

ERKEN DÖNEM TÜRK ROMANINDA ARABALAR

Yüksek Lisans Tezi

FATİH AŞAN

TÜRK EDEBİYATI BÖLÜMÜ
İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi
Ankara
Temmuz 2017

ERKEN DÖNEM TÜRK ROMANINDA ARABALAR

İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi
Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü

FATİH AŞAN

Türk Edebiyatı Disiplininde Yüksek Lisans Derecesi
Kazanma Yükümlülüklerinin Bir Parçasıdır

TÜRK EDEBİYATI BÖLÜMÜ
İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi
Ankara
Temmuz 2017

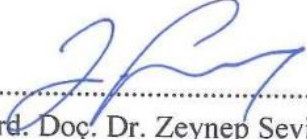
Bütün hakları saklıdır.

Kaynak göstermek koşuluyla alıntı ve gönderme yapılabilir.

© Fatih Aşan, 2017



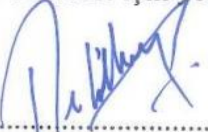
Bu tezi okuduğumu, kapsam ve nitelik bakımından Türk Edebiyatında Yüksek Lisans derecesi için yeterli bulduğumu beyan ederim.


.....
Yrd. Doç. Dr. Zeynep Seviner
Tez Danışmanı

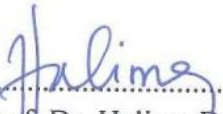
Bu tezi okuduğumu, kapsam ve nitelik bakımından Türk Edebiyatında Yüksek Lisans derecesi için yeterli bulduğumu beyan ederim.


.....
Doç. Dr. Mehmet Kalpaklı
Tez Jürisi Üyesi

Bu tezi okuduğumu, kapsam ve nitelik bakımından Türk Edebiyatında Yüksek Lisans derecesi için yeterli bulduğumu beyan ederim.


.....
Yrd. Doç. Dr. Neslihan Demirkol
Tez Jürisi Üyesi

Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü'nün onayı


.....
Prof. Dr. Halime Demirkan
Enstitü Müdürü

ÖZET

ERKEN DÖNEM TÜRK ROMANINDA ARABALAR

Aşan, Fatih

Yüksek Lisans, Türk Edebiyatı Bölümü

Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Zeynep Seviner

Temmuz 2017

Bu tezde erken dönem Türk romanlarında atlı arabaların kullanımında hangi kuralların ve kültürel normların geçerli olduğu ve bu kurallarla kültürel normların nasıl değiştiği incelenmektedir. Bu yolla, modern okurun atlı arabaların romanlardaki kullanımına dair bilgi eksikliğinden ötürü gözden kaçırdığı detayların daha anlaşılır hale getirilmesi amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda 1851-1926 yılları arasında yayınlanmış romanlardan örneklere başvurulmuştur. Tezin genelinde yapısalcı bir yaklaşım benimsenmekte ve arabalara yüklenen anlam ve işlevleri belirleyen, yazarların ortak olarak paylaştığı bir kültürel sistemin bulunduğu varsayılmaktadır.

Erken dönem Türk romanlarında arabalar ve araba sahipliğinin genellikle zenginlik ve toplumsal statü göstergesi olarak okunduğu görülmektedir. Arabaların söz konusu gösterge niteliğini kazanmalarındaki etkenlerden biri Veblenci gösterişçi tüketim ve gösterişçi aylaklık bağlamındaki işlevleridir. Arabalar aynı zamanda toplumdaki sınıflar arasındaki ayrımın da bir sembolü olarak kullanılmakta ve bazı romanlarda birer baskı aracına dönüşmektedir.

Arabalar dönemin romanlarındaki aşk öykülerinin anlatılmasında da merkezî bir rol üstlenmektedir ve genellikle bir grup aynı anlatsal unsurla kullanılmaktadır. Bu unsurların oluşturduğu “araba sevdası” motifi özellikle 19. yüzyılda yayınlanmış romanlarda yaygın olarak görülmekte ancak sevgililerin aynı arabada bulunduğu romanlarla beraber arabaların aşk öykülerindeki işlevi de değişmektedir.

Seyir yerleri ve mesire yerleriyle ilgili yoğun eleştiriler ve erkek karakterlerin tacizde bulunması gibi nedenlerle arabaların mekânlaştığı da görülmektedir. Fiziksel özellikleri ve dönemin kültürel normları dolayısıyla arabalar özellikle kadın karakterler için bir “zırh” halini almaktadır. Cinsiyetler arasındaki ayrımın araba mekânlarına yansması da bu kültürel normların bir parçasıdır. 1900’lerden itibaren aşama aşama bu normlar değişmiş ve Müslüman kadın ve erkeklerin aynı arabayı paylaşması normal karşılanmaya başlamıştır.

Anahtar sözcükler: Araba Sevdası, Atlı Araba, Erken Dönem Türk Romanı, Mekânlaşma

ABSTRACT

CARRIAGES IN EARLY TURKISH NOVEL

Aşan, Fatih

M.A., Department of Turkish Literature

Supervisor: Asst. Prof. Zeynep Seviner

July 2017

This thesis examines the rules and conventions surrounding the use of carriages in early Turkish novels and the changes these rules and conventions went through. It seeks to capture the details that a modern reader tends to miss because of a lack of knowledge about the use of carriages in fiction. Examples are taken from novels published between 1851 and 1926. A formalist approach is adopted as a theoretical framework and it is assumed that there is a cultural system shared by the writers and it determines the functions and meanings of carriages in novels.

Carriages and carriage ownership are usually interpreted as signs of wealth and status in early Turkish novels. Their function in conspicuous consumption and leisure, as defined by Veblen, is partly the reason of their interpretation. Carriages are also used to symbolize the distinction among the social classes and even become tools of oppression in some novels.

Carriages also assume a central role in the love stories from early Turkish novels and are often used in conjunction with a specific set of narrative elements. The motif of “carriage affair” which consists of these narrative elements is commonly encountered in the novels published in the 19th century. Later on, the role of carriages in the love stories changes with the emergence of novels that describe lovers in the same carriage.

In some cases, carriages are spatialised due to harsh criticism regarding promenades along with molestation by male characters. Thanks to their physical attributes and conventions on their use in early Turkish novels, carriages provide protection, especially for the female characters. Gender segregation in carriage-spaces constitutes a part of these conventions. This segregation declines gradually starting from 1900s and eventually, male and female characters sharing the same carriage is seen as a normal occurrence.

Keywords: Carriage, Carriage Affair, Early Turkish Novel, Spatialisation

TEŞEKKÜR

Öncelikle tez danışmanım Zeynep Seviner'e, tezimin her aşamasında verdiği değerli fikirler ve destek ile gösterdiği güven ve sabır için çok teşekkür ederim. Değerli hocam Mehmet Kalpaklı'ya da her görüşmemizde sergilediği destekleyici tavır için minnettarlığımı özellikle belirtir, jürimde yer aldığı için kendisine teşekkürü borç bilirim. Beni tanımadığı hâlde zaman ayırarak tezimi okumayı ve jürimde yer almayı kabul eden Neslihan Demirkol'a da müteşekkirim. Artık aynı üniversitenin çatısı altında olmasak da, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum Hilmi Yavuz'a ise, bana bu tezi yazmama imkan veren temelleri kazandırdığı için ayrıca minnettarım.

Değerli dostum Nurten Bulduk, birçok kez bu tezin pusulası oldu ve tezin kontrolden çıktığı ya da nasıl ilerleyeceğimi bilemediğim zamanlarda tavsiyeleriyle doğru yolda kalmamı sağladı. Fikirlerinden çok faydalandım, kendisine ne kadar teşekkür etsem az. Mesut Koçyiğit de ihtiyacım olan bazı kaynakları, ben daha ne sormuş ne de istemiş iken bulup bana ulaştırdı; bunun için ona teşekkür ederim. Başta Kübra Ertaş ve Ayşen Gençtürk olmak üzere arkadaşlarım başları ağrıyana kadar tez hakkındaki şikayetlerimi dinlediler ve buna rağmen moral desteklerini hiç esirgemediler; hepsine şükranlarımı sunarım. Sevgili anne ve babama da, yaptığım işe gösterdikleri saygı ve bana verdikleri maddi ve manevi tüm destek için sonsuz teşekkürler ederim.

Son olarak değerli hocam Talât Sait Halman'ın adını minnetle anmak isterim. Bundan dört sene önce, ben hala hukuk okurken, beni hayalimin peşinden giderek edebiyat okuyabileceğime ikna eden ve Bilkent'e yönlendiren oydu. Onun verdiği cesaret olmasa bugün bu konumda olmayabilirdim.



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM: ARABALARIN GÖSTERGE NİTELİĞİ.....	16
A. Araba ile Kimlik İnşası	16
B. Gösterge Olarak Arabalar	22
1. Zenginlik Göstergesi Olarak Arabalar.....	22
2. Toplumsal Statü ve Ayrışma Göstergesi olarak Arabalar	26
C. Veblenci Aylaklar ve Arabaları	31
D. Arabanın Baskı Aracına Dönüşümü.....	41
İKİNCİ BÖLÜM: AŞK ÖYKÜLERİ VE ARABALAR.....	44
A. Araba Sevdası Motifi	44
B. Yeni Aşk Öyküleri için Yeni İşlevler.....	59
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: KAMUSAL VE ÖZELİN ARASINDA BİR MEKÂN OLARAK ARABA	64
A. Mekânlaşan Arabalar	64
B. Araba Mekânının Cinsiyetlere Göre Paylaşımı.....	78
SONUÇ	90
SEÇİLMİŞ BİBLİYOGRAFYA.....	96
ÖZGEÇMİŞ	103

GİRİŞ

Bu çalışmada bir nesne olarak atlı arabaların erken dönem Türk romanlarında yaygın olarak sahip olduğu bazı işlevler ile bu dönem yazarlarının romanlarında arabaları kullanırken bağlı kaldığı normlar incelenecektir. Bir diğer deyişle, belirli bir zaman dilimi ve roman türüyle sınırlı kalmak üzere, arabaların “edebi biyografisi” çıkarılacaktır. Bu yolla, söz konusu dönemde romancıların araba nesnesine bakışındaki ortak ve farklı noktaların anlaşılabilir ve yeni okuma imkanlarının açılması umulmaktadır.

Arabanın edebiyattaki biyografisini çıkarmaya yönelik motivasyonun kaynağı kısmen Kopytoff’un “The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process” adlı çalışmasında bulunabilir. Kopytoff’a göre belirli bir kültürü kavramanın yollarından biri, o kültürde başarılı kabul edilen bir kişinin biyografisine bakmaktır (66). Zira kültür, onu paylaşan insan topluluğu için dünyanın nasıl yorumlanacağını belirleyen bir bilişsel çerçevedir (70). Gerek kişiler gerekse şeyler bu çerçevede doğrultusunda inşa edilirler; bunlara hangi anlamların yükleneceği ve bunların nasıl tasnif edilecekleri kültüre göre belirlenmektedir (67-8). Bu bakımdan belirli bir kültür bağlamında bir kişinin biyografisinin nasıl oluşturulduğunu anlamak bize o kültürün nasıl işlediği hakkında da bilgi verecektir.

Bununla beraber Kopytoff’a göre biyografi kişilere münhasır değildir, nesnelere de kültürel olarak inşa edilip anlamlandırılabilir. Bu bakımdan nesnelere de biyografik imkanlar içkindir. Hatta aynı nesnenin kültürel bir biyografisi olabileceği

gibi mülki/ekonomik veya teknik biyografileri de bulunduğundan söz eder Kopytoff.

(66-8)

Kanaatimce bunlara bir yenisini, “nesnenin edebi biyografisi”ni eklemek mümkündür. Kültürel biyografinin edebiyat bağlamındaki bir alt-türü olarak düşünülebilecek olan “edebi biyografi”, belirli bir nesnenin belirli bir kültüre ait edebi ürünlerde nasıl algılandığı ile bu algının zaman içindeki değişimine işaret etmektedir. Bir nesnenin edebi biyografisini çıkarmak da o edebi kültüre dair çıkarımlar yapmaya imkan sağlayabilir ki bu çalışmada amaçlanan odur. Bunu yaparken elbette erken dönem Türk romancılığında veya herhangi bir dönem ve yerdeki edebi kültürde tam bir homojenlik bulunamayacağını da unutmamak ve aynı edebi kültür içerisindeki istisnaları göz ardı etmemek gerekir.

Bu çalışmanın bir diğer çıkış noktası olarak ise Elaine Freedgood’un *The Ideas in Things* başlıklı kitabı gösterilebilir. Freedgood’a göre romanın nesnelere arasındaki metonimi hem zayıf hem de güçlüdür. Zayıftır, çünkü metafora olduğu gibi yeni bilgilerin üretilmesini temin etmez; aksine sadece alışkanlıktan ve kültürel normlardan dolayı okurun zaten bildiği şeyleri söyler. Ancak belirli bir yorum yönteminin alışkanlıklar ve kültürel normlara bu derece bağlı olması, o yöntemin etkisini de değişken kılacaktır. Tam da bu noktada metonimi beklenmedik sonuçlar doğurabilir. Zira metonimi romanın sınırlarını aşan veya onun tamamen dışında kalan bir referans çerçevesine ihtiyaç duyar. Onun temelini oluşturan bu alışkanlık ve kültürel normların kaynağı da romanı çevreleyen ve okurun içinde yaşadığı toplumsal yapılarda bulunmaktadır. Romanı çevreleyen bilgi ve kabullerin ise içinde yaşanılan zaman ve mekâna göre değişmesi kaçınılmazdır. Bu değişim belirli bir kitabın ilk yayınlandığı zamanki okuru ile bugünkü okurunun kitaba ilişkin tecrübesi arasında büyük bir uçuruma yol açabilir. (12-3)

Yukarıdaki açıklamalar göz önünde bulundurulduğunda yüz-yüz elli yıl önce yazılmış bir romanın satır aralarında kalmış ve bugünkü okurun gözünden kaçan okuma imkanlarının varlığını kabul etmek zor olmamaktadır. Türk edebiyatı literatüründe de bunun örnekleri mevcuttur. Örneğin Nahit Sırrı Örik, *Araba Sevdası*'nda yazarın Bihruz'un yaşadıklarını aktarmak ve mesajını vermek için kullanmayı seçtiği olay ve tasvirleri ideal bulmaz:

Fakat hafifliği ve israfları kısa ve basit tafsilât ve sevimli bir istihza ile anlatılan Behruz Beyin sergüzeşti daha çok ehemmiyetli vak'alarla canlandırılabilir, esere en dikkate şayan vesikalar ve en kuvvetli tasvirler konabilirdi. İstanbula o kadar eyalet ve kıt'anın servetleri asırlardan beri fasılasız bir surette getirilmiş ve dökülmüş olduğu halde, bugün Boğaziçiyle asıl şehrin metrük mahallelerinde artık tamamiyle viran olmuş son konak harabelerinden başka bu servetlerden hiçbir eser kalmayıştaki bütün sebep ve hikmetler bir daha hiç unutulmaz bir kuvvetle gösterilebilirdi. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (8)

Örik, *Araba Sevdası*'nda müsriflik temasının taşıdığı önemi fark etmektedir ancak arabaların bu dönem romanlarında zenginlik ve tüketim alışkanlıklarına dair ne gibi göndermeleri olduğunun farkında değildir. Bu yüzden de seçilen olay ve tasvirlerin, Bihruz ve sınıfının romanlardaki alametifarikası olan araba da dahil olmak üzere, verilen mesaja uygun olmadığı kanısındadır.

Ahmet Hamdi Tanpınar da *XIX. Asır Türk Edebiyatı Tarihi*'nde *Araba Sevdası*'nın çeşitli yönlerine dair yorumlarda bulunur. Bunların en ilginç olanlarından biri, asıl kahramanın Bihruz'un arabası olduğu yönündedir. Ona göre

Bihruz'un arabası, kitabın “asıl kahraman[ı]”, “sembolü ve fatalitesidir” (442). Buna karşılık Bihruz Bey “az mevcut bir insandır” (442). Tanpınar, kitabın kahramanları olarak Bihruz veya diğer karakterler yerine sırasıyla araba, Çamlıca ve “La Belle Helene” operetini sayar (444). Örik'e benzer bir tespiti de vardır yazarın; “bütün roman bir şakaya benze[diği]” hâlde “ağır basan bir tek realite vardır: Para işleri” (444). Tanpınar'ın da müsriflik temasının farkında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak o da tüm bağlantıları kurmamakta ve yazarın tercihini garipsemektedir. Bu iki yazarın yorumlarına karşılık, tezin ilerleyen bölümlerinde araba sahipliğinin daha *Araba Sevdası*'na gelinmeden çok önce zenginlik ve statü sahibi olmakla bir tutulduğu ve Bihruz'un arabasıyla bağlantılı eylemlerinin Veblen'in tanımladığı biçimiyle gösterişçi aylaklık ve gösterişçi tüketim başlıkları altında anlaşılabilceği görülmektedir.

Bu gibi anlam kaybı sorunlarına karşı Freedgood'un çalışmasında çeşitli romanlarda görülen nesnelere romanın dışına doğru takip ettiği ve o dönemdeki okurun söz konusu nesneye ve o nesnenin tarihine dair neleri bilebileceğini dahi hesaba kattığı görülür. Böylece yazar, Viktorya dönemi İngiliz romanlarındaki gizli kalmış anlamları açığa çıkarmayı ummaktadır. Bu çalışmadaki planın da Freedgood'unkine benzer olduğu söylenebilir; biraz daha farklı bir yaklaşımla da olsa, amaçlanan şey erken dönem Türk romanında arabalara ilişkin ortak algı biçimlerini tespit etmektir. Bu yolla dönemin romanlarında her zaman açık olmayan ancak satır aralarından çıkarılabilecek anlamların görünür kılınabileceği düşünülmektedir.

Konu olarak özellikle arabaların seçilme nedenine geçmeden önce “araba” ile neyin kastedildiğini açıklığa kavuşturmak yerinde olur. Tez boyunca “araba” dendiğinde sadece atlı (ve Nabizade Nazım'ın *Hâlâ Güzel*'indeki piknik (104) gibi

birkaç istisnâ durumunda öküz ile çekilen) arabalara göndermede bulunmaktadır. Otomobiller ise arabadan ayrı bir kavram olarak görülmekte ve bu çalışmanın kapsamı dışında kalmaktadır. Metinlerden yapılacak doğrudan alıntılarda da aynı kavramsal ayrımın geçerli olduğu varsayılabilir. Zira bu ayrım ilk kez bu çalışmada yapılmış olmayıp kaynağını incelenen romanlardan almaktadır.

Otomobillerin icadı ve romana girişinden önce yazılan romanlarda “araba” denerek otomobilin kastedilmesi zaten mümkün değildir. Arabalardan söz ederken ya doğrudan doğruya “araba” kelimesi kullanılmakta ya da talika, kupa, fayton, lando, viktorya gibi atlı araba modelleri anılmaktadır. İncelediğimiz romanlar arasında otomobil ile ilk kez Halit Ziya’nın *Nesl-i Ahir*’inde (1909) karşılaşılır. Ancak burada otomobiller için “müteharrik-i bizzat arabalar” (189) tabiri kullanılmaktadır. Yine incelenen romanlar içerisinde “otomobil” kelimesi ise ilk kez, Halide Edib’in *Seviyye Talip*’i (1910) ve Bekir Fahri’nin *Jönler*’inde (1910) görülür. *Seviyye Talip*’te romanın önemli kısmında atlı arabalar kullanılır ve bunlara araba denirken, iki karakterin otomobile bindiği bölümde münhasıran “otomobil” ve “makine” kelimeleri kullanılmaktadır. *Jönler*’de ise bekleşen araçlardan veya trafikten söz edilen hemen her durumda “araba ve otomobiller” denerek bu ikisi arasında bir ayrıma gidilir. *İstanbul’un İç Yüzü*’nde (1920) yine çeşitli araçlardan söz edilirken “araba” denip geçilmez; “otomobil, motor, araba” (Karay 113) şeklinde bir liste yapılır. Bir karakterin “ben arabadan, otomobilden inmezdim” (Safa 176) derken görüldüğü *Cânân* (1925) ve bir başkasının “otomobilden arabaya, arabadan otomobile” (Enis 52) dediği *Zaniyeler* (1924) yine bilinçli bir ayrıma işaret eder (Bununla beraber *Zaniyeler*’in ilerleyen kısımlarında bu ayrımın göz ardı edildiği de belirtilmelidir). İncelediğimiz romanlar arasında araba ve otomobil kelimelerinin

birbiriyle tamamen geçişli olarak kullanıldığı ilk örnek olan *Böğürtlen* (1926) ise çalışmada başvuru alan en geç tarihli örneklerdendir.

Bu çalışmada arabaların odağa konmasının nedeni, bu nesnelerin Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemi romanlarındaki yaygınlığıdır. Özellikle aşk hikayelerinin birer parçası olarak arabalarla sıkça karşılaşılır; 1920'lere kadar yazılmış romanlar arasında yazıldığı dönemin İstanbul'unda geçip de araba yolculuğu içermeyen roman yok gibidir. Arabalar aynı zamanda aşağıda örnekleri görüleceği üzere olay örgüsünün gelişimi ile karakterlerin hareket ve bir araya gelme imkanlarında da belirleyicidir. Dolayısıyla arabaların nesne merkezli bir okuma için verimli bir kaynak oluşturacağı düşünülebilir.

Herhangi bir romanı arabalar üzerinden okumanın Türk edebiyatı literatüründe öncülleri mevcutsa da yaygın olarak görüldüğü söylenemez. Türkçe literatürdeki "araba okumaları" ("araba" kavramı içine otomobiller de katılırsa) birkaç makale ve çeşitli çalışmalardan kısa bölümlerle sınırlıdır. Aralarından en önemlileri Jale Parla'nın "Car Narratives - A Subgenre in Turkish Novel Writing" ve "Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası" makaleleridir, denebilir. Bunlar haricinde Seyit Battal Uğurlu'nun "Otomobil ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu" ile Mehmet Narlı'nın "Türk Romanında Araba Sevdaları" başlıklı makaleleri de belirtilmelidir. *Cogito* dergisinin de "Otomobil: Bir Röntgen Denemesi" başlıklı bir özel sayısı çıkmıştır fakat bu yazılar atlı arabalarla değil, yalnız otomobille ilgili olduğu için değerlendirmeye alınmayacaktır. Fatih Arslan'ın *Boş Zaman Figürleri: Erken Dönem Türk Romanında Nesne-Tüketim İlişkileri* ve Çelik Gülersoy'un *Eski Türk Arabaları* adlı kitapları ile Aslı Uçar'ın "Teselliye Eşyada Aramak" başlıklı tezi de arabalar ve edebiyatın kesişimine dair bazı kısımlar içeren çalışmalardır. Tanpınar'ın *XIX. Asır Türk Edebiyatı*'ndaki *Araba*

Sevdası bölümünde arabanın rolüne dair oldukça kısa değerlendirmesi de bu konuda kalem oynatmanın ilk örneklerinden kabul edilebilir.

Jale Parla'nın iki makalesiyle araba okumalarına en büyük katkısı bir alt-tür olarak "araba anlatılarına" isim koyması ve bu kategoriye ilişkin tartışmaları başlatması olarak görülebilir. "Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası"nda arabaları kamusal alana çıkışı kolaylaştıran bir "zırh" olarak tasviri (162) de ayrıca dikkat çekicidir ve üçüncü bölümde yer alan "arabaların mekânlaşması" bahsinin başlıca çıkış noktalarından birini oluşturmaktadır. Parla'nın makaleleri boyunca romanlarda arabaların ne gibi işlevler taşıyabileceğine dair bir nevi örnekleyici liste sunuyor olması olumlu nitelikteki diğer bir adımdır. Uğurlu'nun makalesi yabancı literatürü de dikkate almakla ve çalışmasının kapsamını nispeten daha geniş tutmakla bu örneklerin kapsamını biraz daha genişletmiştir ancak Parla'ninkine kıyasen daha geniş kapsamlı çıkarımlar yaptığını söylemek zordur. Narlı'nın ise insan-araba ilişkilerine çok yönlü yaklaşımı ve Araba Sevdası dahil olmak üzere incelediği romanlarda arabayı karakterin önünde görmektense araba ile karakterin birbirinden bağımsız ele alınamayacağını söylemesi (28) özellikle ilginçtir.

Parla, Uğurlu ve Narlı'nın çalışmalarında ortak olarak görülen bazı özellikler, bunların hem literatüre hem de bu teze yapabilecekleri katkıyı kısıtlamaktadır. Öncelikle kavramsallaştırma konusuna değinmek gerekir: Bu çalışmaların hepsinde de atlı arabalar ile motorlu taşıtlar veya otomobiller aynı kategoriye dahil olarak, "araba" başlığı altında incelenmektedir. Bu bir sorundur, zira birçok romanda bu ayrım dikkat edildiği gibi, iki araç türüne yönelik duygular ve bunlara atfedilen nitelikler de değişmektedir. İkisi arasında ayrım yapıldığına dair örnekler yukarıda verilmiştir; bunlara yaklaşımdaki farklara ilişkin bir örnek ise *Seviyye Talip*'te

bulunabilir: Başkarakter olan Fahir roman boyunca kendi isteğiyle ve birçok kez arabayla yolculuk etmekte ve arabanın kendisine ya da araba yolculuklarına herhangi bir eleştiri yöneltmemektedir. Buna karşılık Fahir'in otomobilden, aynı amaçla kullanıldığında bile, rahatsızlık duyduğu anlaşılmaktadır; Mısır'da otomobil ile gezerken “bu yeni, barbar makinenin (...) yüzyılları uyandırmasına baş kaldır[makta]” (102) ve çöle gireceğinde bu “yeni çılgın makineyi bırak[mak]” (103) istemektedir. Bunların yanında, incelenen romanlardaki araçlar hemen her zaman için otomobildir; sözü edilen makalelerin tümünde atlı arabalara ilişkin olarak seçilen eserler *Araba Sevdası* ile Ömer Seyfettin'in “Nezle”sinden ibarettir. Dolayısıyla bu tezde incelenen romanların hemen hepsi ilk defa arabalar üzerinden okunmaktadır.

Yazarların roman seçimleri noktasında da kısa bir listeye sınırlı kaldığı görülür. Sözü edilen çalışmaların üçü de neredeyse tamamen aynı romanlara atıfta bulunurlar. Bu romanlar şöyle listelenebilir: *Mach I'dan Mektuplar*, *Acıbademdeki Köşk*, *Mavi Doc*, *Jaguar*, *Araba Sevdası*, *Sarı Traktör*, *Saatleri Ayarlama Enstitüsü*, *Fikrimin İnce Gülü*, *Buzdan Kılıçlar*, *Palyaço Ruşen* (Bunlar haricinde bazı şiirlere ve Ömer Seyfettin'in “Nezle” başlıklı öyküsüne de göndermede bulunulur). Bunlardan *Araba Sevdası*, *Sarı Traktör*, *Fikrimin İnce Gülü* ve *Buzdan Kılıçlar*'a, üç yazar da göndermede bulunur. Hem Parla hem Uğurlu'nun sözünü ettiği eserler ise *Palyaço Ruşen*, *Jaguar* ve “Nezle”dir. Listeye bakıldığında ısrarla aynı metinlere dönüldüğü ve literatürün önemli bir kısmının hiç değerlendirmeye alınmadığı söylenebilir ki bu da çıkarımların kapsamını son derece sınırlı kılmaktadır.

Seçilen romanların tarihsel konumları da ayrıca dikkat çekicidir. Yüz yıla yakın bir zaman dilimi içerisinde, seyrek denebilecek aralıklarla örnekler seçildiği görülmektedir. Böyle bir seçimle bu yazıda amaçlandığı gibi belirli bir döneme veya

belirli bir anlatı türünün gelişimine dair kapsayıcı sonuçlara varmak ya da arabanın işlevlerini tarihselleştirmek zordur ve bu durum makalelerde ulaşılan genel yargıları tartışmalı hâle getirecektir.

Fatih Arslan'ın kitabında ise arabalara kısa bir bölüm ayrılmış; burada arabalara özellikle tüketim nesnesi olmaları ve insanlara mekân ve zaman üzerinde hakimiyet kurma imkanı sağlamaları yönünden yaklaşmıştır. Ancak burada yazılanların büyük kısmı edebiyattan bağımsız olup genel olarak tüketim konusuna ilişkindir; romanlara yapılan göndermeler de hayli sınırlıdır. (123-8)

Çelik Gülersoy'un *Eski Türk Arabaları* adlı kitabı ise aslında atlı arabaların dünyada ve Türkiye'deki tarihini konu almaktadır ve edebiyatla bağlantısı, büyük kısmı *Araba Sevdası*'na göndermeler ile romanın bazı bölümlerinin alıntılanmasından oluşan, kısa bir bölümden ibarettir. Aslı Uçar'ın "Teselliye Eşyada Aramak" başlıklı tezinde ise Türk edebiyatının üç ayrı dönemimden üçer roman seçilmiş ve içlerinde yer alan nesnelere hakkında istatistiksel veriler toplandıktan sonra, bu nesnelere romanlar içerisindeki işlevlerine göre ayrı ayrı incelenmiştir. Tez, tümüyle edebiyata ilişkin olduğu hâlde arabaya yapılan değinilerin büyük kısmı *Araba Sevdası*'nın ele alındığı bölümdedir. Burada arabanın romanda yerine göre sadece bir nesne veya karakterin uzantısı olmaktan çıktığı ve karakterin benliğinin yerine geçtiği yönündeki tespit özellikle ilgi çekicidir (55). Sözü edilen tespit, bazı yönleriyle bu tezin birinci bölümünde ulaşılan bulgularla da örtüşmektedir. Uçar'ın tezinin araba bahsinin ötesinde de bu tez için önemli bir çıkış noktası teşkil ettiğini, özellikle metodoloji yönünden örnek alındığını belirtmek yerinde olur.

