

151631

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

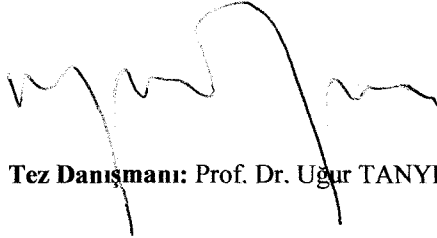
151631

**KENTSEL MODERNLEŞMEYE MİZAHİ YAKLAŞIMLAR
(1908-1923)**

Yaprak TÜTÜN

**FBE Mimarlık Ana Bilim Dalı Mimarlık Tarihi ve Kuramı Programında
Hazırlanan**

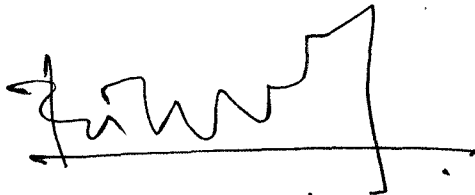
YÜKSEK LİSANS TEZİ



Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ugur TANYELI



Prof. Dr. Gökent Akın



Doç. Dr. Feriye Tanyeli

İSTANBUL, 2004

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMA LİSTESİ.....	iii
RESİM LİSTESİ	iv
ÖNSÖZ.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT	vii
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	1
1.2 Osmanlı'da Mizah Basını ve Karikatür	4
2. ŞEHREMANETİ SORUNSAĞI	10
2.1 Karikatürlerde Şehremaneti ve Kent	13
2.2 Belediye Çavuşları.....	21
2.3 Temizlik ve Hijyen.....	24
2.4 Köprü.....	28
2.5 Köpekler	30
3. ULAŞIM.....	36
3.1 Vapur	40
3.2 Otomobil.....	46
3.3 Tramvay.....	49
3.4 Tren ve Tünel	51
4. HABERLEŞME	53
5. EV İÇİ YAŞAM VE HİZMETÇİLER	55
6. KAMUSAL ALAN	59
6.1 Sokak	59
6.2 "Yeni Zenginler" ve "Haraşo"lar	65
6.3 Piyasa ve Flört	67
6.4 Âdâb-ı Muâşeret	71
7. SONUÇ.....	76
KAYNAKLAR.....	81
EKLER	86
ÖZGEÇMİŞ	352

KISALTMA LİSTESİ

Bkz.	Bakınız
D.B.İ.A.	Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi
Ed.	Editör
Haz.	Hazırlayan
İmp.	İmparatorluğu
N.	Numara



RESİM LİSTESİ

Resim 2.1 Köpeklerin Hayırsız Ada'ya sürülürken içine yerleştirildikleri tahta arabalar	31
Resim 2.2 Köpeklerin Çingeneler tarafından toplanması	31
Resim 3.1 Servet-i Fünun'da İlk Araba Modelleri.....	47



ÖNSÖZ

Öncelikle, bu konuya beni yönlendiren, araştırmamın içeriğine sınırlar koymayarak destekleyen ve yol gösteren Prof. Dr. Uğur Tanyeli'ye teşekkür ediyorum.

Ve arkadaşlarım: Başta Çiğdem Güler olmak üzere, Seda Yavuz, Tayfun Gürkaş, Umut Öz, Burçak Özlüdil ve Göksun Akyürek çeşitli biçimlerde ve aşamalarda, bu tezin yazılarak sağ salim teslim edilmesine katkıda bulundular ve desteklediler. Sema Bozkır zorlandığım Osmanlıca kelimeleri çözerken yardım etti. Hepsine teşekkür borçluyum.

Elbette, en özel teşekkürler, benden desteklerini esirgemeyen, her zaman yanımda olduklarını bildiğim Barış Kartal ve Metin Tütün'e.

Yaprak TÜTÜN

İSTANBUL, 2004



ÖZET

Bu çalışma, 1908'den 1923'e modernleşen kamusal ve özel alanların geçirdiği dönüşümü karikatürlerden okuma denemesidir. Taranan mizah dergilerindeki karikatürler temel olarak beş grupta toplanmış ve kentsel modernleşmenin toplumsal hayatta yol açtığı değişimler, bu çerçevede değerlendirilmiştir.

1908 Devrimi, Osmanlılar için önemli bir dönüm noktası olmuş; “hürriyet” büyük bir coşkuyla telaffuz edilirken modernleşme çabaları farklı bir boyut kazanmıştır. Kentsel alan, görünürlüğü öne çıkardığı ve bir yüzyıldır denetlenemeyen bir alanı tanımladığı için hükümetin batılılaşma çabalarının sahnesi olmuştur. Karikatürler ise kenti düzenleme, güzelleştirme ve uysal, modern bir kentli zümresi yaratma çabaları hakkında, “ciddi” basından çok farklı okumalar yapmaya olanak verir. Kentsel modernleşmeyi karikatürlerden incelemenin önemli avantajları, karikatürlerin kurgusal ve görsel nitelikleri ile mizahın özünde varolan, genel-geçerliği tartışılmaz olguları taşıyabilme özgürlüğüdür.

Karikatürlerde gün geçtikçe değişen, sanayileşen ve kalabalıklaşan “kaos”vari kentsel hayata ilişkin tepkiler çokça yansıtılmıştır. Devletin özerklik vermediği gibi, bütçe de ayırmayıp tüm kent işlerinden sorumlu kıldığı Şehremaneti, karikatürlerde en sevilen temadır. Her vesileyle şikayet edilse de, içinde büyük çelişkiler barındıran bu hicivlerdeki tutum, çalışmada ele alınan başlıca sorunsal olmuştur. Taşlamalarda, II. Meşrutiyet sonrası kentsel hayata katılan, modern ulaşım araçları ve haberleşme tekniklerinin, geleneksel yaşamda meydana getirdiği devrimci dönüşüme ve kenti “yaşanılmaz” kılan etkilerine dair çelişkili tutumları okumak olasıdır. Kamusal hayatla ilgili taşlamalar ise, en yoğun olarak modern yaşam biçimini benimsemiş kitlenin değişen giyim-kuşam ve davranış kodları üzerinden yapılmıştır.

Genel olarak modern kent hicivlerinin, kentsel alana ilişkin şüpheleri, karışık duygu ve düşünceleri yansıttığı görülüyor. Karikatürler, kentsel modernleşmeyi bir taraftan talep ederken diğer taraftan reddeden bir kent insanını tanımlıyor. Diğer bir deyişle, kentsel modernleşme tercih edilmediği veya istenmediği halde, bunun gerekli bulunduğu kadar da kaçınılmaz olarak algılandığı anlaşılıyor.

Anahtar Kelimeler: Kent, Modernleşme, İstanbul, Belediye, Mizah.

ABSTRACT

This study takes a brief look at the transformations of public and private spaces from the caricatures produced between 1908 and 1923. The caricatures in the humor magazines categorized basically in five groups, and the transformation of social life is studied in this context.

The revolution of 1908 has been an important turning point for Ottomans; while the word “liberty” is expressed with enthusiasm, the efforts leading to modernity have gained a different dimension. For the reason that urban area emphasizes the appearances and defines a problematic region which have not been able to be controlled throughout the century, urban space has become a stage of modernity efforts for the authorities. Caricatures gives the opportunity to read the struggles of the government to put the urban life in order, beautify the city and create a society of modern and compliant city-dwellers from another perspective, unlike the “serious” press. Some important advantages of investigating the urban modernity from the cartoons are their visual and fictitious qualities; and humor, capable of satirizing the undisputable facts.

The reactions may be seen very often against the “chaotic” modernized urban life, which is changing day after day, becoming industrialized and crowded. The most popular theme is the Municipality which is held responsible for all the urban problems, but is not permitted to be autonomous by the government or arrange a proper budget. Even though the complaints are varied in the caricatures, they are remarkably contradictory, and this attitude has been the main problematic for this study. It is possible to read the contradictory thoughts toward modern transportation vehicles such as automobile, electric tramway, and the new techniques of communication which were all perceived as “unbearable”. Nevertheless, they caused revolutionary transformations within traditional urban life. The satires about public space were mainly about the altering manners and clothes of “wrongly” westernized mass.

In general, the satires reflect suspicions, confused thoughts and feelings about modern urban life. The cartoons identify an urban-dweller demanding, but simultaneously rejecting the new city life. In other words, urban modernity is not preferred or desired, however it is perceived as necessary and ineluctable.

Keywords: City, Modernity, Istanbul, Municipality, Humor.

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla başlayan devlet güdümündeki siyasal ve toplumsal dönüşüm, yeni kentsel politikaların belirlenmesine, yeni, Avrupai kurum ve örgütlerin kurulmasına, Batılı yaşam tarzının gereklerine uygun düzenlemeler yapılmasına yol açar. 1908 Jön Türk devriminin önde gelen amaçlarından biri, İstanbul'a düzen vermek, güvenliği sağlamak, Batılı kent standartlarında bir görünüme ulaştırmak ve kentlilere buna uygun davranış kalıplarını yerleştirmek olmuştur. Bunun için, II. Abdülhamit döneminde ülkeye girmesine izin verilmeyen elektrik ve otomobil gibi bazı unsurların serbest bırakılması, Şehremaneti'nin kentte düzen ve hijyen sağlama çalışmaları kentsel alanın dönüşümünde büyük rol oynar. Kentin modernleştirilmesi projesi, İstanbullular'ın geleneksel yaşam biçimini derinlemesine sarsar. Bunun yanında, yeni toplumsal düzenin gereklerinden biri, kent sakinlerinin, ev ve işinin yakın çevresinden, mahallesinden dışarı adım atması ve böylelikle kentin içe dönük hayatının gün geçtikçe kalabalıklaşan ve sanayileşen bir metropolün hızlanan yaşam biçimiyle parçalanmasıdır. Öte yandan, varlıklı kesimden orta tabakalara yayılan modern yaşam tarzı, tüketim biçimleri ve davranış kalıpları, kamusal hayatın içinde de, geleneksel kültürün gerektirdiğinden çok farklı öğelerin yeniden tanımlanarak bir arada yaşamasına ve değişik biçimler kazanmasına neden olur.

Bu çalışmanın amacı, II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e kadar olan aralıkta, kentsel alanın modernleşmesini ve kentin değişen yaşam biçiminin kent sakinleri tarafından nasıl algılandığını, tepkilerin, şikayetlerin ve kuşkuvarın nasıl şekillendiğini mizahî çerçeveden bakarak okuma denemesidir. Kent ve kentsel hayat, Tanzimat döneminden beri tüm Türk karikatür tarihinde en fazla işlenen temalardan biri olmuştur. 1908'den itibaren kent konulu karikatürlerin büyük çoğunluğunu, gündelik kentsel sorunlardan, modernleşme eksenli eleştirilere kadar geniş bir yelpazede ele alınan taşlamalar oluşturur. Bu çalışmada, genel olarak kent karikatürlerindeki hicivler, Şehremaneti'nin faaliyetleri veya ihmal ettikleri, kamusal alanların modernleşmesinin yarattığı sorunlar, ulaşım araçları, haberleşme, kadın-erkek ilişkilerindeki dönüşümler, âdâb-ı muâşeret gibi konulara ayrılmıştır. Bunların yanında, başlangıçta çalışmanın kapsamına giren ev içi modernleşmesi de kısaca ele alınmış, fakat ilk aşamada tahmin edildiği oranda eleştirel nitelikli karikatürün bulunmaması nedeniyle, planlanan miktarda hacim ayrılamamış, fakat araştırmadan da tümüyle çıkarılmamıştır.

II. Meşrutiyet mizahı, büyük ölçüde, kabaca “halk kültürü” içinde değerlendirilemeyeceği gibi, Osmanlı entelijansiyasının da tümüyle içinde bulunmayan bir ara kadro tarafından inşa edilmiştir. Bu nedenle karikatürler, sosyal tarih araştırmalarında yaygın olarak kullanılan birincil kaynaklardaki bakış açılarından farklı bir okuma yapma olanağı verir. Diğer taraftan, kenti, sanatsal kaygı taşımaksızın, görsel olarak okuma biçiminin rahatlığı, yazılı kültürden farklı bir bakış açısını beraberinde getirir.

Kenti karikatürlerden okumanın bir diğer avantajı, mizahın kendisinde gizlidir; “karikatürler, zaman, mekan, dil ve algılanan gerçeklik boyutlarını bozmak için tasarlanmıştır. Bir karikatürün etkisi, hem ‘gerçekliğin’ belirli bir tarzda algılanışını sağlamasına, hem de daha sonra bu algılayışın sınırlarını ihlal edebilmesine bağlıdır” (Brummett, 2003). Gerçekten de, kurgusal olduğu kadar da gerçeğe de atıfta bulunan karikatürler, kentsel alana bakış açılarındaki ilginç karmaşayı, hayalgücünü de katarak verir. Gerçekliğin görsel olarak deformasyonunun ve hayalgücünün bu noktada önemli olduğu söylenebilir; karikatür sahnesi, dönemin İstanbullusu’nun şikayetleri, eleştirileri ve isteklerini, endişe ve korkularını gösterirken, kentin birey tarafından nasıl algılandığını daha dolaysız olarak aktarabilir, çünkü karikatürlerde kurgusal görselliğe başvurmakta hiçbir sakınca yoktur. Bu nedenle, farklı algılama biçimlerini görsel olarak okumaya olanak veren karikatürler, bu gözle de, kentin yaşayanlar tarafından nasıl değerlendirildiğini anlamada önemli bir katkı sağlayabilir. Karikatürler ile çalışmanın bir diğer önemli avantajı, mizahın genel-geçerliği tartışılmayan olguları taşıyabilme özgürlüğüdür. Örneğin, basın ve yazın dünyasının modernleşmenin önde gelen sembolleri olarak ifşa ettiği yeni ulaşım araçlarını, karikatürlerden okuduğumuzda, çok farklı sonuçlarla karşılaşıyoruz.

Mizah dergileri çok popüler olmuştur; nüshaları tükenince tekrar basılarak geniş bir kesim tarafından okunmuştur. Örneğin Eşek isimli dergi kırk iki bin adet basmış, Karagöz yayın hayatı boyunca çok satmıştır. Brummett, elden ele dolaşan ve duvarlara yapıştırılan karikatürlerin ve mizah dergilerinin Tanin, Sabah ve Tercüman-ı Hakikat gibi gazetelerden daha geniş bir kesim tarafından beğeni toplayan ve okunan bir yayın türü olduğunu iddia eder (Brummett, 2003).

Bu çalışmada, yayın tarihi, 1908 ile 1922 arasında değişen, yalnızca İstanbul basımlı ve Osmanlıca olan, otuz adet karikatürlü mizah dergisi taranmış (Tablo Ek 1.1) ve ulaşılabilen karikatürlerin neredeyse tümü, başka araştırmalarda kullanılabilmesi amacıyla ekte verilmiştir. Araştırmada, karikatürlerinin en fazla kullanıldığı dergi Karagöz olmuştur; bunun nedeni, taranılan dönem içerisinde en fazla yayın yapan, dolayısıyla en çok karikatürün

üretildiği dergi olmasıdır. Dergilerin seçilmesinin kriterleri arasındaki ilk tercih, dönemin önemli ve çok satış yapan yayınları olmalarıdır. Bunun yanında, kaynaklarda referans gösterilen ve yayın kataloglarından yapılan taramalar sonucunda çeşitli nedenlerle ilgi çekici bulunan dergiler taranmıştır. Birkaç sayı çıkabilmiş bazı dergiler, dönemin siyasal problemlerine ağırlık vermiş, fakat kentsel alanı hicvetmeye fırsat bulamadan yayın hayatına son vermiştir. Çok az da olsa, bazı dergilere ulaşmak mümkün olmadığı için taranamamıştır.

Çalışmada, karikatüristlerin kimliği ele alınmamış, böylece karikatürlerinin değerlendirilmesinde siyasi tutumları da, büyük oranda hariç tutulmuştur. Bunun nedenleri, birçok karikatüristin hayatı hakkında bilgi olmaması, birçok örnekte imza bulunmaması, fakat hepsinden önemlisi, bu olgunun çalışmanın kapsamının dışına çıkmayı gerektirmesi kadar, kentsel modernleşmeye ilişkin karikatürlerin ideolojik tercihlerden bağımsız olarak değerlendirilmesinde bir sakınca görülmemesi olmuştur; çünkü kültürel ve toplumsal hayatın dönüşümünün büyük oranda siyasi sorunlardan bağımsız, farklı bir problem alanı tanımladığı karikatürlerde de görülmektedir. Aynı zamanda, II. Meşrutiyet döneminin karikatüristleri hükümete benzer uzaklıklarda durur; en belirgin karakteristikleri muhalif olmalarıdır ve dine karşı tutumları da benzerdir. Din olgusu karikatürlerde görülmez; din, kimlik belirleyici bir unsur olmadığı gibi, örneğin, teknolojinin karşısına konulan bir engel de değildir. Siyasi karikatürlerde, hükümete karşı yoğun eleştiriler getirilse de, din kurumlarına karşı sessiz kalınmıştır. Bunun, herkesin hemfikir olduğu, dinin toplumdaki tartışılmaz yerinin bir sonucu olduğu söylenebilir.

Türk mizahı hakkında çok az kaynak bulunduğunu belirtmek gerekiyor. Palmira Brummett, “İmge ve Emperyalizm” ile 1908 ve 1911 arası üretilen karikatürleri siyasi bağlamda inceleyerek bu konudaki günümüze kadar yayınlanan en temel araştırmalardan birini üretmiştir. Turgut Çeviker’in, üç ciltlik “Gelişim Sürecinde Türk Karikatürü”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e kadar olan dönemin mizah dergilerini, çizerlerini ve karikatürlerini yorumlamaktan çok tanıtan, önemli ve tek başvuru kitabıdır. Bu iki kaynak dışında, Türk karikatür tarihi ile ilgili araştırma neredeyse bulunmuyor.

Taranılan dergilerdeki kent karikatürlerinin, yalnızca İstanbul üzerinden bir inceleme yapmaya olanak verdiğini özellikle vurgulamak gerekir. Cumhuriyet sonrası üretilen karikatürlerde, Ankara da önemli oranda işlenmekle birlikte, araştırmanın kapsamına girmediğinden ele alınmamıştır. Anadolu’da basılan mizah dergilerinde İstanbul dışındaki kentlere ilişkin neler üretildiğini, kent problemlerinin nasıl ele alındığı görmek mümkün

olabilirdi, fakat Anadolu kent karikatürleri bir yana, Anadolu mizah basını hakkında bile araştırma bulunmamaktadır.

Son olarak, dönemin karmaşık kültürel hayatını karikatürlerden okumanın zor olduğunu ve hatta araştırmacının düşüncesine göre, karikatürlerde iletilmesi hedeflenen mesaj anlaşılrsa da, imgeleri bütün olarak kavrayabilmenin olanaklı olmadığını belirtmek gerekir. Başlangıç niteliğindeki bu çalışmada, öncelikli amaç, kent karikatürlerinin basitçe hangi sorunları ele aldığını saptamak olmuştur. Sonrasındaki yorum aşamalarının günümüz bilgisi ve dünyasının bakış açısı ışığında yapılması nedeniyle hatalara her zaman açık olduğu bilinmektedir. Bir diğer çözülmesi imkansız sorun, karikatürlerin dönemin okuyucusu tarafından nasıl algılandığı, onların fikir ve düşüncelerine ne kadar uyumlu olduğu bilgisine asla erişilemeyecek olmasıdır. Dolayısıyla karikatür değerlendirmelerinin kent yaşayanlarının zihniyet yapıları için genelleştirilmesi de, aslında tartışılabilir.

1.2 Osmanlı'da Mizah Basını ve Karikatür

Osmanlı'da mizahın ilk ürünleri, Tanzimat Dönemi'nde Ermeniler tarafından üretilmiştir. İlk mizah dergisi, 1852'de Hovsep Vartanyan Paşa tarafından çıkartılır ve ilk karikatür, Arif Arifaki'nin çıkardığı İstanbul dergisinde, 1867'de yayınlanır. 1877'ye kadar yayınlanan yaklaşık yirmi adet mizah dergisinin arasında Diyohen, Çingiraklı Tatar, Hayal, Çaylak ve Latife en önemlileridir. Karikatürler, basit çizimlerden oluşur; modern karikatür anlayışı yoktur. Konular, II. Meşrutiyet karikatürleriyle benzerlikler taşır; belediye sorunları, kadınların batılılaşan giyimleri, kadın-erkek ilişkileri, ev ve ülke genelinde ekonomik sorunlar, iç ve dış politika.

Osmanlı kültür hayatının sözlü mizahı, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar olan süreçte, yerini yavaş yavaş yazılı mizaha bırakır. Osmanlı'da yayınlanan ilk mizah örnekleri, sözlü kültür öğeleri ile bezelidir, çünkü yazarların kültürel birikimi henüz sözlü mizahla yüklüdür. Batı'nın mizah klasikleri henüz çevrilmemiş; yabancı dili olan aydınların bilgisi modern bir mizah üslubu geliştirmekte, doğal olarak, yeterli olmamıştır. Mizah yayınları, Karagöz-Hacivat, Meddah, Nasrettin Hoca, İncili Çavuş, Bekri Mustafa ve Bektaşî'ye ilişkin metinlerle doludur; karikatürler de bu öğelerden yararlanır (Çeviker, 1986).

II. Meşrutiyet'in 24 Temmuz 1908'de ilanıyla, II. Abdülhamit dönemi baskısından kurtulan basın, çok kısa süreli de olsa, gerçek bir özgürlüğe kavuşur ve süreli yayınlarda bir patlama meydana gelir; yüzlerce dergi ve gazetenin yayın hakkı birkaç gün içinde alınır. Çeviker, bu dönem yayınlanan, yalnızca kütüphanelerde yer alan mizah dergilerinin sayısını doksan iki

olarak saptamıştır. Fakat bu dergilerin çoğu çok kısa ömürlü olur: birkaç sayı yayımlandıktan sonra kapanır (Çeviker, 1988).

Çeviker, bu dönem yayınlanan dergileri dört gruba ayırır: Geleneksel mizah dergi ve gazeteleri, Batılı/modern çizgiye yakın yayınlar, Eşek dergisinin ön ayak olduğu, geleneksel öğelerle, modern olduğu kadar sert toplumsal yergilere yer veren “eşekli” yayınlar ve tek sayılık risaleler.

Geleneksel mizah dergileri, Tanzimat döneminde Diyojen ve Hayal ile temelleri atılan ilk mizah dergisini model olarak almışlar, seyirlik oyun tipi ve halk mizahçılarının isimleri kullanmışlardır. Bu yayınlarda Karagöz ve Hacivat gibi, iki karakter bulunur; metinler ve karikatürler karşılıklı diyaloglara dayalıdır. Bu türün en önemli temsilcisi olan Karagöz, Hayal ile önemli benzerlikler taşır. Bunun bir nedeni, sahibi ve kurucusu olan Ali Fuat Bey’in, Hayal’in yayımlandığı dönemi yaşamış olması ve geleneksel seyirlik oyunlara tutkunluğudur (Çeviker, 1988). Ali Fuat Bey’in, Tanzimat Dönemi’nin çeşitli mizah dergilerinde yayınlanmış karikatürlerine de rastlanabilir (Kocabaşoğlu, 1987b). 8 Ağustos 1908’de kurularak iki gün sonra yayınlanmaya başlayan Karagöz, 1935’e kadar 2803 sayı çıkarır. 1935’in Şubat’ında tekrar birinci sayıdan başlayıp 1950’ye kadar yayınlanarak, Türk karikatür tarihinin en uzun ömürlü mizah dergisi olmuştur. Bu süre içerisinde pek çok sahip, yönetici, yazar ve karikatürist değiştirir; Ali Fuat Bey zamanında bile büyük değişikliklere uğrar. 1923’te Cumhuriyet Halk Partisi’ne satılıp partinin yayın organı haline gelene kadar kavgacı ve ilerici kimliği ağır basan Karagöz, memur ve aydın kesimi yerine halka yakın durmayı seçer. Geniş kitlelerin beğenisini kazanan, ilk sayısında bile iki baskı yapan dergi, 1928 tarihli bir sayısında, gazetelerden çok sattığını yazar (Kocabaşoğlu, 1987b).

Batılı çizgiye yakın duran dergilerin en önemli temsilcisi, Türk karikatür tarihinin de en önemli yayınlarından biri olan Kalem’dir. Salâh Cimcoz ve Celal Esat Arseven’in çıkardığı dergide, çok kalabalık bir çizer kadrosu vardır: Avrupa’da eğitim gören Cemil Cem ve Sedat Nuri İleri, Sanayi-i Nefise çıkışlı ressam İzzet Ziya gibi insanlarla birlikte yabancı karikatüristler de çizmiştir. Salâh Cimcoz’un Fransa’dan karikatüristler getirttiği de söylenir. Kalem, Türk mizah sanatına modern karikatür anlayışını getirmiştir. Gerçek anlamı bilinmeyen karikatür, Tanzimat ve İstibdat döneminde resim olarak algılanmış, Meşrutiyet’te de bir çok dergi bu anlayışı sürdürmüştür. Kalem, karikatür sözcüğünü ilk kez kullanır ve tanımlar. Kalem’e göre karikatür, resmin asıl çizgilerinin bozulduğu, deforme edildiği bir sanat dalıdır ve ikiye ayrılır: İnsan bedeninin “sakatlığını ya da kabalığını” hicveden “güldürücü” karikatürler ve insanın “manevi bozukluğu” ile ilgili olanlar –ki bu “zalim”cedir.

Cemil Cem, Cem dergisinde, karikatür dergisinde “Karikatür!.. Kapsamı geniş, büyük bir sözcük! Güldürmek için biraz yarı şaşı baktırılan bir göz, biraz büyütülen bir buruncuk, biraz sırtıtırılan bir ağız, yampiri çiziliverilen bir çizgi, kimileyin bir kızgınlık yaratır... Karikatür, nükte, anıştırma, mazmun gibi edebiyat sanatından sayılır... Karikatür, hiç bir zaman kötü düşünmez; hep tuhaf düşünür” gibi bilgiler verir (Çeviker, 1988). Kalem siyasi karikatürleriyle de ünlenmiştir; bir çoğu diğerlerinden kolayca ayrılabilir kadar modern ve ince bir hicve sahiptir.

Eşek’in ön ayak olduğu mizah dergileri “zinciri” ise ilginçtir: 1910’da, Osmanlı’da materyalist düşüncenin ilk temsilcilerinden Baha Tevfik, Matbuat Müdürlüğü’nün Eşek ismine yayın izni vermeyecekleri endişesi ile Eşk (gözyaşı) ismi ile yayınlanmayı talep ederek başvurur; kabul alınca Eşk’in üstüne şedde ekleyerek Eşşek haline getirir. İmtiyaz alındıktan sonra, basılacak herşey hazır olduğu için, bir iki saatte satışa hazır hale getirilir. Basılan on bin sayı hızla satılır ve hemen diğer baskıya başlanır. Eşek’in ilk sayısı toplam kırk iki bin adet satılır ve hükümet tarafından kapatılır. Bu sayıda yer alan, “İfademiz yahut İlk Anırtı” isimli başyazıda şöyle denir:

“Gayet açık fikirli bir zat birgün arkadaşına demiş ki:

- Yahu, bir oğlum doğarsa ismini Eşek koyacağım.

Arkadaşı da cevap olarak:

- Tuhaf... Dünyada bu kadar isim varken Eşek ismine ne lüzum var, demiş. O zat da cevap vermiş:

- Evet lüzum var. Çünkü bu memlekette büyük adam olmak için eşek olmaktan başka çare yok... Bizim memleketimizde ilgi görmesi arzu olunan bir gazete ancak eşekçe bir gazete olabilir. Vatandaşlarımız ancak buna ilgi gösterirler...”

Eşek kapatıldıkça çeşitli isimlerle yayını sürdürür: Yuha, Kibar, El Malum ve Alafranga bu dizinin örnekleridir. Bu dergilerde de baş figüran eşeklerdir; insandan çok, insanlara benzer eşek figürleri sert yergilerde kullanılır; kara mizah örnekleri de görülebilir. Eşek maskotunun halk tarafından çok tanınmış olması gerekir ki, Eşek’in ilk sayısındaki kapakta masa başında oturan eşek figürü, arkasından çıkarılan dergilerde değiştirilerek, yazı masası başında yalnızca kulakları gözüken, ya da yalnızca yazı masasının gösterildiği örnekler basılır. Eşek 1912’de ikinci sayıdan başlayarak tekrar yayınlanır ve üçüncü sayıdan itibaren Baha Tevfik’in adı da bulunur. On dokuz sayı çıkabilen dergi nedeniyle Baha Tevfik, sık sık açılan davalardan kurtulamamıştır. (Çeviker, 1988)

Bu dönemde yayınlanan tek risalelik; “asırlık”, yani yüzyılda bir yayımlanır dergiler de vardır. İlk ve en önemli örneği, Sermet Muhtar Alus’un ve Sait Hikmet’in çıkarttığı El Üfürük’tür. El Üfürük ismi, II. Abdülhamit’in üfürükçüsü ünlü Ebulhüda’ya atfen verilmiştir. Çok beğenilen ve ünlenen derginin sonrasında ona ithafen çıkarılan tek sayılık risaleler çoğalır. Bunlarda karikatürler “ilkel” olmalarının yanı sıra çok yer tutmaz. Daha sonra, farklı kişiler tarafından çıkarılan El Üfürük II, diğerinden oldukça farklıdır; karikatürlerde modern bir anlayış izlenmiştir (Çeviker, 1988).

Karikatürlerin üslupları da geleneksel ve modern olmak üzere ikiye ayrılabilir. Kalem’in ön ayak olduğu Batılı karikatür çizgisi, kendisinden sonra gelen Dalkavuk, Hokkabaz, Davul, Lâklâk, Eşek, Cem, Alafranga, Karikatür, Hande, Diken gibi dergiler tarafından takip edilmiştir. Bu karikatürlerde akademik bir resim anlayışı bulunmaz; karikatüristler yapılanın resim değil, karikatür olduğunu farkındadır. Ele alınan olgu, altyazıdan çok çizgilerle işlenmeye çalışıldığı için altyazı azdır. Cemil Cem aracılığıyla, portre karikatürleri de bu dönemde yoğunluk kazanır. Modern anlayışın yanında, Tanzimat döneminden beri kullanılan tasvirici karikatür üslubu, II. Meşrutiyet’te daha da geliştirilerek kullanılır. Kalem üslubundan çok farklı olan bu tarz, dergilerin bir çoğu tarafından kullanılmış, ancak 1918 sonrasında yavaş yavaş kırılmıştır. Çizgiden çok altyazıya önem veren, ayrıntılı bir resim anlayışı ile üretilen bu türün de en önemli temsilcisi Karagöz’dür. Öyle tasvirici bir anlayış bulunur ki, dönemin toplumsal hayatına ilişkin ayrıntılar da bu karikatürlerden okunabilir. Söze dayalı mizah anlayışının bir ürünü olduğundan altyazıyı yoğun olarak kullanır. Geveze, Yeni Geveze, Eşref, Hayal-i Cedid, Cadalo, Şaka ve Feylesof gibi dergiler, karikatürlerini bu anlayış doğrultusunda üretmişlerdir (Çeviker, 1988).

II. Meşrutiyet’in mizah anlayışı keskindir; yalnızca bu dönemin dergilerinde mizah, baştan sona siyasal bir toplumsal eleştiri mekanizması olarak tanımlanır. Her derginin ilk sayısında yer alan, derginin çıkış amacını dile getiren “Mukaddeme”, “İfade-i Meram” veya “İfade-i Mahsusa” başlıklı yazılarda, mizahın eğlendirici olduğu kadar eğitici ve öğretici nitelikte olması gerektiği vurgulanır. Örneğin Feylezof, “..Mizahi gazeteler edebi, ahlaki, sosyal birçok yararlar içermezlerse zaman yitirme, değerli dakikalarını boş yere geçirmeye ne den olurlar ki, bu bizim için büyük zamandır” diye yazar. Eşek tipi bir mizah dergisi olan Alafranga, bu amacı sert bir ifade kullanarak dile getirir:

“Amaç sözün anlamı; gerçeğin gizidir.

İstedığımız zavallıların uyanışıdır” (Çeviker, 1988).

II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası, çok kısa bir zaman diliminde, basın gerçek anlamda özgür bırakılır. 1878'de yürürlükten kaldırılan Kanun-i Esasi'nin bazı maddeleri değiştirilir; basını teftiş etmek yasaklanarak kanun yeniden kullanıma sokulur. Fakat basın özgürlüğü, 31 Mart Vakası'ndan kısa bir süre sonra, Fransız basın kanunlarından aktarılarak 28 Nisan 1909'da çıkartılan yasa tasarısı ve arkasından 18 Temmuz 1909'da meclisten geçen kanun ile sona erdirilir. Basın kanunu önceleri oldukça liberal olmasına karşın zamanla eklenen maddelerle bu niteliğini kaybetmiştir. Örneğin I. Dünya Savaşı'nda askeri yönetim ve Mondros Mütarekesi'yle İstanbul'a giren işgalci güçler basına sansür koyar. 1919 Şubat'ında Vahdettin sansür koymakla birlikte çeşitli önlemler alır. Aynı basın kanunu, 1931'e kadar yürürlükte kalır.

Devlet için mizah dergileri ayrı bir sorun, tehlike olarak algılanır; karikatürün sözel olduğu kadar, görsel niteliği de bir tehdit unsuru olarak görülmüştür. 1870'lerde, ceza kanununun bir maddesinde “genel adaba aykırı olarak ..şaka ve yergiye dair şeyleri veyahut edepsizce resim ve tasvir basan, bastıran ve yayınlayan kişiler”in para ve hapis cezasına çarptırılacağı ilan edilir. 1877'de Meclis-i Mebusan'da ilginç tartışmalardan sonra bu kanun kaldırılır. Ahmet Vefik Paşa'nın başkan olduğu oturumda, mizah karşıtı gruptan biri olan Matbuat Müdürü Macit Efendi; “Mizah dergileri, resim olmadan olamazlar. Resim denen şeyi bir kez daha düşünmeli. Resimin insana olan etkisine bakmalı...” derken, bir diğeri, “Rusya'nın her icraatı fena ise de, şu mizah gazetelerini men edişi iyidir,” diye konuşmaktadır. Manok Efendi ise uygunsuz yayın yapan mizah dergilerinin Matbuat Müdürlüğü tarafından derhal kapatılması gerektiğini savunurken, “çünkü bunlar, aşağılayacakları insanları öylesine aşağılarlar ki, onu kanıtlamak olanaksızdır... Bunların gereksedikleri yol öyle bir yoldur ki, insan ya kendisini öldürmeli ya da onları öldürmelidir” der. Bir kısım Mebus, kültür alanının bütünselliğinden, basının ve mizahın okumayı özendirici ve eğlendirici işlevinden, mizah yasaklanacak olursa gazino ve tiyatro gibi eğlence mekanlarının da kapatılması gerektiğinden, Avrupa devletlerinde mizah yayınlarının serbest olduğundan vs. bahsederek maddenin kaldırılması yönündeki oylamada çoğunluk sağlarlar.*

I. Dünya Savaşı sonrası, II. Meşrutiyet'te ortaya çıkan ve kendi alanlarında ustalaşan Cemil Cem, Sedat Nuri İleri, İzzet Ziya, Mehmet Baha, Halit Naci gibi karikatüristlerin yanında, çocukluklarından beri mizahla ilgilenebilme şansına sahip olan yeni kuşak karikatüristler de görünmeye başlar. Önceki kuşaktan farklı olarak, bunların çoğu, Sanayi-i Nefise çıkışlıdır. I. Dünya Savaşı sonunda, II. Meşrutiyet'in yoğun mizah yayınına karşın, yayın yapan yalnızca Karagöz Dergisi kalmıştır. Önce Sedat Simavi, 1918'de, Kalem ve Cem'in yolundan giden

* Oturumun tamamı için bakınız: Çeviker, 1986: 79-86

mizah anlayışını devam ettireceğini söyleyerek Diken'i yayınlamaya başlar. 1920'de Diken'i yayınlamayı sona erdirerek 1921'de Güleriyüz'e başlar. Her iki dergi de İstanbul hükümeti ve işgal güçlerine karşı Anadolu hareketini tutmuştur. Aynı yıl yayınlanan Yeni Eğlence ve Ayîne de benzer amaçlara sahip olsa da Refik Halit'in Aydede'si kurtuluş hareketine karşı İstanbul hükümeti ve yabancı güçlerin yanında durur.

Diken ve Güleriyüz'ün politik karikatürleri saldırgan ve tepkilidir; işgalci güçler ve hükümete yönelik çizgileri modern karikatür anlayışına uygun olarak deformasyonda uç noktalara varmıştır. Mustafa Kemal, Anadolu hareketi yandaşı dergiler arasında yüceltilir. Aydede ise politik karikatürlerden çok kadın-erkek ilişkilerini ele alan fantastik karikatürler yayınlamayı tercih eder: Divan edebiyatından seçilmiş dizeler süslemeci bir tavırla görüntülenir. Bu dönemin politika dışı konuları arasında basın dünyası da vardır. Gazete ve dergiler arasında büyük bir savaş sürdürülür: Mustafa Kemal yanlısı Sedat Simavi, Sedat Nuri, Cevat Şakir ile karşı taraftaki Ali Kemal, Refik Halit, Ahmet Rıfkı gibi karikatüristler sürekli birbirlerini hicveder. Bunun yanında belediye sorunları, eğitim ve “yeni zenginler” işlenen konulardandır. (Çeviker, 1991)

2. ŞEHREMANETİ SORUNSAĞI

Geleneksel Osmanlı kentinde modern anlamda belediye örgütü bulunmaz; beledi yönetimi kadılar, kolluk görevlerini icra ederek yerine getirmiştir. Diğer bir deyişle, klasik dönemin beledi hizmetleri, halkın üzerine, kendi işini kendi görmesi için yaptırım gücü uygulanması anlamına gelir. Kadıların yanındaki görevliler, öncelikle güvenlik sorumlularıdır; sorumlulukları kontrol ve cezalandırma üzerine yoğunlaşır. Bazı bölgelere kadıların yardımcıları, ayak naibleri atanır, bunlar kadı adına esnafın teftişi, narhı gözetmek ve davalara bakmakla görevlendirilmiştir. Kadıların görevlerini mahallelerde, mahalle imamları yerine getirir; mahalle halkını yangınlarda, güvenliğin sağlanmasında ve temizlik işlerinde örgütlemek, nüfus kayıtlarını tutmak gibi sorumlulukları vardır. Büyük ölçüde belde halkı tarafından karşılanan beledi hizmetlere ilişkin kurallar, yazılı ve yazılı olmayan çeşitli kaynaklara ve büyük oranda örf ve adetlere dayanmaktadır (Ortaylı, 1985).

Beledi hizmetler, 1826'da İhtisab Nazırlığı'na devredilir. 1845'te polis örgütü, 1846'da Zaptiye Nezareti kurulunca, İhtisab Nazırlığı'nın görevleri narh işleri ve esnaf teftişi ile sınırlanır. 1855'te daha köklü bir programı uygulamak üzere, Şehremaneti kurulur.

1855'te, İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun kuruluş beyannamesinde Avrupa kentlerinin inşasının mükemmel olduğu, İstanbul'un da güzelleştirmeye, temizlemeye, yollarının genişletilmesine, sokakların aydınlatılmasına, inşaat usullerinin iyileştirilmesine ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. İntizam-ı Şehir Komisyonu, 1857'de yayınlanan bir raporda İstanbul'un on dört daireye ayrılmasını öngörür ve kent reformlarında Galata-Pera bölgesinin pilot bölge olarak seçildiği duyurulur. Altıncı Daire-i Belediye, kadastro çalışmasından havagazı aydınlatmasına kadar bir çok konuda faaliyet gösterse de, bu yeniliklerden varlıklı semtlerdeki Batılı çevreler yararlanmıştır. Yine de Altıncı Daire-i Belediye'nin kent planlaması daha sonraki faaliyetlere örnek oluşturur. 1868'de belediye yönetiminin tüm kenti kapsaması kararı çıkarılsa da, bu karar 1877 tarihli Dersaadet Belediye Kanunu'na, kentin Paris'in yirmi dairesi örnek alınarak yirmi belediye dairesine bölünmesine kadar uygulanamaz (Çelik, 1998).

Osmanlı kentsel modernleşmesi, Tanzimat'ın Avrupa kazanımlarını kullanarak gelişme hedefinin kentsel alandaki izdüşümüdür. Avrupa'da görev yapan Osmanlı elçilerinin Batılı kente duyduğu hayranlıkla başlayan süreç, Batı'nın her ülke için aynı sayılan kentsel düzenini tek geçerli tercih haline getirir. Bu tasarımın ilkelerini henüz 1836'da Mustafa Reşit Paşa belirler: Labirentvari sokakların yerini düz, geniş caddeler almalı, Avrupalı mühendis ve

mimarlar istihdam edilmeli, öğrenciler Avrupa'ya gönderilmeli ve mimari okumalıdır (Çelik, 1998). Şehremaneti'nin kurulmasındaki önemli nedenlerden bir diğeri, Batılı çevrelerin, iktisadi faaliyetlerin daha kolayca yürütülebilmesi için özellikle liman şehirlerinin düzenlenmesini, ulaşım, su, kanalizasyon, aydınlatma ve sağlık hizmetlerinin çözümlenmesini talep etmesidir. Böylece Altıncı Daire-i Belediye'nin yanında, erken tarihlerde Selanik, Beyrut, İzmir gibi liman şehirlerinde de belediye kurulmuştur (Ortaylı, 1985).

Avrupa kent modelinin yerleştirilmesindeki ısrarın önemli, “içsel” nedeni ise Tanzimat'ın merkezi devletin otoritesini güçlendirme politikalarıdır. Kentsel alana yapılan müdahale de, yalnız Avrupa kentine duyulan hayranlığa bağlı değildir; devlet otoritesini sağlamlaştırmak isteğine hizmet eder. İstanbul'da, 17. ve 19. yüzyıllar arasında çıkan halk ayaklanmaları, yüksek makamlardaki devlet görevlilerini devirir, salgın hastalıklar, yangınlar ve denetlenemeyen göçlerle İstanbul, yönetimin nüfuz edemediği bir bölgedir. Meclis-i Vâlâ'nın 1866 tarihli raporunda şu satırlara rastlanır: “Şu anda İstanbul'un düzeninin sağlanması balta girmemiş bir ormanın korunması kadar zordur ve bir ucundan bakıldığında öbür ucu görülebilen sokaklar yapılabilirse, aynı güvenlik hizmeti eldeki kolluk kuvvetlerinin yarısıyla sağlanabilecektir” (Yerasimos, 1996). Kentsel düzen, kentin ve kentlilerin disipline edilmesi Tanzimat'ın ilanıyla yapılan bir dizi reform ve İstanbullular için kural ve cezalarla dolu talimatnameler aracılığıyla kurulmaya çalışılır. 19.yy'da hiç önemli ayaklanma olmadığı gerçeği göz önüne alınırsa, tüm bunların büyük oranda etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Kentsel alan, bazıları güvenliğini sağlama amaçlı olduğu belirgin, çok titiz kurallara bağlanır; yapı cepheleri, bina yükseklikleri, kullanılacak malzeme, alım satım işlemleri, ahşap yapıların ve bina ifrazının yasaklanması, kaçak göçü engellemek için yasadışı ve marjinal yapılaşmanın ve bekarhanlarının yasaklanması vb. (Yerasimos, 1996).

Kent alanının modernleştirilmesi projesinin yanında, modern kentli yaratmak için kentsel yaşama ilişkin bir dizi kural ve yaptırım öne sürülür. Kentli için, sokaklara süprüntü atmaktan, dükkanlara camekan yaptırmaya, (Toprak, 1994a) pencerelerin önüne çiçek saksısı koymamaktan, atlı arabaların düğmesiz, düz muşamba ile döşenmesi (Ergin, 1996) gerektiğine kadar bir çok konuya ayrıntılı açıklamalarla yasaklar ve yaptırımlar getirilir. 1855 tarihli Sokaklara Dair Nizamname ile başlayan bu süreç daha da ayrıntılı, titiz bir şekilde sürdürülerek Cumhuriyet'in ilanından sonra da devam eder. İstanbullu'ya, tramvaya, ata binmeyi, sokakta yürüme ve parkta gezmeyi; esnaf, arabacı, hamal, seyyar satıcı vb. meslek gruplarına temel olarak herşeyi öğreten bu talimatnameler modern bir kentli, yeni bir insan

türü yaratmayı amaçlar. Kent sakinlerinin kent yaşamına uyum sağlaması için kıstaslar oluşturulur, yapmaları ve yapmamaları gereken hareket ve tavırlar belirlenir, yasak ve yaptırımlarla beraber uyumlu, güven içinde yaşayan, modern bir kent zümresi oluşturmaya yönelik bu faaliyet yıllar boyu sürdürülür.

Hükümetin merkezi devlet politikaları doğrultusunda devlet otoritesini güçlendirmeye yönelik kenti ve kentliyi gözetim altında tutma eğilimi, doğal olarak, yerel yönetime de özerklik tanımayacaktır; Şehremaneti, Babıâli'nin bir şubesi olarak kurulmuştur. Belediye, vergi koymak ve toplamak için Maliye Nezaretine, kaldırım yapmak ve onarmak için Nafia Nezaretine, güvenlik işleri için Zaptiye Nezaretine, esnafın teftişi ve fiyat kontrolü gibi konular için Ticaret Nezaretine bağlıdır (Ortaylı, 1985).

Bunun yanında, Şehremaneti'nin örgütlenme biçiminde eski gelenekler sürdürülür. Merkezi hükümet, Şehremaneti'nin faaliyetlerini, geleneksel Osmanlı kentindeki gibi en ufak ayrıntılarına kadar düzenler. Örneğin, Şehremaneti'nin görevlerinden biri esnafı denetlemek ve esnafın davalarına bakmaktır. Bu davalara Şehremini'nin bir muavini ve şehir meclisi üyelerinden iki kişinin bulunduğu bir komisyon bakmıştır. Buna göre, Belediye kavvasları suçlu esnafı Şehremaneti'ne getirir, defterden suçlarını okur, Şehremini bir kaç gün hapis cezası verir, isyan edildiği takdirde iki misline çıkarılır. Bu yöntem, ihtisab ağasının uyguladığı yöntemdir (Ortaylı, 1985). Şehremini'nin diğer bir önemli görevi, yanında maiyeti ile birlikte çarşı, pazar teftişine çıkmaktır. Örnek olarak, 1858 - 1859 ve 1861 - 1868 yılları arasında, iki kez Şehreminliğine atanan "ihtisab ağası" namıyla tanınan Hüseyin Bey verilebilir. Esnafa uyguladığı sert cezalarla tanınan ve esnaf arasında büyük korku uyandıran Hüseyin Bey, teftişe çıktığı zaman esnafın ayakta, Şehremini'yi selamlaması gerekir, saygı göstermeyenler cezalandırılır. Hüseyin Bey'in eski sistemdeki gibi esnafı kulağından duvara çivileme veya sıcak fırına sokma gibi usüller uyguladığı rivayet edilse de, bu derece şiddetli cezalara başvurduğuna Osman N. Ergin tarafından ihtimal verilmez. Yine de, yüklü eşeğini bağlayıp kahveye giden bir esnafa, ceza olarak, eşeğinin yükünü sırtına yükletip, eşeğe de yem torbasını takarak eşek yemini bitirene kadar yüklü adamı bekletmek gibi hayli ilginç cezalar vermiştir (Ergin, 1996). Cemil Topuzlu'nun ilk belediye başkanlığı döneminde bile, (21 Ağustos 1912 – 20 Kasım 1914) geçmiş geleneklerin canlandırılmaya çalışıldığı görülüyor. Topuzlu, esnafa verilen cüzi miktardaki para cezasının engelleyici olmadığını farkeder ve Belediye Nizamnamesi'nin bir maddesine dayanarak "İstanbul'da tam manasıyla örfi bir Belediye idaresi" kurar. Bu sayede Cemil Paşa, esnafın sattığı malları toplatarak

cezalandırmış, kendi deyimiyle, “ihtisap ağalığı” kurmuştur (Topuzlu, 2002). Görüldüğü gibi, modern bir belediye anlayışı uzun zaman yerleşmemiştir.

Kendi kendini yönetebilen, idari ve iktisadi alanda özerkliği olan yönetim biçimi Batı ve Orta Avrupa kentlerine özgü bir gelenektir. Uzun bir geçmişi olan Batı toplumlarının bu geleneği, önce monarşilere, sonra merkezi hükümetlere karşı kendilerini korumuş, hukuki varlıklarını devam ettirmiştir. Osmanlı’da ise mahalli idare, merkezi yönetimden halka doğru bir yaptırımlar dizisi biçiminde vuku bulur. Tanzimat bürokratları yerel yönetimin doğuşunu hazırlamış olsalar da, halkın siyasal katılımını geliştirme ve kurumsallaştırma söz konusu değildir, çünkü bu amaç, merkeziyetçi devlet politikalarına ters düşer. Onların istediği, öyle anlaşılıyor ki, Avrupaî görünüm, düzen ve kent üzerinde devlet otoritesini sağlamaktan ibarettir. Bundan dolayı, Osmanlı belediyesinin tüzel kişiliği bulunmaz; merkezi hükümetin bir şubesi gibi iş görmüş ve bu niteliği Cumhuriyet’e de devredilmiştir.

