BİNDİK BİR ALÂMETE...

Edebiyatımızda Otomobil Figürünün Belirişi

M. Kayahan Özgül

ÖTÜKEN

ÖTÜKEN

YAYIN NU: 1764
KÜLTÜR SERİSİ: 982

T.C. KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI
SERTİFİKA NUMARASI: 49269

ISBN: 978-625-408-202-3 978-625-408-201-6 (Tk)

www.otuken.com.tr | otuken@otuken.com.tr

ÖTÜKEN NEŞRİYAT A.Ş.®
İstiklâl Cad. Ankara Han 65/3 • 34433 Beyoğlu-İstanbul
Tel: (0212) 251 03 50 • (0212) 293 88 71 - Faks: (0212) 251 00 12

Editör: Göktürk Ömer Çakır-Oğuzhan Murat Öztürk

Kapak Tasarımı: GNG Tanıtım

Dizgi-Tertip: GNG Tanıtım

Kapak Baskısı: Pelikan Basım

Baskı: ÇINAR MATBAACILIK VE YAY. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Yüzyıl Mah. Matbaacılar Cad. Ata Han No:34 K:5
Bağcılar / İSTANBUL Tel: (0212) 628 96 00
Sertifika No: 45103

Kitabın bütün yayın hakları Ötüken Neşriyat A.Ş.'ye aittir.
Yayınevinden yazılı izin alınmadan, kaynağın açıkça belirtildiği akademik çalışmalar ve tanıtım faaliyetleri haricinde, kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz; hiçbir matbu ve dijital ortamda kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayımlanamaz.

İstanbul- 2021

İÇİNDEKİLER

Sözbaşı 9
Yola Çıkarken 11
Merhaba Otomobil! 25
At'tan Beygir Gücü'ne Otom-at Kültürü 62
Teknoloji Karşısında Edebiyat 68
Şoför 81
Kadın Şoför 107
Oto-literatür 119
1. Hız 122
2. Kaza 128
3. Kötülük 138
4. İnsanlaştırma 143
5. Erkeklik 152
6. Âşıkdaşlık 157
7. Mobil-mekân 162
8. Zenginlik ve nüfuz 171
9. Oyuncak 185
10. Terakkî, medeniyet, mutluluk 188
11. Özgürlük ve flâneur 194
12. Gurbet ve sıla 199
Sonuç Olarak 203
Zeyl: Argoya Dikiz 207
Faydalanılan Kaynaklar 215

Şahıs Adları İndeksi 224

SÖZBAŞI

Önce insan makinayı yarattı, sonra makina modern insanı biçimlendirdi. İnsanlık durumlarına odaklanan edebiyat, bu karşılıklı etkileşimi yakından değerlendirdi; bazen felsefe, sosyoloji, hattâ iktisattan bile daha büyük bir isabetle… Bu etkileşimin belki de en yoğun yaşandığı makine, otomobil oldu. Sürücüsü/ sahibi otomobilden bir dost, ortak, vasıta yarattı; otomobil de şoföründen bir süvari, şövalye ve kavalye… Biz Türkler ise, teknolojiyi yaratmakta pek becerikli görünmesek de ona hızla adapte olmakta hiç zorlanmadığımızı defalarca isbatladık. Buna rağmen, makine ile –batılı dünyadaki gibi– bir aşk-nefret ilişkisi kurmayı XX. asrın son çeyreğine kadar başardığımız pek de söylenemez. Dolayısıyle, edebiyatımızda da makinayı ve otomobili kaderi hâline getirmelere, onunla bütünleşmelere, ona isim ve cinsiyet yakıştırmalara rastlamak hayli zordur.

Refik Halid, henuz 1940'lı yıllar son bulmadan, niçin otomobili merkeze oturtan romanların yazılmadığını sorguluyordu ("Araba Sevdası, Otomobil Sevdası", *Yeni İstanbul Gaz.*, 7 Aralık 1949):

> "*Bir devrin araba sevdası gibi, şimdi de bir otomobil sevdası geçirmekteyiz; yarın büyük bir ihtimalle tayyare sevdasına tutulacağız. Bugün ince, zarif görüşlü bir mizah muharririmiz mevcut olsaydı, bize 'otomobil sevdası' üzerine hoş bir roman vermek fırsatını kaçırmazdı.*"

Demek ki, Refik Halid'in hassas romancı duyargaları daha o zamanlarda, hikâyesi yazılacak kadar otomobil malzemesinin biriktiğini farketmiş. O hâlde, beklenen edebiyat eserleri niçin görünmemiş? Çünki, bizde insanın makinayı "*internalization*" ameliyesi eksiktir. Dolayısıyle, hem edibin hem de okurun zihninde otomobili bir sanat imgesine, bir metafora çevirecek donanım yeteri kadar gelişmemiştir. Bu durumda ne teşhis sanatı işe yarar, ne intak… Otomobile ne allegorik bir yük eklenebilir ne de bir sembol… Otomobilin sadece otomobil olduğu yerde de edebiyat yoktur.

Elinizdeki kitap, küçük bir meraktan doğdu. Bu konudaki ilk dikkatlerimi milenyum başında yazmış; birkaç yıl sonra da "Teknoloji Sevgilim" diye bir sekmeye dönüştürmüştüm (*Seke Seke Ben Geldim, Sekmeler-II*, Ank., 2008, Hece Y., s. 25-27). Bu tarihlerde topladığım malzemeyi artırıp konuyu biçimlendirmem, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun bizde otomobilin tarihçesini ele alan ortak kitabının üçüncü cildine yazdığım "Otomobil Uçar Gider" başlıklı şişman yazı sayesinde oldu. Yine de Jale Parla Hocamın Türk romanında otomobilin bir *"genre"* olduğuna dair iddiasından habersiz kalsam, bu kitap ortaya hiç çıkmayabilirdi, kendisine müteşekkirim.

M. Kayahan Özgül
mimkafelif@yahoo.com

YOLA ÇIKARKEN...

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

İnsan makinayı, makina devrimi, devrim insanı şekillendirdi. Sanayi devrimi sonrasında *"deus ex machina"*nın ikibin yıllık literal anlamı da tümden değişti. Artık, tanrı makinadan çıkmış, hattâ bizzat makina olmuştu. Buna rağmen, sembolik anlamı aynen kaldı; makina, ânîden ortaya çıkıp imkânsız olanı başaran mûcizevî kudretti. İnsanlığın kâinata *"machina ex deux"* (tanrıdan çıkmış makina) olarak hayranlıkla baktığı asırlardan sonra, sanayileşme furyası *"makina-tanrı"*yı îcat etmiş, hattâ seri imâlâtına geçmişti. Müteharrik makina, devrimin kalanını insan üzerinden sürdürdü. Bütün fikir ve ruh dünyasına sinmiş bir makina hayranlığı, onun getirdiği konfora ve yeni dünya görüşüne gözü kapalı teslimiyet, gitgide daha kuvvetle hissedilen bir makina ile özdeşleşme ihtiyacı ve nihayet, XX. asır başlarında makina olmaya duyulan hasret... Âmentüsünü rasyonel-pozitivist aklın mekanik mûcizelerine duyduğu îman üzerine kuran modern insan, makina-tanrıyı yüceltmek kadar, ona benzemeye çalışmanın da yeni dinin gereği olduğunu düşünmekteydi. İşte felsefesi, sosyolojisi, psikolojisi ve sanatı ile beliren bu yeni din kültürünün –pek tabiîdir ki– edebiyatta da bir mukabili olacaktı.

Yaşanan sanayi devriminin bir merhalesinde müteharrik makinalarla tanışmak ve onları tedricî bir gelişme seyri içinde benimse-

mek sağlıklıdır; onun fikrî, ruhî ve edebî yansımalarını takip de aynı ölçüde kolaydır. Lâkin, aynı tarihlerin Devlet-i Aliyyesi gibi, sanayileşmenin önemini yeni yeni farketmeğe başlamış bir ülke için, tren, otomobil cinsinden taşıtlarla tanışmak hayli sıkıntılı olmuştur. Bu sıkıntıları hakkıyle anlayabilmek için, müteharrik makinalarla olan ülfetin öncesindeki Osmanlı kara nakliyeciliğine üstünkörü de olsa, bakmakta yarar var.

XIX. asrın başına kadar İstanbul'da *"merâkib-i berriyye"* denince anlaşılması gereken, ekseriyetle yük taşıyan vasıtalardır. Âsitâne içine yolcu nakleden arabaların girmesi yasaktır ve yolların büyük kısmı yayaların hizmetindedir. Bu sebepledir ki, ana arterler dahil olmak üzere, yolların tasarlanışının arabalar için olmadığı hemen farkedilir. Toprak yolların beklenmedik çukur ve engebeleri, taş döşeli yolların drenaj kaygısıyla ortaya doğru meyilli yapılması, ara sokakların darlığı, beklenmedik kıvrımları, çıkmaz sokakların bolluğu gibi pekçok ipucunun gösterdiği, yolların araba tekerlekleri kolay dönsün diye değil, merkep ve yayaların seyr ü seferi için uygun hâle getirilmiş olduğudur. İstanbul öylesine bir yaya şehridir ki, yollara



Yolların sahibi yayalar



Bir kişinin bile kaldırımlardan yürümemesi garip değil mi?

ayrıca kaldırım yapmaya bile gerek duyulmamış ve bütün bir yolun insanlara terkinde hiçbir mahzur görülmemiştir. Bu garip yasağın kimi kaynaklarda kısmen anılan ve ancak satır aralarının okunması ile anlaşılabilen sebebi, pâyitahta duyulan saygı ve şehrin hiyerarşisidir. Şehrin kudreti yatay, bu kudretin yarattığı hiyerarşi ise, dikey eksende kendini belli eder. Nasıl ki, mesken inşa edilirken, yakınındaki dinî ve resmî binalardan daha yüksek olmamasına veya gayr-ı müslim evlerinin müslüman hânelerinin boyunu aşmamasına dikkat edilmesi bu hiyerarşinin mimarîye ait titizliklerinden ise, şehir içinde arabaya veya bir yük hayvanına binerek diğer insanlara tepeden bakmak da aynı dikey eksen gereği, pekaz kişiye tanınmış hiyerarşik bir imtiyazdır. Sözün gelişi, ekalliyetten biri ata binemez ve merkep gibi daha alçak bir hayvanda iken bile, yanından müslüman yaya geçiyorsa, ona yukarıdan bakmamak için, hayvanından inmek zorundadır. Bu kadar garip bir şehir teşrîfâtı yaşanırken, araba içinde safa ederek dolaşmanın hiç mi hiç hoş görülmeyeceği ayan beyan ortadadır.

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

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

Talikalar daha ziyade şehir içinde kullanılırken, koçular tenezzüh maksadıyle eski şehrin dışında kalan mesîre yerlerine gitmek isteyenlerin tercihi olurdu. Aslında talika ve koçuların gövdesi birbirine benzer. Şu farkla ki, talika teknelerinin üstüne tente gerilip öküzler koşulunca, ortaya çıkan araba artık koçu olmuş demektir. Modern bir algıyle koçuları kağnı sayarak küçümsememek gerekir; zîrâ unutulmamalı ki, kızkardeşinin Çamlıca'daki köşkünde vefat eden Sultan II. Mahmud'u Üsküdar İskelesi'ne kadar yine bir koçu ile indirmişlerdi. Anlaşılan, koçular son yolculuğuna uğurlanan bir sultan için bile münasip görülebilecek kadar ziynetli ve kıymetli bir

vasıtadır. Bu arabalar İstanbul için öylesine vazgeçilmez bir mesîre vasıtasıdır ki, üç çeyrek asır sonra dahi değerinden birşey kaybetmez. Samih Nafiz Tansu, *Bebek'te Akşam Oldu* adlı romanında, Trablusgarp Harbi yıllarında kırmızı döşemeleri ve mavi perdeleri olan, mandalarının boynundan dizi dizi nazar boncukları sarkan kağnılarla Kısıklı üzerinden gidilen bir Alemdağı gezisini anlatır ve Nefise ile Muhlis'in aşkını da yine böyle bir arabada başlatır[1]. İtalyan badiresini takip eden Balkan Harbi esnasında, Rumeli'nde yaşanan mezalimden canını kurtaranlar kağnılarıyle pâyitahtın orta yerine kadar gelirler ve İstanbullunun zihninde tabîat eğlenceleriyle eşli duran kağnı imgesini bir daha tamir olamayacak şekilde bozarlar. Artık kağnı hicretin, firkatin, hasretin ve acının mücessem sembolüdür. Fazıl Hüsnü'nün *"Mustafa Kemal'in Kağnısı"* şiirinden de kolayca hissedilebileceği gibi, Millî Mücadele bir mânâda kağnının teknolojiye karşı kazanılan zaferi olarak algılansa da İstanbul sakinleri kağnıyı hep biraz buruk hatırlar ve gitgide hayatlarından çıkarırlar. Yaşar Nabi'nin *"Kağnı Gıcırtıları"*, İstanbul'un bu eski emekdarı için artık değişmeyecek olan duygularının ifadesi diye okunabilir. Şiir şöyle başlıyor[2]:

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

Koçu bu hazin âkıbetle şehir hayatını terkederken, talika sürekli kendini yenileyerek varlığını sürdürecektir. Yazılmamış kural hâlâ geçerlidir: Şehir araba için değildir ve bu sebeple araba kültürü hayli geç ve yukarıdan aşağıya doğru yayıldığından olsa gerek, Osmanlı'ya mahsus yerli bir araba tasarımı doğmaz; araba tiplerinin dışarıdan idhâli sürüp gider. Sözgelimi, Sultan Mahmud zamanında ilk örnekleri görülen *"fayton"*, ismini Fransızların aslında kiralık at arabaları için kullandıkları *"phaéton"*dan alır. Mitologyada Helios'un güneş arabasını emaneten alıp da deviren oğlunun adı, *"phaéton"*a ilham vermiştir. Zaman zaman *"körüklü"* diyenler çıksa da İstanbullu *"fayton"* kelimesini çabucak benimsemiştir. XIX. asır başlarını

1 *Bebek'te Akşam Oldu*, İst., 1965, İnkılâp ve Aka Ktbv., s. 114-126.
2 *Yedi Meş'ale*, İst., 1928, Akşam Matb., s. 27.

