmekte çaresiz kalır. Bana kalırsa, otomobil kullanılması kanunlarla sınırlandırılmamış en öldürücü silâhtır ve bu olağanüstü tehlikeli yanıyla herbirimizin içindeki hayvanî yanı hortlatmaktadır. Onu kullanırken, bir yandan kendimizin ve yolcuların hayatlarını avuçlarımız arasındaki direksiyon simidine hapsettiğimizi bilmenin garip zevkiyle diğer yandan da -istesek- önümüzden geçen, çevremizden dolaşan canlıların hayatlarını söndürebilecek ilâhî kudrete sahip olduğumuz vehmiyle tanışırız. Sürücünün bencil, barbar, zorba bir hayvana dönüşmesini -varsa- sadece karakter kuvveti engeller. Kısacası, otomobili tehlikeli ve kötü yapan yanı bir silâh olması değil, hemen her insanda onun tetiğini çekecek bir potansiyelin bulunmasıdır.

Otomobilin temsil ettiği kötülüğün büyük kısmı hızında gizlidir; çünkü o, zeminde giden en hızlı nesne olma iddiasındadır ve herşeyden hızlı olmak isteği ölümcüldür. Hem otomobil içindekiler, hem de dışındakiler için... Virilio hız'ı *"sadece sorumlusu olmakla kalmayıp, yaratıcısı ve bulucusu olduğumuz bir ölüm nedeni"* diye anmakta haklıdır. Otomobil, îcat edilmiş bir ölüm nedeninin en kıyıcı makinası olduğu için kötüdür. Otomobili ölüm'le bağdaştıran şuur dışımız, ölmek için de zaman zaman bu makinayı seçmemizi fısıldar. Hızla giden otomobilini bir yere çarparak intihar etmek, egzoz borusunu kabin içine bağlamak, uçurumdan onunla atlamak gibi intihar yollarını aklımıza getiren hep onun ölüm'le eşleşen adıdır. Homongolos'un aklından geçen Suad Derviş'in Hiçindeki Seza'nın da için için istediği miydi, bilinmez; ama sonuçta bir otomobil altında kalarak can verecektir[127]. Bu sahneyi anlatan satırlar çok ustaca işlenmiştir:

"Işıklar etrafında dönüyor. Kendisine bakmak için açılmış bu ışıktan ejderha gözleri nereden çıktı?

Bu ziyadan kurtulmak, kendisini karanlıkta gizlemek için kaçmak istiyor.

Kaçmak ve işte tam o anda... O anın milyonda biri kadar kısa bir zamanda vücudüne

126 Jean Baudrillard, *Cool Anılar-V (2000-2004)*, İst., 2006, Ayrıntı Y., s. 80.
127 *Hiç*, İst., 1939, İnkılâp Ktbv., s. 204-206.

bir şeyin çarptığını duyuyor. Bütün kemiklerini ezen tarifsiz bir ıztırap... Bu anın milyonda biri kadar kısa bir zamanı bir asır uzatıyor.

Acı acı bağıran kimdi, kendisi mi?

Ne oldu? diye düşünmek istiyor. Mehmet aklına geliyor, fakat düşünceleri kopmuş bir sinema şeridi gibi kesiliyor.

Ve Seza etrafındaki âlemin dönerek yıkıldığı sonsuz bir uçurumun içine düşüşün yüreği üzen, yüreğe lezzet veren korkunç ve güzel, müthiş ve tatlı ürpertisini hissediyor.

Hepsi bu!...

Sonra?...

Birşey yok.

Sonra?...

Hiç!...”



Resimli Gazete, Nr. 274, s.2

Nasıl ki, buharlı trenin kullanıma girmesinden sonra, karanlıklar ve sisler içinden dumanını saçıp istimini salarak çıkan lokomotif imgesi Batılı zihinde ölümün sembolü olarak yerleşmişse, şimdi de otomobilin imgesi benzer bir yer edinmektedir. Tanışmamızın üzerinden fazla zaman geçmemiş olan bu makineyi ithâl ederken, sanki Batılı tasavvurda ona yüklenen uğursuz, tehlikeli, illegal, karanlık yanı da ithâl etmekteyizdir. Süratle hareket edebilen bu taşıt,

ortaya çıktığı günden beri, herkesten önce güvenlik güçlerinden sıkça kaçmak zorunda kalan hırsız, gangster, katil cinsinden yolsuzlar tâifesi tarafından kullanılmıştır. Hem fiyatı küçük zenginlerin bile gözünü korkutan otomobillerden birini alacak parayı kolayca bulabildikleri için, hem de henüz motorize olmamış emniyet güçlerine ciddî bir üstünlük sağlamak istedikleri için, otomobil ile bu gürûhun kolayca yan yana geldiği fark edilir. Otomobilin kötü imajını biraz da onlar parlatır. Otomobil bize işte bu olumsuz imgesi ve o imge üzerine kurulmuş edebiyatıyla gelir. *Cehennemî Otomobil* (İst., 1335, Necm-i İstikbâl Matb.) ve *Sihirli Otomobil* (İst., 1927, Şems Matb.), Nat Pinkerton serisinden *Otomobilcinin Katili* [İst., (1335), Şems Matb.] macerası, "Killmaster" Nick Carter'ın "hârikulâde sergüzeştlerinden" biri olan *Otomobil Cinayeti* (İst., 1335, Şems Matb.) gibi çoğunun yazarı belirsiz, tercüme hikâye kitapları, yerli okurun da hayli tekinsiz bir otomobil imgesi edinmesine yol açar. Bizim popüler edebiyat ürünlerimiz de bu imajı körüklerler. Söz gelimi, Hüseyin Nadir'in *"Fakabasmaz Zihni ismindeki fevka'l-beşer mahlûkun akıllara hayret ve dehşet veren sergüzeştleri"*nden biri olarak *Otomobildeki Cinayet*'i (İst., 1338, Minber Matb.) yazdığını görenler, sanki hadiselerin merkezine cinayet ve onun işlendiği otomobil oturtulmuş gibi düşünmekte mâzurdur. Oysa gerçek, bundan epeyce farklıdır.

Sultanhamamı'nda komisyonculukla uğraşan Kalpakçıyan Efendi'ye yanaşıp, kâtibi olarak iş bulduktan sonra otuz bin lirasını çalan Fakabasmaz Zihni, hadisenin şüphelisi olarak Amanvermez Kadri tarafından gözaltına alınır. Eşinin hasta olduğunu söylediği için, karakoldan evvel Sarıyer'deki evine uğraması gerektiğine komiseri ikna eden Zihni, bindikleri otomobilde takma bıyığını çıkararak gerçek kimliğini belli eder. Otomobili kullanan Şoför Cevad Fakabasmaz'ın adamıdır ve yanında oturan zabıta memurunu bıçaklayarak öldürür. Arkada oturan Kadri de revolverini Zihni'ye kaptırır. Otomobili *"Emirgân ormanlarının arka tarafında, dar bir şose"*de durdurduktan sonra, cesedi indirir ve komiseri de bir ağaca bağlayıp, yeleğine *"Fakabasmaz Zihni ile uğraşanların âkıbeti budur!"* yazılı bir kâğıt iliştirirler. Hikâyenin son cümleleri şunlardır[128]:

"-Haydi bakalım Cevad, Şişli'ye doğru sür. Orada bir randevum var. Saat ikiye doğru mutlaka yetişmeliyiz. Yoksa nefis bir kadın kaybederim."

128 *Otomobildeki Cinayet*, 2. bs., İst., 1927, Orhaniye Matb., s. 21.

Otomobilin, sıkça okunan o benzetmeye ayak uydurup, *"canavar gibi homurdanarak"* yola koyulduğunu söylemeye hiç gerek yok[129].

Görüldüğü gibi, hepi topu yirmi bir sahîfe hacmindeki bu hikâyede otomobil ve onun içinde yaşananlar olayların merkezî kısmını oluşturmamaktadır. Metnin kanavası düşünüldüğünde, bir polis memurunun öldürülmesinin hikâyeye isim olacak kadar önemli bir yanı da yoktur. Diğer taraftan, bu cinayetin otomobil yerine bir odada yahut sokakta işlenmesi de pekâlâ mümkündür. O hâlde, farkedilmesi gereken şudur: Hüseyin Nadir hikâyesine, içinde(n) otomobil geçen bir isim koyarak, onun hızla modalaşan meş'um ve karanlık yanını öne çıkarmak sûretiyle okur avlamaya çalışmıştır.

Sonraki yılların edebiyatında da otomobil ile karanlık işlerin sık sık birbirine ayakdaşlık ettiği görülür. Bunda, piyasayı istîlâ eden Amerikan filmlerinin de büyük etkisi olduğu şüphesizdir. Gangster filmleri, banka soygunu sahneleri, mutlaka tamburalı tüfeklerin olduğu *"mafioz"* çatışmalar dâimâ otomobillerin arasında cereyan eder. Tercüme edebiyat, resimli romanlar, popüler halk kitapları, gazete haberleri hep böyle sahnelerle doludur. Çok geçmeden, heyecan arayan her yeniyetme delikanlı, Nagant tabancalı bir *"gang"* olma ve kocaman siyah arabasından polislere ateş ede ede kaçma hayâlini kuracak, küçük çocuklar bile mahalle aralarında hırsız-polisçilik oynarken, telden otomobilleri ile tozu dumana katacaklardır. Orhan Kemal'in *Sokakların Çocuğu* (1962) romanındaki Cevdet de bu hayâllerle büyümüştür[130]: *"Canavar düdükleri içinde rüzgârlaşan polis motosikletleri... Önde, lâmbaları sönük, kapkara, kocaman araba, gangın arabası... Kaçıyordu alabildiğine... Kaçanla kovalayanların asvaltta korkunç gıcırtılarla viraj alışları..."* Sonunda o da sinema gişesi soymaya kalkıp yakalanacaktır. Bir otomobil ayarlayabilse, belki sonuç bambaşka olurdu, ama... Cevdet gibi erkenden yakayı ele vermeyip palazlanmayı başaran delikanlılar ise, cepleri biraz para gördüğünde tam da hayâllerindeki gibi bir otomobil edinmeye çalışırlar. Orhan Pamuk'un *Kara Kitap*'ta bahsettiği ve *"gangster"* demeye dilinin varmadığı batakhane sahibi *"Beyoğlu haydutu"*nun

129 Bu cins metinlere yazılan son sahneler öylesine birbirine benzer ki, gelecek yıllarda bile örnekleri görülür. Meselâ, namlı hırsız Cingöz Recai de tabancaların çekildiği bir otomobil sahnesinden sonra, *"Şimdi nereye emrediyorsun?"* diye soran şoförü Nuri'ye *"Evde Jale meraktadır"* cevabını verir (Server Bedi, *Sultan Aziz'in Mücevherleri*, İst., 1962, İnkılâp Ve Aka Ktbv., s. 128).
130 *Sokakların Çocuğu*, 5. bs., İst., 1980, Tekin Y., s. 100.

da *"gang"* filmlerinden fırlamış gibi siyah bir Cadillac'ı varsa, sebebi işte o hayâllerdir[131].

Diğer taraftan, ekseriyeti ayak takımından gelme şoförler arasında bu tekinsiz etkiyi daha da artıran pek çok *"yedibelâ"* tipin varlığı, otomobilin imgesini daha bir kararttır. Orhan Kemâl'in bir diğer romanında, kocası olan zengin müteahhitten kurtulmak istediğinde, Bedia Hanım'ın onu ortadan kaldıracak birini aramak için uğraşması hiç gerekmez; zîrâ, bu işi şoförü Reşat'ın kolayca halledeceğinden emindir. Şoförüne yaptığı reddedemeyeceği teklif de yine otomobil dünyasının içinden olacaktır[132]:

"-Sana İstanbul'un değil, Türkiye'nin en mükemmel garajını açacağım. Pırıl pırıl arabalar, yıkama yağlama makineleri..."

Erkeklik

Başta *"at, avrat, pusat"* vardı; hem de tam bu sıralanışla... Erkek kendisini bu üç değeri ile açıklardı. Onlar mahremdi ve erkeğin *"recûliyyet"*inin anahtarı sayılırdı. Otomobil îcat olunca mertlik de bozuldu; çünkü o her üçünün de yerini aldı. Hem atın dostluğunu ve sadakatini, hem kadının çekiciliğini ve sıcaklığını, hem de silâhın ölümcül gücünü kendinde birleştirdi. Erkek, bu üç koldan gelen bütün o nâmus, güç, cinsel iktidar, mahremiyet, bıçak sırtında yaşanan ölüm-kalım hâlinden hoşlanma gibi *"recûliyyet"*ten saydığı birikimi sadece otomobilden de elde edebileceğini gördü. İşte o günden beri, otomobil erkekliğin sembolüdür. Başlangıçta tek alıcısı erkekler olduğu için, otomobilin tasarımının da onlar düşünülerek yapıldığını söylemek kolay; lâkin, kadın alıcılar belirdikten ve küçük, şirin, parlak renkli otomobiller türedikten sonra da bu sembol değişmemiş, en azından yanına bir de kadınlık sembolü eklenememiştir.

Otomobiller erkeğe göre şekillenirken, şehir de otomobile göre kendini değiştirir. André Gorz'un 1975'te basılan *Écologie et politique* kitabında *"otomobil ideolojisi"* diye adlandırdığı bu değişim, aslında fevkalâde erkeksidir. Otomobil ideolojisi ne kadın sürücüleri ne de yayaları dikkate alır. *"Zamanımızın*

131 *Kara Kitap*, İst., 2000, İletişim Y., s. 43-44.
132 Orhan Kemal, *Kötü Yol*, s. 104.

hâricî mekânları, kırklı yaşlarında sağlıklı erkek şoförlerin kullandığı arabalar için tasarlanmışa benziyor"[133]. Kadınlar otomobil *"kullanırlar"*, oysa erkekler otomobili *"giyinirler"*. Kadın otomobille bir yere *"gider"*, erkek o yeri ayağına *"getirir"*. Genç kızın otomobille ilgili en büyük hayâli *"gelin arabası"* olduğu âna aittir; hâlbuki erkeğin otomobile dair hayâlleri çok daha erken başlar. O muhayyilesinde kendisi ile özdaş hâle getirdiği *"Transformers"*ı yetişkinliğinde yaşamak ve otomobili *"giymek"* ister. Otomobil, modern zaman şövalyesinin bütün vücudunu saran zırhıdır ve erkek, onun içinde iken kendini daha güçlü, muzaffer, kadir ve cazip hisseder. Bu hissin sebebi, otomobilin *"self-expressive"* (kendini dışavuran) bir araç olmasıdır. Çoğunlukla, otomobilin kendini açıkladığında, aslında kullanıcısını, *"efendi"*sini açıkladığı düşünülür. Bir erkek, otomobilini görenlerin, hakkında hüviyet cüzdanını, kartvizitini, hatıra defterini, hattâ psikolojik değerlendirme dosyasını görmüş kadar çok şey öğrendiklerini düşünür. Bu sebeple de herkese otomobilini göstermez, içine ancak güvendiği insanları oturtur; hele sürücü koltuğunu belki pek özel bir-iki kişi ile paylaşacak, belki onlarla bile paylaşmayacaktır. Bu sayede, erkekliğinin mahrem yanlarını muhafaza ettiğini düşünür.

Vâlâ Nûreddin'in adapte romanı *Küçük İlânlar*, baştan sona bir otomobil romanıdır sanki... Romanın merkez figürü Ferit Kadri Bey otomobili ile özdaştır. Hayli entrika sonrasında sevdalanıp evlendiği Didar ise, birkaç otomobil firmasının İstanbul'daki mümessili olan Ercüment Murat Bey'in kızıdır. Genç adam, üstünkörü tanışmalarının akabinde genç kıza ilk defa şoförünü gönderdiğinde, kolay tanınması için, Voisin marka otomobilini şöyle tarif eder[134]: *"Oniki silindirli bir makinedir. Siyah ve gris perle araba... Tekerlekleri aluminium mesnetli..."* Ertesi gün, Maçka Palas'ın arka sokağında otomobili gören kız *"sevinç içinde"* kalır.

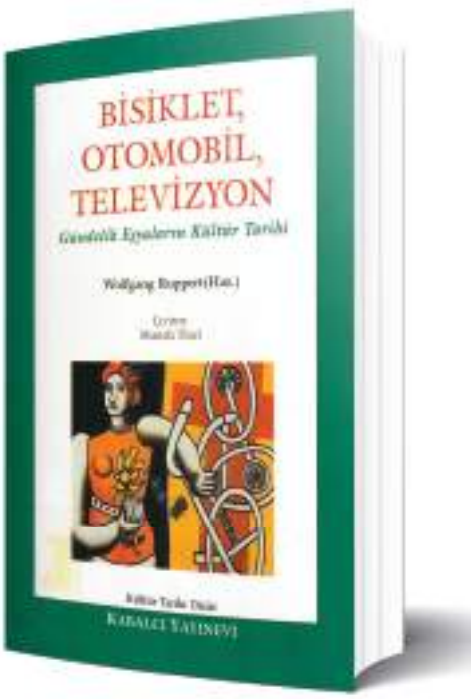
"Orada, hakikaten de Voisin markalı bir otomobil bekliyor. Babasının mesleği dolayısıyla kulağı otomobil tafsilâtıyla dolduğu ve zevki bu hususta inceldiği için, karşısındaki arabayı cidden zarif ve harikulâde buldu. Müthiş: Oniki silindirliydi. Şekli de hoş mu hoştu! (...) Mütehayyir, otomobile bindi. Ne de rahat, geniş bir araba... Voisin çevik bir sükûnetle harekete geldi" (s. 58-59).

133 Edward Relph, *Rational Landscapes and Humanistic Geography*, London, 1981, Croom Helm, p. 196.
134 *Küçük İlânlar*, İst., 1933, Akşam Ktbh., s. 51.



İETT otobüsü (1970'ler)





Kızın otomobili gördüğünde *"sevinç içinde"* kalışını doğru değerlendirmek gerekir. Ferit Kadri otomobilini tarif ederek, aslında kendine ait mahrem erkek kayıtları hakkında bir ipucu vermiştir ve Didar'ın otomobili gördüğünde sevinmesi, ipuçlarının doğru çıkması sebebiyledir. Raban'in tam da bu durumu anlatmak için yaptığı şu tesbit hakîkaten önemlidir:

"Otomobil, benliğin özel bir suretidir; onun yeri sahibinin yanıdır; sahibinin dış görünüşünü şekillendirir, zevk anlayışının, şahsî tercihlerinin gözle görünür ifadesidir"[135].

Otomobile bakan sahibini, sahibine bakan otomobilini görür. Aynı şekilde, otomobiline bakan sürücü de onda tercihleri, hülyaları ve ihtiyaçlarıyla tamamen kendini bulur.

"Otomobil gibi araçlarla özne kendine gövdesinin dışındaki bir giysi gibi kullandığı otomobili de katarak kendini çok hızla gidebilen, metal kaportalarla korunan, dört tekerlekli bir benlik konumuna getirir"[136].

O hâlde, Ferit Kadri'nin otomobilini tarifine, aslında kendi öz benliğinin tavsifi diye bakmak pekâlâ mümkündür. Didar gördüğü otomobilden memnun kalmıştır; zîrâ onu -baba mesleğinden edinilmiş bir tecrübe ile- hızlıca gözden geçirip, genç adamın kişilik dosyası olarak değerlendirmiş ve sonucu tatminkâr bulmuştur.

Otomobilin metal varlığı erkeklik için birşeyler söyler elbet... Dahası, yüksek performanslı otomobillere İngilizce'de *"muscle car"* (kaslı araba) denmesi

135 Jonathan Raban, *Soft City: The Art of Cosmopolitan Living*, New York, 1974, E.P. Dutton and Co., p. 100.
136 *Bisiklet, Otomobil, Televizyon: Gündelik Eşyaların Kültür Tarihi*, (haz. W. Ruppert), İst., 1996, Kabalcı Y., s. 19.



de cinsel bir gönderme taşır. Tıpkı Türkçe'de otomobil için sarfettiğimiz *"binmek"*, *"kullanmak"*, *"bastırmak"* fiillerinin îmâ ettiği cinsellik gibi... Otomobil mahrem bir erkeklik dosyası olabilir ama, onun erkekle olan ilişkisi de çok bilgilendiricidir. Edebiyat metinlerinde sıkça kullanılan motor tamir eden, lâstik değiştiren, hanımları şarampolden kurtaran erkek imgesi önemlidir; zîrâ, otomobil tamir edebilmek erkekliğin, maharetin ve rüşdünü isbatın işaretidir. Sözün gelişi, Vedat Türkali'nin *Otobüs Yolcuları* (1961) adlı senaryo-romanındaki Kemâl, aslında bir otobüs şoförü olmasına rağmen, Levent Garajı'nda *"üstünde yağlı bir tulum, kanallardan birine girmiş, üzerindeki otobüsün altında bir şeylerle uğraşmakta"* iken görülür. Gerçekte belediye otobüslerini garajda teknik elemanların tamir ediyor olmaları kimsenin umûrunda değildir; yazarın da, seyircinin de o dakîka Kemâl'le evlenmeye karar veren Nevin'in de böyle erkeklik işaretleri taşıyan bir sahneye ihtiyacı vardır[137].

Diğer taraftan, erkeğin şoförlükteki becerisi de erkeklik hânesine kaydedilir. *Küçük İlânlar*'daki Ferit ile Didar'ı birbirlerine kavuşturan otomobil, roman boyunca güçlü bir figür olarak varlığını hep hissettirir. Bu rol, evlenmelerinden sonra da çok değişmez. *"Volanda oturan"* ve böylece hayata, kadere hükmeden Ferit, yanına eşini alıp gezdirir.

137 Vedat Türkali, *Eski Filmler*, İst., (1984), Cem Y., s. 127. Nitekim, senaryo aynı adla sinemaya aktarıldığında, ellerinin motor yağını temizleye temizleye otobüsün altından çıkan tulumlu Ayhan Işık da hanım seyirciler için erkekliğin sembolü olacaktır.

"Didar'ın kalbini garip bir arzu, ansızın kavrayıverdi. Bu ovalardan, dağlardan, bayırlardan böyle Ferit'le uçup gitmekte gayet acayip bir zevk duyuyordu. (...) Sürat sarhoşluğu denen lâtif bir sarhoşluk vardır. İşte bu tahassüs, bütün benliğini kaplıyordu. Arabanın hoş salıntısına bütün benliğiyle teslim olmuştu. Hayranlık hissiyle,

-Ne hoş otomobil kullanıyorsun Ferit! dedi" (s. 241-242).

Mobil-mekân

Otonun çapkınlara ve âşıklara yurt oluşu üzerinde bir parça zihin yorunca, bunun bir sebebinin de otomobil kabinini özel mekân olarak kavrayışımızda yattığını çözeriz. Lefebvre'in haklı tesbitiyle, *"birçok insan için, arabaları 'meskenleri'nin bir parçası, hatta temel parçasıdır"*[138]. Üstelik bu metal mesken bütün küçüklüğüne rağmen, üç odalı bir evin işlevini de üstlenmiştir. Ön koltuk manzaralı ve ferah bir misafir odasıdır; arka koltuk hem oturma odasıdır hem de yatmak için kullanılır; bagaj ise, kilerdir, kömürlüktür, bodrum dairesidir. Evinden çıkıp otomobiline binen kişiye, aslında hâlâ evinde olduğu, sadece onun seyyar bir parçasına geçtiği hissini vermek[139], tasarımcıların önemli yan amaçlarındandır. Bu his, birkaç sebeple önemlidir. Her şeyden evvel, otomobil evin sağladığı rahatı ve güveni tekrarlayarak yolcuyu gevşetmelidir. Sonra, yolcu pencereden dışarısını bir sinema perdesindeki yansımalar gibi uzak, yabancı ve sürreel bir görüntü olarak kavramalı ve asıl gerçekliğin otomobil kabininin içinde yaşandığına inanmalıdır. Ve nihayet, araba ile mesîreye gidilir, araçtır, taşır ve bunun için önce evden çıkmak, sonra da varılan yerde arabadan çıkmak gerekir. Oysa otomobil, inmeden gezmeye yarayan bir seyyar mekândır. Dünya iki yandan akıp giderken penceresinden bakılır. Onda olmak, aynı ânda hem evin mahremiyetinde, hem de sokağın halka açık aleniyetinde bulunmak demektir. Bir diğer söyleyişle, otomobilde olmak, içeriyi ve dışarıyı birlikte hissedebilmektir.

138 Henri Lefebvre, *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, s. 115.

139 Rendell, maddî kültürün bir ürünü olarak tanıdığımız mekân'ın aslında hareketsiz kalmadığını söylediğine göre, karakteristiklerinden biri hareket olan otomobilin de seyyar mekân hâline geldiğini düşünebiliriz [Jane Rendell, "Introduction: Gender, Space", *Gender Space Architecture: An Interdisciplinary Introduction*, (ed. J. Rendell, B. Penner, I. Borden), London-New York, 2003, Routledge, p. 102].


MİLLİYET YENİ SENEYİ
TEBRİK EDER
1933
Gazi Hz.nin Hitabı
Türk ve Yunan milletlerinin yeni seneleri kutlu olsun..
Yunan ve Türk devlet ve hükümet reisleri iki dost milleti selâmlıyorlar
Gazi Hz.
Büyük Reisimizin seyahatleri yakınlaşıyor
Saracoğlu Şükrü B.
Rahatsız olduğundan dün gidemedi
Yılbaşı piyangosu heyecanlar içerisinde çekildi..
500,000 lira Üsküdar İtfaiye grupuna isabet etti

Milliyet gazetesinin kadın ve otomobil temalı yeni yıl mesajı (Milliyet gazetesi, nr.2477, 1 Kanunusani 1933, s.1)

"Otomobil, sahiplerine evdeymiş hissi vermesi için ev görüntüsüne uygun bir biçimde tasarlanıyordu. (...) Sahip olunan otomobil de tıpkı 'ev sahibi olmak' gibi kişinin özel mülkiyet hissini iyice doyurur"[140].

Koltuk, perde, halı, paspas, kalorifer, lâmba, saat, radyo, pikap, klima, bardaklık, kül tablası, çakmak, hattâ eski modellerde vazo, lüks modellerde minibar, buzluk (sonraları buzdolabı) gibi pek çok mefrûşat ve eşya daha fabrikadan çıktığı ânda otomobillerde mevcuttur. Böylece, oto almak isteyenler, möbleli küçük bir ev sahibi olacakları hissiyle hareket ederler.

Bu mobil-mekânın da -tıpkı gayr-ı menkul evler gibi- sahiplerini yansıtması gerektiği düşünülür. Kabaca bir tasnifle, *golf* stüdyo dairedir, *limuzin* mâlikânedir, *kabriyo* teras katıdır, *sedan* kooperatiften alınma dairedir, *sportif* modeller garsoniyerdir, *jip* dağda bir avcı kulübesi olmalı iken, banliyöde villadır. Bu yürüyen mekânı seçerken kendini yansıtmasına dikkat eden alıcı, içini döşerken de aynı titizliğini sürdürür. Otomobili ponponlu süslerle çevrelemek, arka cama

140 Peter Freund-George Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, s. 119.

el örgüsü karpuz dilimleri koymak, dikiz aynasına *"mapusane işi"* boncuktan bir sallanan kuş asmak, güneşliklere sağlı sollu *"Maşallah"* ve *"Allah'ın dediği olur"* yazıları yapıştırmak, her boşluğa ailenin yahut tutulan takımın fotoğraflarını iliştirmek, kolonya şişesini hazırda tutmak, her koltuk için bir minder, arka koltuklar için ilâveten yastık dikmek, konsola dantel örtü sermek, müsait görünen her yeri peluş kaplamak, arkaya her kasiste kafasını sallayan köpek biblosu yerleştirmek ve daha neler... O kadar ki, yüksekçe bir yere minik vantilatör tutturmak, kabinin bir yerine şarjlı elektrikli süpürge takmak, koltuk arkalarına televizyon ekranı gömmek gibi otomobilin elektrik sistemine yapılan müdahalelere de sıkça rastlanır. Her şey otomobili eve benzetmek, ama daha önemlisi, sahibinin karakterini açıklayacak bir model eve benzetmek içindir.

Aziz Nesin'in "Medeniyetin Yedek Parçası" (1955) hikâyesinde, Hamit Ağa yeni traktör aldığında *"Üstüne bir eski babuç, bir sarımsak, bir mavi göz boncuğu, bir de maşallah"* asmışlardır. Hikâyeci Adnan Ardağı da ona benzer bir dolmuş panelini anlatır[141]:

"Şoförün önü yabancı memleketlerden gelen posta kartları ile dolu. Sağ köşede oğlu olacak bir çocuğun vesikalık bir resmi çerçevelenmiş, tam ortada dikiz aynasının üzerinde 'Allah'ın dediği olur' yazılı bir karton var. Yanından da mavi boncuk sarkıyor."

Bütün bu eşyalar niçin? Cevabı basit: Öncelikle otomobilin de evin bir parçası olduğunu düşündüğümüz, sonra da bakanlara ve binenlere bizi tanıtsın istediğimiz için... Zevklerimiz (sevdiğimiz müzik, beğendiğimiz renkler...), tuttuğumuz takım, inançlarımız, akrabalık ilişkisiyle bağlı olduklarımız, zenginlik ve konfordan anladığımız gibi pek çok konuda başkalarını bilgilendirmek ve beğenilmek için uğraşırız. Kendini beğenmişlik ile otomobil arasındaki ilişki düşündüğümüzden daha derindir.

"Narsisizmin genellikle kendini sevmekle alâkalı olmasına rağmen, aynada kendini süzen bir narsisistin, arabalara ve modaya uygun üretilen başka birçok nesneye nasıl olup da hayranlık duyabildiğini anlamak oldukça kolaydır. Arabalara libidinal bir yatırım yaptığımız zaman, sıklıkla asıl umursadığımız arabalar değil, kendimizdir.

141 *Bizim Evin Savaşları Güzeldi*, s. 21.

Arabaya bakarken ilgilendiğimiz kendi imajımızdır"[142].



Milliyet gazetesi, nr.2972, 21 Mayıs 1934, s.1

Yani? Yani'si odur ki, otomobilin kuru bir vasıta olmak yerine, evin bir devamı diye değerlendirilmesi, aslında oto sahibinin kendini gösterebileceği, mahrem kıymetlerini ortaya koyarak beğeni toplayabileceği bir sergi salonunu ziyarete açması demektir. Aslolan otomobilin ne kadar gösterişli olduğu değil, o gösterişin gerçekte sahibinden geldiğinin takdir edilmesidir. Otomobil ve onun süslenmesinin ardındaki narsisist eğilim de burada gizlidir. *Fikrimin İnce Gülü*'ndeki Bayram da Balkız'ı böyle süsler. Balkız dendi mi, ilk farkedilmesi gereken onun bir Mercedes olduğudur ve bunun anlamı, Bayram'ın da birinci sınıf ve zengin biri olarak okunmak istediğidir. Otomobilde,

"(...) döşemeye sonradan geçirttiği turuncu-kara çatkılı koltuk kılıfıyla; arka camın içine köşeleyi oturttuğu, sarı satenden büzgülü, yuvarlak iki yastığı, bu iki yastık arasına yan gelip uzanmış, dili dışarıda leopar yavrusuyla; ön cama sarkan bir Aydın zeybeğinin boynuna asılmış mavi boncuklar eşliğindeki küçük Kur'an-ı Kerim'iyle; sürekli açık tutulan çift anteniyle; televizyonu olmasa da televizyon anteniyle" (s. 25)

îmâ etmek istedikleri de böyle teker teker analiz edilebilir. Kılıflar övgüye değer titizliğini, yastıklar konfor düşkünlüğünü, leopar vahşî ve erkeksi yanını, zeybek ve boynundaki Kur'an dinî ve millî değerlere sahip çıktığını, televizyonsuz anten de sahte gösteriş merakını ve geleceğe ait ihtiraslarını temsil eder. Otomobilin bu domestik özelliklerinin beğenilmesi, dolaylı olarak Bayram'ın takdir edilmesi demek olduğundan, bir haz ve tatmin hissi doğuracaktır. En azından, beklenti bu yöndedir.

142 Marshall W. Alcorn, Jr., *Narcissism and the Literary Libido: Rhetoric, Text, and Subjectivity*, New York-London, 1994, New York Univ. Press, p. 6.



Otomobil ve radyo (Akşam gazetesi, nr.6178, 30 Kanunuevvel 1935)

Nasıl ki, sıradan hayatlarımızda bir *"dışarılık"* kıyafetlerimiz, bir de *"ev hâli"*-ne uygun kıyafetlerimiz vardır; işte otomobilin bir mekân olarak hayatlarımıza dahil oluşunun ilk yıllarında onun için de öylece özel kıyafetler gerekmiştir. Otomobil modelleri değiştikçe, ona binenlerin kıyafetlerinde de paralel bir değişimin gözlenmesi mümkündür. Otomobil, kendi modasını da beraberinde getirmektedir. Meselâ, Cevat Fehmi Başkut'un *"Makine"* oyununda[143], altmış beşine merdiven dayamış, emekli kâtip Hacı Hayri Bey taksi olarak çalıştırmak üzere bir otomobil satın aldığında, bunun gardrobuna da bir etkisi olacağını hiç hesaplamamıştır. Oysa, Avrupa'dan yeni gelen kız kardeşi Muazzez Büyüker, ona otomobil sahiplerine uygun kıyafet ve aksesuarlar getirmiştir.

Muazzez: -(Göstererek) *Evvelâ otomobilde giymek için bir kasket...*

Hacı Bey: -*Ha... Ya... Hakikaten kasketim yoktu. Teşekkür ederim.*

143 "Makine", *Senaryo Der.*, Nu. 3, Aralık 1953.

Muazzez: -*Sonra otomobil kullanırken rüzgârdan korunmak için bir gözlük... Bütün yarış otomobili, bütün motosiklet kullananlar bu gözlüğü takıyorlar.*

Hacı Bey: -*İşte buna pek sevindim. Hakikaten çok, pek çok ihtiyacım vardı. Gözlüksüz ne yapacağım diye düşünüyordum. Kız, sen ne ince fikirli imişsin.*

Hamdi: -*Öyledir... Öyledir...*

Muazzez: -*Sonra volan için sarı bir çift eldiven... Şıklık için şart...*

Hacı Bey: -*Bak hele bak... Demek artık direksiyon kullanırken ellerim nasırlanmayacak. Oh oh oh, sayenizde en büyük endişeden kurtuldum.*

Muazzez: -*Sonra bir tulum...*

Hacı Bey: -*O ne için o...*

Muazzez: -*Bilmez gibi söylüyorsun ağabey... Otomobilin yalnız safası sürülmez, cefâsı da çekilir. Arabanı tamir ederken, temizlerken, muayene ederken, cilâlarken giyeceksin.*

Hacı Bey: -*Mükemmel... Çok mükemmel... Sizlere nasıl teşekkür edeceğimi bilemiyorum. Beni ihya ettiniz.*

Muazzez: -*Estağfurullah... Dur daha bitmedi. Bu da otomobilde dizlerinin üzerine örtmek için bir battaniye... Bütün ihtiyar kibarların battaniyeleri var.*

Hamdi: -*Eldivenlerle aynı renk... Asorti...*

Hacı Bey: -*Elbet aynı renk olacak. Canım dedim ya, benim kardeşim başkalarının kardeşleri gibi yalnız münasebetsizlik yapmaya memur değildir. İncedir, zekidir, buluş sahibidir. Herşeyi tam zamanında yapar.*

Muazzez: -*Haydi ağabey, şunları giy ve tak da görelim.*

Hamdi: -*Ne olur sahi... Ben de pek merak ediyorum.*

Hacı Bey: -*Yapmayın çocuklar... Şimdi sırası değil. Sonra...*

Muazzez: -*Ne olur, ben rica ediyorum.*

Hamdi: -*Hatırımızı kırmayın. Ne olursunuz?*

Muazzez: -*Tulumu bu kıyafetinin üstüne geçireceksin.*

Hamdi: -*Haydi biz yardım edelim.*

Muazzez: -(Kasketi başına geçirerek) *Tastamam... Canım benim gözüm gözdür göz... Ağabey şöyle biraz yana yık kasketi...*

Hacı Bey: -*Niye?...*

Muazzez: -*Daha eksantrik olacaksın.*

Hacı Bey: -*Ha, öyle ise yıkalım. Tabiî bilhassa bana eksantriklik lâzım. Oldu mu?*

Muazzez: -*Bravo... Şimdi gözlükleri de tak. Eldivenleri de giy. Tamam... Sıra tuluma geldi.*

Hacı Bey: -*Onu giymesem olmaz mı?*

Muazzez: -*Aaa... Asıl o lâzım... Otomobil sahibi olduğunu belli edecek o...*

Hacı Bey: -*Peki, giyelim.*

.....

Nuriye: -*Güzel, çok güzel amma, bu kıyafet niçin?*

Muazzez: -*İlâhi abla, bilemedin mi? Öyle ya, daha alışamadınız. Pardon... Mâzursunuz. Otomobil için ayol...*

Yukarıda, erkeklerin otomobili giydiklerinden bahsedilmişti; artık bu giyinmenin bir başka boyutu da eklenebilir. Erkek otomobili giydiği gibi, otomobil için de giyin(melid)ir ve bu kıyafeti otomobilin model ve modasına uymak zorundadır.

Jale Parla, Türkiye'de modernleşme sembolü halini almasından sonra, otomobilin *"evin mahremiyeti ile sokağın herkese açık oluşu arasında muhafazalı bir geçiş"* sağladığını yazar[144]. Bu tesbit doğru olsa da edebiyatı asıl ilgilendiren, geçiş esnasında evin mahremiyetinden otomobile nelerin aktarılarak alenîleştirildiğidir. Yukarıdaki örneklerden de kolayca anlaşılır ki, otomobil bu

144 "Car Narratives: A Subgenre in Turkish Novel Writing", *The South Atlantic Quarterly*, Vol. 102, No. 2-3, Spring-Summer 2003, p. 548.

aktarış için gayet uygun bir vasıtadır. Kaldırımın kenarındadır, kolayca görülür veya komşunuzundur, sizi de bindirir. Böylece, sahibinin otosu üzerinden vermek istediği bütün mesaj kolayca yerine ulaşır. Pekâlâ, ya otomobil kadar şanslı olmayan araçlar? Sözgelimi, uzun yolda yük taşıyan bir kamyon?... Şehir içinde çokça tesadüf edemeyeceğimiz, ömrü ıssız yollarda geçen ve yolcusu olmayan bir araç, sahibini nasıl tanıtır? Onun bulduğu çare çok daha kestirme ve nettir. Kasasına yahut tozluğuna sahibinin dünya görüşünü, hassasiyetlerini veyahut nüktedanlığını gösterecek birkaç satır yazmak... Kimisi *"graffitical"* bir nükte, kimisi halk irfanını yansıtan bir vecîze, kimisi de popüler şiir veya güftelerden bir-iki mısra... Önünüzden hızla geçerken okuyup, sahibini de aynı hızla kavrayacağınız bir yıldırım telgraf... Sanki, içini göremediğiniz bir eski zaman mâlikânesi hakkındaki bütün intıbâınızı kapısının üstündeki kitabeye karalanmış birkaç satırdan çıkarmaya çalışmanız gibi... Edebî metinlerde rastladığım ve bir uzun yol aracının kaportasına yazıldığını okuduğum ilk örnek, Tekirdağ'dan kalkacak bir otobüsün burnundaki *"Yolların Aslanı"* sıfatıdır[145]. *"Arslan olan otobüs mü yoksa şoförü müdür?"* sorusu, bizi konumuza ve bir mekân olarak motorlu vasıtanın kimi açıkladığı problemine çark ettirir.

Şehirde kullanılan otomobillerin, kamyon ve otobüsler gibi kendini açıklayamama sıkıntısı yoktur. O sebepledir ki, uzun yıllar boyunca otomobillerin arkasında *"Alırsın Ford, olursun lord"*, *"Alırsan bir Chrysler, nikâh dairesi para ister"*, *"Dünyada MAN, ahrette îman"* yahut *"Kurbanda koç, asfaltta Dodge"* kabîlinden yazılara tesadüf edilmez. Bu cins araba arkası yazılarının şehir trafiğinde görülmeye başlanması kaptıkaçtılar ve dolmuşlarla olur; derken otomobillere de sıçrar. Bugün de otomobillere yapıştırılan çıkartmalar ve *"sticker"*lar sürücüsünün kendini ifade yollarından biri olmaya devam ediyor. Kamyon ve otobüs yazıları dış kapı kitabeleri ise, otomobil yazıları odalara asılmış tezhipli levhalardır[146].

Otomobillerin bir oda mahremiyeti taşıdığından bahsedilirken, sadece özel otoların kasdedilmediği hâssaten belirtilmeli... Taksilerin ekseriyeti de bu gruba dahil edilebilir. Şimdilerde taksi ile özel aracı birbirinden ayıran teknik

145 İlhan Engin, *Göç Yolları Tıkadı*, İst., 1955, Çağlayan Y., s. 25.
146 Teferruat için bk. İlhan Başgöz, "Ömür Biter Yol Bitmez: Bir İletişim Olayı Olarak Taşıt Yazıları", *Türk(iye) Kültürleri*, (ed. G. Pultar-T. Erman), İst,. 2005, Tetragon Y., s. 39-64.



Ford reklamı (Cumhuriyet gazetesi, nr. 2439, 18 Şubat 1931, S.8)

özellikler asgarîye inmiş hâldedir. Oysa bir zamanlar, *"taxicab"*lerin mûcidi olan İngilizlerin İstanbul'a tanıttığı taksiler, şimdikinden hayli farklıydı. Herşeyden önce, sürücü ile yolcu kısmını ayıran bir perde yahut cam bir sürgü vardır ki, adına *"berlin"* denir. Sonra, taksilerin önünde, *"takse"* denen bir mekanizma bulunur[147]. Bu mekanizmanın ucunda da küçük bir bayrak vardır. Bayrak indirilmişse, bunun mânâsı takside bir müşterinin bulunduğudur. Bir başka söyleyişle, şoför mahalli ile arasına bir duvar örerek kendi bölmesini özelleştiren yolcu, indirilmiş taksinin de işaret ettiği gibi, o bölmenin -geçici bir süre için bile olsa- sahibidir. Bundan dolayıdır ki, pek çok edebî metinde taksinin şoförü yokmuş gibi, en mahrem mevzularını konuşan, hattâ oynaşan çiftlere rastlanmaktadır.

147 Mahmud Yesari, Çulluk, s. 158.

Zenginlik ve Nüfûz

Şimdilerde borç harç içinde de kalsa, isteyen oto sahibi olabiliyor. Hâl böyle iken, otomobil yavaş yavaş bir zenginlik işareti olmaktan çıkıyor ve yerini, astronomik fiyatları olan birkaç otomobil modeline bırakıyor. Oysa bir zamanlar, hangi marka ve model olduğu hiç farketmeden, bir otomobile mâlik olmak mâlî gücün, otomobil için izin vermesini sağlayacak kadar sultana nazı geçmenin, nüfuz ve mevki sahibi olmanın işareti idi. Otomobil sahibinin ya bir nâzır yahut zâdegândan biri olduğu ilk akla gelen ihtimâldir. Sermet Muhtar'ın *Harp Zenginin Gelini* romanından bir sahîfe[148]:

"Herhâlde denizaşırı bir yerde oturuyordu ki, her sabah on ile onbir arası Mersedes marka hususî otomobili kendisini köprüde beklerdi. Boyu kamyon kadar uzun, içi saltanat arabaları kadar ziynetli olan bu otomobili görenler bakakalırlar; Harbiye Nazırı'nın yahut Bahriye Nazırı'nın zannederek hemencecik yanıbaşından sıvışıverirlerdi. Köprüye çıkışının vakti saati pek belli olmazdı. Meselâ, Kadıköy ve Adalar iskelesinden fevc fevc insan boşalıyor, ortalık binbir ayak... İskele memurlarından biri kalabalığı yararak fırlar, bu gümüşî otomobilin şoförüne koşup, kanter içinde,

-Şimdi beyefendi hazretleri telefon ettiler; motörle geliyorlarmış. Arabayı Sirkeci'ye istiyorlar! emrini getirir yahut

-Bugün Tarabya'ya davetli imişler. Akşama oraya gelsin diyorlar! kumandasını verirlerdi."

Anlaşılıyor ki, otomobili sahibinin yaldızlı kimlik kartı olarak değerlendiren, daha da öteye geçerek, sahibinin kıymetini otomobili ile ölçen bir geçmişin birikim ve tecrübelerini hâlâ kullanıyoruz.

Cumhuriyetten sonra harp zenginlerinin ve vagon ticareti yaparak köşeyi dönenlerin yanına, Anadolu'nun sonradan görme tüccarları da eklenir. Yeni rejimin refahla eşlediği *"lüküs hayat"*, Şişli'de apartmanı olmanın yanı sıra, beyefendi ve hanımefendi için iki tane otomobili de gerekli görmektedir. 1933'te bestelenen meşhur *Lüküs Hayat Opereti* için Nâzım Hikmet'in söylediği

148 Sermet Muhtar Alûs, *Harp Zenginin Gelini*, İst., 1934, Kanaat Ktbh., s. 131.

İki tane otomobil
Biri açık, biri değil

mısralarında o kadar da büyük bir mübalâğa aranmamalı; çünkü,

Hanım serbest, kim karışır

mısrasında da ifade olunduğu gibi, bir yandan kadın artık kendi otomobilini ve özgür hayatını istemektedir, diğer yandan da iki otomobili olmak zenginliğin iki kere isbatı mânâsına gelmektedir.

Otomobil kudretin, nüfuzun ve zenginliğin alâmeti olduğunda, köylüler ve yoksullar için de bazen bir hamhayâl, bazen bir imrenme yahut öfke sebebi, bazen de iki kesim arasındaki derin uçurumun mücessem ifadesi olacaktır. Sadri Edhem Bey'in bir hikâyesinde, taşra için otomobilin taşıdığı anlam her yaş grubu için ayrı ayrı anlatılır[149]:

"Anadolu yollarında bu makine köylüleri, hattâ küçük kasaba halkını düşündürür, herkesin gözü bu otomobillerin pencerelerine uzanır. Halk mebuslarını vekilleri, kolordu kumandanlarını hep bunların içinde görür, ihtiyarlar heybetli misafirler göreceklerini, ihtiraslı delikanlılar ve olgun yaşlılar devlet kuşunun bu kafeslerde yaşadığını, çocuklar bu büyük arabalarla geçen misafirler bir köye veya kasabaya geldikleri zaman mekteplerin tatil edildiğini, kendilerinin marşlar söyleyerek sokaklara döküldüklerini hatırlarlar."

İstanbul'un mütevazı sâkinleri için otomobilin anlamı bir parça daha farklıdır. Celâleddin Ezine'nin *Yakub Ve Ötekiler* romanında unutulmaz bir sahne vardır. Karagümrük'te Benli Saadet'in randevuevine gelen Yakub, sermayelerden Ayşe'yi beğenir ve yanında onu da götürmek ister. Saadet, sokağın başındaki Şoför Sami'yi çağırtmaya niyetlenirse de Yakub'un otomobili vardır. Sermâyelerden Kontes Hatice şaşkın, sorar: *"Sade sizin mi? Koca otomobil..."*[150]. Öyle ya... Devâsâ bir otomobilin sadece tek kişinin isteklerini karşılamak için alınması, Hatice için lüksten de öte, bir israftır. Ayşe, Yakub'la iki ay geçirdikten sonra yuvaya döndüğünde, arkadaşlarına otomobili şöyle anlatır (s. 94):

149 Sadri Etem (Ertem), "Tetkik Seyahati", *Bacayı İndir Bacayı Kaldır*, İst., 1933, İstiklâl Lisesi Talebe Kooperatifi Neşr., s. 19.
150 Celâleddin Ezine, *Yakub Ve Ötekiler*, *İst*., 1938, Kenan Bsmv., s. 89.



Son Saat, nr. 648, 5 Mayıs 1948, s.4

"Önünde zabit gibi giyinmiş bir şoför, düüt düüt dayanır kapıya... İçerisini görme. Bir düğmeye basarsın ateş çıkar, tellendir sigaranı... Başka birini elle, dört kol çengi muzika başlar. (Köşede duran laternayı işaretle, Arap Kâmil'e hitaben) Senin laterna halt etmiş yanında... Bir kolu çeviriyorsun, frınk, dışarı bir çekmece fırlıyor, içinde içkilerin envaisi, çeşit çeşit... Frenk şarabından tut da imam suyuna kadar... Hepsi hazır ve nazır..."

Karagümrük'teki yoksul randevuevinin şartlarıyla kıyaslanınca ne büyük ihtişam... Otomobil, kısa bir süreliğine de olsa Ayşe'yi zenginliğe ve rahata taşımış; ama genç kadın yine de bu sefil hayatı yeğleyerek geriye dönmekte ısrar etmiştir. Oysa hayatın soğuk yüzüyle tanışanlar genellikle otomobile can atarak kurtuluşu ararlar. Hani otomobil kiralık da olsa, çok dert değildir. *"Coşkun Ozan"* adı arkasına gizlenen bir şairin *"Tramvay Bekleyen Kız"* şiirinde daktilo mu yoksa işsiz mi olduğu anlaşılmaya çalışılan kızın, sonunda bir *"aşk arayan"* olduğu söylenir[151]. Şiir şöyle bitiyor:

151 *Resimli Uyanış Mec.*, Nu. 2031-346, 25 Temmuz 1935.

Baktım ki gülümsüyor karşıdan gelen gence,
Tramvay bekleyen kız artık beklemeyecek!
Önlerine bir taksi otomobil gelince,
Tramvay bekleyen kız "Geç tramvay!" diyecek.