Halkın Şehremaneti’ne yönelik tutumu, ayrı bir araştırma konusu olmalıdır. Kısaca behsetmek gerekirse, geleneksel kentsel alanın ve gündelik yaşam biçiminin değişimi, yaşayanların kent ile kurduğu ilişkide büyük bir dönüşüm gerçekleştirmiş olmalıdır. Bu dönüşümün bir bölümü, kentsel sorumlulukların kentlilerden alınarak Şehremaneti’ne devredilmesinde yatar. İstanbullular, güçsüz bir örgüt olan belediye tek başına bu sorumluluğu yüklenince, büyük bir atalet içine gömülerek memnun olmadıkları kentsel çevrenin hesabını, tüm yönleriyle belediyeden sormaya başlar. İlber Ortaylı’nın deyimiyle “taşı taş üstüne koymak için yakınan” halk, belediyeyi her vesileyle şikayet eden dilekçeler yazar. Eylül 1899’da Sabah gazetesinde yayınlanan, Beylerbeyi’nin varlıklı halkından gelen bir şikayet bu durumu örnekler. Beylerbeyi iskelesinin yanındaki küçük limanın deniz tarafındaki taşlar dökülmüştür ve limanın temizlenmeye ihtiyacı vardır; bu durum belediyeye bildirilmiş, fakat sonuç alınamamıştır (Ortaylı, 1995). Görüldüğü gibi kent halkı, temizleme ve düzenleme konusunda, yalnızca şikayet etmek için harekete geçmektedir.

2.1 Karikatürlerde Şehremaneti ve Kent

II. Meşrutiyet karikatürlerine baktığımızda, kentsel hayata ilişkin yeniliklerden, yaptırımlardan ve varolan şartlardan çoğunlukla Şehremaneti’nin sorumlu tutulduğunu görürüz. Yukarıda belirtildiği gibi, Şehremaneti en rahatça eleştirilen kurumlardan biridir; memnun kalınmayan tüm kentsel koşullardan belediye sorumlu tutulur. Ortaylı’nın deyimiyle; “Osmanlı belediyeleri cılız kentsel hizmetlerde bulunmak ve eleştirilmek için kurulmuş gibidirler” (Ortaylı, 1995).

Diğer taraftan karikatürlerde modernleşen kente bakış, içinde birçok karmaşık olgu, düşünce ve çelişki barındırmaktadır. İki uçta bulunan, Meşrutiyet devriminin coşkulu özgürlükçü fikirlerinin diğer yüzündeki, geleceğe dair belirsizlik ve güvensizlik kentsel hayattaki dönüşümlere de yansır. Siyasi hayatın çalkantısı, devrimin başarısına ilişkin kaygılar, Avrupa'nın emperyalist eğilimleri ve yeni düzenin izleyeceği politikalar vs. birçok endişenin yanısıra, yönetimin kentsel sahnenin “düzenlenmesi”nde nasıl bir yön izleyeceği de merak konusudur. II. Meşrutiyet yönetiminin kent modernleşmesine verdiği önemi gayet iyi farkında olan Kalem dergisi karikatüristleri, bu konuda en eleştirel hicivleri üretmiştir. Osmanlı'nın Avrupa emperyalizmine ilişkin kaygıları ile devrimin kimlik krizini kentsel mekana yansıtan en güzel örneklerden biri “elli sene sonra Türkiye” altıyazısıyla 1908'de yayınlanmıştır (Resim Ek 2.1). Bir çok mizah objesini, yeni ulaşım araçlarının neredeyse tümünü, büyük yabancı mağazaları, asansörlü modern yapıları bir araya getiren karikatürde, kentin Türk karakterinden tek bir iz kalmıştır; halen üzerinde kara çarşafı bulunan bir kadın pırpır uçağını trafik kurallarını umursamadan kullanmaktadır. Bir diğer örnekte, Haliç'in iki yakasını birleştiren devasa bir sahne kurulmuş, kentsel modernleşmenin sahnesine Haliç oturtulmuş, “yakında oynanacak oyunun hazırlığı” altıyazısı ile oyunun ismi “İSLAHAT Komedi-Dram 22 Perde” koyulmuştur. Modern sahnede neler oynanacağı merak konusu olmakla birlikte çok da umut beslenmediği ortadadır (Resim Ek 2.2).

Kent mekanının modernleştirilmesinin halkın gelir dağılımında bir değişiklik yaratmayacağını işleyen bir karikatür 1909'da, Geveze dergisinde yayınlanır. Buna göre, kent başarıyla batılılaştırılmıştır; tertemiz Avrupaî caddelerde otomobil ve elektrikli tramvaylar işleyecek, fakat varlıklı kesim balonlarla seyahat ederken fakirler daha “asilane” dilenecektir (Resim Ek 2.3).

Geleneksel yaşam biçiminden sanayileşme, nüfus hareketliliği ve yeni, teknolojik araçlarla modern hayata sancılı geçiş döneminde çaresizlik ve geleceğe ilişkin bir umutsuzluk gözlenebilir. Bu nedenle, bazıları geleceğe ilişkin, kara mizahvari öngörülere çokça yer ayrılmıştır; “pusula”sını şaşırmış atlı arabalar, gözleri bağlı otomobil şöforleriyle dolu sokaklar, tramvay tekerleklerinin ikiye böldüğü (ve böylece nüfusu da ikiye katlayan) insanlar,* gürültü, toz, trafik vs. Resim Ek 2.4'te çok işlenen bu temaya bir örnek görülüyor. Resim Ek 2.5'te, Osmanlı'nın en önemli alışveriş ve iş merkezi Eminönü'nün bir tasviri vardır. Her kesimden insanın, hamal, tulumbacı ve seyyar satıcının, hayvan, dolmuş ve

* Bkz.: 3. Ulaşım

arabanın bulunduğu bu kalabalık meydan, karikatürleristlerin en fazla işlediği kentsel mekanlardan biridir.

Tüm bunların sonucunda, ‘kaos’vari kentsel hayat karşısında bir otoriteye, yaptırımcı bir güce ihtiyaç duyulur ve bu ihtiyaç, Şehremaneti’nin karikatürlerdeki başat konumunu açıklar. Karikatürlerde Şehremaneti’ne ilişkin tutum bu nedenle çelişkilidir. Sıkça rastlanan tüm olumsuzluklardan en başta Şehremaneti sorumlu tutulur; koyulan kurallar, yapılan temizlik ve imar çalışmaları anlamsız, bazen iyiden iyiye akıldışıdır. Bazıları işlevsel olsa bile uygulanamadıkları için işe yaramazlar. Diğer bir deyişle, varolan koşulları iyileştirmedikleri için hicvedilirler, -ki bu da, aşağıda belirtileceği üzere, derginin niteliği ile değişiklik gösterebilir. Diğer taraftan konulan kurallara, yaptırımlara ve uygulamalara da ihtiyaç duyulmaktadır. Kontrolsüzce gelişen kentsel yaşam karşısında modern bireyin güvensizliği ve umutsuzluğu baskın çıkar ve buna karşı tek alternatif, yönetimin sunduğu otoriter disiplin ve düzen olur. Beklenen değişimi gerçekleştirebilecek yegane örgüt olan Şehremaneti ise, ne bunu kurabilecek altyapıya, ne özerkliğe, ne de maddi güce sahiptir. Bu iki uç, yani hem otoriteye duyulan yoğun ihtiyaç, hem de otoritenin tatmin edicilikten uzaklığı ve bunun sonucunda olan akıldışı yaptırımlar, karikatürlerde büyük bir çelişkiye neden olur. Bu ikircikli tutum çeşitli biçimlerde kendini gösterir: Ya düzenleme çabaları mantıklı, fakat yöntem, yani yaptırımlar anlamsızdır; ya yaptırımlar akılcı, fakat denetleyiciler yetersizdir; ya kurallara da, denetleyicilere de uymayan İstanbullular, ya da hepsi birden, bu durumun sorumlusu kabul edilebilir. 1914 tarihli bir karikatür, gündelik hayatın kontrol edilemez karmaşasından kimin sorumlu olduğu sorusunu çok iyi betimlemektedir (Resim Ek 2.6). Kentin gürültü ve toz yığınlarını, tüm kenti içine alan kargaşalığı iyi yansıtan çizim, 1914’lere gelindiğinde artık bu halin iyiden iyiye kontrolden çıktığını gösterir. Hacıvat ve Karagöz, oğullarıyla birlikte, bu durumu protesto etmek için megafon ve zillerle gelmiş, Şehremaneti’ne seslerini duyurmaya çabalarlar -ki bu zaten mümkün değildir; o da, bu ortamda kulağına ulaşabilen sesler dışında hiçbir şey duyamamaktadır. Böylelikle ortada suçlanacak kimse olmadığı çaresizce fark edilir; aslında belediyenin de bu değişimle başa çıkacak gücü yoktur.

Karikatürlerde mağdur olan halk ise, kentsel hayata yeni katılan belediye görevlileri, trafik kuralları, otomobil ve elektrikli tramvaylar gibi teknolojik yenilikler karşısında pasif bir kitle olarak algılanır. Karikatüristlerin gözünde İstanbullular, bu yeniliklerin sebep olduğu tehlikeli, gürültülü, karmakarışık kentsel hayata karşı güçsüz ve en başta, buna isteği dışında maruz kaldığı için haksızlığa uğramış bir kitledir. Örneğin, bu konuyu en yoğun işleyen Karagöz dergisinin başta gelen misyonu, yeniliklere ve haksızlıklara karşı elinden birşey

gelmeyen, sesini çıkaramayan, çaresiz insan kalabalığının sözcülüğünü yapmaktır. Karagöz, kullandığı gündelik dil ve “sokaktaki adam” karakteri ile, sokakta, köprü, tramvay ve vapurda halkın yaşadığı problemlere, çoğunluktan farklı olarak ve bazı zamanlarda, eleştirel dayanakten yoksun olan sert yorumlar getirir.

Kentsel çevreyi konu alan karikatürlerde, Cumhuriyet sonrasında daha da artarak süregiden eleştiriler, temel olarak İstanbul’un düzensizliği, su baskınları, çamurlu sokaklar ve belediyelerin imar faaliyetleri vb. konulara odaklanır. Bunların Meşrutiyet’ten Cumhuriyet sonrasına uzanan tarihsel sürecinde, belirli bir eleştirel bakışın gelişmesini izlemek mümkündür. Tanzimat ve Meşrutiyet dönemi, bu şikayet alanlarının başlangıç noktasını oluşturur; fakat bu dönemin karikatürlerinde, kentsel çevre hakkında yapılan şikayetler, modern referanslardan yoksun, genel problemlerin hicivleridir. Meşrutiyet karikatürlerinde henüz İstanbul, İstanbullular tarafından Batılı normlarla değerlendirilmez; kentsel yaşamla ilgili rahatsızlıklar yalnızca gündelik hayatta karşılaşılan zorluklarla, içe dönük problemlerle ilgilidir. Örneğin, Erken Cumhuriyet’te en sevilen temalardan biri olan izbe evler ve çarpık sokaklar, Meşrutiyet döneminde Şirket-i Hayriye, tramvay ya da Şehremaneti’ne oranla yok denecek kadar az eleştiri alır. Belediyenin popüler bir hiciv teması oluşturması bir yana, karikatüristlerin zaman geçtikçe kentsel hayatta daha çok ayrıntıyı farkettileri, daha fazla şikayet alanı yarattıkları, bunu da Batılı bir bakış açısıyla yaptıkları gözlemleniyor. Fakat bunun kentsel çevre algısında bir gelişme ya da bilinçlenmeden çok, salt Batı kentleri ile yapılan kıyaslamalara dayandırıldığı görülüyor. Çünkü sürekli aynı temalar, aynı biçimlerde yıllar boyu tekrarlanacak; şikayet ve eleştiriler çeşitlendiği oranda basitleşecek ve duraksayacak.*

Meşrutiyet karikatürlerinde temel olarak talep edilen, çevresel koşulların yenilenmesi değildir; Cumhuriyet sonrası karikatürlerinde çokça işlenecek olan baştan yaratma önerileri bulunmaz. İstenen yalnızca, varolan koşulların iyileştirilmesidir. Bu talebin nedenlerini çoğunlukla, geleneksel kent koşullarından uzun süredir duyulan rahatsızlıklar ya da kentin geçirdiği dönüşümün kentsel hayatta yol açtığı problemler oluşturmuştur.

Meşrutiyet döneminde İstanbul’u modern normlara göre değerlendiren karikatürler, az da olsa görülebilir. Yabancı, veya Batı öğrenimi görmüş Türk karikatüristlerin çizdiği, benzer çevreye hitap eden ve kentsel çevreye Batılı bir bakış açısıyla eleştiri getiren mizah dergilerinden Kalem’de, diğerlerinden kolaylıkla ayrılan bir karikatür yayınlanır (Resim Ek 2.7).

* Bkz.: Tütün, Y., (2002), 1930’lar Mizahında Kent Planlama ve Mimarlık, Arredamento Mimarlık, sayı: 151

Şehremaneti'ne "sunulan" bu karikatürde, ahşap, izbe görünümlü evlerden oluşan bir sokak, ayrıntılarıyla çizilir ve altına Viktor Hugo'dan alıntılanan "Ey Şark! Ey nurlar kapısı"* yazılır. Bunun, öncelikle Şehremaneti'ne sunulması nedeniyle "Şark"a ilişkin bir güzelleme olmadığı bellidir. Büyük bir ihtimalle, İstanbul'un karakteristik bir arka sokağını vererek, kagir yapılarla çevrili geniş sokakları düşleyen Şehremaneti'ne, özde yatanın doğu kültürüne mensup insanların yaşadığı ahşap evler ve dar, düzensiz sokaklar olduğu işaret edilmek istenmiştir. Hedeflerine ulaşmak için Şehremaneti'nin daha uzun zaman çabalaması gerektiği ya da bu çabasının çok da anlamlı olmadığı, tüm bir şehrin ara sokaklarına Batılı kent normlarını empoze edemeyeceği sonucu çıkar. Fakat bu yegane örnekte tipik bir Osmanlı sokağının modern bir bakışla irdelendiğini görülür –ki burada eleştirinin nesnesi dolayimsız hedef alınmıştır. Kentsel yapının Batılı gözüyle, adeta Oryantalist bir aşağılayıcı eleştirelilikle hicvedilmesi, karikatürlerde yok denecek kadar az miktarda görülür.

Kalem dergisinde yayınlanan bir diğer karikatür, seyyahların İstanbul'la ilgili bir diyalogundan oluşur. Fakat bu örnek, kentsel çevreden çok hava durumunu şikayet ediyor gibidir, çünkü kent tasviri bulunmadığı gibi, "mavi semali" İstanbul'un karlar altında kaldığı görülür (Resim Ek 2.8).

Ev ve sokakların düzensizliği, temizliği ve hijyen gibi konuların hicvedilmemesi, bazı karikatüristlerin 'terakki' fikrine aşına olmasına karşın, Batılı kent standartları ile henüz tanışmamış olmasının göstergesi sayılabilir. Örnek olarak, farklı eğilim ve eğitilmiş karikatüristlerin mensup olduğu iki mizah dergisinde yayınlanan karikatürleri karşılaştırmak olasıdır. Kalem'de yayınlanan, Pera'nın Levanten kadınlarını da taşıyan bir örnekte, kadınlar geniş kenarlı şapkaları ile dar sokaklardan geçemedikleri için şikayetçi olurlar (Resim Ek 2.9). Kalem'in diğer karikatüründe, dönemin en tanınmış mimarlarından J. Antoine Bouvard'ın planlama için İstanbul'a geldiği, fakat sokakta yürürken bozuk yollarda düştüğü işlenir (Resim Ek 2.10). Belirtmek gerekir ki, Bouvard hiç gelmemiş, 1900'lerin başlarında, kentin topoğrafyasını, kültürel ve toplumsal yapısını dikkate almayan Beaux-Art stilinde planlar yapmıştır. Bu planlar, maddi yetersizliklerden dolayı hiç bir zaman uygulanamaz (Çelik, 1998). Bu karikatür, kentsel mekân Batılı bir gözle yargılayarak utanç duyma sendromunun ilk örneklerindendir. Bir diğer örnek, Yeni Geveze isimli, yine Batıcı eleştireliliğe yakın duran bir dergide yayınlanmıştır; fakat bu sefer kent değil, Şehremaneti'nin tutumu eleştirilir. II. Meşrutiyet'in ilanından itibaren çıkarılan nizamnamelerde atlı arabacılar hakkında son derece ayrıntılı, çeşitli kurallar konulur ve bunların arasında atlara ilişkin

* Karikatürün sol alt köşesindeki Fransızcasından çevrilmiştir.

düzenlemeler de vardır. Örneğin Ziver Bey döneminde çıkarılan bir nizamnamede, arabacıların atlarının “sakat, hasta ve yaşlı” olmaması kuralı getirilir (Ziyaoğlu, 1971). Bir hicivde Geveze, atları karşısında sıraya dizmiş, Babıâli caddesinde düşmemelerini, çünkü “ecnebilere ayıp” olacağını ve “Şehremaneti’ni mahçup” edeceklerini söylemekte, dolayısıyla hem yönetimin düzenlemeleriyle alay etmekte, hem de Batılılar karşısındaki ezik tutumunu hicvetmektedir (Resim Ek 2.11). Resim Ek 2.12, asıl hedef Şehremaneti olsa da, kentsel çevre alanında, düzenleme ve temizleme konularını işlemesi bakımından modern bir bilince işaret eden ender örneklerden biridir. Diğer taraftan mahallelinin mecburen kendi sokağını düzenlemesini olağandışı olarak gören ve her işi Şehremaneti’ne yükleyen anlayış burada da görülmektedir.

Yukarıda sözü edilen Batılı bakışın karşısında, geleneksel/halk düzeyine yakın duran Karagöz’de yayınlanan karikatürler gösterilebilir. Bu örneklerde, kentsel mekanın kirliliği ya da düzensizliğine ilişkin bir şikayet yoktur. Hicivler çoğunlukla Şehremaneti’nin faaliyetlerinden ya da pratik, gündelik sorunlardan öteye geçmez; fiziksel çevre Avrupa kentleri ile mukayese edilmez (Resim Ek 2.13).

Şehremaneti’nin kent içindeki imar faaliyetleri de eleştiriden hiç bir zaman kurtulmaz (Resim Ek 2.14-2.15). Bu iki tema, yani sokak ve meydanların yapım çalışmalarının sokakları yürünmeyecek hale getirmesi ile bu faaliyetlerin bir türlü sona ermemesi Cumhuriyet sonrasına devredilen en baskın iki eleştiridir. Belediyenin bu konudaki sorumsuzluğu ve sona ermeyen faaliyetlerinin verdiği rahatsızlığı işleyen, birbirine çok benzeyen karikatürler tekrar tekrar karşımıza çıkar.

Yönetici kesimindeki insanların evlerinin bulunduğu sokağın daha bakımlı olması karikatürlere konu olmuştur (Resim Ek 2.16-2.17). Gerçekten de şehreminlerinin devlet ricalinden kimselerin bulunduğu sokaklara özel bir ihtimam gösterdiği ya da buna mecbur tutulduğu anlaşılıyor. Bunun önemli bir örneğini, 1890 ile 1906 yılları arasında, belediye başkanlarının ortalama görev sürelerine oranla çok uzun bir süre Şehreminliği yapan Rıdvan Paşa oluşturur. İddiaya göre, Abdülhamit’le yakınlığı bilinen Hariciye alaylarından Abdülrezzak Bedirhan, Şişli’deki konağının önünü düzenlemediği için Rıdvan Bey’i öldürtmüştür (Ergin, 1996).

Şehremaneti karikatürlerinin yanında Şehreminlerini hicveden örnekler de görülebilir. Bu durum, II. Meşrutiyet döneminde çok yaygın olmamakla beraber 1920 sonrasında gittikçe

artar ve 1930'larda belediye başkanlarının faaliyetleri en popüler mizah konularından biri olur.

Şehremini hicivlerinin ilk örneklerinden biri, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul'un ilk belediye başkanı olan Ziver Bey'dir. (28 Temmuz 1908 - 16 Mart 1909) Davul dergisi, Ziver Bey'i Cemiyet-i Umumiye seçimleri yapılmadan, tek başına faaliyetlerde bulunduğu için eleştirmiştir (Resim Ek 2.18). Cemiyet-i Umumiye 26 Aralık 1908'de toplanmıştır. Bu süre içinde Ziver Bey, iki uzmanı 'sıhhiye teşkilatlarını' öğrenmek üzere Avrupa'ya göndermiş, aldığı bilgiler neticesinde hastane, bimarhane, Dar'ülaceze gibi kurumlar yaptırmak üzere çalışmalara başlamış, bunların bağlı bulunacağı "Müessesat-ı Hayriyye-i Sıhhiye" isimli bir idare kurmuştur. Ayrıca mezbaha ve park inşaları için planlar yapmış, fakat İstanbul'un haritası olmadığı için bunu erteleyerek Paris belediyesi mimarı J. Antoine Bouvard ve Milano belediye üyesi Agrati ile görüşmüştür (Ergin, 1996).

II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında, Kalem dergisinde, eski eserlerin korunmaması ile ilgili bir karikatür yayınlanır (Resim Ek 2.20). Batılıların gözünden Bizans surlarının taş ocaklarına çevrilmesinin nasıl değerlendirileceğini hicveden karikatür, bu anlayışın ilk örneklerindendir. 1930'larda turistlerle harap olmuş eski eserleri karşı karşıya getirerek Batılı gözlerle bu durumu eleştiren karikatürler artacaktır. Başka bir örnekte yangın sonrası ya da bakım için Çemberlitaş'ın gövdesinin demir çemberlerle sarılması (Eyice, 1994) eleştirilir. Çemberlitaş'la Karagöz 1910'da, Çemberlitaş'ın bakıma alınarak dört sene bu halde bırakılması hakkında muhabbet eder (Resim Ek 2.21).

Gündelik hayatta karşı karşıya kalınan problemler en sevilen konulardan biridir, bazıları yıllarca karikatürlere konu olur. Bunlardan biri, İstanbul'da çokça yaşanan su baskınları ve yağmur sonrası sokakların çamurla dolmasıdır. Kalem'de "alafranga" giyimli birinin Beyoğlu'nda çamurlu caddenin karşısına geçerken hamal tarafından taşınması Beyoğlu ahâlisine yönelik taşlamalardan biri olarak okunuyor (Resim Ek 2.22). Hayal-i Cedid dergisi, su baskını problemini önlemek için Şehremaneti'nin kentin üzerini devasa şemsiyelerle kaplayacağını öngörür (Resim Ek 2.23). Bu konuda en fazla, bugün Vatan Caddesi'nin bulunduğu bölgede olan Kasımpaşa deresinin bazı mevsimlerde taşarak su baskınlarına yol açması ve Şehremaneti'nin dereyi kurutamaması işlenir (Resim Ek 2.28-2.31).

Her dönem, maddi özerklik verilmemesi nedeniyle, maddi sorunlar Şehremaneti'nin en büyük problemlerinden biri olur; belediyeler vergi koyabilme yetkisine sahip değildir. Hükümetten alınabilen çeşitli vergi kaynakları da bir süre sonra hükümet tarafından geri alınmış, bu

çekişmeli durum uzun süre devam etmiştir (Ziyaoğlu, 1971). Şehremaneti'nin Cemil Topuzlu zamanında "Periye" isimli Fransız bir bankadan alınan bir milyon liralık borç karikatürlere konu olur (Resim Ek 2.32). Dönemin basınında yankılar uyandıran ve olumlu karşılanmayan borç için Topuzlu, hatıralarında uzunca bir bölüm ayırır ve alınan paranın nerelere sarf edildiğini kalem kalem gösterir (Topuzlu, 2002).

Görüldüğü gibi, Meşrutiyet döneminde Şehremaneti'nin sorumsuzluğundan şikayet edildiği oranda faaliyetleri de hicvedilmiş, buna karşın halk çoğunlukla, kente dair problemlerde hiç bir şekilde sorumlu görülmemiştir (Resim Ek 2.33). Karikatürlerde, Şehremaneti'ne destek olmak isteyenler bile "ya hafız" yazılı tabelalar satmaktan daha fazla yardımda bulunmayı akıllarına getirmezler (Resim Ek 2.34).

1914 – 1918 arası karikatürlerde beledi hizmetlere ve kentsel hayata ilişkin karikatürler büyük oranda kesilir. Zaten yayınlanan mizah dergisi sayısında da ciddi oranda azalma meydana gelmiştir. 1918'e gelindiğinde, yalnızca Karagöz dergisi yayını sürdürür ve yurtseverlik duygularını canlı tutmaya çalışırken, hayat pahalılığı ve karaborsa konularını işler (Georgeon: 1996).

Mütareke yıllarında yavaş yavaş hareketlenen mizah basınında kent, belediye ve toplumsal değişim tekrar hicvedilmeye başlanır, fakat doğrudan Şehremaneti'ni eleştiren dergilerin en başında her zaman Karagöz gelir. Karagöz'ün tutumunda önceki tutumundan dikkate değer bir kopuş, Şehremaneti'ne yönelik bir tutum değişikliği görülmez. Dört sayfalık derginin son sayfasının yarısını politik olmayan konulara ayıran Karagöz, savaştan sonra da Şehremaneti'ne yönelik tavrını sürdürmüştür (Resim Ek 2.36-2.39).

1918-1923 arasında görev yapmış Şehreminleri de çeşitli vesilelerle karikatürlere konu olur. Bu dönemde öncekinden farklı olmamakla birlikte, Şehreminlerinin görev süresi çok kısadır. Beş senede on Şehremini görev yapmış, fakat hepsi karikatürlere konu olmamıştır. İlk olarak Şehremini Celâl Bey ile (7 Temmuz 1921-4 Mart 1922) başlayan süreç, (Resim Ek 38-39) 1923'te Haydar Bey ile doruğuna ulaşır. Önce İstanbul valiliği, birkaç ay sonra, 15 Nisan 1923 - 8 Haziran 1924 döneminde Şehreminliği yapan Haydar Bey, Karagöz dergisinin çokça hicvettiği Şehreminlerinin başında gelir. Haydar Bey'in en fazla tepki çeken faaliyeti, uzun süre Şehremaneti'nin koymayı amaçladığı oktrova vergisini yürürlüğe sokabilmesidir. İç gümrük vergisi olan oktrova resmi, esnaf, tüccar ve ticaret odası tarafından tepkiyle karşılanır (Toprak, 1994d). Karagöz'de yayınlanan bir örnekte, verginin eleştirisi görülüyor (Resim Ek

40). Yapılan mezbaha da Haydar Bey zamanında açılınca Karagöz, mizahta mezbahanın en büyük muhaliflerinden biri haline gelmiştir (Resim Ek 41-43).

2.2 Belediye Çavuşları

Önceleri ihtisap ağası, ayak naipieri, çöplük subaşıları, mimarbaşılar gibi görevliler tarafından yerine getirilen faaliyetler, Tanzimat'la birlikte belediyenin alt birimleri tarafından yerine getirilmiştir. Belediyenin icraatlarının yerine getirilip getirilmediğini belediye zabıtalari (çavuşları) kontrol eder (Toprak, 1994a). Belediye çavuşlarının kökeni, "kavvas" denilen, sefaretlerin güvenlik hizmetini yerine getiren görevlilere dayanır. Önceleri, Şehremaneti'nin silahlı memurlarına "kavvas" denilmiş, daha sonra bu, "komisyon çavuşu"na çevirilmiş, en sonunda belediye zabıta memurları adını almıştır (Ergin, 1996).

Tanzimat'la birlikte kentsel hayata katılan belediye çavuşları toplumsal yaşamda önemli bir rol oynarlar. Karikatürlerde, yaptırım ve cezalarla oturtulmaya çalışılan yeni kentsel düzenin gözeticileri, yeni kontrol mekanizmalarının kent hayatında en görünür temsilcileri olarak zabıta memurları, sıkça hicvedilirler.

Belediye zabıtalariina yönelik eleştiriler çoğunlukla görevlerini başarıyla yerine getirememeleridir. Kentsel hayatın kural tanımazlığı ve karmaşıklığına getirilecek düzen onlardan beklenir, tek sorumlu onlardır; ne var ki memurlar bulunmaları gereken yerde bulunmazlar ya da görevleri umurlarında değildir. Buna karşın, iyi bir kazançları vardır ve bazen rüşvet alırlar.

Belediye çavuşları, kentlerde toplu taşımacılığın önem kazanmasıyla trafik kurallarının ilk uygulayıcıları olurlar. Sokaklarda eski araçlarla yeni araçların, hamallar, eşekler, araba ve tramvayların bir arada bulunmasının yol açtığı karmaşayı önleyebilecek, sorumlu tek merci olan belediye çavuşları karikatürlerde en fazla bu görevde görülürler. Fakat çoğunlukla, görevliler değil, uyulması gereken kuralları umursamayan ahâli öncelikli hedef olur. Bu konuda iki örnek atlı arabacılarla ilgilidir. Ziver Bey'in nizamnamesinde atlı arabalar ve arabacılarla ilgili bir dizi ayrıntılı kural konmuştur. Örneğin, arabacılar mahalle isimlerini iyi bilecekler, sınava tabi tutulacaklar, tek biçim giysi giyecekler, arabalarına numaralarını yazacaklar ve tarifelerini asacaklardır. Resim Ek 2.47'de, arabacıların bu kuralları hiç umursamadığı, çünkü denetleyicilerin bu konuda hiçbir şey yapmadıkları, arkada uyuklamakta olan bir belediye zabıtası ile verilir. Resim Ek 2.49'a, belediyenin Tanzimat'tan beri tekrar tekrar nizamnamelere eklemiş olduğu, hayvan nakliyatının gündüz, işlek saatlerde

yapılmaması gerektiğine ilişkin kurala kimsenin uymaması konu olmuştur. Hatta hayvanların sahibinin böyle bir şeyden haberi bile yoktur. Karagöz'ü bu tehlikeli durumdan kurtaracak olan belediye çavuşları ise yine ortalıkta bulunmazlar. Buna benzer diğer örnekler de, sokaklarda uyulması gereken kuralları umursamayan ahâliye yönelik eleştirilerdir.

Bu çalışmada, doğrudan trafik kurallarını ve tabelalarını eleştiren tek bir örnek görülmüştür (Resim Ek 2.51). Karagöz, sokağın karşısındaki dükkana gitmeye çalışırken belediye çavuşu tarafından kapıdan çevrilir ve karşıya geçmesinin yasak olduğu, “sürüye katılarak” tabelaları izlemesi gerektiği söylenir.* Kitleleri belirli kurallara göre hareket etmeye teşvik eden trafik kurallarından bihaber olan Karagöz, bu uygulamayı “sürü” benzetmesiyle uysallaştırıcı ve tektipleştirici, bakkala gitmek için karşıdan karşıya bile geçememekle kısıtlayıcı ve akıldışı bulmaktadır. Belediye çavuşu ise burada, akıldışı yaptırımların akılsız uygulayıcısı rolündedir: “Ben öyle şey bilmem” sözcükleri ile belediye çavuşu, kamu çalışanlarına ilişkin günümüzde de süregiden eleştirinin ilk örneklerinden biri olmalıdır.

Bunun yanında, belediye çavuşlarının iyi bir kazançları vardır; açgözlülüklerinden dolayı şişman olarak tasvir edilirler (Resim Ek 2.54). Aynı tema köprü memurlarında da işlenmiştir. Bir diğer örnekte, rüşvetin şiddetle yasaklanmasına karşın hala geçerli olduğu belirtilir. Belediye yönetiminde akrabası olan bir memur rahatlıkla rüşvet alabilmektedir. Böylece yönetimin kendisi, koruyuculuğunu yaptığı kişilerle birlikte yasayı çiğneyebilmektedir** (Resim Ek 2.55).

31 Mart Vakası'ndan sonra Zaptiye Nezareti lağvedilerek polis örgütü yenilenir. 4 Ağustos 1909'da Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti kurulur (Toprak, 1994c) ve 30 Aralık 1910'da, Dersaadet Teşkilat-ı Belediyesi hakkındaki kanun ile İstanbul belediye zabıtasına ait görevlerin önemli bir kısmı polise devredilir (Toprak, 1994a). Cemil Topuzlu'nun girişimiyle uygulanan bu plan, Topuzlu'nun ilk şehreminliği döneminde yürürlükten kaldırılır ve zabıta işleri tekrar belediye çavuşlarına devredilir. Topuzlu, ikinci şehreminliği döneminde kentin güvenlik işlerini yeniden polise verir (Topuzlu, 2002).

Yeni Geveze dergisinde, polisin kentsel düzeni sağlaması ile ilgili iki eleştirel karikatür yayınlanır. Günümüz gözüyle kavranması kolay olmayan Resim Ek 2.56'da, geleneksel

*Sokaklara, tramvay ve vapurlara, köprülere asılan, nasıl davranılması, nelerin yasak olduğu, nelere dikkat edilmesi gerektiğini öğreten tabelaların gündelik hayatın bir parçası olduğunu başka karikatürlerde de görebiliyoruz. Örneğin: Resim Ek 2.52, 2.53

**Bu, otoriteyi temsil eden diğer görevlilerde de ele alınan bir temadır. Örn.: Resim Ek 2.52

taşıma araçlarıyla modern araçların; atlı tramvaylarla arabaların, bisikletlerle eşeklerin, hamallarla yayaların ve her kesimden insanın bir arada bulunduğu karmakarışık, kalabalık bir kent tasvir edilir. İnsanlar arabaların altında kalır, yayalar şikayetçidir, kavgalar çıkar. Tüm bu kargaşalıkla baş etmesi gereken, şık üniforması içindeki polis, karikatürün merkezine, arap alfabesinden Cim harfinin noktasına yerleştirilmiştir. Bu göndermede çeşitli kelime oyunları yapılmıştır, tahmin yöntemiyle çeşitli biçimlerde okunabilir. Örneğin, Cim harfinin “Cehalet”i simgelediği göz önüne alınırsa, yeni karakol/polislerin, yani yeni kontrol “nokta”larının, her ne kadar modern bir yapılanmaya gidildiyse de, “Cehalet”in Cim’inin tam ortasında durduğunu belirtiyor olabilir. Polis örgütü 1908’de yenilenmiş, yeni üniformalı polisler mizah basınında çokça eleştirilmiştir. Üniformaların eski gelenekleri değiştirmedeği, vurdumduymaz polislerin suça karşı etkin olmadığı belirtilir (Resim Ek 2.57-2.58). Bu karikatürde ise, kentsel hayatın karmaşasını düzenlemek için çavuşların yerini alarak sahneye çıkan polislerin bu karmaşa ile başa çıkacak altyapıdan yoksun olduğu, modern üniforması içindeki cehaleti öne çıkarılarak hicvedilmektedir.

Polis örgütündeki yeniliklerin taşlandığı bir diğer karikatür, 23 Temmuz 1911’de Mercan’da başlayan ve Aksaray dahil çok geniş bir alana yayılıp iki bin beş yüzden fazla evi kül eden yangın (Sakaoğlu, 1994a) ile ilgilidir (Resim Ek 2.59). Zeplin, uçak ve balonlara binmiş polisler, yangın sonrası bu bölgeyi mesken edinmiş hırsız, katil, kumarbaz, vs. suçluları, kancalarla, filelerle, havadan avlamaktadır. Aksaray’ın 17.yy’dan beri, Yeniçerilerin oturma ve çalışma mekanı olmasına dayanan kötü bir ünü vardır; Yeniçerilerin kontrolden çıkmaları ile Aksaray’ın çevresinde yolsuzluk ve fuhuş bölgeleri oluşmuştur (Kuban, 1994). Burada da polis örgütünün modernleşme çabalarının aldatıcı olduğunun altı çizilir. Polisin modernleşmesinin simgesel modern teknoloji araçlarıyla ilişkilendirerek hicvini örnekleyen bir diğer karikatürde, polis “hem işiten, hem gören” bir telefon icat etmiştir (Resim Ek 2.60). Daha geç bir tarihte Karagöz, bazı açığöz bazı polislerin üniformalarının benzerliği nedeniyle posta tatarı numarasıyla tramvaylara “asılma”larını gösterir (Resim Ek 2.61).

Sonuç olarak, kentsel kontrolün sağlanması hakkındaki gereksinim, belediye çavuşlarının karikatürlerdeki konumlarında görülebilir. Bu denetlenemez karmaşıklığı düzenlemek için bir otoriteye ne denli gereksinim duyulduğu belli olmakla birlikte otorite temsilcileri de kentsel mekanın kontrolünü sağlayamamaktadır.

Diğer taraftan, ilk bölümde görüldüğü gibi, kentsel hayatın karmaşıklığına kimin neden olduğu, bundan kimin sorumlu tutulacağı bilinmemektedir; tek suçun belediye çavuşlarında

olmadığı kesindir. Akıldışı görünen trafik kuralları ve kamusal alanda bolca görülen öğretici levhalar işe yaramadığı gibi, esnaf, seyyar satıcılar, ulaşım araçlarını kullananlar vs. toplumun çeşitli kesimlerine mensup insanlar da bunlara uymadığı için sorumludur.

2.3 Temizlik ve Hijyen

1908'den başlayarak, mizah dergilerinde, kentin temizlik üzerine yayınlanan örneklerde Şehremaneti'nin bu konudaki yaptırımları ve kentin modern standartlarda hijyenik koşullara sahip olması için yapılan yenilikler hicvedilmiştir. Tanzifat memurları ve arabaları ile çöp kutuları gibi kent hayatına katılan yeni öğeler karikatüristler için değerli bir malzeme oluşturmıştır.

Klasik Osmanlı kentinde temizlik hizmeti, devlet görevlilerinin denetimiyle, mahalle halkı ve çarşı esnafı tarafından yerine getirilmiştir. Subaşının denetimi altındaki, meydan ve sokakların temizliğinden sorumlu olan arayıcı teşkilatı, sokaklardaki ve evlerdeki çöpleri küfe ve zembillerle toplar. Çarşılar esnaf tarafından, esnaf kethüdasının sorumluluğunda, mahallelerin ara sokakları ise, mahalle halkı tarafından, mahalle imamlarının sorumluluğunda temizlenir. Meydanlar ve büyük caddelerdeki kaldırımların tamiri ve temizliğini Yeniçeri ağaları üstlenir, temizlik için acemioğlanlar kullanılır. Meydanlar, belirli aralıklarla Gayri müslimlere de temizletilmiştir (Ergin, 1996). 1826'da Yeniçeri ocağının lağvedilmesiyle, temizlik işlerini yürütmek İhtisab Nezareti'ne, onun da lağvedilmesiyle de Zaptiye Nezareti'ne geçer (Ortaylı, 1996).

İstanbul'un sokakları ve meydanlarının pisliği, gerek yabancı, gerek yerli yazar ve seyyahlar tarafından çokça işlenir. İlk kez, 13 Haziran 1854'te çıkan Şehremaneti Nizamnamesi'nin ikinci maddesi ile temizlik işlerinin sorumluluğu Şehremaneti'ne verilir. Beyoğlu'nda, Altıncı Daire-i Belediye çöplerin kaldırılması için ihale yöntemine başvurarak meydan ve sokakların temizliğini sağlayabilmesine karşın, İstanbul tarafındaki sokaklar çöp, çamur, gübre yığınları ve hayvan ölüleri ile birlikte oldukça kötü manzaralar sergilemektedir. 1868'de Şehremaneti ilk kez çöp arabaları yaptırarak çöp toplamak için aylıklı işçiler tutmasına rağmen, kentin temizliği yalnızca anayol, meydan ve çarşılarla sınırlı kalır. Mahalle içleri, terkedilmiş evler ve viranelikler kötü manzaralar sergilemeye devam eder (Sakaoğlu, 1994b). Ali Rıza Bey, "Onüçüncü Asr-ı Hicrî'de Osmanlı Ricali ve İstanbul Hayatı"nda, Şehremaneti'nin emri altındaki belediye kavvaslarının kent içinde dolaşarak temizlik kurallarına uyulup uyulmadığını denetlemekle görevli olduklarını, mahalle aralarına ise girmediklerini belirterek şöyle yazar: "Halbuki mahalle aralarında, o dar, çamurlu, çapraşık sokaklarda yarık, yıkık

duvarların dipleri yaz kış çamur ve süprüntülü ve kedi, köpek, fare leşleri ile dolu viraneler öbek öbek pislikler ile dolu olduğundan, gelip geçtikçe iğrenmemek mümkün olmazdı. İşte mahalleler arasındaki sokaklarımız böyle sefilane bir manzara gösterdiği halde, Şehremaneti kavvasları yalnız çarşı, pazarlarda dolaşıp temizlik hususunda dükkancıları yakalamakla yetinirlerdi.” (Aktaran Ergin, 1996).

Gerçekte, hijyen her dönem, belediyenin en büyük sorunlarından biri olmuştur. Tanzimat’ın ilanından sonra belediye, kentin temizliği hakkında hızla, kurallar ve yasaklar öne sürer. Örneğin, 1859 tarihli Sokaklara Dair Nizamname’de, sokaklara süprüntü atarak çevreyi kirletenler, dükkanlarını pis tutan esnaf, fabrika ve dükkanların bacalarını temizlemeyenler, hayvanları salhanelerde değil dükkanlarda kesen kasaplar, bozuk, çürük yiyecek maddesi satanlar vs. için, para cezalarından bir haftalık hapse kadar cezai yaptırım uygulanacağı belirtilir (Toprak, 1994a). Buna karşılık, 1911’de Cemil Topuzlu’nun belediye başkanlığı dönemine kadar, temizlik işleri için düzenli bir teşkilat kurulmamıştır.

1910’da Kalem’de yayınlanan bir karikatür, Şehremaneti’nin faaliyetlerinden duyulan genel rahatsızlığı sokak temizliğinde somutlaştırarak eleştirmiştir (Resim Ek 2.62).

Karikatürlerde Topuzlu’nun belediye başkanlığı dönemi, en fazla eleştiri alan dönem olur. Batılı kentlerde tanık olduğu temizlik ve düzeni İstanbul’a yerleştirmeye çalışan Topuzlu, 1911’de Nezafet-i Fenniye Müdüriyeti adında düzenli bir teşkilat kurmuştur. Topuzlu, 1911’de belediye başkanlığı teklifini aldıktan sonra kent içinde çıktığı arabalı gezintide tanık olduğu durumu şöyle anlatır:

“... Temizlik usûlü de şehrimiz için pek acıklıydı. Yalnız büyük işlek caddeler temizlenir, akşama kadar toplanan çöpler, gübreler bu hususta muvazzaf amele ve daimi çöpçü teşkilatı bulunmadığından kaldırılamaz, sokaklar pislik içinde kalırdı. ...Bütün süprüntü arabalarının üstü açık ve tahtaları aralıktı. Bu arabalar çalıştıkları zaman mütemadiyen çöpleri sokağa dökerler ve geçtikleri sahada pis bir iz bırakırlardı; çoğu yaşlı ve mağlul olan çöpçüler kıyafetlerinin pek perişan olmalarından dolayı dilencilere benzerlerdi. Hatta bir takımının sokağı temizlerken fırsat bulunca avuç açtıkları da görülürdü” (Topuzlu, 2002) (Resim Ek 2.63). Gerçekten de, çöp arabaları kirliliklerinden dolayı çok konuşulmuştur. Sadri Sema, Eminönü meydanına “kırık tekerlek gıcırta”larıyla çöp arabalarının gelip, zaten pislik içindeki meydanı daha da fazla kirlettiğini, sonra toplayabildiği çöpleri gidip denize attıklarını söyler (Sema, 2002). Aynı kaygılar karikatürlerde de işlenmiştir (Resim Ek 2.64). Bir diğer

karikatürde, çöpçülerin bu işe verilmesinin asıl nedeninin çöp toplamak değil, hükümetin bütçe düzenlemesi olduğu belirtilir (Resim Ek 2.65).

Topuzlu, ilk olarak gelişmiş kentlerdeki “temizlik ve sıhhati umumiye muhafaza işlerini” incelemek için Avrupa’nın büyük kentlerini değil, “küçük Paris” denilen Bükreş’e gitmeyi tercih eder. Dönüşünde tanzifat teşkilatını kurar ve çeşitli uzmanlar atar. Çöpçülerin bir kısmını tasfiye ederek, diğerlerinin maaşlarını arttırır, yazlık ve kışlık uniformalar dağıtır. Çöpçüler Bükreş’te olduğu gibi ikiye ayrılır; bir bölümü sabahları sokakları süpürürken, diğer bölümü “tanzifat-ı mütemadiye” ismiyle işlek caddeleri sürekli temizlemekle görevlendirilir. Topuzlu, üstü açık çöp arabalarını kaldırıp yerine Bükreş’te gördüğü içi çinko kaplı çöp arabaları yaptırır. Paris’ten sokakları sulamak için arazöz, kamyon, otomatik el arabaları ve tanzifat malzemeleri getirir. Çöplerin yere atılmaması için kaldırımaların yüksek yerlerine, Bükreş’te gördüğü demir çöp sepetlerini yerleştirir. Bunun dışında, kent halkının ellerindeki çöpleri çöp kutularına atmalarını, evdeki çöplerini sabahları, üstü kapalı sandıklar içinde evlerinin önüne bırakmalarını ve yerlere tükürmemelerini öğütleyen talimatları sokaklara astırarak ev ve dükkanlara dağıtır (Topuzlu, 2002).

Bu yenilikler, karikatüristler için değerli bir malzeme olmuştur. Karagöz dergisi, 1911-1913 yılları arasında, çöp kutuları ve arazözlere ilişkin bir dizi karikatür yayınlar. Kentsel hayata yeni katılan çöp kutularının hem biçimsel, hem de fonksiyonel olarak anlaşılamadığı, amacına ulaşmadığını işlenmiştir (Resim Ek 2.66-2.69). Karikatürlerin ilkinde Karagöz, çöp kutusunu, yapılacağı rivayet edilen banklardan biri zanneder ve üzerine oturur. Diğerlerinde, Karagöz artık çöp kutularının ne işe yaradığını öğrenmiştir, fakat kimsenin kullanmadığını öne sürerek çöp kutularını işlevlendirmeye çalışır; içlerinde meyve sebze satmaya ve kuş tutmaya kalkışır. Önceki ve sonraki karikatürlere tümüyle zıt olan ikinci örnek, Karagöz’ün beledi hizmetlere yönelik çelişkili tutumunu çarpıcı bir şekilde yansıtır; Karagöz, çöp kutularına ilişkin muhalif tutumunu bir kenara bırakarak, bazı sokak lambalarının yanında çöp kutusu bulunmadığı için elindeki çöpleri belediye çavuşunun ağzına tıkmaya kalkışır (Resim Ek 2.67). Arazözler de hicvedilmiştir; en baskın eleştiri ne işe yaradıklarının anlaşılamaması ve işlevsel olmamalarıdır (Resim Ek 2.70). Fakat burada, aynı hataya düşen Karagöz değil, “şık” bir beydir; yani eğitimsiz, yoksul kesimden değil, görüntüsüne özel dikkat sarfeden Batılı görünümlü bir şehirlidir. Bu şık bey Avrupalı taklitçisi olsa da, Avrupa’dan getirilmiş temizlik aracının ne işe yaradığını anlamamış, bakımını sürdürmeye çalışmaktadır. Böylece karikatür aynı anda iki modern öğeyi taşlamayı başarır: Hem iç yüzünü bilmediği bir şeyi taklit eden taklitçi, hem de yerel kültüre uymayan ilginç görüntüsü ve işlevi ile arazözler

eleştirilmiştir. Bunun yanında arazözler, karikatüristlerin hayal ürünü, farklı fonksiyonlarda araçlar icat etmelerine de yol açar (Resim Ek 2.71). Nihayet Resim Ek 2.72, Karagöz dergisinin tüm yayın hayatı boyunca sürdürdüğü belediye ve belediye memurlarına ilişkin sert yaklaşımını yansıtır.

Denizin çöp niyetine kullanılmaması gerektiğini işleyen Şehremaneti'nin çabasının anlamsızlığını hicveden bir karikatür, kentte geleneksel hijyen anlayışının hala geçerli olduğunu gösteriyor (Resim Ek 2.73).

Genel olarak kent temizliğine ilişkin karikatürlerde en dikkat çeken noktalardan biri, kentin bu derece kirli olmasına rağmen pislik değil, onu temizlemeye yönelik yapılan yeniliklerin hicvedilmesidir. Kentin hijyenik olmayan koşullarını doğrudan hedefleyen hiçbir karikatüre rastlanmadı.* Yeniçeri dergisinde basılan, Fransız bir karikatürist tarafından Batı karikatürlerinden etkisiyle üretilmiş ya da belki doğrudan taklit edilmiş Resim Ek 2.74'deki örneğin ise kategori dışı ele alınması daha uygundur.