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

Sultan Mecid devrinde araba merakını körükleyen sebeplerden belki de en önemlisi, *"Mısırlu"*lardır. Hıdiv sülâlesinin sayfiye için İstanbul'u tercihi ve Abbas Paşa zamanında Mısır'dan çıkarılan ekâbirin Dersaâdet'e tanıttıkları gösterişli hayat, arabalar üzerinden de takip edilebilir. Bilhassa prenseslerin özel arabalarıyle serbestçe dolaşmaları, saray kadınlarını ve ricâl-i devletin haremlerini cesaretlendirir; *"hükm-i zamâne îcâbınca"* arabasıyle seyrana çıkan kadınefendiler artar. O kadar ki, saraylı hanımların çokça gezmelerini yakışıksız bulan Sultan Mecid, Serasker Rıza Paşa'ya saray arabalarını birbirine zincirletmesi emrini verir[5]. Bu engellemenin bile bir çare olmadığı kısa süre zarfında anlaşılacak; araba, kadının özgürlüğünü ilân yolundaki ilk adımı olacaktır. Artık, erkeğin sokakların yegâne sahibi olduğu günler sona ermekte ve arabasının penceresinden de olsa, meraklı gözlerle hayatı tanımaya çalışan kadının intibahı başlamaktadır. Bir sonraki aşamayı yine araba temsil eder. Önceleri sa-

---

3 *Menâkıb-ı Kedhudâ-zâde el-Hac Mehmed Ârif Efendi*, (haz. Emin), İst., 1305, s. 185.

4 *Cerîde-i Havâdis*, Nu. 14, 11 Şevvâl 1256.

5 Ahmed Cevdet Paşa, *Ma'rûzât*, (haz. Y. Halaçoğlu), İst., 1980, Çağrı Y., s. 8, 13.

dece lando gibi, kupa gibi kapalı kutuya benzer arabalara binmesine müsaade edilen kadının asır sonuna doğru fayton gibi üstü açık bir arabada arz-ı endâm etme hakkını da edinişi, şehrin gündelik hayatına karışması için çok daha cüretli bir adım olur.

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

Arabanın pahalı bir eğlence oluşu sebebiyle, sıradan şehirlinin uzağında kaldığı ve bir zengin oyuncağına dönüştüğü söylenebilir. Bir arabanın modeli, mefrûşâtının zenginliği, atlarının güzelliği, sürücü ve ispirin kıyafetlerinin zarafeti, koşumlarının cazibesi gibi pekçok vasfı hızlıca tartılarak, sahibinin mâlî durumu, mevkii, kudreti ve zevkleri hakkında şaşmaz bir doğrulukla tahminde bulunulması mümkündür. Nitekim, Recâi-zâde Ekrem de *Araba Sevdası* romanında, araba düşkünü Bihruz Bey'e böylesi ustalığı olan bir çift göz vermiştir. Üstü açık fayton-brikiyle yaz-kış demeden piyasa etmeye çalışan Bihruz, Çamlıca'da bir *"jardin public"* açılacağını öğrendiğinde, orada dolaşırken herkesin gıbta edeceği bir *"équipa-*

*ge"*a sahip olmak istediği için, Fransa'daki Bender Fabrikası'na yeni bir brik ve iri, eğitimli bir çift Macar atı ısmarlar. Delikanlı *"araba kullandığı zamanlar bir kimseyi çiğneyip de bir kaza çıkarmamak, arabayı bir yere çarptırıp da bir sakatlığa meydan vermemek için"* gayet dikkatli davranır ve bütün dikkatini yola verdiğinden, etrafına bakması da mümkün olmaz. *"Ancak görmek, bakmak da istemezdi; çünki maksad-ı mücerredi ârâyiş ve debdebe husûsunca araba-güzînân-ı temâşâyiyânın içinde birinciliği ihrâz etmekten ibaret"*ti[6]. Seyretmek yerine seyredilmek onu rahatsız etmez; aksine, bundan memnun olur. Bizzat kendisinin mi yoksa arabasının mı seyredildiği de o kadar önemli değildir; zîrâ, arabasının beğenilmesini, aslında kendine yönelik bir beğeni saymaya teşnedir. Nitekim, kendisi de öyle yapmakta ve ilgisini insanlardan ziyade, bindikleri arabalar çektiğinden, içindekileri de arabasına göre değerlendirmektedir. Perîveş'e olan aşkının başlaması da bu değerlendirmenin bir devamıdır. *"Cocher"*i (sürücüsü) güzel giyinmiş, *"mücedded bir lando"*nun gelişi dikkatini çekmese, yolcusu olan Perîveş'le de ilgilenmeyecektir. Bir başka söyleyişle, arabaya binen kız'dan önce, kızı taşıyan araba'nın değerlendirmeye alındığı farkedilir. Daha yüzü bile görülmemiş olan kızın kıymetini, arabası baştan belirlemiştir. Böyle bir landoda fakir ve çirkin bir hanımın bulunma ihtimâli yoktur. Arabaya sevdalanılmışsa, içindeki de *"dolayısıyle"* sevdalanılacak olandır.

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

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

rin debdebeli arabalarını görür ve yayalarla aralarındaki büyük farkı yazar[7]:

> *"Köprü'nün üzerinde Galata cihetinden arabalar nihayetsiz bir zincir gibi akıyordu. İlk arabaların geçişine lâkaydâne baktım, fakat sür'atle değişen şu levhaların pâyidâr bir tesiri olacak ki, nihayet beni sarstı. Bu arabaların hepsi yayan ve yorgun kalabalık üzerine sırmalı bir debdebe-i azamet ü gurûr kusuyordu.*
>
> *–Ha, dedim acı bir tebessümle; muâyededen dönüyorlar.*
>
> *O vakit bu muhtelif sîmâlara dikkat ettim. Her türlüsü vardı. İhtiyar, genç, fesli, sarıklı... Hepsinde sırmalar, kurdeleler, nişanlar... Birdenbire, benliğimden tecerrüd ederek şu muhît-i levs ü zillet içine yeni düşmüş bir vahşî hayretiyle düşündüm:*
>
> *–Bunlar kim? Şübhesiz benim gibi birer adam... Fakat, işte başka bir sürü ki onlara benzemiyorlar. Bunlar çamur içinde didinip yürürken, onlar arabalarda, âlemleri halk etmiş gibi bir gurur ve memnûniyetle koşuyorlar. Göğüsleri altın içinde, kurdeleler, nişanlar içinde... Bunlar, demek birer mahlûk-ı mümtâz ü müstesnâdırlar."*

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

---

[7] "Köprü'den Geçerken", *Hayât-ı Hakîkıyye Sahneleri*, İst., 1325, Hilâl Matb., s. 84-85. Benzer bir sahne de Halid Ziya'nın *Nesl-i Ahî*rinde anlatılır (İst., 1990, İnkılâp Ktbv., s. 92).

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

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

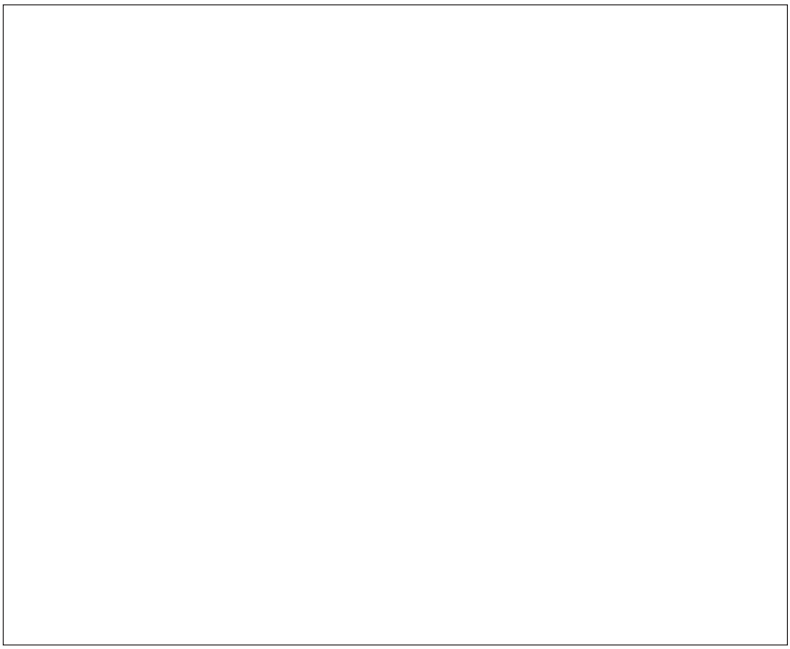
Elinde kırbacı
Kuvveti de pek acı
Bir civana gönül verdim
Bıçkın arabacı
Sür civanım sür, yallah
Uğrunda ölürüm billâh

Yar terelelli terelelli
Kâkülleri sırma telli
Nazlıdır yârim belli
Fidan boylu, ince belli

Al fesi düşmüş samur kaşa
Ondokuz-yirmi biçtim yaşa
Gezdirdiği beyle paşa
Ben öleyim, sen yaşa
Yar terelelli terelelli
Civanım, arabacı güzeli
Çal oynasın çiftetelli

Aman arabacı arabacı
Yoluna düştüm, çiğneme acı
Savur etrafa kırbacı

Topukları yumru yumru
Eli güvercin, ayağı kumru
Gidiyor Kâthâne'ye doğru
Gidiyor Tersâne'ye doğru
Yar terelelli terelelli



Arabacı Kantosu

Poturun sallanır ağı
Belde Trablus kuşağı
Civanım Rumeli uşağı
Beş yukarı, üç aşağı

Arabacım geçiyor merdâne
Bin civan içinde bir dâne
Adı Mestan
Gözleri fettan
Bıçkınım, arabacı güzeli
Yar terelelli terelelli

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

AT'TAN BEYGİR GÜCÜ'NE OTOM-AT KÜLTÜRÜ

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

1. Yunan milletinin *"autokineto"* (kendiliğinden hareket eden) dediği araçların genel ismi *autos* (kendi)+*mobilis* (hareket edebilen) olur. Esasında, her hareket edenin yol alması gerekmediği için, bu kullanım pek de uygun değildir. O sebeple, Fransızların *locomotif*'de yaptıklarını sürdürerek, bu yeni araca da *loco* (bir yerden başka bir yere)+*mobile* (hareket edebilen) adını vermeleri çok daha yerindedir. Buna rağmen, otomobil daha doğuşunda brik tarzı at arabalarının şasesini taklit ettiğine göre, ismini de *"hippomobile"*i (at arabası) hatırlatacak şekilde koymakta bir mahzur görülmemiş olmalı. Mucitleri de otomobilde at arabasından birşeyler görmüş olsalar gerek ki, tekerinden aksına, sürücü mahallinden beygir gücüne kadar pekçok aksamında ve terminolojisinde arabayı (*car*) tekrarlamışlardır. Osmanlı'nın ilk otomobilleri *"atsız araba"* diye adlandırışı ve bugün bile, *"araba"* deyince *"otomobil"*i kasdedişimiz, aynı anlayışın devamıdır[64]. Dolayısıyle, ilk otomobillerin benimsenmesi de arabalar üzerinden ve nisbeten kolay olmuştur. Tam da atın yerini otomobile terkettiği sıralarda Cenab Şehabeddin'in *"Zamanımızda yalnız harp zenginleri ile nâzırlar otomobillerinde giderken beygirden bahsediyorlar. Vah bîçâre at, demek ki bundan sonra beygir kuvveti nâmıyle ancak tâbîrât-ı mihânikiyye sırasında akla geleceksin!"*[65] diye hayıflanması ise, şehir hayatından gitgide çekilen ata mersiye gibidir.

---

[64] Ayşe Kurtipek-Dilek Akbulut, "At Binicilik Takımlarının Motosiklet Kültürü Üzerindeki Yansımaları", *Kültür Araştırmaları Der.*, Nu. 8, 2021, s. 155-173.

[65] "Zavallı Arabalar...", *İstanbul'da Bir Ramazan*, (haz. A. Uçman), İst., 2006, Kitap Y., s. 58.

