

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

SERKAN TUNA*

ÖZ

Osmanlı Devleti’nde 19. yüzyıldan itibaren kara ve deniz ulaşım ağının giderek genişlemesi, kadınların ulaşım araçlarından ne şekilde yararlanabileceklerine yönelik bir gündeme yol açmıştır. Bu konuda varılan sonuç, ulaşım araçlarında kadınlar için ayrı yerler ayrılması olmuştur. Kadınlarla erkekler bölümünü ayırmak için de genellikle perdeler kullanılmıştır. Bu çözümün yarattığı aksaklıklar çeşitli sıkıntılara neden olmuş ve bu da beraberinde eleştirileri getirmiştir. Buna karşın, söz konusu uygulama Cumhuriyet’in ilanına kadar sürdürülmüştür. Cumhuriyet’in ilanından sonra, İstanbul Polis Müdürlüğü, perdelerin sebep olduğu sağlık gerekçesini öne sürerek 23 Aralık 1923’ten itibaren bu uygulamaya son vermiştir. Böylece ulaşım araçlarındaki perdeler kaldırılmış ve kadınların erkeklerle birlikte yolculuk edebilmelerine olanak sağlanmıştır. Bununla birlikte, ayrı seyahat etmek isteyen kadınlar için ulaşım araçlarında özel yerler belirlenmiştir. Söz konusu düzenleme sağlık gerekçesine dayandırılmasına karşın, kamuoyu nezdinde ağırlıklı olarak toplumsal yönüyle değerlendirilmiştir. Bu bağlamda karara yönelik kimi tepkiler oluşup sağlık gerekçesi sorgulanmasına rağmen, genel anlamda karar olumlu karşılanmıştır. Yapılan olumlu değerlendirmelerde, toplumsal alanda birçok açıdan erkekle birlikte hareket eden kadınların, ulaşım araçlarında ayrımcılığa

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul/ TÜRKİYE, serkan.tuna@istanbul.edu.tr
ORCID: 0000-0002-7514-7328

maruz kalmalarının anlamsız olduğu vurgulanmıştır. Bu açıdan söz konusu ayrımcılığın kaldırılmasının toplumsal açıdan bir ilerleme ve hatta bu kararın bir inkılap adımı olduğu belirtilmiştir. Bu süreçte Erzurum milletvekili Ziyaeddin Efendi bir soru önergesi vererek bu kararın gerekçesini öğrenmek istemiştir. Dâhiliye Vekili Ferid Bey, bu önergeyi TBMM'nin 16 Ocak 1924 tarihli oturumunda cevaplayarak düzenlemenin sağlık gerekçesiyle gerçekleştirildiğini ve kendilerinin bu konuda bir emir vermediğini söylemiştir. Buna karşılık Ziyaeddin Efendi sağlık gerekçesini inandırıcı bulmamış, İstanbul Polis Müdüriyetinin yetkisini sorgulamış ve yapılanın yanlış bir yenileşme adımı olduğunu öne sürmüştür. Meclis oturumunda, kendisinin görüşünü destekleyen milletvekilleri bulunduğu gibi kararı olumlu karşılayanlar da olmuştur. Bu tartışmaya rağmen, TBMM'de aksi bir karar alınmadığından perdelerin kaldırılmasına yönelik düzenleme devam ettirilmiiştir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Perde, Türk Kadını, Ulaşım, Ziyaeddin Efendi

**A SOCIAL REGULATION IN REPUBLICAN ISTANBUL:
THE REMOVAL OF CURTAINS IN TRANSPORTATION VEHICLES**

ABSTRACT

In the Ottoman Empire, from the 19th century onwards, the gradual expansion of land and sea transportation networks led to discussions on how women could utilize these means of transportation. The conclusion reached on this matter was to allocate separate spaces for women in transportation vehicles. Curtains were commonly used to separate the sections for women and men. The disruptions created by this solution have caused various problems and this has brought criticism. Nevertheless, the practice continued until the proclamation of the Republic. After the proclamation of the Republic, the Istanbul Police Directorate ended this practice on December 23, 1923, citing health concerns caused by the curtains. Thus, the curtains in transportation vehicles were removed, allowing women to travel alongside men. However, designated spaces were allocated in transportation vehicles for women who preferred to travel separately. Although the regulation in question was based on health grounds, it was evaluated mainly in terms of its social aspect in the public opinion. In this context, although there were some reactions to the decision and its health justification was questioned, the decision was generally received positively. Positive assessments emphasized that it was unreasonable for women, who participated alongside men in many aspects of social life, to face discrimination in transportation vehicles. In this respect, it has been stated that the elimination of such discrimination is a societal advancement and even a revolutionary step. During this process, Erzurum deputy Ziyaeddin Efendi submitted a parliamentary question to inquire about the justification for this decision. The Minister of Internal Affairs, Ferid Bey, responded to this motion during the Grand National Assembly of Türkiye’s session on January 16, 1924, stating that the regulation was implemented on health grounds and that they had not issued any directive on the matter. In response, Ziyaeddin Efendi found the health justification unconvincing, questioned the authority of the Istanbul Police Directorate, and argued that this was a misguided step towards modernization. In the parliamentary session,

there were deputies who supported his view, and there were also those who welcomed the decision. Despite this discussion, since no contrary decision was made in the Turkish Grand National Assembly, the arrangement for the removal of the curtains continued.

Keywords: Curtain, Istanbul, Transport, Turkish Woman, Ziyaeddin Efendi.

GİRİŞ

Osmanlı Devleti’nin başkenti İstanbul’daki kara ve deniz ulaşımı modern anlamda 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişim göstermişti. Kara ulaşımı Tanzimat Dönemi’ne kadar ağırlıklı şekilde yayan ya da atlı olarak gerçekleştirilmiş, Sultan Abdülmecid döneminde atlı arabalar yaygınlaşmaya başlamıştı. Tramvay ulaşımı ise, daha önceki girişimlerin başarısızlığından sonra, Dersaadet Tramvay Şirketi’yle 30 Ağustos 1869 tarihinde yapılan sözleşmeyle hayata geçecekti. Bu şirket, ilk atlı tramvay hattını 31 Temmuz 1871’de önce İstanbul’da işletmeye açmış ve 1912 yılına kadar diğer bazı büyük şehirleri de kapsayacak şekilde bu hizmeti sürdürmüştü. Şirket yapılan sözleşme uyarınca 1872 yılından itibaren, atlar tarafından çekilen ve toplu taşımacılıkta kullanılan omnibüsleri de devreye sokmuş ve bu hizmeti 1876’ya kadar devam ettirmişti. Elektrikli tramvaylar ise önce 1906 yılında Şam’da başlamış, ardından 25 Ocak 1914 tarihinde İstanbul’da hizmete geçmişti¹.

Zaman içerisinde, İstanbul’daki şehir ulaşımında banliyö trenleri de kullanılmaya başlanmıştı. İlk olarak, Rumeli Demiryolları adı verilen ve İstanbul’u Balkanlarla Avrupa’ya bağlayan hattın şehir içinden geçen bölümleri banliyö hattı olarak çalışmıştı. Rumeli Demiryolları’nın yapımı tamamlanan 15 kilometrelik Yedikule-Küçükçekmece kısmı 4 Ocak 1871’de törenle açılmıştı. Ardından 21 Temmuz 1872’de Sirkeci-Yedikule hattı devreye girmiş, yapımı 3 Mayıs 1873’te tamamlanan Haydarpaşa-İzmit hattıyla birlikte Haydarpaşa-Pendik arasında tren seferleri başlamış ve böylece Anadolu yakasında da banliyö trenleri hizmete geçmişti. 17 Ocak 1875’te ise, Galata ile Beyoğlu’nu yer altından demiryolu ile birleştiren Tünel’in açılışı gerçekleştirilmişti².

1 Vahdettin Engin, “İstanbul’da Kara Ulaşımı”, *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, C 6, İSAM-İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kültür A.Ş., İstanbul 2015, s. 392-405, 408-410; İbrahim Murat Bozkurt, “İETT’nin Tarihi (1869-1939) İstanbul’da Toplu Ulaşımın Miladı: Tramvay ve Tünel”, *Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü*, Ed. Arif Bilgin-Ergin Çağman-Şaban Bıyıklı, İETT, İstanbul 2012, s. 21-46, 65-69; Vahdettin Engin, İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul 2011, s. 39-56, 96-129, 137-157, 168-179; Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri (Yap-İşlet-Devret Uygulaması) (1852-1964)*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2010, s. 135-159, 169-187; R. Sertaç Kayserilioğlu, *Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni I*, İETT, İstanbul 2011, s. 256-276; Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul’da*, İstanbul Kitaplığı, İstanbul 1989, s. 11-23.

2 Engin, a.g.m., s. 405, 407-408; Bozkurt, a.g.m., s. 57-63; Öztürk, a.g.e., s. 159-168; Mehmet Yenen-Sertaç Kayserilioğlu, “Tünel” *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul 1994, s. 308-309.

Osmanlı Devleti'nde deniz ulaşımı 19. yüzyılın ortalarına kadar kayıklarla sağlanmakta, mal ve eşya nakli içinse kayık ve mavnalar kullanılmaktaydı. Buhar gücüyle çalışan vapurlar 1828 yılından itibaren faaliyete geçerken, Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı yabancı girişimciler tarafından gerçekleştirilmişti. 1844 yılından itibaren Tersane'ye ait bir vapur Boğaz'ın Rumeli kısmında yolcu taşıma işiyle görevlendirilmiş, diğer bir vapur ise Marmara Denizi'nde İstanbul ile Bandırma, İzmit ve Tekirdağ arasında işlemeye başlamıştı. Şehrin Anadolu ve Rumeli yakasındaki yolcu taşımacılığı için bir devlet girişi olarak 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kurulmuş, bu idare değişik isimler altında faaliyet gösterdikten sonra 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ismini almıştı. Padişah Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 tarihli iradesiyle de Şirket-i Hayriye kurulmuştu. Haliç'te yolcu taşıma işi ise 2 Eylül 1856 tarihinden itibaren geçerli olan bir imtiyazla başlamış, İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra Haliç Vapurları Şirketi kurulmuştu³.

Başkent İstanbul'da kara ve deniz ulaşımının giderek genişlemesi, Müslüman kadınların ulaşım araçlarından nasıl yararlanacakları sorusunu gündeme getirmişti. Bu sorunu gidermek amacıyla, kadınlara ulaşım araçlarında genellikle perdelerle ayrılan özel yerler tahsis edilmiş ve bu düzenleme çeşitli sıkıntılar doğurup zaman içerisinde eleştirilere yol açmasına karşın Cumhuriyet'in ilanına kadar devam etmişti. Bu çalışmada, İstanbul'daki ulaşım araçlarındaki perdelerin kaldırılmasına yönelik süreç incelenmiştir. Bu çerçevede öncelikle ulaşım araçlarında kadınların konumu değerlendirilmiş, ardından perde uygulamasının kaldırılmasına yönelik düzenlemenin gerekçesi, hayata geçişi ve yankıları ele alınmıştır.

I. Osmanlı Döneminde Ulaşım Araçlarında Kadınların Konumu

Başkent İstanbul'daki ulaşım ağının giderek büyümesi kadınların bunlardan ne şekilde yararlanabilecekleri konusunu gündeme getirmişti. Bu konuda kadınların ancak erkeklerden ayrı bir şekilde seyahat edebilecekleri yönünde bir karar alındığı görülmektedir. Atlı tramvay ulaşımına yönelik 30 Ağustos 1285/11 Eylül 1869

3 Ali Akyıldız, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)", **Antik Çağ-dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C 6, İSAM-İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kültür A.Ş., İstanbul 2015, s. 436-477; Öztürk, **a.g.e.**, s. 101-133; Murat Koral-türk, Şirket-i Hayriye (1851-1945), İDO, İstanbul 2007, s. 17-108; Murat Koral-türk-Cem Çetin-Kerem Coşkun, "Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)", **Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildirileri 22-23 Mayıs 2003**, Kadir Has Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 229-242.

tarihli şartnamenin dokuzuncu maddesine göre, tramvaylarda kadınlara ayrı bir araba tahsis edilecek ve Şehremaneti tarafından uygun görüldüğü takdirde erkeklerin bineceği arabalarda da kadınlara özgü bölmeli bir yer ayrılacaktı⁴. Tünel Şirketinin 6 Teşrinisani 1285/18 Kasım 1869 tarihli şartnamesinin 21. maddesinde kadın ve erkek yolcular için ayrı ayrı mevkilerin olacağı ve bir araba içinde kadın ve erkeğe özgü iki mevki bulunacağı açıklanmıştı⁵. Nitekim ilk zamanlarda kadınlar kendilerine ayrılmış olan özel tramvaylarda yolculuk etmişler ancak bu durum arabaların giderlerini bile karşılamadığından bundan vazgeçilerek tüm tramvaylarda kadın yolcular, erkekler kısmından kırmızı perdeyle ayrılmış olan sürücü tarafındaki özel bölüme alınmışlardı. Birbirine geçmeli şekilde olan bu iki ayrı bölümde oturan yolcular yerinden kalkmazdı ve biletçiler yolcuların biletlerini onların oturdukları yerlere giderek keserlerdi. Tramvaya binenler evli olsalar bile ayrı bölümlerde gitmek zorundaydı⁶.