Karikatürlerde, kentin temizlenmesi hedefine yönelik yapılan her yeni faaliyetin, tanzifat memurlarının, temizlik araçlarının, çöp kutularının vs. en baştan tepkiyle karşılandığı, faaliyetlerin ya anlamsız bulunduğu ya da başarıyla uygulanmadığı için eleştirildiği görülüyor. Belediyenin temizlik hizmetleri hiç bir dönem takdir toplamadığı gibi sürekli yerilir, ne yapılırsa yapılsın beğenilmeyerek eleştiri hedefi haline gelir. Örneğin, Resim Ek 2.75 ve Resim Ek 2.76'da görüldüğü gibi, yine birbiri ile çelişkili iki karikatür yayınlanır. 1910 tarihli ilk karikatürde, sokakları sulayan arabaların suyu damla damla akıttıkları hicvedilirken, aradan üç yıl geçtikten sonra yapılan değişikliğin “tufan” etkisi yaratması eleştiri konusu olur. Üstelik, karikatüristin kendisi de bu, hiçbir şeyden tatmin olmama durumunun farkında olmakla birlikte, yine de eleştirmekten kendini alamaz ve belediye memurunun ağzından, “Ne yapalım, sulamayız şikayet edersiniz, sularız bağırsınız..” diyerek bu ikilemi dillendirir.

Kısacası pis sokaklar değil, kenti temizleme becerisinden yoksun olan belediye; çevreyi kirleten halk değil, her zaman büyük tepki toplamış tanzifat memurları hedeflenir. Bunun önemli bir nedeni, hijyen bilincinin (Batı'da olduğu gibi) Osmanlı geleneğinde de bulunmamasıdır; kentsel temizlik arzu edilen, ihtiyaç duyulan birşey değildir. Ama en önemli

* Kiralık konutlara ilişkin bazı karikatürlerde mahalle aralarının pis ve çamurlu yollarına atıfta bulunulsa da, asıl eleştiri hedefi yöneticilerdir. Kent sokaklarının yağmur sonrası çamurdan geçilmez olduğunu hicveden karikatürler de bu gruba alınmamıştır.

neden, henüz kentlinin modern bir sorumluluk kavrayışı geliştirmemiş olması, bu nedenle kendinden başka herkesi hedef almasıdır. Eylül 1899 tarihinde Sabah gazetesine yazılan şikayetlerden biri ilginçtir: Boğaz'ın Yenimahallesindeki bir lağımın açıkta akmasından, “refiki” ile kahvede oturmaya gelen Aksaray'lı bir memur şikayet eder: “20-30 kuruşluk kereste ve bir ustanın iki saat çalıştırılmasına mütevakkıf bir iş” olduğunu belirtir. Bu yazı, Yedinci belediye dairesinin dikkatini çekse de, ne kahve sahibi, ne bölgenin halkı bu durumla ilgilenir (Ortaylı, 1995).

Daha geç döneme, 1922 ve 1923 yıllarına ait iki karikatür, çevre temizliğinde kent sakinlerinin katıldığı özel durumları gösterir (Resim Ek 2.79-2.80). Biri Lozan Konferansı'nın İstanbul'da yapılacağı düşüncesiyle yapılan hazırlıkları, diğeri Kadıköy Kurbağalıdere'nin halk tarafından temizlenmesini yansıtan karikatürler, kent halkının ev dışı temizliği umursamadığını, yalnızca özel ve önemli şartlar altında yaşadığı çevrenin temizliğini dikkate aldığını, bunun da karikatürlere konu olacak kadar ilgi çekici ve mizahi olarak karşılandığını örnekliyor.

2.4 Köprü

Haliç üzerindeki ilk köprü, Unkapanı ile Azapkapı arasında 1836'da yapılır. 1838'den sonra hızla artan Galata'nın nüfusunun artması ve Batı ile ticari ilişkilerin gelişmesi, Karaköy ve Eminönü arasına ikinci bir köprüyü gerekli kılmıştır. 1845'te yapılan ve on sekiz yıl hizmet gören yeni köprü, 1863'te daha sağlam ve geniş bir köprüyle değiştirilir. 1872'de İngiliz bir şirketin Karaköy – Eminönü arasında yaptığı geniş, demir iskeletli köprü, Azapkapı-Unkapanı'na çekilerek buraya, 1878'de tamamlanan yeni Galata köprüsü inşa edilir. Deniz trafiği nedeniyle ortasından elli iki metre açılacak biçimde tasarlanan köprünün her iki ucunda iki rıhtım bulunur ve dükkan, lokanta ve kahvehaneler açılır. 19.yy. sonlarında tramvayın kent içi ulaşımında önemli bir ağırlık kazanması ve köprünün yıpranmış olması, yeni köprü yapımını gündeme getirir. 1894'ten 1907'ye kadar yabancı şirketler birçok öneri sunmalarında karşın ancak 1907'de Alman bir şirket ile anlaşma imzalanır. İnşa çalışmaları 1909'da başlar ve yeni köprü 27 Nisan 1912'de açılır. Yeni Galata köprüsü yapılıncaya eski köprü, 1912'de Azapkapı-Unkapanı'na çekilerek 1936'ya kadar kullanılır (Tanyeli, Kahya, 1994).

Karikatürlerde köprü ve köprü memurları sevilen temalardandır; bu, köprünün kent yaşamındaki hayati önemini gösterir. Ancak rastlanan karikatürlerin tümü Galata köprüsünü ele almıştır.

1908'den başlayarak köprü ile ilgili en baskın eleştiri konusu, eskiliği ve yıpranmışlığıdır. Sadri Sema'ya göre, köprüden geçmek bir macera gibidir. Halk arasında “Sırat” ya da “Ecel” köprüsü olarak da adlandırılan köprünün üstü, arabalar geçtiğinde oynayan, kırılan tahtalarla kaplıdır ve bunlar enlemesine dizilmiş kütüklere, yerinden çıkıp duran çivilerle tutturulmuştur. Köprünün üstündeki çiviler çıkınca büyük tehlike arzettikleri için köprüde balyozcular çalışır ve bunlar, ellerinde balyozlarıyla köprüde dolaşarak çıkan çivileri yerine çakmakla görevlidirler. Ufak bir rüzgarda “dubaların batıp çıkmakta, köprü parmaklıklarının birbirine girip çıkmakta, parke ve döşemelerin kabarıp taşmakta” oldukları görülür. Aralıklı tahtalar nedeniyle köprüde sürekli kazalar olur; arabaların tekerlekleri kırılır, ayakkabıların topukları sıkışır, hayvanların ayakları kırılır, düşerek yaralanılır. O kadar ki, Sadri Sema, “O günleri yaşayanlardan, o günlerden kalan kim vardır ki, bu dalma ve daldırma köprüde bir kaza geçirmemiş, şemsiyesini, bastonunu, ayakkabısını kırmamış olsun. Reye koyuyorum, parmak kaldırsın.” diye yazar (Sema, 2000).

Bu şartlar altında köprünün, karikatüristler için önemli bir malzeme oluşturması doğaldır. Denize düşenler, köprüden geçerken başına birşey gelmemesi için sadaka verenler çizilir (Resim Ek 2.91-2.92). Sema, köprünün ortasındaki akşamları açılan, sabahları kapanan bölümün halatlarla sekiz – on amele tarafından çekildiğini yazar. Bu iş saatler sürer ve hem denizde, hem köprüde kuyruklar oluşur. Bir karikatürde Karagöz, köprünün bu parçasını Yemiş iskelesi önünde bulmuş, geri vermeyi reddetmektedir (Resim Ek 2.83). Davul dergisi Nafia Nezareti'ne sunduğu “proje”de, orta kısmın bulunmadığı köprüde bir mekanizmayla insanların karşıya fırlatılarak geçirilmesi önerisi yapılır. Bu arada bazıları denize düşmekte, bazıları köprü lambalarına toslamaktadır (Resim Ek 2.84). Bir diğer öneride, köprünün yıkılmasını önlemek için iki ucuna balon bağlanması fikri ortaya atılır (Resim Ek 2.85). Köprünün dokunulsa yıkılacak halini Kalem'deki bir karikatür işler; bir kayıkçı küreğinin ucuyla köprüye değince köprü yıkılır (Resim Ek 2.86).

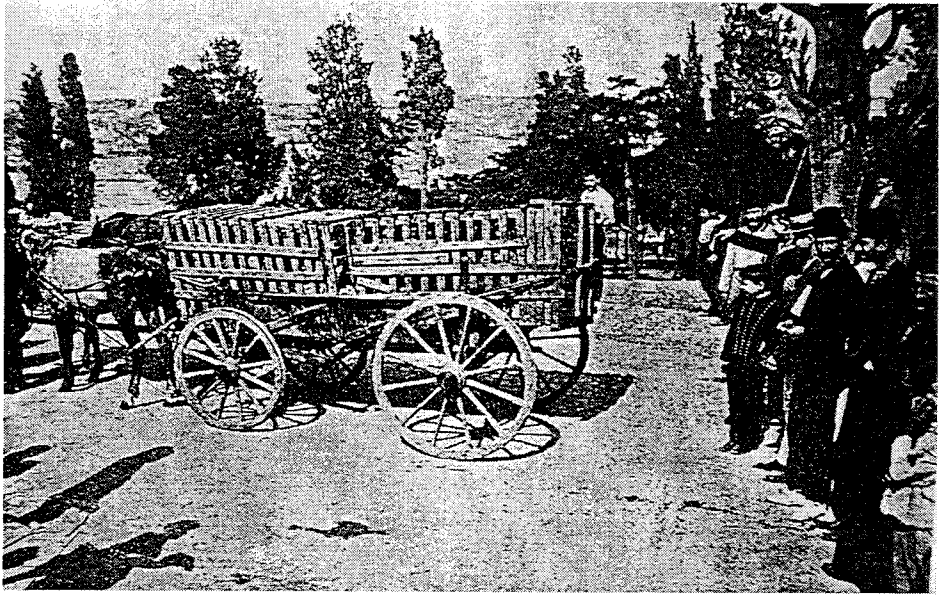
Karikatürlerde, köprüden geçiş için para almakla görevli köprü memurları en popüler temalardan olmuştur. Çeşitli biçimlerde eleştirilen ve alaya alınan, halk arasında seilmeyen bu görevliler kabalıkları, zorbalıkları ve her ne pahasına olursa olsun kimseyi parasız köprüden geçirmemeleriyle ünlüdür. Beyaz gömlek giyer ve aldıkları paraları boyunlarına astıkları kutulara atarlar. Sema, “başlarının üstünde uçuşan kuşlardan bile metelik koparmaya çalışırlar,” der. Aynı şekilde, bir karikatürde köprü memuru, yukarıdan geçen uçaktan para istemektedir (Resim Ek 2.87). Memurların kabalıkları, zaman zaman para vermeyenleri dövmeye kalkışmaları çokça konuşulur. Ahmet Rasim, köprü memurlarının fakir görünümü

kadınlardan bile zorla para aldığını söylemekte ve “geçen gün siyahî bir kadına köprücünün söylediği söz o derece bî-edebâne idi ki, insan lisana almaya istihyâ eder” diye yazmaktadır (Rasim,1992). Mizah dergileri bu konuyu uzun bir dönem boyu işler (Resim Ek 2.88-2.90). Bunun yanında, en erken dönemlerden beri köprü memurlarının yolsuzluk yaptığı halk arasında bilinir, örneğin Şehremini Celâl Bey (7 Temmuz 1921-4 Mart 1922) bunu kabul etmekte fakat elinden birşey gelmediğini söylemektedir (Ziyaoğlu, 1971) (Resim Ek 2.91-2.92).

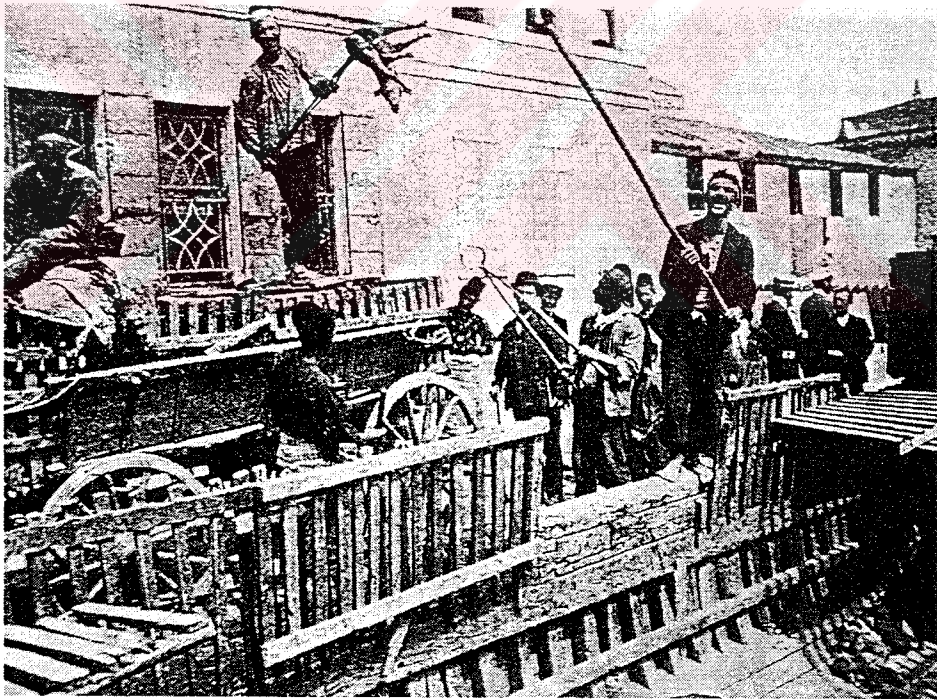
2.5 Köpekler

Modernleşme öncesi İstanbul’un kentsel hayatının önemli bir üyesi olan köpekler, 19.yy.’da sokaklardan büyük ölçüde temizlenir. Bu, ilk olarak II. Mahmut döneminde denenmiştir; köpekler toplatılarak Hayırsız Ada’ya terkedilir, fakat İstanbulluların itirazıyla karşılaşan hükümet, köpekleri adadan geri getirerek kent sokaklarına salmak zorunda kalmıştır. Benzer bir başarısız girişim Abdülmecid döneminde gerçekleşir. II. Meşrutiyet ilanından sonra 1911’de, Cemiyet-i Umumiye kararıyla kent içinde bulunan, tahminen kırk bin köpekten on beş bini toplatılır, fakat halkın çok tepki göstermesi, hatta köpekleri toplayan belediye görevlilerine saldırması nedeniyle köpeklerin öldürülmeyecekleri, Topkapı surları içine konularak “nesillerinin kesintiye uğratılacağı” ilan edilir ve erkeklerle dişiler ayrı yerlere yerleştirilir. Osman Ergin, burasının bir “panayır” haline geldiğini ve hergün birçok kişinin gelip köpekleri gördüğünden bahseder (Ergin, 2002). Tepkiler böylelikle yatıştırıldıktan sonra, bazı köpekler geceleri sokaklarda öldürülürken bir kısmı canlı olarak, mavnalarla toplanır ve Hayırsız Ada’ya bırakılır. Bunun için küçük bir miktar verilen çingenelerin, tahta kıskaçlarla yakaladıkları köpekleri mavnalara koyuşları, Servet-i Fünun Salnamesi’nde Şehremaneti’nin başarılı icraatlarından birinin göstergesi olarak yayınlanır (Gündoğdu, 2003).

Ekrem Işın, klasik dönem Osmanlı kentinde, kentsel alanın fonksiyonel bölümlenmesinde, (ticaret alanı olarak çarşı, dini merkez olarak cami, mahrem yaşam alanı olarak konut) köpeklerin payına sokakların düştüğünü söyler. Chateaubriand İstanbul’un en belirgin üç özelliğini tanımlarken, “sokakların ıssızlığı, tekerlekli arabaların bulunmayışı ve köpek nüfusunun fazlalığı” üzerinde durur. Sokaklar, toplumsal hayatta belirgin bir rolü olan, hiçbir cins özelliğine sahip olmayan, eşit, birbirine benzer karakteristiklere sahip sokak köpeklerine terkedilmiştir. Bu düzen 19.yy’da dönüşüme uğrar; modernleşme ile birlikte dışa açılan Osmanlı insanı kademeli olarak köpekleri sokaklardan kovar.



Resim 2.1 Köpeklerin Hayırsız Ada'ya sürülürken içine yerleştirildikleri tahta arabalar: Servet-i Fünun, 15 Ocak 1910'da yayınlanan fotoğraf (Gündoğdu, 2003)



Resim 2.1 Köpeklerin Çingeneler tarafından toplanması: Servet-i Fünun, 15 Ocak 1910'da yayınlanan fotoğraf (Gündoğdu, 2003)

Sokak köpeklerinin iki önemli fonksiyonu bulunur; temizlik işlevi ve koruma. Ekrem Işın'a göre, Batılıların köpeklerin temizlik işlevini özellikle vurgulaması, Batı'nın rasyonel zihniyetinin bir sonucudur; köpeklerin mahalleli tarafından özenle bakılıp beslendiklerini gözardı eden basit bir çıkarımdır bu (Işın, 1995). Örneğin Mark Twain, "bu köpekler şehrin

çöpçüleri.... Bu korkunç sokakları kısmen temizlemeseler fazla tahammül edilmezler” diye yazar (Aktaran Brummett, 2003).

Köpeklerin bir diğer işlevi bekçiliktir. Sadri Sema, hatıralarında şöyle yazar: “Her mahallede bu köpeklerin her biri bir eve kapılanmıştı. Hiçbir köpek diğerinin bağlanmış olduğu kapıya yanaşmaz, kendine uygun bulduğu kapıdan şaşmazdı. Evlerden bu köpeklere akşam sabah yiyecek verilir, yavruları varsa ayrıca beslenir, bunlara başka başka isimler verilir ve her birine mahalle halkı tarafından bu isimlerle seslenilirdi... Böyle kapılara kendiliğinden bağlanmış sokak köpekleri, sadakatte ve hizmette, eski sefaretlerdeki piştovlu, palalı, sırma urbalı, pırasa bıyıklı ve aylıklı kuru sıkı kavasların pabuçlarını dama atmışlardı. Bu köpeklerin kapılarını bekledikleri evlere bir yabancı girmek istesin... Bu köpeklerin hırsız tartakladıkları, kundakçıyı yaraladıkları, zamparayı yakaladıkları çok olmuştur. Sokak köpekleri bir taraftan da o günlerin adı var, kendi yok belediyesinin, beyaz kemerli kavaslarının, belediye çöpçülerinin muavinleri ve yardımcıları idi. Sokaklara atılan süprüntülerin çoğunu bu köpekler toplar, yok ederlerdi” (Sema, 2002).

Köpekler, kentliler tarafından sevilmiş ve bakılmış, sosyal ve kültürel etmenler bu toplumsal merhamet duygusunu körüklemiştir. Mahalleli köpekleri besler, içi saman dolu küçük barınaklar, çeşmeden su içebilmeleri için özel yalaklar yapar, yaralı köpekleri tedavi ederdi. Hayvanların bakımı için kurulmuş özel vakıflar bile bulunur.

Köpeklerin imhasına yol açan zihniyet farklılığı, itlaf öncesinde Pera sakinlerinin köpeklere karşı tutumunda da görülebilir. Edmondo de Amicis, köpeklerin diğer bölgelere göre, Pera’da zor yiyecek bulduklarını yazar. Dorina L. Neave, köpeklere zehirli et verilerek öldürülmelerini Türklerin engellemeye çalıştığını, bunun için parayla kayıkçı tutarak köpeklerin bir kısmını karşı kıyıya bıraktıklarını anlatır (Aktaran Işın, 1995).

Modern kent standartlarının yakalanması hedefi ile birlikte köpeklerin gündelik hayattan silinmesi gerekliliği doğar. Entellektüel Osmanlı bürokrasisi için sokaktaki köpekler utanç kaynağı olur, geri kalmışlık ve kadercilikle bağdaştırılır. Abdullah Cevdet, 1909’da yayınlanan “İstanbul’da Köpekler” isimli kitabında, Yeniçeri Ocağı’nı kaldırabilmiş bir yönetimin sokak köpeklerini ortadan kaldıramadığını, belediyenin geleneksel kadrosunun kamuoyu desteğiyle yaşamlarını sürdüren köpekleri imha edemeyeceğini belirtmektedir (Işın, 1995).

II. Meşrutiyet yıllarının karikatürlerinde, İstanbul'da köpeklerin imhası çokça eleştiri toplar. Yeni Geveze dergisi bu konuyu en fazla eleştiren dergilerin başında gelir. Köpeklerin toplatılması İstanbullular arasında tepkilere neden olmuştur; bazıları köpekleri toplayan memurlara saldırırken, bazıları köpekleri evlerine saklayıp memurlara vermeyi reddeder. Bu nedenle ilk anda, yukarıda belirtildiği gibi, köpekler öldürülemez (Ergin, 1996). Bir karikatürde köpeklerin toplanma biçiminin rahatsız edici olduğu vurgulanmıştır (Resim Ek 2.95). Bu arada köpekler de yönetimden şikayetçidir, Meşrutiyet ortamına uygun olarak birleşip toplantı yapar, dilekçeler yazarlar (Resim Ek 2.96-2.99). Karagöz dergisi, köpeklerin sokakları temizlediğine dikkat çeker ve köpek imhasının işe yaramadığından bahseder (Resim Ek 2.100-2.101). Kolera salgınlarının bir nedeninin de köpeklerin itlafı olduğu düşünülür. Çokça dile getirilen bu görüş karikatürlere de yansımıştır (Resim Ek 2.102).

Köpeklerle ilgili karikatürlerde en dikkat çekici örneklerden biri Yeni Geveze'de yayınlanan, köpeklerin Hayırsız Ada'ya gönderilmeden önce toplanarak Topkapı surlarının içinde tutulmasını konu alan çok katmanlı bir hicivdir (Resim Ek 2.103). Köpekler, kollarında zincir, sırtlarında değnek ile tutuklanmış, götürülmektedir; fakat götürüldükleri yer aslında bir hapisane değil, köpek "yurdu"dur. Üstelik köpekler buraya, "tabii üye" yapılmak, kuruluşun yönetimine geçirilmek üzere alınmaktadır. Ağlamaklı bir biçimde, kendileri için Batılı standartlara göre tahsis edilmiş bir kurumu yönetmek üzere götürülen köpekler, kamusal hayatı kontrol altına almak ve düzenlemek adına yapılan girişimleri hicveden birer semboldür. Bu faaliyetin, kentsel modernleşme adına yapılan diğer yenilik hareketleri gibi anlamsız bulunduğu vurgulanır. Diğer taraftan II. Meşrutiyet'in özgürlükçü yapısına hiç uygun olmayan böyle faaliyetlerle, yönetimin "terakki" adına özgürlüklere ket vurduğu, bunu da baskı ve cezai yaptırım yoluyla uygulamaya çalıştığı vurgulanır.

Palmira Brummett, bazı karikatürlerde köpeklerin rejimin iyi işleyip işlemediğinin bir ölçüsü haline geldiğini, Şehremaneti'nden köpeklerin ortadan kaldırılmasının beklendiğini yazar, fakat örnek olarak yalnızca Resim Ek 2.104'i gösterir (Brummett, 2003). Fakat bu karikatür farklı biçimlerde okumaya elverişli bir örnektir. Birinci okuma, Brummett'ın belirttiği, köpeklerin temizlenmesi gerektiğinin bir savunusudur. Kentsel hayatta, hala köpekler bir sorundur, yok edilmeleri gereklidir; onlardan sokaklarda bisiklet üzerinde kaçarken nasıl toplumsal ilerleme sağlanabilir? İkinci olasılık, dönemin karikatürlerinde sıkça rastlanan bir çelişkiye dikkat çeker; amaç Batılı standartları yakalamak olmasına rağmen, yenilikler henüz oldukça ilkel bir düzeyde seyretmekte, hala köpekler gibi küçük, anlamsız sorunlarla uğraşmakta, bisikletlerle onlardan kaçılmaktadır. Bu koşullar altında 'terakki' mümkün

değildir. Diğer bir deyişle, köpeklerin itlafi Batılılaşmak adına yapılan, yerinde bir uygulama değil, daha fazla reform gerektiren hayati sorunlar üzerine çalışmak yerine vakit kaybettiren, hatta küçük düşürücü bir eylemdir. Bu çalışmada, bu şüpheli örnek dışında, Şehremaneti'nin icraatını olumlu karşılayan, yeni yönetimden böyle bir beklenti olduğuna işaret eden bir karikatüre rastlanmadı.

Köpek itlafi, modernleşme adına İstanbullular'ın inançlarını ve isteklerini yok sayarak girişilen ve başarısızlığa uğrayan bir girişim olur. Brummett, köpeklerin sokaklardan kaldırılmasının istendiğini ve hükümetin başarısının buna bağlandığını belirtirken, elit bürokrasi ile İstanbul halkının düşünce ve inançlarını birbirinden ayırmaz. Brummett'a göre, köpekler yeni düzene direnişin simgesi olarak sempati uyandırır; baskıcı istibdat döneminden sonra mücadelenin, hak aramanın temsilcileri olarak karikatürlerde yer alırlar. Ayrıca köpeklerin "Osmanlı toplumunun mecazı" olduğunu ve Batı gözünde "terakki" adına ortadan kaldırılması gereken bir imparatorluğu temsil ettiğini söyler (Brummett, 2003). Bu okuma, dönemin politik açmazları ve çelişkileri düşünüldüğünde akılcı bir çıkarıma sahip gibi görünse de, bu çalışmada böylesi bir okumaya uygun düşen bir karikatüre rastlanmadı. Ayrıca karikatürlerdeki tepkinin yalnızca geleneksel düzenin direnişine ilişkin bir "sempati" neticesinde gerçekleştiğine bağlamak çok daha karmaşık, toplumsal bir olguyu görmezden gelmektir. Işın'ın yabancı seyyahlara ilişkin gözleminin Brummett'ta da varolduğu düşünülebilir; bu da, İstanbulluların köpekleri beslediği, baktığı ve kentsel alanı onlarla paylaşmakta bir sakınca görmediği gerçeğidir. Örneğin Brummett, sokakların köpeklerden bu yöntemle arındırılmasına 1913'te son verilmesinin, yine Batı etkisiyle devlet kaynaklı olduğunu söyler, fakat bu, gerçekliğin yalnızca bir kısmını kapsar; 1912'de, hayvanları koruma ve gözetmeye yönelik olarak kurulan ve üyeleri arasında önde gelen İttihatçıların da bulunduğu İstanbul Himaye-i Hayvanat Cemiyeti (Gündoğdu, 2003), yapılanların karşısında yer alanların ve bu yönde kişisel çaba harcayanların da bulunduğunu, hatta bunların elit bürokrasi arasında da varolduğunu gösterir.

Köpek karikatürlerini başat olarak modern kent yaratımının neden olduğu baskıcı kültürel dönüşüm üzerinden okumak daha gerçekçi olabilir. Karikatürlerde kentsel dönüşümlerin geleneksel düzeni geri dönülemez düzeyde parçaladığı, Batılı bir kent yaratılmak amaçlanırken, kent şartları düşünülmezsizin, yarar değil, zarar veren faaliyetlerde bulunulduğu vurgulanır. Köpeklerin sokakları temizlediği ve koleraya bir engel oluşturacağı en fazla işlenen temalardır. Ayrıca yüzyıllardır hayvanlarla içiçe yaşamış İstanbul halkı için bu faaliyet, vicdanen rahatsız edici özelliğiyle diğer kentsel yaptırımlardan ayrılabilir.

Köpeklerin bağırışları İstanbul'dan duyulmuş ve yaşayanları rahatsız etmiş, kolera salgınının bir nedeninin yapılan bu kırım olduğu öne sürülmüştür. İstanbulluların bir bakıma kandırılarak (köpeklerin bakımevine götürüldükleri söylenir) uygulanan köpek itlafı, halk arasında kentsel hayatın zorla değişimine duyulan tepkinin artmasına yol açmış olmalıdır. Karikatürlerde de böylesi bir rahatsızlığın ipuçları çokça görülebilir. Diğer taraftan, modernleşme çabalarının anlamsız bulunduğu, köpek itlafında da görülüyor. Bu faaliyetlerin akıldışılığı ve akıldışı yöntemleri vurgulanmış, başta temizlik işlevi olan bir kentsel öğenin niçin böyle gaddarca yok edildiği anlaşılamamıştır.



3. ULAŞIM

1908 sonrası karikatürlerde en fazla işlenen temalardan biri yeni teknolojik ulaşım araçlarıdır. Kent hayatına II. Meşrutiyet sonrasında katılan elektrikli tramvay, otomobil ve bir süredir hizmet gören vapur, atlı tramvaylar ve arabalar en fazla eleştirilen ulaşım araçları olmuştur. Tren ve Tünel ise gündelik kullanım çerçevesinde oldukça az işlenmiştir; özellikle tren ve hava ulaşım araçları, doğrudan siyasi göndermelerde ya da savaşla ilgili hicivlerde kullanılmış ve bu nedenle, bu çalışmada ancak birkaç örneğe değinilmiştir.

Buharlı vapur, tren, otomobil, balon, uçak gibi araçlar, Avrupa’da olduğu gibi Osmanlı’da da ilerleme, modernleşme ve gücün sembolleri olmasına karşın, dönemin karikatüristleri ciddiye ele alınan bu Batılılaşma girişimlerine kuşkuyla yaklaşır. Karikatürlerdeki eleştirilerin bir bölümünü bu araçlarla ilgili olarak gündelik hayatta yaşanan problemler, bir bölümünü ise basın ve yazın dünyasında önemle destelenen Batılılaşma projesi kapsamındaki teknolojik transferlere ilişkin şüpheler oluşturur. Ulaşım araçları hakkındaki taşlamalar birkaç yönden ele alınabilir; geleneksel düzeni parçalayan bir güç olarak teknolojinin “terakkiyat”ı ile ilgili eleştiriler, toplumsal bağlamda işlevsellikleri ile ilgili kuşkular, siyasi göndermeler ve en fazla, toplu ulaşım araçlarına yönelik olağan, gündelik şikayetler.

Tanyeli, “modern İstanbul belki de herşeyden çok modern ulaştırma araçlarının bir ürünüdür” diye yazar (Tanyeli, 1989). Modern ulaşım araçlarının kent hayatında yarattığı önemli değişimlerden birinin, Osmanlı geleneksel düzeninin zaman ve mekan anlayışını parçalaması olduğu söylenebilir: Klasik dönemde, at dahil olmak üzere ulaşım araçları önemli birer hiyerarşik statü göstergesidir; kent içinde atla ulaşım yalnızca devlet erkanına mahsus bir ayrıcalıktır ve özel kayık sahiplerinin kürek sayılarına kurallar konmuştur. Tanyeli, atın değerli bir statü göstergesi haline getirilmesini toplumun düşük mobilitesine bağlar. Bu durum aynı zamanda, düşük mobilitayı besleyen bir etken olmuştur; çünkü bu ulaşım düzeni İstanbulluların ev ve iş mekanlarının yakın çevrede bulunmasını zorunlu kılmış, halkın tüm hayatını evlerinin yakın çevresinde geçirmelerini gerektirmiştir. 1820’lerde Avrupa kökenli binek arabalarının ithalinden itibaren bir yüzyıllık zaman dilimi içerisinde, kendi başına küçük kasaba ve köylerden oluşan İstanbul bütünleşmiştir (Tanyeli, 1989). Böylelikle, ancak 20. yy. başlarından itibaren orta gelirli grupların kent içi ulaşımında yararlanmaya başladığı ulaşım araçlarıyla, mahalle bazında örgütlenen İstanbul’un geleneksel mekan algılayışı da büyük değişikliklere uğrar.

Geleneksel Osmanlı toplumunda hız, sevilen birşey değildir; kent içi ulaşımında hız ise yolların elvermemesi nedeniyle pek olası değildir. Ancak öküz ve mandaların çektiği arabalar yerini zamanla erkekler tarafından da kabul gören, Avrupa modasına uygun atlı arabalara bırakır ve varlıklı kesim için son model arabalarla hızlı gitmek, Araba Sevdası'ndaki Bihruz Bey'inki gibi, olağan bir hareket biçimi olur. II. Meşrutiyet'le birlikte, ulaşımında modernleşmenin önündeki engeller kalkar; Batılılaşma projesindeki önemli adımlardan biri olan bu değişim, toplumsal hayatın zaman kavramındaki dönüşümü pekiştiren olgulardan biridir.

Zaman ve mekan algılayışındaki parçalanma ve elbette, ulaşım araçlarının Batılılaşma simgesi ve bir statü göstergesi olması, bu araçlara karşı karikatürlerde de çeşitli biçimlerde rastlanabilen tepkinin doğmasına neden olmuştur. II. Meşrutiyet dönemi karikatürlerinde hem yeni, hem de görece eski sayılabilecek teknolojik ulaşım araçlarına yönelik eleştirilerle karşılaşırız.

Batılılaşma yanlısı Kalem dergisinde yayınlanan 1909 tarihli bir örnek, Osmanlı'nın toplumsal yaşamdaki zaman bilincini hicveder ve geleneksel düzenin yanında yer almaz (Resim Ek 3.1). Avrupa'dan ithal edilen tramvay, Osmanlı'ya uyarlanarak önüne at değil, bir kaplumbağa koşulmuştur ve tramvayın kondüktör de dahil tüm yolcuları uyuklayarak ulaşacakları yere varmayı beklemektedir. “Durûb-ı emsal-i Osmaniye'den” başlıklı karikatürün altyazısı, Osmanlılar tarafından gayet iyi bilinen bir beyitin ilk dizesidir: “Erişir menzil-i maksûduna aheste giden” Karikatürde uygun bulunmadığı için kullanılmamış olan ikinci dize: “Tiz reftar olanın, pâyine dâmen dolaşır” (Aktaran Gülersoy, tarihsiz). Türkçesi, “Yavaş giden amacı olduğu yere ulaşır, acele edenin eteği ayağına dolaşır.” Görüldüğü gibi, burada hız yanlısı bir portre çizilir: Osmanlı toplumu, modern ulaşım araçları ithal ederek modern hayatın hızına uyum sağlamaya çalışsa da, geleneksel zaman algılayışı ve bunun işaret ettiği siyasi alandaki başarısızlıkları nedeniyle kaplumbağa süratinde yol almaktadır ve böyle giderse amacına da bu hızla varacaktır.

Geleneksel zaman algılayışı ile ilgili diğer önemli karikatür, Hayal-i Cedid dergisinde 1910'da, halkın yeni teknolojik araçlar hakkındaki düşüncelerini hicveden ilginç bir örnektir (Resim Ek 3.2). Karikatürde, Eminönü – Beyazıt arasında atlar tramvayı çekemedikleri için,* tramvaya at değil, at muamelesi gören üç tane yoksul adam koşulmuştur. Tramvaydakilerin gülüşmeleri eşliğinde adamlardan biri, “yeni icad” nedeniyle maruz kaldıkları işkenceyi sona

* Gerçekten de atlar bazı dik yokuşları çıkamadıklarından kazalara bile neden olurlar. Bu nedenle bu yokuşların başlarında kurulan ahırlarda bakılan atlar yokuşun bitimine kadar arabaya koşulur, böylece dört at yokuşu çeker. (Alus, 2001:102)

erdirecek elektriği beklediğini söyler; bir diğeri Karadeniz şivesiyle, Eminönü'nden Beyazıt'a "beş dakikada" sağlanabilecek ulaşımın geleneksel düzenin yıkımı anlamına geldiği için yönetimin bunu tercih etmeyeceğini, "sonra herkes kıyamet yaklaştı der" sözleriyle ifade eder. Bu örnek, sınıf farklılığını, İstanbul'un "öteki", yoksul kesiminin cehaletini hicvetmesinin yanı sıra, Hayal-i Cedid'in diğer karikatüründeki gibi (Resim Ek 3.53), "yeni icad"ların sürdürülebilirliğini sağlamak için toplumsal hayatın en alt katmanındaki insanları rahatlıkla hayvan gücü yerine kullanabilen teknolojik gelişimi ve tramvayın içindeki kalabalıkla özdeşleştirerek buna zevkle gülebilen toplumu eleştirir. Teknolojik araçlar sınıfsal farklılıkları vurgulamakta ve geleneksel hayatı zaman kavramını değiştirerek parçalamaktadır.

Yukarıdaki örnekte görüldüğü gibi, modern ulaşım araçlarının kullanımının alt/orta sınıfları kapsamadığı karikatürlerde de yansıtılmıştır; bu araçlar toplumun yalnızca belirli bir kesiminin hizmetindedir. Şoförleriyle birlikte otomobiller, sadece zenginlere özgü bir ulaşım ve gösteriş aracıdır, fakat daima Batılı giyimli üst/orta tabakaya mensup yolcuları taşıyan tramvay, otobüs ve atlı araba gibi ulaşım araçları da belirli bir kitleye özgüdür. Yoksul İstanbullular bu araçları kullanmak bir yana, ancak çekebilir ya da eşekleriyle, bozulan arabaların yanından geçerken dalga geçebilir. (Resim Ek 3.38) Sınıfsal farklılıkların özellikle gösterişçi, özel ulaşım araçları ile belki de daha fazla belirginleştiği kentte, varlıklı kesimin otomobillere düşkünlüğü ve sonradan görme batıcılığı karikatüristlere önemli bir malzeme oluşturmuştur. İlginç gözükten noktalardan biri, bu Avrupaî yaşam biçimleriyle çokça eleştiri toplayan araba sahiplerinin, "araba sevdası"larının romanlarda işlendiği bir toplumda, bu konuya yönelik karikatürün bulunmamasıdır. Bu tür insanların toplumsal hayattaki etkinlikleri, giyim tarzlar ve davranış biçimleri karikatüristlere bolca malzeme oluşturmuş olsa da, araba ve otomobil sahiplerinin bu yönde hiç hicvedilmemiş olması dikkate değer bir olgudur.

Karikatürlerde ulaşım araçları, Batı kültürünün kenti istilası bağlamında epeyce eleştiri almış, bu durum, kaygılı veya alaylı, gelecek tasavvurlarına yansımıştır. Bir örnekte, tüm toplumu etkisi altına alacağı öngörülen teknolojik ulaşım araçları modasının sokakları getireceği hal işlenmiştir. (Resim Ek 3.3). Otomobil, motosiklet ve bisiklet kullanımı arttığı takdirde ne "intizam", ne "huzur" kalacaktır. Bunun başta gelen sorumluları olan gözleri bağlı otomobil sürücülerini, yalnızca bir adım ötesini değil, geleceği de görememekle eleştirilmiştir. Karikatürlerde modern ulaşım araçları işlevsel olmadıkları nedeniyle sıkça eleştiri alırlar; çabuk bozuldukları için mecburen geleneksel yollarla bulundukları yerden taşınmaları sevilen

temalardandır. Bu araçlar, denizde insan, karada hayvan gücünün hızının, güvenilirliğinin ve işlevselliğinin yerini almaktan uzaktır.

Modern ulaşım araçlarının en fazla eleştirilen ve kamusal alanda en çok tartışılan yönü, kullanışsızlığı değil, tehlikesidir. Tramvay ve otomobil sokakta, tüm İstanbulluları bekleyen tehlikenin simgesi olmuş, kentteki kontrol edilemez karmaşanın en önemli ögesi haline gelmiştir. Bu kargaşalık ve güvensizliğin siyasi boyutları önemlidir, çünkü II. Abdülhamit'in yasakladığı ve şimdi sokakları istila eden bu tehlikelerin sorumlusu imparatorluğu etkin bir şekilde yönetip yönetemeyeceğine ilişkin büyük kaygılar duyulan yeni hükümdardır. “Hürriyet, müsavat, uhuvvet” söylemini benimsemiş karikatüristler için (Brummett, 2003) bu yenilikler alaylı bir biçimde “hürriyet”in, Abdülhamit istibdadından kurtuluşun getirisidir; otomobil için kullanılan “şeytan arabası”^{*} sözleri artık “hürriyet arabası” şeklinde değiştirilmelidir (Resim Ek 3.4).

Mizah objesinin değiştirildiği örnekler de vardır; görünürde ulaşım taşlanır, fakat hiciv gerçekte siyasi amaçlıdır. Karagöz’de yayınlanan bir karikatürde belirsiz gelecek tasavvuru, “pusulasız vapur” imgesi kullanılarak işlenmiştir. “Pusulasız vapur”, siyasi alanda da yaygın olarak kullanılan bir imgedir; örneğin seçim öncesi Üç Gazete’de yayınlanan bir makalede, yeni rejim adil davranmazsa “kılıcsız askere, pusulasız vapura” benzeyeceği belirtilir (Brummett, 2003). Ulaşım araçlarına ilişkin 1920 tarihli bir örnekte, pusula bir vapura değil, bir atlı arabaya konur, “araba”yı bilinçli sürmekten, önünü arkasını görebilmekten bahsedilir. “Teker meker ölmek” ve “neredeyiz, nereye gidiyoruz?” kelimeleri hem politik sahnede Osmanlı’nın duruşunu, hem de kentsel hayattaki karmaşayı bir arada işlemektedir (Resim Ek 3.5).

Tüm bunlarla birlikte, karikatürlerde ulaşım araçlarına yönelik en fazla işlenen temaları her zaman gündelik şikayetlerin oluşturduğunu belirtmek gerekir. Modern araçların kentsel hayatta gittikçe daha fazla kullanılmaya başlanması ve benimsenmesinden sonra, II. Meşrutiyet’in kentsel hayat, toplum ve teknoloji ile ilintili eleştirilerinin yerini yalnızca gündelik şikayetler ve rahatsızlıklar alır. Bu araçların oluşturduğu tehlike, yolcu yoğunluğu ve yavaşlığı Cumhuriyet sonrasına da taşınır ve uzun yıllar boyunca en popüler temalardan biri olur.

^{*} “Şeytan arabası” terimi, daha önce demiryollarının tamirinde kullanılan küçük arabalara verilmiş, sonrasında otomobiller için kullanılmıştır. (Alus, 2001, s.120)

3.1 Vapur

Klasik dönemde, Boğaziçi ulaşımında kayık, pereme ve mavna kullanılmıştır. 17. yy'a kadar taşımacılıkta hakim araç pereme iken, 18 yy'ın ortalarından itibaren kayık en fazla kullanılan ulaşım aracı olur. Mavnalarda ise eşya ve zahire taşınır. Kayıklar, sekiz, dört veya iki kürekli; tüm kayıkçıların bir iskeleyle bağlı olması zorunlu tutulmuş, her iskelede birer kethüda bulundurulmuş, kefil sistemiyle çalıştırılmışlardır. 17. yy'da 1500 civarında kayık varken, 18.yy'dan itibaren kıyı yerleşimleri popülerleşince kayık sayısında da büyük bir artış olmuştur. 1802'de kayık sayısı 3996 iken, 1844'te 19.000'e ulaşmıştır (Orhonlu, 1884).

Boğaziçi'ndeki ilk buhar makineli gemi 1828'de, bir grup varlıklı tüccar tarafından İngiltere'den getirilerek padişaha hediye edilir. II. Mahmut, buharlı gemi ilgisini çekince, yeni buharlı gemiler alınmasını, hatta uzman getirtilerek İstanbul tezgahlarında inşa ettirilmesini ister. Bunun üzerine, Aynalıkavak tezgahlarında, Amerikalı Foster Rhodes gözetiminde ilk ahşap gemiler ve 1837'de bir buharlı vapur inşa edilir. İlk buharlı gemilerin hizmete başlamasıyla deniz ticaretinde önemli bir canlanma meydana gelir ve düzenli bir yönetime ihtiyaç duyulur. Kurulan idare bir çok isim değişikliğinden sonra, 1864'te Fevaid-i Osmaniye ismini alır. Fevaid-i Osmaniye, Boğaziçi taşımacılığında biri İngiliz, diğeri Rus iki yabancı şirketin çalıştırdığı vapurlarla rekabet için, Boğaz hattına bir vapur koyar. Önceleri bu vapura kadınlar alınmamıştır, fakat kadınların Boğaz'daki İngiliz ve Rus vapurlarında rahatça seyahat ettiği göz önüne alınınca bu uygulamadan vazgeçilerek vapurun arka kısmı bir perdeyle ayırılır ve kadınlar buraya alınır (Tutel, 1994). Şirket-i Hayriye kurulmadan önce yirmi kadar vapuru olan Fevaid-i Osmaniye'nin seferleri, Kadıköy ve Adalar'dan, İzmit, Bandırma, Tekirdağ, İzmir, Selanik ve Trabzon'a kadar uzanmaktadır. 1851'de Şirket-i Hayriye kurulunca, iki şirketin rekabetinin önlenmesi için Şirket-i Hayriye Boğaz'da, Fevaid-i Osmaniye ise Kadıköy, Haydarpaşa, Adalar ve Yeşilköy hattında vapur çalıştırmaya başlar. Sultan Abdülaziz, Şirket-i Hayriye çok başarılı olunca Fevaid-i Osmaniye için de bir anonim şirket kurma hazırlıklarına başlar, fakat ekonomik sorunlar nedeniyle bu plan gerçekleştirilemez. Fevaid-i Osmaniye'nin ismi ise sürekli değişikliğe uğrar, en fazla kullanılanları; "İdare-i Aziziye" ve "İdare-i Mahsusa-i Aziziye" olur. Abdülhamid döneminde, "Aziziye" ismi çıkartılır ve kuruluşun adı "İdare-i Mahsusa" olur. Bu dönemde, büyük yolsuzluklarla yönetimde devamlılık sağlayamayan kuruluşun elindeki vapurlar oldukça eski ve bakımsızdır, bunun nedeni, yeni gemi alımı yerine eski, uzun yıllar kullanılmış gemilerin getirilmesi, eskiyenlerin de bakıma alınmamasıdır. Bir süre sonra kullanılamayan gemiler Haliç'e terkedilerek birçok hat iptal edilir. 1910'da İdare-i Mahsusa

Bahriye Nezareti'ne devredilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adı altında yeniden kurulur ve yeni gemiler alınır (Tutel, 1997).

Şirket-i Hayriye ise, Boğaziçi'nin yoğunlaşan nüfusunun ulaşım ihtiyacını karşılamak ve daha önemlisi, teknolojik modernleşme yönünde kârlı bir yatırım yapmak niyetiyle Fuat ve Cevdet Paşa'nın girişimi olmuş, Reşit Paşa tarafından desteklenmiştir. 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye, Osmanlı'nın ilk anonim şirketi olmuş, modern hayatın çalışma düzeni hakkında Osmanlı yönetici kadrolarını eğitmiş, Batılı teknolojiyi izlemek ve uygulamak konusunda önemli bir süreklilik ve başarı kazanmıştır (Işın, 1995). Satışa sunulan iki bin hisse, önde gelen bürokrat, padişah ve çevresi, bankacı vs. tarafından alınır ve İngiltere'ye altı adet vapur ısmarlanır. 1852'de, yandan çarklı, saatte ancak 5-6 mil hızla yol alabilen vapurlar hizmete başlar. Beş yıl içinde yolcu sayısı hızla artınca yolcu alımlarına getirilen kısıtlamalar ilgi çekicidir; örneğin 7 numaralı İstinye vapuru kötü havalarda 600, orta şiddetli havalarda 650 yolcudan fazlasını alamamaktadır. Bu rakamlara bakıldığında bile, böylesine küçük ve "güçsüz" vapurların yüksek miktarda yolcu taşıdıkları anlaşılıyor. 1870-1872 tarihlerinde, başarılı yöneticiliğiyle Şirket-i Hayriye'ye süreklilik kazandıran Hüseyin Haki Bey'in (1866-1875 ve 1875-1895) projesiyle dünyanın ilk modern yandan çarklı arabalı vapurları imal edilir ve Kabataş ile Üsküdar arasında çalışmaya başlar (Tutel, 1994).

1900'lere gelindiğinde, Şirket-i Hayriye'nin 46 adet vapuru bulunmaktadır; hepsi İngiltere ya da İskoçya'da, dönemin büyük tersanelerinde imal edilmiş, kazanlı, buhar makineli ve yandan çarklıdır. Fakat teknolojik gelişmelerle gemi inşa sektörü de değişmiş ve yandan çarklı gemilerin yerini uskurlu (pervaneli) vapurlar almıştır. İlk olarak 1903'te İngiltere'den iki adet uskurlu vapur getirilir ve bunlardaki yenilikler, diğerlerinde de bir takım değişiklikler yapılmasına yol açar; kaptan köşkü kapatılır, elektrik, kalorifer, tulumba tesisatı yapılır ve dümenler istimle çalıştırılmaya başlanır. 1906 ve 1907'de çift pervaneli vapurlar sipariş edilir ve hizmete başlar. 1906'da Şirket vapurlarında* 12.028.405 kişi yolculuk etmiştir ve Şirket'in elinde 60 adet vapur bulunmaktadır.