Bu mısralardan sonra, kızın aşkı mı aradığı yoksa kendisini tramvay yerine taksiye bindirecek birini mi beklediği düşünmeye değer... Sanki karşıdaki gence gülümseme sebebi, hoşlanmasından ziyade, taksi ümididir.

Otomobil-tramvay ikiliği, aynı zamanda bir mâlî durum göstergesi... Peyami Safa'nın *Mahşer*'inde Muazzez Hanım taksiye binmekte ısrar edince, Nihad *"cebindeki servetin böyle bir fanteziyi te'diyeye müsait olup olmadığını bilmediği gibi, onu da otomobile verince, ayın sonunu nasıl getireceğini hiç tahmin"* edemediğinden, genç kızı durdurmaya çalışır. Önce, boş tramvayın gelmekte olduğunu söyler, sonra yürümeyi teklif eder ve nihayet doktorun kendisine taksiye binmeyi yasakladığını söyler. Tam da delikanlı *"Muazzez Hanım, doktorlar diyorlar ki, otomobile vereceğin parayı boğazına sarfet!"* diye işi mizaha boğacak iken, kız gülümser ve *"Anlıyorum, doktorların niçin men'ettiklerini anlıyorum. Fakat siz geliniz, yanınızda ben varım, korkmayınız!"* der. Sonra da Nihad'ı bir otomobile bindiriverir[152]. Genç kız mâlî kudretini göstermiş ve delikanlıyı atının terkisine atıp götürmüştür. Bir erkek için ezici, yıkıcı bir sahne... Sonraları Nihad ile Muazzez'in ilişkisi ciddîleşip de ortak hayâller kurmağa başladıklarında, siklet farkı bir kere daha ortaya çıkar. Muazzez bir de otomobilleri olmasında ısrarlıdır; bir işi bile olmayan Nihad ise, bu fikre muhalefet etmektedir (s. 210):

"Otomobil, nevrasteniye tutulmuş, titiz ve sinirli bir şehir halkının zevki... Sür'atte ne keyif var? Hem de kendisi tecrübe ile biliyor, fakir insanlar otomobile çok kızarlar; yayan yürüyenleri incitmek, onlara sefaletlerini biraz daha fazla hissettirmek niçin? Fakat bir kotra güzel şey... Hattâ sandal bile kâfî... Bunlar bedîî vesâit-i nakliyye... Mihânikî değil. Kotra ve sandal havaya, suya tâbi'... Şübhesiz tabîat makineden güzeldir."

Bu satırlarda konuşanın Nihad değil de Peyami Safa olduğuna şüphe yok. Yazarın otomobili küçümseyişi, hızı umursamayışı, tabîati makinaya yeğleyişi ve nihayet onun fakirlere "*sefaletlerini biraz daha fazla hissettirmek"*ten başka bir işe yaramadığını düşünüşü gazete yazılarını takip edenler için gayet tanıdık...

152 *Mahşer*, İst., 1924, Orhaniye Matb., s. 128-130.

Otomobilin sefaletle ilişkisinde yürek burkan bir yan vardır. Otomobil tarihlerinin yazmadığı, şehrin sosyolojisini ve iktisat tarihini çalışanların da farketmediği acı bir gerçek vardır. Reşat Enis, 1949'da yazdığı *Ağlama Duvarı* adlı romanında, ilk gecekonduların ana malzemesinin otomobil ambalajları olduğunu söyler[153].

"Gecekondu insanları bir Amerikalı işadamı, bir karaborsacı tacir gibi konuşur:

-Ben bir Osten alacağım.

-Onunki Ford'dur.

-Şevrole nem yapıyor.

-Kraysler karaborsada.

Bu marka otomobillerin Türkiye'ye getirildiği ambalaj sandıklarıdır bunlar... Büyük postahane gerisindeki sokakta, 6 kanadı 100-150 liraya satılır."

İçinde itina ile saklanan ithâl otomobili çıkardıktan sonra, birilerinin kaldırıp atıverdiği tahta ambalajlar başkalarının sığınağıdır artık... Otomobil, para babası sahibinin *"mobil-mekân"*ına dönüşürken, onun mahfazası da koca bir ailenin derme-çatma hanesi hâlini almaktadır.

Sabahattin Teoman'ın –nâm-ı dîgerle *"Teo"*nun– *"Cadillac"* şiiri hem bir makina övgüsü gibi okunabilir, hem de otomobilin üretim aşamasından başlayarak iktidar, medeniyet, nüfuz, cazibe adına kullanımınının ve sahip olamayanların gözünde nasıl Amerikan işi bir sömürü ve yolsuzluk nesnesine dönüştüğünün hikâyesi gibi[154]...

Ey Cadillac
Kaç işçi koşulmuştur önüne senin
Kaç köylü iter seni ardından
Unutup
Terlere kanlara bulanmışlığın
Bozkır acısını Asya'nın geçirip ayağıma
Sırtıma orman karanlığını Afrika'nın

153 Reşat Enis Aygen, *Ağlama Duvarı*, İst., 1983, Cem Y., s. 119-120.
154 *Yeni Ufuklar Der.*, Nu. 71, Nîsan 1958.

Yan gelip kurulmuşum koltuğa tutsak
Kurulup da bir ıslık tutturmamışım
Kadına sarılır gibi dümene sarılmışım
Avuçlarımda söze gelmez bir erk'in tadı
Mavi bir yel özlemi dudaklarımda
Ver yansın edip karıya kıza
Bir keskin hıza kapılmışım
Bir hıza
.....

Yüzünde alık bakışları kızların
Gözlerin ışıldaklar yansıtır
Gökyüzünü huylandırır kırmızı saçların
Kara eteklerin denizleri dalgalandırır
Toz diken çamur yollarda
Bata çıka
Sağa sola
Kırıta kırıta
Dışın aynalı çarşı
İçin mobilya dükkânı
Sen kiminin yüksek ülküsü
Anamızı ağlatan belimizi büken
Sen yolsuzlukların bir küçük örneği
Kurda kuşa köpeğe boş veren
Sen akı kara eden karayı ak
Sen üretimle tüketimin dengesi
Sen büyük uranın simgesi
Sen uygarlığın belirtisi
Sen Cadillac

Amerikan malı otomobillere aynı bakış, Cemal Süreya'nın şu mısralarında da farkedilir[155]:

155 "Vakit Var Daha", *Papirüs Der.*, Nu. 38, Ağustos 1969.

Hafif kanlı Chevrolet'ler, hırslı Pontiac'lar, kıranta Buick'ler
Gürültüyle akıp gidiyor General Motors'un enikleri;
Ve ağır kıçlı, geniş çeneli, soluk arabaları Ford'un
Ve ağaçlar görüyor, gözlüklü, iri kıyım Chrysler ailesini

Edebiyatta otomobili bir kapitalist oyuncağı olarak görüp, tümden de *"sömürü ve sınıfsal aşağılama"* aracı saymamak gerekir. Bazen de otomobil satın almak zenginliğin bir işareti değil, geçinmeye çalışmanın zorlu yollarından biri oluverir. Cevat Fehmi Başkut'un *"Makine"* adlı oyunu[156] tam da böyle bir hikâyeyi anlatır. Hacı Hayri Bey, emekli ikramiyesinden üç binini peşin verip gerisini de borçlanarak, dokuz bin liraya elden düşme bir otomobil alır. Bir şoför tutup çalıştırarak *"günde sâfî kâr olarak otuz lira"* kazanmak fikri gözlerini kamaştırmıştır. Ailece *"ekmek teknesi"* bilip üzerine titredikleri için, *"bir en'âm-ı şerif, bir Bismillâh levhası, bir mavi boncuk ve bir mikdar deve dikeni tedarik ederek"* otomobillerini nazara karşı silâhlandırmaya çalışırlar. Bunca tedbire rağmen işler yolunda gitmez ve Şoför Aziz yüzünden otomobil ikide bir bozulup ziyan çıkarmaya başlar. İcra belâsını savabilmek için, Aziz otomobili denize sürüp sigortadan para almayı teklif eder ve öylece yaparlar. İşler çatallandıkça çatallanır. Oyunun nihayetinde, perde inerken Hayri Bey'in son repliği şu olur:

"–O… 22222 plaka numaralı otomobil… Kahrolası… Allahın belâsı… Cehennem arabası…"

Görüldüğü gibi, otomobil sadece dirlik sahibinin değil, âhir ömründe rahat etmeyi kuran ortadirek mensuplarının da seçenekleri arasındadır. Birinde zenginlik otomobili getirirken, diğerinde otomobilin zenginlik getirmesi hayâli vardır.

Fikrimin İnce Gülü'ndeki Bayram için Mercedes sahibi olmanın sınıf atlamak mânâsı taşıması gelecek yıllar için bir işarettir. Nitekim, birkaç sene sonra, Orhan Pamuk'un *Sessiz Ev* (1983) romanında anlattığı 1980 yazına gelindiğinde, artık sadece zenginlerin değil, orta hâlli insanların da otomobili vardır. Enis Akın'ın *"Lüks kitleselleşemez, kitleselleşen şey lüks özelliğini yitirir"* tesbiti çok yerin-

156 Oyun müstakil olarak basılmadı; *Senaryo Dergisi*'nin (Nu. 3, Aralık 1953) eki olarak verildi.

de[157]... Otomobil lüks tüketim ürünü olmaktan çıkarken, konumundan pek bir şey kaybetmez. Şimdi seviye farkını otomobili olmak veya olmamak değil, markalar belirlemektedir. Kızlar yüzüne baksın istersen, *"sesten hızlı giden bir deniz teknen ve ondan daha hızlı giden bir araban"* olmalıdır. Faruk'un *"zavallıların arabası"* olan beyaz Anadol'u ile *"saatte 100 kilometre ile lüks araba süren"*ler arasındaki farktır esas olan... Seviyeler arasındaki uçurumun yeni kriteri Fikret'in *"bir pilot kabinini andıran ön kısmında düğmeler, ibreler, işaretler, göstergeler, yanıp sönen renkli lâmbalar"* bulunan Alfa-Romeo marka otomobili yahut Turgay'ın BMW'sidir. Turgay'ın yolda sıkıştırıp bankete düşürdüğü Mercedes'teki *"Almanyacı"* da sınıf atlama telâşındaki zavallı, gülünç Bayram'dır sanki...

Herşeye rağmen, otomobilin kazandığı sembolik değer, cümleten *"otomobillensek"* de son bulmayacak gibidir. Bir kere ona ensesi kalın, sömürücü, komprador sınıfın simgesi olmak yaftası asılmışsa, bundan kolay kolay vazgeçilemez. Hasan Hüseyin Korkmazgil'in *Acıyı Bal Eyledik*'teki (1973) *"Ne Güzel Ne Güzel"* şiirinden alınma şu mısralarda olduğu gibi:

çok pahalı arabalar
çok zengin çöp kutuları
çok besili itler kediler
ve otobüs bekleyen aç yüzlü emekçilerim

Burada, alabildiğine abartılan *otobüs= aç yüzlü= emekçi* ve *araba (zengin çöp kutusu)= besili = it/ kedi* tezadı, *"işçi sınıfının şiiri"* gibi fevkalâde kaba bir nitelendirmeye hapsedilen köşeli bir evrende anlamlı ve heyecan verici, öfke uyandırıcıdır. Bir ruh tetiklenmesi sağlamayı başardığı uzun yıllar boyunca da bu söylemin çok fazla tartılması, soğukkanlılıkla değerlendirilmesi gerekmemiştir. Oysa, oto sahibi olmayan ve her otomobili olana *"besili it"* yaftası yapıştırmayan bir başka şair için, mesele işte şu kadar basit ve insanîdir[158]:

Akıp giden arabalardan
Olamayacak bir teki benim...
Ama şu yeşil var ya.. başkası değil
Onun içindeki... Benim!

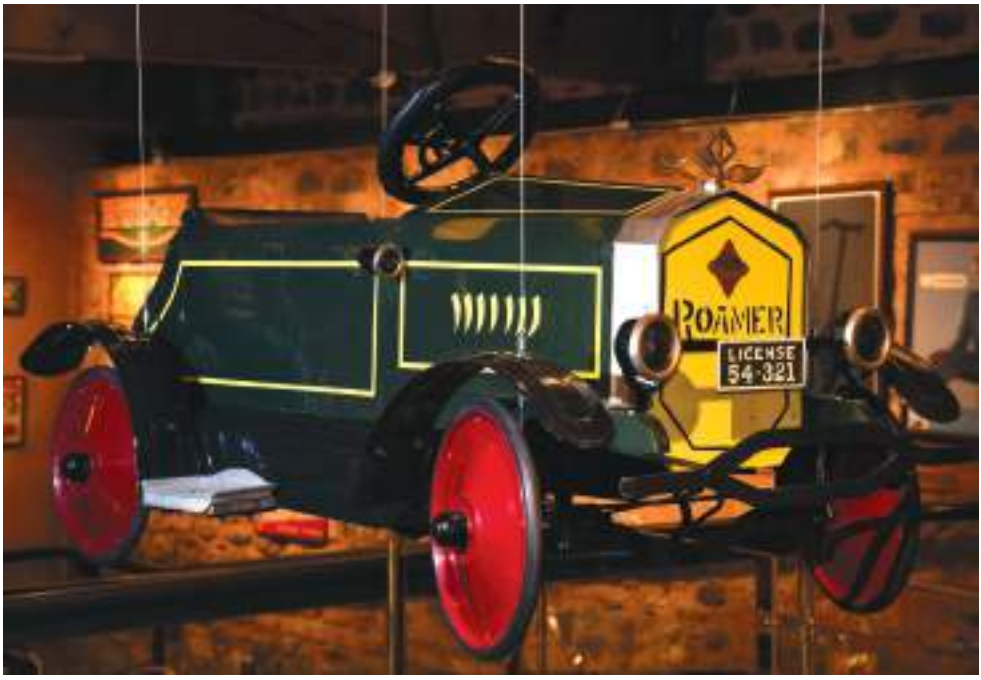
157 Enis Akın, "Otomobil Hapishanesi", *Birikim Der.*, Nu. 248, Aralık 2009, s. 85-93.
158 Arif Nihat Asya, "Arabalar", *Kökler Ve Dallar*, s. 161.



Bir İngiliz kunduracının otomobil şeklinde potin reklamı (Resimli Gazete, nr.251, 23 Haziran 1928)

Robin Sharma'nın kapitalizmi reddedip Ferrarisini satarak bilgeleşmeyi seçtiği bir dünyada Baybars Altuntaş da *Otobüsten İndim BMW'ye Bindim* (İst., 2014, Destek Y.) diye kitap yazarak kapitalist olmayı yüceltiğinde, bunun edebiyatta zıt kutuplara çekilmiş sert yansımaları olması kaçınılmazdır. Nasıl ki, sanayileşmeden nasibini almamış bir ülkede fabrikanın ve makina çarklarının sembolik değerini yeteri kadar geliştiremeyen edebiyatın yazarı olan Orhan Kemal, *Bereketli Topraklar Üzerinde* (1954) romanında bir patozun kırık-dökük dişlilerinden koca pehlivanları bile paramparça edecek bir sömürü makinası çıkarmışsa, edebiyatta otomobil de emekçinin kanını emen kalantorun cılız bir sembolü olarak öylece kullanılır. Gün gelip de kapitalizm *"devrimci"* ve *"proleter"* dinlemeden, alabildiğine hızlı ve güçlü bir şekilde yayılıverince, sermayenin edebiyatta muhkem bir timsâli olan otomobilde de bu değişim kendini hemen belli eder. Tahsin Yücel'in eskitüfek devrimcisi Rahmi Sönmez[159], torunu Nâzım'a bütün o efsane devrimcilerin nereye gittiğini sorar. Cevap *"o yaman devrimciler, o mangalda kül bırakmayan kuramcılar en güzel arabalara binip gittiler"* olur. Rahmi bu defa proleterleri sorar. Torununun karşılığı ilkinden de acıdır: *"O yiğit insanlar Almanya'da, Hollanda'da, Belçika'da, Fransa'da sokakları süpürüyorlar, o güzel arabalara binip buraya geldikleri zaman da patron ayaklarına yatıyorlar."* Devrimci'nin istemeden lümpen'e, proleter'in isteyerek burjuva'ya dönüşmesi, *"en güzel"* otomobillerin sahibi oluşları ile temsil edilir. Bayram ile Balkız'ın ilişkisini okurken alttan alta fark ettiğimiz de işte bu garip burjuvalaşma gayretidir. Lâkin şurası gayet açıktır ki, şimdiden sonra modern marksizm bir daha otomobili kapitalizmin alâmet-i fârikası sayamayacak; onun sosyal gerçekçi edebiyatını yapamayacaktır.

159 *Peygamberin Son Beş Günü*, İst., 1992, Can Y., s. 291.



Pedallı çocuk arabası (Rahmi M. Koç Müzesi)

Oyuncak

Çocukların hangi oyuncaklarla oynadıkları önemlidir; çünkü kabûllerini, ihtiyaçlarını, alışkanlıklarını biraz da onlar yönlendirdiği gibi, hayâl dünyasının *"keşke olsa"* merkezini, gelecekten beklentilerini ve varlığına ısınıp benimsediği, yetişkinliğinde de yokluğunu hissedip tamamlamaya çalışacağı nesneleri yine onlar belirler. Havuçtan kağnı yapmasını bilen nesille oyuncak at arabası olan nesil nasıl birbirinden farklı şekillenmişse, ipinden çekilen, zemberekli-kurmalı, çakmaktaşlı, pilli, uzaktan kumandalı otomobili olan nesiller de işte öylece bir diğerinden farklı şekillenecektir. Oyuncak bir otomobili olmak, yetişkinliğinde *"sahicisi"*ne sahip olmaya hazırlıktır. O hâlde, *"Niçin oyuncak otomobiller yapılır?"* sorusunun muhtemel cevaplarından biri de *"Geleceğin potansiyel oto alıcısını yetiştirmek"*tir. Bu ilişkiyi kuran ilk isim, meşhur otomotiv sanayicisi André Citroen olmuş; bir taraftan otomobil üretirken, dâhiyâne bir hamle ile tenekeden oyuncak otomobiller de yapmaya başlamıştır. Ehrenburg bu teşebbüsten bahsederken,



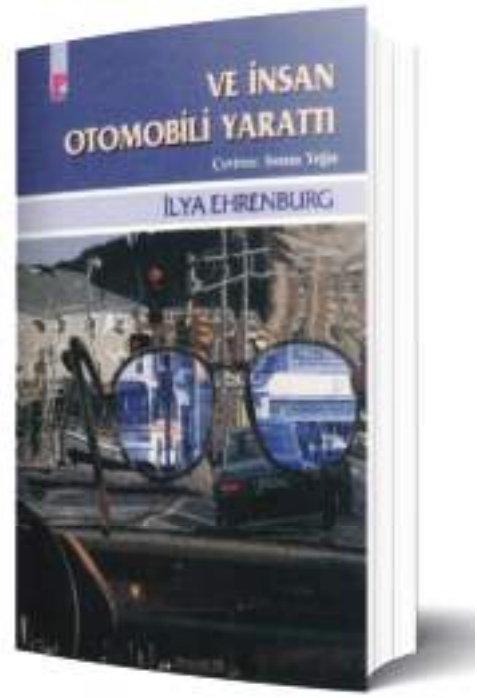
Amerika, 1960'lar (Library of Congress, Dijital ID: npcc 27833 //hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.27833)

"Bunlar Noel armağanı olarak çocuklara veriliyordu. Tahta atların modası çoktan geçmişti. Çocuklar hız oyunu oynamaya başladılar"

diyor[160]. Citroën, kısa zamanda dört yüz bin oyuncak otomobil dağıtmış (s. 53) ve böylece, gelecek neslin otomobil sevgisi ile büyümesini, ilk fırsatta da çocukluk hayâli olan Citroen markalı bir otomobil satın almayı zihninin en derin köşesine nakşetmesini sağlamıştır.

Bizde minik arabalar, kağnılar birkaç asırdır Eyüp oyuncakları arasında görülürken, otomobillerin bir çocuk eğlencesi olarak gelenekli kültüre mâl edilemediği kolayca anlaşılıyor. Belki de bu sebeple, dışarıdan ithâl edilen oyuncakların başını hep otomobil çeker. Gerçeğini siz yapamıyorsanız, yerli marangoz da oyuncağını imâl etmekte gönülsüz davranır. Sabahattin Âli'nin kısa ve pek hatırlanmayan bir hikâyesinde, özel şoförü olan bir otomobil mağazanın önünde durur. İçinden çıkan süslü ve şişmanca bir kadın mağazada alışveriş eder-

160 *Ve İnsan Otomobili Yarattı*, s. 46.



ken, sekiz-dokuz yaşlarındaki oğlu da kapı önünde oyuncak satan sınıf arkadaşını görüp onunla konuşmaya dalar. Küçük satıcının önündekiler

"bir değneğin ucuna takılmış bir çift tahta tekerlekti. Tekerleklerin üzerinde, iki yuvarlak tahtanın arasına çivilenmiş dört çubuktan ibaret kameriye gibi birşey duruyor ve tekerlekler yerde yürütülünce bu kameriye fırıl fırıl dönüyordu"[161].

Sonunda, anne mağazadan çıkacak ve oğlunu arkadaşından ayırıp otomobile bindirecektir. Bu basit konulu hikâyeyi *Kağnı* kitabındaki taşıt konulu diğerlerinin yanına kattığına göre, metinden yazarın bu yöndeki bir niyetini çıkarmamız gerekecek. Her gün zaten bindiği için, otomobili hayâl etmeyen çocuk ile henüz şahsî evrenine otomobilin oyuncak olarak bile girmediği yoksul arkadaşı... Metnin kaba bir *"sınıf"* çatışması gibi görünmeye pek müsait olan yanı üzerinde biraz zihin yorulsa, aslında birilerinin hâlâ *"araba"* dendiğinde otomobile hiç benzemeyen oyuncakları kasdettiği ve birilerinin de hayâlinde bile yanına yaklaşamadığı otomobilin oyuncağı yerine, bu tekerlekli kameriyeleri satın aldığı bir başka kültür muhitinden izler bulunabilir. O muhitin oyuncakçısına da henüz otomobil uğramamıştır, satıcısına da, çocuğuna da...

Otomobil ile çocukluk hayâlleri arasındaki ilginin fazlasıyla zorlandığı düşünülebilir. Hâlbuki, yetişkinlikte edinilecek karakterin ve uygulanacak hayat plânlarının büyük kısmı, çocuklukta, oyun esnasında filizlenmekte... Orhan Kemal'in *Sokaklardan Bir Kız* romanını ve otomobilin âdetâ sembolik bir değer kazanışını hatırlayalım. Eserde Nuran'ın otomobillerle ilişkisi, biraz da

161 "Arabalar Beş Kuruşa", *Aydabir Mec.*, Nu. 6, 1 Şubat 1936, s. 34-35.

hayatın galibi olma gayretinin ifadesi gibidir. Otomobil bir çocukluk hayâli olarak mı kalacak yoksa *"bu hayattan yırtacak"* ve otomobillere mi binecektir? Bu sembolik eşlemenin başlayışı, Cemâl'in küçük kızı Nuran'a aldığı oyuncak otomobille belirir. Masmavi bir zemberekli otomobille[162]...

"Bacaklarını yanlara açıp sofanın bir başına Nuran oturmuştu, tıpkı tıpkısına kızı gibi, sofanın öbür başına da babası... Anahtarıyla kurulan oyuncak otomobil bir babaya gidiyordu, sonra da bir Nuran'a... Baba o sıra koca Cemâl değildi. Kızının aynı yaşta arkadaşı...

-Al bakalım Cemâl Âbi... Hoooop!

-Ne getirdi bu araba şimdi bana?

-Ne mi getirdi? Çikolata!

-Haydi bakalım, boşaltalım. Heey hamallar, boşaltın şu çikolataları anbara bakalım!

-Al bakalım Nuran Abla bisküvileri!

-Yollaaa...

-Hoooop..."

Yetişkinliğinde, Nuran'ın sıyrılmak istediği hayatın ucunda mavi bir otomobilin hayâli vardır. Tam da muhayyilenin ve tatlı hülyaların renginde... Gerçi Orhan Kemâl'in *Kaçak*'ındaki küçük Hüseyin de Habib'in yaptığı bir oyuncak otomobille oynar ama, tekerlekleri dört tire makarasından ibaret olan bu oto bir yetişkinlik hayâline dönüşmez ve üç tekerlekli bisikletin yerini alamaz.

Terakkî, Medeniyet, Mutluluk

Medeniyet'in iki farklı kıstası vardır. Orta Çağ'ın sonuna kadar geçerli olan ilk kıstasa göre, medenîleştikçe savaştan iğrenmek ve silâhlardan uzaklaşmak esastır. Medenî milletlerin paralı askerleri olur ve onları barbar kavimler yenerek ortadan kaldırırlar. Yeni Çağ başlarından bugüne kadar devam eden

162 Orhan Kemal, *Sokaklardan Bir Kız*, 6. bs., İst., 1981, Tekin Y., s. 32-33.



Amerika, 1920'ler (Library Of Congress Dijital ID: npcc 18528 //hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.18528)

ikinci kıstasa göre ise, medenî gelişmişliğin yegâne ölçütü teknolojik gelişmişliktir. Sınaî olarak ilerlemiş, bilhassa silâh üretiminde başarılı olmuş devletlerin gelişmişliği medenî olmanın eş değeri sayılır ve bu devletler, teknolojik olarak kendileri kadar yol alamamış ülkelerin medenî de olamayacaklarını farz ederek onları ortadan kaldırırlar. Bu sebepledir ki, terakkî etme'nin mânâsı, teknolojik olarak ilerlemektir; teknolojik olarak ilerlemek ise, temeddün etmektir. Bunlar, *"civilisation"* kavramıyla tanıştığından beri, Osmanlı'nın da öğrenmeye çalıştığı garip paralellikler ve eşitliklerdir. Otomobil de bunun önemli bir parçasının remzidir. Madem ki, otomobil imâl edebilecek teknolojiye erişmiş bulunmak bir medeniyet seviyesinin habercisidir, o hâlde otomobili olmak da o seviyeyi yakalamanın bir diğer yoludur. Burhan Cahid, 1908'de meşrûtiyeti öğretmek ve onun nimetlerini tanıtmak için her köşebaşında nutuk çekenlere kulak kabartmamızı sağlar[163]:

163 *Dünkülerin Romanı*, s. 95.

"-Vatandaşlar, diye haykırıyordu. Size yol yapacağız, mektep yapacağız, bataklıkları kurutacağız, artık sapanla değil, makine ile ekip biçecek, kağnı ile değil, yaylı arabalar, otomobillerle gezeceksiniz, ayağınıza çarık, postal değil, fotin, kundura giyeceksiniz, artık un çorbası, bulama değil, tatlılar, börekler yiyecek, tatlı şerbetler içeceksiniz. 33 senelik istibdadı yıktık, hürriyete kavuştuk. Artık önümüz açıktır. Yürüyelim arkadaşlar!"

Gerçi bu sıralamada otomobilin yeri kağnıdan sonra ve yaylı at arabasının hemen yanındadır; ama olsun, onunla gezenler medenîleşiyor ya, asıl önemlisi budur.

Otomobille gezmek medenîleştirir ve medeniyet mutluluk getirir. Cumhuriyet ilân olunurken, Orhan Midhat'in *Şişli Hayatı* romanındaki Halim Bey'in derdi başkadır. O, sevgilisine *"Dünyada sana sahip olmaktan büyük saâdet var mıdır?..."* diye soruyor ve muhtemelen sorusuna bir cevap da beklemiyordu. Lâkin beklemediği oldu ve kızdan olanca samîmiyeti ve gerçekçiliği ile bir cevap aldı[164]:

"-Ne kadar garip düşünüyorsunuz? Bu dediğiniz en basit bir hayat! Saâdet yalnız bunlar mıdır? Dünyada ne zevkler, ne saâdetler var. Siz onları takdir etmiyorsunuz. Lüks bir hayat yaşamak, meselâ her sene moda değiştikçe evinin möblelerini değiştirmek, yazın birkaç ayını Boğaziçi'nde, birkaç ayını Ada'da, sonbaharı Nice'te, kışı Şişli'de yahut İtalya'da geçirmek... Mükellef, Bitter markalı kapalı bir otomobile binmek, yazın adalara motorla gitmek..."

Gerçek saadet, bir batılı gibi modern ve medenî, lüks içinde, hareketli bir hayat sürmektedir ve bunun şartlarından biri de Bitter marka otomobile sahip olmaktır. Kestirmeden söylersem, mutluluk biraz da Alman otomotiv sanayiinin lüks üretimleriyle tanınan Bitter marka otomobillerinden birinde gizlidir. Otomobil saadettir, çünkü medeniyetin beşiği olan Avrupa ile kaynaşarak kendimizi daha da medenî hissetmemizi ve bundan memnuniyet duymamızı sağlar. Pek çok romanın son satırlarında, kavuşan mutlu çifti bir otomobil alıp götürürken, geride tek soru kalır: Her mutlu çiftin bir otomobili mi oluyor yoksa mutluluğu otomobil mi getiriyor?[165]

164 Orhan Midhat (Barbaros), Şişli Hayatı, İst., 1923, Kütübhâne-i Sûdî, s. 129.
165 Bu satırların yazarı da aynı soruyu okuduğu romanlardan birinin son sahîfesine geldiğinde sordu: Esat Mahmut Karakurt, *Aldatacağım*, 7. bs., İst., 1961, İnkılâp Ktbv., s. 96.



Aynı soruyu bir kere de Peride Celâl'in *"Jaguar"* hikâyesi için sorabiliriz. Bir tamirhanede çırak olarak çalışan delikanlı, cazibesine daha fazla dayanamayıp Jaguar marka bir otomobile binerek köhne mahallesine gelir. Bütün gün harap evinin cumbasından gelip geçen otomobilleri gözleyip iç geçiren genç kız bu simsiyah otomobile hayran kalır ve hayattan neler umduğunu sayarken, *"para"*, *"eğlence"*, *"şıkır şıkır giysiler"* gibi tahmin edilebilir maddelerin yanına *"sülün boyunu uzatmış"* bir Jaguar da ekler[166]. Halim Bey'in sevgilisini epeyce hatırlatan bu kız için Jaguar bir otomobil olarak amaçlar arasındadır ama, ayrıca hem zengin erkeği hem kadının cinsel bağımsızlığını temsil etmek gibi garip ve çelişik bir yanı da vardır.

"Binersin istediğin zaman, bastın mı gaza git dilediğin yere... Frenler de senin elinde, saçı sakalı yok, bakışı pis değil, gıcır gıcır. Ekmek istemez, yemek istemez... Zahmeti ne yavrunun? Erkek milleti gibi altta kalması da yok. Sen her zaman üsttesin, ensesindesin. Kır boynunu istediğin yere..." (s. 31)

Evet, Avrupa medeniyetin beşiği olabilir ama, XX. asırda yol aldıkça modern çağın terakkîsini artık Amerikan sanayii temsil etmeye başlamıştır ve yeni cumhuriyet de rotasını ona doğru kırmaktadır. İlk bakışta pek fark edilemese de bu yeni rota, *"Millî Şef"* devrinin terakkî anlayışına pek çok bakımdan uyar. Sâmi Hekimci'nin seri romanında, önce Millî Mücadele içinde tanıdığımız Selçuk Ekinci, 1940'ta hatıra defterine yeniden yazmaya başlar.

166 Peride Celâl, "Jaguar", *Jaguar*, 2. bs., İst., 1996, Can Y., s.

"Avrupa ve Amerika'daki bilginler, büyük Türk inkılâbını tavsif etmek için, yüzlerce cilt eser vücude getirdikleri halde, Türk inkılâbının kudretli varlığını anlatmağa muvaffak olamıyorlar"[167].



Son 50 yılda nakliye vasıtalarında meydana gelen değişiklik (Resimli Gazete, nr.174, 1 Ocak 1927)

Oysa, bu kadar uğraşmaya hiç gerek yoktur. Selçuk'un 1924'te doğan oğlu Mûnis'e bakanlar, zaten cumhuriyetin temsil ettiği her şeyi onda mükemmelen göreceklerdir. Delikanlı Robert Collage'i bir Amerika hayranı olarak yeni bitirmiştir ve yüksek tahsil için, yine Amerika'ya gitmek üzeredir. Bir gün, Yakacık'ta Fındıksuyu Korusu yakınlarındaki köşkün bağında dolaşan Selçuk, önce bir korna sesi duymuş ve bunu çiftlikte garaja çekip öylece bıraktığı Amerikan malı Cadillac'ın sesine benzetmiştir. Kısa sürede yanılmadığını anlayacaktır. Munis okulu bitirip çiftliğe gelince otomobili çıkarmış ve hastanenin şoförü Emin'den ders almıştır. *"Birkaç hafta içinde mahir bir şoförden daha üstün netice elde"* etmiş ve şimdi de babasının karşısına bu yeni hüneriyle çıkmıştır (s. 238-239). Gençliğini, Amerikan zihniyetini benimseyerek medenîleşebilmek için harcamış bir delikanlının Amerikan işi Cadillac'ı öyle *"şıpınişi"* kavrayıp da kullanıvermesinden tabiî ne olabilir?

Toplumun mutluluğu medenîleşmekte ve terakkî etmekte gizli ise, ferdin mutluluğu da ifadesini medeniyet sembolü olan otomobilde bulacaktır. Zihinlerde kurulmuş bu garip ilişki sebebiyledir ki, pek çok edebî metinde figürün mutlu yahut mutsuz oluşu otomobili üzerinden gösterilir[168]. Aslında, bu ilişkinin otomobilden önce Avrupai at arabalarında kurulduğu da fark ediliyor. Muhteşem Bihruz Bey'in onca dikkat çeken fayton-brik'i ile dönen talihi arasındaki münasebeti bir başlangıç saymak mümkün... Delikanlının

167 Sâmi Hekimci, *Gülseren Ve Millî Mücadele*, Ank., 1949, İdeal Matb., s. 233.
168 Böyle bir dikkatin belirme sebebi için bk. Mehmet Narlı, "Araba Sevdaları", *Türkbilig Der.*, Nu. 4, 2002, s. 19-28.

yıldızı karardıkça arabası da çizilir, yamulur ve haczedilir. Aynı hâl, otomobiller ve sahipleri arasında da yaşanır. Balkız'ın göçen tamponu, çalınan Mercedes yıldızı, patlayan egzoz borusu, çatlayan ön camı, şarampole düşmesi ile Bayram'ın mutsuzlukları arasındaki ilişki gibi[169]... *Buzdan Kılıçlar*'daki Halilhan'ın Volvo markalı otomobili de başta ümidin ve mutluluğun alâmeti iken, zamanla orası burası ârıza çıkarmaya başlayıp bir de ağır kaza geçirince, artık mutsuzluk ufukta görünmüş demektir. Volvo'nun içeri göçen ön paneli, çarpılmış jantları, kopmuş burnu aslında Halilhan'ın dağılmışlığını ve parçalanmışlığını haber verir (s. 108).

Otomobil medeniyet için bir ölçüt sayılmışsa, onu kullanmayı bilmeyişin de görgüsüzlükten öte, bir gayr-ı medenî tavır olarak nitelendirilmesi tabiîdir. Edebiyat, hem medenî görüneyim derken zıpırlaşanları hem de öyle görünmek gibi bir derdi olmayanları ilginç bulur. Mahmud Yesari'nin *Sevda İhtikârı*'ndaki Turgut'u bunun için unutmak güçtür; çünkü Azra'ya *"Bir otomobil alalım mı hanımefendi?"* diye sorar[170]. Kastı, müştereken bir otomobil satın almak değil, aynı taksiye binmektir. Batı dillerinin çoğunda *"almak"* fiilinin (*take*, *prend*) bir araca *"binmek"* için de kullanılışı sebebiyle, bizim züppelerimizin de yarım yamalak bildikleri yabancı dilin kullanım şeklini Türkçe'ye uyarladıkları ve bir zamanlar *"tramvay almak"*la milleti kendine güldüren öncülerinin izinde giderek, artık *"taksi alma"*ya geçtikleri görülür. Medenîleşme bir kere daha yanlış anlaşılmış ve edebiyat da üzerine düşeni yapıp bunu göstermiştir.

İşte bir başka örnek: Bu defa, otomobil denen medeniyet harikasının kimseyi ehlîleştiremeyeceğini öğreniyoruz. *Cumbadan Rumbaya*'da, Tahsin Bey'in gönderdiği otomobile binen Karagümrüklü Cemile, *"Geniş marokenin üstüne yayıla serpile, rahat rahat bacaklarını uzatarak"* oturur; hattâ *"öndeki strapontenlerden birini çekerek bacağını üstüne"* koyar ve görgüsüzlüğünü iyice belli eder (s. 65). Bu durumun fakir olmakla yahut bir otomobil sahibi olmamakla hiçbir ilgisi yoktur. Zengin ailelerin pek çoğunda da aynı görgüsüzlüğün devam ettiğini gösteren edebiyat numuneleri, otomobilin kimseye medeniyet aşılaya-

169 Bayram'ın çocukluğundan kalma bir hatırası onun otomobille başlayan ilişkisini aydınlatıyor. Köylerine gelip oy isteyen bir politikacının Mavi Ford'u önünde koyun kesilmiş ve kan otomobile de sıçramıştır. İşte o sahne anlatılırken kurulan cümleler önemlidir (s. 159): *"Koyunun kanı fışkırdı; arabaya sıçradı. Bayram da sıçradı. Kan, kendinden, kendi yüzüne fışkırmış gibi irkildi. Yüzü araba olmuştu Bayram'ın. Bayram, o araba olmuştu."*

170 Mahmud Yesari, *Sevda İhtikârı*, İst., 1934, Remzi Ktbh., s. 60.

madığını ayan beyan ortaya koyar. Burhan Cahid'in *Aşk Politikası*'nda geçen şu cümleler gibi[171]:

"Böyle birçok aileler tanırım, kocaları zengin olmuşlar, altlarında oniki bin liralık otomobil vardır. Fakat hanımları bu lüks otomobili Beyoğlu Caddesi'nde durdurur, muhallebiciden tavukgöğsü getirtip arabada yerler."

Özgürlük ve Flâneur

Motorize hayatın getirdiği seyahat kolaylığının, kolayca kaçabilme ve özgür kalabilme isteğiyle birleşerek otomobili hürriyetin sembolü mertebesine taşıyışı önemli bir gelişme... Şuracıkta sorulması gereken, otomobil ile birleştirilen bu hissin aldatıcı olup olmadığıdır. Evet, otomobilin sağladığı hareket serbestîsinin, siyasî hürriyet fikriyle bir arada düşünülmeye çok müsait olduğunda çoğunluk hem-fikir kalabilir. Bu paralelliği biraz da monarkların körüklediğini söylemek mümkün...

"Bunun gibi bir vasıtanın totaliter cemiyetlerde halka özendirilmemesi tesadüf olmasa gerek. Tek merkezden idare edilen devletlerce, hareket hâlindeki bir kitle demek, üzerinde denetim kuramayacakları topluluk demektir"[172].

Bu hâlin Osmanlı için de geçerli olduğunu düşünmek kolay... Hele 21 Temmuz 1905 günü, Sultan Hamid'in cuma selâmlığından dönüşü esnasında yol üstündeki bir at arabası havaya uçurularak hükümdarın ortadan kaldırılmak istenişinden sonra, otomobillere karşı *"vehm-i şâhâne"* uyandı, diye bir tevatür varsa da bunu doğrulamak yanlışlamaktan çok daha zordur.

Aslına bakılırsa, bulunduğu yeri kolayca terk edebilme imkânını tanıdığı için, otomobilin insana serbestî tanıdığı fikri yanlıştır. Bu doğru olsa, otomobil yerine belediye otobüsü ile yer değiştirirken de aynı hissin yaşanabilmesi gerekirdi. Trenin özgürlük olduğunu zannedenler, raylara ne kadar da bağımlı olduklarını motorlu taşıtın doğumu ile anlamaya başladılar. Otomobilin şehir içinde sağladığı hisse, otobüs, tren gibi araçlarla ancak şehir dışına çıkılması hâlinde yaklaşılabiliyor. Bir yerden bir yere gidişe mukabil, otomobilin sonsuz yere/kere gidiş ihtimâlindeki özgürlüğü kendi âzâdeliğimiz için bir imkân

171 Burhan Cahid (Morkaya), *Aşk Politikası*, İst., 1930, Muallim Ahmet Halit Ktbh., s. 122.
172 Robert Schaeffer, "Car Sick, Automobiles Ad Nauseam", *Greenpeace*, Vol. XV, No. 3, May-June 1990, p. 16.

olarak gördüğümüzden, onda böyle bir alâmet yakalarız. Belki de Edward P. Thompson'ın sözüne kulak vermek ve otomobil yolculuğunun sürücüde *"hürriyetin iradî olarak yönlendirilebildiği vehmi"*ni uyandırdığını söylemek gerekiyordur[173]. Öyleyse, *"özel"* otomobilin bizde uyandırdığı hissi doğru değerlendirmek ve adını *"ferdiyet"* ile yanyana koymak zorundayız. İlk defa *"husûsî"*-ler iledir ki, yolcu aynı zamanda sürücüdür ve makinayı idare hürriyeti vardır. Frene geç basmasının, direksiyonu biraz daha kıvırmayışının yahut bu defa başka yoldan gitmesinin getirdiği küçük risklerin ve sürprizlerin tamamının kendi sorumluluk alanında olduğunu farkeden sürücü, bu seçimlerinin alttan alta ferdî özgürleşme süreciyle bir alâkasını da kurar.

O zaman, otomobiline atlayıp gaz pedalına sonuna kadar basarak ufka doğru uzaklaşma fikrinin niçin özgürlükle birleştirildiği daha kolay anlaşılır. Kaç romanda bir hışımla otomobiline binen figürümüz geçmişini arkada bırakarak yokuşun başında kayboldu ve kaç filmde *"esas oğlan"* yeni bir hayat kurmak için otomobiline atlayıp yerini yurdunu terk etti? Bunların hepsinde de otomobil özgürlüğün değil, makina ile şoförün kişiliği arasında kurulan manevî bağ sebebiyle, özgürlüğe taşınmanın yahut kaçmanın binbir yolu arasından hangisini seçeceğini tespit serbestiyetinin sembolü olagelmiştir ve böylece fark edilmeyi beklemektedir. Feminist bir dikkatle söylenmiş de olsa, Deborah Clarke'ın *"otomobil, gelecekten veya en azından şimdiki mevcut karmaşadan bir kaçış imkânı sundu"* deyişi[174] dikkate alınmalıdır; zîrâ, *gitmek* her zaman değilse de *kaçmak* dâimâ özgürlük getirir.

Tarih boyunca *"terk-i diyâr"* etmenin özgürlük hissiyle bir ilgisi olageldi. Kimisi aklını veya ruhunu özgürleştirmek, kimisi bedeninden kurtulmak, kimisi de özgürlüğün olduğu başka bir yer aramak için yollara düştü. Arayış içindeki dervişlerin, keşişlerin ve şövalyelerin bir tekâmül yolu olarak gördükleri *"gyrovague"* (selmâna çıkma), aslında gayet amaçlı bir seyrandı. Modern hayat ve şehirleşme kişiyi bir eve, işe, sorumluluklara bağlarken, öyle Çin'e, Maçin'e uzanan dolaşmalara imkân bırakmadı ve şehrin içinde *"seyre çıkma"*larla, çevresinde *"tenezzüh etme"*lerle yetinmeye çalışıldı. İşte, şehirli insanın caddelerde, sokak-

173 "Last Dispatches from the Border Country", *The Nation*, March 5, 1988, p. 311.
174 *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*, Baltimore, 2007, J. Hopkins Univ. Press, p. 13.

larda amaçsızca dolaşması *"boulevardier"* tipinin belirmesine yol açtı. Sonraları, Baudelaire'in *"spleen"* (can sıkıntısı) kavramıyla da iç içe geçen bu tip *"flâneur"* diye anılır oldu ve varoluşçu edebiyatın hâlâ vazgeçemediği *"aylak adam"* figürüne dönüştü. Daha yeni tarihlerde buna bir de *"flâneuse"* (aylak kadın) eklendi.

Modern *flâneur* ve *flâneuse* şehre bağlıdır ama, bu bağlılık onu boğduğunda yaptıkları zaman içinde hayli değişti. Bir kısmı kendini şehir dışına atarak aylak gezginlere dönüştü. Bazısı âvâreliğe bir amaç îcat etmeyi de başardı. Sözün gelişi, 1890'da Washington Üniversitesi'nden mezun olan iki arkadaş, William Schatleben ile Thomas Allen, bisikletle bir Asya turuna çıkmaya karar verdiler ve 28 Ocak-15 Mart 1891 arasında Yunanistan, Türkiye, İran üzerinden Özbek ve Türkmen topraklarına kadar uzanan kocaman bir seyahat gerçekleştirdiler. Bir yandan da gördüklerinin fotograflarını çekince, bu gezi onlar için bir amaç da kazanıverdi. Aynı şekilde, Amerikalı Edith Wharton, otomobille çıktığı Fransa seyahatinin nihayetinde bir kitap çıkardığında, artık bu tur da onun için anlamını bulmuştu. Wharton, kitabının hemen ilk cümlesinde *"motorlu araba"* sayesinde *"seyahatin romansı"*nı yeniden kazandığımızı iddia ettiğinde yıl 1908'di[175]. Otomobille aylaklığın daha zevkli geçmesi için, yollara modern hanlar bile açıldı. İlk defa 1925'te duyulan *"motel"* kelimesi aslında *"motor-hotel"*in kısaltmasıdır ve otomobil yolcuları için otel demek olur. Mimi Sheller ve John Urry, motorize bir mekân olan şehir hayatından uzaklaşmak isteyen fertlerin, firar için yine bir mobil-mekân olan otomobili kullanmalarına *"zoraki hürriyet"* (*coercive freedom*) diyorlar[176]. Başka bir söyleyişle, kaçış sebebiniz aynı zamanda kaçış aracınıza dönüşüyor ve bu ironik durum, iyileştirmesini beklediğiniz ruhunuzu hiç de sağaltamıyor. Uzaklaşmak için otomobili kullanmak, kendinden kaçmak gibi bir imkânsızlığı da içinde sakladığından, beklenen tatmin gerçekleşemediğinde, nereye olduğunu bilmeden ve umursamadan gidiş bir *"mania"*ya dönüşür. İşte o zaman, Paul Virilio'nun armağanı olan *"dromoman"* kelimesi de sürekli dolaşma manisine yakalanmış kişilerin ortak sıfatı hâline gelir.

Bizim edebiyatımızda, sıkıntısını hafifletmek için tek başına otomobiline atlayıp şöyle bir *"tur"*layan figürlere pek rastlanmaz. Figür ya kararlaştırılmış

175 *A Motor-Flight Through France*, New York, 1908, Charles Scribner's Sons, p. 1.
176 Mimi Sheller, "Automotive Emotions: Feeling the Car", *Theory, Culture & Society*, Vol. XXI, No. 4-5, October 2004, p. 221-242.

bir yere gider ya da yanında sevgilisi, yâreni varken amaçsızca dolaşır. Her iki hâlde de maksat özgürlük yahut *flâneur* ruhunu tatmin değildir. Dolaşmanın bir hedefe, bir şifaya dönüşmesinden ziyade, kiminle dolaşıldığının öne çıktığı kısa metrajlı gezintilerdir anlatılan... Sözlerini Vecdi Gönül'ün yazdığı o meşhur Münir Nureddin bestesi de tam böyle bir ruh hâlini anlatır:

Otomobil uçar gider
Gönlüm gibi geçer gider
Ben tâliiin peşindeyim
Tâli' benden kaçar gider
Otomobil tuttu yolu
Bu yolda mâcerâ dolu
Direksiyon yâr elinde
Gönlüm ardına koşulu

Önemli olan otomobilin istikameti değil, sevgili tarafından kullanılmasıdır. Bu rotasızlık âvâreliğin ruhuyla uyuşsa bile, yârin varlığından kaynaklanan neşe ve enerjinin *flâneur*'ü hareketlendiren sıkıntı ile bağdaşması asla mümkün olamaz.

Gurbet ve Sıla

Otomobile takılan motorun gücünden bahsetmek, onun içinde gizlenen güçlü ve çılgın beygirlerin müşterek gücünden bahsetmek demektir. Bu olağanüstü güç *"meskûn mahall"*in edeple akan trafiğine ve âheste ritmine ayak uydurmakta zorlanır; şehrin periferisini delmek, ufka doğru nefes nefese koşarken kendini göstermek ister. Akıl çelen bu hevese ayak uydurup uzak iklimlere doğru yola çıkmak heyecan vericidir; lâkin, geride kalanlar olmasa... Her gidiş, biraz da kendinden uzaklaşmadır. Kendisini *"o"* yapan topraklardan, insanlardan kopuştur. Hele bir de bu uzaklaşma görev îcabı yahut maîşet için ise, o zaman etkisi daha derin, travması daha ağır olur. Bu sebepledir ki, motorlu vasıtalar biraz da gurbeti ve köklerinden uzak düşmeyi temsil eder. Taşıtın gücü arttıkça, yuva ile olan mesafe de büyür. Kağnı ile kamyonun kabiliyetleri arasındaki fark, aynı zamanda hem gurbet ile sıla arasındaki

uzaklığı belirler, hem de ayrılık ve yalnızlık hissinin yoğunluk derecesini... Bir başka söyleyişle, teknoloji çağında gurbet daha yakında, sıla daha uzaktadır. Bu bahse dair çarpıcı bir örnek olarak, Tahsin Yücel'in Şoför Memed'i hatırlanabilir[177].