Yapılan düzenleme, kadınların tramvaylardan yararlanmalarına olanak sağlamasına karşın istikrarlı bir şekilde hayata geçirilememiş ve çeşitli sorunları beraberinde getirmişti. İstanbul Mektupları adıyla yayımladığı yazılarda kadınların tramvaylardaki konumuna dair bilgiler aktaran Basiret gazetesi sahibi Ali Efendi 13 Nisan 1289/25 Nisan 1873 tarihli yazısında, tramvaylardaki biletçilerin kadınlara bilet vermek için onların bulundukları bölüme girdikten sonra burada yer varsa sigara yakıp oturduklarını, yoksa da ayakta bekleyip kadınlarla sohbet ettiklerini dile getirmişti. Bu durumun, erkekleri de rahatsız etmesinin yanı sıra belirlenen kurallar kadar İslam ahlâkına da aykırı olduğunu kaydeden Ali Efendi, konuyu Tramvay Şirketine bir uyarı şeklinde aktarmıştı. 11 Mayıs 1289/23 Mayıs 1873 tarihli yazısında ise, erkeklerin kadınlara ayrılan bölüme de girerek oturmaları nedeniyle kadınların ayakta kaldıklarını ve biletçilerin o kısmın kadınlara ayrıldığını söylemelerine karşın

4 Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye**, C 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No 21, İstanbul 1995, s. 2403-2404; Engin, **a.g.e.**, s. 44; Kayserilioğlu, **a.g.e.**, s. 266.

5 Ergin, **a.g.e.**, s. 2494-2495. İzmir’de faaliyet gösteren kordon tramvaylarında da, 1899 yılından itibaren perdeler konulmaya başlanmış ve bu uygulama Mütareke dönemine kadar devam ettirilmiştir. Bk. Sadık Kurt, **İzmir’de Kamusal Hizmetler (1850-1950)**, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir 2012, s. 111-112.

6 Kayserilioğlu, **a.g.e.**, s. 270; Engin, **a.g.e.**, s. 56, 174; Gülersoy, **a.g.e.**, s. 37. Dönemin tanıklarından birisi de atlı tramvayların iki katlı olduğunu, asıl tramvay kısmının alt katta bulunduğunu ve burasının bir perdeyle ikiye ayrıldığını aktarıyordu. Burada perdeyi aralayıp kadınlara bakmak yasaktı. Bk. Serpil Çakır, “Osmanlı’da Kadınların Mekânı, Sınırlar ve İhlaller”, **Cin Cins Mekân**, Der. Ayten Alkan, Varlık Yayınları, İstanbul 2009, s. 86-87.

kimsenin bu uyarıya aldırmadığını belirtmişti⁷. Kadınların konumu omnibüslerde de ayrı bir sorun teşkil etmişti. Zira kadınlar için tramvaylardaki gibi ayrı bölme yapma imkânı olmadığından kadın yolcular ön tarafta arabacının yanında oturuyorlardı. Bu durum halkın tepkisine yol açmış ve kadınlara ayrı arabalar tahsis edilmesi istenmişti. Bu taleplerin çoğalması üzerine şirket kadınlar için ayrı arabalar temin etmişse de, ekonomik koşullar gereği kadınların bindiği arabalar en az üç yolcu olmadan hareket etmediğinden bu da ayrı bir şikâyet konusu teşkil etmişti⁸.

8 Ocak 1891'de Beyoğlu Mutasarrıflığından Mâbeyn-i Hümâyuna gönderilen bir yazıdan, kadınların tramvaylardaki konumunda değişiklik yapılmak istendiği anlaşılmaktadır. Buna göre, Karaköy-Şişli tramvaylarının ön kısmındaki kadınlara tahsis edilen yer ince bezden ibaret bir perde ile ayrılmıştı; ancak bu perde İslam kadınlarının korunması için yeterli değildi. Ayrıca kadınların kendilerine yakın olan ön kapıdan girip çıkmaları şirketçe yasaklandığından kadın yolcular erkeklerin arasından geçmek zorunda kalıyor ve bu da çeşitli sıkıntılara yol açıyordu. Bu açıdan Beyoğlu Mutasarrıfı, söz konusu perdenin tahta perdeye dönüştürülmesi ve kadınların tramvayların ön kapısından girip çıkmalarına izin verilmesi gereğini sözlü ve yazılı şekilde Tramvay Şirketi Direktörlüğüne iletmış ve bu talepler şirket tarafından kabul edilmişti⁹.

İkinci Meşrutiyet sonrasındaki süreçte de mevcut duruma uygun kararlar alınmıştı. Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi Şartnamesi'nin üçüncü maddesinde, sadece kadınlar için ayrı olarak yeterli miktarda araba bulundurulacağı ifade edilmişti. Metropolitan Demiryolu Şirketinin 13 Kânunusani 1328/26 Ocak 1913 tarihli şartnamesinin 21. maddesinde arabalarda kadınlar için ayrı yerlerin tahsis edileceği kaydedilmişti. Aynı şekilde Boğaziçi Elektrikli Demiryolu Şirketinin 10 Nisan 1328/23 Nisan 1912 tarihli şartnamesinin 14. maddesine göre de, her sınıf vagona Müslüman kadınlar için ayrı mahaller ayrılacak ve buraları gerektiğinde genişletilip daraltılabilecek şekilde yapılacaktı¹⁰.

7 Basiretçi Ali Efendi, İstanbul Şehir Mektupları, Haz. Nuri Sağlam, Erdem Yayınları, İstanbul 2017, s. 134-135, 143-145; Engin, a.g.e., s. 78, 80-81. Benzer eleştiriler için ayrıca bk. Murat Arısal, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul'da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, Kitabevi, İstanbul 2023, s. 71; Esra Oğuzhan, **Dersaadet'te Ulaşım ve Basına Yansıyanlar 1860-1876**, Çizgi Kitabevi, Konya 2022, s. 123-125.

8 Basiretçi Ali Efendi, a.g.e., s. 163, 165, 210-211; Engin, a.g.m., s. 399; Engin, a.g.e., s. 68.

9 **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Y.PRK.ZB.**, 7-15/27.05.1308.

10 Engin, a.g.e., s. 2541, 2548, 2565, 2568-2569, 2582.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

Bununla birlikte, uygulamadaki aksaklıkların önüne geçilemediği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede bir kadın, tramvaylarda kadınlara ayrılan yerlerde erkeklerin oturmasından duyduğu sıkıntıyı dönemin bir kadın dergisinde aktarmıştı¹¹. 30 Haziran 1910’da Beyoğlu Mutasarrıfı imzasıyla Tramvay Şirketine gönderilen bir yazıda, Meşrutiyet İslam’ına göre Müslüman kadınların tramvaylarda ve diğer toplu taşıma araçlarında erkeklerden ayrı oturmaları mecburiyeti hatırlatılmıştı. Ne var ki kadınlar tramvaylarda boş yer oldukça kabul edildiklerinden, bazen yarım bazen de bir saat ayakta beklemek zorunda kalıyorlardı. Bu sorunun çözümü için, iki aracın ardından kadınlara özgü bir araç daha kaldırılması önerilmişti. Böylece Tramvay Şirketi hem halk karşısında itibarını artıracak hem de Avrupalılar nezdinde kadınlara saygının boş bir kavram olmadığına anlaşılmaya katkı sağlayacaktı¹².

Tünel araçlarının bir tarafında yer alan hasıra benzer sarı renkteki kumaş perdelere de, özellikle dar olmaları nedeniyle, çeşitli sorunlara yol açmıştı¹³. Kadınlar Dünyası dergisinin 28 Mayıs 1913 tarihli sayısında bir kadının gözünden Tünel yolculuğu şu şekilde aktarılmıştı:

“Tünel arabası geldi, birer ikişer vagonlara dolduk. O siyaha meyyal, renkli örtünün arkasında umacı rolünü temsil eden aktrisler gibi kurulduk! Mamafih bekleme mahallinde yüzlerce erkek arkasında oturup da, vagona, binnisbe az erkeklerden ayrı bir çatı altına girdiğimize az veya çok hayret de ettik!”¹⁴

Aynı derginin 30 Ağustos 1913 tarihli sayısında, Tanin gazetesinde aktarılan bir olay üzerinden yapılan değerlendirme sorunların devam ettiğini gösteriyordu. Buna göre Tünel önündeki büyük bir kalabalık araca binerken Müslüman kadınlar kendilerine ait yerlerde “*kokonaların*” oturduğunu görüp şikâyetle bulunmuşlardı. Tramvaydakiler durumu biletçiye iletmişlerse de biletçi, “...perdenin arkasındaki yerler kadınlara mahsusdur. Fakat İslam, Hristiyan, Yahudi her ne olursa olsun.. Biz İslam Hristiyan ayırmayız. Kadın olunca orada oturur” diyerek bir müdahalede bulunmamıştı. Bu açıklama üzerine Kadınlar dergisinde: “...Hristiyan memleketinde tramvaylarda

11 **Yeni Harflerle Kadın (1908-1909) II. Meşrutiyet Döneminde Bir Jön Türk Dergisi**, Haz. Fatma Kılıç Denman, Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Merkez Vakfı, İstanbul 2010, s. 207-208.

12 Murat Arısal, **Millileştirme Öncesi İstanbul’da Ulaşım (1869-1938)**, Kitabevi, İstanbul 2021, s. 186-187.

13 Murat Arısal, **Galata’dan Pera’ya Tünel (1875-1923)**, Kitabevi, İstanbul 2023, s. 131-132.

14 **Kadınlar Dünyası 1-50. Sayılar Yeni Harflerle (1913-1921)**, Haz. Fatma Büyükkaracı Yılmaz-Tülay Gençtürk Demircioğlu, Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Merkezi Vakfı 20. Yıl Özel Yayımı, İstanbul 2009, s. 431.

kadınlara mahsus öyle perdeli yerler var mıdır?” şeklinde bir soru yöneltilerek olay aktarılmaya devam edilmişti. Tramvay içerisindeki yolcular arasında yer alan Nafia Nezaretî’nden birisi konuyu tramvaydaki müfettişe iletmesine karşın kendisi: “... bize verilen emir öyledir. Perde arkası İslam hanımlarına mahsus değildir” ifadesini kullanarak biletçiyle aynı görüşü paylaşmıştı. Bunun üzerine Kadınlar dergisinde bu düşüncenin mantıksız olduğu ve İstanbul’daki tramvaylarda perde arkasının İslam kadınlarına ait olduğu vurgulanmıştı. Bu açıdan yapılan haksızlığa ilgililerin dikkati çekilmiş ve çözüm olarak perdelerin tamamen kaldırılması ya da insani bir şekilde muhafaza edilmesi önerilmişti¹⁵.

İstanbul Şehremaneti tarafından 18 Ocak 1914’te Tramvay Şirketine gönderilen uyarıda da, tramvaylarda kadınlara ayrı bir yer ayrılması ve kondüktörlerle memurlar tarafından kadın yolculara nezaketli davranılması gereği vurgulanmıştı¹⁶. Dönemin tanıklarından Sermed Muhtar Alus ise, anılarında perde uygulamasının yarattığı sıkıntıya şu sözlerle değinmişti:

“...her arabanın ön tarafı, ileri geri alınabilen portatif tahta havaleler (tahta perdeler) ve ara yeri perde ile kadınlara mahsus. Perdeler yırtık pırtık. Boy boy ayrık. Yazları açık pencerelerden, kışları kırık camlardan giren rüzgârla mütemadiyen açılırlar...”¹⁷

25 Ocak 1914 tarihinde İstanbul’da elektrikli tramvayların devreye girmesinden sonra da kadınlara yönelik ayrı yer uygulamasına devam edilmişti. 11 Mart 1330/24 Mart 1914 tarihli Tramvayların Umûr-ı Zabıta Nizamnamesi’nin **dördüncü maddesinde**, şirket tarafından tüm arabalarda kadınlara ayrı yerler ayrılacağı ve gerektiğinde bu yerlerin Nafia Nezaretinin emriyle değiştirileceği belirtilmişti. Bu bağlamda kadınlara ait yerlerde, kondüktör tarafından kadın yolcu olmaması sebebiyle izin verilmedikçe erkeklerin oturmaları yasaklanmıştı¹⁸. Ne var ki uygulamadaki sorunlar

15 “Tramvay Şirketi’nden Feryad”, **Kadınlar Dünyası**, Birinci Sene, Numara 5-100, 17 Ağustos 1329, s. 16. Başka bir tramvay yolcusu da, 27 Eylül 1923 tarihli dilekçesinde benzer bir şikâyetle bulunmuştu. Bk. Arısal, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul’da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, s. 71-72.

16 Arısal, **Millileştirme Öncesi İstanbul’da Ulaşım (1869-1938)**, s. 188.

17 Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde**, Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s. 103. Ayrıca bk. Sermed Muhtar Alus, “İstanbulda Atlı Tramvaylar”, **Akşam**, 3 Şubat 1940, s. 6; Falih Rıfkı Atay da, izlenimlerine dayalı olarak tramvay ve vapurlarda kadın yerlerinin perde ile ayrıldığını ifade etmişti. Bk. Falih Rıfkı Atay, **Çankaya**, Bateş Yayınları, İstanbul 1980, s. 408.

18 Ergin, **a.g.e.**, s. 2466-2467, 2473; Engin, **a.g.e.**, s. 169-174.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

yine ortadan kaldırılamamıştı. Tramvay Şirketi, kadınların ayrı yerlerde seyahat etmeleri gerekmesine rağmen kimi zaman kadın yolcuların azlığı gerekçesiyle erkekleri kadınların bölümüne almaktaydı. Bu durum eleştirildiği gibi vatmanların¹⁹ yanına bindirilen kadınların kötü davranışlara maruz kaldıkları yönünde şikâyetler söz konusuydu. Bu nedenle, kadınların vatmanların yanındaki yerinin arka tarafa nakledilmesi ve ön tarafa erkeklerin alınması gerektiği vurgulanmıştı²⁰.

