



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

**CUMHURİYET DÖNEMİNDE
OTOMOBİLİN SOSYAL TARİHİ**

Duygu Özalp

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2017

CUMHURİYET DÖNEMİNDE
OTOMOBİLİN SOSYAL TARİHİ

Duygu Özalp

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2017

KABUL VE ONAY

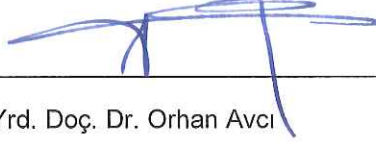
Duygu Özalp tarafından hazırlanan "Cumhuriyet Döneminde Otomobilin Sosyal Tarihi" başlıklı bu çalışma, 16.06.2017 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Rüya Kılıç (Başkan)



Yrd. Doç. Dr. Hakan Kaynar (Danışman)



Yrd. Doç. Dr. Orhan Avcı

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

Prof. Dr. Sibel Bozbeyoğlu

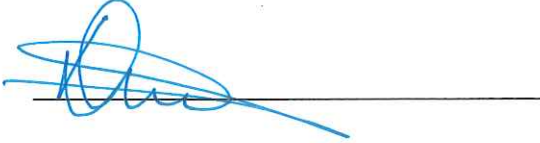
Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kağıt ve elektronik kopyalarının Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim/Raporum sadece Hacettepe Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun 2. yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

16.06.2017



Duygu Özalp

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin/raporumun tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kâğıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinlerin yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

o Tezimin/Raporumun tamamı dünya çapında erişime açılabilir ve bir kısmı veya tamamının fotokopisi alınabilir.

(Bu seçenekle teziniz arama motorlarında indekslenebilecek, daha sonra tezinizin erişim statüsünün değiştirilmesini talep etmeniz ve kütüphane bu talebinizi yerine getirirse bile, teziniz arama motorlarının önbelleklerinde kalmaya devam edebilecektir)

o Tezimin/Raporumun 16.06.2019 tarihine kadar erişime açılmasını ve fotokopi alınmasını (İç Kapak, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) istemiyorum.

(Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir, kaynak gösterilmek şartıyla bir kısmı veya tamamının fotokopisi alınabilir)

o Tezimin/Raporumun.....tarihine kadar erişime açılmasını istemiyorum ancak kaynak gösterilmek şartıyla bir kısmı veya tamamının fotokopisinin alınmasını onaylıyorum.

o Serbest Seçenek/Yazarın Seçimi

22.06.2017

Duygu Özalp

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında zgn olduğunu, Tez Danışmanının Yrd. Doç. Dr. Hakan Kaynar danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.


Duygu zalp

TEŞEKKÜR

Hacettepe Üniversitesi Tarih bölümüne geldiğim ilk günden itibaren hem hayata hem tarihçiliğe dair bakış açıları kazandıran, tezi yazma sürecimde tüm samimiyetiyle bana akıl hocalığı yapan Yrd. Doç. Dr. Hakan Kaynar'a teşekkür ederim.

Tarihi sevmemde büyük etken olan, maddi ve manevi desteğini üzerimden hiçbir zaman esirgemeyen canım annem Zübeyde Özalp'e tüm pozitifliğiyle her daim yanımda olan canım kardeşim Murat Özalp'e teşekkür ederim.

Attığım her adımda, aldığım her kararda yanımda olan ömürlük dostlarım Şelale Şaşmaz, Elif Acu, İzel Akyıldız, Mine Karabulut ve Bilge Arkan'a tüm kalbimle teşekkür ederim.

Tez konumla ilgili tüm gelişmeleri yakından takip eden ve tüm heyecanıma ortak olan değerli dostum Zeynep Büyük'e, tüm sorularıma ve sorunlarıma anında yardımcı olan sevgili dostlarım Emine Yüksel, Eda Çekil Turgul, Tuğçe Çapar ve Arş. Gör. Tahsin Şahin'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

ÖZALP Duygu. *Cumhuriyet Döneminde Otomobilin Sosyal Tarihi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2017.

Önemli bir teknolojik buluş olan otomobil ana ulaşım araçlarından biri olarak kabul edilir. İnsanların ulaşım ihtiyacını karşılayan bu nesne, bireyin modernleşme öyküsünde ona özgürlük ve devinim katarak gündelik hayatı etkiler. İşte bu çalışma modernleşmenin önemli bir aracı olmasına rağmen tüketim tarihinde değinilmeyen bir öge olan otomobilin Osmanlı coğrafyasına girmesi ve sonrasındaki süreci ele alır. “Yeni” statüsündeki otomobili onunla bağlantı kuran kişiler üzerinden inceleyerek hem insan hayatındaki hem şehir hayatındaki “değişim” üzerinden bir gezintiye çıkar.

Anahtar Sözcükler

otomobil, yolculuk, hız, kaza, reklam, statü, yeni, gündelik hayat, modernleşme

ABSTRACT

ÖZALP Duygu. *The Social History of the Automobile in the Republican Era*, Master's Thesis, Ankara, 2017.

Automobile which is accepted as one of the best technological breakthrough is used for main transportation. It is not only a necessity but also enables people to have freedom and a dynamic life. The aim of this study is to explain how automobiles were involved in Ottoman era and how they have been developed. For his study, the "last" technological automobiles has been analyzed by interacting with people who have connections with those objects. Meanwhile, the study explains the processes of "change" of people lives and the cities they live in.

Keywords

automobile, voyage, speed, accident, advertisement, statute, new, daily life, modernization

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
BİLDİRİM	ii
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI	iii
ETİK BEYAN	iv
TEŞEKKÜR	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	viii
1. GİRİŞ	1
2. ADINI “ZATÜ’L- HAREKE” KOYDUM	6
3. SEN BENİMSİN: SAHİPLİK	8
4. İCRA-YI SAN’AT: ŞOFÖRLÜK	26
4.1. HEY TAKSİ!.....	34
4.2. ŞOFÖR MİLLETİ DEĞİL Mİ?.....	38
5. YOLCU YOLUNDA GEREK	45
6. BİRİ BİZİ GÖZETLİYOR: OTOMOBİLE BAKANLAR	54
7. GEÇMİŞ OLSUN: KAZALAR	60
8.BENİ AL ONU ALMA: REKLAMLAR	69
9. SONUÇ	84
KAYNAKÇA	89
EKLER	98
Ek 1: İkinci Ordu Manevrasında Kullanılan Askeri Otomobil.....	99
Ek 2: Samiye Hanım ve Otomobili.....	100
Ek 3: Salih Özyardımcı ve Mehmet Ali Bağana Otomobilleri İle.....	101

Ek 4: Ayhan Işık, Tamer Yiğit, Sadri Alışık Otomobilleri İle	102
Ek 5: İzzet Günay, Muammer Karaaca ve Filiz Akın Otomobilleri İle	103
Ek 6: Karikatürler	104
Ek 7: Reklamlar	105
Ek 8: Etik Kurul İzni Muafiyet Formu	107
Ek 9: Orijinallik Raporu	108

1. GİRİŞ

Yirminci yüzyılın başından itibaren kent yaşamını geri dönmek üzere değiştiren ve gösterişçi bir tüketim ögesi olan otomobil, yatırım aracı ve statü simgesi olmasının yanı sıra, kişinin benliğinin yansıdığı, "hız ve kullanmak" kelimeleriyle paralel olarak kimi zaman da cinsel veya erotik bir aygıt halini alan önemli bir kara ulaşım aracıdır.

Otomobil; Yunanca bir sıfat olan "auto" ve Latince bir fiil olan "mobile"den türemiştir ve kendi kendine hareket eden motorlu kara taşıtı anlamındadır. Otomobilin şehir yaşamına etkileri göz önüne alındığında akıllara hemen şu soru gelir; insanoğlu otomobili icat etmeden önce ne yapıyordu? Otomobil henüz ortalarda yokken başlıca ulaşım aracı olarak tarihi çok eskiye dayanan at arabaları kullanılırdı. İnsanların veya malların nakli için atların çekiş gücünden yıllarca faydalanıldı. İşte bu at arabalarının çalışma prensibinden etkilenilerek ilk otomobiller üretildi. II. Dünya Savaşı sonrasına dek beygiri çıkarılmış at arabası biçiminde üretilen otomobiller¹ savaş sonrasında günümüzdeki otomobillere benzer olan kendi biçimini buldu.

Otomobilin oluşturulmasındaki en büyük aşama etkin bir motorun icat edilmesiyle bağlantılıydı. 1876 yılında Nikolas Otto adlı bir Alman'ın ilk dört zamanlı içten yanmalı motoru yapmasının ardından 1885-1886 yıllarında benzin yakıtlı ilk motorlu araçları imal eden Carl Benz ve Gottlieb Daimler modern otomobilin kurucuları kabul edildiler.² Bu araçların yaygınlık kazanmasındaki en büyük pay ise, otomobilin toplu üretimini hızlandıran montaj hattını geliştiren Henry Ford'a aitti.³

Otomobil üretiminin serileşmesiyle, nitelikli sürücüler, geniş yol ağları, trafik akışını yönetecek yasal ve toplumsal bir sistem, kullanılmayan otomobilleri kapsayacak garajlar, servis tamir hurdalık ve benzin istasyonlarından oluşan

¹ Oruç Aruoba, "Nesi Auto, Nesi Mobile", *Cogito*, S.24, Güz, 2000, s.10.

² Erdoğan Özkale, *İnsan ve Otomobil*, Mart Yayınları, İstanbul, 1998, s. 7.

³ Peter Freund, George Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, Çev. Gürol Koca, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996, s. 92.

ayrıntılı bir alt yapı ve üretim-dağıtım ünitelerinden⁴ oluşan bir *otomobilleşme* olgusu başlamıştır.

Otomobiller yeni ve modern olmayla özdeşleşmiş, birey tarafından sahip olunması arzulan bir nesne halini almıştır. Çünkü bu yeni “şey”, -tüketiciye göre- gücü, zenginliği, özgürlüğü ve konforu bünyesinde barındırmaktadır. Bu bağlamda otomobil bir “Kral-Nesne”⁵ olarak ekonomiden söyleme kadar birçok alanda çok sayıda davranışı düzenleyerek adeta bir “kültür” halini almış ve insanoğlunun gündelik hayatına nüfuz etmiştir.

Otomobiller gündelik hayata nüfuz ederken onlara çeşitli isimler verilmiş, bir cinsiyet atfedilmiş hatta bir kişilik kazandırılmıştır. Bir diğer anlamıyla bu makineler *insanbiçimselleştirilmiştir*.⁶ Türkiye’de 1975 yılında Tarık Akan ve Necla Nazır’ın başrolünü oynadığı *Ateş Böceği* filminde insanları kandırarak yankesicilik yapan ikilinin maceralarına ortak olan sarı renkli üstü açık bir Mercedes vardır. Tarık’ın sahibi olduğu bu otomobil ikilinin konuşmalarını adeta dinler; eski olduğu için satılacağını duyunca hemen daha iyi çalışmaya başlar, onları beklemekten sıkılınca homurdanarak kendi kendine hareket eder. Tarık otomobilinin yaşattığı tüm bu sorunlara rağmen “Aslanım” dediği aracını çok sever zaman zaman onu okşar ve dertlerini anlatır.⁷ 2003 yılında ise senaryosunu Gani Müjde’nin yazdığı *Hayat Bilgisi* dizisinde Afet Öğretmen’in (Perran Kutman) beyaz Anadol marka aracına “Güvercin” ismini vermesi onu sevip okşaması, dostu gibi görüp ona sırlarını anlatması neredeyse tüm bölümlerde ekranlara yansır.⁸

Bu insanbiçimselleştirilme görsel ve işitsel medyada özellikle reklamlar üzerinde sıklıkla kullanılmıştır. Yeni otomobillere insanbiçimselleştirmeler yapılarak kişilerin bilinçaltındaki arzuları cevaplandırabilmesi hedeflenmiştir. Aslında bu cansız makinenin gözleri, ağzı, sesi, karnı vardır, acıkır, su içer,

⁴ Freund, Martin, *a.g.e.*, s.155-156.

⁵ Henri Lefebvre, *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, Çev. Işın Gürbüz, Metis Yayınları, İstanbul, 1998, s.104.

⁶ Serpil Aygün Cengiz, *Modernizm, Otomobil Kültürü ve Reklam*, Ütopya Yayınları, Ankara, 2008, s.14.

⁷ Ahmet Üstel, *Ateş Böceği*, 1975.

⁸ “Afet Hoca Sattığı Arabasını Bulur” Hayat Bilgisi Dizisi (2003-2006), <https://www.youtube.com/watch?v=Mrl30Umg2LM>

gaz çıkarır, terler, bağırır. İnsanoğlu bu makineyle özdeşleşir ve kendini hızla gidebilen metal kaportalarla korunan dört tekerlekli bir benlik konumuna getirir.⁹ Özellikle reklamlar aracılığıyla, otomobil kültürü bireyden topluma gelişir ve dünyanın en büyük sektörlerinden biri haline gelir.

Otomobili kişisel özerkliğin ana araçlarından biri olarak gören düşüncelerin yanı sıra, bunlara karşıt olan düşünceler de vardır. Bireye özel bir alan yaratıyormuş gibi görünen otomobil, aslında modern iktidar için dev bir panoptikon işlevi görmektedir.¹⁰ Araç ruhsatı, sigorta kasko işleri, ehliyetler, trafik kuralları, cezalar, vergiler ile aslında bireye “sürekli olarak izlenme duygusunu” verir.

Otomobil ve onun etkileri her yönüyle tartışmaya açıktır. Aynı zamanda teknolojik bir nesne olduğundan dolayı tek bir döneme kapatılamaz. Dolayısıyla bu çalışmada “yabancı memleketlerde” üretilen ve geliştirilen otomobilin bu topraklara girdiği ilk andan itibaren toplumla tanışması ve birlikte yaşama süreci incelenecektir.

Birinci bölümde ulaşım açısından önemli bir teknolojik yenilik olan otomobilin Osmanlı topraklarına giriş sürecinden bahsederek bu “yeni”nin vatandaşlar tarafından hangi tepkilerle karşılandığına değindim.

İkinci bölümde yenilikten kurtulup birey için arzu edilen bir nesneye dönüşen otomobillerden ve bu otomobillerin sahiplerinden söz ettim. Bu sahiplerin, otomobilleri kullandıkça sürüşten aldıkları hazzı, rahatlık, güven gibi avantajlardan dolayı bu cansız nesneye bağımlı hale gelişlerinin sürecini anlattım. Bunun bir üst seviyesi olarak birey-otomobil yaklaşmasının nasıl gerçekleştiğini ve bu yaklaşma sonucunda otomobillerin hangi bağlamda insanbiçimselleştirildiğini gösterdim.

Üçüncü bölümde yeni bir makineyle tanışan insanların bu aracı kullanmayı nerede ve nasıl öğrendiklerini inceledim. Otomobillerin sayısının artmasıyla bu aracı kullanacak insanlara ihtiyaç duyulduğunu ve bu ihtiyacın şoförlük

⁹ Enis Akın, “Otomobil Hapishanesi”, *Birikim*, S.248, Aralık 2009, s. 87.

¹⁰ Cengiz, a.g.e., s.52.

mesleğini ortaya çıkardığını gördüm. Bazı şoförlerin meslekleriyle ilgili fikirlerine ve anılarına değinerek geçmiş zaman şoförlerini anlamlandırmaya çalıştım.

Dördüncü bölümde ise otomobillerin tekerleklerinin muhatabı olan yolu ve bu yollarda seyahat eden “yolcuyu” araştırdım. Otomobilin Osmanlı topraklarına girmesiyle birlikte bir “yol yapımı” meselesinin doğduğunu ve bu işin devlet eliyle alınan kararlarla bir karayolu inşasına dönüştüğünü gördüm. İnsanların yollarda kaleme aldıkları anılarından ve dönemin öykülerinden faydalanarak o kişilerin otomobille yaptıkları seyahatlerden söz ettim.

Beşinci bölümde bir gösteriş ikonu olan otomobile uzaktan bakan insanların da olduğunu söyleyerek ona uzaktan bakanların neler hissettiğine değindim. Uzaktan bakanların hem sahip hem otomobil hakkında birtakım yargıları olduğundan ve otomobilin insanları bir araya getirmeyi başaran bir öge olabildiğinden bahsettim.

Altıncı bölümde ise her gün can yakmaya devam eden trafik kazalarından söz ettim. Gazetelerden bulduğum kaza haberlerinin günümüz kaza haberlerine benzer ve farklı olan yönlerini inceledim.

Yedinci bölümde ise otomobil sektörünün markalarını ön plana çıkarmak ve satışlarını artırmak amacıyla verdiği reklamları ve bu reklamları hazırlarken kullandığı dili, slogan ve resimleri inceledim.

Bu süreci bir bütün olarak incelemek, kullandığım kaynakların çeşitliliğini artırdı. Araştırma konum sosyal tarih bağlamında olduğu için, birincil kaynak olarak süreli yayınlara başvurdum. *Servet-i Fünun* otomobil ile ilgili hikayeler ve birtakım teknik yazılara yer verirken, *İstanbul Şehremaneti Mecmuası* otomobille ulaşımın iyileştirilmesi için hazırlanan nizamnameleri yayınlıyordu. *Cumhuriyet* ve *Akşam* gibi gazeteler ise gündelik hayatta sık sık yaşanan trafik kazalarına mutlaka yer veriyordu. Otomobil Osmanlı topraklarına girdiği ilk zamanlarda lüks bir araçtı. Daha çok devlet erkani ve askeriyenin elinde mevcuttu. Bu sebeple Osmanlı Arşivi’nde de taramalar yaptım. Otomobilin insanlar üzerinde yarattığı etkiyi, bu lüks tüketim aracını deneyimleyen kişilerin

otomobile karşı olan düşüncelerini ve hislerini anlamak adına birçok anı kitabı taradım. Sinemada ve şiirde otomobilin modernlik simgesi, gösteriş ikonu gibi birçok anlamda malzeme olarak kullanıldığını gördüm. Ulaştığım kaynaklar araştırmamın kronolojik sıralanmasından ziyade tarihten tarihe geçişler şeklinde olmasına neden oldu.

Tüm bu araştırma sürecince bir çerçevenin ortasına cansız bir makine olan otomobilin resmini koydum. Çerçevenin köşelerine, “otomobil sahiplerini”, “otomobili süren şoförleri”, “otomobile binen yolcuları” ve “otomobile bakan gözleri” yerleştirdim. Çerçevenin kenarlarına ise otomobilin tekerleklerinin muhatabı olan “yolu” ve bireyin otomobil içinde yapmış olduğu “yolculuğu”, bu yolculuklarda çeşitli hatalardan kaynaklanan “kazaları” ve koskoca bir sektör halini alan otomobillerden ve onun parçalarından beslenen “reklamları” yerleştirdim. Şimdi o çerçevenin içindeki otomobilin direksiyonuna geçip gezintiye çıkma zamanı...

2. ADINI “ZATÜ’L- HAREKE” KOYDUM

Otomobil Osmanlı topraklarına girdiğinde insanlar tarafından hep farklı şekillerde adlandırıldı. Kimileri ona “zatü’l- hareke” ismini yakıştırdı, kimileri ise Batıdan gelen bu yeni makinelere “şeytan arabası”, “baş belası”, “gavur arabası” gibi isimler takıyordu.

19. yüzyılın sonlarında at arabalarının ulaşım aracı olarak kullanıldığı sokaklarda bir “araba sevdası” hüküm sürüyordu. Rezaizade Mahmut Ekrem’in ünlü romanında canlanan bir kahraman olan Bihruz Bey, alafranga beyleri taklit eden, onlar gibi giyinip konuşmaya çalışan, süslü arabalar içinde kalabalık tarafından beğenilme gayesi taşıyan bir *züppe* idi. Bihruz, bakımlı atlara bağlı landosuyla ve sık kullanmaya çalıştığı Fransızca kelimelerle Batılılaşmaya çalışırken¹¹ Avrupa ülkelerinde at arabalarının geliştirilmiş versiyonu olan otomobilin üretimi, bir endüstriye dönüşüyordu.

Başbakanlık Osmanlı Arşivlerindeki belgelere bakıldığında, Osmanlı Rüşumat İdaresi’ne 1904 yılı Eylül ayında Marsilya’dan gaz ile çalışan ve 3 adet sandık şeklinde gönderilen bir otomobilin, İstanbul sokaklarının geliş gidişe uygun olmaması sebebiyle aracın iadesine karar verilir.¹² Gümrük yöneticileri bu araca kendi kendine hareket edebilen anlamına gelen *zatü’l- hareke* adını verirler. Sokakların otomobil kullanımına uygun olup olmaması problemiğin yanı sıra dönemin padişahı II. Abdülhamid’in -tahttan indirilme korkusu nedeniyle- zaten karakterinde var olan şüpheli tavrının bu yeni icadın ülkeye girişini etkilediği söylentiler arasındadır.¹³ Yine de çeşitli arşiv belgelerinde 1908 yılında İstanbul’da Şişli, Kağıthane ve Üsküdar’da gezen araçların olduğunu, dahası kazalara sebep olduklarından dolayı tedbirler alınması gerekliliğinden söz edilmesi¹⁴, otomobilin yavaş yavaş dahi olsa Osmanlı topraklarına girdiğini gösterir. Otomobil, Osmanlı topraklarına girmiştir girmesine ancak padişahlar *onu* hayatlarına kabul etmemekte ısrarcıdır. II.

¹¹ Rezaizade Mahmut Ekrem, *Araba Sevdası*, İskele yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 15-16.

¹² BOA, MV. 110/ 10, (8 Receb 1322/ 18 Eylül 1904).

¹³ Ali Süha, “Koskoca Abdülhamit, Otomobilden Bile Korkmuştu”, *Yıllarboyu Tarih*, Haziran 1979, s.12.

¹⁴ BOA, BEO. 3310/ 248199, (9 Rebiülahir 1326/ 11 Mayıs 1908).

Abdülhamit'ten sonra Sultan Reşat da yepyeni Rollss Royce markalı otomobiline merak edip de bir gün olsun binmemiştir.¹⁵

Padişahlar kullanmasa da Meşrutiyet ilanının hemen ardından, Kalamış'ta ikamet eden Basra'lı Zübeyirzade Ahmed Paşa'nın krem ipekten storlu, açılır kapanır körüklü *landovari* otomobili, şapkalı şoförü tarafından İstanbul sokaklarında kullanılmaya başlanmıştı. Otomobilin dışında kalan diğer insanlar ise bu atsız araca “şeytan arabası” ismini uygun görmüşlerdi. Bu *şeytan arabasından* muzdarip kira ve konak arabacıları ise otomobile “baş belası” diyerek, bu araca olan tepkilerini dile getiriyorlardı. Sokaklarda gezinen bu *yeni makine*, çıkardığı gürültüden dolayı arabacıların beygirlerini korkutmaktaydı. Kim bilir belki de ileride arabacıların ekmek paralarına dahi mani olacaktı. İçlerinde tehlikeyi hissetmiş olanlar otomobilleri türlü sebeplerle polise şikayet ederlerdi.¹⁶ Polise şikayet edilen otomobillerden biri Liman Paşa'nın otomobiliydi, otomobilin arka kısmından silah sesine benzer bir ses işitildiği iddia edilmesine rağmen polisler çıkan sesin silah sesi değil piston borusundan çıkan bir ses olduğunu kayıtlara geçirmişti.¹⁷

Kendisini otomobil kullanan ilk kuşaktan biri olarak gören 1909 doğumlu Hikmet Feridun Es ise, çocukluğunda ilk otomobillerin İstanbul sokaklarında dolaştığından söz etmiştir. Günün birinde mahallesine gelen bir otomobilin, ahali üzerinde nasıl bir etki yarattığını “yer yarılması”, bir “kıyamet kopması” tabirlerini kullanarak anlatmıştır. Bu yeni makinenin peşinde çocuklar çığlıklar atarak koşmuş, büyükler camları açıp başlarını dışarı çıkarmıştır. İşte o gün mahalleli için tarihi bir gün olmuştur.¹⁸

Otomobilin Ankara'ya geldiği ilk gün 1901 doğumlu Vehbi Koç'un hiç unutamadığı bir anısıdır. Bu ilk otomobili Arslangüller adında bir Katolik tüccar getirmiştir. O gün bütün Ankara Taşhan önünde toplanmış, büyük bir şaşkınlıkla otomobile bakmışlar ve adına da “gavur arabası” demişlerdir.¹⁹

¹⁵ Cemil Topuzlu, *80 Yıllık Hatıralarım*, İstanbul, 1951, s. 182.

¹⁶ Sermet Muhtar Alus, *Eski Günlerde*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s.120-121.

¹⁷ BOA, DH.EUM.VRK. 13/ 56, (23 Şevval 1322/ 14 Eylül 1914).

¹⁸ Hikmet Feridun Es, *Kaybolan İstanbul'dan Hatıralar*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2010, s. 88.

¹⁹ Vehbi Koç, *Hayat Hikayem*, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, 1973, s. 11.

3. SEN BENİMSİN: SAHİPLİK

Osmanlı Devleti'nde, otomobilin “zamanımızın en şayana dikkat ahvalinden biri de otomobil denilen müteharrik bila-zat arabalardır”²⁰ cümleleriyle tanıtılması, onun şöhretinin, memlekette her geçen gün artacağına dair bir işaretti. Otomobiller sokaklarda görünür oldukça insanlar bu makinelere sahip olmak istediler. Çünkü bu tarzda başka bir arzu nesnesi yoktu. Hatta öznelerimiz yani sahipler, otomobil nesnesini insanlaştırdılar. Bunda otomobilin hareketli bir nesne, hareketlendiren şoför olsa da, olmasının da etkisi vardı.

Osmanlı Devleti'nde otomobili ilk olarak devlet erkanı ve asker ricali kullanmıştır. Bu otomobillerden biri Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın “saatte 70 kilometreyi haklayan”²¹ aracıdır. Ne var ki, 11 Haziran 1913 günü çok trajik bir olay yaşanmıştır. Nezarete işlerini bitirip Sadarete doğru otomobiliyle yola çıkan Paşa, Çarşıkapı civarında aracının içinde silahlı saldırıya uğramış ve öldürülmüştür.²² Bu olay Osmanlı Devleti'nin *ilk otomobil cinayeti* olarak bilinir. Paşa'nın suikast sırasında içinde bulunduğu otomobil, İstanbul Harbiye'deki Askeri Müze'de sergilenmektedir.

Ülke içinde otomobilden ilk “nasiplenenler” nazır olmayı başaran kişilerdir. Çünkü her nezarete birer otomobil tahsis edilmiştir. Nazırlık makamına otomobilin de dahil edilmesiyle makamın sahip olduğu statü artmıştır. Refik Halit, “Nazır oldun mu otomobilli oldun demekti, bu yüzden nazır olmaya heves edenler çoktu ki bu yolda kimi muradına erdi kimi ise idam sehпасına çıktı veya zindana girdi”²³ diyerek bireyin otomobile binebilme arzusunun nazır olma isteğinden çok daha fazla olduğuna dikkat çekmiştir.

Nazır olanların aynı zamanda otomobile sahip olması sadece Refik Halit'in dikkatini çeken bir mesele değildir. Otomobilin ve tramvayın olmadığı zamanlarda paşaların ve beylerin sadece ata bindiklerini hatta at yoksa eşekle

²⁰ “Otomobil”, *Servet-i Fünun*, C.28, S.711, 25 Teşrinisani 1320.

²¹ Alus, a.g.e., s.121.

²² Zekeriya Türkmen, “Mahmud Şevket Paşa”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.27,2003, s.385.

²³ Refik Halit Karay, *Deli*, İnkılap Yayınları, İstanbul, 1999, s.126.

yetinildiğini okuyucularına hatırlatan Rıza Tevfik, “attan indi eşeğe bindi” deyimini nasıl ki dilimize geçtiyse, nazırların görevlerinin sona ermesiyle onlar için “otomobilden indi tramvaya bindi” demenin daha manidar olacağını dile getirmiştir. Tevfik’e göre otomobile binip gürültülü sesler arasında insanlara selam vere vere geçmenin elbette bir sonu vardır.²⁴

Bir nazırın yani bakanın sahip olduğu otomobilden dolayı, mecliste sorgulandığı dahi olmuştur. 1948 yılının Kasım ayında Cumhuriyet Halk Partisi’nin Meclis Grubu toplantısında şeker fiyatlarının arttırılması konusu konuşulurken söz alan Kocaeli Milletvekili Sedat Pek, şeker fiyatlarının arttırılmasına şiddetle karşı çıktıktan sonra sözü Ekonomi Bakanı’nın 19.000 liraya aldığı otomobile getirmiştir. 8-10 bin liraya satın alınan bir otomobilin ihtiyaçları karşılama açısından yeterli olduğunu savunan Sedat Bey, bakanlığın böylesi pahalı bir otomobili alma lüzumunu neden duyduğunu sormuştur. Ekonomi Bakanı Cavit Ekin ise, otomobilin 18.000 liraya satın alındığını, kaliteli olduğu için uzun yıllar kullanılabileceğini, 8-10 bin liralık bir otomobilin ömrünün kısa olduğunu, dolayısıyla bu otomobilin daha ekonomik olduğunu dile getirmiştir.²⁵

Nazırlıkların yanı sıra orduya da ulaşım konusundaki avantajlarından dolayı otomobil alımı yapılmıştır. 24 Haziran 1907 tarihli bir fotoğrafta, Topçu kumandanı Mehmet Ali Paşa, Süvari kumandanı Hilmi Paşa, Edirne kal’ası kumandanı Zeki Paşa, Redif kumandanlarından Ali Paşa, Erkan-ı Harbiye binbaşı Sabri Bey, Erkan-ı Harbiye reisi Rıza Paşa, İkinci ordu müşiri Abdullah Paşa, Kumandan yaveri Cevat Paşa gibi isimleri bir araya getiren önemli bir detay vardır; otomobil.²⁶ İşte bu araç ordudan bazı isimlerin emin ve sert duruşlarının ortasında bir fotoğraf karesinde tüm ihtişamıyla boy göstermiştir.

²⁴ Rıza Tevfik, “Otomobile Binenler, Otomobilden İnenler”, *Diken*, 14 Teşrinisani 1918, S. 2.

²⁵ *Akşam*, 10 Kasım 1948.

²⁶ İkinci Ordu Manevralarından Askeri Otomobil 24 Haziran 1907, https://www.archives.saltresearch.org/R/7Y5J1GYBJF172V1D34XDTA3SYSJLILEF4QX6ETII92MN21EC91-00644?func=dbin-jump-full&object_id=3768835&silolibrary=GEN01&pds_handle=GUEST

Devlet kurumlarında ve askeriyede otomobil kullanımı artarken diğer bir yandan da Osmanlı halkındaki varlıklı kişilerin her geçen gün otomobil sahibi olduğu görülür. Hatta belki de otomobilin icat edilmesindeki amaç, bu zengin kişilere bir ayrıcalık sağlamaktır.²⁷ Bu ayrıcalık, bireyin toplumsal yapı içindeki yerini belirler ve sahip olduğu şeyler bakımından sosyal prestij sağlar.²⁸ Çünkü kişi zengin de olsa fakir de olsa kullandığı binek arabalarının hızı yaklaşık aynıdır, oysa otomobil, *sahiplerine* diğer herkesten hızlı yolculuk yapabilme imkanı sağlar.

İnsanlar bu araca sahip olmak için ilk olarak birtakım kurallarla karşılaşır. Kişiler, otomobili satın almadan önce aracı mutlaka bir test sürüşünden geçirmeli, muayene belgelerine dikkat etmeli, aracın vergi ve ceza borcu olmadığından emin olmalıdır. Bu şekilde şehremanetine otomobilin motor numarası, kullanacak şoförün ehliyeti gibi belgelerle gidildiğinde kişi, o otomobilin sahibi olur.²⁹ Otomobil sahiplerinin muhatap olduğu konulardan biri de vergi meselesidir. Vergilerin ne zaman, ne şekilde, nereye, ne kadar ödeneceği hususları zaman zaman tartışmalara neden olmuştur. Şoförler, 1933 yılında vilayete, belediye ve hazineye ödenen vergilerin birleştirilmesini istemiş ve araçların sarf ettiği benzin miktarına göre vergi alınmasını talep etmişlerdir, öyle ki o dönemde vergiyi Dahiliye Vekaleti'nin mi yoksa Maliye Vekaleti'nin mi alacağı tartışmalara sebep olmuştur.³⁰

Otomobil, bu topraklara girdiği andan itibaren lüks tüketim nesnesi statüsündedir. Gösterişli ve şatafatlı olarak tanımlanan *lüks*³¹ sözcüğü, otomobiller için sıklıkla kullanılmaktadır. Günümüzde otomobil sahibi olmak, insanoğlunun yiyecek ve barınma ihtiyacını karşılaması kadar olağandır. Fakat bundan yüz yıl önce otomobil sahibi olmak için yeniliklere açık olmak ve normalin üzerinde bir gelir gerekliydi.

²⁷ Andre Gorz, "Otomobilin Toplumsal Ekolojisi", *Birikim*, İstanbul, S.248, Aralık 2009, s. 95.

²⁸ Salih Güney, *Davranış Bilimleri*, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2014, s.77.

²⁹ "Otomobillerin Seyr-ü Seferi Hakkında Talimatname", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, S.16, 30 Kasım 1925, s.184.

³⁰ *Cumhuriyet*, 11 Kanunisanı 1933.

³¹ "Lüks", TDK Sözlük,

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.59327405e445e2.14066169 (Erişim Tarihi 19.11.2016) .

Otomobil yeni bir şey olduğundan meraklısı da çoktu. Otomobil sayısı sınırlı olduğu için *ona* sahip olmak başlı başına bir olaydı. Hal böyle olunca *otomobil meraklıları* da, şoförlük hünerlerini ve sahip oldukları otomobillerinin onlara nasıl bir güç sağladığını göstermek istemişlerdi. Bu meraklılardan biri Senihi Yürüten, -1915 yılında gönüllü olarak girdiği ordunun otomobil mektebinde tatbikat muallimliği yapmış ve 1918 yılında Motorlu Kara Nakliyeciler Cemiyeti'ni kurmuştur³²- ile Çiçek pasajının sahibinin oğlu, "Baltaburun" Mercedesler ile Gülhane Parkında kendi aralarında yarışıp berabere kalmışlardı.³³ Suphi ve Ziya Bey'ler Buick, Mühendis Fethi Spor Fiat 509S, Samiye Hanım Spor Ford ve Spor Buick, Lemis Hanım Pontiac, Mataracı Saffet Panhard Levassor, Noter Halim Bey Lasalle ve Cord, Matmazel Blache Spor Fiat ve Alpaslan Auburn otomobillerine sahipti.³⁴ Bu otomobillerin çoğu spor otomobildi. Sahiplerin amacı *otomobil sporu* adı altında araçları yarıştırmaktı. Bu kişiler daha çok yüksek sosyetedendi otomobil de lüks bir tüketim aracı olduğu için yarışmak onlar için çekici bir hale geldi. Rekabet ve adrenalin otomobil sahiplerini kamçılayan iki mühim duyguydu. Günümüzde isimlerini duymadığımız markalar geçmişte gücün, hızın göstergesi olmuştu adeta. Bu otomobillere sahipler arasında kadınlar da mevcuttu. Kadınların her alanda görünür kılınmaya çalışıldığı Cumhuriyet yıllarında, lüks bir tüketim nesnesi olan otomobile sahip olması, onların gündelik yaşamda her geçen gün daha etkin var olduklarına bir kanıt niteliğindedi.