TEKNOLOJİ KARŞISINDA EDEBİYAT

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

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

Teknoloji için kafa yormak, onu şekillendirecek mekanik zekâya sahip, kalifiye insanı yetiştirmekle mümkündür. Bir başka söy-

ŞOFÖR

Fransızca'da *"chauffer"* fiili *"ısıtmak"* demektir. Nasıl ki oradan türetilen *"chauffe-bain"* (banyo ısıtıcı) kelimesi Türkçe'de *"şofben"* imlâsıyle kullanılıyorsa, *"chauffeur"* de *"şoför"* diye öylece dilimize girmiştir ve öncelikle buharlı gemi gibi, şimendöfer gibi araçların ateşçisini karşılar. Belli ki, ilk buharlı otomobili hareket ettiren makinisti hiç hatırlamadan, bugün de otomobil kullananlara bu ismi vermeyi sürdürüyoruz. Yine de Tanpınar'ın unutulmaz figürü Hayri İrdal'ın ağzından *"şoför"*ün değerlendirilişini okuyunca, kelimenin bu küçük tarihçesi önemini kaybediyor[97]:

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

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

İstanbul'daki ilk otomobiller hem sayıca azdır hem de özel kullanıma mahsustur. O sebeple, faytonların işine engel olmazlar; lâkin, otomobil sayısı arttıkça durum değişmeye başlar. Hele, 1911'de Tütüncü Abdüsselâm Efendi'nin getirttiği iki otomobili taksi olarak hizmete sokmasından sonra, faytoncuların endîşelenmeye başladıkları söylenebilir. Yine de birer *"ludist"* gibi motorlu araçlara saldırmazlar. Onun yerine, kendilerini dönüştürerek direksiyon başına oturmaya çalışırlar. Bu durumu otomobil sahipleri de yadırgamazlar; zîrâ, özel faytonlarının nasıl ki bir sürücüsü ve ispiri varsa, otomobillerinin de öylece bir şoföre ve muavine ihtiyacı olduğunu düşünürler. İstanbul'un karmaşık yollarını bilecek, değerli otomo-

---

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

billerinin hangi sokağa girerse bir daha çıkamayacağından haberdar, açıkgöz şoförler lâzımdır ve bu özellikler en kolayca sürücülerde bulunmaktadır. Muavin ise, motoru harekete geçirmek için öndeki manivelâyı çevirmekten ikidebir patlayan lâstiği değiştirmeye, radyatör kaynattıkça su eklemekten benzin bittikçe elinde bidonla yollara düşüp tedarik etmeye kadar pekçok işi yapmak için gereklidir.

Araba sürücülerinin şoförlüğe başlaması demek, uzun bir müddet zarfında oluşmuş arabacı geleneğinin ve karakterinin şoföre nakledilmesi demektir. Arabacı, genellikle güçlü bir külhanbeyine tâbi olup haracını muntazaman ödeyerek ona bağlılığını ifade eden bitirimlerdendir. Gece-gündüz sokaklarda kalmaya ve İstanbul'un ipsiz sapsız takımıyle düşüp kalkmaya, gerektiğinde bıçak çekip muşta yemeye alışkın, bileği kuvvetli kenar mahalle çocuğudur. Direksiyon başına geçmek ve şoför kasketi takmak, onun bu özelliğini yok etmez, sadece görüntüsünü değiştirir. O sebepledir ki, edebiyata yansıyan şoförlerin de arabacılıktan devraldıkları iki temel ayrım farkedilir. Bir kısmı sinsi, kavgacı, her kötülüğe meyyâl, içki ve uyuşturucu mübtelâsı, nâmus düşkünü külhanîlerdir. Mahmut Yesari'nin *Ölünün Gözleri* romanının unutulmaz figürü Mihriban'ın taksisini sıkça kullandığı Şoför Mehmet ve muavini[98] yahut *Çulluk*'un kindar Hâlet'i, kof kabadayı Şoför Aziz ile hem muavini hem de yardakçısı olan Lütfi gibi...

Diğer kısmı ise, ekmeğinin peşinde koşan, namuslu, sözünün eri şoförlerdir. Genellikle bileği kuvvetli ama, bu üstünlüğünü âcizleri ezmek için kullanmayan yiğit ve namuslu delikanlılardır. Kimi serbest çalışan taksi ve dolmuş şoförüdür, kimi *"husûsî"* şoförü… Zengin evlerinin özel şoförlüğünü yapanlara ilginç bir örnek: Velid Ebuzziya'nın *Zaman Gazetesi* 1934'te neşredilmeğe başlandığında, ilk sayısında imzasız bir roman tefrikası görülür. "Küçük Hanım Ve Şoförü" adındaki romanın müellifi, *"***"* imzası arkasına saklanmıştır. Velid Bey'in, yeğeni Ziyad Bey'in yahut başka birinin kaleminden çıkmış olması muhtemel… 112 sayı boyunca devam eden tefrikada (11 Hazîran-30 Eylûl 1934) bir aşk ve entrika hikâyesi anlatılır. Varlıklı Suat Mahir Bey, başına buyruk davranma hürriyeti peşindeki kızı Melâhat Hanım ve gençkıza uzaktan gönül vermiş

[98] *Ölünün Gözleri*, İst., (1933), Semih Lûtfi Ktbv., s. 71 v.d.

KADIN ŞOFÖR

"Bir hanım, şoförlük yapmak için şehremanetinden ruhsatiye aldı" -gazetelerden

-Aman Allah.. böyle şoföre can kurban!..."

Şoförden bahsettikten sonra, hanım kullanıcılar için özel bir başlık açmanın gereksizliği akla gelebilir. Oysa kadın, otomobille ilişkisini kurarken başlarda erkekleri taklit etse bile, bu devreyi çabucak atlatmış ve kendince bir münasebet tesis etmeyi becermiştir. 1930'da ilk kadın taksi şoförümüz Muammer Hanım'ın Eminönü durağında çalışmaya başlaması, bu hızlı değişimin önemli bir noktasını işaretler. Hanımların erkek şoförleri taklit aşaması için, "Bayan Semiha"nın plâğa kaydettiği "Kadın Şoför" şarkısına kulak vermek yeterlidir:

Bana kadın şoför derler
Aşarım uçan kuşu
Bana deli şoför derler
Tırmanırım yokuşu

Yolda kornamı çalarım
Erkekleri parçalarım
Yolda yarış yaparım
Güzellere çatarım

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

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

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

Haydi Nebahat abla
Dodge arabana atla
Dümenimiz yolunda
Gazla ablacığım gazla

Taksim, Şişli, Sarıyer
Durmadan hemen gider
Ablacığım ne olur
İstinye`de duruver

ZEYL: ARGOYA DİKİZ

Şoför argosu, genel argo içinde müstakil bir alan oluşturacak kadar zengin malzeme içerir ve ondaki bu zenginliğin bir sebebi de soydan gelen birikimidir. Şoförün nesebi kurcalandığında, ceddinin yeniçeri artıklarına kadar uzanmasının mümkün olduğu farkedilir. Ocağın kaldırılması yeniçeri güruhunu dağıtmış olsa da onların teşkîlâtlanma kabiliyeti, İstanbulluda uyandırdığı korkuyle karışık hürmet hissi aynen yaşamayı sürdürür. İlk yeniçeri artıklarının kahveci, bir sonraki neslin tulumbacı ve nihayet, takip eden neslin de kabadayı oluşu bu ruhun yaşamasına yardımcı olmuştur. Esnaftan haraç toplamayı yeniçeri cedlerinden mîras kalan tabiî bir hakmış gibi sürdüren kabadayı, esnaf gruplarının ve örgütlenmelerinin içinde de kendine dâimâ sağlam bir yer bulur. Bilhassa kayıkçı, hamlacı gibi maîşetini bileğinin gücüyle temin eden amele grupları arasındaki hiyerarşinin en üst makamını kedhudâ olmuş bir kabadayı temsil eder. Loncalaşmakta hayli geç kalan araba sürücüleri de mâkul bir haraç mukabilinde bıçkın bir reise bağlanmayı ve onun himayesinde rahat etmeyi çıkarlarına daha uygun bulurlar. Reis, arabacılar arasındaki münakaşaları halleder, sürücülerin çalışacakları semtleri belirler, farklı kabadayılara bağlı değnekçiler arasında çıkan gövde gösterilerinde kendi sürücülerini korur. Sonraları, omnibüsler belirdiğinde, onların kadrosunda da bu geleneğin parçası olan birileri mutlaka bulunur. Nadiren biletçinin, sıkça da haydacının dahil olduğu görülür; lâkin, tulumbacı-arabacı soyundan gelmeyen bir vardacıya rastlamak asla mümkün değildir. Otomobillerin belirmesi ve taksi yahut dolmuş olarak hizmet vermeye başlaması bu geleneği sona erdirmez. Otomobil arabanın, şoför arabacının yerini alırken, kabadayı da artık taksi duraklarının başköşesinde oturup haracını beklemeyi öğrenecektir.

Yeniçeri, İstanbul'un en zengin argolarından birine sahipti. Sonraları *"bitirim"*, *"bıçkın"*, *"külhanî"* gibi sıfatlar yakıştırılan bu dil içi dil, taşıdığı özel sözlüğünü her çağın yeniliklerine göre değiştirip geliştirerek, XX. asra kadar ulaştıracaktır. Arabacı-şoför tipi, yıkıl-

ŞAHIS ADLARI İNDEKSİ

A

Abbas Halim Paşa, 30
Abbas Hilmi Paşa (hıdiv), 16
Abdullah Sabri (Hocaoğlu) (bk. Yılmaz Dokuzoğuz)
Abdurrahim Efendi (şehzâde), 96
Abdurrahman Efendi (Acem), 31, 32
Abdülhamid (II., sultan), 25-27, 33, 194
Abdülmecid (sultan), 16
Abdüsselâm Efendi (tütüncü), 81
ADIVAR, Abdülhak Adnan, 73, 74
ADIVAR, Halide Edib, 54, 110
AĞAÇKOPARAN, Leyla, 110
AĞAOĞLU, Adalet, 146, 149, 151
Ahmed Cemâl Nâbedid Bey, 35
Ahmed Cevdet Paşa, 16
Ahmed Esad Paşa (sadrıâzam), 30
Ahmed Haşim Bey, 73
Ahmed Paşa (Firarî), 16
Ahmed Paşa (Züheyr-zâde), 31, 32
Ahmed Rasim Bey, 53
Ahmed Tevfik Bey (İbnülcemâl), 52
AKAD, Lutfi Ömer, 56
AKALIN, Azmi Ömer, 52
AKBIYIK, Abuzer, 134
AKBULUT, Dilek, 62
AKÇOR, Muhiddin, 183
AKIN, Enis, 182
AKIN, Sunay, 31
AKTAŞ, Turgut, 124, 129
AKSAL, Sabahattin Kudret, 200
AKSOYAK, İ. Hakkı, 204
ALCORN, Marshall W., 165
Alexandre (prens), 28
Ali (hz.), 64
Ali Efendi (Basîretçi), 45
ALLEN, Thomas, 196
ALTINEL, Şavkar, 193
ALTUNTAŞ, Baybars, 184
ALÛS, Sermet Muhtar, 31, 32, 171
APAYDIN, Talip, 146, 149
ARDAĞI, Adnan, 55, 56, 164
Ârif Efendi (Kedhudâ-zâde), 16
Ârif Zeki Bey (terzi), 39
ARNOOTI, Leonidas, 26
ARSEVEN, Celâl Esad, 30
Arthur (kral),
ASYA, Arif Nihad, 136, 183
ATABEYOĞLU, Salâhaddin Enis, 38, 175
ATAÇ, Nurullah, 126
ATATÜRK, Mustafa Kemâl, 37, 96-97
ATAY, Falih Rıfkı, 100, 101
ATEŞ, İsmail, 101
Auro d'Alba (bk. Umberto Bottone)
AYGEN, Reşat Enis, 176
AYGÖREN, Şerife, 158
AYLAN, Gürkal, 168
Aziz Paşa (prens), 30

B

BACON, Roger, 68
BAJU, Anatole, 69
BALINT, Michael, 122
BALLARD, James G., 119, 128, 145
(BARANER), Suad Derviş, 40, 86, 94, 95, 139
BARBAROS, Orhan Midhat, 189
BARTHES, Roland, 75
BAŞER, Gülce, 205
BAŞGÖZ, İlhan, 169
BAŞKUT, Cevat Fehmi, 165, 181
BAUDELAIRE, Charles, 129
BAUDRILLARD, Jean, 121, 138
BAYDUR, Mehmet, 200
BAYLEY, Stephen, 143
BAYŞU, Abdullah Nail, 87
BAYŞU, Osman, 87
Bekir (Sarı), 96
BELER, Nuri Aziz, 148
BELER, Turan Aziz, 49, 111, 147, 148, 160
BENİCE, Ethem İzzet, 111, 158
Berâtî (bk. Mustafa Kıçkı)
BİGAT, Raşid, 100
BİRİNCİ, İhsan, 35
BİRSEL, Özdemir, 84
BİRSEL, Salâh, 84
BOLAYIR, Ali Ekrem, 35
BOLÇAY, Ezgi, 67, 173
BORA, Tanıl, 74, 75
BORAR, A. Karaca, 116
BORDEN, I., 163
BOTTONE, Umberto, 70
BUĞRA, Tarık, 86
BURAK, Sevim, 116, 117, 151

C

CAMPANELLA, Tommaso, 68, 77
ČAPEK, Karel, 71
Cemâl Paşa, 100
Cemil Bey (tanburî), 113
Cenab Şehabeddin Bey, 62
CHILDS, William J., 123
CİMCOZ, Salâh, 30
CITROËN, André, 129, 185
CLARKE, Deborah, 195
Coşkun Ozan, 175
CUGNOT, Nicolas J., 11
CSIKSZENTMIHALYI, Mihaly, 178
CUMALI, Necati, 60, 90
cummings, e. e., 144