Memed, yıllar sonra kamyonuyla döndüğü köyünde kendini tanıyan birilerini bulmaya çalışır. Henüz pek genç iken, muhtemelen bir salgın hastalık evlerinde kim varsa yatağa sermiş; Memed'in dedesi, babası, anası, ağabeyi peşi peşine ölmüşler.

Delikanlı, hastalıkla boğuştuğu yataktan, onların can verişlerini seyretmek zorunda kalmış ve sonunda, güç hâl ile yerinden doğrulup evi ateşe verdikten sonra, köyü terkedip gitmiş. Aradan geçen onca yıldan sonra baba yurduna dönen Memed, enkazı bile çoktan silinmiş evinden bir iz aramakta, kamyonun etrafına toplanan köylülere hatırladıklarını tekrarlayarak âşinâlık gösterecek birine rastlamaya çalışmaktadır. Gittikçe zayıflayan bir ümitle, sürekli aynı cümleyi tekrarlayıp durur: *"Ben de buralıyım!"*

Memed'in tam tersine, Mehmet Baydur'un *Kamyon* oyunundaki Şoför Necati ve muavini Recep köyden şehre göçmüş olduklarını unutmaya çalışır gibidirler. Şehirde köylülükleri sıkça hatırlatıldığı için olsa gerek, onlar da kamyondaki hamallar Abuzer ve Şaban'a, yakın köyden gelen rençberler Zülfü ve Zeynel'e aynı muameleyi tekrarlarlar. Köylüler şoförü ve muavinini şehirli saydığında, Necati de onları *"dağdan inme"* diye küçümseyecektir[178]. Recep bile, Şaban'ı *"köylü"* ve *"kıçı boklu bir hamal parçası"* olmakla itham etmekte bir sakınca görmez (s. 357-358). Bir bakıma, şehirde bizzat yaşadıkları muamelenin acısını çıkarırken, metropolün can yakarak öğrettiği tahkiri de mükemmelen uygularlar. Köyleriyle aralarında açılan mesafenin kapanmasına izin vermeyecek gibidirler.

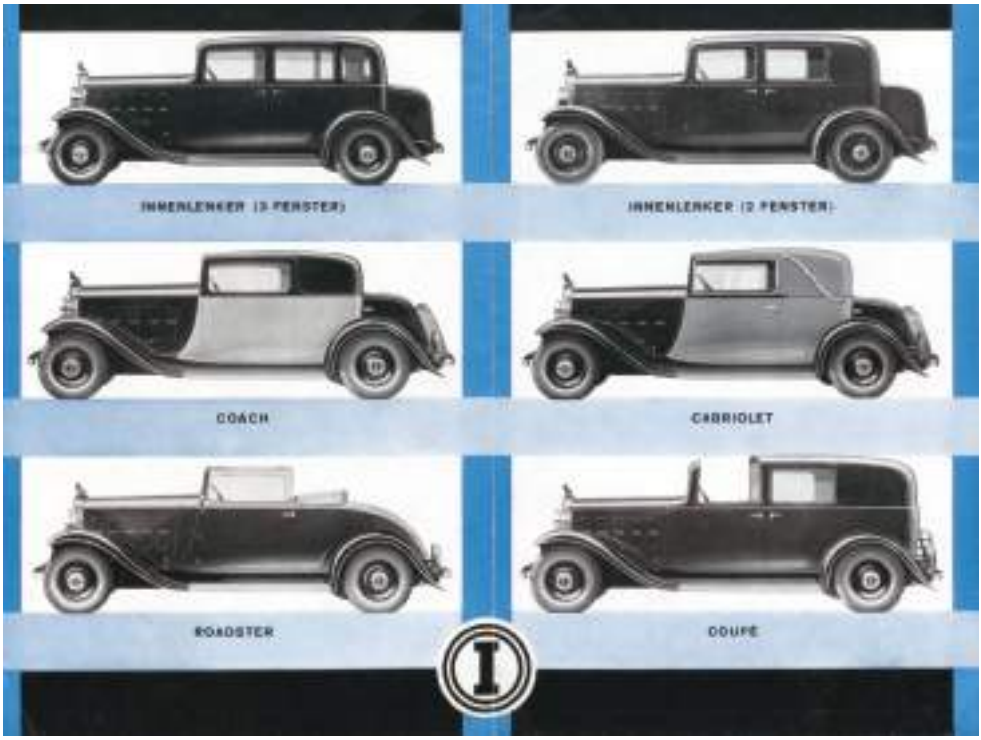
Otobüs, tren gibi taşıtlar sadece gidişi ve bazen dönülmeze gidişi yahut ne zaman dönüleceği belli olmayan gidişi temsil ederler. Sabahattin Kudret'in dediği gibi, onların yolcularının düşleri başka başkadır[179]:

177 "Bizim Orda Bir Kamyon Durdu", *Düşlerin Ölümü*, İst., 1958, Ataç Ktbv., s. 49-56.
178 *Kamyon*, İst., 2009, İletişim Y., s. 352.
179 Sabahattin Kudret Aksal, "Otobüs-I", *Duru Gök*, İst., 1958, Varlık Y., s. 28.



Mehmet Baydur'un "Kamyon" oyunu

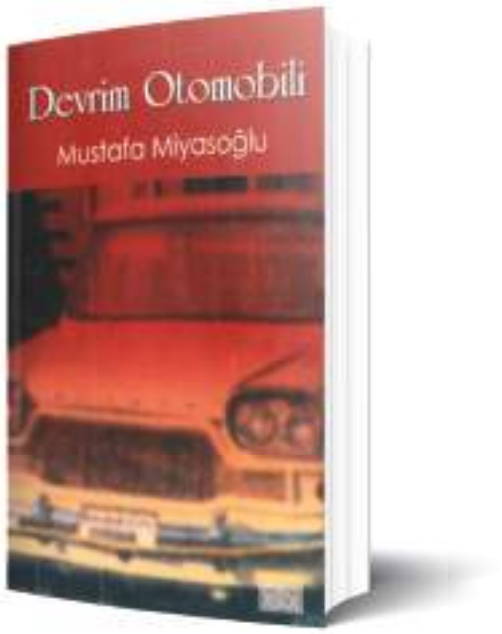

BYE BYE
ECZANESİ



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

Şehrin dışında bir otobüs
Deli deli koşar
Otobüsün havası ter
Benzin yağ kokar
Bir otobüs yolcusu kırk kişi
Delikanlı kocamış kız emzikli
Doktor öğretmen rençber
Kırkının da başka düşü

Oysa otomobil, gidenin gittiği yerden dönebilme imkânını da içinde barındıran bir araçtır ve bu sebeple ümit vericidir. Onunla gidişler, kalışlar ve dönüşler iradîdir. Üstelik, onun sırtında yola çıkanların emelleri de ortaktır. Diğer yandan, bir mobil-mekân olarak otomobil varken, evsizlik yahut evden uzakta kalmak gibi sıkıntılar da kısmen hafifler ve travmatik kopmaların edebî anlatımına çokça müsaade etmez.



Bir kere daha hatırlatmakta fayda var. Buraya kadar sıralanan maddeler, otomobil-insan ilişkisi hakkında söylenebilecek her şeyi tasnif niyetinin ürünü değildir. Meselenin felsefî, sosyolojik yahut ekonomik yanını dikkate almak gibi bir maksadı da yoktur. Sadece ve sadece edebiyatın, daha özelde de Türk edebiyatının bu ilişkiyi nasıl değerlendirdiği ve içinden otomobil geçen metinleri hangi temel dikkatler üzerine inşa ettiği meselesi yukarıdaki maddeleri şekillendirmiştir. Fark edilememiş pek çok edebî metin ve o metinlerde otomobil hakkında kaleme alınmış pek çok ilginç fikir bulunabilir; fakat zannım odur ki, bu maddelerin önüne geçecek kadar orijinal, farklı ve dolgun madde başları çıkmayacaktır. Bir başka milletin edebiyatı söz konusu edilse, hem maddeler hem de onların içeriği bambaşka olabilirdi; Türk'ün otomobille imtihanının edebî netîceleri ise, işte bu başlıkları verdi.

Sonuç

Edebiyatın makina ile olan ilişkisi genellikle hastalıklı bir zeminde gelişir. Ya insanın tabiata hükmeden büyük gücü bulduğu düşünülerek makinaya tapılır ya da onda insanlığın değerlerini törpüleyen *"mihânikî"* bir donukluk ve ruhsuzluk yakalanarak kötülenir. Lâkin, burada asıl fark edilmeyi bekleyen, her iki tepki için de makinayı yaratan toplumdan olmak gerektiğidir. Makina tarafından böylesine etkilenebilmek için, onunla bir yaratıcı-üretici ilişkisine girmek ve bu ilişkinin galibiyet ve mağlûbiyetlerini, semptomlarını yaşamak şarttır. Makinanın sadece alıcısı-tüketicisi olan toplumlarda onu yaratacak mekanik zekâ, istek, kabiliyet ve imkân olmayınca, ona hayranlığı kitlesel bir psikoza dönüşecek cemiyet ve onunla olan ilişkisi sebebiyle ruhu

travmatik/ dramatik biçimde kan kaybederek robotlaşacak insan da bulunmaz. Bulunanlar da şikâyet sebebi olacak kadar çok ve belirgin değillerdir. Bu sebeple, Osmanlı'nın Batılı sanayinin ürünü olan dokuma tezgâhını, *"aynalı"* Martini-Henry tüfeğini yahut otomobili ithâl ederkenki tavrı da hep aynıdır. Teknoloji satın alınır, çabucak adapte olunur, hayatı kolaylaştırır, ama insanı değiştirmez. Yeni gelen, bildik şeylere dönüştürülerek, dönüştürülemiyor ise, ona eklemlenerek yerlileştirilir. Otomobil de araba kültürüne bağlanarak yerlileştirildiği için, patolojik bir sevgi veya nefret ilişkisiyle karşılanmamıştır. Hâl böyle olunca, edebiyattaki yansıması da zannedilenden daha sınırlı bir çerçevede kalmıştır.

Jale Parla, insan-makina münasebetini *"edebiyatta modernleşme sürecinin cazip bir teması"* olarak görmekte haklı olabilir; fakat bu temanın çok aldatıcı olabileceğini de gözden ırak tutmamalı. Şayet *"modernleşme süreci"*ni bu ilişkide arayacak isek, tekerleğin, pusulanın yahut usturlabın îcadını da bir zamanların *"modernleşme"* süreçleri için cazip edebî temalar olarak görmekte mahzur yoktur. Hâl böyle olunca, şimdiye kadarki tarifleriyle çelişmeyi de göze alarak, neye *"modern"* dediğimizin yeni baştan belirlenmesi gerekir. Bunların hiçbiri üzerinde kafa yormadan, Parla Hoca'nın yaptığı gibi[180], İngiliz edebiyatı için *"modernleşme sürecinin cazip teması"* diye saati, Türk edebiyatı için de otomobili göstermek kolaycılık olur. Her devrin kendine has bir modernleşme gayreti ve o gayretin sembolü olan başka bir makina pekâlâ bulunabilir.

Parla'nın İngilizlerde modernleşme sürecinin timsâli saydığı saat, aynı yılların Osmanlısı için de aynı değeri taşıyordu. XVI. asrın ortalarından itibaren İngiliz saati ithâl edildi; aynı asrın sonlarında da ilk yerli saatler yapılmaya başlandı. Bir sonraki asırda sıradan zenginlerin bile saati vardı. Otomobili araba kültürüne eklemleyişimiz gibi, saati de hemen geleneğe bağlayıverdik; saat ustalarının pîri olarak da Hazret-i Yûsuf'u bildik. Parla'nın ısrarla uzak durduğu klâsik edebiyat mahsûlleri üzerinde yapılan üstünkörü bir araştırmayla bulunabilecek saat temalı şiirlerin bile, bir kitap hacmine kolayca ulaşabileceğini söylemeliyim[181].

180 Jale Parla, "Sunuş", *Kitap-lık Der.*, Nu. 57, Ocak 2003, s. 51.

181 Jale Parla Hoca'ya saatin Osmanlı'daki teknolojik ve kültürel tarihçesini göstermesi için, üstünkörü birkaç kaynak anacağım: Netice Yıldız, *Osmanlı-İngiliz Sanat Eseri Alış Verişi, 1583-1914*, İst., 1987, İÜ Y.; Netice Yıldız, "Osmanlı İmparatorluğu"nda İngiliz Saatleri ve Topkapı Sarayı Koleksiyonu", *Belleten Der.*, C. LXX, Nu. 259, Aralık 2006, s.919-973; İ. Hakkı Aksoyak, "Şerh Kitapları George Prior'u Tanır Mı?", *Turkish Studies*, Vol. IV, No. 6, Fall 2009, s. 13-21; Gülay Durmaz, "Zamana Yolculuk: Divan

Lâkin, böyle bir seçki, ne Osmanlı'nın *"modernleşme süreci"*nde olduğunu gösterir ne de saati modern teknolojinin sembolü yapar. İdhâl teknoloji karşısında yerli kültürün duruşuna dair yukarıda söylediklerim bir kere daha gerçekleşir ve saat edebiyat içindeki yerini alarak geleneğe dahil edilir.

Parla matbaayı, buharlı gemiyi, telgrafı yahut radyoyu değil de niçin otomobili Türk modernleşmesinin sembolü sayıyor, anlamak mümkün değil. Otomobili seçmekte haklı gerekçeleri olduğunu varsaydığımızda bile, mesele bitmiyor. Hoca onu Türk romanının bir alt türü (*sub-genre*) saymakta ısrarlı... Boğaziçi Üniversitesi'nde birkaç yıl boyunca verdiği bir derste *"belli başlı Türk romancıları"*nın araba temasına gösterdikleri ilgiyi fark edişi sebebiyle böyle bir alt türün gerekli olduğunu düşünmeye başlamış. Yazılarında andığı ve sayısı onu bulmayan metinler arasında roman sayısının üçü-dördü aşmadığı gerçeği bir yana, bahsi geçen *"belli başlı Türk romancıları"*nın büyük kısmından da habersiz olduğu ve hiç araştırmasız bulunabilecek popüler metinlerden hareket ettiği rahatlıkla söylenebilir. Bu kadar az örnek bir alt tür oluşturmak için yeterli midir, bilinmez. Okumakta olduğunuz şu mütevazı çalışmada bile, romanın otomobile ilgi gösterdiği örnek sayısı bunun kat kat fazlasıdır. Ona rağmen, romanın bir alt türünü oluşturmaya yetecek kadar malzeme vermemektedir.

Hocanın gördüğü ve hepsi de 1970 sonrasına ait olan otomobil merkezli romanlar *"modernleşme süreci"*ni temsilden ziyade, Batılı bir makina-insan ilişkisini örnek alan ilginç denemeler gibi görünüyor. Eskilere doğru gidildikçe, bu ilişkinin daha yerli ve tabiî yansımalarını bulmak mümkün... Bu örneklerde otomobil-insan ilişkisini kurmamızı sağlayan unsurları (hız, kaza, mekân, erkeklik...) maddeler hâlinde sıraladım ve yeri geldikçe de Batılı örneklerle kıyasladım. Sıralanan maddeler, muhtemeldir ki, bir alt tür olarak *"araba romanları"* başlığı açılabilse, onun da ana unsurlarından olur. Yine de vardığım sonuç, Parla'nın düşündüğü kadar kes(k)in bir alt tür sınırlandırması için henüz yeterli malzemenin olmadığı yolunda...

Şiirinde Saat Ve Saat Çeşitleri", *Turkish Studies*, Vol. VII, No. 2, Spring 2012, p. 385-400; Avner Wishnitzer, *Reading Clocks, Alla Turca: Time and Society in the Late Ottoman Empire*, Chicago-London, 2015, The University of Chicago Press. Sonuncu kaynağın bibliyografyası malzemenin zenginliği hakkında bir fikir verecektir sanıyorum.

Hocanın heyecanını şu satırlardan çıkarmak mümkün:

"Yazarların da modernleşme süreçlerini tartışmak üzere seçtikleri elverişli bir mekân arabalar. Çünkü bu sınırı her an değişen alan, roman yazarlarına kişilerinin karışık ruh durumlarını, arayışlarını, bir kabuğa sığınma ihtiyaçlarını gösterme olanağını tanıyor. Ve hicivden komediye, traji-komikten düpedüz trajik olana geniş bir üslup çeşitliliğine imkân veriyor. Çünkü, bu arabalar, kişiyle mekânın bir yandan bütünleşmesi, bir yandan zıtlaşmasından çıkarılacak ironilere, kimliklerin derinine irdelenmesine, kimlik bunalımlarının sergilenmesine son derece elverişli bir mekân oluşturuyor."

İyi de bu söylenenlerin kısmen veya aynen gerçekleştiğini görebildiğimiz hepi topu üç roman varsa, ortada henüz bir türün olmadığını rahatlıkla söyleyebiliriz sanırım. Eğer günün birinde Türk edebiyatında *"araba romanları"* diye bir alt tür oluşursa, bunun da *"modernleşme süreçlerini tartışmak"* için çok elverişli metinler içereceği kanaatinde değilim. Yine de bekleyip görmek en iyisi galiba...

Bibliyografya

ADIVAR, Abdülhak Adnan, *Bilgi Cumhuriyeti Haberleri*, İst., 1945, Tasvir Neşr.
_____, *Hakikat Peşinde -Emeklemeler-*, İst., 1954, Doğan Kardeş Y.
ADIVAR, Halide Edip, *Tatarcık*, İst., 1939, Ahmet Halit Ktbv.
_____, *Kalp Ağrısı*, 5. bs., İst., 1976, Remzi Ktbv.
AĞAÇKOPARAN, Leyla, *Geri Vites Hayatlar*, İst., 2007, İletişim Y.
AĞAOĞLU, Adalet, *Fikrimin İnce Gülü*, 3. bs., İst., 1981, Remzi Ktbv.
Ahmed Cevdet Paşa, *Ma'rûzât*, (haz. Y. Halaçoğlu), İst., 1980, Çağrı Y.
Ahmed Haşim, "Otomobiller", İkdam Gaz., Nu. 11110, 28 Mart 1928.
Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, C. IV, Dersaâdet, 1329, Matbaa-i Kader.
Ahmed Tevfik (İbnülcemâl), *Velosiped ile Bir Cevâlan. Hüdavendigar Vilâyeti Dahilinde*, İst., 1314, Yovanaki Panayoditis Matb.
AKIN, Enis, "Otomobil Hapishanesi", *Birikim Der.*, Nu. 248, Aralık 2009.
AKSAL, Sabahattin Kudret, *Duru Gök*, İst., 1958, Varlık Y.
Aka Gündüz, *Bir Şoförün Gizli Defteri*, İst., 1946, Remzi Ktbv.
AKIN, Enis, "Otomobil Hapishanesi", *Birikim Der.*, Nu. 248, Aralık 2009.
AKKAŞ, Turgut, *Bora-Fırtına*, Ankara, 1938, Ulus Bsmv.
ALCORN Jr., Marshall W., *Narcissism and the Literary Libido: Rhetoric, Text, and Subjectivity*, New York-London, 1994, New York Univ. Press.
Ali (Basîretçi), "Şehir Mektubu", *Basîret Gaz.*, Nu. 1092, 8 Şevvâl 1290.
ALTUNTAŞ, Baybars, *Otobüsten İndim BMW'ye Bindim*, İst., 2014, Destek Y.

ALÛS, Sermet Muhtar, *Harp Zenginin Gelini*, İst., 1934, Kanaat Ktbh.
_____, "Eski Günlerde Otomobil", *Akşam Gaz.*, Nu. 7660, 19 Şubat 1940.
_____, "İstanbul'da İlk Otomobiller", *Tarih Hazinesi Mec.*, Nu. 11, Hazîran 1951.
ARDAĞI, Adnan, *Bizim Evin Savaşları Güzeldi*, Ank., (1963), Ajans-Türk Matb.
ASYA, Arif Nihat, *Kökler Ve Dallar*, İst., 1976, Ötüken Y.
(ATABEYOĞLU), Salâhaddin Enis, *Cehennem Yolcuları*, İst., 1926, Orhaniye Matb.
_____, "Endam Aynası", *Son Saat Gaz.*, 30 Eylûl 1927-12 Şubat 1928.
ATAÇ, Nurullah, *Günce (1953-1955)*, C. I, Ank., 1972, TDK Y.
Autopia: Cars and Culture, (ed. P. Wollen-J. Kerr), Hong Kong, 2002, Reaktion.
ATEŞ, İsmail, "Otomobil Sevdası", *Vatan Gaz.*, Nu. 4823-4898, 18 Ekim 1954-1 Ocak 1955.
AYGEN, Reşat Enis, *Ağlama Duvarı*, İst., 1983, Cem Y.
BALLARD, James G., ***Çarpışma***, İst., 2004, Ayrıntı Y.
(BARBAROS), Orhan Midhat, Şişli Hayatı, İst., 1923, Kütübhâne-i Sûdî.
BARTHES, Roland, *Yazı Ve Yorum*, (terc. T. Yücel), 2. bs., İst., 1999, Metis Y.
BAŞGÖZ, İlhan, "Ömür Biter Yol Bitmez: Bir İletişim Olayı Olarak Taşıt Yazıları", *Türk(iye) Kültürleri*, (ed. G. Pultar-T. Erman), İst,. 2005, Tetragon Y.
BAŞKUT, Cevat Fehmi, "Makine", *Senaryo Der.*, Nu. 3, Aralık 1953.
BAUDRILLARD, Jean, *Amerika*, İst., 1996, Ayrıntı Y.
_____, *Cool Anılar-V (2000-2004)*, İst., 2006, Ayrıntı Y.
BAYDUR, Mehmet, *Kamyon*, İst., 2009, İletişim Y.
BENİCE, Etem İzzet, *Yosma*, İst., 1935, İkbâl Ktbh.
_____, *Pota*, İst., 1956, İnkılâp Ktbv.
BELER, Turan Aziz, *Türedi Ailesi*, İst., 1943, Kenan Matb.
"Bir Otomobil Seyranı", *Kelebek Mec.*, Nu. 68, 24 Temmuz 1340.
BİRİNCİ, İhsan, "İstanbul'da İlk Trafik", *Hayat Tarih Mec.*, C. II, Nu. 9, 1976.
BORA, Tanıl, "Otomobilin Şerri: Nurettin Topçu'da Anti-modernist Buğz, Teknoloji Sıkıntısı ve Otomobil Nefreti", *Hasan Ünal Nalbantoğlu'na Armağan*, İst., 2008, İletişim Y.
BUĞRA, Tarık, *İki Uyku Arasında*, İst., 1954, Yeditepe Y.
BURAK, Sevim, *Mach I'dan Mektuplar*, İst., 1990, Logos Y.
_____, *Ford Mach I*, 3. bs., İst., 2014, YKY.
Cehennemî Otomobil, (terc. A. S.), İst., 1335, Necm-i İstikbâl Matb.
Cenab Şehabeddin, *İstanbul'da Bir Ramazan*, (haz. A. Uçman), İst., 2006, Kitap Y.
CLARKE, Deborah, *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*, Baltimore, 2007, J. Hopkins Univ. Press.
Coşkun Ozan, "Tramvay Bekleyen Kız", *Resimli Uyanış Mec.*, Nu. 2031-346, 25 Temmuz 1935.
CUMALI, Necati, *Ay Büyürken Uyuyamam*, İst., 1969, İmbat Y.
cummings, e. e., *Selected Poems*, New York, 1994, Liveright.
ÇAPIN, Halit, "Bir Babanın Iztırabı", *Milliyet Gaz.*, 5 Ocak 1963.
_____, "..Ve Çiçek Koydu!", *Milliyet Gaz.*, 11 Ocak 1963.

ÇETİNER, Yılmaz, *Otomobilin Öyküsü*, İst., 1996, Milliyet Y.
(DANİŞ), Naci Sadullah, "Otomobilli Ve Köşklü Bir Muharrir: Burhan Cahit", *Yedigün Mec.*, Nu. 80, 19 Eylûl 1934.
DENNISON, Mariea Caudill, "Automobile Parts and Accessories in Picabia's Machinist Works of 1915-1917", *The Burlington Magazine*, Vol. 143, No. 1178, May 2001.
DURGUN, Bülent, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı Ve İzmir Uygulamaları", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Der., C. V, Nu. 13, Güz 2006.
EHRENBURG, Ilya, *Ve İnsan Otomobili Yarattı*, (terc. Şemsa Yeğin), İst., 2000, Payel Y.
ELGEZDİ, Elmira, *Vosvos Efsanesi*, İst., 2003, Epsilon Y.
ENGİN, İlhan, *Göç Yolları Tıkadı*, İst., 1955, Çağlayan Y.
ENGİN, Vahdettin, "Otomobil İstanbul'da", *Popüler Tarih Der.*, Nu. 17, Ocak 2002.
ERDİNÇ, Fahri, *Diriler Mezarlığı*, Sofya, 1964, Narodna Prosveta.
ERDURAN, Refik, *Cengiz Han'ın Bisikleti*, Ank., 1979, Maya Matb.
(ERTEM), Sadri Etem, *Bacayı İndir Bacayı Kaldır*, İst., 1933, İstiklâl Lisesi Talebe Kooperatifi Neşr.
EZİNE, Celâleddin, *Yakub Ve Ötekiler*, *İst.*, 1938, Kenan Bsmv.
FREUND, Peter-George Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, İst., 1996, Ayrıntı Y.
Fütürist Manifestolar Kitabı-Belgeler, (terc. T. Yılmaz), İst., 2008, Altıkırkbeş Y.
GIUCCI, Guillermo, *The Cultural Life of the Automobile: Roads to Modernity*, (terc. A. Mayagoitia-D. Nagao), Austin, 2012, Univ. of Texas Press.
GOURMONT, Rémy de, *Promenades Philosophiques*, 2e Série, Paris, 1908, Société du Mercure de France.
(GÖKÇE), Orhan Rahmi, "Şoförün Defteri", *Hizmet Gaz.*, Nu. 2209-2390, 19 Nîsan-16 Teşrîn-i sânî 1932.
GÖKHAN, Halil, *Otomobil*, Ank., 2005, Dost Ktbv.
(GÖVSA), İbrahim Alâeddin, *Güft ü Gû*, Trabzon, 1326, İkbâl Matb.
GÜLERSOY, Çelik, *Tramvay İstanbul'da*, İst., 1989, Evren Ofset.
GÜNEŞ, Serkan, "Türk Toplumu Ve Otomobil", *SDÜ Fen-Edb. Fak. Sos. Bil. Der.*, Nu. 25, Mayıs 2012.
(GÜNTEKİN), Reşad Nuri, *Bir Kadın Düşmanı: Çirkinin Romanı*, İst., 1927, Yeni Matb.
(GÜRPINAR), Hüseyin Rahmi, "Motör mü, Hayvan mı?", *Milliyet Gaz.*, Nu. 930, 4 Teşrîn-i evvel 1928.
_____, *Kuyruklu Yıldız Altında Bir İzdivaç*, İst., 1327, Mihran Matb.
HEKİMCİ, Sâmi, *Gülseren Ve Millî Mücadele*, Ank., 1949, İdeal Matb.
(HOROZCU), Oktay Rifat, *Danaburnu*, İst., 1980, Karacan Y.
Hüseyin Nadir, *Otomobildeki Cinayet*, İst., 1338, Minber Matb.; 2. bs. İst., 1927, Orhaniye Matb.
ILGAZ, Rıfat, *Şevket Ustanın Kedisi*, İst., 1965, Hüsnütabiat Matb.
_____, *Altın Ekicisi*, İst., 1972, Sınıf y.
KARAKIŞLA, Yavuz Selim, "Trafik Kazalarına Çözüm: Şoförlere Ehliyet, Arabalara Plaka (1914)", *Toplumsal Tarih Der.*, Nu. 107, Kasım 2002.
KARAKURT, Esat Mahmut, *Sokaktan Gelen Kadın*, İst., 1945, İnkılâp Ktbv.

_____, *Ömrümün Tek Gecesi*, 4. bs., İst., 1961, İnkılâp Ktbv.
_____, *Ankara Ekspresi*, 5. bs., İst., 1961, İnkılâp Ktbv.
_____, *Aldatacağım*, 7. bs., İst., 1961, İnkılâp Ktbv.
KARAOSMANOĞLU, Yakup Kadri, *Sodom Ve Gomore*, İst., 1981, Birikim Y.
KARAY, Refik Halid, *Bugünün Saraylısı*, İst., 1965, İnkılâp Ve Aka Ktbv.
_____, *Deli*, İst., 1939, Semih Lûtfi Ktbv.
_____, *Dört Yapraklı Yonca*, İst., 1957, Arif Bolat Ktbv.
_____, *Ayın On Dördü*, İst., 1980, İnkılâp Ve Aka Ktbv.
_____, *Ekmek Elden Su Gölden*, İst., 1985, İnkılâp Ktbv.
KAYA, (Ziya Ahmed), *Yollar Ve İzler*, İst., 1928, Cumhuriyet Matb.
(KAYGISIZ), Osman Cemâl, "Şoförün Defteri", *Politika Gaz.*, Nu. 94, 15 Mart 1930.
KIÇKI, Mustafa, *Şoför Milleti*, Zonguldak, 1967, Bingöl Matb.
KOCAGÖZ, Samim, *Telli Kavak*, İst., 1941, Muallim Ahmet Halit Ktbv.
KOLESNIKOFF, Nina, *Bruno Jasie ski: His Evolution from Futurism to Social Realism*, Waterloo, 1982, Wilfrid Laurier Univ. Press.
KÖSE, Elifhan, "Cinsiyet, Teknoloji Ve Kent: Otomobilin Muğlak Heteronormativizmi", *Fe Der.*, C. VI, Nu. 1, 2014.
KÜÇÜKERMAN, Önder, "Otomobil Türkiye'de", *Albüm Der.*, Nu. 1, Şubat 1998.
_____, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde: Türk Otomotiv Sanayii Ve 40. Yılında Tofaş 1968-2008*, İst., 2008, Arkeoloji Ve Sanat Y.
LEFEBVRE, Henri, *Gündelik Hayatın Eleştirisi*, (terc. I. Ergüden), C. II, İst., 2013, Sel Y.
_____, *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, (terc. I. Gürbüz), 2. bs., İst., 2007, Metis Y.
Mahmud Ekrem (Recâi-zâde), *Araba Sevdası*, İst., 1314, Âlem Matb.
Mahmud Yesari, *Pervin Abla*, İst., 1927, Ahmed Kâmil Matb.
_____, Çulluk, İst., 1927, Sühûlet Ktbh.
_____, Ölünün Gözleri, İst., (1933), Semih Lûtfi Ktbv.
_____, *Sevda İhtikârı*, İst., 1934, Remzi Ktbh.
_____, *Dağ Rüzgârları*, İst., 1939, İnkılâp Ktbv.
Mehmed Ârif (Kedhudâ-zâde), *Menâkıb-ı Kedhudâ-zâde el-Hac Mehmed Ârif Efendi*, (haz. Emin), İst., 1305.
(MORKAYA), Burhan Cahid, *Aşk Politikası*, İst., 1930, Muallim Ahmet Halit Ktbh.
_____, *Dünkülerin Romanı*, İst., 1934, Kanaat Ktbh.
_____, *Patron*, İst., 1935, Kanaat Ktbh.
_____, *Aşk Bahçesi*, 3. bs., İst., 1937, Gayret Ktbv.
_____, *Köydeki Dost*, İst., 1940, Köroğlu Matb.
M. Salih (İslâm-zâde)-Selâmi Münir (Yurdatap), *Selma Mı Süheylâ Mı?-Aman Şoför*, İst., (1927), İkdam Matb.
NARLI, Mehmet, "Araba Sevdaları", *Türkbilig Der.*, Nu. 4, 2002.
Orhan Kemal, *Devlet Kuşu*, 4. bs., Ank., 1976, Bilgi Y.
_____, *Sokakların Çocuğu*, 5. bs., İst., 1980, Tekin Y.

_____, *Kaçak*, 5. bs., İst., 1980, Tekin Y.
_____, *Kötü Yol*, 5. bs., İst., 1981, Tekin Y.
_____, *Sokaklardan Bir Kız*, 6. bs., İst., 1981, Tekin Y.
ORHON, Orhan Seyfi, *Kulaktan Kulağa*, İst., 1943, Ülkü Bsmv.
_____, *Çocuk Adam*, İst., 1965, Rek Tur Y.
Otomobil Cinayeti, (Ragıb Rıfkı), İst., 1335, Şems Matb.
Otomobilcinin Katili, (terc. Ekrem Ali), İst., (1335), Şems Matb.
Ömer Seyfeddin, "Otomobil", *Haftalık Serbest İzmir Gaz.*, Nu. 22, 13 Muharrem 1329.
ÖZGÜL, M. Kayahan, *Seke Seke Ben Geldim, Sekmeler-II*, Ank., 2008, Hece Y.
ÖZKALE, Erdoğan, *İnsan Ve Otomobil*, İst., 1998, Mart Y.
PACKARD, Vance, *The Hidden Persuaders*, New York, 2007, Ig Pub.
PAMUK, Orhan, *Kara Kitap*, İst., 2000, İletişim Y.
PARLA, Jale, "Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası", *Toplum Ve Bilim Der.*, Nu. 96, Bahar 2003.
_____, "Car Narratives: A Subgenre in Turkish Novel Writing", *The South Atlantic Quarterly*, Vol. 102, No. 2-3, Spring-Summer 2003.
_____, "Sunuş", *Kitap-lık Der.*, Nu. 57, Ocak 2003.
Peride Celâl, *Ana-Kız*, 2. bs., İst., 1944, Semih Lûtfi Ktbv.
_____, *Jaguar*, 2. bs., İst., 1996, Can Y.
RABAN, Jonathan, *Soft City: The Art of Cosmopolitan Living*, New York, 1974, E.P. Dutton and Co.
RELPH, Edward, *Rational Landscapes and Humanistic Geography*, London, 1981, Croom Helm.
RENDELL, Jane, "Introduction: Gender, Space", *Gender Space Architecture: An Interdisciplinary Introduction*, (ed. J. Rendell, B. Penner, I. Borden), London-New York, 2003, Routledge.
ROSNY, H.-J., "Yaşasın Bisiklet", (terc. A. Ö. Akalın), *Uyanış Mec.*, C. 76 (12), Nu. 1982 (297), 16 Ağustos 1934.
RUSSELL, Bertrand, *Spectical Essays*, London-New York, 2004, Routledge.
Sabahattin Âli, "Arabalar Beş Kuruşa", *Aydabir Mec.*, Nu. 6, 1 Şubat 1936.
SAFA, Peyami, *Mahşer*, İst., 1924, Orhaniye Matb.
_____, *Sözde Kızlar*, İst., 1925, Orhaniye Matb.
_____, *Objektif-VIII: 20. Asır Avrupa Ve Biz*, 2. bs., İst., 1978, Ötüken Neşr.
_____, *Matmazel Noralya'nın Koltuğu*, İst., 1978, Ötüken Neşr.
_____, *Cumbadan Rumbaya*, İst., 2000, Ötüken Neşr.
SCHAEFFER, Robert, "Car Sick, Automobiles Ad Nauseam", *Greenpeace*, Vol. XV, No. 3, May-June 1990.
(SEBER), Cemal Süreya, "Vakit Var Daha", *Papirüs Der.*, Nu. 38, Ağustos 1969.
(SEDES), Selâmi İzzet, *Yuva*, İst., 1928, Orhaniye Matb.
_____, *Canım Ayşe*, İst., 1933, Remzi Ktbh.
_____, *Okşanmıyan Kadın*, İst., 1944, İnkılâp Ktbv.
SELEK, Mustafa Münim, "Otomobil Türkiye'ye Nasıl Girdi?", *Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu Belleteni*, Nu. 205, Şubat 1959.
Server Bedi (Peyami Safa), *Sultan Aziz'in Mücevherleri*, İst., 1962, İnkılâp Ve Aka Ktbv.

SEVENGİL, Ahmet Refik, *Çıplaklar*, İst., 1936, Vakıt Matb.
SHELLER, Mimi, "Automotive Emotions: Feeling the Car", *Theory, Culture & Society*, Vol. XXI, No. 4-5, October 2004.
Sihirli Otomobil, (terc. Bedîa Servet), İst., 1927, Şems Matb.
Suad Derviş, *Gönül Gibi*, İst., 1928, Sühûlet Ktbh.
_____, *Hiç*, İst., 1939, İnkılâp Ktbv.
(TALÛ), Ercümend Ekrem, *Asrîler*, İst., 1922, Orhaniye Matb.
TANPINAR, Ahmet Hamdi, *Yaz Yağmuru*, İst., 1955, Varlık y.
_____, *Saatleri Ayarlama Enstitüsü*, İst., (y.t.y.), Dergâh Y.
TANSU, Samih Nafiz, *Bebek'te Akşam Oldu*, İst., 1965, İnkılâp ve Aka Ktbv.
TARUS, İlhan, *Köle Hanı*, İst., 1954, Yeditepe Y.
TEKİN, Latife, *Buzdan Kılıçlar*, 7. bs., İst., 2003, Everest Y.
TEOMAN, Sabahattin, "Cadillac", *Yeni Ufuklar Der.*, Nu. 71, Nîsan 1958.
Tevfik Fikret, *Rübâb-ı Şikeste*, İst., 1316, Âlem Matb.
THOMPSON, Edward P., "Last Dispatches From the Border Country", *The Nation*, 5 March 1988.
TİMUÇİN, Afşar, "Çağımız Bir Otomobil Çağıdır", *Yeni Ufuklar Der.*, Nu. 244, Aralık 1974.
TOROS, Taha, *O Güzel İnsanlar*, İst., 2000, Aksoy Y.
TÜRKALİ, Vedat, *Eski Filmler*, İst., (1984), Cem Y.
UÇAR, Aslı, *Teselliyi Eşyada Aramak: Türkçe Romanda Nesneler*, Ank., 2012, Bilkent Üniv. Ekonomi Ve Sosyal Bil. Enst. (basılmamış dr. tezi).
UĞURLU, Seyit Battal, "Otomobil Ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu", *Turkish Studies*, Vol. IV, No. 1-II, Winter 2009.
ULUNAY, Refi Cevad, *Enkaz Arasında*, İst., 1945, Yokuş Ktbv.
ÜLKEN, Hilmi Ziya, *Posta Yolu*, İst., 1941, Şirket-i Mürettibiye Bsmv.
Vâlâ Nûreddin, *Küçük İlânlar*, İst., 1933, Akşam Ktbh.
"Vâlî Beyin Otomobili", *Akbaba Mec.*, Nu. 160, 16 Hazîran 1340.
VASSAF, Gündüz, "Otomobilin Kısa Tarihi", *Cogito Der.*, Nu. 24, Güz 2000.
VIRILIO, Paul, *Hız Ve Politika*, (terc. M. Cansever), İst., 1998, Metis Y.
WAGNER, Martin, "İstanbul'un İmarına Ait Teknik Ve Ekonomik Meseleler", *Her Ay Mec.*, Nu. 1, 20 Mart-20 Nîsan 1937.
WHARTON, Edith, *A Motor-Flight Through France*, New York, 1908, Charles Scribner's Sons.
(YALÇIN), Hüseyin Cahid, *Hayât-ı Hakîkıyye Sahneleri*, İst., 1325, Hilâl Matb.
Yedi Meş'ale, İst., 1928, Akşam Matb.
YAMAÇ, Cavit, "Dalkavuk", *Uyanış Mec.*, C. 87 (23), Nu. 2266 (581), 25 İkincikânun 1940.
YÜCEL, Tahsin, *Düşlerin Ölümü*, İst., 1958, Ataç Ktbv.
_____, *Peygamberin Son Beş Günü*, İst., 1992, Can Y.
_____, "Otomobil Ve İnsanbiçimsellik", *Cogito Der.*, Nu. 24, Güz 2000.
Erol Mütercimler, Kadınlar, Gemiler, Otomobiller // Mantıkcı Hocaoğlu Abdullah Yılmaz, Otomobil, üç perdelik oyun //

II. BÖLÜM



Eminönü'nde bekleyen tasksiler (İBB Kültür AŞ Arşivi)

Canan KÖKUS

HALK EDEBİYATINDA MOTORLU TAŞITLARIN FOLKLORİK İZLERİ

Motorlu Taşıtlar ve İnsan İlişkisi

İnsanlık tarihine bakıldığında insanlar, göçebe toplumdan tarım toplumuna ve sonrasında başlayan sanayileşme ile birlikte sanayi toplumuna geçiş yapmışlardır.

Zaman içerisinde bazı toplumlar; bağlı bulundukları dinî inançlar, savaşlar, göçler, sosyo-ekonomik sebeplerle yerleşik yaşama geçmişlerdir. Bunun sonucunda toprağa bağlı yaşayan toplumlar, insan gücüne dayalı üretim yapmışlar, tarım ile geçimlerini sağlamışlardır. Sürekli gelişen teknoloji, dünyada insanlık tarihindeki en önemli aşama olan sanayileşme sürecini başlatmıştır. Bunun sonucunda makineleşme ivme kazanmıştır. Yine tarımda makineli araçların kullanılması insan gücüne dayalı üretimi en aza indirmiş, üretimi arttırmıştır.

Teknolojinin gelişmesi, her anlamda insan yaşamını olumlu yönde etkilemiştir. Zaman içerisinde motorlu taşıtların insan yaşamında yer edinmeye başlaması ve kullanımının yaygınlaşması günlük hayatı kolaylaştırmıştır. Eski devirlerde bir yerden başka bir yere daha uzun sürede ulaşımını gerçekleştiren insanlar, motorlu taşıtların kullanımıyla birlikte daha kısa sürede ulaşım-

larını sağlamışlardır. İnsan ve yük taşımacılığı yine motorlu taşıtlar sayesinde kolaylaşmış ve zaman tasarrufu sağlanmıştır.

Halk Edebiyatında Motorlu Taşıtlar

Edebiyat, insanın duygu ve düşüncelerini ifade etmede en çok başvurulan iletişim aracıdır. İnsan, kendisini ve toplumu ilgilendiren, etkileyen durum veya olayları edebiyat aracılığıyla dile getirir.

Halk edebiyatı, halktan kişilerin icra ettikleri edebiyattır. Halk edebiyatı ürünleri, halk tarafından sözlü ve yazılı olarak icra edilir. Halk tarafından icra edilen ürünler; halkın yaşam şekline, kültürüne, fikrî yapısına ait bilgiler verir. Toplumda meydana gelen veya toplumu etkileyen önemli durum/olay ve yenilikler dinamik, canlı ve değişken bir yapıya sahip halk edebiyatı ürünlerinde dile getirilmiştir.

Atlı-göçebe medeniyete sahip olan Türk milleti, Uygur Devleti döneminde Budizm ve Maniheizm inanç sistemlerinin kabul edilmesiyle yerleşik hayata geçmiştir. Geçimlerini sağlamak amacıyla tarıma dayalı ekonomik faaliyetler sürdürmüşlerdir. Başta insan gücüne dayalı ve ilkel yöntemlerle tarımsal üretim gerçekleştiren toplumlar, sanayileşme sürecinden sonra tarımda motorlu taşıtları kullanmaya başlamışlardır.

Motorlu taşıtlar sadece tarımda kullanılmayıp toplum yaşamında geniş yer edinmiştir. Gerek siyasî gerek ekonomik sebeplerle insanlar zaman zaman yurt içi ve yurt dışına göç etmek zorunda kalmıştır. Vatandan ve memleketten motorlu taşıtlar aracılığıyla ayrılan insan için motorlu taşıtlar; ayrılığı, hüznü, gözyaşını ve hasreti ifade eder. Bazı halk edebiyatı ürünlerinde ise motorlu taşıtlar, sevilenleri veya onlardan bir haber getirdiği/getireceği için umudun, sevincin, mutluluğun, müjdenin ve kavuşmanın simgesi olmuştur.

Halk Edebiyatı Metinlerinde Otomobil ve Taksi

Türk edebiyatının temel konularından birisi de gurbettir. Çalışmak amacıyla memleketinden ayrılan, askere giden insan için gurbet süreci başlar.

Gurbette olan kişi, memleketinden, sevdiğinden, ailesinden bir haber bekler. Halk şairlerinin şiirlerini incelediğimizde dağdan, taştan, gökten, ovadan, gölden, yağmurdan ve gökte uçan kuştan haber sorduklarını görürüz.[1]

Türk halk edebiyatı ürünlerinde uzakta olan sevdiklerini merak edenler; turnalardan, bâd-ı sabâdan haber sorarlar. Zaman içerisinde gelişen teknoloji, Türk toplum hayatını etkilemiş; teknolojik gelişmeler ve araçlar benimsendikçe gurbetten haber almanın biçimi de değişmiştir.

Uzaklardaki sevdiğinden haber bekleyenler artık turnaya değil arabacıya haber sormaktadır.

Canını alan savuştu
Hasiret olan kavuştu
Aman diyem arabacı
Oğluma hayıf mı düştü?[2]

Askerde evladı olan aile için gurbet süreci başlamıştır. Oğlunu kışlaya bırakan ya da ziyaretinden dönen anne/baba evladından ayrı kalmanın üzüntüsünü dörtlükte dile getirmiştir.

Yine önü kış geliyor
Görmeyene düş geliyor
Sarı Kışla'ya vardıkta
Arabamız boş geliyor [3]

Türk toplumunun otomobile karşı tavrında diğer toplumlardan ciddi farklar olmamasına karşın toplumda kronik olarak mevcut olan gelir uçurumu ilk zamanlarda otomobilin sürekli olarak statü sembolü olarak görülmesini sağlamıştır.[4] Otomobil, bireyin kendini ifade etmesinde, kişiliğini dışa vurmasında önemli rol oynar.

Yurtdışına çalışmak için giden gurbetçiler, Türkiye'ye göre daha iyi ekonomik şartlarda çalıştıklarından dolayı yaşam standartları yüksektir ve bu durum

1 ,Canan Kökus, "Âşık Nurşah'ın Şiirlerinde Gurbet", *International Journal of Eurasia Social Sciences*, C. 6, 2015, s. 66-78.
2 Nevzat Gözaydın, "Anonim Halk Şiiri Üzerine", *Türk Dili (Türk Şiiri Özel Sayısı-3, Halk Şiiri*), Ank., 2013, TDK Y., s. 31.
3 Gözaydın, *a.g.m.*,, s. 32.
4 Serkan Güneş, "Türk Toplumu ve Otomobil", *SDÜ Fen Edb. Fak. Sos. Bil. Der.,* Nu. 25, 2012, s. 213-230.

onların statü olarak üst oldukları şeklinde algılanır. Lüks otomobile bindiğini ifade eden Yılmaz Çaycı, rahat bir yaşam standardına sahip olduğunu dile getirmektedir.

Eski evleri tamir ediyoruz
Mayonezle salamda yiyoruz
Lüks arabaya biniyoruz
Dünyasından bezenlere merhaba [5]

Kişilerin tercih ettikleri otomobil markaları aynı zamanda ekonomik gücün de belirtisi olmuştur. Memleketi ziyarete gelen bir gurbetçinin Mercedes marka otomobili Kabakçı'nın şiirine konu olmuştur.

Geldin izine araban Mercedes
Bilmem ki iyi mi ettin gâvurcu
Bizi de ettin gavurcuya heves
Bir ay sonra çekip gittin gâvurcu
Gelip de bir ay parayı saçınca
Arabandaki konfora bakınca
Bir haftada denize kaçınca
İnan ciğerimi söktün gâvurcu[6]

Otomobil, ekonomik gelişmişliği düşük olan toplumlarda zenginliğin sembolü olmuştur. Âşık Hicabî dörtlükte araba, yat, kat sahibi olan kişileri zengin olarak nitelendirmiştir.

Arabalar, yatlar, katlar hep sende
Fakirlik yoksulluk kader de bende
Ben çalışırım sen ye var mı bu dinde
Ne zaman uyanır bu insanoğlu[7]

Zaman içinde gelişen teknoloji, otomobil sanayisini de etkilemiştir. Yeni çıkan otomobillerde bulunan özellikler, tüketicinin hedefi haline gelmektedir.

5 F. Ahsen Turan-Ezgi Bolçay, "Yılmaz Çaycı", *Sazın ve Sözün Sultanları -Belçika'da Yaşayan Halk Şairleri-*, Ank., 2010, Gazi Ktbv., s. 410-411.
6 F. Ahsen Turan-Ezgi Bolçay, "Mesut Kocabaş", *Sazın ve Sözün Sultanları -Belçika'da Yaşayan Halk Şairleri-*, s. 397-398.
7 Cansu Hazal Karakurt, "Muharrem Erbek", *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 6, s. 385.

Kabakçı'nın dörtlüğünde otomobil sanayisinin geliştiğini ve klimalı araçların yaşamda yer almaya başladığını görmekteyiz.

Klimasız arabada pişiyormuş terden
Zevk almazmış çelik jantsız tekerden
Şükret ayağını kesiyor diye yerden
Unuttun mu at arabasıyla atımızı?[8]

Makam, güç simgesi olarak da kabul edebileceğimiz motorlu taşıtlar önceleri devlet ve devlete bağlı kurumlar tarafından kullanılmaktaydı. Köyüne elektrik gelen Âşık Mehmet, köye taksilerle gelen devlet yetkililerini karşılarken şu dörtlüğü söylemiştir:

Koca düzen karşımızda duruyor
Lambalar da pırıl pırıl yanıyor
Taksiler sıralanmış, misafirler geliyor
Merhaba sevdiğim hane sizindir[9]

Dörtlükte Gazi Köyü'nün kızlarının gelenek ve göreneklere bağlı kalarak evlendikleri anlaşılmaktadır. Gelin arabası da otomobille baba evinden ayrılan kıza statü kazandırır.