İşte bu kadınlardan biri 1899 yılında İstanbul'da doğan ve kemeççe öğretmenliği yapan Samiye Hanım idi. O, eşi Burhan Cahit'in katıldığı otomobil yarışlarının devamlı izleyicilerindendi. Burhan Bey'in 1923 yılında eşine bir otomobil hediye etmesiyle Samiye Hanım İstanbul sokaklarında otomobil süren sayılı kişilerden biri oldu. Onunla röportaj yapabilme fırsatını yakalayabilmiş Hakkı Devrim, Samiye Morkaya'nın otomobil ile ilişkisini anlatır:

"Samiye Hanım rahmetlinin arabayla münasebeti direksiyonuna oturup etrafa bakışlar atarak gezmekten ibaret bir ilişki değildi yani at yarışlarında atı koşan

³² *Belediye Seçimleri ve Senihi Yürüten*, Süreyya Bükey Basımevi, 1946, s.2.

³³ Tekin, *a.g.e.*, s. 9

³⁴ Akgün Tekin, *Anılarla Türk Otomobil Sporunu*, Günaydın Ralli Yayınları, İstanbul, 1984, s. 14.

biri gibi değil de ata binmeyi seven biri gibiydi, arabayı seviyordu onu kullanmayı seviyordu, yarışları anlatırken ben hızı seviyorum insanların kontrol edebildiği hızı seviyorum diyordu. Bana sorarsanız onun için enteresan bir sürücüydü, rastgele 10 kişiyle kadınlı erkekli mülakat yapsanız Samiye Hanım söyledikleriyle otomobille olan ilişkisi sebebiyle fark edilirdi. Onun otomobil sevgisi bir başka sevgiydi.”³⁵

Otomobillere olan tutkusundan dolayı yarışlara da büyük bir ilgisi olan Samiye Hanım 1931 yılına gelindiğinde İstinye – Maslak yolu yarışına kadın rakibi olmamasına rağmen kaydını yaptırır, bunun üzerine Organizasyon Komitesi ve Hakem Kurulu onayıyla erkekler sınıfında yarışmak için izin alır. Ford marka otomobili ile tüm rakiplerini geride bırakan Samiye Hanım, yarışta ikinci olan Paşazade Vehbi Bey’in “*Kurallara uyulup, yarışa hanım alınmasaydı, birinci ben olacaktım*” sözleriyle karşılaşır. Vehbi Bey sonuca itiraz ederek kupanın kendisine verilmesini ister. İşin içinden çıkamayan hakem heyeti meseleyi adliyeye götürür ve mahkeme kupanın Samiye Hanım’a verilmesini uygun görür.³⁶

Türkiye’nin ilk kadın otomobil yarışı şampiyonu ünvanlarına sahip Samiye Hanım’la kısa bir Emirgan - Bebek yolculuğu yapan Hakkı Devrim,

“Öbür otomobil sahibi hanımların arabalarıyla daha çok kocaları meşgul, Samiye Hanım öyle değil arabaya bizzat hakim. Bazı meclislerde sık sık dile getirdiğim iyi şoför vites değiştirirken bunu hissettirmeyendir sözünü Samiye Hanım’dan bu yolculukta öğrendim. Senelerden beri bu lafı çok tekrar ederim. Bir tepeden aşağı bir caddeyi yarım saat kadar seyrediyim o şehirlinin medeniyet seviyesinin birlikte yaşama terbiyesinin ne olduğunu size net rapor olarak söyleyeyim. Birbirlerinin haklarına saygılı mıdırlar, yön belirlerken virajlarını dönerken kurallara uymakta mıdırlar yani bir arada yaşama görgüleri ne kadar gelişmiştir... İşte, Samiye Hanım bunların fevkalade farkındaydı. O, arabayı ve motorunu anlıyor, arabanın gücünü biliyor, şoförlerin meselelerini biliyor, Türkiye’de araba bakım imkanlarının neler olduğunu biliyor, adeta bir uzman. Bu trafik ve otomobil meselesini derinlemesine konuşabileceğiniz biri... İş i o kadar seviyor.”³⁷

1927 yılında Resimli Şark dergisinde Eskişehir’deki şoför mektebinden mezun olarak şoförlük diplomasını alan ancak ismi bahşedilmeyen bir kadından söz edilir. Söz konusu haberdeki Eskişehirli kadın çevresinde “şoför hanım” olarak tanınmakta ve “parmakla gösterilmektedir.” Hatta “şoför hanım” için “Ne mutlu o şoför hanıma ki, esasen bir ziraat memleketi olan, vatanımızın en ziyade

³⁵ Hüsamettin Ünlüoğlu, *Nisvan- Tarihe Adını Yazdıran Kadınlar Belgeseli*, 2010.

³⁶ Tekin, a.g.e., s.13.

³⁷ Hüsamettin Ünlüoğlu, *Nisvan- Tarihe Adını Yazdıran Kadınlar Belgeseli*, 2010.

ziraata elverişli Eskişehir havalisinde, ilk şoförlük şerefi kendisine nasip olmuştur.”³⁸ diye bahsedilir.

Otomobillere meraklı olan kadın şoförlerin sayısı her geçen gün daha da artmıştır. 1949 yılına gelindiğinde Seyr-ü sefer³⁹ Müdürü Kemal Bey, kadın şoförlerin hiçbirinin ölümlü bir kazaya karışmadığını, soğukkanlılık ve dikkat hususlarında erkeklere “taş çıkarttığını” söyler. Kemal Bey, bir seyr-ü seferci gözüyle, kadınlardan pek memnundur.⁴⁰

Bir otomobilin sahibi olmak bireyi bazı duygulara yönlendiriyor olmalıydı. Her şeyden evvel herkeste olmayan bir şeyin sahibi olmak onu diğerlerinden farklı kılmıştı. Servet Sami Uysal “lüks şoförler” olarak kadınlarla onların zevkle döşenmiş evlerinde “dinç bir küheylan gibi şahlanan son model otomobilleri” hakkında sohbet eder. “Ben araba kullanırken katiyen sinirlenmem” diyen Fatma Tatarı on bir seneden beri kullandığı otomobille “ihtiyatlı hareketleri” sayesinde bir kez bile kaza yapmamıştır. Zehra Bilir Müthiş ise “benim bindiğim otomobil uçmalı” diyerek hızı ne kadar sevdiğini söyler. Otomobil sürmeyi bir sanat olarak gören Zehra Hanım bol virajlı maslak yolundan zevk almaktadır. Sosyeteden Berna Hanım ise “Ah ne zevkli şeydir otomobil sürmek. Benim için otomobile binmenin hiç zamanı yoktur.” diyerek bir kız arkadaşıyla Emirgan’a gece yarısı bile gittiğini söyler.⁴¹

Diğer bir yandan o makinelerin “yeni” olmasından dolayı otomobil sahibinin içten dışa, kılık kıyafetinden düşünüş tarzına kadar daha modern olmasını sağlamıştı.

İşte, şık gömleği ve ceketi, taranmış saçları ve tıraşlı yüzü ile otomobilinin önünde objektife gülümseyen Salih Özyardımcı, Mardin’de yaşayan otomobillilerdendi. Salih Bey’in bir başka fotoğrafta bir dirseğini ve bacağını arabasına yaslayarak poz vermesi⁴² bireyin nesne ile oluşturduğu sahiplenme duygusunu yansıtır. Bu duygu otomobille çektilen fotoğraflarda sıkça

³⁸ *Resimli Şark*, 2 Şubat 1931.

³⁹ Günümüzde trafik.

⁴⁰ *Salon*, 15 Kasım 1949.

⁴¹ *Salon*, 15 Kasım 1949.

⁴² Doğan Bekin, *Tarihin Işığında Mardin*, Mardin Valiliği Kültür Dizisi, Mardin, 2012, s. 244.

karşımıza çıkar. Sahip otomobille bir bütündür, otomobili kendi fotoğrafının arka planı yapması hatta yanına koyması cansız bir nesneye verilen değer in büyüklüğünü gösterir. Eğitimini Almanya’da almış Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren toprak reformuna öncülük etmiş Türkiye’nin ilk üst düzey bürokratlarından Mehmet Ali Bağana da otomobiliyle birlikte objektife poz vermiştir. Bağana’nın şık giyimi ve traşlı yüzü⁴³ modern otomobil sahibi profilindedir. Sanki bu otomobil sahipleri, temiz, şık, modern giyiniş tarzları ile ışıl ışıl parlayan otomobillerine layık olmaya çalışır gibidirler.

Dergi ve gazetelerde de otomobille çekilmiş fotoğrafları olan ünlüler gönür olmaya başlamıştır. *Ses Dergisi* ise Artistler ve Otomobilleri adlı bir yazı dizisi başlatarak, Türk sinemasının artistlerini sahip oldukları otomobillerle fotoğraflamıştır. İnsanların dikkatini çeken bir mesleğe sahip olmalarından dolayı ev almak yerine otomobil almaya yönelen artistler kimi zaman kolunu büyük bir kıvançla otomobiline dayamış kimi zaman da otomobilin kaputunun üzerine çıkıp kollarını açarak poz vermiştir.

Otomobil meraklılarının başını çeken ünlü aktör Ayhan Işık “*Sinema yıldızının nasıl elbisesi, ceketi, pantolonu olursa otomobili de olmalıdır.*” diyerek bir sinema yıldızı için otomobilin ne denli önemli olduğunu vurgulamıştır. Işık, Buick, Cadillac, Oldsmobil marka lüks otomobilleri tercih etmiştir. Çevresi onu etrafa sadece gösteriş yapan bir sürücü değil, otomobiller hakkında 40 yıllık tecrübesi olan makinistler kadar bilgi sahibi bir binici olarak görmüştür. Ayhan Işık o dönemde herkesin satın alamayacağı 1966 model 230 SL tipi bir Mercedes’i de satın almıştır.⁴⁴ Ekose ceketi bordo fuları ve mendiliyle Işık, bir eli cebindeyken diğer eliyle gözlüğünü tutar bir biçimde tüm asaletiyle Mercedes’inin önünde poz vermiştir.

Tercihini Mercedes’ten yana kullanan bir diğer artist Tamer Yiğit’tir. Yiğit, sürat ve konfor açısından ileri bir seviyede olan 8 silindirli ve 95 beygir gücündeki

⁴³ Bağana Albüm, https://www.archives.saltresearch.org/R/U1ST1KPC3VTL19QRQLQ3FXAG5DE9Y6FT9RD5KIR416XN1I8J4T-02532?func=results-jump-full&set_entry=000001&set_number=002236&base=GEN01

⁴⁴ “Artistler ve Otomobilleri”, *Ses*, S.14, 2 Nisan 1966, s.17.

1962 model Mercedes SE ile yol bozuk olduğu halde 2 saatten az bir sürede Edirne'ye gitmiştir⁴⁵; aracının hızlı olmasından oldukça hoşnuttur. Otomobiliyle hız yapmayı seven bir diğer isimse Chevrolet Corvair otomobiliyle Ediz Hun'dur. 34 EH 029 plakasıyla kendi isimlerinin baş harflerinden oluşan plaka taşıma özelliği artistler içinde Ediz Hun'a nasip olmuştur.⁴⁶ Şapkası ve eteğiyle oldukça şık giyinmiş Çolpan İlhan'ı yanına alıp oğlu Kerem'i otomobilin kaputunun üzerine oturarak 1957 model Chevrolet'inin önünde poz veren Sadri Alışık da bir hız tutkunedir. Sadri Bey'i kaybetmekten korkan Çolpan İlhan eşine hız yapmaması hususunda oğlu üzerine yemin ettirmiştir. Fakat Sadri Bey ne zaman yanından hızla geçen bir araç görse dayanamayıp gaz pedalına asılmış ve hızlanmıştır. O, bu durumu "Bana gösteriş yapanların fiyakasını bozmazsam rahat edemem"⁴⁷ diyerek argo bir dille izah etmeye çalışır.

Hız tutkunu artistlerin yanı sıra hızdan hiç hoşlanmayan Hülya Koçyiğit, büyük ve lüks bir otomobil olan 1959 model Pontiac'ını kendisi kullanmaz, bir şoförü vardır. Roket tipi bir motora sahip olduğu için Pontiac çok kolay hızlansa da Hülya Hanım aracın hızlı sürülmesine müsaade etmez.⁴⁸ Acemi şoför Filiz Akın ise otomobili kesinlikle tek başına kullanmaz. Yanında ya eşi İlker İnanoğlu o yoksa da şoförü bulunmalıdır. 8 silindirli 1963 model bir Pontiac'ın sahibi olan Filiz Akın da süratten katiyen hoşlanmaz.⁴⁹ Otomobil kendinin olmasına rağmen şoför kullanan bir diğer artist ise İzzet Günay'dır. 1963 model Mercedes 220S'ini Almanya'ya bizzat gidip almıştır. Aracının içinde, seyyar küçük buzdolabı, her türlü ilaç ve makyaj malzemeleri dahi vardır.⁵⁰

Otomobiline yaslanıp objektiflere poz veren Muammer Karaca, otomobiliyle fotoğraf çektirirken rahatsızlık duymuştur. Karaca'nın aklında yine oyunculuk mesleğini yaptığı halde otomobil satın alamayan meslektaşları vardır. Onu izleyen seyircileri dahi düşünen Karaca, "*Velinimetim seyircilerim otobüslerde*

⁴⁵ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S.14, 16 Nisan 1966, s.16.

⁴⁶ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S.17, 23 Nisan 1966, s.16

⁴⁷ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S.22, 28 Mayıs 1966, s.16.

⁴⁸ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S.16, 16 Nisan 1966, s.17.

⁴⁹ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S.18, 30 Nisan 1966, s.16.

⁵⁰ "Artistler ve Otomobilleri", Ses, S. 20, 14 Mayıs 1966, s.16.

*birbirlerinin üzerine çıkarken, benim burada sadrazam gibi arabalara kurulmam milletin gazabını üstüme çeker*⁵¹ demiştir. Yaptığı meslek gereği gece yaralarına kadar çalışması, turnelere çıkması gibi sebeplerden dolayı otomobil aldığını söyleyen Karaca - ironiktir ki- otomobil sahibi artistler içinde en pahalı aracın sahibidir. 1964 model Skylark tipi Buick 115.000 lira değerindedir.

Otomobil kısa sürede “caka satmaya” yarayan bir arzu nesnesine dönüşmüştür. Adalet Ağaoğlu'nun *Fikrimin İnce Gülü* isimli romanında Bayram köyde kahvede otururken, “ Dört teker be! Dört teker üstünde gideyim de ne halt olursa olsun, razıyım” diyerek bir otomobili olsun ister. Çünkü köyüne mavi renkli Ford geldiğinden beri otomobil arzulamaktadır. Hatta Bayram, ne zaman “Fikrimin ince gülü, kalbimin şen bülbül” şarkısını duysa gözlerinin önüne bir kadından çok, mavi renkli bir Ford gelir.⁵² Şarkının devamındaki “O gün ki gördüm seni, yaktın ah yaktın beni” sözleri ise Bayram'ın bir otomobil için yanıp tutuştuğunu anlatır. Hatta kahvedekiler Bayram'ın otomobile olan bu aşkını anlamaz ve “Yoksa bunu beşikte bir kıza değil de, bir motorluya mı kerttiler?”⁵³ diyerek alaya alırlar. Burada bir kadına duyulması gereken aşkın motorlu bir makineye duyulması söz konusudur. Otomobil ve kadın ikilisinden ilerleyen kısımlarda da söz edilecektir.

Bir otomobile sahip olma isteği kadın erkek fark etmeksizin her insanda oluşabilecek bir histir. Hemcinsleriyle düşünüldüğünde müstesna bir örnek olan Bedia Muvahhit'in içten içe olmasını istediği bir dileği vardır; bir otomobil sahibi olmak. 1897 yılında İstanbul'da Bedia Hanım Büyükkada'da henüz çocuk yaşlardayken ilk defa bir otomobil görür. Adada iken ara sıra denk geldiği bu otomobil kıpkırmızı renktedir, Bedia Hanım otomobili görür görmez “Ben de böyle bir arabaya sahip olmalıydım. Ve ilk arabam kırmızıydı, son aldığım da aynı renk”⁵⁴ diyerek otomobil kullanmayı “hayat veren zevk” olarak nitelendirir.

⁵¹ “Artistler ve Otomobilleri”, *Ses*, S.21, 21 Mayıs 1966, s.17.

⁵² Adalet Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü*, Everest Yayınları, İstanbul, 2014, s.89.

⁵³ Ağaoğlu, *a.g.e.*, s.148.

⁵⁴ Gökhan Akçura, *İvir Zivir Tarihi I*, Om Yayınevi, İstanbul, 2001, s.150.

1911 yılında İstanbul'da doğan günlük gazete ve dergilere hikaye ve roman tefrikaları yazan Cahit Hanım ise Servet-i Fünun Matbaası'nın sahibi Murtaza Sadık Kağıtçı ile evlidir. Eşine oldukça kıymet veren Murtaza Bey bir gün Cahit Hanım'a önce sürücülük eğitimi veren bir kitap hediye etmiş daha sonra ise hediyein büyüğünü söylemiştir. Cahit Hanım artık sıfır kilometre bir Dodge otomobilinin sahibidir⁵⁵ ve çok geçmeden bir ehliyetnamenin de sahibi olmuştur. Bu "Dodge" Cahit Hanım'ın Murtaza Bey'den aldığı son pahalı hediye olmayacaktır. Midesinden ameliyat olan Murtaza Bey, eşi Cahit Hanım'a bu zor günlerinde yanında olduğu için bir hediye alma kararı almıştır. Bu seferki hediye bir dergide gördüğü son model bir Mercedes'tir. Cahit Hanım bu süreçte annesini kaybetmiştir. Murtaza Bey onun acılarını hafifletebilmek adına yeşil Mercedes'in anahtarını eşine vermiştir. Bunun üzerine Cahit Hanım bir nebze de olsa mutlu olabilmış eşine öpücükleriyle teşekkür etmiştir.⁵⁶ Mercedes'in pahalı bir otomobil olduğunu düşündüğümüzde Murtaza Bey'in böylesi bir hediyeyi "gerekçeli" aldığı gözden kaçmaz. Cahit Hanım bu özel hediyeyi annesinin kaybının telafisi ve bakıcılığının mükafatı olarak aldığını unutmamaktadır.

Peki ya otomobilin tadına bakmış insanlar için otomobilsiz kalmak nasıl bir histir? Otomobilli olmayı sigara tiryakiliğine veya uyuşturucu kullanmaya benzeten Erhan Bener, bir süre otomobilsiz kalmış ve onun hasretiyle yanıp tutuşmuştur. Bener için otomobilsizlik bir çeşit yoksunluktur. Hatta "Yoksun olunca sokaktaki bekçiden bile dilenir insan. Panel bile olsa, ayağımızı yerden keser ya!"⁵⁷ diyerek en ucuzu dahi olsa bu dört tekerli araca sahip olmanın ne denli önemli olduğunu vurgular.

1920'li yıllardan 1950'li yıllara kadar bir doktor olarak Türkiye'nin çeşitli illerinde görev almış olan Burhan Öncel, sıtma ile mücadele için Adana'ya tayin edilmiştir. Hastaları tedavi edebilmesi için köyleri tek tek dolaşması gerektiğinden kendisine bir otomobil almaya karar verir. Bu kararı alırken kendisini bu durumun zaruri olduğuna inandırırsa da "Hayatımda en çok

⁵⁵ Cahit Uçuk, *Yıllar Sadece Sayı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s.214

⁵⁶ Uçuk, a.g.e. s.239.

⁵⁷ Erhan Bener, *Arabalarım*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2003, s.114.

hasretle özlediğim şey bir otomobile sahip olmaktır” demekten de geri duramaz ve kendisine “şirin” bir otomobil alır.⁵⁸ Şile’de görevliyken, otomobilinin deposuna benzin döktüğü sırada motorun alev alması sonucu bu aracını kaybeder. Burhan Bey, bu kaybı üzerine kendini “özgürlüğünü kaybetmiş bir insan” gibi hisseder. Otomobilsizliğe alışamaz bu duyguyla daha fazla yaşayamayacağını bilen Burhan Bey yanan enkazı satıp üzerine biraz da borç yaparak Ford marka bir otomobil satın alır.⁵⁹

Otomobil sahiplerinden bir diğeri, Cumhuriyet’in ilk yıllarında Ankara’da önemli yapıların mimarı olan Arif Hikmet Koyunoğlu’dur. 1925 yılında Maarif Vekaleti inşaatı ile ilgili görevinden toplu para alınca kendisine *hemencecik* bir Ford otomobil almıştır. O tarihte Koyunoğlu’na göre Ankara’da biri Mustafa Kemal’de, biri Erzurumlu Nafiz’de, biri de kendisinde olmak üzere toplam üç adet otomobil vardır.⁶⁰ Koyunoğlu’nun otomobilini hatırlarken “bir şunda vardı bir bunda vardı” demesi otomobille beraber kendisini bir fabrikatör olan Erzurumlu Nafiz ve Türkiye’nin ilk cumhuru reisi Mustafa Kemal’le -otomobil sahipliğinin sağladığı güven ve haz sayesinde- nasıl eşit statüye yükselttiğini gösterir.

Arif Bey, eşi Mübeccel Hanım, çocukları Özcan ve Dinçer ve Ford otomobiliyle Keçiören’e taşınmıştır. Otomobilini, değerlisi Mübeccel Hanım’a vermiş yanına da terbiyeli ve iyi biri olan Tahir Efendi’yi şoför olarak tahsis etmiştir. Ne var ki bir süre sonra borçlarından dolayı hususi otomobilini satmak zorunda kalacaktır. Birkaç gün sonra hem hocası hem de Ziraat Bankası binasının mimarı olan Mongeri’nin yanına uğrayan Arif Bey’e Mongeri, banka binasıyla ilgili birkaç görev ve bu işlerin halledilmesi için de altı bin liralık çek verecektir. Lazım olan malzemeyi, kağıt, boya, kopya kağıtlarını toplarıyla alan Arif Bey, bir de Essex marka otomobil satın alarak Ankara’ya döner. Eline geçen ilk parayla kendine yine *hemencecik* otomobil alan mimarımız da otomobilli olmaya alışmıştır bir kere. Essex’i ile Mübeccel Hanım’ın yanına giden Arif Bey

⁵⁸ Dr. Burhan Öncel, *Bir Beyaz Gömleklinin Romanı*, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1951, s.117.

⁵⁹ Öncel, *a.g.e.*, s.150.

⁶⁰ Arif Hikmet Koyunoğlu, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Mimar Arif Hikmet Koyunoğlu*, Haz. Hasan Kuruyazıcı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 248.

eşine “Bir ay evvel senin otomobilini satmaya mecbur olmuştum, Çok üzüldüğünü hissettim ve onun yerine sana daha iyisini, günün en lüks arabasını aldım. İşte şoförün Turgut Efendi. Annelerini al bol bol gez” der. Mübeccel Hanım ise eşinin bir ay önce arabaya binecek parası olmamasına rağmen bir ay sonra lüks bir otomobile sahip olabilmelerini şaşkınlıkla karşılamıştır.⁶¹

Karikatürlerde de otomobil imgesine rastlanır. Bir mizah dergisi olan *Akbaba* zaman zaman otomobile ilgili naif karikatürler yayınlamıştır. Puposunu tüttüren bir adamın “Nasıl otomobilinden memnun musun? Saatte kaç kilometre gidiyor? sorusuna, otomobilin sahibi “Vallahi birader, aldım alalı daha bir saat muntazam gidemedim ki!”⁶² şeklinde cevap vermesi, bazı kişilerin otomobili sırf almış olmak için aldıkları kanısına götürür. Bunun nedeni otomobilin fonksiyonlarından birinin de sahiplerinin gösteriş yapabilmelerini sağlamasıdır.

İnsanlar -özellikle otomobil sahipleri- zaman zaman otomobillerden ruhu, aklı ve dili olan kişilermiş gibi söz etmişlerdir. Otomobile ilgili birçok şeyi tarif ederken insana özgü fiillerden faydalanmışlardır. Otomobillerin motoru öksürür, egzozu bağırır, kadın gibi kıvrımlı hatlara sahip olabilirler. Bu benzetmeler insanbiçimselleştirme⁶³ olarak adlandırılmaktadır. *Şoför* dergisinin 1943 yılında yayımlanan sayısında Behçet Demir imzalı bir şiirde bu insanbiçimselleştirmenin abartılı bir örneği vardır:

“Dolaşmayı gezmeyi eğlenmeyi pek sever,
Kafir yalnız oburdur, su gibi benzin içer,
Durmadan koşturursan kızarak öfkelenir,
Stop yapmaz o zaman oto alumaj denir,
Fazla yağ pek dokunur midesine, etine,
İyi bakım yaparsan can katar servetine”⁶⁴

Bu insanbiçimselleştirmenin temelinde otomobil ve sahibi arasında ilk tanışma anından itibaren anlamlı veya anlamsız bir şekilde oluşan bağ yatar. Bu bağ bir insanın diğer insanla kurduğu ilişkiye benzer. Otomobilin dış görünüşü

⁶¹ Koyunoğlu, a.g.e., s. 252.

⁶² *Akbaba*, 15 Mart 1928.

⁶³ Halime Yücel Altınal, “Reklamlarda İnsanbiçimsellik”, *Ankara Üniversitesi İletişim Araştırmaları Dergisi*, 2003, S.1, s.108.

⁶⁴ Behçet Demir, “Otomobilim”, *Şoför*, S.5,1 İkincikanun (Ocak) 1943, s.17.

kişiyeye haz verir, gideceği yere götürmesi işine yarar, yarı yolda bırakmaması güven sağlar.

Dikiz Aynası filminin kalbi temiz karakteri Kazım taksi şoförlüğü yapmaktadır. Kazım otomobiline “Fıstık” ismini vermiştir. Her anında yanında olan bu araç onun için çok kıymetlidir. Fakat bir gün mahallesindeki felçli bir kızın tedavi masrafları için Fıstığı satma kararı alır. Şoför Kazım ağlamaklı bir şekilde “Ayrılıyorz vallahi ayrılıyorz satıyorum fıstığı” diye gezinirken babacan tavırlı Rifat Abi Fıstığa alıcı olmuştur. Kazım Rifat Abisine, “Fıstık benim canım ciğerim. Başka bir vaziyet olsa, 72 buçuk milyon milletin hazinesini ayağıma serseler değil fıstığı satmak, stepnesine bile tırnak değdirmezdim. Fıstık benim her bir şeyimdi. Başkasına desen adamın tahtası eksik derler. Benim fıstık laf bile anlardı be... Güler gibi gelirdi bana hatta biraz üzüleyim ağlardı bile...”⁶⁵ diyerek esasında otomobiline ne denli düşkün olduğunu anlatmaya çalışır.

Erhan Bener Maliye Bakanlığı'nda yurtiçinde ve yurtdışında çeşitli görevlerde yer alan bir devlet memuru aynı zamanda şiir, öykü ve roman yazarıdır. Bener toplumun belirleyici görünümünü, yapısını, yaşam biçimini, kişisel davranışlarını bir bütün olarak etkileyen ve biçimlendiren yeniliğin otomobil olduğunu düşünmektedir.⁶⁶ Bu makineyle ilk defa hurda bir otomobilin direksiyonuna dokunarak tanışmıştır. Sahip olduğu bütün otomobilleriyle farklı bağlar kuran Bener 1946 model Rover'ı yerine 1956 Model Ford Simca satın almış fakat Rover'ı hemen elden çıkaramamıştır. Hurdacı bir kancanın ucuna Rover'ı takip götürünce, göz yaşlarını tutamamış, kendini eski dostunu geri dönmeyecek bir mekana uğurlayan biri gibi hissetmiştir.⁶⁷ Otomobili bir dost gibi gören Bener, sahip olduğu arabalar içinde başını hiç ağrıtmayan 1971 model Opel Record'u satıp onun yerine 1973 model Chevrolet Nova'yı satın aldığıında ise kendisini *sadakatsizlikle* suçlamıştır.⁶⁸

Otomobiliyle farklı bağ kuran bir diğer yazar ise Hulki Aktunç'tur. 1976 yılında eşi Semra Hanım'ın hamileliği üzerine bir ihtiyacı karşılamak için koyu kırmızı

⁶⁵ Ülkü Erakalın, *Dikiz Aynası*, 1973.

⁶⁶ Erhan Bener, *Arabalarım*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2003, s.15.

⁶⁷ Bener, a.g.e.,s.89.

⁶⁸ Bener, a.g.e., s. 252

bir “66 model kaplumbağayı” 65 bin Türk Lirasına satın almıştır. Bu kaplumbağa Aktunç ailesini kar çamur fırtına demeden her yere taşımıştır. Hulki Bey’in oğlu Uluğ bu araca Vosvos Aktunç diye isim takmıştır. Hulki Bey’in ilk otomobili Vosvos Aktunç, 80’lerde aileye dar gelmeye başlamış bunun üzerine Murat 131’lerin Doğan’ını satın almışlardır. Vosvos’a hüzünlü bir bakış atıp Doğan’a doluşan aile trafikte Doğan tarafından bir “ihanete” uğramıştır. Vites kolu bir anda Hulki Bey’in elinde kalıvermiş trafikte korna ve küfre maruz kalmışlardır. İşin sonunda vites kolunu kutusuna yerleştiren Hulki Bey, Doğan’la eve dönmüştür. Hulki Bey, Doğan’la yoluna devam etmiş Vosvos’u başka birine satmıştır.⁶⁹

Otomobil sahipleri oluşan bağlara paralel olarak o cansız makinelerle dertleşen, birlikte vakit geçiren, ilgilenen insanlara dönüşmüşlerdir. İşte sahip ve araç arasındaki bu ilişki aşkın, sevdanın farklı bir boyutudur. Aşktan söz etmişken, otomobilin özellikle “kadına” benzetilmesi insanbiçimselliğin diğer bir yönüdür. Bu benzetmenin temelinde icat edildiği ilk günden bugüne otomobilin “bir erkek taşıtı” olarak görülmesi yatar. Otomobillere erkekler için bir çekicilik kazandırmak adına kadınlık atfedilir. Haliyle otomobil ve kadın insan zihninde kişiye belirli çağrışımlar yapar. Duygusal açıdan ikisi de –özellikle erkekler tarafından- arzu edilen bir şeydir, ikisi de belirli bir çaba ister, ikisine de sahip olunur, ikisi de değiştirilebilir... Fiziksel açıdan ikisinin de belirli hatları vardır, ikisi de alımlıdır, ikisinin de kuaförü vardır. “Kız gibi araba” söylemi de bu algının yansımasıdır. Hatta Paul Virilio’ya göre ilk taşıt aracı kadındır. Otomobil de binilen bir araçtır. Dolayısıyla binmenin vermiş olduğu, altta olana karşı oluşan üstünlük hissi ve haz kişiye erotik çağrışımlarda bulunur.

“O henüz bakire,
Taze ve sen,
Anlarsın sonuç olarak,
Biraz haşindim ben,
Gözüm ondaydı ve
Baştan başa yağlıydı karlı mili”⁷⁰

⁶⁹ Hulki Aktunç, “Tombilimafil”, *Kitaplık*, S.57, s.73

⁷⁰ Arvas, a.g.e., s.

E.E. Cummings'in bu dizeleri bir otomobil sahibi için o otomobilin "kullanılmamış olmasının" da önemli olduğunu göstermektedir. Göz koyduğu otomobille olan ilişkisini ilerleterek;

"Tam biz dönerken köşesini kutsallık caddesinin,
Dokundum gaza ve verdim ona özsuğunu, enfes,
Bu ilk seferdi ve inan ki ben ve biz
Mutluyduk görmekten ne hoş uyum sağladığını"

Cansız bir nesneyi insanbiçimselleştirip, bir de onunla başka bir boyuta geçen Cummings'in bu şiiri, oldukça farklı fakat otomobil-kadın-aşk üçgenini anlamlandırmamız meselesinde bir hayli yararlıdır.

"Güzel otom pek zarif, o bu asrın gelini,
İncitmeden tutmalı elini eteğini"⁷¹

Hem şair hem şoför Behçet Demir ise bu dizelerde, muhtemelen ince hatlarından mütevellit zarif olarak nitelendirdiği otomobili bir geline benzetmiştir. Gelin bir evlilik töreni için hazırlanan ve henüz bakire olan kızdır. Bir makineye kadınlık üzerinden kişileştirme yapılırken, muhtemelen gelinlerin narin insanlar olduğu kanısından dolayı, otomobillere de sert davranılmaması gerektiği vurgusu yapılmıştır.

Kimi sahipler otomobili bir kız veya eş olarak görme konusunu ileri bir seviyeye taşımıştır. Bener'in 1975 model Anadol'unu hırsızlar kaçırmış içinde *alem* yaptıktan sonra bir başka evin önüne bırakmışlardır. Bener aracına kavuşmuştur kavuşmasına ama onun için "otomobilinin namusu kirlenmiştir."⁷² Bu cümlesinden Bener'in aracına bir cinsiyet atfettiğini ve aracın başkası tarafından kullanılmasının *namus kirliliği* kavramı ile ifade edildiğini görürüz. Bener, bir başka otomobili 1995 model Fiat Tempra'sına karşı bir zaafı olduğunu yazar. Ona duyduğu hisleri, evlilik törenlerinde çiftlere söyeltirilen "iyi günde kötü günde ölüm bizi ayırana dek" sözünü özetlemeye çalışır. Hiçbir zaman kopamadığı aracından "son sevgilim o benim"⁷³ diyerek söz etmiştir.

⁷¹ Behçet Demir, "Otomobilim", *Şoför*, S.5, 1 İkincikanun (Ocak) 1943, s.17.

⁷² Bener, *a.g.e.*, s.282.

⁷³ Bener, *a.g.e.*, s.335.

Ford marka otomobilini çok seven Doktor Burhan Öncel de aracından ayrı kalınca kendini “sevgilisinden ayrılmış” gibi hisseder, onu *özler*.⁷⁴ Öncel için de sevgilisi yani otomobili çok kıymetlidir. Otomobil tepeyi aşamayınca *hatırı hoş olsun*⁷⁵ diye onu bir parça dinlendirir, onunla her bakımdan ilgilenir. Burhan Bey de bu sevdaya düşmüştür bir kere...