Birinci Dünya Savaşı sırasında, tramvaylarda yaşanan problemlere sağlık koşullarının kötüleşmesi de eklenmişti. Bu bağlamda başta bitlenme olmak üzere yaşanan sıkıntılar sağlık sorunlarına ve şikâyetlere yol açmıştı²¹. Mütareke döneminde gündeme gelen bir konu ise Müslüman kadınların tramvaylara binip inmeleri sırasında yaşanan karmaşaydı. Nafia Nezareti 5 Mart 1919 tarihli yazısıyla, kadınlarla erkeklerin tramvaylara aynı kapıdan binmelerinin sakıncalı olduğuna işaret ederek, önceden olduğu gibi vatmanın bulunduğu taraftaki kapının ve ön taraftaki iki sıra peykenin²² kadınlara ayrılmasını tavsiye etmişti. Ayrıca kadınların bulunduğu taraftan erkeklerin inmesine izin verilmemesi gerektiği kaydedilmişti. 11 Kasım 1919’da Şehremaneti Umum Şirketler Komiserliğinden Tramvay Şirketine iletilen talepte de, kadınların, tramvayların arka kapısını kullanmalarının birçok sakıncası bulunduğu gerekçesiyle eskiden olduğu gibi ön kapıdan inip binmeleri gereği belirtilmişti. Buna karşılık Tramvay Şirketi, bu durumun bir karmaşaya yol açacağı düşüncesiyle söz konusu talebi kabul etmemişti. Bununla birlikte uzun bir süre daha, kadınlara ayrı tramvay arabaları tahsis edilmesi ile kadın ve erkeklerin tramvaylara ayrı yerlerden binip inmeleri konuları gündemi meşgul etmişti²³.

Kara ulaşımının yanı sıra deniz ulaşımında da kadınların konumu tartışmalara yol açmıştı. Öncelikle vapurlar işlemeye başladığı sırada, Müslüman kadınların şehir içi vapurlarına binmeleri yasaklanmıştı. Nisan 1850 sonlarında beş on Müslüman kadının Boğaziçi’nde yolcu taşıyan bir Rus vapuruna bindiklerinin anlaşılması üzerine, bunu

19 Tramvay sürücüsü. Bk. <https://sozluk.gov.tr/> (Son Erişim Tarihi: 30.03.2024).

20 Engin, a.g.m., s. 410; Engin, a.g.e., s. 184-185.

21 Arısal, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul’da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, s. 73.

22 Genellikle eski iş yerlerinde bulunan, duvara bitişik, alçak, tahta sedir. Bk. <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 19.05.2023).

23 Arısal, **Millileştirme Öncesi İstanbul’da Ulaşım (1869-1938)**, s. 188-189; Arısal, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul’da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, s. 72.

edebî aykırı olarak değerlendiren Kaptan-ı Derya Süleyman Refet Paşa, çözüm olarak, İstanbul’la diğer limanlar arasında çalışan vapurlar ile İstanbul şehir içi deniz taşımacılığında kullanılan kayıklarda uygulandığı gibi kadınlarla erkeklerin yolculuk ettiği bölümlerin ayrılmasını önermişti. Ancak Meclis-i Valâ üyeleri, vapuru Müslüman kadınlar için gerçek bir ihtiyaç olarak görmemiş ve kadınların vapura binip inerken yaşayacağı muhtemel zorluk ve kazaları da dikkate alarak bu öneriyi kabul etmemişti. Meclis-i Valânın bu görüşü, Sultan Abdülmecid’in 9 Temmuz 1850 tarihli iradesiyle onaylanmış ve kadınlara yönelik yasağın devamına karar verilmişti. Ancak bundan kısa bir süre sonra, Şirket-i Hayriyenin kurulmasına dair 30 Eylül 1850 tarihli iradeyle Süleyman Refet Paşa’nın çözümü kabul edilerek kadınların kendilerine yönelik özel salonlar yapılması şartıyla şehir içi vapurla seyahatlerine izin verilmişti²⁴.

Dönem içinde deniz ulaşımına yönelik çıkarılan düzenlemelerde de bu görüş doğrultusunda karar alınmıştı. Şirket-i Hayriyenin 17 Teşrinievvel 1304/29 Ekim 1888 tarihli şartnamesinin 24. maddesinde, vapurlarda kadınlar için de iki mevki ayrılacağı belirtilmişti. Haliç Dersaadet Vapurları Şirketinin 1 Kânunuevvel 1325/14 Aralık 1909 tarihli şartnamesinin üçüncü maddesinde vapurlarda kadın ile erkek için birinci ve ikinci sınıf mevki ve kamaralar bulunacağı ifade edilmişti²⁵. Aynı şekilde 17 Haziran 1329/30 Haziran 1913 tarihli Haliç Vapurları imtiyazına yönelik sözleşme ile şartnamede iskele ve vapurlarda ayrı yolcu salonlarının hazırlanması gerektiği açıklanmıştı²⁶. Bununla birlikte 1873 yılına ait bir mizah dergisinde Haliç’teki vapurlarda kadınlarla erkeklerin oturduğu yerlerin birbirinden ayrılması uygulamasına atfen, idarenin yelken bezinden vapur yaptığı ifade edilerek söz konusu düzenleme alaya alınmıştı²⁷.

Bu gelişmelerin ardından, 1921 yılında, kara ve deniz ulaşımında kadınlara yönelik perde uygulaması bir kadın yazarın eleştirisine neden olmuştu. Yazar, kadınların

24 Akyıldız, a.g.m., s. 437-438; Ali Akyıldız, “Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı”, **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C 6, İSAM-İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kültür A.Ş., İstanbul 2015, s. 457, 459, 461.

25 Ergin, a.g.e., s. 2304, 2308, 2341-2342.

26 Ergin, a.g.e., s. 2356, 2361; Akyıldız, “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)”, s. 471.

27 Akyıldız, “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)”, s. 467. İzmir’de faaliyet gösteren İzmir Körfez Vapurları Şirketi’nin 15 Temmuz 1923 tarihli şartnamesine göre de vapurlarda kadınlara özgü birinci ve ikinci mevki salon ve kamaralar ile tuvaletler bulunacaktı. Bk. Kurt, a.g.e., s. 201, 204, 207.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

toplumsal yaşamdan soyutlanmalarını “tramvayda perde, vapurda perde, Tünel’de perde, tiyatrodaki perde” sözleriyle eleştirmiş ve taleplerini şu şekilde ifade etmişti:

“...bir kadın zevciyle, biraderi ile, karibi ile istediği yere gidebilir... Doğrusu ya biz, bu gayri tabii ahvale artık tahammül edemiyoruz. Alakadarlardan kadınların hakkı olan hürmet ve nezaketi bekliyoruz. Buradan yürüme, buradan yürü. Burada oturma burada gezme gibi tecavüzleri çirkin buluyoruz. Ve memleketimizin vaziyet-i hazırası itibarıyla pek gülünç oluyoruz.”²⁸

II. Ulaşım Araçlarındaki Perdelerin Kaldırılması

Osmanlı döneminde, yaşanan sorunlara karşın devam ettirilen İstanbul’daki ulaşım araçlarına yönelik perde düzenlemesi, Cumhuriyet’in ilanından kısa bir süre sonra İstanbul Polis Müdürlüğünün aldığı kararla kaldırılacaktı. Bu karardan birkaç ay önce kaleme alınan bir yazıda, peçelerin tümüyle kalkıp çarşafların diz kapaklarını ve dirsekleri aştığı bir süreçte tramvaylardaki perdelerin tamamen gereksiz olduğu belirtilmişti. Bu gereksizliğin yanı sıra rüzgârlı havalarda uçan perdeler hem kadınlara hem de erkeklere rahatsızlık vermekteydi. Eğer amaç tesettür ise, kadınlar için ayrı vagonlar tahsis edilmeli ve bunların pencereleri kafes ve perdelerle sınırlı kapalı tutulmalıydı. Ancak kadınların giyim kuşam açısından değişmeye başladığı bir ortamda, perde ve kafeslerle “göz boyamak” Nasreddin Hoca’nın dört tarafı açık türbesinin kapısındaki kilide benzeyecekti. Bu açıdan yaşanan yüzyılda, kadınla erkeğin arasına perde ve kafes değil yangın duvarı çekilse bile anlamı olmayacaktı²⁹.

Ulaşım araçlarına yönelik karar İstanbul Polis Müdürlüğü tarafından 19 Aralık 1923’te Tramvay Şirketine tebliğ edilirken³⁰ İstanbul Polis Müdürü Sadeddin Bey kararın gerekçesini açıklamıştı. Tramvaylardaki perdelerin bulaşıcı hastalıkların yayılmasına zemin hazırlayan “mikrop yatağı” olduğunu söyleyen Sadeddin Bey, Sıhhiye Müdürlüğünden de perdelerin bulaşıcı hastalık kaynağı olduğuna dair birçok tezkere aldıklarını ifade etmişti. Bulaşıcı hastalıkların önlenmesi için daha önce alınan bir kararla, birinci mevki tramvay arabalarındaki koltuklarda bulunan kadifeler kaldırılmış olmasına karşın perdeler dokunulmamıştı. Ancak bunun devamı şehrin sağlığı açısından sakıncalı olduğundan perdelerin kaldırılmasına karar

28 Ulviye Mevlan, “Pek Gülünç Oluyoruz”, **Kadınlar Dünyası**, Dokuzuncu Sene, Numara 15-194, 21 Mayıs 1921, s. 2. Ayrıca bk. Serpil Çakır, **Osmanlı Kadın Hareketi**, Beşinci Bs., Metis Yayınları, İstanbul 2016, s. 241.

29 Anber, “Nasreddin Hoca’nın Türbesi”, **Akbaba**, Numara 80, 10 Eylül 1339, s. 3.

30 “Tramvay Perdeleri”, **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

vererek gerekli emri ilgili yerlere tebliğ etmiş ve Tramvay Şirketiyle de görüşmüştü. Dolayısıyla bu kararda yegâne dikkate alınan nokta bulaşıcı hastalıkların yayılmasını kısmen de olsa önlemektir³¹.

Sadeddin Bey açıklamasında yeni düzenlemeden sonraki sürece ilişkin de bilgi vermişti. Buna göre, erkeklerle ayrı oturmak isteyen kadınlar için tramvayların ön tarafında yerler ayrılmaya devam edilecekti. Buna karşılık mevcut kanunlara ve adaba aykırı olmamak kaydıyla vapur, Tünel ve tramvayda diğer bir deyişle tüm ulaşım araçlarında kadınlar eşleriyle birlikte oturabileceklerdi. Bu koşullar altında polisin eşiyile birlikte oturan bir kadını bir yere gitmekten ve bir yerde oturmaktan menetmeye yetkisi bulunmuyordu³². Özel konumu nedeniyle Tünel ulaşımındaki duruma açıklık getiren Sadeddin Bey, halkın ihtiyacına yetmediğinden Tünel'in sürekli kalabalık olduğuna işaret etmiş ve burada bir vagonun kadınlara tahsis edildiğini vurgulamıştı. Bu durum, artık kadınlar serbest bir şekilde seyahat edebileceklerinden kendileri açısından da kabul edilebilirdi. Zira bu özel vagonlar kaldırıldığı takdirde saygı gösterilmesi gereken kadınların rahatlarını bozmuş olacaktı³³. Dolayısıyla söz konusu karar Tünel için de geçerlilik taşıyacak ancak ayrı seyahat etmek isteyen kadınlar için mevcut vagonlar korunacaktı.

İstanbul Polis Müdürü'nün, söz konusu kararı sağlık gerekçesine dayandırıp kendisinin aldığını açıklamasına rağmen konuya yönelik bazı haberlerde yün

31 "Vesait-i Nakliyede Perde Usulü Kalkıyor!", **Akşam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 1; "Tramvaylardaki Perdeler Artık Kalkıyor!", **İkdam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3; "Tramvaylarda Kadın Erkek Davası Kalmadı", **Vakit**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2. Tramvay Şirketi 1923 yılında, salgın hastalıkları önlemek için birinci sınıf vagonlardaki kadife döşemeleri kaldırıp, bunun yerine içinde haşerat üremesinin mümkün olmadığı kumaş döşemelerin takılıp sökülecek şekilde konulmasını uygun bulmuştu. Ayrıca Şehremaneti Temizlik Müdürü de, kadınların oturacağı yeri ayıran bölmelerdeki perdelerin asit fenik karışımıyla ovalanarak yıkanması gerektiğini belirtmişti. Bk. Arısal, **Millileştirme Öncesi İstanbul'da Ulaşım (1869-1938)**, s. 200-201. Konuya yönelik bir haberde de, Dünya Savaşı sırasında tramvaylarda bulunan minderlerin, bulaşıcı hastalıkların yayılmasına yardımcı oldukları gerekçesiyle kaldırıldığı ifade edilmişti. Bk. "Tramvay Perdeleri", **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

32 "Vesait-i Nakliyede Perde Usulü Kalkıyor!", **Akşam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 1; "Tramvaylardaki Perdeler Artık Kalkıyor!", **İkdam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3; "Tramvaylarda Kadın Erkek Davası Kalmadı", **Vakit**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2. Bazı haberlerde, tramvayın ön tarafında kadınlar için altı kişilik yer ayrıldığı bilgisi paylaşılmıştı. Bk. "Tramvay Perdeleri", **Tevhid-i Efkâr**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3; "Perdeler Kalkıyor", **İleri**, 22 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

33 "Tramvaylardaki Perdeler Artık Kalkıyor!", **İkdam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3; "Tramvaylarda Kadın Erkek Davası Kalmadı", **Vakit**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

perdelerin hastalık yaydığı gerekçesiyle kaldırıldığı dile getirilmekle birlikte bunların kaldırılmasına hükûmetin karar verdiği öne sürülmüştü³⁴. Ayrıca bu sırada yapılan bir değerlendirmede, Sadeddin Bey’e, “tramvayların pis kokulu iğrenç perdelerinin kaldırılması için verdiği emirden dolayı” teşekkür edilirken bir kadının ulaşım araçlarında ancak kocasıyla birlikte oturabileceği açıklamasına dikkat çekilmişti. Buna göre bir kadın seyahat ederken eşi dışındaki bir erkekle yan yana oturamayacaktı³⁵. Ne var ki kararın uygulanması sırasında kadınların ancak eşleriyle birlikte oturabilecekleri yönünde bir durum söz konusu olmayacaktı.