Masa üstünde pekmez
Bu pekmez bize yetmez
Gazi Köyü kızları
Taksisiz gelin gitmez[10]

Toplumda statü simgesi olan otomobil, rahatlığın ve zenginliğin de sembolü olmuştur. Otomobili olan damat adayları, genç kızlar için ideal eş tipini temsil eder.

Arabalar geliyor
Arkası muşambalı
Almalı şoförleri
Kolunda yaşamalı[11]

8 F. Ahsen Turan-Ezgi Bolçay, "Mesut Kocabaş", *Sazın ve Sözün Sultanları -Belçika'da Yaşayan Halk Şairleri-*, s. 397-398.
9 Fatma Merve Demir, " Mehmet Demirtaş" , *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 4, s. 302.
10 Doğan Kaya, *Anonim Halk Şiiri*, Ank., 2004, Akçağ Y., s. 39.
11 Muhsin Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.



Eminönü'nde troleybüs, otobüs ve otomobiller



Türk toplumunda özellikle evlilik yapılacağı zaman ana-baba rızası almak gözetilir. Türküde oğlanın ailesi genç kızı istememektedir. Genç kız da oğlanla birlikte olmak istemez. Bu türküde arabaya gidişat anlamı yüklenmiştir. Genç kız, evliliğin olmaması için çaba göstereceğini ifade etmektedir.

Kırlangıçlar yüksek uçar havada
Yavruları yem bekliyor yuvada
Var git oğlan var git sana yâr olmam
Anandan babandan intizar almam
Arabaya taş koydum
Ben bu yola baş koydum
Bir kötünün yüzünden
Adımı serhoş koydum[12]

Başlık parası, ülkemizin çeşitli bölgelerinde özellikle kırsal kesimde hâlâ süregelen bir kültür kalıbıdır.[13] Anadolu'da birçok genç, sevdiği kız ile evlenmek için başlık parası kazanma amacıyla gurbete gider. Başlık parasını bulamayan gençler, sevdiklerinden ayrı kalır.

Mor taksi iki kat
Bir katını bana sat
Başlıktan korkuyorsan
Yastığa sarıl da yat [14]

Türk toplumunda gelin olan kız, baba evinden "gelin alma" olarak adlandırılan bir törenle ayrılır. Damat, gelin arabasını süsletir ve gelini baba evinden almaya gider. Dörtlükte eşi evli olan bir kadın, eşinin kendisinin üstüne bir kadın getireceğinden bahsetmektedir. Otomobille gelecek olan kuma, kadının eşiyle arasına girecektir.

Arabaya binecek
Kuma bana gelecek
Yüzüme güle güle
Beni yardan edecek[15]

12 Gözaydın, *a.g.mak.*, s. 98.
13 Mahmut Tezcan, "İlkel Toplumlarda Başlık Parası Geleneği", *AÜ Eğt. Bil. Fak. Der.*, C. 9, Nu. 1, 1993, s. 415-426.
14 Pembe Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.
15 Pembe Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.

İnsan ömrü; doğum, yaşam ve ölüm evreleri olmak üzere üç bölümde incelenir. Yaşlanan insan vücudu, fiziksel direncini yavaş yavaş kaybeder. Yaşlılığın beraberinde getirdiği bir diğer sorun da yeni nesil ile olan kuşak çatışmasıdır. Değişen dünya, kültür etkileşimleri toplumlarda sosyo-kültürel değişmeleri başlatır. Yeni nesil bu değişimleri kolayca özümserken yaşça büyük olan kişilerin benimsemesi zordur. Dörtlükte yaşlandığını ifade eden Âşık Yorgunî, kendisini eski arabaya benzetmektedir. Yaşlılığın getirmiş olduğu sağlık problemlerini ve zorluklarını arabayla özdeşleştirerek ifade etmiştir.

Tarihe karıştım aklım yetmiyor
Eski arabayım aynı yerdeyim
Lastiğim patladı fren tutmuyor
Eski arabayım aynı yerdeyim
Sayısız yolcular gelip bindiler
Koltuğum eskimiş tezce indiler
Kaptan yürümüyor deli sandılar
Eski arabayım aynı yerdeyim
Kaldım dağ başında görenler vardır
Yorgunî acemi bir garip kördür
Kaporta araba bedendir kördür
Eski arabayım aynı yerdeyim[16]

Türkler, diğer toplumlar gibi arabalarına önem verirler. Zaman içerisinde onları çocukları, sevgilileri gibi görürler ve hatta onlara isim takarlar. Manide arabanın hızlı oluşu uçağa benzetilerek ifade edilmiş olmakla birlikte, maniyi söyleyen kişi, arabasını "uçağım" diyerek adlandırmıştır.

Uçağım havalandı
Çukura yuvarlandı
Yetişin doktorlar
Nişanlım yaralandı[17]

Maniler, yörelere göre birtakım değişikliklere uğrar. Değişiklikler hemen her mısrada olabilmektedir. Hatta kafiyeli kelimelerde dahi değişikliğin yapıldığı

16 Özlem Ünal, "Şükrü Çelik", *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 3, s: 439.
17 Muhsin Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.

olur. Ancak kafiyeye müdahale edilmez. Anlam ve verilmek istenen hükümde de derin bir farklılık görülmez. Böylelikle bir maninin yeni varyantları ortaya çıkar.[18]

Manilerde genellikle ilk iki dize hazırlık dizesidir. Asıl söylenmek istenen son iki dizede ifade edilir. Aşağıdaki dörtlüklerde de motorlu taşıtlar, kalıp ifadelerle doldurma amaçlı kullanılmıştır.

Bizim taksi kırmızı
Dolaşıyor Kıbrıs'ı
Kendi kendini beğenmiş
Sanki mareşal kızı[19]
Evimin arabası
Yoktur yârin ablası
Ben yârimden isterim
Bir gelinlik urbası[20]
Kamyon gelir yayladan
Tekerleri aynadan
Kız parası değilmiş
Muhtarı ayardan[21]

Rumeli'den derlenen ağıtta doktorların hatası sonucu şoförün öldüğü dile getirilmektedir. Varacağı yere ulaşamadan ölen şoförün otomobili, artık onun konağı olmuştur.

Muradiye'nin saçları ismoklar gibi
İştib'in doktorları kasaplar gibi
Şoförün tomofili konayı oldu
İştib varamadan mezarı oldu[22]

Motorlu taşıtlardan önce Türk toplumunun yaygın olarak kullandığı ulaşım aracı at idi. Eski Türklerde her yiğidin bir atı olur ve savaşa, ava bu atıyla giderdi. Atlı-göçebe medeniyetin gereği kişi atı ile özdeşleştirilirdi. Öldüğü zaman atı-

18 Doğan Kaya, *Anonim Halk Şiiri*, s. 49.
19 Muhsin Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.
20 Pembe Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.
21 Pembe Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.
22 Salih Turhan-Abuzer Akbıyık, *Tarım Türküleri*, İst., 2011, Deniz Bank Y., s. 545.

nın kuyruğu kesilerek duyulan üzüntü ifade edilirdi. Günümüzde de bu durum kişinin otomobiliyle özdeşleşmesi olarak karşımıza çıkar. Dörtlükte ölen gencin arabası olduğu ifade edilmekte ve arabanın sahipsiz kaldığı anlatılmaktadır. Bu durum günümüzde atın yerini motorlu taşıtların aldığını göstermektedir.

Arabası harıl harıl
Makinası gürül gürül
Şimdi gelir Poyraz oğlum
Ala tüfek parıl parıl[23]

Halk Edebiyatında Traktör, Motorlu Tarım Araçları ve Motosiklet

Yerleşik yaşama geçen insan, toprağa bağlı bir yaşam sürmüştür. Bu durum insanı tarımsal faaliyetlere yöneltmiştir. İnsan gücüne dayalı olarak yapılan tarım zaman içinde artan nüfus ve nüfusun ihtiyaçları doğrultusunda değişme ve gelişme göstermiştir. Gelişen teknoloji şartlarından tarım da nasibini almaya başlamış, yeni alet ve makineler yapılarak çalışmalar sürmüştür.[24]

Ahmet Kutsi Tecer, 1944'te *Ülkü Dergisi*'nde yayımlanan *"Nadas Türküsü"* adlı şiirinde makineli tarıma geçişi övgüyle anlatır ve tarımsal üretimde makineleşmenin kazancını yorumlar[25]:

Dinle ey kalbim dinle, uzakta
Yirmi beş taraktor bir tarlada
Yirmi beş taraktor şen, çevik, tor
Nadas türkülerini söylüyor

Âşık Veysel'den alınan dörtlüklerde eski usul tarım yöntemlerinin yanında tarımda makineleşmenin başladığını görmekteyiz.

Kimi pulluk koşar kimi makine
Kimi eski çifti kullanır gine
Bol bol gözü doymayınca ekine
Şaşar n'ideceğin n'işler çiftçiler[26]

23 İsmail Görkem, *Türk Edebiyatında Ağıtlar (Çukurova Ağıtları)*, Ank., 2001, Akçağ Y., s. 246.
24 Mesut Doğan (2005). "Türkiye Ziraatinde Makineleşme: Traktör ve Biçerdöverin Etkileri", *İÜ Edb. Fak. Coğrafya Böl. Coğrafya Der.*, Nu. 14, 2005, s. 66-75.
25 Ali Yakıcı, *Halk Şiirinde Türkü*, 2. bs., Ank., 2013, Akçağ Y., s. 181.
26 Ali Berat Alptekin, *Âşık Veysel (Türküz Türkü Çağırırız)*, Ank., 2004, Akçağ Y., s. 241.



Fordson Traktörler, 1922 (Library of Congress, Dijital ID: npcc 06540 //hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.06540)



Teknolojik gelişmeler, bilimle mümkündür. Âşık Veysel, dörtlükte okulun önemini vurgularken eğitimin ve öğretimin teknolojik gelişmelerdeki etkisini ifade etmiştir:

Bu bir keramet mi yok hüner mi?
Göz görmezse gönül buna kanar mı?
Öküzsüz tarlada sapan döner mi?
Eker biçer motor dedi ki okul[27]

Dörtlükte tarımda pulluk kullanıldığı ifade edilmektedir.

Bahçemizde güren var
Pulluğunan süren var
İnkâr etme Dudu gız
Sarılırken gören var[28]

Hicranî dörtlüğünde hava şartlarından dolayı yolların kapanmış olduğunu ve araçların yolda kaldığı dile getirmektedir. Dörtlüğe dayanarak motorlu taşıtların hayatın hemen her alanında yer aldığını görmekteyiz.

Hicrânî hicret kıl eğlenme burda
Vücudum hayatta ruhumuz şurda
Makineler gitmez oldu Bayburt'a
Yol Gümüşhane'de kapandı kaldı[29]

Edebî metinler, dönemin yaşayış ve zihniyetine ilişkin bilgiler verir. Aşağıdaki dörtlükte bölgede dozerin kullanıldığı ifade edilmektedir. Bu durum bölgede sanayileşmenin varlığını göstermektedir.

Dozer geliyor dozer
İslahiye'ye kum çeker
İslahiye'nin insanları
İş diye can çeker[30]

27 Ali Berat Alptekin, *a.g.e.*, s. 215.
28 Salih Turhan-Abuzer Akbıyık, *Tarım Türküleri*, s. 20.
29 Saim Sakaoğlu, *a.g.mak.*, s. 228.
30 Pembe Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.



Ford Traktör, 1917 (Library of Congress, Dijital ID: hec 08608 //hdl.loc.gov/loc.pnp/hec.08608)

Türk toplumu; arabasına, motoruna değer veren bir toplumdur. Motorlu taşıtlarla arasında farklı bağlar kuran Türk toplumu, kimi zaman motorlu taşıtları evlâdı gibi görür. Dörtlükte Âşık Tekin, hayvanlarını satarak aldığı traktörüne verdiği değeri ifade etmiştir. Kimi zaman da *"tekeri yarıldı jantı kırıldı, yanır oldu boyaları sıyrıldı, gariban bakımsız kalan motorum, rotlarını çatırdıyor bloğu çatlak, conta yaktı mazot yağa karıştı, üzerinde çok acemi çalıştı, damlar mazotu yalamadır musluğu"* gibi ifadelerle hor kullanılan traktörün durumundan duyulan üzüntüyü dile getirmiştir. Metnin geneline bakıldığı zaman Âşık Tekin'in otomotiv terminolojisi hakkında bilgi sahibi olduğunu görmekteyiz.

71 modelde 165'lik
Alırken verdik yüz elli teklik
Yoluna sarı ineği beş bine sattık
Arada sahipsiz kalan motorum
…
On üç yıl boyunca ne çile çekti
Kendi tarlamızı sürdü ekti
Yeri gelince piyasada gitti
Emeğini yiyemem motorum

…
Karda kışta hep dışarıda kaldı
Ne yağı değişti ne karnı doydu
Kaportasının için su doldu
Senin hastalığın verem motorum
…
Mazotu hunisiz pompası tekler
Aküsü hiç yokta küllüğü bekler
Yağsızdır oturağı süreni hotlar
Bu günlere de kalan motorum
…
Üstüne çıkıp da marşına basmadık
Garaj yapıp içine de hiç tıkmadık
Yüzünü yıkayıp boyuna da bakmadık
Tozun çamurun içinde kalan motorum[31]

Sarı motor tamlaması, doldurma dizesinin içinde kullanılmıştır. Anlam bütünlüğü olarak bakıldığında ablası gelin olan kız, evlilik sırasının kendisine geldiğini ifade etmektedir. Gelen sarı motor da kendisiyle evlenecek olan erkeğin motorudur.

Sarı motor geliyor
Dağı taşı deliyor
Ablamı satmışlar
Sıra bana geliyor[32]
Motor geliyor motor
Motorun bacası yoktur
Benim sevdiğim oğlanın
Pantolonunun paçası yoktur[33]

Türk edebiyatında ağıtlar, farklı konularda da söylenmiştir. Gelin olan kız için yakılan ağıtlar, doğal afetler sonucu yakılan ağıtlar, gurbete giden sevgili için yakılan ağıtlar vardır. Motorlu taşıtlar, insan yaşamını kolaylaştırmasının

31 Halil Bahadır, "Mehmet Tekin", *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 7, s. 332-334.
32 Muhsin Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.
33 Muhsin Kavalcı (2008). Derleme Arşivi.

yanında bazen de insan yaşamında olumsuz olayları da beraberinde getirmiştir. Trafik kazaları bu olumsuzluğun en belirgin örneğidir. Araç üretimindeki teknolojik aksaklıklar, hava şartlarının olumsuzluğu, trafik kuralı ihlalleri trafik kazalarına da sebep olmuştur. Trafik kazası sonucu sevdiklerini kaybedenler, duydukları acıyı ağıtlarla anlatmışlardır. Trafik kazası sonucu ölenlerin feci bir şekilde öldüklerini dile getirmişlerdir. Sevdiklerini kanlar içinde görmek yakınlarında tarifsiz bir acı meydana getirmiştir. Aşağıdaki ağıtta kaza sonucu hayatını kaybeden kişinin ölümünden duyulan acı dile getirilmiştir.

Çimentodan enemen mi?
Ben motora binemem mi?
Bura Kemal'imin yolu
Ben burada ölemem mi?
Kemal'im oy oy
Kış geliyor, kış geliyor
Kışın sesi hoş geliyor
Kemal'i götüren motor
Dolu gitti, boş geliyor
Kemal'im oy oy[34]

Âşık Sabri Yokuş, şoför olarak çalışan bir tanıdığının trafik kazası sonucu ölümü üzerine şu ağıdı yakmıştır:

Kader ilahîden böyle yazıldı
Belki bir gül gibi soldu gelmedi
Üç günlük şofördü el kapısında
Traktör altında kaldı gelmedi
…
Herkes babasıyla güler eyleşir
Altı yavrun baba diye meleşir
Balçeşme köyüne haber ulaşır
Kaza sonucunda öldü gelmedi[35]

Bir halk hikâyesinin, bir masalın veya bir türkünün analizini yaparken onun tarihini tespit etmek, o döneme ait halk hayatının, halk düşüncesinin açık-

34 Nevzat Gözaydın, *a.g.mak.*, s. 89.
35 Nadim Gök, *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 9, s. 442.

lanmasında ve vesikaların değerlendirilmesinde birinci derecede önem taşır.[36] Toplumu derinden etkileyen gelişmeler ve olaylar, halkın üretmesi olan halk edebiyatı ürünlerinde dile getirilir. Halk edebiyatı ürünleri şüphesiz halk edebiyatı geleneğinde icra edilirler ve bu geleneğe bağlı kalarak diğer kuşaklara aktarılırlar. Aktarılma esnasında eserin orijinaline genellikle bağlı kalınır, fakat anlatıcı kimi zaman küçük değişiklikler yapar. Bu değişiklikler çağın getirmiş olduğu yenilikler, sosyo-kültürel birikimlerin çeşitlenmesiyle farklılık gösterir. Masallarda kahramanların genellikle atı olur. Bu durum Türk toplumunda atın önemli bir yere sahip olmasından kaynaklanır. Aşağıdaki masallarda atın yerini arabanın ya da motosikletin aldığını görmekteyiz.

Bilge Seyidoğlu'nun kitabında yer alan "İngiliz Kralı" adlı Erzurum masalında folklorun dinamik olma özelliğini görmekteyiz. Masalda İngiliz kralı, kızın babasına bir motor yollar ve *"Bu motoru kırk parça edip bana yollayacak. Yoksa harp ederim"* der. Masallar anlatıldığı dönemin izlerini taşır. Türk masallarının geleneksel motif yapıları vardır. Bu masalda daha önce karşılaşmadığımız motor parçalama motifi karşımıza çıkmaktadır. Padişah motoru alır, parçalatır, otuz dokuz parça, kırkıncıyı bulamazlar. Padişah üzülür, düşünür. O esnada kızı gelir der ki: *"Ne için üzülüyorsun?" "İngiliz kralı motor yolladı. Kırk parçaya ayırıp yollasın demiş. Otuz dokuz parçadan fazla bulamadım."*

O esnada, sultanın zindanında bir genç vardır. Gördüğü rüyayı anlatmadığı için hücreye tıkılmıştır. Padişahın kızı, zindandaki bu gence âşık olmuştur ve babasının başına gelenleri ona anlatır. Hemen oğlan der ki: *"Parçaları biriktirirsen otuz dokuz tane eder, bir de kendisi, olur kırk parça bunları toplasın yollasın. Bunu bilmeyecek ne var?"* Kız gelir babasına der ki: *"Ben bu gece rüyamda böyle böyle gördüm."* Padişah bunu duyunca sevinir ve İngiliz kralına gönderir.[37]

Azadowski'nin *Sibirya'dan Bir Masal Anası* adlı kitabında masal anlatıcısının yaşadığı mekânın, kültürünün, mesleğinin masal metninin oluşmasında etkili olduğu anlatılmaktadır.[38] Masal anlatıcısı masal metninde eklemeler yapabilir. Azadowski'deki masal anlatıcılarının mesleklerinin masal kahramanının

36 Fikret Türkmen, "Osmanlı Dönemindeki Önemli Olayların Âşık Şiirindeki Akisleri",*Türk Dünyası İncelemeleri Der.*, C. 5, Nu. 2, 2005, s. 293-298.
37 Bilge Seyidoğlu, *Erzurum Masalları*, İst., 2006, Dergâh Y., s. 129-130.
38 Mark Azadowski, *Sibirya'dan Bir Masal Anası*, (terc. İ. Başgöz). S;54. Ank., 1992, KTB Y., s. 54.

da mesleği olduğunu görmekteyiz. Azadowski'nin iddiaları doğrultusunda F. Ahsen Turan'ın derlediği *"Padişahın Oğlu"* adlı masalda, padişahın oğlu Kaf Dağı'na gitmek için *"Jawa motosiklet"* kullanmaktadır. Masal anlatıcısının çok hızlı olduğunu söylediği Jawa motosiklet Türk kültüründe önemli yer tutan atın yerini almıştır. Masal anlatılan köyde herkesin motosikletinin olması, masal anlatıcısının torununun da Jawa motosikletin en iyi ve en hızlı marka olduğunu ısrarla söylemesi masal anlatıcısını etkilemiştir. Masal anlatıcısı, masalını oluştururken yaşadığı mekânın gerçeklerinden uzak kalamayarak bunu masalına da yansıtmaktadır.[39]

Halk Edebiyatı Metinlerinde Toplu Taşıma Araçları Otobüs ve Dolmuş

Halk edebiyatı metinleri, halk kültürüne dair unsurları bütün anlamıyla yapısında bulunduran metinlerdir. Bu metinler kültür taşıyıcılığı görevinin yanında eğitim-öğretim görevi de görmektedir. Toplumsal yaşam düzeni, ahlâkî ve kültürel değerler bu metinler aracılığıyla yeni kuşaklara aktarılır. Yine halk şairleri, icra ettikleri eserlerde toplumsal aksaklıkları da dile getirirler. Toplumda işleyen yazılı ve sözlü hukuk kuralları vardır. Toplumun ahlâkî değerleri, sözlü hukuk kurallarını oluşturur. Toplumun hemen her alanında var olan sözlü kurallar toplu taşımada da geçerlidir. Yolcuların ücretini ödemesi, hasta/hamile/yaşlılara yer verilmesi, trafik düzenini aksatmadan inilip binilmesi bunlardan en önemlileridir. Toplumda bu kurallara uyulmaması cemiyet hayatında aksaklıkları meydana getirir. Âşık Figanî, aşağıdaki şiirinde işte böyle toplumsal aksaklıklara sebep olan kişileri eleştirmiştir.

Batan gemi buyur bilet atmıyor
Dayı, teyze, komşu hatır bitmiyor
Personel hariçtir hesap tutmuyor
Otobüs bedava konan konana
…
Beleşçi gelmedi biraz bekledik
Salı pazarından sepet yükledik
Araçlar yıprandı ne tez tekledik

39 F. Ahsen Turan'ın Gazi Üniversitesi'nde 2010 yılında verdiği Türk Halk Edebiyatına Giriş dersi notlarından.



Taksim-Yenimahalle otobüsü (İBB Kültür AŞ Arşivi)


TAKSIM _
YENİMAHALLE
18 KİŞİLİK

Otobüs bedava banan banana
Belde cep telefon Malbora içer
Flörtlü el ele koltuğa geçer
Fakir değil lüp lüp binerek uçar
Otobüs bedava sanan sanana
…
Tükenir hazine baykuşlar konar
Yolcu birer birer dolmuşa döner
Seferler azalır duraklar söner
Otobüs bedava inen inene
…
Haram helal olmaz yürürüz yayan
Tüyü bitmez yetim malıdır uyan
Kullar bilmez ise Allah'a ayan
Otobüs bedava kanan kanana[40]

Kimi zaman da toplu taşıma araçları, sevgilinin görüldüğü yer olarak karşımıza çıkar. Âşık Çoban, otobüste görmüş olduğu kıza sevdalanmıştır.

Dün sabah erkenden işe giderken,
Otobüs içinde baktı o güzel,
Bir huri misali tarif edemem ki;
Ciğerimin aşını yaktı o güzel
…
Koluna yakışmış altın bilezik,
Süzdüm parmağını görmedim yüzük,
İndi otobüsten nazik nazik,
Kirpiğin ok gibi çaktı o güzel[41]

Mani dörtlüğüne 'dolmuş' kelimesi kalıp ifade içinde doldurma amaçlı kullanılmıştır.

Dolmuş geliyor dolmuş
Dolmuşun rengi solmuş

40 Fatih Özer, "İbrahim Okur", *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 10, s. 221-223.
41 Bediye Küçük, vd., "Hüseyin Çemrek", *Sazın ve Sözün Sultanları*, C. 1, s. 244-245.

Duydum ki komşular
Saadet gelin olmuş[42]

Türk milletinin geleneksel tiyatrolarından olan Karagöz oyunlarında *"Karagöz'ün Minibüs Faslı"* adlı oyunda toplu taşıma aracı olan minibüs ile karşılaşmaktayız. Oyunda Hacivat, Karagöz'e İbrahim Usta'nın oğlu Aydın'ın Almanya'dan bir araba getirdiğini söyler. Kendisi arabada şoförlük yapacak olan Hacivat, Karagöz'ü de muavin olarak çalıştırmak istemektedir. İşsiz olan Karagöz'e iş teklif eder ve birlikte arabayı görmeye giderler.

Türk milleti siyasî, sosyo-kültürel, ekonomik sebeplerle teknolojik gelişmelerle geç tanışmış ama, bu yenilik ve değişmeleri zaman içinde benimsemeyi bilmiştir. Karagöz'ün minibüse *"minisüs"* demesi ve minibüsü odaya benzetmesi bu benimsemeye ve yerli folklora eklemesine örnek olarak gösterilebilir.

Hacivat: -*İşte Karagöz'üm sana bahsettiğim minibüs burada bizi bekliyor.*

Karagöz: -*Vay canına! Bu ne be? Bir odaya dört tekerlek takmışlar, getirip asfalta koymuşlar.*

Hacivat: -*Buna adla sanla minibüs derler.*

Karagöz: -*Anladım, minisüs derler.*

Karagöz: -*Şu iki göze ne derler?*

Hacivat: -*Onlara far derler. Yani arabanın feneri derler.*

Karagöz: -*Ya bu yuvarlak çembere ne derler?*

Hacivat: -*Ona direksiyon derler. Arabayı sağa sola döndürür.*[43]

Gün geçtikçe gelişerek ve hız kazanarak insan yaşamında yer almaya devam eden motorlu taşıtlar; statü kazanmanın, insan ve yük taşımacılığını, ulaşımı kolaylaştırmanın yanında, insanlara iş imkânı da sağlamaktadır.

Hacivat: -*Vah Karagözüm! Eğer benim yanıma girip minibüs muavini olursan alacak verecek işi hallolur. Aynı zamanda karılarımız ve çocuklarımız sevinirler.*

42 Mustafa Özgün Harmankaya (2011). Derleme Arşivi.
43 Hayrettin İvgin-Metin Özlen, *Eski ve Yeni Karagöz Oyun Metinleri*, Ank., 1996, KB Y., s. 95-97.

Karagöz: -*İyi ama Hacıcavcav, ben bu işten ne anlarım?*

Hacivat: -*Canım, önce ben sana işini anlatacağım sonra öğrenip yanıma geleceksin.*

Karagöz: -*Olur mu olur. Haydi anlat! Bu dört tekerlekli evde ben ne iş yapacağım?*[44]

Edebiyat, insan ve insan duygularını konu edinen bir sanattır. İnsan, duygu ve düşüncelerini edebiyat aracılığıyla ifade eder. Edebî metinler, yazıldığı veya icra edildiği dönemin izlerini yansıtır. İnsanı veya toplumu etkileyen durum, olay ve dönemlerin getirmiş olduğu yenilikler benimsendikten sonra edebî metinlere konu olur. Dünya üzerinde varoluşundan bu yana insanlık tarihi farklı dönemlerden geçmiştir. İlkel göçebe dönemde tüketici olarak yaşayan insan, tarım faaliyetleri ile yerleşik hayata geçerek üretici konuma gelmiştir. İnsanlık tarihi açısından büyük ve köklü değişiklerin yaşandığı dönem, sanayileşme dönemidir. Makineleşmenin başladığı ve hızla gelişme gösterdiği bu süreçte insan yaşamını kolaylaştıracak araçlar üretilmiştir. Sanayileşme bütün dünya toplumlarını derinden etkilediği gibi Türk milletini de etkilemiştir. Sanayileşme ile birlikte makineli tarıma geçiş başlamış, insan gücüne dayalı tarım faaliyetleri en aza inmiş, üretimde artış meydana gelmiştir. Sanayileşme devrinden önce insanlar, ulaşımlarını yaya veya at/ at arabası ile sağlıyorken sanayileşme süreciyle birlikte insan yaşamında yer almaya başlayan motorlu taşıtlar ile ulaşımlarını gerçekleştirmişlerdir.

Sanayileşme sürecinin insan yaşamına en önemli katkılarından birisi de motorlu taşıtlardır. Zaman içinde kullanımı ve kullanım alanı yaygınlaşan, halk tarafından benimsenen motorlu taşıtlar, edebî metinlerde yer almaya başlamıştır. Dinamik, canlı özellikteki edebî metinler, üretildiği toplumun kültürü, geleneği ile birleşerek dönemlerin getirdiği yenilik ve değişiklikleri konu edinmişlerdir. Dili işlek kullanabilen Türk milleti, sahip olduğu güçlü hafıza sayesinde karşılaşmış olduğu bu durum, olay, yenilik ve değişiklikleri benimseyerek edebiyat aracılığıyla dile getirmiştir.

Edebî metinlerde motorlu taşıtlar, uzaktaki sevilenleri getirdiği/ getireceği için umudun, kavuşmanın, mutluluğun sembolü olmuştur. Çoğu zamanda sevilen-

44 *a.g.e.*, s. 95.



Edirne-İstanbul arası yolcu otobüsleri (İBB Kültür AŞ Arşivi)

leri gurbete götürdüğü/ götüreceği için hüznün, ayrılığın, gözyaşının sembolü olmuştur. Kimi zaman da motorlu taşıtlar, insan zihninde unutulmayan acılara sebep olmuştur. Trafik kazaları sonucu sevdiklerini yitiren insan için motorlu taşıtlar, ulaşım ve iletişim sembolü olmaktan çıkıp hüznü, acıyı simgelemiştir.

Uzaktaki sevdiklerinden haber bekleyenler bir zamanlar turnalara, bâd-ı sabâya haber sorarlarken, teknoloji ve sanayileşme çağının getirmiş olduğu yeniliklerle beraber haberleşmek için motorlu taşıtları kullanmakta ve yine onlar aracılığıyla uzaktaki sevdiklerine haber göndermektedirler. Bu durum



Şehzadebaşı, eski Direklerarası Sokağı girişinde Nevşehirli Damad İbrahim Paşa Sebili önüne İstanbul kara ulaşımının vazgeçilmezleri, at arabaları

edebî metinlerde motorlu taşıtlara ulaşım fonksiyonun ötesinde iletişim aracı fonksiyonu yüklendiğini ifade etmektedir.

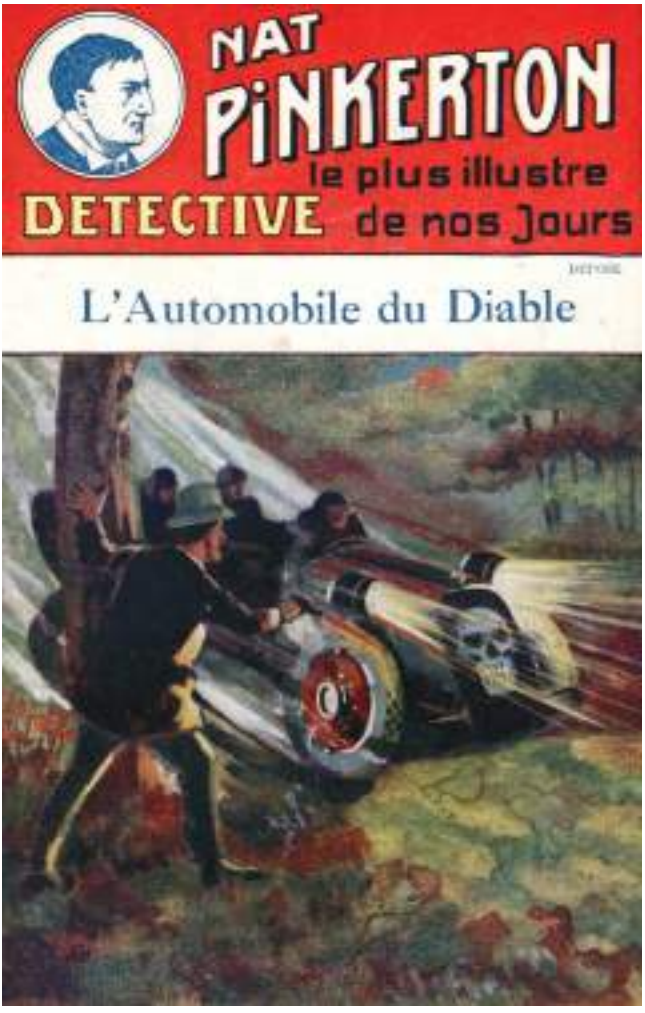
Motorlu taşıtlar, diğer toplumlarda olduğu gibi Türk toplumu tarafından da büyük ilgi görmüştür. Motorlu taşıtlar; zenginliğin, yüksek yaşam standartlarına sahip olmanın, makam ve gücün sembolü olmuştur. İncelenen edebî metinlerde motorlu taşıtların statü belirleme özelliği baskın bir şekilde göze çarpmaktadır.

İncelenen edebî metinlerin bir kısmının icra ve derleme tarihi bilinmemekle birlikte anonim eserler olduğunu biliyoruz. 19. yüzyıl ve 20. yüzyılda icra



edilen/yazılan eserleri mukayese ettiğimiz zaman 20. yüzyıla ait eserlerde motorlu taşıtların daha sık kullanıldığını tespit ettik. Bunun sebebi, Türk halkının siyasî-sosyal meseleler dolayısıyla motorlu taşıtlarla geç tanışmasıdır. 20. yüzyılda âşıklar/ozanlar tarafından icra edilen/yazılan eserlerde motorlu taşıtların daha fazla kullanılmasının sebebi ise siyasî-sosyal meselelerin düzene girmesi, âşıkların güncel olayları yakından takip etmesi ve gelişen teknoloji ile birlikte iletişim imkânlarının artmasıdır.

III. BÖLÜM



Türk polisiye romanı geleneğinin oluşmasında büyük etkisi olan Nat Pinkerton'un Şeytanın Arabası adlı eseri

Erol ÜYEPAZARCI

TÜRK POLİSİYE ROMANINDA OTOMOBİL

Türk Polisiye Romanı tarihinde otomobilin görülmesi II. Meşrutiyet'in ilanından sonra yazılan eserlerde ortaya çıkar. Özellikle 1920'li yıllarda pek çok örneği görülen Amerikalıların *"dime novels"* dedikleri; bizim dilimize *"on paralık öyküler"* diye çevirmeyi yeğlediğimiz daha çok genç ve az eğitimli yığınlara dönük heyecanlı polisiye hikayelerde otomobil başat öğelerden biridir. Bunda otomobilin hızı ana etkendir. Bu cins hikayelerin kahramanları eylemlerinde bu hızlı araçtan yararlanarak farklılık yaratmaya çalışırlar. On paralık öyküler II. Meşrutiyet'ten sonra dilimize önce çeviri olarak girmiş; Nat Pinkerton, Nick Carter gibi bu öykülerin kahramanlarının maceralarının yüzlercesi dilimize çevrilmiştir. Bu maceralarda detektifler otomobil kullanmayı gayet iyi bilirler. Bazı öykülerde otomobil ana unsur olarak yer alır. Örneğin ünlü dedektif Nick Carter'in bir macerasının ismi *"Otomobil Cinayeti"* dir. Aynı şekilde başka bir ünlü "on paralık öykü" dedektifi Nat Pinkerton'un bir öyküsünün ismi de *"Otomobilcinin Katili"*dir.

Telif polisiye romanlarda otomobilin işe karışmasının ilk örneklerini hiçbir yaşam bilgisine sahip olma imkanını bulamadığımız Hüseyin Nadir isimli bir yazarın kaleme aldığı *"Fakabasmaz Zihni"* öykülerinde görürüz. Allain-Souvestre ikilisinin yarattığı ve XX. yüzyılın başlarında önce Fransa'da sonra bütün

dünyada büyük ilgi ile izlenen *"Fantomas"* dizisinin bu yerli uyarlamasında kahramanımız pek çok olayda otomobilden yararlanır. Aslında öyküdüğü anti kahramanı Fantomas da özgün hikayelerinde otomobili çok sık kullanan birisidir.

İlk öyküsü 1921 yılında okuyucularla bulaşan, Latin harflerinin kabulünden sonra da 1930'lu yılların yarılarına kadar yayınlanmaya devam eden uzun soluklu Fakabasmaz Zihni maceralarında pek çok olayda Zihni otomobil kullanır; bir anti kahraman olarak otomobil ile firar etmeyi başarır. Hatta 1922 yılında yayımlanan ilk hikayelerinden birinin adı da *"Otomobildeki Cinayet"*tir.

*"On paralık Öykü"*lerin en bilinen kahramanı ise hiç şüphesiz Cingöz Recai'dir. Peyami Safa'nın Server Bedi adı altında yazdığı Türk Polisiye Romanı'nın bu en tanınmış kahramanı çok iyi otomobil kullanır. Pek çok macerasında başarısını bu yeteneğine borçludur. Örneğin *"Sherlock Holmes'e Karşı Cingöz Recai"* dizisinde kahramanımız kendisini tutuklamak için İstanbul'a gelen ünlü dedektife karşı önlemlerini alırken otomobilden her fırsatta yararlanır. Aynı yararlanma 1930'larda kaleme aldığı *"Cingöz Recai Arsène Lupin'e Karşı"* dizisinde de görülür.

Server Bedi'nin Cingöz Recai dışında yarattığı diğer on paralık öykü kahramanları olan Cıva Necati, Kartal İhsan, Tilki Leman ve Çekirge Zehra da maceralarında otomobilden çok sık yararlanırlar. Mesela Çekirge Zehra peşindeki akıllı dedektif serhafiye Selim'den *Bıçağı Sapla* adlı öyküde tutuklu olarak Emniyet Müdürlüğüne giderken otomobilde yaptığı bir blöf sayesinde kurtulacaktır.

Aynı yıllarda Behlül Dânâ takma adıyla on paralık öykü tarzında çeşitli kahramanların hikayelerini kaleme alan İskender Fahrettin Sertelli'nin öykülerinde de otomobil çok kullanılan bir araçtır. Sertelli'in profesyonel polis olan detektifi Yılmaz staj için Amerika'ya gidecek ve orada bir çok maceraya karışacak ve hepsinde de başarı kazanıp Amerikalılara kendini hayran bırakacaktır. 15 kitaplık *"Bir Türk Polisinin Amerika'daki Sergüzeştleri"* dizisinde Yılmaz, Amerika'daki şefi Mister Thompson'un kendisine özel olarak tahsis ettiği otomobil ile suçlularla savaşır.



Sertelli'nin Fantomas ile Arsène Lupin karması kahramanı *"Elegeçmez Kadri"* ise soygunlarında otomobili çok sık kullanan iyi bir şofördür. Yazarımızın en uçuk kaçık kahramanı Şeytan Hadiye ise İngilizlerin İstanbul'u işgal ettikleri Mütareke Dönemi'nde kendisine haksızlık yapan *"Hafiyeler Komutanı Mister John"*dan intikam almak için gittiği Londra'da Mister John'un yaptıklarını burnundan fitil fitil getirirken otomobilden çok yararlanır. Hadiye otomobil kullanmanın yanında uçak da kullanacaktır.

Yine o yıllarda Cemil Cahit Cem ve Rakım Çalapala'nın birlikte kaleme aldıkları *"Pire Necmi"* ve *"Badik Hilmi"* öykülerinde bu iki anti kahraman da bütün melanetlerini yaparlarken otomobilden yararlanmayı hiç ihmal etmezler; ikisi de çok usta şoförlerdir.

Yazarını bilmediğimiz *"Amanvermez Sabri"* dizisi de o yıllarda yayınlanmış bir başka on paralık öyküdür. Bu öyküde de otomobil başat rol oynar. Mesela Sabri'yi sonra uzun uzun uğraşacağı çetenin reisi Çerkez Kazım ünlü Turkuaz gazinosunda sarhoş ettikten sonra bir otomobile atarak kaçırır.

Latin harflerinin kabulünden sonra yazılan on paralık öykü tarzındaki polisiye romanlarda da otomobile çok sık rastlarız. Cemil Cehit'in Oğuz Turgut takma adıyla yazdığı ve dönemin önemli yayınevi Tefeyyüz Kütüphanesi'nce



yayınlanıp çok tutulan on kitaplık *"Meraklı Romanlar Serisi"*nde serinin kahramanı; çok zengin ve "su katılmamış Türk" bir aile olan Aslanoğulları'nın Galatasaray Sultanisi'ni bitirdikten sonra Avrupa'da beş yıl yüksek tahsil yapan oğlu Cemal Doğan; bir balodan arabasıyla dönerken, tipi şeklinde karın yağdığı yolun üstünde yaralı bir kadına rastlar ve bu rastlantı inanılmaz maceralara karışmasına neden olur. Kötü adamlar kurtardığı kızın babasını öldürüp , parçaladıkları cesedini otomobille şehrin çeşitli yerlerine atacaklardır.

Aynı yıllarda Vâlâ Nurettin'in yazdığı İstanbul Emniyeti'nin akıllı ve bilgili dedektifi Yılmaz Ali de gayet güzel araba kullanır ve bu yeteneği başarılarında önemli bir neden olur.

1941 yılında Murat Akdoğan'ın kaleme aldığı ve Semih Lütfi Kitabevi'nce yayınlanıp çok tutulan ve üst üste baskıları yapılan "Başaraman Orhan Çakıroğlu" nun öykülerinin kahramanı emniyet örgütünün *"başaramanı"* yani o günkü öztürkçe modasıyla "araman" denilen baş dedektifi Orhan Çakıroğlu'nu yazarı şöyle tanımlar:

"1923' te İtalya'ya gitmiş ve 1927'de Roma Hukuk Fakültesi'ni birincilikle bitirmiştir. Uçmanlığa karşı gür sevgisi bulunan Çakıroğlu oradan da Amerika'ya geçerek 1929 yılına kadar elektrik, motor ve tayyarecilik stajı görmüştür. İtalya'da bulunduğu müddet zarfında büyük bir cambazhane sahibinin oğlu olan okuldaşı senyör Françesko ile boş zamanlarını cambazhanede oyunlar öğrenmekle geçirmiş ve baş döndürücü hareketleriyle cambazların hayret ve takdirini kazanmıştır. 1926'da İtalya'da yapılan büyük oto yarışta Fiat markalı otoyla birinciliği kazanmıştır."

Pek doğal olarak otomobil yarışmaları birincisi Çakıroğlu maceralarında başarıya ulaşmak için otomobilden azami şekilde faydalanacaktır. Öykülerinden birinin adı da *"Uludağ'da Otomobil Kazası"* dır.

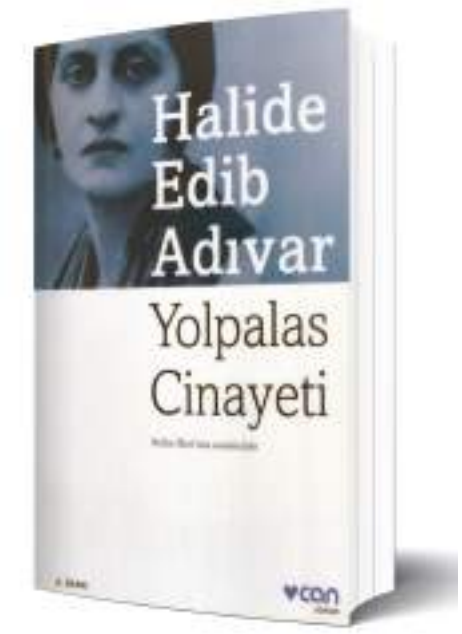
1944 yılında Ziya Çalıkoğlu adlı bir yazarın kahramanı olan ve *"6 Numaradaki Kadın"* adlı yapıtta çeşitli maceraları anlatılan Vefa Polat ise:

"Polislik mesleğini terk etmiş evinde çiçek yetiştirmekle meşguldür. Ancak eski âmiri Pertev Şimşek her başı sıkıştığında onu bulur ve göreve çağırır; o da nazlanmadan görev yapar. Görev yaparken eskiden beri yardımcılığını yapan Nuri ve Halil isimli iki yetenekli polisle çalışır. Asıl evinden başka Galata'da Kuledibi'nde herkesin bilmediği bir ikinci evi vardır ve ailece zengin olduğundan araştırmaları sırasında bol para harcayabilir ve otomobili ile sürat teknesinden yararlanır."

1950'li yıllarda başlayan yerli Mike Hammer üretiminde ise ünlü dedektifin maceralarını kaleme alan çeşitli yazarlar bu kahramanın pek çok özelliği yanında deli gibi hızlı araba kullanmasını ve usta şoförlüğünü dile getirirler.

On paralık öykü formatı dışında yazılan gerçek anlamdaki telif polisiye romanlarda da otomobil olgusunu incelersek ilginç saptamalar yaparız.

Gerçek anlamdaki ilk polisiye romanlardan biri olan M. Akil Koyuncu'nun yazdığı *"Karanlık Konak'ta Ne Var?"* ilginç konusu yanında romanda otomobilin



oynadığı rol ile de dikkati çeker. Roman da 1913'te Mahmut Şevket Paşa'nın otomobilinde uğradığı suikastin sanıklarından biri olan ve idam edilen sevgilisinin intikamını almak için ilginç yöntemler kullanan Belkis Süreyya adlı gizemli kadın hipnotize gücünün etkisinde kalan bir şoför yardımıyla sevgilisini mahkum eden mahkemenin yargıçlarından biri olan Ahmet Gevheri'yi öldürüp başsız cesedini kırmızı bir otomobille Bayezit Maydanı'nı bırakıp kaçacaktır.

Halide Edip Adıvar'ın 1937'de yayınlanan ilginç polisiye romanı *"Yolpalas Cinayeti"* nin baş kahramanlarından biri olan Akkız ise, çalıştığı evin sahibi zengin müteahhit'in şoförünü öldürecektir. Başarılı polisiye kurgunun sonunda şoförün Akkız'ın anasının katili olduğunu öğreniriz.

"Allah sağlık, para, aşk versin. Amin" cümlesindeki kelimelerin baş harflerinden ürettiği *"ASPAVA"* sözcüğünü diline pelesenk eden dönemin ünlü gazetecisi Ümit Derniz'in yarattığı Murat Davman'ın bütün maceralarında otomobili başroldedir. Davman gazetecidir ama bu mesleği sevdiği için yapar; aslında zengin bir ailenin çocuğudur ve 1950'li yıllarda pek az kişinin sahip olduğu özel arabası olan bir kişidir. Hain casuslarla, üç kağıtçı kötülerle uğraşırken kafası ve yumruğu kadar otomobilini de hızlı çalıştırarak sonuca gider.

Hızlı bir şekilde 1908-1960 arası Türk Polisiye Romanı'nda otomobilin rolünü incelediğimiz bu çalışmada son olarak söyleyeceğimiz husus günümüz polisiye romanlarında da otomobilin yaşamımızdaki başat rolünü polisiye kurgu içinde de sürdürdüğüdür. Örneğin Celil Oker'in ünlü dedektifi eski pilot Remzi Ünal olayları eski arabasıyla izler ve muammayı çözmek için İstanbul



sokaklarını arşınlar. Otomobili en yararlı araçlarından biridir. *Rol Çalan Ceset* isimli yapıtında aynı salonda aikido çalıştıktan sonra arabasına aldığı Tuğçen isimli bir kız, birden takip edildiklerini söyleyip, bu izlenmeden kurtulmaları için yardımını istiyecek, Remzi Ünal "*cool*" olma gereği bu işe bulaşmak istemeyecek ve kıza bunu belli edince Tuğçen arabadan inecektir. Ancak ertesi gün kızın öldürüldüğünü gazetelerden öğrenen kahramanımız kurtarabileceği bir genç kızın ölümünden kendini sorumlu tutup işi incelemeye başlayacak ve hiçbir menfaati olmadığı hâlde bin türlü beladan sonra katilleri yakalayacaktır.

Sonuç olarak Türk Polisiye Edebiyatı'nda tıpkı dünyadaki diğer örneklerinde olduğu gibi "otomobil" in pek çok eserde kurgunun önemli bir öğesi olduğunu söyleyebiliriz.

IV. BÖLÜM



"Otomobil Uçar Gider" şarkısının bestekârı Münir Nureddin Selçuk, başrol oynadığı bir filmin sahnesinde Hâzım Körmükçü ile birlikte otomobilde

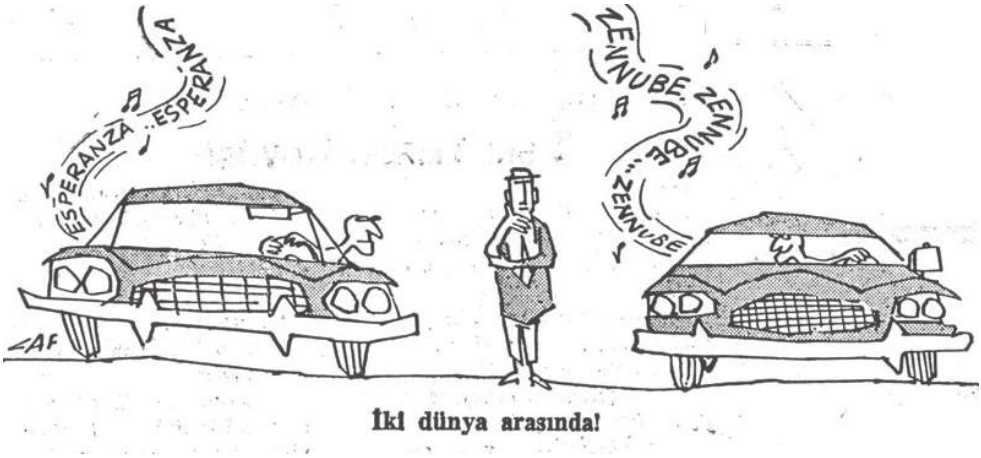
Mehmet GÜNTEKİN

"İÇİNDEN OTOMOBİL GEÇEN" MUSİKİ ESERLERİMİZ

Musiki, insan hayatının maddi veya manevi boyutlarıyla ilgili çok çeşitli ayrıntıların ses âlemine yansımalarından ve bu yansımalara ait soyutlamalardan oluşur. Genellikle aşk, sevda, hasret, ayrılık, kulluk şuuru, inanç, ibadet, suçluluk hissi, pişmanlık, kahramanlık, cesaret, güzellik, vb. gibi insanın ruhuyla ve manevi dünyasıyla ilgili konular musikide büyük bir alanı kaplar.