Bir roman kahramanı olan Bayram da otomobilini insanlaştırır hatta kadınlaştırır. Adalet Ağaoğlu'nun *Fikrimin İnce Gülü* adlı eserinin kahramanı 74 Model 230 Mercedes'ine Balkız diye seslenir. O, Bayram'ın sevgilisidir, onu her şeyden korumaya çalışır, bir tarafına zarar gelince canının yanacağını ona kötü bir söz söylese kırılıp incineceğini düşünür. Hatta Bayram, Balkız'ın yerine başka bir otomobilden söz edince otomobilin gönlünü almak için için elini bagaj kapağı üstüne koyup “Balkız'ımı çok severim, o benim ilk göz ağrım” diyerek kendince onun gönlünü almış olur.⁷⁶

Bayram trenle gittiği Almanya'dan memleketi Ballıhisar'a Mercedes'iyile gitmek ister ve yola koyulur. Gümrük'te Balkız park halinde beklerken yanına bir Opel Record hızla sokulur. Bayram çok korkar ve şoföre az daha arabama çarpacaktınız diye bağırır. Bu sırada Bayram'ın gözü şoförün yanındaki Alman kadına kayar. Opel'in şoförü hışımla kalkar baktığın kadın benim nikahlı karım be kendine gel der. Bayram “O senin nikahlınsa bu da benim nikahlım sayılır. 10 tane de karı eder. Balkız'a kimseyi çarptırmam bilmiş ol”⁷⁷ diyerek otomobiline ne denli düşkün olduğunu gösterir. Otomobiline bir insanmışçasına değer veren Bayram İstanbul'un zorlu yollarını aşmaya çalışırken çok yorulur gözleri bulanır başı döner. Fakat o kendini düşünmez biricik Balkız'ını düşünür. Aslında cansız bir makine olan otomobiliyle konuşur “Sabır kızım, tut kendini”.⁷⁸ Bayram Balkız'la iletişimi hiç koparmaz, onun iyi olması her şeyden önemlidir; “Yokuş çıkarken bir şey oldu mu bir yerine? Dinin hakkın için doğru söyle. İnip bakamadım sana. Şu ilerideki Rot Balans'ta duralım. Bakalım bir eksikimiz var mı? Üstümüzü başımızı bir yoklayalım.

⁷⁴ Öncel, *a.g.e.*, s.161.

⁷⁵ Öncel, *a.g.e.*, s.131.

⁷⁶ Adalet Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü*, Everest Yayınları, İstanbul, 2014, s.61.

⁷⁷ Tunç Okan, *Fikrimin İnce Gülü*, 1987.

⁷⁸ Ağaoğlu, *a.g.e.*, s.123.

Kendimize bir çekidüzen verelim.”⁷⁹ Burada dikkati çeken Bayram’ın Balkız’la “biz” olabilmesidir. Balkız, Bayram için “sağlığını, iyiliğini, güzelliğini” düşündüğü bir kişiden farksızdır.

Bir gazeteci ve fotoğraf sanatçısı olan Haluk Özsözlü’nün de otomobiliyle tanışma öyküsü ise ilk görüşte aşk gibidir. Haluk Bey, 1976 yılında aracı görür görmez “İşte istediğim otomobil” demiş ve onunla “evlenmiştir”.⁸⁰ Tanıştıkları ilk günden itibaren 400 bin kilometre yol kat ederken tek bir günlerini dahi ayrı geçirmemişlerdir. Özsözlü evlendim dediği otomobiline çok farklı bir bağ ile bağlıdır. Zaman zaman otomobiline vites değiştirirken, virajlara girerken hatalar yapmış bunları da vicdan azabı ve özürlerle telafi etmeye çalışmıştır. Kendine ayakkabı almak yerine otomobiline lastik almanın daha mutluluk verici olduğunu söyleyen Özsözlü “Onunla bütünleşmek, onunla duygusal bir bağ kurabilmek için onu kendiniz yıkamalısınız. Anlatılmaz bir keyiftir.” Evet, otomobil köpüklenir durulanır, silinir süpürülür, onarılır parlatılır. Bunlar otomobilin ihtiyacı veya bakımı gereğidir. Fakat bağ kurabilmek adına bu işlemlerin yapılması ve bundan keyif alınması hali akıllara *erotizmi* getirir.

Bu insanbiçimselleştirme eğilimi evrenseldi. Amerikan korku edebiyatının popüler yazarlarından Stephen King’in romanı *Christine* beyaz perdeye de uyarlanmıştır. Sıksa bedeni salaş kıyafetleri ve kalın camlı gözlükleriyle Arnold Cunningham oldukça sıradan yaşam sürerken bir gün hurda halindeki bir otomobil dikkatini çeker. Eski sahibinin Christine adını verdiği otomobili satın alan Arnold kısa sürede bu hurdayı onararak göz alıcı bir otomobile dönüştürür. Christine’in kırmızı rengi göz alıcı, hatları oldukça keskindir. Aracın yepyeni olmasıyla Arnold’da onu ezik gösteren kalın camlı gözlüklerini çöpe atar ve daha cool bir görüntüye kavuşur. Arnold, yeni imajı ve Christine sayesinde okula yeni gelen kızla sevgili olur. Fakat kız Arnold’un Christine’e sürekli vakit ayırmasından dolayı şikayet etmeye başlar. Arnold ise bu durumu ilk başlarda fazla önemsemez; kızlar kızları kıskanır otomobilleri değil düşüncesindedir. Sevgilisi “*Bu araba dışı*” diyerek Christine’in koltuğuna sertçe

⁷⁹ Ağaoğlu, a.g.e., s.130

⁸⁰ Haluk Özsözlü, “Vosvosla 400 Bin Kilometre”, Vosvos, Haz. Cem Çobanlı, Ne Kitaplar, İstanbul, 2004, s. 129.

bir yumruk atıp “Kızına vurmam hoşuna gitmedi mi?” der. Arnold sevgilisine sinirlenip aracın dışına çıkınca, Christine bir anda canlanır, radyosunda bir şarkı çalmaya başlar ve kızı boğmaya çalışır. Anlaşılan bu kıskançlık tek taraflı değildir. Christine, Arnold’un sevgilisini ilişkisine zarar vereceği ihtimaline karşılık öldürmek istemiştir. Hatta Arnold sevgilisini eve bırakıp yaşananlar için özür dileyince, Christine Arnold’a inat motorunu çalıştırmaz. Arnold, “Yapma kızım, her şey aynı bir sorun yok deyince” Christine yine canlanır ve radyodan “I love you” sözleri geçen bir şarkı açar.⁸¹ Christine, sahibine aşık, gören duyan, kıskanan, öfkelenen ve intikam alan bir otomobildir. Arnold, Christine’in insanlara zarar vermesini kesinlikle görmez. Onun için tek doğru, tek haklı Christine’dır. Christine, bir insanın cansız bir nesneye duyabileceği aşkın göstergesi, otomobilin kadın olarak algılanması yani insanbiçimselleştirilmesi bahsinde önemli bir örnektir.

Otomobil ve sahiplik meselesinde “sahip olma”dan kaynaklanan bütün duyguların aslında tarihsel zamanın dışında olduğunu görürüz. Erken cumhuriyetin nadir otomobil sahipleri de onların takipçileri de aynı eğilimdedir. Otomobilin bir statü göstergesi olma özelliği de onun insana benzetilmesi de zaman dışı çizgisel olmayan bir süreklilik algısının göstergesidir.

⁸¹ John Carpenter, *Christine*, 1983.

4. İCRA-YI SAN'AT: ŞOFÖRLÜK

Otomobilin bu topraklara girişiyle birlikte bu yeni aracı çalıştırıp idare edebilmeyi başarabilecek insanlara ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyacın giderilmesi için lazım olan şey eğitimidir. Bir dizi eğitimden geçen, hangi zamanda, hangi yolla nereye varılacağına karar veren, o ağır demir yığınlarının tekerleklerini döndürmeyi başaran kişiler “şoför” olarak adlandırılmıştır. Bu kişiler, kimi zaman otomobilin bizatihi sahibi kimi zaman araç sürme işini para kazanmak için yapan kişiler olmuşlardır.

Şoför yetiştirebilmek amacıyla 1924 yılında İstanbul'da *Fikri Tevfik Kardeş Otomobil ve Makinist Okulu* kurulmuştur. Motor teorisi dersinden, otomobile ait parçaların anlatıldığı derse, tamircilik dersinden, direksiyon talimine⁸² kadar bir çok dersi kapsayan bu okul bir “sürücü kursu” formatındadır.

Bursa'da ise 1926 yılında *Ameli ve Nazari Şoför Mektebi* adı altında bir okul açılmıştır. Bu okulun amacı 3 aylık eğitimlerle “ehil şoförler” yetiştirmektir.⁸³ Sanayi Mektebi mezunu Nadir Bey tarafından 1927 yılında Eskişehir'de bir “şoför mektebi” açılmıştır. Bu okulda hem otomobil hem traktör sürüş eğitimleri verilmiştir.⁸⁴

“Sulhta motorsuz kalkınmak savaşta motorsuz yurdu korumak imkansızdır” diyerek her vatandaşın motoru öğrenmesi gerektiğini savunan *Ankara Şoför Okulu* bu eğitime milli bir misyon yüklemiştir. Bu kursa katılmak isteyenler 16 yaşından büyük ve en az millet mektebi mezunu olmalıdır. Kursiyerlere teorik derslerin yanında direksiyon talimleri de verilmektedir. Günümüz ehliyet kurslarından farklı olarak bu okulda amatör şoför, bilgili şoför ayrımı vardır. Amatör şoför olmak isteyenler okula 50 lira öderken; bilgili şoför olmak isteyenler 130 lira ödemektedir. Kursun, öğrencinin dershaneye sarhoş olarak girmemesi, ders esnasında sigara içmemesi, derse gelen ve direksiyon

⁸² *Fikri Tevfik Kardeş Otomobil ve Makinist Okulu*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1936, s.4.

⁸³ “Bursa Mektubu: Bursa'da Kadınlar Cemiyeti- Bursa'da Hilali Ahmet Teşkilatı- Şoförler Cemiyeti – Bursa'da İmar Faaliyeti”, *Asri Türkiye Mecmuası*, 1 Mayıs 1926.

⁸⁴ *Resimli Şark*, 2 Şubat 1931.

talimine çıkan öğrencilerin temiz olması⁸⁵ gibi birtakım disiplin kurallarına sahip olması da geleceğin şoförlerinde görmek istediği meziyetlerdendir.

Otomobil sürüşünde teoriden çok pratik önemlidir. Bu sebeple otomobil sürmek isteyenler direksiyon derslerine de özen göstermelidir. Sürücü okullarının dışında özel ders veren motor ve direksiyon öğretmeni Rezzan İliter, “Sayın Bayanlar” diyerek kadınlara seslenir:

“Başka memleketlerde bayanların otomobil kullanması tabii bir spor haline gelmiştir. Bizim enerjik bayanlarımızın kadın zarafet ve inceliğini en çok tebarüz ettiren bu güzel spora karşı nasıl lakayt kalabildiklerine hayret ediyorum. Bir kadına direksiyondan daha fazla hiçbir şey yakışamaz. Hususi derslerle sizleri en uygun şartlar altında motörden ve direksiyondan yetiştireceğimi vadediyorum.”⁸⁶

Hem otomobille ilgili yazılı imtihandan hem de direksiyon taliminden geçen insanlara otomobil kullanımı konusunda rüştünü ispatlamış kişiler oldukları için bir sürücü belgesi diğer adıyla sürücü ehliyetnamesi verilir. 1929 yılına ait bir “Belediye Dairesi Şoför Ehliyetnamesi”nde; ehliyetin verildiği kişinin ismi, doğum yeri, doğum tarihi ve mesleği yazıldıktan sonra, bir adet fotoğraf ile birlikte “Fotoğrafı balada muharrer şoför Efendinin muayenei sıhhiyesi ve imtahan-ı icra olunarak (.....) otomobillerini sevk ve idareye kafi malumatı haiz bulunduğu mübeyyen işbu ruhsatname ita kılındı” yazısı belediye reisi ve makine-sanayi mektebi mühürüyle onaylandıktan sonra; “..işbu ruhsatname de ismi muharrer ... efendi... mübeyyen hüviyeti tasdik olunur” yazısı da Polis Müdürü mühürüyle onaylanır.⁸⁷ Kişiye özel olan bu belgeyi araç süren kişiler yanlarında taşımalıdır.

1935 yılına gelindiğinde İstanbul’da şoförlük ehliyetnamesini almış 5900 kişi vardır. Fakat mevcut olan otomobil ve otobüs sayısı 2200dür. Doğal olarak ehliyet sahibi insanların yarısı taşıt kullanmıyor gibi gözükmektedir. İstanbul Belediyesi de bu rakamlardan hareketle uzun süre şoförlük yapmayanların kazaya neden olacaklarını düşünmüş ve ancak “otomobilcilik mektebinde”

⁸⁵ *Otomobil Dünyası*, S.3, 1949.

⁸⁶ *Hafta*, 14 Nisan 1950

⁸⁷ *Belediye Dairesi Şoför Ehliyetnamesi*, Marifet Matbaası, İzmir, 1929.

öğrenim görenlerin şoför olabileceklerini kabul eden bir talimatname hazırlamaya karar vermiştir.⁸⁸

Ehliyet sahiplerinden biri de Mehmet Ali Bağana'dır. 10 Temmuz 1961 tarihinde T.C İçişleri Bakanlığı tarafından verilen ehliyetin rengi bordodur. İlk sayfasında Bağana'nın bir adet vesikalık fotoğrafı "gözlükle" ibaresiyle yer almaktadır. Çeşitli nüfus bilgilerinin yanı sıra Kadıköy Bülbül Sokak'ta bulunan evinin adresi gibi çeşitli bilgilerin olduğu bu belgede ehliyetname vizeleri başlığı altında "... Tarihine kadar muteberdir." ibaresi olup pullar yapıştirilmiştir. Ehliyetnamenin sonunda ise "bu ehliyetname 20 sahifeden ibaret olup İstanbul Vilayeti Trafik Şubesinde verilmiştir" yazısı İstanbul Trafik Şubesi Müdürü Kemal Özsoy tarafından kaşelenmiştir.⁸⁹

1940 yılında İstanbul'da doğan ve küçük yaşlardan itibaren kendi yaptığı tahta oyuncakları satarak geçimini sürdüren Oral Gönenç, 1960 yılında ilk otomobilini satın almıştır. Gönenç'e göre o dönemde bir ehliyet sahibi olmak bir otomobil sahibi olmaktan çok daha zordur. Sürücü kurslarının sayısının az olması nedeniyle evrakları tamam olmasına rağmen direksiyon sınavı için üç ay sonrasına gün alabilmiştir. O sınavda başarısız olan Gönenç ehliyetsiz olarak aylarca otomobil kullanmış sonradan direksiyon sınavını başarıyla geçmiştir.⁹⁰

1914 yılında yayımlanan *Şoförlüğün İnce Noktaları* isimli esere göre şoför olmak isteyen kişilerin; gözleri sağlıklı, vücudu çevik, refleksleri fevkalade iyi, muhtelif istikametlerden gelebilecek ani hareketlere karşı dikkati yerinde olmalıdır.⁹¹ Şoförlüğün icrası için "itidal-i dem" yani soğukkanlı olmak başlıca şarttır. Ancak bu özelliğe sahip kişi *şoförlük sanatını* rahatlıkla icra edecektir. En beceriksiz insanlar bile bir arabayı idare edebilir, direksiyonu çevirebilir veya durmak için pedala basabilir. Fakat herkes şoför olamaz. Bir insanın ben iyi bir şoförüm demesi, tek parmakla "Üsküdar'a gider iken aldı da bir yağmur"

⁸⁸ *Akşam*, 6 Temmuz 1935.

⁸⁹ Mehmet Ali Bağana'ya ait T.C. İçişleri Bakanlığı İstanbul vilayeti trafik şubesi otomobil kullananlara mahsus amatör şoför ehliyetnamesi, Arşivi Parçalamak: Bir Osmanlı Ailesinde Temsil, Kimlik, Hafıza. 21 Ocak-30 Mart 2014.

⁹⁰ Oral Gönenç, *Senin Tahta Atın Var mıydı?*, Güncel Yayıncılık, İstanbul, 2006, s.79.

⁹¹ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928, s.14.

çalabildiği için bir piyanistin yetenekli olduğu iddiası ile eş değerdir.⁹² Daha sonraki yıllarda ise süreli yayınlarda bulunan kimi yazılarda ideal şoförün tarifi yapılmıştır.

İdeal bir şoför hareket etmeden önce arabasını kontrol eder. Gideceği yol uzun ise motor sübapları, bilye kolları, karbüratör yakma tertibatı, elektrik aksamı ve telleri, soğutma aksamı, debriyaj vites değiştirme aksamı, direksiyon ve bağlantıları, frenleri ve tekerlekleri birlikte gözden geçirir. Çünkü ihmal edilen tek bir gevşek vida bile insanı bazen dağ başında eli kolu bağlı bırakabilir. Ayrıca aracında benzin, yağ ve suyu hiçbir zaman eksik etmez.⁹³

Bir şoför uzun yola çıkacaksa aracının sağlığına dikkat ettiği gibi kendi sağlığına da dikkat etmelidir. Bu kişi yolculuk öncesi dinlenmeli, içki içmemeli ve ağır yemekler yememelidir. Ağır yemek yenmemesi gülünç bir istek gibi gözükse de önemsiz görünen birçok detayın trafik kazalarına neden olduğu bilinmektedir. Bu sebeple yollar ister düz ister meyilli ister virajlı olsun, şoför her zaman dikkatli olmalıdır.⁹⁴

İyi bir şoför aynı zamanda aracında arıza çıkarsa *bir mühendis gibi* sorunun nereden kaynaklandığını tereddüt etmeksizin tespit eden ve bu arızayı ne otomobili ne de yolcuları yolda bırakmayacak şekilde halleden kişidir. İşte bu bağlamda şoförlerin bir misyonu daha vardır. Şoför bir anda görevliye, memura, askere dönüşür. Onların işi sadece otomobili yürütmek değildir. Milli servet karşılığı elde edilen nakil vasıtalarından azami istifade etmek de şoförlerin milli vazifesidir.⁹⁵ Bu durumun milli bir vazife olarak adlandırılmasında savaşlarda motorlu araç kullanan ülkelerin yaşadığı avantajların bilinmesi oldukça etkili olmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda orduların ihtiyacı olabilecek hareketlerde en önemli görevler şoförlere düşmektedir. Dolayısıyla ülkenin savunması için "*otomobil kullanıyor*" olabilmek son derece önemlidir. Hatta bu doğrultuda otomobil kullanmanın

⁹² *Bir Otomobili Hüsn-ü Sûretle İdâre Etmek Sanatı ve Şoförlüğün İnce Noktaları*, Dersaadet, Otomobil Taburu Matbaası, 1333.

⁹³ Eşref Antikacı, "Otomobil Kullanmak", *Şoför*, S.4, 15 Birincikanun (Aralık) 1942, s.4.

⁹⁴ Antikacı, a.g.m., s.4.

⁹⁵ Ziya Ergün, "Meslektaşlar Konuşuyor", *Şoför*, S.3, 1 Birincikanun (Aralık) 1942, s.18.

belki de bir gün mecburi askerlik vazifesi olabileceği dahi düşünülmüştür.⁹⁶ Bu ilişki *Şoför* dergisinde yayımlanan bir şiire şöyle yansır:

“Sevgisi milletimin,
Kalbimdedir en derin,
Değişmem bir değere,
Ben ettim buna yemin”⁹⁷

Otomobil sayısının çoğalması şoförlüğün bir meslek olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır. Şoförler de diğer meslek erbabı kişiler gibi kendi haklarını koruyabilmek ve birliktelik sağlayabilmek amacıyla teşkilatlanmaya başlamışlardır. Bursa’daki şoförler toplanıp bir cemiyet kurmuşlardır. Bursa’nın civar köylerinde de faaliyet göstermek isteyen topluluğun hedefi, şoförlerin her anlamda rahat etmesini sağlamaktır. Cemiyete üye olan her şoför İş Bankası’na yarım lira aidat; yatırmış bu para cemiyetin hedefleri doğrultusunda harcanmıştır. Cemiyetin reisi Cemal Bey, cemiyete üye olan şoförlerin geleceklerinin parlak olacağını söylemiştir.⁹⁸

Toplanış amacı aynı fakat üyeleri diğerlerinden farklı bir cemiyet daha mevcuttur. Bu cemiyetin üyeleri Türklerden değil Beyaz Ruslardan oluşmaktadır. 1920’lerin ortalarında İstanbul sokaklarında şoförlük yapan Ruslar da teşkilatlanmayı seçmiştir. Bu şoförler hem İstanbul trafiğinde ustaca otomobil kullandıkları için hem de müşterilere gidilebilecek yerler konusunda önerilerde buldukları için oldukça popülerdirler. Bu şoförlerden Sergei Feodorovich Vinogradoff ve Vassilli İvanovich Jirnoff adlı iki kişi Rus Şoförler Kulübü’nü kurmuştur. Üye şoförler kasketleri, kravatları, beyaz gömlekleri, koyu renk takım elbiseleri ile oldukça bakımlıdır. Diğer kulüpler gibi bu kulüpte de üyelere aidatlar toplanmıştır. Bu aidatlarla işsiz kalan şoförlere yardım edilmiş, otomobili bozulanlara tamirci sağlanmıştır. Türk şoförlere kıyasla Rusların bir avantajı vardır; “Yabancı dil biliyor olmak.” Şoför olabilmek için böyle bir şart olmasa da, Rus şoförler Pera Palas ve Hotel d’Angleterne gibi otellerde kalan yabancı müşterilere Rusça ve Fransızca bildikleri için

⁹⁶ İstanbul Belediye Mecmuası, 1940, s.71.

<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/4153> (Erişim 03.02.2017).

⁹⁷ Memduh Erberk, “Şoförün Türküsü”, *Şoför*, S.3,1 Birincikanun (Aralık) 1942, s.10.

⁹⁸ “Bursa Mektubu: Bursa’da Kadınlar Cemiyeti- Bursa’da Hilali Ahmet Teşkilatı- Şoförler Cemiyeti – Bursa’da İmar Faaliyeti”, *Asri Türkiye Mecmuası*, 1 Mayıs 1926.

kolayca yardımcı olabilmişlerdir. Peki, Rus şoförler ile Türk şoförlerin arası nasıldı? Her şeyden önce meslektaş oldukları için dayanışma halindedirdi. Birbirlerine müşteri buldukları, otomobili olanların olmayanlara direksiyonu birkaç günlüğüne teslim ettiği dahi olurdu. Böylece herkesin “birkaç kuruş” kazanması sağlanırdı.⁹⁹

Bu örneklere bakıldığında şoförlüğün meslek halini almasının bir döngüye dayalı olduğu görülür. Otomobil yenidir ve onu satın alabilecek maddi imkana sahip kişi bu makineyi sürmek için yeterli birikim ve/veya cesarete sahip değildir. Ya da bu birikim ve/veya cesarete sahip kişinin bu aracı sürmeye ayıracak zamanı yoktur. İhtimaller çoğaltılabilmekle birlikte otomobillerin Osmanlı sokaklarında tek tük gezindiği yıllardan itibaren şoförlük; belirli bir mesai ve ücrete dayalı olan bir meslek haline gelmiştir.

Mesleği şoförlük olanlardan biri 1917 yılında Ahırkapı Askeri Otomobil Tamirhanesi'nde bu araçlarla tanışma fırsatı bulan Efe lakaplı İsmail Fırat'tır. Üstün kabiliyeti sayesinde Maliye Nezareti Şoförü olarak işe başlamış, Harbiye Müsteşarlığı'nda göreve devam etmiştir. Enver Paşa'nın Bağdat'a otomobille yaptığı seyahatten tutun, Kurtuluş Savaşı döneminde Batı cephesine kadar şoför sıfatıyla yurdu için hizmet etmiştir.¹⁰⁰

Tam 36 yıl boyunca itidali elden bırakmayan bir başka şoför vardır ki 1963 yılında bir dünya rekoruna imza atmıştır. T.51679 plakalı 1927 model Dodge otomobilinin hem sahibi hem şoförü olan Baba Hüseyin, otomobiliyle İstanbul'da amme hizmetinde çalışmış ve tahminen 900.000 kilometre yaparak otomobilinin dünya rekoru kırmasına vesile olmuştur. Dodge yetkilileri bu otomobili kendi müzesine götürmek istemiş ve 72 yaşındaki Baba Hüseyin'e emektar otomobili karşılığında son model bir otomobil vermeyi teklif ederek New York'a davet etmiştir.¹⁰¹

Şoförlüğe otobüs şoförü olarak başlayan 1919 doğumlu Şevki Güney, mesleğini icra ederken “bir karıncayı dahi incitmemiştir.” Bu nedenle kendisine,

⁹⁹ Güneş, 10 Ağustos 1990.

¹⁰⁰ Memduh Erberk, “Meslektaşlar Konuşuyor”, *Şoför*, S.1, 5 Senteşrin (Kasım) 1942, s.14.

¹⁰¹ Tolga Arvas, *100 Otobiyografi*, Ağaçkakan Yayınları, İstanbul, 2015, s.88.

dönemin İstanbul Emniyet Amiri Orhan Eyüboğlu tarafından Karıncaezmez lakabı verilmiştir. Yıllar boyu İstanbul'un en kibar şoförü olarak seçilen Karıncaezmez, piyasaya hiçbir zaman yakasında çiçek olmadan çıkmamıştır. Fakat amiri bu çiçeklere kafaya takmıştır. 15 yıl boyunca otobüs şoförlüğü yapan Karıncaezmez kılık kıyafet nizamına uymadığı gerekçesiyle işten atılmıştır. Her şeye rağmen mesleğinden vazgeçmemiş ve 1948 model Opel Kapitan ile taksicilik yapmaya başlamıştır. Taksim-Karaköy ve Taksim-Dolapdere hattında yıllarca “direksiyon sallamıştır.” Karıncaezmez'in diğer bir özelliği ise çok koyu bir Galatasaray taraftarı olmasıdır. Galatasaray'dan ve çiçeklerden kopamayan Şevki otomobilinin jantlarını, çamurluklarını, dikiz aynasını sarı kırmızıya boyar. Galatasaray'ın maç günlerinde ise güzergahını değiştirip stadyuma ücretsiz olarak taraftar taşır.¹⁰² Şevki'nin bir şoför ve bir takımın koyu taraftarı olması “erkeklik” çatısı altında birleşmiş özellikleridir.

İnsanlar otomobil kullanmayı öğrendikleri andan itibaren çeşitli hatalar yapmışlardır. Bu hatalar sosyal hayatta kavgalara, kazalara neden olmuştur. Dolayısıyla şoförler genel itibariyle kamuoyunda olumsuz bir imaja sahiptir. Hal böyle olunca toplumdaki aksayan yönleri, problemleri alaycı bir tutumla ele alan *Akbaba'nın* tarzlerinden şoförler de nasibini almıştır. Karikatürün birinde et doğrayan kasabın yanına giden bir kişi “Ben de sizdenim bana da ikram etmez misiniz?” sorusuna “Siz de mi kasapsınız? ” sorusunu alınca “Hayır şoförüm!”¹⁰³ diye cevap vermiştir. Karikatürde bir şoförün kendisini, gerçek anlamında sığır, koyun gibi eti yenecek hayvanları kesen kişi; mecazi anlamında ise kan dökücü ve hunhar¹⁰⁴ olarak nitelendirilen kasap ile bir tutulması şoförlerin hakkında kamuoyunda beliren algıyı yansıtmaları açısından ilginçtir.

Allah'ın isimlerinden koruyup kollayan anlamına gelen “Ya Hafız” kelimesinin levhasını boynuna asıp gezen adamın karikatürü¹⁰⁵ ise şoförlere sert bir

¹⁰² Ümit Bayazoğlu, *Uzun İnce Yolcular*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s.131.

¹⁰³ *Akbaba*, 4 Ağustos 1927.

¹⁰⁴ “Kasap”, TDK Sözlük.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5905ce04e85f38.15116793 (Erişim: 05.12.2016).

¹⁰⁵ *Akbaba*, 4 Ağustos 1927.

gönderme niteliğindedir. İnsanlar kendilerini kötü şoförlerden korumak için böyle bir yol mu seçmelidirler? “Hamd olsun hükümet otomobillerin önüne şoförlerin fotoğrafını astırıyor. Ya şimdiye kadar ezdiklerimizin fotoğrafını astırsaydı”¹⁰⁶ diyerek şoförlerin hatalarının sayısının oldukça fazla olduğuna dikkat çekilirken karikatürdeki şoförün sert ve ürkütücü ifadeli olarak çizilmiş olması da yine şoförlere karşı oluşan olumsuz yargıya bir işarettir. Bir başka karikatürde, oğullarının mesleğinden söz ederken biri biçiyor biri ekiyor diyen babanın oğullarından birinin şoför birinin ise mezarcı olması¹⁰⁷ şoförlerin insanlara zarar verdiğini hatta hayattan edebildiğine dair çarpıcı bir benzetmedir.

Şoförlük mesleğini icra edenler arasında her meslekte olduğu gibi işini layığıyla yapanlar veya yapmayanlar vardır. Kimisi pür dikkat direksiyon sallarken, kimisi özensiz bir tavırla pedala basar. Mütareke ve Milli Mücadele yıllarında şoförlük yapan ve kendisini Türkiye sınırları içinde en uzun otomobil seferi yapanların arasında sayan Eşref Antikacı zaman zaman şoförlerin araçları nasıl kullandığını gözlemlemiştir. Eşref Bey, Erzincan-Erzurum yolculuğu sırasında bindiği aracın şoförünün uyukladığını görünce aracı sürmeyi teklif edip, direksiyonun başına geçmiştir. Fakat direksiyonu teslim eden şoför Eşref Bey’in şoförlüğünü sorgulamamıştır bile. Başka bir örnek ise otomobil sürerken üstelik hızı 60-70 kilometrede iken sigara sarmaya çalışan bir şofördür. Bu gibi şoförleri ihmalkar olarak nitelendiren Eşref Bey, bütün bu lakayt örneklerin aksine fevkalade dikkatli ve hiçbir zaman tedbiri elden bırakmayan şoförlerin de ülkede var olduğunu dile getirmeyi de unutmaz. Trabzon’dan Erzurum’a gitmek için kiraladığı taksinin şoförü Bay Mehmet, Zigana ve Kop Dağlarının virajlı yollarında hatta yolculuğun her dakikasında otomobilini itina ile sürmüştür. Eşref Bey, Kars ile Hopa arasında yaşları çok genç olmasına rağmen direksiyon başında itidali elden bırakmayan şoförlerin varlığını da belirtmeden geçmez.¹⁰⁸

¹⁰⁶ *Akbaba*, 4 Ağustos 1927.

¹⁰⁷ *Akbaba*, 4 Ağustos 1927.

¹⁰⁸ Antikacı, a.g.m., s.4-5.

Karikatür olumsuzlukların abartılmasına dayanır. Ancak meslek erbabının meslektaşları hakkında yaptığı eleştirilerden anlaşıldığı kadarı ile *Akbaba* karikatürlerinin yersiz olmadığı düşünülebilir. *Şoför* Dergisinde anılarını okurlarla paylaşan Eşref Antikacı'nın anlattığı olumsuz örneklerde eleştirinin yanında bir de savunma vardır. Kötüler gibi iyiler de hatırlanır.

4.1. HEY TAKSİ!

Hususi otomobil sahiplerinin sayısının artması ve şoförlük mesleğini öğrenen kişilerin çoğalması ile birlikte hem halkın ulaşım ihtiyacını karşılayabilme isteği, hem de otomobillerin kazanç sağlama arzusu "taksi" kültürünü doğurmuştur. 1910'lu yıllarda Sultanahmet Belediye Bahçesi'nin karşı köşesindeki tütüncü Abdüsselam'ın paraya kıyıp 28 beygir gücünde, motorlu, karoserileri ahşap bir otomobil alıp bu aracı taksi niyetinde çalıştırması¹⁰⁹ İstanbul'daki ilk taksicilik örneklerindedir.

Taksi kültürü İstanbul'un çeşitli semtlerinde oluşan köşe başı taksi grupları şeklinde gelişmiştir. Beyoğlu, Tokatlıyan Oteli köşesindeki sokakta Fiat'çılar, Pangaltı'da Chevrolet'çiler gibi markalara göre semt ayrımı yapılmıştır. Yine Şehzadebaşı'nda, Tepebaşı'nda, Bursa Sokağı'nda, Taksim'de ve Kadıköy'de de taksi durakları vardır.¹¹⁰

Bu duraklardaki taksiler pazarlık usulü çalışmışlar ve mesafeye göre müşteri kabul etmişlerdir. İlerleyen yıllarda hem taksi otomobilini kullanan şoförün hem de yolcunun hakkının gözetilmesi açısından mesafeye göre ücret hesaplaması yapabilen taksimetreler kullanılmaya başlanmıştır. 1920'li yıllarda taksimetrenin daha adil olduğu anlaşılınca İstanbul Belediyesi tüm taksicilerin; taksimetresiz veya taksimetresi bozuk olanların –yahud da- taksimetreyi kullanmayarak pazarlık ile müşteri taşımalarını yasaklamıştır.¹¹¹

¹⁰⁹ Alus, a.g.e., s.122.

¹¹⁰ Bernar Nahum, *Koç'ta 44 Yılım*, Milliyet Yayınları, 1988, s.25.

¹¹¹ *Zabıta-i Belediye Talimatnamesi*, 1 Temmuz 1926.

İstanbul Belediyesi otomobillere taksimetre taktırarak hem şoförün hem müşterinin hakkını korumaya çalışsa da, pratikte bu sistem pek işlememişti. Doğma büyüme İstanbullu bir beyefendi olan Dünder Aytar taksiyle bir yere gitmenin oldukça karmaşık bir vaziyette olduğunu şu sözleriyle aktarır:

“Gerçekçi bir ücret tarifesine ve taksimetrede yazan ücreti ödemeye başlamadan önce, taksiye binmek bir uzmanlık işiydi. Her taksinin anormal birer taksimetresi vardı. Otomobilin dışında, sağ tarafta ve hiç kullanılmayan, sadece o taksimetreyi satana yararı olan bir alet. Taksimetre hiç açılmadığı için, her yolculuğun sonu kavga ile biterdi. Taksi şoförüne gideceğiniz yeri söyler ve kaç gidersin diye sorulurdu. Şoför boynunu büküp ne verirsen ağabey der ve siz de gönlünüzden koparı verdiğiniz andan itibaren kendinizi bir mücadele içinde bulurdunuz. Bu mücadeleyi genellikle şoförler kazanırdı.”¹¹²

Deri hastalıkları ve dermatoloji dalında uzman bir doktor olan Ahmet Murat, 1940’lı yıllarda taksicilerin müşterilerle pazarlık yapmalarına rağmen “yol bozdu, yokuş fazlaydı, yük çoktu, trafik b.ktu” gibi bahaneler üreterek fazla para istediklerini söylemiştir.¹¹³

Otomobilleri taksi olarak çalıştıran kişilerin hepsi erkektir. Fakat 1930 yılında gazetelerde “Bir Hanım Şoför Olacak” başlığıyla bir haber yer almıştır. 19 yaşındaki Muammer Hanım şoför mektebinden almış olduğu mezuniyet diplomasıyla birlikte seyr-ü sefer merkezine gitmiş ve taksiciliği bir meslek olarak icra etmek istediğini bildirmiştir. “Ancak şimdiye kadar takside çalışan hiçbir kadın şoför yoktur. Bazı hususi otomobil kullanan kadınlara nadir olarak tesadüf edilir. Ortada inzibata taallük eden bir mani mevcut olmadığı için Muammer Hanım imtihan edilerek şoförlük vesikası verilmiştir.”¹¹⁴ Böylelikle Muammer Hanım Türkiye’nin ilk kadın taksi şoförlerinden olmuştur.