Alınan karar sonrasında Sadeddin Bey, 22 Aralık’ta Tramvay Şirketinin yetkili bir memuruyla görüşmüş ve memur perdelerin kaldırılması için Polis Müdüriyetinin yazılı emir vermesi gerektiğini söylemişti. Bunun üzerine Tramvay Şirketinin yanı sıra Şirket-i Hayriye ile Anadolu ve Şark Demiryolları Müdüriyetlerine kadınların ulaşım araçlarında erkeklere ait yerlerde oturabileceklerini içeren resmî tezkereler gönderilmişti. Tramvay Şirketine yazılan tezkerede, perdelerin hemen kaldırılıp arabalardaki iki ön sıranın eskisi gibi kadınlara tahsis edilmesi ve arzu eden kadınların erkekler yanında oturmasına izin verilmesi gereği bildirilmişti³⁶.

III. Kararın Uygulanması ve Yapılan Değerlendirmeler

İstanbul Polis Müdüriyetinin yazılı tebliğinin ardından ulaşım araçlarındaki perdelerin kaldırılmasına yönelik karar 23 Aralık 1923’ten itibaren uygulanmaya başlanmıştı.³⁷ Aynı gün Polis Müdüriyeti tüm Merkez Memurluklarına tramvaylar hakkında aşağıdaki maddeleri içeren bir genelge göndermişti:

34 “Tramvay Perdeleri”, **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2; “Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

35 Sansar, “Perde Kalkıyor”, **Zümrüdünka**, Numara 100, 24 Kanun-ı evvel 1339, s. 3.

36 “Perdeler Bugün Kalkıyor!”, **Akşam**, 23 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2; “Kadın Erkek Yan Yana Oturacak”, **İkdam**, 23 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Kaldırılan perdelerin, Evkaf tarafından, harap ve bakımsız durumdaki türbelerin sandukaları üzerine kaplattırılması düşünülmüşse de daha sonra bundan vazgeçilmişti. Bunun yerine perdelerin, vatmanlara kışlık elbise yapılmak üzere ücretsiz bir şekilde verilmesi kararlaştırılmıştı. Bk. “Eski Tramvay Perdeleri”, **Zümrüdünka**, Numara 110, 28 Kanun-ı sani 1340, s. 2.

37 “Perdeler Dün Kaldırıldı”, **İleri**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2; “Perdeler Kalktı”, **Tevhid-i Efkâr**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 4; “Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2. 1935 yılındaki bir habere göre, ulaşım araçlarındaki perdeler ile kadınlara özel salon ve kompartımanlar kalkmasına rağmen Şark Demiryolları Şirketi, nizamnamesini gerekçe göstererek kadınlara yönelik ayrı vagon uygulamasını devam ettiriyordu. Bk. “Vagonlarda harem selâmlık”, **Cumhuriyet**, 5 Eylül 1935, s. 3.

- 23 Aralık 1923 gününden itibaren tramvaylardaki perdeler kaldırılmıştır. Tramvaylara eskiden olduğu gibi arka taraftan binilecek ve ön taraftan inilecektir. Buna son derece dikkat edilmesi gereklidir; ancak kadınlar bu kuraldan muaf olup ön taraftan binip ineceklerdir.
- Tramvayların ilk iki sırası kadınlara ayrılacak ve kadın yolcu bulunduğu takdirde bu mahal erkekler tarafından hemen terk edilecektir. Bu konuda hiçbir itiraz kabul edilmeyecektir.
- Tramvayların ön tarafında sadece zabıta mensupları, resmî elbiselerini giymiş olmak şartıyla subaylar ve Tramvay Şirketi memurları bulunabileceklerdir.³⁸

Polis Müdüriyetinin kararı gereğince bu uygulama tren ve vapurlarda da hayata geçirilecekti³⁹.

İstanbul Polis Müdürü Sadeddin Bey, yeni düzenlemenin hayata geçmesinden sonra işleyişe dair şu bilgileri vermişti:

“Dün İstanbul’daki bilumum vesait-i nakliye kumpanyalarına kadınların istedikleri yerde oturabileceklerini resmen bildirdik. Bu karar aleyhinde muhalefette bulunulmamasını emrettik. Artık bu sabahtan (dün) itibaren kadınlar ile erkekler arasında kaç, göç kalmamıştır. Mamafih kadınların istirahatlerini nazar-ı itibara alarak sırf bir hürmet-i mahsusa olmak üzere yine kendilerine mahsus mahaller ayırdık. Erkeklerin yanında yer bulamayan veyahut yalnızca seyahat etmek isteyen kadın burada serbestçe oturabilecektir. Bu karar aleyhine gerek polis ve gerek kumpanya memurları tarafından muhalefet vuku bulduğuna dair şikâyet varit olur olmaz onları şiddetle tecziye edeceğim, derhal koğacağım. Aynı zamanda halk arasında bu hususta kadınlara söz atmak, tahkir etmek gibi küstahlıkta bulunanlar olursa teşebbüslerini mevki-i fiile koydukları anda derhal kendilerini tevkiif ettireceğim.”⁴⁰

38 “Perdeler Dün Kaldırıldı”, İleri, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2; “Perdeler Kalktı”, **Tevhid-i Efkâr**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 4; “Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2; “Perdeler Kaldırıldı”, **Vatan**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Vakit gazetesinin haberine göre, Vilayet Makamı ve Polis Müdüriyeti tramvayların ön bölümünde gazetecilerin de bulunmasına izin vermişti. Bu açıdan genelde gazetecilere sehven yer verilmediği düşünülüyordu.

39 “Perdeler Dün Kaldırıldı”, İleri, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2. Ayrıca bk. “Perdelerin Kaldırılması”, **Sebillürreşad**, C 23, Aded 581, 27 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 142. Der-saadet Tramvay Şirketi de 1925 yılında, tramvaylardaki ilk iki sıranın sadece kadınlara özgü olduğunu ifade etmişti. Bk. Arısal, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul’da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, s. 82.

40 “Perdeler Dün Kaldırıldı”, İleri, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2. Ayrıca bk. “Perdeler Kalktı”, **Tevhid-i Efkâr**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 4; “Perdeler Kaldırıldı”, **Vatan**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

Görüldüğü üzere hem genelgede hem de Sadeddin Bey’in son açıklamasında, kadınların sadece eşleriyle birlikte yan yana oturabileceklerine dair bir ifade bulunmuyordu. Nitekim Sadeddin Bey’in açıklamasında, eşlerine vurgu yapılmadan, kadınların ulaşım araçlarında istedikleri yerlere oturabilecekleri belirtilmişti. Kararın uygulanmaya başlamasıyla birlikte çeşitli basın organlarında yapılan gözlemler çerçevesinde İstanbul halkının tepkileri aktarılmaya çalışılmıştı. Buna göre isteyen kadınlar tramvaylarda erkeklerin yanına oturmuş bunu arzu etmeyenler ise kendilerine tahsis edilen ön sıralarda seyahat etmişlerdi. Bununla beraber kadınların önemli bir kısmının erkeklerin içine karışmaktan çekindiği gözlemlenmişti. Aynı şekilde erkeklerin büyük bir kısmı da perdeler kalkmasına rağmen kadınların oturduğu ön sıralara geçmemişlerdi. Ancak yine gözlemler doğrultusunda ciddi bir kesimin karardan memnuniyet duyduğu ve İstanbul halkının bu yeniliği olumlu karşılayıp doğal bulduğu dile getirilmişti⁴¹.

Karardan duyulan memnuniyetsizliğe örnek olarak, Sirkeci’den Fatih ve Aksaray semtlerine işleyen tramvaylardaki bazı “*mutaassıp*” yolcuların tavırları verilmişti. Bunların içerisinde en çok üzgün olanlar eski görgü kurallarına dikkat eden yaşlı kadınlardı. Nitekim “*çarşafın siyah rengini erkeklerin gözlerinden gizleyen*” kimi



Resimli Gazete, Sene 1, Numara 17, 29 Kanun-ı evvel 1339, s. 1.

41 “Tramvay Perdeleri Kalkarken”, **Tanin**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3; “Perdeler Kalktı”, **Tevhid-i Efkâr**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 4; “Perdeler Kaldırıldı”, **Vatan**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

yaşlı ve mutaassıp kadınlar tramvaya binmek yerine yürümeyi tercih etmişlerdi. Fatih’e giden bir tramvayda da, yırtık ve kirli perdeyi arayan yaşlı bir kadının, azarlar bir ses tonuyla kondüktörden perdenin ittirilmesini istemesine karşın, biletçinin artık perde olmadığı yönündeki cevabı epeyce canının sıkılmasına ve bir süre kendi kendisine söylenmesine yol açmıştı. Ancak yapılan değerlendirmede, bu kişilerin sayısının oldukça az olduğu ve zamanla bunların “*taassup ve inadının*” da ortadan kalkacağı düşünülüyordu. Nitekim perdelerin kaldırılacağından daha önce haberdar olan bazı hanımlar, Fındıklı Mahkemesi’ne giderken aynı sınıfta beraber eğitim gördükleri arkadaşlarından ayrı oturmayı saçma ve mantıksız bulmuş ve bu ilerleme hareketinin öncülerini olmak adına ani ve azimli bir hareketle tramvayın perdelerini yan tarafa çekip açmışlardı. Bu davranışı bazıları şaşkınlıkla karşılasa da “ekseriyetin çehresinde çoktan beri beklenen bir şeyin husulünü andıran bir tebessümden başka bir şey” görülmemişti⁴².

Görüşü alınan mutaassıp fikirli bir hanımefendi de, kendileri lehine bir ayrıcalık anlamını taşıyan uygulamanın kaldırılmasından duyduğu rahatsızlığı dile getirmiş ve sanıldığı gibi aksine kadına yönelik saygının Avrupa’da olmadığını belirtmişti. Zira Müslümanlık kadar kadına şefkat ve saygı gösteren bir din daha bulunmuyordu. Bunun üzerine söze karışan yeğeni, din ile tramvay perdeleri arasında bir bağlantı olamayacağı yönünde görüş bildirince aralarında bir tartışma başlamıştı. Aynı şekilde, perdelerin devamını isteyen bir erkekle bunu hem sağlık açısından zararlı bulan hem de günün anlayışına uygun görmeyen oğlu arasında bir anlaşmazlık yaşanmıştı⁴³.

Düzenlemeden yaklaşık bir hafta sonraki bir gözlemde ise, bu olumlu gelişmeyle beraber şirketlerin dikkat etmesi gereken bazı noktalar olduğu vurgulanmıştı. Bu bağlamda perdelerin kalkmasının ardından, Boğaziçi’nde oturan bazı aileler haklı olarak şikâyet başlamışlardı. Bunun sebebi, Anadolu sahiliyle köprü arasında işleyen Şirket-i Hayriyenin küçük vapurlarında sabah ve akşamları yoğunluk yaşanması ve perdelerin kalkmasından yararlanan erkeklerin ilk iskelelerde kadınlar alanını işgal edip diğer iskelelerden binen kadınlara yer vermemeleriydi. Bunun sonucunda kadınlar adeta “pek sayan-ı takdir ve tebrik bir tecdüdd hareketinin zaruri kurbanları imiş gibi fırtına ve

42 “Tramvay Perdeleri Kalkarken”, **Tanin**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. İlgili haberde bu ilerleme hareketinin, Boğaziçi’ne işleyen küçük vapurlarda bulunan ve kadınla erkeğin arasına siyah bir duvar gibi gerilmekte ısrar edilen perde de kaldırıldığında tamamlanacağı ifade edilmişti.

43 “Perdeler”, **Süs**, Birinci Sene, Numara 29, 29 Kanun-ı evvel 1339, s. 3.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

soğukta kamaranın haricinde veya güvertede ayaküstünde beklemek mecburiyetinde” kalıyorlardı. Bu açıdan perdelerin kalkmasının kadınla erkek arasındaki gereksiz bir alışkanlığın yok edilmesinden başka bir anlam taşımadığı ispat edilmeli ve bunun için de kadınlara rahatsızlık verilmemeliydi. Benzer bir problem mevsim itibarıyla sabahları tramvaylarda da söz konusuydu. Özellikle Ortaköy-Aksaray arasındaki tramvaylarda kadınlara ayrılan öndeki iki sırayı erkeklerin işgali nedeniyle kadınlar rahatsız edilmekte ve bunun sonucunda üzücü olaylar da yaşanmaktaydı. Bu gözlemlerin sonrasında, İstanbul Polis Müdüriyetinin tüm polis merkezlerine gönderdiği genelgede tramvayların ön iki sırasının kadınlara ait olduğunu kesin bir şekilde beyan ve tebliğ ettiği hatırlatılarak bu iki sıraya dokunulmaması gerektiği ve bu noktalara şirketlerin de dikkat ve özen göstereceklerinin umut edildiği belirtilmişti⁴⁴.

Bu sırada dile getirilen diğer bir nokta da talimatnamede belirsizlik olduğu ve bunun da probleme yol açtığıydı. Ulaşım araçlarındaki perdeler kalksa da tramvayların ön sıralarındaki yerler kadınlara ayrılmıştı ve kadın yolcu olduğu takdirde buralara erkeklerin oturması yasaklanmıştı. Ancak bunların dışındaki yerlerde kadınla erkeğin birlikte oturup oturamayacağı ya da vapurlarda erkekler için olan kısma kadın yolcuların alınıp alınmayacağı konusunda belirsizlik yaşanmaktaydı. Dolayısıyla bu konulara ilişkin bir talimatname çıkarılmalı ve buna uymayacaklardan para cezası alınacağı ilan edilmeliydi⁴⁵.

Düzenlemeye yönelik gözlemlerin yanı sıra çeşitli değerlendirmeler de yapılmıştı. Bunların bir kısmında, resmî gerekçeye koşut bir şekilde sağlık konusu öne çıkarılmıştı. Bu kapsamda kararın alınmasında, son dönemde tramvay perdeleri üzerinde sıklıkla bitlere rastlanmasının etkili olduğu kaydedilmiş⁴⁶, ayrıca bu tedbirin sağlık açısından önem taşıdığı vurgulanmıştı⁴⁷.

