

**29. Edebiyat-araba ilişkisine dair kavramsal bir çerçeve<sup>1</sup>****şaziye DURUKAN<sup>2</sup>****APA:** Durukan, ř. (2023). Edebiyat-araba ilişkisine dair kavramsal bir çerçeve. *RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*, (37), 495-513. DOI: 10.29000/rumelide.1406051.**Öz**

İnsan hayatında taşıma ve nakliye aracı olarak araba büyük bir öneme sahiptir. Arabanın taşıdığı bu önemi daha iyi kavrayabilmek için arabanın insan hayatındaki var oluş sürecini çok iyi takip etmek ve kavramak gerekir. Tekerleğin icadına kadar bir ulaşım ve nakliye aracı olarak kullanılan hayvanlar başta olmak üzere söz konusu icattan sonraki süreçte arabanın nasıl bir gelişim gösterdiği önemlidir. Bu bağlamda çalışmamızda at, eşek, deve, bisiklet, motosiklet, otomobil, sandal, kayık, vapur, tren, tramvay, uçak vs. eşya veya insan taşımak için kullanılan bütün vasıtalar araba adı altında ele alınmış, tarihi ve edebî incelemeler bu arabalar çerçevesinde yapılmıştır. “Araba”nın kavramsal olarak incelendiği, tarihi gelişiminin ve edebi eserlerde kazandığı anlamların belirlenmeye çalışıldığı bu çalışmada nitel veri toplama yöntemlerinden doküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada arabanın tarihi gelişimi Cumhuriyet dönemine kadar ele alınmış, edebî eserlerdeki kullanımı ise sözlü edebiyat döneminden başlanarak Tanzimat dönemi eserlerindeki kullanımıyla sınırlandırılmıştır. Arabanın sözlü dönemden itibaren taşıma ve nakliye aracı olmasının yanı sıra metaforik, sembolik anlamlar kazandığı, statü ve sosyo-ekonomik gösterge olarak algılandığı ve özellikle de Araba Sevdası ile birlikte araba ile sahibi arasında kimlik-benlik-araba bütünleşmesine varacak bir ilişkinin ortaya çıktığı tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:**Kavram, araba, sosyal hayat, edebiyat, metin incelemesi

<sup>1</sup> Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.

**Çıkar Çatışması:** Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.**Finansman:** Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır.**Telif Haklı & Lisans:** Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmalarını CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.**Kaynak:** Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.**Benzerlik Raporu:** Alındı – Turnitin, Oran: %23**Etik şikayeti:** editor@rumelide.com**Makale Türü:** Araştırma makalesi, **Makale Kayıt Tarihi:** 04.09.2023-**Kabul Tarihi:** 20.12.2023-**Yayın Tarihi:** 21.12.2023; **DOI:** 10.29000/rumelide.1406051.**Hakem Değerlendirmesi:** İki Dış Hakem / Çift Taraflı Körleme

<sup>2</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Balıkesir Üniversitesi, Necatibey Eğitim Fakültesi, Türkçe Eğitimi ABD / Dr., Balıkesir University, Necatibey Faculty of Education, Department of Turkish Education (Balıkesir, Türkiye), saziyeayali@balikesir.edu.tr, **ORCID ID:** 0000-0001-6649-3483, **ROR ID:** https://ror.org/02tv7db43, **ISNI:** 0000 0004 0596 2188, **Crossreff Funder ID:** 501100004491

**Adres** | **Address**

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

**e-posta:** editor@rumelide.com**e-mail:** editor@rumelide.com,**tel:** +90 505 7958124**phone:** +90 505 7958124

## A conceptual framework for the relationship between literature and cars<sup>3</sup>

### Abstract

The car has a great importance in human life as a means of transportation and transportation. In order to better grasp this importance of the car, it is necessary to follow and comprehend the process of the car's existence in human life very well. The development of the car in the period after the invention of the wheel is important, especially the animals used as a means of transportation and transportation until the invention of the wheel. In this context, in our study, all vehicles used to transport goods or people such as horses, donkeys, camels, bicycles, motorcycles, automobiles, boats, boats, ferries, trains, trams, airplanes, etc. were considered under the name of car and historical and literary studies were made within the framework of these cars. In this study, in which "car" is examined conceptually, its historical development and the meanings it has gained in literary works are tried to be determined, document analysis method, one of the qualitative data collection methods, was used. In the study, the historical development of the car is discussed until the Republican period, while its use in literary works is limited to its use in the works of the Tanzimat period, starting from the oral literature period. It has been determined that the car has gained metaphorical and symbolic meanings as well as being a means of transportation and transportation since the oral period, that it has been perceived as a status and socio-economic indicator, and that a relationship between the car and its owner has emerged, especially with Araba Sevdası, to the point of identity-self-car integration.

**Keywords:** concept, car, social life, literature, text review

### Giriş

Kavram, "cisimleri, nesnelere veya olayları benzerliklerine göre sınıflayıp bu sınıfları bir çatı veya ad altında toplamaktadır. Aynı zamanda kavram bireylerin terimlere yükledikleri anlamlar ve terimleri duyduklarında beyinlerinde oluşan soyut düşüncelerdir (...) Kuvvet, ivme, hız, element, iletken, demokrasi vb. gibi bilimsel terimlere yüklediğimiz anlamların tamamı bizim o konudaki kavramsal anlayışımızı oluşturur. Kavramlar, kavramsal çerçevenin temelini oluşturan ilgili alandaki temel bilgi taşlarıdır" (Çepni, 2021, s. 207). Kavramsal çerçeve de "eserlerde kullanılan anahtar kavramlar ve bu kavramlar arasındaki ilişkilerin genelden özele doğru bir örüntü şeklinde sunulduğu, o çalışma için ilgili kavramların tanımlanıp sınırlarının çizildiği bölümdür" (Çepni, 2021, s. 207). Bu bağlamda arabanın ortaya çıkışından itibaren geçirdiği tarihsel gelişim ile edebiyatımızda sözlü dönemden başlayarak yazılı eserlerde nasıl kullanıldığını, sadece taşıma ve nakliye aracı olarak mı yer aldığını yoksa kavrama farklı imgesel anlamlar yüklenerek öneminin farklı boyutlara ulaşım ulaşımadığını görmek, eserlerde sürekli karşımıza çıkan araba kavramının anlamsal genişliğini ortaya koymak bakımından önem taşır.

Türkçe sözlük ve ansiklopedilerde araba "tekerlekli, motorlu veya motorsuz her türlü kara taşıtı (TDK Türkçe Sözlük, 1988, s. 79); "insan ve eşya taşımaya yarayan tekerlekli kara taşıtı (Büyük Lûgat ve

<sup>3</sup> It is declared that scientific and ethical principles were followed during the preparation process of this study and all the studies utilised are indicated in the bibliography.

**Conflict of Interest:** No conflict of interest is declared.

**Funding:** No external funding was used to support this research.

**Copyright & Licence:** The authors own the copyright of their work published in the journal and their work is published under the CC BY-NC 4.0 licence.

**Source:** It is declared that scientific and ethical principles were followed during the preparation of this study and all the studies used are stated in the bibliography.

**Similarity Report:** Received - Turnitin, Rate: 23

**Ethics Complaint:** editor@rumelide.com

**Article Type:** Research article, Article Registration Date: 04.09.2023-Acceptance Date: 20.12.2023-Publication Date: 21.12.2023; DOI: 10.29000/rumelide.1406051

**Peer Review:** Two External Referees / Double Blind

Adres | Address

*RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*

*RumeliDE Journal of Language and Literature Studies*

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

Ansiklopedi, 1990, s. 605); “İki ya da dört tekerlekli, hayvan gücüyle çekilen taşıt”, “Dört tekerli, motorlu küçük taşıt (Püsküllüoğlu, 1995, s. 122) şeklinde yapısına ve işlevine bağlı olarak tanımlanır. Çelik Gülersoy tarihsel sürece de atıf yaparak “araba insanlığın yüz binlerce yıllık uzun tarihi içinde yeni sayılabilecek, İstanbul’da ise dünya örneklerine ve Batı yaşamına göre daha da yeni tarihlerde ortaya çıkmış, hayvan koşulu bir taşıma aracıdır” şeklinde tanımlamıştır. (Gülersoy, 1993, s. 289).

Söz konusu sözlük ve ansiklopedilerde dikkat çeken taraf arabanın sadece kara taşıtı olarak tanımın merkezine yerleştirilmesidir. Oysa bir yerden başka bir yere insan veya eşya taşımak şeklindeki temel işlevini düşündüğümüzde arabanın deniz, demir, hava yolu ile taşıma işlevini yerine getiren vasıtaları da kapsadığını söylememiz gerekir. Bu durumda arabanın yapısındaki öğeler de sadece tekerlek, motor olarak sınırlandırılmaz. Dolayısıyla çalışmamızda, tarihimiz boyunca, ulaşım, ticaret, nakliye hatta haberleşme için kullanılan bütün vasıtaları araba olarak değerlendirecek her bir vasıtaya kısa kısa değineceğiz.

Eski Türkçede araba, “kölüngü, kölüg” (Ögel, 1978) kelimeleriyle karşılaşılır ve arabaların çeşitlerine göre kelimeler de çeşitlilik gösterir. Bahaeddin Ögel’in verdiği bilgiye göre; eski Türkler yük hayvanı veya taşıma vasıtasına “kölüg” derler. “kölüngü” sözü de bu kökten türer. “Tergen” ile “telegen” Moğol kavimlerinin iki ünlü araba adıdır ve Türklerde pek görülmez. Bu çeşit arabalar, Anadolu Türklerine sonradan “talaka, talika” şeklinde girer. “Araba” sözü ise Türklerde daha geç çağlarda görülür. Araba, Doğu Türkistan’dan Orta Avrupa’ya kadar uzanan bütün Türk kesimlerinde söylenen bir sözdür. Altay Türklerinin birçok kesimleri de arabaya “abra” der. Kırgız, Doğu Türkistan ve Kazan Türkleri ise arabaya “arba” der. “Kaçka, koşka”, Anadolu’da üstü açık ve iki tekerlekli arabalara verilen addır. “Kağrı” iki tekerlekli arabadır. Uygur kitaplarında bir “taşıma vasıtası olarak araba” için “kanglı kölük”, at arabası için de “kanglı” denir. 11. yüzyılda ise kanglı sözünün anlamı biraz daha değişir ve “kağrı”, üstüne ağırlık yüklenen bir “ağır yük arabası” olur. Kağrı, Anadolu’da ise ağaç tekerlekli öküz arabaları için söylenir (Ögel, 1978).

Araba, Orta Asya’da çok eski çağlardan beri bilinen bir taşıma aracıdır. İlk arabaların yük taşımaya mahsus, öküzler tarafından çekilen ilkel taşıma araçları olduğu düşünülür. At, arabaya öküzden sonra koşulur. Nitekim at, hem göçebe hem de yerleşik Türk kültür ve medeniyet tarihinde önemli bir yere sahip olduğu gibi öncelikle bir savaş tekniği olarak savaşlarda kullanılır. Araba, özellikle bu bölge halkının günlük hayatında önemli bir rol oynar. “*Bu bölgede iki türlü araba vardır. Biri sürücünün arkaya oturup dizginle idare ettiği Harizm ve Kaşgar arabası, diğeri ise sürücünün at üzerine binip kısa gem ile idare ettiği Türkistan ve Hokand arabasıdır*” (İpşirli, 1991, s. 243).