1930 yılında genç bir kadının şoför olmasının elbette haber değeri vardır. Şoförlük, teknik yetersizlikler sebebiyle bu yeni makinenin iradesini daha çok güçlü kuvvetli olana bırakmasından dolayı bir erkek mesleği olarak düşünülmüyordu. Öte yandan otomobil sokağa ait bir araç olarak kamusal coğrafyaya dahildi. Ülkenin sosyal alışkanlıklarıyla düşündüğümüzde

¹¹² Dünder Aytar, *Çekilin Yoldan Geliyor Vatman*, Babıali Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2006, s. 114.

¹¹³ Ahmet Murat, *Kayıt Dışı Anılar*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007, s.176.

¹¹⁴ *Akşam*, 6 Ocak 1930.

yabancılarla vakit geçirmesi zorunlu olan bir kadının taksi şoförü olması yıl 1930 değil 2930'da olsa hala haber değeri taşır.

Kadın taksi şoförü demişken bir döneme damga vurmuş *Şoför Nebahat* filminden söz etmemek olmaz. Filmde bir taksi şoförü olan babasının ani vefatı üzerine geçim sıkıntısına düşen Nebahat, hem ailesine bakıp geçimini sağlamak hem de babasının taksisinin Ateşoğlu Garajına olan 6 bin liralık borcunu ödemek için direksiyon başına geçmek istemiştir. Babacan tavırlı taksi şoförü Salim Abi “şoför olamazsın be kızım, kolay mı zannediyorsun hem gelinlik kızın taksi şoförü olduğu nerede görülmüş” demesine rağmen Nebahat’a yardım etmeyi kabul etmiş bir gün boyunca ona muavinlik yaptırarak bir şoförün karşılaşılabileceği çeşitli sorunlardan örnekler vermiştir. Nebahat şoförlük yapmaya başlamıştır başlamasına fakat bankacı nişanlısı Seyfi “Şoförlük kadın işi değil” diyerek Nebahat’tan ayrılmıştır. Nebahat’ın erkek kardeşi Çetin’e mahalledeki arkadaşları ablası şoför oldu diye türlü zorbalıklar yaparak çocuğu ulu orta ağlatmışlardır. Mahalleli Nebahat’ı ne zaman görse hakir gören gözlerle ayıplamıştır.¹¹⁵ Bütün bunların tek bir sebebi vardır, Nebahat’ın “kadın başına” şoförlük gibi “erkek işi” olan bir mesleğe bulaşması. Bu durumun farkına varan Nebahat karakteri kibar tavırlı şık elbise ve etekler giyinen bir hanımken bir gece içinde pantolon giyen, uzun saçlarını bir şapka altında toplayan ve daha maskülen tavırlar sergileyen birine dönüşür. Nebahat, erkeklerle içki içer, tavla oynar, hatta başka erkeklerle kavga bile eder. O artık tam anlamıyla(!) bir şoför olmuştur. Bu başkalaşımında senaristi besleyen şoförlüğün erkeklikle arasında kurulmuş olan sıkı bağıdır. Bu yargının toplum nezdinde değiştirilmesi çok zordur. Günümüzde bile şoförlük mesleğini yapan kadınlara, *sıra dışı* oldukları için haberlerde, gazetelerde zaman zaman yer verilir. Günümüzün Şoför Nebahat’i olarak anılan Gülay Gönülalan, "Erkeklerle ait olduğu düşüncesiyle hiçbir mesleğe girmekten geri durmamalı. Evde oturup, dantel öreceklere dışarıda işine gücüne bakıp, ailelerine katkıda bulunsunlar. Bu meslekte kadın çalışanlar olsun istiyorum.

¹¹⁵ Süreyya Duru, *Şoför Nebahat*, 1970.

Çünkü, kadınların yapamayacağı iş yok."¹¹⁶ diyerek kadın şoförlere karşı hala sürmekte olan ön yargıyı yıkabilmek adına hemcinslerine seslenmiştir.

“Taksicilik” kısa sürede bir mesleğe dönüşür. İnsan ve makinenin buluşması taksicilikte çok daha yoğun yaşanır. Bu yoğunluk hem insanı hem makineyi yoracaktır. Öyle ki 1930’larda meslek haline gelen taksiciliğin bazı sorunları vardır. Bu sorunlardan en önemlisi, şoförün günlük ekmek parası pahasına müşterilerini yarı fiyatına taşıyıp, hem kendini hem de otomobilini yormasından doğan bir “gündelik çıkartma hastalığı”dır. Bu hastalık otomobillerin yıpranmasına ve çok çabuk arızalanmasına sebep olur, tamirat bedelini ödeyemeyecek olan şoför, otomobili hemen hurdacıya satar ve eline geçen altmış- yetmiş lira ile bir iş bulana dek geçinmeye çalışır.¹¹⁷ Şoförlerin önünde bulunan iki seçenek de içler acısıdır, ya müşterilerini ederi fiyatına taşıma kararı alıp otomobili boş bir şekilde yatıracak, ya da müşterileri yarı fiyatına taşıyıp otomobilini hurdaya çıkartacaktır. İki seçenekte de şoför mağdurdur.

Bir diğer problem ise otomobillerin sürekli yenileriyle değiştirildiği bir sirkülasyonun içinde olmasıdır. Bu sirkülasyon otomobil sayısının, ihtiyaçtan fazla olmasına sebep olmuştur ve oluşan bu rekabette taksi şoförlerini müşterisizliğe sürüklemiştir. İşte bu sorunların aşılması için taksi otomobillerinin sayısının sınırlandırılması çözüm olarak önerilmişse de, nüfusla birlikte doğru ya da değil taksicilerin sorunları da artmaya devam etmiştir.

Taksicilik sektöründeki bazı problemler ise çözümleriyle beraber gelmiştir. Üretilen çözümler taksilerin farklı kullanımına fırsat tanımıştır. Söz konusu problemler müşterilerin mali durumlarıyla da yakından ilgilidir. Yani, müşterilerin cebindeki para ile taksicilerin iş yapması doğru orantılıdır. İstanbul’da Halit Bey Ford otomobiliyle taksi şoförlüğü yaparken, her gün Nişantaşı’ndaki evinden alıp Eminönü’ndeki iş yerine götürdüğü müşterisinden, Halit Bey bu müşteriye “abonman” olarak adlandırır, taksimetre ne yazarsa -hemen hemen 80 kuruş- onu alırdı. Fakat iş adamı olan bu

¹¹⁶ Gaziantep’in Tek Kadın Taksi Şoförü , <http://www.ensonhaber.com/gaziantepin-tek-kadin-taksi-soforu-2017-02-02.html> (Erişim: 10.02.2017).

¹¹⁷ Necati Yusuf, “Ziyan Ateşten Gömlektir”, *Otomobil*, S.20, 1934, s. 4.

müşterisinin, ekonomik bunalımdan dolayı işleri kötüleşince taksi tutmasına imkanı kalmamıştır. Bu durum şoför Halit'in canını fazlasıyla sıkmıştır. Abonman müşterisiyse şoför Halit'e bir kişi yerine beş kişi taşımalarını buna karşılık taksimetrenin yazdığı ücretin 20 kuruş fazlasını vermeyi teklif etmiştir. Halit bu teklifi kabul etmiş ve buhran yıllarında taksi dolmuşun ilk adımları atılmıştır.¹¹⁸

Taksi dolmuş 2.Dünya Savaşı'ndan sonra daha sık kullanılan bir vasıta olmuştur. Bu artışta nüfusun çoğalması ve insanların alternatif yollar araması da etkilidir. Genelde her yere tramvay veya vapurla giden Dünder Aytar bir gün Şişhane'deyken bir adamın "Karaköy Karaköy" diye bağırarak beklemekte olan taksi otomobillerine yolcu aldığını görür. Bu taksi dolmuşlar daha sonra Kadıköy civarında da gezmeye başlar. Nişantaşı'ndan köprüye otobüsle 12.5 kuruşa gidilebilirken, taksi dolmuşlarla 50 kuruşa gidildiğini söyleyen Aytar'ın bütçesi el vermediği için taksi dolmuşa her gün binememiştir.¹¹⁹ Taksi dolmuşların trafikte önemli bir yer işgal ettiğini savunan Ahmet Murat ise Taksim-Beşiktaş hattının 25 kuruş Taksim-Beyazıt hattının 30 kuruş olduğunu söyler. Aytar'ın aksine Murat, tahsil hayatı boyunca otobüsten ziyade taksi dolmuşu tercih eder.¹²⁰ Taksi dolmuşlar zamanla ortadan kalkmıştır. Artık piyasada ya sadece taksi ya sadece dolmuşlar seyretmektedir.

4.2 ŞOFÖR MİLLETİ DEĞİL Mİ?

Şoförlük mesleği, temeli insan olan hizmet sektörü içinde yer alır. Bu sektörde hizmet gören kişiler müşterilerdir. Müşteri sıcak para akışını sağlayan bir yerden başka bir yere gitmek isteyen kişidir. Otomobilin içine girdiğimizde ise durum böyle sistematik ilerlemez. Çünkü otomobilin içine binen kişi de şoför de birer insandır. Bulunulan ortamda bir his bir yaşantı vardır. Burada sohbet edilir, tartışılır, gülünür, ağlanır. Dolayısıyla otomobil bir çeşit sosyal mekandır. Bu sosyal mekanın sahibi olmak, bir makineyi idare ederken bir yandan asık suratlı veya ağlayan biriyle iletişim kurmaya çalışmayı gerektirir. Bütün bunların üzerine bir insanın mesleğinin şoförlük olmasının o insana ödettiği

¹¹⁸ Ertan Ünal, "Dolmuşlar...Dolmuşçular...", *Yıllar boyu Tarih*, 1979, s.15.

¹¹⁹ Aytar, a.g.e., s. 115.

¹²⁰ Murat, a.g.e., s.178.

bazı bedeller vardır. Çünkü bu meslek erbabı insanlarla içli dışlı olduğundan haklarında oluşmuş fikirler veya yargılar çoktur.

Taksinin yapısı hem onu hem şoförünü farklı yaklaşımlara maruz bırakır. Yabancıların yalnızlığı, yoldaşların bir daha karşılaşmama olasılığı, taksiyi bir mekan olarak “ahlaksız tekliflere” de ahlaksızlıklara da açık hale getirir. Taksi şoförleri otomobillerine müşteri alırlarken her kesimden insanla karşılaşabilirler. Bu insanlar sarhoş bir adam ya da mesai içindeki bir hayat kadını olabilir. Şoför Halit’in taksi otomobiline gece yarısı binen sarhoş bir müşteri yolculuk boyunca Şoför Halit’i patronundan para çalması için ikna etmeye çalışmıştır. Namuslu bir şoför olduğunu söyleyen Şoför Halit, “mesleğin raconu” gereği bu çok geveze müşteriye aracından atamamış evine kadar sağ salim götürmüştür.¹²¹ Turan Aziz Beler’in *Beyoğlu Piliçleri* eserinde taşradan Beyoğlu’na gelen Ahmet ve Mehmet, hayat kadını olan Aysel ve Perihan’la birlikte eğlenmeye gitmek için bir taksi otomobiline binerler. Yasak olmasına rağmen dörtlü bir şekilde otomobilin arkasına otururlar ve bir hayli samimi tavırlar içine girerler, şoför ise sesleri duymamak için radyonun sesini açar.¹²²

Şoförler bu tip müşterilerle başa çıkmaya çalışırken bir yandan da kendileri hakkında oluşan yanlış yargıları düzeltmeye çalışırlar. Taşradan İstanbul’a gelen bir adam, bindiği otomobilin şoföründen kendisine hayat kadını bulmasını isteyince şoför Yaman Emin “şoför isek pezevenk değiliz ya” diyerek adama saldırır. Kavga güç bela ayrılır.¹²³ *Şoförler Kralı* filminde Sevgi Hanım’ın yanında çalışmaya başlayan Hasan’a hususi otomobille yapacağı bir iş verilir. Hasan, Sevgi Hanım’ın adamı Nuri Bey ile birlikte bir yerden 3 kadını otomobile alır. Hızlı bir şekilde otomobil içinde üstlerini değiştiren ve süslenen kadınlar farklı noktalarda adamların yanına bırakılırlar. Hasan’ı bu işi yaparken gören bir şoför arkadaşı onu yolda durdurur ve yanındaki Nuri Bey’in muhabbet tellalı olduğunu bu işlere bulaşmaması gerektiğini söyler. Hasan ise büyük bir şiddetle Sevgi Hanım’a asla böyle bir işin içinde olmayacağını

¹²¹ Mahmut Atilla Aykut, “Bir Gece Müşterisi”, *Şoför*, S.5,1 İkincikanun (Ocak) 1943, s.7.

¹²² Turan Aziz Beler, *Beyoğlu Piliçleri*, Akay Kitabevi, Ankara, 1946, s.25

¹²³ Beler, a.g.e., s.6.

bildirir.¹²⁴ O, ne kendini ne de kullandığı otomobili böyle bir işe bulaştırmak istemiyordur.

Şoför bir tip olarak roman yazarı için verimlidir. Onun maceraya yakın meslek yaşamı, yeni bir sosyal tip olarak olası maceraları popüler anlatıların yazarı Aka Gündüz'ü cezbetmiş olmalıdır. Gündüz'ün 1943 yılında yayımlanan ve Erol isminde dürüst, çalışkan ve yardımsever kahramana sahip romanının adı *Bir Şoförün Gizli Defteri'dir*. Aka Gündüz bu romanda adeta şoförlerin avukatı gibidir. Başkahramanı Erol'u konuştururken kullandığı tezatlıklar o dönemin şoförleri hakkındaki değer yargılarına dair bilgi verir.

Aka Gündüz, müşterisi olduğu bir otomobilin şoförünün yazın kaynar sıcağında kasket ve ceket giymediği için azar işittiğini görünce bu durumdan bir hayli etkilenir. Bütün bu azarlar yetmiyormuş gibi bir de şoförlerin –aslında pek mühim bir kişilik olmayan- Seyr-ü sefer Müdürü karşısında el pençe divan olduğunu görmek¹²⁵ yazarı bu kitabı yazmaya iter.

“Ah ah canına yandığının dünyası ölüsü tenekeli insanlar, bir laf çıkarmışlar şoför milleti! Şoför milleti değil mi geç şoför milleti değil mi çatma hepsi bir camekanın mostrası... Sanki biz insan adı verilen acayip mahluklardan değiliz. Sanki onların göğüsleri içindeki kalptir de bizim iman tahtalarımızın altındaki külde pişmiş ferik elması... sanki onların vücutlarından geçen sinirdir de, bizimkiler uçurtma sicimi...Şoför milleti! Adımız çıkmış dokuza inmez sekize”¹²⁶

Aka Gündüz “şoför milleti” denilince insanların zihninde “yersiz yurtsuz milletsiz vatansız” gibi bir şeyin canlandığını ve bu hakir görmelerin bütün şoförlere karşı olduğundan da söz etmiştir.

Hayatın her alanından beslenen sinema sektörü de şoförlükten ve otomobilin içinden kendine malzemeler çıkarmıştır. Tam da Aka Gündüz'ün söz ettiği şoför milletinin yaşadığı veya yaşayabileceği olaylar zaman zaman beyaz perdeye aktarılmıştır.

Şoför milleti için otomobilleri onların ekmek teknesidir. *Şoför Deyip Geçmeyin* filminde Otomobilin kapısını açarken kapı tokmağı müşterinin elinde kalınca şoför rolündeki Sadri Alışık bir hayli sinirlenip “Bu mübareğin ismi düşman

¹²⁴ Nejat Saydam, *Şoförler Kralı*, 1964.

¹²⁵ Aka Gündüz, *Bir Şoförün Gizli Defteri*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1943, s.6.

¹²⁶ Gündüz, *a.g.e.*, s.9.

kulağı değil kapı tokmağı, kapıyı da kolu da duman ettin.” diyerek söylenir. Müşteri “fazla uzattın kapı tokmağı yüzünden aldırma plakası” deyince iyice celallenen şoför Sadri bir kapı tokmağı meselesi üzerinden içini döker:

“Numarayı da al plakası da tapuyu da hepsini al, ulan 50 kuruş verirsiniz arabada ne kapı bırakırsınız ne kilit sonra da iş döner dolaşır biz gariban şoförlerin sırtına yüklenir. Çünkü biz şoför milletiyiz, çünkü biz bu millete askerlik etmedik, çünkü biz vergi vermiyoruz değil mi? Ulan şoför deyip geçmeyin be sizi analar doğurdu bizi Silifke doğurdu mu yani?”¹²⁷

Aynı filmde yer alan bir başka sahne yine bir sınıfsal çatışmayı konu alır. Şoför Sadri kırmızı ışıkta durunca kadın müşterisi otomobilden inmek ister. Kadın 50 lira uzatıp şuradan 50 kuruş al deyince şoför bu duruma bozulur ve parayı kabul etmeyip hediyem olsun der. Müşteri bunu kendine hakaret sayar ve yakında bulunan polis memuruna şoför Sadri’yi şikayet eder. Polis şoförü dinlemeden ehliyetini ver bakalım der. Bu sözün ne anlama geldiğini çok iyi bilen Şoför Sadri kendisini savunmak istese de ceza yemekten kurtulamaz. Senarist Sadri’nin ağzından haksızlığı şöyle seslendirir: “Zaten cepten yiyoruz, 15 kağıt da ceza yiyelim. Belediyeyi biz fakir şoförler zengin edelim.”¹²⁸

Şoförler kendilerine haksızlık edildiğini zaman zaman dile getirselere de polisinden müşterisine her kesimden insan onları hakir görmeye devam eder. Bütün bu durumlar şoförlerin gündelik yaşantılarını da etkiler. Haliyle aşk meselesi de bu durumlardan nasibini alır. Şoförlerin birini sevmeye hakkı yok gibidir.

Aka Gündüz gizli defter sahibi şoförü bir sınıfın sözcüsüne çevirir. Şoför şehir hayatının emekçisi bir tip olarak daha önce “modernleşmiş” sınıfların antitezi gibi belirir satırlarında. Aslında şoför üzerinde sanki Gündüz şehir kimliği üzerinde şehirlilerin “modern” tercihlerini değersizleştirir gibi görünmektedir. Yazar bu sınıfsal çatışmayı kahramanını bir paşa kızına aşık ettirerek görünür kılar.

“Onlar çok severse ilahi aşk olur da, biz seversek külhanbeylik. Onlar içer, adına operatif derler; biz zıkkımlanırız adımızı ayyaşa çıkarırlar. Onlar gırtlaklaşır, efendim bir şey değil, sinir aksesisi! Biz iki tokatlık kavga ederiz, sabıkalı diye yaftayı

¹²⁷ Ülkü Erakalın, *Şoför Deyip Geçmeyin*, 1966.

¹²⁸ Ülkü Erakalın, *Şoför Deyip Geçmeyin*, 1966.

yapıştırırlar. Onların aftosuna hanımefendi derler, bizim paçozun adı ya aşüftedir ya da şıllık.”¹²⁹

Şoför Erol hor görülmelerden, insanların kötü muamelelerinden oldukça bunalmıştır. Söz konusu şoförler olunca nedense insanlar ikircikli tavırlara bürünüp kötü olan şeyleri şoförlerle özdeşleştirmektedirler.

İnsanların davranışlarından yana dertli olan Şoför Erol, komşu kızı Çiler’e abayı yakmış derdini ikiye katlamıştır. Çünkü Çiler zaman zaman kendi evinde “danslı eğlenceli partiler düzenleyen ve gözü yükseklerde olan” bir paşa kızıdır. Erol’un kız kardeşi Temiz de Çiler’le yakın arkadaştır. Bir gün Erol, Çiler’e aşkını anlatan bir mektup gönderir. Çiler ise mektubu okuduktan sonra Temiz aracılığıyla “Şoför milleti çok terbiyesiz insanlardan oluşuyor. Her kuşun eti yenmez. Herkes içtimai mevkiisini bilecek” diyerek cevabını verir. Bu olay üzerine Erol yıkılır. Çiler’i kaybetmemek için kendi patronu Şefik Bey’den yardım ister. Patronun yardımları sayesinde, Erol artık şoför değil hususi bir otomobili ve bir tamirhanesi olan tüccardır. Yeni statüsünden de güç alarak vakit kaybetmeden bir mektup daha yazar. Çiler mektubu okuyunca yine hiddetlenir. Temiz’le birlikteyken, “Bir önceki mektup terbiyesizliğini yapan da abindi, ben abini sevmiyorum. Herkes haddini bilmeli. Şoför olacağına adam olsaydı. Bir şoför karısı olmaktansa ölmeyi tercih ederim.”¹³⁰ Görüldüğü üzere “şoför milleti” olmak sadece geçim kaygısıyla direksiyon sallamak değil, direksiyon salladığı için sevdiği kızın aşağılayıcı laflarını duymaktır. Aynı tema bir başka yerde, yıllar sonra, 1973’de yayımlanan *Dikiz Aynası’nda* da belirir. Filmde herkesle iyi geçinen, yardımsever bir şoför olan Kazım’ın deliler gibi sevdiği Leyla’ya sorduğu bir soru üzerine aldığı cevap şoför milleti olmanın bir bedelidir adeta, “Sen kimsin de bana sualler soruyorsun, bir şoför insanlara sadece nereye gideceğini sorar ve sadece emir bekler. Sen sadece bir şoförsün, haddini bil.”¹³¹

Otomobillerinin içini çapkınlık yapabilecekleri bir mekan olarak gören bazı şoförler kimi zaman hadlerini bilmez. Şoför Erol müşterisi Fransız

¹²⁹ Gündüz, a.g.e., s.10.

¹³⁰ *Bir Şoförün Gizli Defteri*, 1958.

¹³¹ Ülkü Erakalın, *Dikiz Aynası*, 1973.

Miralayı'na¹³² Ayaspaşa'daki bir köşkte *sevgililik* yapan kadını çok beğenip gözüne kestirir. Bir gün bu kadın Erol'un taksi otomobiline biner, Erol kadını Miralay'a diğer *aşıklarını* söylemekle tehdit eder. Kadın ne istediğini sorunca ertesi gün bir evde bir gece geçirmeyi teklif eder. Kadın "küstah terbiyesiz şoför!" diyerek karşılık verir. Erol "Miralay insandır, nazik adamdır, falan kalantordur da sanki ben bahçe süpürgesi miyim" der. Erol ve kadın ertesi gece bir evde buluşurlar ve birlikte olurlar.¹³³

Otomobil geç saatlerin ve gece hayatının olmazsa olmaz bir aracı olarak görülür. İstanbul'da yaşayan Saadettin Eryüz ehliyeti olmadığı halde babasının Beykoz'daki otomobil garajından bir tüccara ait 1400 plakalı otomobili alır. Saadettin Bey garajda çalışan arkadaşı Mustafa Sayaçoğlu ile birlikte Beyoğlu'na gider. Leyla ve Cirayto Nişanlıyan isimlerindeki iki bar kadınıyla bir hayli içtikten sonra Büyükdere'de sabaha kadar eğlenirler.¹³⁴ Erhan Bener'in otomobilini dışişlerinde çalışan genç bir arkadaşı aşık olduğu Bosnalı kızın ailesiyle tanışmak için ödünç ister. Fakat bu genç kızın ailesiyle tanışmak yerine otomobilde kız arkadaşıyla birkaç gün eğlenmeyi tercih eder.¹³⁵

Erkekler için kullanılan *çapkınlık turu* sözü sanki otomobiller sayesinde yapıyordur. Fakat bazen özellikle geç saatlerde yapılan otomobil yolculuklarında şoförlerin yaptıkları çapkınlığın ötesinden taciz boyutuna geçmiştir.

Beyoğlu'nda bir perükar salonunda manikürcülük yapan Madam Marika akşamüzeri geç vakit işinden çıkar. Bu sırada bekleme halindeki bir otomobilin şoförü Madam'ı evine bırakmak için ısrar eder. Madam araca biner fakat şoför aracı ıssız sokaklara doğru sürer. Niyeti bozan şoför "Seni babamın hayrına taşıyacak değilim ya" der. Neye uğradığını şaşırın Madam bu duruma karşı gelir ve Taksim'de inmeyi başarır. Yalnız şoför, arzusuna muhalefet gösteren

¹³² Günümüzde albay rütbesi.

¹³³ Gündüz, a.g.e., s.108.

¹³⁴ Zafer, 2 Mayıs 1949.

¹³⁵ Bener, a.g.e., s.131.

kadından intikam almayı düşünmüş olacak ki otomobiline manevra yaptırarak kadına çarpar ve ayaklarını çığner.¹³⁶

Cahit Hanım Anadolu yakasındaki evine gitmek için vapura biner. Kötü hava şartlarından dolayı sefer iptal edilince o zamanlar Nişantaşı'nda oturan ve sadece arkadaş olduğu Murtaza Bey'in yanına gitmek için bir taksiye biner. Şoför arabanın lambalarını yakıp, kadını aynadan *dikizlemeye* başlar. Şoförün ya bir esrarkeş ya bir sarhoş ya da serseri olduğu kanaatinde olan Cahit Hanım, sokaklar تنها olduğu için iyice korkar. Bu sırada aracı benzin bitti bahanesiyle durduran şoför arka koltuğun kapısını açmaya kalkınca Cahit Hanım bir hışımla diğer kapıdan dışarı fırlar ve koşar adım bir polis noktasının yanına gider.¹³⁷ Bu iki kadın böyle tatsız bir olaydan *şans eseri* kurtulmuştur.

Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun *Panorama* adlı eserinde bir bankada çalışan Servet Bey'in kızı Sevim, Kozyatağı'ndaki evine gitmek için bir taksiye biner. Şoför aracı çok hızlı sürdüğü için Sevim rahatsız olur, yavaşlamasını istese de sözünü geçiremez sanki şoför onu hiç duymuyordur. Bu durumdan şüphelenen Sevim arabadan inmek için adama vurmaya tepinmeye başlasa da başarılı olamaz. Şoför aracı tarlalara doğru sürer aracı durdurur ve arka koltuğa geçip Sevim'in tüm direnişine rağmen ona tecavüz eder. Kızcağızı orada bırakıp gider.¹³⁸ Ne yazık ki bu tip olaylar şoförler hakkında olumsuz düşünceleri beraberinde getirir.

Otomobilleri kim nasıl idare edecek diye düşünürken insanların çeşitli kurslara giderek bu araçları sürmeyi öğrenmesi ve otomobil sayısının artmasıyla kısa bir süre içinde kitledir. Şoförler adı altında geniş bir kitle oluşmuştur. Şoför olan kişilere dair değer yargıları geçmişten günümüze bir süreklilik arz etmiştir. Geçmişte bir kişinin şoförle yaşadığı durum ya da ona karşı olan bakış açısı genel hatlarıyla günümüzde de aynıdır. Şoförlerin ekmek teknesinin- otomobillerinin- zamanaşırı nesnelere olması bu algının oluşmasında oldukça etkili bir unsur olmuştur.

¹³⁶ *Cumhuriyet*, 15 Kanunısani 1929.

¹³⁷ Uçuk, a.g.e., s.118.

¹³⁸ Yakup Kadri Karaosmanoğlu, *Panorama*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s.94

5. YOLCU YOLUNDA GEREK

Osmanlı kentlerinde yollar dar, kıvrımlı ve çıkmaz sokaklı bir dokuya sahipti. Yollar yaya ve hayvan trafiğine göre gelişmişti. 19. yüzyılda arabalar için yolların genişletilmesi ve geometrik esaslara uygun olması kararları alındı.¹³⁹ 20. yüzyılda otomobillerin üretilmesi ve geliştirilmesiyle kara yoluna olan gereksinim arttı. Bunun üzerine Osmanlı Hükümeti yol yapımı meselesine yoğunlaştı ve 1910 yılında Anadolu'ya 7.635 kilometrelik bir karayolu yapılması kararı alındı. Bu yolun yapılması için vergilere zamlar yapıldı.¹⁴⁰

19. yüzyılın ilk yarısında, yolları dar olan yaya kentler, ulaşım araçlarının çeşidinin ve sayısının artmasıyla otomobil kentine geçiş yaşamaya başladı. Bu geçiş Osmanlı'da ekonomik yetersizliklerden dolayı belirgin bir şekilde yaşanmadı. Şehirlerde çıkan yangınlar söz konusu geçişe yardımcı oldu. Örneğin 1863'te İstanbul'da ortaya çıkan Hoca Paşa yangını, kentin merkezini araba trafiğine uygun hale getirmiştir.¹⁴¹ Sokaklarda insanlar ve binek hayvanlı arabalar mevcutken *zatü'l hareke'nin* de bu hengameye dahil olması bir "yol" meselesi oluşturmuştur.

20. yüzyılda ticaretin ve ziraatin geliştirilmesi için yollar yapılırken Birinci Dünya Savaşı başlamış bu nedenle yol yapım çalışmaları yavaşlamıştı. Savaşın sonunda otomobiller insan ve malzeme taşıma fonksiyonundan mütevellit dünya ülkeleri için oldukça popülerleşmiş dolayısıyla kara yoluna verilen önem artmıştı. Yalnız Türkiye daha çok demir yolu yapımına yoğunlaşmıştı. Kara yolu ise demiryolunun bir tamamlayıcısı olarak görülmüş ve yol yapımına devam edilmişti.¹⁴²

¹³⁹ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, C.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010,s.107.

¹⁴⁰ Tekeli, a.g.e., s.376.

¹⁴¹ İlhan Tekeli, Ahmet Kuyuş, "Araba Sevdası", *Cogito*, S.24, 2000, s.97. Hoca Paşa Yangını'ndan sonra düzenlenen ana akslar için ayrıca bkz.

<http://www.arkitera.com/galeri/detay/53232/5/haber/11392>. Erişim (09.11.2016).

¹⁴² Tekeli, a.g.e., .s.382.

Cumhuriyet hükümetinin Osmanlılardan 18.335 kilometre olarak devralınan karayolu, 1945 yılında 43.463 kilometreye çıkarılmıştır. Yalnız bu yolun 11.000 kilometresi makadam¹⁴³, 23.300 kilometresi ham ya da düzlenmiş yoldur.¹⁴⁴

Peki, otomobillerin teker döndürdüğü sokaklar ne durumdaydı? İstanbul sokaklarında at ve merkebin sabahtan akşama bıraktığı gübreler sokakları baştan aşağı kirletmekteydi. Çöpçü teşkilatının bulunmamasından dolayı da sokaklar genellikle pis bir vaziyetteydi. Dahası, sokakların kaldırımları da bozuktur. Bırakın asfaltı tramvay geçen caddelerden başka hiçbir sokakta parke kaldırımı dahi yoktu. Hal böyle olunca şehir içinde otomobille sarsılmadan gezmek imkansızdı.¹⁴⁵

Hatta bu sebeple Cemal Paşa'nın İstanbul Muhafızlığı döneminde, 1913/14 yılları arasında Heyet-i Fenniye Müdürü Ahmet Cevat ve Kadıköy dairesi müdürü Celal Esad Beyler Avrupa'daki yolların incelemesini yapabilmek için yurtdışına gönderilmişlerdi. Bu şahıslarda o dönemde Avrupa'da yolların, lağımların, belediye tarafından yapılan temizlik işlerinin ne durumda olduğuna dair izlenimlerini rapor haline getirmişlerdi. Ahmet Cevat ve yoldaşı raporda Avrupa'da yolların fiziki yapısı incelendiğinde asfalt, taş parke veya tahta parkeden yapıldığını belirttikten sonra Avrupa şehirlerini gezdiklerinde hiçbir bölgede İstanbul'daki gibi gayri muntazam taşlardan yapılmış Arnavut kaldırımlarına rastlamadıklarını yazmışlardı.¹⁴⁶

Durum böyle olunca Cumhuriyet'in ilanından sonra da söz konusu yol problemi üzerine çözümler üretilmeye çalışılmıştır. 6 Kasım 1923 yılında Türkiye'yi ulaşım ve turizm alanlarında geliştirmek amacıyla ilk olarak "Türk Seyyahı Cemiyeti" adıyla açılan daha sonra "Türkiye Turing Klübü" adını alan bir cemiyet kurulmuştur.¹⁴⁷

Şehir içi yollar gibi şehirler arası yollar da kötü durumdadır. 1930'lu yıllarda Edirne-İstanbul yolu iyileştirilmeye çalışılmıştır. Ancak bu iyileştirme Turing

¹⁴³ Kırılmış taşlardan oluşan yol.

¹⁴⁴ Tekeli, a.g.e., s.440..

¹⁴⁵ Topuzlu, a.g.e., s.109.

¹⁴⁶ "Tetkik ve Tetebbu Kısmı: Yollar", *İstanbul Belediye Mecmuası*, S. 21, Mayıs 1926.

¹⁴⁷ *Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı?*, İstanbul, 1935, s. 5.

Kulübü broşüründe belirtildiğine göre ne İstanbul'a giden Edirneliler ne de Edirne'ye giden İstanbullular içindir. Amaç, Avrupalı seyyahlara “*Balkanlar içinde az çok zahmet çekiliyor, fakat Edirne'den itibaren Türkiye hududuna girilince öyle bir yol üzerinde kayılıyor ki değme keyfine!*” dedirtebilmektir.¹⁴⁸ Hatta bu yolun yapımıyla Avrupalılar yakından ilgilidir; yol üzerinde dinlenme yerlerinin yapılması, şoförlerin ve yolcuların rahatının düşünülmesi önemlidir. Ayrıca Londra'da bulunan Otomobil Derneği'nin ricası üzerine, bu yolun yapımını gösteren fotoğraflar Londra'ya gönderilmiş ve orada bir konferansta gösterilmiştir.¹⁴⁹

İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Muhittin Üstündağ (görev süresi 1928-1938) İstanbul ve çevresinde, “otomobille her mevsimde gezilebilecek yollar” yapılmasını sağlamış. Bu yollar düzenlenip haritalandırılmıştır. Haritaya göre, Zincirlikuyu'dan Kilyos'a, Üsküdar'dan Şile'ye, Kadıköy'den Kurtköyü'ne, Beyoğlu'ndan Arnavutköy'e ve Zeytinburnu'ndan Büyükçekmece'ye kadar olan yollar otomobillerin rahatlıkla seyr-ü sefer edebileceği bir hale getirilmiştir.¹⁵⁰

Yine Üstündağ döneminde, İstanbul'da ilk defa beton yol yapılmıştır. Tarabya-Haciosman bayırı güzergahının arasına yapılan bu yoldan alınan neticelerin iyi olması halinde, yolların hep bu şekilde inşa edilmesi kararı alınmıştır.¹⁵¹

1930'lu yılların sonlarında yaptığı Avrupa seyahatinden sonra ülkeye dönen gazeteci Abidin Daver “en iyi medeniyet ölçüsünün yol olduğunun” altını çizdikten sonra, bir otomobil yolculuğunun asfalt, parke veya betonlu yollarda en zevkli seviyede olacağını söylemiştir.¹⁵²

İşte insanoğlu yapılan bu yollarda bir yerden başka bir yere gitmiş, yani yolculuk etmiştir. Bu fiil gerçekleşirken bireyde bazı hisler oluşmuştur. Bu hislerin oluşmasında; kişinin gideceği yer, onu bekleyen kişi, yol arkadaşları,

¹⁴⁸ Yunus Nadi, “Yol İnşaatında İki Eksik: Esas ve Program” *Türkiye Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 15 İkinci Teşrin 1934, s. 9-10.