Buna karşılık değerlendirmelerin önemli bir kısmında düzenlemenin yenileşme bağlamında toplumsal yönü öne çıkarılmıştı. Bu durum, alınan kararın kamuoyu nezdinde sağlık gerekçesinden çok toplumsal içeriğiyle algılandığını da ortaya koymaktaydı. Bu değerlendirmelerden birinde perdelerin kadınların örtünmesiyle ilgisi olmadığı, “Esasen bu perdeler kadınların tesettürünü teminden ziyade

44 “Vapur ve Tramvaylarda Hanımlara Nezaket Göstermek Borcumuzdur”, **Tanin**, 29 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

45 “Talimatname Lazım”, **Zümrüdünka**, Numara 106, 14 Kanun-ı sani 1340, s. 4.

46 “Tramvay Perdeleri”, **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

47 “Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

oturacak yer tefrikinin istihdaf ettiğinden perdelerin kaldırılmasında hiçbir mahzur görülmemektedir” sözleriyle ifade edilmişti⁴⁸. Sebillürreşad’ın aktardığı Tercüman-ı Hakikat gazetesinin haberinde ise bu gelişme, “mantıksızlığın en büyüğünden kurtulduk” başlığıyla açıklanmış ve bir de karikatüre yer verilmişti. Karikatürün altında Polis Müdürü Sadeddin Bey’in açıklamasından anlaşılabileceği üzere tramvay, vapur gibi ulaşım araçlarındaki kadın erkek ayrılığı nedeniyle yaşanan “*gülünç azaba*” son verildiği vurgulanarak kendisi tebrik edilmişti.⁴⁹

Düzenlemenin, Türk toplumunun ilerlemesi ve kadının toplumsal yaşamdaki yerine ilişkin de şu saptamada bulunulmuştur:

“Tramvay ve vapur perdeleri, Türk cemiyetinin tekamülü ile manasız olduğu kadar garip bir tezat teşkil ediyordu. Daha tuhafı bu perde usulünün mesela Beyrut tramvaylarında, daha İstanbul Türklüğünden çok geri cemiyetlerde cari olmaması idi! Tiyatro ve sinema ve konserlerde yan yana oturan kadın erkeğin vesait-i nakliyyede harem selamlık olması çirkin idi. Esasen zabıta için müsamahadan başka yapabilecek bir hareket de yoktu. Bununla beraber yine yeni ve münevver polis müdürümüzü takdir etmek vazifemizdir.”⁵⁰

Bu kararın toplumsal değişim sürecinde bir inkılâp hamlesi anlamını taşıdığı da ileri sürülmekteydi. Buna göre eski ve köhne bir alışkanlığı yok eden bu adım, kayda değer bir değişim ve inkılâp hamlesi niteliğini taşımakta, anlamsız ve gereksiz bir harem ve selamlık külfetine de son vermekteydi⁵¹. Aynı şekilde perdeli tramvayların 23 Aralık’tan itibaren “*gülünç birer hatıra*” olduğu belirtilmiş ve bu düzenleme “*küçük bir inkılâp*” şeklinde nitelendirilmişti. Zira bu karar, zaman içerisinde yaşamın her alanında erkekle birlikte çalışan kadını tramvaya bindiğinde erkekler görmesin diye perde arkasına almak gibi toplumsal bir çelişkiyi ortadan kaldırmıştı⁵².

Kadının toplumsal konumuna odaklanan bir yazıda da, zabıta tarafından alınan bu tedbirin sağlık açısından önem taşımakla birlikte kadınların sosyal yaşamdaki

48 “Tramvay Perdeleri”, **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

49 “Perdelerin Kaldırılması”, **Sebillürreşad**, C 23, Aded 581, 27 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 142.

50 “Vesait-i Nakliyyede Perde Usulü Kalkıyor!”, **Akşam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 1.

51 “Vapur ve Tramvaylarda Hanımlara Nezaket Göstermek Borcumuzdur”, **Tanin**, 29 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

52 “Tramvay Perdeleri Kalkarken”, **Tanin**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Falih Rıfkı Atay da bu düzenlemenin “*kadını kurtarma*” adımlarından biri olduğunu öne sürmüştü. Bk. Atay, **a.g.e.**, s. 411.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

konumları adına da faydalı olduğu dile getirilmişti. Sokakta adap kurallarına uygun bir kıyafet ile gezebilen kadınların, eşleriyle beraber tramvaya binmelerine hiçbir engel olmaması gerekirken o güne kadarki uygulama buna imkân vermiyordu. Bunun sonucunda, bazen tramvaylarda kadın ile erkek kalabalık arasında birbirini kaybedebiliyordu. Dolayısıyla ülkenin toplumsal gelişiminin ulaştığı düzey, kadınların iktisadi yaşama katılmalarına uygun olduğu halde tramvay, tren ya da vapurla seyahatlerine yönelik kısıtlamalar çeşitli sorunlara yol açıyordu. Bu açıdan hükûmetin aldığı bu son önlemler kadınlara lâıyk oldukları saygın konumu vermek ve namuslu ailelerin ortak yolculuk yapmalarını kolaylaştırmak açısından yeni bir aşamayı temsil ediyordu. Ne var ki bu karar maddi perdeleri kaldırmasına karşın artık araya manevi bir perde girmişti ki, bu da tramvay ve vapurlarda yolculuk eden insanların merakıydı. Bu açıdan perdelerin kalkmasıyla birlikte kadınlar, erkekler karşısında daha ağırbaşlı ve düzenli hareket etmeli, erkekler de kadınlara daha saygılı ve ciddi bir şekilde davranmalıydı⁵³.

Yine kadınlığın konumuna eğilen bir yazıda, herkese sade bir inkılâp olarak görünen perdelerin kaldırılmasının Türk kadınlığının yaşamındaki en büyük değişimlerden biri anlamına geldiği kaydedilmişti. Ancak bu değişim birdenbire olmamış, İstanbul kadınlarının 10-15 yıllık mücadelelerinden sonra “*ilk hürriyet mükâfatı*” olarak elde edilmişti. Bu karardan sonra Türk kadınıyla erkeği beraberce hareket edecekti ancak bu inkılâbın olumsuz sonuçlanmaması için doğru şekilde davranılması büyük bir öneme sahipti. Bu noktada en büyük sorumluluk da yeni nesle düşmekteydi⁵⁴.

Düzenlemeye yönelik olumlu değerlendirmelerin yanında daha temkinli ve kısmen eleştirel yaklaşımlar da söz konusuydu. Bunlardan birinde, sağlık kaynaklı tedbirlere karşı çıkılamayacağı belirtildikten sonra elden ele gezmesi sebebiyle asıl sorunun kâğıt paralar olduğu ve bunlara yönelik önlemler alınması gerektiği kaydedilmişti. Buna karşılık yazar, perdeler konusunda kendilerinin düşüncesi sorulsaydı ya da konuya dair bir anket yapılsaydı çeşitli etkenlerden dolayı perdelerin kalkmaması

53 “Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 2.

54 **Resimli Gazete**, Sene 1, Numara 17, 29 Kanun-ı evvel 1339, s. 1. Düzenlemeyi görünüşte basit ancak aynı zamanda derin bir anlamı olan bir uygulama olarak ele alan bir değerlendirmeye göre de, bazı eski görüşlü insanların karara yönelik eleştirileri doğru değildi. Zira hayatın zorunlu şekilde değiştiği ve kadınlara erkeğin birçok yerde beraber olduğu bir dönemde, ulaşım araçlarındaki perde uygulaması sürdürülemezdi. Bk. Erzurumlu A. Ziyaeddin, “İstanbul Mektupları”, **Varlık**, Yıl 3, S 218, 21 Kanun-ı sani 340, s. 1.

yönünde bir sonucun çıkacağını düşünüyordu. Zira bu karar sonrasında, kadınlar da erkeklere ayrılan alanlarda oturabileceklerinden ve ayaktaki kadın yolculara nezaket gereği yer verileceğinden erkek yolcular için ayakta durmaktan başka çare kalmayacaktı. Bu durum bir şekilde kabul edilebilir olsa da kendisi gibi “*biraz eski kafada zannedilenler*” ailelerinden hiçbir kadını tramvaya bindiremeyecekti. Yazar bunun sebebini şu sözlerle açıklamıştı: “...ben kendi hesabıma efrad-ı ailemden bu Türk kadınının yanına bir palikaryanın gelip de diz dize, yan yana oturmasına razı olamam.”⁵⁵

Sağlık gerekçesinin sorgulandığı bir yazıya göre de, İstanbul Polis Müdüriyeti perdelerin kalkmasına dair bunların mikrop yuvası olduğu gerekçesini öne sürmüştü. Ancak vapur ve trenlerde kadınlara özgü ayrı kompartımanlar olduğu halde, buralarda hangi sebepten dolayı kadınlarla erkeklerin beraber oturabilecekleri açıklanmadığından bu karar çelişkiliydi.⁵⁶

IV. Düzenlemenin TBMM Gündemine Taşınması

İstanbul’daki ulaşım araçlarına yönelik düzenleme Erzurum milletvekili Ziyaeddin Efendi⁵⁷ aracılığıyla TBMM gündemine de taşınmış ve bu durum beraberinde yeni tartışmaları doğurmuştu. Ziyaeddin Efendi 26 Aralık 1923 tarihli önergesinde, gazetelerde, İstanbul Polis Müdürü tarafından vapur ve tramvaylarda erkekle kadını ayıran perdelerin kaldırılması konusunda ilgili yerlere emirler tebliğ edildiğinin yazıldığını ifade etmişti. Ona göre, bunun sonucunda namuslu İslam kadınlarını Ermeni, Yahudi ve Rumlarla karışık bir şekilde ve diz dize yakından temas ettirmek ve onların arzularına maruz bırakmak doğru değildi. Bu durum dindar olan milletin dinî, millî ve ruhi durumuna uygun olmadığı gibi “*ahkâm-ı şer’iyyenin*” yürütülmesi gibi kutsal bir hakkı bünyesinde barındıran “*Cumhuriyet-i İslamiye’nin*” siyaset

55 Elif. Re, “Tramvay Perdeleri”, İkdâm, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Palikarya, Rum kabadayısı anlamına gelmektedir. Bk. <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 12.05.2023).

56 “Perdelerin Kaldırılması”, **Sebillürreşad**, C23, Aded 581, 27 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 142.

57 İslamcı bir görüşe sahip olan Ziyaeddin Efendi’nin hayatı için bk. Mevlüt Yüksel, “Mehmet Ziyaettin (Gözübüyük) Bey (1876-1944)”, (<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/mehmet-ziyaettin-gozubuyuk-bey-1876-1944/>) (Erişim Tarihi: 30.03.2024). Ayrıca bk. **TBMM Albümü (1920-2010)**, 1. Cilt 1920-1950, 2. Bs., TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları No 1, Ankara 2010, s. 95.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

ve anlayışına da aykırıydı. Bu açıdan Ziyaeddin Bey, Dâhiliye Vekili’nin aşağıdaki sorulara sözlü olarak cevap vermesini istemişti:

- Polis Müdürü, bu emri verme yetkisini kimden almıştı?
- Müdür bu emri Dâhiliye Vekâleti’nden almışsa, Vekil Bey bunu hangi sosyal, ahlaki, siyasi fayda ve mecburiyetlere dayalı olarak vermişti?⁵⁸

Bunun ardından İstanbul basınında Ziyaeddin Bey’in soruları paylaşılmış ve konunun Dâhiliye Vekâleti’ne havale edildiği belirtilerek gelişmeler hakkında kamuoyu bilgilendirilmişti.⁵⁹ Bolu milletvekili ve Akşam gazetesi başyazarı Falih Rıfkı Bey⁶⁰ ise düzenlemeyi savunup Ziyaeddin Bey’i eleştiren bir yazı kaleme almıştı. Öncelikle Yakup Kadri Bey’in bir yazısından hareketle, Halk Fırkası’na kadar Türkiye’de açık bir programla harekete geçen bir parti olmadığını öne sürmüştü. Bu açıdan Halk Fırkası, Türkiye’de açık bir programa dayalı şekilde faaliyete başlamış ve parti nizamnamesinin girişinde laik olduğu açıklanmıştı. Yine nizamnamenin bir maddesinde, sadece Türk milletinin partisi kimliğini ifade edebilmek için dinî dünya işlerinden ayırmaya, milliyetperverliğe ve yenileşmeye razı olunması gerektiği kaydedilmişti. Falih Rıfkı Bey’e göre bir parti, hiçbir üyesinin, kendisini bulanık düşünceli gördüğü iddiasıyla partiden çıkarılmasını isteyemezdi. Bununla birlikte içten bir şekilde parti esaslarını kabul edemeyen bir üye de istifa ederdi. Ancak bunu bir tasfiye olarak adlandırmak doğru değildi; zira tasfiye partinin içerisinden bazı şüpheli üyeleri çıkarmak anlamına gelmiyordu. Mevcut durumda tüm devlet kurumları eski ve yeni zihniyet arasında belirsizlik içerisinde bulunuyordu. Halk Fırkası’ndan doğan Cumhuriyet Hükûmeti ve Meclis devlet kurumlarını, kanunları ve teşkilatı yüce esaslara göre tasfiye edecekti. Bu tasfiyeler Meclis’e geldiğinde kimlerin Halk Fırkası’nda kalıp kalmayacağı anlaşılacaktı. Dolayısıyla o günkü amaç bir üye tasfiyesi değil “*idare-i maslahat*” ve “*müsamaha*”ya son vermek olmalıydı.⁶¹

58 **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi**, 30.10.0.0/6.34.22, 26.12.1923. Ziyaeddin Efendi’nin sorusu, TBMM’nin 27 Aralık 1923 tarihli oturumunda kayda alınmıştı. Bk. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi [TBMM ZC]**, Devre II, C4, Yetmişbeşinci içtima, 27 Kânunuevvel 1339/1923, s. 489.