Ancak musikinin konuları sadece bu manevi ve soyut temalarla sınırlı değildir. İnsanın günlük hayatının hemen hemen her safhasına ait kesitin, musikiyle ifade edildiğine tanık olabiliriz. İnsanlığın gelişme süreçleriyle bağlantılı olarak; bilimin, teknolojinin, keşiflerin ve icatların ürünleri ve sonuçları da zaman içinde bir şekilde musikide kendine yansıma alanları bulur. Özellikle kendimize ait musiki kültürünün yapı taşları arasında bu türden yansıma alanlarına, hem şehir musikimizde, hem de halk musikimizde rastlayabiliyoruz.

Bilim dünyasının katettiği aşamaların sonuçları itibarıyla insanların ve toplumların hayatına dâhil olan yeni buluşların, keşiflerin ve icatların musiki kültürümüze de bir yol bulup girdiklerini belgeleyen izlere, musiki birikimimizi oluşturan repertuvarlar üzerinde yapılan incelemeyle kolayca ulaşılabilir.



Sadece bilimsel-teknolojik gelişmelerin hayatımıza dâhil olan çıktılarının değil, tarihin akışı içinde seyyahların keşifleri başta olmak üzere çeşitli şekillerde varlığından haberdar olduğumuz, giderek ilişkiler kurduğumuz yabancı diyarların ve o diyarlarda hayat süren insanlara ait değerlerin dahi musiki kültürümüze yansıdığını görebiliyoruz. 1700'lerde yaşamış bir İstanbul şehir musikisi bestekârı olan Tab'î Mustafa Efendi'nin Rast makamında, Hafif usûlünde ve klasik beste şekillerinin büyük çaplılarından olan 'beste' formundaki eseri, işte bu türden yansımalara örnek olarak gösterilebilecek; İsveç ve Hollanda gibi –o döneme göre bize uzak- diyarlardan bahseden bir eserdir:

"Seyreyle o billûr-beden tâze Frengi / Benzer kızıl elmaya o gül-rûhleri rengi / Mislin bulamazsın o büt-i işve-perestin / Gezsen yürüsen İsveç'le Felemeng'i"

Bilimsel gelişmelerin sonucunda insanlığın hayatına giren teknolojik icatlar ve/veya buluşlar da zaman içinde musikinin işlediği konular arasına girebiliyor. İlk akla gelen gemi (veya vapur, kotra, kayık...), tren, uçak (tayyare), telgraf, telefon, tabanca, tüfek, bomba, piştov, levorver, 'atom bombası' gibi birçok silah çeşidi, vb. gibi teknolojik buluşlar, musiki kültürümüzde, şehir veya halk musikisi alanlarında eserlere konu olabilmiştir:

"Gemi kalkar sulara akar", "Be gemici kullan dümeni", "Yavuz geliyor Yavuz da suları yara yara", "Artık demir almak günü gelmişse zamandan / Meçhûle


Kağıthane

giden bir gemi kalkar bu limandan", "Bir gemi yaptırdım ayrık kökünden", "Açma açma açma yalnız (Gemici Kantosu)", "Beşiğimdir beyaz gemi", "Bir gemi kalkar sessizce uzak diyarlardan", "Bir gemim var deryalarda paslanır", "Eyyâmım olmadan gemim yürümez", "Gemi ister yedek, ne yelken ne kürek", "Gemi yedekte bayrak direkte", "Gemiler durmadı bu limanda", "Gemilerde mancana", "Gemilerde tâlim var", "Gemim gidiyor baştan", "Geminin kıçına yaydırdık halı", "Heyamola heyamola bizim gemi demir ala", "Kalkın tayfalar gemi yalpalar", "Kapadım lumbarları doldurdum ambarları", "Küçük bir denizci biner gemisine", "Küçük gemi beni biraz gezdir e mi", "Küçük gemi pupa yelken", "Mersin limanında gemiler doldu", "Nasılsa dönecek diye bekleme bindiğim gemiyi yaktım dönemem", "Sevda denen ummanda kalbi harap bir gemi", "Sıvastopol önünde yatar gemiler", "Son gemi benim için kalkar limandan", "Şu Yalta'dan taş yükledim gemim dolmadı", "Ümitlerim yıkıldı sensiz gelen gemiyle", "Vira demir uşaklar", "Yelken aç durma gemici yelken aç", "Enginlere kotrayla açılmış pupa yelken", "Boğaziçi vapurunda yoldaş oldum martılara", "Işıkları söndür Suna vapurları duyacağız", "Martılarla bir yolculuk Paşabahçe vapurunda", "Yine vapurlar gezinir Boğaz'da", "Al kayıkçı götür beni engine", "Geçen hafta kayıkla ben geçerken", "Kayıkçı siya siya yanaş yalıya", "Muntzaır teşrîfine hâzır kayık";

"Gel şu tayyare ile hâk-i kederden kaçalım;", "Göklere kanatlan ki yerde sürünmeyesin (Tayyare Marşı), "Kartalların adı var Türklerin kanadı var (bir diğer Tayyare Marşı)", "Kız binelim tayyareye", "Milletin yükselmesi yurdun teâlisi için (Tayyare Şehitleri Marşı)", "Uçun uçun bu pek temiz göklerinde vatanın", "Türk ulusu olacak havasına egemen (Uçak Havası)";

"Uzayıp giden o tren yolları", "Akşam treninde biri var en sona kaldı", "Bir tren çığlığında gidiyorsun sevdiğim", "Gönül istasyonunda iki tren duruyor",

"Dargın ayrılmayalım diye koştum sana dün / Gözlerim vagonları dolaştı üzgün üzgün";

"Telgırafın tellerine kuşlar mı konar", "(...) Yâre tel çekem dedim tel derdim iletmiyor";

"Kapat şu telefonu ağlamam duyulmasın", Telefondaki Ses", "Telefon çalmıyor mektup gelmiyor", "Telefonun delikleri içinde";

"Ata binerim ata / Tabanca ata ata", "Çifte tabancamı çaktım almadı", "Tabancamın sapını gülle donatacağım", "Karanfil tüfek elde gümüşlü piştov belde", "Omuzunda tüfek demirden bilek", "Sakarya'ya girdik toplu tüfekli", "Takarlar tüfekleri / Asarlar fişekleri", "Pencere açıldı Bilâl oğlan piştov patladı", "Cepheden toplar ejder gibi ber-efgen", "Deniz ufkunda bu top sesleri nerden geliyor", "Kaleden top atarlar", "Top patlasın ateşleri etrafa saçılsın", "Topa tutsa yıkamazdı el beni", "Toplar atılırken İnönü'nde", "Türk askeri göğüs açmış top tüfeğe", "Ne atom bombası ne Londra konferansı", "Zeynebim çifte bomba taşıyor", "(...) Lüverver (revolver) mi sıkayım kendi kendime"...

Verilen misaller, konuyla ilgili olarak musiki repertuvarımızda yer alan eserlerden ancak bir kısmını oluşturuyor. Bilimsel-teknolojik gelişmelerin insan hayatına kattığı yeni değerleri konu edinen daha çok sayıda eser musiki kültürümüzde mevcut bulunuyor.

İnsanoğlunun tekerleği icat ettiği çok eski dönemlerden beri aşamalar sağlamak suretiyle uzun zaman zarfında geliştirip, önce "araba"ya evrilttiği ve tarihin son dönemlerinde insan hayatı üzerinde en etkili teknolojik ürünlerinden bir hâline getirdiği "otomobil"in de, musiki kültürümüzün sözlü sayfalarında yeri vardır. Hem şehir musikisi alanını, hem de halk musikisi alanını çerçeveleyen repertuvarlarda otomobili konu alan çok sayıda sözlü eser mevcuttur.

Şehir musikisi repertuvarında yer alan ve genel olarak "araba" ana kavramının altında "otomobil", "şoför" (veya "makinist"),“ gerdûne", "fayton", "yaylı", "direksiyon", "dümen" gibi spesifik kavramlarla ifade edilen musiki eserlerinden örnekler verilebilir. Güfte alfabetiğine göre sıralayacağımız örnek eserlerin adı

veya ilk mısraı, makamı, usûlü, bestekârı ve güfte şairiyle birlikte güftelerinin tamamı kaydedilerek her bir eser üzerinde kısa açıklayıcı bilgiler verilecektir.



Otomobile düşkünlüğüyle bilinen ve Türk musikisinin büyük seslerinden Hâfız Burhan Bey (Sesyılmaz)

"Arabamın ispiti" sözleriyle başlayan eser, şehir musikisi repertuvarına da dâhil olmuş, yapı itibarıyla tipik bir halk musikisi eseridir. Her bir kuplesi arabanın bir aksamını belirterek başlayıp, sözü kafiye düşürmek suretiyle önce yöre ismine (Kepsit=Kepsut) veya sevgiliye (Selime) bağlar ve türkünün kahramanı olan Mahmud'u, "yılmaz" ve "aslan" sıfatlarıyla nitelendirip vurgulayarak son bulur.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Arabamın ispiti	Uşşak	Aksak	Anonim	Anonim

Arabamın ispiti / Dolaşalım Kepsit'i / Yılmaz Mahmud'um gel / Aslan Mahmud'um gel
Arabamın mardak başı / Selime'nin çatık kaşı / Yılmaz Mahmud'um gel / Aslan Mahmud'um gel
Arabamın kanatları / Selime'nin yanakları / Yılmaz Mahmud'um gel / Aslan Mahmud'um gel.



"Arabamın ispiti" türküsü. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

"Arabaya taş koydum" sözleriyle başlayan türkü, İstanbul folklorunun meşhur eserlerinden biridir. Türkünün ikinci kuplesinde iki kere geçen "Beyoğlu" adı, bazı türküler üzerine

meydana çıkan yöre tartışmasını geçersiz kılacak kadar belirgin bir kaynağa işaret eder.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Arabaya taş koydum (İstanbul Türküsü)	Hüzzam	Aksak	Anonim	Anonim



"Arabaya taş koydum" türküsü. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Arabaya taş koydum (civanım / hanımım) / Ben bu yola baş koydum (civanım / hanımım) /Seni gelecek diye (civanım / hanımım) / Sol (bir) yanımı boş koydum (civanım / hanımım) / Kekliğim vak vak ufak ufak bas / Aç kolların sar boynuma ister öldür ister as.

Arabası dört teker (civanım / hanımım) / Beyoğlu'na kum çeker (civanım / hanımım) / Beyoğlu'nun kızları (civanım / hanımım) / İşmar eder göz süzer (civanım / hanımım) / Kekliğim vak vak ufak ufak bas / Aç kolların sar boynuma ister öldür ister as.

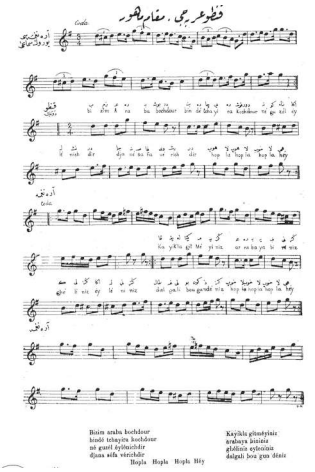


Türkiye'nin ralli şampiyonu ilk kadın sürücüsü olan ve büyük virtüoz Tanburî Cemil Bey'in önde gelen kemençe talebelerinden olan Samiye (Morkaya) Hanım, otomobilinin direksiyonunda

İsmi "Arabacı Kantosu" olan ve "Bizim araba boştur" sözleriyle başlayan eser, adından da açıkça belli olduğu gibi bir halk musikisi eseri olmayıp bestelenmiş parçalardandır. Türk şehir hayatını etkilemeye başlayan batı rüzgârlarının, 19. yüzyılın sonlarıyla 20. yüzyılın başlarında eğlence dünyasındaki sonuçlarından bir olan "kanto" türündeki eserin bestecisinin ve güfte sahibinin bilinmemesi, dönemin birçok bestekârının çok rağbet gördüğü için bu "hafif" türlere ilgisiz kalmadığı hâlde, ciddi musiki çevrelerinden tepki almamak için eserlerinde isimlerini belirtmeme davranışılarının bir örneği olarak yorumlanabilir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Bizim araba boştur (Arabacı Kantosu)	Mâhur	Y. Sofyan	Anonim	Bilinmiyor

Bizim araba boştur / Bin de çayıra koştur / Ne güzel eğleniştir / Câna safâ veriştir / Hopla hopla hopla hey.
Kayıkla gitmeyiniz / Arabaya bininiz / Geliniz eğlenineniz / Dalgalı bugün deniz / Hopla hopla hopla hey.



"Arabacı Kantosu" (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

"Karşıyakam" adlı ve "Çarşısı istasyonu iskelede faytonu" sözleriyle başlayan parça, günümüz müzik dünyasına aittir. Akın Özerdem adlı müzisyenin esasen sâkini olduğu anlaşılan İzmir'in Karşıyaka semtine duyduğu sevgiyi ifade ettiği, bu sevgiyi ifade ederken "fayton"u dekoratif unsur olarak kullandığı görülmektedir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Çarşısı istasyonu iskelede faytonu (Karşıyakam)	Segâh	Aksak	Akın Özerdem	Akın Özerdem

Çarşısı istasyonu / İskelede faytonu / Gece mehtâbı güzel / Gündüz eşsiz Kordon*'u / Karşıyaka'dan mısın / Karşıyakalı mısın / Hem onurum gururum / Hem edâm hem cakamsın.*
Eskidendin Kordelya / Şimdi Karşıyakamsın / Vapurdan indim faytona bindim / Oh nefes alıp kendime geldim.



Bir Kıbrıs turnesi sırasında sağdan itibaren her üçü de fötr şapkalı olan Münir Nureddin, Yorgo Bacanos ve Sadi Işılay, Kıbrıslı musikiseverlerle



Büyük bestekâr Selâhattin Pınar otomobilinin radyatörüne su koyarken

Sıcak eser yazları / Burda meltem rüzgârı / Nam salmıştır dünyaya / Nazlı güzel kızları / Karşıyaka'dan mısın / Karşıyakalı mısın / Hem onurum gururum / Hem edâm hem cakamsın.

"Gerdûne-i sevdâya bütün şan saçaraktan" sözleriyle başlayan Hicazkâr makamındaki şarkı, Türk musikisi tarihinin en velûd bestekârlarından bir olan ve Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş döneminin önde gelen üstadları arasında yer alan Muallim İsmail Hakkı Bey'e aittir. Eser vermediği neredeyse hiçbir

makam, usûl ve beste şekli bulunmayacak kadar geniş bir yelpazede üreten İsmail Hakkı Bey'in eserinde, "zâtü'l-hareke" (kendiliğinden hareket eden) ve "gerdûne" gibi adlarla da anılan "araba"yı, sevgilinin yine bir akşam tenezzühüne çıkışını tasvir ederken temel unsurlardan biri olarak seçmiş olması dikkat çekmektedir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Gerdûne-i sevdâya bütün şan	Hicazkâr	Sofyan	İsmail Hakkı Bey	Bilinmiyor

Gerdûne-i sevdâya bütün şân saçaraktan / Akşam yine geçtiydi emellerle o cânân / Âlemde pek me'yûsunum sînesi rahşân / Akşam yine geçtiydi emellerle o cânân.

Attila İlhan'ın eserinden Duygu Sağıroğlu'nun aktardığı ve Türk sinema tarihine geçmiş filmlerden biri ve ayrı yıllarda iki kez çekilmiş olan "Şoför Nebahat" filminin Fatma Girik ile İzzet Günay'ın başrollerini paylaştığı 1965 yılı yapımı ikinci versiyonun ana tema müziğini oluşturan şarkı, filmde yardımcı rolü de bulunan ve bestelediği bazı eserler bulunan Sami Hazinses'e aittir. Asıl adı Samuel Uluçyan olan Hazinses'in, esasen bir film şarkısı olarak ve muhtemelen ısmarlama usûlüyle bestelediği şarkısı film sayesinde çok geniş kalabalıklara ulaşmış, bir dönemin nesillerinin hâfızalarına yerleşmişti. Otomobili, marka adı da (Dodge) vererek vurgulayan şarkının güftesinin, "arabaya atlamak", "dümeni yolunda olmak" ve "gazlamak" gibi İstanbul ve şoför argosununa ait ifade



"Gerdûne-i sevdâya" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)



"Otomobil önünde poz vermek", müzisyenlerimiz arasında geçmişten günümüze oldukça yaygındı. Üniversite Korosu'nun 1950'li yılların başlarında Kıbrıs'a düzenlediği turneden bir hatıra: Nevzad Atlığ ve Cüneyd Orhon, seyahat dönüşünde evlenecekleri koro arkadaşları Vedia Kasaymirza (Atlığ) ve Berhayat Anıl (Orhon) ile birlikte, bir otomobil önünde poz veriyorlar

biçimlerini tercih etmesi, filmin konusu itibarıyla samimi bir söylemi yakalama kaygısının göz ardı edilmediğini düşündürmektedir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Haydi Nebahat Abla (Şoför Nebahat)	Hicaz	Nimsofyan	Sami Hazinses	Bilinmiyor

Haydi Nebahat Abla / Doç arabana atla / Dümenimiz yolunda / Gazla ablacığım gazla.
Taksim Şişli Sarıyer / Durmadan hemen gider / Ablacığım ne olur / İstinye'de duruver.
Saçları dalga dalga / Canım Nebahat Abla / Sevdiğim İstinye'de / Gazla ablacığım gazla.
Şoför Nebahat Abla / Koş arabana atla / Sana güvenimiz fazla / Gazla ablacığım gazla.

Türk musikisi repertuavrının halka mâl olmuş bulunmak bakımından en meşhur eserleri arasında sayılabilecek "Kimseye etmem şikâyet ağlarım ben hâlime" sözleriyle başlayan Nihâvend şarkının bestekârı Kemanî Sarkis Efendi'ye ait olan "Lastikli arabaya binersin" şarkısı da, otomobilin günlük yaşantımıza girdikten sonraki ilk etkilenmelerin musikiyle ifade edildiği özel örneklerdendir. Bir dönemin en önde gelen eğlence mekânlarından "Tokatlıyan"ın da zikredildiği eserde "matiz olmak" ve "şıngırmak" gibi argo kelimelerin de yer almış olması, parçanın tamamen eğlence hayatına yönelik olarak yapıldığının bir göstergesi olmaktadır.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Lastikli arabaya binersin	Karcığar	Aksak	Kemani Sarkis	Bilinmiyor



"Lâstikli arabaya binersin" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Lastikli arabaya (da) binersin / Amanım yallah binersin / Doğru yoldan şıngır mıngır geçersin / Amanım yallah geçersin / Gece gündüz eğlenir safâ edersin / Amanım yallah edersin / Amanım şıngır civanım şıngır / Şıngır şıngır da şıngıralım.

Her gece Tokatlı'ya (da) gidersin / Amanım a beyim gidersin / Matiz olur şunu bunu süzersin / Ah beyim süzersin / Aman yavaş dedik aşktan eridik bittik / Amanım şıngır *civanım şıngır / Şıngır şıngır da şıngıralım.*

Son devir Türk musikisinin en önemli isimlerinden olan Münir Nureddin Selçuk'un, hem





Şoför Nebahat filminin dillere pelesenk olan şarkısının bestecisi, filmde rol de alan Sami Hazinses (Samuel Agop Uluçyan) idi

bestelendiği yıllarda pek meşhur olmuş, hem de günümüzde de sık şekilde seslendirilen "Otomobil uçar gider" şarkısı, otomobilin günlük hayatımıza girmesinin heyecanını ifade eden tipik eserlerin en başında yer alır. Vecdi Bingöl'ün sözleri üzerine bestelediği şarkı, genellikle klasik ve ağırbaşlı tarzda eserler vermiş ve icralarda bulunmuş musiki adamının, günlük hayatın nabzını tutmak ve sesini yakalamak hususunda da ürettiğinin bir göstergesidir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Otomobil uçar gider	Mâhur	Nimsofyan	Münir N. Selçuk	Vecdi Bingöl

Otomobil uçar gider / Gönlüm gibi geçer gider / Ben tâli'in peşindeyim / Tâli' benden kaçar gider
Yâr yâr güzel yolcu güle güle.
Otomobil tuttu yolu / Bu yolda mâcerâ dolu / Direksiyon yâr elinde / Gönlüm ardına koşulu
Yâr yâr güzel yolcu güle güle.



"Otomobil uçar gider" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Osmanlı ile Cumhuriyet Türkiye'si arasında aktarım köprüsü olan musiki adamlarının başlıcalarından olan Muallim İsmail Hakkı Bey'in ayırdedici özelliklerinden biri de olağanüstü geniş bir yelpazeede eserler vermiş

olmasıdır. Bu genişlik hem makam, hem usûl ve hem beste şekli anlamındadır. En spesifik ve klasik tarzdaki eser şekillerinden, toplumun en alt kademelerinin hissiyatına tercüman olacak kadar basit ve halk tarzındaki eserlere kadar geniş bir ölçekte bestekârlık anlayışının izleri takip edilebilmektedir. "Otomobilim süratli" sözleriyle başlayan kantosu da halk nabzını tuttuğu ve yeni moda alışkanlıkları dile getirdiği eserlerindendir. Şarkıda otomobili kullanan kişiyi "makinist" diye adlandırması, şarkının bestelendiği dönemde henüz "şoför" tâbirinin kullanılmaya başlamadığını göstermesi açısından dikkat çekicidir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Otomobilim sür'atli (Otomobil Kantosu)	Rast	Semai	İsmail Hakkı Bey	Bilinmiyor



"Otomobilim sür'atli" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Otomobilim sür'atli / Hem de lastik tekerlekli / Kuşlar gibi uçar gider / Makinisti pek dikkatli.
Elde dümen arş ileri / Destur, varda! Çiğner seni.

Musiki dünyamızın eski ve yeni devirleri arasındaki aktarıcı kuşağın en önemli musiki adamlarından olan Refik Fersan'ın elyazısıyla naklettiği, İstanbul folkloruna ait mizahi hususiyeti ağır basan bu nadide parçada "koca eziyetinden muzdarip kadın"ın şikayet konuları arasında "araba" kavramının da olması dikkat çekicidir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Surre Alayı'na gitsem tutamazsın araba	Segâh	Aksak	Anonim	Anonim

Surre Alayı'na gitsem tutamazsın araba / Evde tenhâda bırakırsam takılırsın Arab'a / Parayı çokça bulursan rakı ile şaraba / Çekemem kahrını herif istemem gayrı bırak.

Eti kasapta görürüm kavun karpuz sergide / Para isterim yok dersin Mevlâm seni kahrede / Gece sarhoş gündüz sarhoş gelir saat yedide / Çekemem kahrını herif belâ mısın gayrı bırak.



1958'de meydan genişletilmesi gerekçesiyle yıktırılan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa (Karaköy) Camii önünden geçen otomobiller (İBB Kültür AŞ Arşivi)



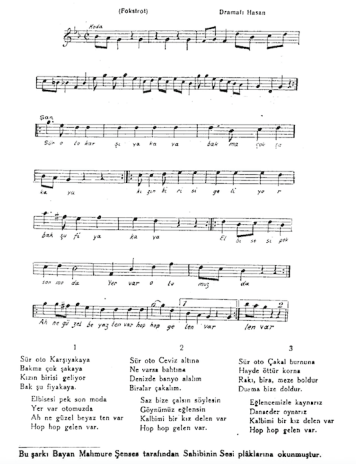
"Surre Alayı'na gitsem tutamazsın araba" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Emine molla ne dersin hele bastık biz ayak / Akşam bizimkine dedim a sümüklü bana bak / Urum avratlar gibi söylenirsin a bunak / Çekemem kahrını herif istemem gayrı bırak.

Şamamasın şamamasın şamamasın şamama / Ayda bir kerrecik olsun yollamazsın hamama / Nikâhımı bağışladım haber verin imama / Çekemem kahrını herif beni elbette boşa.

Özellikle 1940'lı yıllardan itibaren, musikinin özellikle eğlence piyasası çevrelerinde pek meşhur olan ve verdiği eserlerle adından ön sıralarda söz ettiren Dramalı Hasan'ın, içinde yaşadığı toplumun gündelik hayatına ilişkin ayrıntıları musiki ile resmettiği eserlerinden biri olan "Sür oto Karşıyaka'ya" şarkısı, içinden otomobil geçen şarkıların özel bir örneğidir.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Sür oto Karşıyaka'ya	Nihavend	Düyek	Dramalı Hasan	Bilinmiyor



"Sür oto Karşıyaka'ya" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com

Sür oto Karşıyaka'ya / Bakma çok şakaya / Kızın birisi geliyor / Bak şu fiyakaya
Elbisesi pek son moda / Yer var otomuzda / Ah ne güzel beyaz ten var / Hop hop gelen var
Sür oto Cevizaltı'na / Ne varsa bahtına / Denizde banyo alalım / Biralar çakalım
Saz bize çalsın söylesin / Göynümüz eğlensin / Kalbimi bir kız delen var / Hop hop gelen var
Sür oto Çakalburnu'na / Hayde öttür korna / Rakı bira meze boldur / Durma bize doldur
Eğlencemizle kaynarız / Danseder oynarız / Kalbimi bir kız delen var / Hop hop gelen var

Otomobilin gündelik hayata girmesinden sonra otomobille bağlantılı olarak bazı yar-

dımcı figürlerin de musiki edebiyatına dâhil olmaya başladığı görülür. "Şoför" kavramı da bu figürlerden biridir. Güfte sahibi ve bestekârı bilinmeyen "Şoförümün gözleri kara" sözleriyle başlayan 'Şoför Şarkısı' da musikide otomobil edebiyatına ait örneklerden biridir.



"Surre Alayı'na gitsem tutamazsın araba" sözleriyle başlayan İstanbul folklorüne ait mizahî şarkıyı elyazısı notayla günümüze aktaran Refik Fersan (kucağında beyaz şapka olan), yanında eşi Fahire Hanım, onun yanında karı koca Münir Nureddin ve Enise Selçuk, dostlarıyla beraber bir otomobil gezintisinde

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Şoförümün gözleri kara (Şoför Şarkısı)	Nikriz	Aksak	Anonim	Anonim

Şoförümün gözleri kara / Aşkından ben yandım nâra / Bir gün onu göremezsem / Olurum deli divane / Canım şoför kornayı öttür al beni kaç / Sar belime kollarını sinemi aç.

Türk edebiyatında 'Beş Hececiler' akımının lokomotif şahsiyeti ve şarkı güftesi olarak yazmamasına rağmen şiirleri bestekârlar tarafından en çok tercih edilen şairler arasında yer alan Faruk Nafiz Çamlıbel'in meşhur 'Yolcu ve Arabacı' şiirinin, musiki dünyamızın üç meşhur ismi Münir Nureddin Selçuk, Erol Sayan ve Suat Sayın tarafından bestelendiği görülüyor.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Yolcu ile Arabacı	Bûselik	Sofyan	Erol Sayan	F. N. Çamlıbel

Gurbet ademden kara hasret ölümden acı / Ne zaman tükenecek bu yollar arabacı / Henüz bana yolunun sonu budur denmedi / Ben ömrümü harcadım bu yollar tükenmedi.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Yolcu ile Arabacı	Uşşak	Sofyan	Münir N. Selçuk	F. N. Çamlıbel

Gurbet ademden kara hasret ölümden acı / Ne zaman tükenecek bu yollar arabacı / Henüz bana yolunun sonu budur denmedi / Ben ömrümü harcadım bu yollar tükenmedi. Atları hızlı sür ki köye pek geç varmasın / Nişanlımın gözleri yollarda kararmasın /



Münir N. Selçuk'un "Yolcu ile arabacı" şarkısı. (Türk Müzik Kültürünün Hafızası; www.devletkorosu.com)

Geçtiğin yollar gibi sonsuzdur benim tasam / Bekleyenim olsa da razıyım kavuşmasam.
Bir kere görse gözüm köyün aydınlığını / Kül bağlar içimdeki bu kızıl kor yığını / Senin de yolun biter diner gözünde yaşlar / Benim umutsuz yolum bittiği yerde başlar.

İLK MISRAI	MAKAM	USÛL	BESTE	GÜFTE
Gurbet bahtımdan kara	Uşşak	Düyek	Suat Sayın	F. N. Çamlıbel

Gurbet bahtımdan kara hasret ölümden acı / Ne zaman tükenecek bu yollar arabacı / Atları hızlı sür ki köye pek geç varmasın / Nişanlımın gözleri yollarda kararmasın
Bir kere görse gözüm köyün aydınlığını / Kül bağlar içerimde bu kızıl kor yığını / Senin de yolun biter diner gözünde yaşlar / Benim uğursuz yolum bittiği yerden başlar.

"Otomobilli şarkılara" örnek olarak, halk musikimizden de birçok örnek verilebilir:

İLK MISRAI	USÛL	KAYNAK KİŞİ	DERLEYEN
Alaman taksisi gelir Susa'dan	2/4	Ahmet Tekkuş	TRT İst.Radyosu THM Md.
Arabacı arabacı işte sana ben	9/8	Turhan Sözkesen	Mustafa Hoşsu
Arabacı arabanı düzden çek	4/4	Hakkı Sönmez	Erdal İyiöz, Cevat Uyanık
Arabacı Halayı (Oyun Havası)	4/4	Yolcu Ölçer, Adıgüzel Ölçer	İhsan Öztürk
Arabalar gelip geçer	9/8	Hüseyin Çelik	Ank. Devlet Konservatuarı
Arabalar tıkır mıkır geliyor	9/8	Süleyman Uğur	Celal Vural
Arabam mazılıdır	4/4	Mustafa Günaydın	Mustafa Günaydın
Arabam taşa geldi	9/8	Hafize Kopuk	Nihat Kaya
Arabamın isbiti	9/8	Ahmet Şenses	Muzaffer Sarısözen

Arabamın tekeri	4/4	Ziynet Yeniyazı, Ayşeli Kandemir	Ank. Devlet Konservatuarı
Arabamın tekerleği mor boya	7/8	Vedat Hasan	Erkan Sürmen
Arabamın tekerleği mor boya	6/4	Sami Demircioğlu	Erdem Çalışkanel
Arabası yeşil boya	6/8	Mahmut Güzelgöz	MİFAD
Arabaya bindim yayan yürüdüm	4/4	Makbule Aferin	Savaş Ekici
Arabaya daş koydum	Muhtelif	Talip Özkan	Adnan Ataman
Arabaya taş koydum	4/4	Aysel Hasanova	TRT Müzik Dairesi THM
Arabayı yörüttüler	Serbest	Halime Akyol	Kurt Reinhard
Aşağıdan gelen yaylı makine	8/8	Başaran Yıldız	Ümit Tokcan
Aşağıdan gelir yaylı makine	8/8	Cengiz Dİlaver	Ümit Tokcan
Balıkesir içinde körük paytona	9/8	Muzaffer Yalıncak	Erkan Sürmen
Biner paytona gider seyrana	6/4	Celal Güzelses	Mehmet Özbek
Hanım arabaya binmiş	2/4	Nimet Nergiz	Ank. Devlet Konservatuarı
Hançepek'te sıra sıra paytonlar	2/4	Bilinmiyor	Bilinmiyor
Hanemize payton geldi dayandı	4/4	Kazım Kaya	Ank. Devlet Konservatuarı
Kapıya oturmuş kurar araba	Serbest	Aşık Veysel Şatıroğlu	TRT Müzik Dairesi THM
Karşıdan geliyor bir çift araba	Serbest	Halit Arapoğlu	TRT Müzik Dairesi THM
Otomofil geliyor	4/4	Şaziye Tatlıcan	Olgun Gönül
Payton geldi meyhaneye	4/4	Münevver Hanım	Abdullah Gündüz
Paytonumun tekeri	9/8	Mehmet Temiz	Ank. Devlet Konservatuarı
Sıra sıra paytonları getirdim	9/8	Bilinmiyor	Aluş Nuş
Susa'dan giden yaylı	2/4	Davut Yıldız	İsmet Akyol
Yaylı geldi kapılara dayandı	4/4	Ali Sandal / Orhan Güler	Nida Tüfekçi
Yaylı geliyor yaylı	4/4	Ali Rıza Güney	Ali Rıza Güney

Türk musikisi kültürü üzerine ayrıntılı şekilde 'konulara göre tasnif' çalışması yapıldığı takdirde, ancak bir kısmını örneklediğimiz "içinde otomobil geçen" musiki eserlerinin sayısının tam olarak tespit edilebileceğini söyleyebiliriz.

V. BÖLÜM



"Şoför Nebahat" filminde Sezer Sezin ve Münir Özkul'un yer aldığı bir sahne

Yalçın LÜLECİ

XX. YÜZYILIN İLK YARISINDA TÜRK SİNEMASINDA BİR MODERNLEŞME GÖSTERGESİ OLARAK OTOMOBİLİN TEMSİLİ

Giriş

Herhangi bir şeyi "belirgin özellikleri ile yansıtma, sembolü olma, simgeleme."[1] şeklinde tanımlanan temsil, geçmişten beri değişik sanat dallarında başvurulan bir yöntemdir. Bu açıdan sanattaki temsil, hem eserin ortaya konulduğu zamanın ve toplumunun bir göstergesi, hem de o zaman ve toplumun gerçeklik algısının bir yansımasıdır.[2] Bir sanat dalı olarak sinema da, kısa haber filmlerinin çekildiği ilk dönemlerinden bugünkü gelişmiş belgesel ve kurgusal sinema örneklerinin verildiği döneme kadar, her zaman konu edindiği bireyin ya da toplumun kültürünün bir yansıtıcısı olmuş, dolayısıyla hep bir temsil kabiliyeti taşımıştır. Sinema filmi, gerçekliği temsil kabiliyeti ölçüsünde, yaşadığı döneme tanıklık etmektedir. Yaşanılan dönemden öncesini ele alan tarihsel filmler ve hatta sonrasını ele alan bilim kurgu filmlerde bile o filmin çekildiği dönemin kültürel, sosyal, siyasal ve ekonomik yapısına dair fikir elde edinilebilir. Ancak, en fazla çekildiği dönemi yansıtan filmler, yıllar sonrası için, üretildiği zaman, mekanı ve olayları temsil eden bir tarihsel belge niteliği kazanırlar.

---

1 **Türkçe Sözlük**, 10. Basım, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2005, s.1950.

2 Kafiye Özlem Alp, "Sanatın Temsili ve Postmodern Sanatta Temsil", **ART-E**, Süleyman Demirel Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Hakemli Dergisi Sayı:12, Kasım-Aralık 2013, s.41. http://dergipark.ulakbim.gov.tr/sduarte/article/viewFile/1018003975/1018003425 (Erişim Tarihi: 17-06-2016).

Sinemanın, ele aldığı dönemin toplumsal yapı ve değişimlerini yansıtması, dünya sineması için ne derece geçerli ise Türk sineması için de o derece geçerlidir. Başlangıcından günümüze kadar Türk sinemasının toplumla ilişkilerini incelediğimizde, sosyal değişmelerin belirli oranlarda da olsa sinemada temsil edildiğini söyleyebiliriz. Türk sinemasının dönemlendirilmesinde bile Türkiye'de yaşanan toplumsal, siyasal ve ekonomik değişimler etkili olmuştur. Türk sineması ile toplumsal yapı arasındaki bu ilişki, bir rastlantıdan ibaret değildir; çünkü yukarıda da belirttiğimiz gibi sinema, üretildiği toplumun kültürünün bir yansımasıdır.[3] Sinema filmlerinin, üretildiği dönemin kültürel yapısını ne derecede ve nasıl yansıttıkları, "içerik analizi" denilen yöntemle ortaya konulabilir.[4] Biz de bu çalışmada, seçtiğimiz film örnekleri üzerinden bir içerik analizi yaparak, otomobilin sinemadaki temsilini ortaya koymaya çalışacağız.

Sinema cihazı; başta Thomas Edison, Laurie Dickson, Edward Muybridge, George Eastman, Emile Reynaud, Jean-Aeme Leroy, Eugene Lasute gibi birçok bilim adamının optik ve kimya alanındaki çalışmaları sonucunda aşama aşama geliştirilmiş ve 1895 yılında Lumiére Kardeşler tarafından bugünkü anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır.[5] Sinema, Osmanlı topraklarında ilk defa 1896 yılı sonları ya da 1897 yılı başlarında,[6] Bertrant adlı bir Fransız hokkabaz tarafından, Yıldız Sarayı'nda II. Abdülhamid'in huzurunda gösterim imkanı bulmuştur.[7] Otomobil ise, 19. yüzyılın ikinci yarısında Etienne Lenoir, Karl Benz, Gottlieb Dalmer, Ranson Eli Olds, Louis Renault gibi önemli mühendis ve bilim adamının katkılarıyla yine aşama aşama geliştirilmiş ve Henry Ford'un, ekonomik maliyette, her türlü yol şartlarına dayanacak sağlamlıkta, bakımı ve tamiri kolay bir otomobil modeli[8] olarak tasarlayıp 1908 yılında seri üretimine başladığı Model T ile kitlelerin kullanımına sunulmuştur.[9] Özel-

3 Gülseren Güçhan, **Toplumsal Değişme ve Türk Sineması**, İmge Kitabevi, Ankara 1992, s.71.
4 Gülseren Güçhan, **a,g,e,**, s.68.
5 Âlim Şerif Onaran, **Sessiz Sinema Tarihi**, 2. Basım, Agora Kitaplığı, İstanbul 2012, s. 4-6.
6 Nijat Özön, **Türk Sinema Tarihi 1896-1960**, 4. Basım, Doruk Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 33-34; Giovanni Scognamillo, **Türk Sinema Tarihi**, 3. Basım, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2010, s.15.
7 Ayşe Osmanoğlu, **Babam Sultan Abdülhamid**, 6. Basım, Timaş Yayınları, 2013, s.76.
8 **Otomotiv Sektör Raporu**, İstanbul Ticaret Odası, 2003, s.2.; http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-70.pdf (Erişim Tarihi: 11-02-2016).
9 Gamze Güner, "Otomotiv Sektöründe Müşteri Memnuniyetinin Satışa Etkileri: 'Ford Örneği'", Yüksek Lisans Tezi, Dan. Dilaver Tengilimoğlu, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, İşletme Yönetimi Bilim Dalı, Ankara 2013, s. 3-5.



Osmanlı topraklarında ilk filmi çeken Fransız operatör Alexandre Promio (https://www.nouvart.net/turk-sinemasinin-dogusu/)

likle 1800'lü yıllarda uzun süren gelişmeler sonucunda belirginleşen; ama modern işlevlerine 1900'lü yılların başında kazanan bu iki olgudan otomobilin, sinemada kendine nasıl yer bulduğunu ortaya koymaya gayret edeceğimiz bu çalışma, otomobilin ülkemize geldiği ve ilk filmlerin çekildiği dönem olan 1900'lerin başından, Türk sinemasının ilk olgun eserlerinin verilmeye başladığı 1950'lerin sonuna kadar olan zaman dilimini içermektedir. Genel olarak seçilen Türk sinema filmleri üzerinden yaptığımız bu çalışmada, özellikle 1930'ların başına kadar olan döneme ait elimizde yeterli Türk filmi örnekleri olmaması nedeniyle, bahsedilen dönemlerde, yabancılar tarafından çekilen haber filmlerine başvurmak durumunda kaldık.

Sinemanın ve Otomobilin Osmanlı Toplumundaki İlk Yılları

Lumiére Kardeşler, ilk film gösterimlerini yaptıkları 1895 yılından hemen sonra film operatörlerini birçok yerle birlikte Osmanlı Devleti'ne de gönderdiler. Bu operatörler içerisinde Osmanlı topraklarında ilk film çeken kişi Fransız operatör Promio oldu. Promio, 1896 yılında İstanbul ve İzmir'de Türk askerlerinin görüntülerini kameraya kaydetti. Ayrıca İstanbul'un Boğaziçi ve Haliç bölgelerini görüntüledi. Promio'nun hemen ardından Felix Mesguich, Francis Doublier, Charles Moisson ve Perrigot adlı sinemacılar çekim yapmak için 1896-1899 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne geldiler.[10] Bu tarihler aynı zamanda otomobilin de Osmanlı Devleti'ne giriş yaptığı yıllardır: Vahdettin Engin'e göre İstanbul'a ilk otomobil 1904 yılında Reji İdaresi tarafından geti-

10 Ali Özuyar, **Devlet-i Aliyye'de Sinema**, De Ki Basım Yayım, Ankara 2007, s. 33; Yalçın Lüleci, "Osmanlı'da Bir Sinema Gönüllüsü: Sigmund Weinberg-1", **Hayalperdesi**, Sayı: 20, Ocak-Şubat 2011, s. 85.



İBB, Kültür AŞ Arşivi



rilmiştir. Gümrük yetkilileri bu araca "otomobil" karşılığı olarak "kendi kendine hareket eden" anlamında "zatü'l-hareke" adını vermişlerdir. Ancak Osmanlı idaresi, İstanbul sokaklarının otomobil kullanımı için uygun olmadığı gerekçesiyle bu aracın şehirde kullanımını yasaklayıp geldiği ülkeye iadesine karar vermiştir. Fakat bu olaydan bir sene sonra yani 1905 yılında Romanyalı Prens Bisko, otomobille İstanbul'dan transit geçiş izni istemiş ve ona bu izin verilmiştir.[11]

Otomobilin İstanbul'da yavaş da olsa yaygınlık kazanması, kısa bir yasak döneminin ardından, 23 Temmuz 1908 tarihinde ilan edilen II. Meşrutiyet'ten sonra başlar. İstanbul'a bu tarihte, padişahtan aldığı özel izinle, ilk otomobili getiren kişi Basra mebusu Zübeyirzade Ahmet Paşa'dır.[12] II. Meşrutiyet dönemi, Türk sineması açısından da önemli bir tarihtir. Bu döneme kadar sinema, Osmanlı halkının rağbet ettiği "eğlence"lerden biri olmuş ve bu ilgi yerleşik bir sinema salonu ihtiyacını doğurmuştur. Bunun sonucunda da Osmanlı'daki ilk sinema salonu Sigmund Weinberg tarafından 30 Ocak 1908 tarihinde Pathe Sineması adıyla açılmıştır.[13] Türk sinemasının ilk yıllarında önemli katkıları olan Weinberg, bir sinemacı ve fotoğrafçı olmasının yanı sıra İstanbul'da yabancı bir otomobil firmasının temsilciliğini de yapmaktaydı.[14] "Şoför" kavramının henüz bilinmediği ve yerine "otomobil çarkçısı" ifadesinin kullanıldığı 1908-1914 yıllarında İstanbul'da, çoğu resmi hizmete tahsisli 100-150 arası otomobil bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu otomobiller Alman, Fransız, İngiliz ve İtalyan üretimidirler.[15]

İstanbul sokaklarındaki otomobillerin sinema görüntülerine de ilk defa bu dönemde rastlanır. Fransız Pathe firmasının 1913 yılında kaydettiği İstanbul görüntülerinde yer alan otomobil, bizim elde ettiğimiz bilgiler ışığında, İstanbul sokaklarında filme alınan ilk otomobildir. Bundan sonraki birçok sinema görüntüsünde de yer alacağı gibi otomobil, Galata Köprüsü üzerinde

11 Vahdettin Engin, "Otomobil İstanbul'da", **Popüler Tarih Dergisi**, Sayı 17, Ocak 2002, s. 26-27.
12 Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s.120.; Vahdettin Engin, **a.g.m.**, s.27.
13 Seda Bayındır Uluskan, **Atatürk'ün Sosyal ve Kültürel Politikaları,** Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 487; Yalçın Lüleci, "Osmanlı'da Bir Sinema Gönüllüsü: Sigmund Weinberg-2", **Hayalperdesi**, Sayı: 21, Mart-Nisan 2011, s. 116-117.
14 Giovanni Scognamillo, **Türk Sineması Tarihi 1896-1959**, Cilt: 1, Metis Yayınları, İstanbul 1990, s. 19.; Yalçın Lüleci, "Osmanlı'da Bir Sinema Gönüllüsü: Sigmund Weinberg-1", s. 85.
15 Vahdettin Engin, **a.g.m.**, s. 27-28.



Sultan Mehmed Reşad ve Mahmud Şevket Paşa Sırbistan Kralı I. Petar ile birlikte (https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/196850).

görüntülenmiştir.[16] 1915 yılında bu defa Hollandalılar tarafından çekilen görüntülerde, yine Galata Köprüsü'nde ikisi Eminönü, ikisi ise Karaköy yönüne hareket eden dört otomobil görülür. Ancak bu otomobillerin görüntüleri, silik olmaları nedeniyle, ayrıntılı bilgi edinmek için yetersizdir.[17]

II. Meşrutiyet döneminde İstanbul'un en meşhur otomobili Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'yı şehrin dört bucağına taşıyan zırhlı otomobildir.[18] Paşa, 11 Haziran 1913 günü, Harbiye Nezareti'nden çıkışta Beyazıt Meyda-

16 "[ATTUALITA' PATHE. POTENZE EUROPEE NEL BOSFORO]", Fondazione Cineteca Italiana, http://cinestore.cinetecamilano.it/index.php?option=com_content&view=article&id=140:attualita-pathe-potenze-europee-nel-bosforo&catid=26:prima-guerra-mondiale&Itemid=126&lang=en (Erişim Tarihi: 17-06-2016). Fransızların çektiği, ancak İtalyan arşivinde yer alan bu görüntüyü Türkiye'de ilk defa Facebook adresinde yayınlayıp bizim dikkatimize sunan Özgür Sanal'dır. Kendisine teşekkür ederiz.

17 "Turkije", European Film Gateway, http://www.europeanfilmgateway.eu/node/33/detail/Turkije/video:NGIyYWY5MWYtZGViNC00NmUzLTgwYmYtM2YxMTUxYTVkNDVkX1VtVndiM05wZEc5eWVWTmxjblpwWTJWU1pYTnZkWEpqWlhNdlVtVndiM05wZEc5eWVWTmxjblpwWTJWU1pYTnZkWEpqWlZSNWNHVT06OmF2Q3JlYXRpb24xOTE0LkZpb21vdGhlYy5ubC9FWUVfYXZDcmVhdGlvbl9jYXQ2ODc3Mg==/paging:dmlkZW8tNS0xNi1pbWFnZS0xLTE2LXNvdW5kLTEtMTYtcGVyc29uLTEtMTYtdGV4dC0xLTE2 (Erişim Tarihi: 15-06-2016).

18 Sermet Muhtar Alus, "İstanbul'da ilk Otomobiller", **Cogito**, Sayı 24, 2000, s.218.

nı'nda bu otomobilin içindeyken suikasta uğramıştır.[19] Mahmud Şevket Paşa'nın yerine sadrazam olan Said Halim Paşa, sonradan halife olacak olan Şehzade Abdülmecid Efendi ve Sultan Reşat'ın kullanımına Mercedes marka bir otomobil tahsis edilmiştir.[20] Türk insanının otomobille tanışmasında I. Dünya Savaşı'nın başladığı yıllarda orduda kullanılan motorlu araçların da etkisi olmuştur. Osmanlı'nın müttefiki olan Almanya'dan getirilen bu araçlar için İstanbul'da bir otomobil taburu ve şoför eğitim kursu açılmıştır.[21] Bir Almanya seyahati esnasında Alman ordusunda sinemanın propaganda amaçlı kullanımını gözlemleyen ve ülkeye dönüşünde Merkez Ordu Sinema Dairesi (MOSD)'ni kurup başına da Sigmund Weinberg'i getiren Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa[22] ile Bahriye Nazırı Cemal Paşa da kendilerine birer silahlı otomobil tahsis edilen önemli devlet adamlarından olmuşlardır.[23] 27 Ekim 1915 tarihli "Donanma Mecmuası" adlı dergide yayınlanan fotoğrafından anladığımız kadarıyla, bu dönemde kendisine otomobil tahsis edilen önemli komutanlardan biri de Anafartalar Komutanı Mustafa Kemal (Atatürk)'dir.[24] I. Dünya Savaşı'nın devam ettiği günlerde sinemaya en fazla yansıyan otomobil görüntülerine, Alman İmparatoru II. Kayzer Wilhelm'in 1917 yılında üçüncü defa Osmanlı topraklarına gerçekleştirdiği ziyaret çerçevesinde çekilen haber filminde rastlamak mümkün olur. İstanbul'a trenle gelen imparator, bir sahnede Sultan Mehmed Reşad'la aynı faytonda yolculuk eder. Ancak daha sonra imparatorun İstanbul'daki ziyaret ve temaslarında otomobil kullandığı görülür.[25]

Otomobilin yavaş yavaş toplum hayatına ve orduya girdiği kısa Osmanlı döneminde, bu motorlu ulaşım aracının kullanımına dair Türk film görüntülerine ulaşmak maalesef mümkün değildir. Yabancıların çektiği haber filmlerinde ise otomobilin Osmanlı toplumundaki kullanımına dair çok az veri bulunmaktadır. Bu filmlerde, ulaşım aracı olarak beyaz perdeye genelde Boğazi-

19 Serkan Güneş, "Türk Toplumu ve Otomobil", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2012, Sayı:25, s.219. http://sablon.sdu.edu.tr/dergi/sosbilder/dosyalar/25/25_15.pdf (Erişim Tarihi: 20-11-2015).
20 Önder Küçükerman, **30. Yıl Tofaş**, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş., Geliştirilmiş 2. Basım, Aksoy Grafik Dizgi Matbaacılık A.Ş., İstanbul 2000, s. 187.
21 Vahdettin Engin, **a.g.m.**, s.28
22 Ali Özuyar, **a.g.e.,** s.36; Yalçın Lüleci, **Tek Parti Döneminde İktidar ve Sanat**, İskenderiye Kitap, İstanbul 2015, s.421.
23 Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde**, s.124.
24 Ömer Çelebi, **Atatürk Kayseri'de**, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1973. Aktaran: Serkan Güneş, **a.g.m.**, s.219.
25 "Der Kaiser bei unseren türkischen Verbündeten (1917)", Das Bundesarchiv, http://www.filmportal.de/video/der-kaiser-bei-unseren-tuerkischen-verbuendeten (Erişim Tarihi: 15-06-2016).