¹⁴⁹ “T.T.O.K'nun 1936 Senesi Raporu”, *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, 1 Nisan 1937.

¹⁵⁰ “İstanbul'umuzun Otomobil Yolları”, *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 29 Ekim 1933, s.12.

¹⁵¹ *Zaman*, 28 Teşrinisani 1934.

¹⁵² Abidin Daver, “Yol Medeniyettir”, *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, İstanbul, 1 Nisan 1937, s.8.

geride bıraktığı kişiler ve neyle yolculuk ettiği¹⁵³ gibi birtakım faktörler etkili olur. İnsanoğlu yolculuk edebilmek için ilk olarak ayaklarını seçerken daha sonra at arabalarını kullanmaya başlamış bir süre sonra ise otomobil gibi motorlu taşıtları tercih etmiştir.

Otomobillerin kullanımı beraberinde yeni bir olgu getirmiştir; hız. Hız ile birlikte panoramik algı doğmuştur. Diğer bir deyişle algıladığı nesnelere artık aynı yerde olmayan kişi, bu nesnelere dünyayı dolaştığı mekanik bir aracın (otomobilin) içinden görmeye başlamıştır.¹⁵⁴ Bu kişinin gördükleri, aracın sahip olduğu hıza göre değişkenlik göstermiştir. Çünkü araç ne kadar hızlıysa kişinin *görebildikleri de o kadar azalacaktır*. Bu mekanik araçların içinden dışarı bakan söz konusu kişiler; yolculardır. Her ne kadar gördükleri azalmış olsa da 20.yüzyıl seyyahları otomobille seyahat ederler. Bize bıraktıkları, gittikleri yerlere ilişkin gözlemlerinin yanı sıra bu yeni makinalarla geçirdikleri deneyimlerin öyküleridir. Onların yanı sıra, seyyah olmasalar da bütün yolcular otomobille ilgili bir iz bırakır. Aslına bakılırsa otomobil her yolcuyla bir seyyaha dolayısıyla da bazı anıları zaman zaman bir tür seyahatnameye çevirir.

Osmanlı'da otomobille ilk yolculuk yapan kişilerden biri Romanyalı Prens Bibesco'dur. Tahran'dan yola çıkıp İstanbul üzerinden Avrupa'ya otomobiliyle geçmek isteyen Prens, o dönemde otomobillerin geliş gidişinin yasak olmasına rağmen Dahiliye Nezareti'nden izin almış ve hususi otomobiliyle İstanbul'dan geçmiştir.¹⁵⁵ Onun ağzından bu yolculuğuna ilişkin bir izlenime sahip olmasak da takipçileri arasında daha paylaşımcı olan yolculuklar da vardır.

İnsanlar anılarında otomobil yolculuklarından bahsederken genellikle yolculuk esnasında yaşadığı sıkıntılardan söz etmeyi tercih etmişlerdir. I.Dünya Savaşı sırasında Osmanlı ordusunun 5.Ordu Komutanlığına atanan Liman von Sanders, Anadolu'nun Çanakkale ile İzmir arasındaki kıyı savunma düzenini denetlemek amacıyla Balıkesir'den Edremit'e otomobille gitmiştir. Dağ yolundan geçerken bir otomobilin o yoldan ilk defa geçtiğini belirtmiştir.

¹⁵³ Bengi Semerci, *Duyguların Şifresi*, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 55.

¹⁵⁴ Paul Connerton, *Modernite Nasıl Unutturur?*, Çev. Kübra Kelebekoğlu, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2014, s.109.

¹⁵⁵ BOA, DH.MKT. 985/ 31, (10 Cemaziyevvel 1323/ 13 Temmuz 1905).

Ulaşımın ilkel köprüler aracılığıyla yapılmasından şikayetçi olan Sanders, Alman istihkam erlerine Ayvalık yolu üzerindeki yıkık dökük bir köprüyü onartmıştır. Otomobillerinin bir çayın üzerinden geçişini ise mandalar sağlamıştır. Sanders bütün bu sıkıntılara rağmen yolculuklarının zeytin ormanları eşliğinde keyifli bir vaziyette devam ettiğini söylemiştir.¹⁵⁶ Sanders'in anlattıklarından yaklaşık 90 kilometrelik bir mesafenin 100 yıl önce ne zorluklarla aşılabildiği kavranabilir.

3 Mart 1924 günü halifeliği kaldıran ve Osmanlı hanedanını yurtdışına çıkarmayı öngören 431 sayılı kanun kabul edilmiştir. Bunun üzerine Abdülmecid Efendi ve ailesine hazırlanmaları için birkaç saat verilmiştir. Dolmabahçe Sarayının önünde bekleyen üç otomobil Abdülmecid Efendi'nin uzun yolculuğunun ilk sinyalıdır. Birinci otomobile Abdülmecid Efendi'nin eşleri, oğlu ve kızı, ikinci otomobile maiyetindekiler, üçüncü otomobile ise kendisi binmiştir. Yolların çamurlu ve bozuk olmasından dolayı otomobiller zaman zaman yolda kalmışlardır. Fakat her şeye rağmen otomobiller son halifeyi Çatalca'ya getirebilmişlerdir. Kafile buradan trenle İsviçre'ye geçmiştir.¹⁵⁷

Otomobiller kimi zaman bozuk yollarla kimi zaman da çamurla başa çıkmaya çalışmıştır. Mehmet Ali Bağana'nın Kosova, Selanik, İstanbul, İzmit, Çanakkale gibi şehirleri kapsayan seyahatinden oluşan albümde 1915-16 yılına ait bir fotoğraf vardır. Fotoğrafta üstü açık bir otomobilin tekerleklerinin yarısının çamura battığı görülür. Otomobilin hemen arkasında ve yanında muhtemelen aracı çamurdan kurtarmaya hazırlanan 6 kişi bulunmaktadır.¹⁵⁸ Boş bir tarla ortasında fotoğraflanan aracı o çamurdan çıkarmak o dönemde oldukça zor olmalı. Özellikle erken dönemde çamura saplanmak otomobillerin kaderi gibiydi. I. Dünya Savaşı zamanında Enver Paşa'nın çamura saplanan otomobilini kurtarıırken Hasan Pehlivan "otomobili yallah deyip sürdürdüm

¹⁵⁶ Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, Çev. Örgün Uğurlu, Yeni Gün Yayınları, İstanbul, 1999, s.71.

¹⁵⁷ *Milliyet*, 6 Mart 1924.

¹⁵⁸ Bağana Albüm,

https://www.archives.saltresearch.org/R/U1ST1KPC3VTL19QRQLQ3FXAG5DE9Y6FT9RD5KIR416XN1I8J4T-02532?func=results-jump-full&set_entry=000001&set_number=002236&base=GEN01

çıkardım. Otomobil kısmına kulak verme. Bir kere batağa battı mı, uyuz eşekten beter olur”¹⁵⁹ diyerek açıklamaya çalışmıştır.

Çamura saplanan bir başka otomobil Şoför Hıfzı Efendi'nindir. Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı İlköğretim Genel Müdürü olan İsmail Hakkı Tonguç, sorunları tespit edebilmek ve halkı dinleyebilmek adına sık sık köyleri ziyarete gider. Bu ziyaretlere bazen oğlu Engin Tonguç'u da götürür. İsmail Hakkı Bey, bu gezilerde tek makam otomobili bakanın otomobili olduğu için bir taksi kiralar. Hıfzı Efendi'nin otomobiliyle bugün artık bir semt olan Ankara'nın yakın köylerinden Balgat'a gidilecektir. Ne var ki yolculukları yarıda kalır. Bugün Emek semtinde 8. Cadde civarından geçen küçük bir derede otomobil çamura saplanır. Yıllar sonra bunu anımsayan Tonguç takip eden satırlarda çözümü de ayrıntılarıyla anlatır. Otomobili bu illetten kurtarmanın yöntemleri bellidir. Önce arka tekerleklerin önüne taşlar konur, fakat o taşlar da çamura gömülür ve araç daha çok batar. Bunun üzerine çevreden yardım istenir el kuvvetiyle araç çamurdan çıkartılmaya çalışılırdı. Bu da yetmezse en etkili çözüm seçeneği olan öküzlere başvurulurdu.¹⁶⁰ İşte motorlu taşıtlara kıyasla ilkel kabul edilen o öküzler modernliğin simgesi otomobillerin kara gün dostu olmuştur.

Otomobillerin yıldızı ne derelerle ne de çamurla barışır. Doktor Burhan Öncel, Ford otomobiliyle Diyarbakır-Mardin yolunda kâh bir tarlanın içinden geçerek, kâh çukurlu tümsekli yolları aşarak yolculuk etmektedir. Batman çayından geçerken otomobilin motoru bir anda stop eder. Sular motorun üzerini ıslattığı için motorun çalışma imkanı da kalmaz. Bunun üzerine otomobil iki mandanın yardımıyla çaydan çıkarılır. Doktor Bey, *“Hayvanların kuyruklarını sallaya sallaya bize bakan müstehzi nazarları altında ezildim. Acaba modern bilgilerim de otomobil gibi onların iptidai alışkanlıkları karşısında buna benzer hezimetler kaydedecek miydi?”*¹⁶¹ diyerek modern olmayanın modern olana karşı kurabileceği üstünlükten endişe duyduğunu belirtmiştir. Doktor Bey yıllar sonra hususi otomobilinde bu sefer eşiyile birlikte Adana'nın köylerine yolculuk

¹⁵⁹ Kemal Tahir, *Damağası*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1977, s.78.

¹⁶⁰ Engin Tonguç, *Umut Yolu*, Sergi Yayınevi, İzmir, 1984, s.66.

¹⁶¹ Öncel, a.g.e., s.30.

ederken bir tarlada çamura saplanmıştı. Karı-koca otomobili çıkarmak uğruna dizlerine kadar çamura batsalar da aracı çıkaramazlar. Bunun üzerine civar köye gidip yardım isterler. Köylere gelen misafirleri canı gönülden karşılayan köylüler bir öküz arabasına binip otomobilin yanına koşmuşlar ve otomobili çamurdan çıkarmışlardır. Burhan Bey, *“Otomobili öküz arabasının arkasına bağlayarak köye vardık. Medeni bir nakil vasıtasını öküzle çekmek, doğrusu feci idi ve buna hayatımda ikinci defa rastlıyordum. Bu manzara gene içimi sızlattı”*¹⁶² diyerek “medeniyetin” doğa karşısındaki kırılganlığına işaret etmiştir.

Otomobiller “kul yapımı” makineler oldukları için arızalar yaşamışlardır. 1933 yılında Mustafa Kemal için Cadillac marka otomobil satın alınmıştır. Bu otomobilin egzoz borusu lastiğe çok yakındır bu sebeple lastiği erimektedir. Mustafa Kemal’in şoförü Remzi Bey problemi tek başına halledemeyince genç yaşlarda otomobil sektörüne giren İstanbul Ottaş şirketinde çalışan Bernar Nahum’a başvurmuştur. Nahum, Balıkesir’deyken iki polis tarafından acil olarak Bursa’ya getirilmiştir. Şoför Remzi Bey ve Nahum bir gece boyunca çalışıp sorunu halletmiştir. Sabah saat 9:30 sularında Mustafa Kemal Cadillac’ta, Nahum ise jandarma görevlileri ile birlikte bulunduğu bir diğer otomobilde Bursa’dan Yalova’ya yola çıkmışlardır.¹⁶³

Mustafa Kemal’in Adapazarı’na gideceğini duyan ve onu görmeyi çok isteyen Fransız Seyyah Claude Farrere, İstanbul’dan İzmit’e geçmiştir. Gazi, Farrere’nin görüşme teklifini kabul etmiş ve otomobilini göndertmiştir. Fransız Seyyah Gazi’nin otomobilinin bugüne kadar gördüğü her bir araçtan farklı olduğunu söylemiştir. Çünkü aracın eski motoru çıkarılıp yerine uçak motoru takılmıştır. Bu sayede araç 500 beygir gücüne yükselmiş ve her engeli aşmaya hazır hale gelmiştir. İşte bu diğerlerine benzemeyen otomobil inişli çıkışlı yollara, sarp patikalara rağmen Farrere’yi Mustafa Kemal’in huzuruna ulaştırmayı başarmıştır.¹⁶⁴

¹⁶² Öncel, a.g.e., s.121.

¹⁶³ Nahum, a.g.e., s.42.

¹⁶⁴ Claude Farrere, “Büyük Meçhul” , <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/5639> (Erişim 27.11.2016).

1920'li yıllarda Türkiye'ye gelen Amerikalı gazeteci Clarence K. Streit ise Samsun'dan Ankara'ya gelebilmek için Near East Relief heyetinin Reo model kamyonetiyle seyahat eder. Streit'in şoförü Rus bir mülteci olan Georges Krennikof'tur. Georges, "Anadolu yollarıyla cebelleşmeye alışkın zeki bir sürücü"dür. Türk yetkililer ise Streit'e seyahatlerinde yardımcı olması için İhsan isimli bir jandarma görevlendirmiştir. Çorum'a giderken havanın soğuk olmasından dolayı türlü zorluklar yaşayan Streit ve çevresindekiler ıssız bir han olan Doruk Han'a geldiklerinde şükretmekten başka bir şey yapamayacak vaziyettedirler.¹⁶⁵ Streit, ülkedeki kaos ve eldeki ulaşım araçları göz önünde bulundurulduğunda Ankara'dan Samsun'a gitmenin, New York'tan San Fransisco'ya gitmekten daha çok zaman aldığını dile getirmiştir.¹⁶⁶ Ankara ve Samsun arasının yaklaşık 410 kilometre; New York ve San Fransisco arasının ise yaklaşık 4600 kilometre olduğu düşünüldüğünde o dönemde Türkiye'deki yolların imkansızlıkları akla gelmektedir. Streit, İtalyan Konsolosluğu Anadolu temsilcisi Signor Tuozzi sayesinde Antalya'ya konsolosluğun Fiat otomobiliyle yolculuk yapmaktadır. Streit, bu yolculuğu bir "şans" olarak nitelendirir. Çünkü bineceği yaylı araba bir buçuk gününe mal olacakken bu araç altı saatte 75 mil yapmaktadır.¹⁶⁷ Belki de otomobilin en büyük avantajı yolcuya, yüksek hızda yolculuk etme imkanı sunarak onun zamandan tasarruf etmesini sağlamaktır.

Otomobille yolculuk edenler bir yandan zamandan tasarruf ederken bir yandan da camın içinden dışarıya bakıp yaşadıkları anları beyinlerine kaydetmişlerdir. Özellikle çocuklar için bu yolculuklar daha farklıdır. Kendi çocukluğumu düşündüğümde Ankara'dan Antalya'ya otomobille yolculuk ederken Renault Spring'in arka koltuğuna uzanıp bulutları çeşitli şekillere benzettiğimi, bir tarla gördüğümde bu ne tarlası deyip yol kenarında otlayan hayvanlara selam verdiğimi hatırlıyorum. 1920'li yıllarda babası Ahmet Ağaoğlu ile birlikte Ankara'ya giden Samet Ağaoğlu'nun Çubuk Deresi'nden Keçiören'e dek süren Ankara izlenimleri dönemin hükümet başkanı Rauf Bey'e ait olan otomobilin

¹⁶⁵Clarence K. Streit, *Bilinmeyen Türkler: Mustafa Kemal Paşa, Milliyetçi Ankara ve Anadolu'da Gündelik Hayat, Ocak-Mart 1921*, Çev. M. Alper Öztürk, Haz. Heath W. Lowry, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2011, s. 17-18.

¹⁶⁶ Streit, *a.g.e.*, s. 21.

¹⁶⁷ Streit, *a.g.e.*, s.158.

camından görebildiği kadarıyla sınırlı kalmıştır.¹⁶⁸ Çocuk yaşta olmasına rağmen Samet Ağaoğlu o yolculuğunu unutmaz. Otomobil yolculukları büyüklerde kimi zaman zorluğu zahmeti çağrışırsa da küçüklerde daha çok sevinci ve coşkuyu çağrıştırmıştır. Murtaza Bey'in Desotosu'yla Kartal'daki Pembe Köşk'ten Etiler'e giden Cahit Hanım ve gönüllü olarak baktığı minik çocuklar oldukça neşeli bir yolculuk geçirmişlerdir. Öyle ki Cahit Hanım "otomobille yolculuk çocuklara aya seyahat kadar heyecan vermişti"¹⁶⁹ diyerek çocukların mutluluğunun ne denli öte bir seviyede olduğunu belirtmiştir.

Harbiye Nezareti'nde memurluk yapan Osmanlı'nın yıkılışına tanıklık etmiş bir yazar olan Ahmet Nedim Servet Tör'ün çok sevdiği kızı Nevhiz, 1915 yılında apandisitten rahatsızlanmıştır. Küçük çocuğun bünyesi rahatsızlıktan dolayı zayıf düşmüştür. On gün geçmesine rağmen bitaplığı geçmemiş aksine daha da kötüleşmiştir. Bunun üzerine kızı bir hastaneye götürmüşler fakat yatırmamışlardır. Evlerine dönerlerken yaptıkları otomobil seyahati Nevhiz üzerinde iyileştirici bir etki yaratmıştır; otomobil beş on saniyede bir sıçrasa da bundan olumsuz etkilenmemiş ve bülbül gibi şakımaya neşe saçmaya başlamıştır.¹⁷⁰

Yolda olma hali bir çocuk için de bir yetişkin için de muhteşem bir deneyimdir. Bu yolculuklar uzun da sürebilir kısa da; evden okula veya da Erzurum'dan İzmir'e de. Bu yolculuklar bir otomobilin içinde olunca, ister geçmiş olsun ister günümüz bozuk yoldan veya otomobil arızasından dolayı aksilikler yaşatabilir. Aynı zamanda yeni yerler keşfetme duygusunu karşıladığı için haz verebilir. Kim bilir belki de yolda olmak, varmaktan iyidir.

¹⁶⁸ Samet Ağaoğlu, *Hayat Bir Macera*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2013, s. 126.

¹⁶⁹ Uçuk, a.g.e., s.225.

¹⁷⁰ Ahmet Nedim Servet Tör, *Nevhiz'in Günlüğü*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s.213.

6. BİRİ BİZİ GÖZETLİYOR: OTOMOBİLE BAKANLAR

Sokaklarda yeni yeni görülen otomobiller, onları gören insanlarda farklı duygular yaşanmasına sebep olmuştur. Kimi bu otomobilleri gördüğü andan itibaren yabancılayıp rahatsız edici bulmuş, kimi ise bu otomobillerin sahibi olmak istemiştir. Haliyle, otomobil *diğerlerinin gözüyle*, bireyin *yeniye karşı* olan duygularını anlamamızda da oldukça yardımcı olmuştur.

Başlangıçta bu dört tekerlekli araç, halkın bir kısmı tarafından “şeytan arabası”, “gavur icadı” gibi adlandırılmıştır. Çünkü insanoğlu bu *yeniden* içten içe korkmuş ve ona temkinli yaklaşmak istemiştir. Korkunun dışında, “Anırtısı daha sık, çiftesi daha pek netametli bir fen eşeği”¹⁷¹ olarak nitelendirilen otomobillerin, sahip olamayanlar ve ona sadece uzaktan bakanlar için bir haset duygusu oluşturması da olağandır. Hatta o dönemlerde Refik Halit Karay’a göre bir kişinin otomobilinin olduğu belirtilmek istendiğinde *çekememezlikten* dolayı “bazı seslerde bir yılan ısıığı, bazı dudaklarda bir akrep büzülüğü”¹⁷²dahi sezilmiştir.

Otomobilin bu topraklardaki serüveni; *yeni olan bir şeyin*, ona bakan gözler tarafından meşrulaşması meselesini de içinde barındırır. Bu serüveni incelerken, insanların hangi şehirlerde bulunduğu, hangi sosyoekonomik statüye sahip olduğu da dikkate alınmalıdır.

Orhan Kemal’in *Bereketli Topraklar Üzerinde* adlı romanında Veli isimli gencin ağasında gördüğü otomobili, şehre bir kez bile inmediği için hiç otomobil görmeyen Pehlivan Ali’ye anlattığı kısım dikkate şayandır. Veli çiftler çiftler otomobilleri olan ağasının öyle düz bir adam olmadığını “tomofiliyle” şehre, bara ve orospulara gittiğini anlattıktan sonra bu makineyi hiç görmemiş Ali’ye şöyle tanıtır: “ Tomofilin bocisi var, dileksiyonu var. Marşına bastın mı kendi kendine işler. Bi işler ki kancık ayı gibi homurdanır gavur. Tomofil kendi kendine işler. Benzini tükendi mi işlemez, töbe işlemez. Kurşun sık gene işlemez. Ne kolçak kar eder ne marş!” Pehlivan Ali ve arkadaşları ağızları açık

¹⁷¹ Karay,a.g.e., s.125.

¹⁷² Karay, a.g.e., s.126.

bir şekilde Veli'yi dinlemektedir: "Makine iyice işledi mi el frenini ileri itersin, birinciye bastın mı yürür. Sonra direksiyona mukayyet olmak lazım. Direksiyon dediğin bir simit, sımsıkı tutacan, iki yanına bakmıycan, gözlerin ilerde olacak. Düz yola düştün mü başını saliver hayvanın! Başını soldın mı aboo.. kuş olur uçar efendi. Kurşun sık ardından gene ulaşmaz!"¹⁷³ İşte otomobil bir Anadolu gencinin gözünde bara ve pavyonlara gitmeye yarayan, çıkardığı ses itibariyle bir hayvandan farkı olmayan, gavur olarak nitelendirilen bir makinedir. Otomobil ağalarında mevcutken kendileri gibi köylü insanlarda yoktur hatta içlerinde bu makineyi görmemiş olanlar dahi vardır.

Anadolu'da bir otomobile rastlamak halk için sıra dışı bir olaydır. Gazeteci yazar Clarence K. Streit, 1920 yılında Samsun'dan Ankara'ya otomobile yolculuk ederken öğle yemeği için Alaca'da durur. O gün pazar kurulduğu için kasaba çok kalabalıktır. Alaca halkı otomobilin ne olduğunu görmek için koşa koşa gelir ve aracın iki yanını birden sarar. Bir tüccar ise bu otomobilin yıllar sonra kasabaya gelen ilk otomobil olduğunu söyleyince¹⁷⁴ bu yoğun ilginin sebebi anlaşılır. Hatta yaptığı yolculuklar sırasında sık sık fotoğraf çeken Streit aracı inceleyen Alaca Halkı'nı fotoğraflayarak ölümsüzleştirmiştir. Bu fotoğraf bir kalabalığın otomobile karşılaşmasını özetleyen tipik bir örnek olabilir.

1917 doğumlu Semih Günver yurt içi ve yurt dışında memur olarak çeşitli görevlerde bulunmuştur. Günver, henüz çocuk yaşta iken, 1925 yılında Bursa'da halkın ilk defa otomobile karşılaşmasına tanıklık etmiştir. Bu duruma vesile olan olay ise Mustafa Kemal'in otomobiliyle Mudanya üzerinden Bursa'ya gelmesiydi. Günver o günleri "Gazi ile beraber Batı medeniyeti de bir bakıma Bursa'ya çıkış yapmıştı"¹⁷⁵ diyerek hatırlar. Kim bilir belki de bu Batı medeniyeti benzetmesine kaynak olan şey Mustafa Kemal'in otomobildir.

Zağra kasabasının Tepeköy adlı köyünde oldukça sıradan bir hayata sahip olan Ali çobanlık yaparken bir akşam, garip bir ses işitmiştir. Ali "yere yapışmış kara bir cismin kurşun yemiş dişi domuz gibi homurdanarak yokuşu tırmandığını" görmüştür. Bu kara cisim aslında bir otomobildir. Otomobil köye

¹⁷³ Orhan Kemal, *Bereketli Topraklar Üzerinde*, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1972, s.15.

¹⁷⁴ Streit, *a.g.e.*, s. 26.

¹⁷⁵ Semih Günver, *Bir Kiraz Ağacı Olsaydım*, Bilgi Yayınları, Ankara, 1986, s.41.

varınca bütün ahali aracın etrafına dizilmiş ve hayran hayran bakmıştır. Çünkü Tepeköy'ün insanların tek bildikleri vasıta kağrıdır ve daha önce tek bir otomobil dahi görmemişlerdir.¹⁷⁶

Otomobile merakla bakan insanlar, yarışlarda da başroldeydi. Avrupa'da Le Petit Journal gazetesi 22 Temmuz 1894'te beygirsiz arabaların yarışacağı bir müsabaka düzenlemişti. Bu yarış izleyen seyirciler arasında otomobillerin sıcaklaşıp kızan parçalarını soğutabilmek için buz çuvaları dahi atanlar olmuştu.¹⁷⁷ Türkiye'de ise otomobillerin yarışını büyük bir heyecanla izleyen seyircilerin ilgisini çeken şeylerden biri parkurların şekliydi. 1932 yılında Turing Klübü ile Milliyet gazetesi desteğiyle Maslak yolunda düzenlenen otomobil yarışlarına halk yeterince ilgi göstermemişti. Bunun sebebi, otomobillerin Zincirlikuyu yolunda zamana karşı tek başına seyredecek şekilde yarışmasıydı. Seyirciler ücretsiz Zincirlikuyu yarışlarının aksine para ödeyerek izleyebildikleri Veliefendi yarışlarını istemekteydi. Çünkü halk, güneş altında yarım saat aralıklarla görebilecekleri otomobilleri beklemektense *hakiki otomobil müsabakalarına* vakit ayırmayı tercih ediyordu¹⁷⁸

Günver'in anısından hareketle bir 10 yıl öncesine kadar otomobili ilk defa gören Bursalılar 1934 yılında ona öyle yakın bir alaka göstermişlerdi ki markaları bile öğrenmişlerdi. 30 Ağustos zaferinin kutlanmasına istinaden İstanbul'dan Bursa'ya gelen otomobil kafilesini karşılamak için meydanda toplanmıştı. Bu otomobiller Bursa'ya gelen ilk otomobilli seyyah kafilesiydi. Halk otomobillerin markalarını bir coşku içinde "Buick!, Opel!, Şevrole!" diye tek tek bağırarak sanki bir canlıyı selamlıyorlardı.¹⁷⁹ Adı geçen markalar o insanlara ne anlam ifade ediyordu bilinmez ama belli ki bunca farklı markayı aynı anda görmek halka *hiss-i heyecan* katmıştı. Aslında otomobil yabancı olduğu köy veya şehre aynı zamanda bir "yenilik" götürüyordu. Bu yeniliğin otomobille gitmesi, bu mühim bir şahıs olabilir ya da bir haber, onun önemine işaret ediyordu. Öncesinde paşa, vali gibi kişiler bir yerlere otomobille gittikleri

¹⁷⁶ Mahmut Atilla Aykut, "Kırmızı Otomobilin Şoförü", *Şoför*, S.4, 15 Birincikanun (Aralık) 1942, s.16.

¹⁷⁷ Servet-i Fünun, "Otomobil" C.28, S.711, 25 Teşrinisani 1320.

¹⁷⁸ ... "Otomobil Yarışları", *Otomobil*, S.20, 1934, s.5-6.

¹⁷⁹ Çelebi Z. Sait Tefik, "Otomobil Kervanı Uludağ Eteklerinde", *Otomobil*, S.21, 1934, s.7.

için önemlilerdi. Sonrasındaysa birinin *önemli olması* için otomobille gidiyor olması önemli hale gelmiştir.

Bu kişiler otomobilleriyle bir yere vardıklarında tıpkı tiyatro sahnesindeki oyuncu ve ona bakan seyirciler durumu yaşıyordu. Otomobil bir sahne içindeki kişi oyuncu ve halk da onu izleyen seyirciydi adeta. 1925 yılında Diyarbakır yolundan Mardin'e doğru giden bir otomobil, Mardin halkının telaşlanmasına sebep olmuştu. Otomobili gören halk yolun kenarına geçip ellerini kavuşturup "boyunlarına bükerek" beklemeye başlamışlardı. Bu bekleyiş gürültülü bir "Ford azmanının" içindeki Vali Paşa'nın selam vermeden geçip gitmesiyle son bulmuş, insanlar dükkanlarına ve evlerine dönmüşlerdi.¹⁸⁰ Vali Paşa sahneden seyirciyi selamlamamış, hoş seyirci de onu alkışlamamıştır. Fakat o otomobil görüntüsünün insanlara verdiği "yeni bir kişi, yeni bir haber" imajı otomobilin gelmesiyle somutlaşmış ve kişileri bir araya getirme işlevi göstermiştir.

Etnografya Müzesi ve Türk Ocağı Binası gibi birçok binanın başarılı bir şekilde bitirilmesini sağlayan Mimar Arif Hikmet Koyunoğlu kendi değişimiyle İstanbul'da dış görünüşü itibariyle mükemmel bir hayat sürerken – mükemmellikten kasıt oldukça iyi bir ev, otomobil, şoför ve hizmetçidir-¹⁸¹ içine bakıldığında maddi açıdan oldukça umutsuz bir vaziyetteydi. Bu vaziyetteyken arkadaşı Mimar Hüsnü'nün yaptırmak istediği apartmanın inşaat işlerinin işçiliğini almış ve gece gündüz çalışmaya koyulmuştu. İnşaat yerine bir kulübe yaptıırıp orada konaklayan Arif Bey, dört beş günde bir hususi otomobilin gelip onu almasıyla evine gitmişti. Mimar Bey, bir gece inşaatta çalışırken mahallenin meraklı hanımları adama çeşitli sorular sormuştu. Bir soru vardır ki hayli ilginçtir, "Bazı geceler güzel bir otomobil gelip sizi alıyor, elbise değiştirip gidiyorsunuz, yoksa otomobil sizin mi?"¹⁸². Hanımların merak ettiği konu bu işçi görünümündeki kişinin esasında o otomobilin sahibi olup olmadığını öğrenmektir. Büyük olasılıkla gece gündüz çalışan işçi görüntüsü hanımların kafasındaki otomobil sahibi imgesine uymamaktadır ve bu durum onların merakını iyiden iyiye

¹⁸⁰ Öncel, a.g.e., s.25.

¹⁸¹ Koyunoğlu, a.g.e., s.281.

¹⁸² Koyunoğlu, a.g.e., s.283.

artırmaktadır. Üstelik otomobilin güzel (!) olması kim bilir belki de hanımların merak duygusunu daha bir kamçulamaktadır.

Doktor Burhan Öncel Şile’de görev yaparken tatil günlerinde eşini alıp Üsküdar’a, Kadıköy’e ara sıra otomobiliyle gezmeye gider. Bu gezintiler, Şile’ye yeni atanan kaymakamın ve ailesinin dikkatini çeker. Onlar da bu gezintilerden nasiplenmek isterler. Kaymakam ve ailesiyle gezintiye çıkan Öncel, kaymakamın kalabalık ailesinin otomobiline binmesinden rahatsızlık duyar ve bir daha onlarla gezintiyi kabul etmez. Bunun üzerine kaymakam makamının verdiği özgüvenle doktora bundan sonra hiçbir yere izinsiz gidemeyeceğini söyler. Fakat doktor ve eşi bu yasağa aldırış etmeden bir cuma günü otomobile atlayıp yola koyulunca, kaymakam sinirle jandarma çavuşuna emir verip yol kestirir bir süre sonra ise doktorun denetlenmesi için kasabaya müfettiş getirtir. Aslında kaymakamın bu davranışları kendisini önemli bir şahıs olarak görmesinden kaynaklanan kibrinin bir yansımasıdır. Menfaatçi olan ve kişileri kendi çıkarları için kullanan kibirli insanlar için onlara yararı dokunan insanlar iyi, sağlamayanlar kötüdür.¹⁸³ Doktor kendini otomobili için *kullanmak* isteyen kaymakama fırsat vermeyince de böyle tatsız olaylar yaşanmıştır. Bir otomobil gezintisi meselesi hem doktorun hem kaymakamın işini, evini en önemlisi zihinlerini yoran/üzen bir krize dönüşmüştür.

Otomobil çocukların küçük dünyası içinde farklı bir nesnedir, onlar da otomobile uzaktan bakarlar. İsmail Hakkı Bey, oğluyla birlikte Ankara civarındaki bir köye otomobille gitmiştir. Köyün çocukları onlara farklı gelen otomobilden önce kaçmış daha sonra aracın yanına yanaşmışlardır. Hatta bazı yürekli bu yeni makineye ellerini değdirip hemen çekmişlerdir.¹⁸⁴

Mecidiyeköy’deki asfalt yoldan otomobiliyle geçen Samiye Morkaya mahallenin çocuklarının otomobile özel bir ilgisi olduğunu söyler. Samiye hanım ne zaman sokaktan geçse çocuklar bir seremoni gibi yolun iki tarafına

¹⁸³ Nevzat Tarhan, *Duyguların Psikolojisi*, Timaş Yayınları, İstanbul,2014, s.159.

¹⁸⁴ Tonguç, a.g.e., s.68.

dizilip otomobilin geçişini izler ve “Samiye Abla, Samiye Abla, Sa... mi... ye... Ab... la ” diye bağırlarlar.¹⁸⁵

Şoförler Kralı filminde ise Hasan sevdiği kız Nazlı’yı mahallesine otomobiliyle götürür. Otomobil tozlu sokaklarda ilerlerken mahallenin çocukları da bu farklı makinenin peşinden çılgınlar gibi koşarlar hatta otomobilin dört bir yanına tırmanırlar.¹⁸⁶ Nazlı’nın teyzesi Sulhiye hanım onun geldiğini görünce kapının önüne çıkar ve “Amanın dostlar açın pencereleri çatlayın patlayın Nazlım maşallah tomofillerle geliyor. Gözü olanın gözü çıksın” der.

Otomobil icadından bugüne çocuklar için her zaman ilgi çekici bir nesne olmuştur. Oral Gönenç henüz çocuk yaşta zengin bir arkadaşının gösterdiği “kapalı garajın loşluğunda uyuyan dev gibi yatan koyu lacivert Lincoln”u unutmamıştır. Oturduğu evin çevresinde ise zengin olan İhsan Bey’in “tombiş bir Dodge”u vardır.¹⁸⁷ Gönenç çocuk yaşlarda görmüş olmasına rağmen otomobilleri unutmadığı gibi onların zengin olan sahiplerini de unutmamıştır.

Otomobile dıştan bakan insanlar için onun yeni gelen, zor satın alınan, arzu edilen gibi özelliklere sahip olması otomobili görme anlarının hafızalarına geçmesinde etkili olmuştur. Lakap takılan, ismi doğru zikredilmeyen otomobiller, önemli şahsiyetlerin geldiğini gösteren bir haberci, bu makineyi merak edenler ya da tutkun olanlar için seyirlik objelerdir. 1920 yılında otomobili görebilmek için bir araya gelen Alaca halkı gibi günümüzde de böyle meraklı kişiler son model otomobillerin sergilendiği autoshowlara giderler. Otomobiller göz hapsinde olmaya devam edecektir.

¹⁸⁵ *Yedigün*, 2 Kasım 1935.

¹⁸⁶ Nejat Saydam, *Şoförler Kralı*, 1964.