Romanda arabalar konusunda İngilizce literatür kaynak bakımından daha zengindir. Sözü edilen kaynaklar arasından bu teze de esin kaynağı olmaları ve

ayrıca romanda arabaların nasıl okunabileceğine dair örnekler sunmaları bakımından Strauch'un ve Grogan'ın çalışmalarına değinilebilir. Strauch'un "Carriages and Mobility in Jane Austen's Novel" başlıklı çalışması bunların daha kapsamlı olanıdır. Strauch, çalışmasında Jane Austen'in romanlarındaki arabaları ve araba yolculuklarını çeşitli yönleriyle ele alarak, yazarın tüm romanları arasında ortak olarak geliştirdiği bir göstergeler dilini açığa çıkarmaktadır. Arabaların kişileştirme aracı olarak kullanımını ele alan ilk bölümünde, araba sahibi olmanın ve farklı araba türlerinin dönemin İngiltere'sindeki anlamına göndermelerde de bulunarak, karakterlerin sosyo-ekonomik konumları, sosyal hiyerarşi ve ahlaki normlara yönelik tavırları gibi çeşitli yönlerinin okura arabalar üzerinden nasıl aktarıldığını tespit etmektedir.

Claire Grogan ise "Jane Austen's Vehicular Means of Motion, Exchange and Transmission" başlıklı makalesinde yazarın kurmaca eserlerini mektuplarıyla karşılaştırmaya gider ve bunlara ek olarak Austen'in döneminde atlı arabalara dair yazılmış eserlerden de faydalanır. Freedgood'a benzer şekilde, 21. yüzyıl okurunun olayların bağlamına dair bilgi eksikliğinden ötürü bazı anlamları gözden kaçırdığını düşünen Grogan, atlı araba ile ulaşımın bilgileri kapsamlı biçimde yararlanmanın kişileştirme ve mekânın değerlendirilmesinde yeni imkanlar sağlayabileceği fikrini sorgulamaktadır (189).

Bu tezin ise belli bazı yönleriyle önceki çalışmalardan farklı olması planlanmaktadır. Öncelikle yaklaşımdan ve metodolojiden söz etmek gerekir. Tezin her bölümü birbiriyle bağlantılı olmakla beraber tam anlamıyla birbirinin devamı değildir; bu bakımdan her bölümün altyapısı da az çok farklıdır. Hepsinde de arabaların bu dönemdeki romanların yapısı içerisinde üstlendiği belirli bir rolün incelenmesi amaçlanmaktadır. İlk bölüm maddi kültürle yakından ilgilidir ancak

marksist veya psikanalitik bir yaklaşım yerine yapısalcı ve göstergebilimsel bir yaklaşım tercih edilmiş; arabalar birer meta veya kişiye özel anlamlar ifade eden tekil nesnelere olarak değil, belirli bir kültürel sistem (edebî kültür) içinde anlam kazanan nesne-göstergeler olarak ele alınmıştır. Diğer iki bölümde ise arabalar gösterge olarak değerlendirilmemekle beraber, arabaların anlatının unsurları olarak kullanımında yazarların ne gibi kurallara riayet ettiği görülmek istenmiş, bu doğrultuda da farklı romanlardaki uygulamalar karşılaştırılarak yaygın olarak görülen tercihlerin tespitine çalışılmıştır. Dolayısıyla burada da dönemin roman yazarlarının paylaşılan ve arabaların kullanımına ilişkin kuralları belirleyen bir kültürel sistemin varlığından yola çıkılmaktadır.

Bu noktada dikkatle açıklanması gereken bir husus, sözü edilen bu kültürel sistemin neye karşılık geldiğidir. Zira roman yazarlarını yönlendiren ve neyi nasıl yazacaklarını etkileyen edebî kültür, yazarların içinde yaşadığı toplumun kültürüne kıyasen arabalara farklı bir gösterge işlevi de yükleyebilir. Bu çalışmada anlaşılacak istenen bunlardan ilki, yani edebî kültürdür. Bu konudaki literatür şu ana kadar hemen her metinde arabalara yüklenen anlamları, romanların içinde olduğu toplumsal çerçeve, tarihsel ve sosyolojik gelişmeler ile bağlantılı olarak incelemiştir. Bu çalışmada ise maksat edebiyat sosyolojisi yapmak değildir. Daha geniş toplumsal bağlamın etkilerinden ayrı olarak, yalnızca roman yazarlığına ilişkin kültürel normlar bağlamında arabanın konumu odağa alınmaktadır. Bu yüzden de arabaların neleri gösterdiği veya ne zaman nasıl paylaşılabilirdiği gibi soruların cevabı aranırken sadece romanlardaki örnekler veri kabul edilecek ve bunlar dışında bir kaynağa gönderme yapılmayacaktır.

Bu çalışmanın öncekilerden farklı olması planlanan bir yönü de kullanılacak romanların seçimine ilişkindir. Yukarıda görüldüğü üzere, Türk edebiyatı

literatüründe arabalar hep aynı, az sayıdaki roman üzerinden okunmuştur ve bunlar belirli bir dönemin edebi kültürüne dair çıkarım yapmak için yeterli değildir. Seçilen romanlar sayıca az olmalarının yanı sıra arabaların veya otomobillerin sıra dışı nitelikler üstlendiği ve kendilerinin ötesinde anlamlar taşıyan, sembolik niteliğe sahip oldukları romanlar, Jale Parla'nın deyişiyle “araba anlatıları”dır. Yazarların bu tercihinin karşılık Moretti'nin (Pomian'dan alıntı yaparak) edebiyat tarihçilerine yönelttiği eleştiri akla gelebilir: Tarihçiler sadece sıradışı ve istisnai nitelikte olaylara odaklanarak ve sıradan olanları umursamamaya birer koleksiyoncuya dönüşmüştür (1). Bunun yerine tarihin kendini tekrarlayan nesnelere odaklanmak daha doğru olur. Edebiyat tarihçisinin belirli bir dönemdeki edebiyatı, o dönemde yazarlarca paylaşılan ve oluşturulan kolektif kültürü kavrayabilmek için dönemin istisnai eserlerine değil, eserler arasındaki ortaklıklara ve örüntülere odaklanması daha faydalı olacaktır. Bu çalışmada da arabaların “sıradanlaşmış” olan ve yaygın olarak karşılaşılan nitelikleri arandığı için belirtilen yaklaşımın ideal olacağı söylenebilir.

Roman seçimi yapılırken de bu sebeple öncelikle arabaların yaygın olarak karşılaşılan nitelikleri arasından bazıları seçilmiş; daha sonra da mümkün olduğunca çok sayıda yazardan, bu niteliklerin gözlemlenebildiği olabildiğince çok sayıda roman seçilmiştir. Ana hatlarıyla arabaların gösterge niteliği, aşk öykülerindeki rolü, mekânlaşmaları ve cinsiyetler arasındaki paylaşımı olarak özetlenebilecek bu nitelikleri aynı zamanda hangi romanlardan faydalanılacağını da belirlemiştir. Bu yüzden arabaların kullanılsa da nispeten arkaplanda kaldığı Hüseyin Cahit'in *Hayal İçinde*'si gibi bazı romanlar çalışmanın kapsamı dışında kalmıştır. Roman mı yoksa uzun öykü mü olduğu tartışmalı olan *Yadigârlarım* gibi kimi metinler ise, sundukları verilerin tezin konusuyla uyuşması nedeniyle roman olarak değerlendirilmiş ve çalışmanın kapsamına alınmıştır. Arabaların göstergeler olarak okunması ve

mekânlaşması süreçleri hemen her romanda Kâğıthane gibi gezinti yerlerinde gerçekleştiği için de bu gezinti yerlerine evsahipliği yapan İstanbul'da geçen romanlar, taşrada veya diğer kentlerde geçenlere kıyasen çoğunluğu oluşturmaktadır. Buna karşılık mekân konusunda katı bir kural yoktur ve yukarıda sayılan nitelikler gözlenebildiği sürece arabaların Mısır'da görüldüğü *Jönler*, İzmir'de görüldüğü *Yadıgârlarım* ve Konya'da görüldüğü *Zaniyeler* gibi, kısmen ya da tamamen İstanbul dışında geçen romanlar da çalışmaya dahil edilmiştir.

Zaman yönünden ise seçilen romanların hem yayın tarihleri hem de iç kronolojileri dikkate alınmıştır. Araba gezintileri gibi olgular ile atlı arabaların romanlardaki yaygın kullanımı genellikle Türk edebiyatındaki ilk romanlardan itibaren görülmeye başlanıp 1920'li yıllara kadar sürmektedir. Tezde de kesin bir başlangıç ve bitiş tarihi esas alınmamakla beraber bu tarihlere yaklaşık olarak uyulmuştur. Fakat Ahmet Hamdi Tanpınar'ın *Mahur Beste*'si, Mithat Cemil Kuntay'ın *Üç İstanbul*'u ve Abdülhak Şinasi Hisar'ın *Çamlıcadaki Eniştemiz*'i gibi, içerisindeki bazı olaylar 1900'lerin başlarında veya daha öncesinde geçen ve arabaya yer veren bazı romanlar buna rağmen değerlendirmeye alınmamıştır. Bunun gerekçesi de yazarlarca paylaşılan edebi kültüre ve roman yazımına ilişkin kültürel normlara öncelik tanınmasıdır; edebi hayatı atlı arabaların hem şehirlerde hem de romanlarda yaygın kullanımdan kalktığı dönemlerde şekillenen yazarları kanaatimce aynı edebi kültüre tabi olarak değerlendirmek mümkün değildir.

Yukarıda değinilenler haricinde roman seçimlerini etkileyen son etken ise tezin sınırlı bir sürede tamamlanması gerekliliği olmuş ve bu nedenle özellikle Latin harflerine transkripsiyonu yapılmamış romanlar çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

Gerek romanların gerekse de tez boyunca verilen örneklerin seçiminde, tüm örnekleri ve tüm olasılıkları tüketme kaygısının güdülmediği de belirtilmelidir. Çok fazla örneğin olduğu durumlarda bunların yalnızca bir kısmı kullanılmış, kullanılacakların seçim sürecinde de farklı tarihlerden ve farklı yazarlardan örneklere öncelik tanınmıştır. Ayrıca arabaların belirli kullanımları doğrultusunda seçim yapılması, arabaların ancak birkaç cümleyle kendine yer bulabildiği romanları çalışmaya kattığı gibi, kendilerine geniş yer bulduğu hâlde diğer romanlardaki örneklere kıyasen istisnai özellikler taşıdığı romanları değerlendirme dışı bırakmıştır. Dolayısıyla erken dönem Türk romanında arabaların kullanımına ilişkin kural ve uygulamaların bu tezde belirtilenlerden de geniş kapsamlı olduğu söylenebilir.

Arabaların kullanımına ilişkin kural ve uygulamaların zamanla değiştiği durumlarda bu değişimin nasıl gerçekleştiğini göstermek, benzer şekilde değişim olmayan durumlarda söz konusu uygulamanın sürekliliğine dikkat çekmek de bu tezin amaçları arasındadır. Bu yüzden örnekler verilirken gerekli görüldüğünde örneğe kaynaklık eden romanın ilk yayın tarihi de (daha önce belirtilmiş olsa bile) hemen yanında verilmiş, tarihsel bir değişim ya da süreklilik bulunmayan örneklerde tarih belirtilmesine gerek duyulmamıştır. Bu doğrultuda hicri takvime göre verilen tarihler de miladi takvime göre yazılmış, aynı eserin hem tefrika edildiği hem de kitap hâlinde basıldığı durumlarda ise kural olarak daha erken olan tarih dikkate alınmıştır.

Faydalanılan kaynaklarda arabalar için genelde şey (*thing*) veya nesne (*object*) terimleri kullanılmaktadır. Woodward ise bu iki terimi şöyle ayırmaktadır:

“Şeyler” somut ve gerçek bir maddi varoluşa sahiptir, ama “şey” kelimesi cansız ya da hareketsiz bir niteliği akla getirir ve failerin

hayal gücü ya da somut etkinlikler yoluyla şeylere hayat vermelerini gerektirir. “Nesneler” ise maddi kültürün, dokunma ve ya görmeyle algılanabilen ayrık bileşenleridir. (24)

Bu tezde arabaların belirli bir kültürel sistem içerisindeki konumu ele alındığından, yukarıdaki ayrım da göz önünde bulundurularak arabalar için “nesne” kelimesinin kullanımı tercih edilmiştir. Bunun haricinde, ilgili mekânlar araba gezintileri bakımından aynı işlevi üstlendikleri için “gezinti yeri”, “seyir yeri” ve “mesire” kelimeleri de tezin bazı yerlerde birbiriyle geçişli olarak kullanılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

ARABALARIN GÖSTERGE NİTELİĞİ

A. Araba ile Kimlik İnşası

Bu bölümde arabaların erken dönem Türk romanında karakterler arasındaki ilişkilerin tasviri ve karakterlerin kişileştirilmesindeki rolü incelenecektir. Bu rolü kavrayabilmek için en iyi yollardan biri göstergebilimin ve yapısalcılığın verilerinden yararlanmaktır. Buna göre nesnelere, bağlamlarına göre belirlenen çeşitli anlamları taşıyabilirler. Woodward, bu yaklaşımı Eco'nun görüşlerini aktararak şöyle açıklar:

Örneğin bir nesne; falanca kişinin mesleği, dini ya da toplumsal cinsiyeti gibi toplumsal statü kategorisine göndermede bulunabilir. Dolayısıyla göstergebilimsel yaklaşıma göre, maddi kültür eşyayla başkalarına mesaj ileten, bir tür toplumsal “iş” yerine getiren bir “gösterendir”. (82)

Bu alıntıda “toplumsal” kelimesine özellikle dikkat edilmelidir. Nesnelere tekil göstergeler değildir. Woodward bunu açıklamak için de Saussure'e başvurur ve kültürün bazı yönleriyle dil arasında yakınlıklar bulunduğuna işaret eder: “... bunların kodlar, anlatılar ve sembollerle bağlantılı kendi iç, sistemik yapıları vardır” (114). Maddi kültüre ilişkin yapısalcı bir okuma yapmak isteyenlerin dikkate alması gereken başlıca kural budur: “Maddi kültüre yapısal yaklaşımın temel ilkesi, her

nesnenin anlamını başka bir nesneyle göstergebilimsel ilişki içinde edindiğidir. Yani nesnelere ilişkisel ve bağlamsallaşmış anlamlara sahiptir” (113-4). Dolayısıyla yapısalcı ve göstergebilimsel bir yaklaşım sergilemek de, “maddi nesnelere ya da şeylerin yalıtık, tekil şeyler olarak değil, daha geniş bir nesne-göstergeler sisteminin parçası olarak görülmesi[ni] gerektirir” (90).

Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkarak denebilir ki bir nesne-göstergeler sisteminin, yani nesnelere neyi göstereceğini belirleyen kültürel kodların, anlaşılması hâlinde herhangi bir nesneyi o sistem bağlamında “okumak” mümkündür. Karşımızdakinin kullandığı arabanın markasına veya parmağındaki yüzüğe bakarak o kişi hakkında çıkarımda bulunma süreci de bu okuma eylemi üzerine kurulmuştur. Taşıdığı nesnelere okunarak, kişiye belirli bir anlam atfedilmekte, bir bakıma nesnelere üzerinden kişinin kendisi okunmaktadır.

Elizabeth Fay, *Fashioning Faces* adlı kitabında Viktorya dönemi İngilteresi’nde insanların kendilerini nesnelere dünyası aracılığıyla betimleme yönünde bir takıntı geliştirdiğinden söz eder (1-2) ki bu betimleme sürecinin nesnelere üzerinden olsun olmasın, insanların birbirini okuma alışkanlıklarıyla yakından bağlantılı olduğu söylenebilir. Fay’e göre o güne kadar geçerli olan, her bir insanın tek ve bütüncül birer kimliğe sahip olduğu yönündeki kabul kırılmıştır; artık özel hayata ilişkin bir kimliğin yanında dışarıya yansıtılan ikinci bir kimlikten de söz edilebilir (4). Kanaatimce bu ikinci kimlik, toplumun okumasına yönelik bir “şey” olarak düşünülebilir. Fay’in çalışması boyunca verdiği örneklerde görüldüğü üzere birçok insan topluma yansıtılacak bu kimliği dikkatle şekillendirmektedir. İnsan benliğinin okunur hâle getirilmesine paralel olarak da, benliğin “şeyleşmesi” ile karşılaşılacaktır (7).

Diğer insanlara yönelik bir kimlik, benlik veya görünüş oluşturma sürecinde başvurulan yöntemlerden biri de kendini nesnelere yola çıkarak tanımlamak olmuştur (10). Fay de çalışmasında bu nesnelere bazılarını, özellikle portre ve biyografilere odaklanmakta ve bunların konu edindikleri kişilerin belirli niteliklerini temsil etmek adına nasıl tasarlandığını incelemektedir. Sözü edilen bu gibi nesnelere sahiplerinin istedikleri şeyleri ifade etmelerine yarayan göstergelerdir; ayrıca bunların birden fazlası bir araya geldiğinde metonimik bir işlev dahi üstlenebilir ve toplumsal bağlantılara da işaret edebilirler (56). Bu noktada yapısalcı ve göstergebilimsel yaklaşımın etkisi görülebilir ancak yazarın buraya kadar tasvir ettiği sürece ilişkin en ilginç husus, göstergelerin gerek şekillendirilmesi gerekse de seçiminde kişilere atfedilen failliktir.

Fay'e göre edebiyat ve özel olarak romanlar da sözü edilen bu okuma ve okunma sürecinin bir parçası hâline gelmiştir (48). Örneklerde hem gerçek hayattaki okuma süreçlerinin romanlara yansıdığı hem de romanların okuma alışkanlıklarının gelişimini desteklediği ve takviye ettiği görülmektedir. Bence Fay'ın sözünü ettiği bu sürecin erken dönem Türk edebiyatı örneklerinde de gözlemlenmesi mümkündür. Bu romanlarda da birçok karakter belirli bir şekilde “görülme” veya “okunma” arzusu duymakta; bununla da kalmayıp diğerlerinin onları nasıl okuyabileceğini manipüle etmek için görünümüne büyük özen göstermektedirler. Bu eğilim alafranga züppelerde özellikle barizdir. Nitekim literatürde bu tipe yöneltilen birçok eleştirinin kaynağı da alafranga züppelerin özel ve kamusal kimlikleri arasındaki ikilik olmuştur. Bu ikilik alafranga züppelerin gerçek kimliklerinden farklı ve onunla uyumsuz bir görünüş inşa etme çabasının sonucudur.

Hilmi Yavuz'un “Modernleşme: Parça mı, Bütün mü? Batılılaşma: Simge mi, Kavram mı?” başlıklı yazısındaki fikirleri, erken dönem Türk romanının bazı

karakterlerindeki bu eğilimi açıklamada aydınlatıcı olabilir: “Türk Modernleşmesi, Batılılaşmayı somut ve görünür simgelerle kavradığı içindir ki, 'parça'yı, 'bütün'ün kendisi zannetmiş[tir]” (212). Batılı olmak isteyen alafranga züppe de “batılılık” kavramından anladığı her şeyi görüntüler üzerinden, görüntüleri okuyarak öğrenmektedir. Bunun sonucu da doğal olarak batılılığı görünüşünü değiştirerek elde etme çabası olur. Yavuz’un örneklediği üzere, piyano çalmak, şapka giymek ve Fransızca konuşmak yeni görünüşü oluşturacak eylemlerdendir (79). Ancak görünüş oluşturmada sadece eylemlerden değil, nesnelere de faydalanılır ki bu nesnelere en başta sözü edilen nesne-göstergelerdir. Nesne-göstergeler modernite öncesinde ve alafrangalıktan bağımsız olarak da toplumsal kimliklerin inşasında kullanılmıştır. Ele alınan romanlardaki nesne-göstergelere ise bastonlar, markalı ceketler, botlar ve gözlükler örnek gösterilebilir. Bu bağlamdaki en uç örneklerden biri de *Araba Sevdası*’nda Bihruz’un arabasıdır. Arabası da Bihruz’un nasıl görüleceğini ve okunacağını belirlemedeki temel araçtır. Onu göstermek veya onunla görülmek için kendi sınıfına uygun gördüğü her seyir yerine arabasıyla, mutlaka gittiği (Recaizade Mahmut Ekrem 54-5) belirtilen Bihruz için bu eylem rahatından daha önemlidir:

Kışın mesela zemherir içinde bir açık hava görünce arkasında mücerret süse halel vermemek için dar ve incerek jaket, dizlerinin üzerinde ise mücerret süslü görünmek için bir kadife örtü bulunduğu hâlde Beyoğlu caddesinde, Kâğıthane yollarında araba kullanmak hevesiyle en şedit poyrazın karşısında tiril tiril titreyen Bihruz Bey yazın da otuz otuz beş derece sıcak günlerde Çamlıca, Haydarpaşa, Fenerbahçesi yollarında yine o hevesle en kızgın güneşin altında haşım haşım haşlanır ve fakat bu azabı kendisine en büyük zevk addeder idi. Bihruz Bey her nereye gitse, her nerede bulursa maksadı

görünmekle beraber görmek değil, yalnız görünmek idi. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (55)

Yukarıdaki tespitlerden yola çıkarak, arabalar da dahil olmak üzere, nesnelerin erken dönem Türk romanlarında gösterge niteliği taşıyabildiği rahatlıkla söylenebilir. Tezin bu bölümündeki amaç da arabaların bu romanlar bağlamında tam olarak neleri gösterdiğini incelemektir. Bu inceleme esnasında, girişte de belirtildiği gibi, arabanın içerisinde anlam bulduğu kültürel kodlar sisteminin neye karşılık geldiğine özel bir dikkat gösterilmelidir. Roman yazarlarının neyi nasıl yazacağını etkileyen edebi kültür, yazarların içinde yaşadığı toplumun kültürüne kıyasen arabalara farklı bir gösterge işlevi de yükleyebilir. Bu çalışmada anlaşılacak istenen edebi kültürdür. Bu yüzden de arabaların neleri gösterdiğine ilişkin olarak sadece romanlardaki örnekler veri kabul edilecek ve bunlar dışında bir kaynağa gönderme yapılmayacaktır.

Bölümün başında fikirlerinden yararlanan yazarlar, belirli bir dönemin edebi kültüründe arabaların neyin göstergesi olabileceğine ilişkin net bir tasnif yöntemi sunmamaktadırlar. Bu yüzden ihtiyaç duyulan tasnif yöntemini geliştirmek için bir çıkış noktası olarak Csikszentmihalyi ve Rochberg-Halton'ın *The Meaning of Things* adlı kitabına başvurulmuştur. İnsan-nesne ilişkilerinin tartışıldığı bu çalışmada yazarlar, nesne-göstergelerin işlevlerine dair şöyle bir tasnif sunarlar: Bireyin içsel çatışmalarını çözümleyen [ve yansıtan] nesnelere (22), bireyin belirli niteliklerinin ifadesi olan nesnelere (25) ve toplumsal bütünleşmenin sembolü olan nesnelere (33). Bunlardan ilki, temelde Freud ve Jung'un psikanaliz kuramlarından yola çıkarak oluşturulmuş bir kategoridir ve bireyin bastırılmış arzularının nesnelere üzerinden açığa çıkmasına ilişkindir (22). Bu tezde ise odakta yer alan şey, birçok eser için ortak olan bir göstergeler sistemidir ve arabanın eserden esere değişmeyen anlamı

aranmaktadır; dolayısıyla her bir karakter için farklı okumalara kaynaklık edebilen bu gösterge türü kullanılmamıştır.

İkinci kategoride sözü edilen nesnelere temsil ettiği nitelikler, onlara sahip olan veya onları taşıyan kişinin gücü, cesareti, zenginliği, iktidarı vb. olabilir. Yazarların verdiği örneklerden biri otomobillerdir; otomobiller sahiplerine daha büyük bir hareket imkanı sağlamak gibi pratik işlevlerinin de ötesinde, sahiplerinin dünyada bir fark yarattığını hissetme ihtiyacını da karşılarlar ve onlara kendilerini güçlü hissettirirler. (26-7). Yazarlar, statü sembollerini de bu kategorinin bir altbaşlığı olarak görmektedir (29).

Üçüncü ve son kategoriye ise belirli bir topluluğun üyeleri arasındaki bütünlüğü ve birlikteliği sembolize eden nesnelere atılmaktadır. Yazarların buna verdiği örneklerden biri bayraklardır (36). Örneğin Türkiye Cumhuriyeti bayrağı, Türkiye vatandaşları arasındaki bir bütünlüğün göstergesidir. Sözü edilen nesnelere birçoğu aynı zamanda bütünlüğünü gösterdikleri topluluk ile diğerleri arasındaki ayrışmanın da sembolü olur (36). Yukarıdaki örneğe dönecek olursak; Türkiye Cumhuriyeti bayrağının, Türkiye vatandaşlarıyla diğer ülke vatandaşları arasındaki bir ayrımı da sembolize ettiği söylenebilir. Romanlar bağlamında düşünüldüğünde, kişilere veya roman karakterlerine mensup oldukları toplumsal sınıflar ve aynı zamanda kendi sınıflarıyla diğer toplumsal sınıflar arasındaki ayrım ve hiyerarşiyi hatırlatan nesnelere bu kategori altında sayılabilir.

Yukarıdaki üç kategorinin son ikisinden ve bunların alt-ayrımından, bu çalışmada bir değişiklik faydalanılmıştır. Bu değişiklik, “araba sahipliği” durumunun da, arabanın kendisi romanda görülmesi veya kullanılması bile aynı

onun gibi bir gösterge olarak kabul edilmesi ve arabanın nesne-gösterge olarak kullanıldığı örneklerle aynı başlık altında incelenmesidir.

B. Gösterge Olarak Arabalar

1. Zenginlik Göstergesi Olarak Arabalar

Arabaların sahibi veya yolcusunun zenginliğinin gösterme niteliği, roman örneklerini incelediğimiz dönemin başından sonuna geçerli olan, neredeyse mutlak bir niteliktir. Strauch'un Jane Austen romanlarında her birini zenginliğin farklı gelir düzeylerindeki göstergeleri olarak saydığı “şehir merkezinde bir ev, araba, hizmetçiler” üçlüsünün (12) erken dönem Türk romanlarında ilginç bir şekilde karşılık bulunduğu söylenebilir. Söz konusu romanlarda da bir hanenin zenginliği gösterilmek istendiğinde bu üçü bir araya gelmekte; (hangi semtte bulunduğu da belirtilerek) bir konaktan veya köşkten ve burada çalışan (genelde yabancı ya da azınlık mensubu) hizmetçilerden söz edilmektedir. Hemen her seferinde de tasvirin bir yerlerine en az bir de araba sıkıştırılmaktadır. Araba yolculuklarının tasvir edilmediği bazı romanlarda dahi araba sahipliğine bu şekilde dikkat çekildiği görülmektedir.

Örneğin *Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat*'ta (1873) Ali Bey'in Üsküdar'daki konağı anlatırken zenginlik ve büyüklüğü tasvir etmek adına konağın oda sayısı, döşemeleri, bahçesinin genişliği ve hizmetçileri yanında “iki üç araba” ve “beş altı pek güzel at” da sayılır (Şemseddin Sami 131). *Zehra*'da (1894) da Suphi ve Zehra'nın evliliklerinin ilk yazını geçirdikleri köşkün tasviri buna benzer:

Köşk bir zemin katı üzerinde tek bir kattan oluşuyordu: içinde beş oda, bir geniş sofa, bir avlu, iki küçük oda, bir mutfak bulunuyordu. Binanın dışında bir ahırla bir arabalığa bağlı hizmetçi odası vardı. Bu ahıra bir güzel arap

kısrığıyla bir tek çukurova bağlanmış ve arabalığa da tek koşulu narin bir maylord çekilmiş idi. (Nabizade Nazım 48)

Bu pasaja ilişkin dipnotlarda “çukurova”nın bir at, “maylord”un ise bir araba türü olduğu belirtilmiştir (48).