Erhan Afyoncu ve Coşkun Yılmaz’dan<sup>4</sup> edindiğimiz bilgiye göre; Osmanlı döneminde arabanın Batı toplumlarındaki gelişim sürecine paralel olarak kullanılması ve gelişmesi istenmişse de gerek İstanbul’daki sokakların durumu gerekse hükümdarların politikaları nedeniyle araba, daha yavaş ve dönemin şartlarına göre bir gelişim göstermiştir. Bu dönemde arabanın kullanımı genellikle çeşitli mal ve eşyaların taşınmasına dayalıdır. İstanbul’un dar ve engebeli sokaklarında bu taşıma işi için yükün ağırlığına ve cinsine göre öküz arabaları, at ya da eşek hamalları kullanılır. Bunun dışında şehirde atla ya da arabayla dolaşmak sadece devlet ricâline verilen bir hakktır. Yalnızca kadınlar şehir içinde bir yere gitmek istediklerinde at veya öküz arabasına binmek veya kayıktan yararlanmak hakkına sahiptir. Bu durum II. Selim ve özellikle III. Murat döneminden itibaren değişmeye, araba kullanımını yaygınlaşmaya

4 Osmanlı Devleti zamanında arabanın (at, atlı araba, buharlı araba, otomobil, toplu taşıma araçları, bisiklet) gelişimi için E. Afyoncu, C. Yılmaz tarafından yayınlanan Osmanlı İstanbul’unda Otomobil isimle kaynaktan faydalanılmıştır. Detaylı bilgi için bkz: Afyoncu, E., Yılmaz, C. (2020). Osmanlı İstanbul’unda Otomobil. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

başlar. Özellikle de kadınları taşıyan arabalar, şehir sokaklarında daha fazla görünür olurlar. 17. yüzyıldan itibaren ise arabalar, daha geniş kullanım alanları bulur; saray merasimlerine dahil oldukları gibi artık devlet erkânının da teveccühünü kazanmaya başlar. Önceki devirlerde Osmanlı padişahları arabaya binmeyi ayıp saydıkları ve sadece hastalık gibi zorunlu durumlarda arabayı kullandıkları hâlde 17. yüzyıldan itibaren padişahların da arabaya binmeleri istisna olmaktan çıkar. IV. Mehmet döneminde ise arabalar, saray mensuplarının esas ulaşım vasıtası hâline gelir. Özellikle “Lale Devri”nde gündelik kullanım için de Fransız asilzadeleri taklit edilerek içleri aynalarla, çiçekli vazolarla süslü zarif binek arabalar yapılır. Dolayısıyla artık araba merakı sadece sarayla sınırlı kalmayıp devlet ricali ve zengin kişiler için de moda hâline gelir. 19. yüzyılda devlet ve toplum hayatında Batılılaşma resmi bir politikaya dönüşünce İstanbul’un ulaşım vasıtaları da bundan etkilenir ve II. Mahmut araba kullanımıyla ilgili birçok serbestlik tanır. Böylece 19. yüzyılda faytondan landona, paroşelden sandık arabaya kadar İstanbul sokak ve caddelerinde birçok araba görülür. Bu arabalar içerisinde en yaygın kullanılanı koçu arabasıdır. Bunlar dört tekerlekli, oda şeklinde üzeri çemberlerle örtülü, seyyar bir merdivenle binilen ve kapısı arkada olan arabalardır. Hantolar ise daha çok saray kadınları tarafından tercih edilen süslü bir arabadır. Şaryo (cahriot), talika ve kâtip odası da bu dönemde kullanılan arabalar arasındadır. Arabanın Osmanlı toplumunda tam anlamıyla yaygınlık kazanması ise Abdülmecit döneminde olur.

Osmanlı Devleti otomobille ise ilk olarak buharlı/vapeur arabalar vasıtasıyla tanışır. Bu arabaların getirilmesi için gerekli yazışmalar yapılır fakat bu arabalar İstanbul’a gelemmez. Bunun yerine omnibüsler yaygınlık göstermeye başlar. II. Abdülhamit döneminde elektrikli araba getirilmesi için de girişimlerde bulunulur.

Toplu taşıma arabaları yaygınlaşmaya başlar. Bu bağlamda atlı tramvay ve halkın “dolmuş” adını verdiği omnibüs, ilk büyük arabalar olarak değerlendirilebilir. İki toplu taşıma aracı da büyük bir rağbet görür fakat sokakların darlığı ve kazaların artması da şikayetlere sebep olur. Toplu taşımanın bir başka aracı da trenlerdir. Şehir içi taşımacılığında banliyö trenleri kullanılır. 1912’deki Balkan Savaşı nedeniyle devlet atlı tramvayların atlarına el koyar. Böylece atlı tramvaylar kullanımdan kalktığı gibi bu arabanın yerini elektrikli tramvay alır.

Osmanlı’da önce ismi duyulan sonra yaygın bir biçimde kullanılmaya başlayan bir diğer araba, velospid/bisiklettir. Dergi ve gazetelerde velospidle ilgili birçok resimli tanıtım yazıları, teknik yazılar ve haberler yer alır. Velospid kullanımı İstanbul’da yaygınlaştıkça bu araçla ilgili sağlık açısından zararlı olduğuna ve çocukların kullanımına uygun olmadığına dair birçok haber çıkmaya başlar ve devlet velospid kullanımıyla ilgili birtakım düzenlemeler yapar. 20. yüzyıla gelindiğinde artık Osmanlı topraklarında velospidin yanında benzinle çalışan otomobiller görülmeye başlar. Fakat bu arabaların işletilmesine izin verilmez ve gümrüğe getirilen bütün benzinli otomobiller gönderilir. Bunun yerine gaz motorlu otomobil arabaları görülmeye başlanır fakat bu arabaların da İstanbul’a girmesi yasaklanır. Bu arabaların yasaklanmasının en önemli gerekçesi ise şehrin yollarının bu arabaların kullanımı için henüz hazır olmamasıdır. İstanbul’da yaygınlaşan velospidin bir de benzinle çalışan bir modelinin olduğu halk tarafından bilinse de İstanbul’da henüz görülmemiştir. Fakat bir Osmanlı vatandaşı 1905’te Avrupa’dan ilk benzinli velospidi İstanbul’a getirir. Osmanlı yönetimi bu arabanın kullanımını da yasaklamak istese de İstanbul’un gündelik hayatında yaygınlaşmaya başlar. Hatta velospidin yaygınlaşmasıyla birlikte adlandırılmasında da bir değişikliğe gidilerek velospid yerine bisiklet kelimesi kullanılmaya başlanır. Bisikletin yanında motosikletler de ulaşımında yerini alır.

Osmanlı idaresi, İstanbul’da bir taraftan otomobil kullanılmasına ve işletilmesine izin vermezken diğer taraftan “renar/ronar katarı” veya “otomobil tren” olarak da adlandırılan renard katarlarının alımı için girişimde bulunur. Katarlar denenir fakat başarısız bulunduğu için alınmaktan vazgeçilir.

<b>Adres</b>	<b>Address</b>
--------------	----------------

*RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*

*RumeliDE Journal of Language and Literature Studies*

**e-posta:** editor@rumelide.com  
**tel:** +90 505 7958124

**e-mail:** editor@rumelide.com,  
**phone:** +90 505 7958124

II. Meşrutiyetin ilanıyla birlikte otomobille ilgili birtakım yasaklar kaldırılır ve otomobil günlük hayatta daha fazla kullanılmaya başlanır. Fakat bu durum beraberinde petrol depolama sorununu getirir. Ayrıca İstanbul’da imtiyaz sahibi olan otobüs şirketlerinin sayısı artmaya başlar. Kötü yol ve iklim şartlarından ötürü yük taşımada kamyonu duyulan ihtiyaç fark edilir. Artık 1913 yılına gelindiğinde ise otomobil Osmanlı halkının vazgeçilmez bir parçası hâline gelir.

Mondros Mütarekesi’nin imzalamasının ardından 13 Kasım 1918’de İstanbul’un işgal edilmesiyle birlikte devlet dairelerine ait arabalara ve halkın kullandığı şahsi otomobillere de el konur. İşgal şartlarından ötürü yolcu arabalarının tarifeleri yeniden düzenlenir.

1922’de ilk “şoför mektebi” kurulur ve burada halka haftanın belli gün ve saatlerinde dersler verilir. 1923’e gelindiğinde İzmir’in kesin olarak düşman işgalinden kurtarılmasıyla birlikte İstanbul’daki işgal havası da artık yavaş yavaş yok olmaya başlar. İşgal kuvvetlerinin el koyduğu arabalar geri alınmaya başlanır (Afyoncu ve Yılmaz, 2020).

Deniz arabacılığının Türk tarihindeki gelişimini veren en eski kaynak Oğuz Kağan destanıdır. Söz konusu destanda kayığın nasıl icat edildiği kısaca anlatılır. Lakin Türklerin deniz ve denizcilik faaliyetlerine hız ve önem verecek bir geçmişleri bulunmadığını söylemek gerek. Çünkü Türk devletleri konargöçer yaşam tarzının benimsendiği dönemlerde genellikle kıta içlerinde ve denizlerden uzak bölgelerde bulunmuşlar, sürekli sürüleriyle at üzerinde yeni yeni otlak bölgeler aramışlar ve zaman zaman sadece nehir veya göl kıyılarında konaklamışlardır. Bu nedenle Türk devletlerinde denizciliğin gelişmesi mümkün olmamıştır. Dolayısıyla kaynaklarda Türklerde denizciliğin öncelikle askeri faaliyetlerle 11. yüzyılda Antalya ve Sinop’un alınmasıyla başladığı belirtilir. Türklerde deniz ulaşımının gelişimine dair kısaca bilgi vermek gerekirse Ünal Özdemir’den şu bilgileri ediniriz: Küçük Asya Türklerinin bilinen ilk amirali Çaka Bey’dir. Ondandır birkaç asır sonra Akdeniz’in cihanşümül denizcilik tarihi içinde ismi geçen amiraller Barbaros Hayrettin, Oruç Reis, Turgut Reis, Uluç Ali Reis’tir. Üç asrın içinde Türklerin Akdeniz’deki denizciliğin dengesini değiştirdikleri görülür. Hiç şüphesiz Piri Reis gibi haritacılığı ile tanınan; 16’ncı asırda Hint Okyanusu’na çıkan kaptanların içinde Seydi Ali Reis gibileri de bilinir. XVI. yüzyılda Amerika’nın henüz yerleşime açık olmadığı bir dünyada, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını çevreleyen bütün denizlerde Türkler faaliyet göstermişlerdir. Selçuklular ile Türkler sürekli Batı’ya doğru akınlar düzenlemişlerdir. O zamana kadar daha çok kara ağırlıklı devletler kuran Türkler, Osmanlı Devleti’nin kuruluşu ile Marmara Denizi civarında Batı’ya doğru genişlemeye başlaması ile, devlet politikasının gereği olarak denizcilik faaliyetlerine daha fazla ağırlık vermeye başlamışlardır (Özdemir, 2015, s. 428). Bu bağlamda Osmanlı Devleti zamanında deniz arabası olarak kayık, sandal, gemi ve vapurun Batıdaki gelişmelerin takip edilerek kullanılmaya çalışıldığı göze çarpar. Buharlı gemi İstanbul’a gelene kadar İstanbul’da deniz taşımacılığı insan gücü isteyen deniz arabalarıyla sağlanır. İstanbul iskelelerinde ulaşımı sağlayan bu deniz arabalarının kayık, pereme ve mavna olduğu görülür. “Peremeler XVI. yüzyılda ve XVII. yüzyıl başlarında hâkim vasıta olarak dikkati çekmektedir. Kayık, XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul sahillerine hâkim olmuştur. Bunların yolcu nakledeni olduğu gibi zahire ve eşya nakledenine de kayık denirdi. Mavna daha ziyade eşya ve zahire nakliyatı için kullanılmaktadır (...) Her kayık ve pereme bir iskeleye bağlı olup, bağlı olduğu iskeleye ait yük ve yolcuyu taşımak mecburiyetindedir. Bağlı olmadığı iskeleden yolcu ve yük alan vasıtalar o iskelenin hasılatının dolayısıyla gümrük mahsulünün düşmesine sebep olacağı için bu esas bir kaide olarak sıkı bir şekilde takip edilmekte idi” (Orhonlu, 2011, s. 110-111). Bu dönemde iskelelerde bir de Pazar kayıkları vardır. Bu pazar kayıkları “Haliç’de dahi işletilmiştir. Aynı zamanda eşya taşımaktadır. Karşıdan karşıya geçmek veya muhtelif yerlere gitmek için bir iskeleye bağlı olmak üzere bulunmuşlardır. Para kazanmak gayesi ile muhtelif kimseler Pazar kayığı işlettikleri gibi, hayırsever şahıslar da pazar kayığı veya peremesinden elde edilecek hasılatı cami, mektep vs. gibi hayır eserlerine vakfetmişlerdir” (Orhonlu,