¹⁸⁷ Gönenç, a.g.e., s.74

7. GEÇMİŞ OLSUN: KAZALAR

İnsanların (yayalar) ve araçların (otomobiller) kara yolu üzerinde güvenli bir şekilde geliş gidişlerini gerçekleştirirken; sürücü, araç veya yoldan kaynaklı herhangi bir emniyetsiz ortamın oluşması, can veya mal kaybının yaşanması trafik kazası olarak nitelendirilir. Otomobille ilgili oluşabilecek en büyük problemlerden biri, yaşanan kazalardır.

“Otomobil kazaları “gündelik yazgısalılık”ın en güzel acı olayıdır ve bir tutkuyla sömürülmesi temel bir kolektif işlevi yerine getirmesindedir. Ayrıca otomobil kazalarında ölüm hakkında tekrarlanan nakarat yalnızca meteorolojik tahminlerin nakaratıyla rekabet edebilir.”¹⁸⁸

Osmanlı Devleti’nde kayıtlara geçen ilk otomobil kazası 1912 yılı Ocak ayında Zincirlikuyu yönünden gelen otomobilin, bir kişiye çarpıp onu yaralaması şeklinde olmuştu. Yaralı Etfal Hastanesi’ne kaldırılırken, kazayı yapan İtalya Sefareti’nin şoförü kaçmayı denemiş fakat kısa bir süre sonra polisler tarafından yakalanmıştı.¹⁸⁹

Otomobil kazalarının ne zaman, nerede, nasıl olduğu hakkında verilen bilgiler genelde ya araçtaki maddi hasar ya da insanların yaralanması veya ölmesi hakkındadır. İşte bu kazaların oluşmasının altında dikkatsizlik, deneyimsizlik, zeka veya kişilik bozuklukları, alkollü olma gibi çeşitli sebepler yatar.

Gözler, eller, ayaklar... İşte bu uzuvlar otomobil sürerken dış etkilerden uzakta ve müthiş bir ahenk içinde koordine olmalıdır. 11 Temmuz 1927 günü 23:30’da Renault marka otomobili süren bir şoförün gözleri; karşısından gelen aracın büyük lambalarını, günümüz tabiriyle *uzunlarını* söndürmemesinden dolayı kamaşmış ve şoför yolun sağındaki bir ağaca şiddetle çarpıp yuvarlanmıştı araç çarpmanın etkisiyle paramparça olmuştur.¹⁹⁰ Bir ışık kümesinin gözlerle haşin bir münasebet kurması, “çok kıymetli” bir varlık olan otomobile zarar vermiştir. Bunun sebebi ise bu lambaları kapatmayı unutan/akıl etmeyen/bilmeyen bir insandır.

¹⁸⁸ Jean Baudrillard, *Tüketim Toplumu*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2008, s.28.

¹⁸⁹ Evren, a.g.m., s.183.

¹⁹⁰ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928, s.199.

Otomobil kazalarının başrolü olan şoförlerin kazayı sadece maddi hasara uğrayarak “ucuz atlattıkları” olur. Harbiye’den Beyoğlu’na gitmekte olan 1931 numaralı otomobil ile 2532 numaralı otomobil birbirinin önüne geçmek isterken, diğeri direksiyonu kırıncı çarpışmışlardır, ortada can kaybı olmamıştır. Fakat çarpışma yüzünden araçlar hasara uğramıştır.¹⁹¹ Yine başka bir gün, Kasımpaşalı şoför Şefik’in 2348 numaralı otomobiliyle Şoför Servet’in kontrolündeki 1974 numaralı otomobil, çarpışmış ve yine maddi hasar oluşmuştur.¹⁹² Bir Chrysler şoförü Çırağan Sarayı önünde dikkatsiz hareketlerinden dolayı başka bir otomobile çarpmış ve yine olan otomobillere olmuştur. Otomobilcilikle yakından ilgili Fikri Tefik ise yollar ne kadar muntazam ve tenha olursa olsun, tedbirsiz ve dikkatsiz olan bir şoförün her zaman bir felaketle karşılaşabileceğini ve sakar şoförlerin direksiyondan uzak durması gerektiğini okuyucularına iletmiştir.¹⁹³ Piyasada Fikri Tefik’in söz ettiği tedbirsiz şoförler olduğu gibi “vurdumduymaz” şoförler de mevcuttur. Karabük fabrikalarının kurucusu İngiliz Mister Kip, Rolss Royce’u ile Maslak yakınında çukura düşünce, otomobilinden çıktıktan sonra çevreden yetişenlere şöyle söylemiştir: “Pipomu bulamıyorum lütfen yardımcı olur musunuz?”¹⁹⁴

Otomobil kazaları kimi zaman da şoför haricindeki insanların malına mülküne zarar vermiştir. Şoför Ahmet yaptığı yanlış manevra sonucu Mısır kiraathanesine dalmış ve kiraathanenin camlarının kırılmasına neden olmuştur.¹⁹⁵ Şoför Andriya ise son süratle Tarlabası Caddesi’ndeki polis kulübesine çarpmış, kulübeyi devirerek parçalamıştır. Kulübede nöbet bekleyen polis memuru kurtulsa da orada bulunan mangaldan düşen ateşler sonucu kulübenin ön kısmı yanmıştır, Andriya ise yakalanmıştır.¹⁹⁶ 2549 numaralı otomobil ise Edirnekapı caddesinden geçerken yanlış bir manevra

¹⁹¹ *Cumhuriyet*, 1 Kanunvevel 1929.

¹⁹² *Zaman*, 18 Kanunisanı 1935.

¹⁹³ Tefik, *a.g.e.*, s.209.

¹⁹⁴ Tekin, *a.g.e.*, s14.

¹⁹⁵ *Cumhuriyet*, 2 Kanunisanı 1929.

¹⁹⁶ *Cumhuriyet*, 27 Kanunisanı 1929.

yapıp Sadık Usta'nın manav dükkanına dalmış ve dükkanda maddi hasara sebep olmuştur.¹⁹⁷

Ne yazık ki otomobil kazalarının en kötü yanı kişilerin yaralanmasına veya hayatlarına kaybetmesine sebep olabilmesidir. Orhaniye kışlası zabitlerinden birinci mülazım¹⁹⁸ Mazhar Bey'in karısının bindiği otomobil, Mecidiyeköy'den geçerken şoförün otomobili idare edememesinden dolayı devrilmiştir; şanstır ki Mazhar Bey'in eşi yaralı bir şekilde kurtulmuştur.¹⁹⁹ Şoför Mahmut'un idaresindeki otomobil Eminönü'nde Hamdi ve Ahmet isimindeki iki kişiye çarparak onları yaralamıştır. Yaralılar hastaneye kaldırılmıştır.²⁰⁰

Günümüz haberlerine bakıldığında sıradan insanların yaptığı otomobil kazalarında fiziksel zarar görenler için yaralı sözcüğü kullanılıp daha fazla detay verilmezken, 1930'lu yılların kaza haberleri incelendiğinde karşımıza "ayak kırılması/ezilmesi" tabiri ortaya çıkar. Akılsız başın cezasını çeken ayaklar, akılsız şoförlerin cezasını da çekmektedir. Şoför Hüseyin Hüsnü idaresindeki 1700 numaralı otomobil Osmanbey Caddesi'nden geçerken Ziya Fehmi Bey'in hanımı Feraset Hanım'a çarpmış ve kadıncağızın ayağını kırmıştır.²⁰¹ Pangaltı sineması önünde Madam Baltazar'a bir otomobil çarpmış ve kadının sol bacağı²⁰² numarası alınamayan bir otomobilin 11 yaşındaki Süleyman E.'ye çarpmasından dolayı ise çocuğun sağ ayağı kırılmıştı. Mecidiyeköy'den Şişli'ye gitmekte olan 5566 numaralı Şoför İliya'nın idaresindeki otomobil İbrahim isminde birine çarparak bacağının kırılmasına sebep olur,²⁰³ Şoför Mustafa idaresindeki otomobil köprüden geçerken Muzaffer isminde bir çocuğa çarpmış ve bacağını kırmıştı,²⁰⁴ yine köprü üstünde bir kaza yaşanmış Şoför Cemil'in kontrolündeki 3-758 numaralı otomobil Sirkeci'den Galata'ya giderken Hafız Kasım Efendi'ye çarpmış ve sol bacağının kırılmasına sebebiyet vermişti. Yaralı kişi aynı otomobile bindirilerek

¹⁹⁷ *Zaman*, 15 Eylül 1934.

¹⁹⁸ Günümüzde üsteğmen rütbesi

¹⁹⁹ Ali Suat, "Yine Otomobil Kazaları", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, S. 39, Teşrinisani 1927.

²⁰⁰ *Yeni Sabah*, 22 Son Teşrin 1938.

²⁰¹ *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1929.

²⁰² *Cumhuriyet*, Nisan 1929.

²⁰³ *Zaman*, 8 Eylül 1934.

²⁰⁴ *Cumhuriyet*, 17 Kanunisani 1929.

hastaneye nakledilmiş ve şoför hakkında tahkikata başlanmıştı.²⁰⁵ Yaralıların olduğu kazaların yanı sıra ne yazık ki ölümlü kazalar da yaşanmıştır. Beykoz'da yaşanan elim bir otomobil kazası sonucu Munise Hanım hastaneye götürülürken hayatını kaybetmiştir. Bir diğer üzücü hadise ise Paşazade Sabit Beyin oğlu Nevzat Bey'in vapurdan çıkıp evine doğru Tophanelioğlu parkı civarından yürürken; 6-312 numaralı otomobilin şoförü İsmail'in aracı kontrol edememesi sonucunda Nevzat Bey'in üzerinden geçerek ölümüne sebebiyet vermesidir.²⁰⁶ Ödemiş yolunda Şoför Muhsin'in, Şoför Mecid'den yol istemesi üzerine Mecid izin vermemiş ve bu nedenle iki otomobil yarışa tutuşmuştur. Bu sırada eşeği üzerinde tarlasından köyüne dönen Mehmet adlı bir genç araçları fark etse de yolun kenarına kaçamamıştır. Mecid'in idaresindeki otomobil hem hayvana hem Mehmet'e çarpmış ve ikisini de sürükleyerek öldürmüştür.²⁰⁷

Otomobilin dönen tekerleklerine, gürültülü motor sesine, göz alan farlarına büyük bir hevesle bakan çocuklar bu büyük makinenin altında kimi zaman ezilip kalmış, kimi zaman soluğu hastanede almış kimi zaman ise canından olmuştur. Haydarpaşa'da oturan Esat Bey'in 6 yaşındaki oğlu Mustafa 904 numaralı otomobilin altında kalmış ve çeşitli yerlerinden yaralanmıştır. Şoför Ferhat'ın idaresindeki 253 numaralı otomobil ise 4 yaşındaki Ahmet Kadri'ye çarpmıştır, çocukcağız hastaneye kaldırılmıştır.²⁰⁸ Eminönü'nde Şoför İdris, Vasil isminde bir çocuğa çarparak onu yaralamıştır.²⁰⁹ Şehzadebaşı'nda 137 numaralı dükkanda helvacı çıraklığı eden 13 yaşındaki Murat, 1388 numaralı otomobilin altında kalmış ve ağır surette yaralanmıştır.²¹⁰ Şoför Sait'in 909 numaralı otomobil ile 5 yaşındaki Meliha'yı ağır surette yaralaması gazetelerde "Azgın bir otomobil 5 yaşında bir çocuğu çiğnedi" olarak yer almıştır.²¹¹ Azgın olan otomobil midir yoksa onu süren şoför mü? Kadıköy Moda Caddesi'nde İbrahim Bey'in 4 yaşındaki kızı Naciye sokakta arkadaşlarıyla oynarken, Şoför Yusuf'un idaresindeki 2433 numaralı otomobil küçük kızı altına alarak

²⁰⁵ *Cumhuriyet*, 30 Mart 1929.

²⁰⁶ Suat, a.g.m., Teşrinisani 1927.

²⁰⁷ *Akşam*, 20 Teşrinisani 1938.

²⁰⁸ *Cumhuriyet*, 5 Nisan 1929.

²⁰⁹ *Cumhuriyet*, 1 Şubat 1929.

²¹⁰ *Cumhuriyet*, 31 Kanunisani 1929.

²¹¹ *Cumhuriyet*, 17 Mart 1929.

bacağından ağır surette yaralanmasına sebebiyet vermiştir, aynı gün Galata'da bulunan Pelatos isimli çocuğa ve Davutpaşa'da oturan 16 yaşındaki Zeynep'e de otomobil çarpmıştır.²¹² Fatma Hanım'ın 5 yaşındaki kızı Binnaz ise diğerleri gibi şanslı değildir. Şoför Mehmet'in idaresindeki 1787 numaralı otomobil minik kıza çarpmış, çocukcağız hastaneye kaldırılrsa da hayatını kaybetmiştir. Sayfalarında kaza haberlerine yer veren *Cumhuriyet*, her gün bir iki çocuğun ölümüne veya yaralanmasına sebep olan bu facialara hala bir çare bulunamayacak mı? diyerek adeta isyan etmiştir.²¹³

Şoförlerin dikkatsizliği ve tedbirsizliğinin yanı sıra otomobillerin aşırı hız yapması da kaza oranını arttırmıştır. Beşiktaş'tan geçen bir otomobil sabah saat 10:00'da 4 yaşında bir çocuğa çarparak onu ağır bir şekilde yaralamıştır. Bu acı olaya neden olan şey otomobilin fazla hız yapmış olmasıdır. Şoförlerin dikkatsizliği kazalara sebep olduğu gibi hız da kazalara büyük bir sebebiyet vermektedir. Büyükdere caddesinden Beyoğlu dolaylarına süratle gitmekte olan bir otomobil cadde üzerindeyken aracı hızdan dolayı idare edemez ve bir kamyonla çarpışır, hasara uğrar. Şoför Halil'in kontrolündeki 3387 numaralı otomobil ise çok hızlı olduğu için kontrolünü kaybedip Beşiktaş'tan kalkan seyir halindeki tramvayın üzerine çıkar. O esnada tramvayın arka basamağında asılı halde duran Yorgi bu kazadan yaralı halde kurtulur. Kaza sonunda şoför derdest edilir Yorgi ise hastaneye kaldırılır.²¹⁴

Kimi zaman kaza yapan şoförler olay yerinden kaçmıştır. Bu kaçışın altında çeşitli sebepler yatabilir. M. Marbara'nın 3 yaşındaki oğluna çarpıp ağır yaralanmasına sebep olan 197 numaralı otomobil şoförü²¹⁵ ve Beşiktaş Caddesi'nde Vehip adında bir çocuğa çarpıp yaralanmasına sebebiyet veren 1787 numaralı otomobilin şoförü ne yazık ki firar etmiştir.²¹⁶

İki otomobilin birbiriyle çarpışması şeklinde vuku bulan kazalar da mevcuttur. Şoför Cevat'ın idaresindeki otomobil, Şoför Cemil'in kullandığı otomobille

²¹² *Cumhuriyet*, 24 Mart 1929.

²¹³ *Cumhuriyet*, 9 Ağustos 1929.

²¹⁴ *Cumhuriyet*, 11 Mart 1929.

²¹⁵ *Cumhuriyet*, 8 Kanunisanı 1929.

²¹⁶ *Cumhuriyet*, 16 Mart 1929.

çarpışmış ve otomobillerin ikisi de parçalanmıştır.²¹⁷ Darülaceze'nin 71 numaralı otomobili Pangaltı'dan geçerken bir başka otomobil ile çarpışmıştır ve otomobiller parçalanmıştır.²¹⁸ Şoför Asador'un idaresindeki 1302 numaralı otomobil ile Şoför Vehbi'nin idaresindeki 3493 numaralı otomobil Galata'da çarpışmış iki otomobil hasar görmüştür. Kaza yapan şoförler kaza yaptıkları yetmiyormuş gibi üstüne birbirlerini dövmüşlerdir.²¹⁹

Şehzade tarafından Fatih'e gitmekte olan 2283 numaralı otomobil, müşterisini indirmek için İbrahimpasha Hamamı önünde durmuştur. Bu sırada da aksi istikametten gelen 835 numaralı vatman Mehmet Efendi'nin idaresindeki tramvay birdenbire otomobilin üstüne binmiştir. Otomobil hasar görmüş; aracın içindeki Halide Hanım ise olayın şokuyla bayılmıştır. Polisler Halide Hanım'ı eczaneye götürmüşse de kadını ayıltamamışlar ve soluğu Haseki Hastanesi'nde almışlardır. Şoför ve vatman tutuklanmıştır.²²⁰

Otomobil kazalarına kimi zaman dış etmenler sebep olmuştur. Uralı şoför Rifat Efendi'nin evinin önüne bıraktığı otomobili, arabacı Salih Ağa'nın beygirinin yularının takılması sonucu bir anda çalışmaya başlayınca, araç Köprülü Sokak'tan süratle aşağı inip sonunda Dolaplıkuyu muhafaza duvarlarına *toslamış*, hem duvar hem otomobil paramparça olmuştur.²²¹ 11 Haziran 1926 tarihinde Maslak yolunda süratle giden bir şoförün önüne birkaç koyun çıkınca yanlış manevra yapmış ve otomobili ağaca çarpmıştır. Çarpmanın etkisiyle benzin deposu tutuşmuştur ve 3 kişi yaralanmıştır.²²² Otomobilin hışmından hayvanlar da nasibini almıştır. Şoför İbrahim'in idaresindeki 2388 numaralı otomobil Eminönü'nden geçerken Mahmut isminde birinin idaresinde bulunan arabaya çarpmış, arabayı parçaladığı gibi iki beygirin ayaklarını da kırmıştır.²²³ Şoför Cemal'in idaresindeki otomobil Sultan

²¹⁷ *Cumhuriyet*, 6 Kanunisanı 1929.

²¹⁸ *Cumhuriyet*, 16 Kanunisanı 1929.

²¹⁹ *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1929.

²²⁰ *Zaman*, 6 Teşrinievvel 1934.

²²¹ "Otomobili İşleten Beygir", *Cumhuriyet*, 3 Kanunisanı 1926.

²²² Tefrik, a.g.e., s.190.

²²³ *Cumhuriyet*, 1 Nisan 1929.

Hamam'ından geçerken bir manda arabasına çarpmış ve hayvanlardan birinin ayağını kırmıştır.²²⁴

Peki ya bu kazalara sebep olan şeyler nelerdi? Otomobiller arttıkça kazalar da artacak mıydı? Otomobillerin hızı arttıkça ölümler de mi artacaktı? Bu konu her geçen gün derinleşirken kaza problematiğine çözüm arayışları başlamıştı... Öyle ki otomobilin İstanbul'da teker çevirdiği ilk yıllarda, otomobil sayısının artmasından dolayı kazaların yaşanmaması için otomobil kullananların "erbab-ı maharetten" seçilmeleri gerekliliği Dahiliye Nezareti'nce dile getirilmişti.²²⁵

1920 yılında kendiliğinden gelişen bir olay otomobillerin akışının düzenlenmesi adına önemli bir adım olmuştur. İstanbul'da Galatasaray'da, bir polis memuru kimseden emir almadığı halde dört yol ağzında durup işaretler vermeye başlamıştır. Bu sayede "mürur u ubur" bakımından bir rahatlama sağlanmıştır. Verilen işaretlerin otomobillerin akışını kolaylaştırdığının anlaşılması üzerine Ali isimdeki bu polis memuru Galatasaray'daki dört yol noktasına işaret memuru olarak tayin edilmiştir. Türkiye'nin ilk seyr-ü sefer memuru olarak tarihe geçen Ali Bey, kaldırım üzerinde durarak görevini yerine getirmiştir. Daha sonra kaldırım yerine tahta bir sandıktan ve daire şeklindeki beton yükseltiden faydalanılmıştır. 1939 yılından itibaren işaret memurlarının "yükseltileri" çok daha korunaklı olmuştur. Öyle ki memurların güneşten etkilenmemesi için yükseltilere şemsiyeler takılmıştır. Memurların daha görünür olabilmesi yuvarlak betonun etrafı mavi ışıklı lambalarla çevrelenmiştir.²²⁶ *Şoför Deyip Geçmeyin* filminde seyr-ü sefer memuru bir meydanın ortasında yükselti bir silindirin içine girip beyaz eldivenleriyle otomobillere yön verirken görülür.²²⁷

Kazaların önlenmesi için bu konu üzerine "düşünülmesi" gerektiğini savunan Ali Suat, Amerika ile Türkiye'de yaşanan kazaların bir karşılaştırmasını yapmıştır. Yapılan istatistiklere göre, 1925 yılında Amerika'da

²²⁴ *Cumhuriyet*, 9 Kanunisanı 1929.

²²⁵ BOA, DH.MUİ. 70/ 10, (13 Safer 1328/ 24 Şubat 1910).

²²⁶ İstanbul Belediye Mecmuası, 1940, s.70.

<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/4153> (Erişim 03.02.2017).

²²⁷ Ülkü Erakalın, *Şoför Deyip Geçmeyin*, 1966.

bir sene içinde yapılan kaza adedi 22.500'dür. Bu sayı çok gibi gözükse de aslında olağandır. Çünkü Amerika'daki toplam otomobil sayısı 19 milyondur. Fakat İstanbul'da 1927 yılında yaklaşık 3000 otomobil vardır ve neredeyse hemen her gün kaza olmuştur.²²⁸

Şehremanetin²²⁹ seyr-ü sefer merkezi raporlarına göre 1927 yılının Eylül ayında 38 adet kaza gerçekleşmiştir. Bunlardan biri 23 Eylül gecesi saat 1'de Ortaköy Kuruçeşme arasında giden bir otomobilin duvara çarpıp harap olmasıdır. Ekim ayında kaza sayısı 48'e yükselmiştir. Bakırköy'de bir kişi otomobiliyle telgraf direğine çarpmış ve vefat etmiştir. Zeytinburnu'nda ise otomobilin patlaması sonucu şoför vefat etmiştir. Bir diğer kaza gece saat 23:00'de Rıza Paşa caddesinden geçen otomobilin açık bırakılan çukura yuvarlanması sonucu yaşanmıştır ve araçtaki kişi yaralanmıştır.²³⁰

1924 yılından itibaren belediyecilik ve şehircilik fenni konusunda İstanbul Şehremaneti Mecmuası'na yazılar yazan Ali Suat otomobil kazaları hususunu da araştırmıştır. 1927 yılında İstanbul'da yaşanan kazalar incelendiğinde, $\frac{3}{4}$ 'ünün şoförlerin $\frac{1}{4}$ 'ünün yayaların dikkatsizliğinden olduğu tespit edilmiştir. Bu rakamlar çoğunlukla şoförlerin kusurlu olduğunu, onların belirli bir nizamla sokulması gerekliliğini ortaya çıkaran bir tablodur. Bu sebeple Ali Suat "Şoförlerin yaşı en fazla otuz olmalı ve kurallara uymayanlar icra-yı sanattan men edilmelidir."²³¹ demiştir. Suat, Galata'da, Beyoğlu'nda hatta herhangi bir yerde akşamdan sonra müşteri bekleyen şoförlerin gerek polis gerek zabıta memurları tarafından ara sıra içki muayenesine tabi tutulmaları gerektiğini, otomobil hareketlerine uygun olmak üzere özellikle şehrin işlek yerlerinde işaretler bulundurulması gerektiğini de söylemiştir. İstanbul için en zaruri tedbirlerden biri de şoförlerin birbirinin önüne geçme ve önüne fırlama adetlerini geride bırakmasıdır. Ayrıca şoförlerin kendilerine bir şeref sözü vererek insanların hayatlarını hızdan dolayı tehlikeye atmamaları da yine en önemli şartlardandır. Yine aynı şekilde düzenleyici ve denetleyici polis ve

²²⁸Ali Suat, "Otomobil Kazaları", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, C. 4, sayı 38, 27 Teşrinievvel 1927, s.95.

²²⁹Bugünkü belediyelerin Türkiye'de kurulan ilk biçiminin adı.

²³⁰Suat, a.g.m., Teşrinisani 1927.

²³¹Suat, a.g.m., 27 Teşrinievvel 1927.

zabıta memurlarının da haysiyetli bir şekilde işlerini yapmaları çok önemlidir.²³²

1930'lu yıllardan itibaren otomobil kazalarının hukuki boyutları da düşünülmüştür. Otomobil fiyatlarının düşmesi ve insanların otomobillere düşkünlüğü hususi otomobillerin sayısının çoğalmasını sağlamış fakat bu artış kazaların sayısını da arttırmıştır. Bu durum mahkemelerin kanunları uygulamasını ve takdirlerini de zorlaştırmıştır. Hakimler kaza yapan kişilerin nakil vasıtasını normal bir hızla sürüp sürmediğini ve bu hususta belediye nizamına uyup uymadığını araştırmalıdır. Ters istikamette giden ya da sarhoş olduğu halde otomobil sürüp kazaya sebebiyet veren insanlar kusurlu oldukları için cezaları ağır olmalıdır. Eğer kaza ölümlü ise sorumlular mağdur kişilerin zararını ve defin masraflarını karşılamalıdır. Eğer ki kazada ölüm yoksa sorumlular tedavi masraflarını ve kişinin iş görememesinden dolayı yaşadığı zararı karşılamalıdır. Sözü geçen bu durumlar borçlar kanununda geçmektedir. Maddelerden biri “gerek kasten gerek ihmal ve teseyyüb ve yahut da tedbirsizlikle haksız bir surette diğer kimseye bir zarar ıka eden şahıs o zararın tazminine mecburdur.” Ceza kanunu madde 459'da “kaza bir şahsa cismen eza verecek veya sıhhatini ihlal edecek bir zarar iras eder, yahut melekati akliyesinde teşevvüş husülüne sebebiyet verirse failine üç aya kadar hapis cezası verilir.” Kaza da ölüm durumu varsa ceza kanununun 455. maddesi devreye girer “tedbirsizlik veya dikkatsizlik veya meslek sanatında acemilik ve nizamata ve evamir ve talimata riayetsizlikle bir kimsenin ölümüne sebebiyet veren şahıs bir seneden dört seneye kadar hapse ve otuz liradan iki yüz elli liraya kadar ağır ceza-i naktiye mahkum olur. Mağdurların adedi birden ziyade olursa ceza nispeti daha fazladır” gibi maddeler mevcuttur.²³³

Kazalar sürücüyeye, yayaya, yola, hız tutkusu, stres gibi kişilik özelliklerine göre farklı şekillerde meydana gelse de; tüm koşullar iyileştirilse, cezalar arttırılrsa bile bu kazalar ne yazık ki hiçbir zaman sonlanmaz.

²³² Suat, a.g.m. Teşrinisani 1927.

²³³ Dr. Münib Hayri Ürgüplü, “Otomobil Kazalarından Doğan Hukuki Mesuliyet”, *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, İstanbul, 1 Nisan 1937, s.17.

8. BENİ AL ONU ALMA: REKLAMLAR

Otomobil sayısının artmasını sağlayan unsur bu sektörün kurumsallaşmaya başlayıp, Türkiye’de de kendine pazar oluşturmasıyla yakından ilgiliydi. I. Dünya Savaşı’ndan sonra İstanbul’un işgali sırasında Amerikalılar Sirkeci’de “American Foreign Trade” adı altında yarı resmi bir şirket kurdu. Bu şirket Ford, Chevrolet, Studebaker gibi otomobil markalarını piyasaya sürdü. Bir diğer firma ise 1924-25 yıllarında sektöre giren Türk asıllı Ruslardan “Aynvefa” firmasıydı, Ford marka otomobiller pazarlıyordu. Bu firma otomobile derin merakı olan Raşit El Katip’i 1926 yılında satış şefliğine getirdi. Nahum’un iddiasına göre Raşit El Katip *otomobilcilik mesleğine* girmiş ilk Türk’tü.²³⁴

General Motors’un ürünlerinin acentalığını American Foreign Trade’den devralan ve İstanbul Divan Oteli’nin olduğu yerde “Amerikan Garajı” adıyla tanınan bir firma daha mevcuttu. G.E. Baker Müessesesi ise Grand Garage adı altında Studebaker, Essex, Erskin marka araçlar satardı. Altıparmak Kardeşler ise Peugeot otomobillerini satıyordu fakat Fransızların Türkiye’deki bayilikleri kalktı. 1927 yılında Dodge otomobil ve kamyonları ile Good Year lastiklerinin acentalığını hem Türk hem de Müslüman olan “Kemal Halil, Mehmet Rifat ve Şürekası” firması almıştı. Bu firma günümüzde TATKO adıyla faaliyetlerini sürdürmektedir. 1928 yılında Aynvefa firması Ford acentalığını bırakınca tüccar Katipzade Sabri firmayı devralmış ve başına Aziz İsvan getirilmiş. 1934 yılına kadar Ford acentalığını sürdürmüştü.²³⁵

Ankara’da ise 1927 yılında subaylıktan ayrılan Avni Bey adındaki bir kişi Chevrolet otomobillerinin acentalığını yapardı. 1928 yılında Vehbi Koç Çankırı Caddesi’nde tuttuğu bir dükkana eniştesi Kütükçüzade Halim Bey ve deniz subaylığından emekli Rami Bey ile ortak olarak bir Ford acentası açtı.²³⁶

Haliyle bu firmalar Türkiye’de otomobillere erişimin önünü açtı. Otomobiller her geçen gün daha da “arzu edilen” nesnelere dönüşürken; bu nesnelere daha fazla satın alınması için de firmalar müthiş bir yola başvurdu; reklamlar. Peki,

²³⁴ Nahum, *a.g.e.*, s.23.

²³⁵ Nahum, *a.g.e.*, s.24.

²³⁶ Koç, *a.g.e.*, s.56.

bu reklamların amacı nedir? Esas itibariyle reklamlar, hedef aldığı tüketici kitlesi üzerinde belirli bir etki yaratmak ve bu kitlenin düşünme ve alışkanlıklarını etkilemek yoluyla satın almaya yönlendirmek ve işletmenin karlılığını artırmak amacı taşır.²³⁷ İşte otomobil reklamları da bireyi yani tüketiciyi bu makinelere arzu duymaya davet etmiştir. Hazırlanan reklamlar bir otomobilde olması gereken özellikleri belirterek, çoğu zaman iddialı bir dille, kimi zaman da sadece otomobilin veya parçalarının resmiyle dergilerde ve gazetelerde yer almıştır. Gelin şimdi otomobil reklamlarında bir gezintiye çıkalım.

1928 yılında *Şoför Muallimi* adlı kitapta Kemal Halil, Mehmet Rıfat ve Şürekası verdiği reklamlarla kuvvetli, sağlam, işletme masrafı az, emin bir nakil vasıta arayanların, dünyanın her köşesinde Dodge otomobillerini tercih ettiğini belirttikten sonra ilgilileri İstiklal Caddesi 168 numaraya beklediğini söylemiştir. Bu şirket sadece Dodge otomobillerinin değil, aynı zamanda altı silindiri dört vitesli Graham Kamyonlarının da satış temsilciliğini üstlenmiştir.²³⁸

“İstanbul’un ve bütün şarkın en büyük otomobil acentası” olduğunu iddia eden Amerikan Ticaret Hariciye Şirketi’nin reklamında, üstü açık otomobilin içinde şapkalı ve şık giyimli kadınlar vardır, otomobilin dışında ise diz hizasındaki eteği, sade paltosu ve şapkasıyla başka bir kadın ve ona kapı açan şapkalı bir beyefendi vardır. Bu firmanın merkezi Sirkeci’de, garajı ise Teşvikiye’dedir.²³⁹

Bir başka üstü açık otomobilin ön koltuğunda şapkası ve kalın kaşkoluyla bir şoför, arka koltukta ise tüylü şapkası ve kürküyle bir kadın, fötr şapkası ile bir adam ve yine şapkalı bir çocuğun olduğu ailenin otomobil gezintisi tadını veren reklam²⁴⁰ Chevrolet’in kalın artı şeklindeki marka sembolü altında yayımlanmıştır.

Otomobil reklamlarında otomobilin yanı sıra bir rol de şapkaya biçilmiştir. Peki, bu reklamlarda neden sürekli şapka ile karşılaşılır? 1925 yılında

²³⁷ Füsün Topsümer, Müge Elden, *Reklamcılık*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s.21.

²³⁸ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

²³⁹ *Diken*, 15 Nisan 1920, S. 49, s.16.

²⁴⁰ *Diken*, 15 Nisan 1920, S. 49, s.16.

meclisten geçen Şapka Kanunu ile kafaya takılan kumaş parçaları güzelliğın, asaletin, itibarın simgesi haline gelmiştir. Artık şapka takan kişiler “daha batılı ve daha modern” bir görünüşe sahiptir. Dolayısıyla Batı’dan gelen ve gelişmişliğın sembolü olan otomobillerin yine batılı bir simge olan şapka ile birlikte reklamlarda resmedilmesi çok olağandır. Böylelikle okurun kafasında otomobili olan kişinin görüntüsü hakkında da genel bir dış görünüş imgesi oluşturulmuştur.

Önemli bir tüketim ögesi olan otomobil çeşitli markalardan oluşmaktaydı. Otomobilcilikte marka, o aracı benzerlerinden ayırırken diğer bir yandan da zihinlerde araçla ilgili sembol, slogan, renk, tasarım gibi çeşitli çağrışımların oluşmasını sağlıyordu. Otomobil markaları, bu çağrışımların insanlara ulaşması için reklam kanalını kullandılar. Reklamları hazırlarken otomobillerinin sahip olduğu özellikleri, artıları, tüketicinin dikkatini çekecek şekilde oluşturmaya çalıştılar.

Gazeteye reklam veren Chevrolet markası, aile için geniş ve kolay idare edilebilen aynı zamanda da iktisadi olan otomobillerini, General Motors aracılığıyla -altı silindirli kuvvetli bir motora sahip olmasına rağmen- dört silindirli motor fiyatına sattığını duyurmuştur.²⁴¹ Aileye uygunluk özelliğiyile göz doldurmaya çalışan Chevrolet bir başka reklamında ise farklı bir frekans yakalamaya çalışmıştır. Bir boksör ve bir otomobil, Şevrole reklamında bir araya getirilmiştir. “Dünya Boks Şampiyonu Maks Bear ve dünya otomobil satış rekortmeni Şevrole” bir dergi reklamında objektiflere birlikte poz vermiştir. “Bu otomobili yalnız beş kilometre kullanan birisi bile araçtan aldığı zevki aynı ayardaki hiçbir otomobilde bulamayacaktır”.²⁴² gibi bir iddialı sözle marka kendisine olan güvenini okuyucuya geçirmeyi hedeflemiştir. Chevrolet bu reklamda okuyucuyu etkileyebilmek adına gücün sembolü olan bir boksörden faydalanmıştır. Yıllar sonra okuyucuyu etkilemek için aynı yöntem uygulanmıştır. Boksör Maks’ın yerini Formula 1 yarışlarının efsane ismi Schumacher almıştır. “Ve Schumacher üçüncü kez şampiyon, bu başarıların arkasında çok tanıdık bir marka var” diyerek Michael Schumacher’ın

²⁴¹ *Cumhuriyet*, 4 Ocak 1930.

²⁴² *Otomobil*, S.21, 1934.