Vapurların kentsel hayatla içiçe geçtiğini, İstanbulluların hayatında önemli bir yeri olduğunu görüyoruz; isimleri, bacalarının üzerinde yazan numaraları, İdare-i Mahsusa'ya mı, yoksa Şirket-i Hayriye'ye mi ait oldukları, kaptanları, özellikleri ve hatta düdüklükleri bile tanınır. Herkesin favorisi olan vapurlar vardır, yeni getirilenler heyecanla karşılanır, hangisinin bakımda olduğu için hizmet görmediği bilinir. Kaptanlardan becerikli olanlar saygı görür ve

* Buna Seyr-i Sefain'le ortaklaşa sefer düzenlenen Haydarpaşa hattı da dahildir.

tanınır. Bazıları kaptanlık yetenekleriyle, örneğin yolculuk sırasında boğaz yalılarının pencerelerinden uzatılan kahve tepsilerini alarak gösteriler yapar ve seneler boyu bu becerileriyle konuşulur. Büyük eğlencelerden biri de vapurların yarışmasıdır. Kaptan, ateşçi, makinistin ve vapur ahâlisinin “fayrap” çılgınlıklarıyla katılabildiği yarışmalar çok renkli geçer (Tutel, 1994).

Kadıköy vapurlarının İdare-i Mahsusa’ya, Boğaz vapurlarının Şirket-i Hayriye’ye ait olmasından dolayı, bu iki kurum taraftarı arasında, Eser Tutel’in benzetmesiyle, futbol takımlarının taraftarları arasındakine benzer bir rekabet vardır. Kahvelerde söylenen, İdare-i Mahsusa taraftarlarına ait olan bir manzume, vapurların kentsel hayatla ne kadar içiçe geçtiğini gösterir niteliktedir;

*Halep düdüğünü üç defa çekince,
Eser-i Şevket ona yol verince
Kalamış da tam istim üstüne gelince
Şirket de işini anladı sonunda*

47 ile 48 yan yatıyor
19, 50’yi peşine takıyor
49, *Moda*’dan kömür alıyor
Şirket de işini anladı sonunda*

Bu tür yakınlaşma ve özdeşleşmeler, kurumsallaşmanın yerleşmediği bu dönemde, kurumlar ve araçlarıyla bireysel, duygusal ilişkiler kurulduğunu gösteriyor. Vapurlara isim takılması, taraftar olunması, favorilerin belirlenmesi gibi birçok olgu bu ilişki biçimine işaret ediyor. Ayrıca, yarış yapılması yasak olduğu halde vapur yolcularının da taraftar olduğu yarışlar düzenlenmesi, kaptanların bireysel yeteneklerini halka sergilediği gösterilerle tanınmaları vb., bu ilişkilerin tek taraflı olmadığını, kurum çalışanlarının da rahatlıkla kuralları ihlal ederek bu ilişkide bir taraf oluşturduğunu gösteriyor. Diğer modern ulaşım araçlarına oranla bu, en fazla vapurlarda görülüyor.** Eser Tutel’in eski vapurları nostaljiyle anmasındaki en büyük neden, artık bu bireysel ilişki biçiminin ortadan kalkmış olmasıdır. Tutel, günümüzde kimsenin, bindiği vapurun ismini bilmediğini söyler; artık ne kıyıdaki çocuklar sevin sin diye vapurun düdüğünü öttüren eski kaptanlar, ne de âdâb bilen eski yolcular kalmıştır. Karikatürlerde ise

* İtalikler İdare-i Mahsusa’nın, numaralı olanlar Şirket-i Hayriye’nin vapurlarına aittir.

** Bunun bir nedeni, tramvay ve tünelin yabancı şirketlere ait olmasıdır. Trenler ise kent karikatürlerinde neredeyse hiç yer almamıştır.

bu bakış açısı bulunmaz. Yalnızca, Dalkavuk dergisinde yayınlanan bir örnek bu okuma biçimi ile dikkate değer bulunabilir: “Üsküdar ahâlisi şirkete darılmış”tır ve vapura binmeyi redderek kendine kütüklerden, ilkel bir sal yapmıştır (Resim Ek 3.7). Fakat karikatürlerde çoğunlukla kurumsallığa yakın durulur; vapurların yavaşlığı, kalabalıklığı, yönetim, şartlar vs. eleştirilir.

Karikatürlerde vapurun İstanbul’un önemli bir simgesi olduğu görülüyor. Fakat vapurların, Brummett’in belirttiği gibi özellikle “yeni” ve “modern”i çağrıştırdığı şüphelidir. Çünkü yarım yüzyılı aşkın bir süredir vapurlar Boğaz’da işlemektedir, kentsel hayata yeni katılan bir öge değildir; artık kanıksanmış, hatta günlük hayatta olağan eleştiriler alan bir ulaşım aracı haline gelmiştir. Kayıkçıların vapurlardan daha hızlı gitmesine ilişkin eleştiriler de yeni değil, Tanzimat’tan beri işlenen bir konudur (Koz, 1996) (Resim Ek 3.8).*

Gerçek hayatta olduğu gibi, karikatürlerde de İdare-i Mahsusa/Seyr-i Sefain’in vapurları, Şirket-i Hayriye’ninkilerden daha fazla şikayet almıştır. İdare’nin vapurları, bakımsız, eski, hantal ve yavaştır; bu durum Sermet Muhtar Alus’un kaleminden zevkle okunuyor:

“İdare-i Mahsusa’nın antikalıklarını yaşlılar pekâlâ bilir. ...Ol gemilerin gerek denizaşırı yerlere, gerekse civarlara sefer yapanları ne antika şeylerdi yarabbi!.. Bin içlerine, Muhayyelât-ı Aziz Efendi’yi eline al, kitabı bitirirken soluna bak; hala Selimiye Kışlası önündesin. Kızkulesi açıklarında lüfer tutan kayıkçıların yanaşıp alışveriş ettiklerini bile duyanlardanım... Öylesine zavallı idiler ki, kazanları kaç yerinden çimentolu, istim boruları müsteski hançeresi gibi hışırtılı, makinelerinin vidaları laçka... Ahmet Rasim, rahmetli bunlara “Tonton-ı bâhriler” ismini vermişti. Yan çarkları, “bıktım artık, bıktım artık!” diye tempo tutuyor, derdi.” (Alus, 1995).

Karagöz dergisinde yayınlanan bir karikatürde, Karagöz İdare-i Mahsusa’nın eski, çürük vapurlarını, isimlerini de vererek tüccarlara satmaya çalışmakta, fakat alıcı bulamamaktadır (Resim Ek 3.9). İdare, vapurlarının çok kalabalık olması, yavaş gitmesi ve yönetimin organizasyon konusundaki başarısızlığı nedeniyle çokça eleştiri alır. Öncelikli olarak Kadıköy ve Haydarpaşa hattı, karikatüristlerin sevdiği konulardandır. Genel olarak, vapurların kalabalık olmasından şikayet edilir; en kalabalık hatlar Anadolu yakasına olanlardır. Bazen kalabalık öyle bir yoğunluğa ulaşır ki, hayati tehlike arzeder (Resim Ek 3.10-3.13). Bir örnekte, Karagöz Seyr-i Sefain’i, az yolcusu olan Ada’ya büyük, çok yolcusu olan Kadıköy

* Bu karikatür, Turgut Çeviker, Gelişim Sürecinde Türk Karikatürü, c. 1’den alınmıştır.

hattına küçük vapur işlettiği için eleştirir. (Resim Ek 3.14). Büyük Ada'nın yavaş yol alan vapurları da dönemin çokça yazılan, konuşulan konularından biri olmuştur (Resim Ek 3.15-3.16). Kadıköy ve Haydarpaşa yolcularının iskelelerde çektiği zorluklar da karikatürlere konu olur; 1909'dan 1911'e kadar, iskelelerdeki söz konusu yükseltinin kaldırılmamış olduğu da karikatürlerden okunabilir (Resim Ek 3.17-3.18).

Boğaziçi vapurlarında, mavna ve kayıklara ya da iskele ve köprüye çarpma gibi küçük kazalar atlatılır; fakat kaynaklarda, vapur yolcuları için can kaybına yol açan ciddi kazalara rastlanmamıştır. Yine de İdare-i Mahsusa'nın hiç güven vermeyen, buna karşın bakımı da yapılmayan vapurlarından çokça şikayet edilmiştir. Akşam gazetesi yazı müdürü Enis Tahsin Til, çocukluk dönemi (1910 öncesi) anılarında, Kadıköy'e işleyen ünlü 4 ve 5 numaralı vapurları anlatırken İdare-i Mahsusa'nın vapurları tamir etmemesine işaret eder: Bir gün, köprüden Kadıköy'e giden 4 numaralı "Tonton", arasıra bozulan dümen tertibatı yine işlemeyince önce bir şilebe, sonra bir vapura bindirir. Sarayburnu rıhtımına da çarpmak üzereyken kurtulur ve zor da olsa Kadıköy'e varır. Korkan yolcular iskeleye çıkınca "Bu vapuru bir daha işlemeyecek hale getirelim!" diyerek Tonton'un makine dairesine doldurmak için kum toplamaya başlarlar. Yolcular arasında bulunan "umum müdürleri", kum atmaktansa Nafia Nazırı'na telgraf çekmeyi önererek kalabalığı yatıştırır. Buna rağmen ertesi sabah iskeleden Tonton'un geldiğini gören yolcular yine hiddetle kum toplamaya girerler. Fakat artık Tonton, Adalar hattına verilmiştir. Adalılar da karşı çıkınca en sonunda vapur bakıma alınır (Tutel, 1998). Ahmet Rasim, 8 numaralı Haydarpaşa vapuru hakkında benzer bir olay anlatır, vapur yol alırken motoru bir anda işlemez hale gelir. Buna rağmen ancak 11 numaranın kaptanının ricası ile vapur bakıma alınabilir (Rasim, 1992). Bu dönemde, eski araçların yavaş yavaş hizmetten kalkacağı düşünülmekte, yandan çarklıların yerini pervaneli vapurların, atla çekilen tramvayların yerini elektrikliğin alacağı konuşulmaktadır. Buna rağmen, İdare-i Mahsusa'nın vapurları ve tramvay şirketinin atları son derece bakımsızdır. Karagöz'de yayınlanan bir karikatürde sakat ve hasta vapurlarla bakımsız tramvaylar doktora gidip yardım ister (Resim Ek 3.19).

Sonuç olarak, Seyr-i Sefain/İdare-i Mahsusa vapurları, popüler bir yazın konusu olmuştur ve hakkındaki şikayetler uzun zaman devam eder. Bir örnekte yönetim, vapurlara şikayet kutusu koyunca Karagöz, bir küfe dolusu şikayet getirir (Resim Ek 3.22).

Şirket-i Hayriye vapurlarına ilişkin karikatürler daha çeşitli, bir kısmı gündelik olaylara bağlı karikatürlerdir. Örneğin birçok eşya yüklendiği için "bit pazarı"na benzetilen vapur,

gereğinden fazla yük aldığından kontrolünü kaybetmiş ve akıntıya kapılmıştır. Bu konuda hiç bir yaptırım olmadığı için şirketin ismindeki “hayriye” kelimesi “keyfiye” olarak değiştirilir (Resim Ek 3.23). Karagöz, kadınların kış aylarında vapurların arka, dış kısmında yolculuk etmesini eleştirir, birinde kadınlara sıcak mangal kapağı verir. Kadınların şirketin tüm vapurlarında dışarıda oturtulmadığını belirtmek gerekir, vapurların bir kısmında kadınlara ayrılan yerler içeridedir (Resim Ek 3.24-3.25). Şirket-i Hayriye görevlilerini eleştiren, oldukça sert bir örnek vardır: Büyük bir ihtimalle bu dönemde gerçekleşen bir olayı işaret eden iki örnekte memurların yolcuları dövdüğü işlenmiştir. İlkinde, pala bıyıklı, yapılı bir vapur görevlisi, kadınlara ayrılmış bölümde, ayağıyla yerdeki bir çocuğu ezerken kadını yumruklamakta, çevredeki kadınlar da çaresizce olayı izlemektedir (Resim Ek 3.26-3.27).

İskele ve limanlar da karikatürlere konu olur. Geveze dergisinin 1908 tarihli bir karikatürü, muhafazakar bir yaklaşımla iskelelerde bekleyen yolcular için kahvehanelerin açılmasını, buralarda kahve ve nargile tüketimini “çok faydalı” bulmamaktadır (Resim Ek 3.29). Bir diğeri, sokaklarda olduğu gibi limanlarda da egemen olan kargaşa ve kalabalığı eleştirir. Vapur iskelelerinde bekleyen atlar, arabalar, kağnılar, yolcular, hamallar, yükler, küfeler, sepetler vs. büyük bir karmaşalıklara neden olur. Limanlardaki karışıklık daha ilginçtir; çünkü kayıklar, mavnalar ve vapurlar bir arada bulunmasının yanısıra kayıkçı ve mavnacılar vapurlara zorluk çıkartmak için ellerinden geleni yapar. Modern değişimlerle zarar gören bazı geleneksel iş kollarının tepkisine benzer bir şekilde kayıkçılar da, kazançlarında büyük kayıplar göreceklelerinden kaygı duymaktadır. Bu nedenle kayıkçılar, “ellerinden geldiğince vapurların önlerine çıktılar, manevralarını engellemek için ters sulara sokup kıyıya düşürmeye çalıştılar, çapariz verdiler, bağırdılar, çağırdılar, hatta taşladılar” (Tutel, 1994a). Bu durumda, bazı kazaların olması kaçınılmazdır; bu nedenle örneğin, 1859’da vapur kaptanları için çıkarılan bir talimatnameye göre, kaptanlara kayıkçılara karşı dikkatli olma zorunluluğu getirilir. İskelele yaklaşmadan ve iskeleden kalkmadan önce, kayıkların kenara çekilmeleri için uzunca düdük çalmaları gerekmektedir. Limanların düzenlenemeyen bu durumu karikatürlere de yansımıştır (Resim Ek 3.30).

Şirket-i Hayriye’nin kurulduğu dönemlerde, Tophane müşiri Ahmet Fethi Paşa, Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi’ni kurar. Haliç’teki iskeleler arasında küçük, yandan çarklı vapurlar yolcu taşımacılığına başlar. Bu görev, 1913’te Halic-i Dersaadet’in başarısız duruma düşmesi nedeniyle Haliç Şirketi isimli İtalyan bir şirkete devredilir. (Tutel, 1994b). Haliç vapurları ile ilgili karikatürlerin diğerlerinden farklı bir niteliği yoktur; benzer şikayetler işlenir (Resim Ek. 3.31-3.33).

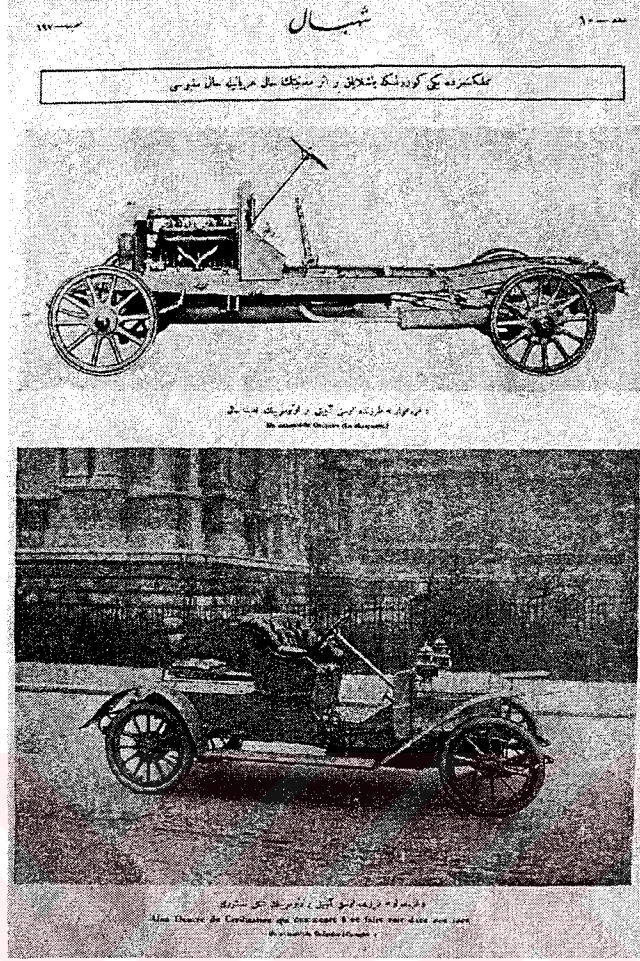
1920'lerde vapurlara ilişkin sözü edilen eleştirilerin büyük oranda tükendiği görülüyor. Kadının kentsel hayatta görünürlük kazanması ile birlikte karikatürlerde vapur, kadın-erkek ilişkilerinin belli bir oranda yaşanabildiği bir mekan olarak işlenir. Bu konudaki karikatürler, Bölüm 6.3'te ele alınacaktır.

3.2 Otomobil

İstanbul'da Batılılaşma öncesinde, bir yerden biri yere gitmek için en yaygın kullanılan yöntem yürümektir. Osmanlı topraklarında araba, Balkanlar haricinde pek kullanılmamış, büyük baş hayvanların çektiği taşıma araçları ya da develer kullanılmıştır. İstanbul'da 18.yy'da, D'Ohsson arabaların yalnızca kadınların kullanımı için olduğunu, arabanın "rehavet sembolü olduğunu ve ancak kadınlaşmış milletlerin bundan faydalanacağını, erkeklerin bineceği tek şeyin at" olduğunu söylemektedir. Padişah ve çevresi de arabaya binmez, padişahın süslü arabaları sarayda durur ve kullanılmaz. Yüksek tabaka, hasta ya da ihtiyar olmadıkça arabaya binmez ve edinmez. Buna karşılık, İstanbullu kadınlar Kağıthane'ye gitmek için bu arabaları tercih etmişlerdir. (D'Ohsson, tarihsiz).

19.yy'da İstanbul'da ikili bir araba pazarından söz etmek mümkündür. İlki Batı'dan getirilen teknoloji ile üretilmiş olsa da Osmanlı beğenisine uyarlanmış, koçu, katip odası, talika gibi arabalar, ikincisi Batı'dan doğrudan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau, paşarol gibi Batı modelleridir. 19.yy sonuna doğru, ilk grup büyük ölçüde yok olurken ikinci grup batılılaşmanın sembolü haline gelir ve erkekler tarafından kabul görür. Örneğin Araba Sevdası'nda Bihruz Bey'in Fransız yapımı "brek" arabası başlıca gösterişçi tüketim alanlarından biri haline gelir (Tekeli, İlkin, 1995).

19. yy'da Avrupa'da buharlı motorla hareket eden arabalar yapılır ve Osmanlı'da olduğu gibi, tepkiyle karşılanır. Örneğin Fransa'da, Paris ile Saint-Germain arasında işletilen taşıtların, atlı arabaların yerini alarak büyük zararlara neden olabileceği öne sürülmüş ve 1837 yılında Parlamento'dan bir kanun çıkarılmıştır. Buna göre otomobillerin saatte en fazla 4 km. hızla gitmesi ve taşıtın önünde gündüz kırmızı bayraklı, gece fenerli bir kişinin koşması zorunluluğu getirilmiştir. 1863'te Fransızlar gazla çalışan, 1875'te Sigfried Marcus benzinle çalışan arabayı imal eder. 1893'te Paris'te en fazla 100 adet otomobil vardır ve bunlar at arabalarına göre çok daha hızlı gitmektedir. Bu durum büyük tepkiye neden olur; Fransız basınında otomobillerin ne kadar tehlikeli araçlar olduğuna ilişkin sert yazılar çıkmıştır (Küçükerman, 1997).



Resim 3.1 Servet-i Fünun'da İlk Araba Modelleri (Küçükerman, 1998)

Otomobil Osmanlı topraklarına temel olarak II. Meşrutiyet'le girer. II. Abdülhamit'in otomobilin Osmanlı topraklarına girmesine izin vermediği, ancak Basra mebusu Züheyrzade Ahmet Paşa'nın isteğini geri çevirmediği biliniyor. Ancak ilk otomobili Muzıka-i Hümayun'dan kaymakam Stravolo'nun getirttiği iddia edilmiştir. İlk toplu alım, 1909'da askeri amaçlı olarak, "çağdaş ve motorize olmak için" orduya alınır. Kabine üyeleri için otomobiller tahsil edilir ve 1911'den sonra Şehreminleri için makam arabaları otomobile çevrilir. İstanbul'da 1908-1914 arasında çoğu askeri amaçla kullanılan 100-150 kadar otomobil vardır ve Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere'nin çok çeşitli markaları bulunur. Bu kadar çeşitli marka bulunmasına karşılık bunların yedek parçalarının olduğu bakım yapılabilecek atölyeler yoktur. Önemli parçalar yurtdışından getirilmektedir ve bu iş aylar alır. İstanbul'da yedek parça bayileri ancak 1928'de açılmıştır (Evren, 1994).

Otomobil, II. Meşrutiyet'in özgürlükçü olduğu kadar geleceği de belirsiz döneminde, kent hayatına katılan önemli bir yeniliktir ve bu durum büyük bir çelişkilere neden olmuştur. Osmanlı entelijensiyası otomobili, modernleşme yönünde bir adım ve II. Abdülhamit'in

yasaklarına karşı bir özgürleşme eylemi olarak nitelerken, çoğunluğun görüşüne göre otomobil bir “baş belası”dır, “şeytan arabası”dır; tehlikeli, gürültücü ve huzur kaçıran bir araçtır. Üstelik pek de işlevsel değildir; henüz otomobil için yeterli altyapı İstanbul’da bulunmadığından ulaşım için elverişli bir araç olmadığı ortadadır. Sermet Muhtar Alus’un anlattıkları, bu dönemde otomobil kullananların neler yaşadığına ilişkin belirgin bir tablo çiziyor. Alus, İstanbul’a gelen ilk arabalardan birinin “beğendirme provasında” bulunmuştur; “paraya kıyarak” Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nınki ile aynı arabayı alan Tütüncü Abdüsselâm’ın Mercedes marka otomobili ile gezer; Kağıthane, Üsküdar ve Erenköy’e giderler. Önce, Erenköy’de “aks kırılır”, çünkü “Mercedes arabaları Almanya’nın asfalt ve tahta yollarına göre yapıldığı için alçak ve basık olurlarmış...” Yüklü harcamalarla tamir edildikten sonra bu sefer lastik patlar, büyük çabalara karşın kriko bulunamaz. Kayıkçıların sııklarıyla otomobil kaldırılarak lastik “perçinlenir.” Sonunda “canına ‘tak’ diyen” Abdüsselâm, “âlameti yalnız motoru fiyatına bir takacıya defederek” kurtulur ve sadaka verir (Alus, 2001).

Dönemin yayınlarında otomobil ve elektrikli tramvay Batılılaşma’nın ve yeni rejimin gücünün göstergesi sayılırken karikatürlerde bu duruma şüpheyile yaklaşılır. Bazı karikatürlerde otomobil, özgürlüğün simgesi değil, özentî bir Batılılaşma göstergesi, gösterişçi bir tüketim malzemesi olarak işlenir. Örneğin Cem dergisi, düzenli, düzgün yolları bile bulunmayan İstanbul’da, otomobil kullanımını “kel başa şımşır tarak” olarak nitelendirir (Resim Ek 3.34). Bozulan otomobillerin at, eşek ve öküz ile çekilmesi, hayvan gücü ile yapılan taşımacılığın yerini alan otomobilin işlevselliğine ilişkin şüpheyi gösteren örneklerdir (Resim Ek 3.35-3.36).

Diğer taraftan otomobil, II. Abdülhamit’in baskıcı politikalarından kurtuluşu işaret eder. Bir örnekte otomobil, hafiyelerden intikam alır (Resim Ek 3.37).

Otomobillerin bir diğer özelliği, üniformalı şoförleriyle yalnızca zenginlere mahsus, özel araçlar olmalarıdır. Bu sınıfsal fark, Züğürt’te yayınlanan bir karikatürde vurgulanır: Yolda kalmış zengin otomobilini Züğürt’ün sevimli eşiği geçmekte, Züğürt geride kalanlara bakarak eşiğin “kuyruğuna bağlayalım mı?” diye laf atmaktadır (Resim Ek 3.38).

Otomobil, diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi burada da tehlikeli bir araç olarak görülmüş, otomobil kullanımı yaygınlaştıkça artan kazalar da otomobilleri popüler bir tema haline getirmiştir (Resim Ek 3.39-3.44). İlk başlarda trafik kazaları oldukça seyrek. İlk trafik kazası 1912 yılının Ocak ayında meydana gelir. Zincirlikuyu’da İtalyan Sefareti’nin

şoförünün kullandığı otomobil bir kişiye çarparak yaralar ve olay haftalar boyu gazetelerde işlenir (Evren, 1994).

3.3 Tramvay

Atlı ve elektrikli tramvaylar, kent karikatürlerinde en fazla işlenen temalardan biridir. İstanbul'da raylı sistemle atlı taşımacılık yapma imtiyazı, 30 Ağustos 1869'da "Dersaadet'te Tramvay ve Tesis İnşası"na dair bir sözleşme ile Dersaadet Tramvay Şirketi'ne verilir. Yerli sermayeli anonim şirketin hissedarları arasında Bank-ı Osmani, Şirket-i Umumiye-i Osmani, yabancı banker ve tüccarlar vardır. Azapkapı - Ortaköy, Eminönü – Aksaray, Aksaray – Yedikule, Aksaray – Topkapı güzergahlarında kurulan dört hat, 1872 yılından itibaren hizmete girmiştir (Kayserilioğlu, 1998).

Kaynaklar, ilk dönemlerde, halkın tramvaya gösterdiği ilgi hakkında çelişkili fikirler öne sürer. Kayserilioğlu'nun belirttiği yoğun ilgi, tramvay biletlerinin pahalılığı nedeniyle gerçekçi görünmemektedir. İlk dönemlerde birinci mevki 60, ikinci mevki yaklaşık iki kilo ekmek fiyatına eşdeğer olan 40 paradır (Kayserilioğlu, 1998). Gülersoy ise tramvaylara çok az ilgi duyulduğundan bahseder. Bu nedenle, fiyatlar 1881'de 30 paraya indirilmiştir. Buna rağmen tramvay, orta halli ve yoksul halka, atlı araba ve en pahalı ulaşım aracı olan taht-ı revana nispeten daha ucuz bir ulaşım olanağı sunmuştur.

Tramvaylarda üç görevli bulunur; biletçi, sürücü ve 20 yy. başlarında görevi sona eren vardacı. Osmanlı'da çokça kullanılan, karikatürlerde de sıkça karşımıza çıkan "varda" kelimesi, Bizans çağlarından beri deniz ticareti vasıtasıyla İtalyan liman şirketlerinden alınan "guarda" olup, "korun, kendini kolla" anlamına gelir. Vardacılar, tramvayın önünde bir borazanla koşup "varda" diye bağırarak tramvaya yol açarlar (Gülersoy, 1989).

Elektrikli tramvay hizmete girmeden önce, Avrupa'dan getirilmesi düşünülen otobüsler karikatüristlere hiciv konusu olur. İstanbul'a ilk otobüsler 1931'de getirilmiştir (Tutel, 1999). Fakat karikatüristler, ilk kez karada toplu taşımacılık alanında geleneksel hayvan gücü ile teknolojik, motorlu bir aracı hayali olarak karşılaştırma şansını bulur ve farklı tutumlar alır. Örneğin Karagöz ile Kalem dergisi birbirine karşıt görüşlerini karikatürlere yansıtırlar. İlginçtir ki, daha gelenekçi bir dergi olan Karagöz otobüs, Batıcı Kalem ise atlı tramvay yanlısı bir tutum alır. Kalem'deki bir örnek, kesin bir tanımla "Kuvve-i hayvaniye şehrimizde kuvve-i mihanikiyeye faikdir" diye yazar, fakat bu Kalem'i tramvayların yavaşlığını eleştirmekten de alıkoymaz (Resim Ek 3.47-3.48). Diğer taraftan Karagöz, şans eseri

otobüsün arkasına takılan atlı tramvayın hızlandığını görüp yolcular için sevinir. Benzer şekilde Yeni Geveze, atlı tramvayların otobüslere bağlanmasını tavsiye eder (Resim Ek 3.49-3.50). Aynı otomobil karikatürlerinde olduğu gibi, otobüslerin “biçimsiz” İstanbul sokaklarına ne derece uyum sağlayacağı sorulan sorulardan biridir (Resim Ek 3.51).

Tramvay ve otobüsler “fenin terakkiyat”ını hicvetmek için kullanılır, teknolojinin yararını sorgulayan karikatürler yayınlanır. Bir örnekte Karagöz, arazözlerden esinlenerek hayali araçlar yaratması gibi, teknolojik araçlardan kurtulabilmek için, hem rüzgar hem de hayvan gücüyle çalışan bir tramvay icat eder (Resim Ek 3.52). Hayal-i Cedit’de, halkın maruz kaldığı teknolojik gelişmelerin, insan hayatına önem vermeyen yeni ve garip icatlarını ve bilimin deneyselliğini hicveden bir karikatür yayınlanır. “Terakkiyat-ı medeniyye” başlığı ile bir otobüs, suda yüzüp yüzmeyeceğinin test edilmesi için köprünün üzerinden yolcularla birlikte suya düşmek üzeredir (Resim Ek 3.53).

Tramvayları çeken atlar çok bakımsızdır; Macaristan’dan güçlü atlar getirilse de kısa bir sürede bakımsızlıktan güçsüz düşerler (Gülersoy, 1989). “Hepsi de sıksa, bir deri bir kemik” ve hastalıklıdır. Üstelik o kadar açtırlar ki, gelip geçenlerin elbiselerini bile koparıp yedikleri olur (Alus, 2001). Atların bakımsızlığı ve açlığı karikatürlere de konu olmuştur. Örneğin, tramvayı çeken atlar bir mağazaya girip vitrindeki içi saman dolu mankenleri kaçırmakta, elektrikli tramvaylar, zor koşullar altında çalışan atlar tarafından dört gözle beklenmektedir (Resim Ek 3.54-3.56). Şehremaneti’nin at ve eşekle taşımacılığı yasaklaması ve tramvayların elektrikle işlemesi, at ve eşeklerin kentsel hayattan yavaş yavaş silinmesine yol açar. Bu nedenle, bir örnekte işsiz güçsüz kalmış at ve eşekler kahvehanelerde vakit geçirmeye başlamıştır (Resim Ek 3.57).

Avrupa’da elektrikli tramvay ilk olarak 1881’de Berlin’de kullanılmaya başlanmış, Şam’da 1906’da hizmete girmesine rağmen İstanbul, elektrikli tramvaya ancak 1914’te geçebilmiştir. Bunun nedeni, elektrik donanımına bazı büyük kentlerde izin verilmesine karşılık, II. Abdülhamit’in güvenlik kaygısı nedeniyle İstanbul’da izin vermemesidir. 1908 sonrası elektrik üretimine geçilirken, gaz ve tramvay şirketlerine verilen imtiyazlar sorun olsa da görüşmeler sonuca ulaşır ve Ganz Şirketi’ne imtiyaz verilir. (Toprak, 1994b). 1911’de elektrikli tramvaya geçişi sağlayan sözleşme imzalanmış olmasına rağmen 1912’deki Balkan Harbi nedeniyle ertelenir. Savaş nedeniyle Harbiye Nezareti şirketin bütün atlarını satın alınca tramvay ulaşımı imkansız hale gelmiştir. Silahtarağa Elektrik Santrali, 14 Şubat

1914'te faaliyete geçince, ilk olarak tramvaya elektrik verilmiştir. Bu arada, 1908'den beri gazetelerde elektrikli tramvayla ilgili haberler ve tanıtımlar yer alır (Kayserilioğlu, 1998).

Karikatürlerde tramvay, elektikli ya da değil, her zaman sokaklarda büyük bir tehlike olarak görülür ve fakat yoğunluktan ötürü, içinin de dışı kadar tehlikeli olduğu vurgulanır (Resim Ek 3.58-3.65). Başta Karagöz olmak üzere mizah dergilerinin çok sevdiği bu temalar çeşitli biçimlerde sürekli işlenir. Bir örnekte, tramvayın arkasından ceset parçalarını toplayan Karagöz, bu kazalara engel olunmadığı için “zaman sana uymazsa sen zamana uy” önerisiyle Hilal-i Ahmer'e üye olmanın faydalı olduğundan bahseder (Resim Ek 3.66). Diğer karikatürlerde Karagöz, “hayat sigortası” afişini tramvayın içine yapıştırması gerekirken dışına yapıştırmakta, tramvay yüzünden ikiye ayrılan yarım insanlarla nüfus probleminin çözülebileceğini söyleyerek alaya almaktadır (Resim Ek 3.61-3.62).

Geç tarihli bir örnekte I. Dünya Savaşı sonrasında “Milli İktisat” görüşü yoğunluk kazandığı için (Toprak, 1982) yabancı bir şirketin yönetimindeki tramvayların ekonomik olarak zarar verdiği işlenir (Resim Ek 3.66). Bir diğeri, yabancı tramvay karikatürlerinin bir versiyonu olsa da, bir Türk polisi yerleştirilerek Osmanlı'ya uyarlanmıştır. Burada Batılı bir ulaşım aracının verdiği zararlar engizisyon işkenceleriyle özdeşleştirilir (Resim Ek 3.67).

3.4 Tren ve Tünel

Tren, ilk olarak 1869'da Baron Hirş ile yapılan imtiyaz sözleşmesi ile kurulan Rumeli Demiryolları Şirketi ile İstanbul'a girmiş, 1872'de Sirkeci-Hadımköy arası kurulan banliyö hattı işlemeye başlamıştır. Anadolu yakasındaki demiryolunu ise Rumeli demiryollarından memnun kalmayan hükümet kurmuştur. 1871 ve 1873 yılları arasında Haydarpaşa – İzmit ve Haydarpaşa – Pendik demiryolları işletmeye açılmış, Haydarpaşa – Gebze arası 1905'te çift hata çevrilmiştir (Tekeli, 1992). Karikatürlerdeki ulaşım araçları arasında tren, modernleşme aracı olarak siyasi karikatürlerde çokça yer almasına rağmen, kentsel hayattaki kullanımı üzerine çok az örnek vardır. Bu konuda rastlanan iki örnekten ilki, İdare-i Mahsusa ile Anadolu şimendiferini birlikte hicveder. Her iki kurumun yolcuları da büyük problemler yaşadıkları için olsa gerek, vapur yolcuları İstanbul'a yüzerek, şimendifer yolcuları da balonla seyahat etmek zorunda kalmıştır (Resim Ek 3.68). Bir diğeri, şimendiferlerin kalabalıklığından ve yönetimin yine hiçbir müdahalede bulunmamasından şikayet eder (Resim Ek 3.69).

Eugene Henri-Gavand'ın 1869 tarihinde imtiyazını aldığı, 1875'te hizmete açılan Tünel, II. Meşrutiyet karikatürlerde nadiren hicvedilen ulaşım araçlarından biri olmuştur. Sahibinin yabancı bir şirket oluşu önemli bir hiciv konusudur. Tünel'in, II. Meşrutiyet'ten çok, Tanzimat dönemi mizah dergilerinde daha fazla işlendiği görülür (Erler, 2000). 1908 sonrasında ise, Tünel'e nazaran tramvaylar çok daha fazla hicvedilmiştir (Resim Ek 3.70-3.72).



4. HABERLEŞME

Haberleşme teknikleri karikatürlere konu olan unsurlardan biridir. Telgraf, yeniyi simgelemesi, hızı ve tellerinin verdiği rahatsızlık ile hicvedilmiş, posta hizmetleri ise yetersizliğiyle ve yeni postahane binasıyla karikatürlere konu olmuştur.

Osmanlı'da klasik dönemde posta hizmetlerinden ancak devlet erkanı yararlanmıştır. Mektupları, yerlerine, posta tatarı ismi verilen, günümüz postacılarının atası sayılabilecek görevliler ulaştırmıştır. II. Mahmut döneminde de tüm tebaa ve yabancılara eşit olarak posta hizmeti sağlaması için bir posta teşkilatı; Postahane-i Amire Müdürlüğü ve 1840'ta Posta Nezareti kurulur. Posta tatarları, Posta Nezareti'nden sonra da görevlerine, 1918'de lağvedilmesine kadar devam eder. 1860 öncesi mektuplar posta mevzilerine gelir ve herkes oradan alırken, 1860'ta mektupları adreslere dağıtan müvezziler ortaya çıkar. 1882'den sonra bu hizmet ücretsiz hale gelmiştir (D.B.İ.A "Postacılar", 1994).

Karagöz dergisi, posta hizmetleri ve postacıları dönem dönem hicveder; posta hizmetlerinin aksaklığı konusunu işler. Örneğin, 1905-1909 yılları arasında Kemalettin Bey ve Vedat Tek tarafından planlanan Eminönü'ndeki Posta ve Telgraf Nezareti binasının hizmete başlaması bir karikatüre konu olmuştur (Resim Ek 4.1-4.2). Binada ısıtma tertibatı olmadığı için postacılar işlerine, soba, mangal ve kömürlerle gelmekte, telgraf görevlileri soğuktan titreyerek telgraf çekmektedir. Diğer örnekler, esprili bir dille postacıların cahilliğini ve sorumsuzluğunu alaya alır. Birinde, okuma-yazması olmayan bir müvezzi mektupları yerlere dağıtarak herkesin mektubunu bulup alması gerektiğini söylemektedir (Resim Ek 4.3-4.4).

Telgraf ise İstanbul'a, Batı'da kullanılmaya başlanmasından çok kısa bir süre sonra girer ve hızla yaygınlaşır. Normal postadan daha güvenilir ve hızlı olan telgraf özellikle yabancı tüccar ve iş adamlarının, banker ve sarrafların hızlı haberleşme ihtiyacını gidermiştir. İlk kez Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında başlayan telgraf, siyasal açıdan merkezi devletin otoritesini güçlendirme amacına da hizmet etmiştir.

Mizah dergileri, uzak yerlerden hemen gelen haber düşüncesini bolca kullanmış, sütunlarında komik telgraf haberlerine yer vermişlerdir (Brummett, 2003). Karikatürlerde telgraf, hem kent sokaklarını kaplayan telleriyle, hem teknolojik nitelikleriyle hicvedilir. Aynı zamanda, geleneksel zaman duygusuna meydan okumaktadır; çünkü telgraf diğer haberleşme usüllerine göre çok hızlıdır.

İki karikatürde, telgraf tellerin üzerinde hareket eden mektup zarfı şeklinde betimlenir (Resim Ek 4.5-4.6). Üzerinde “telgrafname” yazan mektup, tellerin üzerinde hızla hareket eder, fakat ne mektubun ne de telgrafın gerçek iletim yolu budur. Diğerinde mizah dergilerine bolca konu olan, hatta El Üfürük’ün de adının gönderme yaptığı, Abdülhamit’in ünlü üfürükçüsü, Ebulhüda’ya gönderme yapılmaktadır.

Telgraf, elektrik ve tramvay tellerinin kentsel alanda yarattığı rahatsızlık, Karagöz’ün sevdiği konulardan biridir ve bolca işlenmiştir. Karagöz, Kadıköy’de tellere dolanarak burasının “istihkâm” yeri olduğunu sanmakta, ya da üzerine düşebilecek elektrik tellerine karşı kafasına “siper-i sâike” geçirmektedir (Resim Ek 4.7-4.9). Teknolojik gelişmelerin kenti istilasından duyulan rahatsızlığı eleştiren bu örneklerin, başta ulaşım araçları olmak üzere, yeni kent hayatını “yaşanılmaz” kılan diğer yeniliklere ilişkin hicivlerle aynı doğrultuda değerlendirilmesi mümkündür.



5. EV İÇİ YAŞAM VE HİZMETÇİLER

1908 ile 1923 yılları arasında, ev içi modernleşmesini işleyen karikatürlerin genel özelliği eleştirel nitelikten tümünden yoksun oluşlarıdır. Bu dönemde, Cumhuriyet sonrasında da artarak devam edecek bir yaklaşımla, gerçek ev içi yaşamına yönelik sorunlara odaklanmaktan ziyade, Batı etkilenimli esprilerle kadın-erkek ilişkilerindeki yozlaşmışlığa dönük bir janrın geliştirildiği görülüyor. Örneğin, ev eşyalarının biçimsel modernleşmesine ve verdikleri rahatsızlıklara yönelik hiciv görülmez; modern iç dekorasyon, modernleşme hicivlerinin dekoru olmuştur, hicivlerin hedefinde hiç bulunmaz. Benzer şekilde, Batılılaşmaya ilişkin davranış kalıpları, âdâb-ı muaşeret kuralları da hicivlerin dışında tutulmuştur. Bunun en önemli nedeninin, “gerçekçi” ev içi hayatının, görsel olarak göz önüne serilemeyecek kadar mahrem bir alan olarak algılanması olabilir.

Modern kadın-erkek ilişkilerine ilişkin taşlamaların Batı karikatürlerinin etkisinde üretildiği açıktır; çoğu zaman abartılı dekorasyonlara sahip evlerde, Batılı fiziki görünümlü karakterler, abartılı ilişki biçimleri yaşarlar. Karikatürler, yetişkin iki kişi arasında geçen diyaloglardan oluşur; ev içinde, sevgililer ve hizmetçiler dışında, yaşlılar, çocuklar veya dışarıdan gelen kimse görülmez. Bu karikatürlerde, kadın-erkek ilişkilerindeki çoğunlukla aldatma ve aldatılmaya dair komik ev sahnelerinden ya da ilişki süresince kadınlara yönelik şikayet söylencelerinden oluşan temalardaki mahremiyet ilginçtir, çünkü bu ilişkilerdeki bazı “yozlaşma” sahnelerinin mahremiyetin en uç noktalarına kadar gidebildiği ve cinselliğin sadakatsizce yaşanmasına ilişkin örneklerin mahremiyet ve ahlak normlarının hiçbir engeline takılmadan yayınlanabildiği görülür.

Kadın-erkek ilişkileri ile ilgili hicivlerin dışında, gerçekçi nitelikte görülebilecek olan hizmetçi taşlamaları bile, -çünkü birçok evde çalıştırılan hizmetçiler, bir statü göstergesi haline gelmiştir- farklı bir nitelik taşımayarak, kadınların cinselliği/iffetsizliği, ya da her iki tarafın ilişkilerindeki yozlaşmışlığı ekseninde döner.

II. Meşrutiyet’in ilk yıllarında nadir olarak görülen bu örnekler zamanla çoğalır. Az bulunan ilk örnekler, bu çalışma kapsamında, yalnızca Kalem dergisinde görülmüştür. Kalem’in Batılı karakteri göz önüne alınırsa bu da olağan sayılabilir, çünkü bunların Osmanlı’ya uyarlanmış, ya da buna gerek görülmediği takdirde doğrudan alınmış Batı karikatürleri olabileceği açıkça görülmektedir (Resim Ek 5.1-5.3). İlginç bir örnek, Kalem’de 1914’te yayınlanır; bir kadın yatakodasındaki koltuğun üzerinde, yarı çıplak bir vaziyette oturmakta, kapının arkasındaki hizmetçinin kocasına söylemesi gerekenleri aktarmaktadır. Odada başka bir erkeğin

bulunduğuna dair tek ipucu, yerde duran erkek ayakkabıları ve koltuğun üstündeki erkek giyim eşyalarıdır. Kadının kendine ait yatakodasına gizlice sevgilisini sokmasının işlenmesi, yukarıda bahsedildiği gibi, mahremiyet normlarını aşan, uç bir örnektir (Resim Ek 5.4).

1914 - 1918 arası mizah basınının durgunluğuna karşılık, I. Dünya Savaşı sonrasında ev içindeki modernleşme hicivlerinde çok abartılı bir Batılılaşma yaşanır; dekorasyon ve ilişkiler zamanla uç boyutlara varır. Görgüsüzce Batılılaşan tipler, gittikçe rahat ve umarsız yaşanan kadın-erkek ilişkileri yoğun olarak işlenir (Resim Ek 5.5-5.7). Mobilyalarla ilgili bulunabilen tek örnek, I. Dünya Savaşı sonrası vurgunculukla zenginleşip sınıf atlayan “yeni zengin”lerden birinin, modern hayatın getirdiği mobilyalardan duyduğu hoşnutsuzluğu yansıtmaktadır. Yine de, burada da hicvin hedefi sandalye değil, “yeni zengin”dir (Resim Ek 5.8).

Ev içi karikatürlerinde en fazla hicvedilen öge, hizmetçilerdir; Cumhuriyet sonrasında da en sevilen temalardan biri olan hizmetçi karikatürlerinin, çoğunlukla Avrupa karikatürlerinin bir kopyası olduğu düşünülebilir. Diğer taraftan son araştırmalar, hizmetçi bulundurma'nın varlıklı ailelerde oldukça yaygın olduğunu ve Batılılaşma'nın önemli göstergelerinden biri sayıldığını göstermektedir. Karakışla, hizmetçiliğin Tanzimat ilanıyla kalkan kölelik kurumundan sonra, zamanla karaborsada bile bulunamayan cariye ve kölelerin yarattığı emek boşluğunu doldurmak için uygulanan yöntemlerden biri olduğunu belirtir. “Cariye, halayık, odalık, besleme, evlatlık, ahretlik, sütüne, dadı” vb. çeşitli geleneksel kurumlar yerini maaşlı hizmetçilere bırakır. Batı'dan alınan bu kurum Doğu'ya başarıyla uygulanır. Hizmetçileri, ilk olarak 1870'lerde bazı varlıklı aileler çalıştırır. II. Meşrutiyet'te belirli bir gelir düzeyine sahip ailelerde hizmetçi çalıştırmak için dikkate değer bir talep oluşur ve 1908 - 1918 döneminde hizmetçi çalıştırmayan “kalburüstü” ev kalmamış gibidir. Bu arada, konuyu işleyen romanlar, gazete ve dergiler hizmetçileri bolca eleştirirler. II. Meşrutiyet dergilerinde “kaba, cahil, pis ve salak” hizmetçilere karşı nasıl davranılması gerektiği konusunda makaleler yayınlanır, âdâb-ı muâşeret kitaplarında bununla ilgili tavsiyelerde bulunulur (Meriç, 2000). II. Meşrutiyet döneminde hizmetçi idarehaneleri adı altında kurulan, isteyenlere ücretli hizmetli, bu alanda iş sahibi olmak isteyenlere de iş bulan ajanslar açılır, ajanslar gazete ve dergilere reklamlar verir. Hatta zamanla işleri bozulan bazı ajansların, hizmetçi bulma adına, daha değişik türden “hizmet”ler verdiklerine ilişkin kötü bir ünleri de olmuştur. Hizmetçiler, romanlarda da yaygın olarak işlenir; yalnızca hizmetçileri hedefleyen eserler de bulunur. Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın “Mürebbiye” (1899), A. Rıfkı'nın “Hizmetçi Belası” (1911), Burhan Cahid'in “Hizmetçi Buhranı” (1927) gibi romanlar, hizmetçilerin evin

erkeklerini ayartmak suretiyle yol açtıkları aile facialarını konu alır (Karakışla, 2002). Kısacası hizmetçiler, modernleşme eleştirilerinin önemli bir kolunu oluşturmuştur. Genel hatlarıyla bakılırsa, Batılılaşma öncesi zaten var olan, evin mahrem hayatının içinde yaşayan köle emeğinin yerini modernleşme ile birlikte ücretli çalışanların alması, ahlâkî yozlaşmaya işaret eden bir boyut kazanmıştır.

Said Bey'in günlüklerinde hizmetçilerle ilgili ilginç bilgilere rastlanıyor. 20.yy. başlarına tarihlenen, gün be gün yaptıklarını, saatlerini vererek özetleyen Said Bey, varlıklı bir memurdur ve Galatasaray'da hocalık yapar. Eşi ve dört çocuğuyla birlikte Aksaray'da güzel bir konakta oturduğu anlaşılan bu kişinin evinde, arabacı, aşçı, (fonksiyonu anlaşılamayan) çırak, bahçıvan, çocukların eğitimiyle ilgilenen “hoca hanım” ve “matmazel”, hizmetçi, uşak, sütnine ve iki “kız” vardır. Hangilerinin sürekli hizmet ettiği bilinmemekle birlikte, her durumda evde, üç-dört çalışanın bulunduğu anlaşıyor. Ücretsiz, yani yalnızca küçük bir cep harçlığı ve yemek karşılığında çalıştırıldıklarından oldukça yoksul oldukları, örneğin iki “kız”ın bir ayda, dört kadeh rakıya eşdeğer olan 20 para aldıkları görülür. “Matmazel” en yüksek maaş alan hizmetlidir; yine de ayda aldığı 216 para, Said Bey'in maaşının 54 katı düşüktür. Bunun yanında Said Bey, hizmetçilerini sürekli değiştirir. Örneğin, 21 Mart 1902'de işe aldığı “Mademoiselle Antoinette”, üç gün sonra işinden kovulur. Rum'ların arasından seçtiği aşçıları bir kaç ay içinde on kere değiştirir (Dumont, 1993).