59 “Tramvay Perdeleri Meclisde”, **Vakit**, 30 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

60 Falih Rıfkı Bey 1923, 1927 ve 1931 Seçimleri’nde Bolu’dan milletvekili seçilmişti. Bk. **TBMM Albümü (1920-2010)**, s. 86, 140, 192.

61 Falih Rıfkı, “Perdeler Hakkında Bir Takrir”, **Akşam**, 31 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Falih Rıfkı Bey’in değindiği Halk Fırkası Nizamnamesi 9 Eylül 1923’ta kabul edilmişti. 104 maddeden oluşan nizamnamenin ilk yedi maddesinde Umumi Esaslar verildikten sonra Fırka Teş-

Falih Rıfki Bey, bu düşüncesini somutlaştırmak için Ziyaeddin Efendi'nin verdiği soru önergesini gündeme getirmiş ve burada yer alan “*Cumhuriyet-i İslamiye'ye aykırılık*” iddiasına dikkat çekmişti. Ona göre ulaşım araçlarından perdeleri kaldırmak için öne sürülen sağlık bahanesi dahi, bir Cumhuriyetçi olarak kendisine ağır gelmiş ve gücüne gitmişti. Kendisi bu sözlerinin ardından, ulaşım araçlarına yönelik düzenlemenin normal olduğunu Ziyaeddin Efendi'yi de eleştirerek ifade etmişti:

“Arabada beraber oturan, sinema ve tiyatroya beraber giden, Ankara’da Türk Ocağı sahnesinde beraber oynayan, sokakta beraber yürüyen kadın ve erkeğin, vapur ve tramvayda beraber seyahatini yeni bir hadise telakki etmek nasıl mümkün olabilir?

Ziyaeddin Efendi Türk Cumhuriyeti’ni, ‘*bir Cumhuriyet-i İslamiye*’, yani dinî Cumhuriyet sanıyor. Hâlbuki biz Hulefâ-yi Râşidîn Cumhuriyeti’ne doğru gülünç ve feci bir irticada bulunmak arzusunda değiliz. Böyle bir zan, Halk Fırkası’nın bütün prensiplerini, fırkaya vücut veren inkılabın ruhunu inkâr etmektir.”⁶²

Bu açıdan Falih Rıfki Bey’e göre Halk Fırkası’na üye olan bir milletvekilinin böyle bir önerge verebilmesi için Meclis çoğunluğunu kendisiyle hemfikir görmesi ya da partisinin ilkelerine uygun bir girişimde bulunduğuna inanması gerekirdi. Oysaki böyle bir önerge ancak muhalif parti üyesi bir milletvekili tarafından verilebilirdi.

kilatı’na yönelik açıklama yapılmıştı. Umumî Esaslar’daki maddelere göre Halk Fırkası’nın amacı millî hâkimiyetin halk tarafından ve halk için icrasına rehberlik etmek, Türkiye’yi asrî bir devlet haline yükseltmek ve Türkiye’de bütün kuvvetlerin üstünde kanunun otoritesini hâkim kılmaya çalışmaktır. Halk Fırkası nezdinde halk kavramı herhangi bir sınıfa münhasır değildi. Hiçbir imtiyaz iddiasında bulunmayan ve kanun nazarında mutlak bir eşitliği kabul eden bütün fertler halktandı. Bu bağlamda halkçılar da hiçbir aile, sınıf, cemiyet ve ferdin imtiyazını kabul etmeyen ve kanunları koymadaki mutlak hürriyet ve istiklâlî tanıyan fertlerdi. Halk Fırkası’na her Türk ve dışarıdan gelip Türk vatandaşlığı ve kültürünü kabul eden her fert dâhil olabilirdi. Halk Fırkası’na dâhil olanlar, fırka nizamnamesi ile programına uyacağına dair imza vereceklerdi. Belirlenen umumî esaslara muhalefet eden üyeler, mensup bulundukları heyet-i idarenin gerekçeli önerisi üzerine Fırka Divanı kararıyla ihraç edileceklerdi. Fırka Teşkilâtı’nın yer aldığı bölümde ise merkez, vilayet, kaza, nahiye, köy ve mahalle teşkilatları ile Fırka Grubu ve milletvekilliği adaylığı konularına yer verilmişti. Bk. Mete Tunçay, **Türkiye Cumhuriyeti’nde Tek Parti Yönetimi’nin Kurulması (1923-1931)**, 3. Bs., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 375-384. Dolayısıyla nizamnamede, Falih Rıfki Bey’in sözünü ettiği noktalara doğrudan değinilmemişti. Bu açıdan kendisinin, nizamnamedeki millî hâkimiyet, asrilik ve halkçılık gibi ifadelerden yola çıkarak bir değerlendirme yaptığını söylemek mümkündür.

- 62 Falih Rıfki, “Perdeler Hakkında Bir Tahrir”, **Akşam**, 31 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3. Falih Rıfki Bey’in sözünü ettiği Hulefâ-yi Râşidîn, Hz. Muhammed’in vefatından sonra Hz. Ebubekir’le başlayıp Hz. Osman ve Hz. Ömer’le devam eden ve Hz. Ali’yle son bulan dört halife dönemine verilen isimdir. Bk. Mustafa Fayda, “Hulefâ-yi Râşidîn”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi**, Cilt 18, TDV, Ankara 1998, s. 324-325.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

Zira Halk Fırkası’nın bu tür bir önerenin görüşülmesine izin vermesi kendisini inkâr etmek anlamına gelecekti. Bu açıdan önergeyi doğru bulmayan Falih Rıfkı Bey sözlerini, “Yalnız tramvay perdeleri değil, bütün perdeler kalkmalıdır” cümlesiyle tamamlamıştı.⁶³

Bu sırada Başvekil İsmet Paşa söz konusu yazı üzerine bir açıklamada bulunarak Halk Fırkası’nın bu tartışmada taraf olmadığını ifade etmişti: “Her memlekette böyle münakaşalar olmuştur ve olacaktır. Her iki mebusun beyanat ve neşriyatı firkanın kararına müstenit değildir. Bunlar firkanın mesuliyeti haricinde hususi münazaralardan ibarettir.”⁶⁴ Eleştirinin muhatabı olan Ziyaeddin Efendi ise, Bolu milletvekili Falih Rıfkı Bey’le bir anlaşmazlıkları varsa bunun yanlış yayınlardan kaynaklandığını ve kendisiyle görüştüğünde anlaşacaklarını düşündüğünü söylemişti.⁶⁵

Ziyaeddin Bey’in girişimi ve ardından gelen Falih Rıfkı Bey’in yazısı, kamuoyundaki tartışmanın büyümesine yol açacaktı. Bu bağlamda Ziyaeddin Bey ile Falih Rıfkı Bey’in eleştirildiği bir yazıda, daha önce tramvay ve Tünel’deki birinci mevkide yer alan döşemelerin kaldırılmasının gösterdiği gibi perdelerin sağlık açısından problem teşkil ettiği ifade edilmişti. Bu açıdan Ziyaeddin Efendi’nin sağlık gerekçesini sorgulaması doğru değildi. Diğer taraftan, perdelerin kullanıldığı dönemde kadınla erkek arasında birçok problem yaşandığından, yeni düzenlemeyi sadece ahlaki açıdan eleştirmek de yanlışti. Nitekim doğru olan bu karara rağmen, birçok kadın halen kendisine ayrılan yerde oturmayı tercih ediyordu. Buna karşılık Falih Rıfkı Bey’in tüm perdelerin kaldırılması yönündeki anlayışının ahlaki açıdan olumsuzluğa yol açabileceği de şu sözlerle öne sürülmüştü: “... Falih Bey, istediğiniz perdeyi kaldırınız. Fakat esasen ezule ezule ince bir tül haline giren bir ar, haya perdemiz var, insaf ediniz de, o perdeyi kaldırmayalım.”⁶⁶

Konuyu Falih Rıfkı Bey gibi yenileşme açısından ele alan bir değerlendirmede, yazar kendisinin, İkinci Meşrutiyet’ten sonra, hiçbir faydası olmadığını düşündüğü için subayların kılıç taşımamaları gerektiği yönünde bir yazı yazdığını hatırlatmıştı.

63 Falih Rıfkı, “Perdeler Hakkında Bir Takrir”, **Akşam**, 31 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

64 “Perde Münakaşası Hakkında İsmet Paşa’nın Beyanatı”, **Akşam**, 7 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 1. Ayrıca bk. “Tramvaylardaki Perdelerin Kalkması Münakaşası”, **Vatan**, 7 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 5.

65 “Perdeler Hakkında Takrir Verilmemiş!”, **İkdam**, 10 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 3.

66 Muhasib-i Şuun, “Perdeler Meselesi”, **Zümrüdüanka**, Numara 104, 7 Kanun-ı sani 1340, s. 2.

O dönemde birçok subay da bu öneriyi doğru bulmuş, ancak yönetimdekiler böyle bir girişimde bulunacak cesareti gösterememişlerdi. Buna karşılık Dünya Savaşı sırasında kılıç taşımanın gereksizliği anlaşıldığından bu uygulama kendiliğinden ortadan kalkmış, ne var ki 10 yıllık bir gecikme yaşanmıştı. Gelineen noktada Türkiye köklü bir yenileşme dönemine daha girmişti. Bu doğrultuda eskiye yönelik düşünceler değişmeye başlamış ve kadın da bir insan gibi toplumsal yaşama karışmıştı. Kadının tiyatro ve sinemaya gitmeye başlamasının çeşitli sıkıntılara yol açacağı ileri sürülmesine karşın herhangi bir problem yaşanmamış ve erkekler bu duruma alışmışlardı. Henüz alışamayanlar da zamanla bu gelişmeye uyum sağlayacaktı. Yazar, perdeler konusundaki kararın da aynı şekilde sonuçlandığını şu sözlerle ifade etmişti: *“Tramvaylardan, vapurlardan hiçbir faidesi ve manası olmayan gülünç perdeler de kalktı. Bundan çok büyük mahzurlar çıkacağını gizli gizli tahayyül edenler erkeklerimizin bu münasebetle de kadınlara karşı her gün artan hürmetlerinin asarını gördükçe fikirlerini tashih ettiler.”*⁶⁷

Ahmet Cevdet ise, konuyu farklı bir yönden irdeleyerek tramvay düzeni ve toplumsal terbiye sorunlarını gündeme taşımıştı. Yaptığı gezilerde dindar birçok Müslüman kadına rastladığını ve bunların hiçbirinin tramvaya binme konusunda tereddüt yaşamadığını dile getiren Ahmet Cevdet’e göre, bunun sebebi Avrupa tramvaylarındaki düzendi. Oralardaki tramvaylarda biletcî arabanın komutanıydı ve yolcular onun emirlerine uymak zorunda olduğu gibi polis de kendisinin uyarılarını dikkate alıyordu. Buna karşılık Türkiye’deki biletcîlerin büyük bir kısmı iyi ve terbiyeli ve hatta bazıları Avrupa’dakilere üstün olmalarına rağmen yetkileri bulunmuyordu. Bu durumda Tramvay Şirketi’nin de ciddi bir kusuru olduğundan şirketin önlemler alması gerekiyordu. Bunun için tramvay arabalarının sayısı artırılmalı, Türkiye gibi bir halk hükûmetinde bir anlamı olmadığından birinci sınıf arabalar kaldırılmalı ve özellikle kalabalık yerlerdeki tramvay duraklarına yolcuların iklim koşullarına karşı sığınabilecekleri bölümler yapılmalıydı.⁶⁸

Bu tespit ve önerilerinin ardından tramvay perdelerine değinen Ahmet Cevdet, bu konunun bir terbiye meselesi olduğunu öne sürmüştü. Erkekler kadınlara karşı doğru bir tavır takınabilirse perdelerin kalkmasında bir sakınca olmayacak, aksi taktirde can sıkıcı olaylar yaşanabilecekti. Bununla birlikte terbiyenin yanında düzen de gerekliydi. Zira özellikle sabahleyin tramvaylar o denli kalabalık oluyordu ki, değil

67 Beha’, “Perdeler Kalktı”, **Tanin**, 12 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 2.

68 Ahmed Cevdet, “Tramvay Perdeleri”, **İkdam**, 11 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 1.

kadınlar erkekler bile bu sıkıntıya dayanamıyordu. Bu açıdan Tramvay Şirketi’ne kesin tebligatta bulunularak başta Beyoğlu’ndan İstanbul tarafına geçenlerde olmak üzere araba sayısı artırılmalı, tramvayların kondüktörlerine yetki verilmeli ve polis memurlarının kondüktörler tarafından yapılacak uyarıları dikkate almaları sağlanmalıydı. Tüm bunlar yapıldıktan sonra “*perde kalksa da kalkmasa da bir mahzur-u varid hatır olamaz*”dı.⁶⁹

V.Soru Önergesinin TBMM’de Görüşülmesi ve Sonrasındaki Gelişmeler

Dâhiliye Vekili Ferid Bey, Ziyaeddin Efendi’nin soru önergesini TBMM’nin 16 Ocak 1924’teki oturumunda cevaplayacaktı. Bunun öncesinde Dâhiliye Vekâleti 1 Ocak 1924’te, İstanbul Vilayeti aracılığıyla Polis Müdürü Sadeddin Bey’den kararın gerekçesini sormuştu. Polis Müdüriyeti İstanbul Vilayeti kanalıyla verdiği cevapta, aslında perdelerin kanuni bir altyapıyla konulmadığını ve ahlaki, dinî ve sosyal hiçbir faydası bulunmadığı gibi özellikle sağlık açısından zararlı olduğunu belirtmişti. Dolayısıyla bu konuda Dâhiliye Vekâleti’nin bir emir vermesine gerek bulunmadığından, Sadeddin Bey kendi kararıyla bu uygulamaya son vermişti.⁷⁰

Bu gelişmenin sonrasında Dâhiliye Vekili Ferid Bey, TBMM’nin 16 Ocak 1924’teki oturumunda, tramvay ve vapurlardaki perdelerin kaldırılmasına yönelik Dâhiliye Vekâleti’nin bir emir vermediğini ve bu kararın İstanbul Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Müdüriyeti’nin 8 Aralık 1923 tarihli raporu üzerine alındığını söylemişti. Bu raporda ortaya konulan sağlık gerekçesi sebebiyle söz konusu düzenleme gerçekleştirilmişti. Perdeler kaldırılmasına karşın kadınlara özgü yerler tamamen korunmuş ve buraları ayrı levhalar konularak belirginleştirilmişti. Bu cevap üzerine Ziyaeddin Bey öncelikle Polis Müdürü’nün bu emri kendisinin verme yetkisinin olup olmadığını sorgulamış, ardından düzenlemenin gerekçesine yönelik kuşkusunu dile getirmişti. Buna göre eğer gerekçe öne sürüldüğü gibi sağlık ise iki vagondan birinin kadınlara ayrılması daha iyi olacaktı. Ayrıca dezenfekte yapılarak ve muşambalı perdeler kullanılarak sağlık sorunu çözülebilirdi. Dolayısıyla Ziyaeddin Efendi’ye göre perdelerin kalkmasını sağlık gerekçesine bağlamak doğru değildi.⁷¹

69 A.g.y.

70 “Perdeler İstizahı”, **Akşam**, 2 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 2; “Perdeler Meselesi”, **Tanin**, 2 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 3.