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

2011, s. 117). Bu kayıklarda kullanılan kürek sayısı ise kayık sahibinin sosyo-ekonomik seviyesinin bir göstergesidir. Orhonlu'nun ifadesine göre Sadrazam, Şeyhülislam ve diğer yüksek rütbeli memurlar 10 çifte kayıkla, Anadolu, Rumeli kazaskerleri ile İstanbul, Üsküdar, Galata beldeleri kadıları, hekim-başı ve diğer memurlar 8 çifte kürekli, sancakbeyi ve diğer aşağı rütbede bulunan şahıslar üç çifte kürekli kayık kullanabilirlerdi. (Orhonlu, 2011, s. 128). Buharlı geminin Osmanlı Devleti'nde de rağbet görmesi bu kayıkların önemini kaybetmesine sebep olur ve artık Osmanlı'da da yavaş yavaş buharlı gemiye geçiş başlar.

Buharlı gemiler Osmanlı'ya gelmeden önce Osmanlı Devleti'nin kalyon, fırkateyn, korvet, salope vs. gibi belli başlı savaş ve ticaret gemileri bulunmaktadır ve bu gemiler hem savaş hem de ticari amaçlara uygun devlet ve tüccarın isteğine bağlı olarak işlev görebilmektedir. Buharlı gemilerin Osmanlı'ya gelişi 19. yüzyılın ikinci çeyreğini bulur. Onur Çapar ve Levent Düzcü buharlı gemilerin Osmanlı'ya gelişini şöyle anlatır: Buharlı gemi Osmanlı'ya ilk kez İngiltere'den gelir fakat terim Fransızca "vapeur"dan alınır ve Türkçeye vapur olarak geçer. Ancak vapur tabiri daha çok küçük buharlı gemiler için tercih edilir; diğer büyük zırhlı gemiler ve savaş gemileri için kruvazör, torpidobot, gambot gibi isimler kullanılır. Osmanlı'da buharlı gemiye geçişin ilk adımları II. Mahmud döneminde atılır. 1828'de İngiltere'den ilk buharlı gemi (vapur) Swift, bir yıl sonra da Hilton Joliffe isimli ikinci buharlı gemi satın alınır. Bundan sonra Osmanlılar 1837'de kendi buharlı gemisini (Eser-i Hayr) inşa eder. İlk iki buharlı geminin satın alınmasından sonra 1837 yılında Osmanlılar, Tersane-i Amire'de ilk vapurlarını inşa etmeye başlarlar. Amerikalı mimar Rhodes'in yaptığı bu ilk vapur inşa çalışmalarındaki kızağa konulan geminin adı Eser-i Hayr'dır. Bu ilk yerli vapur hayırlı eser anlamına gelir. Osmanlıların Hazine-i Hassa Kumpanyası ile deniz ticaretinde vapurlardan yararlanma konusunda attıkları ilk adımdan yaklaşık 10 yıl sonra ikinci önemli değişimi başlatırlar. Bu yeni adım Cumhuriyet dönemine kadar etkisini gösterecek olan Şirket-i Hayriye'nin kuruluşudur (1851). Boğaziçi'nde yabancı vapurların 1830'lardan itibaren varlıklarını göstermesi, 1840'larda ise baskın bir şekilde artmasıyla Osmanlı yönetiminin ilk tepkileri Hazine-i Hassa vapurları ile olur. Ancak bu tepki yeterli değildir, çünkü Boğaziçi yük dışında yolcu taşımacılığında da çok büyük bir ticari hacmi ifade etmektedir. 1851'de Keçecizade Fuad ve Ahmet Cevdet Paşa'nın ortak çalışmaları ile Şirket-i Hayriye isimli bir vapur şirketi kurulur. Bu şirket Boğaziçi'nde vapur işletme hakkını üzerine alır, diğer tüm yabancı şirketleri buradan çıkarır. Şirket-i Hayriye tamamıyla yerli bir Osmanlı-Türk şirkettir. Boğaziçi'nde yolcu taşımak amacıyla kurulur. Şirketin ihtiyaç duyduğu vapurlar İngiltere'den satın alınır. Şirket-i Hayriye'nin kuruluş amacı Boğaziçi'nde yaşayan Osmanlı ahalisini iskeleler arasında taşımak ve bundan kâr elde etmektir. Tanzimat'ın ikinci padişahı Abdülaziz, veliahtlığından itibaren denizciliğe düşkün biridir. Tahta çıktığı tarihte (1861) dünyada henüz yeni zırhlı gemilere geçilmiştir. Sultan Abdülaziz dünya donanmalarındaki zırhlı gemi yarışının dışında kalmayarak bütçenin bir kısmını çağın en güçlü ve çelik konstrüksiyonlu bu zırhlı gemilerine ayırır. Osmanlı için böyle bir yola girmenin en önemli sebebi ise Adalar Denzinde (Ege) Yunanistan ve Karadeniz'de Rusya'nın tehditleridir. İster istemez bu iki büyük tehdiye karşı kıyıların korunması gereklidir ve her iki hasım devlet ancak güçlü savaş gemileri ile susturulabilir. Bu bağlamda Abdülaziz dönemindeki Osmanlı donanması Dünya'da en büyük üçüncü büyük deniz gücü, Akdeniz'de ise ikinci büyük donanma özelliğini kazanır. Abdülhamid döneminde ise yeni deniz teknolojilerinden zırhlı kruvazör, denizaltı ve torpidobot/gambot gemileri satın alınır, donanma yeni baştan kurulur. Meşrutiyetin ilanından sonra kurulan Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti halkın yardımlarıyla donanmaya savaş gemisi temin etmeyi amaçlar. Cemiyet bu amaçla Osmanlı coğrafyası başta olmak üzere Avrupa'nın az sayıda başkentinde ve Hindistan'da Müslüman halktan para toplar. Cemiyet ağırlıklı olarak Anadolu ve Rumeli'de şubeler açar. Nakdi paranın dışında tiyatro oyunları, yarışmalar düzenleyip, dergi çıkararak kendine gelir kaynağı yaratmaya çalışır. Cemiyet özellikle Donanma Mecmuası ve İttihat ve Terakki'nin basın organı olan Tanin aracılığıyla duyurularını yaparak

Adres	Address
RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi	RumeliDE Journal of Language and Literature Studies
e-posta: editor@rumelide.com	e-mail: editor@rumelide.com,
tel: +90 505 7958124	phone: +90 505 7958124

İşlam halkına ulaşmaya çalışır. Bu sayede birçok gemi donanma envanterine katılır (Çapar ve Düzcü, 2022, s. 1059-1066). Batı ülkeleri hem askeri hem de ticari amaçla buharlı gemilerden faydalanırken Osmanlı'da bu sistem tam anlamıyla kurulamaz. Osmanlı, buharlı gemileri daha çok askeri amaçla kullanır. Her ne kadar Şirket-i Hayriye kurulsada üç tarafı denizlerle çevrili bir devletin vapur/gemi işletmeciliğine gecikmesi, bu işletmelerin büyük bir bölümünün yabancıların elinde olmasına neden olur.

Hava yolu arabası tayyareler/uçakların kullanımı hususunda Osmanlı Devleti, Avrupa'daki gelişmeleri takip eder ve özellikle ordusunda faydalanmak üzere birçok girişimde bulunur: "Osmanlı Devleti ilk başta Avrupa'da bulunan ataşelerini bu konuda araştırma yapmaları için görevlendirmiş ve kısa bir süre sonra da 1911 senesinde havacılık işleriyle meşgul olması için Havacılık Komisyonu'nu kurmuştur. Bu tarih, günümüzde Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olarak kabul edilmektedir (...) 1912 senesinde Osmanlı Devleti'nin ilk pilotları unvanını alan Fesâ ve Kenan Beyler yurda dönmüşler. Aynı sene içerisinde Yeşilköy'de havacılık merkezi kurulmuş ve ilk uçaklar Fransa'dan alınmıştır. Fakat yaşanan mali sıkıntılar Osmanlı havacılığını sekteye uğrattığı için "tayyare ianesi" adı altında bir yardım kampanyası başlatılmış ve bu sayede Osmanlı coğrafyasının hemen hemen her yerinden bu yardıma katılım sağlanmıştır (...) Birinci Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılan Osmanlı Devleti ile İtilâf Devletleri arasında Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmış ve müttefik kuvvetlerin teçhizatlara el koyarak askerî yerleri ele geçirmesiyle Osmanlı havacılığı da tedricen sona ermiştir (Arı, 2017, s. 159-160). Osmanlıların uçaklardan, savaşlarda bombardıman için faydalansalar da daha çok keşif amaçlı kullandıkları görülür.

Cumhuriyet döneminden itibaren tramvaylar, otomobiller, bisikletler, motosikletler, trenler, vapurlar vs. gündelik hayatın içerisinde ulaşımı, nakliye, ticareti vs. sağlayan, teknik bakımdan çok büyük gelişim ve değişim gösteren ve insanlar için farklı farklı anlamlar kazanan arabalar olarak hayatın bir parçası hâline gelir.

## Yöntem

"Araba"nın kavramsal olarak incelendiği, tarihi gelişiminin ve edebî eserlerde kazandığı anlamların belirlenmeye çalışıldığı bu çalışmada nitel veri toplama yöntemlerinden doküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. "*Doküman incelemesi araştırılması hedeflenen olgunun yazılı kaynaklardaki analizidir. Doküman incelemesi, dokümanlara ayırma, orijinalliğini kontrol etme, dokümanları anlama, veriyi analiz etme ve veriyi kullanma olmak üzere 5 aşamadan oluşur*" (Yıldırım ve Şimşek, 2003, s. 146). Arabanın tarihi gelişimi ve edebî eserlerdeki kullanımı üzerinde duran çalışmada tarihi gelişimi Cumhuriyet dönemine kadar ele alınmış, edebî eserlerdeki kullanımı ise sözlü edebiyat döneminden başlanarak Tanzimat dönemi eserlerindeki kullanımıyla sınırlandırılmıştır. Araştırmamızda temel soru, araba kavramının tarihi ve edebî süreç içerisinde temel kullanım amacının ötesine gidip farklı imgesel anlamlar kazanıp kazanmadığıdır.

## Bulgular

### Edebiyat-Araba İlişkisi

Kültür tarihimiz içerisinde arabanın kullanım yeri, zamanı, şekli, değeri ve kazandığı imgesel anlamlar edebiyatımızın da konusu olmuş ve edebiyat tarihimiz içerisinde neredeyse tüm araba çeşitleri edebi metinlerde mutlaka yer bulmuştur. Bu metinlerde arabaların kronolojik olarak hangi işlevde ve anlamda kullanıldığının daha net görünmesi için eserleri sözlü ve yazılı eserler şeklinde gruplayarak incelemek yerinde olacaktır.