şampiyonluk fotoğrafını kullanan Fiat, Palio modelinin reklamını bu şekilde yayımlamıştır.²⁴³ “Otomobillerimiz reklamlarını kendileri yapar”²⁴⁴ başlığıyla *Benz* otomobilleri, Mustafa Kemal Paşa’nın *Benz* otomobilleriyle seyahat ettiğini belirtseler de, dünyaca ünlü olduklarından, diğer markalarla reklam için herhangi bir yarışa girişmeyeceklerine lüzum olmadığını belirtirler. Reklamda *Benz*’in özellikle “*metânetine*” yani sağlamlığına vurgu yapılmıştır. Bu otomobiller 10- 12 sene çalışsalar da hala kıymetli olacak derecede olan otomobillerdir ve dünyadaki satıcı fiyatlarından da yüzde otuz daha indirimli bir şekilde İstanbul’da Katırcıoğlu Han’ında satılmaktadırlar.²⁴⁵

Beyoğlu caddesinde iki, üç, dört, beş kişilik seçenekleriyle bir *Opel* otomobil satış noktası mevcuttur.²⁴⁶ Ufak bir otomobil resminin de var olduğu *Opel* reklamı, *Cumhuriyet* gazetesinin birçok sayısında *sade bir şekilde* yer almıştır.

Dönemin önemli otomobil markalarından biri olan Fiat, her türden binek ve nakliye otomobilleri için en büyük garaj ve tamir atölyesinin Taksim’deki Köstebek Sokak’ta bulunduğu haberini bir Fiat otomobilinin resmiyle birlikte vermiştir.²⁴⁷

Yeni model 520 Fiat otomobili iddialı bir dil ile sayfalarda boy göstermiştir. O “Asri arabaların en asri otomobili ve lüks otomobillerin en iktisatlısıdır.”²⁴⁸, bunun yanı sıra Fiat 520’nin motoru sessiz, sevk ve idaresi kuvvetli, sarfiyatı az ve zariftir. 520 Fiat’ın, “Dünya’nın en emin motörleri” reklamında yer alan kadının dudaklarından FIAT, FIAT, FIAT, FIAT sözlerinin ardarda döküldüğü görülür; reklamda insanlar adeta Fiat otomobilini sayıklıyordur...

Otomobil reklamlarını genel olarak incelendiğinde “en” kelimesinin anahtar bir rolünün olduğu görülür. O zamanki kanıyla otomobili “enleştiren” satın alınma olasılığı artacak ve reklam daha çok ses getirecektir sanki. Bir “en”li reklam da dönemin önemli otomobillerinden Buick’indir. Dünyada en sağlam, en rahat,

²⁴³ National Geographic Türkiye, Eylül 2002.

²⁴⁴ *Cumhuriyet*, 1 Ocak 1926, s.6

²⁴⁵ *Cumhuriyet*, 1 Ocak 1926, s.6.

²⁴⁶ *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1926, s.6.

²⁴⁷ *Diken*, 15 Nisan 1920, S. 49, s.15.

²⁴⁸ Fikri Tefvik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

en iyi işleyen motora sahip; zarif hatlar ve renklerle süslenmiş iyi ve güzel otomobil isteyenlerin tercih ettiği otomobildir Buick.²⁴⁹

1928 yılına geldiğimizde açık ve kapalı olmak üzere muhtelif 19 otomobili olan Buick otomobilleri kuvveti, sürati, güzelliğiyle 23 senelik hayatında iyi otomobiller sahasında birinciliğini hep korumuştur. Öyle ki; Buick otomobiline binmiş olanların hatırasından silinmeyen bir his vardır, “*onlar yine Buick’i ararlar.*”²⁵⁰ Buick mühendislerinin büyük gayreti sonucu yüzde 17 daha kuvvetli olan Yeni Buicklerin vites değiştirmesi kolaylaşmış, sürat artışı serileşmiştir. “Direksiyon başında kocamış olanların bile” bu otomobili kullanırken yeni bir zevk ve haz duyduklarını söyleyen reklamda şapkaklı ve şık giyimli insanların arasında duran Buick için, otomobilden anlayanlar(!) “Kullanması ne kadar kolay” demektedirler.²⁵¹

Otomobil markaları içinde Ford diğerlerinden farklı olarak tam sayfa ilanlar vermiştir. Alçak ve zarif hatları, güzel renkleri, şıklığı ve diğer bütün hususiyetleriyle yeni Ford’un insanları hayran bırakacağı belirtildikten sonra, tüketicinin büyük dertlerinden biri olan modası geçmesin kaygısı, “arabanın asriliğine emniyet getireceksiniz” diyerek yatıştırılmaya çalışılır. Tüketicinin aradığı şeyin sadece bir otomobil olmadığını bilen reklamcılar otomobilin haz veren özelliklerine de bilhassa değinmiştir; “Direksiyonu elinize alınca ve rahat döşemeleri üzerinde ilk hareketi temin ettiğiniz zaman başka bir zevk duyacaksınız.”²⁵² Bu Ford’un verdiği zevkin yanında; emniyet, idare, uzun ömür gibi sahibini mutlu edecek üç önemli unsuru daha vardır. Söz konusu reklamda, Ford otomobilinin içinde bir kadın ve bir adam vardır ve tabii ki her reklamda görmeye alıştığımız şapkalar kafalarında.

Bir evin bahçesinde pardösülü bir kadının şık giyimli bir erkeğin yakasını düzelttiği sahnede ön planda tüm ihtişamıyla boy gösteren Ford, adeta bir kadının eşini işe uğurlama anını bizlere yaşatır. Kadın, eşini öpüp uğurladıktan sonra kocası otomobili ve şapkası ile yola koyulacaktır. Böyle bir sahnenin

²⁴⁹ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

²⁵⁰ *Resimli Ay*, Mart 1928.

²⁵¹ *Cumhuriyet*, 29 Mart 1929.

²⁵² *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1930.

tasvir edildiği Ford reklamında diğer reklamlardan farklı olarak fiyatlar üzerinden bir kıyasla reklam metni oluşturulmuştur. Saatte 90 ile 105 kilometre hız, tamamıyla çelik karoseriler, parçalanmaz ön cam, elektrikli cam silici, benzin göstercisi, kilometre saati, arkadan gelenleri gösteren ayna gibi özelliklere sahip Ford otomobillerinin daha uygun fiyatlarda daha çok özelliklere sahip olduğu vurgulanır. Fayton modelinin 980 dolar, Tudor modelinin 1145 dolar, Spor Kupa modelinin 1155 dolar, Standart kupa modelinin 1165 dolar, Açık spor modelin ise 970 dolar olduğu reklamda yer alır. Bu modellerin görselleriyle birlikte fiyatlarının verilmesi esasında otomobil reklamlarında pek de rastlanmayan bir durumdur. “Yeni Ford hakikaten milyonlere layık fakat milyonlarca halkın alabileceği fiyatta bir otomobildir. Her türlü markadan otomobil görünüz, tetkik ediniz, nihayet yeni Ford’u seçeceksiniz”²⁵³ denilen ve tiyatral bir şekilde başlayan reklam tüketicinin candamarı ekonomisinden vurularak bitirilir.

“Bir Terakki Senesi” başlığıyla Ford’un son 1 yıl içinde ulaştığı başarıları anlatan bir reklam yayınlanmıştır. 2 Aralık 1927’den 1929 yılı Ocağı’na 750.000 yeni otomobil yapıldığı ve 1929 yılı içinde ise 2.000.000 otomobil üretmeyi hedeflediklerini dile getiren Ford Motor Company, aracı imal ederken esaslı politikalarının iyi malzeme ve güzel hatlar olduğunu söylemiştir. Otomobilin, camları dağılmaz, renkleri göz alıcı, elektrik tesisatı kusursuzdur. Reklamda Ford markası bir aracı üretirken onun senelik olmasından ziyade uzun ömürlü olmasına, konfor, sürat ve emniyetin en iyi şekilde olmasına dikkat ettiğini belirtmiştir.²⁵⁴

*“Büyük kardeşlerinin bütün güzellik ve meziyetlerini kendinde toplayan”*²⁵⁵ Ford’un yeni Y modeli yayan ve geniş karoseri, 4 kişilik oturma kapasitesi ile piyasada yerini almıştır. Bakımlı ve karizmatik bir erkeğin elinde büyüteçle bir otomobili incelediği reklam *“En ufak teferruatına kadar mükemmel”*²⁵⁶ sloganıyla; alıcının ne kadar zor beğenen biri olsa dahi bu otomobilde en

²⁵³ *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1929.

²⁵⁴ *Cumhuriyet*, 28 Mart 1929.

²⁵⁵ *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 22 Şubat 1932.

²⁵⁶ *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 1 Aralık 1932.

küçük bir kusur bulunamayacağını ve iki üç sene sonra dahi bu otomobilin modaya uygun ve yeni görüneceğini iddia eder.

Ford, 1933 yılında yeni modeli V8'in tanıtımını Taksim Garajı'nda yapmıştır. Turing ve Otomobil Klübü'nden kişilerin davet edildiği bu tanıtımda, V8'in hem dış görünüş, hem benzin tasarrufu, hem de hız olarak diğer tüm modellerden üstün olduğu dile getirilmiştir. Ford acentalığında buluşan -kadın erkek- otomobil ilgilileri aralarına V8'i alıp bir fotoğrafta çekilmişlerdir.²⁵⁷ "Hepsinden daha güzel daha rahat ve daha ucuz"²⁵⁸ olduğu dile getirilen Ford V8 modelinin reklamında ise sözlerden daha çok otomobil resminin etkisine güvenilmiş metin kısa tutulup otomobilin resmi büyükçe verilmiştir. Sloganında tüketici için önemli olan; konfor ve ekonomik olma öğeleri kullanılmıştır.

Dodge Brothers'ın acentalıkları Ankara'da Zabıtaçızade ve Şürekası, Balıkesir'de Yüzbaşızade Ahmet Refik Bey, İzmir'de Mehmet Celaleddin Bey ve Müessesesi, Gaziantep'te Güzelbeyzade Hüsn Bey, Adana'da Muharrem Halimi Bey, Bursa'da Nasuhi Esat Bey, Trabzon ve Giresun'da Papa Daniela Efendi, Balıkesir'de Yüzbaşızade Ahmet Refik Bey, Edremit'te Suhulet Garajı Müdürü İsmail Hakkı Bey, Mersin'de Kırzade Şevki Bey idaresindedir. Dodge otomobilinin altı silindirli modeli olan Senior Line, memlekette büyük rağbet görmüş ve sahiplerini son derece memnun etmiştir.²⁵⁹ Senior Line'in reklamında dikkatimi çeken inci kolyeli, kürklü ve şapkalı kadınlarımızın etek boylarındaki kısalıktır. Otomobil reklamlarındaki şık giyimli kadınların etek tasvirleri -modernleşmenin etkisiyle olacak- değişikliğe uğramaktadır. Piyasaya ilk çıktığında otomobil sektöründeki yeri konusunda çeşitli tereddütler olmasına rağmen Dodge Senior Line'in, hayret ettirici derecede sağlam ve dakik olan motoru, amortisörleri, rahat süspansiyonu ve manzaralı karoserisiyle yüksek sınıf bir otomobil olduğu iddia edilmiştir.²⁶⁰

Dodge'un bir diğer reklamında araç sahiplerine adeta karakter analizi yapılmıştır. "Pek sathi bir adam, bu da otomobil şu da otomobil... diye

²⁵⁷ *Akşam*, 12 Haziran 1933.

²⁵⁸ *Son Posta*, 24 Şubat 1935.

²⁵⁹ *Resimli Ay*, Nisan 1928.

²⁶⁰ *Resimli Ay*, Teşrinievvel 1928.

düşünür. Daha az sathisi yalnız harici gösterişe bakar. Fakat cidden düşünceli bir kimse en evvela sağlam dayanıklı ve her vazifeye uygun bir otomobil arar. Netice itibariyle her iki çeşit adamın tercih edeceği otomobil Dodge'dur.”²⁶¹ Her halükarda Dodge'u tercih eden kişi, aracın imalında kullanılan krom çeliğinin miktarından dolayı da bir adım öndedir. Dodge hem dış güzelliği hem de mükemmel süspansiyonlarıyla herkesi kendine “meclub” eder.²⁶²

Diğer reklamlardan farklı olarak Dodge markası otomobillerinin teknolojik açıdan daha iyi bir seviyede olması için araştırma ve geliştirme halinde olduğunu gösteren bir reklam yayımlar. Otomobil aleminin üstatlarından biri olan Chicago Mühendis Mektebi Müdürü Edward Otomen bugünün otomobil dünyası hakkında halkın sürat istediğinden ve bu isteklerin önüne geçmenin artık imkansız olduğundan söz eder dolayısıyla otomobilcilikte emniyetin sağlanması için gerekliliklerin neler olduğunun düşünülmesini ister. Dodge mühendisleri ise bu istekleri dikkate alarak sürat için özellikle iki şeyin değiştirilmesi gerektiğini söylerler. Birincisi şase ile karoserinin fabrikada tek parça halinde yapılmasıdır, ikincisi ise otomobilin zemine yaklaştırılması bu sayede aracın devrilmesinin önlenmesidir. Böylelikle araç hem kendini koruyabilecek bir yapıda olacak hem de daha dayanıklı olacaktır. Hem seri hem emin hem zarif hem sarfiyatı az bir otomobil isteyenler aradıklarını Dodge otomobilinde bulabilirler. “Şoförlerin Dodge kullanmalarının ve bir Dodge alanın ikinci, üçüncü, dördüncü müşteri olmalarının sırrı buradadır”²⁶³ denilen reklamda bireyin marka istikrarının altı çizilmiş olur.

Peki ya bir kişi “Zerafetin, metanetin bir Amerikan eliyle nasıl mezc edildiğini” görmek istiyorsa ne yapmalıdır? Bir Studebaker otomobilini temaşa etmeli ve onun en son gelişmelere sahip bir araç olduğuna kanaat getirmelidir.²⁶⁴

“Asri Zevat Asri Otomobil” sloganıyla Erskine modelini piyasaya süren Studebaker, 6 silindirli, 12 beygir kuvvetinde olan araçlarının saatte 290 kilometre kat ettiğini belirtir ve doğru hareketle aracın en dik yokuşları

²⁶¹ *Resimli Ay*, Haziran 1928.

²⁶² *Resimli Ay*, Haziran 1928.

²⁶³ *Resimli Ay*, Eylül 1928.

²⁶⁴ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

tırmanacağını ve frenlerinin güvenilir olduğunu ve aracın az yakıt harcadığını ekler.²⁶⁵

8 silindirli motoru ile kuvvetli ve sessiz bir şekilde saatte 120 kilometre kat edebilen President'lar, Studebaker serisinin rahat bir otomobilidir. Karoserisi elektrikle lehimlenmiş çelikten imal edilmiştir. Frenleri 4 tekerlekle bağlantılı ve son derece güçlüdür, fren sistemi ayağın basit bir hareketi ile derhal komutu anlar. Bu araç "Studebaker fabrikasının kendisine has metotları sayesinde"²⁶⁶ takdime imkan bulmuştur.

Studebaker'ın "Cazip, dayanıklı ve iktisatlı altı silindirli yeni Klüb Sedan modeli" saatte 100 kilometre kat eder ve yokuşları kolaylıkla aşar. Studebaker otomobillerinin vilayet acentaları, İzmir'de Menetini Biraderler, Bursa ve Balıkesir'de Doktor Talat ve Şahin Reşad Beyler, Edirne'de Filozof Levi ve şürekası, Atina'da Hahi Beyzade Kadri ve Şürekasının varlık ticarethanesi, Diyarbakir ve Gaziantep'de ise Mehmet Sekin Bey'dir.²⁶⁷

Otomobil markalarının kendilerini tanıtmalarının yanı sıra, otomobilin araç-gereçlerinin ve ihtiyaçlarının da tanıtımları reklamlar aracılığıyla yapılmaktaydı. Otomobil lastiklerinin reklamlarında, ortak bir dilin oluştuğundan söz etmek mümkündür.

"En dayanıklı lastik" sloganıyla Good Year; bir dergiye verdiği tanıtıcı reklamda, lastik alırken lastiğin ucuz olmasına değil, lastiğin taze olmasına ve bezlerinin uzun elyafı pamuk ipliğinden mamul olmasına dikkat edilmesi gerektiğini belirttikten sonra, Good Year lastiklerinin "bütün meziyetlere sahip" olduğunu söyler ve ekler "Her Tarafda GOOD YEAR Lastiklerini Arayınız"..."²⁶⁸ Ayrıca bir başka Good Year reklamı ise, bu lastiklerle donatılan bir aracın, masraftan ve vakitli vakitsiz arızalardan kurtulacağını da iddia eder.²⁶⁹

²⁶⁵ *Resimli Ay*, Nisan 1928.

²⁶⁶ *Resimli Ay*, Mayıs 1928.

²⁶⁷ *Resimli Ay*, Nisan 1928.

²⁶⁸ *Otomobil*, S.21, 1934.

²⁶⁹ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

“Otomobilinizde rahat etmek ve lastiği uzun müddet kullanmak isterseniz”²⁷⁰ sloganıyla reklam veren Dunlop lastikleri konfor ve uzun ömürlülüğün altını çizer. “Özel bir itina ile üretilen kalın kauçuk ve kaymayı önleyen çıkıntılı yapıya sahip Continental lastiklerinin”²⁷¹ sağlamlığı ve dayanıklılığına ek olarak diğerlerine oranla ucuz olmasından dolayı temin etmek isteyenler Taksim’deki Sosa mağazasına uğrayabilirler.²⁷²

Verdiği reklamlarla piyasaya hızlı bir giriş yapmaya çalıştığını anladığım “Lastikçilikte yeni bir prensip, yeni bir çığır olan Yeni Miller Lastikleri” diğer lastiklerden farkını ortaya koymak için aynı tipten 14 otomobilin içine 5 yolcu yerleştirip 1 otomobile Yeni Miller Lastiği takıp geri kalan 13 otomobile ise en tanınmış muhtelif lastikler taktırıp bu araçları bir yarışa sokmuştur. Yarış – ne sürprizdir ki- Yeni Miller lastiklerinin *kati zaferi* ile sonuçlanmıştır.²⁷³ “Bir otomobilciyi tamamen memnun edebilecek yegane lastik olan Miller’ları” Beyoğlu İstiklal Caddesi numara 239’dan temin etmek mümkündür.²⁷⁴

Bir diğer reklam ise “mukavemet ve sürat aleminin şaheseri” Firestone lastikleridir. Diğer lastik reklamlarına nazaran Firestone reklamında “*yeni imal edilen yüksek sürat lastiklerinden şayan-ı hayret mesafe rekoru bekleyebilirsiniz*”²⁷⁵ gibi iddialı söyleyişler vardır. Ayrıca okuyuculara, iyi bir lastiğin nasıl olması gerektiğini anlaması için madde madde açıklamalar yapılmıştır. Firestone, baklaları derin, eti kalın, daha düz ve daha geniş tabanlı, daha dayanıklı kauçuklu bir lastiktir ki bunca özelliğe rağmen diğer marka lastiklerden de yüksek değildir. Son söz yine oldukça iddialıdır; “arabanıza tercihen Firestone lastiği takarsanız zarafet, metanet ve sürat mefhumlarını bir araya getirmiş olursunuz...Firestone”²⁷⁶ bir diğer reklamında

²⁷⁰ Servet-i Fünun, 13 Ocak 1927, S.1587.

²⁷¹ Cumhuriyet, 11 Mart 1929.

²⁷² Cumhuriyet, 21 Mart 1929.

²⁷³ Cumhuriyet, 13 Ağustos 1929.

²⁷⁴ Cumhuriyet, 31 Teşrinievvel 1929.

²⁷⁵ Otomobil, S.21, 1934.

²⁷⁶ Otomobil, S.21, 1934.

ise sağlamlığı ve uzun ömürlülüğü sayesinde; ürünün kendi reklamını kendisinin yaptığını iddia eder.²⁷⁷

Bir otomobilin dağların arasından geçerken resmedildiği Firestone reklamında ise, lastiklerin bez tabakaların her birinin arasında çelik kuvvetinin otomobillerin hararet yapmasını engellediği ve diğer lastiklere oranla çok daha uzun ömürlü olduğu söylenmiştir. “Firestone lastiklerinin hususiyetleri onu otomobilcilik alemine daima birinci olarak tanıtmıştır.”²⁷⁸ cümlesiyle de *iddialı* olmaktan geri durulmamıştır.

Fazıl Kardeşlerden temin edebileceğimiz şimdilerde adını pek duymadığımız Sieberling markası ise “her tarafta en çok aranılan dünyanın en sağlam otomobil lastikleri”²⁷⁹ sloganıyla gazetelerde yerini almıştır.

Karaköy’de Gebzeli Ali Rıza’nın “rekabet kabul etmez derecede ucuz, yüzde 50 noksanına sattığı”²⁸⁰ Amerika ve Avrupa’dan gelme otomobil lastikleri vardır. Ali Rıza’nın tam sayfa reklama, kendi vesikalık resmini koydurması da diğer reklamlardan farklı olan ufak bir ayrıntıdır.

Otomobillerin tüketicinin ihtiyacını karşılaması veya daha fazla satış yapılması gibi amaçlarla çeşitlendirilmesi, lastiklerde de görülür. Dunlop markasının “güzel bir müjde” olarak nitelendirdiği Ford tipi lastiği, özellikle bozuk yolların üstesinden gelebilecek bir potansiyelde olduğundan taşlık bir zemin üzerine yerleştirilmiş lastik resmi ile tasvir edilmiştir.²⁸¹ Firestone’un otomobil masrafını yarıya indireceğini söylediği uzun ömürlü ve sağlam Supreme modeli ise kişilerin lastik derdinden kurtulması için bir kurtarıcıdır adeta...²⁸²

Otomobilin en önemli ihtiyaçlarından biri olan motor yağı ve benzin gibi ek maddeler için de tanıtıcı reklamlar mevcuttur. “Şoförlerin nazarı dikkatine” diyerek dikkatleri üzerine çeken *Pratts benzinleri* şoförlerin, daima yeni etiketli tenekeleri talep etmelerini belirttikten sonra taklitlerinden sakınınız klişesini

²⁷⁷ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

²⁷⁸ *Resimli Ay*, Eylül 1928.

²⁷⁹ *Cumhuriyet*, 19 Ağustos 1929.

²⁸⁰ *Otomobil*, S.21, 1934.

²⁸¹ *Cumhuriyet*, 23 Kanunisanı 1929.

²⁸² *Cumhuriyet*, 29 Teşrinievvel 1929.

eklemekten de çekinmez.²⁸³ Gargoyle Mobiloil, tam sayfa reklamıyla otomobil sürücülerine “*yağlama cetvelimiz rehberiniz olsun*” diye seslenir.²⁸⁴ Türk Petrol Limited Şirketi’nin sattığı gaz ve benzin yağları “Batumlu Firuzan” etiketiyle Galata’daki merkezlerinde satılmaktadır.²⁸⁵ İki kilogramlık minik kutularından 100 kilogramlık tenekelere kadar Spido Makine ve Otomobil Yağları ise “her yerde 3000 kilometre garantili” sloganıyla Galata’daki Frenkyan Han’dan temin edilebilecek bir üründür.²⁸⁶

Bir reklam vardır ki bunda amaç ne bir otomobil markası tanıtmak, ne de bir otomobil malzemesi satmaktır. Boşta mı kaldınız? Kendinize kazançlı müstakil bir iş mi arıyorsunuz sorularıyla okuyucunun dikkatini çeken reklam da cevap kişiyi bir mesleğe yöneltir; *Şoför Olunuz!* Çarpıcı sorularla dikkat çeken reklam Taksim’deki Fikri Tevfik Otomobil ve Makinist Mektebi’nin reklamından başka bir şey değildir.²⁸⁷ Üç ayda mükemmel bir şoför yetiştireceği iddiasında olan Fikri Tevfik Okulu 46. Öğretim devresinin 13 Nisan’da başlayacağını Cumhuriyet okuyucularına duyurur.²⁸⁸ Bir el figürünün otomobil tuttuğu Fikri Tevfik Mektebi “kullanmak istediğiniz otomobil 3 ayda avucunuz içindedir”²⁸⁹ der ve Ameli otomobil talim derslerinin arttırıldığını da belirtir. 13 Nisan’da başlayacak olan tedrisat devresini hatırlattıktan sonra çok mühim(!) notuyla İstanbul’da açılacak olan muazzam otomobil fabrikasına girebilmeniz için motor ve otomobilin ne olduğunu ve söküp takma ameliyatını şimdiden öğrenmelisiniz diyerek ilgililere adeta bir kariyer yönlendirmesi yapar.²⁹⁰ Ders sayısına göre 25, 40 ve 50 lira olan direksiyon talimlerine büyük önem veren Fikri Tevfik Okulu, okuyucularına 61. Öğretim devresinin başlayacağını duyurur²⁹¹; reklamda kürk giymiş ve şapka takmış bir kadının direksiyon tuttuğu görülür. Daha sonra verilen bir reklamda ise çift direksiyonlu eğitim aracı mevcuttur ve Otomobil – Makinist Mektebi Taksim Cumhuriyet Abidesi

²⁸³ *Cumhuriyet*, 2 Kanunisanı 1929.

²⁸⁴ *Otomobil*, S.21, 1934.

²⁸⁵ *Otomobil*, S.20, 1934.

²⁸⁶ *Otomobil*, S.20, 1934.

²⁸⁷ Fikri Tevfik, *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.

²⁸⁸ *Cumhuriyet*, 27 Mart 1929.

²⁸⁹ *Cumhuriyet*, 30 Mart 1929.

²⁹⁰ *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1929.

²⁹¹ *Cumhuriyet*, 1 Kanunisanı 1933.

karşısındadır ²⁹² “Kolay ve çabuk öğretimin yuvası” Ankara Şoför Okulu, şoför adaylarına 2 aylık bir eğitim verir. Haftada 3 akşam teorik dersler verilir, gündüzleri ise kişiye uygun saatlerde direksiyon talimleri yapılır. Amatör şoför olup direksiyon kullanmasını geliştirmek isteyenlere ise 2 haftalık bir program hazırlanmış olup ücreti 50 liradır. Direksiyondan Öğütler, Ankara Semt Kitabı, Haritalı Ankara Rehberi gibi yayınlara sahip olan bu okulun yeri İsmetpaşa Caddesi numara 4'tedir. ²⁹³

Yüzlerce otomobilin satılabildiği internet sitelerinden ziyade 1929 yılında Cumhuriyet Gazetesi'nde “satılık otomobil” başlığıyla 1927 modeli kapalı bir Buick'in yeni sahiplerini beklediğinin ilanı verilmiştir, ²⁹⁴ satın almak isteyenlerin Taksim'de Boyacı Arti'nin tamirhanesinde Usta Dimitri'ye müracaat etmeleri söylenmiştir. Başka bir ilanda ise az kullanılmış olan sekiz kişilik bir Fiat satılığa çıkarılmıştır; ilgililerin Ankara'da Yenigün matbaasındaki Bilal Bey'e müracaat etmeleri söylenmiştir. ²⁹⁵ Çok az kullanılmış Humber marka bir otomobil ucuz fiyatla satılıktır. İlgilenenler Taksim'deki Petrol Ofis Benzin Mağazası'na müracaat etmelidir. Temiz bir vaziyette olan 1947 model hususi otomobil Peugeot için 49206 numaralı telefona ulaşmaları gereklidir. ²⁹⁶ Otomobillerin satılmasında kimi zaman gurbet etken olmuştur. 45.000 kilometre yapmış 1949 model iki kapılı konvertipi Buick Roadmaster otomobili sahibinin Türkiye'den ayrılması nedeniyle satılacaktır. İlgilenenler 49163 numaralı telefona ulaşmalıdır. ²⁹⁷

Otomobiller, kimi zaman da müzayede usulü satılmıştır. Ankara Defterdarlığı Emlak Müdürlüğü 6 Ocak 1931 günü, Buick kapalı binek otomobili, Fiat kapalı binek otomobili, Benz kapalı binek otomobili, Benz açık binek otomobili, Benz açık hurda otomobili olmak üzere beş adet otomobili müzayede usulü satacağını taliplilere duyurmuştur. ²⁹⁸ Hususi ve büyük bir otomobil olan 1934

²⁹² *Otomobil*, S.20, 1934.

²⁹³ *Otomobil Dünyası*, S.1, 1949.

²⁹⁴ *Cumhuriyet*, 5 Nisan 1929.

²⁹⁵ *Cumhuriyet*, 29 Teşrinievvel 1929.

²⁹⁶ *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1949.

²⁹⁷ *Hürriyet*, 10 Kasım 1953.

²⁹⁸ *Hakimiyet-i Milliye*, 22 Kanunuevvel 1930.

modeli Şevrole, Taksim Grand Garaj'da alıcılarını beklemektedir.²⁹⁹ Fiat markalı 6 kişilik bir lüks gezinti otomobili Bursa Tayyare Şubesi'nin otomobil dairesinde aleni müzayedeye konulmuştur.³⁰⁰

Otomobillerin evi diyebileceğimiz garajlarda zaman zaman ilanlara çıkmıştır, 2 adet otomobil kapasiteli, şoför için odaya, elektrik ve suya sahip bir garaj kiralanmak üzere Nişantaşı Cabi Sokak No:4'te³⁰¹ alıcılarını beklemektedir.

Otomobil dünyasının her gün farklı biçimlerde sunulan reklamları gazete ve dergilerden sonra televizyonlarda da yer alır. Kısa film tadında olan bu reklamlarda genellikle kadınlar ve insanbiçimselleştirme kullanılır. 1987 yılında yayınlanan Renault Flash reklamında etek giymiş bir kadın akrobatik hareketler yaparak farklı yerlerde beyaz renkli Flash'ın fotoğrafını çeker. Reklamda kadının ince bacakları otomobilden daha ön plandadır 1991 yılında "Olağanüstü duygular yaşayın" diyen Renault 21 reklamında sürücü koltuğunda bir erkeğin yanında ise mini elbiseli bir kadın oturur. Kadrajda kadının ince bacakları vardır. 1993 yılındaki Renault Flash reklamında ise Flash birbirlerini özleyen sevgililerin kavuşmasını sağlar. Reklam "Renault yaşamınıza yeni bir dinamizm getiriyor. Flash S ve Rainbow baş döndürücü duygular yaşayacaksınız." cümlesiyle son bulur. Ford Taunus reklamında ise otomobili süren erkek yanındaki kadına "Rahat mısın? der ;kadın erotik bir ses tonuyla "Bulutların üstündeyim" diye cevaplandır. 1990 yılında İmar Bankası'nın otomobil kredisi için yayınladığı reklamda kadrajda yine bacaklar vardır ve bir kadın erotik bir şekilde "Macit, beni otomobillendir" diye sevgilisine veya eşine seslenir. Kadınların bir meta olarak kullanıldığı bu reklamların alt metninde özellikle erkek tüketicilerin eğer bir otomobilleri olursa kadınların dikkatini çekebilecekleri hatta onları elde edebilecekleri vardır. Kadınlar otomobil sahibi olabilse de reklamların asıl hedef kitlesi erkeklerdir. 1992 yılında yayınlanan Fiat Tempra reklamında ise farklı yaşta ve cinsiyetteki çocuklar "Babam diyo ki Tempra ile çok emniyetteymişim", "Babam diyo ki Tempra'nın direksiyonunu ben bile çevirebilirmişim", "Babam diyo ki biz ancak

²⁹⁹ *Cumhuriyet*, 7 İncikanun 1936.

³⁰⁰ *Cumhuriyet*, 28 Kanunisani 1929.

³⁰¹ *Cumhuriyet*, 29 Teşrinievvel 1929.

Tempra'ya sığabilirmişiz” gibi sözler söyleyerek tüketiciyi otomobiller konusunda bilirkişi olabilecek babadan figürüyle etkilemeye çalışır. O dönemin reklamlarında erkekler otomobil satın alınırken referans alınan figürdür.³⁰² 2005 yılında ise Cem Yılmaz, bir benzin firması olan Opet için Mike Usta olur. Mike Usta'nın “Gitt” isminde kapkara bir otomobili vardır. Gitt, Mike'ın her dediğini anlar onunla konuşur maceradan maceraya koşarlar. Gitt yemek yer, alışveriş yapar güzel bir kadın görünce kendini süsler.³⁰³ Bu reklamlar o dönemde Türkiye'de o kadar popüler olur Mike ve Gitt o kadar sevilir ki Mike'ın oyuncak bebekleri yapılır ve satılır.

Otomobil reklamları bireylerin zihinlerine işleyen, onlarda bir nesneyi arzulama ve satın alma ihtiyacı duyma gibi hisler oluşturan bütün bunları yaparken de otomobile dair hız, statü, marka, güç, hesaplılık, cinsiyet gibi birçok bağlamdan faydalanan geniş bir alandır. Bütün bu reklamlar sayesinde “otomobil kültürü” her gün beslenir ve hiç durmadan büyür.

³⁰² Unutulmaz Otomobil Reklamları, <https://www.youtube.com/watch?v=wMerh0hhNVI> (Erişim 14.04.2017).

³⁰³ Opet Reklam, https://www.youtube.com/watch?v=Uw2zw_L8rSk (Erişim 14.04.2017).

9. SONUÇ

Bu tezde çeşitli kaynakları kullanarak Osmanlı'ya girişi esnasında gümrükten geçişi için izin alınan otomobillerin, Türkiye'de en önemli tüketim nesnelерinden birisine dönüşmesi sürecini inceledim.

Aslında otomobil modernizmin bireycilik ve özgürlük düşüncelerine paralellik gösteren bir metadır. Zygmunt Bauman'a göre "Modernlik durmanın imkansızlığıdır." Otomobiller de modern bireyin devingenliğine en büyük katkıyı yapmıştır. Modernleşmeyle birlikte insanlar seyyarlaştırmıştır. Bu seyyarlaşmada bireye hareket serbestliğini veren otomobil başrol olmuştur.

Otomobil, insanları sadece bir yerden bir yere götürmeye yarayan basit bir ulaşım aracı değildir. O günlük ulaşım yayılmış ve insanoğlunun adeta bir uzvu haline gelmiştir. İnsanlar yapılan yolculuğun keyfinden ve otomobilin sunduğu rahatlıktan dolayı bu avantajlara bağımlı olmuşlardır. Dolayısıyla otomobiller ve onun yarattığı kültür toplumsal ve ekonomik açıdan sürekli gelişip yayılarak gündelik hayata nüfuz etmiştir.