Karikatürlerde hizmetçiler, aynı ev içi karikatürlerinde olduğu gibi, Batı karikatürlerinin etkisindedir. Karikatürlerde erkek çalışanları; uşaklar, arabacılar, aşçıları vs. işleyen örneklerle rastlanmamıştır, hicvedilenler çoğunlukla siyah üzerine beyaz önlüklü, Batılı fiziksel görünümlü ince, uzun, genç ve güzel hizmetçiler olup “erkek” basının fantezi dünyasından bir kesit sunar gibidirler. Diğer taraftan, bu kadınlar tehlikeli ve ahlaksızdır. Doğal olarak, bunun bir nedeni, Batılılaşmaya yönelik tepkilerdeki en baskın öğelerden birinin kadınlar olması, kadınların farklılaşan sosyal statülerinin toplumsal alanda ahlâkî bir çöküşe yol açacağı kanısının bir uzantısıdır. Dönemin romanlarında ortaya çıkan “femme fatale”ın (Mardin, 1974) bir versiyonu olan kadın hizmetçiler güzel, akıllı, kurnaz ve gözü açık tiplerdir. Bazı zamanlarda hizmetçi karikatürlerinin odağında, hizmetçilerden ziyade batılılaşmış evin hanımı bulunur (Resim Ek 5.9-5.14). Örneğin, kocası yokken, eve erkek “ziyaretçi”leri kabul eden modern hanımın düşük ahlakını vurgulayan bu örneklerde, hizmetçiler Batılılaşma hicvini güçlendiren bir dekor olarak kullanılır; bu bir bakıma, hizmetçilerin, karikatürlerde, modern ev dekorasyonu ile benzer bir işlevi yerine getirdiğini gösterir. Buna karşın bir örnekte, hem bu kurnaz hizmetçi tipinin, hem de fiziksel olarak abartılı betimlemesinin dışına

çıkılmıştır. Karikatür dergisinde yayınlanan bu örneğin, hizmetçilerin zeka düzeyi hakkındaki yaygın kanıyı işlerken, fiziksel olarak daha gerçekçi bir portre çizmesi, hizmetçi “fantezilerinde” güzel olanların zekalarından da kuşku duyulmadığını yansıtmaları bakımından ilginçtir. (Resim Ek 5.15).



6. KAMUSAL ALAN

6.1 Sokak

Bu çalışmanın 3. bölümünde görüldüğü gibi, karikatürlerde sokak modernleşmesinin en baskın temalarından biri, hiç kuşkusuz, yeni ulaşım araçlarıdır. Bunun yanında, sokaklardaki kültürel dönüşüm de karikatürlere yansıtılır: Yeni mağazalarla dolu sokaklarda Avrupalı tüketim ve eğlence biçimlerini benimsemiş, abartılı kılık-kıyafetleriyle Batılı “özentisi” tipler işlenir, fakat özellikle kamusal alandaki görünürlüklerinin artması ve kıyafetlerindeki değişimle geleneksel kültürün çözülüşünün sembolü olan kadınlar karikatüristlerin en sevdiği temalardan biri olmuştur. II. Meşrutiyet’le filizlenen bu süreç, 1918’lerden itibaren gittikçe artan bir miktarda, sokaklarda, kafelerde ve ulaşım araçlarında gelişen kadın-erkek ilişkilerini ya da yalnızca kadını hedefleyen karikatürlere doğru evrilir.

II. Meşrutiyet karikatürlerinde modernleşme eleştirileri, Brummett’in da belirttiği gibi, hem eski alışkanlardan kurtulamayan geleneksel toplumu, hem de yeni akımların ve malların seline kapılmış kesimi hicveder. Eski ve yeni arasında gösterilen ikilikte eskiyi şalvarlı, sakallı, sarıklı erkekler, modayla ilgisi olmayan, düz çarşafli kıyafetler içindeki kadınlar, köylüler, eski üniformalar, eski eğlence biçimleri vs. simgelerken, yeniyi öncelikle abartılı giyim-kuşam ve aksesuarlar; saatler, eldivenler, şemsiyeler ve küçük köpekler betimlemiştir (Brummett, 2003). Modern kesim büyük mağazalardan alışveriş eder, yeni moda eğlencelerde gezer, modern mobilyalı evlerde oturur, kadın-erkek ilişkilerinde ahlakî çöküntüyü işaret eden büyük bir serbestiyet yaşar.

Brummett’in da belirttiği gibi, II. Meşrutiyet karikatüristleri, “geçmişe sünger çekerek” yeni ve modern bir toplum oluşturulmasını da, modern olana sırt çevirmeyi de reddederek, daha çok Osmanlı kültürel hayatına neler olduğunu anlamaya, ve bunların gülünç ayrıntılarını saptamaya çalışmışlar, bir taraftan da toplumun eski ve yeni sistemlere ilişkin hoşnutsuzluklarını yansıtmışlardır. Brummett’a göre, baskın hiciv biçimi muhalefet etmek değil, toplumsal değişimler karşısında hayretler içinde kalan, şaşkınlığın egemen olduğu taşlama biçimidir. Modernleşme, değerlendirilmekten çok, gülünç yönleriyle, yarattığı toplumsal şizofreniyle anlaşılmaya çalışılır (Brummett, 2003).

II. Meşrutiyet’in ilk yıllarında, Batı’dan ithal edilen modalar; eğlence biçimleri ve giyim-kuşam merakı sevilen konulardandır. Karikatüristlere göre, Batılılaşma çabaları gündelik hayatta yanlış bir yönde ilerlemekte, Avrupa kültürüne özenen kesimlerin eğlence ve tüketim

biçimleri açılan kültürel boşluğu daha da vurgulamaktadır. Avrupa'nın siyasi olduğu kadar kültürel emperyalizmine ilişkin kaygıların, dil ve eğitim ile ilgili karikatürlerde de vurgulandığı görülür.*

Karikatürlerde Batı modasına uygun giyim-kuşam, Batılılaşmanın en baskın imgesi olmasının yanı sıra, görüntüde kalan karakterini gösterir: “Yanlı” batılılaşmış kişiler abartılı giyim kodlarıyla gösterilir. 19.yy. başlarında, II. Mahmut döneminde, asker ve devlet memurlarının Avrupaî kıyafetler ve Osmanlı fesi giymesini zorunlu kılınmış, 1908’de ise İstanbul’un yerine Avrupaî ceket ve pantolonu kalpakla giymek tercih edilmiştir (Esenbel, 1997a). 1908 tarihli bir karikatür, Batılı kıyafet değişimini modernleşme eksenli olarak, dolayimsız hicveder. Pazar yerinde “külâh”, yani yeni kullanılmaya başlanan “serpûş” alarak giymiş, eğlenerek konuşan iki erkekten biri, diğerine “Külâhları giydik ama sakın değişmeyelim” demektedir (Resim Ek 6.2). Doğrudan giyim-kuşam üzerinde somutlaşan, biçimsel nitelikli Batılılaşmayı hedefleyen bu örnek, aynı zamanda Batılılaşmaya karşı gösterilen direnç ve duyulan tepkiyi de yansıtır. İki erkekten birinin elindeki şapka, kıyafet modernleşmesinin bir sonraki adımına işaret eder; ** şapka ya da serpûş, başa ne giyilirse giyilsin, özde hiçbir şey değişmeyecek, Batılılaşma biçimsel olarak kalacaktır.

1908 döneminde karikatürlerde Batılılaşma hicivlerinde, giyim kuşam merakına düşmüş tiplerin yanı sıra, sokakları işgal eden giyim mağazaları da nadiren hicvedilir. El Üfürük’te yayınlanan ilginç bir örnekte, Avrupaî erkek ve kadın giyim eşyaları satan bir mağazanın “tenzilât” ilanlarıyla dolu vitrinini seyreden sıradan bir Osmanlı erkeği, alt yazısız olarak gösterilir (Resim Ek 6.1). Bu karikatür, modernleşmeyi vitrinlerden izleyen, fakat içinde yer almayan, kötü bir taklitçilikten öteye gidemeyen Osmanlı toplumunun bir taşlaması olarak okunabilir.

Kadınların giyim-kuşamları ayrı bir problem oluşturmuş, Cumhuriyet sonrasında da tekrar tekrar, yıllarca işlenerek, Türk karikatür tarihinin en popüler temalarından biri olmuştur. Kadınların kamusal alanda görünürlük kazanmalarının yarattığı karmaşık kültürel bunalım, giyim-kuşamda olduğu gibi, kadınlara ve kadın bedenine ilişkin tüm tepkilerde okunabilir. Tarih boyunca tüm diğer toplumlarda değişik biçimlerde olduğu gibi, Osmanlı Batılılaşmasında da, kadının toplumsal hayata daha fazla katılması ve bununla bağlantılı

* Bkz.: Brummett, P. (2003), *İmge ve Emperyalizm*, İletişim Yayınları, İstanbul, s. 308-324

** Jön Türkler, Avrupa’da sürgündeyken fes ya da kalpak yerine şapka giymeyi tercih etmiştir. (Esenbel; 1997a: 13)

dönüşümler, sınır tanımayan ve denetlenemeyen bir değişimin, ahlakî bir çöküşün belirtisi olarak yorumlanır. Tepkiler, bu korkuyu farklı biçimler altında yansıtır: Batı tarzı tüketim, kadınların davranışlarıyla ailenin ve toplumun sarsılan ahlakî ve kültürel değerleri, sorumsuzluk, savurganlık, iffetsizlik, hoppalık vs. Karikatürlerde de kadınların görünürlük kazanmasının verdiği huzursuzluk, en yaygın olarak giyim kodlarıyla verilir.

Geleneksel üçetek, şalvar ve hırka, 19.yy'dan ortalarından itibaren değişmeye yüz tutar. Varlıklı zümreye mensup Osmanlı kadınları, Paris'ten ithal edilen son moda giysiler giymeye ve Avrupai saç biçimlerini benimsemeye başlar. Varlıklı Osmanlıların ve Levanten kadınların terzilerde diktirilmiş ya da Batı mallarının satıldığı mağazalardan aldıkları giysilerle sokaklarda görünmesi sıradanlaşır. Yine de çoğunluk, Avrupai giysilerini ya evlerde, özel alanlarda, ya da sokakta, çarşaflarının altına giyer (Esenbel, 1997a). Osmanlı kadınlarının Batı giyim eşyası tüketimi, erkeklerden olduğu kadar kadınlardan da çokça eleştiri alır. Örneğin 1862'de Terakki Muhadderat gazetesinde bir kadın, Levanten terzilere diktirilmesinin israf olduğundan şikayetle şöyle yazar: “Kokonalar evlerimize ayak basmadan evvel, bir entari dikilmesine beş-on lira verildiği işitilmiş midir? Frenk işidir deyu beş kuruşluk şeyi liralarla alıyoruz. Bu modalar çıkmadan önce çıplak mı gezerdik? Diyelim ki Frenklerin işledikleri zariftir. Biz özensek onlar gibi işleyemez miyiz?..” (Aktaran Sofuoğlu, 2002).

Kadınların uygunsuz giyimleri, kamusal alanda davranış ve görünüşlerinin bir düzene sokulması toplumsal bir zorunluluk haline gelir ve kadınların “islami kurallara göre giyinmesi” üzerine idareler çıkartılır. 1904'te Louis Lambert şöyle yazar: “Müslüman kadınların her zaman giydiği ferace ve çarşaf harem kullanımına tezat oluşturacak derecede değiştirildi. Çarşaf lar entariye benziyor, ferace de adetlere hiç uymayan bir modele dönüştü. Yaşmaklar o kadar ince ki, kadınların saçları görünüyor. Bu değişiklikler askerî forma biçimindeki ceket ve pelerinlere kadar varıyor, örtünmesi gereken genç kızların başları açık, İslamî kurallara aykırı şekilde geziyorlar” (Aktaran Brummett, 2003).

Karikatürlerde 1908 ile 1914 yılları arasında kadınların giyimi, 1918 sonrasına göre daha eleştirel ve esprili bir karaktere sahiptir. Bu dönemde kadınların giyimlerine ilişkin tepkilerde, küçümseme ve yargıdan ziyade şaşkınlık, anlama çabası ve alay egemendir.

1911'de Falaka'da yayınlanan bir örnek diğerlerinden ayrılır; terazinin iki kefesine, biri “Şark”ı, biri “Garp”ı temsil eden ikişer kadın ve ellerinde bebekleriyle birer kız çocuğu konmuştur (Resim Ek 6.3). Osmanlı kadınlarının kefesindeki kız çocuğu, bebeğiyle sakin sakin otururken, diğeri ağlamaktadır. Karikatürün üzerinde, “Bir milletin kadınları yalnız

terakkiyat derecesinin ölçütü değil, iffet derecesinin de ispatı olmuştur” diye yazmakta, soldaki iki geleneksel Osmanlı erkeğinden biri, “Gördün mü, deli oğlan! Yine bizimkiler ağır, bizimkiler!... Aşkolsun!” demektedir. Yani, “iffet”in Batılılaşma karşısında kaybı endişesi, Batılı kadınlarla bir mukayeseyi beraberinde getirir; yarı Avrupalılaşmış giysileriyle Osmanlı kent kadınları halen diğerlerinden daha “ağır” çekmektedir. Bu da, kadınların Avrupaîleşen giysilerinin Batılılaşma sorununda önemli bir problem teşkil ettiğini gösterir. Karikatürde ilginç bir ayrıntıdan daha söz etmek gerekir; kadınların kendi aralarındaki ilişki de iffet sorununu işlediğinden dikkate değerdir. Osmanlı kadınları yüzyüze durup, hiçbir harekette bulunmazken, Batılı kadınlardan biri eliyle, diğerinin eteğini yukarı doğru kaldırır; elinin duruşu ve kumaş kıvrımları bunu açıkça yansıtır. Kefelere birer değil, ikişer kadın konulmasının nedeninin bu ilişki biçiminin yansıtılabilmesi olduğu düşünülebilir. Belki iffetsizliğin bu boyutunun yarattığı kültürel ortam ve görünürde neden olduğu ilgisizlik küçük kızın şiddetle ağlamasına yol açmıştır. Kadınlar arasındaki eşcinsel ilişkiye başka karikatürlerde rastlamak mümkün olmadığından, bu örnekte Batı Avrupa’nın feministleri karalama kampanyası nedeniyle üretilen karikatürlerden etkilenildiğini düşündürüyor.

Kalem dergisi, Batılılaşma eleştirilerinin bir bölümünü giyim-kuşama ayırmış; çeşitli biçimlerde hicvetmiştir. Örneğin, altı şalvarlı, üstü alafranga giyimli, şapkalı ve şemsiyeli bir kadın, başarıyla gerçekleştirilemeyen Batılılaşmaya ilişkin hicivlerden biridir (Resim Ek 6.4). “Paris’ten Anadolu’ya doğru” bu dönüşüm, Ahmet Rasim’in deyimiyle, “altı kaval üstü Şişhane kabilinden şalvar üstüne setri, pardesü giymiş kişiler” türemesine neden olmuştur. Fakat Rasim, bunu erkekler için yazar (Rasim, 1992). Karikatürlerde “şık” beylerin giyimi, “özenti” Batılılaşma hicivlerini güçlendiren bir aksesuar olarak kullanılır; yalnızca erkeklerin giyimini hedefleyen karikatüre rastlanmamıştır.

Kalem’de yayınlanan bir diğer karikatür, kadınların savurganlıkları ile ilgili yaygın olarak işlenen temanın erken bir örneğidir (Resim Ek 6.5). Kadınların savurganlık ve sorumsuzluklarına işaret eden harcamaları, “zevci”lerinin otoritesini hiçe sayarak aile bütçesine verdikleri zarar, Türk karikatüründe Cumhuriyet sonrasına da taşınarak, kadın merkezli yargıların temelindeki eleştiri konularından biri olacaktır.

Kadınların Avrupaî kıyafetlerini çarşaflarının altına giymeleri, görünürde mutaassıp, pratikte “hoppa” karakterlerinin bir göstergesi de olabilmektedir. Bir örnekte, çarşafı yanlışlıkla rüzgarda açılan bir kadın, feracesi de sıyrılınca yüzünü ve bacaklarını kapatmaya çalışır; olmayınca, seksi iç çamaşırlarıyla revü kızları gibi dansetmeye başlar (Resim Ek 6.7).

1910’larda alafranga yaşam biçimini benimsemiş kadınlara “tango” ismi verildiği görülüyor. Karagöz bir örnekte, “açık” alafranga giysiler giymesine karşı yüzünü kapayan “tango” kadınları hicveder (Resim Ek 6.8). Bir diğerinde, süs köpeği ile parka girmeye çalışan, fakat başka bir adamın büyük köpeği nedeniyle giremeyen bir kadın için “tasma yerine kendi gibi bir tango getirsin” denir (Resim Ek 6.9). Karikatüristlerin bu tür, kadın-erkek ilişkilerine gönderme yaparak kadınları küçümseyici tutumu savaştan sonra daha da keskinleşmiştir.

Şapkalar en sevilen konulardandır; günün modasına uygun, geniş kenarlı, üzerinde çeşit çeşit süsler bulunan kadın şapkaları, karikatüristlere zengin bir malzeme oluşturur (Resim Ek 6.10-6.15). Başın üstünde taşınan simitçi ya da balıkçı tepsilerine benzetilen, yağmurda çok kişiye şemsiye görevini gören şapkalar, Karagöz’ün de en sevdiği bir temalardan biridir. Şapkalarındaki tüyler nedeniyle “çavuşkuşu” zannederek kadınları avlamaya kalkan, şapkayı küfe sanarak kadına eşya taşıtmaya kalkan Karagöz, bu naif tutumunu 1918 sonrasında büyük ölçüde değiştirerek sertleşecek, hem kadınları aşağılayarak yargılamaya, hem de çapkınlık yapmaya başlayacaktır. Gerçekten de II. Dünya Savaşı sonrası karikatürlerinde, İstanbul kadınlarının giyimlerine olduğu kadar, tüm görünürlüklerine karşı belirgin bir düşmanlık ve küçük görme; bir taraftan da kadın-erkek ilişkilerinin serbestiyetinin oluşturduğu cazibe okunabilir.

Savaş boyunca erkeklerin yerini alarak ailenin geçimini üstlenen, idari birimlerde ve ticari faaliyetlerde boy gösteren kadınlar kamusal alanda daha çok görünürlük kazanır. Savaş ve mütareke döneminde, kadınların erkeklerin işlerini yapması, üzerindeki baskıyı ciddi bir biçimde hafiflettiği oranda değişen toplumsal düzen, daha sert tepkilere neden olur. Giyim-kuşamlarındaki serbestiyet de ahlakî çöküşün en önemli göstergelerindendir. Beyaz Ruslardan örnek alınarak saçlar ensenin üstünde toplanır ve çarşaf, ferace yerine file ya da başörtüsü ile kapatılır; böylece yüz ve boyun açılır (Georgeon, 1996). Bu hızlı değişimin etkisi öncekinden daha derin olur; kadının görece artan ekonomik bağımsızlığı ve kadın bedeninin kamusal alandaki gittikçe artan miktardaki görünürlüğü 1908 döneminden daha sarsıcı bir şekilde, kültürün dönüşümünde artık iplerin elden kaçtığını gösterir. Diğer taraftan, İstanbul kadınları, Anadolu’da savaş verilirken giyim-kuşamına fazlaca özen gösterdikleri, savurgan davrandıkları, kamusal alanda görünürlükleri ve erkeklerle daha rahat iletişim kurabildikleri için eleştirilirler. 1908’den beri kesintisiz yayınlanan tek dergi olan Karagöz, bu dönüşümü takip etme olanağı verir. Artık kadınlara bakılmakta, “piyasa” mekanlarında gezilerek laf atılmakta, ulaşım araçlarında, pazar yerlerinde çapkınlık yapılmaktadır. Kıyafetler artık, Batılı yaşam biçimine ya da biçimsel olarak giyim eşyasına yönelik bir eleştiri hedefi olmaktan öte,

cinsiyete ve cinselliğe özgü bir hiciv nesnesi haline gelmiştir.* Örneğin 1921’de, Karagöz’de yayınlanan bir örnekte, kadınlar Karagöz’e gider ve herkesin onlara “çattığı”ndan şikayet ederek, ne istediklerini sorar. Karagöz’ün verdiği cevap, “A kızıcığım, insaf edin. Sizi bu halde görür de kim ne istemez” olur (Resim Ek 6.16).

Zamanla, kadınların konumlarının benzer karikatürlerde değiştiği de görülüyor. Karikatür dergisinde yayınlanan 1914 tarihli bir örnekte, sakallı, sarıklı bir adam modern kıyafetli bir kadına ilişkin tepkisini tek taraflı olarak yansıtırken, 1920’lerde bu tepki karşılıklı olarak yansıtılır ve iki taraf, “iki düşman” haline gelir (Resim Ek 6.18-6.19).

Batı tarzı eğlence biçimleri de karikatüristlerin severek hicvettiği temalardandır. İç mekanlarda, cafe-barlarda içki içmek, dans etmek, tiyatro ve sonrasında sinema, çokça işlenmekle birlikte, kamusal alana ait eğlence biçimlerinden paten kaymanın, II. Meşrutiyet döneminde sevilen bir hiciv teması oluşturduğu görülüyor.

1908’de İstanbul ve İzmir’de buz pateni ve tekerlekli paten modası yaygınlaşmıştır. İzmir’de haftanın belirli günlerinde kadınlara açık olan paten sahası, Beyoğlu’nda kadınlara ve erkeklere her zaman açıktır; bu da paten sahalarını, kadınların Avrupaî tarzda ve normlara uygun olarak eğlenebildiği mekanlardan biri yapmış, yeni bir sosyal ilişki biçimi tanımlamıştır. Kadın ve erkeğin bir arada eğlenebilmesi, pateni hem Batılılaşma sembollerinden biri haline getirir, hem de ahlaksızlığın ve çöken aile ilişkilerinin göstergesi olarak görülür (Brummett, 2003). Karikatürlerde, paten kayanlar sert bir biçimde eleştirilmekten ziyade paten kaymaya anlam verilemediğini ve Batılılaşma adına böyle bir etkinlikte bulunanlarla hafiften alay edildiğini görüyoruz. Cem, Beyoğlu’nda paten kayanların tiplerini ayrı ayrı karikatürize eder; modern kıyafetleriyle, hepsi de birbirinde gülünç, biçimsiz ve çirkindir (Resim Ek 6.22). Paten sahalarının bir “piyasa” mekanı oluşturması, patenin en fazla hicvedilen yönü olmuştur. Genç kadınların olduğu kadar her yaştan erkeğin karşı cinsle diyalog kurmak için paten kaymaya gittiği işlenir (Resim Ek 6.24-6.25).

6.2 “Yeni Zenginler” ve “Haraşo”lar

Dünya Savaşı sonunda, 1918 Kasım’ında müttefik orduları İstanbul’a girer ve İstanbul’un toplumsal yapısı, bu güçlerin denetim ve işgali, müttefik askerlerinin sokaklardaki varlığı,

* Bkz.: 6.3 Piyasa ve Flört

Anadolu ve Balkanlar'dan gelen sığınmacılarla büyük değişikliğe uğrar. I. Dünya Savaşı süresince ortaya çıkan iki yeni grup; “harp zenginleri” ve “haraşo”lar kamusal alanda en fazla eleştiri alan kesimlerden olmuştur. İstanbul'un toplumsal hayatında önemli bir yer işgal eden yabancı askerlerin hicvedilmemesinin nedeninin, hükümetin ve işgal güçlerinin denetimindeki çift katlı sansür olduğu düşünülebilir.

Savaşın Osmanlı ekonomisine etkisi çok büyük olur; savaşla birlikte Osmanlı'nın dış ticaret bağlantıları büyük ölçüde kesilir. Bu dönemde ithalat %97 oranında azalır, bu nedenle besin ve sanayi maddeleri alanında ülke kaynaklarıyla yetinmek gerektiğinden hızlı bir enflasyon sürecine girilir; enflasyon 1917'de %300 oranına kadar artmıştır. Bu oran büyük olasılıkla dünya genelinde, o güne kadar ulaşılmış en yüksek enflasyon oranıdır (Toprak, 1995). Bu durum beraberinde büyük bir yoksulluk ve yokluk getirir. Karikatürlerde de temel besin maddelerinin ve kıyafet fiyatlarının artışları hicvedilir. Diğer taraftan, savaş boyunca karaborsa, istifçilik, kamu fonlarının zimmete geçirilmesi, spekülasyon gibi yöntemlerle türeyen “harp zenginleri” büyük oranda, orta sınıfların tepkisini üzerine çeker. (Georgeon, 1996).

Sedat Simavi'nin 1918 ve 1920'de, Yeni Zenginler ve Harp Fakirleri isimli iki karikatür albümü yayınlar. Harp Fakirleri'nin önsözünde şöyle yazar: “Eskiden zengin yoksuldan ayırt edilmezdi. Herkes zengin olarak düşünülüyordu. En yoksulun evinde bile, yakacak odunu, yiyeceği ve kahvesi vardı! Bu açıdan Türkiye mutlu bir ülkeydi. En zenginler devlet görevlileriydi, çok yüksek ücretler alan paşalardı. Bunları otellerde, arabalarda, yazlıklarda görmek mümkündü. Fakat yoksullar açlıktan ölmüyorlardı. Onlar da kendi ölçülerinde göre zengindiler. Fakat savaş bu güzel dengeyi yıkıma uğrattı.. Avrupa'da olduğu gibi bizde de iki toplumsal sınıf belirdi.” (Aktaran Georgeon, 1996).

Yeni Zenginler'le ilgili karikatürlerde, sonradan zenginleşmiş taşralı bir kesimin toplumsal sınıfları oluşturmaktan çok, varolan sınıfsal düzeni altüst ettikleri ve “ahlaksızca” davranışları işlenir. Fuhuş, kumal ve alkole olan düşkünlükleri, fakir halkın yanında zenginliklerini dışa vurmaları hicvedilir. (Resim Ek 6.27) Yeni Zenginler artık “efendi” olmuştur; bir sene içinde maddi durumlarındaki değişim kılık kıyafetlerinde gözlenebilir hale gelmiş, bu arada eski varlıklı modern kesime hamallık yapmak düşmüştür. (Resim Ek 6.31-6.29) Karagöz'de yayınlanan bir örnekte, modern bir binanın sahibi “çopur” bir “köylü” olunca Karagöz şöyle der: “Bundan sonra yalı, konak eli kalem tutanların değil, kazma kürek sallayanların. Daha anlayamadın mı, efendi uşak, uşak efendi!” (Resim Ek 6.30)

1920’lerde, gösterişçi tüketim, alkol, fuhuş, kumar ve uyuşturucunun yaygınlaştırılmasından büyük ölçüde Beyaz Ruslar sorumlu tutulur. 1917 Bolşevik Devrimi’nden kaçan Rus sığınmacıların toplumsal dönüşümde önemli bir rolü olmuştur. Ruslar, İstanbul’a farklı kültürel alışkanlıklar tanıtır ve başta Beyoğlu olmak üzere kente farklı bir gece hayatı, eğlence biçimleri getirir. Rusya’dan gemilerle çok zor koşullar altında geldiklerinden, Rus kadınlarının omuzları yırtık elbiseleri, Osmanlı kadınları arasında moda olur ve bitlendikleri için saçlarını kökünden kesmeleri, Rusbaşı adıyla yaygınlaşır. Çoğunlukla herşeyini bırakıp kaçmak zorunda kalan Ruslar, İstanbul’da para kazanmak için her yola başvurur; barlar, lokantalar, kafeler, pastaneler açılır; Rus varyeteleri büyük ilgi görür; alkol kullanımı, kumar, fuhuş, kokain yaygınlaşır. Savaş koşullarında Beyaz Ruslar’ın bu faaliyetleri, doğal olarak büyük tepki çeker, fakat “haraşo”lar ayrı bir sorun teşkil etmiş gibi görünmektedir; kocaları ve oğulları yoldan çıkaran ahlakî çöküntünün nedeni onlardır. “Servet ve sefalet”in bir arada bulunduğu İstanbul için bu dönem yazarlarından Mazhar Osman şu satırları yazar: “Topla, tüfenkle, tayyare ile, bomba ile dünyanın kırk küsür milletleri İstanbul’u ezememişti. İstanbul kokaine, fuhşa esir oldu. Çar ordularına altı yüz sene karşı duran İstanbul, Rus orospularına mağlup olmuştu.” (Toprak, 1992).

Rahat tavırları, “dizlerine kadar inen fistanları” ve güzellikleriyle erkekler üzerinde büyük etkisi olan Rus kadınlarına, Rusça “güzel” anlamına gelen “haraşo” ismi verilir. Osmanlı kadınından çok farklı bir kültüre sahip olan “haraşo”lar ile hayran olunan tombul kadın tipi değişerek, sarışın, mavi gözlü, endamlı Rus dilberleri cazip bulunur. Halka açık yerlerde hizmet görürler, barlarda, restoranlarda garsonluk, konsomatrislik, müzisyenlik yaparlar; Levantenler, müttefik subaylar ve “yeni zenginler”le ilişkiye girerler.

Karikatüristler hicvetmek için yalnızca “haraşo”ları seçmişler, Beyaz Rus erkeklerini en fazla dekor olarak kullanmışlardır. “Haraşo”lar, hayranlık uyandırdıkları kadar, aşağılanan kadınlar olarak okunurlar. (Resim Ek 6.32-6.38) Örneğin, Karagöz’ün 1920 sonrasında kadınları küçümseyen yaklaşımına iyi bir örnek, Resim Ek 6.33’tedir. Rus kadın garsonlarla ilişkiler, duygusal yakınlıkların kurulması işgal döneminde haftalık yayınlanan küçük, popüler öykü kitaplarında da işlenmiştir (Toprak, 1992). Rus kadınları plaj modasını Osmanlı’ya tanıtırlar; 1920’de Büyükkada’da denize girmeye başlamaları ile erkeklerin ellerinde dürbünlerle buraya akın etmeleri bir örneğe konu olmuştur (Resim Ek 6.34). İki sene sonra, “haraşo”ların Rus şivesi ile “Florya” ismini alan “Fülürye”de denize girmeye başlamaları, erkeklerin rüyalarını süslemektedir (Resim Ek 6.35).

Farklı bir örnekte, Beyoğlu'nda işgal güçlerinin askerleri ile Rus kadınlarının “muâşaka” sahnesi ile Beyazıt'ta yoksul kadın ve erkeklerin “muaşâka” sahnesi karşılaştırılır. Beyoğlu'nda kalabalık asker toplulukları, sokaklarda, arabalarda kadınlarla büyük bir serbestlik içinde ilişki yaşarken, Beyazıt'lı kadın ve erkekler yoksulluk ve sefillik içinde bir araya gelmektedir (Resim Ek 6.39). Bu karikatür çeşitli biçimlerde yorumlanabilir; fakat her durumda kozmopolit Beyoğlu ahâlisinin ahlaksız ilişkileri ve gösterişçiliğinin altı çizilmektedir. Beyazıt sahnesinde, yoksulluğu vurgulanan kadınlar acınası bir halde, yerde oturmaktadır ve erkeklerle tanışmaktan ziyade müşteri bekler gibi bir halleri vardır. Beyazıt'ın yoksulluk ve çökmüşlüğüne yanısıra, her iki sahnenin ortak karakteri yozlaşmış ilişkilerdir. Dolayısıyla, bu genel olarak Cumhuriyet ilanının hemen öncesi bir İstanbul taşlaması da olabilir; İstanbul'da büyük bir ahlaksızlık vuku bulmakta, hem Beyoğlu hem tarihsel yarımada bunu yalnızca farklı koşullar altında yaşamaktadır.

6.3 “Piyasa” ve Flört

19.yy'ın ortalarından itibaren başta Direklerarası-Şehzadebaşı olmak üzere, İstanbul'un çeşitli muhitlerinde, kadın ve erkeklerin bir araya gelerek dialog kurabildikleri ve belirli normlar dahilinde serbestiyet yaşayabildikleri mekanlar ortaya çıkar. Tanyeli, piyasa mekanlarının oluşumunda, modernleşen kentlerde ortaya çıkan “flaneur”lerin önemli rolüne işaret eder. “Flaneur”ler, aylıklığın meşrulaşabildiği tek alan olan metropollerde varlık gösteren, yaya olarak gezinen, başıboş gezen bir çapkın türüdür. Gruplar şeklinde birbirlerinin “varlığını deneyimledikleri” bu alanlarda, “denetimli ama zamanın ölçüleriyle saldırgan bir erkeklik ile maceraperest bir kadınlık ilk kez birbirini” görür ve ilk kez, kamusal alanda “öteki”yle diyalog kurma şansına sahip olur. Tanyeli, “Kamusal alanda karşı cinsle kurulan korkunç erotik gerilim, belki de hiç bir yerde, Geç Osmanlı metropolündeki kadar çarpıcı olmamıştır. Direklerarasını alabildiğine ilginç kılan da bu,” diye yazar (Tanyeli, 2002).

Özellikle Ramazan günleri “iğne atsan yere düşmeyecek” Direklerarası, çeşitli dükkanlar, kiraathaneler, tuluât tiyatroları ve “bin çeşit insan”dan oluşur. Cuma ve Pazarları araba piyasası da vardır; on beş dakikada bir adım boyu ilerlenebilen arabaların sıralar oluşturduğu sokağın iki yanı, “tesbih dizilmiş gibi, omuz omuza temaşâgerlerle dolu”dur. Bu dizi, iki, üç sıraya kadar çıkabilir (Alus, 1994). Erkekler yalnız başlarına ya da arkadaşlarıyla gezer ve kadınlarla diyalog kurmaktan başka amaçları yok gibidir. Yanında yaşlıca kadın refakatçileri ile genç kadınlar ayrı bir grup oluşturur. Burada, refakatçinin görevi, genç kadının yanından “zanpara”ları savuşturmak ve laf atanlara hadlerini bildirmektir. Ahmet Rasim'in

kelimeleriyle, diyalog kurmak; “çimdik, sürünme, dürtme, çatma başörtü çekme, çarşaf, ferace kesme, sıkma, sıkıştırma, kucaklama, abanma, konuşma, çevirme, yol kesme” vs. gibi çeşitli biçimlerde kendini gösterebilir. Karşılığında, “şemsiye, tokat, bohça, paket ve pabuç vurma, iğne sokma, tükürme, püskürme ve benzeri fiiller ve hareketler” görülebilir (Rasim, 1992). Verilen ya da –örneğin arabanın içine- fırlatılan mektuplar, mendilin içine konulan çiçek, sigara gibi envai çeşit cisim de (Rasim, 1992) diyalog kurma biçiminin biraz daha ileri bir safhasını oluşturur.

Direklerarası en ünlü piyasa mekanı olmakla birlikte, kentin özellikle pazar yerleri de doğal piyasa mekanları oluşturmıştır. Rasim, Kalpakçılarbaşı’nın bu özelliklerini anlatırken buranın “daimi bir piyasa yeri” olduğundan bahseder. Kadın ve erkekler, arabalarla ya da yaya olarak, birbirleri ile iletişime girebilmek için buraya gelir; örneğin süslü konak arabalarının yakışıklı çırak ya da kalfayı seyretmek için tuhafiye dükkanlarının önünde durduğu görülen olaylardandır. Buradaki kalabalık, her tür teması da olanaklı kıldığı için ağız dalaşları ve kavgalar her daim vuku bulan hareketlerdir. Rasim’e göre, “şehrin bütün fuhuş ve rezalet unsurları âdi günlerde burada, yağlıkçılar, kuyumcular arasında gezinirdi.” Rasim’in, kişilerin kendi rızasıyla çarşı kalabalığındaki yoğun cinsel gerilime katılmalarını tasdik etmediği şu kelimelerinden de okunabilir; çarşı dönüşünde kalabalık, “çarşıda yan yana, burun ensede yürüdükleri halde caddelerde karşılıklı vaziyet almaya mecbur olurlardı.” Bu bakımdan, çarşıların önemli bir tehlike oluşturduğu anlaşılabılır. Çarşıya gittiği için karısını boşayanlar olduğu gibi, kadınların isminin “çarşı güzeli”ne çıkması da ahlaksızlığın bir işaretidir. Cuma ve Pazar günleri ise, Kalpakçılarbaşı’nın en boş olduğu zamanlardır; yayalar Direklerarası, Divanyolu, Lâleli, Aksaray istikametlerine (Rasim, 1992) yani daha yoğun piyasa mekanlarına doğru akar.

Çarşıların 19. yy. ortalarından itibaren bir tehdit olarak algılandığı, Ahmet Rasim’in Muharrir Bu Ya kitabında aktardığı, 18 Ocak 1866 tarihli Tercümân-ı Ahval gazetesindeki bir okuyucu mektubunda da görülebilir: “... Görülen ve bilinen bir şeydir ki kadınlar, her kandil ve ramazanda arabalara binip Bâyezid Meydanı’nda toplanarak, bir aşağı ve bir yukarı dönüp dolaşıp sıra sıra dizilerek, zanparalık yeri olan bir takım avanak zanparalara yaltaklanıp kaltaklandıkları gibi, kendi yolunda gitmekte olan bâzı adamlara dahi laf atarak yolundan alakoydukları çok kere görülmüştür. ... Daha önce ilan olunan yazılarda isimleri bildirilen zanpara kardeşler serbest serbest gezip duramayacakları gibi, bu yolda bulunan yadigârların dahi bundan böyle kadınlara laf atamayacaklarını uzun uzadıya anlatmak ...gereksizdir. Fakat bu uyarımlar o derecede bırakılırsa ...çok geçmeksizin zanpara kardeşler çarşı ve pazarda

kusur etmeyerek eski ölçüyü geçecekleri su götürmez olup, halin devam etmemesi ise önceki mektubu yazmış olan zâtın arada sırada çarşı-pazarları dolaşıp namusa aykırı davranışta bulunanları görüp araştırarak yaptıklarını ayıplamak ve hatırlatma yolunda gazetelere özel mektuplar gönderip yayımlansa bir daha zanparaların böyle davranmasına mâni olacağı gibi, kadınlardan dahi terbiye ve nâmusu aykırı şekilde erkeklere bakarak gülüp işaret edenler bulunursa onların dahi durumları incelenerek kimlikleri, isimleri ve resimleri dolaylı yoldan tarif olursa sanırım ki bir daha bu rezâletler olmaz.” Mektupta, ayrıca zaptiyenin bu işe el atıp çarşıda gezinerek, bu tür hareketlerde bulunanları “nezarethane”ye götürmelerinin de bir işe yaramayacağı, çünkü bu kişilerin zaptiyeyi çarşıda görür görmez “terbiyeli” bir tavır takınacağı, bu nedenle bu insanların gazetelerde teşhir edilmeleri gerektiği tekrarlanır (Aktaran Kut, 2003). Anlaşılan yazar, bu tür “ahlaksız”lıkların, kendi gibi mutaasıbların mahallelerine sıçramasından korktuğu için Bayezit Meydanı’na ya da diğer piyasa mekanlarından ziyade, çarşı-pazarlarda kontrolün sağlanması gerektiğini dile getirmektedir.

1911 tarihinde, Kalem dergisinde, İstanbullu kadın ve erkeklerin piyasa mekanlarında birbirini görüp beğenmelerini, evliliklerin de bu yolla kurulduğunu hicveden bir karikatür yayınlanır (Resim Ek 6.40). “İstanbul’da izdivac-ı aşk” başlığıyla yayınlanan örnekte, piyasada genç kadın ile birlikte gezen annesi, kızını takip eden, çimdik atan erkeğe artık görücü göndermesi gerektiğini söylemekte, bu duruma şahit olan bir belediye çavuşu ise arkada gülmektedir. Bu örnek, erkeklerle kadınların kamusal alanlardaki bu tarz yakınlaşmalarının sonucunda ortaya çıkacak durumu ibret verircesine gösterir. Bu gidişle, anneler kızlarının yanında piyasa mekanlarında gezecek, kadınlar fiilen çimdik yiyerek ve takip edilerek “aşk evliliği” yapacak, daha da önemlisi, aileler de bu tür ilişkileri onaylayacak ve hatta ön ayak olacaktır.

Piyasa mekanlarında erkeklerin kadınlara laf atması ve kadınların karşılık olarak verdiği cevaplar toplumsal hayatın eğlenceli bir kesitini oluşturur. Dönemin romanlarında ve Rasim ile Alus’un yazılarında da görülen bu tür laf atmalar, karikatürlerde de işlenir (Resim Ek 6.41-6.42). Pazarların da bir piyasa mekanı oluşturması, bu nedenle kadınların süslenerek pazara gitmesi, Lâklâk’ta yayınlanan bir karikatürde görülebilir (Resim Ek 6.44).

Yukarıda belirtildiği gibi, 1918 sonrası kadın-erkek ilişkilerindeki dönüşüm, Karagöz’ün karikatürlerinde rahatlıkla takip ediliyor. I. Dünya Savaşı öncesi Karagöz’ün kentsel hayat ile ilgili karikatürlerinde, kadın bedenine cinsel obje olarak bakılmaz, aşağılanmaz ve laf atılmaz, fakat savaş sonrasında, orta sınıf kadınların değişen yaşam koşulları, önceleri çarşafaların

altına giyilen Avrupaî kıyafetlerle kamusal alanda gezilmeye başlanması, çarşaf ve feracenin çıkarılması vs. nedenlerle Karagöz, Şehremaneti ve ulaşım araçlarına ilişkin içinde kadın barındırmayan karikatürlerini bir kenara bırakarak, bir taraftan kadınları eleştirmeye, bir taraftan da çapkınlık yapmaya başlar. Önemli olan noktalardan biri, aslında tüm bunların; piyasa alemlerinde ve ulaşım araçlarında kadın ve erkeklerin birbirlerine belirli normlar dahilinde kur yapmasının yeni olmamasıdır; yeni olan, II. Meşrutiyet dönemi kent karikatürlerinde bulunmayan derecede saldırgan ve kadınları küçümseyici tutumun 1918 sonrası görülmeye başlamasıdır. Bu karikatürlerde, kadınlar her yerde ve her fırsatta erkeklerle flört ederler; saçak altlarında, tramvay duraklarında, ulaşım araçlarında, pazarlarda vs. Böylece bu giyim ve davranış biçimleriyle kendilerine atılan lafları “meşrulaştırırlar”. Karagöz’ün karikatürlerinde, ahlakî çöküşü yansıtmaya biçimlerinin de öncekilere oranla değiştiği görülebilir, çünkü bir çoğunda ahlaksızlık “hata”sına düşmüş olan, baştan çıkarılan erkektir. Hepsini birbirine benzeyen süslü ve “açık” giyinen kadınlar sessiz ve pasiftir, öncesindeki gibi laf atan erkeklere cevap vererek “hadlerini bildirmek” artık söz konusu değildir.

Kadınların kahvehanelere gidebilmeleri alaya alınırken, erkeklerin işlerinde çalışmaya başlamaları, kadınların cinselliğine yönelik aşağılayıcı imalara yol açar (Resim Ek 6.46-6.47). Pazarda geçen bir örnekte, “yemişş” yakıştırmasıyla piyasa “malı” yerine koyulan kadınların boyunlarına fiyatları asılıdır (Resim Ek 6.48). Bir diğerinde, yağmurda saçığın altına kaçan iki genç kadından biri, annesinin yanında da olsa, bir erkekle o dakikada flört etmeyi başarır (Resim Ek. 6.49). Karagöz savaş bitiminde çapkınlık yapmak için piyasalarda dolaşmaya da başlar. Bir örnekte, bu mekanlarda kadınlar kadar erkeklerin de çimdiklendiği işlenir (Resim Ek 6.51).

Sokaklar gibi ulaşım araçlarında da Karagöz kadınlardan gözünü alamaz. Aslında uzun zamandır tramvay ve vapurlar, aralarında perde olsa da kamusal alanda karşı cinslerin birbirinin farkında olduğu ve bazen cinsel gerilimlerin vuku bulduğu nadir yerlerden biri olmuştur. Rasim, tramvayda kadınlar tarafına doğru geçen güzel bir kadın için: “Herhalde tramvay da dar ki, geçerken bacağı dizime çarpar gibi oldu... Dizim acımadı. Öyle yumuşak bir temastı ki, onun bir dizi hatta bir baldırı olduğu hatırıma geldi...” gibi ayrıntılardan bahseder. (Rasim, 1992) Bazen perdeye aldırış etmeden diğer tarafta oturanlar da vardır. Rasim, bir vapur yolculuğu sırasında, annesi perdenin diğer tarafında iken, erkekler bölümünde tam karşısına geçip oturan bir kadından bahseder. (Rasim, 1992) Karagöz de iskelede kadınlara ayrılan bölümde vapuru beklemiştir; “arayıp da bulamadığım şey, etrafıma

bir baksana!” sözleri, vapurların cinslerarası etkileşim için önemli bir araç oluşturduğunu gösteriyor (Resim Ek 6.53-6.54).

Ulaşım araçlarında kadın ve erkekleri ayıran perde, Cumhuriyet’in ilanından sonra, 1923’ün Aralık ayında kaldırılır (Gülersoy, 1989). Kadınlarla erkeklerin bir arada oturması karikatürlerde çeşitli biçimlerde, fakat en fazla genç ve güzel kadınlar üzerinden işlenir (Resim Ek 6.55-6.58).

6.4 Âdâb-ı Muâşeret

Osmanlı’da 1870’lerden sonra ise Batılılaşmanın parça parça alınmasının mümkün olmadığı, Batı’ya bütünsel bakmak gerektiği üzerinde tartışılmaya başlanmıştır. Batı’nın kendine özgü tarih ve birikimi gözardı edilerek, biçimsel yeniliklerin ithali çerçevesinde düşünülmesi gereken Batılı âdâb-ı muâşeret kuralları, kadın ve erkeklere kamusal ve özel hayatta Batılı davranış biçimlerini öğretmeyi amaçlar. Fakat amaç yalnızca gündelik hayatın pratik bilgilerini öğretmek değil, geleneksel ve modern arasındaki sürtüşmeyi en aza indirmek, başka bir deyişle dönemin edebiyatında çokça işlenen Avrupa âdâbını “ilkesiz bir serbestlik” olarak algılayan “kural tanımaz” kesime de yanlış tutumunu göstermektir (Işın, 1987).

Meriç, 1894 ile 1927 arasında yayınlanan dokuz adet âdâb-ı muâşeret kitabı tespit etmiştir (Meriç, 2000). 1894’te yayınlanan Ahmet Mithat Efendi’nin, “Âdâb-ı Muâşereti yahud Alafranga” kitabının büyük bir boşluğu doldurduğundan olsa gerek, dönemin en fazla satan kitapları arasında yer alır. Bu kitaplarda, modern hayatın kültürü, ev içi dekorasyonundan aile içi kutlamalara, kamusal alanlarda davranış kalıplarına kadar herşey ayrıntılarıyla öğretilir. Işın, modernleşme dönemi “eğitim programı” altına alınmış Osmanlı insanının, “dersini ezberlemeye çalışan bir öğrenci” gibi yaşamak zorunda kaldığını yazar (Işın, 1987).

Kamusal alanlar görünürlüğü öne çıkarttıklarından, âdâb-ı muâşeret kitaplarında, kamusal alandaki kıyafet, tavır ve iletişim biçimleriyle davranış kodları önemli bir yere sahiptir. Batılı yaşam biçiminin gerektirdiği dönüşümle mahalle çevresinden dışarı, kamusal alana açılan Osmanlı insanının Batılı yaşama özgü davranış kalıplarını öğrenmesi gerekir. Bu nedenle sokak, geleneksel ölçütlerden farklı olarak, yeniden tanımlanır. Çalışma mekanlarının “kamusal alan” olarak tanımlanması da bu süreçte başlar (Meriç, 2000).

Sokaklarda çok dikkatli olmak lazımdır; giyim-kuşama dikkat etmek, yabancı insanları “rahatsız etmemeye”, sokakta yüksek sesle konuşmamaya, “baston veya şemsiyenin kimseyi

rahatsız etmemesi”ne, yaşlı hanımlara yol vermeye, arkaya dönüp bakmamaya, dilencilere gizlice yardım yapmaya dikkat etmek gerekir. Safveti Ziya, 1927’de yayınlanan Âdâb-ı Muâşeret Hasbihalleri isimli kitabında, “Terbiye-i umumiyenin ihlâline kimse tahammül edemez” demektedir. Bu kuralları, belediyenin ahâliye, büyüklerin çocuklara öğretmesi gerekir; böylece umuma mahsus yerlerdeki âdâb-ı muâşeretin koruyucusu halk olacaktır (Aktaran Meriç, 2000).

Karikatürlerde, âdâb-ı muâşeret kuralları çok nadir de olsa, işlenen bir temadır. Sokaklarda ve toplu taşıma araçlarında âdâb-ı muâşeretin ihlâli toplumsal bir sorunu işaret eder; buna uymayanlar yerilir, “ayıp” davranışlar ayrıntılarıyla betimlenir, eleştiriler aynı zamanda bu şekilde davrananlara ders verme misyonunu taşır. Çünkü âdâb-ı muâşerete kimse uymamakta, kamusal alanlarda nasıl davranması gerektiğini bilmemekte, entellektüel kesim de dahil olmak üzere herkes bu şekilde davranmaktadır. İlginç olan, kuralların kendilerini hicveden hiçbir karikatürün bulunmaması ve aslında, Batılı bir gözün geleneksel davranış biçimlerini nasıl yorumlayacağına, kuralların kendilerinden daha çok önem verilmesidir. Mizahta, Batılı hayatın her yönü hicvedilirken bu kuralların görmezden gelinmesi, âdâb-ı muâşeretin, toplumsal hayatın daha içsel ve problemlili bir yönüne işaret ettiğini gösteriyor.