İtalyanların 1929'da çektikleri "La crociera aviatoria Taranto-Odessa: la II tappa Atene-Costantinopoli" adlı filmde İstanbul sokaklarında at, tramvay ve otomobiller.



"La crociera aviatoria Taranto-Odessa: la II tappa Atene-Costantinopoli" adlı filmde Taksim'de otomobiller.

çi'ndeki irili ufaklı sivil ve askerî gemiler[26] ve at/öküz arabaları yansımaktadır. Konu ile ilgili olarak internetteki yabancı film arşivlerinde yaptığımız araştırmada karşımıza çıkan az sayıdaki örneklerden birinde Sultan Mehmed Reşad ve diğer devlet adamlarının bir toplantı sonrasında faytonlarla ayrılmaları;[27] bir diğerinde ise, Sultan Vahdettin'in 1922 yılında İstanbul'dan ayrılışı görünmektedir. Vahdettin de burada fayton kullanmaktadır.[28] Türk ordusunun İstanbul'a girişinin ya da işgal kuvvetleriyle yapılan ateşkesin İstanbul'daki kutlamasına dair görüntülerde ise beş altı kadar otomobilin bu kutlamalarda yer aldığı görülmektedir.[29]

Tek Parti Dönemi'nde (1923-1950) Otomobil ve Sinemada Temsili

Cumhuriyet döneminde ülkedeki otomobil sayısı ve bunun sinemada temsili konusuna geçmeden önce, herhangi bir ülkede otomobil kullanımını ve ülke sinemasında yer alışını doğrudan etkileyen karayolu ağına ve araç sayısına bakmak faydalı olacaktır: Milli Mücadele başarıyla sonuçlanıp 1923 yılında

26 "Bosporus - Istanbul 1910", http://www.britishpathe.com/video/bosporus-istanbul/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016). "Constantinople 1915", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/constantinople/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016).

27 "TOPICAL BUDGET 191-1 (item) [Main Title]", Imperial War Museums, http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060005340 (Erişim Tarihi: 15-06-2016).

28 "Abdication Of The Sultan - Constantinople 1922", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/abdication-of-the-sultan-constantinople (Erişim Tarihi: 02-02-2016).

29 "Turko - Greek War AKA Turkish Army - Constantinople 1920", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/turko-greek-war-aka-turkish-army-constantinople (Erişim Tarihi: 02-02-2016). Aynı görüntülere buralarda da yer verilmiştir: "Turko-Greek Troubles 1920-1929", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/turko-greek-troubles (Erişim Tarihi: 02-02-2016).; "Near East Peace Pact Signed 1922", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/near-east-peace-pact-signed (Erişim Tarihi: 02-02-2016).

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, ülke sınırları içerisinde, Osmanlı döneminden kalma 13.885 kilometresi onarıma ihtiyaç duyan, 4.450 kilometresi ise tesviye halinde toplam 18.335 kilometre karayolu vardı. Ülkenin yüzölçümü düşünüldüğünde son derece yetersiz görünen bu karayolu uzunluğunun ortaya çıkmasında, ekonomik sorunlar nedeniyle Osmanlı döneminde bu alana yeterince yatırım yapılamaması ve uzun yıllar süren savaşların tahrip ediciliğinin etkisi vardır. Cumhuriyet dönemine ulaşan bu yolların büyük kısmının da dar ya da fazla meyilli olması, ulaşım araçlarının bu yolları kullanmasını güçleştirmiştir.[30] Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk on yılında da karayolları inşaatında önemli bir aşama kat edilememiştir. Bunun temel sebebi, devlet tarafından finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına yeterli kaynak ayrılamamasıdır. Bahsedilen dönemde ulaştırma alanında öncelikli tercihin demiryolu olarak kabul edilmesi de, devletin zaten yetersiz olan ekonomik kaynaklarını, karayolları yapım ve bakımına ayırmasını zorlaştırmıştır.[31]

Karayolu yapımına istenildiği kadar yatırım yapılamamasına rağmen ülkede otomobil sayısının gittikçe arttığı görülür. Tufan Türenç, Cumhuriyet'in ilanı ile beraber ülkedeki motorlu taşıt sayısının 1.490'a ulaştığını belirtmektedir.[32] 1926 yılına gelindiğinde ise, motorlu taşıt sayısı, 3.200-3.304 tanesi otomobil, 1.000-1.200 tanesi kamyon ve 400 tanesi motosiklet olmak üzere 4600-4900 seviyesine yükselmiştir.[33] 1920-1925 yılları arasındaki sinema görüntülerinde, İstanbul'da ulaşım ve nakliyat işlerinin çok sayıda at, manda ve öküz arabaları ile kürekli küçük tekneler vasıtasıyla yapıldığı görülmektedir. Ancak yine Galata Köprüsü üzerinde hareket halindeki birkaç otomobil ve tramvay görülür.[34] Otomobilin görüldüğü dönem filmlerine diğer önemli bir örnek de İtalyanların 1929 yılında çektikleri filmdir. Bu filmde Galata Köprüsü'ndeki otomobil ve tramvay görüntüsünün yanı sıra Sirkeci ve Taksim meydanlarındaki trafik akışı da yer alır. Ulaşabildiğimiz görüntüler içinde ilk defa

30 Erol Kapluhan, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt:7, Sayı:33, s.428-429. http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt7/sayi33_pdf/3cografya/kapluhan_erol.pdf (Erişim Tarihi: 03-01-2016).
31 Erol Kapluhan, **agm**, s.429.
32 Tufan Türenç, "Cumhuriyetin Rakamları", **Hürriyet,** 10.01.1999. Aktaran: Serkan Güneş, **a.g.m.**, s.219.
33 H. Colonel Woods, **Report on the Economic Conditions in Turkey,** His Majesty's Stationery Office, London, 1927, s.26-27. Aktaran: Serkan Güneş, **agm**, s.219.
34 "La Turquie - UN Pays Qui Agonise AKA Turkey 1920-1925", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/la-turquie-un-pays-qui-agonise-aka-turkey/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 15-06-2016).

trafik polisi burada görülür. Köprünün Karaköy tarafında, düz bir platform üzerinde, trafiği yönlendirmeye çalışmaktadır.[35]

1933 yılında ülkedeki otomobillerin sinemaya nasıl yansıdığına dair elimizdeki en önemli kaynak, Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. Yıl Kutlamaları'nı filme alması için ülkemize davet edilen Rejisör L. Arnştam ve S. Yutkeviç'in hazırladığı "Ankara: Türkiye'nin Kalbi" adlı belgeseldir.[36] Belgeselde, 10. Yıl Kutlamaları için ülkemize davet edilen Sovyet Heyeti'nin İstanbul'dan Ankara'ya trenle geldiği görülür. Bu durum 1933 yılında Ankara-İstanbul arasında hâlâ karayoluyla sağlıklı bir ulaşım yapmanın güçlüğünün ve trenin öncelikli ulaşım aracı olarak kullanıldığının göstergesidir. Kutlamalara katılmak için köyünden yola çıkan yaşlı köylünün eşek üzerinde seyahat etmesi de, Ankara'ya yakın kırsal bölgelerde bile motorlu taşıtların kullanılamadığının ve Türk köylüsünün motorlu araçlara ulaşacak ekonomik güce henüz ulaşamadığının bir belirtisidir. Ankara'da yapılan kutlamalarda ve pazar yerinde öküz arabaları görülür. Şehrin küçük esnafı ve kutlamalar için şehre gelen taşra ahalisi hâlâ at ve öküz arabası kullanmaktadırlar. Bu bölümlerde, geleneksel ulaşım araçları olan at ve öküz arabalarının yanında çok az sayıda otomobil ve pazar yerinde bir adet kamyonet görülür. Ancak şehrin havadan yapılan çekimlerinde Ulus Meydanı gibi merkezi meydan ve caddelerde otomobiller görülür. Otomobillerin yoğun olarak görüldüğü yerler kamu binalarının önleridir. Özellikle Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) binası, Sağlık Bakanlığı, Kız Enstitüsü ve Numune Hastanesi'nin önünde otomobiller vardır. Bir sahnede trafik polisi görülür. Bu da Ankara'da trafik akışının artık ciddi bir düzenlemeye tabi tutulduğunun göstergesidir. Kutlamalarda atlı birliklerden sonra gelen tanklar ve bir askerî kamyon, motorlu araçların orduda da yaygınlaşmaya başladığının belgesidir. Bunun yanında Reis-i Cumhur Mustafa Kemal (Atatürk) ve diğer devlet erkânı, TBMM'den çıkarlarken sağ tarafta makam araçları görülür. Atatürk, tören alanına otomobiliyle gelir. Onu yine resmî araçlarıyla devlet görevlileri takip eder. Bu sahne de, otomobilin bürokrasinin

35 "La crociera aviatoria Taranto-Odessa: la II tappa Atene-Costantinopoli", Youtube, CinecittaLuce, https://www.youtube.com/watch?v=hsEsZfuGYNM&index=6&list=LLhgRne7SvoairPzQCw9mZdg (Erişim Tarihi: 24-06-2016). Bu filmi de ilk defa facebook sayfasında yayınlayan Özgür Sanal olmuştur.

36 L. Arnştam, S. Yutkeviç, "Ankara: Türkiye'nin Kalbi", 1933.



hizmetine sunulduğunun açık delilidir.[37] Ülkenin taşra bölgelerindeki durum için dönem filmlerine baktığımızda ise şöyle bir görüntü ile karşılaşırız: Muhsin Ertuğrul'un 1934 yapımı ilk Türk köy filmi olan ve Cahide Sonku ile Talat Artemel'in başrol oyunculuklarıyla Bursa'nın Çalı köyünde çekilen "Aysel Bataklı Damın Kızı"[38] filminde de bir yaylı at arabasından başka ulaşım aracı görülmez. Bu da otomobilin, henüz Bursa gibi büyük bir şehrin hemen yakınındaki küçük kasaba ve köylerde bile kendine yer bulamadığı anlamına gelir.

1930'lu yıllarda karayolu yapımında bir kıpırdanma görülür. 1935 yılında 39.557 kilometre olan karayolları uzunluğu, 1945 yılında 42.706 kilometreye çıkar. Bu sayılara bakılacak olursa II. Dünya Savaşı'nı da kapsayan dokuz yıllık dönemde toplamda 3.149 kilometre, yılda ise ortalama 349 kilometre yol yapılmıştır.[39] Artan karayolu uzunluğuna paralel olarak araç sayısında da ar-

37 Yalçın Lüleci, "Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyetler Birliği Arasındaki Sanatsal İlişkiler: 'Ankara: Türkiye'nin Kalbi' Belgeseli Örneği", İnsan ve İnsan, Sayı: 2, Güz Dönemi, Ekim 2014, s.51-56.
38 Muhsin Ertuğrul, "Aysel Bataklı Damın Kızı", 1934.
39 Erol Kapluhan, **a.g.m.**, s.430.



tış görülür: 1939 yılına gelindiğinde, motorlu taşıt sayısı 4795 otomobil, 1457 otobüs ve 4432 kamyonet olmak üzere toplamda 10.684'e yükselmiştir.[40] Muhsin Ertuğrul'un Cahide Sonku ile başrollerini paylaştığı 1940 yapımı "Şehvet Kurbanı"[41] adlı filminde, otomobil ve diğer ulaşım araçlarının ülkedeki yaygınlığı hakkında verilere ulaşılabilir: Ertuğrul'un kendisinin canlandırdığı dakik veznedar Ahmet Barksever, Avrupa yakasındaki işyerinden Anadolu yakasındaki evine vapurla giderken Galata Köprüsü üzerinde, bugünküne nazaran, çok yoğun olmayan bir tramvay ve otomobil trafiği görülür. Daha sonrasında Veznedar Ahmet, çalıştığı Dış Tecim Bankası'nın Anadolu'daki bir şubesini denetlemek üzere Haydarpaşa Garı'ndan trene biner. Haydarpaşa Garı'ndan trene binerek İstanbul'dan ayrılmak ve özellikle de yine bu garın merdivenlerden elde bavulla İstanbul'a giriş, şehirlerarası otobüs yolculuğunun ön plana çıkacağı yakın döneme kadar, uzun yıllar boyunca Türk sinemasının klasik sahnesi olacaktır. Veznedar, tren kompartımanında sonrasında kendisini dolandıracak olan Cahide Sonku'nun canlandırdığı vamp kadın karakteriyle tanışır. Buraya kadar olan görüntülerden anladığımız kadarıyla İstanbul'da bir otomobil yoğunluğu ve trafik düzeni vardır. Ancak temel ulaşım aracı olarak şehir içinde tramvay, Boğaz'ın yakaları arasında vapur ve şehirlerarası ulaşımda tren ön plandadır. Veznedarın gittiği Anadolu şehrinde, kadının evine gitmek için taksi çağırması,

40 Bülent Durgun, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı Ve İzmir Uygulamaları", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Sayı: 13, 2006, s.40., Aktaran: Serkan Güneş, **a.g.m.**, s.220.
41 Muhsin Ertuğrul, "Şehvet Kurbanı", 1940.

artık Anadolu şehirlerinde de taksi kullanıldığının bir göstergesidir. Veznedar yıllar sonra İstanbul'a döndüğünde İstiklal Caddesi'nde tramvay ve otomobil trafiği görülür. Yine kendisini öldü sanan ve zaman içinde meşhur bir sanatçı olan oğlunun özel bir otomobile binmesi, otomobilin bir zenginlik ve statü göstergesi olarak kabul edildiğine işarettir.

Faruk Kenç'in 1940 yılında yönettiği "Yılmaz Ali"[42] adlı polisiye film de, 1940'lı yılların başında, otomobilin Türk filmlerindeki ele alınışını göstermesi açısından diğer önemli bir örnektir. Suavi Tedü'nün, Yılmaz Ali adlı bir komiseri canlandırdığı filmde, İstiklal Caddesi'nde üstü açık bir otomobilin ve tramvayın oluşturduğu bir trafik akışı görülür. İçinde yoğun duman çıkaran teknelerin görüldüğü İstanbul Boğazı'nın kenarından otomobiller geçerken, yolda tramvay hattı görülür. Filmde, lüks bir evde hizmetçisiyle yaşayan, yani hali vakti yerinde bir karakter olarak çizilen Öjeni (Beatris Kalfayan) isimli kadın, kendisine otomobili ile dışarı çıkmayı teklif eden erkek arkadaşıyla gezintiye çıkar. Buradan, otomobille gezintiye çıkmanın o yıllarda yüksek gelirli sosyal gruplara has bir etkinlik olduğu ve otomobilin, erkeklerin kadınları etkilemek için kullandıkları bir araç haline geldiği izlenimi uyanmaktadır. Filmin sonlarına doğru Yılmaz Ali'ye yardım için yola çıkan çok sayıdaki polisin sepetli motosiklet kullandığını görürüz. Film boyunca sadece bir sahnede, bir kamyonet görülür.

1939-1945 yılları arasında gerçekleşen II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik durgunluktan hemen sonra 1946 yılında Vehbi Koç'un sahibi olduğu Koç Ticaret A.Ş., Amerikalı büyük bir otomotiv firması olan Ford'un Türkiye genel mümessilliğini üstlenir.[43] Bu işbirliği Türkiye'deki otomobil ve kamyonet sayısının artışında etkili olmuştur. Bu yıllarda Türkiye'de motorlu araçlar konusundaki gelişmeleri sinemada yeterince takip etme imkânından, döneme ait fazla filme ulaşamamız nedeniyle, mahrumuz. Yine de, 1947 yılında Turgut Demirağ tarafından çekilen ve İstanbul'daki lüks hayatını geride bırakıp taşrada göreve başlayan, Kadri Erdoğan'ın canlandırdığı Ahmet

42 Faruk Kenç, "Yılmaz Ali", 1940.
43 Kudret Emiroğlu, **Gündelik Hayatımızın Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s.485.; **Benim Adım Ford Otosan**, Fort Otosan 50. Yıl, Koç, Ford, İstanbul 2010, s.29.



Yılmaz Ali filminden bir sahne

öğretmenin bir iftira sonrası teftiş edilmesinin ele alındığı "Bir Dağ Masalı"[44] filmi, konumuz açısından bazı göstergeleri barındırmaktadır. Köy öğretmeni hakkında tahkikat yapmak için yola çıkan maarif müfettişi, toprak bir yolda kiraladığı bir faytonun arkasında seyahat ederken arıza yapmış bir otomobille karşılaşır. Müfettiş, yolda karşılaştığı otomobil sahibiyle ayaküstü sohbet eder. Müfettişin yeni tanıştığı birisine kendi göreviyle ilgili her şeyi anlatması ve ikili arasında samimi bir diyalogun kurulması, yolda rastlanan kişinin taşrada arabaya binebilecek çok az sayıdaki bürokrat ya da tüccardan biri olabileceği izlenimini uyandırır. Müfettiş ya kendisi gibi bürokrat olduğu ya da araba sahibi olacak kadar zengin olduğu için bu kişiye itibar etmektedir. Ahmet öğretmenin önceki yıllardaki varlıklı hayatının resmedildiği sahnelerde, İstanbul'un zengin ailelerinin yaşantılarını temsil etmek için lüks evlere ve teknelere yer verilirken hiçbir otomobilin gösterilmemesi dikkat çekicidir. Buna göre, belki de otomobil, II. Dünya Savaşı'nın etkisinin devam ettiği o yıllarda İstanbul sosyetesi için bile kolay ulaşılabilir bir tüketim nesnesi değildir.

44 Turgut Demirağ, "Bir Dağ Masalı", 1947.



Bu durum, II. Dünya Savaşı'nın ülke ekonomisi üzerindeki olumsuz etkisinin hâlâ sürdüğünün bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Ancak Basın Yayın Umum Müdürlüğünün bir İngiliz amiralin Türkiye ziyareti dolayısıyla hazırladığı belge filmde, devletin ulaşım imkanlarının yabancı konukların hizmetine sunulduğu görülür. İstanbul'a gelen İngiliz bahriyelilerin gezileri için çok sayıda belediye otobüsü tahsis edilir.[45]

II. Dünya Savaşı'nın galip ülkesi Amerika, 1947 yılında başta Türkiye ve Yunanistan olmak üzere Avrupa ülkelerine, komünizme karşı destek amacıyla Truman Doktrini'ni ilan eder. Bu doktrin kapsamında geliştirilen Marshall Planı'nın üç temel amacı vardır: 1. Savaşta ekonomik yıkıntıya uğrayan Avrupalı devletlerin kendilerini toparlamalarına yardım etmek. 2. Amerikan sanayisi için kârlı olacak ihracat pazarlarını korumak ve beslemek. 3. Komünizme neden olduğu düşünülen yoksulluğu ortadan kaldırmak.[46] Marshall

45 "British Fleet Visit Turkey 1947", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/british-fleet-visit-turkey/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016).
46 Erik Jan Zürcher, **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**, Çev. Yasemin Saner Gönen, İletişim Yayınları, 20. Basım, İstanbul 2006,



Bezmiâlem Valide Sultan (Dolmabahçe) Camii ve karşısında cadde genişletilmeden önce Çakır Dede Tekkesi (İBB, Kültür AŞ Arşivi)

Planı dâhilinde Türkiye'ye gönderilen ilk araçlar, Mayıs 1949 itibariyle gelen traktörlerdir.[47] Bu traktörler ve diğer zirai araçlar Ziraat Bankası aracılığıyla çiftçilere ulaştırılmıştır. Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardım içinde tarım araçlarına ayrılan miktar dikkat çekici oranda yüksektir: Toplamda 44 milyon dolarlık yardımın 30 milyon doları tarım araçları içindir.[48] Bu kapsamda Türkiye'ye gönderilen traktör ve askeri arazi araçlarının görüntülerini 1950'li yılların filmlerinde görmek mümkün olmuştur.

s.303-304.
47 Erik Jan Zürcher, **a.g.e.**, s.325.
48 **Benim Adım Ford Otosan**, s.32.

Mehmet Muhtar'ın 1950 yapımı filmi "İstanbul Geceleri",[49] bahsedilen yılda ulaşım aracı olarak hangi araçların kullanıldığı konusunda bilgi vericidir. Filmin daha ilk sahnesinin trenin gara girişi olması hem bizim konumuz açısından hem de Lumiere Kardeşlerin ilk filmlerinden olan "Trenin Gara Girişi'ne gönderme yapması açısından önemlidir. Vahi Öz ve Ziya Keskiner'in canlandırdığı taşralı iki kafadar, yanlışlıkla bindikleri İstanbul treninden Haydarpaşa Garı'nda inerler. Filmin kahramanları buradan vapurla Avrupa yakasına geçerler. Boğaziçi Köprüsü'nün 1973 yılındaki açılışına kadar, Boğaz'dan karşıya otomobille geçmenin imkânı yoktur. Karşıya geçtiklerinde Galata Köprüsü üzerindeki otomobil trafiğini, trafiği idare etmeye çalışan, bir fıçı görüntüsündeki kabinde duran, trafik polisini ve otomobil trafiğinin yanından geçip giden tramvayı görürüz. Taşralı gençlerin gittikleri tiyatroda sahne alan komedyenler, İstiklal Caddesi'nde karşıdan karşıya geçen insanları ve seyrüsefer memurlarını, yani trafik polislerini, taklit ederler. Rol icabı, düdük çalmaya ve elleriyle trafiği yönetmeye çalışırlar. Bu sahneden, yoğunlaşan İstanbul trafiğinin görsel sanat eserlerine konu olmaya başladığını anlıyoruz.



Ekrem Reşit Rey tarafından yazılıp Cemal Reşit Rey tarafından bestelenen "Lüküs Hayat Opereti"nden uyarlanarak 1950 yılında Lütfi Ö. Akad tarafından çekilen "Lüküs Hayat"[50] filminde ise, otomobille ilgili fazla görsel malzemeye rastlanmaz. Filmin giriş sahnesinde seyir halindeki bir otomobil görülür. İkinci olarak da, Mısır'dan gelen, yeni dul kaldığına vurgu yapılan ve dönemi için oldukça modern görünümlü olduğu düşünülebilecek zengin kadın, hizmetçisi, köpeği ve iki Arap arkadaşıyla bir otomobilden iner. Mısır'da Kral Faruk iktidarının sürdüğü yıllarda kadının Hidiv ailesinden olduğu vurgulanmaya çalışılmıştır. Dolayısıyla böyle soylu ve zen-

49 Mehmet Muhtar, İstanbul Geceleri", 1950.
50 Lütfi Ö. Akad, "Lüküs Hayat", 1950.

gin olduğu ima edilen bir kadın, ancak otomobili, hizmetçisi, köpeği ve hatırlı arkadaşlarıyla görüntülenmiştir. Filmin müzikal kısmında, otomobil görüntüsü kullanılmadan, kahramanların seslendirdiği şarkıda geçen "İki otomobil. Biri açık biri değil." ifadeleri, her ne kadar eserin yazıldığı 1933 yılının lüks kriterlerini ifade etse de, bu lüks sembolleri, büyük oranda, 1950 yılı için de geçerlidir.



Semih Evin'in 1950 yılında yönettiği ve İsmail Dümbüllü ve Zeki Alpan'ın başrollerini paylaştığı "Sihirli Define"[51] filminde de farklı sahnelerde başta otomobil olmak üzere çeşitli ulaşım araçlarına rastlarız. Filmin İstanbul sahnelerinde Galata Köprüsü üzerindeki otomobil ve tramvay trafiğini görürüz. Sihirli define peşindeki kahramanlar, İstanbul'dan İzmir'e gemiyle giderler. Ülkenin büyük iki şehri arasındaki ulaşımın karayolu ya da tren yerine gemiyle yapılması, ülkedeki karayolu ve demiryolu ulaşımının yetersiz olduğunun bir göstergesidir. Filmin kahramanları, İzmir'e vardıklarında meşhur Saat Kulesi'nin etrafında otomobil ve otobüsten oluşan bir trafik yoğunluğu görülür. Zaten otobüs, 1935 yılından itibaren Ankara'da 1938 yılından itibaren ise, İzmir'de kullanılmaya başlanmıştır.[52] Filmin başrol oyuncuları bir sahnede, üzerine "Pa-Ro Çocuk Maması" yazan bir minibüse yaslanırlar. Bu da İzmir'de ulaşım araçlarına bu dönemde reklam alındığının bir göstergesidir. Yani toplu taşımacılığın bu tarz ticari yönü de gelişmeye başlamıştır. Deniz kenarında bir kafede otururlarken, arkadaki yoldan birkaç otomobilin ve bir at arabasının

51 Semih Evin, "Sihirli Define", 1950.
52 İlhan Tekeli, "Araba Sevdası", Söy: Ahmet Kuyaş, **Cogito**, Sayı 24, Güz 2000, s.100.

geçtiği görülür. Ancak daha sonra ulaştıkları Mersin'de sadece tren gözükür. Belki de Mersin gibi Anadolu şehirlerinde otomobil hâlâ yeterince yaygın değildir. İstanbul'a dönüşlerinde Haydarpaşa Tren Garı ve trenler görülür. Haydarpaşa Garı'nın meşhur merdivenlerinden inerlerken aşağıda otomobiller belirir. Sonrasında yine Boğaz'daki vapur ve tekneler görülür. Filmin bir diğer sahnesinde iki kafadar, bu defa zengin bir adamın otomobiliyle İstanbul'a dönerler. Asfalt olmayan yollar, oldukça kötü durumdadır.

1950'li Yıllarda Otomobilin Yaygınlaşması ve "Sinemacılar Dönemi"nde Türk Filmlerinde Otomobil Temsili

1950'li yıllarda, Amerika'nın Marshall Planı çerçevesinde yaptığı yardımlar sonucunda, tarımdaki makineleşme oranı iyice artar. Bu kapsamda Türkiye'de, 1950 yılında 10 bin civarında olan traktör sayısı, hızla artarak 1957 yılında 44 bine ulaşır.[53] Kırsal kesimde, başta traktör sayısında olmak üzere, artan makinalaşmanın izini 1950 yılından itibaren "Sinemacılar Dönemi"ne giren Türk sinemasında sürmeye çalıştığımızda, şöyle bir manzarayla karşılaşırız: Nedim Otyam'ın 1952 yılında yönettiği, Sedat Ergin ve Nevin Aypar'ın başrolünü paylaştığı ve ilk yedi dakikasında Aksaray'ın tarihi eserlerinin tanıtıldığı köy filmi "Toprak"ta[54], Aksaray pazarında ve köydeki sahnelerde hasatın yanında at arabaları, kağnılar ve eşekler görülmesine rağmen hiç traktör yoktur. Tarım hayvan gücüyle yapılır. Köyün çocuklarını topluca sünnet ettirecek kadar ekonomik gücü olan köy ağasının bile traktörü yoktur. Ancak Aksaray'ın genel görünüşünün verildiği filmin başlarında, bir kamyonet görülür. Sonrasında yine Aksaray'ın içinde işçi taşıyan birer kamyonet ve traktör görülür. Aksaray sokaklarında ve devlet binalarının önünde bile otomobile rastlanmaz. Demek ki Anadolu şehirlerindeki devlet dairelerinde otomobil kullanımı hâlâ yaygınlaşmamıştır. Otyam'ın yine 1952 yılında çektiği ve "Toprak"taki başrol oyuncularına tekrar yer verdiği diğer bir köy filmi olan "Yurda Dönüş"te[55] de traktöre ve otomobile rastlanmaz. Ancak öldü sanılıp sevdiği kız Güllü başkasıyla evlendirilen Osman, Kore Savaşı'na katılan birliğinden terhis olup

53 Feridun Cemil Özcan, "Ellili Yıllarda Türkiye Ekonomisi", **Türkiye'nin 1950'li Yılları**, Haz. Mete Kaan Kaynar, İletişim Yayınları, İstanbul 2015, s.49.
54 Nedim Otyam, "Toprak", 1952.
55 Nedim Otyam, "Yurda Dönüş", 1952.



memleketine döndüğü zaman, kendisini memleketine kadar getiren askerî bir araçtan iner. Aracın tam görüntüsü verilmese de bunun Amerikalıların II. Dünya Savaşı ve Kore Savaşı'nda yoğun olarak kullandıkları Jeep marka bir arazi aracı olduğu anlaşılmaktadır. 1953 yılında Muhsin Ertuğrul tarafından çekilen Türk sinemasının ilk renkli film çalışması olan "Halıcı Kız"[56] filminin Isparta'da geçen sahnelerinde, bir zenginlik göstergesi olarak, tarlada çalışan bir traktör ve art arda beş kamyonet görülür. Lütfi Ö. Akad'ın 1955 yılında çektiği köy filmi olan "Beyaz Mendil"de[57] ise köydeki düğün alayında süslenmiş iki otomobil, bir kamyonet ve bir römorklu traktör perdeye yansır. 1959 yılında Agâh Hün tarafından çekilen "Ben Kahpe Değilim"[58] filminin başlangıç sahnesi ise toprağı süren bir traktördür.

Traktörün, Nedim Otyam'ın 1952 yılında çektiği ilk filmi "Toprak"ta sadece bir defa, o da şehir içinde; ikinci filmi olan "Yurda Dönüş"te ise hiç gösterilmemesi, bu aracın hâlâ tam olarak Aksaray gibi İç Anadolu şehirlerinin kırsal bölgelerinde yer edinemediğinin göstergesi olarak görülebilir. Muhsin Ertuğrul'un 1953 yapımı filmi "Halıcı Kız"da traktörün kamyonetlerin yanında az

56 Muhsin Ertuğrul, "Halıcı Kız", 1953.
57 Lütfi Ö. Akad, "Beyaz Mendil", 1955.
58 Agâh Hün, "Ben Kahpe Değilim", 1959.



bir süre de olsa görülmesi, fazla olmasa da Isparta gibi Ege bölgesi şehirlerinin kırsal bölgesinde bu aracın biraz daha fazla yer aldığı ile açıklanabilir. Lütfi Ö. Akad'ın 1955 yılı yapımı köy filmi olan "Beyaz Mendil"de traktöre düğün alayında yer verilmesi, bu aracın köylünün sosyal yaşamında yer alamaya başladığının; Agâh Hün'ün 1959 yapımı filmi "Ben Kahpe Değilim" filminde daha yoğun şekilde kullanımı ise traktörün artık taşrada biraz daha yaygınlaştığının belirtisidir. Bu film, anladığımız kadarıyla İstanbul'a yakın bir bölgede, muhtemelen Marmara bölgesinin doğusunda, çekilmiştir. Burada Sadri Alışık'ın canlandırdığı traktör kullanan büyük çiftlik sahibinin, evde robdöşambr ile gezecek kadar Batılı bir yaşam tarzını tercih ettiği görülür. Zaten bu dönemde traktör sahibi olanlar toplam çiftçilerin %1'ini oluşturan varlıklı çiftlik sahipleridir.[59] Buradan, Demokrat Parti (DP) zamanında taşrada nispeten bir ekonomik canlanmanın olduğu ve topraktan edindiği sermaye ile müreffeh bir hayat süren bir zengin sınıfın ortaya çıktığının işaretleri görülür.

II. Dünya Savaşı'ndan galip çıkan ABD'nin otomotiv ve petrol firmaları, dünyada karayolu yapımının kendi menfaatlerine uygun olduğu konusunda ABD hükümeti nezdinde lobicilik yapmıştır. Bunun sonucunda da Amerikan hükümeti diğer ülkeleri karayolu yapımına teşvik etmiştir. Marshall Planı çerçevesinde ABD'den yardım alan Türkiye'de de demiryolu ulaşım sistemi geri plana itilerek karayolu yapımı ön plana alınmıştır. Bu nedenle de, demiryoluna göre daha masraflı olmasına rağmen, karayolu yapımı hızlanmıştır. Karayolunu demiryoluna tercih eden Türkiye'de 1950 yılında, yol yapım harcamalarının bütçe içerisindeki payı %2,9 iken, bu oran 1955'de %7,2'ye yükselmiştir. Yol yapım çalışmaları neticesinde 1950 yılında 47.080 km. olan kara-

59 Feridun Cemil Özcan, **a.g.e.**, s.50

yolu uzunluğu, 1960 yılında 61.542 kilometreye ulaşmıştır.[60] Karayollarındaki gelişme, motorlu taşıtların kullanımını kolaylaştırmış, bu sayede de motorlu araç sayısında artış yaşanmıştır: 1950 yılında 32.564 olan motorlu araç sayısı, 1955 yılında 71.237'ye, 1960 yılında ise 114.208'e ulaşmıştır.[61] Marshall Planı'yla beraber, karayolunun ön plana getirilmesinde, tarım ürünlerinin bozulmadan, düşük maliyetle ve en hızlı şekilde pazara ulaştırılması amaçlanmıştır. Ancak bu vesileyle ülkede karayolu ulaşımı hızlanmıştır. 1949 yılında otobüsle Ankara-İstanbul arası seyahat 18 saat sürerken, 1957 yılında bu süre 8 saatten daha az tutmaya başlamıştır.[62]

DP iktidarının 1950'li yıllarda karayolu yapımına öncelik vermesi sonucu otomobil sayısındaki yaşanan artışın Türk sinemasında yansımalarını görmek mümkündür: Muhsin Ertuğrul'un daha önce bahsettiğimiz 1953 yapımı filmi "Halıcı Kız"ın[63] taşra sahnelerinde kamyonetler görülürken, filmin kahramanlarının İstanbul'a giderken uğradıkları tren garlarının çevresinde otomobil ve burunlu otobüsler görülür. II. Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda Avrupa'dan yeterli sayıda otobüs alamayan Türkiye'de, kamyonlar, karoser yapılması suretiyle otobüse dönüştürülürler.[64] Bu burunlu otobüsler muhtemelen o dönemin ürünleridir. Filmin kahramanları İstanbul'a vardıklarında ise şehir hatları vapuru, arkasından da Galata Köprüsü'ndeki otomobil, otobüs ve tramvayın oluşturduğu trafik yoğunluğu görülür. Daha sonrasında İstanbul'un diğer mekanlarında otomobiller görülür, ancak trafik seyrektir. Bir klasik görüntü olarak Adalar'da atlı faytona yer verilir. Orhan Erçin'in 1955 yılında yönettiği komedi filmi "Kadının Fendi"nde[65] ise, uçan tencereyle seyahat eden garip adamları görmek için müşteriler gazinoya taksiyle gelirler. Ardından iki taksinin karıştığı kovalamaca sahneleri görülür.

1950'li yılların birçok Türk filminde otomobil, zengin-fakir karşıtlığını vurgulamak için kullanılmıştır. Özellikle, Amerikan otomobilleri, zenginliği ifade

60 Erol Kapluhan, **a.g.m.**, s.432.
61 Erol Kapluhan, **a.g.m.**, s.432-433.
62 Sinan Yıldırmaz, "Köylüler ve Kentliler: Ellili Yılların Dönüşen Yeni Sosyo-ekonomik ve Kültürel Coğrafyası", **Türkiye'nin 1950'li Yılları**, Haz. Mete Kaan Kaynar, İletişim Yayınları, İstanbul 2015, s.545.
63 Muhsin Ertuğrul, "Halıcı Kız", 1953.
64 İlhan Tekeli, "Araba Sevdası", Söy: Ahmet Kuyaş, **Cogito**, Sayı 24, Güz 2000, s.99.
65 Orhan Erçin, "Kadının Fendi", 1955.



Zeki Müren'in başrolünde oynadığı "Berduş" filminden bir sahne

etmek için başvurulan temel araçlar olmuşlardır.[66] Ayrıca zengin erkeklerin kadınları etkilemek için kullandığı bir enstrümandır. Örneğin, Faruk Kenç'in 1940 yapımı filminde, daha önce de bahsettiğimiz gibi, zengin bir adam, Öjeni (Beatris Kalfayan) isimli kadına, otomobiliyle gezmeyi teklif ederken,[67] Muhsin Ertuğrul'un 1953 yapımı filmi "Halıcı Kız'da annesinin Gül (Heyecan Başaran) için damat adayı olarak düşündüğü İbrahim Efendi direksiyon başında görüntülenir.[68] Avni Dilligil'in 1953 yılında yönettiği "Mahallenin Namusu (İffet)" filminde, komşu kadın, filmin kadın kahramanı İffet (Nevin Aypar)'in annesine, kızına talip olan adamın zenginliğini vurgularken otomobil ve kamyonları olduğunu söyler. Zengin adamın evine gittiklerinde iki otomobil ve onları yıkayan şoför görülür. Filmde onun arabaları dışında araba göremediğimiz ve hep takım elbise giyen Saffet Bey (Settar Körmükçü), fakir semtlere üstü açık otomobiliyle gelir ve kadınları, gelin sizi gezdireyim diyerek arabasına davet eder.[69] Suavi Tedü'nün 1954 yapımı "Leylaklar Altında"[70] filminde ise, Suzan (Neriman Köksal)'ın yeniden eski işine dönmesini isteyen gece kulübü sahibi, Suzan'a eski aldığı paranın yanı sıra otomobilinin de emrine amade olduğunu söyler. Yine filmde zengin bir adam, Nuran (Lale Oraloğlu)'ı Feriha (Perihan Çakıl Tedü)'nın evinden terziye otomobiliyle götürmeyi teklif eder. Osman Fahir Seden'in 1957 yılında yönettiği "Berduş" filminde[71], Zeki Müren'in canlandırdığı karakter, âşık olduğu kızın otomobil sahibi zengin nişanlısı tarafından aşağılanır. Bu sahnede otomobile sahip olacak kadar zengin olan bu karak-

66 Serkan Güneş, **agm**, s.221.
67 Faruk Kenç, "Yılmaz Ali", 1940.
68 Muhsin Ertuğrul, "Halıcı Kız", 1953.
69 Avni Dilligil, "Mahallenin Namusu (İffet)", 1953.
70 Suavi Tedü, "Leylaklar Altında", 1954.
71 Osman Fahir Seden "Berduş", 1957.



ter, kibirli biri olarak çizilmiştir. Agâh Hün'ün 1959 yılı yapımı "Ben Kahpe Değilim" filminde ise, taşrada yaşamaktan mutsuz olan Ayşe (Muhterem Nur)'yi baştan çıkartan modern görünümlü adam, otomobil sahibidir. İlk görüşmelerinin sonunda kadının yanında ayrılırken, kadın otomobille giden adamın arkasından bakakalır.[72]

1950'lerin ikinci yarısında filmlerde otomobiller daha fazla yer almaya başlamıştır. 1956 yılında Osman Fahir Seden tarafından çekilen "İntikam Alevi"[73] filminde, birçok sahnede, başta otomobil olmak üzere, kamyonet, tren, feribot ve motorlu tekne gibi ulaşım araçları görülür. Bir nakliyat firmasında çalışan Ekrem (Ayhan Işık)'ın iftira sonucu hapse atılması ve sonrasında hapisten kaçarak kendisine iftira atanlardan intikam almasının anlatıldığı filmde, tamirhanedeki kamyonlardan biri de Mercedes'tir. Buradaki benzin istasyonunda Mobil panoları görülür. Buradan yola çıkarak, Mercedes gibi bir Alman firmasının kamyonetlerinin Türkiye yollarında kullanıldığını ve Mobil gibi Amerikan petrol firmalarının da pazarda yer kaptığını söylemek mümkündür. Filmin bazı sahnelerinin nakliyat firmasının garajında geçmesinden dolayı çeşitli marka ve modelde kamyonetler görmek mümkündür. İstanbul'un Kumkapı, Bakırköy ve Zeytinburnu semtlerinde çekildiğini tahmin ettiğimiz filmde, birçok sahnede banliyö trenlerini, Hollywood aksiyonlarını anımsatan denizdeki kovalamaca sahnesinde küçük sürat motorlarını ve operasyona giden polislerin kullandığı sepetli motosikletleri de perdede görebiliriz.

Osman Fahir Seden'in bir yıl sonra, yani 1957 yılında, yönettiği "Berduş"[74] filminde ise, Karaköy ve Aksaray meydanları ile Galata Köprüsü üzerinde

72 Agâh Hün, "Ben Kahpe Değilim", 1959.
73 Osman Fahir Seden, "İntikam Alevi", 1956.
74 Osman Fahir Seden "Berduş", 1957.

otomobil ve otobüs trafiği görülmekle birlikte, filmde asıl dikkat çekici sahnelerin, Berduş'un arkasından asılıp şarkı söyleyerek seyahat ettiği tramvay ve yine ilgi duyduğu kızla tanışmasının gerçekleştiği şehir hatları vapurunda geçtiği söylenebilir. Bunun yanı sıra, sonraki yıllarda kendi filmlerinde boy gösterecek olan Cilalı İbo'nun, kendisine kalan servetle satın aldığı motosikletin gösterildiği sahne de dikkat çekicidir. Âşık olduğu kızın otomobil sahibi nişanlısı tarafından aşağılanan Berduş, bir sahnede, Unkapanı Köprüsü üzerinde kendisini bir otomobilin altına atarak intihar etmek isterse de başarılı olamaz ve otomobilden inen kişilerce dövülür. Agâh Hün'ün daha önce de bahsettiğimiz 1959 yapımı "Ben Kahpe Değilim"[75] filminde Sadri Alışık'ın canlandırdığı traktörleri olan büyük çiftlik sahibinin, eşinin kendi yerine arazisi ile ilgilenmesinden rahatsız olan karısı Ayşe (Muhterem Nur), otomobili olan şehirli bir adam tarafından ayartılarak İstanbul'a götürülür. İstanbul'a vardıklarında adam, Shell firmasının petrol istasyonuna gelip buradan kiraladığı otomobili iade eder. Bu bölümde perdeye bir kamyonet ve bir Volkswagen minibüs yansır. Kadın, bu adamdan ayrılıp eski evine dönerken vapuru ve tekrar geri dönerken treni kullanır.

Türk sinemasında otomobilin filmlerde kendine yer bulması, sinemanın başlangıcından itibaren artarak gelse de, otomobilin bir filmin temel ögelerinden olması, ancak Atıf Yılmaz'ın 1959 yapımı filmi "Bir Şoförün Gizli Defteri"[76] ve Metin Erksan'ın 1960 yapımı "Şoför Nebahat"[77] filmleriyle olmuştur, denilebilir. İlk sahnesinde dış sesin, şoförler konusunda toplumda var olan kötü algıyı eleştirdiği Atıf Yılmaz'ın "Bir Şoförün Gizli Defteri"nde, Eşref Kolçak'ın canlandırdığı Erol, üniversite mezunu olmasına rağmen taksicilik yapmak zorundadır. Erol ve âşık olduğu Çiler (Çolpan İlhan) Kasımpaşa'da oturmaktadırlar. Erol arabasında Elvis Presley şarkıları dinler. Her zaman kravatlıdır. Taksici Erol, emekli subay kızı Çiler tarafından "Şoför parçası!" denilerek aşağılanıp reddedilir. Ancak zamanla Erol, özel şoförlüğünü yaptığı zengin bir adamın oto yedek parça satan firmasına ortak olup durumunu düzeltirken, Çiler babasının ölümü sonrasında fakirleşip zengin adamların metresi

75 Agâh Hün, "Ben Kahpe Değilim", 1959.
76 Atıf Yılmaz, "Bir Şoförün Gizli Defteri", 1958.
77 Metin Erksan, "Şoför Nebahat", 1960.

durumuna düşer. Filmde, Erol taksisiyle İstanbul'da gezindikçe, seyirci de dönemin İstanbul trafiğini görme imkânı bulur. İstanbul'da artık otomobil sayısı artmıştır. Beyazıt meydanında, bugünkü İstanbul Üniversitesi'nin tarihi kapısının hemen önünde ve İstiklal Caddesi'nde tramvay hattının üstünde yol alan otomobiller ve otobüsler görülür. Bir sahnede trafiği yönlendirirken gördüğümüz trafik polisi, diğer bir sahnede ise yolda duraklayan Erol'u uyarırken görülür. Erol, Çiler'i Bursa'da bir genelevden kurtarıp İstanbul'a getirirken taksiyle beraber arabalı vapurla Kabataş'a geçer. Kız kardeşi de Erol'un taksici arkadaşı Kazım (Kadir Savun)'la evlidir, ancak Levent'te bahçeli bir evde oturmaktadır. Erol'un taksici olduğu için "Şoför parçası!" diye aşağılandığı filmde, arkadaşının taksici geliriyle nasıl böyle bir evde oturabildiği sorgulanması gereken bir konudur.



Bir Şoförün Gizli Defteri adlı Şlmden bir sahne

İncelediğimiz dönemde ve belki de Türk sinema tarihinde şoförlük denildiğinde akla ilk gelen ve sonrasında devam ve yeniden çevrimleri yapılan filmi ise, yukarıda bahsettiğimiz Metin Erksan'ın 1960 yapımı filmi "Şoför Nebahat"tır. Filmin hemen başında Taksim meydanındaki çok sayıdaki otomobil, belediye otobüsü ve tramvay gözükür. Trafiğin ortasındaki bir kabinin içinde duran trafik polisi vardır. Filmin kahramanı Nebahat'ın babası, Taksim



Kabataş'tan Dolmabahçe'ye İstanbul Yolları

meydanında, bugünkü The Marmara Oteli, Atatürk Kültür Merkezi ve Gezi Parkı'nın ortasında, Emirgan dolmuşlarında şoför olarak çalışmaktadır. Dolmuşa topluca binen yolcuların o gün için bile saygın bir ifade şekli olarak kabul edilebilecek olan "zat-ı aliniz" diye birbirlerine seslenmeleri, bu ulaşım aracını kullanan kitlenin üslup olarak ortalama vatandaştan farklılaştığını göstermektedir. Bu durum İlhan Tekeli'nin, dolmuşun sosyolojik kökenine dair ifadeleriyle paralellik arz etmektedir. Tekeli'ye göre, 1929 yılında Amerika'da başlayan ve etkileri 1930'ların hemen başında Türkiye'de hissedilen Büyük Ekonomik Kriz, bu taksi-dolmuş sisteminin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Daha önce özel araba sahibi olan ancak kriz dolayısıyla arabalarını satmış olan zenginler, ortalama vatandaşlarla beraber kamu araçlarını kullanmak istememişler, sabahları örgütlenerek, Sultanhamam'daki işlerine beraber taksiyle gitmeye başlamışlardır. İşte taksi-dolmuş kavramı, zenginlerdeki bu statü kaybından sonra, özel otomobil yerine bir ikame aracı olarak ortaya

çıkmıştır.[78] Nebahat'ın babasının taksi dolmuşuna binen yolcular işte böyle bir sınıfsal arka plana sahiplerdir.



Emirgan'da yaşayan Şoför Nebahat (Sezer Sezin), babasının, yolcularıyla beraber Gümüşsuyu'ndan aşağı inerken kalp krizi geçirerek ölmesi sonucunda, babasının kalan borçlarını ödemek ve ailesini geçindirmek amacıyla şoförlük yapmak zorunda kalır. Babasının borçlu olduğu garaj sahibinin taksisinde çalışmaya başlar. Ancak bu kolay olmayacaktır: Nebahat'ın bankacı nişanlısı, onun şoför olarak çalışmasına olumlu yaklaşmaz, adamın annesi Nebahat'ı şoför olduğu için aşağılar. Mahallenin çocukları, "Şoför Nebahat! Canımıza can kat!" diyerek sokakta tezahürat yaparlar. Hızlı gitmediği için Nebahat'a kızan ve "elinin hamuru"yla niye bu işi yaptığını soran; fakat daha sonra Nebahat ile evlenen Bülent (Kenan Pars) bile başlangıçta Nebahat'ın şoförlük yapmasına karşıdır. Onlara göre bu iş, kadın işi değildir. Aslında Nebahat de ilk başta bu işi yapabileceği konusunda tereddüt yaşar; ama kısa sürede bunu aşar ve şoförlüğe adapte olur. Şoförler gibi konuşmaya ve giyinmeye başlar. Kendisine babasının dostu olan Salim Ağabey (Kadir Savun) yardımcı olur. Filmde, çok sayıda otomobil, otobüs ve kamyonet; Taksim, Eminönü, Gümüşsuyu, Topkapı ve Yedikule gibi semtlerde görülür. Trafik polisleri birkaç defa görülürler. Nebahat, bir defa saatte 40 km hızı aşmaması, bir defa da yolun tek yönlü olduğu konusunda trafik polislerinden uyarı alır. Çok sayıda otomobilin kullanıldığı filmde, filmin meşhur şarkısında da söylendiği gibi, Nebahat'ın otomobilinin markası Dodge'dur. Nebahat bir sahnede yakıtını Shell'den alır. Filmde çok

78 İlhan Tekeli, **a.g.e.**, s.99.

sayıda Amerikan otomobilinin yanında iki sahnede de Jeep marka arazi aracı görülür.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan motorlu taşıt sayısı ve karayolu uzunluğu, ülkenin yüzölçümü dikkate alındığında, oldukça sınırlıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılından 1950'li yıllara gelinceye kadar olan süreçte de karayolu yapımı, kısıtlı ekonomik imkanlar ve öncelikli ulaşım aracı olarak demiryollarının düşünülmesinden dolayı yeterli düzeye ulaşamamıştır. Ancak az da olsa ülkedeki motorlu araç sayısı ve karayolu uzunluğu konusunda bir artış söz konusu olmuştur. Başta otomobil olmak üzere Osmanlı döneminde kullanılan az sayıdaki motorlu aracın Türk sinemasının o günkü eserlerine ne derece yansıdığına dair soruya, yeterli sayıda filme ulaşmak imkanından yoksun olduğumuz için kesin bir cevap vermek zordur. Yabancı film arşivlerinde az da olsa bazı görüntüler mevcuttur ve bunlar Galata Köprüsü'ndeki az sayıdaki araca aittir. Erken Cumhuriyet Dönemi diye adlandırılan 1923-1950 yılları arasındaki döneme dair ise, konumuzla ilgili yeterli oranda fikir verecek kadar görüntüye ulaşmak mümkündür. Bu filmlerden anlaşıldığı kadarıyla başta İstanbul ve Ankara olmak üzere, büyük şehirlerde otomobil ve diğer motorlu araçların kullanımı artmış, ancak taşrada henüz yeterli oranda bir aşama kat edilememiştir.