İnsanoğlu otomobille tanıştığı ilk andan itibaren otomobille arasında bir "sahiplik" ilişkisi kurmuştur. Hikaye, bir kişinin otomobil için belirli bir ücret ödemesiyle başlamıştır. Ücreti ödenince makinenin mülkiyeti kişinin üzerine geçmiştir. Yalnız burada bir nokta önemlidir. Herkes otomobile sahip olamaz! Haliyle ortaya otomobile sahip olanın olmayana bir üstünlük kurduğu ve gösteriş yaptığı bir tablo çıkmıştır. İnsanlar otomobilleriyle sokaklarda hava atarken bir yandan da otomobillere bağlanıp onları insanbiçimselleştirmişlerdir. İnsanbiçimselleştirmelerden bu cansız varlığın bir cinsiyeti olup olmadığı sorusu çıkmıştır. Otomobil için genel kanı, erkeklerin sürdürdüğü ve daha *kadınvari* olan bir makine olduğudur. Bu kanıya sebep olan şey otomobili sürme eylemi esnasında duyulan güç ve hakimiyet kurma hissidir, tıpkı erkeklerin kadınların üzerinde kurmayı arzuladığı sahiplik hissi gibi. Bir diğer sebep ise görünüştür. Nasıl ki bir kadının ince belinden kalçalarına inen oyuntu çekiciyse, bir otomobilin daha yuvarlak hatlı olması da yine birey için çekici bir unsur olabilir. Tıpkı tensel temastan duyulan hazda olduğu gibi, kişi

kimi zaman direksiyon okşamaya vites koluyla haşır neşir olmaya kadar gider. Hatta bu hazzın bir adı dahi vardır; mekafili. Kısaca makine sevicilik diyebileceğimiz bu “hastalık” otomobillere duyulan aşkın en ileri boyutudur. Washington doğumlu Edward Smith otomobillerle birlikte olmaktadır. Bu ilgisini 1965 yılında fark eden Smith, komşusunun arabasına “göz dikmiş” ve Volkswagen Beetle ile *ilk deneyimini* gerçekleştirmiştir. Otomobillerden tahrik olan Smith Vanilya ismini verdiği beyaz Volkswagen ile sevgili olduğunu ve onun dışında bini aşkın araçla ilişkiye girdiğini söylemiştir.³⁰⁴

Otomobilin erotik simgeciliğinden uzaklaşıp ona daha realist bir gözle bakacak olursak, Osmanlı'ya girdiği andan itibaren otomobilleri kimlerin idare edeceği/süreceği gibi bazı problemlerin ortaya çıktığını görürüz. İnsanlar bu yeni makineleri nasıl süreceklerini öğrenmek için “Şoförlük Okulları”nın yollarını tutmuşlardır. Uygulamalı derslerin yanı sıra çeşitli kitapçıklar da dağıtılmış; her bir parçası detaylı bir şekilde tek tek anlatılmıştır. Bu okullardan mezun olanlar için o güne kadar hiç var olmayan bir belge oluşturulmuştur; şoförlük ehliyetnamesi. Ehliyetname sayesinde kişi –tıpkı otomobil sahipliğinde olduğu gibi- bu belgeye sahip olmayanlara karşı üstün bir statü kazanmıştır. Orhan Kemal'in *Bereketli Topraklar Üzerinde* eserinde gittiği şoför okulunda motoru söküp takmasını ve pistonu rektifiye etmesini dahi öğrenen Şarkışlalı Yunus çevresindeki insanlar şoför okuluna gitmediği için onlardan kendini üstün görüp böbürlenmiştir.³⁰⁵ Günümüzde dahi iş başvuru formlarında “Ehliyetiniz var mı?” sorusunun sorulması bu belgenin kişiyi bir adım öne çıkaran bir husus olduğuna kanıttır. Ehliyetnameleri sayesinde geçimini sağlayan meslek erbabı şoförler ise daha çok toplumun ön yargılarından, olumsuz tavırlarından nasiplerini alırlar. Bana göre bu nasiplenmeye neden olan şey şoförlerin makamlarıdır. Örnek verecek olursak nasıl bir müdürün odası onun makamıysa, direksiyon başı da şoförün makamıdır. Yalnız müdür odasının kapısını kapatabilirken, şoförün kendini gizleyebileceği bir kapısı yoktur. O dört bir taraftan *görünür öznedir*. Dolayısıyla şoförler insanların yapabileceği eleştirilere daha açık konumdadır.

³⁰⁴ “Arabalarla Sevişen Adam”, *Sözcü*, 11 Ekim 2013.

³⁰⁵ Orhan Kemal, *Bereketli Topraklar Üzerinde*, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1972, s. 21-22.

Otomobiller insan hayatlarını şekillendirirken, somut anlamda yolları da şekillendirmiştir. Bu yeni aracın sokaklarda ve hatta şehirler arasında tekerleklerini döndürebilmesi için yollar yapılmış, güzergahlar belirlenmiştir. Osmanlı hükümeti kara yolu yapımı için kararlar alıp uygulamaya koymuş, Türkiye Cumhuriyeti hükümeti de bu uygulamaları sürdürerek yol yapımına devam etmiştir. Bir taraftan yollar yapılırken diğer taraftan insanlar bu yollarda ulaşımını otomobille sağlamışlardır. Aslında Osmanlı'da otomobille yolculuk başlangıçta yasaktır. Bu yasak belirli yerlerde izin vermek suretiyle yavaş yavaş ortadan kalkmıştır.³⁰⁶ Otomobiller teker döndürdükçe duygusal bir canlı olan insanoğlu da bu araçla yaptığı yolculukları zaman zaman kaleme almıştır. Bu yolculukların vermiş olduğu his ve yollarda yaşanan deneyimler bu anıların ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Ahmet Hamdi Tanpınar *Bir Yol* hikayesinde yolculuğun kendisini ne denli etkilediğinden söz eder:

“Bilmem sizde de böyle midir; yolculuk benim üzerimde daima iyi ve unutturucu bir tesir yapar. İztırablarımızın, üzüntülerimizin mekanla, yahut hayatımızın tabii muhiti ile sıkı bir alakası olsa gerek. Bir muharririn dediği gibi, falan yerde en kesif şiddetinde olan bir acı iki yüz kilometre daha ötede ve başka insanlar içinde biraz daha hafif ve daha kabil-i tahammül oluyor.”³⁰⁷

Otomobille yolculuk bir bakıma terapi gibidir. Kişi otomobilin camından dışarı bakarken radyoda çalan şarkının da etkisiyle düşüncelere dalar. Burada gözün gördüğü tüm şeylerin “akıp gitmesi” de etkendir. İşte görülen bütün şeylerin geride kalmasını sağlayan şey hızdır. Yollardaki çamurlar, çukurlar bireyin hayallerini koyduğu baloncuğun patlamasına neden olsa da otomobille yolculuk bireyin bir at arabasına kıyasla daha konforlu ve daha hızlı olarak yolculuk yapmasını sağlamıştır.

Bazı yolculuklar maalesef ki kazalarla sonuçlanmıştır. Otomobillerin bir başka araca, yayaya, hayvana ya da herhangi bir nesneye çarpması eylemi kaza olarak adlandırılmıştır. Bu kazaların oluşmasında yaş, deneyim, eğitim, görüş-duyuş yetersizliği, alkol, gürültü gibi durumlar etkendir. Osmanlı'dan günümüze otomobil kazalarına özellikle gazetelerde yer verilmiştir. Çünkü bu kazalar bir haber niteliği taşımaktadır. Bu haberlerde ortak bir söylem vardır.

³⁰⁶ İstanbul'da otomobillerin imrarına izin verilmezken, Yenişehir Sancağı'nda otomobiller seyr-ü sefer edebiliyordu. BOA, BEO. 3000/ 224926, (9 Muharrem 1325/ 22 Şubat 1907).

³⁰⁷ Ahmet Hamdi Tanpınar, *Hikayeler*, Dergah Yayınları, İstanbul, 2011, s.77.

Kazanın olduğu nokta, kazayı yapan kişiler, kaza nedeni, yaralıların ve ölümlerin adetleri ve isimleri bütün kaza haberlerinde standart bir şablon şeklindedir adeta. Bu kazaların önlenmesi için günümüzde hala yeni tedbirler alınsa da trafik kazaları her gün meydana gelmektedir.

Otomobille yapılan kazaların göz ardı edildiği bir sektör vardır; reklamcılık. Otomobil ve reklam arasındaki ilişki tıpkı mutualizmdeki timsah kuş örneğine benzer. Mutualizmde timsah dişleri arasında kalan besin parçasını kuşa temizlettirirken, kuş da bu besini yiyerek kendini doyurur. Böylelikle her iki canlı da kendine yarar sağlar. Otomobiller de reklamlar da böyledir. Otomobil dünyası taşıttan, yedek parçasına kadar bütün ürünlerini daha fazla satabilmek adına reklam verir.

İcat edildiği ilk günden bugüne hiç durmayan bir evrim halinde olan otomobil dünyası her geçen gün yeni bir model, yeni bir marka, yeni bir parça piyasaya sürmektedir. Tüketiciyi bunlardan haberdar etmek adına geçmişten günümüze birçok gazete ve dergide reklamlar verilmiştir. Bu reklamların hemen hepsinde çarpıcı bir slogan ve iddialı bir dil kullanılmıştır. Erken Cumhuriyet otomobil reklamlarına bakıldığında otomobilin özelliklerini tek tek anlatan bilgilendirici ifadelere yer verilirken görsel bazda “modern” görünümlü kadın ve erkek imgelerinin kullanıldığı görülür. Günümüz reklamlarında ise otomobil kimi zaman çölde bir kurtarıcı, kimi zamanda bir hesap uzmanı olarak karşımıza çıkar. Görsel açıdan bakıldığında ise sade bir arka planın önünde otomobilin büyük ve detaylı bir şekilde fotoğraflandığı görülür.

Osmanlı coğrafyasına “Batı’dan gelen yeni bir makine” olarak giren otomobil toplum tarafından bir *kabul görme* süreci geçirir. Batı’dan geldiği için gavur icadı olarak görülür yeni olduğu için yadırganır. İnsanlar tarafından kötü lakaplar takılsa da kısa bir zaman içinde arzulanan nesnelere dönüşür. Büyük bir sektör haline gelir ve gösterişçi bir tüketim ögesi olur.

Sonuç olarak, basit bir ulaşım aracı gibi gözükken otomobilin bireyin hareket sahasının genişlemesinden şehrin fiziki yapısının değişmesine, şoförlük gibi

bir mesleğin ortaya çıkmasından trafik kurallarının oluşturulmasına kadar pek çok anlamda şekillendirici fonksiyonlara sahip olduğu görülür.

Diğer bir nokta ise *onun* sürekli gelişim ve değişim halinde olan teknolojik bir nesne olmasıdır. Bu durum otomobillerin herhangi bir dönemle sınırlandırılmasına engel olur. Haliyle söz konusu devingen yapı geçmişten günümüze toplum ve otomobil ikilisinin ilişkisini *sürekli* kılar. Otomobili arzulamakta, tutkuyla bağlanıp gösteriş yapmakta, para için sürmekte, yolculuk etmekte, kurallara uymakta, kaza yapmakta, reklamlarına bakmakta bireye geçmişten günümüze benzer duyguları yaşatır. O sokaklarda teker döndürecek, güzelliğiyle kendisine bakanların gözünü boyayacak, hızlanıp her şeyi ardında bırakacak ve reklamlarda türlü türlü pozlar verecek yıldızı sönmeyecek bir tüketim nesnesi olarak yaşamını *sürdürecektir*.

KAYNAKÇA

Belgeler

BOA, MV. 110/ 10, (8 Receb 1322/ 18 Eylül 1904).

BOA, BEO. 3310/ 248199, (9 Rebiülahir 1326/ 11 Mayıs 1908).

BOA, DH.EUM.VRK. 13/ 56, (23 Şevval 1322/ 14 Eylül 1914).

BOA, DH.MKT. 985/ 31, (10 Cemaziyelevvel 1323/ 13 Temmuz 1905).

BOA, DH.MUI. 70/ 10, (13 Safer 1328/ 24 Şubat 1910).

BOA, BEO. 3000/ 224926, (9 Muharrem 1325/ 22 Şubat 1907).

Sürelî Yayınlar

Akbaba

Akşam

Cumhuriyet

Diken

Güneş

Hakimiyet-i Milliye

Hürriyet

İstanbul Şehremaneti Mecmuası

Milliyet

Otomobil

Otomobil Dünyası

Resimli Ay

Resimli Şark

Servet-i Fünun

Sözcü

Yedigün

Yeni Sabah

Zafer

Zaman

Web Siteleri

“Afet Hoca Sattığı Arabasını Bulur” Hayat Bilgisi Dizisi (2003-2006),
<https://www.youtube.com/watch?v=Mrl30Umg2LM> (Erişim: 09.10.2016).

Bağana Albüm,
https://www.archives.saltresearch.org/R/U1ST1KPC3VTL19QRQLQ3FXAG5D E9Y6FT9RD5KIR416XN1I8J4T-02532?func=results-jump-full&set_entry=000001&set_number=002236&base=GEN01 (Erişim: 07.01.2017).

ClaudeFarrere, “Büyük Meçhul” ,
<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/5639> (Erişim 27.11.2016).

Gaziantep’in Tek Kadın Taksi Şoförü ,
<http://www.ensonhaber.com/gaziantepin-tek-kadin-taksi-soforu-2017-02-02.html> (Erişim: 10.02.2017).

İkinci Ordu Manevralarından Askeri Otomobil 24Haziran1907,
<https://www.archives.saltresearch.org/R/7Y5J1GYBJF172V1D34XDTA3SYSJ>

[LILEF4QX6ETII92MN21EC91-00644?func=dbin-jump-full&object_id=3768835&silolibrary=GEN01&pds_handle=GUEST](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&qid=TDK.GTS.59327405e445e2.14066169) (Erişim: 07.01.2017).

“Lüks”, TDK Sözlük,

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&qid=TDK.GTS.59327405e445e2.14066169 (Erişim:19.11.2016).

Kasap”, TDK Sözlük.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&qid=TDK.GTS.5905ce04e85f38.15116793 (Erişim: 05.12.2016).

İstanbul Belediye Mecmuası, 1940.

<http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/4153> (Erişim 03.02.2017).

İlhan Tekeli, Ahmet Kuyaş, “Araba Sevdası”, *Cogito*, S.24, 2000.

HocapaşaYangını’ndan sonra düzenlenen ana akslar için ayrıca bkz.

<http://www.arkitera.com/galeri/detay/53232/5/haber/11392>. (Erişim 09.11.2016).

Unutulmaz Otomobil Reklamları,

<https://www.youtube.com/watch?v=wMerh0hhNVI> (Erişim 14.04.2017).

Kitaplar, Makaleler

AĞAOĞLU, Adalet. *Fikrimin İnce Gülü*, Everest Yayınları, İstanbul, 2014.

AĞAOĞLU, Samet. *Hayat Bir Macera*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2013.

AKÇURA, Gökhan. *Ivır Zıvır Tarihi I*, Om Yayınevi, İstanbul, 2001.

AKIN, Enis. “Otomobil Hapishanesi”, *Birikim*, S.248, Aralık 2009.

AKTUNÇ, Hulki. “Tombilimafil”, *Kitaplık*, S.57, 2003.

- ALTINEL, Halime Yücel. "Reklamlarda İnsanbiçimsellik", *Ankara Üniversitesi İletişim Araştırmaları Dergisi*, S.1, 2003.
- ALUS, Sermet Muhtar. *Eski Günlerde*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.
- ANTİKACI, Eşref. "Otomobil Kullanmak", *Şoför*, S.4, 15 Birincikanun (Aralık) 1942.
- ARVAS, Tolga. *100 Otobiyografi*, Ağaçkakan Yayınları, İstanbul, 2015.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.14, 2 Nisan 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.14, 16 Nisan 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.17, 23 Nisan 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.18, 30 Nisan 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.20, 14 Mayıs 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.21, 21 Mayıs 1966.
- "Artistler ve Otomobilleri", *Ses*, S.22, 28 Mayıs 1966.
- AYKUT, Mahmut Atilla. "Bir Gece Müşterisi", *Şoför*, S.5, 1 İkincikanun (Ocak) 1943.
- AYKUT, Mahmut Atilla, "Kırmızı Otomobilin Şoförü", *Şoför*, S.4, 15 Birincikanun (Aralık) 1942.
- ARUOBA, Oruç. "Nesi Auto, Nesi Mobile", *Cogito*, S.24, Güz, 2000.
- AYTAR, Dündar. *Çekilin Yoldan Geliyor Vatman*, Babıali Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- BAUDRILLARD, Jean. *Tüketim Toplumu*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2008.
- BAYAZOĞLU, Ümit. *Uzun İnce Yolcular*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004.
- BELER, Turan Aziz. *Beyoğlu Piliçleri*, Akay Kitabevi, Ankara, 1946.
- BENER, Erhan. *Arabalarım*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2003.

BEKİN, Doğan. *Tarihin Işığında Mardin*, Mardin Valiliği Kültür Dizisi, Mardin, 2012.

____. *Belediye Dairesi Şoför Ehliyetnamesi*, Marifet Matbaası, İzmir, 1929.

____. *Belediye Seçimleri ve Senihi Yürüten*, Süreyya Bükey Basımevi, 1946.

____. *Bir Otomobili Hüsn-ü Sûretle İdâre Etmek Sanatı ve Şoförlüğün İnce Noktaları*, Dersaadet, Otomobil Taburu Matbaası, 1333.

____. "Bursa Mektubu: Bursa'da Kadınlar Cemiyeti- Bursa'da Hilali Ahmet Teşkilatı- Şoförler Cemiyeti – Bursa'da İmar Faaliyeti", *Asri Türkiye Mecmuası*, 1 Mayıs 1926.

CENGİZ, Serpil Aygün. *Modernizm, Otomobil Kültürü ve Reklam*, Ütopya Yayınları, Ankara, 2008.

CONNERTON, Paul. *Modernite Nasıl Unutturur?*, Çev. Kübra Kelebekoğlu, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2014.

DAVER, Abidin. "Yol Medeniyettir", *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, İstanbul, 1 Nisan 1937.

DEMİR, Behçet. "Otomobilim", *Şoför*, S.5, 1 İkincikanun (Ocak) 1943.

DURU, Süreyya. *Şoför Nebahat*, 1970.

EKREM, Rezaizade Mahmut. *Araba Sevdası*, İskele yayıncılık, İstanbul, 2012.

ERAKALIN, Ülkü. *Dikiz Aynası*, 1973.

ERAKALIN, Ülkü. *Şoför Deyip Geçmeyin*, 1966.

ERBERK, Memduh. "Meslektaşlar Konuşuyor", *Şoför*, S.1, 5 Sontışrin (Kasım) 1942.

ERBERK, Memduh. "Şoförün Türküsü", *Şoför*, S.3, 1 Birincikanun (Aralık) 1942.

- ERGÜN, Ziya. "Meslektaşlar Konuşuyor", *Şoför*, S.3, 1 Birincikanun (Aralık) 1942.
- ES, Hikmet Feridun. *Kaybolan İstanbul'dan Hatıralar*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2010.
- _____. *Fikri Tevfik Kardeş Otomobil ve Makinist Okulu*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1936.
- FREUND, Peter ve George MARTIN, *Otomobilin Ekolojisi*, Çev. Gürol Koca, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1996.
- GORZ, Andre. "Otomobilin Toplumsal Ekolojisi", *Birikim*, İstanbul, S.248, Aralık, 2009.
- GÖNENÇ, Oral. *Senin Tahta Atın Var mıydı?*, Güncel Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- GÜNEY, Salih. *Davranış Bilimleri*, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2014.
- GÜNDÜZ, Aka. *Bir Şoförün Gizli Defteri*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1943.
- _____. "İstanbul'umuzun Otomobil Yolları", *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 29 Ekim 1933.
- KARAOSMANOĞLU, Yakup. *Panorama*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013,
- KARAY, Refik Halit. *Deli*, İnkılap Yayınları, İstanbul, 1999.
- KOÇ, Vehbi. *Hayat Hikayem*, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, 1973.
- LEFEBVRE, Henri. *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, Çev. Işın Gürbüz, Metis Yayınları, İstanbul, 1998.
- _____. Mehmet Ali Bağana'ya ait T.C. İçişleri Bakanlığı İstanbul vilayeti trafik şubesi otomobil kullananlara mahsus amatör şoför ehliyetnamesi, Arşivi Parçalamak: Bir Osmanlı Ailesinde Temsil, Kimlik, Hafıza. 21 Ocak-30 Mart 2014.
- MURAT, Ahmet. *Kayıt Dışı Anılar*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007.

- NADİ, Yunus. "Yol İnşaatında İki Eksik: Esas ve Program" *Türkiye Otomobil Klöbü Mecmuası*, İstanbul, 15 İkinci Teşrin 1934.
- NAHUM, Bernar. *Koç'ta 44 Yılım*, Milliyet Yayınları, 1988.
- National Geographic Türkiye*, Eylül 2002.
- OKAN, Tunç. *Fikrimin İnce Gülü*, 1987 ONCEL, Burhan. *Bir Beyaz Gömleklinin Romanı*, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1951.
- ÖZKALE, Erdoğan. *İnsan ve Otomobil*, Mart Yayınları, İstanbul, 1998.
- _____. "Otomobil", *Servet-i Fünun*, C.28, S.711, 25 Teşrinisani 1320.
- Otomobil Klöbü Belleteni*, İstanbul, 1 Nisan 1937. *Otomobil*, S.21, 1934.
- _____. "Otomobillerin Seyr-ü Seferi Hakkında Talimatname", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, S.16, 30 Kasım 1925.
- _____. "Otomobil Yarışları", *Otomobil*, S.20, 1934.
- SANDERS, Liman von. *Türkiye'de Beş Yıl*, Çev. Örgün Uğurlu, Yeni Gün Yayınları, İstanbul, 1999.
- SAYDAM, Nejat. *Şoförler Kralı*, 1964.
- SEMERCİ, Bengi. *Duyguların Şifresi*, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- _____. *Servet-i Fünun*, "Otomobil" C.28, S.711, 25 Teşrinisani 1320.
- STREIT, Clarence K. *Bilinmeyen Türkler: Mustafa Kemal Paşa, Milliyetçi Ankara ve Anadolu'da Gündelik Hayat, Ocak-Mart 1921*, Çev. M. Alper Öztürk, Haz. Heath W. Lowry, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2011.
- SUAT, Ali. "Yine Otomobil Kazaları", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, S. 39, Teşrinisani 1927.
- SÜHA, Ali. "Koskoca Abdülhamit, Otomobilden Bile Korkmuştu", *Yıllarboyu Tarih*, Haziran 1979.

- TAHİR, Kemal. *Damağası*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1977.
- TAMER, Ülkü. *Yaşamak Hatırlamaktır*, Doğan Egmont Yayıncılık, İstanbul, 2001.
- TANPINAR, Ahmet Hamdi. *Hikayeler*, Dergah Yayınları, İstanbul, 2011.
- TARHAN, Nevzat. *Duyguların Psikolojisi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014.
- _____. "Tetkik ve Tettebbu Kısmı: Yollar", *İstanbul Belediye Mecmuası*, S.21, Mayıs 1926.
- TEKELİ, İlhan ve Selim İLKİN. *Cumhuriyetin Harcı*, C.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010.
- TEKİN, Akgün. *Anılarla Türk Otomobil Sporları*, Günaydın Ralli Yayınları, İstanbul, 1984.
- TEVFİK, Çelebi Z. Sait. "Otomobil Kervanı Uludağ Eteklerinde", *Otomobil*, S.21, 1934.
- TEVFİK, Fikri. *Şoför Muallimi*, Hüsn-i Tabiat Matbaası, İstanbul, 1928.
- TEVFİK, Rıza. "Otomobile Binenler, Otomobilden İnenler", *Diken*, 14 Teşrinisani 1918.
- TONGUÇ, Engin. *Umut Yolu*, Sergi Yayınevi, İzmir, 1984.
- TOPSUMER, Füsün ve Müge ELDEN, *Reklamcılık*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015.
- TOPUZLU, Cemil. *80 Yıllık Hatıralarım*, İstanbul, 1951.
- TÖR, Ahmet Nedim Servet. *Nevhiz'in Günlüğü*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008.
- TÜRKMEN, Zekeriya. "Mahmud Şevket Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.27, 2003.
- _____. *Türkiye Turing Klübü Ne Yaptı?*, İstanbul, 1935.

____. *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 22 Şubat 1932.

____. *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Mecmuası*, İstanbul, 1 Aralık 1932.

____. "T.T.O.K'nun 1936 Senesi Raporu", *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, 1 Nisan 1937.

UÇUK, Cahit. *Yıllar Sadece Sayı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.

ÜNAL, Ertan. "Dolmuşlar...Dolmuşçular...", *Yıllar boyu Tarih*, 1979.

ÜNLÜOĞLU, Hüsamettin. *Nisvan- Tarihe Adını Yazdıran Kadınlar Belgeseli*, 2010.

ÜRGÜPLÜ, Münib Hayri. "Otomobil Kazalarından Doğan Hukuki Mesuliyet", *Türkiye Turing ve Otomobil Klübü Belleteni*, İstanbul, 1 Nisan 1937.

ÜSTEL, Ahmet. *Ateş Böceği*, 1975.

YUSUF, Necati. "Ziyan Ateşten Gömlektir", *Otomobil*, S.20, 1934.

____. *Zabıta-i Belediye Talimatnamesi*, 1 Temmuz 1926.

EKLER

Ek 1: İkinci Ordu Manevrasında Kullanılan Askeri Otomobil

Ek 2: Samiye Hanım ve Otomobil

Ek 3: Salih Özyardımcı ve Mehmet Ali Bağana Otomobilleri İle

Ek 4: Ayhan Işık, Tamer Yiğit, Sadri Alışık Otomobilleri İle

Ek 5: İzzet Günay, Muammer Karaaca ve Filiz Akın Otomobilleri İle

Ek 6: Karikatürler

Ek 7: Reklamlar

Ek 8: Etik Kurul İzni Muafiyet Formu

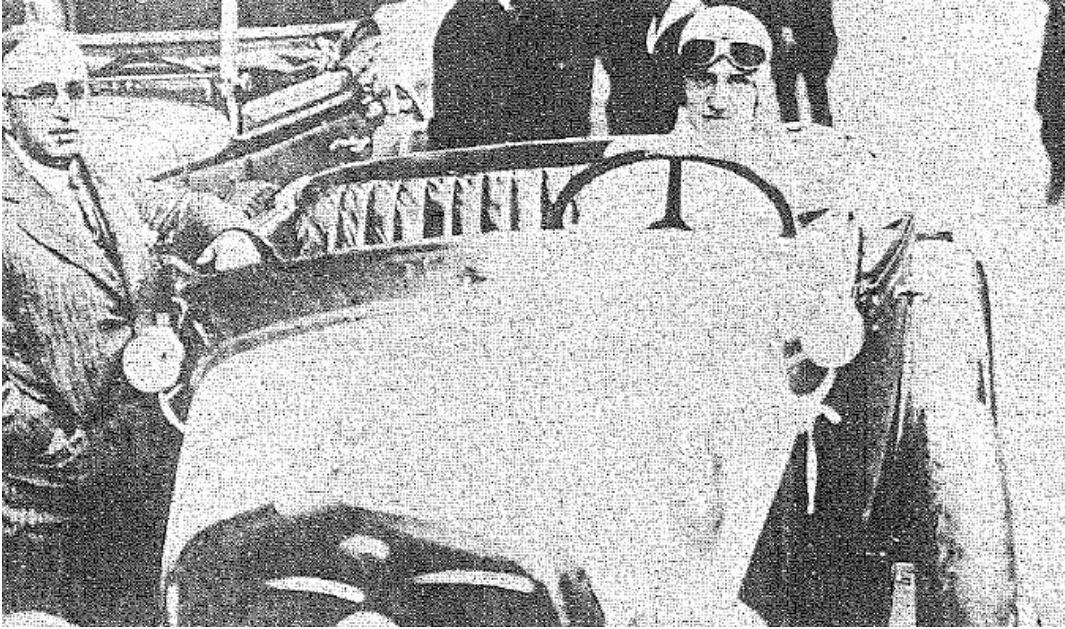
Ek 9: Orijinallik Raporu

Ek 1: İkinci Ordu Manevralarında Kullanılan Askerî Otomobil

(https://www.archives.saltresearch.org/R/7Y5J1GYBJF172V1D34XDTA3SYSJLILEF4QX6ETII92MN21EC91-00644?func=dbin-jump-full&object_id=3768835&silolibrary=GEN01&pds_handle=GUEST (Erişim: 07.01.2017).)

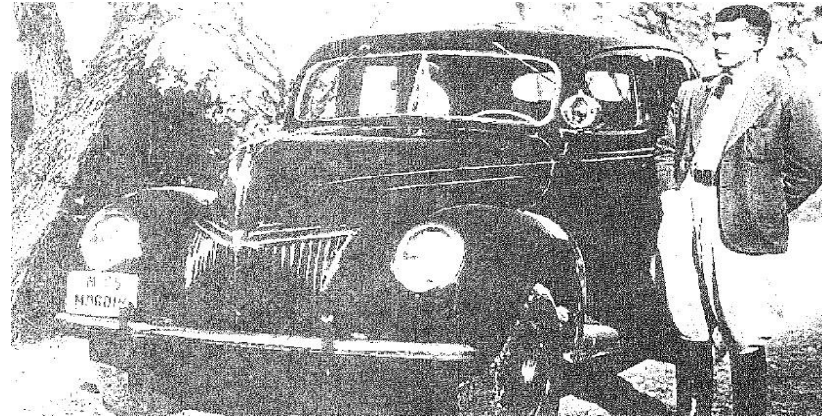


Ek 2: Samiye Hanım ve Otomobili. (Akgün Tekin, *Anılarla Türk Otomobil Sporlu*, Günaydın Ralli Yayınları, İstanbul, 1984)



Ek 3: Salih Özyardımcı ve Mehmet Ali Bağana Otomobilleri ile (Doğan Bekin, *Tarihin Işığında Mardin*, Mardin Valiliği Kültür Dizisi, Mardin, 2012.;

https://www.archives.saltresearch.org/R/U1ST1KPC3VTL19QRQLQ3FXAG5DE9Y6FT9RD5KIR416XN1I8J4T-02532?func=results-jump-full&set_entry=000001&set_number=002236&base=GEN01 (Erişim: 07.01.2017).)



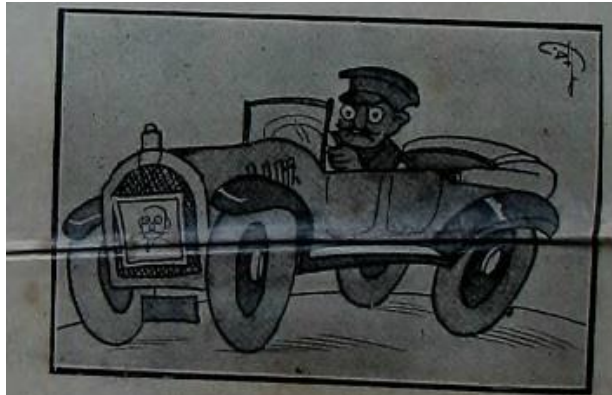
Ek 4: Ayhan Işık, Tamer Yiğit, Sadri Alışık otomobilleri ile (*Ses Dergisi*)



Ek 5: İzzet Günay, Muammer Karaca ve Filiz Akın otomobilleri ile (*Ses Dergisi*)



Ek 6: Karikatürler (Akbaba)



— حداولسون، حكومت اوطوموبيللاردا كوشوقورلارك فوطوغرافى
آسدرييور. ياشىدى به فادار از دكار بىزك فوطوغرافى آسدرييهدى!



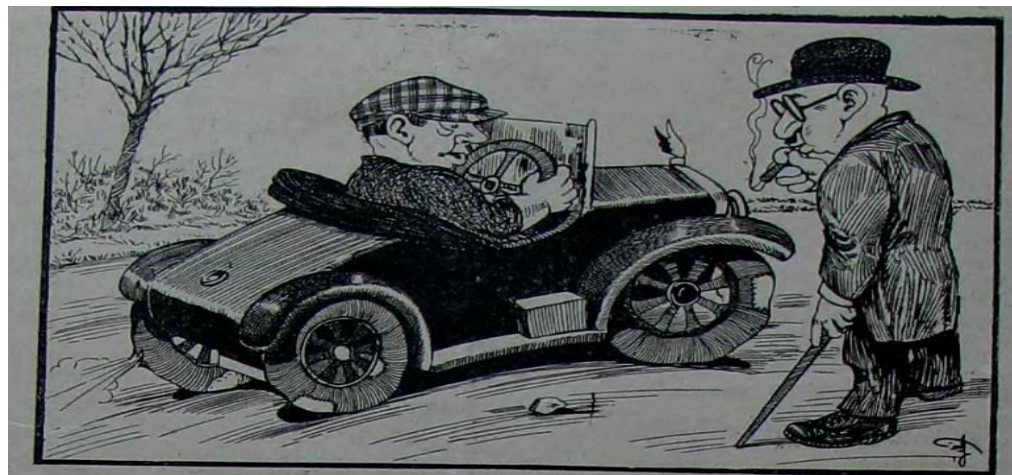
— اوغوللارنىك بىر بىيور، بىر آكيور .. كچىنوب كيدىيورز ...
— اوغوللارك چىقنىمى؟
— خاير .. بىر شوقور، بىر مزارى!



— آنك اوقىسى يوزاغروشى؟ بىر ده سزدن ايم، ا درام ايتزمىك؟
— قصابىك؟
— خاير، شوقورم!



— واه، واه، ياشامق بالاسى.. شىمدى ده لوحه سآيورسك، اوله مى؟
— خاير برادر، اوطوموبيل قىزارنه اوغرامامق اچىن كندى
(ياسافىظ) سىئورطه سته قويدم!



— ناصل، اوطوموبيلكدن منونجىك؟ .. ساعته فاج كيلومترو كيدىيور؟ ..
— واللهى برادر، ادم آللى داها بر ساعت منتظم كيدمه مكه! ..

Ek 7: Reklamlar

Ek 7a: Osmanlı Dönemindeki Reklamlar (*Diken*)

آمریقان تجارت خارجیه شرکتی



استانبولک و بتون شرفک
ک بویوک اوتوموبیل آجتامسی

سرکاری : سرکه هیوه مد بدن حافی قارشوسنده د نرتا مخصوصه
تلفون : اوج خصوص خط : استانبول : ۲۶۶۹ ، ۲۷۶۸ ، ۲۷۷۰

غاراز : نشان طاشنده کشویقهده

استانبولک الک بویوک اوتوموبیل و بولوسبلت مشهری .
تلفون : ک اوغل ۱۵۴۰

مشهر هر کون زیارت ای دیله بیلیر




HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ETİK KURUL İZİN MUAFİYETİ FORMU

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tarih: 22/06/2017

Tez Başlığı / Konusu: Cumhuriyet Döneminde Otomobilin Sosyal Tarihi

Yukarıda başlığı/konusu gösterilen tez çalışmam:

1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır,
2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir.
3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir.
4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir.

Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

22/06/2017

Tarih ve İmza

Adı Soyadı: Duygu Özalp

Öğrenci No: N14136427

Anabilim Dalı: Tarih Anabilim Dalı

Programı: Tarih

Statüsü: Y.Lisans Doktora Bütünleşik Dr.

DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI

Yrd. Doç. Dr. Hakan Kaynar

Detaylı Bilgi: <http://www.sosyalbilimler.hacettepe.edu.tr>

Telefon: 0-312-2976860

Faks: 0-3122992147

E-posta: sosyalbilimler@hacettepe.edu.tr



**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU**

**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA**

Tarih: 22/06/2017

Tez Başlığı / Konusu: Cumhuriyet Döneminde Otomobilin Sosyal Tarihi

Yukarıda başlığı/konusu gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 121 sayfalık kısmına ilişkin, 22/06/2017 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 3'tür.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç,
- 2- Kaynakça hariç
- 3- Alıntılar hariç/dâhil
- 4- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

22/06/2017

Adı Soyadı: Duygu ÖZALP

Öğrenci No: N14136427

Anabilim Dalı: Tarih

Programı: Tarih- Yüksek Lisans

Statüsü: Y.Lisans Doktora Bütünleşik Dr.

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.

Yrd. Doç. Dr. Hakan KAYNAR