Ç

ÇAKMAK, Fevzi, 97
ÇAPIN, Halit, 134-136
ÇETİNER, Yılmaz, 30

D

DAĞLARCA, Fazıl Hüsnü, 15
DANİŞ, Naci Sadullah, 101
DENNISON, Mariea C., 144
DEREK, John, 123
DICHTER, Ernest, 146
DOĞAN, Can, 87
DOĞANER, Ali, 169
DOKUZOĞUZ, Yılmaz, 178, 179
DORUK, Belgin, 84, 85
DÖKMEN, Üstün, 120, 169
DURGUN, Bülent, 42
DURMAZ, Gülay, 204

E

EDGEWORTH, Francis Y., 189
EDISON, Thomas, 148
Eflâtun, 123
EHRENBURG, Ilya, 129, 185
ELGEN, Güner, 115
ELGEZDİ, Elmira, 145
Emin Bey (mîralay), 66
ENGİN, İlhan, 168
ENGİN, Vahdettin, 31
Enver Paşa (Harbiye Nâzırı), 96
ERDİNÇ, Fahri, 136
ERDURAN, Refik, 51
ERGÜDEN, Işık,
ERKSAN, Metin, 108
ERMAN, T., 169
ERSOY, Feride, 183
ERSOY, Mehmed Âkif, 183
ERTEM, Sadri, 172
EYÜBOĞLU, Bedri Rahmi, 67, 129
EZİNE, Celâleddin, 174

F

Faik Bey (Ziraat Nezareti'nden), 42
Fatma Aliye Hanım, 54
Ferruh Verdi Bey (fabrikatör),
Fikret Bey (kurs), 97
FITZGERALD, F. Scott, 130
FOLGORE, Luciano, 70
FORD, Henry, 129, 148, 201
Franz Ferdinand (prens), 36
FREUND, Peter, 120, 157, 164

G

GARAN, Bahanur, 85
GAUTIER, Théophile, 72
GINGRAS, Yves, 69, 105
GİRİK, Fatma, 108
GIUCCI, Guillermo, 69, 70
GLANVILL, Joseph, 68
GORZ, André, 152, 190
GOURMONT, Rémy de, 72
GÖKÇE, Orhan Rahmi, 95
GÖKHAN, Halil, 157
GÖKŞEN, Erol, 85
GÖNÜL, Vecdi, 197
GÖVSA, İbrahim Alâeddin, 63
GÜÇLÜ, Faruk, 168
GÜLERSOY, Çelik, 24
GÜNDÜZ, Aka, 42, 92, 94
GÜNTEKİN, Reşat Nuri, 59, 72
GÜRBÜZ, Işın, 106
GÜRPINAR, Hüseyin Rahmi, 48, 49, 54

H

Hakiki Kabakçı (bk. Mesut Kocabaş)
Hakkı (Arap), 97
Halid Efendi (aşçı), 44
HANCOCK, Walter, 27
Hasan Râmi Paşa (bahriye nâzırı), 20
HAZİNSES, Sami, 87, 108
HEKİMCİ, Sâmi, 190
Hiram Paşa, 34
HUGO, Victor, 72
HUXLEY, Aldous, 119
Hüseyin Nadir Bey, 140, 141

I

ILGAZ, Rıfat, 45, 47
IŞIK, Ayhan, 85, 155

İ

İbrahim Şuâeddin Efendi, 113
İLHAN, Attilâ, 108

J

JASIEŃSKI, Bruno 70
JEFFERSON, Robert L., 28

K

KAÇAN, Metin, 150, 151
Kadri Baba (şoför), 97
KAPTANOĞLU, Ali (bk. Attilâ İlhan),
KARAKIŞLA, Yavuz Selim, 31
KARAKURT, Esat Mahmut, 50, 112, 158, 189
KARAOSMANOĞLU, Yakup Kadri, 38, 64, 159
KARAY, Refik Halid, 9, 45, 49, 65, 73, 110
KAYA, Doğan, 173
KAYA, Ziya Ahmed, 99
KERR, J.,
KIÇKI, Mustafa, 96-98
KILIÇARSLAN, Hasan, 97
KISAKÜREK, Necip Fazıl, 62
KOCABAŞ, Mesut, 67, 173
KOCAGÖZ, Samim, 78, 79
KOLESNIKOFF, Nina, 70
KONUK, Osman, 119
KORKMAZGİL, Hasan Hüseyin, 182
Köroğlu, 146
KÖSE, Elifhan, 150
KUNDERA, Milan, 123
KUNTAY, Midhat Cemâl, 38
KURTİPEK, Ayşe, 62
KURTOĞLU, Şükrü, 183
KÜÇÜKERMAN, Önder, 36-37
KWINTER, Sanford, 120

L

LACAN, Jacques, 150
LEFEBVRE, Henri, 105, 106, 162
LEONE, Mario, 128
LINDBERG, Charles, 148

M

M. Salih Bey (İslâm-zâde), 40
Mahmud (II., sultan), 14, 15
Mahmud Ekrem Bey (Recâi-zâde), 17, 65
Mahmud Şevket Paşa (harbiye nâzırı), 36
Mahmud Yesari Bey, 24, 64, 82, 87, 169, 192
MARINETTI, Flippo, 69, 70
MARTIN, George, 120, 157, 163
MAYAGOITIA, A., 70
McKIGAY, Alexander, 28
Mehmed Ali Bey (yüzbaşı), 42, 97
Mehmed Nazmi Bey, 34
Mehmed Reşad (sultan), 26, 34
Mestan (Şumnulu), 20
Michel-Angelo, 123
MORE, Thomas, 68
MORGAN, John P., 129
MORKAYA, Burhan Cahid, 37, 100, 101, 113, 114, 158, 160, 188, 192
MORKAYA, Samiye Cahid, 113, 114
MORTAN, Sami, 127
MOTLEY, Williard, 123
Muammer Hanım (şoför), 107
Muhyiddîn-i Arabî, 122, 123
MUNGAN, Murathan, 48, 118
Muradiye Hanım, 134
Mustafa (Üsküdarlı Kel), 97
MÜREN, Zeki, 87

N

NAGAO, D., 70
NARLI, Mehmet, 191
NAYIR, Yaşar Nabi, 15
NECATİGİL, Behçet, 193
Necmi Bey (Yenişehirli), 32
Nejat Verdi Bey (fabrikatör), 43
NESİN, Aziz, 164
Nezihe Muhittin Hanım, 165

O

O'CONNER, Nicholas, 28
OKAN, Tanju, 47
OKYAY, Tarık, 44, 47
ORHON, Orhan Seyfi, 66, 73
OZANSOY, Halid Fahri, 71

Ö

ÖĞÜTÇÜ, Orhan Kemal, 56, 64, 141, 142, 157, 184, 186, 187
Ömer Seyfeddin Bey, 58, 72, 115
ÖZGÜL, M. Kayahan, 144
ÖZLÜ, Demir, 146

P

PACKARD, Vance, 146
PAMUK, Orhan, 142, 155, 182
PARLA, Jale, 10, 168, 203-205
PENNER, B., 163
PICABIA, Francis, 144
PIRSIG, Robert M., 61, 193
Pir Sultan Abdal, 146
PRINCIP, Gavrilo, 36
PROST, Henri, 50
PULTAR, G., 169

R

RABAN, Jonathan, 153
RAN, Nâzım Hikmet, 70, 71, 172
RELPH, Edward, 152
RENDELL, Jane, 163
Rıza Bey (ziraat müdürü), 42
Rıza Paşa (serasker), 16
RİFAT, Oktay, 115
RIPPERT, Otto, 72
ROCHBERG-HALTON, Eugene, 178
ROSNY, J.-H., 52
RUPPERT, W., 155
RUSSELL, Bertrand, 71
RUSSO, David, 34

S

Sabahattin Âli, 186
SAFA, Peyami, 38, 75, 85, 86, 122, 141, 157, 175, 176
Salâhaddin Bey (Şişli'den), 97
Salih Paşa, 34
SAYAR, Kemal, 122, 163, 184, 191
SAYDAM, Nejat, 84
SAYGI, Aysel, 87
SCHAEFFER, Robert, 194
SCHATLEBEN, William, 196
SEBER, Cemal Süreya, 178
SEDES, Selâmi İzzet, 66, 110, 130, 147, 155
SEKMEÇ, Ali Can, 57
SELÇUK, Münir Nureddin, 197
SELEK, Mustafa Münim, 26
Semiha Hanım (hânende), 107
Server Bedi (bk. Peyami Safa)
SEVENGİL, Ahmet Refik, 76
SEZER, Selçuk, 89

SEZİN, Sezer, 108
SHAKESPEARE, William, 87
SHARMA, Robin, 184
SHELLER, Mimi, 197
SMITH, Edward, 144
SPESTI, Ludwig, 34
Sofia (düşes), 36
STRAVOLO, Arturo, 32
SÜMER, Faruk, 62

Ş

ŞENÇALAR, Kadri, 65
Şükran Hanım (hânende), 65

T

Talât Paşa (sadrıâzam), 37
TALÛ, Ercümend Ekrem, 64
TAMER, Ülkü, 97
TANER, Haldun, 47, 183
TANPINAR, Ahmet Hamdi, 58, 77, 81
TANSU, Samih Nafiz, 15
TARHAN, Abdülhak Hâmid, 101
TARHAN, Lucienne Hâmid, 101
TARUS, İlhan, 72
TEKELİ, İlhan, 44, 47
TEKİN, Latife, 150, 151
TEOMAN, Sabahattin, 177
TERZAKYAN, Peruz Hanım, 20
Tevfik Bey (kurs), 97
Tevfik Fikret Bey, 53
THOMPSON, Edward P., 195
TİMUÇİN, Afşar, 75
TOPÇU, Nurettin, 74
TOROS, Taha, 30
TURAN, F. Ahsen, 67, 173
TURHAN, Salih, 134
TÜRK, M. Taner, 150
TÜRKALİ, Vedat, 56, 155

U

UÇAR, Aslı, 152
ULUNAY, Refi Cevad, 26
ULUSAN-ŞAHİN, Şayan, 65
URRY, John, 197
UŞAKLIGİL, Halid Ziya, 19, 31

Ü

ÜLKEN, Hilmi Ziya, 135
ÜN, Memduh, 56
ÜNSAL, Nursal, 87

V

Vâlâ Nûreddin Bey, 127, 153
VARBAI, Amaro de, 28
VARVEREN, Adnan, 91
VASSAF, Gündüz, 120
VEBLEN, Thorstein, 171
Velid Ebuzziya Bey, 82
VIRILIO, Paul, 139, 146, 197

W

WAGNER, Martin, 50
WATT, James, 11
WEINBERG, Sigmund, 33
WHARTON, Edith, 196
WHITTALL, Richard, 27
WISHNITZER, Avner, 204
WOLLEN, P., 128

YALÇIN, Hüseyin Cahid, 18
YAMAÇ, Cavit, 58
YEĞİN, Şemsa,
YILDIZ, Netice, 204
YILMAZ, Adile, 169
YILMAZ, Atıf, 108
YILMAZ, Tuna, 69
YİĞİTER, Burhanettin, 134, 135
YİĞİTER, Hacer, 135

Zîver Paşa, 34

Y

YİĞİTER, Kadriye, 134, 135
YÖNSEL, Peride Celâl, 124, 125, 151, 159, 189
Yûnus Emre, 146
(YURDATAP), Selâmi Münir, 40
Yûsuf (hz.), 204
YÜCEL, Can, 149
YÜCEL, Tahsin, 75, 145, 184, 199

Z

Ziyad Ebuzziya Bey, 82

DİKİZ AYNASINDAN

Otomobile Binmiş Edebiyat

Derleyen:
M. Kayahan Özgül

ÖTÜKEN

YAYIN NU: 1765
KÜLTÜR SERİSİ: 983

T.C. KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI
SERTİFİKA NUMARASI: 49269

ISBN: 978-625-408-207-8 978-625-408-201-6 (Tk)

www.otuken.com.tr | otuken@otuken.com.tr

ÖTÜKEN NEŞRİYAT A.Ş.®
İstiklâl Cad. Ankara Han 65/3 • 34433 Beyoğlu-İstanbul
Tel: (0212) 251 03 50 • (0212) 293 88 71 - Faks: (0212) 251 00 12

Editör: Göktürk Ömer Çakır-Oğuzhan Murat Öztürk

Kapak Tasarımı: GNG Tanıtım

Dizgi-Tertip: GNG Tanıtım

Kapak Baskısı: Pelikan Basım

Baskı: ÇINAR MATBAACILIK VE YAY. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Yüzyıl Mah. Matbaacılar Cad. Ata Han No:34 K:5
Bağcılar / İSTANBUL Tel: (0212) 628 96 00
Sertifika No: 45103

Kitabın bütün yayın hakları Ötüken Neşriyat A.Ş.'ye aittir.
Yayınevinden yazılı izin alınmadan, kaynağın açıkça belirtildiği akademik çalışmalar ve tanıtım faaliyetleri haricinde, kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz; hiçbir matbu ve dijital ortamda kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayımlanamaz.