İffet'te (1896) ise arabanın, Nermi Bey'in aşık olduğu kadını ikna çabalarının bir parçası olduğu görülmektedir. Nermi Bey, *İffet*'in aklını çelmek için Raziye Hanım'ı göndermiştir; o da *İffet*'e zenginlik vadetmektedir. “Senin güzel gözlerin varsa onun da kasa dolusu lirası var... Hepsini senin uğruna harcamak için senden ufak bir haber bekliyor” diyen Raziye Hanım buna ek olarak nelerin *İffet*'in “emrine bak[acağı]nı” şöyle sıralar: “Konak... köşk... yalı... at... araba... sürü ile uşak, cariye” (Gürpınar 113). Görüldüğü üzere zenginliğin tasviri için seçilen örnekler para, ev, hizmetçi ve arabayla sınırlı kalmakta; mücevher, kıyafet gibi başka nesnelere değinilmemektedir. Bu bakımdan yazarın arabayı zenginliğin başlıca göstergelerinden biri kabul ettiği söylenebilir. Özellikle de Raziye Hanım'ın bu türden teklifler yapma konusundaki, sonradan anlaşılan, tecrübesi göz önüne alındığında diğer herhangi bir nesne yerine arabadan söz etme tercihi zenginliğin göstergeleri arasında arabaya verilen önemi göstermektedir.

Arabaların zenginlik göstergesi niteliğine ilişkin olarak *Mai ve Siyah*'taki (1897) Ahmet Cemil'in hayaline de değinilebilir. Ahmet Cemil'in zenginleşip basımevi sahibi olması hâlinde edinmek istediği üç maddi varlıktan biri de “küçük, tek atlı bir araba[dır]” (Uşaklıgil 67). Daha sonra, kardeşi İkbâl'in evliliğini düşünürken, arabanın Ahmet Cemil'in hayallerine bir kez daha sızdığı görülür: Kardeşi için hayal ettiği tantananın süslü giysiler, mücevherler ve mobilyalar yanında

bir parçası da onu götürecek olan “saçları püskürmüş yağız Macar atlı zarif, parlak bir araba”dır (147-8).

Metres'in (1900) karakterlerinden Firûze ise servetinin halkın üzerinde uyandırdığı etkiden memnundur ve azalsa bile tükenmediğini göstermek için birkaç yola başvurur. Ahırın boşalmaması, kışın Beyoğlu'nda, yazın yalıda oturulması ve hizmetçilerin işten çıkarılmaması gibi bu yollardan biri de arabalara ilişkindir:

Firûze servetin güzelliğe, güzelliğin servete revnak vermiş olmalarındaki mucizekâr hassalarını bildiğinden cemâlinin bir de şöhretine servet karıştığını duydukça memnun olarak sâ mân ve yesârı hakkındaki halkın bu büyültmesile mütenasip görünecek bir maişet kapısı açtı. (...) “Lando” rahat ve genişliğine, “Kupa” lüzumuna, “Fayton” hafiflik, ve ferahlığına mebni elden çıkarılmadılar. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Gürpınar 34-35)

Kırık Hayatlar'da (1901) laf arasında yapılan bir tespit de yukarıdakilere paralel olarak okunabilir. Konu, mal mülk edinmek için evlenen kadınların servetten ne anladığıdır: “... onlar için bütün erkekler, araba tutacak, esvab yapacak, parmaklarının o sayılamaz yüzüklerine birer yüzük daha i'lave edecek mahlûklardır” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Uşaklıgil 104). Aynı romandaki Vedide'nin mal mülk hayalleri de fazla öteye geçemez: “Onun en büyük hevesi bir çift hayvanla zarif bir arabada idi. Evlerinden sonra bir de arabaları olacaktı. Ondan sonra artık heves olunacak bir şey' bulamıyordu” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (66).

Araba, Ahmet Midhat Efendi'nin *Jön Türk*'ünde (1910) anılan karakterlerden Feyzullah Efendi'nin de başlıca harcama kalemlerindedir. Kendisi “beş altı sene zarfında şu sakin olduğu konağı mubayaa ve tamir için dört bin liradan ziyade para

sarfettikten maada mefruşat ve tezyinat-ı beytiyeye ve atlara, arabalara onun birkaç mislini daha sarfetmiştir” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (243-244).

İstanbul’un İç Yüzü’nde (1920) de arabaların zenginlikle beraber geldiği görülür. Harp zengini olan Kani’nin “Cilası gözler alan narin tekerlekli, tombul atlı, oyuncak gibi küçük ve süslü bir araba[sı]” olmuştur (4). Hayli zengin olan Mesut Efendi’nin yeni eşi de evlendiği gibi yeni bir hayata kavuşur; bu hayatın bir parçası yine arabalardır: “... terziler, kuyumcular kafilesinin ardı arası kesilmiyordu. Atlar, arabalar, debdebe, dert, hepsi yerindeydi” (108).

Kiralık Konak’a (1922) gelindiğinde arabanın da bir parçasını oluşturduğu üçlü zenginlik formülüyle tekrar karşılaşılır. Burada da araba zenginliğin ayrılmaz bir parçasıdır ve zenginlikle beraber gider. Naim Efendi’nin fakirleşmesi üzerine yalı kiraya verilir, sonra atlar satılıp hususi araba kullanmaktan vazgeçilir, hizmetçilerin bir kısmı savılır ve birinin de maaşı verilemez (34).

Peyami Safa’nın *Cânân*’ına (1925) ismini veren karakter için de araba sahipliği hâlâ zenginliğin bir uzantısıdır. Lâmi ile evliliğinin bir fedakarlık olduğunu söyleyen Cânân, feda ettiği şeyler arasında araba sahipliğini de sayar: “... ben zengin adamlarla evlenebilirdim, ben konaklarda, şatolarda yaşayabilirdim, ben böyle miskin, üç odalı, üç kişilik bir evde oturmaya mahkûm olmazdım, ben arabadan, otomobilden inmezdim, ben hergün mücevherler içinde, altınlar, gümüşler içinde yüzerdim” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (176).

Konak arabası içinde görülmenin, bir başka deyişle kendi arabasına sahip olmanın bir zenginlik göstergesi olduğu anlaşılmaktadır. Araba kiralayabiliyor olmanın ise araba sahipliğinde olduğu gibi kendi başına bir maddi duruma işaret ettiğini söylemek kolay gözükmemektedir. Durumu daha iyi olan karakterlerden

Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat'ta (1873) Hacıbaba kızını arabayla gezintiye göndermediği için cimrilikle suçlanırken, *Salon Köşeleri*'nde (1898) arabacının istediği ücreti duyan anlatıcı, bunu “hayat mücadelesi” ve “geçim kavgasının” yüzünü göstermesi addeder (15-6). Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın *Nimetşinas*'ında (1911) ise nispeten düşük gelirli üç kişi için arabayla gitmek tramvaya binmekten ucuza gelirken (13), *Refet*'te (1896) Refet araba parası bulmakta zorlanmaktadır (173).

2. Toplumsal Statü ve Ayrışma Göstergesi olarak Arabalar

İncelediğimiz romanlarda arabalar statü sembolleri olarak da yaygın biçimde kullanılmaktadır. İlerleyen kısımlarda da görüleceği üzere arabanın üst sınıftan olmaya ve iktidara işaret eden bir gösterge oluşu, bu dönemde yazan birçok yazarın paylaştığı bir yargıdır. Buna ek olarak, incelenen romanlarda birçok kez statü ile zenginlik el ele gittiği ve ikisi arasında net bir öncelik-sonralık ilişkisi bulunmadığı için kimi örneklerde arabanın aynı anda hem zenginlik hem de statü göstergesi olarak görüldüğünü belirtmek yerinde olur.

Örneğin *Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat*'ta (1873) Hacıbaba kızını Ali Bey'le evliliğe ikna etmek için onun dairesini vezir dairesiyle kıyaslar ve bir “vezir dairesi” için önemli olanların, zenginlik başlığı altında sayılanlardan oluştuğunu görürüz. Tabii ki arabalar da bunun bir parçasıdır: “Dâiresinde müteaddid halayık, uşak, arabalar, velhâsıl bir vezir dâiresinden daha iyi” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (148).

Bazı romanlarda ise araba sahibi olmak doğrudan statü sahibi olmakla özdeşleştirilir. Örneğin Halide Edib'in *Son Eseri*'nde (1913) Mediha'nın arzusu sadece “araba sahibi olmak” şeklinde sunulmaz; “Mediha araba sahibi, üniformalı bir paşa karısı olmalıydı” (48) denerek unvanı da içerecek şekilde betimlenir.

İncelenen romanlarda arabanın bir statü göstergesi olarak kullanılıp da toplumsal ayrışmaya açıkça göndermede bulunulmayan, yukarıdaki gibi örneklerin azlığı dikkat çekicidir. Arabanın statü veya belirli bir toplumsal sınıfa mensubiyet göstergesi olarak kullanıldığı örneklerin büyük kısmında araba aynı zamanda toplumsal ayrışmayı sembolize etmek için de kullanılmaktadır. Bunlarda araba sahipliği bazen belirli bir “üst sınıfın” tekelindeymiş gibi algılanmakta ve statüsü daha düşük sınıflar karşısında bir ayrıcalık olarak öne çıkarılmakta, bazense sınıfların ekonomik gücü arasındaki farkların arabalarına aynen yansıdığı görülmektedir.

Arabının belirli bir toplumsal sınıfa aidiyetin uzantısı olarak düşünüldüğü örneklerden biri *Mürebbiye*'de (1889) bulunabilir. Yalıya gelen damadın “adam olma” sürecindeki aşamalardan biri de araba sahipliğidir. Sınıf atlamak, araba sahibi olma ediminde somutlaşmaktadır: “Ya o damat olacak yosma? Bu yalıya kurna başı soygunu gibi çırılçıplak geldi. Samuru başka, elması başka, vaşağı başka, kürklere, nimetlere gark oldu. Altına at, araba çekildi” (Gürpınar 75).

Bir fikir olarak “araba sahipliğinin” belirli bir sınıfa mensubiyet için gösterge kabul edilmesi, arabanın yokluğunu dahi bu bağlamda anlamlı kılmaktadır. Örneğin *Uhuvvet*'te (1895) kapıcı Emin Ağa'nın Vefa'da, kendi evlerinde yaşamakta olan ailesinden söz edilir. Hane sakinlerinden Ziver, bir gün evin önünde bir araba durması üzerine hemen fırlayıp çıkar; zira “[o] sokaklardan araba geçişi çok seyrek görülür bir olay[dır]” (Selma Rıza 146). Bunun benzerini *Ferdi ve Şürekâsı*'nda (1892) Seniha yaşayacaktır. Araba gürültüsünün evin önünde durması onun için bir şaşkınlık kaynağıdır ve Seniha kapı çalana kadar da arabayla birinin geldiğine emin olamaz. Zira “... şimdiye kadar kapılarının önünde bir araba durduğunu tahattur et[memektedir]” (Uşaklıgil 88).

Nimetşinas'ta (1911) Fatma Hanım ve Neriman arasında geçen bir konuşma ise arabaya sadece binmenin bile belirli bir grubun hakkı olarak görüldüğü, “hizmetçi kısmına” ise yakıştırılmadığı bir örnektir:

- Fatma Hanımcığım, araba saptıktan sonra daha çok gidecek mi?

- Hayır... Şöyle bir iki sokak dönecek, orada...

- Öyle ise biz burada inelim de oraya yayan gidelim. Hizmetçi kısmı kapılanacağı konağa araba ile gitmez; ayıp olur. (Gürpınar 21)

Bununla beraber hemen devamında “Onlar böyle şeylere pek dikkat edip mana verecek hanımlar değildirler” (21) denerek bu okumanın mutlak olmadığı belli edilir.

Aynı örnekten yola çıkılarak romanın yazıldığı tarihlerde hizmetçilerin arabaya binmesinin -hâlâ ayıp karşılanmakla beraber- mümkün görüldüğü de söylenebilir.

Toplumsal sınıflar arasındaki farkların, kullanılan arabaların niteliğindeki farklar aracılığıyla somutlaştırıldığı örneklerden biri için ise *Tesadüf*'e (1900) bakılabilir. Bu romanda aynı evde oturup falcılıkla uğraşan üç kadın arasındaki hiyerarşi, müşteri paylaşımına da yansır. Müşterileri ayırabilmek için ise sınıfsal hiyerarşinin müşterilerin gelirken kullandıkları vasıtalara yansıdığı varsayılmaktadır: “Gelen müşterilerin itibar dereceleri âtideki mikyas üzere tâyin edilirdi: Konak arabası ile gelenlerin hacetlerine Nefise bakar. Kira arabasından çıkanlar Sabbeğe aittir. Yaya gelenler Hoşdemir müşterileridir” (Gürpınar 65-6).

Ancak bu ölçünün de mutlak olduğu düşünülmemelidir; yolcunun kimliğinin araba tarafından her zaman tümüyle ikame edilmediği ve arabanın “görünüş” oluşturmada kullanılan araçlardan sadece biri olduğu, kira arabasıyla gelen bir kadına giyiminden ötürü özel bir muamele gösterilmesi (72) üzerine anlaşılır.

Araba Sevdası'nın (1898) Bihruz'u da toplumsal sınıfları arabalarla eşleştirenlerdendir. Bihruz ile Keşfi, Çamlıca'da Periveş'in güzel bir landoya bindiğini görmüşlerdir. Keşfi kadını tanımaz ancak kendi semtinden olduğunu tahmin eder; bu tahmin dolayısıyla landoyu da oraya yakıştırdığı anlaşılmaktadır. Bihruz ise bu olasılığı kabul edemez: "Ne münasebet?.. Kadıköyü gibi burjuva kartiyede bu derece şık bir ekipaj bulunsun!.. Ne münasebet?.. Orada olanlar hep malum" (Recaizade Mahmut Ekrem 61). İstanbul'un semtlerini toplumun çeşitli sınıflarıyla (asiller, burjuva ve esnaf takımı) eşleştiren Bihruz, şık bulunduğu bu arabayı da üst sınıfa (dolayısıyla belirli semtlere) yakıştırmaktadır (62).

Kırık Hayatlar'daki (1901) Kâğıthane dönüşü bölümünde de farklı sınıftan karakterlerin arasındaki ayrımı görünür kılan, bu karakterlerin bindikleri arabalar arasındaki farklardır. Landolar, kupalar, faytonlar ve atlar üzerindeki "güzide halk zümresinin arasında" kira arabaları "fakir hey'etlerle kendilerini garib bul[ur]" (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (68).

Arabaların aynı anda hem sınıfsal ayrımı hem de zenginliği sembolize etmek üzere kullanıldığı en canlı örneklerden biri ise *Ferdi ve Şürekâsı*'nda (1892) bulunmaktadır. Söz konusu bölümde, İsmail Tayfur ile Hasan Tahsin Efendi Kâğıthane'ye doğru yürümektedirler. Hasan Tahsin Efendi, o sırada fakir bir kızı seven İsmail Tayfur'un fikrini değiştirmek ve onu başka, zengin bir kızla evlendirmek niyetindedir. Zenginliğin neler sağladığını göstermek için seçtiği araç o gün Kâğıthane'ye gelmiş arabalardır. Kalabalığın ne kadar farklı sınıflardan oluştuğuna işaret ettikten sonra arabaları ve arabacıları karşılaştırır Hasan Tahsin Efendi:

Bak, şurada dört meci diyeye dört saat için tasarruf olunabilmiş soluk, kırık bir kira arabasının yanında takımı bin liraya vücuda gelmiş parlak bir araba var; bak, ikisi bir yerde duruyor. Halbuki ikisi de birer âlemin başka başka kutuplarından gelmiş; dikkat ediyor musun? Şu zengin arabası atlarının mağrur kişneyişiyle, renginin parlaklığıyla, ispirinin yaldızlı düğmeleriyle o fakir arabasının kemikleri çıkmış atlarını, solmuş rengini, arabacının yırtık elbisesini tahkir ediyor gibi değil mi? Ah!.. Fakrın, servetin yanından nasıl boyun eğip geçerek gittiğini, paranın, zarureti nasıl tahkir ederek azametini yuvarladığını görmek için böyle umumî yerlere; fakrın ezildiği, servetin zaferini ilân ettiği yerlere gelmeli; bakmalı, görmeli... (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Uşaklıgil 83)

O konuşurken, bir “kibar arabası” hareketlenir ve ikilinin yanından geçer. Bu olay, İsmail Tayfur ile arabanın sahibi arasındaki farkı göstermek için bir fırsattır. Maddi güce sahip olmanın yaşam tarzında yarattığı fark, kendini araba üzerinden gösterir:

- Yemin ederim ki bu adam bizim gibi buraya yayan gelmek ne demek olduğunu tecrübe etmemiştir.

İsmail Tayfur ihtiyarın tebessümüne mukabele etti:

- Ben de böyle bir araba ile gezmek ne demek olduğunu bilmiyorum, dedi.

İhtiyar şeytanetle dedi ki:

- Elbette!.. Onu Ferdi efendinin kâtibi bilemez... (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (84-5)

Hasan Tahsin Efendi'nin nutku biraz sonra yine araba üzerinden devam eder:

Zenginlik!... İşte o zenginlik dedikleri şey böyle zevkinden saçlarını sallıyan iki atlı, ispirli, uşaklı, bütün ikbalini fakrın iyice hüsrânına mâruz tutmak istiyormuş gibi açık bir arabaya biner; gözlerinin önündeki insanlara iki gözle bakmaya tenezzül etmiyormuş gibi tek bir gözlük takar, ayağının altında gördüğü âleme karşı ayağını uzatmaktan haya etmez, etraftan geçen fakirin çamuru üstüne sıçrar korkusuyla arabasının bir köşesine çekilir; azametinden fişkırان tahkir ile senin gibi, benim gibi buraya yayan gelmiş fakirleri telvis ederek geçer. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (85)

C. Veblenci Aylaklar ve Arabaları

Yazarların arabaları kullanarak toplumdan ayırdığı ve araba sahipliğiyle gündeme gelen sınıfın her romanda (veya romanların çoğunda) aynı sınıf olup olmadığı ve varsa bu sınıfın kimlerden oluştuğu soruları yukarıdaki çıkarımları bir adım öteye taşımakta faydalı olabilir. Zira bu sorulara net bir cevap verilebilirse, arabalara gösterge niteliğini yükleyen kültürel kodlar daha iyi anlaşılabilir. Bu bölümde söz konusu olan araba sahibi sınıfın Veblen'in *Aylak Sınıfın Teorisi*'nde tanımladığı şekliyle aylak sınıf olduğu iddia edilmektedir.

Baştan belirtmek gerekir ki Türk romanının erken örneklerinde görülen çeşitli karakterler literatürde daha önce de Veblen veya onun teorisinin temel kavramlarından olan “gösterişçi tüketim” üzerinden okunmuştur. Bu okumaların kronolojik sıraya göre ilki, Mardin'in “gösterişçi tüketim”den söz ettiği “Tanzimat'tan Sonra Aşırı Batılılaşma” başlıklı makalesidir. Ancak yazar Veblen'e bir göndermede bulunmadığı gibi belirtilen kavramı Veblen ile aynı anlamda

kullandığını gösteren herhangi bir işaret görülmez. Yazarın gösterişçi tüketimi ilk kez gündeme getirdiği kısımda konu, Tanzimat romanlarındaki alafranga züppe tipinin ortaya çıkışıdır. Mardin, tüketim alışkanlıkları bakımından bu tipi (Bihruz üzerinden giderek) yabancılaşmış Tanzimat müsriflerinin karşılığı olarak değerlendirmektedir (57). Deniz Aktan Küçük'ün “Türk Romanında Aylaklık (1875-1960)” başlıklı tezi de roman karakterlerinin “gösterişçi tüketim” üzerinden okunduğu çalışmalardan biri olup, Veblen'in teorisinde önem taşıyan “aylaklık” kavramını kullanması bakımından ayrıca önemlidir. Ancak bu tezde de Veblen'e doğrudan bir gönderme yapılmamaktadır.

Mardin'in tespitlerini bir adım öteye götüren ve alafranga züppeyi doğrudan Veblen ile bağlantılandıran ise Kılınçoğlu olur. “Veblen, Weber ve Ahmet Midhat Efendi'nin Kahramanları” adlı makalesinde Ahmet Midhat'ın üç ayrı eserindeki (*Felâton Bey ve Rakım Efendi, Bahtiyarlık, Para!*) olumlu ve olumsuz karakterleri ele alır (451). Bu üçündeki “tembel ve savurgan kahraman[lar]” olan Felâton, Senai ve Sulhi'nin düşünce ve eylemleri üzerinden Ahmet Midhat'ın “gösterişli tüketim” (Kılınçoğlu Türkçe iktisat literatüründe daha önce yapılmış bir çeviriye atıfla “gösterişli” demeyi tercih eder) anlayışını tespit eder (451-60). Makalenin bir kısmında Veblen'in gösterişçi tüketim hususundaki görüşlerini de açıklayan yazar, Ahmet Midhat'ın görüşlerini bunlarla karşılaştırır. Sonuç bölümünde ise Kılınçoğlu, Ahmet Midhat Efendi'nin iktisat yazınına daha sonra giren bazı çözümlenmeleri erken tarihlerde yapmış olduğunu belirtmek ve Veblen'in teorisinin evrenselliğini teyit etmekle yetinir (469-70), edebiyata yönelik önemli bir çıkarımda bulunmaz.

Özden Turhan da alafranga züppe tipini Veblen üzerinden okuyan yazarlardandır. Turhan, “Otorite Krizi Döneminde Osmanlı-Türk Romanları (1850-1900)” başlıklı tezinin bir bölümünde kısaca Veblen'e değinmekte ve Bihruz'un

çalışmak dışındaki faaliyetlerinin “gösterişçi tüketim” başlığı altında değerlendirilebileceğini ima etmektedir. (54)

Bu çalışmaların şüphesiz ki literatüre katkısı vardır ancak hepsinin de çıkarımları ya edebiyatın dışında ya da son derece sınırlı kalmaktadır. Aynı zamanda bunlar Veblen’in aylak sınıf kuramından kısmen faydalanmakla ve gösterişçi tüketimden söz etmekle beraber dönemin edebi tipleri veya bunların parçası olduğu bir aylak sınıfın varlığı konusunda herhangi bir şey söylememektedir.

Veblen, *Aylak Sınıfın Teorisi*'nde çağdaş sanayi toplumu içerisinde bir aylak sınıfın varlığından söz eder. Bu sınıf mensuplarının diğerleri karşısındaki üstünlük ve saygınlığının dayanağı maddi güçtür. Ona göre “Cemaatin nazarında iyi mevkide olmak için belirli, bir parça müphem geleneksel mal varlığı standardına ulaşmak gerekir;” (33) daha fazlasına sahip olmak ise daha da iyidir (33-4). Veblen’e göre söz konusu saygınlığın temeli aylaklık ve mülkiyete dayanır. Başta ayrı olan bu ikisi çağdaş sanayi toplumuna gelindiğinde maddi güce bağlanmıştır.

Ferdi ve Şürekası'ndan Hasan Tahsin Efendi'nin özellikle bir cümlesi, Veblen'in cemaat içerisinde saygınlık bahşeden bu mülkiyete ilişkin söylediklerinin bir yankısı gibi düşünülebilir ve karakterin zenginliği üstünlükle bir tutan değerleri benimsediğini gösterir: “Elbette, o insanlık, bizim insanlığımızın fevkinde bir şeydir; elbette, o âlem bizim âlemimizden başka bir şeydir!” (Uşaklıgil 85)

Maddi gücün saygınlık getirmesi ve bu saygınlığın korunabilmesi için maddi gücün sahipleri arasında bir karşılaştırma şarttır; bu karşılaştırma da maddi gücün çeşitli biçimlerde sergilenmesi, “gösteriş” eylemine kaynaklık etmesiyle mümkün olur (Veblen 31). Veblen, bu sergilemenin biçimlerini “gösterişçi aylaklık” ve “gösterişçi tüketim” olarak iki başlık altında ele alır. Bu ikisi birbirine denk kabul

edilir ve her ikisinin de faydası “boşa harcama”da yatar: Gösterişçi aylaklık zamanın ve çabanın, gösterişçi tüketim ise malların boşa harcanmasını içerir (80). Buradaki anlamıyla “aylaklık”, zamanın üretken olmayan tüketimine karşılık gelir (45). Veblen’in kullandığı biçimiyle “boşa harcama” da “bir bütün olarak insan yaşamına ya da insan refahına hizmet etme[yen]” (89-90) veya “kişisel olmayan bir şekilde yaşam sürecinin ilerlemesini” sağlamayan (91) harcamadır.

Gösterişçi aylaklığın kapsamı açıklanırken, erken dönem Türk romanındaki karakterlerden örnekler vererek bunların aylak sınıf tanımına ne kadar uyduğu da gösterilebilir. Tüm örneklerin tek tek incelenmesi pratik veya gerekli olmadığı için aşağıdaki incelemede *Felâton Bey ve Rakım Efendi*’den Felâton Bey ve babası Mustafa Merakî Efendi; *Araba Sevdası*’ndan Bihruz Bey, *Karnaval*’dan Mösyö Hamparson ve Cezayirli Bahtiyar Paşa’nın oluşturduğu bir örneklemeden faydalanılmıştır. Bu karakterlerin seçilme nedenleri, hepsinin az çok detayla tanıtılmış araba sahipleri olmaları ve tümünün alafranga züppeler olmamalarıdır.

Veblen’e göre gösterişçi aylaklık biçimlerinden en önemlisi “üretken işi kasten yapmamaktır” (40). Yazara göre gelinen son aşamada “emekten gözle görünür biçimde sakınmak, böylece, üstün maddi başarının geleneksel işareti ve saygınlığın geleneksel göstergesi olmuştur; buna karşılık üretken emeğe başvurmak yoksulluğun ve tabi olmanın işareti olmuş, cemaatte saygın bir yerde bulunmayla çelişmiştir” (42). Yukarıda seçtiğimiz karakterlerin de bazılarının hiçbir işte çalıştıkları görülmezken, diğerlerinin işleri büyük ölçüde göstermeliktir. *Karnaval*’ın Cezayirli Bahtiyar Paşa’sının zenginliği Cezayir’deki çiftliklerine dayandırılırken kendisinin daha önceki hükümdarlığı haricinde çalışmadığı görülür (Ahmet Midhat Efendi 48), ki Veblen, yöneticiliği üretken emeğin dışında tutmaktadır (10). Mösyö Hamparson da kendi cemaatinin önde gelenlerinden ve yöneticilerinden olup, üretken emek

sergilemez. *Felâton Bey ve Rakım Efendi*'de Felâton'un babası Mustafa Merakî Efendi de kendi meraklarına zaman ayırabildiği hâlde (Ahmet Midhat Efendi 4) çalışırken hiç görülmez. Hatta bir noktada yazar, onun "alafranga, yani rahat" yaşadığını belirtir (3). Bunlara karşılık Felâton ve Bihruz sadece göstermelik olarak iş sahibi karakterlerdir. Felâton Bey kendisinin kadar aylık geliri olan bir adamın başka hiçbir şeye ihtiyacı olmayacağı kanısındadır ve memuru olduğu kaleme ancak haftada üç saat için uğrar (5). Bihruz ise kaleme ilk girdiği zaman beş altı ay kadar bir hevesle işine gider gelir; ancak daha sonra babasının serveti her istediğini yapmasına imkan sağladığı ve isteklerini engelleyen başka bir şey de bulunmadığı için kaleme gitmeyi seyrekleştirir (Recaizade Mahmut Ekrem 54).

Gösterişçi aylaklığın başkalarının saygısını kazandırması için görülmesi gerekir. Oysa aylakların bütün günü seyirciler karşısında geçmez. Gözlemlenemeyen bu zamanın da üretken emekle harcanmadığını gösterecek olacak bulgular Veblen'e göre "yarı bilimsel veya yarı sanatsal becerilerdir ve insan yaşamının ilerlemesine doğrudan vesile olmayan süre ve vakaların bilgisidir" (47). Seçilen karakterlerin de bu gibi beceriler edinmeye büyük önem verdiği görülür. Felâton'un okuma-yazma ve Fransızcasından söz edildiği gibi yeni basılan kitapların sıkı bir takipçisi ve koleksiyoncusudur olduğu belirtilir; öyle ki "Canım şöyle bir hikâye basılmış dediler mi, Felâton Bey için 'Onu görmedim' demek muhal[dir]" (Ahmet Midhat Efendi 6). Babası Mustafa Merakî Efendi de lakabını "garip" meraklarından, örneğin farklı insanların tercih ettiği çeşitli mekânlara gitmesinden almıştır; aynı zamanda çocuk kıyafetlerindeki modayı yakından izler (4). Bihruz için de Fransızca konuşabilmek büyük önem taşır (Recaizade Mahmut Ekrem 54). Son moda göre giyinmesini de bilen Bihruz (54) aynı zamanda Fransız edebiyatına da oldukça meraklıdır; birçok romanı hocasıyla birlikte okumuştur (95-6). Cezayirli Bahtiyar

Paşa ve Mösyö Hamparson'un ise bu yönlerine ilişkin olarak detaylı bilgi verilmemiştir.