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

### Sözlü Edebiyatta Araba

Atın Türk sosyal hayatında nasıl yer aldığına dair en eski kaynaklardan biri M.Ö. 7. yüzyılda yaşamış olan Saka hükümdarı Alp Er Tunga'nın İranlılarla yaptığı savaşı anlatan Alp Er Tunga destanıdır. Destanın metni günümüze ulaşmamıştır. Fakat bu destandan Göktürk Abideleri, Divan-ı Lügati't-Türk gibi birçok kaynakta bahsedildiği bilinmektedir. Alp Er Tunga destanından bahseden kaynaklar vasıtasıyla Alp Er Tunga'ya yazılmış bir sagu olduğu bilinmektedir. Bu ağıtın bir kıtasında “at” kelimesi şöyle geçer:

Begler atın urgurup  
Kadgu amı turgurup  
Mengzi yüzi sargarup  
Korkum angar türülür (Tekin,1989, s. 9-11)

Sagunun bu kısmında bir binek hayvanı olarak kullanılan atın, beyle birlikte algılandığı, ikisinin bütünlük içinde görüldüğü anlaşılmaktadır. Destanın bütünü elimizde olsaydı ihtimal Türk/bey/at ilişkisinin niteliklerine ve ayrıntılarına dair çok daha önemli bilgilere ulaşabilirdik.

Atın Türk sosyal hayatında yer almasına dair derli toplu olarak ulaşılan ilk anlatı M.Ö. 209-174 tarihleri arasında hükümdarlık yapmış olan Hun hükümdarı Mete'nin hayatı etrafında teşekkül eden Oğuz Kağan destanıdır. Destanda Oğuz Kağan'ın binmeyi en sevdiği atın, “al at” ya da “alaca at” olarak adlandırıldığı görülür. Atların renklerine göre ayrıldığı ve “açık renkli atların önemli ve yüksek rütbeli kişilere” (Esin, 1995, s. 60) ait olduğuna dair ifadeler vardır. Atların savaş ganimeti olarak alınması da söz konusudur. Oğuz Kağan'la Çürçüt Kağan arasında geçen savaşta Oğuz Kağan, Çürçüt Kağan'ı öldürür, bu savaş sonunda birçok mal ve ganimet elde eder. Bu ganimetlerin içerisinde at sürüleri de vardır. Destanda dikkati çeken bir diğer husus, bu ganimetleri taşıyacak at, katır ve öküzün yetmemesidir. Buradan o dönemde atların, katırların ve öküzlerin yük taşıma aracı olarak kullanıldığı bilgisini ediniriz ki daha ötesi destanda atların, katırların ve öküzlerin yetmemesi üzerine “kağrı”nın icadına yer verilmesi ve kağrı ile Kanglı boyu arasında ilgi kurulmasıdır. Destanda atların, katırların ve öküzlerin ganimetleri taşımaya yetmemesi ve “kağrı”nın icadı şu sözlerle ifade edilir:

Oğuzun askerleri, beyleri bütün halkı  
Düşmanda ne bulusa toplayp hepaldı  
Atlar ile öküzler, katırlar az gelmişti  
Yığılmış yükler ise ta dağları geçmişti  
Oğuz'un bir eri vardı, akıllı, tecrübeli,  
Barmaklığı-Cosun-Billig, yatgındı işe eli,  
Bir kağrı arabası yapıp koydu içine  
Oğuz'un bu ustası devam etti işine,  
Kağrıyı çekmek için canlı öne koşuldu  
Cansız alıntılarda üzerine konuldu  
Oğuz'un beyleriyle halkı şaştılar buna,  
Onlar da kağrı yaptı özenmişler ona,  
Kağrıları yürür iken derlerdi: “Kanga! Kanga!”  
Bunun için de dendi bu halka “Kangaé  
Oğuz bunu görünce güldü kakhaha ile  
Dedi: “Cansız çeksın canlılar kanga ile

Adres | Address

*RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*

*RumeliDE Journal of Language and Literature Studies*

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

Adınız Kangalug olsun, belgeniz de araba”

Bıraktı onları gitti başka tarafa (Ögel, 1993, s. 60-61).

Dede Korkut hikâyelerinde de at, beylerin hem binek hayvanı hem dostudur. Nitekim Türklerde atsız bir han, bey ya da kahraman düşünülemez. Dirse Han Oğlu Boğaç Han Boyu hikayesinde, Dirse Han’ın oğlunun boğayı öldürmesi üzerine Dede Korkut çağırılır ve bu oğlana ad koymasđ istenir. Ad koyma töreninde Dede Korkut şu sözleri söyler:

Hey Dirse Han,

Oğlana beylik ver, taht ver,

Erdemlidir;

Boynu uzun bidevi at ver, biner olsun,

Hünerlidir;

Ağıldan tümen koyun ver bu oğlana, şişlik olsun (Gökyay, 1976, s. 7).

Bu sözlerden Dede Korkut hikayelerinde de bir yiğitlik görüldüğü vakit at hediye edildiği, atın uzun boyunlu olanının makbul olduğu ve kahramanların at bindiği anlaşılmaktadır. Dede Korkut hikayelerinin neredeyse hepsinde farklı durumlarda dahi bu sözlerin söylendiği görülür. Kahramanlık gösterildiğinde, kız alınıp kız verildiğinde vs. bu sözler tekrarlanır ve bu hediyeler verilir. Örneğin Bamsı Beyrek hikayesinde bezirganlar Bamsı Beyrek’e hediyeler alırlar ve bu hediyelerin arasında boz aygır da vardır.

Bu metinlerden anlaşıldığına göre Türklerde at, oldukça erken bir dönemde bir binek ve taşıma vasıtası olarak kullanılmış; hatta bir savaş ganimeti olarak değerlendirilmiştir. Daha da önemlisi beylerle at arasında kurulan bağa yer verilmesidir.

Türk tarihinde araba olarak kullanılan tek vasıta elbette ki at değildir. Kaldı ki at Türklerde araba olarak kullanılmasından ziyade beylerin, hanların binek hayvanı ve savaş aracı olması bakımından daha büyük önem taşır. At evcilleştirilene kadar eşek, katır, öküz gibi hayvanlar arabaya koşulur, atın evcilleştirilmesinden sonra yük ve eşya taşımak için at da kullanılır. Bu bakımdan eşek, katır, öküz, deve gibi hayvanlar da Türk sosyal hayatında araba olarak kullanılması bakımından önem taşır. Bu önem İslamiyetin kabulünden önceki dönemlerden itibaren Türk edebiyatına ve folkloruna da yansır. Eşek ve devenin arabaya koşulmasıyla ilgili edebi ürünlerin daha çok halk edebiyatı ürünleri etrafında teşekkül ettiği görülür. Oğuz Kağan destanında geçen “Oğuzun askerleri, beyleri bütün halkı/Düşmanda ne bulusa toplayıp hepaldı/Atlar ile öküzler, katırlar az gelmişti/Yığılmış yükler ise ta dağları geçmişti” sözlerinden anlaşılacağı üzere daha o dönemde eşek ve öküzler yük taşıma amacıyla kullanılır. Masallarda eşek, ya binilen ya da yük taşıyan bir varlık olarak karşımıza çıkar. Aynı zamanda eşek, sınıfsal statüyü göstermesi bakımından da önem taşır. Nitekim zengin insanların atları olurken eşeği olan insanlar genellikle sıradan, köy insanlarıdır. “Muğla’dan derlenen ‘Keloğlan ile Yaşlı Annesi’ ve Kahramanmaraş’tan derlenen ‘Keloğlan ile Eşeği’ masallarında eşek sıradan, fakir bir köylünün asgari koşullarda sahip olduğu binek hayvanı hükmündedir” (Akbulut, 2020, s. 27). Efsanelerde eşeğin en çok kullanılan vasıflarından biri yük taşımasıdır. “Amasya’dan derlenen ‘Baykuş ve Sırıklı Dede’ efsanelerinde, Edirne’den derlenen ‘Evliya Kasım Paşa III’ adlı efsanede” (Akbulut, 2020, s. 37-38) eşek, yük taşıması bakımından kullanılmıştır. Eşeğin binek hayvanı olarak kullanıldığı efsanelere ise “Edirne’den derlenen ‘Kadı Bedreddin’ efsanesini, Kırşehir’den derlenen ‘Garibin Duası’ efsanesini” (Akbulut, 2020, s. 38-39) örnek verebiliriz. Fıkraları incelediğimizde akla ilk eşeğiyle bütünleşen Nasreddin Hoca gelir. Nasreddin Hoca fıkralarında görüldüğü üzere eşek, Hoca’nın en yakın arkadaşıdır ve Hoca fıkralarda her daim eşeğinin sırtındadır. Hoca eşeğini hem binek hayvanı hem de yük taşıma aracı olarak kullanır. Türkülerde ve manilerde de eşek, yine yük taşıma aracı olarak karşımıza çıkar. Bir

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

kına türküsünde geçen “Getir ana urganları/Yükletelim yorganları/Getir baba eşekleri/Yükletelim döşekleri/Getir ağa katırları/Yükletelim bakırları” (Yılmaz, 2010, s. 307-308) sözleriyle eşek ve katırın yük taşıma aracı olarak kullanıldığı görülür. Aynı şekilde manilerde de “Yükledim katırma/Çamın çıralarını/Göremezsün güzelim/Yürek yaralarımı” (Aydın, 2000, s. 72) sözlerinden yük taşımak için kullanıldığı anlaşılır.

Türk tarihinde araba olarak kullanılan diğer araçlardan kayık, sandal, gemi gibi su yolu ulaşımı ve taşımacılığında büyük önem taşıyan araçlar da edebiyatın içerisinde kendilerine yer bulurlar. Kayığın icadıyla ilgili ilk bilgiye Oğuz Kağan destanında rastlanır. Oğuz Kağan ve beyleri İdil(Volga) Nehri’ne geldiklerinde Oğuz Kağan bu nehri nasıl geçeceklerini sorar. “Oğuz Han’ın bir bilgini İtil (Volga) nehrini geçmek için asırlık ağaçların içini oyarak ‘Kıpçak’ yani ‘kayık(gemi)’ yapmış, yaptığı bu su vasıtalarıyla Oğuz Han’ın orduları nehrin karşı tarafına geçerek düşmanı mağlup etmiş ve ganimetleri rahatlıkla nehirden taşıyabilmişlerdi. Bunun üzerine Oğuz, bu buluşu gerçekleştiren kişiye ‘içi oyulmuş ağaç’ anlamına gelen Kıpçak adını vermiş, mucit Kıpçak Bey’in nesli de o günden itibaren Kıpçak boyu olarak anılmaya başlamıştır” (Yakıcı, 2003, s. 416). Bu kısım Oğuz Kağan destanında şöyle geçer:

“Sonra Oğuz Kağan askerleriyle İtil adındaki ırmağa geldi. İtil büyük bir ırmaktır. Oğuz Kağan onu gördü ve:

‘İtil’in suyunu nasıl geçerez?’ dedi.

Asker arasında iyi bir bey vardı. Onun adı Uluğ Ordu Bey idi. O akıllı bir erdi; gördü ki bu yerde pek çok dal ve pek çok ağaç... O ağaçları kesti ve bu ağaçlara yattı, geçti. Oğuz Kağan sevindi, güldü ve:

‘Sen burada bey ol; senin adın Kıpçak bey olsun.’ Dedi (Sakaoğlu ve Duymaz, 2002, s. 223).

Dede Korkut Kitabı’nda “gimi” kelimesi kullanılır ve “ağaç gimileri oynadan su” şeklinde geçer.