Bu konudaki ilginç bir karikatür, 1909’da, Karagöz’de yayınlanır. Alt yazısında uzun bir diyalogu olan karikatür, didaktik niteliğiyle çoğu örnekten ayrılabilir; karikatürün amacı güldürü değil, sert bir âdâb-ı muâşeret dersi vermektir (Resim Ek 6.59). Sorun, Karagöz’ün çamaşırlarını sokağa asmasıdır. Belediye çavuşlarının “vazifesizlik” ederek bu duruma ses çıkarmamasına rağmen Hacivat, Ziya’nın Cumhuriyet sonrasında yazacağı gibi “âdâb-ı muâşeretin koruyucusu halk”ın bir temsilcisi olarak gelir, Karagöz’ü çamaşırlarını yırtıp atmakla tehdit eder, sert bir biçimde azarlar ve bu duruma bir son verir. Bahçesi veya terası olmayan Karagöz, çamaşırını nereye asacağını bilmez, fakat bu Hacivat’ı hiç ilgilendirmez. Hacivat’a göre, hele “iç çamaşırların böyle teşhir edilmesi” tahammül edilemez derecede “terbiyesizce” bir tutumdur. Görüldüğü gibi, “âdâb-ı umumiye” herkesin bir sorunudur; karikatürlerde bile halka toplumsal bir kontrol mekanizması rolü biçilir. Önemli bir nokta, kente dair her türlü pratik problemin Şehremaneti’ne mal edilmesine rağmen “âdâb”ın içsel bir problem olarak tanımlanması ve bu alandaki sosyal kontrolün kamusal bir bilinç gerektirdiğinin altı çizilmesidir.

Karagöz’ün sokaklara asılan çamaşırlara karşı özel duyarlılığı bir diğer örnekte de görülebilir (Resim Ek 6.60). Batılı bir gezgin sokakta asılan çamaşırlara anlam veremeyerek, “donanma”

olduğunu zanneder. Karagöz, iç politikaya da gönderme yaparak herkesin sakladığı kirli çamaşırların burada “aleme teşhir” edildiğini söyler. Yani, Batılılara göre utanç verici kimi öğeler, Osmanlı mahalle hayatının en yaygın davranış biçimlerinden biri olabilmektedir. Böylece sokağın geleneksel âdâbının geri kalmışlığı temsil ettiği, Batılı bir göz aracılığıyla betimlenmiştir.

Âdâb-ı muâşeret kitaplarında, yolculuklarda nasıl davranılması gerektiğine ilişkin ayrıntılı dökümler bulunur. Kitaplarının ilkinde, Avrupa’ya yapılacak seyahatleri konu alan Ahmet Mithat Efendi, seyahat eden kişileri iki gruba ayırır; “âdâb-ı muâşeret kavâidine riâyet edenler” ve “herkesi istihkar eden kaba ve nezaketsiz kimseler”. Yolculuklarda kanepeye uzanmak, önündeki kanepeye ayaklarını uzatmak, etrafı kirletmek ve kısacası etraftakileri rahatsız edecek bir davranışta bulunmamak gerekir. Vapurların “salonları” kamusal alan olarak kabul edildiğinden trendekinden daha külfetli kurallara sahiptir. Kent içi ulaşım araçlarındaki davranış biçimleri ise daha büyük bir sorun oluşturur; geleneksel dönemden farklı olarak birbirine yabancı birçok insanın, bir süre aynı mekanda bulunmak zorunda olması, yolculuk esnasında iletişim, davranış ve kılık-kıyafet açısından belirli kuralların yeniden belirlenmesine, iletişim ve insan ilişkilerinde belirli bir mesafe konmasına neden olur (Meriç, 2000). Süreli yayınlarda sıkça işlenen, tartışılan toplu taşıtlardaki davranış biçimleri karikatürlerde de hicvedilir. Karagöz’de, “vapurlarda âdâb-ı muâşeret!” başlığıyla yayınlanan ayrıntılı bir örnekte yolcular, âdâb kurallarına göre uygunsuz bulunan çeşitli davranış biçimlerini icra etmektedir (Resim Ek 6.61). Karagöz’ün karşısındaki kişi Karagöz’ün suratına doğru aksırır ve “ağızına mendil tut”mazken, bir öndeki kitap okuyan sarıklı adam, bağdaş kurmak için ayakkabılarını çıkarttığından ortalığa “ayak kokusu” saçmakta, bir yanındaki Karagöz dergisini okurken burnunu karıştırmaktadır. Hacivat, bu işin tek bir insan davranışını düzeltmekle bitmeyeceğini, hiç kimsenin davranışlarına pek dikkat etmediğini söylemektedir.

Yeni Geveze’de yayınlanan bir karikatürde, yolculuk esnasında elinde âdâb-ı muâşeret kitabı olan entellektüel görünümlü bir adam kanepeye yayılmış, bir bacağını ayakkabısını çıkartarak uzanmış, yanındaki kadına yaslanmış, uyumaktadır (Resim Ek 6.62). Kadın köşeye sıkışmış, hayret ederek adama ve elindeki kitaba bakar. Duvara asılmış levhada “kamaralarda yatmak memnudur” yazar. Altyazısındaki “dediğini yapmalı, yaptığını yapmamalı” sözleriyle bu kişinin âdâb-ı muâşeret ile ilgili engin bilgiye sahip biri olduğu anlaşılır. Dolayısıyla âdâb-ı muâşeret kurallarının önde gelen temsilcilerinin bile pratik hayatta diğerlerinden pek farkı yoktur.

Karagöz’de, 1913 ve 1914 yılları arasında, parklarda nasıl davranılması gerektiğine ilişkin bir dizi karikatür yayınlanmıştır. Buna, en başta Cemil Topuzlu’nun 1912 ve 1914 arasında Sultanahmet ve Gülhane Parkı’nı düzenlemesiyle birlikte çıkarılan “Umumi Bahçeler Hakkında Talimatname” neden olur. Topuzlu, Avrupa ülkelerinde işten yorgun dönenlerin parklarda yürüyüş yaparak temiz hava alıp yorgunluklarını atabilmelerine karşılık, İstanbullular’ın böyle bir şansı olmadığını düşünerek “umumî bahçeler”in yapılması gerektiğine inanmıştır. Sultanahmet ve Gülhane’nin yanında Beyazıt, Fatih, Kadıköy ve Üsküdar’da da parklar yapmayı planlar (Ergin, 1996).

Halka bahçe âdâbını öğretmeyi amaçlayan “Umumi Bahçeler Hakkındaki Talimatname”, kentlileri uygarlaştırma misyonunun bir parçası olarak 1913 tarihinde çıkarılır. Park gezintileri, Kağıthane gibi mesire yerlerinden çok farklı bir etkinliği tanımlamaktadır ve bu mekanlarda hangi davranış kalıplarına uyulması gerektiği de ayrıntılarıyla belirlenmiştir. Talimatnameye göre, bahçenin daima sağ tarafından yürünmelidir ve “umumi bahçelerde matbu-gayri matbu levha, ilan vesaire asılması; bu gibi şeylerin bahçelerde satılması ve dağıtılması; bahçelere müskirat sokulması, seyyar çalgı, cambaz, hokkabaz, kundura boyacılarının girmeleri; bahçelerde eşya teşhiri ve satılması; seyyar satıcıların dolaşması, dilenme, bahçelere Şehremaneti’nce konan masa, bank vesaireden başka eşya getirilip konması, mevcutlarının yerlerinin değiştirilmesi; araba, hayvan, otomobille bahçelerde gezilmesi; halkı rahatsız edecek hareketlerde bulunulması; bahçelerin kirletilmesi, duvarlarına, parmaklıklara tırmanma, zarar verme; çiçekleri koparma, ağaçlara zarar verme, bahçelerde hayvan dolaştırma; fener direklerini, gazları, lambaları bozma, söndürme” yasaktır (Toprak, 1994a).

Çeşitli okumalar yapmaya uygun, çarpıcı bir karikatürde, Karagöz ve Hacivat, tellerle çevrilen Sultanahmet parkının içinde, yerde oturmuş, yoksul, taşralı görünümlü üç tane adam üzerine konuşurlar. Hacivat, burasının “Saltanahmet parkının hayvanat kısmı” olup olmadığını sorar, “evet” cevabı alınca da “hayvanların pek küçük” olduğunu söyler. Karagöz, henüz park yeni olduğu için küçük hayvanat yetiştirildiği, zamanla büyüklerinin de yetiştirileceği cevabını verir (Resim Ek 6.63). Burada, birbirinden oldukça farklı iki okuma yapmak olasıdır. Birincisi, bu örnek yalnızca parkın modern görünümlü tellerle diğer kısımlardan ayrılması üzerine bir taşlamadır, çünkü bu teller, parklara giren insanlara seyirlik hayvan muamelesi yapmaktadır. Bir diğeri, bu örnek, âdâb-ı muâşeret kurallarından bihaber olan, gelir düzeyi ve temsil ettiği toplumsal kesim ile modern kentli zümresinin dışında kaldığı varsayılan bu insanları gerçekten de, hayvan benzetmesi aracılığıyla, mümkün

olduğunca aşağılama amacı gütmüştür. Bu, kentsel modernleşmeye ayak uyduramayan ya da uydurmayan kesime nasıl bakıldığı hakkında ipuçları veren ilginç bir örnektir.

Bir diğer örnekte Karagöz, günlük kıyafetleriyle, çoluk çocuk parka piknik yapmaya giderken Hacivat, yine Karagöz’e âdâp dersi verme ihtiyacını duyar; “bu kıyafetle parka gidilmez, oraya gitmek için cumalık, pazarlık bir kat elbise edinmelidir” der. (Resim Ek 6.64) Parklar, mesire yerlerinin alışkanlıklarından farklı, yeni davranış kalıplarının benimsenmesi gereken yerlerdir; giyim-kuşama özen gösterilmesi gerekir. Bunun yanında, artık her isteyen parka girememektedir; park bekçileri yasaklara uymayanları içeri almamak üzere kapıda kontrol eder. Çalgı çalarak eğlenmeye gelmiş olan ve “kırk yıllık Kağıthane parkı”nda çalabilen Karagöz ve Hacivat’ın, bekçi tarafından çevrilmeleri pek hoşlarına gitmez. Karikatürlerde “neden”i sorulan ender kurallardan biri budur (Resim Ek 6.65).



8. SONUÇ

Bu çalışma, bir çok alanda, farklı değerlendirmeler yapmayı olanaklı kılıyor. Burada tercih edilen değerlendirme alanı, kentsel alanın modernleşmesinin kent ile birey arasındaki bağlarda yol açtığı dönüşüme ilişkin bir okuma denemesi olacaktır. Fakat ondan önce, karikatürlere ilişkin kısa bir değerlendirme yapılacaktır.

Öyle görünüyor ki, Türk karikatür tarihinin en baskın hiciv teması Şehremaneti/Belediye olmuştur. Tanzimat Dönemi'nde başlayan bu süreç, II. Meşrutiyet ve Mütareke döneminde geliştirilir ve olanca yoğunluğuyla Cumhuriyet'e aktarılır. Böylece Cumhuriyet döneminde, Belediye sorunlarını ele alarak yıllar boyu birbirini yineleyen bir karikatür türü ortaya çıkar.* Bunların tüm eleştirelliklerini bir kenara bırakır ve yalnızca mizah basını doğrultusunda bir değerlendirme yaparsak, bunun nedenlerinden birinin, toplumsal hayatta Belediye'nin, her vesileyle eleştirilmesine paralel olarak, karikatüristler tarafından da her vesileyle karikatür konusu yapılması olduğu düşünülebilir. Kent sorunları, karikatüristler için can simidi niteliğinde, değerli bir malzeme oluşturmuştur. Karagöz dergisi, yıllar boyu son sayfasının üst bölümünü kentsel, gündelik hayatta karşılaşılan problemlere ilişkin karikatürlere ayırmıştır; hedefte ise çoğunlukla kentsel problemler, Şehremaneti ve faaliyetleri vardır. Fakat derginin taranılan dönem boyunca, yani on sekiz sene süreyle, haftada iki kere yayınlandığı göz önüne alınırsa, zaten az sayıda olan karikatüristler için konu sıkıntısının önemli bir sorun teşkil etmiş olduğu düşünülebilir. Şehremaneti, tüm kent problemlerinden sorumlu tutulduğu için çok değerli bir mizahi kaynak olarak görülmüştür. Nitekim, I. Dünya Savaşı süresince kent karikatürleri sona erer; dergi yalnızca savaş, uluslararası politika, vatanseverlik vs. konularına yönelir. 1918'lerden itibaren Şehremaneti, tekrar popüler bir tema olmakla birlikte, politika dışı hiciv konusu olarak artık yalnız değildir; kadının toplumsal hayatta erkeklerin gözüne batır derecede görünürlük kazanması, kadın-erkek ilişkilerini en popüler temalardan biri haline getirir. Cumhuriyet sonrasında da benzer bir süreçle tanık oluruz; II. Dünya Savaşı döneminde belediye hicivleri büyük oranda kesilerek dış siyasete yoğunlaşmıştır. Kısaca, dünya savaşları boyunca, kent karikatürlerinin mizah dergilerinden silindiği söylenebilir. Dolayısıyla, kentsel problemlerin tek sorumlusu sayılan Şehremaneti'ne ilişkin eleştirilerin, mizahi alanda "hafif" konulardan biri olarak görüldüğü anlaşıyor.

Ulaşım araçları da, bu bakımdan Şehremaneti ile benzer nitelikler taşır. II. Meşrutiyet'e özgü eleştirellik zamanla kaybolarak yerini, gündelik şikayetler ve ulaşım araçlarının neden olduğu kazaları hedef alan, tekdüze hicivlere bırakmıştır. Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'te ve

* Erken Cumhuriyet dönemi kent karikatürleri için: Tütün, Y., (2002), "1930'lar Mizahında Kent Planlama ve Mimarlık", Arredamento Mimarlık, sayı: 151

Cumhuriyet'e devredilen, birbiriyle benzer nitelikler taşıyan karikatürler, yıllar boyu işlenir. Aynı şekilde, kadınların giyim-kuşamları ve modaya düşkünlükleri de, Belediye ve ulaşım araçları karikatürleriyle yarışabilecek düzeyde çok hicvedilmiştir. Tanzimat döneminde, Batılılaşmaya yönelik eleştiriler bazında ele alınan bu süreç, özellikle 1918 sonrasının karikatürlerinde cinsel içerikli anlamlar kazanmış, Cumhuriyet'ten sonra modernleşmeye ilişkin eleştireliliğinden büyük oranda koparılarak, daha doğrusu toplumsal anlamda amaçsızlaşarak, Batı magazinlerinde boy gösteren nitelikte kadın tiplemesinin, mümkün olduğunca cinselliği çağrıştıran ifşasına dönüşmüştür. Aslında kent ve kadın karikatürlerindeki eğlenceye yönelik içeriksiz taşıma tarzının, Tanzimat'a kadar geriye giden kökleri bulunabilir; bunlar, kent hayatına ilişkin daha ayrıntılı analizler yapmaktan ve mahremiyetin gerçek sınırlarını bile olsa yansıtmaktan uzak, Batı etkilenimli bir karikatür janrıdır; varolmayan ilişki biçimlerini ve tekdüzelikten ödün vermeyen bir kent hayatını yansıtır. Öyle anlaşıyor ki, mizah tarihinde II. Meşrutiyet karikatürleri, en azından modernleşen kentsel hayatta, bunu biraz olsun kırabilen, önemli bir kültürel üretim grubudur.

Karikatürler üzerinden yapılacak modernleşen kent ve toplum okumalarında, yukarıda belirtildiği gibi, çok farklı alanlarda değerlendirme yapmak mümkündür. Burada, Batılılaşan kentsel hayatın, kent sakinlerinin kenti deneyimlemesinde ve kent ile kurduğu ilişki biçimlerinde yol açtığı dönüşüme ilişkin bir okuma denemesi yapılacaktır.

Bu olgunun mizahî çerçevede incelenmesinden ortaya çıkarılan sonucu üç kategoride toplayabiliriz:

- İstanbullular'ın kentsel faaliyetlerde otoriteyle kurduğu ilişkiler kadar, sorumluluk alanlarının da farklılaşması ve bunun gerektirdiği toplumsal davranış kodlarının yeniden tanımlanması
- Kamusal alanların devlet kontrolü altında modernleştirilmesi ve disipline edilmesine paralel olarak Avrupaî yaşam tarzını benimseyen bir kitlenin çoğalarak toplumsal hayatta önemli değişikliklere neden olması
- Geleneksel zaman ve mekan kavrayışının parçalanması nedeniyle kentsel çevre algılamasındaki değişim

Osmanlı'da Şehremaneti, Avrupa'daki gibi sivil toplumun bir getirisi değil, merkezi otoritenin güçlendirilmesi amaçlanan bir dönemde, sürekli problem çıkaran "balta girmemiş" İstanbul'u ıslah ederek kentsel düzeni sağlamak, kentliyi disipline etmek ve Batılı görünümü sağlayabilmek için kurulmuştur. Bu misyonla kurulan bir kurumun doğal olarak, bağımsızlığı söz konusu olamaz: Maddi özerklik verilmediği gibi, faaliyetlerinde de çok kısıtlı bir

serbestlik alanı tanınan Şehremaneti, aslen Babiâli'nin bir şubesi gibidir; tüm kısıtlamalara karşı devletin tüm sorumlulukları üzerine yığıldığı Şehremaneti, en kolay ulaşılabilir eleştiri hedefi haline gelir. Kentlinin Şehremaneti'nin kuruluşu ile birlikte kent işleri ile ilgili sorumluluğu da kalmayınca, bu konudaki tüm yükümlülük Şehremaneti'ne ve “tepeden inmece” bir politikayla Bâbîali'nin atadığı, ayrıntılı nizamnameler kaleme alan şehreminlerine yüklenir. Böylece hem halk, hem devlet kente ilişkin sorumluluklarından kurtulduğu gibi, Belediye de çift taraflı olarak günah keçisi konumuna yerleştirilir.

Şehremaneti'nin, hizmetlerinin kentsel hayatta varlık gösteremediği apaçık olmakla beraber, halk tarafından her faaliyeti mümkün mertebede eleştirilir. Kentsel hayatın olumsuz bulunan her yönü, her vesileyle Şehremaneti'nden sorulur, fakat bu konuda yapılan çalışmalardan da aynı oranda şikayet edilir. Öyle görünüyor ki, II. Meşrutiyet'in ilk yıllarının özgürlükçü olduğu oranda sınır tanımayan eleştirelliği dışarıda bırakılırsa, Şehremaneti'nin iç siyasete ilişkin eleştiri ve şikayet ihtiyacını tatmin etme gibi bir fonksiyonu da olmuştur. Zaten Osmanlı'nın geleneksel, bir o kadar da dokunulmaz devlet kurumlarının yanında, Şehremaneti'nin ne geleneği, ne dokunulmazlığı, ne de saygınlığı vardır.

Modern kentli yetiştirme projesinin, tümünden başarısızlığa mahkum olduğunu iddia etmek olanaklı değildir. Fakat kamusal alanı işgal eden, sokaklara, evlerin duvarlarına, kahvehanelere ve ulaşım araçlarına asılan “memnudur” yazılı tabelalar vasıtasıyla ve son derece ayrıntılı ceza, yaptırım ve yasaklar yoluyla tanımlanma yoluna gidilen yeni sorumluluk alanlarının, İstanbul kentlisinde kamusal bir bilinç, modern bir anlayış geliştirebildiğini söylemek de mümkün değildir. Karikatürlerde genel olarak tüm yeniliklere kapalı olan halk, herşeyden şikayetçi olan pasif bir kitledir: Temizlik, düzen, imar faaliyetleri vs. tercih edilmez. Bu nedenle, karikatürlerde kentliler, herhangi bir kentsel alanın iyileştirilmesine yönelik faaliyette yer almaya gönüllü değildir: Aksine, kentlinin kendi alanını düzenleme ya da temizlemeye yönelik bir girişimde bulunması o kadar akıldışı bir olay olarak görülür ki, karikatürlerde bu olaylar ancak bu koşullar altında, mîzahi niteliğiyle yer alma şansına sahip olur. Cumhuriyet'in kenti Batılı bir gözle değerlendirerek utanç duyma sendromunu, II. Meşrutiyet'te ancak az sayıdaki Batı etkilenimli mizah dergilerinde, nadiren görebiliriz. Henüz Batılı kent standartlarıyla tanışmamış mizahçılar, ancak kentsel hayatta karşılaşılan gündelik problemlerin çözülmesini talep eder; 1930'ların karikatürlerindeki gibi temizlik ve düzen istenmez, çıkmaz sokaklar yerine birbirini dik açıyla kesen Avrupalı geniş caddeler, modern ev ve apartmanlar hayal edilmez.

Başka bir bakışla, baskıcı İstibdat dönemi sonrası II. Meşrutiyet’le birlikte gelen özgürlük anlayışı ve devrim havasının, Şehremaneti’ne ilişkin eleştirilerin daha da yoğunlaşmasında önemli rol oynadığı söylenebilir. Artık, “hürriyet, müsavat, uhuvvet” sözleriyle demokratik bir sistemin katılımcıları olarak görülmek isteyen ya da kendilerini öyle gören İstanbullular, değişen kentsel hayata ve dünyaya uyum sağlamak üzere sokağa adım atarken, kentsel hayatta da söz sahibi olmayı doğal hakkı saymıştır. Sonuçta, geçmişi olmadığı gibi, otoriter kimliğini de kuramayan Belediye’nin ve seçim yerine yönetim tarafından atanan Belediye başkanının, “akıldışı” ve işlevsel olmadığı düşünülen karar ve yaptırımlarına boyun eğmek zorunda kalınır. Ortağı olamadıkları kent yaşamında, kurulmaya çalışılan yeni düzenden ve gerçekleştirilmeye çalışılan yeniliklerden her yönüyle duyulan rahatsızlık, çeşitli biçimlerde kendini gösterir.

Dikkate değer olgulardan biri, kentsel hayatın devlet güdümünde olduğu kadar, Batılı yaşam tarzını benimsemiş kitlelerce de “kaos”vari bir ortama büründürülmesi ve gittikçe değişen ve kontrol edilemeyen kentsel karmaşanın karşısında, bireyin duyduğu güvensizlik ve gelecek tasavvurlarına yansıyan umutsuzluğudur. Geleneksel yöntemlerle işleyen taşımacılık biçimlerinin yanına kent hayatına yeni katılan ulaşım araçları, limanlarda, köprülerde ve sokaklarda her çeşit insanın oluşturduğu kalabalık ortam karşısında, kent bireyinin, kentsel alanı geçmişteki gibi “yaşanabilir” hale getirecek otoriter bir yaptırımcı güce duyduğu ihtiyaç, karikatürlerde de kendisini gösterir. Bu nedenle, belediyeye ilişkin bazı karikatürlerde ve belediye çavuşlarını konu alan örneklerde bu otorite gereksinimi okunabilir. Belediye çavuşları, tüm tembellikleri ve açgözlülüklerine karşı sokakların kural tanımazlığına karşı başvurulabilecek tek kontrol mekanizmasıdır; Şehremaneti’nden de beklenen budur.

Kent karikatürlerinde tanık olunan bir diğer önemli nokta, yeniden tanımlanan davranış kodlarına ilişkin tutum olmuştur. Kamusal alanda nasıl davranılması gerektiğini öğreten bu kuralların, modernleşmenin içsel sorunlarından birini oluşturduğu görülüyor. Bu dönüşüm, devletin kamusal alanları düzenlenme ve disipline edebilmesi için en önemli araçlarından biri olan nizamnameler ile, toplumsal hayattaki hareket biçimlerini en küçük ayrıntısına kadar tanımlayan âdâb-ı muâşeret kitapları olmak üzere iki koldan ilerlemiştir. Karikatürlerde Şehremaneti’nin her etkinliğinin yoğun olarak hicvedilmesine karşı, bu çalışmada sokak tabelalarının eleştirildiği tek bir örneğe rastlandı. Tabelalarla ilgili diğer karikatürler halkın ya da yöneticilerin yazılı kuralları hiçe saydığı örneklerdir; yani hiciv nesnesi tabelalar değil, ona uymayanlardır. Karikatürlerde âdab-ı muâşeret kuralları ise toplumsal hayatta öğretilen davranış biçimlerine ilişkin tepkinin daha problemli, içsel bir yönüne işaret eder. Âdâb-ı muâşeret karikatürlerindeki amaç yalnızca bunlara uymayan “görgüsüz”leri eleştirmek

değildir; aynı zamanda okuyuculara âdâb dersi verme misyonu da vardır. Bunun nedenleri arasında, bu kuralların hem devlet otoritesinin dışında görünen karakteri, hem de bilinmeyen ve merak edilen Batı yaşantısını öğretmesi ve Batılıların geleneksel Osmanlı hayatı ile karşılaştığında alacağı küçümser tavırdan çekinilmesi sayılabilir.

Gösterişçi, arabalarını hızla süren, Avrupaî yaşam biçimini benimseyerek İstanbul sakinlerinin gözüne batan kitlelerin de kent hayatında önemli bir dönüşüme yol açtıkları söylenebilir. Karikatürlerde, otomobil ve araba sahiplerinin, yazın dünyasında olduğu gibi sonradan görme Batıcılıkları değil –ki bu da ilginç bir noktadır-, varlıklı kesimin ulaşım aracı sahipliğinin toplumsal hayattaki iktisadi eşitsizliği daha fazla vurguladığı eleştirilir. Bu gidişle, günün modalarını yakından takip eden bu grup arasında, motorlu araç kullanımı daha fazla popülerleşecek, dolayısıyla orta halli İstanbullu için kent yaşamı daha dayanılmaz ve tehlikeli bir hale gelecektir. Modernleşen zaman kavramı ve toplu ulaşım araçlarının uzak yerleri tasavvur edilemeyecek derecede yakınlaştırması, geleneksel toplum düzenini değiştiren olguların en önemlilerindendir. Karikatürlerde bunların yarattığı tehlike ve hızın toplumsal hayatı nasıl değiştireceğine ilişkin korku dolu tasvirler vardır. Diğer taraftan, bu Batıcı grup kılık-kıyafetleri, yeni eğlence biçimleri, tüketim alışkanlıkları vs. nedeniyle de kent hayatında belirgin bir dönüşüm yaratmaktadır; özellikle kadınların kamusal alanda, gittikçe artan miktarda görünürlük kazanmaları ve giyim kuşamlarındaki değişimler, ahlakî çöküntüye dair büyük endişelere yol açar. 1918 sonrasında ise Batılı ve Beyaz Rus kadınlarının kıyafetlerinin, artık sokaklarda, orta sınıf Osmanlı kadınlarının üzerinde görülmeye başlanması, toplumsal hayattaki en önemli dönüşümlerden biri olmuştur.

Genel olarak bakıldığında, İstanbullular'ın modernleşen kente bakışında büyük çelişkiler okunuyor; çünkü çizili mizah, kentsel modernleşme ve özel mekanların değişimi konusunda hem talep eden, hem de reddeden bir kent insanı tanımlar. Karikatürlerdeki en baskın yaklaşım, Batılılaşma çabalarına karşı muhalif duruştur; çeşitli yaptırımlarla empoze edilen kentsel modernleşme, işlevsel olmadığı gibi, Batılılaşma adına hayatı çekilmez hale getiren ve kontrol altına alınmazsa, başarısız olmaya mahkum olan bir projedir; bu yaptırımlar gerekli olduğu kadar kaçınılmazdır da. Kenti modernleşme sahnesi olarak gören az sayıdaki bazı çizerler, karanlık gelecek tasavvurlarında yönetimi değil, halkı suçlar; bu uygulamalar, Batı standartlarını yakalamaya çalışan Osmanlı'nın yaşaması gereken bir süreçtir. Fakat yeniliklerin önünde duran en önemli engel, geleneksel tutumuyla Osmanlı insanının kendisidir ve modernleşme biçimsel olarak kaldığı sürece yine, başarısız olmaya mahkumdur.

KAYNAKLAR

Alus, S. M., (1994), “Direkterarası’nda Ramazan Piyasası”, Tarih ve Toplum, sayı: 130

Alus, S. M., (1995), İstanbul Kazan Ben Kepçe, hazırlayan Necdet Sakaoğlu, İletişim Yayınları, İstanbul.

Alus, S. M., (2001), Eski Günlerde, hazırlayan Faruk Ilıkan, İletişim Yayınları, İstanbul

Brummett, P., (1998), “Dressing For Revolution: Mother, Nation, Citizen, and Subversive in the Ottoman Satirical Press, 1908-1911”, Reconstructing Images of “Turkish Woman”, Ed. Zehra Arat, St. Martin’s Press, New York

Brummett, P., (2003), II. Meşrutiyet Basınında İmge ve Emperyalizm (1908-1911), İletişim Yayınları, İstanbul

Budak, S., (1994), “Çöp”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Çelik, Z., (1998), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Çeviker, T., (1989), Meşrutiyet İmzasız Karikatür Antolojisi, Adam Yayınları, İstanbul

Çeviker, T., (1991), İbret Albümü 1908, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul

Çeviker, T. (1986), Gelişim Sürecinde Türk Karikatürü, Tanzimat Dönemi 1867-1878, Adam Yayınları, İstanbul

Çeviker, T. (1988), Gelişim Sürecinde Türk Karikatürü, Meşrutiyet Dönemi 1908-1918, Adam Yayınları, İstanbul

Çeviker, T. (1991), Gelişim Sürecinde Türk Karikatürü, Kurtuluş Savaşı Dönemi 1918-1923, Adam Yayınları, İstanbul

Deleon, J., (1993), Pera-Galata Arasındaki Yeraltı Köprüsü, Bir Tuhaf “Asansör”, İstanbul Dergisi, sayı: 7

D’Ohsson, M., (tarihsiz), 18.yy. Türkiyesi’nde Örf ve Adetler, 1001 Temel Eser, Tercüman, İstanbul

Duman, H., (1986), İstanbul Kütüphaneleri Arap Harfli Süreli Yayınlar Kataloğu, (1828-1928), IRCICA, İstanbul

Dumont, P., (1993), “Said Bey- Everyday Life of an Istanbul Townsman at the Beginning of the Twentieth Century”, The Modern Middle East, Ed. Albert Hourani, Philip Khoury, Mary C. Wilson, I. B. Tauris Co., London

Ekrem, R.M., (1940), Araba Sevdası, Kanaat Yayınları, İstanbul

- Ergin, O. N., (1996), İstanbul Şehreminleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No:38, İstanbul
- Ergin, O. N., (1995), Mecelle-i Umur-ı Belediye, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı, No: 21, İstanbul
- Erler, M. Y. (2000), “Mizah Dergileri Işığında 1870-1875 Tarihleri Arasında İstanbul’da Kara Taşımacılığı”, Tarih ve Toplum, sayı: 204
- Esenbel, S., (1997a), “Medeni Davranışın Aczi – I”, Toplumsal Tarih, sayı: 47
- Esenbel, S., (1997b), “Medeni Davranışın Aczi – II”, Toplumsal Tarih, sayı: 48
- Evren, B., (1994), “Otomobil”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Eyice, S., (1994), “Çemberlitaş”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Georgeon, F., (1996), “Gülüşün ve Gözyaşlarının Kıyısında”, İstanbul 1914-1923, Yayına hazırlayan: Stephanos Yerasimos, İletişim Yayınları, İstanbul
- Georgeon, F., (2000), “Osmanlı İmparatorluğu’nda Gülmek mi?”, Doğu’da Mizah, Haz. Irene Fenoglio, François Georgeon, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- Georgeon, F., (2000), “İmparatorluktan Cumhuriyet’e İstanbul’da Ramazan”, Osmanlı İmparatorluğu’nda Yaşamak, Ed. François Georgeon, Paul Dumont, İletişim Yayınları, İstanbul
- Gombrich, E. H., (1960), “The Experiment of Caricature”, Art and Illusion: A Study in the Psychology of Pictorial Representation, Phaidon Press, London
- Gürkaş, T., (2003), Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde Kamusal Yeşil Alanın Doğuşu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Gülersoy, Ç., (tarihsiz), Eski İstanbul’da Arabalar, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, İstanbul
- Gülersoy, Ç., (1989), Tramvay İstanbul’da, İstanbul Kitapçılık, İstanbul
- Gündoğdu, C., (2003), “Doksan Yıl Önce İstanbullu Hayvanseverler”, Toplumsal Tarih, sayı: 116
- Güzel, Ş., (1988), “Paris’te Bir Sergi: Osmanlı Kültür ve Mizah Sanatı”, Tarih ve Toplum, sayı: 49
- Işın, E., (1987), “Ahmed Mithat Efendi ve Gündelik Hayatın Bilgisi: Âdâb-ı Muâşeret”, Tarih ve Toplum, sayı: 44.
- Işın, E., (1995), İstanbul’da Gündelik Hayat, İletişim Yayınları, İstanbul

İhsanoğlu, E., (1995), “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, Çağını Yakalayan Osmanlı, Editör: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul

Sabancioğlu, M., (2001), “İkdam’dan Okuyucu Şikayetleri – 1929”, İstanbul Dergisi, sayı: 38

Karakışla, Y.S. (2002), “II. Meşrutiyet Dönemi’nde Kurulmuş bir Hizmetçi Bulma Ofisi: Umûm Hizmetkârân İdarehanesi (1911)”, Tarih ve Toplum, sayı: 226

Kayserilioğlu, R. S., (1998), Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay, İETT Tarih Dizisi:1, İETT Genel Müdürlüğü, İstanbul

Kocabaşoğlu, U., (1987a), “Basın Özgürlüğünün Engellenmesi, Sansür Tarihi”, Tarih ve Toplum, sayı: 37

Kocabaşoğlu, U., (1987b), “Hayal Perdesinden Gazete Sayfasına Karagöz”, Tarih ve Toplum, sayı: 46

Koraltürk, M., (1997), “Boğaziçi Ahâlîsinin Hukuku Müdâfaa Cemiyeti, Şirket-i Hayriye’nin Zamlarına Tepki”, Tarih ve Toplum, sayı: 159

Koraltürk, M., (2001), “Bir Boğaziçili; Boğaziçi Mecmuası” İstanbul Dergisi, sayı: 39

Koz, S., (1996), “Çingiraklı Tatarda İstanbul’da Deniz Ulaşımı”, İstanbul Dergisi, sayı: 16

Kuban, D. (1994), “Aksaray”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yay ınları, İstanbul

Kuban, D., (1992), “Kentlileşmenin Kültürel Sınırları”, İstanbul Dergisi, sayı: 3

Kut, T., (2003), “Ah Mine’l Garaib”, Tarih ve Toplum, sayı: 231

Küçükerman, Ö., (1997), Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve Tofaş, Türk Otomobil Fabrikaları A.Ş., İstanbul

Küçükerman, Ö., (1998), “Otomobil Türkiye’de”, Albüm, sayı: 1

Mardin, Ş., (1974), “Super Westernization in Urban Life In the Ottoman Empire in the Last Quarter of the Nineteenth Century”, Turkey , A Demographic and Social Perspective, Ed. Peter Benedict, Leiden

Mardin, Ş., (1984), Türk Modernleşmesi, İletişim Yayınları, İstanbul

Meriç, N., (2000), Osmanlı’da Gündelik Hayatın Değişimi, Kaknüs Yayınları, İstanbul

Orhonlu, C., (1984), Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir

Ortaylı, İ., (1985), Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği, Hil Yayınları, İstanbul

Ortaylı, İ., (1995), “Devraldığımız Miras”, Yeni Türkiye, sayı: 4

Ortaylı, İ., (1996), “Osmanlı Belediyeleri ve Kent Hizmetleri”, İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler, Hazırlayan: Vecdi Akyüz, Seyfettin Ünlü, İlke Yayınları, İstanbul

Pınar, İ., (1993), “Osmanlı Postacılığı Üzerine”, Tarih ve Toplum, sayı: 117

Rasim, A., (1969), Muharrir Bu Ya, Hazırlayan: Hikmet Dizdaroğlu, Devlet Kitapları, Ankara

Rasim, A. (1992), Şehir Mektupları 1-2, Arba Yayınları, İstanbul

Rasim, A. (1994), Şehir Mektupları 3-4, Arba Yayınları, İstanbul

Rasim, A., (1992), Dünkü İstanbulda Hovardalık, “Fuşş-i Atik”, Arba Yayınları, İstanbul

Sakaoğlu, N., (1990), “1892 Ramazan’ında Direklerarası”, Tarih ve Toplum, sayı: 76

Sakaoğlu, N., (1994a), “Yangınlar”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Sakaoğlu, N., (1994b), “Arayıcı Esnafı”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Sema, S., (2002), Eski İstanbul Hatıraları, Kitabevi Yayınları, İstanbul

Sennett, R., (1996), Kamusal İnsanın Çöküşü, Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Sofuoğlu, E., (2001), “Osmanlılar’da İsrar ve Kadın”, Tarih ve Toplum, sayı: 207

Somçağ, S. (1997), “İstanbul’da Hayvanlar”, İstanbul Armağanı 3, Gündelik Hayatın Renkleri, Hazırlayan: Mustafa Armağan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları n:47, İstanbul

Şahin, M., (1994), “Karagöz’den Punch’a Nazire”, Tarih ve Toplum, sayı: 122

Tanyeli, U. (1989), “Osmanlı Kentsel Düzeni ve Batılılaşması: Tekno-Kültürel Bir Değerlendirme”, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, Uluslararası Sempozyum, IRCICA, İstanbul, Yayınlanmamış makale

Tanyeli, U. (2001), “Türkiye’de “Flaneur”, Arredamento Mimarlık, sayı: 152

Tanyeli, G., Kahya, Y., (1994), “Galata Köprüleri”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Tekeli, İ., İlkin S., (1995), “Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, Çağını Yakalayan Osmanlı, Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul

Tekeli,İ. (1992), “Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım”, İstanbul Dergisi, sayı: 2

Toprak, Z. (1982), Türkiye’de “Milli” İktisat, Yurt Yayınları, Ankara

Toprak, Z., (1992), “Haraşolar”, İstanbul Dergisi, sayı:1.

Toprak, Z., (1994a), “Belediye Zabıtası”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Toprak, Z., (1994b), “Aydınlatma”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Toprak, Z., (1994c), “Güvenlik Hizmetleri”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Toprak, (1994d), “Şehreminleri”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Toprak, Z., (1995), İttihat Terakki ve Devletçilik, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Topuzlu, C., (2002) İstibdat, Meşrutiyet, Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım, Topuzlu Yayınları, İstanbul

Townsend, M. L., (1987), “Humour and the Public Sphere in Nineteenth-Century Germany”, A Cultural History of Humour: From Antiquity to the Present Day, Ed. Jan Bremmer, Herman Roodenburg, Polity Press, Oxford

Tutel, E., (1994a), Şirket-i Hayriye, İletişim Yayınları, İstanbul

Tutel, E., (1994b), “Deniz Ulaşımı”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Tutel, E., (1996), “İstanbul Rıhtımları 100 Yaşında”, İstanbul Dergisi, sayı: 16

Tutel, E., (1997), Seyr-i Sefain - Öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları, İstanbul

Tutel E., (1998), Gemiler, Süvariler, İskeleler, İletişim Yayınları, İstanbul

Tutel, E., (1999), “İstanbul Halkı Otobüsle Tanışıyor”, Tarih ve Toplum, sayı: 188

Tütün, Y., (2002), “1930’lar Mizahında Kent Planlama ve Mimarlık”, Arredamento Mimarlık, sayı: 151

Varış, T., (1997), “Vapurlar Dumanlı Havalarda”, Tarih ve Toplum, sayı: 160

Yerasimos, S., (1996), “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Ed.: Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Ziyaoğlu, R., (1971), İstanbul Kadıları, Şehreminleri, Belediye Reisleri ve Partiler Tarihi, İstanbul

DERGİ	SAHİBİ	YAYIN SÜRESİ	YAYIN TARİHİ*	SAYI
Alafranga	Hasan Necmi	Haftalık	30 Kasım 1910 - 1910	1-3
Akbaba	Yusuf Ziya Ortaç	Haftada iki	7 Aralık 1922 - 2 Haziran 1925	1-156
Aydede	Refik Halit Karay	Haftada iki	2 Ocak 1922 - 9 Ekim 1922	1-90
Boşboğaz ile Güllabi	İbrahim Hilmi	Haftada iki	6 Ağustos 1908 - 1 Aralık 1908	1-36
Cadalo	Nurettin Rüştü	Haftada iki	22 Mart 1911 - 2 Eylül 1911	1-45
Cem	Cemil Cem	Haftalık	10 Kasım 1910 - 1 Ekim 1912	1-43
Çekirge	Hüseyin Nazmi	Haftada iki	14 Mart 1911 - 11 Nisan 1911	1-10
Dalkavuk	Mahmut Kenan	Haftalık	30 Ağustos 1908 - 21 Şubat 1909	1-25
Davul	Hasan Vassaf	Haftalık	14 Ekim 1908 - 14 Nisan 1909	1-24
Dertli ile Garip	Mehmet Şevket	Haftada iki	6 Ağustos 1908 - 31 Ağustos 1908	1-8
Diken	Sedat Simavi	Haftalık	30 Ekim 1918 - 1920	1-72
El Üfürük II	Mehmet İzzet	Haftalık	10 Eylül 1908 - 25 Eylül 1908	1-3
Eşek II	Baha Tevfik	Haftalık	19 Temmuz 1912 - 27 Ağustos 1912	2-19
Ezop Karakuş	Mihran	Haftada iki	22 Ağustos 1908 - 30 Ağustos 1908	1-3
Falaka	Mahmut Nedim	Haftada iki	27 Temmuz 1911 - 29 Eylül 1911	1-19
Geveze	Kirkor Faik	Haftalık	19 Kasım 1908-28 Mayıs 1909	1-63
Güleryüz	Sedat Süleyman	Haftalık	5 Mayıs 1921 - 14 Ağustos 1923	1-122
Hande	Sedat Süleyman	(düzensiz)	18 Temmuz 1916 - 6 Eylül 1917	1-46
Hayal-i Cedid	Mehmet Rauf	Haftada iki	5 Mart 1910 - 1910	1-79
Hokkabaz	M. Nesip	Haftalık	13 Eylül 1908 - 10 Ekim 1908	1-3
Kahya Kadın	Ahmet	Haftalık	4 Haziran 1910 - 7 Temmuz 1910	1-8
Kalem	S. Cimcoz , C.E. Arseven	Haftalık	21 Ağustos 1908 - 16 Haziran 1911	1-130
Karagöz**	Ali Fuat Bey	Haftada iki	10 Ağustos 1908-5 Aralık 1926	1-1849
Karikatür	H. Hilmi	Haftalık	27 Şubat 1914-1 Mayıs 1914	1-10
Lâklâk	Mehmet Fazlı	Haftalık	23 Temmuz 1909 - 1909	1-14
Lâlâ	Enver	Haftalık	2 Aralık 1910 - 30 Aralık 1910	1-5
Nekregû ile Pişekâr	Tahir Saffet, M. Rebi	(düzensiz)	14 Mart 1909 - 29 Temmuz 1909	1-9
Yeni Geveze	Kirkor Faik	Haftada iki	1 Mart 1910 - 30 Ağustos 1912	1-223
Yeniçeri	Cemil Hakkı	Haftalık	19 Kasım 1911 - 15 Mart 1912	1-14
Züğürt	Cemil Elşim	Haftalık	30 Haziran 1911 - 30 Ocak 1911	1-17

Tablo Ek 1.1 Dergiler

* Dergilerin yalnızca taranılan dönemdeki yayın süreleri ve sayıları belirtilmiştir.

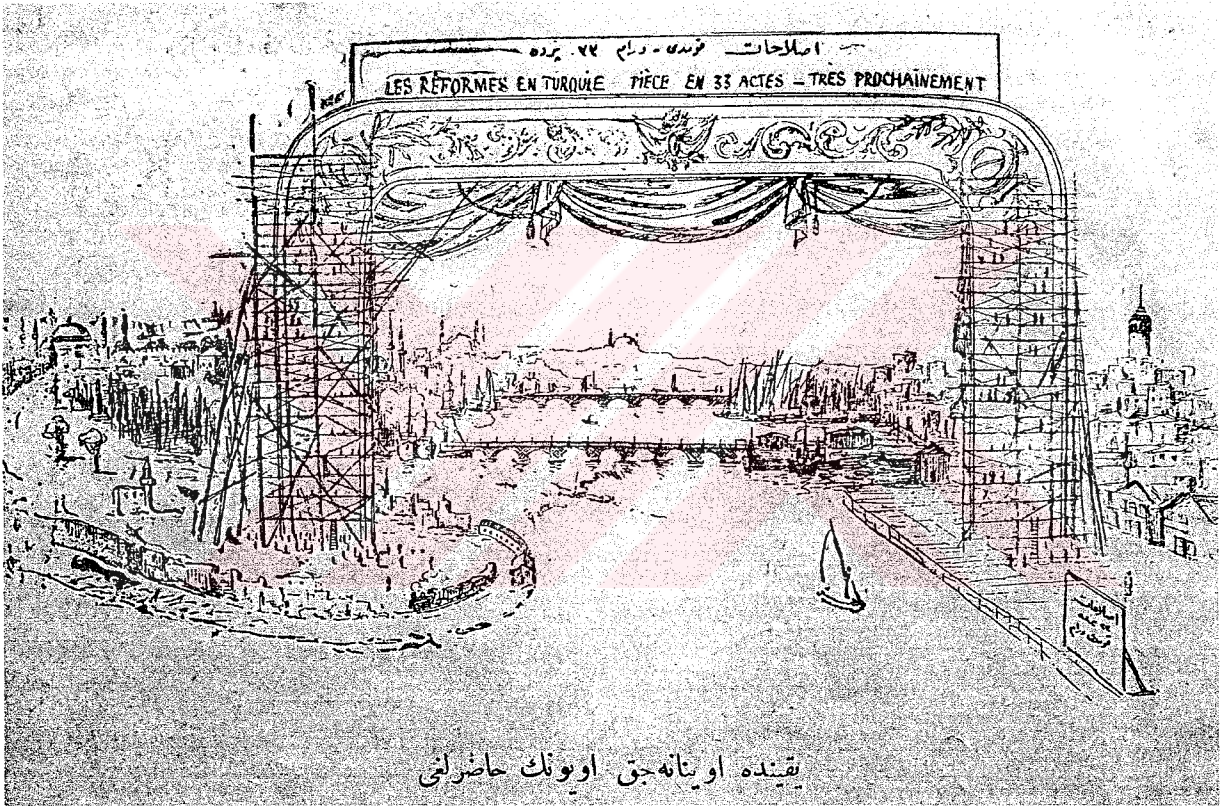
** Karagöz, birçok sahip ve yönetici değiştirmiştir. Sahibi Ali Fuat Bey, 1923 yılının Ağustos ayında ölünce (Kocabaşoğlu, 1989), vârisi olan Fatma Hanım, dergiyi Halk Partisi'ne satmış, yöneticiliğini de Sedat Simavi'ye vermiştir. (Çeviker, 1988:138)



Mahmut Sadık Bey'e:

Elli sene sonra Türkiye

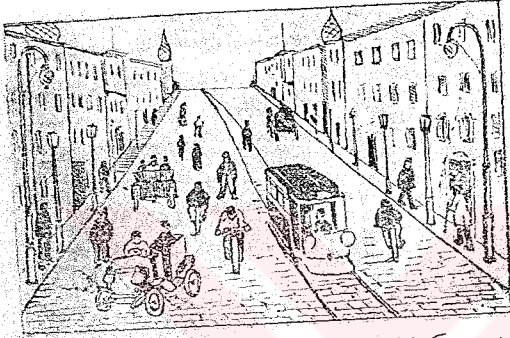
Resim Ek 2.1 Kalem, 12 Aralık 1324 / 25 Aralık 1908, n. 7



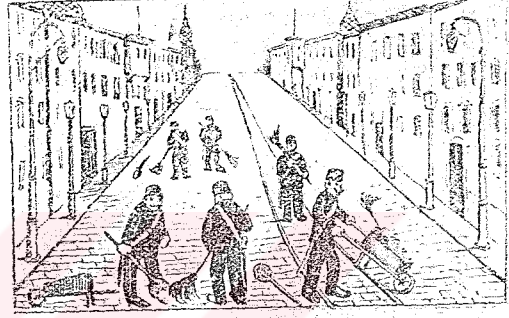
Islahat Komedi-Dram 33 Perde

Yakında oynanacak oyunun hazırlığı

Resim Ek 2.2 Kalem, 4 Eylül 1324/17 Eylül 1908, n. 4



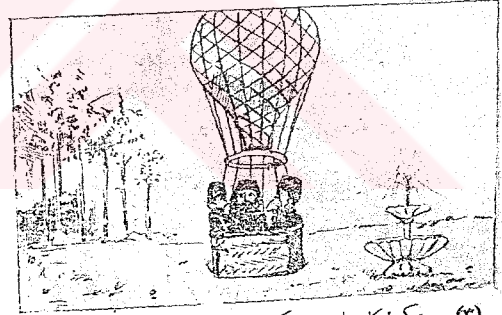
(۷) — برکون کا جک : تراموایر آکتر بیکله آرابه لر موتورله ایشله جک .



(۱) — برکون کا جک : استانبول سواقه لری باریل باریل پارلا بیتی .