Aylaklığa dair diğer bazı bulgular da ince beğenilere, usullere ve yaşam alışkanlıklarına sahip olmak; adab-ı muaşeret ve görgü kurallarını bilmektir. Zira bunların alışkanlık hâline gelmeleri zaman, uygulama ve masraf gerektirir ve zamanının çoğunda çalışması gerekenler ise bunlar için zaman ve enerji bulamazlar. (Veblen 49-50) Bu çalışmada aylaklığı iddia edilen karakterler için doğru yaşam alışkanlıklarını belirleyen başlıca ölçüt alafrangalık veya Avrupalı olmaktan ne anlıyorlarsa odur. Bunun için de alafranga görülen usullere uygun yaşamak onlar için önemlidir. Felâtun ahababını alafranga yolda eğlendirmesini bilir (Ahmet Midhat Efendi 5), “alafrangada adet böyle olduğu için” aldığı kitaplara latin harfleriyle isminin baş harflerini koyar (6), gösterdiği tevazu ve nezaket yine aynı gerekçeye dayanır (6-7); pantolonunu alafrangada kabul gören türden seçer (63), babasının yasını alafrangadaki usule uygun tutmak için tabakları dahil her şeyini siyah alır (93), kıskançlık konusundaki tavrını da alafranga kabul edilen usul belirler (94). Felâtun'un babası da “alafranga meşrep” bir adam olarak tanıtılır; evini kârgir yaptırması ile Rum ve Ermeni hizmetçi çalıştırması alafrangalığıyla açıklanır (2-3). Bihruz'un alafrangalık konusundaki özeni ise kendini en çok diğer alafranga beylerle kıyasladığında gösterir; Bihruz bunların tavır, kıyafet ve hareketlerini taklitte hayli başarılı olduğu gibi bu beylerden daha süslü gezmeye de önem verir (Recaizade Mahmut Ekrem 54). Periveş'le ilk karşılaşmasında umduğu ilgiyi göremeyince verilebilecek (kendi düşüncesine göre) en doğru tepkiyi de Fransızca romanlardan öğrenmiştir (65). *Karnaval*'da Mösyö Hamparson da hayatının çoğunu Avrupa'da geçirmiş ve hanesinin düzeni alafranga bir adamdır (Ahmet Midhat Efendi 30); alafrangadaki kibarların adeti öyledir diye karısıyla ayrı odada yatar (32). Cezayirli

Bahtiyar Paşa da Cezayir’de Fransız lisan ve ahlâkını ciddi düzeyde öğrendiği için alafrangadır ve alafrangalığından dolayı da konağını kontlar, dükler gibi idare eder (48).

Gösterişçi aylaklığın sergilenmesi için başvuru olan bir diğer yol da temsili aylaklıktır. Sözü edilen şey, aylak sınıfın çevresinde ve hizmetinde bulunan kişilerin onun adına ve onun onuru için aylaklık yapması durumudur. Bunun aşamalarından biri de faydalı fiili hizmetler yapmak yerine efendinin kendisiyle ilgilenen, uzmanlaşmış bir hizmetçiler sınıfının ortaya çıkışıdır (Veblen 55) Zamanla efendinin eğitilmiş bir hizmetçi için zaman ve çaba harcaması, masraf yapması beklenmektedir; dolayısıyla bunların uşakları sofrada işlerinde normalde yaptıkları iş çiftçilikmiş gibi davranamazlar. (58-9). Bu konuda özellikle Felâton Bey ve Rakım Efendi’de Felâton’un söylediklerini yanlış anlayan hizmetçisi Mehmet iyi bir örnektir. Onun laftan anlamazlığı karşısında Felâton’un Mehmet’i “terbiye etmeye başladı[ğı]” (7) belirtilmekte ve “İşte anlayınız ki Mehmet dahi yavaş yavaş alafranga olacaktır” (8) denmektedir.

Yukarıda yalnızca birkaç örnek verilmiş olmakla beraber, alafranga züppeler başta olmak üzere erken dönem Türk romanlarındaki birçok karakterin Veblenci aylığın değerlerini benimsediği ve faal olarak gösterişçi aylaklık ve gösterişçi tüketimle uğraştığı rahatlıkla söylenebilir. Bu yaşam tarzı için araba da özel bir önem taşımaktadır.

Her şeyden önce; bir arabaya sadece sahip olmak bile gösterişçi tüketim kabul edilebilir. Zira bir nesne için sağlayacağı pratik fayda ile orantısız düzeyde harcama yapılması bir “boşa harcama” eylemidir. Arabanın birincil ve pratik faydası ise ulaşımda kolaylık sağlamasıdır. Ama birkaç istisna hariç dönemin her romanında,

düşük gelirli karakterlerin dahi araba kiralayabildiği görülmektedir. Ayrıca, birçok romanda “araba” kelimesi bile sadece arabaya binilir ve arabadan inilirken geçer. Yolculuğa veya arabanın görünümüne dair tasvir bulunmaz. Yani maksat sadece ulaşım olduğunda bir araba tutulup istenen yere gidilmesi zor değildir ve üzerinde fazla durulmayan, normal bir eylemdir.

Araba ile ulaşım hemen herkesçe erişilebilir bir imkan olmasına rağmen şahsi bir arabaya sahip olmak, sürekli olarak hazırda araba bulundurmak veya farklı kira arabaları arasından gösterişli olanını seçmek arabanın ikincil faydasına ilişkindir: Maddi gücün sergilenmesi yoluyla saygınlık kazandırmak. Zira herhangi bir tüketim nesnesinin saygınlığı pahalılığında kaynaklanmaktadır ve onunla orantılıdır (Veblen 70). Bundan yola çıkarak, romanlarda arabaların pahalılığına yapılan vurgular ile bu arabaların gösterişçi tüketim nesnesi olma niteliği arasında bir paralellik kurulabilir ki arabalar ve zenginlik üzerinden kurulan bağlantılar yukarıda örneklenmiştir. Veblen, aylak sınıfın bir özelliği olarak ayrıca (bir ölçüde de olsa) alt sınıfların tüketemediği nesnelere tüketmekten de söz eder (69-70). Arabaların üst sınıfın tekelindeki nesnelere olarak tasvir edildiği ve maddi durumu kötü olan karakterlerin evlerinin “önünden araba geçmemesinin” vurgulandığı örnekler de bundan yola çıkarak anlaşılabilir.

Arabaların zenginlikle gösteriş yapmak için kullanıldığı ilginç örneklerden birine de *İstanbul'un İç Yüzü*'nde rastlanmaktadır: Zengin Ermenilerin caka satmak için yaptıkları şeylerden biri arabacıya arabanın bedelinden de yüksek miktarda para vererek arabayı yaktırmaktır (152-3). Burada da maksat ne kadar zengin olduğunu göstermektir; bunu göstermeye en uygun, yani en pahalı nesne de arabadır.

Araba ile yapılan gezintiler de Veblen tarafından doğrudan doğruya ve açıkça bir gösterişçi aylaklık örneği olarak değerlendirilmektedir (62). Bu eylemde aylaklık üretken emek yerine gününü gezintiye ayırmak veya ayırabilmekle kendini gösterir. Erken dönem Türk romanındaki araba gezintilerinin de önemli kısmını bu şekilde değerlendirmek mümkündür. Tezin ileriki bölümlerinde görüleceği üzere araba gezintilerinin başka işlevleri de bulunur ancak aylak sınıftan karakterler için araba gezintilerinin önemli kısmında amaç gösteriştir. Bu gezintilerin yapıldığı Çamlıca, Kâğıthane gibi yerler seyirci bolluğu açısından gösterişe özellikle müsaittir.

Bihruz'un araba gezintilerine yaklaşımında Veblenci aylağı görmek kolaydır. Kendisinin Çamlıca, Haydarpaşa, Fenerbahçesi yolları gibi seyir yerlerinde soğukta titremek, sıcakta haşlanmak pahasına süsünden vazgeçmeyip, üzerine bir de bundan zevk aldığı, yukarıda yapılan bir alıntı ile zaten belirtilmiştir. Aynı romanda Çamlıca'ya gelenlerin "seyirci" olarak nitelenmesi (Recaizade Mahmut Ekrem 49) ve her iki cinsiyetten insanların süslenme ve güzel görünmedeki rekabeti (48) de bu algının yaygınlığını gösterir.

Felâatun Bey ve Rakım Efendi'den şu cümleler de yukarıda anlatılanlara paraleldir: "... umum indinde seyrangâha gitmekten maksat, kırır, sahrayı, açıklığı, çimenleri, çiçekleri görmek olmaktan ziyade, halkı görmek yahut daha doğrusu halka kendisini göstermek matlup olduğundan..." (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Ahmet Midhat Efendi 132). Sözü edilen gösterişçi tüketimin nasıl gerçekleştiğine dair detaylı bir tasvir için ise yine aynı romana, Felâatun'un Kâğıthane sefasına bakılabilir:

Bir cuma günü, hem de Kâğıthane'nin en kalabalık olduğu Cuma günlerinden birisi idi ki, Kâğıthane çayırı üzerinde bir kaç bin gözün eşia-i enzarı bir nokta üzerinde cem olmuştu.

O noktada ne vardı?

Gayet mükellef iki atlı bir kupa. İçinde de gayet mükellef bir madam. Ama mükellef dediğimize dikkat lâzımdır. Öyle sair madamlar gibi mükellef değil. Sair madamlarda elmas, inci filân gibi ziynetler biraz seyrekçe görülür. Bu madam elmas ve inci içine garkolmuştu.

... Bu temaşağâhın bir tarafında dahi beş altı kadar efendiler, iskemlelere oturmuş; dondurmalar, kurabiyeler, neler neler, tepsi tepsi gelir ve evvel emirde arabaya uğrayıp oranın hissesini bıraktıktan sonra beylere takdim olunurdu.

... Arabadan etrafa şaşaa-endaz-ı letafet olan handelere mukabil, beyler tarafından dahi lâtif ahlar pervaz eyler ve işte şu suretle saha-i âlemde nam ü şan bırakılırdı.

Bu hâl bir buçuk iki saat kadar devam eyledikten sonra madam arabasını yürütüp arkası sıra dahi gayet güzel, genç, süslü bir bey âlâ bir ata binerek revan oldu ve herkesin nazarı bunları bir hayli mesafeye kadar teşyi eyledikten sonra, beylerin bakiyesi “Aşkolsun, herif avuç avuç lira saçıyor, ama prens-vari eğleniyor a!” dediler.

(İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (132-3)

Daha sonra bu gezintinin sebebine ilişkin olarak yapılan açıklamalar ne olursa olsun, böyle bir gezintinin kendi başına amacı ve işlevi nettir. Açıkça nam ve şan kazanmak amaçlanmakta, sonunda da izleyicilerin “Aşkolsun, herif avuç avuç lira saçıyor, ama

prens-vari eğleniyor a!” (133) sözleriyle bu amaca ulaşılmaktadır. Bunca övgüyü temin eden şey arabanın da parçası olduğu gösteriş ve israftır.

Sözü edilen aylak karakterler için araba, belirli bir toplumsal statüyü sembolize etmesiyle, sadece şahsi niteliklere ilişkin bir gösterge olmayıp, aynı zamanda bu sınıf için bir ortak bir kimliğin göstergesi niteliğini de taşır; bir bakıma bu sınıfın alametifarikası olur. Fay’ın, belirli nesnelere bir arada kullanıldığında metonimik bir nitelik kazanabileceğine dair söyledikleri hatırlanmalıdır; bu yolla nesnelere belirli sosyal bağlantıları ima edebilirler (56). Bihruz ve diğer aylaklar da kendilerini belirli bir toplumsal sınıfın mensubu kabul etmekte ve bu sınıfın normlarına uygun şekilde hareket etmeye çalışmaktadırlar. Bu yaşam tarzını temsil etmek için birçok karakterin ortak olarak tercih ettiği nesnelere sıralandığında ise, bir metonimik dize ile karşılaşılır: Baston, ceket, şapka gibi. Araba da bu metoniminin bir parçasıdır ve araba sahibi olmak seçkin bir sınıfın üyesi olmakla aynı anlama gelir. Yukarıda verilmiş olan ve arabanın statü sembolü olarak kullanıldığı örneklerin büyük kısmını bu bağlamda açıklamak mümkündür.

D. Arabanın Baskı Aracına Dönüşümü

İncelenen romanlarda arabalar toplumsal bütünleşme ve ayrışmanın göstergesi olmak yönünden incelendiğinde, daha ziyade ayrışmayı gösterdikleri dikkati çekmektedir. Karşılaşılan hiçbir örnekte Osmanlı toplumunun farklı kesimleri arasında bir bütünlüğü sembolize ettiği söylenemeyecek olan arabalar, çoğu kez sınıflar arasındaki eşitsizliğin sembolü olmaktadır. Daha geç tarihli bazı romanlarda ise arabaların düpedüz sınıf sömürsünün sembollerinden biri hâline geldiği, başlı başına bir baskı aracına dönüştüğü görülmektedir.

Örneğin *Nesl-i Ahir*'in (1909) bir yerinde Süleyman Nüzhet, hayalinde perişan bir halk ve ordu görür. Hemen ardından ise daha önce *Ferdi ve Şürekâsı*'nda halkın kalanına tepeden bakan arabalı sınıf yeniden karşımıza çıkar:

Sonra birdenbire bu korkunç yas tablosunu ortasından yaran, bu sefil ve inleyen alayı çiğneyerek yol açan bir başka alay başladı: Tantanalı arabalar içinde yana yöreye bakmayan, gözleri bu insan çamurunun üzerinde dökülmeyen çatık suratlı ve katı yüzlerle, tekerleklerinin altında kırılıp ezilen göğüsler çoğaldıkça daha çok yükselerek geçip gidiyordu. (Uşaklıgil 92)

Arabalar, bu kez hayranlık uyandıran nesnelere değil, bir sınıfın kendisinden daha kötü durumda olan diğerlerini ezip geçmede kullandığı bir araçtır. Biraz ileride bu arabalıları için doğrudan “sınıf” kelimesi de kullanılır (92). Israrla belirli bir “sınıfa” ve “kuşağa” atıfta bulunulması dikkat çekicidir. Yazar bu kuşağı Süleyman Nüzhet'in zihninde “o öteki kuşa[k]” ve “günahlarının sorumsuzluğu içinde düşünemeyerek, göremeyerek yaşayan ve onları böyle yaşatan hayatın işte o bir yığın kalp paranın hayatından koparılıp çalınmış olduğunu kafasından geçiremeyen bu doğru yoldan ayrılmışların evlatları” (93) diyerek konumlandırır. Harcama alışkanlıkları ve arabalarıyla daha önce Veblenci aylaklar olarak nitelediğimiz karakterleri andıran bu insanlar, köşkleri ve kendilerini üstün görmeleriyle onlara da benzerler: “Köşklerinde bahçelerinde o bir yığın geçersiz-kalp para dedikleri zavallılara hayalden olsun bir acıma bakışı bile gerek görmeyen bir başka kuşak daha vardı” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (92-3).

Romanda, arabaya binenlere ilişkin bir sonraki tasvirin de tonu bunlardan çok farklı değildir. Mesai bitiş saatinde Babiâli Yokuşu'ndan çıkan arabaları seyreden

karakterlerden Şevket İrfan'a arabaların yolcularını tanıtır; hepsi de zadedândan olan ve makam ve maaşlarını hak etmedikleri hâlde elde etmiş devlet memurlarıdır (125-6). Meslekleriyle ilişkileri de Felâtun ve Bihruz'u, bu romandakiler biraz daha "işbilir" olmakla beraber, andırır. Daha ileride, yine Çamlıca'da olduğu gibi bir bahçede "en hafif araçlarla az çok batı yaşayışına benzer bir hayat sürmek isteyen bir sınıfla, terzilerine daha borçları ödenmemiş giysilerini gezdiren Galata kuruluşlarının memurları" (133) ile karşılaşılır. Daha ilerdeki bir kısımda ise Süleyman Nüzhet'in, Felâtun ve Bihruz başta olmak üzere Veblenci aylaklar olarak değerlendirdiğimiz birçok kahramanın hikayesine oldukça yakın, bir hayat hikayesi çizdiğini görürüz (314). Bu müsrifler arabaya verdikleri öncelik bakımından da daha önceki aylak karakterlerden farksızdır:

Süleyman Nüzhet bunlardan birkaç tanesini bilirdi ki bir tanesini kazanmaya güçleri yetmezken binlerce liralari -bir tuhaflik yapıyormuşcasına- avuç avuç atmışlar, sonra birkaç yüz kuruş aylığa el açmış halde kalmışlardı. Örneğin hâlâ, terzisine borçları için iki lira vereceklerine, Tüyos'tan araba çıkartırlardı. (315)

Aynı kuşak ve benzeri eleştiriler *Kiralık Konak*'ta (1922) da bulunabilir. Yazar, romanın başlarında İstanbul'un iki ayrı devrinden söz eder (16). Eleştiriye hedef olan ikinci neslin tasviri, kuşak olarak karşılık geldikleri zaman dilimi dahil birçok yönden Veblenci aylaklara uyar. Sonradan Naim Efendi'nin arabasını ve konağını elden çıkarması torunu Seniha'nın gözünde "sefaletе düşmek"tir (35). Zira "kumaş, taş, boya, rahat ve muntazam odalar, araba, kundura ve çorap" Seniha'nın taptığı putlardır (178-9).

İKİNCİ BÖLÜM

AŞK ÖYKÜLERİ VE ARABALAR

A. Araba Sevdası Motifi

Tanpınar, *XIX. Asır Türk Edebiyatı Tarihi*'nde Bihruz'un ve bütün devrinin Çamlıca yollarında dolu dizgin dönen tekerleklerin arasından görüldüğünü (487) söyler. Çamlıca'nın yanına dönemin diğer gezinti ve mesire yerlerini de eklediğimiz sürece bu doğru bir tespittir. 19. yüzyıl Osmanlı romanına bakıldığında, aynı devirde ve İstanbul'da geçip de gezinti ve mesire yerlerindeki araba gezintilerine yer vermeyen neredeyse hiçbir romanın bulunmadığı görülür.

Sözü edilen romanlarda gezinti yerleri ve arabalar çeşitli bağlamlarda karşımıza çıkar. Örneğin *Uhuvvet*, *Aşk-ı Memnu* gibi romanlarda piknik yapmak, açık havada eğlenmek gibi amaçlarla arabaya binilip mesire yerlerine gidilmektedir. Ancak en yaygın rastlanan örneğin bir kısmı veya tamamı bu mekânlarda geçen aşk öyküleri olduğu görülür. Bu aşk öykülerinde karşı cinsle kurulan ilişkilerde arabanın da önemli rol oynadığı söylenebilir. Sözü edilen rol, tezin bu bölümünün konusunu oluşturmaktadır.

Gezinti yerlerinin başlıca işlevlerinden biri, bu mekânların genç erkek ve kadınların birbirini görebileceği ve iletişimi girebileceği mekânlar oluşudur. Aşyegül Utku Günaydın, Tanzimat romanında kamusal alan ve boş zaman etkinliklerini konu aldığı tezinde, mesire ve gezinti yerlerinin (tüm işlevleri bundan ibaret olmamakla

beraber) genç kadın ve erkeğin flört edebildiği bir kamusal mekân olarak öne çıktığını (49) belirtir. Romanın erkek karakteri kadını veya iki karakteri birbirlerini ilk kez burada görüp aşık olur ya da iki sevgilinin kamusal alandaki ilk buluşması burada gerçekleşir. Bu durumların önemli bir kısmında da araba merkezde yer alır; olmazsa olmaz bir konuma sahiptir. İlk görüşte aşk örneklerinde hemen her zaman için kadın karakter araba gezintisi yapmaktayken erkek karakter onu arabasının içinde görür. Alternatif olarak, karakterler araba sayesinde buluşurlar. Tüm bu aşk öykülerinde araba, “araba sevdası” olarak adlandıracağımız motifin ayrılmaz bir parçasıdır.

Bir motif olarak “araba sevdası”ndan bahsederken neyin anlaşılması gerektiği konusunda ufak da olsa bir açıklama şarttır. Literatürde araba sevdasından anlaşılan genelde karakterin arabaya duyduğu sevdadır. Ancak örneğin Bihruz’un “araba sevdasını” buna alternatif olarak “arabanın önemli rol oynadığı bir sevdâ” olarak okumak da mümkündür. Periveş’in Bihruz’la yakınlaşmak veya herhangi bir ilişki kurmak gibi bir niyetinin olmadığı romanda açıkça görülmektedir. Bihruz’un da sınıfsal ayrıma ilişkin fikirleri göz önüne alındığında, normal şartlar altında Periveş’i muhatap almayacağı düşünülebilir. Bihruz’un ona aşık olması ve onun peşine düşmesi tamamen Periveş’in bindiği arabadan kaynaklı bir yanılgıdır. Arabanın yokluğu hâlinde Bihruz’un motivasyonu da kalmamaktadır. O hâlde Bihruz Bey’in aşıklığının olmazsa olmaz ögesi arabadır; bu sevdaya “araba sevdası” demek de uygun ve kendi içinde tutarlıdır.

Sözü edilen motifin öğelerini tespit edebilmek adına öncelikle tekil örnekler sıralanabilir. “Araba sevdası” motifine ilişkin örnekler olabildiğince geniş bir zaman aralığından ve olabildiğince çok sayıda farklı yazardan seçilerek bu motifin yaygınlığı vurgulanmaya çalışılmıştır. Ancak aşağıdaki örneklerin tüketecilik iddiası

taşımadığını ve bütün örneklerin yalnız bir kısmını oluşturduğunu da belirtmek gerekir.

İlk örneklerden biri olarak *İntibah*'ta (1876) Ali Bey ve Mehpeyker'in ilişkisi Ali Bey'in Çamlıca'da Mehpeyker'in arabasına işaret etmesiyle başlar. İkisinin ilk konuşmaları yine Çamlıca'da, Ali'nin Mehpeyker'in arabasını تنها bir yere kadar takip etmesi ile, gerçekleşecek ve Ali Bey'in Mehpeyker'in evine gitmeye başlamasına kadarki tüm buluşmalarında Mehpeyker'i Ali'ye taşıyan onun arabası olacaktır. *Karnaval*'ın (1881) karakterlerinden Zekayi Bey ise Kâğıthane'ye kadın aramaya gelmiştir. Hatta bu amaçla süslenip püslenerek gelmiş olması ve arabalar arasında dolaşarak içlerindeki kadınlara bakmasıyla onu gören diğer bir karakter tarafından "çiçekten çiçeğe hücum eden bir etli kelebek" olarak nitelendirilir (Ahmet Midhat Efendi 102-4). Ancak sonunda metresini Fener gezintisinde bulur. Zekayi'nin onu ilk kez gördüğü sırada Benli Helena arabasıyla gezmektedir ve Zekayi ilk görüşte ona tutulur. (105-6) *İki Güzel Günahkâr*'ın (1890) Bedia'sı da Nazım ile Fener civarından Çamlıca'ya giderken tanışır; birbirlerini ilk gördüklerinde Bedia kendi arabasında, diğer genç de bir faytondadır. İlk karşılaşma ve konuşmaları, ilan-ı aşkları boyunca arabadan inmezler (Ahmet Rasim 23).

Arabasında gördüğü kadına aşık olan erkeklerin girişimleri bazen karşılık bulmaz veya uzun süreli sonuçlar doğurmaz ancak sevdalanmanın unsurları aynıdır. Örneğin *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*'da (1891) İsmail Bey'in hem Kâğıthane ve Beyoğlu yolunda karşıdan gelen arabalardaki kadınlarla, hem de Kâğıthane'de bir kadınla işaretlediği görülür (Mehmed Murad 109) Yine aynı romanda, konağın hanımlarından birkaçı kendi başlarına Kâğıthane'ye giderler ve burada bazı erkeklerin onlara işaret ettiği görülür. Sonrasında Kazım Bey adlı bir adam, kadınların arabasına yaklaşır ve bir mektup atar. (105)

Araba Sevdası'nda (1898) da Çamlıca bir kez daha seyre gelen bir gencin arabasıyla gezerken gördüğü bir kadına aşık olmasına sahne olur. Bu seferki erkek karakter Bihruz, kadın karakter olan Periveş'i yine arabasında görmüş; üstelik sırf arabasının güzelliğinden yola çıkarak düşündükleriyle ona aşık olmuştur. Bu, Bihruz'un çöküşünü başlatan kırılma noktalarından biridir.

Bazı romanlarda seyir yerlerinde yapılacak araba gezintileri, açıkça, kadınlar için erkeklerle yakınlaşmanın başlıca araçlarından biri kabul edilmektedir; *İffet*'te (1896) "Erkeklerin kendine aşık edileceği, mirasyedilerin yakalanacağı yer Kahtane ve Şişli'dir" dindikten sonra "güzel bir kupa işe yarar" diye eklenerek arabaların bu ilişkinin kurulması için merkezî niteliğinin vurgulandığı (Gürpınar 111) görülür.

Gürpınar'ın *Bir Muadele-i Sevda*'sındaki (1899) ilk Kâğıthane bölümünde ise arabalar bir zincir oluşturarak dönmektedir (71). Dönerler bunu tatlı bulurlar; zira yukarıdakilere benzeyen bir araba sevdası peşinde koşmaktadırlar:

... orada döner şey yalnız arabalar değil gözden göze döner arzulardır ki, bu değirmenin kanatlarına ilıştirmek sevda varsa o durup dinlenmeden dönermenin tadını o zaman anlarsın.

Bu alışveriş harmanı içinde, ne bülbül nağmesi arayan bir kulak, ne de baharın taze güzelliklerini göreceğ bir göz var. Başlar, gözler, sözler, bütün gönüller hep araba katarıyla birlikte dönüyor. Daha neler dönüyor neler... (71-2)

Naki Bey'in deyişleriyle Cuma günleri Kâğıthane'de "sevişme pazarı" kurulmaktadır ve "böyle kalabalık günlerde seyrolunacak şeyler tabiat levhaları değil, bazı arabaların çerçeveleri içinde kendini göstermeye çıkan canlı levhadır." (72)

Kırık Hayatlar'da (1901) Kâğıthane dönüşünün tasvir edildiği bölüm de yukarıdakine çok benzer. Karakterlerin izlediği arabaların birçoğuna burada yaşanan birer aşk hikayesi eşlik etmektedir: “Arabaların arkasında pencereden atılabilmeye fırsat arayan kâğıdılar” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Uşaklıgil 69) ve “en büyük zevki Kâğıdhanede, Göksuda arabaları, sandalları ta’kib etmekte bulan” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) Ferruh Bey’in buraya yine arabasıyla gelmiş olan Re’fet ile görüşmesi (70-1) bunlardan bazılarıdır. Gezinti yerlerinde arabalarla dolaşmanın kadınlar için, bu kadınları seyredip onlarla iletişim kurmaya çalışmanın da erkekler için nispeten kabul edilebilir bir durum olduğu anlaşılmaktadır.

Çok daha geç tarihli bir örnek olan *İstanbul’un İç Yüzü*’ne (1920) gelindiğinde gezinti yerlerinin mevsiminin kapanması hâlâ “... arabadan arabaya, sandaldan sandala, göz göze toplanan zevkler, bu göz telakkileri artık tatil olurdu” (92) denerek değerlendirilmektedir. Aynı romandaki Hidayet Bey de harp zengini olduğu, yani 1800’lerde yaşamadığı hâlde birkaç “araba sevdası”nın parçası olmuştur. Araba seyranları sırasında önce bir paşa kızına, bir de İtalyan madama takılan Hidayet Bey’in yine bu seyranlardan birinde karşılaştığı Şevkidil Hanım’a aşık olduğu görülür (118). Önceki örneklerin tersine bu örneğin evlilikle sonuçlanması ilginçtir.

Tüm bu ilişkilerde ortak olan unsurların tespit edilmesiyle, ilgili dönemin romanlarında bir “araba sevdası” motifi ortaya çıkmaya başlar. Örneğin sözü edilen romanlarda flörtleşme ve aşk ilişkilerinin erkekleri çoğunlukla toplumun aynı tabakasına mensuptur. Bu erkek karakterlerin tamamı aynı derecede detayla işlenmiş olmasa da birçoğunun aynı tipin örnekleri olduğu görülmektedir. Benzer şekilde bu sevdaların parçası olan kadınlara da ortak olarak yüklenen nitelikler mevcuttur.

Bunlar ve diğerk benzerlikler aşağıda daha detaylı bir biçimde incelenmiştir. Motifin neleri kapsamadığına ise onun ardından, ayrıca değinilecektir.