### **Yazılı edebiyatta Araba5**

Göktürk metinlerinde atın mitolojik dönemdeki işlevlerinin ve anlamlarının devam ettiği; atın binek, hız ve güç bakımından tercih edildiği, çeşitli eşyaların üretiminde at derisinin kullanıldığı ve yine at ile bey arasında kurulan ünsiyete değinildiği görülmektedir. Hem atıf yaptığımız bağlamda hem de atın başka hangi amaçlarla kullanıldığına dair Orhun Yazıtları’ndan bazı örnekler verebiliriz:

“(D 32) Kül Tigin yadağın oplayu teğdi. Oñ Totok yurçın yaraklığ eliğın tutdı, yaraklığdı kağanka ançuladı. Ol süğ anta yok kışdımız.

Bir otuz yaşına Çaça Senünke sünüşdümüz. Eñ ilki Tadıkıñ Çorıñ boz [atıñ binip teğdi. Ol at anta] (D 33) ölti. Ekinti İşbara Yamtar boz atıñ binip teğdi. Ol at anta ölti. Üçünç Yeğen Siliğ Beğın kedimliğ toruğ at binip teğdi. Ol at anta ölti. Yarıkınta yalmasınta yüz artuk okun urtı yüz[iñe] başına bir t[eğmedi.....]” (Tekin, 1995, s. 47-48).

Develer, göçebe topluluklarda, kervanlarda, savaşlarda hatta güreşte gücünden ve dayanıklılığından yararlanan hayvanlardır. Özellikle çöl coğrafyasında ve sert iklim şartlarının hâkim olduğu yerlerde büyük önem taşır. Deve yetiştiriciliğiyle Türklerin de eski çağlardan itibaren uğraştığı bilinir. Hatta develerin ilk Orta Asya’da evcilleştirildiği ve hörgüçlü develerin Orta Asya devesi olarak kabul edildiği fikri yaygındır. Türkler, sosyal hayat içerisinde diğer hayvanlarda olduğu gibi develerin de etinden, sütünden, gücünden faydalanmış ve deveyi hem binek hayvanı hem de yük taşıma aracı olarak

<sup>5</sup> Bu bölüm, Eski Türkçe, Orta Türkçe, Osmanlı Türkçesi dönemleriyle Tanzimat döneminde yazılan edebi metinlerle sınırlandırılmıştır.

**Adres** | **Address**

*RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*

*RumeliDE Journal of Language and Literature Studies*

**e-posta:** editor@rumelide.com  
**tel:** +90 505 7958124

**e-mail:** editor@rumelide.com,  
**phone:** +90 505 7958124

kullanmıştır. Bu bakımdan develere verilen değer edebi eserlere de yansımıştır. Göktürk Abideleri'nde Tonyukuk Yazıtı'nın Güney yüzünde deve şu şekilde geçer:

“(G3) Tinsi Oğlı ayıtğma tağka teğmiş idi yok ermiş. Ol yerke ben Bilge Tunyukuk teğürtük için (G4) sarığ altun, ürün kümüş, kız koduz, eğri tebi, ağı buñsız kelürti” (Tekin, 1995, s. 92).

“(G3) Tanrı Oğlu denilen dağlara (kadar) vardığı hiç yok imiş. O topraklara (Türk halkını) ben Bilge Tunyukuk götürdüğüm için (G4) sarı altınları, beyaz gümüşleri, kızları kadınları, hörgüçlü develeri ve ipekli kumaşları fazlasıyla (önümüze) getirdiler” (Tekin, 1995, s. 93).

Uygurlar döneminde yerleşik hayata da geçilmesiyle birçok alanda değişim ve gelişim yaşanır. Tarım ve hayvancılık gelişir. Hayvancılığın gelişmesi, nakliye ve yük taşımacılığında, ticarete ve dini törenlerde güçlü ve güzel at ve deve yetiştiriciliğini beraberinde getirir. Bu bakımdan hem at hem de at arabaları çok yaygındır. Uygurlarda at, öncelikle atalarıyla olan bağ açısından önem taşır. “IV. yüzyılda Uygurların atalarının ‘Kaoche’ yani ‘yüksek at arabaları’ olarak çağrıldığı” (Kamalov, 2002, s. 162) bilinir. Ayrıca atın Türklerdeki önemi İrk Bitig’de birçok yerde geçmektedir. Özellikle “ak at” ve “ala at” hem mitolojik hem de kullanım bakımından eserde birçok yerde geçer. Hacer Tokyürek’in Shōgaito’dan yaptığı bir alıntıyla verdiği bilgiye göre; “Eski Uygurcada ‘atlıg yañalıg kañlılıg yadağın alkunı bildeçi burhan bahşıka baralım tip’ ‘atlı, filli, savaş arabalı ve yaya ile her şeyi bilen Buddha üstada varalım diye’ şeklinde ifade edilen atlı süvari birliği, gerçek hayattaki savaştan ziyade Buddha’nın kötülöklere karşı yapmış olduğı mücadelesini ifade et[mesi]” *atlıg* kelimesinin burada mitolojik bir anlamda kullanıldığını gösterir (Tokyürek, 2013, s. 253-254). Yine Eski Uygurcada Tokyürek’in verdiği bilgiye göre “*aş içkü ton kedim orun töşek at yaña kañlı kölüg erdini yinçü ed tavar üze tapıntım’ ‘Yiyecek, içecek, elbise, ev, döşek, at, fil, araba, mücevher, inci (gibi) mala mülke bağlandım’ örneğinde ise at, zenginlik belirtilerinden biri olarak gösterilir*” (Tokyürek, 2013, s. 254).

Uygur metinlerinde erkek deve olarak “buğra” kelimesinin kullanıldığını görürüz. İrk Bitig’de buğranın geçtiğı bir bölüm şöyledir: “titir bugra men ürün köpükümin saçar men üze teñrike tegir asra yirke kirür tir udıgmak odguru yatıgılg turguru yoriyur men antag küçlüg men (Tekin 2004, s. 20). Tokyürek bu cümleleri şöyle aktarır: “Erkek deveyim. Ak köpüklerimi (ağzımdan öyle) saçarım (ki) yukarıda göklere erişir, aşağıda yer(in dibin)e girer. Uyuyanları uyandırıp yatanları kaldırırım. Öyle güçlüyüm” (Tokyürek, 2013, s. 255). Buradan devenin Uygurlarda gücüyle ön planda olduğunu, bu gücün özellikle göç sırasında büyük bir önem taşıdığını ve devenin uyuyan halkı uyandırmasıyla aslında onları tehlikelere karşı uyardığını anlamak mümkündür.

Elif Yılmaz’a göre; tarımda ve yük taşımacılığında en yaygın kullanılan hayvanlar, sığır, inek, eşek gibi güçlü ve uzun mesafelere dayanıklı olanlardır. Taşımacılıkta kullanılan hayvanlar “ulag” ve “kölüg” olarak genel isimleriyle kullanılır (Yılmaz, 2022, s. 47). Yılmaz Uygurca bir kira/borç sözleşmesinden alıntıladdığı “ap yarılısar kölüg bertinser“ ifadesini Türkçeye “deri çanta yarılısa (parçalansa) yük hayvanı yaralansa” şeklinde aktarır (Yılmaz, 2022, s. 55). Yine Yılmaz, Uygurca bir kira belgesinden yaptığı alıntıda geçen “mña sranguçka uzunka bargu eşek ulag kergek bolup” ifadesini Türkçeye “Bana Sranguç’a uzağa gidecek eşek, yük hayvanı gerekip” olarak aktarır” (Yılmaz, 2022, s. 55).

Uygur metinlerinde yük taşımacılığı için katırın da kullanıldığını görürüz. Tokyürek’in Shōgaito-Tugusheva vd. lerinden yaptığı alıntıya göre; “Eski Uygurca metinlerde ‘ol ağır yüklü katır ulatı kölüklerniñ yti sivri tuyukları üze tepip eti kırtışı sıñiri tamırı barça bıçılı osultı O ağır yüklü katır ve taşıtların keskin ve sivri toynakları ile tekmeleyip eti, derisi, siniri, damarı hep kesildi, biçildi’ şeklinde yer alır ve burada yük taşımacılığında kullanıldığı ifade edilir” (Tokyürek, 2013, s. 256).

#### Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

Bu örneklerden anlaşılacağı üzere Uygur metinlerinde at, Buda ile birlikte anılan bir hayvan olması sebebiyle hem kutsaldır hem de daha çok metaforik anlamda kullanılır. Deve, eşek, sığır ve katır gibi hayvanlar ise dayanıklılıklarından ötürü nakliye ve yük taşımaları için tercih edilir.

Karahanlılar döneminde İslamiyetin kabul edilmesiyle ortaya çıkan eserlerde atın, Türkler için taşıdığı önem aşikardır. Karahanlıların İslamiyeti kabul edişlerinin tarihî-menkıbevî bir eseri olan Manas destanında “Yakub Han, Akkula’na binip Demir Han’dan kızı Kanıkey’i, oğlu için istemeye gider. Sonunda iki taraf anlaşır. Manas, Kanıkey’e hediyeler yollar; bunlar arasında (4000) attan ibaret bir sürü de vardır: Kırk çora keldi deyt/Kırk yüs yılkı aydap keldi” (Elçin, 1995, s. 163). Burada atların hediye edilmesi geleneği söz konusu edilir. Sürüdeki atların sayısı da hem kişiye verilen değeri hem de hediyeyi gönderenin zenginliğini işaret eder.

Bu dönem eserlerinden Divan-ı Lügati’t-Türk’te, ata verilen önem birçok açıdan ele alınır.<sup>6</sup> Eserde Kaşgarlı Mahmut attan bahsederken “kuş kanatın er atın” atasözünü örnek gösterip kuşun kanatsız, erin de atsız olamayacağını ifade ederek Türklerde atın önemi vurgular. Ali Abbas Çınar’ın verdiği bilgiye göre; DLT’de dört ayaklı hayvanların genel adı “yılkı”dır. Bu ad daha çok at sürüsü anlamındadır. Atların ortak adı ise “yund” olarak geçer. Bu ad, tek atı ya da sürüsünü ifade eder. Atı ifade eden diğer kelimeler ise, at, él, toruğ, köçüt kelimeleridir (Çınar, 1995, s. 148). Bunun yanı sıra DLT’de muhteşem bir atlı savaş tasvirine de rastlanır.

Divânü Lugâti’t-Türk ve Kutadgu Bilig’de de bir ulaşım ve avlanma aracı olarak sandal, kayak ve gemiye yer verilir. Örneğin DLT’de kayak kelimesi “kayguk” şeklinde kullanılır.

“Kar buz kamug erüşdi

Taglar suvı akıştı

Kökşin buluk örüşdi

Kayguk bolup egrişür (Alyılmaz, 2016, s. 257).

Arabaların Türk tarihinde taşıdığı önem, artarak devam eder. Özellikle de atın savaş aracı olarak kullanılmasının önemini daha da artırdığı düşünülebilir. Savaşlarda düşmanı mağlup etmeyi kolaylaştıran en önemli güç, atlı birliklerdir. Elbette günlük hayat içerisinde de atın taşıdığı önem yadsınamaz. Ulaşım, yük taşımada, tarımda vs. at, hayatı kolaylaştıran bir varlıktır. Bu bağlamda Türklerin ata, hayatlarının her alanında bir yer açtığı ve atı bir aile üyesi gibi benimsediği söylenebilir. Edebi eserlere de yansıyan bu önem, Osmanlı Devleti zamanında Osmanlı’nın son dönemlerine kadar artarak devam eder. Divan edebiyatı metinlerinde de atın taşıdığı önem büyüktür. Bu dönemin edebi metinleri arasında gösterebileceğimiz divanlar, mesneviler, kasideler vs. birçok metinde atla ilgili bilgiye ulaşmak mümkündür. Hatta ata verilen önemi göstermesi bakımından bu dönemde atın övüldüğü “rahşiyye” türü dahi görülmektedir.