71 **TBMM ZC**, Devre II, C5, Seksen dördüncü İçtima, 16 Kânunusani 1340/1924, s. 137-138.

Bu açıdan konuyu “*Malûmuâliniz her fert teceddüt taraftarıdır. Yalnız her milletin bir harsı vardır*” diyerek yenileşme meselesine getirmişti. Ona göre yenileşme ve çağdaşlık her yerde güvenliği sağlamak, ülkeyi imar etmek, yollar ve demiryolları yapmak, eğitim, sanayi ve iktisatla halkı yükseltmek anlamına geliyordu. Bu anlamda herkes eskinin karşısında yenileşme taraftarıydı. Nitekim o gün Avrupa gökyüzünde uçaklarla uçarken kendileri kağıt arabalarıyla gidiyordu. Bu acı tablo ortadayken yenileşmeyi sadece kadınlar üzerinden anlamak doğru değildi. Bu sözlerinin ardından Ziyaeddin Efendi, “*Medeniyet maskesiyle ... milleti sefahete mi sürükliyeceğiz, milletin mukaddesatiyle mi oynuyacağız?*” diyerek düzenlemeye yönelik tepkisini ortaya koymuş ve medeniyetin kadınlara “*serbesti*” ve “*açıklık*” verilmesi anlamına gelmediğini ifade ederek, ülkenin her yanı harap bir haldeyken Avrupa’nın sanayi ve eğitiminin örnek alınması gerektiğini bir kez daha vurgulamıştı. Buna karşılık ortadaki tablo Avrupa’nın sadece sefahat ve rezaletinin taklit edilmeye çalışıldığını gösteriyordu. Konuyu hâkimiyet-i milliye açısından da ele alan Ziyaeddin Efendi, bu gelişmeler karşısında milletvekillerinin seçim bölgelerinden nasıl bir tepki aldıklarını öğrenmek istemiş ve suskun kalmalarını eleştirmişti. Kendisi son olarak, vapurlarda perdeler bulunmayıp kadınlar bölümünün ayrı olduğunu, buna karşılık bu kısımların da kaldırılmasına yönelik emir verildiğini hatırlatmıştı. Oysaki Avrupa’da bile kadınlara duyulan saygı nedeniyle kendilerinin yeri ayrıydı ve hatta kadınların sigara içtiği yerlere erkek giremezdi. Tüm bunlardan dolayı “*kadınları erkeklere karıştırmak onlara bir hürmet*” olamazdı.⁷²

Ziyaeddin Efendi’nin konuşması sırasında milletvekilleri konuşmanın lehinde ya da aleyhinde tepki vermiş ve oturumu yöneten Meclis Başkanı Fethi Bey sükûnet çağrısında bulunmuştu. Kırşehir milletvekili Yahya Galib Bey, Ziyaeddin Efendi’yi destekleyerek Polis Müdürü’nün bu emri verme yetkisinin bulunmadığını, bu açıdan düzenlemenin büyük bir hata olduğunu söylemiş ve bu hatayı Dâhiliye Vekili’nin düzelteceğini belirtmişti. TBMM içerisinde bazı milletvekilleri de “*hatadır*” şeklinde seslenerek kendisine destek vermişti. Bu sırada Meclis Başkanı, Yahya Galib Bey’i özel olarak sükûnete davet etmişti. Buna karşılık Bozok milletvekili Süleyman Sırrı Bey ile Zonguldak milletvekili Tunalı Hilmi Beyler Ziyaeddin Efendi’ye katılmadıklarını ortaya koyan ifadelerde bulunmuş, Urfa milletvekili Ali Saib Bey de düzenlemenin hatalı olmadığını ve Polis Müdürü’nün iyi bir iş yaptığını

72 A.g.e., s. 138.

söylemişti.⁷³ Bu tartışmalara karşın TBMM’de, düzenlemenin değiştirilmesi yönünde bir karar çıkmamıştı

TBMM’deki tartışmalı oturumun ardından Ahmed Emin Bey, yenileşme ve muhafazakârlık kavramlarına yönelik bir yazı kaleme almıştı. TBMM’deki oturumda muhafazakâr milletvekillerinin yenileşme ile sadece kadınların akla gelmesini eleştirdiklerini söyleyen Ahmed Emin’e göre, bu alanda akla öncelikle kadının gelmesi çok basit bir nedenden kaynaklanıyordu. Zira o güne kadar kadınlara her şeyden önce “*bir eğlence aleti*” gözüyle bakılmıştı. Bu açıdan yenileşmenin hedefi, bu utanç verici ve zararlı duruma son vermek ve kadına eşit haklara sahip bir insan şeklinde bakılmasını sağlamaktı. Dolayısıyla kadın konusuna daha fazla ilgi gösterilmesi mevcut koşullar ile gelecekteki hedefler arasındaki mesafenin çokluğundan ileri geliyordu. Bununla birlikte yenileşme adına yapılan yanlış davranışlar da bulunmaktaydı. Zevkinden başka bir şey düşünmeyen ve hiçbir “*içtimai alaka*” tanımayan bazı “*adi insanlar*” Avrupalılara benzemek adına tüm toplumsal bağları kırmaya çalışmış ve kadını eskiden olduğu gibi sınırlı değil tam anlamıyla bir “*eğlence aleti*” konumuna indirmeye kalkışmışlardı. Bu açıdan gericilerin faaliyetleri ülkedeki yenileşme hareketine ne denli zarar vermişse, bu kişilerin davranışları da o derece zararlı olmuştu. Dünyanın her yerinde namuslu bir kadınla namussuz bir kadın arasında giyinme, yaşayış ve adab-ı muaşeret açısından farklar bulunmaktaydı. Buna karşın, Türkiye’de son nesiller içerisinde bu farkları yok sayacak şekilde hareket eden kadın ve erkekler görülmüş ve bu kişilerin davranışlarına çok yanlış bir şekilde ilerleme ve yenileşme adı verilmişti.⁷⁴

Bilimsel açıdan bakıldığında ise gerçek yenileşmenin hedefi bir sorunu körü körüne yıkıp gösterişe kapılmak değil, onu anlayıp tedavi etmektir. Bu açıdan düşünüldüğünde ülkenin toplumsal bünyesi hastaydı ve bunun çok çeşitli belirtileri görülmektedir. Ancak hastalık konusunda hemfikir olunmakla beraber bunun tespit ve tedavisi açısından muhafazakârlarla yenilikçiler arasında çok büyük düşünce farklılıkları vardı. Muhafazakârlar belirli bir andaki durumun aynen korunmasını ya da zihinlerindeki sabit bir örneğe uydurulmasını istiyorlardı. Bu açıdan serbest bir düşünceyle inceleme yapıp bundan bilimsel sonuçlar çıkarmaya alışırmışlardı. Buna karşılık yenilikçiler, hastalığın olduğu gibi görülüp gerçek ne kadar acı olursa olsun ortaya konmasına ve açık bir düşünceyle çözüm aranmasına taraftarlardı. Ahmed

73 A.g.e., s. 138-139.

74 Ahmed Emin, “Kadınlar ve Teceddüd”, **Vatan**, 18 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 1.

Emin’e göre bu konunun özünde, kadınların hak ve özgürlüklerinden önce ailenin sağlamlık ve devamlılığı bulunmaktaydı. Daha önceleri, ülkedeki toplumsal sistem gereğince kadının aile içerisindeki yeri açık bir şekilde belliydi. Ancak zamanla bazı kadınların eğitim alıp hayatlarını kazanmaya bir ölçüde mecbur olmalarıyla birlikte eski sistemle çatışma ortaya çıkmıştı. Buna karşın muhafazakârlık durumu olduğu gibi görmek istemiyor ya da göremiyordu. Bu nedenle mevcut soruna göre çözüm bulunmasını değil kendi sabit fikirlerinin uygulanmasını istiyordu. Nitekim yakın zamana kadar hükümetler de bu sorunu görmezden gelip “*idare-i maslahat*” yaptıklarından toplumsal çözüme oldukça ileri bir dereceye ulaşmıştı. Dolayısıyla kadınların haklı olarak toplumsal yaşama katılmaya başladıkları süreçte, ailenin devamlılığını sağlayacak yasal düzenlemeler göz ardı edilmemeliydi.⁷⁵

TBMM’deki tartışmaların sonrasında yapılan gözleme dayalı bir değerlendirmede ise oldukça sert bir üslupla uygulamada aksaklıklar yaşandığı ve kadınların haklarına saygılı davranılmadığı ifade edilmişti. Buna göre Polis Müdüriyeti’nin tramvay ve bazı vapurlardan perdeleri kaldırması doğru olmakla birlikte yeterli değildi. Zira Avrupa’da dahi kadınlar için tren ve vapurlarda ayrı bölümler bulunmakta ve bir kadın istemediği takdirde erkeklerin yanında oturmaya mecbur edilmemekteydi. Türkiye’de ise perdelerin kalkmasından sonra Avrupa’daki kadar kadınların özel durumlarına saygı gösterilmiyordu. Özgürlük verilmesi ve herkesin istediği gibi hareket etmesi doğru olmakla birlikte arzu etmeyen kadınlar herkesle beraber kalmaya mecbur bırakılmamalıydı. Vapurdaki perdeler kaldırılmış ve o perdelerin yerine “*hanımlara mahsusdur*” ibaresini içeren üç adet levha asılarak özel yerler ilan edilmişti. Bu levhalar uygun olmasına karşın, bunlara uyulmasını sağlamak için ne polis ne de şirket bir tedbir düşünmüştü. Nitekim polisler, müdüriyetin vermiş olduğu emrin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etmiyor, şirket memurları da göreve vapurun hareketinden sonra başlıyorlardı.⁷⁶

Bu değerlendirmeyi destekleyen bir olay Boğaziçi’nde son seferini yapmakta olan vapurda yaşanmış ve kadınlara ayrılan yerlere kasıtlı olarak birtakım fesli palikaryalar oturmuştu. Bu nedenle yer bulamayan kadın yolcular ayakta kalmışlardı. Bu nezaketsiz durum, erkekler tarafında oturan birkaç Türk’ün müdahalesi sayesinde değişmiş ve kadınlar ayakta kalmaktan kurtulmuşlardı. Ne var ki polis ve şirket memurları görevlerini yapmadıklarından bu tür sahneler her gün rastlanmaktaydı. Bu nedenle

75 A.g.y.

76 “Fesli Parikaryalar”, İleri, 27 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 3.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME: ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

fesli Rumlar, sanki perdeler kendileri için kalkmışçasına Türk kadınlarını rahatsız ediyorlardı. Bu gözlemin ardından, Millî Mücadele sırasında yaşananların da etkisiyle olsa gerek, oldukça sert bir tonda şu uyarıda bulunulmuştu:

“Galiba bu Rum palikaryaları (linç) kanununu bilmiyorlar. Veyahud Türk ahalinin nezaket ve sabrına fazla itimat ediyorlar. Biz bu sütunlarda gerek Polis Müdüriyeti’ne, gerek şirkete, gerek Rum matbuatına ve gerek Patrikhane’ye hitaben diyoruz ki: Eğer Rum palikaryaları başlarına birer fes koymakla hanımların yanına sokulmak istiyorlar ise aldaniyorlar. Çünkü Türk milleti bu rezalete daha fazla razı olamaz. Biz perdeleri Rumların istifadesi için çıkarmadık.

Rum matbuatı ve Rum Patrikhanesi fesli Rum palikaryalarına ihtaratta bulunsunlar. Polisimiz ile Şirket-i Hayriye de hanımlarımıza icap eden hürmet ve riayeti temin ettirsin. Çünkü bu vazife Türk ahaliye kalır ise pek çabuk linç kanunu başlar ve kan gövdeyi götürür.

Tekrar edelim, biz perdeleri fesli Rum palikaryaları hanımların yanında oturması için kaldırmadık.”⁷⁷

Zaman içerisinde perdelerle yönelik uygulama benimsenirken, düzenlemenin büyük bir inkılabın parçası olduğuna yönelik söylem devam ettirilmişti. 1927 yılı sonunda yapılan bir değerlendirmede, tramvay perdelerine ilişkin düzenlemenin fes, peçe ve sarık örneğinde olduğu gibi büyük bir inkılabın parçasını teşkil ettiği vurgulanmıştı.⁷⁸

SONUÇ

Osmanlı Devleti’nde kara ve deniz ulaşımının 19. yüzyıldan itibaren yaygınlaşmaya başlaması, başkent İstanbul’da kadınların bu ulaşım araçlarından nasıl yararlanacakları sorusunu gündeme getirmiştir. Bu sorunu çözmek için ulaşım araçlarında kadınlara ayrı yerler ayrılması yönünde bir karar alınmış ve kadınlarla erkeklerin olduğu bölümler perdelerle ayrılmıştır. Bu karar, sağlıklı bir şekilde uygulanamadığından çeşitli sorunlara yol açıp eleştirileri beraberinde getirmesine karşın Cumhuriyet’in ilanına kadar devam ettirilmiştir.