İncelenen erkek karakterlerin ilk ortak noktası zenginlikleridir. Bu zenginlik çoğu kez aileden gelmektedir. Bihruz, Ali, Nazım ve Hidayet kalemde memurdur. Ancak çalışmaya ihtiyaçları yoktur: Bihruz ve Ali zamanla daireye daha seyrek gitmeye başlarlar. Bihruz'un çalışmaya ihtiyacı olmadığı romanda doğrudan belirtilir. Ali'nin ise ailesinin zengin olduğu belirtilmiştir; cariyeleri ve en az iki arabaları vardır. Ali 20 yaşındayken babasının ölümüyle bu zenginliğin Ali'ye ve annesine kaldığı anlaşılmaktadır. Bihruz da romandaki olaylardan bir süre önce babasının mirasını devralmıştır ve bu sayede rahatlıkla sefahat içinde yaşamaktadır. Nazım'ın “zengin” (30) olduğu açıkça söylenir; ayrıca annesi ile beraber bir konak ve bağa sahiptirler. Hidayet de işine amcasının torpiliyle girmiştir ve babasının maddi durumu iyidir; ayrıca “refaha, servete konmuş” olduğu belirtilir (117). Dördü de kendi arabalarına sahiptir ki bunun zenginlik işareti olduğu daha önce gösterilmiştir. Bunlar gibi Zekayi de babasının zenginliğinden faydalanarak yaşamakta, hiç çalışmamaktadır. Sefahatini, babasının kasasından yürüttüğü paralarla sürdürür. Babasının başka varisi olmayışına dayanarak paraların zaten kendisinin olduğunu iddia etmekte ve hareketini meşru görmektedir. Romanın ilerleyen kısımlarında babasının ölmesi üzerine her şeyiyle bir mirasyedi olarak yaşamaya başlar. Şeyh Salih'in oğlu İsmail Bey de, mirasyedi olmadığı hâlde babasının serveti sayesinde para sıkıntısı çekmeyen bir adamdır. Konakta yaşaması ve serbestçe kullanabildiği bir arabaya sahip oluşu da onun zenginliğine işaret etmektedir. Naki Bey ise bizzat kendisi servet sahibi bir babanın tek oğlu olduğunu belirtir. O da yine babasıyla aynı konakta yaşamaktadır ve kendi arabasına sahiptir. *Iffet*'te hedefe konulan erkeklerin “mirasyediler” olduğu özellikle belirtilmiştir. Romanlarda

haklarında yukarıdaki kadar detaylı bilgi verilmeyen karakterlerin bile, genelde giyimlerine dair detaylar ekonomik ve toplumsal konumlarına ilişkin imalar içermektedir. Bunların kıyafetleri tasvire girişildiğinde, birçok örnekte, “Mir”, “Mayer”, “İştayn” gibi yabancı markaları ve Avrupalı, modern kıyafetleri tercih ettikleri görülmektedir. Bir Muadele-i Sevda’nın külhanbeyleri, yine istisnayı oluşturmaktadır; Mesut Efendi gibi bazı karakterlerin de ne araba sahibi olduklarından ne de Çamlıca’daki giyim-kuşamlarından söz edilmiştir.

Erkek karakterlerin ortak yönlerinden bir diğeri sahip oldukları toplumsal statüdür. Zekayi Bey’in babasının “kibardan”, kendisinin de “kibarzade” oluşu vurgulanır. Bihruz Bey’in babası kudema-i vüzeradan bir paşa olup, Bihruz kendisini *nobles*’a yani “erbab-ı asalet”e mensup görmektedir. *Bir Muadele-i Sevda*’nın Naki Bey’i de büyük bir aileden geldiğini söylemektedir. *İntibah*’ın Ali Bey’i de paşa çocuğu olup, Hidayet’in onu kaleme aldirabilecek kadar hatırı sayılan bir amcası bulunmaktadır. *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*’nın kahramanlarından İsmail Bey, zamanında Cezayir’de hüküm sürmüş İbn-i Galib hanedanı üyelerindedir; babası Şeyh Salih Efendi de devlet kademelerinde saygı gören ve nüfuz sahibi olan, üst düzey bir bürokrattır. Aynı romanda kadınların arabasına mektup atan Kâzım Bey ve *Bir Muadele-i Sevda*’da kadınlara yakınlaşmaya çalışan erkeklerin aileleri hakkında bilgi verilmemiştir. Nazım’ın da ailesine dair detaylı bilgi bulunmamakta, yalnız memuriyet yaptığı kalemde kendisine saygı gösterildiği ve yükselmesinin beklendiği belirtilmektedir (Ahmet Rasim 30). Bunların görünümüne ve malvarlıklarına dair yukarıda verilen detaylar ile hemen hepsinin “bey” unvanıyla tanıtılmaları birlikte düşünüldüğünde bu karakterlerin de Tanzimat sonrası zenginleşen üst sınıf erkeklerden olduğunu tahmin edilebilir. Söz konusu durumun açık istisnaları *Bir Muadele-i Sevda*’daki külhanbeylerinden ibarettir. *İffet*’te sözü edilen mirasyedilere

ilişkin ise herhangi bir yönde bilgi verilmemiştir ancak mirasyedilik, zenginlik ve statü ile araba sahipliği arasında kurulan bağlantıların burada da geçerli olduğu tahmin edilebilir.

Karakterlerin diğer bir ortak noktası da mensup oldukları yaş grubudur. Romanlardaki olaylar sırasında Ali Bey'in 21-22, Bihruz'un 23-25, İsmail'in 25 yaşında olduğu, Naki'nin yaşının 26'dan yukarı tahmin edilmediği, Zekayi'nin ise yakın zamanda 25'ini geçtiği metinlerde sunulan bilgiler arasındadır. Kâzım Bey'in yaşı belirsizdir ancak verilen diğer detaylar ve kadınların tavrından genç olduğu düşünülebilir. *Bir Muadele-i Sevda*'da faytona binen üçlüden kadınlara işaret edenin genç olduğu özellikle belirtilmiş, diğerleri hakkında bir şey söylenmemiştir. Aynı romanda tasvir edilen jokeylerin de özellikle birinin "delikanlı", diğerinin "genç" sıfatlarıyla tasvir edildiği görülmektedir. *İki Güzel Günahkâr*'daki Nazım'dan ve *İstanbul'un İç Yüzü*'ndeki Hidayet'ten ise doğrudan "genç" olarak bahsedilmektedir. *İffet*'te ise yine detaylı bilgi yoktur.

Özetle denebilir ki araba sevdası motifinin erkek tarafını oluşturan karakterlerin hemen hepsi aynı sınıfa mensup, bir tip denebilecek kadar benzer karakterlerdir: Zenginlikleri, toplumsal statüleri ve yaşlarıyla birbirine son derece yakın; romanların iç kronolojileri dikkate alındığında çoğu da akrandırlar. Her karakter için bu konuların tümüne dair bilgi verilmemişse de; eğitimleri, konuşma biçimleri, kıyafet seçimleri ve Avrupa tarzı arabaları tercih etmeleri dolayısıyla bunların alafranga bir yaşam tarzını benimsedikleri de söylenebilir. İstisna oluşturan ve üst sınıflara dahil edilemeyeceği açıkça ortada olan karakterler sayıca azdır; bunların en önemlisi de yine *Bir Muadele-i Sevda*'daki külhanbeyleridir.

Araba sevdalarının kadın karakterleri arasındaki ortak noktalar ise nispeten daha sınırlıdır. Mehpeyker (*İntibah*), Benli Helena (*Karnaval*), Periveş (*Araba Sevdası*), Bedia (*İki Güzel Günahkâr*) gibi kadınlar temelde aynı iki özelliğe sahiptir: Güzellik ve ahlaksızlık. Buna karşılık Uşaklıgil'in *Mai ve Siyah*'ında aşık olunan kadın rolündeki Lamia'nın ahlaksız olmamakla bir istisna oluşturduğu belirtilmelidir. *Bir Muadele-i Sevda*'daki Beyoğlu yosmaları da güzel değillerse de süslü olmaları bakımından yine kısmi birer istisnadır. Bu kadınların güzelliği özellikle anlatılır; ahlaksızlıklarına yapılan vurgunun ağırlığı ise değişkendir. Örneğin Mehpeyker İstanbul'un meşhur aşiftelerindedir; Benli Helena da aynı türden bir kadındır. Romanda ilk karşılaştığında Nizami adlı bir adamın metresidir. Periveş'in ise hiçbir erkekle ilişkisi açıkça gösterilmemekle beraber, eşinden ayrıldıktan sonra tanıştığı ahlaksız bir kadın yüzünden faziletlerini kaybettiği söylenir ve diğer iki karaktere benzer bir konumda bulunduğu çeşitli yollarla ima edilir. Bedia'nın ise hayatında eğlence alemlerinin büyük yeri olduğu ve yirmi iki yaşında şehvete kapılarak mahallesinden bir gençle beraber olduğu özellikle belirtilir; kendisine ilgi gösterenlerin kucaklarına atıldığını ve Nazım'la yakınlaşmaktaki niyetinin bayağı ve aşağı olduğunu bizzat kendisi söylemektedir (43-4). *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*'daki konağın gelinleri ise saygıdeğer bir aileye mensupsa bile başka erkeklerle flört etmeyecek kadar ahlaklı da değillerdir ve bu yüzden yazarın eleştirilerini üzerlerine çekerler. Ahlak yönünden bunlara istisna olarak yalnız *İstanbul'un İç Yüzü*'ndeki Şevkidil Hanım'a işaret edilebilmektedir.

Aynı motifin daimi bir parçası da kadınların arabalarıdır. Tüm bu öykülerde erkekler yayan, atlı veya arabalı olarak görüldükleri hâlde kadınlar (en azından ilk karşılaşmada) hep araba içerisindedirler. *İntibah* ve *Araba Sevdası*'ndaki gibi istisnalar haricinde, özellikle de kalabalıkta arabadan inmezler. Özellikle ciddi bir

ilişki peşinde olmayan ve sadece erkeklerle işaretlenen kadınlar arabalarının içerisinde kalırlar. Erkeklerin de ilk defa gördükleri bir kadını beğenmeleri daima kadın araba içerisindeyken gerçekleşir.

Görüldüğü üzere erkeğin ve kadının nitelikleri ile arabanın varlığı ve mekânın sabit oluşu “araba sevdası” motifini oluşturan temel öğelerdir. Bunlara ek olarak, her zaman karşılaşılmayan ama birçok kez araba sevdası motifine eşlik eden bazı unsurlar da vardır. Arabadaki kadınla iletişim mektup üzerinden gerçekleştirilmesi veya kadının arabanın penceresi içinde görülerek tasvir edilmesi bunlardan bazılarıdır. Daha önce *Nesl-i Ahir* ve *Turfanda mı Yoksa Turfa mı* örneklerindeki mektuplara zaten dikkat çekilmiştir. İletişimin erkek karakter tarafından kadının arabasına bırakılan bir mektupla kurulduğu diğer bazı örnekler olarak *İstanbul’un İç Yüzü’nde* de Hidayet Bey’in Şevkidil Hanım’ın arabasına (Karay 119), *Bir Muadele-i Sevda*’da da Naki Bey’in Bedia’nın arabasına mektup atması (Gürpınar 98) gösterilebilir. Ancak bunlarla diğer unsurlarla olduğu kadar yaygın şekilde karşılaşılmamaktadır.

Buraya kadar kapsamı açıklanan “araba sevdası” motifinin bu kadarla sınırlı kaldığı, bu motifi çevreleyen diğer unsurların her zaman ortak olmadığı da söylenebilir. En önemlisi, arabanın varlığı ve “araba sevdası” motifi her zaman için aynı mesajı vermeye veya aynı temayı oluşturmaya hizmet etmez. Bir diğer deyişle sabit bir mesaj ve anlam, bu motifin bir parçası değildir. “Araba sevdası” motifinin çeşitli romanlarda benzer şekilde ancak farklı amaçlar doğrultusunda kendine yer bulabileceğine dair örnekler için *İntibah*, *Karnaval* ve *Araba Sevdası* karşılaştırılabilir.

Daha önce anlatılanlardan görüleceği üzere üç romanda da olay örgüsünün bir bölümü aynı şekilde kurgulanmıştır: Üst sınıfın yeni nesil ve çalışmaya ihtiyaç duymayacak kadar zengin gençleri bir gezinti yerine giderler ve burada arabalarıyla geçen kadınları seyrederken güzel fakat ahlaksız bir kadını beğenirler. Bu olay, aşık olan erkek karakterin romanın devamında yaşayacaklarını da büyük ölçüde belirler. Ali Bey'in bu yolla kendini kaptırdığı Mehpeyker yüzünden ahlakı bozulur, Çamlıca'daki kavgası da, annesinin Dilâşub'u alması da, Mehpeyker'in intikam peşine düşmesi de bu olayın dolaylı sonuçlarıdır. Zekayi'nin Benli Helena'ya tutulması da başına gelen felaketlerin başlıca nedenlerindedir: diğer karakterlerin ona ettiği oyunların zararı sınırlı iken parasının ciddi bölümünü Helena yer. Sonradan borçlu olarak döneceği Paris'e de Avrupa "Türk centilmeni" ve "Türk metresi" görsün diye gitmiştir. Son olarak, Bihruz'un yaşadığı birçok rezilliğin kaynağı da Periveş'e aşık olması ve ona ulaşmaya çalışmasıyla yakından ilişkilidir. Ancak tüm benzerliklerine rağmen bu "araba sevdaları" veya "arabalı sevdalar" içinde buldukları romanlarda farklı mesajlar vermek için kullanılmaktadır. Amaçlanan etkiye göre farklı romanlarda farklı detaylar eklenmiş, vurgu farklı unsurlara kaydırılmıştır.

İntibah'ta odak daha ziyade ahlak ve ahlaksızlık üzerindedir. Alafrangalık temel bir sorunsal değildir; Çamlıca uzun uzun tasvir edildiği hâlde buraya gelen alafranga beylere dair hemen hiçbir şey söylenmez. Ali Bey ve arkadaşlarının kılığına kıyafetine, eğitimine, yaşayışına değil; kadınları sözlü olarak taciz etmelerine odaklanılır. Ali Bey'in de tanıtıldığı yerlerde yabancı dil öğrenmesi dışında Batı tarzı bir eğitimi çağrıştıran herhangi bir şeyden söz edilmez; Ali Bey Fransızca kullanırken görülmez. Benzer şekilde müsriflik de gündeme gelen bir konu değildir. Araba sahipliği, daha önce belirtildiği üzere bir zenginlik göstergesi olduğu

hâlde arkadaşlarıyla Çamlıca'ya kendisinin iki arabasıyla gitmeleri üzerinde durulmayan bir konudur. Diğer iki romanın aksine, kadın karakter erkekten para da almamaktadır. Mehpeyker zaten oldukça varlıklıdır. Mehpeyker buluşmalara sürekli arabayla geldiği hâlde, *Araba Sevdası*'ndaki detaylı tasvirlerin aksine, ne onun arabasının ne de Ali Bey'in arabalarının tasviri müsriflik eleştirisi yapmaya imkan verecek kadar detay içermemektedir. Mehpeyker'in arabasının perdesi vardır; başka bir detay öğrenemeyiz. Görüleceği üzere, bahçede başlayan genç erkek ve ahlaksız kadın aşkı ile kadınların bahçede arabayla gezmesi yalnızca ahlaka aykırılığı yönüyle ele alınır; bunun ötesinde sadece sıradan bir olaydır.

Karnaval'da ise Zekayi Bey'i ve başından geçenleri anlatmaktan maksat, romanın ana kahramanı olan Resmi'nin karşısına bir de olumsuz örnek koymaktadır. Zekayi Bey, Felâton'a kıyasen çok daha gelişmiş bir karakter olmakla beraber, ikilinin durumu Rakım ve Felâton'un durumuna çok benzer. Zekayi Beyoğlu'nda vakit geçirir, karnavala gider, Fransızca mektup yazar. Metres edinmesi de Avrupalı yaşam tarzı bunu gerektirdiği içindir. Bir noktada da "şık"lığı ve arabadan arabaya giderek güzel kadın aramasıyla kelebeğe benzetilir. Bunlara rağmen romanda alafrangalık sorunsalı ikincil bir önem taşır. Zaten Zekayi Fransızca konusunda Bihruz gibi hatalar yapmaz, muteber görülecek kadar nezaket ve zarafete sahiptir. Ahmet Midhat'ın Zekayi'de öne çıkardığı asıl özellik müsrifliktir. Elinden her iş gelen Resmi'ye karşılık Zekayi hiçbir iş yapmaz. Araba gezintisinde karşılaştığı Helena için "yağlı müşteri"dir, Helena ondan çok faydalanır. Helena'yla Paris'e gidip parasını kumara da yatırır Zekayi ve ancak iyice borçlanınca İstanbul'a döner. Hakkında anlatılan son şey karısının elmaslarına göz dikmesi ve karısının ret cevabı karşısında elmaslarını ondan çalmasıdır. Buna karşılık, metresliğin uzun uzadıya tartışıldığı, sevgililik adabına dair bilgiler verilen, örnek kahraman Resmi'nin evli bir

kadınla birlikte olduğu romanda ahlaki kaygılar fazla gündeme gelmez. Arabaların tüketim nesnelere oluşuna veya pahalılığına yönelik özel bir vurgu da yine yoktur. Zekayi, Helena'yı Kâğıthane'de arabasıyla gezerken görür ve arabanın rengi belirtilir. Bundan başka, arabayla seyahat ettiği belirtilen birçok karakter ve hatta bir arabayla gezinti sahnesi varsa da arabalara dair hiçbir detay verilmez. Yani araba, yalnızca olayların bağlamını oluşturan bir unsur, gündelik hayatın ve mesire yerlerinin herhangi bir parçasıdır.

Araba Sevdası'na gelindiğinde ise odağın öncekilerden farklı bir noktaya kaydığı görülür. Romanda arabalar neredeyse insanlardan daha çok önem taşırlar ve karakter sahibidirler. Bihruz bey tam bir alafranga züppedir; yaşam tarzı metonimik bir modernleşme ve batılılık anlayışına göre şekillenmiştir. Onun gözünde batılı olmanın gereklerinden biri de arabayla gezmektir. Araba, onun için en önemli statü sembolüdür. Bunu göstermek için arabası çok detaylı bir biçimde tasvir edilir. Diğer yandan Periveş'i hiç tanımadan onun seçkin bir kadın olduğunu düşünmesi, içinde bulunduğu arabadan ötürüdür. Gülersoy'a göre landolar "her zaman ve herkesçe kullanılmayan, biraz resmî nitelikli ve oturaklı taşıtlar[dır]. Sayıları da, tabii, fazla değildi[r]" (39). Nitekim Periveş ve Çengi Hanım da normalde bulamayacakları böyle bir arabaya şans eseri binerler. Bihruz bağlamında müsriflik ve halka yabancılaşma, batıyı yanlış anlamakla gelen sorunlardır. Bihruz'un ne kadar para aldığı ve harcadığı sık sık tam miktarıyla belirtilir. Arabasının haczedilmesi de Bihruz'un harcamalarıyla ilgili sorunlarına dikkat çekmektedir. Bunlara karşılık önceki iki romanda daha ön planda yer alan bazı sorunsallar geriye itilmiştir. Periveş'in kimliği veya yaşayışı hakkında verilen bilgiler yalnızca Bihruz'un yanılgısını vurgulamak içindir; kadın karakterin ahlaki yargılaması odakta yer almaz. Bihruz'la konuşmaları da ancak Bihruz'un çevresine yabancılığını göstermeye yarar.

Önceki iki romanın aksine bu sefer kadın ve erkek karakterler arasında bir ilişki kurulmaz bile. Çünkü buradaki sorun bu tür ilişkilerin ahlaksızlığı veya gezinti yerlerinin doğurduğu olumsuzluklar değildir. Müsriflik kendi başına bir kusur olmayıp, yanlış batılılaşmayla ilgili bir sorun olduğundan, *Karnaval*'dakinden farklı olarak, metrese para harcama eylemi yerine Bihruz'un bireysel eylemleri üzerinden eleştirilir. Özetle *Araba Sevdası*'nda daha önce anılan temaya Bihruz'un alafrangalığını eleştirmeye yönelik unsurlar eklenmiş; çerçeveyi oluşturan Çamlıca Bahçesi ve burada yapılan araba gezintileri, haklarında yargı belirtilmeksizin, sıradan olgular olarak verilmiştir. Tüm bu karşılaştırmalar, incelenen romanlarda "araba sevdalarının" ve genel olarak araba gezintilerinin hemen her seferinde aynı yapısal unsurları içerseler dahi, birbirinden farklı temalara hizmet edebildiğini göstermektedir.

Araba sevdası motifinin, bazı istisnaî nitelikler de taşıyan *İstanbul'un İç Yüzü* hariç tutulduğu takdirde, özellikle yüzyılın sonuna kadar yaygın oluşu dikkat çekicidir. Kanaatimce bu, Moran'ın dile getirdiği bir sorunla yakından ilgilidir: İlk Osmanlı romancılarının Batı romanındaki örneklere benzer aşk serüvenlerini doğrudan konu edinmesi mümkün değildir (45-6). Bu türden aşk öyküleri Osmanlı romanlarına -yazarların parçası oldukları kültür ve ahlak sistemi dolayısıyla- yalnızca belirli bağlamlarda ve belirli kısıtlamalarla konu olmuştur. Erkek ve kadının bir arada bulunabileceği, nispeten özgür bir ortam olarak, flört mekânı olarak tasvir edilen seyir yerleri ve kadınlara bu yerleri ziyaret imkanı sağlayan araba gezintileri yazarların aşk öyküleri anlatabilmek için başvurduğu araçlardandır. İki ayrı cinsten karakteri Çamlıca veya Kâğıthane gibi bir yere taşımak ve kadın karakteri bir arabaya kapatmak, Batı romanındaki örneklere yakın serüvenler için nispeten daha anlaşılabilir veya hoş görülebilir başlangıçlara imkan sağlamaktadır.

Bununla beraber “araba sevdası” motifi aşk serüvenlerinin anlatılmasını güçleştiren kültürel ve ahlaki normlardan tümüyle kurtulmak için yeterli değildir. Yukarıda gösterildiği üzere araba sevdası motifindeki kadınların hep ahlaksızlıklarıyla öne çıkan kadınlar olması da bu şekilde açıklanabilir. Rauf Mutluay da benzer bir gözlemde bulunmakta ve yazarların aşk öykülerine konu edindikleri kadınları bu şekilde kişileştirmelerini kültürel ve ahlaki normların yönlendirmesine bağlamaktadır. Mutluay’a göre yazarlar -erkek karakterlerini azınlık mensubu kadınlarla veya cariyelerle bir araya getirmek istemiyorlarsa- çözümü ahlaken düşmüş kadınlarda bulmaktadır:

Gerçekten normal kurulmuş aile yapısının gizliliklerine müslümanca bir sakınıyla sokulmak istemeyen yazarlarımız, kadınsız bir toplumda aşk konularını işleyememek durumunda kalacaklardır. Bu yokluğu giderecek iki yol vardır önlerinde. Ya müslüman erkeklerini düşmüş kadınlarla ve azınlıklar çevresinde kadınla karşı karşıya getirebilirler; ya da esir kızlarla seviştirebilirler. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.)

(128)

Sözü edilen erken tarihli romanlardan *Felâtn Bey ve Rakım Efendi*’nin Polini’si ve *Şık*’ın Madam Potiş’i burada sözü edilen azınlık mensubu kadınlardandır. İleride görüleceği üzere bu ikisi 20. yüzyıl öncesindeki romanlarda Müslüman erkeklerle aynı aileden olmadıkları hâlde aynı arabayı paylaşabilen sayılı kadınlardandır. Bunların yanında, dönemin kültürel kodlarıyla çatışmaya girmeden olumlu Müslüman kadın tiplerini aşk hikayelerine dahil etmek oldukça güçtür. Zira Müslüman kadınların hareket alanı son derece kısıtlıdır. Birçok romanda Müslüman kadın karakterler evinin haremlik kısmına kapanıp kalmıştır ve aile dışından erkeklerle sosyalleşme imkanları bulunmamaktadır. İki grup kadın arasında bir

karşılaştırma için *Karnaval*'a bakılabilir: Resmi, Ermeni ve evli bir kadın olan Madam Hamparson ile ilişki içindedir. Resmi ve Hamparson birlikte baloya gider, kadınlı-erkekli toplantılara katılır ve sonunda aynı yatağı paylaşırlar. Buna karşılık Resmi'nin ailesinin beslemesi olan ve Resmi'yi seven Hasna, roman boyunca evden dışarı neredeyse hiç çıkmayan, tek yönlü bir karakter olarak dikkat çeker. Romanın büyük kısmında Resmi ile ilişkileri sevgili değil, abi-kardeş ilişkisidir ve Hasna sevgisini romanın sonlarına kadar dile getiremez.

Kandiyoti, bu gibi örneklerden farklı olarak daha serbest bir yaşam peşinde koşan ve şehvî duygularına kendini bırakan alafranga kadınların hemen her seferinde şeytanlaştırıldığına (141-2) dikkat çekmektedir. Erkek karakterlerin bu mekânlarda gördükleri kadınlara aşık olmaları hâlinde bu kadınların genelde bir felâkete neden olması (Bu konuda Bihruz, Zekayi ve Felâtun'un hepsinin de servetini kaybetmesi ve Ali Bey'in ölümü akla getirilebilir) da, kadınların buralarda kurması olası ilişkilerin yazarlar nezdinde genel olarak olumsuz karşılandığı ve tehlikeli görüldüğüne delil olarak görülebilir. Müslüman kadınların gezinti yerlerine çıkışına ilişkin ön yargılar konusunda *Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat*'ın seyir yerlerinden söz edilen, *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*'nın da Kâğıthane'ye çıkılan bölümlerindeki bazı ifadeler de ayrıca dikkat çekicidir. Bunlarda bazı karakterlerce gezinti yerlerindeki ahlaksızlıkların kadınlardan kaynaklandığı dile getirilmekte ve ilkinde alafranga kadınların, ikincisinde Hristiyan ve Frenklerin bu gibi yerlerde edeplerini koruyarak hareket ettikleri söylenmektedir (Şemseddin Sami 93)

B. Yeni Aşk Öyküleri için Yeni İşlevler

Zamanın geçmesi ve sözü edilen normların yumuşamasıyla beraber aşk öykülerinde arabaların oynadığı rol de değişmeye başlar. Kadınlar aşk ilişkileri konusunda en azından romanlarda daha özgür kaleme alınmakta ve buna paralel

olarak Müslüman kadın ve erkekler de aynı arabaya binerken tasvir edilmektedirler (Farklı cinsiyetten iki karakterin aynı arabada bir araya gelmesi ve buna ilişkin kültürel normlar bir sonraki bölümde daha detaylı olarak işlenecektir). Bununla beraber arabanın aşk ilişkilerindeki rolü hâlâ merkezi niteliktedir ve olay örgüsünü belirli bir yönde ilerletebilmek veya karakterler arasındaki belirli bazı etkileşim türlerine imkan verebilmek için arabanın konumu vazgeçilmezdir.

Çiftlerin aynı arabada bir araya gelişi genellikle daha ileri tarihli romanlarda görülmekle beraber, ilk romanlarda da bunun örnekleri bulunabilir. Bunlardan biri *Felâton Bey ve Rakım Efendi*'de (1875) Felâton'un sevgilisi Polini ile aynı arabada yaptığı Kâğıthane sefasıdır ki daha önce detaylı olarak alıntılandığı için üzerinde tekrar durulmayacaktır. *Yadigârlarım*'da (1886) ise sevgililerin baş başa kalabilmesi ancak araba ile mümkün olur. Karakterlerden A., önce anlatıcı ve refakatçisiyle birlikte bir gezintiye çıkar. Anlatıcı için bu, yakınlaşma fırsatıdır:

Bugün sevdiğim A. ile birlikteydik. Bir araba içinde Mösyö L., ben ve bir de ah minimini A.! Kıra çıktık. Düşünmeli o hali ki Mösyö L. ile kızı yan yana otursunlar ben de karşılarında bulunayım. Kızın minimini ayakları ayaklarıma değsin. Ben o tatlı yüze hasretle bakayım, o benim aşıkça bakışlarıma, yalvarırcasına görünümüme anlamlı, ruhlu gülümsemelerle cevap versin. Bazen arabanın şiddetli bir sarsıntısı ile o nazik vücut bana doğru eğilsin de ben de ellerimle onu tutup kollayayım.

Mösyö L. bilemem ne sebepten dolayı arada sırada beni yüreklendirmeye benzer bazı dokundurmalar, nükteler sarf ettikçe

kızda da hakkımda birtakım ilgi ve eğilim işaretleri görmekteyim.

(İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Nabizade Nazım 80)

Daha ileri bir tarihte ise anlatıcının A. ile baş başa bir araba gezintisi yaptığı ve kırlara çıktığı görülür; “Bu yalnız gezinti beni diriltti . . . Yine bir araba içinde, fakat bu sefer yalnız ikimiz!” (82)

Daha ileri tarihlerde bu baş-başta gezintilere eklenen bir unsur, sevgililer arasında arabanın sağladığı görünmezlikle desteklenen fiziksel yakınlaşmalar olur. Bu tür yakınlaşmaların ilk örneği *Nesli Ahir*'de (1909) bulunabilir. Bir gece vakti Server ile buluşan Süleyman Nüzhet, onu kiraladığı arabaya binerek bir gezinti yapmaya biraz da zorlamayla ikna eder (Uşaklıgil 357). Aynı bölümün neredeyse sonuna dek devam eden bu yolculukta iki sevgili hem ilişkileri hakkında konuşurken hem de yakın temas içinde görülürler. Bir noktada Süleyman Nüzhet'in “bütün kimliğini sarıp tutuşturan ihtiras volkanı[ndan]” (365) söz edilir. “... yanibaşındaki bu vücudun insanı sarhoş edici sıcaklığı, onun bütün ruhunu bir uçurumun ucu bucağı görünmez uçurumundan çekerek düşüren aşk kokusu, düşüncesini çılgın bir sevişmenin ihtiraslarına sürükleyip dur[maktadır]” (364). Nitekim Süleyman Nüzhet yolculuğun daha başlarında “Server'in yeldirmesiyle başörtüsünün arasında yarı açık bir yere, göğsünün başlangıcına sokul[ur]” ve onu öperken görülür (358), aynı yolculuğun devamında ise “hafif bir salıntıyla vücutları birbirine sürünüyordu” (369) denmektedir. İki sevgili arasında tüm bunların yaşanmasına imkan verenin arabanın sağladığı görünmezlik olduğu da düşünülebilir. Server arkalarından geçen bir arabayı görmek istediğinde Süleyman Nüzhet'in aklına ilk gelen Server'in görülmekten korktuğu düşüncesi olur ve onu sakinleştirmek için “Merak etmeyiniz, yola arkamızı döndük, bizi göremezler...” (362) deme gereği duyar.