Divan şiirinde at, birçok isimle anılır. Bu isimleri, “ahreç, aşkar, edhem, esb, eşheb, feres, Gülgûn, harûn at, hargele, hink, küheylan, kürenk, kütel, madiyan, mudammer, mâtiyye, rahş, rehvar, semend, şebdiz, tay, tevsen, yekrân” (Pala, 1999, s. 44) olarak sıralamak mümkündür. Bu kadar çok isimle anılması dahi ata verilen kıymetin bir işareti olarak düşünülebilir. Divan edebiyatındaki at tasvirleri ve ata verilen önem hususunda ilk olarak Osmanlı sarayındaki tahta çıkış törenlerinden bahsetmek gerekir. Osmanlı’da tahta çıktıktan sonra gerçekleştirilen ata binme geleneği büyük bir önem taşır. Bu geleneğe göre “Sultan kılıç kuşanma törenine (yolculuğun kayıkla geçen kısmı dışında) at sırtında gider ve at

6 DLT’de atasözleri Türk toplumuna ait değerleri yansıtmaları bakımından büyük bir önem taşır. Bu değerler aktarılırken “at” atasözlerinde sıkça kullanılan hayvanlardır. Ayrıntılı bilgi için Şen, N. (2019). Divânü Lugâti’t-Türk’te Yer Alan Atasözlerindeki Değerler, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü.

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

sırtında dönerdi. Böylece sultan iki kıtanın ve iki denizin hükümdarı unvanına sahip olduğunu ilan ederdi” (Esin, 1995, s. 58).

Divan edebiyatında at için yazılan kaside veya mersiyelere “rahşiyye” denir. “Bu çeşit kasidelerin nesib kısmında attan mübalağalı bir tarzda bahsedilir, özellikleri dile getirilir” (Bilgin, 1995, s. 276). Bir edebi tür olarak da rahşiyyelerin sadece bizim edebiyatımızda mevcut olduğu görülür. Rahşiyye türündeki en eski örneklerin “XV. ve XVI. yüzyıl şairleri Ahmed Paşa, Lamiî, Tâcizâde Cafer Çelebi, Hassân” (Kaya, 2008, s. 12) gibi şairlere ait olduğu tespit edilmiştir. Rahşiyyelerin özellikle kaside nesiblerinde anlam bulması ve en olgun örneklerinin görülmesi Nefî ile gerçekleşir.

Edebiyat sahasında bir araba olarak kayığın en çok Divan edebiyatı döneminde kullanıldığını görürüz. Bu kullanım, III. Ahmet ve III. Selim dönemlerinde, onların eğlenceye olan düşkünlüğünden ötürü yaptıkları Sa’dâbâd gezileri vesilesiyle artar. III. Ahmet’in eğlenceye olan düşkünlüğü sebebiyle İbrahim Paşa Kağıthane’de Sâdâbâd Kasrı’nı yaptırır ve burası eğlence merkezi hâlini alır. Lale Devri, bu eğlence ve kayak gezilerinin en fazla yapıldığı dönemdir. Bu döneme gelmeden kayıkla ilgili beyitleri Fuzulî’de görürüz. Elbette Fuzulî dışında da kayığa şiirlerinde bir benzetme unsuru olarak ya da bir vasita olarak yer veren şairler bulunmaktadır fakat Fuzulî’nin bir kaside nesibinde “zevrak” (sandal, kayak) hakkında söylediği lugaz, tasvirler açısından benzerine az rastlanır bir örnek olarak kabul edilir. “Fuzulî’nin Üveys Paşa için yazdığı tamamı 27 beyit olan bu kasidenin zevrakı tasvir ettiği nesib bölümü 14 beyittir (...) Fuzulî ayrıca Bağdat valilerinden Ayas Paşa için yazdığı Terci’-i Bend’inin, Dicle nehrinde kayıklar üzerinde düşmanla yapılan bir savaş sahnesini anlattığı III. bendinin baştan 6. beytinde de zevrakı ‘suda ağzını açmış timsah’ gibi özgün benzetmelerle” (Dilçin, s. 81-82) tasvir ettiği görülür.

Osmanlı Devleti’nin en görkemli dönemi olarak bahsedilen Lale Devri, Sa’dâbâd eğlenceleri ile anılan bir dönemdir. Hatta III. Ahmet saltanatının son birkaç yılı, Sa’dâbâd’ın da en görkemli dönemi olarak gösterilir. Burada yapılan eğlenceler zamanla halk tabakasına kadar iner ve Sa’dâbâd, halkın da bayram günlerini geçirdiği, eğlendiği bir mesire alanı hâline gelir. Hatta denizlerde yapılan gezintilerle gece mehtabın izlendiği şiirleri adlandırmak için “mehtabiye” adlı bir tür ortaya çıkar. “Mehtaplı gecelerde, kayıklar eşliğinde Boğaziçi’nde düzenlenen sazlı-sözlü eğlencelere mehtap âlemi; bu âlemi konu edinen anlatılara ise mehtabiye/mehtâb-nâme” (Durkaya, 2020, s. 176) denir.

Denizdeki bu mehtap eğlenceleri için gerekli olan başlıca unsurlardan biri kayıktır. Kayık, bu eğlencelerde sadece bir araç değildir. Mehtap sefalarının yapıldığı, insanların eğlendiği asıl mekândır. “Mehtap gecesinin kahramanları, çalgıcıların kayığından yükselen hoş nağmeler eşliğinde, kayıklara yerleştirilen yiyecek ve içecekleri tüketerek Beykoz, Hisar, Bebek gibi Boğaziçi’nin çeşitli semtlerini kayıklarla hep birlikte gezer” (Durkaya, 2020, s. 185).

Mehtabı denizin üstünde seyretme merakı, kayıkları, bu eğlencelerin en önemli parçası hâline getirir ve kayıklar, içinde müzik ile coşulan, yenilip içilen bir mekân olur.

“Nev-süvâr-i zevrak ol gel zevk-i mehtâb edelim

Nağme-i mutribile ‘akl u sabrı bitâb edelim

Gâh şarkılar okunsun şevki pürtâb edelim

Gâh bûse ver bana şâd et beni gülzârda” (İlhamî) (Durkaya, 2020, s. 186).

Eğlenceye düşkünlüğü ile bilinen III. Selim, “eğlenmek için her türlü sebebin hazır olduğunu ve iskelede kayıkların beklediğini söyleyerek Göksu’ya ya da Sa’dâbâd’a gitmek ister:

‘Azm idersen bütün esbâb-ı tarab âmâde

Hazır üç çifte kayak iskelede âmâde

Göksuya mı gidelim yoksa ki Sa’dâbâ de

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

Lebleri sâgar-ı müldür o mülû nûş idelim (Bolat, 2012, s. 49).

Bu dönemin önemli şairlerinden olan ve eğlenceye düşkünlüğü ile bilinen Nedim için de Sa'dâbâd gezileri ve eğlenceleri önemlidir. Şiirlerinde Sa'dâbâd'ı birçok yönüyle ele alır. Bu şiirlerinden birinde Nedim “kederli gönlüne bir sevinç vermek için selvi boylu sevgilisini Sa'dâbâd'a çağırılmaktadır. Bunun için iskelede üç çifte kayığın da hazır olduğunu söylemektedir:

Bir safâ bahş edelim gel şu dil-i nâ-şâda  
Gidelim serv-i revanım yürü Sa'd-âbâd'a  
İşte üç çifte kayak iskelede âmâde  
Gidelim serv-i revanım yürü Sa'd-âbâd'a (Bolat, 2012, s. 49).

19. yüzyıl şairlerinden olan Fatin ve Sermedî'nin şiirlerinde ise kayak şöyle geçer:

“Zevk-i mehtâb idelim subha kadar deryâda  
Virelim mâ-hasal-ı derd ü gamı bir bâda  
İşte üç çifte kayak iskelede âmâde  
Mevsimidir gidelim Göksu'ya ey çeşm-i kebûd (Fatin)  
Geçen ahşamki gelir mi yâde  
Öyle zevk oldu mû bir esnâda  
Yine üç çifte kayak âmâde  
Bu gice gel bize meh-tâb idelim” (Sermedî) (Durkaya, 2020, s. 186).

Türklerin birer araba olarak kullandığı araçlar arasında yer alan tren, vapur ve uçak, Divan şiirinde Ali Emîrî'nin şiirlerinde karşımıza çıkar. İcadı 1800'li yılların başı olan ve Osmanlı topraklarında yeni yeni görülmeye başlayan trene ve uçağa bu dönem eserlerinde pek rastlanmaması gayet doğaldır. Bizim karşılaştığımız tek örnek de Ali Emîrî'nin divanındaki birkaç beyittir. Ali Emîrî, tren kelimesiyle eş anlamlı olan şimendifer kelimesini şiirinde şöyle kullanır:

“Kimdir veren Nevvâr'a bu âsâr-ı hayreti  
Kimdir eden şimendiferi böyle tiz-pâ” (AED-1b/10) (Özmen, 2019, s. 117).

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde genellikle kısa mesafelerde yolcu taşımak için kullanılan vapur, bir terim olarak Ali Emîrî'nin şiirinde kullanılır:

“Nerden alır bu sur'at-ı bi-misli telgîrâf  
Vapur at gibi bence olmuş yem-âşînâ” (AED-1b/11) (Özmen, 2019, s. 118).  
Uçak kelimesi de Ali Emîrî'nin şiirinde eş anlamlısı “tayyare” olarak bir mısradâ geçer:  
“Tayyâreye binmiş geziyor nâz ile cânân” (Özmen, 2019, s. 118).

Tanzimat döneminden itibaren edebiyatımıza giren yeni edebi türlerle birlikte modernleşmenin de etkisiyle arabalar, daha imgesel olarak kullanılmaya başlanır. Ulaşım ve nakliye aracı olmasının yanı sıra sosyal hayat içerisinde yüklendiği anlamlar çerçevesinde bir gösterge haline gelir. Bu dönemden sonra özellikle öykü ve romanlarda daha çok motorlu araçların bahsi geçer. Recaizâde'nin Araba Sevdası ile başlayan yeni dönemden itibaren otomobiller, bisikletler, motosikletler, kamyon ve traktörler öykü ve romanlarda kimi zaman bir statü göstergesi kimi zaman bir benlik-kimlik çatışması sembolü kimi zaman da ekonomik bir gösterge olarak yerini alır.