Cumhuriyet’in ilanından sonra İstanbul Polis Müdüriyeti’nin yaptığı düzenlemeyle, 23 Aralık 1923’ten itibaren söz konusu perdelerin kaldırılmasına ve isteyen kadınların

⁷⁷ A.g.y.

⁷⁸ Akbaba, “Süpür, Mübarek.. Süpür!..”, **Akbaba**, Numara 523, 15 Kanun-ı evvel 1927, s. 1.

erkeklerle beraber seyahat edebilmelerine karar verilmiştir. Bununla birlikte ayrı oturmak isteyen kadınlar için ulaşım araçlarında özel bölümler tahsis edilmiştir. İstanbul Polis Müdüriyeti bu kararın gerekçesini sağlık nedenlerine dayandırmış ve özellikle tramvaylardaki perdelerin bulaşıcı hastalıkların yayılmasına zemin hazırladığını öne sürmüştür. Ancak bu düzenleme kamuoyunda, sağlık gerekçesinden çok toplumsal boyutuyla öne çıkarılmıştır. Bu bağlamda yapılan değerlendirmelerde, atılan adımın kadınların konumunu iyileştiren önemli bir yenileşme ve hatta inkılap hamlesi olduğu dile getirilmiştir. Kararın uygulanması sırasında, toplumun çeşitli kesimlerinden kuşak çatışmasını da içerecek şekilde farklı görüşler dile getirilmiş, talimatnamede belirsizlik olduğu öne sürülmüş ve özellikle ulaşımın yoğun olduğu saatlerde kadınlar yer bulmakta güçlük çekebilmiştir. Bununla birlikte toplumun genel tepkisinin olumlu olduğunu söylemek mümkündür.

Ulaşım araçlarına yönelik karar, Erzurum milletvekili Ziyaeddin Efendi'nin 26 Aralık 1923 tarihli soru önergesiyle TBMM'de tartışılmıştır. Düzenlemeyi dinî, millî ve ruhi yönlerden uygun bulmayan Ziyaeddin Efendi Dâhiliye Vekili'nden kararın gerekçesini öğrenmek istemiştir. Bu önergeyi 16 Ocak 1924'te, İstanbul Polis Müdüriyeti'nden gerekli bilgi alınarak cevaplayan Dâhiliye Vekili Ferid Bey, perdelerin kaldırılmasına yönelik Dâhiliye Vekâleti'nin bir emir vermediğini, bu kararın İstanbul Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Müdüriyeti'nin raporu doğrultusunda alındığını ve kadınlara özgü yerlerin tamamen korunduğunu söyleyerek, İstanbul Polis Müdüriyeti'nin açıklamasını tekrarlamıştır. Ancak Ziyaeddin Efendi, Polis Müdüriyeti'nin böyle bir emir verme yetkisinin olmadığını belirtmiş ve sağlık gerekçesini sorgulayarak yapılanın yanlış bir yenileşme hareketi olduğunu öne sürmüştür. Kendisinin bu görüşünü destekleyen milletvekilleri bulunduğu gibi buna karşı çıkıp düzenlemeyi savunanlar da olmuştur. Meclis'teki bu tartışmaya karşın, düzenlemenin değiştirilmesi yönünde bir karar alınmamış ve uygulama devam ettirilmiştir.

Tüm bu yönleriyle söz konusu düzenlemenin, sağlık gerekçesi tamamen göz ardı edilmemekle beraber, Cumhuriyet döneminde kadınların toplumsal konumu ve yenileşme sürecine yönelik ilk önemli adımı teşkil ettiğini ve gelecekteki yeniliklerin de habercisi olduğunu ifade etmek mümkündür.

CUMHURİYET İSTANBUL’UNDA TOPLUMSAL BİR DÜZENLEME:
ULAŞIM ARAÇLARINDAKİ PERDELERİN KALDIRILMASI

İntihal Taraması <i>Plagiarism Detection</i>	Bu makale intihal taramasından geçirildi. (https://intihal.net/) <i>This paper was checked for plagiarism. (https://intihal.net/)</i>
Etik Beyan <i>Ethical Statement</i>	Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. <i>There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article</i>
Açık Erişim Lisansı <i>Open Access License</i>	Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. <i>This work is licensed under Creative Commons AttributionNonCommercial 4.0 International License</i>

KAYNAKÇA

Ahmed Cevdet, “Tramvay Perdeleri”, İkdâm, 11 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 1.

Ahmed Emin, “Kadınlar ve Teceddüd”, **Vatan**, 18 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 1.

Akbaba, “Süpür, Mübarek.. Süpür!..”, **Akbaba**, Numara 523, 15 Kanun-ı evvel 1927, s. 1.

Akyıldız, Ali, “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)”, **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, Cilt 6, s. 436-479.

Akyıldız, Ali “Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı”, **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, Cilt 6, s. 457, 459, 461.

Alus, Sermet Muhtar, **Eski Günlerde**, Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

Alus, Sermed Muhtar, “İstanbulda Atlı Tramvaylar”, **Akşam**, 3 Şubat 1940, s. 6.

Anber, “Nasreddin Hoca’nın Türbesi”, **Akbaba**, Numara 80, 15 Eylül 1339, s. 3.

Arısal, Murat, **Rayında İlerlemeyen Modernleşme İstanbul’da Şehir İçi Ulaşım ve Gündelik Hayat (1920-1930)**, Kitabevi, İstanbul 2023.

Arısal, Murat, **Galata’dan Pera’ya Tünel (1875-1923)**, Kitabevi, İstanbul 2023.

Arısal, Murat, **Millileştirme Öncesi İstanbul’da Ulaşım (1869-1938)**, Kitabevi, İstanbul 2021.

Atay, Falih Rıfkı, Çankaya, Bateş Yayınları, İstanbul 1980.

Basiretçi Ali Efendi, İstanbul Şehir Mektupları, Haz. Nuri Sağlam, Erdem Yayınları, İstanbul 2017.

Beha’, “Perdeler Kalktı”, **Tanin**, 12 Kanun-ı sani 1340/1924, s. 2.

Bozkurt, İbrahim Murat, “İETT’nin Tarihi (1869-1939) İstanbul’da Toplu Ulaşımın Miladı: Tramvay ve Tünel”, **Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü**, Ed. Arif Bilgin-Ergin Çağman-Şaban Bıyıklı, İETT, İstanbul 2012, s. 12-75.

Çakır, Serpil, **Osmanlı Kadın Hareketi**, Beşinci Bs., Metis Yayınları, İstanbul 2016.

Çakır, Serpil “Osmanlı’da Kadınların Mekânı, Sınırlar ve İhlaller”, **Cin Cins Mekân**, Der. Ayten Alkan, Varlık Yayınları, İstanbul 2009, s. 76-101.

Elif. Re, “Tramvay Perdeleri”, İkdâm, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

Engin, Vahdettin, “İstanbul’da Kara Ulaşımı”, **Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, Cilt 6, İSAM-İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Kültür A.Ş., İstanbul 2015, s 392-413.

Engin, Vahdettin, İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul 2011.

Ergin, Osman Nuri, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye**, Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No 21, İstanbul 1995.

Erzurumlu A. Ziyaeddin, “İstanbul Mektupları”, **Varlık**, Yıl 3, Sayı 218, 21 Kanun-ı sani 340, s. 1.

“Eski Tramvay Perdeleri”, **Zümrüdüanka**, Numara 110, 28 Kanun-ı sani 1340.

Falih Rıfkı, “Perdeler Hakkında Bir Takrir”, **Akşam**, 31 Kanun-ı evvel 1339/1923, s. 3.

Fayda, Mustafa, “Hulefâ-yi Râşidîn”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi**, Cilt 18, TDV, Ankara 1998, s. 324-338.

“Fesli Parikaryalar”, İleri, 27 Kanun-ı sani 1340/1924.

Gülersoy, Çelik, **Tramvay İstanbul’da**, İstanbul Kitaplığı, İstanbul 1989.

<https://sozluk.gov.tr/> (Son Erişim Tarihi: 12.05.2023).

<https://sozluk.gov.tr/> (Son Erişim Tarihi: 19.05.2023).

<https://sozluk.gov.tr/> (Son Erişim Tarihi: 30.03.2024).

Kadınlar Dünyası 1-50. Sayılar Yeni Harflerle (1913-1921), Haz. Fatma Büyükkarcı Yılmaz-Tülay Gençtürk Demircioğlu, Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Merkezi Vakfı 20. Yıl Özel Yayını, İstanbul 2009.

“Kadın Erkek Yan Yana Oturacak”, İkdâm, 23 Kanun-ı evvel 1339/1923.

Kayserilioğlu, R. Sertaç, **Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni I**, İETT, İstanbul 2011, s. 256-276;

Koraltürk, Murat, *Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İDO, İstanbul 2007.

Koraltürk, Murat-Çetin, Cem-Coşkun, Kerem, “Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)”, **Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildirileri 22-23 Mayıs 2003**, Kadir Has Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 229-258.

Kurt, Sadık, **İzmir’de Kamusal Hizmetler (1850-1950)**, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir 2012.

Muhasib-i Şuun, “Perdeler Meselesi”, **Zümrüdüanka**, Numara 104, 7 Kanun-ı sani 1340, s. 2.

Oğuzhan, Esra, **Dersaadet’te Ulaşım ve Basına Yansıyanlar 1860-1876**, Çizgi Kitabevi, Konya 2022.

Öztürk, Ali İhsan, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri (Yap-İşlet-Devret Uygulaması) (1852-1964)**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2010.

“Perde Münakaşası Hakkında İsmet Paşa’nın Beyanatı”, **Akşam**, 7 Kanun-ı sani 1340/1924.

“Perdeler”, **Süs**, Birinci Sene, Numara 29, 29 Kanun-ı evvel 1339.

“Perdeler Bugün Kalkıyor!”, **Akşam**, 23 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Dün Kaldırıldı”, **İleri**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Hakkında Takrir Verilmemiş!”, **İkdam**, 10 Kanun-ı sani 1340/1924.

“Perdeler İstizahı”, **Akşam**, 2 Kanun-ı sani 1340/1924.

“Perdeler Kaldırıldı”, **Vatan**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Kalkıyor”, **İleri**, 22 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Kalktı”, **Tevhid-i Efkâr**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Kalktı”, **Vakit**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Perdeler Meselesi”, **Tanin**, 2 Kanun-ı sani 1340/1924.

“Perdelerin Kaldırılması”, **Sebillürreşad**, Cilt 23, Aded 581, 27 Kanun-ı evvel 1339/1923.

Resimli Gazete, Sene 1, Numara 17, 29 Kanun-ı evvel 1339.

Sansar, “Perde Kalkıyor”, **Zümrüdüanka**, Numara 100, 24 Kanun-ı evvel 1339, s. 3.

“Talimatname Lazım”, **Zümrüdüanka**, Numara 106, 14 Kanun-ı sani 1340.

TBMM Albümü (1920-2010), 1. Cilt 1920-1950, 2. Bs., TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları No 1, Ankara 2010.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi (TBMM ZC), Devre II, Cilt 4, Yetmişbeşinci içtima, 27 Kânunuevvel 1339/1923.

TBMM ZC, Devre II, Cilt 5, Seksen dördüncü İçtima, 16 Kânunusani 1340/1924.

“Tramvay Perdeleri”, **Tevhid-i Efkâr**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvay Perdeleri”, **Vakit**, 20 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvay Perdeleri Kalkarken”, **Tanin**, 24 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvay Perdeleri Meclisde”, **Vakit**, 30 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvay Şirketi’nden Feryad”, **Kadınlar Dünyası**, Birinci Sene, Numara 5-100, 17 Ağustos 1329.

“Tramvaylarda Kadın Erkek Davası Kalmadı”, **Vakit**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvaylardaki Perdeler Artık Kalkıyor!”, **İkdam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Tramvaylardaki Perdelerin Kalkması Münakaşası”, **Vatan**, 7 Kanun-ı sani 1340/1924.

Tunçay, Mete, **Türkiye Cumhuriyeti’nde Tek Parti Yönetimi’nin Kurulması (1923-1931)**, 3. Bs., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0/6.34.22, 26.12.1923.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Y.PRK.ZB., 7-15/27.05.1308.

Ulviye Mevlan, “Pek Gülünç Oluyoruz”, **Kadınlar Dünyası**, Dokuzuncu Sene, Numara 15-194, 21 Mayıs 1921, s. 2.

“Vagonlarda harem selâmlık”, **Cumhuriyet**, 5 Eylül 1935, s. 3.

“Vapur ve Tramvaylarda Hanımlara Nezaket Göstermek Borcumuzdur”, **Tanin**, 29 Kanun-ı evvel 1339/1923.

“Vesait-i Nakliyyede Perde Usulü Kalkıyor!”, **Akşam**, 21 Kanun-ı evvel 1339/1923.

Yeni Harflerle Kadın (1908-1909) II. Meşrutiyet Döneminde Bir Jön Türk Dergisi, Haz. Fatma Kılıç Denman, Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Merkez Vakfı, İstanbul 2010

Yenen, Mehmet- Kayserilioğlu Sertaç, “Tünel” **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul 1994, s. 308-309.

Yüksel, Mevlüt, “Mehmet Ziyaettin (Gözübüyük) Bey (1876-1944)”, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/mehmet-ziyaettin-gozubuyuk-bey-1876-1944/> (Son Erişim Tarihi: 30.03.2024).