İstanbul- 2021

İÇİNDEKİLER

Seçerken 13

Otomobil Geçerken 15
İbrahim Alâeddin Gövsa

Otomobil 16
Ömer Seyfeddin Bey

Direklerarası'nda Hanımların Otomobille Gece Piyasaları 17
(imzasız)

Ramazan Hasbıhâlleri-13: Zavallı Arabalar… 19
Cenab Şehabeddin Bey

Otomobilde 22
Hüseyin Nadir

Kumandanın Şoförü 26
Reşad Nuri Güntekin

(Başlıksız) 34
Reşad Nuri Güntekin

Bir Otomobil Seyranı 37
(imzasız)

Otomobilli Hırsız 40
Mahmud Cahid

Ehven-i Şer 45
Selâmi İzzet Sedes

Otomobile Dair 47
(imzasız)

Kadınlar Şoför Olursa! 48
Orhan Seyfi Orhon

Otomobilin Hızı 50
Memduh Şevket Esendal

Şoför 56
Ziya Ahmed Kaya

Otomobiller 57
Ahmed Haşim Bey

Bir Şoförün Hâtırâtı 58
Peyami Safa

Bir Polis Hafiyesinin Hârikulâde Maceraları'ndan 61
Alev Can

Kadın Şoför Kantosu 66
Semiha Hanım

Bir Genç Şoföre Mektup 67
Osman Cemâl Kaygılı

Dikiz Aynaları 68
Ahmet Hidayet Reel

Şoförün Derdi 71
Ahmet Hidayet Reel

Klaksonun Sesi... 74
Ahmet Hidayet Reel

Şoför 77
Aka Gündüz

Şoförün Felsefesi 79
Ahmet Hidayet Reel

Korkunç Bir Otomobil Kazası 81
Nâzım Hikmet Ran

Esrarengiz Otomobil'den 83
Cemil Cahit Cem

İstanbul Yasağı 85
Akbaba

Otomobilin Ezdiği Kadın 86
Sedat Simavi

Kadın Şoför 88
Ercümend Ekrem Talû

Otomobilden Sakınınız! 91
Refik Halid Karay

Otomobil Yarışı 94
Ercümend Ekrem Talû

Avrupa'da Otomobil ile 9000 Kilometre 96
Ahmet Şükrü Esmer

Otomobilde Bir Adam 98
Peyami Safa

Kız Kaçıran Şoför 101
Peride Celâl Gencay

Uçan Otomobiller 105
M. Hulûsi Dosdoğru

Şoför! Dikkat!... 106
Solmaz

Şoför Bedbin, "Müşteri Artık Zümrüdüanka" Diyor 109
Suad Derviş

Şoför 115
Reşat Nuri Güntekin

Otomobil Yüzünden 118
Orhan Seyfi Orhon

Şoförden Kurtulmak İçin 121
Yengeç

Oto-man 123
Aka Gündüz

Otomobilin Taksidi Şerefine 127
Zeki Cemal Bakı

Otomobille Avrupaya'dan 130
Necmeddin Rifat Yarar

Bozuk Otomobil 134
Şeytançekici

Otomobil 137
Refik Halid Karay

Otomobil! 140
Mirasyedi

Bir Otomobil Gezintisi! 142
Kâmran Şerif Saru

Bir Otomobil Kazası 145
Hikmet Feridun Es

Kadın ve Otomobil 149
Aka Gündüz

Eski Günlerde Otomobil 151
Sermed Muhtar Alûs

Otomobilde Cinayet 155
Hadiye İclâl

Bir İbtilâ 159
Hikmet Feridun Es

İşgüzar Şoför 162
Şeytan

Halazâdemin Otomobili 165
Sermed Muhtar Alûs

Son Arabacı 170
Cevad Fehmi Başkut

Şöfer Ali 174
Kâmil Yazgıç

Şoför Türküsü 177
Şinasi Özdenoğlu

Paşa Şoför 178
Paşa Kâzım

Bir Şoför 180
Ahmet Hidayet Reel

Lâstik Dâvâsı 184
Zahir Sıdkı Güvemli

Otomobil 185
Ceyhun Atuf Kansu

Çıngıraklı Otomobiller! 190
Ertuğrul Şevket Avaroğlu

Bir Otomobil Sevdası 193
M. Oktay Dizdaroğlu

Kusura Bakmayın Amma... 196
Kerime Dinççağ

Dinar Yolunda Devrilen Bir Ford'un Şoför Ahmet İçin Yaktığı Ağıt 198
Can Yücel

Şoför Aranıyor 200
Kemalettin Tuğcu

Fren 203
Ünal Ş. Tekinalp

Cihan Şoförü 209
Samim Kocagöz

Kâtip ile Otomobili 217
Bayraklı

Dolmuş 221
Mesude Gürel

Mavi-Doç'tan 227
Tarık Buğra

Yeni Oyuncak 229
Fahri Celâl Göktulga

Şoför 230
Fahri Celâl Göktulga

Bir Resmî Araba Anlatıyor 233
Konuşan: Arabacı Arap Mehmet

Trafik 236
Yüksel Baştunç

Otomobil Kazası 239
Hakkı Ercan

Şoför! 244
Yusuf Ziya Ortaç

Kuduz Otomobiller 246
Peyami Safa

Cadillac 248
Sabahattin Teoman

Bir Trafik Kurbanı! 250
Bedii Faik

Tekmil Şoförler İçin 254
Halim Yağcıoğlu

Otomobilcinin Duası 255
Pertev Şenozan

Maroken Koltuk 256
Ali Rıza Erdener

Altın Saat 257
Sadi Bülbül

Arabama Aldığım Yabancı ile Korkulu Gidiş 260
Sadi Bülbül

Bir Kavga, İki Yalan ve Sonra Çok Mesut Bir Sonuç! 265
Sadi Bülbül

Şoför Milleti'nden
Mustafa Kıçkı Berâtî
- Dolmuş Dolmuş 271
- Satar Bileti 272
- Radyatörde mi? 273
- Trafikçi 274
- Uçar Gider 275
- Karakış 276
- Tozarım 277
- Bizim Şarkı 278

Dolmuşun Kapısı 279
Aziz Nesin

İnşallahla Maşallahla'dan
Ümit Yaşar Oğuzcan
- Taksi Şoförü 288
- Dolmuş Şoförü 288
- Hususi Şoförü 288
- İyiyle Kötü 289

Sarı Rolls Royce 290
Demir Özlü

Cihan Şoförleri 294
Samim Kocagöz

Teknolojide Teknik Şiir Denemeleri'nden
Enver Tuncalp
Otomobil 299
Fren Patladı 300
Akü 301
Far Gibi 302
Direksiyon 303
Piston 304
Diferansiyel 306

Dolmuş 307
Bedri Rahmi Eyuboğlu

Ford Mach I'ı Tanıyor Musunuz? 308
Sevim Burak

Ford 312
Arif Nihat Asya

Dikiz Aynası'ndan
Ümit Yaşar Oğuzcan
Trafik (1977) 314
Trafik (1982) 314

Opel'den 316
Faik Baysal

Beyaz Peugeot 321
Ahmet Güntan

Hatay'da Bir Rolls-Royce 322
Enis Batur

Pembe Ellialtı 323
Enis Batur

Tombilimafil... 327
Hulki Aktunç

Jaguar 329
Peride Celâl

Arabalarım 331
Erhan Bener

Koşma 335
Âşık Yorgunî

SEÇERKEN

Otomobil denen şeytan arabasının bir figür ve imge olarak edebiyatımıza yansımalarını değerlendiren *Bindik Bir Alâmete…* adlı kitabı çalışırken, *"içinden otomobil geçen"* pekçok metne göz atmak gerekti. Çalışmanın aslî maksadı, hastalıklı bir biçimde başlayıp bir türlü sağlık kazanamayan makina-insan ilişkisine dair, edebiyatın otomobil üzerinden verdiği cevabı tartmak olunca, bu metinlerin büyük bir kısmı kullanılamadı. Elinizdeki kitap, incelemeye malzeme olmuş veya olamadan kalmış metinlerden yapılan bir seçkidir. *"Antoloji/ güldeste"* değil, bir *"seçki"*dir; zîrâ, seçiminde estetik yerine, tematik sebeplerin öne çıktığı metinlerle ancak *"müntehabat/ seçki"* hazırlanabilir.

Bu seçkide yer alan periyodik yazıları edebiyat adamlarının kaleminden çıktığı için değerli… Yoksa, otomobil için ilginç ve önemli metinler yazmış pekçok kalemşora rastlandı. Yine de kitapta çoğunluğu hikâye ve şiirler oluşturuyor. İzahı kolay bir iki istisna hariç, roman ve oyunlardan parça almamak özel tercihim oldu. Metinler kronolojik şekilde sıralandı ve böylece, edebiyatta otomobilin yeri hakkında okurun bir kanaat edinmesi umuldu. Erişilemeyen pekçok metnin yanında, bir farklılık veya zenginlik katmayacağı düşünülerek seçkiye alınmayanlar da çoktu. Netîcede, şunu unutmamak gerek: *Bindik Bir Alâmete…* kendi alanında atılmış ilk adımdır. Onun eksikleri tamamlanırken, seçkisinin de hacim ve çeşitlilik kazanacağı şübhesiz… Sözgelimi, Erhan Bener'in *Arabalarım* kitabı, Enis Batur'un "Çarpışan Otomobiller İçin Bir Elifba Denemesi" veya Nahid Sırrı'nın "Bir Otomobil Yolculuğu" gibi nasıl değerlendireceğimden emin olamadığım pekçok metin yerliyerini buldukça, hem inceleme kısmı gelişecek, hem de seçkisi…

Tematik bir çalışma yapmak için kolları sıvayanlar iyi bilir; asla son nokta konulamaz. Bir taşra matbaasında basılmış da varlığı tamamen unutulmuş bir roman her ân önünüze çıkabilir ve o zamana kadar verdiğiniz hükümleri silbaştan yenilemek zorunda kalabilirsiniz. Bir gazete köşesinde farkedilmeyi bekleyen ne fıkralar, hikâye-

ler, ne tefrikalar vardır ki, bir kere elinize geçse, çalışmanızın seyrini değiştirir. Belki de bugün ak dediğinize kara dedirtecek birkaç oyun teksti tozlu bir dramaturji kütüphanesi rafında öylece bekleşip duruyordur, bilemezsiniz. Mümkün olduğunca çok metinle göz göze gelebilmeniz için, imeceye inanmış, paylaşımcı tanıdıklarınız olmalı. Benim şansım İbrahim Özen, Erol Gökşen gibi çalışkan ve yardımsever dostlarımın varlığıydı. Onlar olmayaydı, kimbilir kaç eserin varlığından habersiz kalırdım. Hepsine ferâde ferâde teşekkür ederim; varolsunlar. Belki yeni yeni arkadaşlar edinirim ve onlardan gelen metinlerle kitabı ve seçkiyi daha da geliştiririm. Belli mi olur?

Şimdi sıra geldi bir makinanın edebiyat adamlarına neler söylettiğini görmeye… Buyurun otomobille uzun bir tenezzühe… Safa olsun efendim.

M. Kayahan Özgül
mimkafelif@yahoo.com

OTOMOBİL GEÇERKEN

İbrahim Alâeddin (Gövsa)[1]

Elinde safha-i târîh-i pür-meâlîsi
Fütûr içinde şu âfâkı bekleyen Türk'ün
Açıldı şimdi bütün âti-i zılâlîsi
Fakat netîce ve maksad uzakta kaldı bugün

Evet, seviyye-i irfânda Garb'a nisbetle
Görünce bizdeki noksânı sızlıyor kalbim.
Bu hatveler mütenâsib değil o sür'atle;
Nasıl yetişmeli bilmem ki âh yâ Rabbim!

Geçende caddede olmuştu bağteten peydâ
Bizim lisanda henuz ismi olmayan araba
Ki bir nazar bile yetmezdi seyr ü sür'atine;

Göründü hande-i hayret bütün dudaklarda;
Koşardı pîşine herkes görüp sokaklarda
Kıyâm eder gibi Garb'ın dehâ-yı san'atine.

–22 Teşrîn-i evvel 323–

Güft ü Gû, Trabzon, 1326, İkbâl Matb., s. 62-63.

[1] Şiirin ilk basılışı *"A. Ulviye"* imzasıyle *Demet Mecmûası*'ndadır (Nu. 7, 29 Teşrîn-i evvel 1324).