II. Dünya Savaşı sonrası Amerika tarafından gerçekleştirilen Marshall Planı sonucunda, Türkiye'de karayolu taşımacılığı, demiryoluna tercih edilmeye başlanmıştır. Bu tercihin etkisi ve özellikle 1950'lerin ilk yarısında görülen ekonomik gelişmeler sonucunda, ülkedeki otomobil ve diğer motorlu araçların sayısı artmıştır. Genel olarak bakıldığında, siyasal ve ekonomik gelişmelere paralel olarak Türk sinemasının başlangıcından 1950'lerin sonuna kadar olan dönemde otomobil, nasıl ki kullanım oranını artırmışsa, sinemada temsil edilme sıklığını da artırmıştır. 1930 ve 1940'larda genel olarak Ankara ve İstanbul'un merkezi yerlerinde bir dekor olarak görülen otomobil, sürecin sonunda çekilen Atıf Yılmaz'ın 1959 yapımı filmi "Bir Şoförün Gizli Defteri" ve Metin Erksan'ın 1960 yapımı "Şoför Nebahat" filmlerinde, senaryonun ana teması-

nı oluşturmuştur. Bu dönemde otomobille birlikte otobüsün, kamyonetin ve motosikletin de kademeli bir şekilde filmlerde görünürlüğü artmıştır. Ancak yine de daha önceki dönemlerden beri kullanılan tren, tramvay ve vapurlar birçok sahnede yer almıştır. Marshall Planı kapsamındaki yardımların yoğunlukla tarım araçlarına yönelik olması sonucunda, 1950'li yıllarda, konuları taşrada geçen filmlerde, gerçekte de olduğu gibi, traktör kullanımı zamanla artmıştır. Bu traktörlerin sahipleri taşrada yaşayan büyük çiftlik sahipleridir.

Filmlerde, 1930'lardan başlayarak otomobil bir sosyal statü göstergesi olarak yansıtılmıştır. Ekonomik imkanları fazla olan, modern bir hayat tarzını benimseyen zengin vatandaşların ya da üst düzey bürokratların sahip olduğu otomobil, bazı filmlerde çapkın erkeklerin kadınlara yaptıkları kurlarda önemli bir enstrüman işlevi görmektedir. 1950'li yılların sonuna doğru, bu aracın taksi dolmuş olarak da olsa, ekonomik olarak daha altta yer alan toplumsal grupların kullanımına sunulduğu görülür. Fakat bu insanlar, otomobili günlük işlerde, kendi istek ve arzuları çerçevesinde değil, ticari amaçlar için kullanmaktadırlar. Daha doğrusu otomobil, henüz bu sınıflar için bir "zevk nesnesi" değil, "ekmek teknesi" görünümündedir.

Bu filmlerin çoğunda benzer sahneler tekrarlanır. İnsanlar İstanbul'a trenle gelirler. Haydarpaşa'nın merdivenlerinden inerler ve Eminönü ya da Karaköy'e vapurla geçerler. Karayolu taşımacılığının geliştiği ve doğal olarak otobüs yolculuğunun tren yolculuğuna tercih edildiği yakın dönemlere kadar birçok Türk filminde bir klasik halini alan İstanbul'a trenle gelenlerin Haydarpaşa Garı'nın merdivenlerinden inişi sahnesi, ilk olarak bu tarihlerdeki filmlerde görülmeye başlanmıştır. 1930'lar ve 1940'larda Galata Köprüsü, Karaköy ve İstiklal Caddesi'nde görülen otomobil öncelikli trafik sahneleri, 1950'li yıllarda Eminönü, Unkapanı, Aksaray ve Taksim meydanlarında da görülmeye başlar. Bununla bağlantılı olarak trafik polisleri de daha sık görülmeye başlanırlar. Polisler ya trafiği yönlendirirken ya da sepetli motosikletleriyle suçluları kovalarken görülürler.

Özetle, otomobil başta olmak üzere motorlu araçların kullanımıyla gerçekleşen toplumsal değişim, Türk sinemasında gerçek anlamda temsil edilmiştir.

Ele aldığımız dönemde çeşitli ekonomik, siyasal ve teknolojik gelişmelere dayalı olarak bu araçların toplum hayatındaki görünürlülük artışı ve zaman içinde kazandığı anlamlar, eş zamanlı olarak Türk film senaryolarında gerçekçi bir üslupla ele alınmıştır.

Bibliyografya

Alus, Sermet Muhtar, "İstanbul'da ilk Otomobiller", **Cogito**, Sayı 24, 2000.

Alus, Sermet Muhtar, **Eski Günlerde**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

Alp, Kafiye Özlem, "Sanatın Temsili ve Postmodern Sanatta Temsil", **ART-E**, Süleyman Demirel Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Hakemli Dergisi Sayı:12, Kasım-Aralık 2013. http://dergipark.ulakbim.gov.tr/sduarte/article/viewFile/1018003975/1018003425 (Erişim Tarihi: 17-06-2016).

Benim Adım Ford Otosan, Fort Otosan 50. Yıl, Koç, Ford, İstanbul 2010.

Emiroğlu, Kudret, **Gündelik Hayatımızın Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

Engin, Vahdettin, "Otomobil İstanbul'da", **Popüler Tarih Dergisi**, Sayı 17, Ocak 2002.

Güçhan, Gülseren, **Toplumsal Değişme ve Türk Sineması**, İmge Kitabevi, Ankara 1992.

Güner, Gamze, "Otomotiv Sektöründe Müşteri Memnuniyetinin Satışa Etkileri: 'Ford Örneği'", Yüksek Lisans Tezi, Dan. Dilaver Tengilimoğlu, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, İşletme Yönetimi Bilim Dalı, Ankara 2013.

Güneş, Serkan, "Türk Toplumu ve Otomobil", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2012, Sayı:25. http://sablon.sdu.edu.tr/dergi/sosbilder/dosyalar/25/25_15.pdf (Erişim Tarihi: 20-11-2015).

Kapluhan, Erol, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt:7, Sayı:33. http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt7/sayi33_pdf/3cografya/kapluhan_erol.pdf (Erişim Tarihi: 03-01-2016).

Küçükerman, Önder, **30. Yıl Tofaş**, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş., Geliştirilmiş 2. Baskı, Aksoy Grafik Dizgi Matbaacılık A.Ş., İstanbul 2000.

Lüleci, Yalçın, "Osmanlı'da Bir Sinema Gönüllüsü: Sigmund Weinberg-1", **Hayalperdesi**, Sayı: 20, Ocak-Şubat 2011.

Lüleci, Yalçın, "Osmanlı'da Bir Sinema Gönüllüsü: Sigmund Weinberg-2", **Hayalperdesi**, Sayı: 21, Mart-Nisan 2011.

Lüleci, Yalçın, "Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyetler Birliği Arasındaki Sanatsal İlişkiler: 'Ankara: Türkiye'nin Kalbi' Belgeseli Örneği", İnsan ve İnsan, Sayı: 2, Güz Dönemi, Ekim 2014.

Lüleci, Yalçın, **Tek Parti Döneminde İktidar ve Sanat**, İskenderiye Kitap, İstanbul 2015.
Onaran, Âlim Şerif, **Sessiz Sinema Tarihi**, 2. Basım, Agora Kitaplığı, İstanbul 2012.
Osmanoğlu, Ayşe, **Babam Sultan Abdülhamid**, 6. Basım, Timaş Yayınları, 2013.
Otomotiv Sektör Raporu, İstanbul Ticaret Odası, 2003.; http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-70.pdf (Erişim Tarihi: 11-02-2016).
Özcan, Feridun Cemil, "Ellili Yıllarda Türkiye Ekonomisi", **Türkiye'nin 1950'li Yılları**, Haz. Mete Kaan Kaynar, İletişim Yayınları, İstanbul 2015.
Özön, Nijat, **Türk Sinema Tarihi 1896-1960**, 4. Basım, Doruk Yayıncılık, İstanbul 2013.
Özuyar, Ali, **Devlet-i Aliyye'de Sinema**, De Ki Basım Yayım, Ankara 2007.
Scognamillo, Giovanni, **Türk Sinema Tarihi**, 3. Basım, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2010.
Scognamillo, Giovanni, **Türk Sineması Tarihi 1896-1959**, Cilt: 1, Metis Yayınları, İstanbul 1990.
Tekeli, İlhan, "Araba Sevdası", Söy: Ahmet Kuyaş, **Cogito**, Sayı 24, Güz 2000.
Türkçe Sözlük, 10. Basım, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2005.
Uluskan, Seda Bayındır, **Atatürk'**ün Sosyal ve Kültürel Politikaları, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010.
Yıldırmaz, Sinan, "Köylüler ve Kentliler: Ellili Yılların Dönüşen Yeni Sosyo-ekonomik ve Kültürel Coğrafyası", **Türkiye'nin 1950'li Yılları**, Haz. Mete Kaan Kaynar, İletişim Yayınları, İstanbul 2015.
Zürcher, Erik Jan, **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**, Çev. Yasemin Saner Gönen, İletişim Yayınları, 20. Basım, İstanbul 2006.

Filmler (Tarihe Göre Sıralama)

L. Arnştam, S. Yutkeviç, "Ankara: Türkiye'nin Kalbi", 1933.
Muhsin Ertuğrul, "Aysel Bataklı Damın Kızı", 1934.
Muhsin Ertuğrul, "Şehvet Kurbanı", 1940.
Faruk Kenç, "Yılmaz Ali", 1940.
Turgut Demirağ, "Bir Dağ Masalı", 1947.
Mehmet Muhtar, "İstanbul Geceleri", 1950.
Lütfi Ö. Akad, "Lüküs Hayat", 1950.
Semih Evin, "Sihirli Define", 1950.
Nedim Otyam, "Toprak", 1952.
Nedim Otyam, "Yurda Dönüş", 1952.
Avni Dilligil, "Mahallenin Namusu (İffet)", 1953.
Muhsin Ertuğrul, "Halıcı Kız", 1953.
Suavi Tedü, "Leylaklar Altında", 1954.
Orhan Erçin, "Kadının Fendi", 1955.

Lütfi Ö. Akad, "Beyaz Mendil", 1955.
Osman Fahir Seden, "İntikam Alevi", 1956.
Osman Fahir Seden "Berduş", 1957.
Atıf Yılmaz, "Bir Şoförün Gizli Defteri", 1958.
Agâh Hün, "Ben Kahpe Değilim", 1959.
Metin Erksan, "Şoför Nebahat", 1960.

Haber Filmleri

"[ATTUALITA' PATHE. POTENZE EUROPEE NEL BOSFORO]", Fondazione Cineteca Italiana, http://cinestore.cinetecamilano.it/index.php?option=com_content&view=article&id=140:attualita-pathe-potenze-europee-nel-bosforo&catid=26:prima-guerra-mondiale&Itemid=126&lang=en (Erişim Tarihi: 17-06-2016).
"Abdication Of The Sultan - Constantinople 1922", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/abdication-of-the-sultan-constantinople (Erişim Tarihi: 02-02-2016).
"Bosporus - Istanbul 1910", http://www.britishpathe.com/video/bosporus-istanbul/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016).
"British Fleet Visit Turkey 1947", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/british-fleet-visit-turkey/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016).
"Constantinople 1915", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/constantinople/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 11-06-2016).
"Der Kaiser bei unseren türkischen Verbündeten (1917)", Das Bundesarchiv, http://www.filmportal.de/video/der-kaiser-bei-unseren-tuerkischen-verbuendeten (Erişim Tarihi: 15-06-2016).
"La crociera aviatoria Taranto-Odessa: la II tappa Atene-Costantinopoli", Youtube, CinecittaLuce, https://www.youtube.com/watch?v=hsEsZfuGYNM&index=6&list=LLhgRne7SvoairPzQCw9mZdg (Erişim Tarihi: 24-06-2016).
"La Turquie - UN Pays Qui Agonise AKA Turkey 1920-1925", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/la-turquie-un-pays-qui-agonise-aka-turkey/query/Istanbul (Erişim Tarihi: 15-06-2016).
"Near East Peace Pact Signed 1922", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/near-east-peace-pact-signed (Erişim Tarihi: 02-02-2016).
"TOPICAL BUDGET 191-1 (item) [Main Title]", Imperial War Museums, http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060005340 (Erişim Tarihi: 15-06-2016).
"Turkije", European Film Gateway, http://www.europeanfilmgateway.eu/node/33/detail/Turkije/video:NGIyYWY5MWYtZGViNC00NmUzLTgwYmYtM2YxMTUxYTVkNDVkX1VtVndiM05wZEc5eWVWTmxjblpwWTJWU1pYTnZkWEpqWlhNdlVtVndiM05wZEc5eWVWTmxjblpwWTJWU1pYTnZkWEpqWlZSNWNHVT06OmF2Q3Jl-

YXRpb24xOTE0LkZpb21vdGhlYy5ubC9FWUVfYXZDcmVhdGlvbl9jYXQ2ODc3Mg==/paging:dmlkZW8tNS0xNi1pbWFnZS0xLTE2LXNvdW5kLTEtMTYtcGVyc29uLTEtMTYtdGV-4dC0xLTE2 (Erişim Tarihi: 15-06-2016).

"Turko - Greek War AKA Turkish Army - Constantinople 1920", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/turko-greek-war-aka-turkish-army-constantinople (Erişim Tarihi: 02-02-2016).

"Turko-Greek Troubles 1920-1929", British Pathe, http://www.britishpathe.com/video/turko-greek-troubles (Erişim Tarihi: 02-02-2016).

VI. BÖLÜM



Sirkeci

Adile YILMAZ

ARABA ARKASI SÖZLER VE FOLKLORUN BEŞ İŞLEVİ: "REFERANSIMIZ YOLLARDIR"

İnsanlık tarihinde ulaşım, taşıma, savaş vasıtası olarak kullanılan araba ve enerji dönüştürücü olarak tekerleğin ilk nerede kullanıldığına dair kesin bilgi bulunmamaktadır. Ancak kültür tarihi araştırmacıları, arabanın ilk kullanımına dair bilgilerin M.Ö. 3000'e kadar uzandığını, Yakın Doğu'da izlerine rastlanan bu teknolojik/medenî gelişmenin daha sonra Çin'e ulaştığını ifade etmektedirler.[1] Kaynağını çeşitli arkeolojik buluntulara bağlayıp sonuca varmaya çalışan araştırmacıların bir kısmı da mitik anlatılardan yola çıkarak bilgiye ulaşmaya çalışmaktadırlar.

Türk medeniyeti, demiri işlemek ve atı ehlileştirmek suretiyle medeniyete katkı sağlamış; tabiat ve hayvan enerjisini kullanmak suretiyle de toplumsal enerjiyi daha da artırmıştır. Toplumsal enerjinin artması, o toplumun yaşadığı hayat tarzıyla yakından ilgili olması münasebetiyle de önem kazanır. Türk medeniyeti, kendine özgü karaktere sahip 'Bozkır Medeniyetinin' yaratıcısı ve yaşayanıdır. Bu medeniyetin sınırları ise Sibirya'nın Güney bölgelerinden Hint Yarımadası'na Hindikuş Dağları'na; İran Coğrafyası ve Kafkaslar'ın içinde bulunduğu geniş bir alanı içine alan Turan kültür havzasıdır. Bu büyük

1 A. Şenel, *İlkel Topluluktan Uygar Topluma-Geçiş Aşamasında Ekonomik Toplumsal Düşünsel Yapıların Etkileşimi*, Ank., 1982, s. 246.

coğrafyada süratli hareket etmek için mutlak bir enerjiye ihtiyaç vardır. Doğal olarak var olan enerji, ihtiyaç nispetinde artırılır veya dönüştürülür. Bozkır medeniyetinin ürünü ve bu medeniyet alanıyla ilgili bilgileri günümüze taşıyan vasıtalardan biri de anlatılardır. Anlatılar, toplumların bilinçaltına yerleşir ve kültürel kodlar olarak günümüze kadar gelir. Oğuz Destanı da bunlardan biridir.

Oğuz Destanı'nda enerjinin dönüştürülüp toplum hizmetinde daha verimli kullanılmasında, Kanglı Boyu'na ad verilmesinde kağnının, dolayısıyla enerji dönüştürücü olarak tekerleğin bulunmasıyla ilgili anlatımdır. Oğuz Destanı'nda *"diğer bir kavim de, düşmanları yağma edip ganimet, olcay alındığında hayvanlar bunları taşımak için yetişmediğinden 'qanqlı'lar yaptılar. Bundan evvel tekerlek yoktu; (arabayı) ilk defa bunlar inşa ettiler. Levazım, ağırlık ve 'olcayları' bunun üzerine koyarak taşıdılar, gittiler. Oğuz bundan dolayı onlara Qanqlı (yâni arabalı)lar adını verdi"* denir.[2]

"Araba" kelimesinin dilimizde ne zamandan itibaren kullanılmaya başlandığını bilmiyoruz. Fakat Türkler arasında ne kadar geniş bir coğrafyada kullanıldığını Türk kültür tarihçisi Bahaeddin Ögel şöyle anlatıyor: *"Araba, Doğu Türkistan'dan Orta Avrupa'ya kadar uzanan bütün Türk kesimlerinde söylenen bir sözdür."*[3] Türk insanı, sanayileşme sürecinde teknolojinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan motorlu kara taşıtları için de genel olarak araba kelimesini kullanmayı tercih etmiş ve bugün de aynı şekilde araba kelimesini kullanmayı sürdürmektedir. Araba hayatımızı kolaylaştıran çağdaş bir ulaşım aracı olmasının yanında medeniyetin, teknolojik gelişmişliğin, toplumsal statünün, refah ve zenginliğin önemli göstergesi olan vasıtalardan biridir.

Bilindiği üzere motorlu taşıtların icadına kadar yaşanan coğrafyanın özelliğine göre at, deve, katır, eşek, manda, öküz, geyik ve hatta köpek gibi hayvanlar ulaşımda kullanılmıştır. Atı ehlileştiren millet olarak bilinen Türkler, atlı göçebe medeniyetini kurmuşlar ve geniş bir coğrafyayı binlerce yıl at üzerinde gezmişlerdir. At, Türklerin toplumsal, siyasi, ekonomik ve kültürel hayatında önemli rol oynamıştır. Eski bir Türk atasözü *"Kuş kanadıyla er atıyla"* diyerek

2 Z. Velidî Togan, *Oğuz Destanı*, 2. bs., İst., 1982, Enderun Ktbv., s. 20.
3 Bahaettin Ögel, *Türk Kültür Tarihine Giriş*, C. I, Ank., 1985, KTB Yay., s. 405.

yiğitliği, atlı göçebe medeniyetin atıyla özdeşleştirir. Destanlarda, halk hikâyelerinde yiğidin yoldaşı ve haldaşı olan at, savaşlarda sahibiyle birlikte cenk etmiştir. Hayatın içinde yer alan at için koçaklamalar, güzellemeler söylenmiş; türküler yakılmıştır. Milletimizin ata olan sevgi ve bağlılığı, 19. yüzyılda teknoloji ürünü olan motorlu vasıtaların/ arabaların icadı ve bu vasıtaların/ arabaların ülkemize girmesiyle birlikte zaman içinde yerini motorlu vasıtalara, otomobillere bırakmıştır. Toplum hayatındaki gelişmeler/değişimler şüphesiz edebiyata da yansıyacaktır. Dolayısıyla motorlu araçların kullanımı edebiyat alanında da görülür. Çeşitli metinlerde ve ağızlarda vasıta, vesait, vapur, araba, otomobil, tomofil gibi kullanımlar geç de olsa toplum tarafından benimsendikçe Türk edebiyatında da yer almış, işlenmiştir.[4]

Boratav; folklor, folklor ürünlerinin tespiti, sosyal hayatla ilgisi ve bu ürünlerin işlenmesiyle ilgili düşüncelerini

"*Folklor, din, hukuk, müzik, dans, edebiyat, müesseselerinin mahsullerini ve tıp, baytarlık, tıbbiiye, astronom gibi ilimlerin vakıalarını, fakat halkın içinden çıktığı haliyle, halk tarafından izah edilen şekilleriyle ve bunlar itikat-hurafe, anane karakterini haiz olduğu, münferit, şahsi, kalmadığı takdirde tetkik eder. Folklor bunları kendi hususi metotlarıyla tespit, tasnif eder ve işler; bu işleme, muhtelif zamanlarda ve muhtelif yerlerde toplanmış malzemelerin mukayesesinden başlayıp, bunların sosyal muhitle, alelumum hayatla, muhtelif fikir cereyanlarıyla, içtimai hadiselerle, vs… alakasının tespitine, menşelerinin aranmasına kadar gider*"[5]

cümleleriyle açıklar.

Çalışmamızda motorlu kara taşıtlarında bulunan yazılar konu edilmiştir. "Araba" kelimesiyle ifade edeceğimiz motorlu kara vasıtaları, insanlık medeniyetinin bir ürünü olması dolayısıyla beynelmilel bir karakter gösterir. Ancak motorlu kara vasıtalarının toplumlarda kullanımı farklılık yaratabilir. İnsanlığın ortak üretim ve kullanım aracı olan makine/ motor ve motor gücüyle hareket eden vasıtalar, özellikle kara vasıtaları zaman zaman toplumların sembollerini taşırlar. Hint toplumunun motorlu kara taşıtlarını kendi-

4 Seyit B. Uğurlu, "Otomobil ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu", *Turkish Studies*, 4 /1-II, Winter 2009, s. 14127-1462.
5 Pertev N. Boratav, *Halk Edebiyatı Dersleri*, İst., 2000, Tarih Vakfı Yay., s. 25.

lerine özgü motiflerle bezemeleri, Türklerin nazardan korunmak/korumak için çeşitli materyaller kullanmaları, adak kesmeleri, yazı yazmaları; kültürel farklılığın işaretleri olarak görülmektedir. Türkiye'de özellikle şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar, kuruldukları ya da merkezlerinin bulunduğu şehrin simgelerini veya adlarını işletme adı olarak alır veya araçlarını o şehrin kültürel özelliklerine göre benzetir ya da adlandırır.[6]

Araba Arkası Yazıları

Arabanın önceleri pahalı bir vasıta olması sebebiyle halkın bu ulaşım aracına sahip olması çok uzun zaman almıştır. Şahsî olarak araca sahip olanlar, sadece ekonomik durumu çok iyi olanlardır. Ülkemizde halk tabakasından birinin arabaya sahip olma imkânına kavuşması ancak çok yakın zamanlarda mümkün olmuştur. Halk tabakasından insanlar, daha çok taşıma/ulaşım sektöründe iş bulabilmek için araç sahibi olmuşlardır. Bunlar genellikle ya kamyon ya minibüs/dolmuş ya da taksicilik sektöründe çalışmak üzere edinilen araçlardır.

Küçük sermayeyle alınan araçlar, sahibinin ticarethanesidir. Dolayısıyla ticarethânelerde uygulanan pratiklerden bazıları bu vasıtalarda da uygulanmaktadır. İş yerlerinde asılı duvar yazılarından bazıları özellikle nazara karşı yazılan yazılar, bu araçlara taşınmıştır. Araç sahipleri, aynı zamanda iş vasıtası sahipleri muhtemelen bütün sermayelerini yükledikleri araçlarına genellikle; *"Maşallah"*, *"Bismillahirrahmanirrahim"*, *"Allah korusun"*, *"Nazar etme ne olur, çalış senin de olur"* gibi dua ve yazılarla kaza ve nazardan korunmayı amaçlamaktadırlar. Bundan başka araçların aidiyetini pekiştirmek için isimler vermekle, onları evleri, binek hayvanları gibi süslemekle işe başlamışlardır.

Sanayileşme ile birlikte ulaşım sektöründe gelişmeler olmuş ve bu gelişmeye bağlı olarak kamyon, otobüs, dolmuş/minibüs şoförlüğü gibi yeni meslekler ortaya çıkmıştır. Bu meslekler de sosyal yaşamın, kültürün içinde yerini almıştır. Popüler kültürün ürünü diyebileceğimiz araba yazıları, muhtemelen kamyon şoförlerinin başlattığı bir folklorik üründür. Fakat zamanla araba sa-

6 Nebi Özdemir, "Kentlerin Gezgin İmgeleri veya Kent İmgeleri Giydirilen Otobüsler", *Millî Folklor,* Nu. 89, 2011, s. 41-53.

hibi olan kişiler de benzer tarzda yazılar yazarak bu ürünlerin artarak çeşitlenmesini ve yayılmasını sağlamışlardır. Başlangıçta şoförlük mesleğinin icabı olarak belli bir muhitte değil fakat, belli bir şoför grubu tarafından ortaya konmuştur. Araba üzerine ilk yazıyı yazan kimdi ve bu yazı neydi bilmiyoruz, fakat bu yazı ya da fikir çok beğenilmiş olmalı ki, pek çok araba sahibi tarafından taklit edilmiş, yenileri yazılmış, böylece ortaya birbirinden ilginç yazılar çıkmıştır. Tabiî bu konuda kitle iletişim aracı olan televizyon, sinema gibi iletişim sektörlerinin de büyük rolü olmuştur. 1982 yılında çekilen, Türk sinemasına damga vuran *Çiçek Abbas* filmi bunlardan biridir. Yazıların çeşitliliği ve yaygınlığı aynı zamanda endüstriyel bir alan haline gelmiş, ilgili pazarda alınıp satılır olmuştur. Bu yazılar kamyonların, dolmuşların, minibüslerin, taksilerin ve özel arabaların arka camlarında, ön ve arka kaportalarında, yanlarında, çamurluklarda yer almaktadır. Arabaların dışında olduğu kadar içlerinde de çeşitli yazılar vardır.

Teknolojik gelişmenin insanlık üzerindeki olumsuz etkisinden şikâyet eden araç sahiplerinin farklı ekonomik seviyede farklı pratiklerine dikkat çeken İlhan Selçuk, bu yazıların güzelliğine, farklılığına temas eder:

"Kalantor bir Mercedes'in, görkemli bir Chevrolet'nin, lüks bir Cadillac'ın önünde ya da ardında yazıya rastladınız mı? Bu tür arabaların ne içinde ne dışında kimseye merhaba yoktur. Ama alçak gönüllü minibüsler, küçük taksiler öyle mi? Bazen kocaman bir kamyonun iki köşesinde iki gül resmi görürsünüz." Şu kökü dışarıda otomotiv endüstrisinin Türkiye'mizde en güzel yanı, arabaların kıçındaki özdeyişlerdir.[7]

"Yazılarını da süslemeyi unutmuyorsun tabii. Ya kenarlarına bazı çizgiler çizip bırakıyorsun ya da çiçek, yürek, kuş gibi çizimlerle donatıyorsun onları. Bu yazıları da paçalığa, tampona, stepneye, kasaya, motor önüne, kapı kenarına, basamağa, kapı üstüne, sürücü yerine, cam üstüne metal üstüne, pleksiglasa, lastiğe yazdırıyorsun genellikle. Yaldızla, yağlı boyayla, tebeşirle."[8]

Başgöz, Türkiye'de 1960'lı yıllardan sonra sürekli göç hareketlerine maruz kalan, taşradan büyük şehirlere, sanayi merkezlerine olan göçlerle sosyo-psi-

7 İlhan Selçuk'tan alıntılayan Gürkan Aylan, Ömür Biter Yol Bitmez *Taşıt Edebiyatı* Taşıt Folkloru*, İst., 1981, May Yay., s. 221-222.
8 Gürkan Aylan, *a.g.e.*, s. 24-25.



İstanbul Halaskar Caddesi (İBB Kültür AŞ Arşivi)


ÇİFT NAL
BÜMBÜK

kolojik bir problem olan insan yabancılaşmasına temas ederek araba yazılarını toplum psikolojisi yönünden değerlendirir: *"Bu yazılar, kalabalıklarda kaybolan insanın verdiği bireysel bir mesajdır, birey kişiliğinin geliştiğini gösterirler. Çağdaşlığa doğru bir gelişmedir."*[9]

Serkan Güneş de toplum psikolojisi perspektifinden bakılması gereğine işaret ederek araba yazılarını ferdi kimliğin ön plana çıkması, insanın kendini ifade etmesinin bir yolu olarak görür. Yazılan bu yazıları, yapılan süslemeleri şöyle değerlendirir:

"*Birey, eğer toplum içinde kendini dışa vurmak için yeterli iletişim araçlarına sahip değilse iletişim için farklı mecraları kullanma sıklıkla başvurulan bir yöntemdir. Günümüzde bu görevin bir bölümünü otomobiller yüklenmiştir. Her otomobil kendi başına görüntüsü ile bir iletişim olanağı yaratsa da fabrikasyon görüntü çoğu zaman yetersiz kalmakta; bu görüntü süsleme, bezeme ve taşıt üstü yazılar ile çeşitlendirilmeye çalışılmaktadır.*[10]

Bireyselliğin, özgürlüğün ve gücün simgesi olarak algılanan otomobil, sağladığı kolaylıklar kadar bir fetiş nesne olarak her toplumu kısa süre içinde kendisine bağlamıştır. Otomobilin yarı kamusal konumu, onu hem görüntü üzerinden kurgulanan statik bir iletişim aracına çevirmiş hem de bireylerin kendilerini dışa vurma ihtiyacını kısmen tatmin eden dinamik bir obje haline getirmiştir.[11]

1983'e kadar yazılması serbest olan yazılar, bu tarihten itibaren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 26/ 2 maddesine göre yasaklanmıştır. Bugün, her ne kadar gelin arabası süslemeleri, asker uğurlama törenleri gibi çeşitli sebeplerle bu yasak ihlâl edilse de o tarihten itibaren artık bu yazılar bizim için bir nostaljidir.

Araba yazıları, taşıt folklorunun bir ürünüdür. Taşıt folkloru hususunda amatör ve ilmî olmak üzere pek çok çalışma yapılmış, yazılar yazılmıştır. Folklor araştırmacısı Nail Tan, *"dinamik bir folklor unsuru"* olarak nitelediği taşıt folk-

9 İlhan Başgöz, *"Ömür Biter Yol Bitmez: Bir İletişim Olayı Olarak Taşıt Yazıları", Türkiye Kültürleri*, (der. G. Pultar-T. Erman), 2005, s. 59.
10 S. Güneş, "Türk Toplumu ve Otomobil", *SDÜ Fen-Edb. Fak. Sos. Bil. Der.*, Nu. 25, 2012, s. 225.
11 S. Güneş, *a.g.m.*, s. 229.

loru üzerine derleme ve incelemeler yapmıştır.[12] Başgöz de, genellikle köyden kente göçmüş, kente ayak uydurmaya çalışanların başvurduğu bir iletişim olayı olarak incelediği araba yazılarına Alan Dundes'in kuramsal yaklaşımından hareketle *"taşıt folkloru"* ya da *"şoförün folkloru"* demekte ve bu yazılar için Gürkan Aylan'ın da *"taşıt edebiyatı, taşıt folkloru"* adının kullanıldığını, başka ad aramaya gerek olmadığını belirtmektedir.[13]

Geçmiş yıllarda filmlere konu olan bu yazılar, bugün internet sitelerinde sayfa sayfa boy göstermektedir. Hatta bu yazılarla ilgili 2007 yılında "Kamyon Arkası Yazıları Yarışması" adlı bir yarışma düzenlenmiş olup, yarışmada dereceye girenler çeşitli ödüllere lâyık görülmüşlerdir. Bu vesileyle toplanan yazıların önemli bir kısmı Horoz Lojistik tarafından seçilerek etkili çizim ve tasarımlarla *Kamyon Arkası Yazılar* adında bir kitap haline getirilmiştir.

Bir folklor olayı olarak bilim adamlarının da dikkatini çeken araba yazılarında; küresel ısınma gibi evrensel sorunlardan malî/ hukukî sorunlara, bireysel duygu, düşünce ve tecrübelere, dini inanıştan reklamlara, devlet adamlarının, sanatçıların, ünlülerin konuşmaları, medya, din, gelenek ve göreneklere kadar hemen her konu işlenir ya da paylaşılır diyebiliriz. Bu sözlerin kaynakları başta halk kültürü, devlet büyüklerinin sözleri, şarkılar, görsel medya ve sanal âlemdir. Bu sözlerde kültürün yansımasını, âdet, gelenek-görenek ve uygulamaları görebiliriz. Reklamları, siyasîlerin, sanatçıların, ünlülerin konuşmalarını dayanak noktası yapan sözler olumlu ya da olumsuz yargı içermektedir. Mesela, *"Kıza etek, erkeğe oto yakışır", "Muhlama yiyen kız, nutella yiyen kızı döver"* gibi... Bütün folklor hadiseleri gibi bu yazıların konusu, değişen hayat anlayışı ve gelişen teknoloji ile birlikte değişmektedir.

Yeni araba yazılarında dikkati çeken bir husus da toplum olarak bilgisayar, internet ve akıllı telefonlarla tanışıklıktan sonra Türkçe'ye giren yabancı kelimelerin sıklıkla kullanılmasıdır. Formatlamak, gugıl (google), offline, net, msn, com. (Ekle beni, msn'im; alyazmalım_selviboylum@ dönecembensana. com), Google, çevrim dışı, sanal, ceo, golf, suşi, i-pod, zaplamak, Feng Shui, fullforce, import, export, hit, lejyoner, konsept, lojistik, offline, download,

12 Nail Tan, "Taşıt Folklor ve Etnografyasına Dair Bir Araştırma", *Türk Etnografya Der.*, 1976, s. 94.
13 İlhan Başgöz, *a.g.m.*, s. 63.

yutub gibi... Halk, teknolojiyle birlikte dilimize giren yabancı kelimelere olan tepkisini de araba yazıları aracılığıyla esprili bir dille ortaya koymuştur.

Araba yazıları, genellikle erkeklerin tekelinde olan sözlerdir, önceleri şoförlük mesleğinin olmazsa olmazı, özellikle kamyon şoförlüğünün bir raconu olarak görülmüştür. Hatta bazı internet siteleri, kızlar kamyon şoförü olsa kamyon arkası sözler nasıl olurdu diye hayal kurmuş, kızların ağzından *"Rujum biter yollar bitmez"* gibi sözler yazmışlardır. Bu yazılar kültürün bir tür yansıması, halkın duygu ve düşünce dünyasının bir özeti mahiyetindedir. Kiminde Nasreddin Hoca-vârî bir bilgelik ve latife, kiminde Kerem misali âşıkane bir ifade, kiminde tehdit, kiminde bir uyarı, öğüt, sevgiliye sitem veya bir mesaj kiminde alay ya da yergi kiminde fütursuz bir söz kiminde yalnızlık kiminde kadere boyun eğme veya isyan, kiminde de diğer sürücülere açıktan bir meydan okuma vardır. Bu yazılar; sürücülerin eğitimi, dünya görüşü, kişiliği, psikolojisi, beğenileri hakkında ipucu vermektedir.

"*Kamyonların çoğunda rastlanılan slogan niteliğindeki yazılar da günümüz kamyon şoförlerinin atasözleri gibidir. Nasıl, geçmiş dönemlerin insanı ahlâki değer yargılarını etkili bir tarzda ve mesaj niteliğinde atasözlerine sıkıştırmışsa günümüz insanı da kendi değerlerinin bu kamyon yazılarına taşımıştır. Bu yazıların, kolay okunabilsin düşüncesiyle kamyon kasalarının arkasında yer bulması da bu mesaj anlayışının bir sonucu olmalıdır.*"[14]

Biçim olarak bir kelimeden, bir iki dizeden veya bir cümleden oluşan sözlerdir. *"Âşıksan vur saza/ Şoförsen bas gaza"* gibi... Zaman zaman duyguları şiir gibi bir ifadeyle anlatanlara da rastlanmaktadır. *"Yüküm hasretin"*, *"Kamyonum yük taşır, ben ise hasret"... "Narkoz gibisin"* cinsinden benzetmeler oldukça yoğundur.

Kültürümüzde Arabaya Ad Verme

Atlı göçebe döneminden beri Türk kültüründe binek hayvanlarına ad vermek çok yaygın bir gelenektir. *"Atlar, isimleri ile zikredilirler. Atın rengine, yapısına ve*

14 M. Cemiloğlu, "Kamyon Yazıları ve Geleneksel Kültürümüz", *Uludağ Üniv. Eğt. Fak. Der.*, C. 15, Nu. 1., 2002, s. 71.

cemiyetin inanç ve geleneğine göre isim verilir."[15] Hayvanlara başta renkleri olmak üzere çeşitli özelliklerine göre ad verilir. Örneğin Orhun kitabelerinde Kültigin'in savaşlarda bindiği atlar Azman, Az Yağız, Öksüz At, Alnı Beyaz Boz At diye adlarıyla anılırlar; yiğitlerin atları boz at, doru at, ak aygır gibi renkleriyle vurgulanır.[16] Oğuz Kağan'ın alaca atı, Oğuz Han'ın atları Iraq Kula Arıqlı, Süt-aq, Manas'ın atı Akkula, Semetey'in atı Çoñbaş, Külçora'nın atının adı Kök-çebiç ve Köroğlu'nun Kırat'ı ya da Battal Gazi'nin atı Aşkar gibi yüzlerce örnek verebiliriz. Oğuz Kağan Destanı başta olmak üzere destanlarda, halk hikâyelerinde binek olan atına ad veren Türkler, motorlu taşıtlara sahip olup onları kullanmaya başladıktan sonra onlara da ad vererek ad verme geleneğini devam ettirmişlerdir. Bu isimler; Sarıkız, Sarı Kanarya, Kır At, Küheylan, Düldül, Rüzgâr, Fırtına, Şahin, Akkuş, Kartal, Kara Ejder, Karabiber, Balkız, Fatoş, Arkadaş gibi hayvan, tabiat unsurları ve insan adlarıdır. Tofaş marka otomobilini tanıtan bir sürücü *"Bunun adı Fatoş, sürmesi pek hoş"* ifadesini kullanır.

"*Her toplumda olduğu gibi Türklerin de araçları ile duygusal bir bağı olduğu söylenebilir. Örneğin Atıf Yılmaz tarafından çekilen Selvi Boylum Al Yazmalım (1977) filminde kamyon şoförü İlyas (Kadir İnanır) kendi eliyle nakışladığı kamyonuna arkadaş diye seslenmekte, onu çamurlu yollara sokmaktan nefret etmekte, Asya (Türkan Şoray) ile gönül macerasında sürekli konuştuğu dert ortağı olarak görmektedir. Cengiz'e göre genelde otomobil reklamlarında kullanıcı erkektir, kadın ise yolcu koltuğunda ya da dışarıdan otomobile ve erkeğe hayran bir şekilde bakarken betimlenmektedir. Cengiz bu durum için iki çıkarım yapmaktadır: Otomobil erkek için ideal eştir. Bu nedenle erkekler genelde otomobillerine kızım yakıştırması yapar.*"[17]

Âşık edebiyatındaki mahlaslar gibi yazıların bir kısmı ya araba sahibinin adı-soyadı, memleketinin adı, kuş adları ya da sevdiği kızı/kadını ima eden isimlerdir: Yörükoğlu, Yıldırım, Kocagözoğlu, rotasız kaptan, yalnız kurt, deli tay, karabiberim, karagözlüm, sarıkız, mühür gözlüm, ceylan gözlüm, ciğerim, cicim, nazlım, yaban gülüm, hırçın, aşkım, çiçek, atmaca, şahin, gurbet kuşu, kelebek, gülüm, güneşim, şövalye, beklenen, sabırtaşı, çöl ceylanı, seher

15 İsmet Çetin, "Göktürk Kitâbelerinde İsimleri Geçen Hayvanlar", *Türk Folklor Araştırmaları*, Ank., KTB Yay., s. 123-141.
16
17 S. Güneş, *a.g.m.*, s. 225.



Trafiğin artmaya başladığı yıllarda Karaköy

yıldızı, gurbet kuşu, kalbimin yıldızı, Üsküdarlı, Serikli, Başkentli, Dadaş, Ankara rüzgârı, Ankaralı, Mennan, Fıkfık gibi...

Bunun yanında, taşıtını övmek, sevgisini belirtmek için yazılan yazılar da vardır: Medine gülü, Yollar fatihi, Dağlar tankı, Yolların kurdu, Yolların gülü, Şirin Ford, Gülüm, Akdeniz rüzgarı, Kelebek, Kalbimle seni sevdim, Murat, Gönül fırtınası, Çalıkuşu, Yaban gülü, Çapkın, Düldül, Beyaz atlı, Benim dünyam, Dadaş, Aslanım, Uçan kale, Arı, Atmaca, Tarkan, Çiçek gibi[18]...

Ulaşım aracı olarak arabanın toplumumuza girmesinden sonra ortaya çıkan Türk folklorunun yeni ve çok zengin bir içeriğe sahip olan araba/ taşıt yazıları araştırmacılar tarafından çeşitli sınıflandırmalara tâbi tutulmuştur. Folklor araştırmacısı Nail Tan, taşıtlarla ilgili folkloru ana hatlarıyla beşe ayırmaktadır:

18 Nail Tan, "Taşıt Folklor ve Etnografyasına Dair Bir Araştırma", s. 94.

1- Taşıtların ön ve arkalarına yazılan yazılar
2- Taşıt içi yazılar,
3- Taşıt içi nazarlıklar ve uğur malzemesi,
4- Taşıt dışı nazarlıklar,
5- Şoförlerin dil ve edebiyatı[19]

Gürkan Aylan ise, araba yazılarını işlediği konulara göre şöyle sınıflandırmıştır; argo, ayrılık, başkaldırı, çeşitli dallar, çile/ dert/ mutluluk, dinsel yazılar, dostluk, dünya görüşü, değer yargısı, eziklik/ hor görülme, gurbet, göze ilişkin yazılar, gülmece/ kara gülmece, güncel konular, hıza karşı, hızdan yana, hoşgörü/ olgunluk, kazaya karşı, kıskançlığa ilişkin yazılar/ ilençler, marka ve simgeler, nazar, özel adlar, sevgi, şarkılardan esinlenmeler, tamlama/tanımlama, tek sözcükler, tv ve sinemalardan esinlenmeler, umut/umutsuzluk, uyaklı ve şiirsel yazılar, yabancı dilde yazılanlar, yazgı, yer adları, yol/ yolculuk, yöresel dilde yazılanlar; aynı taşıtta birden çok yazı, değişik konular.[20]

Yukarıdaki sınıflandırmalardan da görüldüğü üzere çok zengin bir içeriğe sahip olan araba yazılarını sınıflandırmak oldukça güç bir iş, biz bunlardan sadece *'taşıt dışı yazıları"*nı esas aldık. Amacımız arabaların arkasına, önüne veya dışına yazılan yazıları, folklorik işlevleri bakımından incelemektir. Yazıları ağırlıklı konularına göre şöyle bir sınıflandırmaya tabi tuttuk:

1- Dua, dilek içerikli yazılar,
2- İsim içerikli yazılar,
3- Vefa sözleri, kader inancı,
4- Filmlerden replikler,
5- Şarkı sözleri, şiirlerden uyarlamalar,
6- Yol, şoför ve hızla ilgili olanlar,
7- Sevgiliye mesajlar,
8- Öğütler, uyarılar, tehditler, beylik sözler,
9- Askerlikle ilgili olanlar,
10- Gelin arabası yazıları,
11- Araba markaları ile ilgili olanlar,

19 Nail Tan, "Taşıt Folkloru Üzerine", *Türk Folklor Araştırmaları*, 1974, s. 305.
20 G. Aylan, *a.g.e.*, s. 46-47.

12- Reklamlardan esinlenen sözler,
13- Hız ve hız aşımı ile ilgili olanlar,
14- Slogan sözler,
15- Diğerleri

1. Dua, Dilek İçerikli Yazılar:
Kaza ve belalardan korunmak için arabaların üstüne dini nitelikli dua mahiyetinde koruyucu yazılar yazılmış, zaman zaman resimler yapılmıştır. Arabalardaki göz resimleri ve çizimleri de nazardan korunmayı amaçlamaktadır. Bu yazıların başında Besmele, *"Maşallah"*, *"Allah korusun"* en çok yazılan sözlerdir. Yine bunların ardından *"Allah'ın dediği olur"*, *"Hakimiyet Allah'ındır"*, *"Mülk Allah'ındır"*, *"Ya Sabır"*, *"Yolun açık olsun, uğurlar olsun"*, *"Nimetin kadrini bil"* sözleri yer almaktadır. Besmele ve *"Maşallah"* Arapça olarak da yazılmaktadır.

2. İsim İçerikli Yazılar:
Kişilerin araba arkasına çocuklarının veya sevdiklerinin adını yazması özellikle son zamanların modası olmuştur. Yasaktan dolayı istediği yazıyı yazamayan insanlar, çocuklarının adlarını yazarak bu yasağı protesto etmişler, hem de bir mesaj vermişlerdir. Adlar genellikle doğrudan yazıldığı gibi *"Elifim"* gibi iyelik ekleriyle de yazılır. Eylül, Ege, Talha, Kerem, Ali gibi adlarının yanında, devlet büyüklerinin adları ve uyarlamalar yine en çok yazılanlardır. Atatürk adı en muteber, en çok yazılan addır. Bunlar siyasî olmamakla birlikte bir duruşu, bir tavrı, aidiyeti ve aynı zamanda siyasî bir kaygıyı ifade eden sözlerdir. *"Atatürk"*, *"Ne mutlu Türküm diyene"*, *"Atam izindeyiz."*, *"Ür doğdum, ür yaşarım"* (Trakya)...

3. Vefa Sözleri, Kader İnancı:
Arabayı alan kişiye duyulan vefayı dile getiren teşekkür mahiyetinde sözlerdir. *"Babam sağ olsun"*, *"Amcalarım sağ olsun"* gibi... Bu teşekkür mahiyetindeki yazıların yanında aracın kimsenin yardımı olmadan alındığını gösteren

"Miras değil alın teri", *"Baba malı değil banga yadigârı"*, *"Babam iyidir ama aracım kendi alın terimdir"* gibi ifadeler de vardır. Kader inancını işleyen veya kadere sitem eden sözler de hatırı sayılır miktarda çoktur: *"Kader satılmıyor ki..! İyisini alayım"*, *"Nasipse olur"*, *"Beterin beteri var, haline şükret dostum"*, *"Kaderin böylesine yazıklar olsun"*, *"Tanrım beni baştan yarat"*...

4. Film Adları, Filmlerden Replikler, Reklamlardan Uyarlamalar:
Bilgisayar ve internetin olmadığı, film endüstrisinin bu kadar gelişmediği yıllarda izlenen filmlerin kişisel ve toplumsal etkisi uzun süreli olmuştur. Bu sebeple film adları veya filmlerden replikler çok şey ifade ediyordu. Bir dönem yerli ve yabancı film adları yazmak, Yeşilçam filmlerinden replikler yazmak ya da bunları uyarlamak moda olmuştur. Bunlardan en sevileni de *"Selvi Boylum Al Yazmalım"*dır. Günümüzde espri katmak için *"Selvi boylum, al mayolum"*a uyarlanmıştır. *"Batsın Bu Dünya"* gibi yerli, *"Rüzgar Gibi Geçti"*, *"Fredi'nin Kâbusu"* gibi yabancı film adları, *"Çarli'nin Melekleri"*, *"Komiser Colombo"*, *"Zengin ve Yoksul"*, *"Görevimiz Tehlike"*, *"Aşk Gemisi"* gibi beğenilen dizi adları, reklamlardan çıkarılan *"Döşeyelim abi"*, *"Ağzı olan konuşuyor"*, *"Tık tık eyi günler"* gibi döviz ifadeler...