Arabanın sevgililere yakınlaşma imkanı sağladığı daha geç tarihli bir örnek ise Cemil Süleyman'ın *Siyah Gözler*'indedir (1911). Bir süredir mektuplaşan anlatıcı (kadın karakter) ve sevgilisi arasındaki ilk fiziksel temas aynı arabada buluşmalarıyla gerçekleşir; bu yakınlaşma kısa zamanda öpüşmeler ve “titreyen vücutlara” varacaktır (Cemil Süleyman 43-44). Bu esnada anlatıcının görülme korkusu da kendisi tarafından açıkça dile getirilmekte ve sevgilisi arabada onları kimsenin göremeyeceği cevabını vermektedir (40).

Diğerleri kadar uç bir örnek olmasa da *Cânân*'da (1925) da benzeri bir durum görülmektedir. Perihan aynı arabada baş-başa kaldığı Lâmi'yi sıkıştırmakta, Lâmi ise çareyi ancak arabadan inmede bulmaktadır:

Perihan, arabanın yeni bir sarsıntısıyla, genç adama sokuldu.
Vücûdunu ona sıkıştırdı, şımarık, yayvan şivesiyle kulağına üfledi:
- Başka bir kadınla kur yapınız.

Lâmi'nin şaşkın baktığını görerek ilâve etti:

- Âdet böyledir.

Bereket ki arabalar Kalamış'a gelmişlerdi. Lâmi bu münakaşayı
uzatmadan yere atladı. (Safa 162)

Arabanın nispeten yeni olan işlevlerinden bir diğeri de sevgililerin baş başa kalacakları bir mekân olmak değil, onları bu türden bir mekâna götürmektir. Yukarıda tasviri yapılan gezintilerin de bir aşamasında kırlarda durup birlikte yürümek üzere arabadan inildiği görülebilmektedir; *Nesl-i Ahir*'de (Uşaklıgil 369) ve *Siyah Gözler*'de (Cemil Süleyman 45) de bunun örnekleriyle karşılaşılır. Ancak bu durumun oldukça erken tarihli olan, bu yüzden de istisna denebilecek ilk örneğine

Şık'taki (1888) şu ifadelerde rastlanır: Şöhret ve Madam Potiş “bir kapalı arabaya binip ya Şişli'ye, ya Zincirlikuyu'ya ya da Kâğıthane'ye giderek tabiatın en gizli bir köşesine çekilirler, kırlarda kol kola gezerler, görünüşünü beğendikleri yerlerde oturup dinlenirlerdi” (Gürpınar 50). Arabanın bu maksatla kullanıldığı bir diğer roman ise *Böğürtlen*'dir (1926). Romanın karakterlerinden Pertev, Nihat, Mahmure, Şekûre ve Müjgân bir gece yemekten sonra arabaya biner ve Dil'e giderler. Buraya gitmekten maksatları az sonra, karakterlerin arabadan inip “çamların arasına dal[ması]” ve Pertev'in “bir kadınla, onun isteğine aykırı elde edilecek dünya mutlulukların[dan]” (46) söz etmesinden anlaşılmaktadır.

Bir sonraki bölümde görüleceği üzere kadınların erkeklerle beraber araba gezintisine çıktığı örneklerin büyük kısmında arabaya binenler baş başa değildir; baş başa olanların önemli kısmı da karı-koca veya akraba olup sadece eğlence veya temiz hava almak için gezmektedirler. Bu bakımdan arabaların daha sonraki dönemlerde yaygınlaşan bu yeni işlevlerinin “araba sevdası” motifine kıyasen daha seyrek olarak görüldüğü söylenebilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAMUSAL VE ÖZELİN ARASINDA BİR MEKÂN OLARAK ARABA

A. Mekânlaşan Arabalar

Romanlarda eşya, genellikle mekânın bir parçasını oluşturur ve yapısal bir hiyerarşinin parçası olarak düşünüldüğünde mekânın altındaki bir düzeyde yer alır. Ancak erken dönem Türk romanında arabaların birçok kez mekânla aynı düzeye yükseldiği, çevresindeki mekândan bağımsız ve içerisindeki karakterlerin mekân algısını belirleyen yeni bir mekân olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu bölümde söz konusu “mekânlaşma” sürecinden ne anlaşılması gerektiği ve mekânlaşmanın ne zaman, ne sebeplerle gerçekleştiğinin gösterilmesi amaçlanmaktadır. Bunun haricinde araba mekânının paylaşılmasına ilişkin karşılaşılan örüntüler de incelenecek ve özellikle cinsiyetler arası ayrımın, bu mekânın paylaşılmasındaki yansımalarına ve zaman içinde görülen değişime yer verilecektir.

Türkçe literatürde mekânlaşan nesnelere bir kategori olarak söz eden ilk çalışmalardan biri Ferda Zambak'ın “Türk Romanında Mekân” adlı tezidir. Bu tezde Zambak, Türk edebiyatının çeşitli dönemlerinden on beş roman seçmekte ve bunlardaki mekânlar ile söz konusu mekânların nasıl işlendiğini konu edinmektedir. Her bir roman için kullandığı alt başlıklardan biri de “mekânlaşma eğilimindeki eşyalar”dır. Yazar, bununla neyi kastettiğini açıklamak için çalışmasının başlarında mekân ile eşya arasında kavramsal bir ayrım yapar; eşya ile mekânın arasındaki

hiyerarşik ilişkiye dair yukarıda alıntılanan formül onun tezinden alınmıştır. Eşyanın mekâna dönüşmesini ise Zambak şöyle açıklar:

Fakat kimi eserlerde eşya okurun karşısına mekânı bütünleyen bir parça olarak değil, bireyin öncelikle fiziksel, daha sonra da ruhsal anlamda varlığını kuşatan bir alan olarak da çıkabilmektedir. Böylece eşya, edebi eserde yalnızca mekân olarak adlandırılan alana bağımlı bir nesne durumunda olmaktan çıkmaktadır. Bağımsızlaşan, fiziki mânâda kapladığı alanın sınırlarına bireyi dahil eden ve bireyde mekân gibi duyuşsal-duygusal çağrışımları uyandırma işlevini üstlenen bir role bürünmektedir. Bu, eşyanın nesne olma durumundan çıkıp bir alanı ifade eder duruma erişmesidir. (16)

Zambak'ın bu gözlemi, mekânlaşan eşyalara verdiği örnek her roman için “yatak” olduğundan, sınırlı kalmıştır. Aslı Uçar, “Teselliye Eşyada Aramak” adlı tezinde bu kategorinin sınırlarını genişletir. Uçar, mekânlaşan eşyaları Serres'in yarı-nesne kavramından esinlenerek nesnemsiler olarak isimlendirir (4-5). Nesnemsiler “karakterlere ev sahipliği yapan, bir anlamda mekânsız nesnelere olarak da düşünülebilir” (46). Ona göre romanlardaki nesnelere, yatak örneğinde görüldüğü gibi sadece tek bir bireye değil, bireyler arası ilişkilere de alan sağlayabilmektedir (4-5). Kişisel ve mahrem bir alan sağlayan yatak gibi, bireyleri bir araya getiren ve kamusal içerikli eşyalar, toplumsal bütünleşme duygusuna hizmet eden ve karakterlerin cemaat duygusunu kuvvetlendiren eşyalar, toplumun fertleri arasındaki ayrıma dikkat çeken statü nesnelere de nesnemsiler olarak değerlendirilmektedir (47). Aynı tezde arabanın mekânlaşmasından da söz edilmektedir; Uçar'a göre araba, karakterleri bir araya getiren bir mekânsız nesnemsilerdir (201). Parla da “Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası” başlıklı makalesinde

arabanın içini özel bir alan kabul eder ve ona bazı işlevler yükler. Parla'nın söz konusu tespiti aşağıda daha derinlikli olarak ele alınacaktır.

“Arabanın mekânlaşması” demekle bu çalışmada kastedilen ise, yukarıdaki tanımlardan faydalanılmakla beraber, kısmen farklıdır. Bu tez boyunca arabanın mekânlaşmasından söz edilen durumlarda, arabanın uzamsal sınırları içerisinde kalan ve çevresindeki mekândan açıkça ayırt edilebilen bir alanın varlığına işaret edilmektedir. Sözü edilen bu alan, çevresindeki mekândan az ya da çok bağımsız, daha küçük bir mekân oluşturur. Araba, yolcusu olan karakterin çevresini fiziksel olarak kuşatmakta, onun hareketleri üzerinde kısıtlayıcı ve belirleyici bir etkiye sahip olmaktadır. Arabanın içi ve dışı arasındaki ayrım bir yandan da, iki mekânda farklı dinamiklerin geçerli oluşu ve bu iki mekânın birbirini etkileme potansiyelinin sınırlılığında ortaya çıkar.

Yukarıdakilere bakıldığında arabanın daima bağımsız bir mekân oluşturduğu düşünülebilir ancak daha önceki örneklerden de görülebileceği üzere, arabanın nasıl tasvir edileceği yazarın tercihine kalmıştır. Bu bakımdan araba içindeki alanın bağımsız bir mekân olma niteliği de mutlak değil, görecedir. Bir başka deyişle romanın belirli bir yerinde arabanın varlığı, her zaman için arabanın çevresinden bağımsız bir alan oluşturduğu anlamına gelmez. Karakterler kendilerini dışarıdakinden kesin olarak ayrılmış bir mekânda hissetmiyor veya araba içinde de tümüyle arabanın dışında olduğu gibi hareket ediyorlarsa araba sadece bir nesnedir. Esasında kural olan da budur ve arabanın özellikle mekân olarak algılandığını gösteren bir işaret olmayan hâllerde -söz konusu olan araba, kupa gibi kapalı bir model de olsa- mekân kabul edilmemesi gerekir. Arabanın içerisini bir mekân hâline getiren şey, karakterlerin onu ayrı bir mekân olarak algılamasıdır. Belirli bir örnekte

arabanın nesne olmanın ötesine geçerek mekâna dönüşüp dönüşmediğini anlamak için de bu algının varlığını gösteren işaretler aranabilir.

Arabanın uzamsal sınırlarına yazar veya karakterler tarafından özellikle dikkat çekilmesi bu işaretlerden biridir. Örnek olarak *Müşahadat*'ta Ahmet Midhat'ın Siranuş, Agavni ve Vartov Dudu'nun arabasını, kendisi de bir arabanın içinde olduğu hâlde takibi gösterilebilir. Ahmet Midhat'ın öndeki arabayı içinde bulunduğu kupanın ön camından gördüğü belirtilir (36). Burada Ahmet Midhat'ın dışarıyı camdan takip edişi, iki mekân arasındaki ayrımı vurgular ve okura karakteri kuşatan, onun hareket ve gözlem yetilerinin sınırlarını belirleyen arabanın varlığını hatırlatır. Benzer şekilde *Bir Muadele-i Sevda*'da Bedia'nın arabasının perdesini çekmesi, arabanın içerisi ile dışarı arasındaki sınırları vurgulayan ve araba mekânını Kâğıthane'den daha da bağımsız hâle getiren bir eylemdir. Arabaya dışarıdan bakan bir göz için içerisindeki yolcuların arabanın fiziksel varlığıyla çerçevelenmiş olarak görülmesi dahi arabanın içerisinde dışarıdan ayrı bir mekânın varlığına işaret eder şekilde yorumlanabilir. Erkek karakterin aşık olacağı kadını *Menekşe*'de olduğu gibi önce arabanın penceresinde görmesi bu durumun klişeleşmiş bir örneğidir.

Karakterlerin arabanın sınırları içerisinde kalmaya özen göstermesi yine bu işaretlerden biridir. Bu durum karakterin arabanın içerisini dışarıdan ayrı bir mekân olarak algıladığını ve iki mekân arasında bilinçli bir tercih yaptığını göstermektedir. *İntibah*'ta Mehpeyker'in Çamlıca'nın belirli bazı yerlerinde arabasından inerken bazı yerlerde arabada kalmayı tercih etmesi buna örnek olarak gösterilebilir.

Diğer bir işaret, arabanın içerisindeki alanın nasıl paylaşıldığına özel bir önem verilmesidir. Yine *Bir Muadele-i Sevda*'da bir fayton kiralamış olan üç erkeğin her biri ikişer kişilik olan ve karşılıklı duran iki koltuktan birine sıkışarak oturduğu ve diğerini boş bıraktığı görülür. Romanda bu durum, araba içindeki alanın

paylaşılmasına ilişkin bir kurala atıfla açıklanmaktadır; arabanın koltuklarından birinde oturmak, diğerine göre daha “itibarlıdır” (Gürpınar 73). Yazarın olay örgüsüyle ilgisi olmadığı hâlde vermeyi tercih ettiği bu detay da, araba içindeki alanın kendine özgü kuralları olan bir mekân olduğunu vurgulamaktadır. *Genç Kız Kalbi*’ndeki araba gezintisinde de kimlerin karşılıklı oturduğu ve kimin yeni gelene hangi yeri verdiği belirtilmesi bu şekilde yorumlanabilir. Oysa incelenen romanların çoğunda buna dikkat edilmez ve oturma düzenine ilişkin herhangi bir bilgi vermeye gerek görülmez.

Bunların haricinde, arabanın içinde ve dışında buldukları durumlar arasında karakterlerin hâl ve hareketlerinde değişim görülmesi de bir işarettir. *Siyah Gözler*’in büyük kısmında ana karakterler arasındaki iletişim mesafelidir; ikisi de seyir yerinde birbirine fazla yaklaşmaya ya da doğrudan konuşmaya cesaret edemez. Hatta bazen birbirlerini görmezden gelirler. Ancak bir kez aynı arabaya bindiklerinde çok kısa bir süre içinde neredeyse erotik bir tonla tasvir edilen bir yakınlık yaşanır. Kadının arabadan inmesiyle beraber bu temasın çok daha azından bile kaçınması ve hatta arabasının dışında sevgiliyle birlikte görülmeyi dahi istememesi çevresindeki mekânı arabanın içerisinden ayrı tuttuğu ve iki mekânda farklı kalıplara göre hareket ettiğini göstermektedir.

Yukarıda açıklamalar, arabaların mekâna dönüşmesinden ne anlaşıldığına ilişkindir. Mekânlaşmanın nedeni konusunda ise arabanın ne zaman mekâna dönüştüğüne bakarak, en azından incelenen romanlar bağlamında tutarlı bir açıklama önermek mümkündür. Tespit ettiğimiz örneklerde ortak olarak rastlanan bazı özellikler dikkati çekmektedir. Bunların en önemlisi; arabaların mekânlaşması hemen her zaman için araba bir mesire veya seyir yerinde, meydanda veya bunlara giden caddelerin kalabalık kısımlarında görülmektedir.

Handan İnci Elçi'nin *Roman ve Mekân*'da ev ile mahalle kavramları arasında kurduğu ilişki arabanın bir mekân olarak kendisini çevreleyen daha geniş alanlarla, mesire, meydan veya cadde gibi mekânlarla bağlantısını açıklamada faydalı olabilir. Buna göre “ev, bir mikro mekân”, onu saran mahalle ise makro mekândır (Elçi 16). “Ev, bir mikro mekân olarak kimliğini, onu saran makro mekânlarla kazanır” (16). Yani ev diğer mekânlardan bağımsız olarak da varlığı bulunan bir mekândır, etrafını saran mekânların bulunması buna engel olmaz. Ancak etrafını saran mekânlar, ev mekânının mahiyetinde belirleyici bir etkiye sahiptir ve bazı niteliklerinin ancak onu saran mekânlarla birlikte ele alındığında gündeme geleceği düşünülebilir.

Arabanın oluşturduğu uzamsal mekân da, arabanın içerisinde bulunduğu seyir yeri, mesire, meydan vb. bir makro mekân karşısında bir mikro mekân olarak düşünülebilir. Daha küçük fakat etrafındaki mekândan bağımsız bir mekândır. Bununla beraber arabayı saran mekânın nitelikleri, arabanın oluşturduğu mekânın niteliklerini belirlemede etkili olacaktır.

Arabayı saran mekânların nitelikleri arasında bu mekânlarda geçerli kabul edilen ve insanlar arasındaki ilişkilerin şeklini belirleyen toplumsal normlar da bulunmaktadır. Nitekim yukarıda sözü edilen mekânlarda toplumsal normların çiğnendiği (veya sınırlarının zorlandığı) ya da ahlaka aykırı görülerek tepki alabilecek davranışların sergilendiği durumlar arabaların mekân niteliğini öne çıkaran durumlardır. Bir kadın karakterin başkalarının görülebileceği bir yerde bir erkekle flört etmesi veya aynı aileden ya da akraba olmayan bir kadın ve erkeğin aynı arabayı paylaşması bunların en yaygınlarıdır.

Toplumsal normlara ilişkin kaygılar, genelde arabayı çevreleyen mekânın kamusallığına ilişkindir. Jale Parla'nın “Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası” başlıklı makalesinde kamusalılık ve onun getirdiği

beklentiler karşısında arabanın içini korunaklı bir alan olarak değerlendirmesi de yukarıda yapılan yoruma paraleldir. Parla, söz konusu alanın bir mekân olarak üstlendiği işlevi, Türk romanında otomobilden bahsettiği yazısında şöyle özetlemektedir:

Otomobilin içi, kamusal alana çıkmakta ve o alanın gereklerini göğüslemekte zorlanan bir kültür için, yarı kamusal yarı özel bir alandır. Sahibinin ya da kullanıcısının “en mahrem düşünce, arzu ve özlemler[iy]le evi[n]den çıkabildiği” bir “zırh”, kamusal alanın dayattığı maskelerin bir takılıp bir çıkarılabileceği elverişli bir mekândır. (162)

O hâlde roman karakterlerinin arabanın içini bir mekân olarak algılayıp ona göre hareket etmesinin altındaki neden, kamusal alanla veya kamusalığa bağlanan kurallarla yüzleşmeye karşı duyulan bir korkudur. Karakterler korunma ihtiyacı duydukları için arabanın içini onu çevreleyen kamusal mekândan kısmen bağımsız, farklı kurallara tabi bir mekâna dönüştürürler. Sözü edilen çekinceyi duyan karakterler için araba, bir bakıma evlerinde olduğu gibi özel bir alanın dokunulmazlığını ve orada sahip oldukları iktidarı dışarıya taşıma aracıdır. Böylece yargılanma kaygısından büyük ölçüde kurtularak, özel alandan kamusal alana daha kontrollü bir geçiş yapabilirler. Araba, ne tam olarak özel ne de tam olarak kamusal, tür yönünden kendine özgü bir mekândır.

Ayşegül Utku Günaydın, “Tanzimat Romanında Kamusal Alan ve Serbest Zaman Etkinlikleri” adlı tezinde aynı dönemden beş romanı (*Akabi Hikayesi*, *Esrâr-ı Cinayât*, *Araba Sevdası*, *Udi*, *Bir Kadının Hayatı*) inceleyerek, karakterlerde bu tür bir “zırh” ihtiyacı duyuran kamusalılık ve kamusal hayata ilişkin kural ve gerçeklerin romanlarda nasıl ortaya çıktığını tartışmaktadır. Günaydın, romanlarda mesire, seyir

yeri veya meydan gibi kamusal mekânlarda kadın-erkek ilişkilerinin tabi olduğu kuralları şöyle açıklar: "... kadının ve erkeğin görünümü, kendilerini ifade edişleri ve iki cinsin birbiriyle iletişim biçimleri, dönemin kültürel kodları üzerinden ilerlemektedir ve yaratılan kodların belirlediği, tanımlayıp sınırlarını çizdiği bir alan üzerinden iletişim gerçekleştirilmektedir" (58-9). Sözü edilen kültürel kodlar kadınlar için erkeklere nispetle daha kısıtlayıcıdır; aşk ilişkileri konusunda ise iki cinsi de etkiler. Bu kültürel kodlar bağlamında ele alındığında seyir yerleri ve mesireler, bir dereceye kadar da yollar aynı zamanda "yargılama yeridir" (45). Bu mekânların genç kadın ve erkekler için flört mekânı olmasının (49, 53) yanında; buralarda "öteki'nin izlenmesi" ve bunun sonucunda sohbet ve dedikodu için malzeme çıkması da söz konusudur (48). Özellikle kadınların flört için bu mekânlara çıkmalarının ve "serbest" yaşamalarının romanlarda nasıl "yargılandığı" ve olumsuzlandığına ilişkin olarak önceki bölümde yapılan açıklamalara ve Moran ile Mutluay'dan yapılan alıntılara bakılabilir. Buna ek olarak, flört mekânlarının ve burada bulunanların ne kadar yoğun ve yaygın bir eleştiriye maruz kaldıklarına ise ayrıca dikkat çekmek gerekir.

Daha *Akabi Hikayesi*'nde (1851) bu eleştirilerin ilk örneğiyle karşılaşılır. Büyükdere, roman karakterlerinden Rupenig tarafından, tam da flört mekânı olması nedeniyle kötülenmektedir:

Ah bilmezsin Böyük dere de öyle bir yer ki, her kesin kızı meydanda, hepsi birbirini görüyor, öyle güzel şeyi bırakırlar mı?, eger elimden kapdırmadan kısmet olur Allahın iznu keremi ve inayeti ve yardımı ile, ben Fulik duduyı gendume mal' idersem, dışarı yaşmak feracesiz mi çıkarayım?, Allah itmeye, amma köy olsun ne olursa olsun, ne

minasebet her kes benim karımı görsün?, sonğra nereye varır onun sonu? (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Vartan Paşa 116)

Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat'ta (1873) da seyir yerleri ahlaksızlık ile özdeşleştirilmektedir. Şerife Kadın, Hacıbaba'ya kızını seyre çıkarmasını önerir. Ancak Hacıbaba için seyir yerlerinde erkeklerin yaklaşma çabaları gerçekleşeceğinden şüphe duyulmayan ve hoş da karşılanmayan bir olgudur:

Ben kızımı çıkarıp bir seyre göndersem; kız güzel, herkes arabanın arkasına düşecek. Kimi yüzüne bakıp bıyık buracak, kimi sigara atacak, kimi bilmem ne halt edecek. Benim gayretim, namusum böyle rezaletlere tahammül edemez. Bizde şimdi edep kalmadı, namus kalmadı. Senin seyir yerleri dediğin yerler rezalet yerleridir. Edepsizler[in], ırsızlar[ın] mahalleridir. Öyle yerlere kız gönderilir mi? Ben erkeğim, ihtiyarım da yine öyle yerlere gitmeden ictinâb ederim. Çünkü bilirim ki namusuma muzırdır, ırzımı muhillidir. Nerede kaldı ki, on beş yaşında bir kız öyle yerlere gitsin! (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Şemseddin Sami 92-3)

Turfanda mı Yoksa Turfa mı'ya (1891) gelindiğinde benzer eleştirilerin, bu sefer biri erkek biri kadın, iki ayrı karakterin ağzından dile getirildiği görülür. Bunlardan ilkinde İsmail Bey ve Mansur bir araba gezintisindedir. İsmail Bey'in Kâğıthane yolunda başka arabalardaki kadınlarla işaretleşmesi üzerine Mansur bunlardan aileden olup olmadığını sorma gereği duyar; aynı işaretleşmeler başka bir kadınla Kâğıthane'de tekrarlanacaktır. İkinci ve daha doğrudan bir eleştirinin görüldüğü örnek ise Zehra'nın gözünden sunulur: Birlikte araba gezintisine çıkan Kâğıthane'ye giden kadınlar arasındaki tek ahlaklı karakter olan Zehra, erkeklerin

işaretlerinden önce rahatsız olur, ardından kadınların arabaya atılan bir mektubu “usul gereği” hemen açmaması ve yaşananları eğlence olarak görmeleri üzerine çileden çıkar. Zehra, yanındaki kadınları bir güzel payladıktan sonra onları hep beraber eve dönmeye zorlar (105-108).

Gürpınar’ın *Bir Muadele-i Sevda*’sında (1899) ise eleştirinin şekil değiştirdiği söylenebilir; Kâğıthane’deki flörtleşme bu sefer karikatürize edilmektedir: Bir Cuma günü arabasıyla Kâğıthane seyrine giden Naki Bey için arabaların bir zincir oluşturarak durmadan dönmesi usandırıcıdır (71). Tasvir boyunca Kâğıthane’nin tabiat güzelliklerine dikkat çekilmektedir ama her seferinde bu güzelliklerin nasıl toz toprak altında kaybolduğu, şairane niteliklerini kaybettiğine vurgu yapılır. Naki Bey’e göre bu güzelliklerin tadını çıkarmak veya gizli güzellikler arayabilmek için “oraya sevişme pazarı kurulmayan günlerden birinde gelmeli[dir]” (72).

Kırık Hayatlar’da (1901) Kâğıthane dönüşünün tasvir edildiği bölüm de aynı türden yaşantılara yönelik eleştiriler içerir. Dönüşü izleyen karakterlerden Vedide’yi, “gözlerinin önünden â’ile hayatının türlü fecia’larını ve levslerini takrir ederek geçen halk” ve bunların hanelerindeki bozuklukları (76) görmek bir sonra sonra rahatsız eder: “Artık anlayan Vedide kalbinde bir istikrah hissi ile, daha ziyade görmek istemeyerek, pencereden biraz çekildi. Bu temaşadan eğlenmekden ziyade tiksiniş idi” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (75).

Halide Edib’in *Heyûlâ*’sında (1908) da anlatıcının tavrı benzerdir; yaz sonunda düzenli olarak Fener’e gitmeye başlayan anlatıcı “Tozlu yollarda birbirine maskara işaretlerle sırtan boyalı kadınlar, dandini beyler”den (129) söz eder. Burada olup bitenleri ahlaksızlıkla eşleştirmektedir, sevdiği kadının yüzünü burada görmek onu korkutan bir ihtimaldir (129).

İlk örneğin üzerinden yetmiş yıldan fazla da geçse durum değişmeyecektir; insanlar gezinti yerlerine gitmeye devam ettikçe, farklı bir nesil de yazıyor olsa, buraların tam da flörtleşme yüzünden nasıl birer “ahlaksızlık yuvasına” dönüştüğü oralara gitmeyenlerce konuşulur. *Genç Kız Kalbi*'ne gelindiğinde (1925), 1911 yılındaki Göksu'nun tasvirinde flörtler ve bunlara yönelik eleştiriler hâlâ dikkat çekmektedir. Göksu'da “ellerinde tuttukları mısırları sabahtan akşama kadar kemiren hanımlarla bunlar için oraya gelen erkekler” (48) vardır. Pervin, bunlar arasındaki iletişime dair tasvirini sert bir yargılama ile tamamlar: “Ah o erkeklerin o kadınlara attıkları baygın nazarlar ve o kadınların o beylere karşı aldıkları tavır, naz ve cilve... İnsanın naz ve cilveden, hatta insanlıktan iğreneceği geliyor” (12). Roman karakterlerinden Behiç de, “... bence hükümet İslam hanımlarının ahlakını muhafaza etmek fikrindeyse kıyafetlerine karışacağına onlara böyle seyir yerlerini men etmelidir” (48-9) demekle burayı nasıl değerlendirdiğini ortaya koyar.

Kamusal alanların ve buraya çıkışın diğer karakterlerce bu denli şiddetli bir yargıya maruz kalmaları, buraya çıkanlarda ve özellikle kadınlarda korunma ihtiyacını doğuran tek etken değildir. Daha önceki örneklerden görüldüğü üzere birçok kadın, eğer gayrimüslimlerse veya toplumsal normların dışına çıkmalarının yaptırımlarına razı iseler, bütün yargılamaya rağmen kamusal alanlarda boy göstermekte; yalnızca arabayla çıkmaya dikkat etmektedirler. Bu durumda dahi arabada ısrar edilmesinin sebebi, romanlarda sıkça karşılaşılan ve eleştiri konusu olan taciz vakalarıdır.

Bu bakımdan, incelenen romanlarda kamusal alanlardaki davranışları eleştirilen veya kültürel kodlara aykırı düşer hâlde resmedilenlerin yalnızca kadın karakterler olmadığı söylenebilir. Bu alanlar ciddi düzeyde erkeklerin

hakimiyetindeki alanlardır ve birçok erkek tarafından “kadın seyretmek” için ziyaret edilmektedir.

Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat'ta (1873) Hacıbaba'nın kaygılarının başlıca nedenlerinden birinin erkeklerin tacizi olduğu hatırlanabilir. Orada sözü edilen durum, incelediğimiz diğer birçok romanda ise doğrudan doğruya gösterilmektedir. Kadınlar, laf atmanın, mektupların ve her tür tacizin hedefi olmaktadır ve taciz eden erkekler için hiçbir yaptırıma rastlanmadığından dezavantajlı durumdadırlar. Diğer örnekler de *Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat*'tan kısa süre sonra görülür: *İntibah*'ta (1876) Ali Bey'in arkadaşlarının Çamlıca'da eğlenmekten anladığı kalabalık seyretmektir (24); bununla özel olarak gelip geçen kadınları seyretmenin ve onlara laf atmanın kastedildiği ise biraz sonra anlaşılır (25). İlerleyen bir bölümde, benzer laf atma ve arabaya yanaşmalara başka bir gün Çamlıca sefasına gelen başka kadınlar da maruz kalır (58-9). *Karnaval*'da (1881) ise bu eylemin faili olan erkek karakter romanın ana karakterlerinden biridir. Zekayi, süslenip püslenerek atına kurulmuş ve bir Pazar günü Kâğıthane'ye gelmiş, arabaların arasında dolaşarak güzel kadın aramaktadır. Bir noktada Hamparson çifti ile Resmi'nin bulunduğu arabaya da eğilip içinde kimlerin olduğunu geç fark edince dalga konusu olur ve “çiçekten çiçeğe hücum eden bir etli kelebek” (102-4) olarak nitelendirilir.