OTOMOBİL

Ömer Seyfeddin Bey

Dururken müdevver ve mehîb tırtıllara benzeyen şişman tekerlekleri o kadar çılgın ve hadîd koşar ki, üstündekilerin ufk-ı rü'yetlerinde raks-ı teâkubla canlanan menâzır-ı dûr-â-dûr tamamıyle silinir. Muntazam ve yek-âhenk gürültüsünün aks-i ciddiyyetinden fennin mağlûb olunmaz bir timsâl-i muzafferiyyeti olduğu mahsûstür; mecbûrî bir ihtiram, âciz bir inkıyâd ile kendisine yol verilir. O, makinistinin çirkin maskesiyle dâimâ önüne bakarak, mütemeddin bir ejder gibi mağrur, geçer ve kaldırdığı kesif tozların içinde kaybolur. Mutlaka zengin ve bahtiyar olan sahibi, hâssaten sahibesi muhîtâtı gözlerine serâb-âlûd bir hayâl-i firârî yayan bu hezeyân-ı mücessemi derin bir muhabbetle sever. Bu tayerân-ı hâkî hayatlarının en müntehab bir vâsıta-i huzûzudur. Onun üstünden asla inmemek, bütün sâât-i teneffüslerini onun üstünde geçirmek ve altlarındaki kütle-i akur ile bütün ezeliyeti dolaşmak tahayyül ederler. Fakat birgün âteşîn bir feryad... Bu tahammül edilemeyecek derecede fecî'dir; otomobil yavaşlanır, sonra durur. Bank sür'atle açılır; çehreleri en insafsız bir esefin zıll-i ezâsıyle kararan iki vücut sarhoş gibi geriye koşar ve köpeğini kovalarken bu mecnun sür'atin önünden kaçamayan köylünün zavallı çocuğunu kanlar içinde bulurlar! Otomobilin baştan savulması, muhâkeme, hüküm, tazmînat... Hepsi öldürücü bir hummâ-yı dimâgînin zâlim ve işkenceli nöbetleri gibi huzûr-ı mâzîye inkılâb eder. Lâkin, kalan vicdan azaplarıdır! Yıllar geçer; otomobilin sahibesi, asabî ve bîçâre kadın sokaktan geçmesi muhtemel olan bu kâbûs-ı müteharriki asla, asla asla görmemek için evinin dâimâ arka salonunda oturur; dışarı çıkamaz ve pişman olunmuş bir zevk-ı ifrâtın cinâyet-i bî-haberinden mütevellid gayr-ı kabil-i kabil-i tesellî matemini tutar. Herşeyi pek çabuk unutmağı kavâid-i hıfzu's-sıhhadan addeden zekî zevc bu inzivâ-yı yeldâ-yı nedâmeti münasebetsiz ve tahammül edilmez bir illet-i asabiyye telâkkî eder ve zevcesinin ferdâ-yı âfiyetinde eskisinden daha serî', son sistem bir otomobil almayı ıztırab-bahş bir sabırsızlıkla düşünür.

Haftalık Serbest İzmir Gaz., Nu. 22, 13 Muharrem 1326.

DİREKLERARASI'NDA HANIMLARIN OTOMOBİLLE GECE PİYASALARI

Ne idi o hâl, ne idi o rezalet? Herkes beht ü hayret içinde kaldı. Saat beşi geçmiş, altıya geliyordu. O çapkın sesli otomobil Vezneciler'den şûhâne öte öte geldiğini haber verdi. Bütün nazarlar o tarafa çevrildi. Ne görseniz iyi!... Otomobil açık, içinde iki kadın, müslüman kadınları!... Başlarında telli birer başörtüsü, Direklerarası'nın tûfân-ı ziyâsı arasında parıl parıl parlayarak celb-i enzâr ediyor. Şeffaf bir tül, kabartma tuvaletler üstüne süs için konmuş. Göğüsleri küşâde, kollar dirseklere kadar açık... Dirseklerini otomobilden hârice çıkarmış, ellerini çenelerine koymuşlar. Çeşmân-ı harîsleri çayhanelerin tâ içerilerine kadar nüfûz ediyor. Kendilerine mütehayyir ve mütehassir atf olunan nazarlarla telâfî ediyor. Öndeki iki şapkalı Freng'in biri otomobili idare etmekte, diğeri yanca oturmuş, gözleri kadınlara mâtuf, elleri *"bomb alert"*i şûhâne öttürüyor. Dudakları mütebessim, müstehzî, bütün enzâr-ı muhterisâne arasında bu nâzenînleri (!) gezdiriyor, Şehzade kubbelerinin nîm-muzlim gölgeleri altından tâ karakola kadar getiriyor. Orada bir reverans yapıyor, yine bu deryâ-yı nûr içinden bir balık gibi süzülüp haremgâh-ı ismetlerine (!) teslim ediyor.

Herkes hayret içinde... Biraz ötede olan iki arkadaş konuşuyorlar:

–Yâhû! Bu ne hâldir?

–Vallâhi hayretten, teessüften başka diyecek yok.

–Acaba kimlerdendir dersiniz?

–Bilmem, sanâdîd-i istibdad âilelerini de menfâlarına almışlardı, zannederim.

–Frenklerin müstehzî tebessümlerini görebildiniz mi?

–Görmek ne demek? Tâ yüreğime kadar işledi!

–Geçenlerde kadınların tesettüre, âdâb-ı İslâmiyyeye riâyet etmelerine itinâ olunmasına dair Emniyyet-i Umûmiyye'ye teblîgat vuku' bulduğunu gazeteler yazıyordu. Acaba polisin nazar-ı dikkatine çarpmadı mı?

–Arkadan polisin bakakaldığını görmediniz mi? Otomobille giden hanımları durdurmak kolay mı? Buna hayli cesaret ister. Ya kadınlar *"Hürriyetimize tecavüz ettin"* diye yarın kocalarını polisin başına musallat ederlerse?

Öteden bir zâbit:

–Ne miskin halk! Gözleri önünde hükûmetin emri, dinin haysiyeti, İslâmiyet'in âdâbı ayaklar altına alınır da ses çıkaran olmaz. Hicaplarından yerlere girecek yahut nefretlerinden yüzlerine tükürecek yerde kimi kaşlarının çekikliğinden, gözlerinin siyahlığından, kimi de kollarının beyazlığından bahsediyor. Bu kadar kanı kurumuş millet, bu kadar esîr-i şehvet olmuş bir kavim, bir memleket halkı doğrusu Bizans'tan başka yerde görülmez.

Sırât-ı Müstakim Mec., Nu. 106, 2 Eylûl 1326, s. 27-28.

RAMAZAN HASBIHÂLLERİ-13: ZAVALLI ARABALAR...

Cenab Şehabeddin Bey

Altı sene evvel Berlin'de nazar-ı dikkatimi celbetmişti ve bunun için *Avrupa Mektupları* arasında şu satırları görürsünüz:

> *"Otobüs, otomobil, elektrikli tramvay gibi yeni vesâit-i nakliyyenin tahkîr zifosları arasında fayton öyle bedbaht, öyle makhur, o kadar mahkûm-ı inkıraz görünür ki, biraz ona imdat ve biraz iâre-i hayat için içerisine atlamayı bir nevi' vecîbe-i merhamet gibi hissedersiniz."*

Şimdi bizde de zavallı arabalar dingilleri üstünde âlâm-ı ihtizârını gıcırdatıyor.

Arabalara acıyorum, çünki onlarla beraber atlar da ölecek. Otuz sene evvel Direklerarası'ndan bir çift Orlov'un açık tırısla geçmesi bir hadise idi; bugün hiç kimsenin nazar-ı dikkatini celbetmiyor. Süslü kupalar biraz modası geçmiş kılıklar gibi, terahhumla karışık bir istihkar uyandırıyor. Sanıyorsunuz ki, mâzîden kalma bir şey, gürültülü bir hatıra gibi geriye gelmiş.

Lâkaydî-i umûmî arasından geçen güzel bir at görünce, içimden *"İşte"* diyorum, *"terakkînin bir kurbanı daha !..."* Buffon'un beşeriyetin en nebîl fütûhâtından addettiği bu şanlı hayvan da medeniyetin demir ve cevvâl tekerleği altında işte ezildi. Hele elli sene daha geçsin; aygın, kısrak, tay, bütün bu ahır cemaati birer müstehâse mahiyetini alacaklar. Torunlarnıza atı ve arabayı resimli kıraat kitaplarında göstereceksiniz ve belki evlâtlarınız Buffon'un at hakkındaki şi'r-i mensûrunu hissedemeyerek eski zamanın bir safderunluğu gibi telâkkî edecekler. Hiç şübhe yok ki, onbeşinci asr-ı hicrî kamuslarında *"eşkin"*, *"tırıs"*, *"rahvan"*, *"dörtnal"* tabirleri gibi *"hara"*, *"baytar"*, *"cündî"* ve *"süvarî"* kelimelerini de bulamayacağız.

Bizim burunlarımızı tahriş eden benzin atı da öldürüyor; hem de üzerek, süründürerek, hergün biraz daha şân ü şerefinden kaybettirerek, işkence ile, zâlimâne öldürüyor! Bana her arabaya bakı-

şımda öyle geliyor ki, onu çeken son çift attır. Âh biz insanlar, ne kadar nankörüz. At, o bizim saadet ve musîbet ortağımız değil mi idi? Asırlardan ve asırlardan beri ikbâl ve idbârımıza aynı metanetle iştirak etmemiş mi idi? Bizimle ister mesîreye, ister melhameye gitsin, gözlerinde aynı sadakati görmez mi idik? Çiçek ve barut kokularından hangisini daha az sevdiğini belli eder miydi? O sizinle beraber oldukça, ateş içinde semender ve çemenzâr üstünde kuzu kesiliyordu, değil mi? Düşman karşısına giderken üzerinizde sancağınızın gölgesini aradığınız kadar da altınızda atınızı arardınız. Sancak dalgalarının şaklaması gibi, atların kişnemesi de mûsikî-i askerîyi itmâm ederdi. Kısâs-ı enbiyâda, tarihte ve masalda mevki kazanmış atlar vardı. Bırakın kudsiyetini, bûse mâlik şöhretini, Husrev'in Şebdîzini ve Şîrîn'in Gülgûnunu hepimiz biliriz. Eskiden, zenginler hatırlarız ki, atlarını mâşûkalarından ziyade süslerlerdi. Sırma işlemeli kadife hâşeler, murassâ gemler, altın kakmalı başlıklar, gümüş üzengiler ve daha neler ve neler yoktu. Zâbitlerin üniformaları ve yâverlerin kordonları ile beraber, atların takımları da son hadd-i besâtete düştü. Süslü süvarî kalmadı ki, atlar süslensin. Arabalarda taze hanımların başlarında oyalı hotozlar görüyoruz mu ki, atların yelelerinde ipek kordelalar arayalım?

Dün giyindirip kuşattığımız atları, bugün tramvayların önünden azlettik, yarın da hiç şübhem yok, arabaların önünden sökeceğiz. Daha şimdiden, dikkat ediniz, bazen aylar geçiyor da *"at"* kelimesini telâffuz ettiğimiz veya telâffuz edildiğini işittiğimiz olmuyor. Kibar gençlerin pek ziyade rağbet ettikleri bir san'at-i fürûset vardı. Lostrin çizmesinde şıkırdayan mahmuzuyle bir küheylân üstünde gördüğünüz delikanlı bütün akranının mağbûtu idi. Hâlbuki, pek yakında mahmuz mum makası gibi mevki'-i isti'mâlden sükut ile Bedesten'de antika camekânlarına girecek. Zamanımızda yalnız harp zenginleri ile nâzırlar otomobillerinde giderken beygirden bahsediyorlar. Kırkbeş yahut altmış beygir kuvvetinde diyorlar. Vah bîçâre at, demek ki bundan sonra beygir kuvveti nâmıyle ancak tâbîrât-ı mihânikiyye sırasında akla geleceksin!

Atlar da –bilmem dikkat ediyor musunuz– öyle uslandılar ki… Gûyâ mâruz oldukları cereyân-ı inhitat onların sirkelerine su kattı. Şimdi hiç onların omuz başımızda şahlanması ihtimâli bizi ürküt-

müyor. Hiçbir kadını işitmiyorum ki, çocuğuna *"Kenara çekil kızım, at çiğneyecek!"* desin. Bir zaman bizi korkutan eski haşarılığını o kadar unuttu ki, şimdiki hâliyle bizi kendisine acındırıyor. O artık hiç kimseyi ezmek iddiasında değil, bilâkis her ân kendisinin dört ayağı, hissediyor ki, otomobilin dört tekerleği altında hurdahaş oluyor!

Otomobil ile onbeş, yirmi gün seyahat ettim. Sür'atin verdiği garip bir sarhoşluk ve garip bir gurur var; tayyettiğiniz mesâfâta sanıyorsunuz ki, galebe ettiniz. Ağaçlar ve binalar iki tarafınızda uçuyor ve en râkid havada bile şakaklarınızda bir ruzgâr uğulduyor. Arz tekerleklerinizin altında kayarken, karşıdan boz renkli geniş kordelâlar gibi gelen yolları otomobiliniz bir müdhiş makas gibi ikiye biçerken biraz başınız dönüyor; nereden hareket ettiğinizi ve nereye vâsıl olacağınızı çok kere unutuyorsunuz. Şimdi hulâsa-i hissiyâtımı sorarsanız, derim ki *"Altında ezilmekten iyi!"* Fakat bu kükremesi, homurdanması, titremesi, sıçraması, hoplaması ve bilhassa kötü kötü benzin kokması güzel bir arabayı sanıyorum ki, zevk-ı selîm erbâbına dâimâ arattıracaktır. Bunun için mevcûdiyetlerinin son demlerini yaşayan arabalara *"Zavallı…"* diyorum.

Alemdar Gaz., Nu. 2830-530, 3 Hazîran 1920.

OTOMOBİLDE

Hüseyin Nadir

Adamakıllı gece olmuştu. Yazıhâne dairesinin kapısı önünde siyah bir otomobil bekliyordu. Kalpakciyan Efendi şoföre dedi ki,

–Beylerle beraber Edhem Efendi'nin Sarıyer'deki evine gideceksiniz.