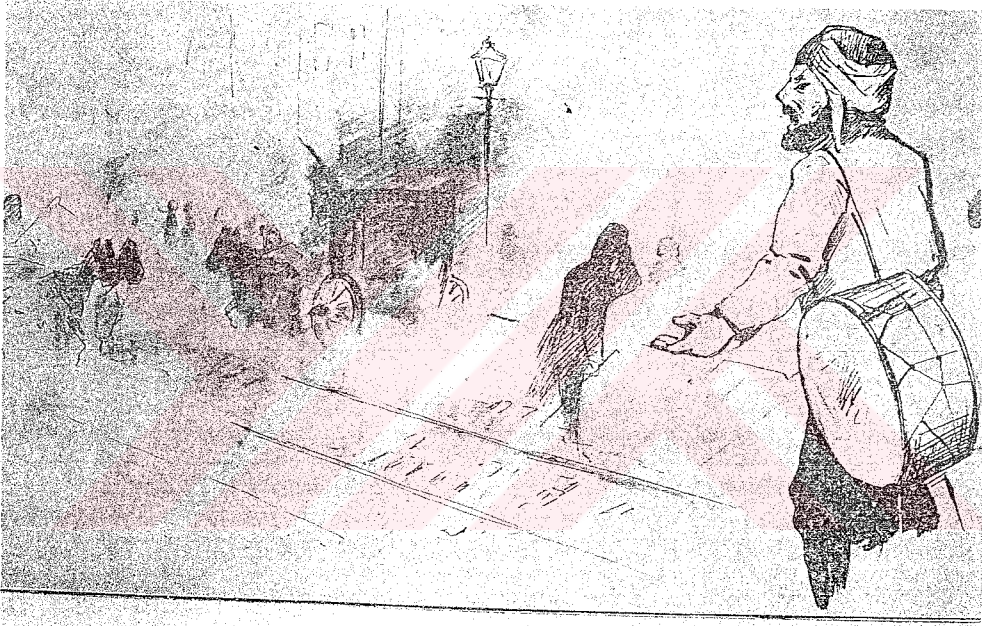
(۴) — برکون کا جک : فقیرلر دها اسیلانه ، دها ظریفانه دیکله جک .



(۳) — برکون کا جک : زکیملر دها کبارانه برصورتده اکل جک .

- 1- Bir gün gelecek: İstanbul sokakları parıl parıl parlayacak.
- 2- Bir gün gelecek: Tramvaylar elektrikle, arabalar motorla işleyecek.
- 3- Bir gün gelecek: Zenginler daha kibarane bir surette eğlenecek.
- 4- Bir gün gelecek: Fakirler daha asilane, daha zarifane dilenecek.

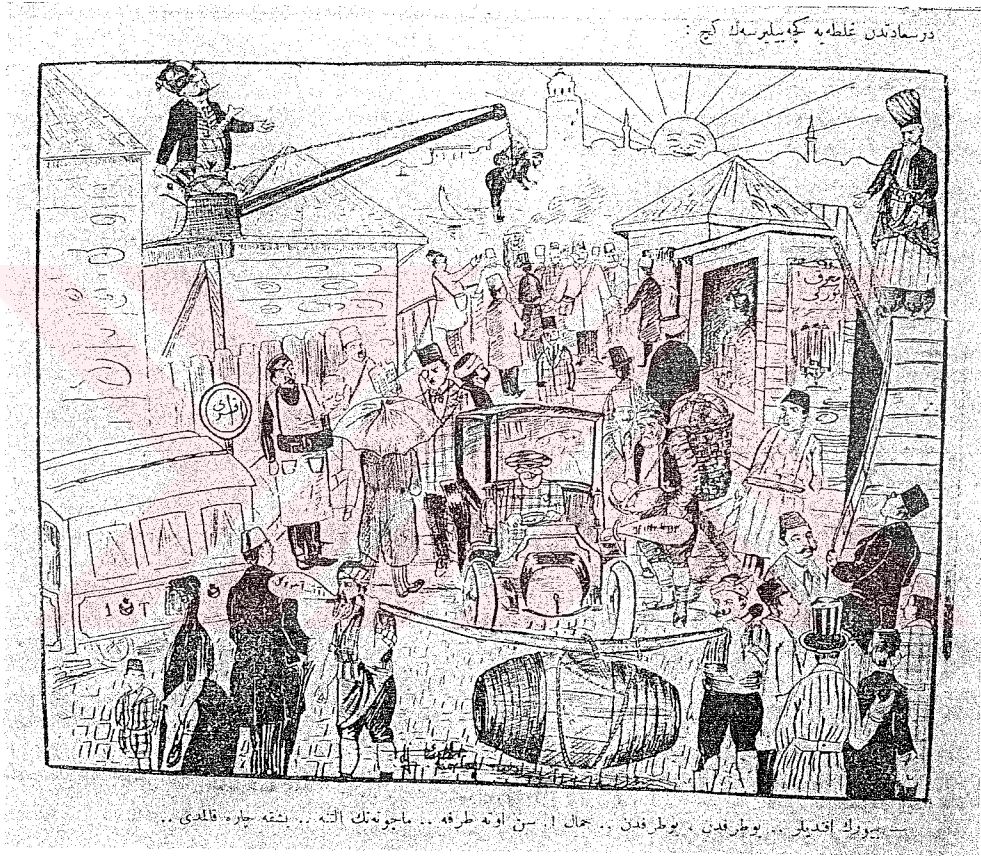
Resim Ek 2.3 Geveze, 19 Mart 1325/1 Nisan 1909, n. 39



داوولچى — تۈزىنە طۇراغە غەربان اولدىغىم استانبول .. ھىچ سىڭ بويلا بىرچاڭ بوقدى ، دۈرەلى سىلۇب سوپۇرچىلار
اما سوقانلار تۈزە دۈمانە بوغۇرلار .

Davulcu: - Tozuna toprağına kurban olduğum İstanbul... Hiç senin böyle bir halin yoktu. Daireleri süpürüyorlar ama sokakları toza dumana boğuyorlar.

Resim Ek 2.4 Davul, 14 Mayıs 1325/27 Mayıs 1909, n. 24



Dersaadet'ten Galata'ya geçebilirsən geç:

- Buyrun efendiler... Bu taraftan, bu taraftan... Hamal! Sen öte tarafa... Mavnanın altına... Başka çare kalmadı...

Resim Ek 2.5 Falaka, 8 Eylül 1327/21 Eylül 1911, n. 14

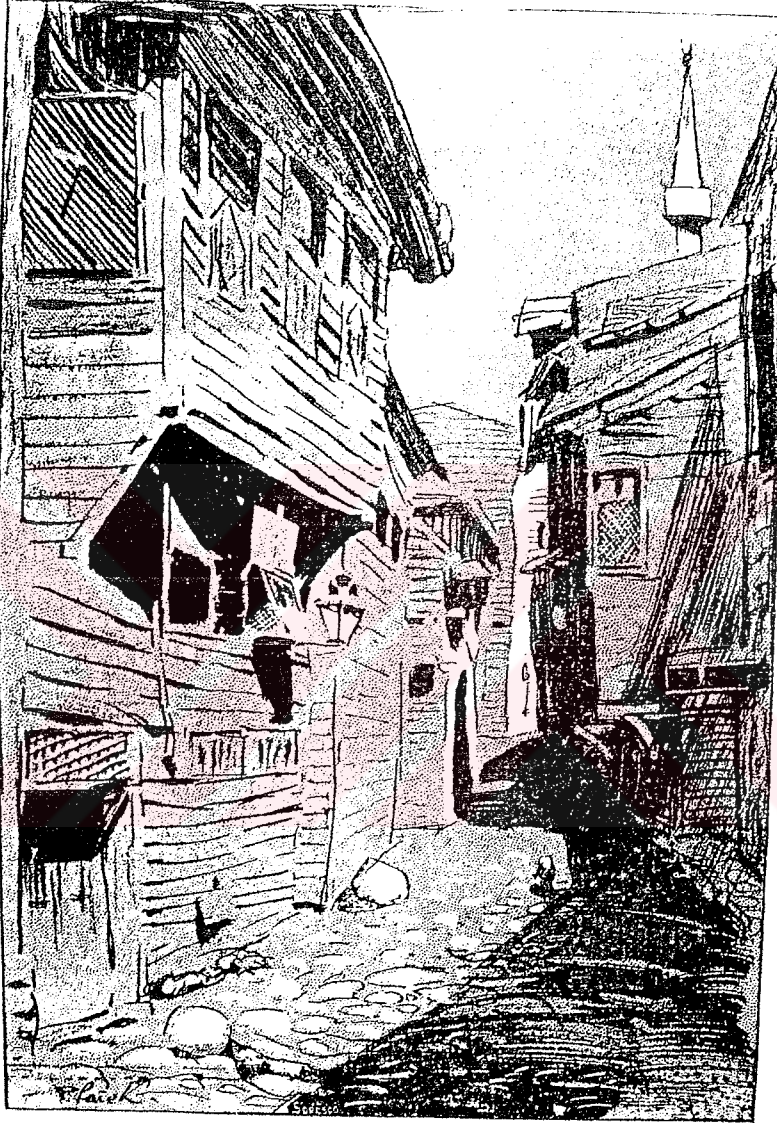


— حاجیواد بوقارغشەتی، بوکوردولتی، بوتوز دومان آردەسەدە بورو چالە ق دکل یاء، نه یابە، ق نافە، سن شهر امانتی اشارت ایدیورک
اما، انصاف... اوده نه یابین ..

- Hacivat, bu kargaşalık, bu gürültü, bu toz duman arasında boru çalsak değil, ne yapsak nafile. Sen Şehremaneti'ni işaret ediyorsun ama insaf... O ne yapsın?

Resim Ek 2.6 Karagöz, 26 Nisan 1330/9 Mayıs 1914, n. 617

A la municipalité.



Orient ! porte de lumière... !

Viktor Hugo.

ای شرق ! ای مصدر انوار مصفا... !
(ویکتور هوگو)

Şehremanetine sunulur:

- Ey Doğu! Ey Nurlar Kapısı!
(Viktor Hugo)

Resim Ek 2.7 Kalem, 24 Temmuz 1325/6 Ağustos 1909, n. 49

Les touristes.

سياطر



— Pardon Monsieur, sommes-nous bien en Orient,
pays du soleil? —

— هانی مازی سماال استانبول بودو؟ —

Seyyahlar

- Hani mavi semalı İstanbul bu mudur?

Resim Ek 2.8 Kalem, 5 Mart 1325/18 Mart 1909, n. 29



– بوسوقاقلرك دارلغندىن آرتق باشمىزە برشابقە بىلە قويەمىيە جىغىز .

Les rues de Péra sont bien étroites pour suivre la mode.

- Bu sokakların darlığından artık başımıza bir şapka bile koyamayacağız.

Resim Ek 2.9 Kalem, 4 Haziran 1325/17 Haziran 1909, n. 40



M. Bovard, à sa première sortie rue de Pétra. — En fait d'embellissements, je vais leur conseiller de refaire d'abord leur trottoir !!!

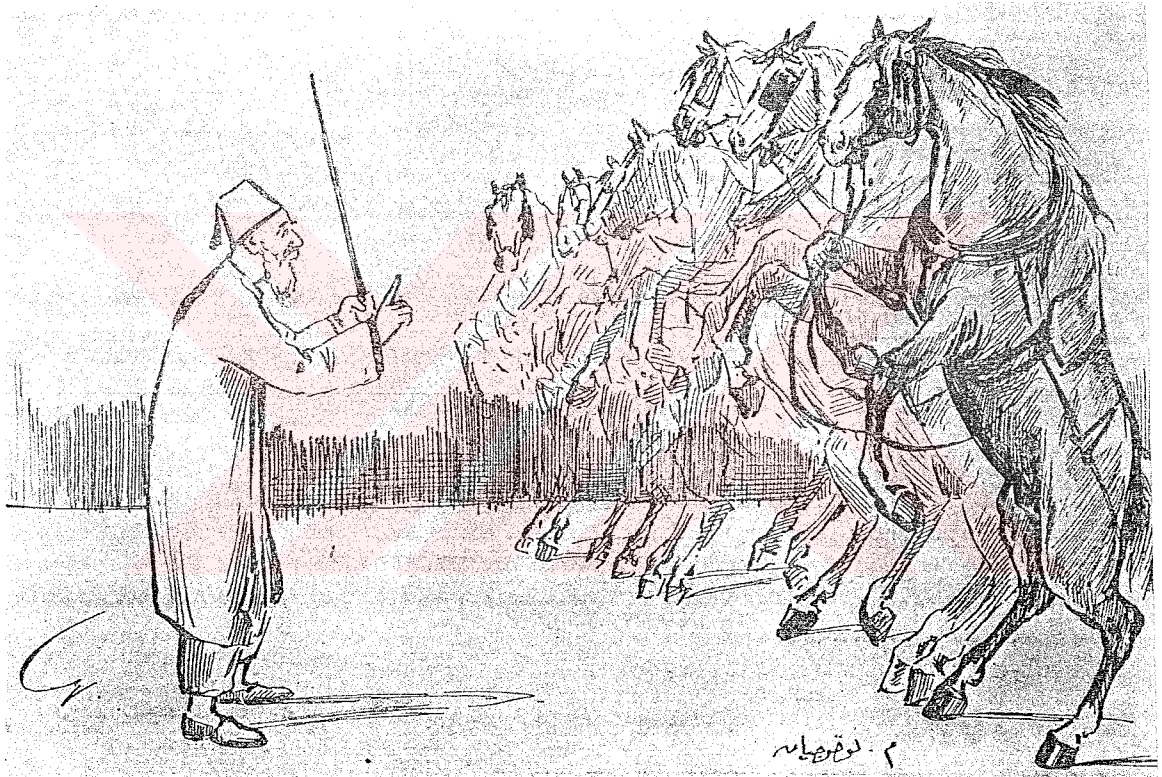
İstanbul şehrinin tezyini için celb edilen Mösyö Bovard'ın İstanbul sokaklarını ilk tefişte:
— انشاء ایک ایتم فالدیرملرک تمیرینی توصیه اولسون.

4

İstanbul şehrinin tezyini için celb edilen Mösyö Bovard'ın İstanbul sokaklarını ilk tefişte:

- İnşallah ilk işim kaldırımların tamirini tavsiye olsun.

Resim Ek 2.10 Kalem, 12 Mayıs 1325/25 Mayıs 1909, n. 377



کودزه — ای ارابه بارگیرلری ! صافین باب عالی. خاد. سنده آیاغکنز قابودده دوشمه سکنز ها. اجانبه قارشى عیب اولوردده سوکزه شهرامانیتی محجوب ایدرسکنز

Geveze: - Ey araba bargirleri.. Sakın Bâbıalî caddesinde ayağınız kayıp da düşmeyin ha, ecnebiye karşı ayıp olur da sonra Şehremaneti'ni mahçup edersiniz...

Resim Ek 2.11 Yeni Geveze, 2 Agustus 1326/15 Agustus 1910, n. 45



— ياهو نه ياپيوركينز... بو نه حال.
 — نه اوله جق بو بلديلر باشمзде ايكن هر كس اوينك اوكنده كي كالديرملري ياييق سوقاقلري تيزي سپورمكدن بشقه چاره
 وارمي يا؟!...

- Yahu ne yapıyorsunuz... Bu ne hal?
- Ne olacak bu belediyeler başımızda iken herkes evinin önündeki kaldırımları yapmak sokaklarımızı süpürmekten başka çare yok var mı ya?!..

Resim Ek 2.12 Yeni Geveze, 1 Mart 1328/14 Mart 1912, n. 171

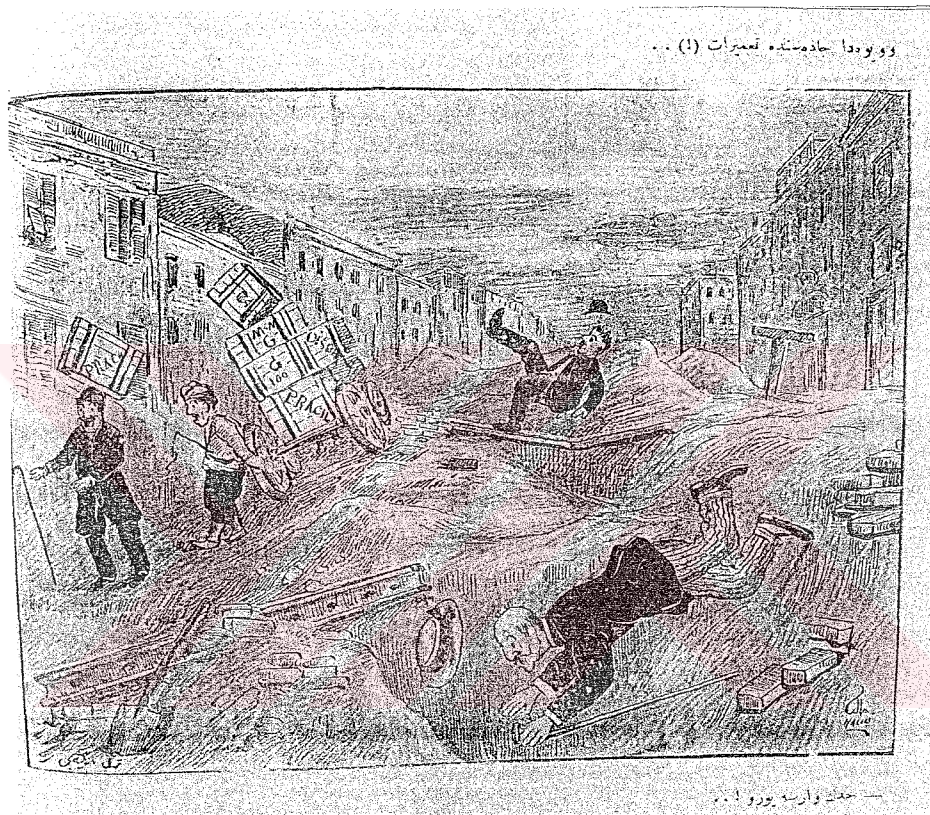


İstanbul sokaklarında mürûr u ubûr numunelerinden

- Hey... Varda... Düstur... Dokunmasın...

Karagöz: - Hacivat, nefes alma... Bittiğin gündür... A babam, iki buçuk metre genişliğindeki sokaktan da bu küfe geçer mi ya!.. Hani ya belediye çavuşları?..

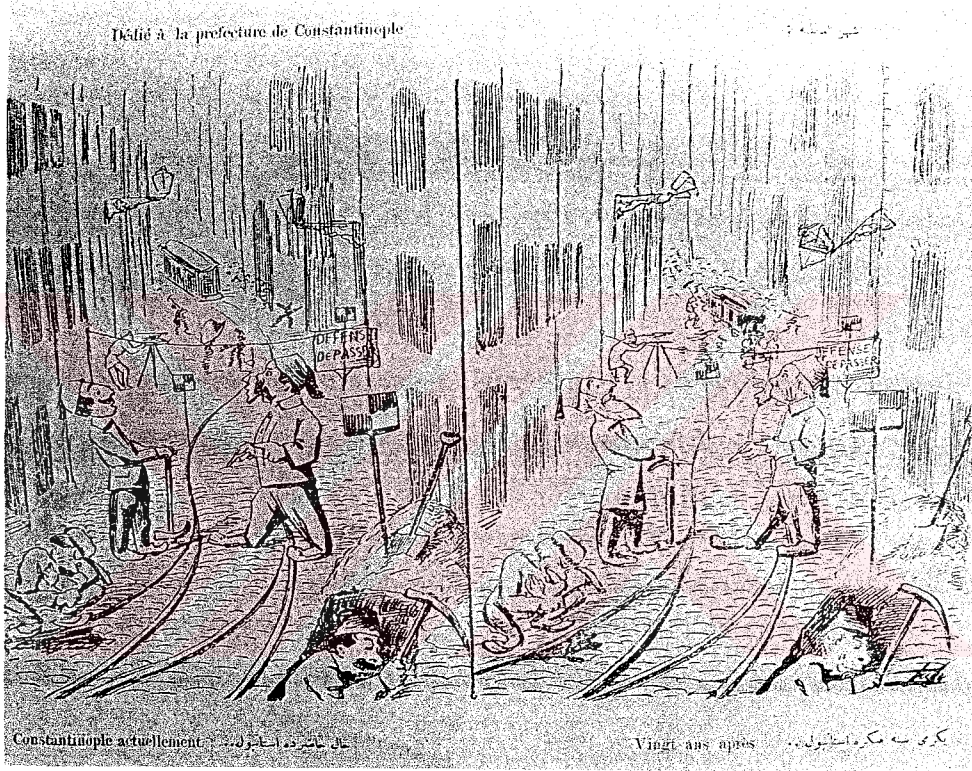
Resim Ek 2.13 Karagöz, 23 Temmuz 1325/5 Ağustos 1909, n. 104



Voyvoda caddesinde tamirat:

- Haddin varsa yürü!..

Resim Ek 2.14 Karagöz, 6 Eylül 1326/19 Eylül 1326, n. 231



Şehremanetine:

Yirmi sene sonra İstanbul

Hali hazırda İstanbul

Resim Ek 2.15 Kalem, 12 Ağustos 1326/25 Ağustos 1910, n. 90



- Hayırlısıyla şu mahalleden kurtulsam. Sokak değil derya; gece feneri yok, çamur dizlerde.
- Dua et de mahallenize bir mebus taşın. Bizim pis sokaktan o sayede kurtulduk.



- Pahalı mı? Beş oda, sekiz sofa, belediye reisinin eviyle bitişik...
- Belediye reisiyle bitişik olmasının kiraya dahili neden? Bu da bir fazilet mi?
- Yan sokağa gidin, bir bakın da bir mukayese edin, fazileti görürsünüz, bu da sual mi?



باقاسام بن، بویله کندم ایشلره شهر اولور باشدن باشه برمزبيله

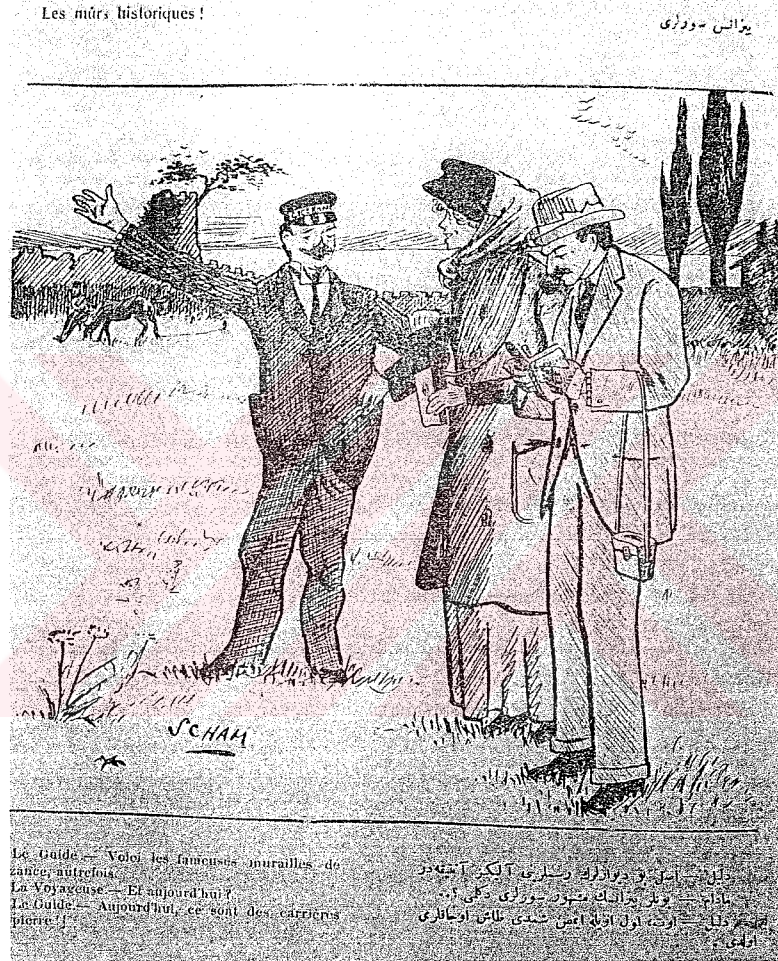
Bakmasam ben, böyle kendim işlere
Şehir olur baştan başa bir mezbele

Resim Ek 2.18 Davul, 26 Kasım 1324/9 Aralık 1918, n. 7



- Ben yeni Şehremini...
(Tanin gazetesinde Şehremini'nin beyanatlarından)

Resim Ek 2.19 Yeni Geveze, 23 Ağustos 1325/4 Eylül 1909, n. 45



Bizans surları

Delil: - Asıl bu duvarların resimlerini alınız, antikadır.

Madam: - Bunlar Bizans'ın meşhur surları değil mi?

Delil: - Evet, evvel öyle imiş. Şimdi taş ocakları oldu.

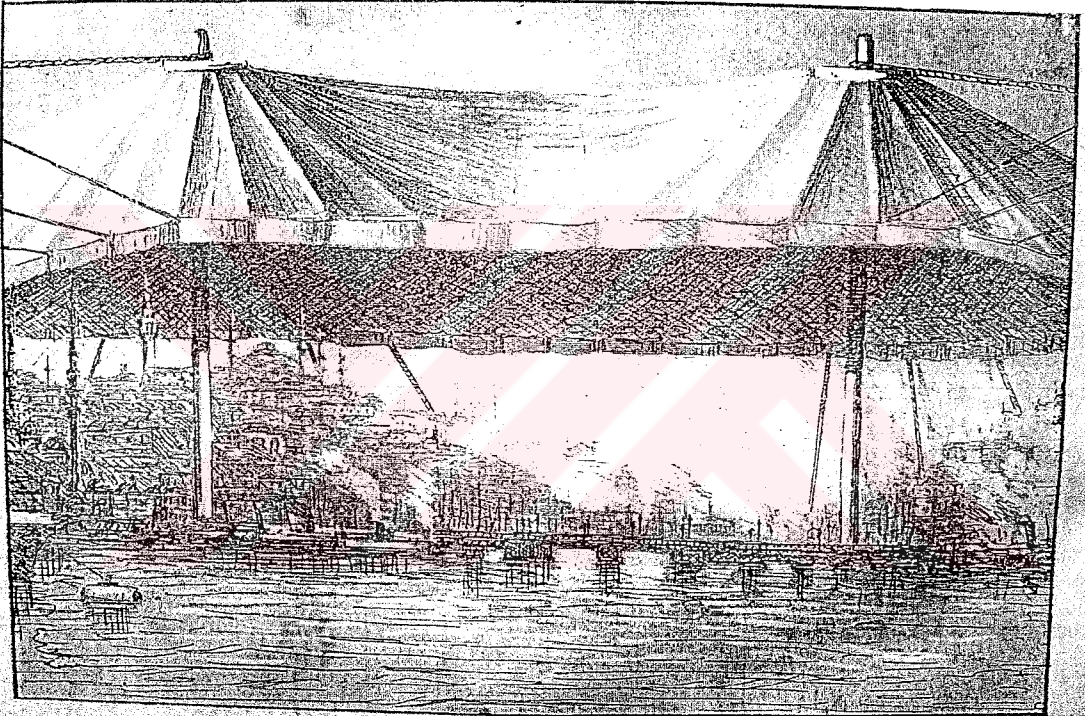
Resim Ek 2.20 Kalem, 10 Aralık 1325/23 Aralık 1909, n. 67



Beyoğlu caddesinde çamurlara batmadan geçmek için yanana çare!

Resim Ek 2.22 Kalem, 27 Ocak 1326/9 Şubat 1911, n. 112

شهر امانتی پروژه لریندن :



چامورلارک تمیزلنمی ممکن اولامیختی اکلایلیقتنن باری شهری یاغموردن محافظه ایدهم قیدیه

Şehremaneti projelerinden:

Çamurların temizlenmesi mümkün olamayacağı anlaşıldığından beri şehri yağmurlardan muhafaza edelim kaydıyla...

Resim Ek 2.23 Hayal-i Cedid, 8 Mart 1326/21 Mart 1326, n.19



— قره گۆز تياترويه ياقلاشدى ...
— اوله اما ساجيوان چاوردده دى قياقلىرىنى كچدى . بوقياقانه تياترويه دگن ، شورابه حچم اوغلى حمامه كىسه ك ده اى اولدور ...

- Karagöz, tiyatroya yaklaştık...
- Öyle ama Hacivat, çamur da diz kapaklarımı geçti. Bu kıyafetle tiyatroya değil, şuraya Acemoğlu hamamına gitsek daha iyi olur...

Resim Ek 2.24 Karagöz, 10 Aralık 1327/23 Aralık 1911, n.368



حاجیواد — صحیح بولمە قانادله کرمک دها ای اولور قره کوز . . .
قره کوز — البته دها ای . . . بوجاموردن باشقه درلو قوریلماق ممکنی ؟ . . . باق آشاغیده اخلی لدوسه طوئیلماق یالکن
کیمی کی بالچقک ایشده یالالبور ! . . .

Hacivat: - Sahi böyle kanatla gezmek daha iyi oluyor Karagöz...

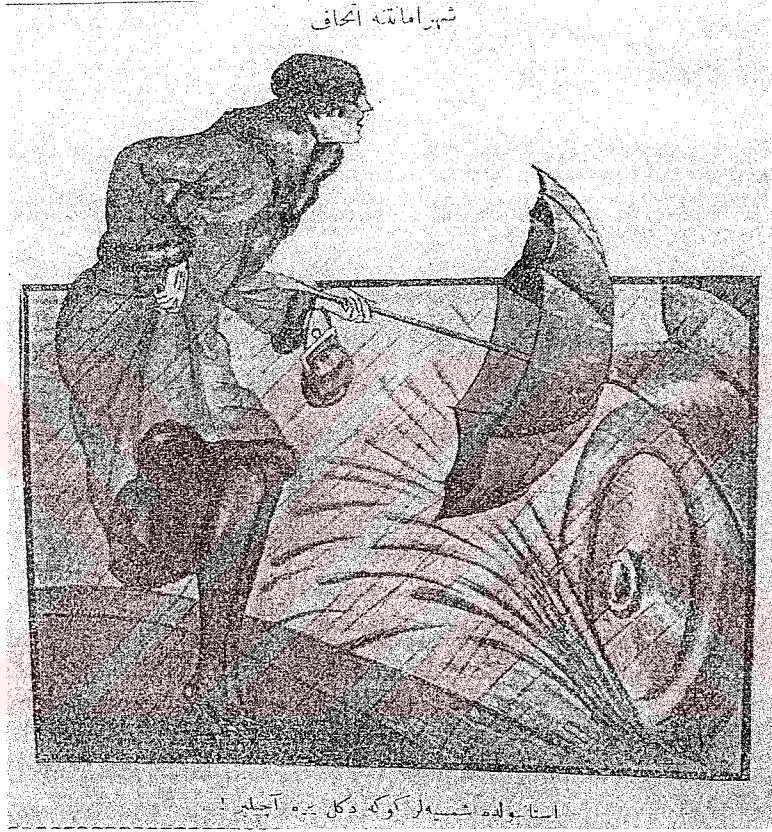
Karagöz: - Elbette daha iyi... Bu çamurdan başka türlü kurtulmak mümkün mü? Bak aşağıda ahâlî lodosa tutulmuş yelken gemisi gibi balçığın içinde yalpalıyor!..

Resim Ek 2.25 Karagöz, 11 Aralık 1329/24 Aralık 1913, n. 578



İstanbul bahirelerinden te'mîn-i meşi için mevcut gayri- meşhur Geveze cânibinden ihtira olunan ayaklıkların suret-i istimali...

Resim Ek 2.26 Yeni Geveze, 5 Ocak 1327/18 Ocak 1912, n. 163

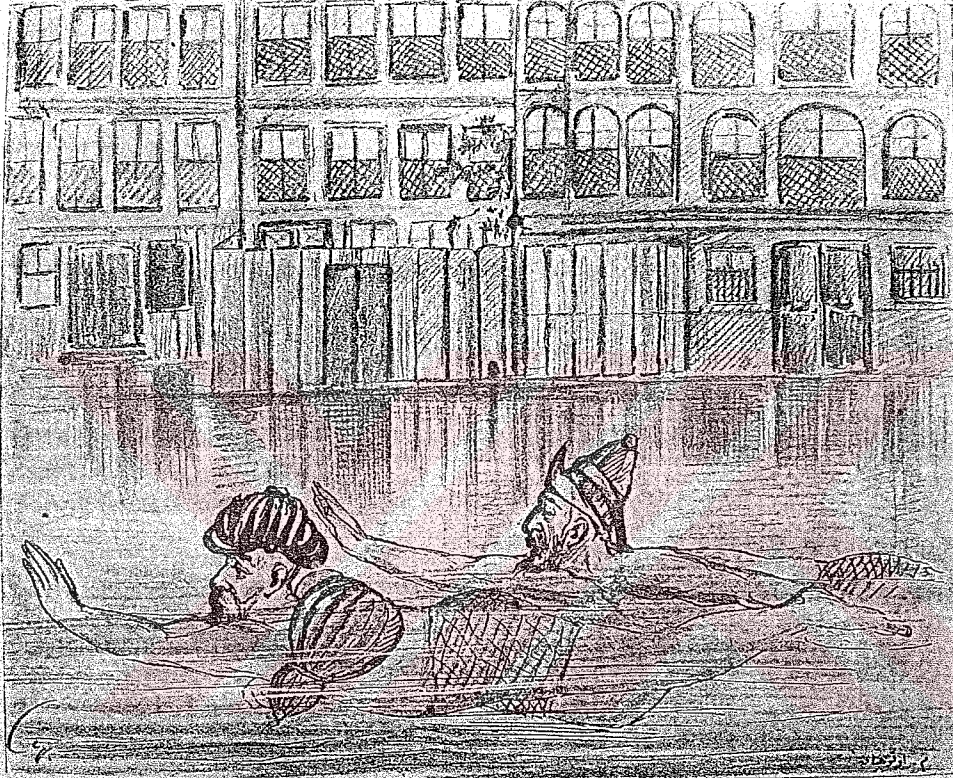


Şehremaneti'ne ithaf

İstanbul'da şemsiyeler göğe değil, yere açılıyor!

Resim Ek 2.27 Akbaba 19 Nisan 1339/19 Nisan 1923, n. 39

ياغمورلى بىر كۈندە قاسم پاشادە بىر جولان



— ھا غەرت حاجىۋا... ماش كۆپىيە يېنى قالدى... آھ شۇ بەلدىيە آھ... باقى بىرى نە حالەتە كىردى...
— بىرادر.. بوراسى ادەتا دىن... ساكىن دىگەرلەر بىزگە دىگەن دىنە بەلدىيە اوزىدىن آتتىن اولتۇن...
— دىگەر دىكى ئىمان اولتە ئۇ قۇتۇ بۇندە اىكەن بەلدىيەك مالىدەر.. ئىمان اھالى بەلدىيەك دىنە بىر وىست وىر-يۇن...

Yağmurlu bir günde Kasımpaşa'da bir cevelân

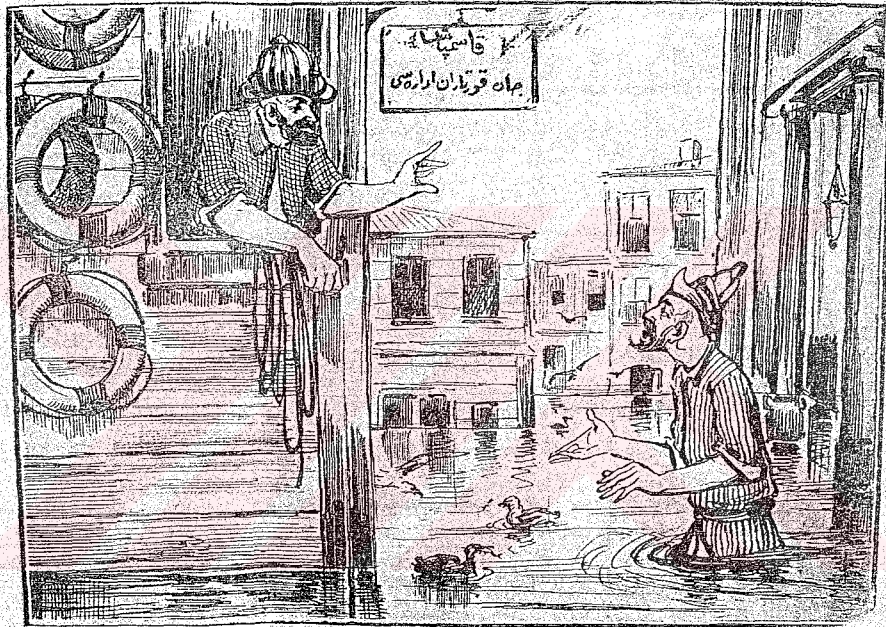
- Ha gayret Hacivat... Taş Köprü'ye yakın kaldık... Ah şu belediye ah... Bak bizi ne hallere getirdi...
- Birader.. Burası adeta deniz... Sakın “denizler bize ait değildir” diye belediye üzerinden atmış olmasın...
- Deniz değil, Umman olsa bu koku bunda iken yine belediyenin malıdır... Hemân ahâlîye rabbim sabır ve sıhhat versin...

Resim Ek 2.28 Karagöz, 31 Ağustos 1325/13 Eylül 1909, n. 118



Yağmurlar münasebetiyle Kasımpaşa civarı su dolmuş ve Haliç vapurları sokakların arasına girmişti.
Karagöz soruyor: - Kaptan, kaptan, Tepebaşı'na da bilet kesiyor musunuz?

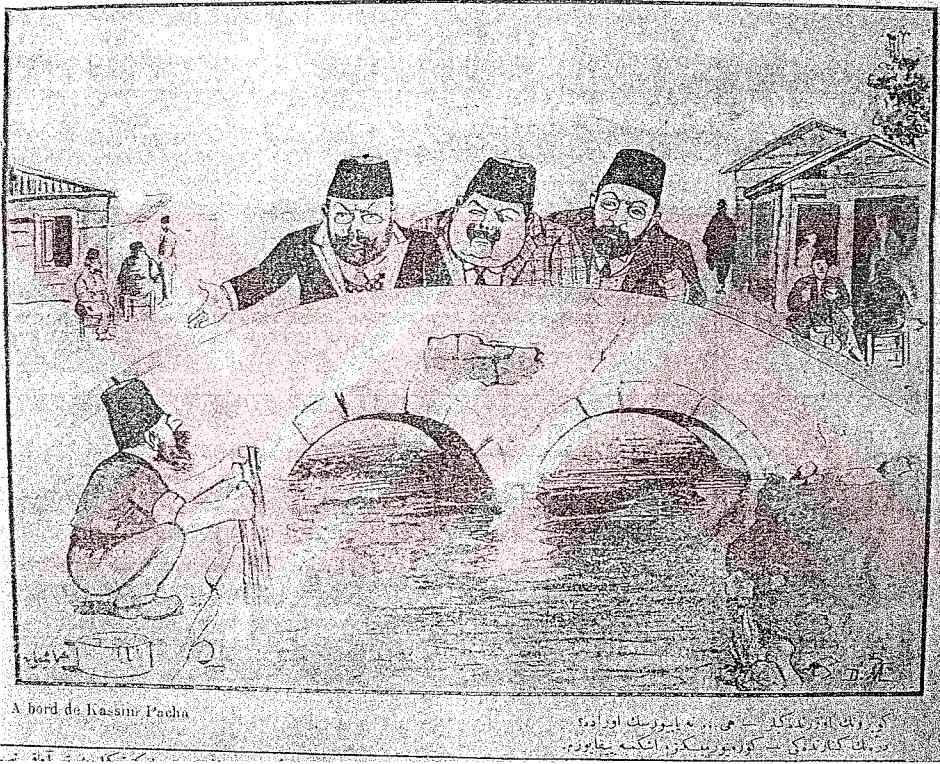
Resim Ek 2.29 Karagöz, 17 Ağustos 1329/30 Ağustos 1913, n. 551



ساجیواد — وای مناسبتیز قره کوز وای، بویه یرده تخلصیه ادارهسی اولورسی... او ادارهلر تهلکلی یرلرده، آدم بوغولان محالرده اولور.
قره کوز — مناسبتیز بن دگم، سنک. مقصد بوغولان آدمملری قورتارمق دگی... کورمورمیک بوراده یمنی قاسم باشاده آدم بوغولمق تهلکسی بویه چامورده دجا زیاددیر...

Hacivat: - Vay münasebetsiz Karagöz vay... Böyle yerde tahlisiyye idaresi olur mu? O idareler tehlikeli yerlerde, adam boğulan mahallerde olur.
Karagöz: - Münasebetsiz ben değilim, sensin. Maksat boğulanları kurtarmak değil mi? Görmüyor musun burada, yani Kasımpaşa'da adam boğulmak tehlikesi böyle çamurda daha ziyadedir...

Resim Ek 2.30 Karagöz, 21 Kasım 1329/4 Aralık 1913, n. 581



Köprünün üzerindeki: - Hey... Ne yapıyorsun orada?
 Derenin kenarındaki: - Görmüyor musunuz, işkembe yıkıyorum.

Resim Ek 2.31 Yeni Geveze, 2 Eylül 1327/15 Eylül 1911, n. 154

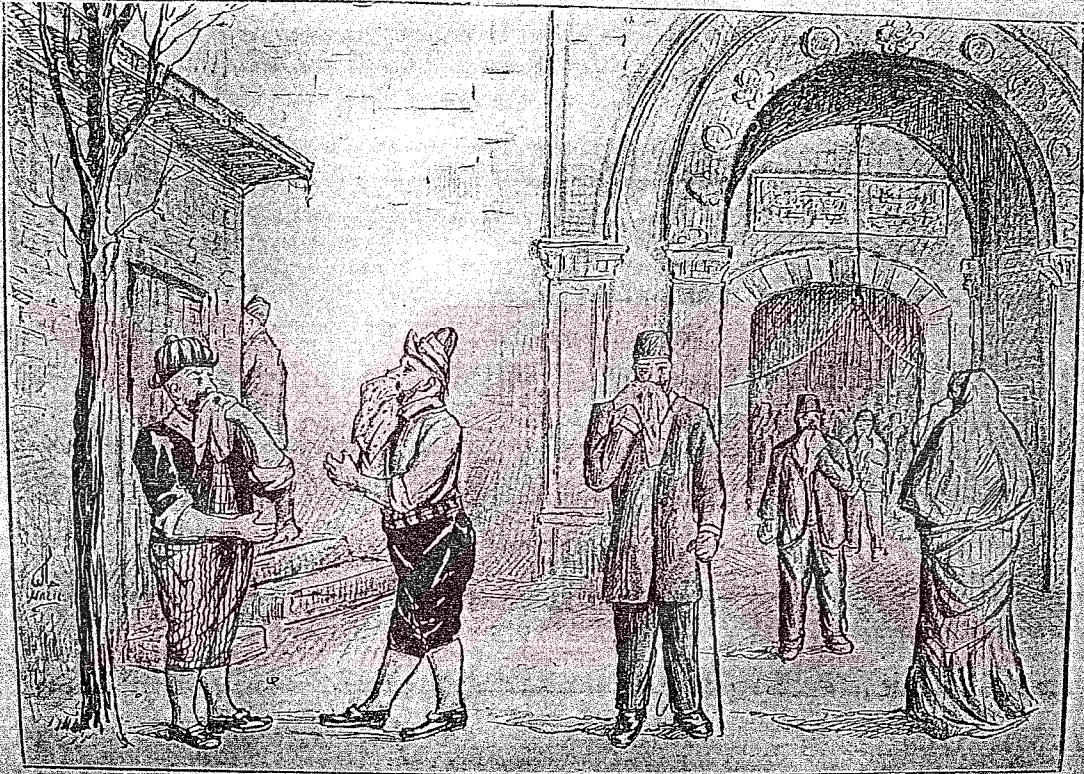


- Aman şu bir milyonu kaçırayım. Onu da sel götürecekt...

(Çuvalın üstünde: “Şehremaneti istikrazı”)

Resim Ek 2.32 Karagöz, 9 Haziran 1327/22 Haziran 1911, n. 203

چارشوی کبرک نور عثمانیه حولونی اوکلرده :

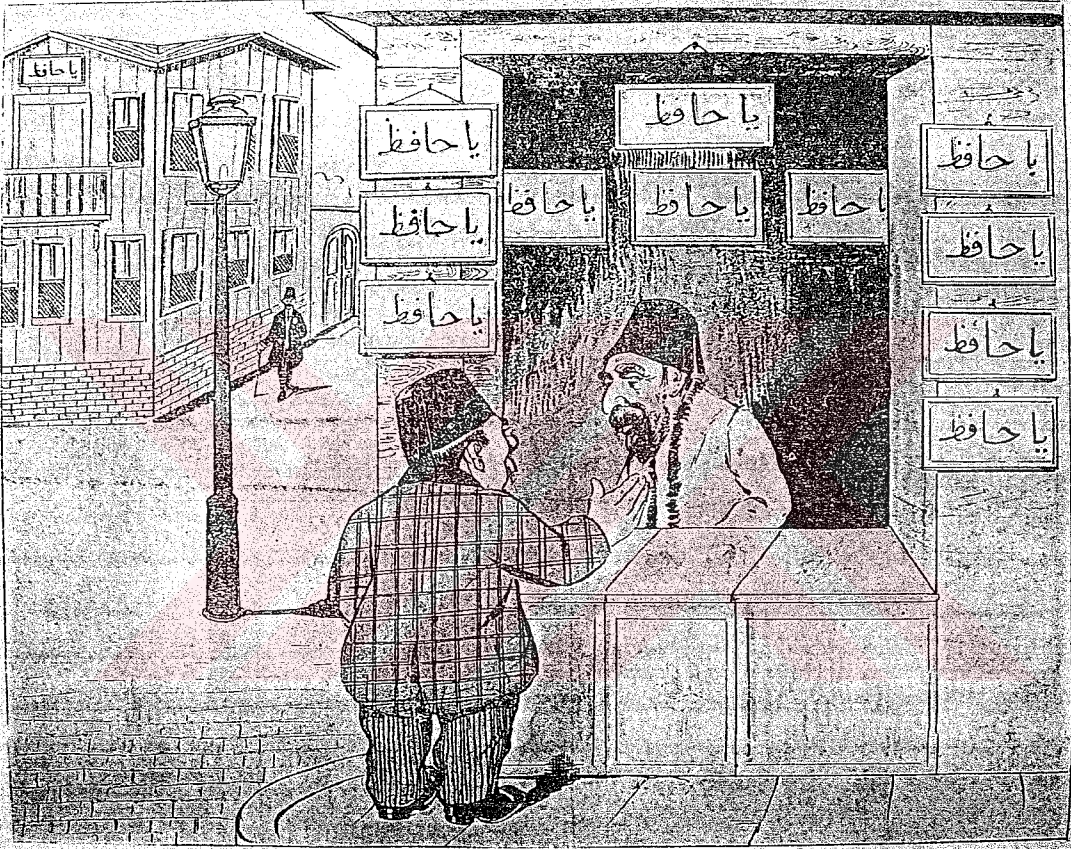


— کار اتمک ، چوق قازانمق ایتمک بوراده متدبیل صائول ...
 — آمان قره کور برار حیزلی بورو پرونک دیرکی قیرلادی
 — سیک بروک قیریلجهته اصل یرونلری قیرلمسی لازم کئلر بو عتقوت لمانه دومن قیروبده خلقتک چکدیکنی کورسدر اولمازی ؟

Çarşı-i Kebir'in Nur-u Osmaniye avlusu önlerinde:

- Gelir etmek, çok kazanmak isteyen burada mendil satsın.
- Aman Karagöz, biraz hızlı yürü. Burnumun direği kırıldı.
- Senin burnun kırılacağına asıl burunları kırılması lazım gelenler bu ufûnet limanına dümen kırıp da halkın çektiğini görseler olmaz mı?

Resim Ek 2.33 Karagöz, 24 Mart 1326/6 Nisan 1910, n. 181



Contre épidémie et incendie . . .

— كودده اولو جالری نه یایاچسک ؟

— قولرالمک، باتنیک مسئولی بولدیقی شوصورده شهرامانک تدابیر تنظیفیه واطفایه بنده شوصورته یاردم ایتک ایسته یورم.

(Levhaların üzerinde: “Ya Hâfız”)

- Geveze o levhaları ne yapacaksın?
- Koleranın, yangının müstevlî bulunduğu şu sırada Şehremaneti'nin tedbir-i tanzifiye ve itfaiyesine ben de şu suretle yardım etmek istiyorum.

Resim Ek 2.34 Yeni Geveze, 21 Temmuz 1327/3 Ağustos 1911, n. 138



— بومده مراق ایدہ جک ہوار حاجیواد . . . ایشعدکی شہرنامہ کی یوللردہ کی اناجلری کسور . . . ندہ یونلری دیکم . . . باغوردہ ،
کونشدہ آچارم . . . سبلی ہرالردہ قیارم . . . آیانلری راحت یوزی کورہ یان بیچارہ خلق هیچ اولمازہ براز راحت ایدرلر . . .

- Bunda merak edecek ne var Hacivat... İşitmedin mi, Şehremaneti yollardaki ağaçları kesiyor... Ben de bunları diktim. Yağmurda, güneşte açarım. Sisli havalarda kaparım. Ayakları rahat yüzü görmeyen biçare halk hiç olmazsa biraz rahat ederler...