Uhuvvet'te (1895) de Adil'in ismi verilmeyen arkadaşında bu mekâna gidildiğinde *İntibah*'ın Ali Bey'inin arkadaşlarınıninkine benzer bir eğilim görülür: Adil'in arkadaşı Beykoz Çayırı'nda gördükleri bir ailenin yanına gidip “kadınları seyretmek” ister (Selma Rıza 6). Adil'in cevabı da bir o kadar ilginçtir: Aileyi tanımasa bile تنها bir zamanda (günün Cuma veya Pazar olmadığı daha önce belirtilmiştir) buraya gelmiş olmalarından ötürü onları rahatsız etmekte bir mana veya lezzet bulunmayacağını belirtir Adil (6); bir bakıma kalabalığın bulunduğu

Cuma ve Pazar günleri böyle bir “rahatsızlığın” nispeten hoş görülebilir olduğunu ima etmektedir.

Bir Muadele-i Sevda'da (1899) ise karşılaşılan taciz vakalarının haddi hesabı yoktur. Örneğin atına binmiş, araba katarının arasında dolaşan bir külhanbeyi yanından geçen bir kadın arabasına laf atar: “Ah canımın içi mavilim. İpsiziz. İşte böyle kara arabız. Ama güzel değerini biliriz. Kır hayvandaki kopuğu gördün mü? Benim atım çirkin ama kendim ondan güzel değil miyim? Dengi dengine binse neyse... Haydi yosmam, buna sen bir racon kes. Böyle şeylere tutulurum” (Gürpınar 78). Beğendikleri kadınların arabasını takip eden jokeyler, kadın arabalarına sırttan veya onları göstererek göğsünü yumruklayan adamlar da diğer bazı örneklerdir. Kâğıthane'deki erkekler gemi o kadar azıya almıştır ki (erkek karakterlerden) Naki, arabasının perdelerini çektiğinde arabanın eskiliğine ve içeride kimin olduğunun görünmemesine rağmen “zamparaların” laf atmalarına ve güzelliğine dair iltifatlarına maruz kalır (87). Naki'nin çaresizlikle sorduğu soru oldukça aydınlatıcıdır: “Kapalı perdeye söz atanlar Bedia gibi bir tapınılacak güzele ne yapmazlar?” (87) Nitekim Bedia da farklı gelişlerinde saldırgan bakışları ve atılan lafları savuşturmak zorunda kalacaktır (79, 87).

Daha geç dönemde yazılmış romanlardan bir örnek görmek için de *İstanbul'un İç Yüzü*'ne (1920) bakılabilir. İsmet, Kâğıthane ve Hasköy'e karşı tarlalara gittiği zamanları anlatmaktadır. Ona göre erkek seyircilerin ilgili mekânları ziyaret sebebi çapkınlıktır ve “uzaktan, bıyık bükme, kaş oynatmak, söz atmakla zevk duyarlar” (Karay 102). *Damga*'da (1924) ise Fazıl Bey'in Tepebaşı bahçesine gitme arzusunun temelinde “kadın görmenin” yattığı (Güntekin 137) belirtilmektedir.

Yargılanma ve taciz edilmeye ek olarak belirtilebilecek ancak romanlarda etkisi daha nadir görülen bir neden olarak ise, bazı karakterlerin sevgilileriyle kendi

evlerinde bir araya gelme imkanı olmaması ve buluşabilecekleri başka yer de bulunmaması gösterilebilir. *Nesl-i Ahir*'den ve *Siyah Gözler*'den daha önce verilen örneklerde arabada buluşmaya gerek duyulması bu bağlamda düşünülebilir.

Özetle denebilir ki kadının kamusal alanda görünümü ve özellikle kamusal alanda erkeklerle kurduğu iletişime ilişkin kültürel kodların neden olduğu yargılanma, özellikle flört etme amacıyla gelinen bazı kamuya açık mekânlardaki erkek karakterlerin zaman zaman taciz etmeye varan tutumları ve bazı karakterlerin bir araya gelebilecekleri başka özel bir alan bulamayışları, kadın karakterlerin kamusal alana arabayla çıkma veya çıkarılması tercihinin başlıca sebepleridir.

Peki, arabalar kadınların yukarıda sözü edilen tehditler karşısında güvenli bir alan bulma ihtiyacını nasıl karşılayabilmektedir? Her şeyden önce arabanın fiziksel nitelikleri etkilidir, denebilir. Araba, en basit hâliyle, bir çeşit “kapalı kutu”dur. Karakterlerin arabalarının perdesini çektiklerine dair örneklerin yaygınlığı, özellikle kadınlar tarafından kapalı araba modellerinin (bu, çoğunlukla araba modeli olarak kupa demektir) tercih edildiğini gösterir. *İstanbul'un İç Yüzü*'nde (1920) doğrudan doğruya kapalı arabaların tercihine dair bir örnek de mevcuttur: Hidayet Bey karısını kıskandığı için açık arabalar olan “faytonlar arabalığa çekilip yalnız kupalar kullanıl[maktadır]” (Karay 120). Daha önce *Bir Muadele-i Sevda*'da Naki Bey'in arabasının perdesini çekmesinin arabanın içini görünmez hâle getirmedeki etkisi de hatırlanmalıdır; Naki Bey'in perdeyi çekmesi üzerine cinsiyeti bile anlaşılmasız hâle gelmiştir. Perdelerin kadınlar tarafından da gizlenmek veya iletişimi engellemek için kullanıldığı görülür. Örneğin *Ferdi ve Şürekâsı*'nda Hacer'le aynı arabada olan annesinin yalnız arabacıya emir verirken öne eğildiği; dışarıdan bakan İsmail Tayfur için perdeden dolayı orada olduğu uzun süre, kim olduğu ise hiç anlaşılmamaktadır (Uşaklıgil 87). *İntibah*'ta da Mehpeyker'in “... kendisiyle görüşmek istemesek sanki

arabamızın penceresini kapıyamazdık” (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Namık Kemal 45) dediği görülmektedir. Aynı romanda Mehpeyker’in arabanın bir özelliğinden daha, hareketliliğinden, faydalandığı görülür: Mesut Efendi’nin kendisine yaklaşp laf atması üzerine tereddüt etmeksizin perdesini çeker ve arabasını oradan uzaklaştırır (61) Bedia da *Bir Muadele-i Sevda*’da kocasını gördükten sonra arabasıyla Kâğıthane’den ayrılarak izini kaybettirecektir (Gürpınar 80).

Tüm bu hareketlilik esnasında arabacıların itiraz ederken görülmeşi ayrıca dikkat çekicidir; arabacıların varlığından hemen hiçbir romanda söz edilmemesi bakımından arabacıların sessizliği ve *Nesl-i Ahir*’deki gibi bazı örneklerde olduğu gibi arabanın içinde olup bitenleri görmezden geldiğinin yazar tarafından belli edilmesi, arabacıların tasvirinde dönemin romancıları tarafından benimsenen ortak bir yaklaşım görünümündedir. Arabacıların bu görünmezliği ve pasifliği, araba üzerindeki tüm iktidarın yolcular elinde olduğunu göstermekte; bu da kadın yolcular söz konusu olduğunda kadınlara kendi kontrolleri altında olan özel bir alan sunmaktadır. Bu iktidarı destekleyen unsurlara biraz ileride görüleceği üzere kadınların birçok kez eşlerinden bile ayrı arabalarla gezintiye giderek iktidarı bölüşmemesi de eklenebilir; bu yolla cinsiyetler arasındaki eşitsizliğin araba içerisine yansması engellenmiş olmaktadır. Sonuç olarak yapılabilecek gözlem, arabanın kendine özgü bazı nitelikleri ve romanlardaki kullanımına dair kültürel normların bir araya gelmesi ile, arabaların mekânlaşmasının kadınlara kamusal alana çıkış aşamasında bir “zırh” sağladığı yönündedir.

B. Araba Mekânının Cinsiyetlere Göre Paylaşımı

İncelediğimiz romanlar bir arada ele alındığında dikkati çeken diğer bir nokta, araba mekânının paylaşımına ilişkin, zamanla değişen bazı örüntüler bulunduğuudur.

Buna göre, aynı araba içerisinde bir araya gelebilecek karakterlere ilişkin bazı sınırlar bulunduğundan söz edilebilir. Devam etmeden önce burada bir araya gelmekle kastedilenin aynı arabanın yolcuları olarak bir araya gelmek olduğu belirtilmelidir. Zira arabacılar cinsiyetler konusunda açık bir istisna oluşturmakta; cinsiyet ayrımının arabalara yansımada da bir bakıma görmezden gelinmektedir. Arabacıların bazılarının erkek olduğu metinden anlaşılmalıdır; hiçbir örnekte de arabacının kadın olma ihtimaline dair bile bir işaret bulunmamaktadır. Buna rağmen hiçbir dönemde arabaların paylaşımına etkide bulunmadıkları görülür.

Bunun haricinde yine belirtmek gerekir ki sayacaklarımız incelenen romanların hiçbirinde açıkça dile getirilen bir kural olmayıp romanların bir arada incelenip karşılaştırılmasıyla tespit edilen ortaklıklardan ibarettir. Bu bakımdan sözü edilecek örüntüleri preskriptif değil, deskriptif olarak tanımlamak doğru olur. Cinsiyetlere göre bir ayrım başta olmak üzere kimlerin aynı araba mekânını paylaşabileceğine ilişkin romanlarda gözlemlenen örüntülerin aynı dönemin sosyal gerçekliğiyle bağlantısı ise girişte belirtildiği üzere bu çalışmanın konusu değildir. Ancak başka bir çalışma kapsamında ilginç bir edebiyat sosyolojisi okumasına kaynaklık edebilir.

Romanlarda karakterlerin aynı arabayı paylaşıp paylaşamayacakları konusunda belirleyici olduğu görülen ölçütler cinsiyet, aile bağları ve din olarak sıralanabilir. Daha açık bir ifade ile, erken dönem Türk romanının birçok örneğindeki evlerde görülen haremlik-selamlık ayrımı araba mekânlarına da önemli ölçüde, ancak belirli bir zaman aralığında, yansımaktadır. Arabaların cinsiyetlere göre paylaşımı konusunda yüzyıl dönüşü (1900) yaklaşık bir kırılma noktası veya sınır olarak alınabilir gözükmektedir. Elbette kurallar tümüyle değişmemektedir ancak değişimin

en bariz şekilde burada gözlemlendiği söylenebilir. Ayrımın nasıl olduğu aşağıda her iki dönemden de örnekler verilerek gösterilmeye çalışılmıştır.

Cinsiyetler arasındaki ayrımın arabalara yansımalarının, en azından başlarda, kural olduğunu söyleyebiliriz. İlk dönemdeki romanlarda bu örnekler hayli yaygındır. Arabasının tek yolcusu olarak gezen kadınların ilk örneği daha *Akabi Hikayesi*'nde (1851), bir talikaya binen Akabi'de görülür. Ahmet Midhat'ın *Çengi*'sinde (1877) de Sünbül Hanım "o vaktin en kibarına mahsus olan faytonlardan birisiyle" (Ahmet Midhat Efendi 87) karşımıza çıkar. Bu iki romanda arabaya sadece kadınların bindiği görülürken *İntibah*'a (1876) gelindiğinde hem kadın hem de erkeklerin araba ile yolculuk ettiği fakat aynı arabayı paylaşmadıkları görülür. Mehpeyker ilk görüldüğünde yanında iki cariyesi ile gezerken (Namık Kemal 37), sonraki buluşmalarda yalnız olduğu anlaşılmaktadır (59). Ali Bey kaleminden arkadaşlarıyla, iki araba içerisinde Çamlıca'ya gelirken tüm yolcular erkektir (25). Halit Ziya'nın *Sefile*'sinde (1886) durum değişmez; ikindi seyranında daire çizen arabaların pencerelerinden kadınlar görünür ve bunların yanlarında erkekler bulunmamaktadır (73), sonradan durdurulan arabaya binenler de iki kadındır (74). Daha ileride Mazlume ve Mihriban da yanlarına başka kimseyi almadan birkaç araba yolculuğu yaparlar. Bunlara karşılık İhsan da eve arabayla, sarhoş dönüşünde tek başınadır (91). *Turfanda mı Turfa mı* (1891) da daha önce örnekleri verilen birden fazla araba gezintisi içerdiği hâlde, kadınlar ve erkeklerin hep ayrı arabalarda bulunduğu bir romandır. *İki Güzel Günahkâr*'da (1891) ise gerek Bedia gerekse Nazım kendi arabalarında, tek başlarına seyahat ederler fakat hiçbir zaman aynı arabaya binmez, buluşacaklarında arabanın dışında buluşurlar. Bedia'nın halayığı Bedia'nın arabasına bindiğinde de yine yanında bir erkek yoktur. *Ferdi ve Şürekâsı*'ndaki (1892) durum aynıdır; Hacer arabaya önce mürebbiyesiyle biner

(Uşaklıgil 42), Kâğıthane’de görüldüğü bölümde ise yanında annesi Nedime Hanım’ın olduğu anlaşılmaktadır (86). Daha sonra arabaya binip İsmail Tayfur’u istemeye gelenler de Nedime Hanım ile cariyesi Melekzad’dır (88). Kâğıthane sahnesinde tasvir edilen diğer arabalarda da ya sadece erkekler ya da sadece kadınların bulunduğu, Seniha ve annesi Nedime Hanım’ın evine giderken de iki kadının birlikte arabaya bindiği görülmektedir. *Mai ve Siyah*’ta (1897) karakterlerin arabaya binerken tasvir edildiği bölümlerde de benzer bir ayırım vardır: Araba tutarak Kâğıthane gezisine giden gazete çalışanlarının tümü erkektir (Uşaklıgil 138). Ahmet Cemil’in köşke giderken karşılaştığı arabada da sadece iki kadın bulunmaktadır (175). *Araba Sevdası*’nda (1898) arabayla yapılan yolculuk ve gezintilerin de tümünde yine cinsiyet ayırımına riayet edildiği, büyük çoğunluğunda Periveş ve Çengi Hanım’ın birlikte, Bihruz ve Keşfi’nin birlikte ve Bihruz’un tek başına buldukları görülür. *Refet*’te (1898) yolcuların tasvir edildiği araba yolculuklarında da cinsiyetler birbirinden ayrıdır; Refet’in köy arabasıyla yaptığı Fener gezisinde arabayı dört kız paylaşırlar (Fatma Aliye 149). Hastaneden dönüş için yapılan araba yolculuğunda Refet annesiyle birlikteyken (174), Refet’in amcası da arabayla geldiğinde tek başınadır (192).

Yaklaşık olarak aynı tarih aralığı için farklı cinsiyetten karakterlerin bir arada bulunduğu örnekler de az olmamakla beraber bunların bazı özellikler taşıdıkları görülecektir. Ayrıca bu romanlarda da tüm yolculukların kadın-erkek karışık yapılmadığı söylenmelidir ancak karışık örnekler istisna olduğu için ön plana çıkarılmaktadır. İlk olarak *Felâton Bey ve Rakım Efendi*’de (1875) tam olarak yolculuk ettikleri söylenemezse de Polini ve Felâton’un Kâğıthane’de aynı arabayı paylaştıkları belirtilebilir. *Karnaval*’da (1881) Uzletî Efendi’nin tek başına seyahat ettiği veya Zekayi’nin lalalarıyla gezdiği zamanlar da olur. Buna karşılık erkek-kadın

karişik yolculuk yapılan zamanların ise hepsinde Müslümanlar ve gayrimüslimler karişıktır. Bunlardan ilkinde Resmi, Ermeni Hamparson çiftiyle aynı arabadadır (Ahmet Midhat Efendi 101). Birkaç kez de Resmi, Madam Hamparson'la birlikte arabaya biner (187, 190). Diğer bir örnek, Bahtiyar Paşa hanesinden baloya gidiştir. Bunda aynı arabaya binen Şehnaz, Victor Hague, Madame Gabat, Sarafın ve Konsuş'tan Şehnaz haricindeki herkes gayrimüslimdir.

Yadigârlarım'da (1886) da erkek ve kadınların birlikte yaptığı iki yolculuk görülür; bunların ilkinde anlatıcı, A. ve A.'nın refakatçisi Mösyö L. birlikte binerken (Nabizade Nazım 80) ikincisinde A. ile anlatıcı baş başadır (82). Bunlardan anlatıcının diğerleriyle aile bağı bulunmamaktadır ve dini belirsizdir. Mösyö L. ile A.'nın ise birine "mösyö" denmesinden, diğerinin ise Paris'te geçen çocukluğundan bahsetmesinden dolayı gayrimüslim oldukları düşünülebilir. *Şık*'taki (1888) yolculuklarda ya Şöhret tek başınadır ya da Madam Potiş'le birlikte (Gürpınar 24, 50) ki Madam Potiş'in gayrimüslim olduğu açıktır. *Müşahadat*'ta (1891) ise kadın ve erkeklerin birbirlerinden ayrı olarak birçok kez arabaya bindiği görülür; birlikte bindikleri tek örnekte Refet, Ermeni olan Siranuş ve Agavni ile Zincirlikuyu'ya gezi planlamaktadır (Ahmet Midhat Efendi 139-140). *Salon Köşeleri*'nde (1898) de birçok kez araba ile seyahat edilir; kadın-erkek karişik binilen iki örnekte tüm yolcular gayrimüslimken (Safveti Ziya 94, 115), birinde Şekip Bey Miss Lydia Sanşayn ve Madam Daven ile birlikte (113). Son olarak, *Bir Muadele-i Sevda*'da (1899) faytonla gezen bir grup Avrupalı turistin (Gürpınar 79) kadın-erkek karişik oldukları görülmektedir.

Kadın ve erkeklerin Müslüman oldukları hâlde birlikte arabaya bindikleri örnekler de yok değildir. Ancak bunlarda da aile bağları ve kişi sayısına ilişkin bazı örüntülerle karşılaşılır. *Sergüzeşt*'te (1888) Âsaf Paşa'nın ailesiyle Fener'e, *Hâlâ*

Güzel'de (1891) de Ahmet Efendi ile Zehra Hanım'ın arabayla çıkıp ailecek gezintiler yaptığı fazla detaya girilmeksizin belirtilir; özellikle *Sergüzeşt*'te bu bilgi tek bir cümle ile verilmektedir.

Bu örneklerde dikkati çeken noktalardan ilki, kadınların veya erkeklerin tek başlarına ya da yine kendi cinslerinden birileriyle aynı arabaya bindiği örnekler son derece yaygın ve hemen her romanda görülürken, karışık binilen örneklerin nadir oluşudur. İkinci bir dikkat çekici husus, kadın ve erkeklerin birlikte bindiği örneklerin neredeyse hiçbirinde Müslüman karakterin karşı cinsten bir Müslümanla, yani Müslüman bir erkekle Müslüman bir kadının, aynı arabada bulunmayışıdır.

Buna ek olarak gayrimüslimlerle birlikte yapılan araba yolculuklarında *Karnaval*'daki Şehnaz istisnası haricinde Müslüman karakter veya karakterlerin hep erkek olduğu görülmektedir. Şehnaz ise arabada sevgilisiyle değil, yaşadığı konağın hizmetçileriyle bulunduğu için bu durum istisnaî kabul edilebilir.

Müslüman erkek ve kadının bir arada bulunduğu iki örnek ise birbirine oldukça benzemektedir; ikisinde de ailecek yapılan gezintiler söz konusudur. Evet, karı-koca birlikte giderler ancak baş başa görünmemektedirler; gezilerin ailecek olduğu özellikle belirtilir. Ayrıca bunlardan *Sergüzeşt*'te hemen hiç detay verilmezken, *Hâlâ Güzel*'de verilen bilgiler yolculuktan maksadın araba gezintisi değil de piknik olduğunu düşündürmektedir:

Birçok kereler böyle ailece gezintiler yapılmıştı: Mesela bir salı günü sabahleyin saat yedide sekizde üç öküz arabasıyla Bentler'e gidilmiş, orada yemekler pişirilip yenilmiş; temizce ve mutluca eğlencelerden sonra gece de mehtap olduğundan saat üçte dörtte dönmüştü.

Bir pazartesi günü de akşam saat dokuzdan sonra içeri Göksuyu'na gidilmiş ve yine ailece mutlu bir şekilde eğlenilmişti. Mirgün Koru'sunda, Fıstıklı Bağı'nda, Baltaçayırı'nda da böyle eğlenceler yapılmaktaydı. (İmla ve ifade aynen korunmuştur.) (Nabizade Nazım 104)

Esasında karı-koca birlikte arabaya binmek konusunda sayılan romanların genelindeki eğilimin tersi yönde olduğu iddia edilebilir. Hatta bir karı kocanın aynı gezinti yerine ayrı arabalarla ve birbirinden habersiz olarak gittiği ve orada karşılaştığı örnekler bile mevcuttur. Bunlardan biri *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*'da (1891) görülebilir; İsmail Bey ve eşi ayrı ayrı gittikleri Kâğıthane'de karşılaşır ve İsmail Bey karısının gözü önünde bir başka kadınla flört ettiği hâlde karısı durumu garip bulmaz ve sadece espiyle karışık laf çarpmakla yetinir (Mehmed Murad 108-9). *Bir Muadele-i Sevda*'da (1899) ise Naki Bey yine Kâğıthane'de tesadüf eseri olarak, o sırada ayrı yaşamakta olduğu karısı Bedia ile karşılaşır (Gürpınar 80). *Kırık Hayatlar*'da (1901) da Ferruh Kâğıthane'ye sevgilisiyle görüşmeye gelmişken, eşi Şekûre Hanım da annesiyle beraber bir arabaya binip gelmiş, kocasının sevgilisini görmek için onu takip etmektedir. Ferruh ile Şekûre dönüşte karşılaşır ve gülüşürler; Şekûre maksadını dışarıya belli etmez (Uşaklıgil 73).

Özetle denebilir ki 1900'lerin başına kadarki örneklerde yazarlar Müslüman çiftleri, evli bile olsalar bir araba buluşturmaktan kaçınır gözükmektedir. Ali Bey ve Mehpeyker veya diğer "araba sevdası" aşıkları arabaların dışında buluşur veya en azından aynı arabaya binmezken, aynı arabada gösterilen sevgililerin örneklerinde kadınlar hep gayrimüslimdir. Ancak tüm bu muhafazarlık daha ileri tarihli romanlarda çözülmüş görünmektedir.

Kırılma noktası doğru kelime olmayabilir ancak araba mekânının cinsiyetler arasındaki paylaşımı açısından *Eylül ve Aşk-ı Memnu*'nun önceki romanlardan farklı örnekler içerdiği kesindir. *Eylül*'de (1900) devamı benzeri önceki örneklerde görülmemiş şekilde bir karı-kocanın, yanlarına yakın arkadaşları olan bir de akrabalarını alarak araba yolculuğu yaptığı görülmektedir. İlk yolculukta Süreyya ve eşi Suad, Necip'le beraber bindikleri arabayla tren istasyonuna gitmektedir (42). Karakterlerin tek başlarına da birçok araba yolculuğu yaptığı romanın ilerleyen bir bölümünde de aynı üçlü tekrar bir arabada bir araya gelir; bu kez Tarabya'ya gidilmektedir. *Aşk-ı Memnu*'da (1900) ise Nihal'in çeşitli erkek karakterlerle aynı arabayı paylaştığı görülür; önce halasının arabasını alıp (bu araba açık olduğu hâlde Nihal'in onu kullanırken görülmesi özellikle dikkat çekicidir) Beşir ile gezmeye başlar, daha sonraki bir bölümde de Beşir yanında olduğu hâlde vapurdan inen Behlül'ü de alıp arabayla dolaşmaktadır. Romanın devamında Nihal'in bu sefer de babasıyla, sağlık amaçlı araba gezintileri yaptığı görülmektedir. Bu romanda da yine kadın karakterle arabayı paylaşan erkeklerin bazı özellikleriyle mekân paylaşımının yumuşatıldığı söylenebilir; sayılan karakterlerden biri evin hizmetçilerinden olup diğerleri de ailedendir. Bunlara rağmen gayrimüslim olmayan kadın ve erkek karakterlerin herhangi bir eleştiriye veya ahlakî yargılamaya maruz kalmaksızın aynı arabayı paylaşırken tasvir edilmeleri bakımından bu iki roman bazı şeylerin değiştiğine işaret etmektedir.

Gayrimüslim olmadıkları hâlde aynı arabaya binen kadın ve erkeklerin kısa zamanda birçok örneği ile karşılaşılacaktır. Bunların bir kısmı evli veya akraba değildir; söz konusu durumun sevgililerin buluşması biçiminde *Nesl-i Ahir* (1909)'de ve *Siyah Gözler*'de (1911) karşılaşılan örneklerine önceki bölümde değinilmiştir. Reşat Nuri Güntekin'in *Damga*'sında (1924) ise anlatıcının sonradan "adî bir sokak

kadını” (125) olarak niteleyeceği Namiye’yle Beyoğlu’na gitmek için birlikte bir arabaya bindiği (124) görülür.

Karanfil ve Yasemin’de (1924) ise Samim, o sırada hiçbiriyle arasında sevgililik veya akrabalık bağı olmayan üç genç kızla (Fahire, Yezdan ve Hürrem) birlikte arabaya binmektedir. Hatta Samim’i arabaya çağırınlar Yezdan ile Fahire’dir; kızların annesi olan Nazlı Hanımefendi’nin de durumu hoş karşılayıp “Canım bırakınız gençleri kendi kendilerine eğlensinler!” (Mehmet Rauf 58) dediği görülecektir. Aynı romanın ilerleyen bir kısmında ise arabaları paylaşmak konusunda daha erken tarihli romanlarla bu roman arasındaki farkı gösteren çarpıcı bir örnek bulunmaktadır. Herkesin aynı arabada oturmak istediği, karşı cinsten birileri vardır:

Beş araba gelmişti, on beş kişiydiler, demek üçer üçer bineceklerdi. [...] Evvela iş merasimle başladı. Paşa, Nazlı Hanımefendi’yi, Saadet Hanımefendi’yi, bir arabaya bindirdi, sonra kendi atladı; ardından herkes hücum ettiler. Pertev Yezdan’ı elinden tutup bir arabaya bindirdi, hemen kendisi yanına atladı. Nevhîz bu esnada ağır ağır gelmekteydi. Samim onun Pervin’in kendi kendine atladığı arabaya doğrulduğunu gördü, o çıkar çıkmaz atlamak üzere hazırlanıyordu ki, Şeref Bey ani bir hamle ile geçti karşılarına oturuverdi. (81)

Bu durum Samim’in canını bir hayli canını sıkar ve sonunda Samim başka bir arabaya binmek durumunda kalır. Aynı arabada olan ve onun durumunu fark eden Saraylı Hanım onunla dalga geçer; okur da aynı arabayı paylaşmaya yüklenen anlamı görür:

... bak Pertev... O hepinizden açık gözlü... Artık anlamayan kör demektir. Yezdan Pertev’in... Fakat yavrum, sen daha kim ile iş

göreceğine dair bir karar veremedin... Pervincağız en evvel arabaya atladığı vakit senin gelmeni bekledi... Eminim ki bekledi... Fakat sen başka semalarda uçuyorsun... (82)

Karanfil ve Yasemin gibi yine Mehmet Rauf'un yazdığı *Böğürtlen*'de (1926) araba gezintisine aynı tavırla yaklaşıldığı görülür. Anlatıcı Pertev Bey Ada'da çıktığı bir gezintiyi şöyle anlatır:

O gece, yemekten sonra bir arabaya atlayarak Dil'e gittik. Fakat bu araba eğlencesi, gerçekten pek hoş bir şeydi. Nigâr Mehti Bey'le köşkte kaldığından, biz beş kişinin, yani Mahmure, Şekûre, Müjgân, Nihat ve ben, birbirimizin üstüne denebilecek bir biçimde faytona sıkıştığımızı gözlerinizin önüne getirin... Nihat'la ben, üç genç hanımın arasında kol, bacak, göğüs, kalça baskısı altında ezilmiş kalmış gibiydik. Bilerek yanıma oturtulan Müjgân'la artık gövde gövdeye değil, nokta noktayaydık. (46)

Mehmet Rauf'un aşk öykülerinin çağdaşı olan diğer yazarlara göre nispeten daha az ahlaki çekinceyle yazıldığını söylemek yanlış olmaz; bununla beraber aynı yıllarda iki cinsin serbestçe bir araya gelebildiği araba gezilerini yazan tek yazar olmadığı unutulmamalıdır. Ayrıca o da her zaman bu türden örnekler vermemiştir. Yazarın diğer romanlarından farklı olarak *Menekşe* (1915), içerisinde birden fazla araba yolculuğunun yer aldığı ve hatta kadın karakteri arabasında görerek aşık olan erkek karakter klişesine dahi başvurulduğu (41) hâlde kadın ve erkek karakterlerin aynı arabada buluşturulmadığı bir romandır.