Araba denildiği vakit akla gelen ilk eser olan Recaizade Mahmut Ekrem'in Araba Sevdası, arabanın ileriki dönemlerde kazanacağı imgelerin habercisidir. Bu bakımdan Araba Sevdası'nda yazarın ve Bihruz'un arabaya yükledikleri anlam önem kazanır. Romanı incelediğimizde görülür ki romanda araba, nakliye ve taşıma aracı, sosyo-ekonomik gösterge ve benlik-kimlik-araba bütünleşmesinin bir parçası

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

durumundadır. Eserde özellikle kupalar, kayık ve vapurlar nakliye ve taşıma aracı olarak dikkat çeker. Romanda geçen şu ifadelerden bunu anlamak mümkündür: "(...) Diğer günler vapurdan çıkan halkı karşılamaya koşarak; "Boş araba! Araba lâzım mı? Sizi şu temiz kupa ile götürüyüm" yollu sözlerle müşteri kapmakta birbiriyle yarışan arabacıardan hiç birisi görünmedi; çünkü o gün seyir yerlerine dağılmak için kira arabalarına olan hücum, diğer zamanlardan daha fazlaydı. Bir saatten beri iskelede boş bir tek araba bile kalmamıştı" (Ekrem, 2016, s. 33). Bu sözlerden kupaların, arabası olmayan insanlar tarafından ulaşım amaçlı kullanıldığı, hatta Çamlıca'ya çıkmak için tatil günlerinde yoğun bir şekilde tercih edildiği anlaşılır. Araba Sevdası'nda kira arabası olarak kullanılan landolardan da bahsedilir: "O gün sabahleyin Beyoğlu kira arabalarından bir lândo Kadıköyü'ne bir hasta götürüp Üsküdar'a dönmüş, araba vapurunu bekleyerek çeşmenin yanında duruyordu. Lândonun arabacısı, hanımların araba aramakta olduklarını görünce kendi kendine; '- İki saat daha burada vapur bekleyeceğime, şu hanımları alsam götürsem daha iyi etmez miyim?' diyerek hanımlara doğru ilerledi" (Ekrem, 2016, s. 34). Kimi zaman kupa kimi zaman lando olan kira arabaları, romanda gezi, hastalık, eğlence gibi her türlü ulaşımı sağlayan başlıca araçlar olarak görülür. Romanda ulaşım ve nakliye aracı olarak kayık ve vapur da dikkati çeker. Bihruz Bey'in Keşfi'nin bineceği vapura ulaşmak için karşıya geçmesini sağlayan kayıkçıyla yaptığı pazarlık şöyledir:

"Bihruz Bey'in böyle söylenerek telâşla öteye beriye koştuğunu gören kayıkçılar etrafını aldılar ve:

"- Beyefendi, buyurun sizi şu piyade ile götürüyüm, onarımdan yeni çıktı. Yirmi dakikada İstanbul'a varırız.

- Gel ağabey! İki çifte gidelim.

- Bana iki çeyrek ver, vapur Köprüye varmadan seni Sirkeci'ye çıkarayım..." şeklinde çağırmaya başladılar.

Bihruz Bey, "İstanbul' a vapurdan evvel yetişmek" sözünü işittiği gibi, o şaşkınlık hâlinde buna imkân olup olmadığını bile düşünmeden kayıkçıya seslendi:

- İki çeyrek değil, sana iki lira var... Ama şu şartla ki, beni dediğin gibi vapurdan evvel yetiştireceksin.

Hemen gösterilen iki çifteye atladı" (Ekrem, 2016, s. 136).

Kayıkçıların, müşterilerin aceleciliklerine göre fiyat belirlemeleri ve söz konusu vapurun Çanakkale vapuru olmadığını bildikleri hâlde sırf para kazanmak için Bihruz Bey'i kandırmaları söz konusudur. Bihruz Bey kandırıldığının farkında bile değildir ki farkında olsa bile vapura yetişebilme ihtimali onun için kandırılmış olmaktan çok daha önemlidir. Vapura ulaşabilmek için de bu ihtimali değerlendirmeyi tercih eder.

Bihruz Bey, Çanakkale'ye gideceğini sandığı vapura yetişir ve vapurda Keşfi Bey'i aramaya başlar. Bu arayış sırasında bir toplu taşıma aracı olarak vapurun Bihruz Bey'in gözünden tasviri önemlidir:

"Vapurun içindeki kalabalık, dehşetli bir durumdaydı. Bir tarafta ağız açık duran derin, karanlık ambara vinçle yük indirmekte olan gemicilerin gürültü-patırtısı, bir tarafta ambarın yanındaki en iyi yerleri tutmak için birbirini kakıştırıp eşyasını, kilimini, serilmiş hasırını, şiltesini ileri geri çekiştiren güverte yolcularının çekişmeleri, kavgaları... Bir yandan vapura ulaşan yeni yeni kamara ve güverte yolcularının hücumu, bir yandan da yolcuların yanlarına alacakları sandık sepet gibi eşyayı taşıyanların sıkıntısı... Yine bir taraftan uğurlamak için vapura gelip yolcularını arayanların aşağı yukarı gezip koşmaları, bir yandan ücretlerini alamamış kayıkçı ve sandalcıların müşterilerini aramak için telâşla oradan oraya koşması; vapurda bir kargaşalık, bir uğultu, bir gürültü çıkarıyordu ki, vapur yolculuğuna alışkın olmayanların bu hâli görüp de şaşırması mümkün değildi" (Ekrem, 2016, s. 162).

Bihruz Bey'in gözünden vapur, kalabalığından, karışıklığından, düzensizliğinden ve uğultusundan ötürü tercih edilecek bir ulaşım aracı değildir. Onun gibi vapur yolculuğunu görmemiş birisi için bu hengâme şaşılacak bir durumdur. Bu ifadenin, Bihruz Bey'le vapurdaki insanlar arasındaki sınıfsal farka bir gönderme olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Bihruz Bey, bir paşa oğlu olarak sahip olduğu hayat

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com

e-mail: editor@rumelide.com,

tel: +90 505 7958124

phone: +90 505 7958124

şartlarından ötürü hiçbir zaman bu şekilde her türden insanın bir arada bulunduğu bir toplu taşıma aracını kullanmak zorunda kalmamıştır.

Arabayı bir statü nesnesi olarak merkeze alan *Araba Sevdası*'nda, Batılılaşmayı yanlış algılamış züppe bir alafranga olarak çizilen Bihruz Bey, varlığı arabasıyla anlam kazanan hatta arabasıyla var olan bir karakterdir. Dolayısıyla çevresindeki insanları da algılaması araba merkezli olmaktadır. Yazarın da Bihruz Bey'i her tasvirinde arabasını merkeze alması "arabalı Bihruz Bey" fikrimizi destekler niteliktedir. Bu bağlamda romanda Bihruz Bey ve araba ilişkisi, bize Bihruz Bey'in statü ve saygınlık algısını göstermesi bakımından önemlidir. En sevdiği şey arabasıyla gezintiye çıkmak olan Bihruz Bey, bu gezintiler sırasında karşılaştığı kişileri de arabalarına göre değerlendirmeye ve onlara anlam yüklemeye başlar. Bu kişilerden ilki ve en önemlisi Periveş Hanım'dır. Çamlıca'ya çıktığı bir gün sarı bir Lando'nun içinde kısa bir süreliğine gördüğü Periveş Hanım'ı arabasıyla bütünleştirerek soylu bir ailenin üyesi olarak yorumlar. "(...) Periveş Hanım'ın güzelliğini ve hoş hâllerini birer birer gözünde canlandırıyordu. Böyle yüzü melek, huyu melek, esprisi fevkalade, edükasyon'u (eğitim) mükemmel ve bu özellikleriyle gayet nobl (soylu) bir aileye mensubiyeti şüphesiz olan bir hanımefendi (...)" (Ekrem, 2016, s. 27) olarak etiketlediği Periveş'in bu niteliklere sahip olmasını sağlayan tek etken sarı Lando'sudur. Öyle ki Bihruz Bey, Periveş'i taşıyan Lando'nun rengine, şekline, arabacısının kılığına, hayvanların koşullarına kadar dikkat eder. Günlerce tekrar görmek için beklediği Periveş'i sıradan hiçbir Lando'ya layık görmez. Hayal dünyasında bir adım daha ileriye giderek Periveş'i "(...) sandığı elmastan; tekerlekleri gümüşten, zümrüt gözlü, sedef kanatlı, yakut gözlü bir çift kumru koşulmuş- bir araba" içinde hayal eder (Ekrem, 2016, s. 64).

Bihruz Bey, bu gösteriş merakından kaynaklanan yaşam tarzı ve algısıyla tam bir Veblenci aylak sınıf mensubudur. "(...) *Aylak*" terimi (...) zamanın üretken olmayan tüketimi anlamındadır. (1) Üretken işin değersiz algılanmasından dolayı ve (2) aylakça bir yaşam sağlamaya dönük maddi yeterlilik bulgusu olarak zaman üretken olmayan biçimde tüketilir (Veblen, 2016, s. 45). Bihruz Bey, zamanı aylakça tükettiği gibi nesnelere, eşyaları ve duyguları da tüketmektedir. "(...) üretime katılmadığından elde ettiği gelirleri rastgele ve şaşalı bir şekilde harcamakta, fark edilme arzusunun vitrini olarak gördüğü kıyafetler ve atlı arabası ile tatmin etmeye çalışmakta, aşırı harcama ile üstünlük reklamı yapmak ve temel özellik olan avareliğini halkın görmesinden zevk almaktadır" (Güneş, 2012, s. 222). Yaşamın konforunu ve lükslerini nesnelere dünyasında algılayan bir aylaktır o. Bu nedenle romanda dikkat edilirse Bihruz Bey arabasıyla, Periveş Lando'suyla, Fransızca hocası kitaplarıyla varlık kazanır. Bu bağlamda Bihruz Bey için gösteriş ve soyluluk alâmeti olan nesnelere, özellikle de arabanın karakterlerin önüne geçtiğini söyleyebiliriz. Lando, Periveş'in önüne geçerek karakterleşir, Periveş ise nesneleşir. Böylece Bihruz Bey'in Periveş'e duyduğu aşkın aslında Lando'ya olduğu daha da netleşir. Mehmet Narlı da bu aşkı aynı manada izah eder: "(...) Bihruz, Periveş'in önce kendi "sarı ekipaj" ına baktığını düşünür. Aslında kendisi de önce Periveş'in "sarı lando"sunu görmüştür. Yani aradaki bağı sağlayan arabalardır. Bihruz, aşkın zevk ve elemeleri ile geceler boyu roman ve şiirlerden çıkardığı mektupları yazarken, haftalarca Periveş'i nasıl bulacağını düşünürken o peri gibi güzeli bir kere olsun "lando"dan ayrı hatırlayamaz. O, arabanın içinde iken, çevresindeki insanları görmez, arabasız olanları fark etmez; onları insan olarak değil, bir kalabalık olarak algılar. Onun için bir beyefendinin mutlaka arabası olur. Hele Periveş gibi bir perinin arabası olamayacağını düşünmez bile" (Narlı, 2002, s. 23).

Romanın sonunda Bihruz Bey'in saygınlık ve statü uğruna yaşadığı mirasyedi hayat son bulur ve borçlarından ötürü arabasına el konur. Çünkü Bihruz Bey, sahip olduğu imkanları har vurup harman savurmuş ve tüketmiştir. Böylece Bihruz Bey "sadece var olmadığını, ama yaşadığını aşırı, gereğinden fazla bir tüketimde hisseder. Bu tüketim özgül bir toplumsal işlev üstlenen '*bitirmeye*' salt ve basit yok etmeye kadar vardırılır" (Baudrillard, 2004, s. 41). Bihruz Bey, parası bitip kira arabalarını kullanmaya

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

başlayınca kendisi de yok olur. Periveş'in bindiği sarı Lando'nun kira arabası olduğunu Periveş'ten duyunca Bihruz Bey'in gözünde Periveş de yok olur ve bu yok oluş yine bir Lando ile gerçeleşir. Landonun kira arabası olduğunu duyan Bihruz Bey, Periveş'in yanından yoldan gelen bir Lando'yu göstererek uzaklaşır. Artık sahip olunamayan Lando, kendi varlığını ispatlarken Bihruz Bey ve Periveş'in de yokluğunu/hıçlığını gözler önüne serer.