5. Şarkı Sözleri, Şiirlerden Uyarlamalar:
Alıntı yapılan şarkılar genellikle ya filmlerde söylenen ya da piyasada popüler olan şarkılardır. Arabesk müziğin revaç bulduğu yıllarda söylenen şarkılar ve çekilen filmler revaç gören yazılardır. Bunlar teslimiyeti, kaderciliği ya da isyanı içeren ifadelerdir. *"Aldırma gönül"*, *"Adaletin bu mu dünya"*, *"Ben sensiz yaşayamam"*, *"Arkadaşımın aşkı"*, *"Ben de insanım"*, *"Yazıklar olsun kaderin böylesine"*, *"Zor dostum zor"*, *"Neden saçların beyazlamış arkadaş ?"*, *"Tanrım beni baştan yarat"*, *"Huzurum kalmadı fani dünyada"*, *"Bir Tanrı'yı bir de beni sakın unutma"*, *"Ben sevdim eller aldı"*, *"Mavi boncuk kimdeyse"*, *"Seyyah oldum şu âlemi gezerim"*, *"Rüyalar gerçek olsa"*, *"İkimiz bir fidanız"*, *"Ayağında kundura"*, *"Sevdan öldürdü beni"*, *"Kül oldum yana yana"*, *"Âlem buysa kral benim"*, *"Devlerin aşkı büyük olur"*, *"Sevdan olmasa"*, *"Zor dostum zor"*, *"Gözler yalan söylemez"*, *"Yağma yağmur esme rüzgar"*, *"Yolda yolcum var benim!"*, *"Ben sana mecburum bilemezsin"*, *"Şu Fırat'ın*

suyu akar derindir, kamyonumun içi klimalıdır", "Hayatımı yazsam roman olurdu", "Bir hostesim bile olmadı", "Ya olduğun gibi görün ya da gözüme görünme", "Uzun ince bir yoldayım, taşıyorum gündüz gece"

6. Yol, Şoför ve Hızla İlgili Olanlar:

Yol ve şoförle ilgili olanlar daha çok kamyon ve otobüs şoförlerinin tercih ettiği, meslekî zorlukları ve bu zorlukların neticelerini yansıtan yazılardır. Bunlar öğüt içeren veya tam tersine kuralları ihlâl etmeyi rüşdünü isbat ve marifet sayan sözlerdir. Klasik ifadelerin yerini zamanla yeni söyleyişler almıştır. *"Yollar gidişime, kızlar duruşuma hasta", "Yollar niçin bitmiyor?", "Aşk çekenin yol gidenin", "Aşkı bilene yolları yolları gidene sor", "Yol şoförün dünyası, bozulmaz hiç kimyası", "Sevdik mi tam severiz, biz şoför milletiyiz", "İstedim vermediler, sen şoförsün dediler", "Yaklaşma toz olursun, geçme pişman olursun", "Gittiğimiz yol değildi ama biz manzarasını sevdik", "Âleme bakma usta bas gaza", "Hedefimiz ibre sonu, Allahım sen bizi koru", "Geç geç önde b.k var sanki", "Kes hızını, ağlatma el kızını", "Rahmetli de sollardı", "Sollama beni, sollarım seni", "Gaz fren şanzıman, halim duman", "Ömür biter yol bitmez", "Yolların Ceo'su", "Yollarla bağlandım hayata", "Yolların generali, aşkının neferiyim", "Ne hocayım ne molla, bütün derdim bu yolla", "Hayatımı yazsam duble yol olur", "Sultans of the Yol's", "Millî piyango gibiyim, her gelen geçene vurmam", "Geçme beni üzerim seni", "Bizde geri vites yok, gerekirse ileriden döneriz"...*

7. Sevgiliye Mesajlar:

Araba yazılarında şoförün muhatabı çoğunlukla sevgilidir, bu sebeple yazıların çoğu aşkla, sevgiyle, sevgiliyle alakalıdır. Başta ilân-ı aşk olmak üzere sitem, övgü, yergi, dua, beddua, haddini bildirme gibi sözlerle gönderilen bir mesaj vardır. Araba burada açık bir iletişim aracıdır. Bunlar daha çok kamyon arkası yazılarıdır. Filmlerden replikler, türkü veya şiirlerden mısralar olabildiği gibi laf atma tarzında sözler de vardır. *"Geceyi sevdik diye, kendini yıldız sanma", "Bana hava atma", "Anlatamadım işte kalbime sensizliği", "Âlem bana ben sana hasta", "Ahtım sana yârim", "Adımı avucuna yaz, hatırladıkça avcunu yalarsın", "Rampaların ustasıyım, gözlerinin hastasıyım", "Üniversitelim", "İstedim vermediler, sen şoförsün dediler", "Liselim", "Biçki-dikiş kurslum", "Naz yapma", "Güzellik*



geçici ise senden niye geçmemiş", "Öyle bakarsın işte", "Güzelliğinin zekâtını vereceksen bana ver, ben fakirim", "Gönlünde yer yoksa ayakta da giderim", "Rüzgar af dilese bile dal kırıldı bir kere", "İstesen de unutamazsın", "Senin de yüreğin yansın", "Arabasız yol olmaz sensiz hayat olmaz", "Sevene can feda sevmeyene elveda", "Kalbe zararlısın Serikli", "Öyle bir sihirbazsın ki beni bile kaybettin be gülüm", "Misafir çocuğu gibiydin, geldin dağıttın gittin", "Ne kahrın çekilir, ne de senden vazgeçilir", "Alınyazımsın benim kaçamazsın", "Bir gün gelecek, ne yanımda gardiyan ne de kolumda kelepçe, yalnız sen olacaksın", "Mükemmel olmana gerek yok, sahte olma yeter", "Aşk bir otobüstür, binmesini bilmeli, son durağa gelmeden inmesini bilmeli", "Sellektör yapıp geçtiğim bu kalbi, ilerde dörtlüleri yakıp bekleyeceksin", "İlk görüşte aşka inanır mısın yoksa birkaç tur daha döneyim mi?", "Aklın bende kalmasın Ispartalı", "Bizdeki aşk nostaljik", "Mutlu edemiyorsan meşgul etme"...

8. Öğütler; Uyarılar, Tehditler, Beylik Sözler:

Bireyi, bir grubu veya toplumu hedef alan yazılardır**.** Öğütler genellikle kişisel bir tecrübeyi ifade ederken, uyarılar ise çoğu tehdide varan, dikkatsiz şoförü paylayan, toplumun nabzını tutan sözlerdir. *"Aldatıp da giden güzelin arkasından ağlanmaz evlât", "Akıllı ol evlât", "Önce ağzını, sonra direksiyonu topla", "Sollama beni, sağ kalamazsın", "Dikkat! İnsanın yedek parçası yok!", "Ya medeni*



ol, ya tedavi ol", "Can meselesi, an meselesi", "İlle de geçeceksen helva sipariş edeyim", "Sevdiğini alamadıysan, aldığını sev ulan", "Kula belâ gelmez Hak yazmayınca, Hak belâ yazmaz kul azmayınca", "Havan kime yabancı", "Tek rakibim THY", "Babalar önden gider! Küçükler takip eder…", "Vıdı vıdı etme geçeceksen geç", "Sollama beni deşifre ederim seni", "Aldatıp da giden güzelin ardından ağlanmaz evlât", "Alırım anahtarını", "Rahmetli baban da sollardı", "Arabam şekil, önümden çekil", "Beni çekemeyen Besmele çeksin, sayemde imana gelsin.", "Canımı almaya gelenin canı sağ olsun. Ha eğer alamazsa başı sağ olsun". Bütün bunların yanında resmî uyarılarla, diğer şoförlerin tehditkâr sözleriyle alay eden yazıları da görmek mümkün. *"Alkollü araç kullanma, benzinli araç kullan", "Hatalıysam ara, muhabbet ederiz", "Hatalıysam aramayın, aramızda kalsın", "En son sollayanı çarpanlarına ayırdım", "Sol şeritler şahıyım, yolların padişahıyım", "Arabama dokunma"...*

9. Askerlikle İlgili Yazılar:

Kültürümüzde askerlik kutsal bir görev olarak kabul edilir. Askere giden delikanlı ve ailesi bu görevi bir onur sayarlar. Asker uğurlamalarında özellikle kasaba ve köylerde ayrı bir heyecan yaşanır. Delikanlıyı otogara götürecek otomobil, gelin arabası gibi süslenir.[21] Askere gidecek gencin kullandığı ara-

21 Erman Artun, "Adana'da Asker Uğurlama- Karşılama Törenleri: Asker Ağıtları, Türküleri, Şiirleri, Manileri" , *Millî Folklor*, Nu. 47, 2000, s. 47.

baya yazılan, kendisi veya ailesinin ağzıyla söylenmiş; bu görevi kutsal kabul eden, vatan sevgisi, askerlikle ilgili vecizeler veya veda sözleri gibi yazılardır. Genellikle bu yazıların yanında veya altında bir de Türk bayrağını simgeleyen ay-yıldız resmi vardır. *"O şimdi asker", "Aradığınız kişiye ulaşılamıyor 460 gün sonra tekrar deneyin", "Askerin emaneti", "Rüyamda gördüm ana kucağı/ Uyandım baktım asker ocağı/ Felek ayırdı evi ocağı/ Ağlama anam dönerim bir gün.", "Türkün askeri şanlı, var mı benden delikanlı", "Rahat uyu Türkiyem bizler tetikteyiz", "Askerde ya adam olursun ya da kuzu olursun", "Eğer bir gün öleceksem o da vatan için olsun", "Vatan için gidiyorum", "Ah şu kızlar asker olsa, mini etekli ordu kursa, ince bele palaska taksalar, vallahi istemem tezkere"* gibi... Askerlikle ilgili yazılar genellikle olumluyken seyrek de olsa askerliğin zorluğunu anlatan, askerliği mahkumlukla bir sayan, benimsemeyen yazılar da vardır. *"Ömründen her geçen güne sevinen bir insan ya askerdir ya da mahkum"* gibi...

10. Gelin Arabası Yazıları:

Günümüzde en çok görülenler gelin arabası yazılarıdır. Sanırım kısa süre araba arkasında kaldığı için kanunen yasak kavramının dışında tutulan yazılardır. Diğer araba yazıları gibi genellikle güveyin ağzından yazılan bu yazılar, araba yazıları içinde kadınların da kısmen söz sahibi olduğu yazılardır. Bunlar da evlilikle ilgili dualar, temenniler, romantik sözler, espriler, argo sözler, kız ve oğlanın adı ya da adlarının ilk isimleri, kız ya da oğlan anasına mesajlardır. *"Darısı Başınıza", "Mutluyuz"* gibi sözlerin yanında, geline sürpriz yapmak için yazılmış romantik, anlamlı, esprili mesajlar içeren yazılar da vardır. *"İçişleri bakanını aldım hükumeti kurmaya gidiyoruz", "Bundan sonra seveceğim kız bizim kızımız olacak", "Reklamlar bitti film başlıyor", "Rahat battı", "Evleniyoruz, ne içirdiniz lan bana", "Bi Biskrem verdim kandırdım", "Yandık", "Ayvayı yedik", "Bir dilek tuttum*



kabul oldu", "Asfalt ağladı be!", "Sakata geldik", "Üzülme annesi, kızın kalbimin bir tanesi", "Gardaş bizimkisi seyirlik değil ömürlük olur!", "Aldık başa belâyı, ama tatlı belâyı", "Bir halt yiyoruz ama hayırlısı", "Dünyalar sizin olsun, dünyalar güzeli benim oldu", "Babasının bir tanesi idi, onu da ben aldım", "Ben yandım siz yanmayın", "Çok borçluyuz altın takın", "Üzgünüm kızlar, güzel olan kazandı", "Hiç kıskanma ne olur, sev senin de olur"...

11. Araba Markaları İle İlgili Olanlar:

Araba markaları ile ilgili yazılar, daha çok statü belirlemeye yönelik ifadelerdir. Özellikle yabancı marka otomobiller toplumda bir statü sembolü olmuştur. *"Alırsan Ford, olursun lord", "Dağlarda yeşil ot, yollarda sarı Ford", "Al Ford'un dizelini, sev köyün güzelini", "Huzur NaMAZDA", "Ahirette iman, yollarda MAN", "Ağır geliyorsa yaşam Broadway'a binicen paşam", "Kurbanda kara koç, rampada kırmızı Dodge", "Sabır selâmet, sürat felâket, Mitsubishim Allahıma emanet", "Altımdaki BMW sakın üstüme gelme"...*

12. Reklamlardan Esinlenen Sözler:

Reklamları çıkış noktası yapan sözler, mizahî bir yaklaşımla bir gerçeğe vurgu yapmakta ya da olumlu veya olumsuz yargı içermektedir. Mesela *"Nescafe bile üçü bir arada ben niye yalnızım?", "Sen Vodafon gibi anı yaşarken ben Türkcell gibi seni her yerde çekemem", "Bi Biskrem verdim kandırdım", "Elveda 10.000 sms"...*



13. Slogan Sözler:

Kişisel, toplumsal, dinî ve az da olsa siyasî sözlerdir. *"Çakal yazar önsözü, Bozkurt söyler son sözü", "Kaptanım*

Nuh olsun, tufandan gam yemem", "Yaşamak istediğin gibi yaşa", "Bulaşma harcanırsın", "Kaderimse kahrolayım", "Yürü be kim tutar seni"...

14. Diğerleri:
Sınıflandırmaya tâbi tutulmayan yazılardır. *"Etikete gerek yok yeğenim", "Akşamcılar sahneye", "Kısaca öldü de", "Doktor değiliz ama hastamız çok", "Uzun hikâye"...*

İşlevsel Kuram ve Araba Arkası Sözlerde Folklorun İşlevleri
Bağlam merkezli kuramlardan biri olan "İşlevsel Kuram, günümüz halk bilimi çalışmalarında en yaygın kullanılan teorilerden birisidir. Halk bilimi çalışmalarına bir kültürel antropolog olan Franz Boas ve işlevsel kuramın oluşup gelişmesinde önemli rolleri olan öğrencileri vasıtasıyla girmiş ve daha sonraları kullanımı yaygınlaşmıştır. Bu kuramın kurucuları B. Malinowski (1884-1942) ve A. Reginald Radcliffe- Brown (1881-1955)'dur. Önde gelen diğer temsilcileri, R. Thurnwald (1869-1954) ve Ruth Benedict (1887-1948)'dir."[22]

Malinowski, bu teorinin en önemli temsilcilerinden biridir. Malinowski'ye göre kültür "*açıkçası âletlerden ve tüketim mallarından, çeşitli toplumsal gruplaşmalar için yapılan anayasal belgelerden, insana özgü düşünce ve becerilerden, inanç ve törelerden oluşan bütünsel bir toplamdır.*[23] *(…) Kültürel gelenek bir kuşaktan sonrakine aktarılmalıdır. Bu nedenle de, her kültürde eğitime yönelik yöntemler ve mekanizmalar bulunmalıdır. Her kültürel başarının özü işbirliği olduğuna göre, düzen yasa sürdürülmelidir. Her toplulukta töre, ahlâk ve yasayı doğrulayan düzenlemeler olmalıdır. Kültürün maddî temeli yenilenmeli ve işler durumda tutulmalıdır.*"[24]

Folklor ürünlerinin işlevleri üzerine model oluşturan antropologlardan biri de William R. Bascom'dur. Bascom, folklor ürünlerinin işlevlerini, 1954'te yayımladığı "Folklorun Dört İşlevi" adlı makalesinde anlatır. Folklorun çok sayıdaki işlevi arasında en önemli gördüğü dört işlevden bahseder. Bunlar;

1. Hoş vakit geçirme, eğlenme ve eğlendirme,

22 Özkul Çobanoğlu, *Halkbilimi Kuramları ve Araştırma Yöntemleri Tarihine Giriş*, Ank., 1999, Akçağ Yay., s. 213.
23 Özkul Çobanoğlu, *a.g.e.*, s. 224.
24 Malinowski'den aktaran Çobanoğlu, *a.g.e.*, s. 225.



Değerlere, toplum kurumlarına ve törelere destek verme,

3. Eğitim veya kültürün gelecek kuşaklara aktarılması,

4. Toplumsal ve kişisel baskılardan kurtulmak için bir kaçıp kurtulma mekanizması.[25]

Türk halk bilimcilerden İlhan Başgöz de bu işlevlere beşincisini, protesto işlevini ilâve eder.[26] Diğer folklor ürünleri gibi pek çok işlevi olan bu yazıların en önemli işlevi kuşkusuz iletişimdir. Aylan'ın "*Sen değil miydin, söyle aracını mektup gibi kullanan?*"[27] diyerek belirttiği bu işlevi Başgöz de "Bir İletişim Olayı Olarak Taşıt Yazıları" adlı makalesiyle teyit etmektedir. Araba yazılarını W. Bascom'un makalesi doğrultusunda incelerken, Başgöz'ün eklediği beşinci işlevi görmezden gelemedik, çünkü bu yazılarda çok bariz bir şekilde protesto işlevi de vardı. Bu sebeple, araba yazılarını Bascom'un folklorun dört işlevine ve Başgöz'ün beşinci işlev olarak adlandırdığı protesto işlevine göre inceledik. İncelememizde kullandığımız araba arkası sözler, Gürkan Aylan'ın hazırladığı *"Ömür Biter Yol Bitmez Taşıt Edebiyat- Taşıt Folkloru"* (1981), Faruk Güçlü'nün *"Araba Arkası Yazılar"* (1999), Horoz Lojistik'in hazırlamış olduğu "*Kamyon Arkası Yazıları"* (2007) adlı kitaplardan, Mustafa Cemiloğlu'nun *"Kamyon Yazıları ve Geleneksel Kültürümüz"* adlı makalesinde olan örneklerden ve çeşitli internet sitelerinden aldıklarımız, bizzat kamyon ve otomobillerin arkasından, öğrencilerimizle derlediklerimizden oluşmaktadır.

1. Hoş Vakit Geçirme, Eğlenme ve Eğlendirme İşlevi

Eğlendirmenin, sözlü geleneğin işlevlerinden biri olduğu ve de önemli bir işlevi olduğu apaçıktır fakat bu açıklama bile günümüzde eksiksiz bir yanıt

25 W. Bascom, "Sözlü Geleneğin (Folklorun) Dört İşlevi", (terc. A. Tansel), *Folklor/ Edebiyat Der.*, C. 13, Nu. 52, 1954, s. 17-21.
26 İlhan Başgöz, "Protesto: Folklorun Beşinci İşlevi (Fonksiyonu)", *Folkloristik: Umay Günay Armağanı*, Ank., 1996, Akçağ Y., s. 1-2.
27 G. Aylan, *a.g.e.*, s. 15.

olarak kabul edilemez çünkü pek çok gülmecenin gerisinde daha derin bir anlam yattığı bellidir.[28] Bascom'a göre eğlence folklorun en önemli işlevlerindendir. Çoğu gülme unsurunun altında derin anlamlar yatar. Aynı durum fantezi ve hayal için de geçerlidir.[29] Bu yazıların çoğu fıkralar gibi beklenmedik ifadelerle biterek gülme eylemine yol açıyor.

"*Bu yazılarda yola, işe, eşe, aileye, hayata, düzene, insanlara, topluma ve kadere isyan gibi temalar mizah ve kara mizah yoluyla çarpıcı bir şekilde dile getiriliyor.*"[30]

Araba arkası yazıların büyük bir kısmında eğlendirme işlevini görebiliriz. Yazıların çoğunda bir eleştiri, özeleştiri, alay, övgü, yergi vardır. İnsanımızın çeşitli olaylar karşısındaki tutumunu, bakış açısını ve yorumunu yoğunlaştırılmış ifadelerle görebiliriz. *"İyi mazot selülit yapmaz"* diyen yazının amacı fiziğiyle uğraşanları yermenin yanında, okuyanı eğlendirmektir. Yine bir şarkıdan alınan *"Hayatımı yazsam duble yol olur"* mısraında *"roman"* yerini *"duble yol"*a bırakır. Terdid sanatı yapar gibi, beklenmedik bu değişiklik gülmeyi getirir. Yine bu mahiyette yazılmış pek çok yazı vardır. *"Ne Müslüm'den ne de Orhan'dan, sevdiğim tek parça yedek parça", "Liselim bu yıl da çaktı, bizim nikah yine yattı", "Ölürsem kabrime gelme istemem, sıkışırız!", "Benden evvel gidersen bana da yer tut", "Sendeki hava tekerimde de var", "Üşüyorum sevgili, mevzu yokluğun değil kalorifer bozuk", "Kusura bakmayın arkadaşlar, size arkamı döndüm", "Eskiden liselimdi, o şimdi üniversitelim", "Sağdan git iktidar olursun".* Bu yazıların bazıları tamamen fıkra tadında sözlerdir. Meselâ, Temel'in ağzından yazılan şu yazı Karadeniz fıkralarını aratmaz: *"Okurken kaza olayi, onun için bir şey yazmadum! (Puni İdris yazdi) İmza: Temel", "Bu sol şeridi ne doktorlar ne avukatlar istedi de vermedim", "Uzun araç şoförüyüm, dik yamaç profesörüyüm", "Kalbinde yer yoksa güzelim önemli değil, ben ayakta da giderim", "Çarpma bana devlet sarsılır", "Her gün araba yıkattırır, utanmasa bir de kese attırır", "Sol şerit babamın malı sağ şerit anonim", "Ge bilibili biliiii!!!", "Hayatıma fön çeksem düzelir mi?", "Diksiyonu düzgün bayan rol arkadaşı arıyorum", "Referansımız yollardır", "İleride güzel günler göreceğiz demişlerdi, daha ne kadar gideceğiz?", "Tek rakibim THY ama, bir hostesim olmadı", "Selülitli bayanlar alınmasın, yollarda mıcır olmasın!", "The University of Kaldırım Engineering"...*

28 W. Bascom, "Sözlü Geleneğin (Folklorun) Dört İşlevi", s. 17.
29 *a.g.m.*, s. 17.
30 *Kamyon Arkası Yazılar*, (haz. Horoz Lojistik), İst., 2007, s. 6.

2. Değerlere, Toplum Kurallarına ve Törelere Destek Verme İşlevi

Sözlü geleneğin bir ikinci işlevi, kültüre geçerlik kazandırmak; kültürün törenlerini ve kurumlarını yapan ve yaşatanlara gerekçe oluşturmaktır.[31]



"*Okuma yazmanın bilinmediği toplumlarda mitos vazgeçilmez bir işlevi yerine getirir: İnancı sergiler, yoğunlaştırır ve şifrelere döker; ahlak kurallarını korur, onlara uyulmasını sağlar; dinsel törenin işe yaramasını güvence altına alır; ve insanın doğru bulmasına ilişkin yararlı kurallar içerir. Bundan dolayı mitos, insan uygarlığının yaşamsal bir ögesidir; yararsız bir masal değil, üzerinde çok çalışılmış etkin bir güçtür; düşünsel bir açıklama ya da söz sanatı değil, fakat okuma yazma öncesi dönemin inanç ve ahlaksal bilgeliğinin pragmacı bir bildirgesidir.*[32]

Araba arkası pek çok söz, halkın inançlarını, değer yargılarını taşımaları sebebiyle değerlere, toplum kurumlarına, gelenek ve göreneklere, törenlere destek vermektedir. Dua ve dilek içerikli araba yazılarında, gelin arabası yazılarında, asker arabası yazılarının çoğunda bu mesajı görebiliriz. Türk toplumu, inancı gereği kötülüklerden, kaza ve beladan, nazardan korunmak için *"Yolun açık olsun"*, *"Nazar etme ne olur"* gibi çeşitli dua ve dileklerin yanında *"Kem gözler kör olsun"*, *"Benim hakkımda ne düşünüyorsan Allah sana iki katını versin"* gibi beddualara da başvurur.

Gelin arabalarına bir dilek ifadesi olarak yazılan *"Darısı başınıza"* yazısı kökü çok eskilere dayanan bir saçı (kansız kurban) geleneğini aktarırken; ilk bakışta çok esprili gelen *"Çok borçluyuz altın takın"* yazısı da bir geleneğin devamını isteyen bir yaklaşımdır. *"Anamın ilk gelini"* gibi yazılar toplumumuzda gelin olmanın yüklediği görev ve sorumlulukları, beklentileri ve umutları bünyesinde taşımaktadır.

31 W. Bascom, s. 19.
32 Malinowski'den (1962) alıntılayan Bascom, *a.g.m.,* s. 19.

Türk kültüründe vatan sevgisi, vatanî görev yani askerlik kutsaldır; bu görevde şehit düşmek arzu edilen bir durumdur. *"Bir elimde silah, bir elimde Kur'an/ Geldi diyorlar bak şehitlik sıran!/ Babam bile olsa karşımda duran/ Önce vatan sonra vatan"*, *"Askerin emaneti"*, *"Sevdamız Türkiye"*, *"Şehit olmaksa kaderim, böyle kaderin ellerinden öperim"*, *"Türk'ün askeri şanlı, var mı benden delikanlı"*, *"Biz babamızdan miras kalan 200 m. arsayı kardeşler arasında paylaşırken kavga ediyoruz, size toprak mı veririz?"*... Türk bayrağı üzerine yazılan şu yazı da insanımızın bayrak hassasiyetini gösteren net bir ifadedir: *"Cansa can, kansa kan, yeter ki sen dalgalan"*

"*Günümüz kamyon şoförünün sevdası dingin, duyarlı ve özverili bir sevgiyi değil, aşırı tepkileri, benimsemeyi, sahiplenmeyi ve küçük bir hatada bile cezalandırmayı ifade etmektedir.*"[33] Kadına seçim hakkı tanımayan *"Alınyazımsın benim kaçamazsın"*, *"Ya benimsin ya toprağın"*, *"Söyle kimdi o?"*, *"Onu bunu bilmem, illâ da ben"* gibi yazılar epeyce fazladır. Bazı yazılar daha medenî, daha onurlu bir yaklaşım sergilemektedir. *"Hatasız kul olmaz, severek ayrılalım"*, *"İstemiyorsan sevmiyorum"*, *"Aldatıp da giden güzelin arkasından ağlanmaz evlât"* gibi... Bütün bu olumsuz yazıların yanında insanımızın sevgi dolu gönlünün sevda yüklü sözlerini, anlayışını anlatan ifadeleri de görmezden gelemeyiz: *"Bakışın yeter"*, *"Kalbim seninle dolu"*, *"Alışamam yokluğuna bilirsin"*, *"Sevenin kölesiyim"*, *"Ömrüm seninle geçsin"*, *"Ne saray ister ne taç/ Bu gönül sana muhtaç/ Ben hastayım sen ilâç"*, *"Ekmeğim, aşım, gözümün nuru"*, *"Senin canın sağolsun"*, *"Kır gönlümün zincirini yağmur gözlüm"*, *"Ben sana mecburum bilemezsin, adını plakam gibi aklımda tutuyorum"*...

Yazıların pek çoğu münasip bir dille eğitmeyi, doğruları göstermeyi seçerken bazıları da daha sert, had bildiren, azarlayıcı tondadır. *"Dost aldatmaz"*, *"Önce ağzını, sonra direksiyonu topla"*, *"Çok laf yalansız, çok para haramsız olmaz"*, *"ŞOFÖR... Ş: şerefli, O: otoriter, F: fedakâr, Ö: özgür, R: romantik"*, *"Para biter insanlık bitmez"*, *"En büyük sermaye dürüstlüktür"*, *"En iyi servet itibardır"*, *"Nazik olun lütfen, ben yüklüyüm"*, *"Bir sevdamız var, onun için bu yoldayız."*, *"Herkes istiap haddini bilecek"*, *"Herkes şeridini bilsin!"*, *"Herşeyi bilmene gerek yok! Haddini bil yeter"*... Deyim, atasözü, halk şiiri, masal ve halk hikâyelerinde hep sabırlı olmayı, yaşanan olumsuzlukların geçeceğini vurgular. Araba yazılarında da sık sık sabırlı olmak vurgulanır: *"Gün doğmadan neler doğar"*, *"Sabret gönlüm muradına*

33 M. Cemiloğlu, "Kamyon Yazıları ve Geleneksel Kültürümüz", s. 77.



erersin sen de bir gün", "Eden bulur dünyası", "Hatasız kul olmaz, bu yolda sınanmaz", "Çilemse çekerim, kaderimse gülerim", "Senin duanla yaşamadım ki bedduanla öleyim", "Kıza etek, erkeğe oto yakışır", "Nasipse dönerim", "Kasko yok, muska var", "Anamın duası, babamın gölgesi yeter"...

3. Eğitim veya Kültürün Gelecek Kuşaklara Aktarılarak Eğitimsel İşlevi

Sözlü geleneğin bir üçüncü işlevi -özellikle okuma-yazma bilmeyen toplumlarda, ama yalnızca onları sınırlı kalmamak üzere- öğretimdeki işlevidir.[34] Okuma-yazma bilmeyen toplumların çoğunda sözlü gelenekte somutlaşan bilgi, kendiliğinden büyük saygı görür. Tarihsel bakımdan ne denli doğru olarak kabul ediliyorsa, öğrettikleri de o denli önemli sayılır ve kültürü yansıttığı ölçüde de, "kişiye kılavuzluk edecek yararlı kurallar içerir." [35]

Düş ürünü, kurmaca sayılan Afrika halk masalları bile çocukların öğretimi açısından önemli görülmektedir; çünkü pek çoğu öğütlü hayvan öyküleridir ya da başka öğütlü öykülerdir. Bilmeceler, küçük çocukların zekâlarını keskinleştiren öğretici bir araç olarak yarar sağlarken; "doğru" yanıtı olmayan açmaz öyküleri de, daha olgun yaşta olanlar için aynı işlevi karşılar.[36]

Araba yazılarının çoğu; atasözü ve özdeyişler gibi kısa, özlü ve etkili biçimde, bir davranış biçimini öğretme, onaylama veya olumsuz bir davranışı onaylamama yoluyla eğitim veya kültürü gelecek kuşaklara aktarma işlevini üstlenmiş durumdadır. Hattâ bir kısmı doğrudan özdeyiş, atasözüdür, bir kısmı da bunlardan uyarlamadır. Meselâ, *"Kanığ kan bile yumas= Kanı, kanla yıkamazlar"*[37] *Dîvân ü Lügati't-Türk*'te yer alan bir atasözüdür. Bu ve bunun gibi örnekler kültürün araba arkası yazılarla gelecek nesillere aktarıldığını gösteren

34 W. Bascom, *a.g.m.*, s. 20.
35 Malinovski'den alıntılayan Bascom, s. 20-21.
36 Bascom, s. 21.
37 Kâşgarlı Mahmud, *Dîvân ü Lügati't-Türk*, (haz. B. Atalay), 4. bs., C. III, Ank., 1998, TDK Y., s. 66.

en geçerli örneklerinden biridir. *"Hatasız dost arayan yalnız kalır arkadaş"* yazısının kaynağı *"Kusursuz dost arayan dostsuz kalır"*[38] atasözüdür. *"Söyleme sırrını bilmesinler"* kişiye kendini korumayı öğütlerken; *"Bağışlayın dostlarım"* affedeci olmayı telkin etmektedir. *"Tedbir bizden, takdir Allah'tan"* tedbiri elden bırakmamayı ve tevekkül sahibi olmayı anlatır. *"Geç kaldı desinler, geçmiş olsun demesinler"* başkalarının sözüne göre hareket etmenin kişiye vereceği zararı öngörür. Bu mahiyette daha pek çok örnek verilebilir: *"Güzeli göz, yiğidi söz öldürür"*, *"Ömür biter yol bitmez"*, *"Kula belâ gelmez Hak yazmayınca/ Hak belâ vermez kul azmayınca"*, *"Nokta kadar menfaat için virgül gibi eğilme"*, *"Acele giden ecele gider"*, *"Allah kendini anan kullarının yardımcısıdır"*, *"Azim ve sabır her şeyi başarır, doğruluk yolunda gidiyorum ağır ağır"*, *"Gönül bu anlatamazsın"*, *"Buna da şükür beterin beteri var"*, *"Düşünüyorum öyleyse varım, sürüyorum öyleyse varırım! Entel kamyoncu"*, *"Sümerler yazıyı bu kamyonda buldu"*, *"Seveceksen mevsimlik olmasın"*, *"Menfaat caddesinde başlayan dostluk çile yokuşunda son bulur"...*

4. Kişisel ve Toplumsal Baskılardan Kaçıp Kurtulma İşlevi

Folklorun dördüncü işlevi de önemli olmasına rağmen çoğu zaman gözden kaçırılan kabul edilmiş davranış kalıplarına uygun davranıyor olmak ve böylece toplumsal ve kişisel baskılardan kaçıp kurtulmaktır. Sözlü gelenek kabul görmüş davranış örüntülerine uyulmasını sağlamak yolunda önemli fakat genellikle gözden kaçan bir işlevi yerine getirir.

"Sözlü geleneğin kimi biçimleri, salt kurumlara, inançlara ve davranışlara geçerlilik ya da gerekçe kazandırmanın ötesinde, toplumsal baskı ve toplumsal denetim aracı olarak önemlidir (…) Toplum geleneklerinden sapma olduğu zaman, taşlama içeren bir şarkı, bir atasözü, bilmece, ya da halk masalı, onaylanmayışı göstermekte kullanılabilmektedir.[39]

Zaman zaman çıkmaza giren, kişisel ve toplumsal sorunlara, baskılara çözüm bulamayan insanlarımız, bu durumdan kurtulmak için kendilerince kaçış yolları bulmuşlardır. Toplumca tasvip edilmeyen kıskançlık, küçük görmek, çekememezlik gibi davranışları kınamak, hafifçe alaya alarak kişileri yönlen-

38 Ömer A. Aksoy, *Atasözleri ve Deyimler Sözlüğü*, C. I, İst., 1988, İnkılâp Ktbv., s. 379.
39 Bascom, *a.g.mak.*, s. 21.



dirmeyi, toplumsal denetimi sağlamayı amaçlayan yazılardır; *"Delikanlılık öldü mü", "İntizar etme çekersin", "Taş taşı lâf taşıma", "Kelâm etme söz olur, nazar etme göz olur", "Yoksulluk suç mu?", "Beni takip etme güzelim, ben de yanlış yoldayım", "Tecrübeli satış elemanı arayanlara eski dostlarımın ismini veriyorum, onlar satışta 1 numaradır", "Yük ve eşya taşınır, umut ve hayal de"...* Bazı yazılar da tamamen toplumsal baskılardan kaçıp kurtulmayı hedefleyen yazılardır. *"Hatalıysam ara muhabbet ederiz", "Çevrim dışıyım", "İleride radar var içimde hasret, gel de sabret", "Takıl arkama hayatını yaşa", "Fırtınaya zincir vurulmaz", "Yakalayamazsan el salla", "Ağır geldiyse yaşam firar serbest paşam", "Ölümü yaklaşan şoförün sağ ayağı uzarmış"...*

5. Protesto İşlevi

İlhan Başgöz, "Protesto: Folklorun Beşinci İşlevi (Fonksiyonu)" adlı yazısında işlevsel yaklaşımı kısaca özetledikten sonra Bascom'un belirlediği folklorun dört işlevin hepsinin bir işlevde toplanabileceğini, hepsinin kültüre, başka bir deyişle kurulu düzendeki kültüre sağlamlık ve süreklilik vermeye yönelik olduğunu belirterek folklorun tek işlevinin olamayacağını şöyle ifade eder:

"*Bu tek işlev teorisi folklora tutucu, düzeni koruyucu bir rol yüklüyor. Bu görüşü kabullenince sosyal yapının her zaman, bölünmelere, çatlamalara yer vermeyen bir uyum içinde çalıştığını da kabul etmemiz gerekecektir. İçinde kavga, dövüş, baş kaldırma, değerlere karşı koyma, irili ufaklı çatışma olmayan toplum yapısı yoktur. Her toplumda birleştirici, düzenleyici ve bölücü, düzen bozucu güçler yan yana bulunurlar. Her toplumda ekonomik ve sosyal çıkarları çatışan, inanışları ve değerleri ters düşen insanlar ve sınıflar vardır. Folklor bu güçlerden sadece düzeni ve dirliği sürdürmek eğiliminde olanlara destek veriyor olamaz.*"[40]

40 İlhan Başgöz, "Protesto: Folklorun Beşinci İşlevi (Fonksiyonu)", s. 1-2.

Başgöz, folklorun beşinci işlevini şöyle anlatıyor: "*Folklor; çatışmaları büyütmek, baş kaldırmalara destek olmak, kurulu düzene ve değerlere direnmeleri arkalamak, onları yıkmaya kalkışanlara güç vermek gibi bir işlev de görüyor.*"[41]

İlhan Selçuk da araba arkası yazıların protesto işlevine şöyle değiniyor: "*Artık arabalarımızda maşallah, bismillah gibi sözcükler azaldı. Aşk, dostluk, sevgi üstüne filozofluklar aldı yürüdü. Halkın tüm özlemleri, tutkuları, eğilimleri lastik tekerlekli arabalara yansımış yollarda dolaşıyor. Şoför içini döküyor taşıdığı dövizlere…Gösteri yürüyüşüne çıkmış yığınların dövizlerinden daha mı az ilgiye değer minibüslerin taksilerin üstündeki yazılar?*"[42]

Araba yazılarında ezilen, dışlanan, talihsiz olduğuna inanan, haksızlığa uğrayan, sevdiğinden karşılık bulamayan insanın isyanı, protesto işlevi net bir şekilde görülmektedir: *"Keyfî hizmete mahsustur", "Kaderimse kahrolayım", "Ecelle sözlü, ölümle nişanlıyım", "Bulaşma harcanırsın", "Kadere rest çektim", "Arabanı da al git", "Sen yenisin dediler ek sefer verdiler", "Yollar değil yolsuzluk beni yordu", "Ya sev ya terk et", "Hakkımı aradım, meşgul çıktı!", "Başkalarının seni ezmesine izin verme, ehliyet al sen onları ez.", "Babamız gemi aldı da biz mi kaptan olmadık!", "Adaletin bu mu dünya", "Yaa sabır", "İsyankârsam tasası sana mı düştü?", "Hadi canım sen de", "Ayıranlar utansın", "Neşen bilir bana tav olan çok", "Seviyorum, var mı itirazı olan?", "Seni sevdik de ne oldu?", "Umurumda mı dünya", "Batsın bu dünya", "İsyan ettim hayata", "Bütün dertler benim mi?", "Esmerliğim güneşten, isyanım doğuştan", "Neden hep ben?"...*

Popüler kültürün ürünü olarak kabul edilen ancak Türk kültür hafızasının da son dönem örneklerinden olan araba yazıları, beynelmilel olan bir medeniyet ürününün yerelleşmesine örnek oluşturmaktadır. Kişisel veya toplumsal alanı ilgilendiren sosyo-psikolojik bir yönü olsa bile kişi veya toplumun kendisine yardımcı olan vasıtalara ad vermesi dikkat çekmektedir. Bu adlandırmanın da rastgele olduğu söylenemez. Dolayısıyla folklor ürünü olarak kabul edilen araba arkası yazılar araçlara rastgele yazılmış değildir. William Bascom ve İlhan Başgöz'ün ifade ettikleri; değerlere, toplum kurallarına ve törelere destek verilmesi, eğitim veya kültürün gelecek kuşaklara aktarılarak gençlerin eğitilmesi, kişisel ve toplumsal baskılardan kaçıp kurtulma ve protesto işlevini yerine getirmek maksadıyla yazıldığı görülmektedir.

41 İlhan Başgöz, *a.g.y.*
42 **İlhan** Selçuk'tan alıntılayan Gürkan Aylan, *a.g.e.*, s. 221.

VII. BÖLÜM



Murat 124, İtalya ve Türkiye 1974 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Beşir AYVAZOĞLU

SERÇE'M BENİM, İLK GÖZ AĞRIM

OTOMOBİLE ilk defa ne zaman bindiğimi hatırlamıyorum. Çocukluğumu ve ilk gençliğimi yaşadığım Sivas'ta "Alamancı"ların dönüşlerinde getirdikleri otomobiller ve benzerlerini Hollywood filmlerinde çok gördüğümüz, taksi olarak kullanılan üç beş klasik Amerikan arabası vardı. Bu taksilere kimler binerdi? Hiçbir fikrim yok. Aslında her yere yürüyerek gidilebileceğiniz şehirde mesafe biraz uzaksa yaşlılar için fayton tutulurdu. Evet, 1970'lerde bile şehir içi ulaşım henüz faytonlarla sağlanıyordu. Arkadaşlarımla gündüzleri arkalarına asıldığımız faytonların geceleri sessizliği parçalayan tekerlek ve nal sesleriyle Kulüp sigarası içen kalın kara bıyıklı faytoncuların kamçı şakırtılarını hâlâ duyarım.

Üretimine 1966 yılında başlanan ve fiberglas kaportasının keçiler tarafından kemirilip yenildiğine dair rivayetlere yol açan Anadol, Sivas'ta da arzıendam etmiş olmalı; fakat benim hafızamda bu otomobille ilgili hiçbir şey yok. Bildiğim, fayton saltanatının 1970'lerin başında yollarda beliren Murat 124'lerle sallanmaya başladığıdır. Önlerinde bu sevimli otomobillerin park edildiği evlerin ve bu evlerde yaşayanların havası birden değişmiş, statüleri yükselmişti. Bizim oturduğumuz sokakta otomobil alacak derecede hallice bir aile yoktu, fakat taksi olarak çalışan Muratlara sık sık rastlamaya başlamıştık. Yürümekte



50 bininci Murat 124'ün banttan çıkışı ve fabrika çalışanları

zorluk çeken annemi uzakça yerlere götürmek gerektiği zaman biz de artık fayton değil, taksi tutmaya başlamıştık. Telefon henüz hayatımıza karışmadığı için "çağırmak" değil, "tutmak" tabir edilirdi. Genellikle ben en yakın durağa gider, taksi "tutardım". Belki de bindiğim ilk otomobil bir Hacı Murat taksiydi.

Hacı Murat dedim; Murat 124'e halkın niçin "Hacı" sıfatını yakıştırdığını hâlâ öğrenebilmiş değilim.

Hacı Murat, çok geçmeden birçok ailenin ideali haline gelmişti; insanların ayaklarını yerden kesip istedikleri zaman istedikleri yere gitmelerini sağlayan Murat 124, Anadolu şehirlerinde, fayton devrini birkaç yıl içinde tarihe gömdü. Şehrin daracık sokaklarında artık Hacı Muratlar vızır vızırdı. Birden çağ değiştirmiştik sanki; yaşadığımız âdeta zamanda bir sıçramaydı.

1970'lerin hemen başında Sivas'tan ayrılıp Bursa, Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerde yaşadığım hâlde, 1980'lerin sonuna kadar otomobil sahibi olmayı aklımın ucundan bile geçirmedim. Hayatımın sonuna kadar bir otomobil satın alabilecek refah seviyesine ulaşamayacağıma inandığım için

hayalini bile kurmazdım, bu yüzden ehliyet almaya da hiç teşebbüs etmedim. Şehir içinde dolmuşlar, taksiler, şehirler arasında da otobüs ve trenler bizimdi. Ne var ki 1985 yılında öğretmenliği bırakıp ilk göz ağrım olan gazeteciliğe döndükten sonra yavaş yavaş otomobile ihtiyaç hissetmeye başlayacaktım. Bursa'dan İstanbul'a taşınmıştık. O yıllarda İstanbul trafiği -bugünküyle mukayese edilemeyecek kadar rahat olmasına rağmen- gözümü çok korkuturdu. Hoş, henüz bir otomobil alacak param yoktu ve olacağa da pek benzemiyordu. Ama İstanbul'da iki küçük çocukla bir yerlere gitmek o kadar zordu ki… Eşimi ve çocuklarımı hafta sonları bile eve hapsetmenin üzüntüsü bir yana, işim de bir otomobil sahibi olmaya zorluyordu beni.

Sonunda kararımı verdim ve o tarihte oturduğum Merter'de bir sürücü kursuna yazıldım. Yıl 1989'du, otuz beş yaşındaydım ve -itiraf ederim- gözümde çok büyüttüğüm şoförlüğü öğrenebileceğime inanmıyordum. Direksiyon hocamız işini doğru dürüst yapmak yerine kendisinin ne kadar acar bir şoför olduğunu ispat etmeye çalışan toy bir delikanlıydı. Kurs sonunda yapılan imtihanı nasıl kazandığıma, ehliyeti nasıl alabildiğime hâlâ şaşarım.

Ehliyet de tamam olduğuna göre, artık kaçış yoktu. TOFAŞ'a yazılıp borç harç bir Serçe satın aldım; Murat 124'ün belki biraz hallicesi, ama Hacı Murat işte… Kayınbiraderim 16 RV 549 plakalı kırık beyaz Serçe'mi teslim alıp Bursa'dan İstanbul'a getirince bende şafak attı; direksiyon başında sürücü kursuna hiç gitmemişim gibi apışıp kaldım. Şimdi o korkunç İstanbul trafiğine nasıl çıkacaktım? Eşim, "Artık çoluk çocuk bile gözü kapalı otomobil kullanıyor, senin gibi okumuş yazmış 'kabiliyetli' bir adam haydi haydi…" diyerek beni cesaretlendiriyordu. Gözümü karartıp trafiğe çıkmazsam Serçeciğe elveda demek zorunda kalacaktım.

İşin içinden nasıl mı çıktım? Oturduğum evin yakınında boş bir arsa vardı; orada Serçemin gaz pedalına, frenine, debriyajına alışmak için kendi kendime çalışmaya başladım. Karşı apartmanda oturan bir komşum bir gün benim çaresizce çabalayıp durduğumu fark emiş; çıkıp geldi ve direksiyon hocamın on beş günde öğretemediğini on beş dakikada öğretti. Birkaç gün sonra Serçemle gazeteye korka korka gidip gelmeye başladım. Ama ana yolu



Karaköy meydanı (İBB Kültür AŞ Arşivi)

değil, nispeten tenha olan ara yolları tercih ediyordum. Dördüncü seferim miydi, beşinci mi, hatırlamıyorum, bir gün kullandığım yolun meyilli bir bölümünde durmak zorunda kaldım; sonra kalkmak için gaza fazla yüklenince direksiyonun elimin altından adeta yok olduğunu hissettim ve karşıdaki evin duvarına tosladım. Meğerse bir kamyondan yola mıcır dökülmüş. Pekâlâ, sol taraftaki apartmanın boşluğuna da düşebilirdim ve şimdi siz bu yazıyı okumuyor olabilirdiniz. Allah korudu, bileğimde ve dizimde hafif bir incinmeyle ilk kazamı atlattım. Gıcır gıcır serçemin ön tarafı göçmüştü. Kaskom olmasaydı n'apardım, bilmiyorum.

İkinci kazamda hiç kusurum yoktu; adamın biri bana arkadan çarptı. Üçüncü ve son kaza ise ailece Gönen'den Bursa'ya doğru giderken başıma geldi. Sıcak bir yaz günüydü; etrafı görmek için köy yollarını tercih etmiştik. Arabada klima olmadığı için serinlemek amacıyla açtığımız camlardan bir arı içeri daldı; onu kovmak için hamle yapınca direksiyon hâkimiyetini kaybettim ve saniyeler içinde kendimizi soldaki şarampolde bulduk. Şükürler olsun, eşime ve çocuklarıma bir şey olmamış, sadece benim sağ bileğim burkulmuştu. Bir süre sonra oradan geçen bir traktörün şoförü bizi aldı ve yarım saat kadar önce uğradığımız köydeki tamirciye bıraktı. Rot başı kırıldığı için direksiyonu işlevsiz kalan Serçeciğimin hareket edecek hâle nasıl getirildiğini, ön tekerleri sağa sola yalpalaya yalpalaya Bursa'ya nasıl ulaştığımı anlatırsam bu yazı haddinden fazla uzar.

Birinci kazadan sonra cesaretim kırılmasın diye arabamı daha fazla kullanmaya ve yavaş yavaş şehir trafiğine çıkmaya başlamıştım. Hatta 1991 yılı yaz tatilinde ailece Sivas'a gitmeye karar verdik. Aslında tecrübesiz bir şoför olarak Serçe gibi bir arabayla sekiz yüz küsur kilometrelik bir yola çıkmak cesaret işiydi. Yavaş yavaş, mola vere vere gideriz diye düşündük ve yola çıkıp Merzifon, Amasya, Tokat yoluyla Sivas'a kazasız belasız ulaştık. Bu büyük bir tecrübe olmuştu benim için; dönüşte yola çıkarken duyduğum tedirginlikten eser kalmamıştı. Önce Kayseri ve Kırşehir'e uğramış, Ürgüp'te bir gece kaldıktan sonra ertesi gün geç vakit yola revan olmuştuk. "Oldu olacak, Abant'a da uğrayalım!" diye yolumuzu uzatınca geceye kaldık. İşte o zaman beni bir korkudur aldı, çünkü gece yolculuğu tecrübesine sahip değildim. Bolu Dağı'nda

bir de sise yakalanınca geceleyebilecek bir motel aradık: bulduğumuz motel o kadar iğrençti ki, odaya girmemizle çıkmamız bir oldu. Çaresiz, devam edecektik. Kendimden çok eşim ve çocuklarım için endişe ediyordum. İstanbul'a kaç saatte ulaştığımızı hatırlamıyorum. Merter'de, evin önünde Serçecikten indiğimde tepeden tırnağa sırılsıklam olduğumu fark ettim. Ama artık sisli havada gece yolculuğu tecrübem de vardı. Demek istediğim, üçüncü kazamı yaptığımda aslında bir hayli ustalaşmış bir şofördüm. Hep o minnacık arı yüzünden...

Tam dokuz yıl kullandığım Serçe, acemiliğini eski bir arabada atmak isteyen bir dostuma sattığımda kelimenin tam mânâsıyla dökülüyordu, kaportası çürümüştü. İkinci arabamı 1997 yılında satın aldım: Deniz mavisi bir sıfır Renault Broadway, 34 GRH 89. On yıl da onu kullandım. Şimdi 2007 model ve ikinci el bir Opel Vectra'ya biniyorum. Satın aldığımda on yedi bin kilometredeydi, henüz kırk bini bile bulmadı. Demek ki on yılda yirmi küsur bin kilometre yapmışım. Bu da benim bir araba sevdalısı olmadığımı göstermez mi?

Evet, evet, ben "Araba Sevdası" yaşayanlardan değilim; arabamı sık sık değiştirmem, süslemem, hatta kirden rengi fark edilmez oluncaya kadar yıkatmam bile. Ama çocukluğumda bindiğim faytonları ve ilk göz ağrım olan Serçe'yi hâlâ zaman zaman rüyalarımda görürüm.

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU · TTOK 1923

TURİNG