Bu örneklere karşılık aynı arabayı paylaşan karakterlerin evli bir çift veya bu çift ile çiftin arkadaşları olduğu örnekler çok daha yaygındır. Örneğin *Ölmüş Bir*

Kadının Evrak-ı Metrukesi'nde (1905) Fikret, bir mehtap vakti Büyükada'da eşiyle baş-başa araba gezintisine çıkarken görülür (Aygün 135). Aynı romanın başka bir yerinde ise Nejad ve Mediha'dan oluşan çift, arkadaşları olan Fikret ve çocuklarını da yanlarına alarak aynı arabayla gezintiye çıkarlar (97). *Küçük Paşa*'da (1910) da karı-koca iki karakterin bu sefer Köprü'den konaklarına kadar aynı arabayla gittikleri görülmektedir (Tepeyran 25). *Şebab-ı Tebah*'ta (1911) ise anlatıcı Fazıl, arkadaşı Necib ve onun eşi Süheyla ile aynı arabaya binmekte ve istasyondan çiftin evine kadar etrafı seyrederek gitmektedir (Muhiddin 14-5). Son iki örneğe benzer şekilde *Sisli Geceler*'de (1922) de yine eve gidebilmek için, bu kez vapurdan inildikten sonra, topluca arabaya binilir. Fikret ve eşi Zehra'yla aynı arabada, onları karşılamaya gelmiş olan Kenan ve Nüzhet de yolculuk etmektedir (Zorlutuna 120).

Aynı arabayı paylaşmaya başlayanlar sadece sevgililer veya evli çiftler de değildir. Örneğin *Son Eseri*'nde (1913) Feridun Hikmet'in karısı ve çocuğuyla, yanlarına bir de emlakçı olarak sayfiye bakmaya gittiği (Adıvar 25) görülür ancak tek yolculuk bu değildir. Başka bir bölümde de Feridun Hikmet, halasının kızıyla da araba yolculuğu yapacaktır (57). *Genç Kız Kalbi*'nde (1925) de yine bu türden örnek görülür; yolcuların hiçbiri karı-koca değildir ancak hepsi birbiriyle akrabadır. Ada'da, mehtaplı bir gecede yapılan araba gezintisinde arabayı anlatıcı Pervin, Behiç Bey, her ikisinin de halası olan Hediye Hanım paylaşmaktadır (Mehmet Rauf 98); Hediye Hanım'ın oğlu olan Abdi de sonradan onlara katılacaktır (101).

Daha erken tarihli romanlarda görülen "ailece piknikler" de kaybolmamıştır ve kadınlarla erkeklerin karışık olarak seyahat ettikleri diğer bazı örnekler bunlardır. Ailecek pikniğe gidip eğlenmeye dair örneklerle de yine karşılaşılmaktadır. Örneğin *Seviyye Talip*'te (1910) Fahir ve eşi Macide, yanlarına çocuklarını ve Samime, Celam ve Seviyye'yi de alarak, Kayışdağı'na kadar bir öküz arabasıyla gider (Adıvar

66) ve gece de Seviyye'nin arabada söylediği şarkılarla beraber geri dönerler (67). Buna benzeyen bir bölüm de Cânân'da (1925) vardır. Yine mehtaplı olan bir Çarşamba gecesinde Kurbağalı Çayırı'na gitmek üzere iki araba kiralanır. İki arabanın birinde üç erkek bir kadın, birinde de ikişer erkek ve kadın bir aradadır (Safa 157). İlişkiler ağı bir hayli karışıktır; ikinci arabadaki kadınlar Perihan ve annesi Renknaz olup, Perihan dul bir kadındır. Bekar erkek ve kadınların aynı arabada bulunduğu görülmektedir; dönüş zamanı ise yer değiştirenler olur ve Lâmi ile Perihan yalnız kaldıklarında Perihan'ın Lâmi'yi baştan çıkarmaya çalıştığı görülür (162).

Tüm bu örnekler erkekler ve kadınların ayrı ayrı yolculuk ettiği örneklerin kaybolduğu şeklinde yorumlanmamalıdır. Nitekim sayılan romanların hemen hepsinde birçok kadının veya erkeğin kendi başlarına gezdiği örnekler de vardır. Ancak 1900 öncesindeki romanlara kıyasen bunlar yaygınlıklarını kaybetmiştir. *Menekşe* (1915), *Raik'in Annesi* (1909), *Kanatlı Araba* (1913) gibi bazı romanlarda kadın ve erkeklerin hâlâ bir araya gelmesine, hatta *Heyulâ*'daki (1909) Selma ve Haşim'in kendilerine ait ayrı arabaları olan bir karı-koca olmasına rağmen Müslüman kadın ve erkeklerin aynı arabayı paylaşmaları normalleşmiştir. Artık bu karma yolculukların yapıldığı romanlar istisnai nitelikte olmadığı gibi erkeklerin arabalarını gayrimüslim kadınlarla paylaşması olgusu neredeyse tümünden kaybolmuştur. Yalnızca bu tarihsel değişim yorumlanırken değişimin bir anda gerçekleşmediği unutulmamalı ve değişim bir süreç olarak düşünülmelidir. *Nesli-i Ahir*'de (1909) aynı arabayla gezen sevgililerin ondan yirmi sene önceki bir romanda düşünülmesi zordur ancak on-on beş sene sonraki romanlarla arada da bir fark vardır. Sevgililer hâlâ gizlenme ihtiyacı duymakta ve hâlâ “arabada iki kişinin yan yana bulunmasından doğan tehlike kaygısı[ndan]” (358) söz edilmektedir.

SONUÇ

Romanların metonimi yoluyla okunması aynı zamanda onların belirli bir referans çerçevesine göre okunması demektir. Bu çerçeveyi ise romanı çevreleyen kültür ve onun kodları, kuralları oluşturmaktadır. Kültürün zamana ve mekâna göre değişmesi, metoniminin okuru götüreceği sonucu da değiştirecektir. Bunun doğal bir sonucu da yayınlanmasının üzerinden yüzyıldan fazla zaman geçmiş olan *Araba Sevdası* gibi bir romanı okuyan bugünün okuru ile, o zamanki okurun aynı romanı farklı şekilde algılayacak oluşudur. Yazarın romanını kaleme alırken tabii olduğu belirli kültürel normlar varsa veya yazıldığı dönemde yaygın olarak bilindiği ve kabul gördüğü için söylenmesine gerek duyulmayan belli kurallar varsa, bu algılama farkı modern okur için bir anlam kaybına dönüşebilir. Örnek olarak belirli bir nesnenin, örneğin arabanın *Araba Sevdası*'nin yazıldığı dönemde yaygın olarak bilinen ve kabul gören bir anlamı olması ya da romanlarda alışıldık olarak belirli şekillerde kullanılması gösterilebilir. Yazar ortak bir çerçeveden faydalanabilmek adına arabayı onunla bağlantılı kültürel normların farkında olarak kullanacaktır. Bunlara karşılık romanın yazıldığı dönemde yaşamış olan okur da, yazarın araba aracılığıyla ima ettiği anlamları veya yargıları anlayabilecek ya da bir karakterin arabasını o karakterin kişileştirmesinin parçası olarak değerlendirecektir. Benzer şekilde okur, yazarın belirli bir karakterin ahlakına ve dünya görüşüne ilişkin yargısını da, o karakterin arabasıyla ilişkisi veya onu kullanma biçimi üzerinden algılayabilecektir. Ancak romanı çevreleyen edebi kültürden ve kültürel normlardan

haberi olmayan modern bir okur bazı nüansları, yazarın ahlaki veya sosyal yorumlarını gözden kaçıracığı gibi yazarın niyetini ve mesajını da gerçekte olduğundan farklı yorumlayabilecektir.

Atlı arabaların hem gündelik hayattan hem de romanlardan neredeyse tamamen kalkmış olduğu bugünlerde, sözü edilen anlamı kaybetme riski ciddi düzeydedir. Nahit Sırrı Örik ve Ahmet Hamdi Tanpınar gibi eleştirmenlerin incelediğimiz döneme kronolojik yönden daha yakın olmalarına rağmen bu sorunu yaşadıkları görülmüştür. Türk edebiyatı literatüründe otomobillerin kurmaca bağlamında nasıl algılandığına dair bazı çalışmalar varsa da atlı arabaların romandaki kullanımını konusunda okurun ve eleştirmenin anlayışını geliştirecek, anlamı kaybetme riskini bertaraf edecek bir çalışma da şu ana kadar yapılmamıştır. Bir edebiyat öğrencisinin okuduğu romanda atlı arabalarla karşılaştığında bunları bir bağlama oturtmak için başvurabileceği kaynaklar, Çelik Gülersoy'un *Eski Türk Arabaları gibi*, arabaların modelleri ve gelişimi hakkında bazı bilgiler veren ancak onların Türk edebiyatı özelinde nasıl algılandığına dair bir yorum getirmeyen Türkçe ve yabancı dilde çalışmalardan ibarettir. Bu bakımdan erken dönem Türk romanında arabaların nasıl kullanıldığını anlamak, literatürün gelişimine katkıda bulunabilir. Bu tezin yazılmasındaki amaç da sözü edilen boşluğu biraz olsun doldurmaktır.

Örnekler incelendiğinde, arabaların romanlardaki bazı yapısal unsurlarla ilişkisinin tutarlı olduğu ve romandan romana büyük değişiklikler olmaksızın tekrar edildiği görülmektedir. Arabaların kullanımında en yaygın olarak karşılaşılan özelliklerden biri, gösterge olarak kullanılmalarıdır. Arabalar, incelenen döneminden başından sonuna kadar birçok romanda yolcularının zenginliğine ve toplum içinde yüksek bir statüye işaret etmektedirler. O kadar ki bazı romanlarda arabaların ortadan

kaybolduğu ve kullanılırken görölmediği, yerini araba sahibi olma durumuna bıraktığı görölür. Ancak nesnenin yerini alan bu “nesneye sahip olma fikri” de aynı niteliklerin göstergesi olarak kabul görmektedir. Arabalar yine yaygın olarak, yüksek statü sahibi karakterler ile arabası olmayan veya ancak kira arabasına binebilen karakterler arasındaki ayrımı görünür kılmak için de kullanılmaktadır. Bu kullanımın daha geç tarihli bazı romanlarda en uç noktasına ulaşarak değişikliğe uğradığı ve arabanın sınıfsal bir baskı aracına dönüştüğü de görölmüştür. Arabası aracılığıyla zenginliğine veya statüsüne işaret edilen araba sahiplerinin Veblen’in aylak sınıf teorisi bağlamında okunmasıyla, bu araba sahiplerinin önemli kısmının esasında aynı aylak sınıfın mensubu olduğu bulgusuna ulaşılmaktadır. Söz konusu sınıfın yaşam tarzında arabanın merkezî bir konumu vardır ve görünen odur ki, arabaya bir gösterge olarak sahip olduğu anlamları yükleyen başlıca etkenlerden biri bu sınıfın değerleridir. Benzer şekilde arabanın baskı aracı olarak kullanıldığı romanlarda da araba aracılığıyla hedefe yine bu aylak sınıfın alındığı görölmektedir.

Ele alınan dönemin önemli bir kısmı boyunca aşk öykülerinin anlatılmasında da birçok farklı romanda arabalara ortak bir rol verilmektedir. Arabaların özellikle 19. yüzyılda yayınlanmış olan romanlarda olay örgüsünün belirli noktalarında ve hep aynı unsurlarla bir arada kullanıldığı görölmektedir. Sözü edilen bu yapısal unsurlar bir araya gelerek, üst sınıftan ve zengin bir gencin, bir seyir yerinde arabasıyla gezmekte olan güzel fakat ahlaksız bir kadına aşık olması şeklinde özetlenebilecek olan ve farklı yazarların romanlarında sıkça tekrar eden bir motifin oluşmasına zemin hazırlamaktadırlar. “Araba sevdası” adı altında sunulmuş olan bu motifin kapsamının yukarıda sayılan unsurlarla sınırlı olduğu, farklı romanlarda farklı temalara hizmet edebileceği ve farklı mesajlar vermek için kullanılabilceği anlaşılmaktadır. Araba sevdası motifinin bu biçimde ortaya çıkmasının sebebi olarak, dönemin roman

yazımına ilişkin kurallarına da yansıyan birtakım toplumsal normlar gösterilebilir. Bu normların değişimi, arabaların işlevini de değiştirmiştir. Belirtilen değişim doğrultusunda da araba sevdası motifinin 20. yüzyılda yayınlanmış romanlarda neredeyse tamamen kaybolduğu görülmektedir. Onun yerine, arabanın sevgililer için baş başa kalınabilecek bir buluşma mekânı olması gibi, erken tarihli romanlarda nispeten daha az karşılaşılan işlevleri öne çıkmıştır. Yine de bu alternatif işlevlerin araba sevdası motifi kadar yaygın görülmediği iddia edilebilir.

Arabaların incelenen romanların birçoğunda kazandığı görülen diğer bir nitelik ise mekânla ilişkileri bağlamındadır. Yukarıda da sözü edilen toplumsal normların etkisiyle, özellikle seyir yerleri ve mesireler gibi flört ve yargılama mekânlarına çıkan karakterler sıklıkla yoğun bir eleştiri ve yargılamaya maruz kalmaktadır. Kadınlar için buna birçok romanda taciz edilme tehlikesinin de eklendiği görülmektedir. Bazı durumlarda ise karakterlerin sevgilileriyle bir araya gelebilecekleri özel bir mekâna sahip olmadıkları anlaşılmaktadır. Tüm bunların etkisiyle arabaların mekânlaşmasına gerek duyulmuştur; bu sürecin örneklerine çok sayıda romanda rastlanabilmektedir. Bu yolla arabalar metnin yapısal hiyerarşisi içinde onları çevreleyen mekânla eşit konuma gelmekte ve taşıdıkları yolcular için tehdit oluşturan kültürel kodlara karşı bir zırh görevini üstlenmektedir. Bu yönleriyle arabaların kamusal alan ile özel alan arasında kendine özgü bir mekân haline geldiği söylenebilir.

Romanlar bağlamında arabaların mekâna dönüşmesini avantaj kılan ise arabanın kapalılığı ve hareketliliği gibi kendine özgü fiziksel nitelikleri olduğu kadar arabanın romanlardaki kullanımına ilişkin kurallar, özellikle de cinsiyetler ayrımının araba kullanımındaki yansımalarıdır. Buna göre özellikle 1900'lü yıllara gelene

kadar yayınlanmış olan romanlarda evdeki haremlik-selamlık ayrımı arabalara da taşınmakta, Müslüman kadınların erkeklerle bir arada bulunduğu örneklere hemen hiç rastlanmamaktadır. Bunun başlıca istisnasının ailecek yapılacak gezmeler olduğu görülmektedir. Müslüman erkeklerin ise bu gezmeler haricinde yalnız diğer erkeklerle veya gayrimüslim kadınlarla aynı arabayı paylaşabildiği görülmektedir. Aradaki ayrım o derecededir ki bazı romanlarda karı-kocaların aynı mesireye birbirlerinden habersiz olarak ve ayrı arabalarla gittiği, sonra da orada karşılaştığı dahi görülmektedir. 1900'lerde ise, özellikle *Aşk-ı Memnu* ve *Eylül*'den itibaren, cinsiyetlerin aynı araba mekânını paylaşımına ilişkin bu kuralların esnemeye başladığı görülür. Frekans bakımından en büyük artışla birlikte seyahat eden eşler konusunda karşılaşıldığı söylenebilir. Ancak akrabaların, arkadaşların veya sevgililerin de bir arabayı paylaştığı örnekler gitgide yaygınlaşmıştır. Bu dönemde yayınlanan bazı romanlarda da önceden olduğu gibi kadınların kadınlarla, erkeklerin erkeklerle arabaya bindiği ve birbirine karışmadığı örnekler mevcuttur. Hatta birçok romanda arabaya karışık binilen örnekler yanında bu gibi örnekler de görülür. Ancak genel bir değişim olarak kadınlar ve erkeklerin, gayrimüslim olmasalar bile, birlikte seyahat etmesi fikrinin romanlarda normalleştiği ve bolca kullanıldığından söz edilebilir.

Bu çalışmanın bulguları tümüyle belirli bir zaman aralığındaki edebi kültür bağlamında geçerlidir. Bunun ötesine geçilmesi ve eldeki verilere farklı bir yönden yaklaşılarak veya bu tezin bulguları kullanılarak sosyolojiye odaklı ikinci bir çalışma yapılması, böylelikle arabaların romanlardaki temsilinin tarihsel çerçeveye ne kadar örtüştüğünün sorgulanması ilgi çekici sonuçlar doğurabilir. Sadece bu tezin kapsamının genişletilmesi ve arabaların dönem boyunca yaygın olarak üstlendiği başka anlamların da tespiti de yine bundan sonrası için önerilebilecek bir girişimdir.

Araba yolculuklarının haritalar kullanılarak incelenmesi, arabacının nasıl temsil edildiğinin araştırılması, Arap harfli metinlerden de yararlanılarak geniş çaplı bir istatistiksel analize girişilmesi ya da mesire yerlerine yapılan gezintiler bağlamında arabaların sandallarla karşılaştırılması çalışmanın kapsamını genişletmek adına yapılabileceklerden yalnızca bazılarıdır. Bazıları metinde de anılan, aynı dönemin Avrupa romanındaki arabalar üzerine yapılmış yabancı çalışmalarla karşılaştırmaya gidilmesi de literatüre önemli katkı sağlayabilir.



SEÇİLMİŞ BİBLİYOGRAFYA

- Adivar, Halide Edib. *Heyulâ*. 1909. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1974.
- . *Raik'in Annesi*. 1909. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1973.
- . *Seviyye Talip*. 1910. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1967.
- . *Son Eseri*. 1913. Haz. Mehmet Kalpaklı ve Yeşim Kalpaklı. İstanbul: Can Yayınları, 2008.
- Ahmet Midhat Efendi. “Çengi”. 1877. *Çengi – Kafkas – Süleyman Muslî*. Haz. Erol Ülgen ve Fatih Andı. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, 2000.
- . *Felâton Bey ve Râkım Efendi*. 1875. Haz. Tacettin Şimşek. Ankara: Akçağ Yayınları, 2000.
- . *Jön Türk*. 1910. Haz. Murat Belge. İstanbul: Oğlak Yayınları, 1995.
- . “Karnaval”. 1881. *Karnaval – Vah*. Haz. Kâzım Yetiş. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, 2000.
- . *Müşahedat*. 1891. Haz. Necat Birinci. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, 2000.
- Ahmet Rasim. *İki Güzel Günahkâr*. 1891. İstanbul: Arba Yayınları, 1988.
- Arslan, Fatih. *Boş Zaman Figürleri: Erken Dönem Türk Romanında Nesne-Tüketim İlişkileri*. Ankara: Sinemis Yayınları, 2012.

- Aygün, Güzide Sabri. *Ölmüş Bir Kadının Evrak-ı Metrukesi*. 1905. Haz. Zeynep Berktaş. İstanbul: Antik Kitap Yayınevi, 2010.
- Bekir Fahri. *Jönler*. 1910. Yay. Haz. Atilla Özkırmı. İstanbul: İletişim Yayınları, 2012.
- Cemil Süleyman. *Siyah Gözler*. 1911. Haz. Nuri Akbayar. İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 1997.
- Csikszentmihalyi, Mihaly ve Eugene Rochberg-Halton. *The Meaning of Things: Domestic Symbols and the Self*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- Ebu's Süreyya Sami. *Kanathlı Araba*. 1913. İstanbul: Rumuz Yayınları, 2015.
- Enis, Salâhaddin. *Zaniyeler*. 1924. İstanbul: İletişim Yayınları, 1989.
- Fatma Aliye Hanım. *Refet*. 1896. Haz. Şahika Karaca. İstanbul: Kesit Yayınları, 2012.
- Fay, Elizabeth. *Fashioning Faces: The Portraitive Mode in British Romanticism*. Durham: University of New Hampshire Press, 2010.
- Freedgood, Elaine. *The Ideas in Things: Fugitive Meaning in the Victorian Novel*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.
- Grogan, Claire. "Jane Austen's Vehicular Means of Motion, Exchange and Transmission". *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies* 23 (2004): 189-203.
- Gülersoy, Çelik. *Eski İstanbul Arabaları*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, 1981.

Günaydın, Ayşegül Utku. “Tanzimat Romanında Kamusal Alan ve Serbest Zaman Etkinlikleri”. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Bilkent Üniversitesi, 2007.

Güntekin, Reşat Nuri. *Damga*. 1924. İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 1988.

Gürpınar, Hüseyin Rahmi. *Bir Muadele-i Sevda*. 1899. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1972.

———. *İffet*. 1896. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1969.

———. *Metres*. 1900. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1945.

———. *Mürebbiye*. 1899. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1981.

———. *Nimetşinas*. 1911. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1969.

———. *Şık*. 1888. İstanbul: Atlas Kitabevi, 1968.

———. *Tesadüf*. 1900. İstanbul: Hilmi Kitabevi, 1945.

İnci Elçi, Handan. *Roman ve Mekân: Türk Romanında Ev*. İstanbul: Arma Yayınları, 2003.

Kandiyoti, Deniz. *Cariyeler, Bacılar, Yurttaşlar: Kimlikler ve Toplumsal Dönüşümler*. İstanbul: Metis Yayınları, 1996.

Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. *Kiralık Konak*. 1922. Haz. Atilla Özkırımlı. İstanbul: Birikim Yayınları, 1979.

Karay, Refik Halit. *İstanbul'un İç Yüzü*. 1920. Haz. Muhammet Hüküm. Ahenk Dergisi Yayınları: 2012.

- Kılınçoğlu, Deniz Taner. “Veblen, Weber ve Ahmet Midhat Efendi'nin Kahramanları”. *Kurumsal İktisat*. Der. Eyüp Özveren. Ankara: İmge Kitabevi, 2007. 441-472.
- Kopytoff, Igor. “The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process”. *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Ed. Appadurai, Arjun. New York: Cambridge University Press, 1988.
- Küçük, Deniz Aktan. “Türk Romanında Aylaklık (1875-1960)”. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Boğaziçi Üniversitesi, 2007.
- Mardin, Şerif. “Tanzimat’tan Sonra Aşırı Batılılaşma”. *Türk Modernleşmesi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1991. 23-81.
- Mehmed Murad. *Turfanda mı Yoksa Turfa mı*. 1891. Haz. Tacettin Şimşek. Ankara: Akçağ Yayınları, 1999.
- Mehmet Rauf. *Böğürtlen*. 1926. Ed. Tüba Öztürk. İstanbul: Ema Kitap, 2016.
- . *Eylül*. 1900. İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 2003.
- . *Genç Kız Kalbi*. 1925. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2016.
- . *Karanfil ve Yasemin*. 1924. İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 2002.
- . *Menekşe*. 1915. Haz. Ertan Engin. Konya: Palet Yayınları, 2012.
- Moran, Berna. *Türk Romanına Eleştirel Bir Bakış* (Cilt 1). İstanbul: İletişim Yayınları, 2012.
- Moretti, Franco. *Edebi Teoriye Soyut Modeller: Grafikler, Haritalar, Ağaçlar*. Çev. Ebru Kılıç, Nurçin İleri ve Esin Düzel. İstanbul: Agora Kitaplığı, 2006.

- Muhiddin, Nezihe. “Şebab-ı Tebah”. 1911. *Bütün Eserleri* (Cilt 1). İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006. 3-54.
- Mutluay, Rauf. *100 Soruda Tanzimat ve Servet-i Fünun Edebiyatı*. İstanbul: Gerçek Kitabevi, 1988.
- Nabizade Nazım. “Hâlâ Güzel”. 1891. *Karabibik*. Haz. Şükrü Kanber. İstanbul: Kent-a Yayınları, 2012.
- . “Yadigârlarım”. 1886. *Karabibik*. Haz. Şükrü Kanber. İstanbul: Kent-a Yayınları, 2012.
- . *Zehra*. 1894. Haz. Kemal Bek. İstanbul: Bordo Siyah Yayınları, 2004.
- Namık Kemal. *İntibah*. 1876. İstanbul: İnkılap Kitabevi, 2008.
- Narlı, Mehmet. “Araba Sevdaları”. *Türkbilig* 4 (2002): 19-28.
- “Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi”. *Cogito* özel sayısı, 24 (2000).
- Örik, Nahit Sırrı. *Roman ve Hikâye*. İstanbul: Varlık, 1933.
- Parla, Jale. “Car Narratives - A Subgenre in Turkish Novel Writing”. *The South Atlantic Quarterly*, 102.2/3 (Bahar/Yaz 2003): 535-550.
- . “Makine Bedenler, Esir Ruhlar: Türk Romanında Araba Sevdası”. *Toplum ve Bilim* 96 (2003): 146-165.
- Recaizade Mahmut Ekrem. *Araba Sevdası (Eleştirel Basım)*. 1898. Haz. Fatih Altuğ. İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.
- Safa, Peyami. *Cânân*. 1925. İstanbul: Ötüken Neşriyat, 1989.

- Safveti Ziya. *Salon Köşelerinde*. 1898. Haz. Nuri Akbayar. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1998.
- Samipaşazade Sezai. *Sergüzeşt*. 1888. Haz. Kemal Bek. İstanbul: Bordo Siyah Yayınları, 2014.
- Selma Rıza. *Uhuvvet*. Haz. Nebil Fazıl Alsan. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1999.
- Strauch, Hilary. “Carriages and Mobility in Jane Austen’s Novels”. Yayımlanmamış lisans tezi”. Vassar College, 2012.
- Şemseddin Sami. *Taaşuk-ı Tal’at ve Fitnat*. 1873. Haz. Kemal Bek. İstanbul: Bordo Siyah Yayınları, 2004.
- Tanpınar, Ahmet Hamdi. *XIX. Asır Türk Edebiyatı Tarihi*. 1949. Haz. Abdullah Uçman. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2007.
- Tepeyran, Ebubekir Hazım. *Küçük Paşa*. 1910. İstanbul: DE Yayınları, 1946.
- Turhan, Özden. “Otorite Krizi Döneminde Osmanlı-Türk Romanları (1850-1900)”. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Bilgi Üniversitesi, 2010.
- Uçar, Aslı. “Teselliye Eşyada Aramak: Türkçe Romanda Nesnelere”. Yayımlanmamış doktora tezi. Bilkent Üniversitesi, 2012.
- Uğurlu, Seyit Battal. “Otomobil Ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu”. *Turkish Studies* 4 (Kış 2009): 1427-1462.
- Uşaklıgil, Halit Ziya. *Aşk-ı Memnu*. 1900. İstanbul: Hilmi Kitabevi, 1938
- . *Ferdi ve Şürekâsı*. 1892. İstanbul: Hilmi Kitabevi, 1945.

- . *Kırık Hayatlar*. 1901-1922. İstanbul: Hilmi Kitabevi, 1944.
- . *Mai ve Siyah*. İstanbul: Hilmi Kitabevi, 1938.
- . *Nesl-i Ahîr*. 1909. Bas. Haz. Şemseddin Kutlu. İstanbul: İnkılâp Kitabevi, 1990.
- . *Sefile*. 1886. Haz. Ömer Faruk Huyugüzel. İstanbul: Özgür Yayınları, 2006.
- Vartan Paşa. *Akabi Hikayesi*. 1851. Haz. A. Tietze. İstanbul: Eren Yayınları, 1991.
- Veblen, Thorstein Bunde. *Aylak Sınıfın Teorisi*. 1899. Çev. Eren Kırmızıaltın ve Hüsni Bilir. Ankara: Heretik Yayınları, 2016.
- Woodward, Ian. *Maddi Kültürü Anlamak*. Çev. Ferit Burak Aydar. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2016.
- Yavuz, Hilmi. “Modernleşme: Parça mı, Bütün mü? Batılılaşma: Simge mi, Kavram mı?”. *Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce, Modernleşme ve Batıcılık* (Cilt 3). İstanbul: İletişim Yayınları, 2004. 212-217.
- Zambak, Ferda. “Türk Romanında Mekân”. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Muğla Üniversitesi, 2007.
- Zorlutuna, Halide Nusret. *Sisli Geceler*. 1922. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 2002.

ÖZGEÇMİŞ

Fatih Aşan 1992’de Salihli’de doğdu. Lisans derecesini 2014 yılında TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Hukuk Bölümü’nden aldı. Lisans eğitimi sırasında Anayasa Mahkemesi ve Yargıtay ile çeşitli hukuk bürolarında staj yaptı. 2011 yılında Çağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi tarafından düzenlenen “Hukuk Eğitimi Nasıl Olmalı” konulu makale yarışmasını kazandı. Hukuk alanındaki makaleleri *Tanık Akademik* dergisinde yayımlandı. 2014 yılında Bilkent Üniversitesi Türk Edebiyatı Bölümü’nde yüksek lisans çalışmalarına başlayan Fatih Aşan, 2015-2017 tarihleri arasında aynı üniversitenin Türkçe Birimi’nde öğretim görevlisi olarak çalıştı ve Türkçe I-II derslerini verdi.