–Başüstüne efendim.

Şoför makineyi hazırladı. Polislerden biri şoförün yanına bindi. Fakabasmaz'la Amanvermez de içeriye girdiler. Kapıları kaparken Amanvermez Fakabasmaz'a,

–Şöyle karşıma otur bakalım! dedi. Kısa selâmlardan sonra, otomobil hareket etti. Büyük bir sür'atle yol almağa başladı. Amanvermez'le Fakabasmaz Rumeli Hisarı'na kadar bir kelime konuşmadılar. Otomobil tenha şoseye girince, Fakabasmaz dedi ki,

–Kadri Bey, doğrusunu söyleyeyim mi, size acıyorum.

Amanvermez, oturduğu yerden doğruldu:

–O neden?

–Öyle ya... Beyhûde yere uğraşıp duruyorsunuz.

–Ne için?

–Kalpakciyan'ın kasa hırsızları ele geçer mi zannedersiniz?

–Muhakkak.

–Yanlışınız var.

–Hiç yanlışım yok. Ben bu hırsızı tanıyorum. Alman kasalarını delebilecek son sistem makine, İstanbul'da bir kişinin elindedir.

–O kim?

–Fakabasmaz Zihni...

–Öyle olsun. Fakat bu herifi ele geçirmek meseledir.

–Edhem Efendi, Fakabasmaz'ı ele geçmiş say.

Otomobil tenha şosede mutavassıt bir sür'atle gidiyordu. Edhem Efendi, elini bıyıklarına götürdü. Parmaklarıyle kılları bir aşağı çekti. Takma bıyık yerinden söküldü. Fakabasmaz Zihni kendi

çehresiyle meydana çıktı. Amanvermez Kadri hiç hayret etmeden, rakibinin yüzüne tebessümle bakıyordu. Fakabasmaz dedi ki,

–Sen beni daha Kalpakciyan'ın odasında iken tanıdın. Takdirkâr bir ifade ile dedi ki,

–Mâmâfih hâlâ içimde bir şübhe vardı. Kendini o kadar yezitçe gizleyip değiştiriyorsun ki, bazen insan şübhe ediyor.

Fakabasmaz ciddîleşti:

–Bence tebdîl-i kıyafetin benim mesleğimde fevkalâde mühim rolü yok. Artık bu da eski moda oldu.

–Öyle ama, bu işte pek muvaffak oluyorsun.

Amanvermez, pencereden dışarıya bir göz atarak ilâve etti:

–Ee, şimdi Büyükdere'ye kadar gitmeğe lüzum yok. Yakın merkezlerden birine giriverelim.

–Ne merkezi?

–Çakmazlıktan gelmez. Dalgayı pekâlâ anlarsın. Tahtakozdan bahsediyorum.

–Tahtakoz ne demek? Ben kibar hırsızım, külhanbey ıstılâhâtını bilmem.

–Tahtakoz, polis demektir. Şimdi burada bir iki kişiyiz, sen yalnızsın. Nafile yere kurşun ziyan etmeyelim. Zaten canına yazık olur. Ben seni polis merkezlerinden birine tıkayım, istersen oradan tüyer, ipi kırarsın.

Fakabasmaz bu sözlere güldü:

–Vallahi sevgili dostum, seni vazîfenden alakoymak istemem. Elinden geleni yap. Meydan geniş... Fakat bana kalırsa, seninle Büyükdere'de birer şişe Spaten çeksek de gevezelik etsek daha iyi... Benim dostluğum düşmanlığımdan daha iyidir.

Amanvermez de aynı sükûnetle cevap verdi:

–Senin muhabbetine doyum olmaz, hoş bir adamsın. Fakat eli-

me geçmişken seni koyuvermek aklımdan geçmez. Bilirsin ki, bütün İstanbul'un benden beklediği hizmet budur.

–Bütün İstanbul'un değil, bütün Türkiye'nin...

–Öyle ise, müsaade et.

Amanvermez camı vurdu, şoföre seslendi:

–Heyy, yavaş ol... Dur!

Şoför başını çevirdi, Fakabasmaz'a baktı. Usta hırsız, şehadet parmağıyle şoföre küçük bir işaret yaptı. Otomobil bütün sür'atiyle yukarıları doğru çıkmağa başladı. Amanvermez, şoförün yanında oturan polise bağırdı:

–Ahmed Efendi, şu kerataya söyle, otomobili durdursun, yoksa kurşunu beynine yiyecek.

Amanvermez telâş içinde idi. Otomobil müdhiş bir sür'atle gidiyordu. Kafabasmaz dedi ki,

–Ayol, telâş etme. Ben işlerimi tam yaparım. Kalpakciyan Efendi'nin şoförü benim adamlarımdan biri olmazsa, iş neye yarar? Vazgeç...

Amanvermez, polise ikinci defa bağırdı, fakat polis henuz kolunu kaldırmak üzere iken, şoförün avcunda parlayan bıçak zavallı zâbıta memurunun göğsüne girdi. Karanlıklarda acı bir feryat kopardı ve bîçâre olduğu yerde, başı önüne düşerek hareketsiz kaldı.

Amanvermez hiddetle otomobilin kapısını açmıştı; revolverini aramış, bulamamıştı. Fakabasmaz, elindeki revolveri Amanvermez'in burnuna tutarak dedi ki,

–Senin revolverin bende! Yankesici olduğumu bilirsin. Demin bir saat gevezelik ederken, revolver senden bana geçti. Bu san'ati İngiltere'de tahsil ettiğimi unuttun mu?

Amanvermez kızgın bir öfke içinde, usta hırsızın üzerine atılmak istedi, fakat revolverin tehditkâr namlusu karanlıkta ateş bö-

ceği gibi parlıyordu. Fakabasmaz'ın emri üzerine, otomobil durdu. Yolda kimseler yoktu. Zaten burası Boğaziçi'nin üst taraflarında, Emirgân ormanlarının arka tarafında, dar bir şose idi. Şoför otomobilin içine geldi. Amanvermez'i hemen yere yatırdılar. Her tarafını sıkı sıkı bağladılar.

Evvelâ, cesedi bir ağaç altına yatırdılar; sonra Amanvermez'i o ağaca bağladılar. Ağzını tıkamağı da unutmadılar. Fakabasmaz, cebinden bir kâğıt çıkardı; otomobilin fenerleri altında kâğıda şu satırları yazdı:

"Fakabasmaz Zihni ile uğraşanların âkıbeti budur!"

Bu kâğıdı evvelâ Amanvermez'e okudu; sonra bir iğne ile taharrî memurunun yeleğine iliştirdi. Sabah olunca, yoldan geçenler bu kâğıdı okuyacaklar, zâbıtaya haber verecekler; gazetelerine

"Fakabasmaz'ın Yeni Bir Sergüzeşti!"

diye büyük harflerle bu havadisi yazacaklardı.

Fakabasmaz şoföre emir verdi:

–Haydi bakalım Cevad, Şişli'ye doğru sür. Orada bir randevum var. Saat ikiye doğru mutlaka yetişmeliyiz. Yoksa nefis bir kadın kaybederim! dedi. Ve otomobil, canavar gibi homurdanarak, karanlık yollarda sür'atle koştu.

Otomobildeki Cinayet, İst., 1338, Minber Matb., s. 17-21.

KUMANDANIN ŞOFÖRÜ

Reşad Nuri (Güntekin)

–I–

Nevin'den Sabiha'ya

Sevgili arkadaşım,

Bu mektubu sana Bandırma'dan gönderiyorum. Kocanla beraber İstanbul'dan hareket ettiğin gün enişte m Rasim Paşa'dan ablama mektup geldi. *"Bu yaz Bandırma pek güzel... Şehir hâricinde güzel bir köşk tuttum. Bir de beylik otomobil verdiler. Çocukları al da bir-iki ay misafir gel. Eğlenirsiniz. Sakın Nevin'i unutma. Hem eğlenir, hem de belki buradaki zabitler arasından ona münasip birşey buluruz"* diyordu. Görüyorsun ya, hem ziyaret hem de ihtimâl kârlı bir ticaret...

Ablamın ne kadar miskin ruhlu bir kadın olduğunu bilirsin. Ona kalırsa, on gün düşünecek, yirmi gün vapur, otuz gün münasip hava bekleycek, yaz sonuna doğru (yani tam İstanbul'un eğlence mevsimi başlarken) Bandırma'ya gidecekti. Bereket versin bana... Bir telâş, bir kıyamet, bavulları doldurttum, çocukları hazırladım. Ablamı ağız açmağa bırakmadan vapura attım.

Sabihacığım debdebeyi, saltanatı sevip de hâli vakti yerinde olmayanlar dışarlarda yaşamalı. Hele akrabası içinde bir büyük memur, benim enişte m gibi bir kumandan paşa filân bulunursa... İstanbul'da kim kime... Hele zavallı paşa enişteciğim, üstüne başına da pek ehemmiyet vermediği için, İstanbul sokaklarında şıpır şıpır çamurlar içinde dolaşırken hiç dikkati celbetmez; tramvaylarda, vapurlarda itilip kakılırdı. Buradaki saltanatını, debdebesini görsen, şaşar kalırsın. Adamcağız bana bile hürmet hissi verdi. Artık eskisi gibi ona şakalar, muziplikler yapmağa cesaret edemiyorum.

Komandan paşa ailesi iskelede öyle bir karşılandı ki, anlatılır şey değil. Avusturya imparatoriçesi İstanbul'a geldiği gün ancak bu kadar istikbâl edildi. Üniformalı zabitler, zabit aileleri, arabalar, otomobil... Hulâsa, bir muzika eksik... İmparatoriçeyi Taksim'de gördüğümüz gün *"Ona ne kadar benziyorsun"* demiştin. Ben mahzun

BİR OTOMOBİL SEYRANI

–Hüseyin, otomobili ben idare edeceğim. Sana zahmet olmasın, olur mu cicim?

Onbeş gün evvel evlenen Hüseyin Bey'in iftiharından ağzı kulaklarına varıyordu. İşte saadet diye buna derlerdi. Genç zevcesi İstanbul'un en güzel ve şık kadınlarından biriydi. İki haftadan beri Hüseyin Bey'i tasavvur edilmez derecede mes'ûd ediyor; her saat bir başka zevk, bir yeni haz îcâd ediyordu. Bugün yeni aldıkları otomobille bir gezinti yapmağa karar vermişlerdi. Nahide şoförün yerine geçmiş, en zarif tebessümlerinden biriyle

–Otomobili ben idare edeceğim. Sana zahmet olmasın, olur mu cicim? demişti.

Otomobil ruzgâr sür'atiyle uçarken, Hüseyin Bey düşünüyordu: *"Hey yâ Rabbim, bu saadet hangi imparatora nasîb olmuştur? Hangi dünya zengini bu kadar güzel bir arabacıya kendini taşıtmıştır? İsterdim ki, yolun etrafındaki ağaçlar bizim arkadaşlar, bildikler olsunlar ve benim saadetimi gözleriyle görsünler."*

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

Arasıra etrafı seyretmek için duruyorlardı. Tekrar hareket edecekleri vakit, Hüseyin Bey bi'z-zarûre müşteri mevkiinden şoför yamağı mevkiine düşüyor; benzini iştiâl ettirmek için otomobilin

OTOMOBİLLİ HIRSIZ

Mahmud Cahid

Uzun boylu, geniş omuzlu, tıknaz bir adam fenerleri söndürülmüş bir otomobilin direksiyonu üzerine eğilmiş, otomobili büyük bir süratle sevk ediyordu. Vakit geçti. Geceyarısını geçmiş; herkes uyumuştu. Otomobilin ilerlediği yol, iki tarafı ağaçlarla süslü, dar bir yoldu.

Beş dakika kadar bu süratle gittikten sonra, frenler kısıldı, otomobil tuhaf gıcırtılarla bir parça daha gittikten sonra durdu. Otomobili sevk eden adam, önünde uzanan yola bir kere daha dikkatle baktıktan sonra, otomobili tekrar hareket ettirdi. Şimdi eskisi kadar süratle gitmiyor, vasatî bir süratle ilerliyordu.

Birden uzakta iki ışık parladı. Bu, gecenin karanlığında parlayan canavar gözlerine benziyordu. Bu iki göz, çılgın bir süratle ilerliyor; ilerledikçe büyüyordu. Yolun dönemeç bir yerinde iki otomobil karşılaştılar ve durdular. Gelen otomobilde bulunan çok yakışıklı bir genç hiddetle,

–Bu ne çılgınlık! Gecenin bu vaktinde fenerleri söndürülmüş bir otomobille gidilir mi? Fenerlerimin ziyâsı üzerine vurmasa, farkında olmayarak otomobillerimiz çarpışacaktı, dedi.

Fenerleri söndürülmüş otomobildeki adam, yüzünde maske olduğu hâlde gence doğru yürüdü. Elindeki Browning tabancasını çocuğun burnuna doğru tutarak,

–Ses yok! Paralarınızı veriniz, dedi.

Şaşıran genç, karşısındaki dev cüsseli adamı süzdü. Bu büyük vücutlu ve silâhlı adamla başa çıkamayacağını anlamış olacak ki, kemâl-i tevekkülle cüzdanını çıkarıp verdi.

–Saatiniz yok mu? Lûtfen saatinizi de veriniz.