Romanda arabanın birey-kimlik inşası hususunda merkez bir rol aldığı görülür. Bihruz Bey'in benliği, arabası üzerinden anlam kazanır. Çünkü Bihruz Bey'in görünür olmasını sağlayan tek varlığı arabasıdır. Hatta yazar dahi romanda Bihruz'un bu durumunu "(...) her nereye gitse, her nerede bulunsa, maksadı çevresini görmek değil, yalnızca kendini göstermekti" (Ekrem, 2016, s. 16-17) sözleriyle açıklar. Sürekli araba kullanarak kendini gösterme çabası yorucu olduğu için Bihruz Bey, "(...) hem dinlenmek hem de ekipajının seyredenlerde yarattığı etkiyi şahsen görmek için ara sıra bahçenin üst tarafındaki meydancığın -gelen geçen arabaları görmeye, içindekileri seçmeye müsait- bir noktada arabasını durdurur ve bazen arabadan inerek bahçenin içerisinde bir tur yapar(dı)" (Ekrem, 2016, s. 16-17).

Görölme arzusunun başkahramanı olan araba, romanda sanki Bihruz Bey'in de önüne geçer gibidir. Araba varsa, Bihruz Bey vardır. Tanpınar da bu konuda bizi destekler: "(...) Romanın büyük hususiyeti, bir modanın, kahramanının şahsiyeti ile birleştirilmesinde, yahut onu vücuda getirmesindedir. Hatta bu köksüz gölgeler kitabında asıl kahraman, Bihruz Bey'in parasını tam olarak ödemediği ve sonunda elinden aldıkları arabasıdır. O, kitabın sembolü ve fatalitesidir" (Tanpınar, 2013, s. 482). Romanda Bihruz Bey, arabasıyla var olduğu gibi diğer karakterler de arabalarıyla vardır. Periveş, Lando'su olduğu için anlam kazanır. Lando'nun kiralık olduğunu Periveş'ten öğrendiği an Periveş de yok olur.

Romanda Bihruz Bey, arabası elinden alınana kadar "(...) yalnız arabasını bilir, tanır ve sever. Kendisini ve benzerlerini doğuran değerler buhranında farkında olmadan yapıştığı tek tahta parçası odur. Romanın bütün kahramanlarını, bütün devri gibi hep onun Çamlıca yollarında doludizgin dönen tekerleklerinin arasından görürüz" (Tanpınar, 2013, s. 483). Fakat arabası elinden alındıktan sonra, oyuncağı elinden alınmış bir çocuk gibi ya da başkasının oyuncağını kıskanan çocuklar gibi arabasını değersizleştirmeye başlar. Bu davranış, Bihruz Bey'in saf ve çocuksu yanını gösterebilir. Fakat diğer yandan bu durum "(...) bütünüyle Osmanlı ve Batı Kültürü arasındaki boşluktan doğan mirasyedi Bihruz'un kişiliksiz hayatını" gözler önüne seren bir nitelik de taşır (Narlı, 2002, s. 27).

## Sonuç

Araba, gündelik hayatın içerisindeki yararlılığıyla birlikte edebi eserlere yansiyacak kadar büyük bir anlam kazanır. Arabanın hem sosyal hayat hem de edebiyatımızda kazandığı önemi ve anlamı kavrayabilmek için tarih boyunca geçirdiği evreleri bilmek büyük bir önem taşır. Çalışmamızda, öküze koşulan arabalarla başlayarak atlı arabalar, otomobil, bisiklet, toplu taşıma araçları, kayak, sandal vapur vs. arabaların tarihimizdeki gelişim sürecini ve buna bağlı olarak dönemler işığında edebiyatımıza yansiyış şeklini vermeye çalıştık. Görüldüğu üzere araba, sosyal ve edebi hayatımızda sadece ulaşım ve nakil aracı olarak kullanılmamış aynı zamanda sahiplerinin dostları, sırdaşları, yol arkadaşları olmuştur. Özellikle at, Türklerde araba olmanın çok ötesine geçerek dert ortağı, evin bir ferdi ve namus olarak görölmüş ve metinlere de aynı önemde yansımıştır. Osmanlılardan itibaren görölmeye başlayan otomobil ve diğer motorlu araçların ise daha çok bir gösteriş ve statü eşyası olarak algılandığı görölmüştür. Gerçek şu ki; Sanayi Devriminden sonra Batıda görölen tüm teknolojik yenilikler yakından takip edilmiş, topraklarımıza getirilmeye ya da topraklarımızda üretilmeye çalışılmıştır. Bu gelişmeler işığında araba, sosyal hayatta elde ettiği önemi, edebi eserlerde de korumuştur. Özellikle Tanzimattan sonraki şiir, öykü ve romanlarımızda bir sembol halini almıştır. Araba Sevdası'ndan başlayarak günümüze kadar geçen sürede araba, özellikle otomobil, bisiklet, kamyon, traktör gibi arabalar bir sosyal

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124

e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124

statü, ekonomik güç ve kimlik meselesi olarak önemli bir sembole dönüşmüştür. Bu sembolleşmenin ilk basamağı olan Araba Sevdası'nda Rezaizade Mahmut Ekrem, bir erken dönem romanında, günümüzde nesnelere, kavramlara yüklenebilecek anlamları çok önceden ortaya koymuştur. Roman Bihruz Bey etrafında daha doğrusu "araba" etrafında şekillenen hayatları ve kişilikleri, nesnelere insanın önüne geçerek merkezleşmesini ortaya koyması ve bir eşya/nesne merkezinde gelişen ilk roman olması bakımından büyük önem taşır.

### Kaynakça

- Afyoncu, E., Yılmaz, C. (2020). *Osmanlı İstanbul'unda Otomobil*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.
- Akbulut, M. (2020). *Türk Halk Edebiyatında Eşek*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı anabilim Dalı, Halk Bilimi Programı, Denizli.
- Alyılmaz, C. (2016). "Gobu"stan'ın Gizemi ("Kıpçaklar"a Giden Yol). Ankara: Bitlis Eren Üniversitesi.
- Arı F. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Burdur.
- Aydın, T. (2000). *Türk Kültüründe Manilerin Yeri İl İl Maniler ve Benim Manilerim*.
- Baudrillard, J. (2004). *Tüketim Toplumu*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bilgin, O. (1995). *Türk Edebiyatında Rahşiyeler, Türk Kültüründe At ve Çağdaş Atçılık*. (Hzl. Emine Gürsoy Naskali), İstanbul: Resim Matbaacılık.
- Bolat, B. (2012). *Divan Şiirinde Eğlence Mekanları (kağthane ve Sa'dâbâd)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Eski Türk Edebiyatı Bilim Dalı, Ankara.
- Büyük Lûgat ve Ansiklopedi* (1990). C.1, Meydan Yayınevi: İstanbul.
- Çapar, O., Düzcü, L. (2022). Buharlı Gemi Çağında Osmanlı Gemi İsimleri Üzerinden Gelenekten Moderniteye Geçişi Okumak. *Karadeniz Araştırmaları*. XIX/76.
- Çepni, S. (2021). Proje, Tez ve Araştırma Makalelerinin Kavramsal ve Kuramsal Çerçevesi Nasıl Yapılandırılmalı?, *Fen, Matematik, Girişimcilik ve Teknoloji Eğitimi Dergisi*, 4(3).
- Çınar, A., A. (1995). *Divanu Lûgatit Türk'te At Kültürü, Türk Kültüründe At ve Çağdaş Atçılık*. (Hzl. Emine Gürsoy Naskali), İstanbul: Resim Matbaacılık.
- Dilçin, C. (?). Fuzulî'nin Nesîb Bölümü "Lugaz" Olan Bir Kasidesi
- Durkaya, H. (2020). Klasik Türk Şiirinde Osmanlı Eğlence Hayatının Bir Yansıması: Mehtabiyeler. *Divan Edebiyatı Araştırmaları Dergisi*, 24, 173-194.
- Ekrem, R.M. (2016). *Araba Sevdası*, İstanbul: Ottoman Kum Saati Yayınları.
- Elçin, Ş. (1995). *Türklerde Atın Armağan Olması, Türk Kültüründe At ve Çağdaş Atçılık*. (Hzl. Emine Gürsoy Naskali), İstanbul: Resim Matbaacılık.
- Esin, E. (1995). Türk Sanatında At, Türk Kültüründe At ve Çağdaş Atçılık, (Hzl. Emine Gürsoy Naskali), İstanbul: Resim Matbaacılık.
- Gökyay, O., Ş. (1976). *Dede Korkut Hikâyeleri*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Gülersoy, Ç. (1993). *Arabalar, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.1. Ankara: Kültür Bakanlığı/Tarih Vakfı Yayınları.
- Güneş, S. (2012). Türk toplumu ve Otomobil, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.25.
- İpşirli, M. (1991). *Araba maddesi*, İslam Ansiklopedisi, C.3, 242-243.
- Kamalov, A. (2002). *Göçebe Uygur Kültürü, Türkler Ansiklopedisi*. C.4, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi | RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com | e-mail: editor@rumelide.com,  
tel: +90 505 7958124 | phone: +90 505 7958124

- Kaya, B. (2008). *Divan şiirinde At*. Yayınlanmamış yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Eski Türk Edebiyatı Bilim Dalı, Ankara.
- Narlı, M. (2002). *Araba Sevdaları*, *Türkbilig*, (4).
- Orhonlu C. (2011). Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği. *Tarih Dergisi*, 16 (21), 109-134.
- Ögel, B. (1978). *Türk kültür Tarihine Giriş I*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Ögel, B. (1993). *Türk Mitolojisi I*. İstanbul: Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Özdemir, Ü. (2015). Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 421-441.
- Özmen, A. (2019). Klasik Türk şiirinde Değişen Muhteva: Ali Emîrî Örneği, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20, 109-122.
- Pala, İ. (1999). *Ansiklopedik Divan şiiri Sözlüğü*. İstanbul: Ötüken Yayınevi.
- Püsküllüoğlu, A. (1995). *Türkçe Sözlük*. İstanbul: Yapı kredi Yayınları.
- Sakaoğlu, S., Duymaz, A. (2003). *İslamiyet Öncesi Türk Destanları*. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- şen, N. (2019). Dîvânu Lugâti't-Türk'te Yer Alan Atasözlerindeki Değerler, *Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü*, I.
- Tanpınar A.H. (2013). *On Dokuzuncu Asır Türk Edebiyatı Tarihi*, İstanbul: Dergâh Yayınları, 21.Baskı.
- TEKİN, T. (1989). *XI. Yüzyıl Türk şiiri*. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Tekin, T. (2004), *İrk Bitig Eski Uygurca Fal Kitabı, Öncü Kitap*, Ankara.
- Tekin, T. (1995). *Orhon Yazıtları*. İstanbul: Simurg Yayınları.
- Tokyürek, H. (2013). Eski Uygurcada Hayvan Adları ve Bunların Kullanım Alanları, *TÜBAR-XXXIII*. Türkçe Sözlük (1988). Ankara: Türk Tarih kurumu Basımevi.
- Veblen, T.B. (2016). *Aylak Sınıfın Teorisi: Kurumların İktisadi İncelemesi*, Çev. E. Kırmızıaltın ve H. Bilir, Ankara: Heretik Basın Yayın Sanayi ve Ticaret Limited şirketi.
- Yakıcı, A. (2003). İslamiyet Öncesi Türk Destanlarının Bilim ve Kültür Hayatına Etkisi Üzerine Bazı Düşünceler. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (13), 411-420.
- Yıldırım A., şimşek H. (2003). Sosyal Bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. Ankara: Seşkin Yayıncılık.
- Yılmaz, E. (2022). *Turfan Bölgesi'ndeki Eski Uygur Metinlerine Göre Eski Uygurlarda Kültürel Hayat*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Genel Türk Tarihi Bilim Dalı.
- Yılmaz, M. (2010). *Türkiye'de Kına Yakma Geleneği ve Kına Türküleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Halk Bilimi Bilim Dalı, Sivas.

## Adres | Address

RumeliDE Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi

RumeliDE Journal of Language and Literature Studies

e-posta: editor@rumelide.com  
tel: +90 505 7958124e-mail: editor@rumelide.com,  
phone: +90 505 7958124