Tabancalı adam, tabancasını bir parça daha yaklaştırarak bu

EHVEN-İ ŞER

Selâmi İzzet (Sedes)

Bu, göbeği hürmetli, ensesi katmerli, kerliferli bir beyefendi idi. Kemâl-i azametle odaya girdi, hafif bir reverans ve mırıltıyı andıran bir *"Bonjour"*dan sonra, teklifsizce koltuklardan birine oturdu:

–Hayata kavuştum! diye söze başladı ve anlattı:

–Evet, hayata yeniden kavuştum, otomobilimi sattım. Artık baston sallayarak, sigaramı tellendirerek yürüyorum. Camekânlara, kadınlara yakından bakabiliyorum, ayaküstünde eş dostla el sıkışıp bir-iki kelime konuşuyorum. Hâlbuki daha dün, bütün bu saadetler bana memnû'du. Bu mesut şeylerden mahrumdum. Çünki otomobilim vardı, çünki otomobilsiz yere basmıyordum.

İnsan otomobilde rahat nefes alamaz. Açık otomobilde hava dâimâ serttir. Kapalıda ise, acaip bir koku vardır, otomobil kokusu!... Otomobilde sigara yakıp rahat rahat tellendiremezsiniz. Dumanı gözünüze kaçar, külü üstünüze savrulur. Otomobile binip yavaş yavaş gezmek, dolaşmak mümkün değildir. Çünki şoförünüz sabırsızlanır, şoförünüze söz geçirseniz bile, arkanızda yol bekleyen şoförlere söz geçiremezsiniz. Hele iş inada binerse, çarpışmağa hazır olunuz.

Otomobile binerken elinize baston alamazsınız, çünki işe yaramaz! Otomobilde iken kadınlara bakamazsınız, bakacak vakit yoktur. Yanınızda kadınla binerseniz, zevkını çıkaramazsınız, çünki menzil-i maksûda çabuk varırsınız. Yalnız binerseniz, kadınlar önlerinden ve yanlarından süratle geçtiğinize bakarak, itfaiyeye nefer olmadığınıza teessüf ederler.

Eski zamanda, *"Yaya kaldın Tatar ağası"* diye bir söz vardı. Şimdi kadınlara nazaran yaya kalan, otomobildeki beylerdir. Beyoğlu kaldırımlarında bel kıran nâzeninler, başlarını çevirip otomobillere, otomobildekilere bakmıyorlar bile, *"Onlar bize erişemez, otomobilde onlar!"* diye...

Hem efendim, bendeniz otomobili sattıktan sonra başka bir

OTOMOBİLE DAİR

–Otomobil kullanmağı sever misiniz?
–Pekçok...
–Otomobiliniz ne marka?
–Şu sırada otomobilim yok. Arkadaşlarla beraber kullanıyoruz.

Rivayetine nazaran, *"Şu sırada otomobili olmayan"* otomobil meraklılarının adedi gittikçe artıyormuş. Bu usûl otomobil almak, garaj parası vermek gibi bazı fuzûlî mesârifi ber-taraf ediyormuş! Bu gibiler yalnız bol bol arabasına bindiklerinin türküsünü söylüyorlarmış. Fakat, sakın bunu pek kolay birşey zannetmeyin. Hayır, bunun da bazı usûl ü erkânı var. İşte size birkaç tavsıye...

Bir otomobil gezintisine davet edildiniz. Yolda giderken araba sahibi size soruyor:

–Yetmiş kilometre gidiyor musunuz?

Böyle bir suâl karşısında kalınca, bilin ki size düşen en iyi cevap, *"En aşağı!"* demektir. Yoksa, bu sırada cebinden saatini çıkarıp sür'at tayinine kalkmak nezaketsizlik olur. Sizi arabasına kabûl eden lûtufkâr zât size soruyor:

–Nasıl kullanıyorum?

Vereceğiniz cevap:

–Yalnız bir kusûrun var. Çok pervasız gidiyorsun.

Ama şoförünüz önüne bir tavuk çıksa bile fren yapıyormuş. Ziyanı yok! Yolda diğer bir otomobil sizi geçti, değil mi? Size düşen söz:

–Yollarda yarışa çıkmak ne abes şey!

Papağan Mec., Nu. 143, 14 Temmuz 1926.

KADINLAR ŞOFÖR OLURSA!

Papağan (Orhan Seyfi Orhon)

Gazetelerde bir hanımın şehremanetinden şoförlük vesîkası aldığını okudum. İhtimâl bu hanımefendi, bu vesîkayı şoförlüğü meslek yapmak için değil, husûsî otomobilini bizzat kullanmak için almıştır. Fakat bu bir başlangıçtır. Herşey böyle başlar. Madem ki hanımlar resmen şoförlük edebilirler, yarın bakarsınız başka bir hanım sırf maîşetini temin için bir otomobile atlayıp nöbete girer. Neden her mesleğe girebilen hanımlar şoför olmasın? Doktor, kimyager, avukat, hakım oluyorlar ya... Bunlar şoförlükten kolay mı? Otomobil kazalarından yüreklerimiz bu kadar yanık olduğu bir sırada, bence bu mahz-ı nimet olur. Bundan sonra çiğnenirsek de bir hanımın otomobilinin altında çiğneniriz. Sakat kalırsak da bu uğurda sakat kalırız. Ölürsek de bu yolda ölürüz. Vâkıâ kadınlar şoför olduktan sonra, otomobil kazaları artar eksilmez; yoldan çıkmalar, müsâdemeler çoğalır. Hele şehrin uzak, tenha yollarındaki vukuatlar... Bununla beraber, otomobile binmenin keyfi, cakası artar. Bilhassa şoförün yanındaki boş yere tesadüf edenlerin zevkıne pâyân olmaz. Artık gece zammından kim şikâyet eder? Taksimetrelerin bozukluğundan dolayı kim ağzını açar? Bunun ufak tefek bazı mahzurları olsa da yine hoştur. Meselâ, o zaman mââile otomobille gezinti yapmak biraz güçleşir. Beyefendi, saçları alagarson kesilmiş ondokuz-yirmi yaşında bir şoför hanımın beyaz ensesini sallana sallana seyrederek giderken, usulca hanımın parmakları baldırını kıskaç gibi büker; *"Hınzır, önüne bak!"* diye sinirli bir ses fısıldar. Yahut yarıyolda karı-koca kavgaya başlayıp otomobilden inerler. Böyle şeyler olur, fakat bunlar ehemmiyetsiz hadiselerdir.

Ben şimdi dörtgözle hanımların kaptan olmasını bekliyorum. Bilhassa Adalar'a işleyen Seyr-i Sefâin vapurlarına... Çünki, buradan Ada'ya kadar istif hâlinde iki saatte gitmek çekilmiyor. Ruzgâr *"püf"* deyince herkes kamaralara doluyor. Belki o zaman ihtiyarlar kamaralarda kalır, gençler kaptan köprüsü etrafına dizilirler; vapurda kendiliğinden âdilâne bir taksim hâsıl olur. Şimdi Büyükada vapurunun alt kamarasında oyun kâğıdı getirip iskambil oynayanlar, o

OTOMOBİLİN HIZI

Memduh Şevket Esendal

Şehremaneti karar almış, ilân vermiş: Otomobiller ancak oniki kilometre hızla gidecek! Fazla giderse ceza!... Otomobilin biri düdük çalarak, korna öttürerek geçer. Emniyet müfettişi, nokta memuruna yaklaşır. Kaşları çatık, ahvâli müdhiştir. Sorar:

–Memur efendi, geçen otomobili görmediniz mi?

–Gördüm efendim.

–Ee! Neden tevkif etmediniz, numarasını almadınız?

–Niçin efendim?

–Nasıl niçin? Oniki kilometreden haberiniz yok mu?

–Vaaar!...

–Eee!

–Bundan o otomobile ne efendim?

–Nasıl ne? Siz bir defa oniki kilometre nedir, biliyor musunuz bakayım?

–Aman efendim, bilmez olur muyum?

–E, biliyorsanız neden o otomobili durdurmadınız?

–Aman efendim, onun sür'ati yedibuçuk, haydi olsun sekiz kilometreydi!

–Efendi, göz göre göre yalan söylüyorsunuz. Bu şoförler hepinizin ahlâkın bozdu. Her tarafta sû-i isti'mâl... Ben hakkınızda rapor vermeye mecburum. Vazifenize dikkat edersiniz!...

Müfettiş beyin kaşlarının ucu büsbütün yukarıya kalkar, çatılır. Yüzü derin, korkunç bir nefret manzarası ifade eder. Şüphesiz, ahvâl-i âlemden ve sû-i isti'mâlden bîzardır bu zavallı müfettiş! Ne yapmalı da bunları ortadan kaldırmalı? O dakikada sanki bütün dünyanın yükü onun omuzlarına biner. Ellerini paltosunun ceplerine sokar, omuzlarını kaldırır. Yağlı yakası kulaklarına kadar çıkar, yürür doğru Emniyet'e... Masanın başına oturur, raporunu yazar:

"Şehr-i hâlin ...cı günü saat onaltı raddelerinde vâki teftîşât-ı âcizânem esnâsında, bir adet otomobilin onüç buçuk kilometre sür'atle gitmekte olduğu derdest olunması üzerine, nokta memuru 63 yaka

OTOMOBİLLER

Ahmed Haşim Bey

Bazı mîrî otomobillerin ilgası havadisi, bilhassa toz ve çamur içinde yaşayan kaldırım halkını sevindirdi. Keşke bu karar daha ileriye götürülse de şehrin bütün otomobillerini ortadan kaldırmaya imkân olsa!

Boş vaktim oldukça, işlek caddelerin kenarında durur; şu sabırsız makinelerin taşıdığı insanlara bakar, düşünürüm: Bir an yolundan geri kalmağa razı olmayan lâstik tekerleklere yol açmak için şaşkın koyunlar gibi iki tarafa kendini atan insan dalgalarını neşesiz seyreden bu adamların, bu kadar acele yetişeceği yerler acaba neresi? Bunların vakti nasıl giran-bahâ bir maddedendir ki, bir zerresinin ziyan olmaması için, umumî hayatın kanunları, çözülmüş bir yumağın iplikleri gibi birbirine karışıyor.

Hakîkat bu ki, süs arabalarını çılgınca koşturan sebepler içinde, ciddî endişeler aramamalı. Piyadeye nazaran otomobil sahibine şu nâmütenahî tevakkufu verdiren, sadece paranın şımarıklığıdır. Zira, kristal camlar arkasından, elâ gözlü parlak bir altın damlası gibi size bakan şu alaca ipeklere sarılmış genç hanımın yetişememekten korktuğu, dedikodu yapılan bir çay ve şu maroken sedirlere yaslanmış iri göbekli Yahudi'nin aceleyle gittiği muhakkak bir briç masasından başka birşey değildir.

Halkçı bir memleketin dar sokaklarında demokratik bir münâkale vasıtası olmayan otomobile bu kadar geniş yer vermemeli!

İkdam Gaz., Nu. 11110, 28 Mart 1928.

BİR ŞOFÖRÜN HÂTIRÂTI

Server Bedi (Peyami Safa)

Bir geceyarısı Taksim'de, büyük şoför kahvesinin önünde, kaldırım üstündeki sandalyelerden birine oturdum. Bu, yorgunluk kahvesi içmek veya mânâsız bir yarım saati geçirmek için tesadüfî bir oturuş değildi. *"Şoför"* denilen ve ruzgârlarla yarış eden bu, damarları yıldırım dolu, atılgan, cür'etkâr insanların içlerine sokulmakta mesleğimin tecrübelerini zenginleştiren bir fayda ümit ettim.

Yanımdaki sandalyelerde üç-dört şoför oturuyor; bir dakîka susmaya tahammül etmeden, biribirlerinin sözlerini keserek, haykırarak ve kahkahalarla, gayet canlı ve serî konuşuyorlardı. Birkaç adım ötede, sıraya dizili otomobillerin etrafında kimi ötekine açık bir nükte, bir alay, hattâ bir küfür savuruyor; kimi de yanıbaşından geçen adamın bir müşteri olması ihtimâliyle fırsata dört el sarılarak,

–Beyim, buyurun! Küçük taksi!... Götürelim. Yeni makine, diyordu. Yanımda oturan şoförlerden biri, müşteri uzaklaştıktan sonra, dâvetkâr şoföre bağırdı:

–Ulan, herifi tanımadın mı be?... Ayaspaşa'da oturuyor. Sefarethânenin arkasında... Hani şişman zırıl zırıl terleyen bir karısı var.

Bunu söyleyen şoför, kendisine gülümseyerek baktığımı gördü ve hafif bir tevazu'la başını eğerek bana söyledi:

–Beyim, artık bu işte adam sarrafı olduk. Adam sarrafı değil de nüfus memuru... Şu kaldırımdan geçen yüz adamdan en aşağı otuzunun kim olduğunu çakarız. Nerede otururlar, evli midirler, karı ve papel dalgaları nedir, biliriz. Aşağı-yukarı bizim işin kıymetli bir yardımcısısınız. Bizim iş de roman yazmaktır.

Şoför sandalyesini bana doğru çevirdi ve sıçrayan bir aleve bakar gibi, parıltılı gözlerini üstüme dikerek,

–Hop! Aman beyim, dedi; bizde masal mı ararsın? Arabaylan arabaylan!... Biz neler biliriz! Amma palavra değil ha.. doğru lâf...