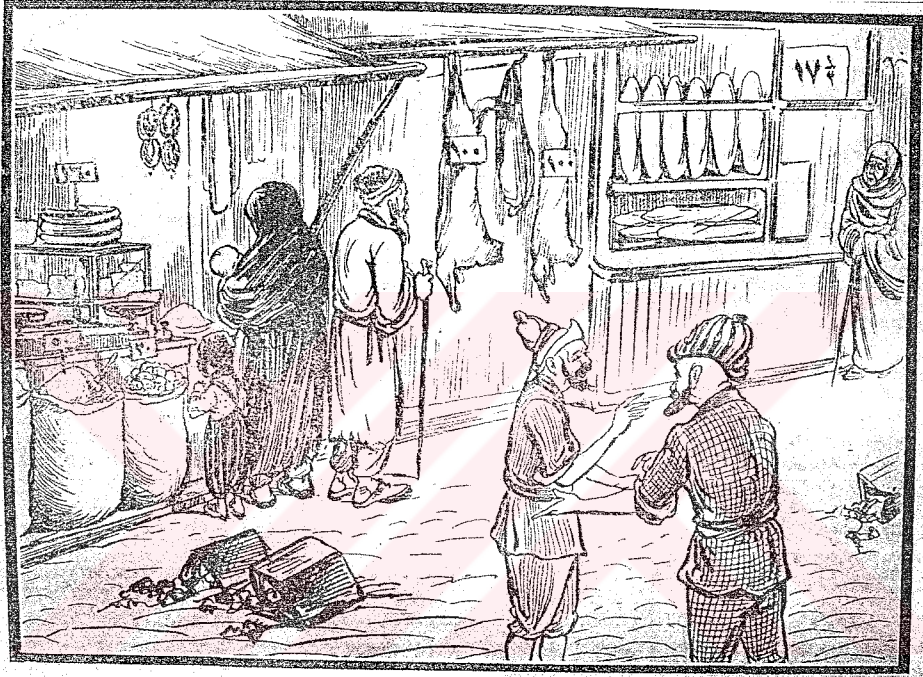
Resim Ek 2.35 Karagöz, 6 Mart 1325/19 Mart 1909, n. 176



قرد كوز - نه او ياهو، نه طوبى لاندېكر، غالبا يته ارزاق داشېله جاق
 حريقه ده لور - بوق قرد كوز غا، شهر امانك كومورنى بگه يوت نيزه مكدسه، الله كوشى كوزوب ايضاق ده االى
 دېك ده!

Karagöz: - Ne o yahu, ne toplandınız, galiba yine erzak dağıtılacak!
 Harikzedeler: - Yok Karagöz ağa, Şehremaneti'nin kömürünü bekleyip
 titremektense allahın güneşini görüp ısınmak daha iyi dedik de!

Resim Ek 2.36 Karagöz, 8 Aralık 1336/8 Aralık 1920, n.1329

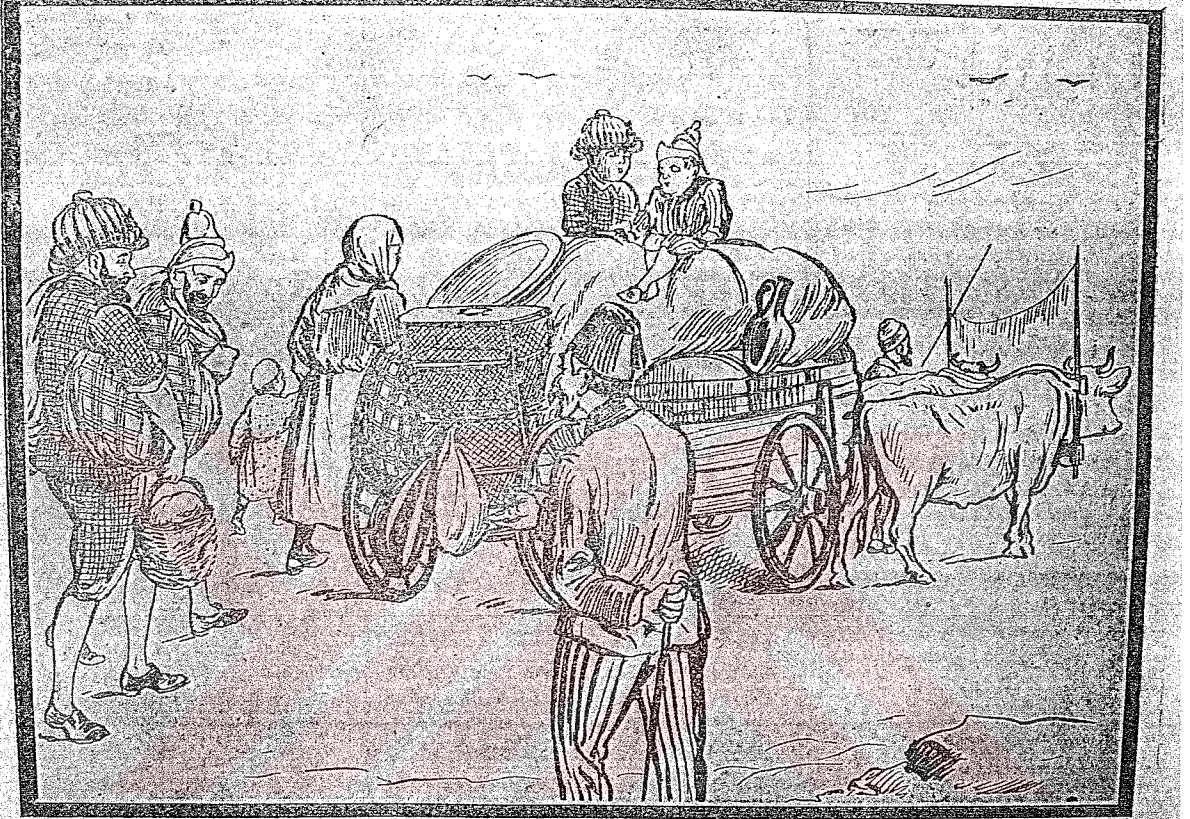


ساجیواد — بن بویه صالح کورمه دم امضا ایدلای ذیر دینز اتدن اکنه قدر فیرلادی ا
فرمکوز — بویه شیلرک صالح ایله علاقسی یوق ساجیواد، هر ممملکتده بر بلدییه، بر شهرمانتی واردور، بونلره اوراسی باقار، وائما زدهده بر کوسترمانک
امانت وار اما سنه مک اون ایکی آری ورکو طوبیلامه کیریر.

Hacivat: Ben böyle sulh görmedim, imza edildi der demez etten ekmeğe kadar fırladı!

Karagöz: - Böyle şeylerin sulh ile alakası yok Hacivat, her memlekette bir belediye, bir Şehremaneti vardır, bunlara orası bakar. Vakıa bizde de göstermelik Emanet var ama senenin on iki ayı var ki, toplamakla geçirir.

Resim Ek 2.37 Karagöz, 8 Ağustos 1339/8 Ağustos 1923, n. 1606



قومشو — اوغورل اولسون چليلر! دوروب دوروركن آنادولى به كوچ ايتمه سبب نه!
فرءكوز — نه اولاجاق حيزيم، بو شهراماتي استانبولده قالدېقه شئريندن بوئون شهر خاقي بوجاق بوجاق قاچاجاق!

Komşu: - Uğurlar olsun çelebiler! Durup dururken Anadolu'ya göç etmeye sebep ne?

Karagöz: - Ne olacak azizim, bu Şehremaneti İstanbul'da kaldıkça şerrinden bütün halkı kaçırarak!

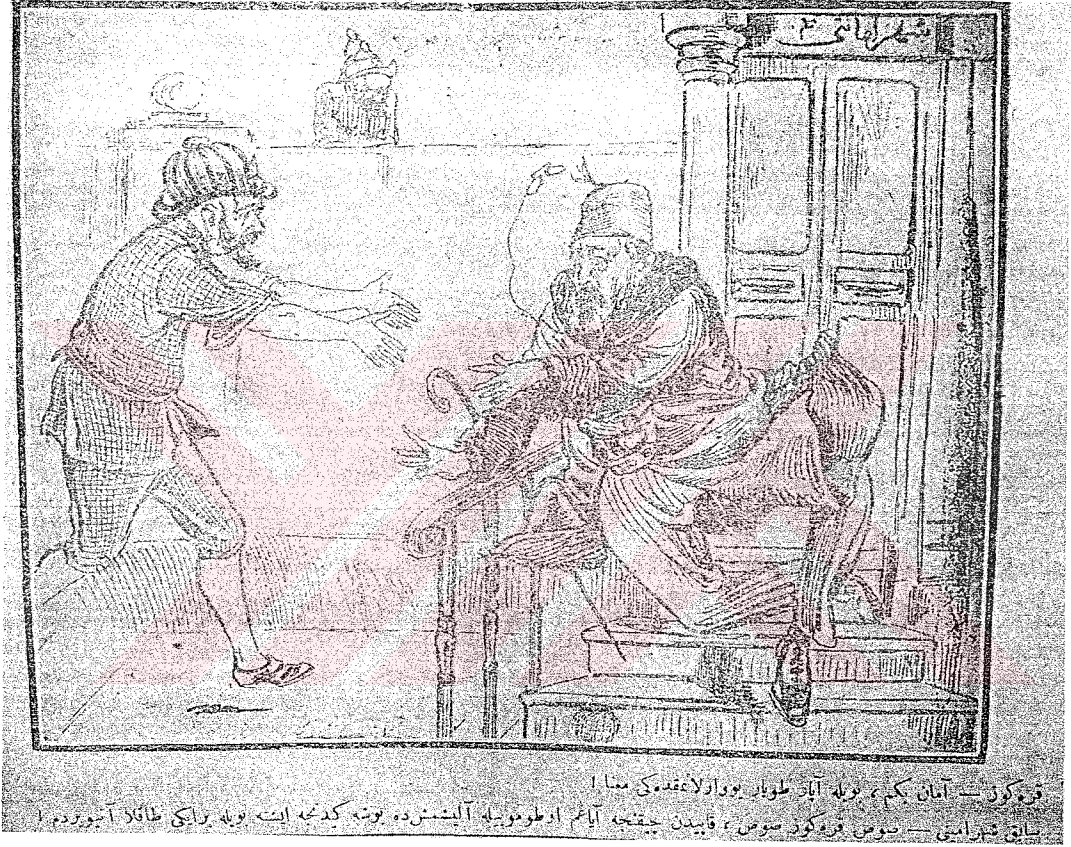
Resim Ek 2.38 Karagöz, 22 Ağustos 1339/22 Ağustos 1923, n. 1610



Şehremanetinin itfaiye otomobilleri

Karagöz: - İnsaf merhamet de mi kalktı yahu! Sarıyer cayır cayır yanıyor. Burada bize caka yapıp sokak sulayacağınıza ümmet-i Muhammed'in hânümanını ateşten kurtarsanıza!

Resim Ek 2.39 Karagöz, 29 Ağustos 1339/29 Ağustos 1923, n. 1612



Karagöz: - Aman beyim, böyle apar topar yuvarlanmaktaki mana..!

Sabık Şehremini: - Sus Karagöz sus! Kapıdan çıkınca ayağım otomobile alışmış da boşa gidince işte böyle bir, iki takla atıyordum.

Resim Ek 2.40 Karagöz, 8 Mart 1337/ 8 Mart 1921, n. 1458

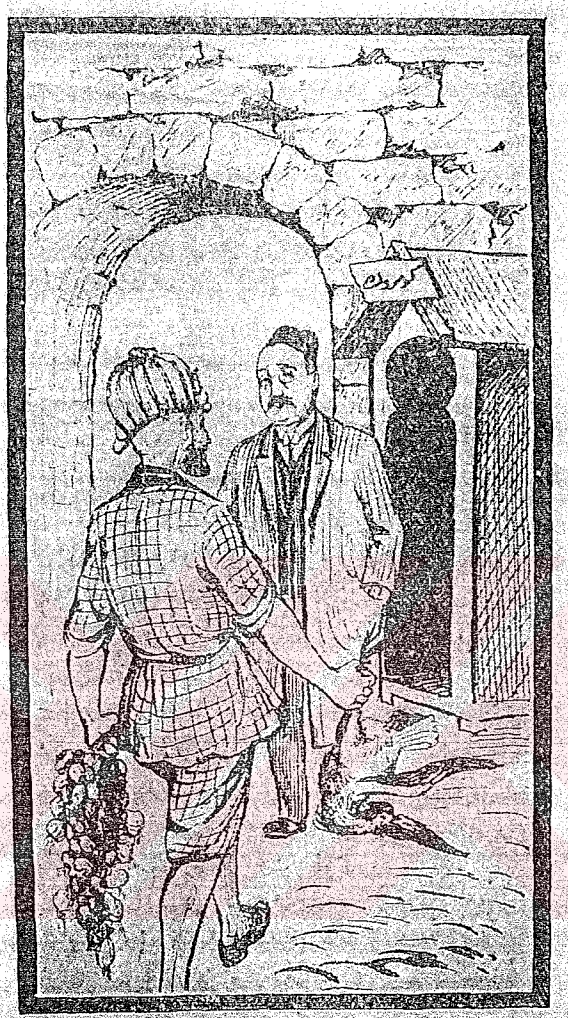


حاجواد — شهر دکل ، داغ باشی . بریاغور یاغدی می ایشنه بویله نخته اوستنده قارشیی به کچرز .
فره کوز — بازارسز کچدی که شکر ایشده جانوق یورو ! شهر امینی فنا باقیور ، کچدم نرکیمه دن ایکی باشه برر تحصیلدار قویار !

Hacivat: - Şehir değil, dağ başı. Bir yağmur yağdı mı işte böyle tahta üstünde karşıya geçeriz.

Karagöz: - Parasız geçtiğine şükret de çabuk yürü! Şehremini fena bakıyor, geçdim, biz geçmeden iki başına birer tahsildar koyar!

Resim Ek 2.41 Karagöz, 4 Ocak 1337/4 Ocak 1921, n. 1440



• اوقترووا، ويركيسى

والى بك — اللى كى طاروقله صووان ايجون ويركى
ويره چكك قره كوز چلى !
قره كوز — آما ياندك والى بك . انسانك كندى
باغندن ، باغچه — نىن آلدنى برمحصولنده ويركى آلدنى !
سك شومندخه الله اطمانك نوكوسى بوله بوله بورمردن
چقه حق غالبا !

“Oktrova” vergisi

Vali bey: - Elindeki tavukla soğan için vergi vereceksin Karagöz çelebi!

Karagöz: - Amma yaptın Vali Bey. İnsanın kendi bağından, bahçesinden aldığı bir mahsulden vergi alınır mı? Senin şu mezbaha ile itfaiyenin kokusu böyle burnumuzdan çıkacak galiba!

Resim Ek 2.42 Karagöz, 22 Mart 1340/22 Mart 1924, n. 1671



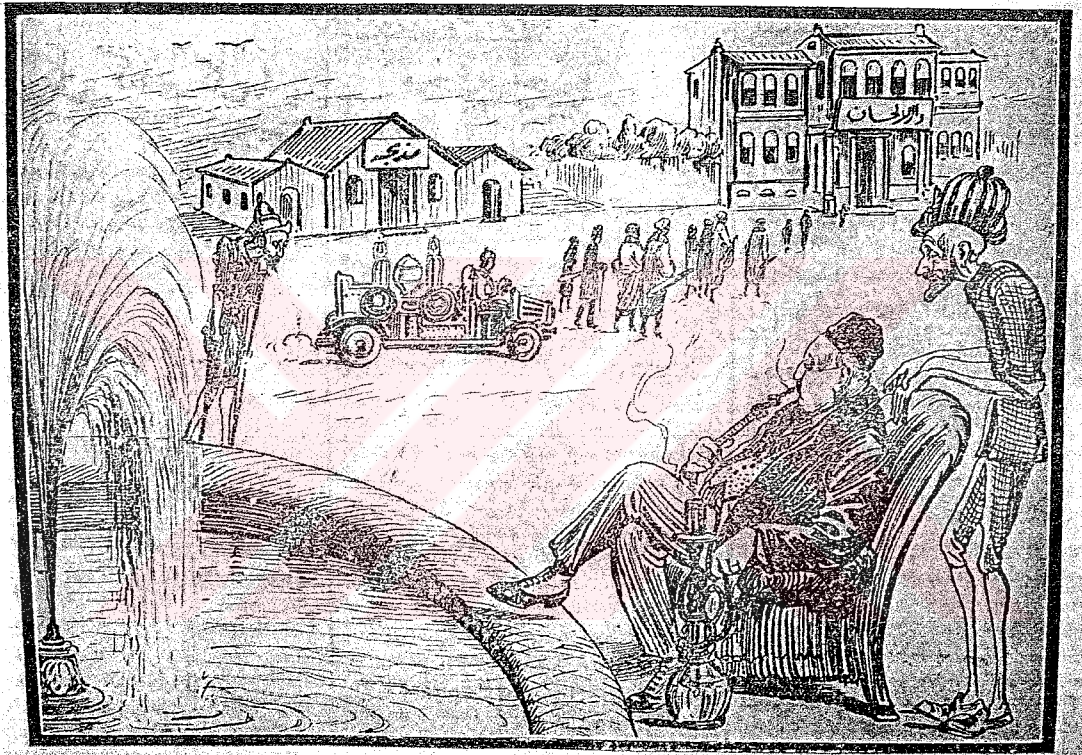
شهر امانتی مزبانه آهپور
 حاجیواد — بو آئی ایچنده قربانلر کسیلوب آچیله-قمش!
 قره کوز — آه نه اولور، شهر امانتی شوراده کندینی
 قربان ایته ده بزده قورتولساق!

Şehremaneti mezbaha açıyor

Hacivat: - Bu ay içinde kurbanlar kesilip açılacakmış!

Karagöz: - Ah ne olur, Şehremaneti şurada kendini kurban etse de biz de kurtulsak!

Resim Ek 2.43 Karagöz, 4 Temmuz 1339/4 Temmuz 1923, n. 1695



والى بك كى يرنده
قره كوز — آى والى عاليشان: سوزى آجرك، مزبى آجرك، اورناله، برفه اليتور صاجرك اما مالقندن ده بى بونه ايك دن ايلك چورده لاه!

Vali Bey'in keyfi yerinde

Karagöz: - Ey Vali Alişan! Havuzu açtın, mezbahayı açtın, ortalığa bir faaliyetir saçtın ama pahalılıktan da bizi böyle iğneden ipliğe çevirdin ha!

Resim Ek 2.44 Karagöz, 26 Mart 1340/26 Mart 1324, n. 1672



باب عالی جاده سی نه هالده !
 قره کوز — آه والی بك آه والی بك ، مذبحه
 براقوب برآزده شو مذبله باقه کا ؛ باب عالی جاده سی
 صالی بازارینه دوندی ! کچرکنده کورمیورمیک ! خوش
 مقام دولترینه اوغرا دیکر یوق یا !

Babîâli Caddesinin halleri

Karagöz: - Ah Vali Bey, ah Vali Bey, mezbahayı bırakıp biraz da şu mezbeleğe baksan! Babîali Caddesin Salı pazarına döndü! Geçerken de görmüyor musun? Hoş makam-ı devletlerine uğradığınız yok ya!

Resim Ek 2.45 Karagöz, 22 Eylül 1339/22 Eylül 1923, n. 1619



والى بكة افطاريه

قره كوز — بيوريكز والى بك افندي ، استانبوللىلر
بوياييز افطاريه بي سزه كوچ بلاك ايتديلر و كنديلري
متهكله ييل اوروجنه نيت ايله ديلر ا

Vali Bey'e iftariye

Karagöz: - Buyurunuz Vali beyefendi, İstanbullular bu naçiz iftariyeyi size güçbela tedarik ettiler ve kendileri himmetinizle yıl orucuna niyet ettiler.

Resim Ek 2.46 Karagöz, 9 Nisan 1340/9 Nisan 1924, n. 1676



— جام بوسل آرابه آز قالدی بیه دوشه جکیم ... بلدییه مأموری کوزمیوری ؟
 — اونلر بزی کوزمیورسه بزه اونلری کوزمیورن نه اوله جق که ...
 — بده اونلر بزی بیق غروش ایستورسک ! ؟ ...
 — البته بر باره بیه اکسک آلم
 — نمرقه کی جیفار ...
 — افندی سن نه سوبلیورسک اللهی سورسک اولی یازان بیه اونلیدی ...

- Canım bu nasıl araba, az kaldı yere düşecektim... Belediye memurları görmüyor mu?
- Onlar bizi görüyorsa biz de onları görüyoruz, ne olacak ki...
- Bir de utanmadan yedi buçuk kuruş istiyorsun?!
- Elbette bir para bile eksik almam.
- Tarifeni çıkar...
- Efendi, sen ne söylüyorsun, allahı seversen, onu yazan bile unuttu...



— آمان قره‌كۆزüm بونه قومشوبى كىديورسك .
 — خير نه قومشوبى . آرابه جيلرك برونى دوشورمك ايجون بلده چوشى آرايورم .
 — مکتبه اولسونلر .
 — ياهو بو مکتب كچهدهمى واره؟!
 — يوق اما بارىنكى درسلىرى مذاكره لازم دكلى ياه!!

- Aman Karagöz'üm bu ne, komşuya mı gidiyorsun?
- Hayır ne komşusu? Arabacıların burnunu düşürmek için belediye çavuşu arıyorum.
- Mektepte olmasınlar.
- Yahu bu mektep gece de mi var?!
- Yok ama yarınki dersleri müzakere lazım değil mi?!!

Resim Ek 2.48 Yeni Geveze, 24 Mayıs 1328/6 Haziran 1912, n. 190

استانبولده سلخانهلره حیوان نقلاتی



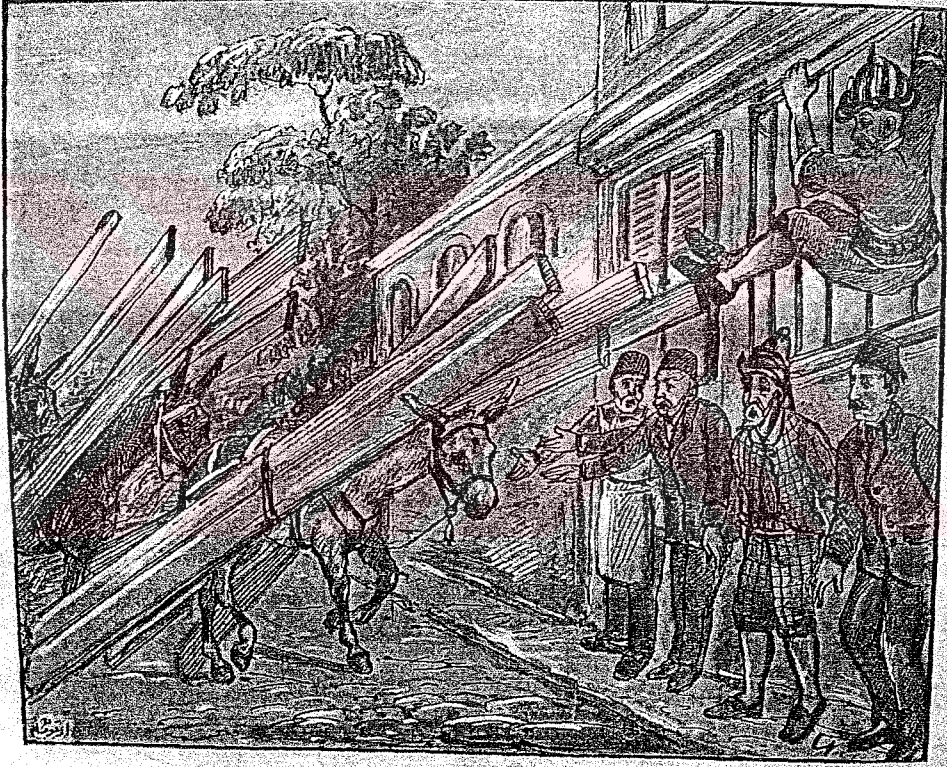
— ای... وارد... چکیل...
 — آمالک... نروده... چکیل...
 — فرا کفده... حیوان کدری بدلا... چکیل اورا...
 — آ... بر بلدی جاوشی بولم... سانه بر بارلشده برک دینه کیشلر... خوش... میدانه اوله... آله...
 ...

İstanbul'da salhanelere hayvan nakliyatı

- Hey... Varda... Çekil be...
- Amanin... Nereye kaçayım... Her tarafı kaplamışlar... Bir boynuzda hapi yutacağım... Bizim bildiğimiz bunları gece nakil ederler...
- Karanlıkta hayvan gider mi budala, çekil oradan...
- Ay.. Bir belediye çavuşu bulsam... Sanki yer yarılmış da yerin dibine girmişler... Hoş.. Meydanda olsalar da aldırılmazlar ya...

Resim Ek 2.49 Karagöz, 17 Eylül 1325/30 Eylül 1909, n. 125

| سۆڤە قىلمىز مۇنداق ئىشنىڭ ئىچىدە |



— يامو... بو نە ئىش... بارى بەدىيە نىظامنامىسىدە سارâhat اولسا...
 رەڭگۈز — تەلىق ئىدىلىمىچە سارâhat نەيە پاراز؟ سۆزدە ئىككى بىر يىغىم دىلان بولمىدە كەندىكىزى ئوردۇنىڭ بولسا بەدىيە چاۋىشى بىكسە كىرۋاي خەلىق.

- Yahu bu ne iş... Bari belediye nizamnamesinde sarâhat olsa...
 Karagöz: - Tatbik edilmeyince sarâhat neye yarar? Siz de benim gibi birer pencere filan bulun da kendinizi kurtarın. Yoksa belediye çavuşu beklerseniz vay halinize...

Resim Ek 2.50 Karagöz, 25 Haziran 1325/8 Temmuz 1909, n. 99



Sokaklarda gidip gelinecek tarafları gösteren levhalar yazıldıktan sonra:

- Hey, bana bak! Görmüyor musun, sürüye katılsana!

Karagöz: - Yahu bırak, peynir, yağ alacağım.

- Ben öyle şey bilmem. Git dolaş, hangi sokaktan sol tarafa geçilirse, oralandan döner, bu tarafa geçer gelirsin.

Karagöz: - Demek karşıdan karşıya geçmek için sabahtan akşama kadar sokak sokak dolaşacağız, öyle mi?

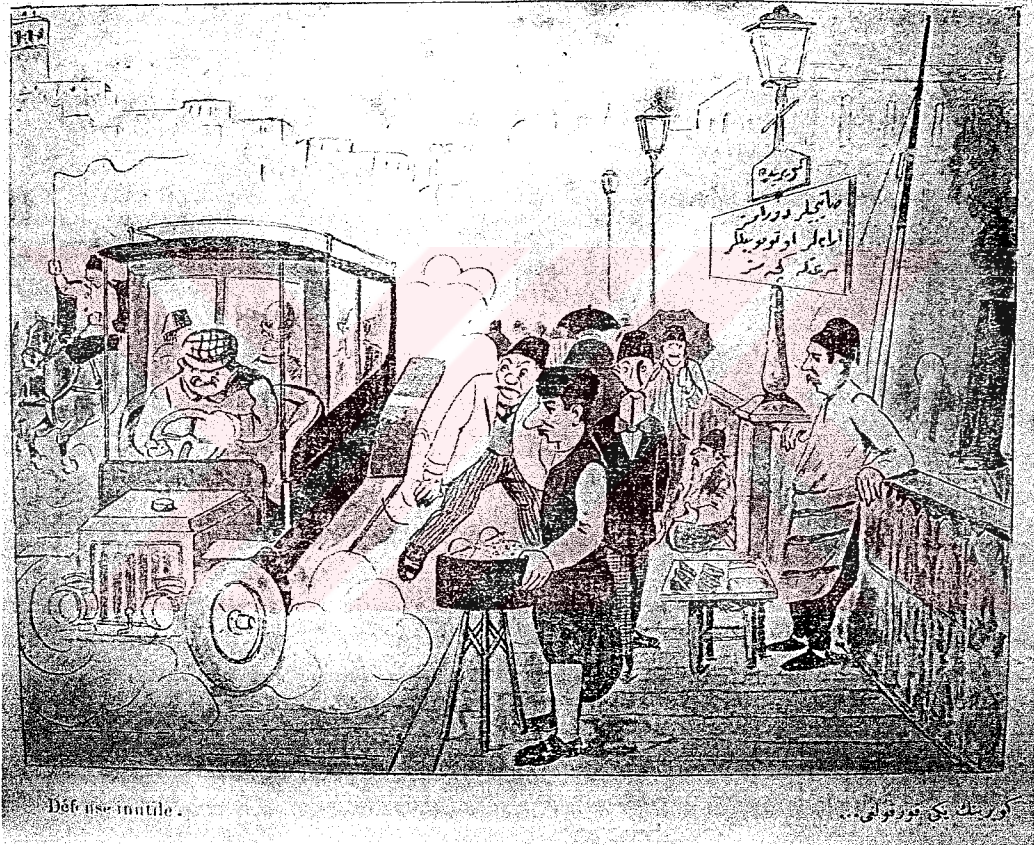


قره گۆز — افندی، دیواردە او قومادکی، قومانیه یولچیلری بره توکورمکدن منع ایتمیش!
— ای آما بن یولچی دگم که قومانیه نکه مفتشییم.

Karagöz: - Efendi, duvarda okumadınız mı, kumpanya yolcuları yere tükürmekten men etmiş!

- İyi ama ben yolcu değilim ki, kumpanya müfettişiyim..

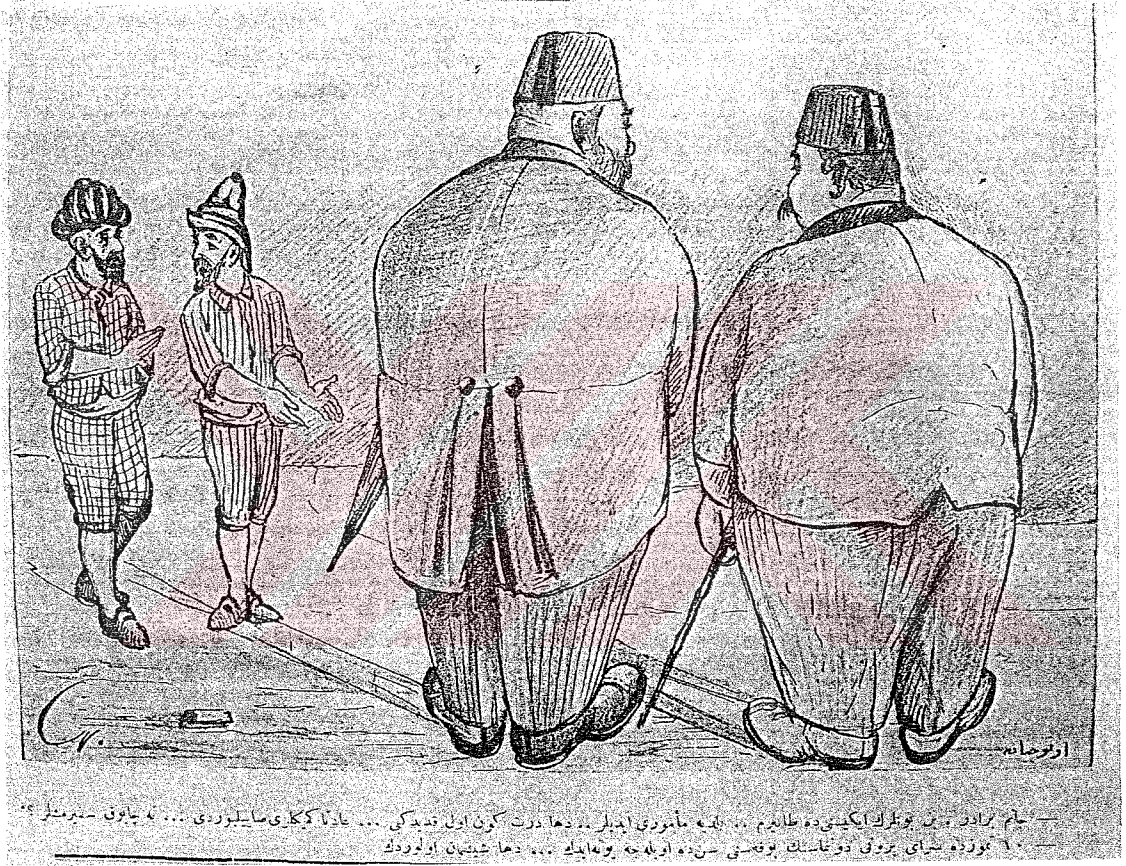
Resim Ek 2.52 Karagöz, 10 Kasım 1336/10 Kasım 1920, n. 1321



(Levhada:) Köprülerde, satıcılar duramaz, arabalar, otomobiller süratle geçemez.

Köprünün iki korkuluğu

Resim Ek 2.53 Yeni Geveze, 14 Temmuz 1327/27 Temmuz 1911, n. 137

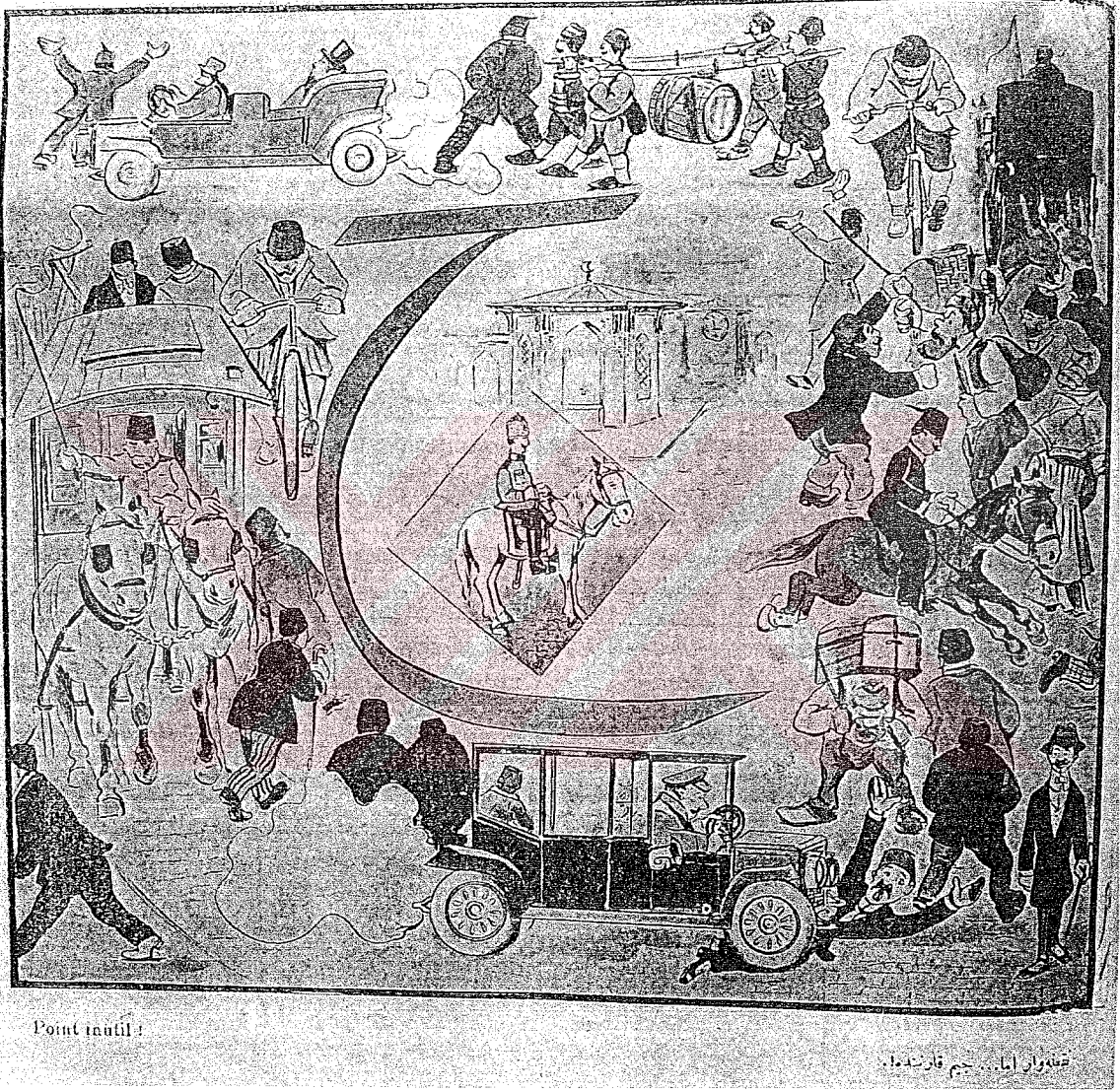


- Canım birader. Ben bunların ikisini de tanıyorum. Belediye memurları idiler... Daha dört gün evvel kadid gibi... Adeta kemikleri sayılıyordu... Ne çabuk semirmişler?
- 10 Temmuz'da Sarayburnu donanmasının büfesini sen de öylece yutaydın.. Daha şişman olurdun.

Resim Ek 2.54 Karagöz, 16 Temmuz 1325/29 Temmuz 1909, n. 105



Resim Ek 2.55 Dertli ile Garip, 18 Ağustos 1326/1 Temmuz 1910, n.4



Nokta var ama... Cim karnında

Resim Ek 2.56 Yeni Geveze, 30 Mayıs 1325/12 Haziran 1911, n. 127

La reforme de la police

آه شو صابله تشكىلاتى نه اوله جى؟



On vient de commettre un assassinat au coin, venez vite.
— Laissez moi donc tranquille j'ai bien d'autres soucis plus importants.

— شوراده آدم وورلدى، جاني قاچيور؟
— راق اللهى سور، سىك هر كىك دودى كندى.
— نيشور!

Ah şu zaptiye teşkilatı ne olacak?

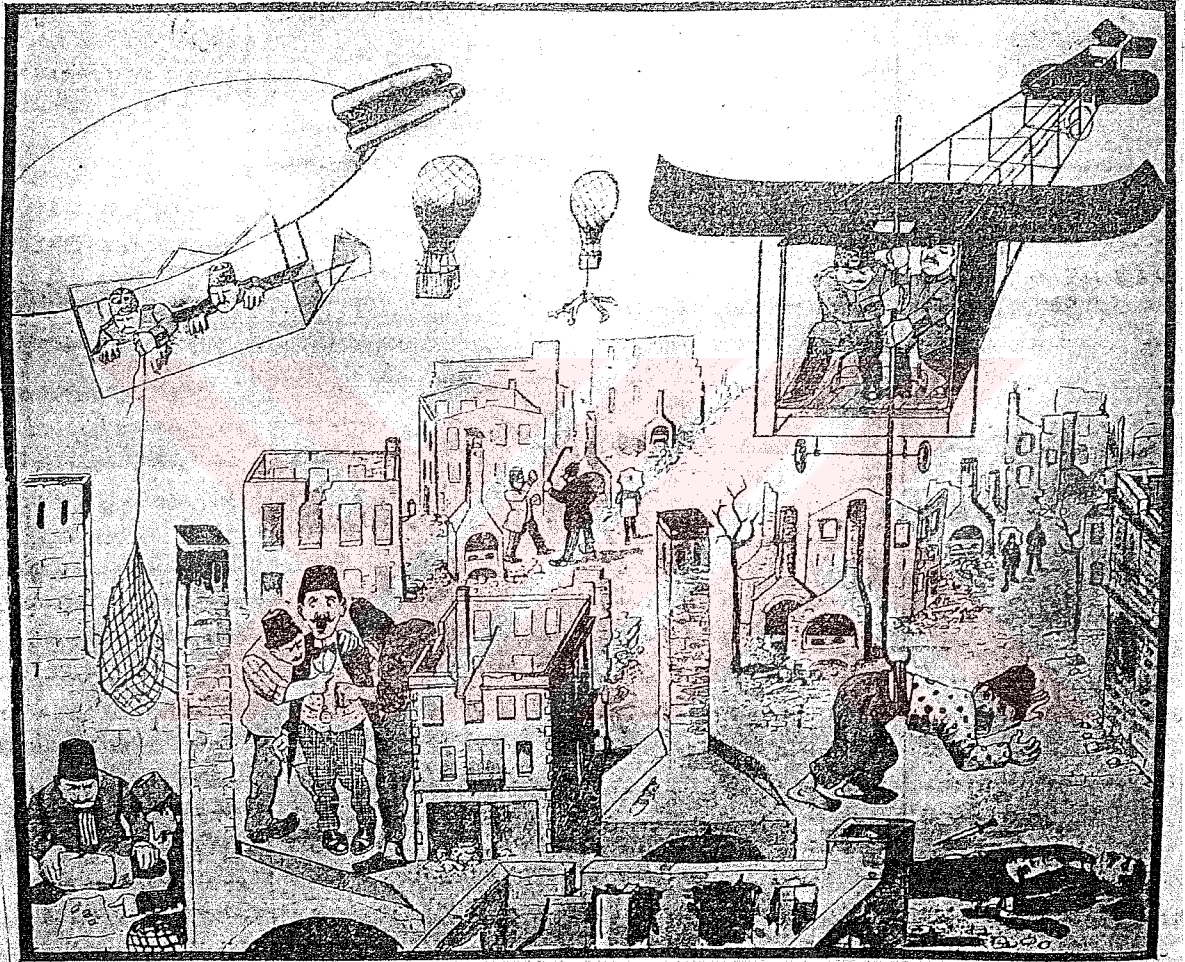
- Şurada adam vuruldu. Cani kaçıyor?!
- Bırak allahını seversen, herkesin derdi kendine yetiyor.

Resim Ek 2.57 Cem, 30 Nisan 1327/13 Mayıs 1911, n. 26



Komiser: - Polis efendi! Bu herifi tutabileceğini ümit ediyor musun?
 Polis: - Tevkif olunsun da tutmak kolaydır.

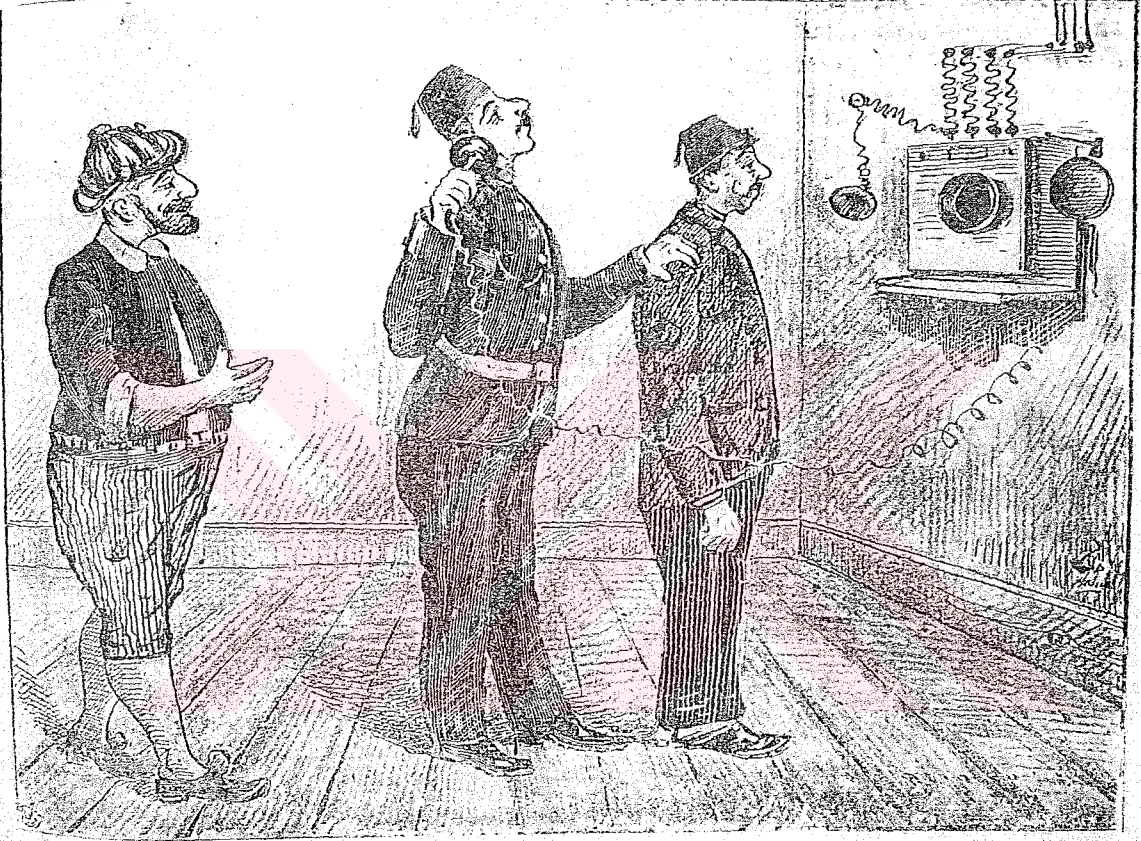
Resim Ek 2.58 Kalem, 7 Kasım 1324/20 Kasım 1908, n. 12



افسرای حریق مجلده انرا دردی ...

Aksaray harîk mahalinde üsâra der-desti

Resim Ek 2.59 Yeni Geveze, 10 Kasım 1327/23 Kasım 1911, n. 156 (atış-dergi no.)



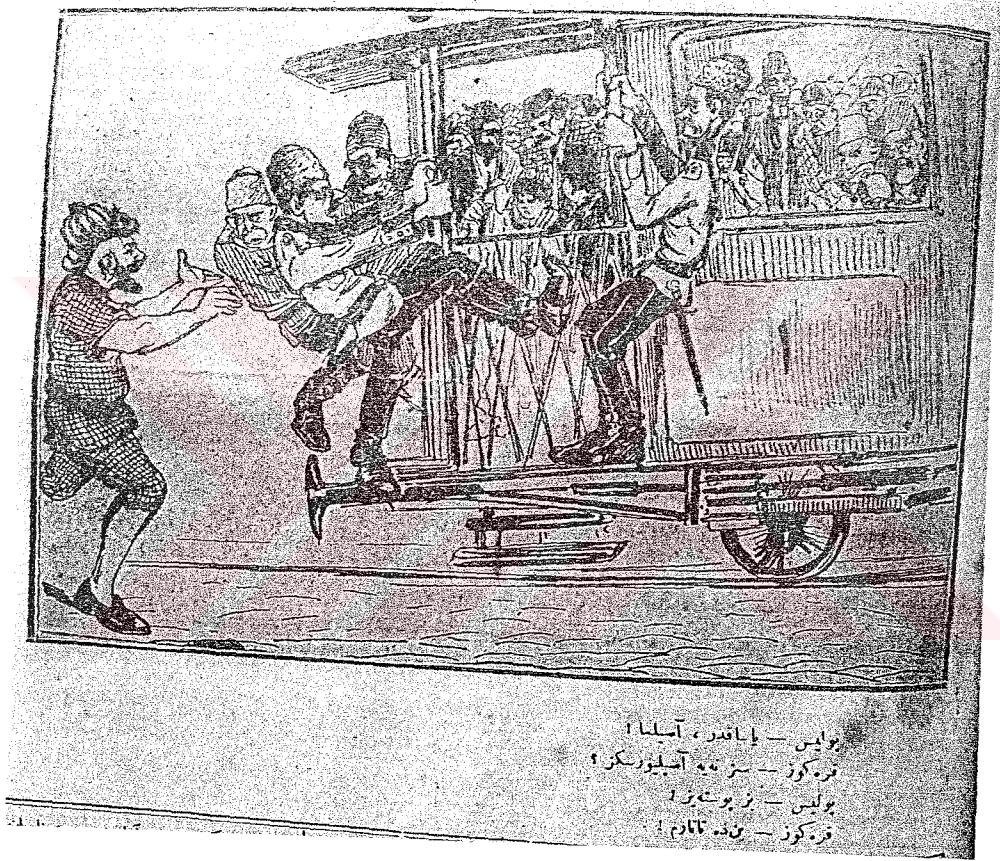
مرکز - یانکسیجی طو تولدی! . . .
 پولیس - اوت افتم! ایسته بوراده یانکیز! . . .
 قره کوز - وای جسته به! ترقیات ضابطه مک واسیل اولدی مرتبه حیرت! . . . دتک هم ایشیدن . هم ده کورن تلفون ایجاده
 ایدلش ها! . . .

Merkez: - Yankesici tutuldu mu?

Polis: - Evet efendim! İşte burada, bakınız!

Karagöz: - Vay canına! Türkiyat-ı zabitanın vasıl olduğu mertebeye hayret! Demek hem işiten hem de gören telefon icad edilmiş ha!...

Resim Ek 2.60 Karagöz, 24 Kasım 1326/7 Aralık 1910, n. 256



Polis: - Yasaktır, asılma!
 Karagöz: - Siz neye asılıyorsunuz?
 Polis: - Biz postayız.
 Karagöz: - Ben de Tatar'ım.

Resim Ek 2.61 Karagöz, 4 Eylül 1334/4 Eylül 1918 n. 1098



Belediyeler herkesin ağzını kapamak için sokakları sık sık süpürmekten başka çare bulamıyorlar.

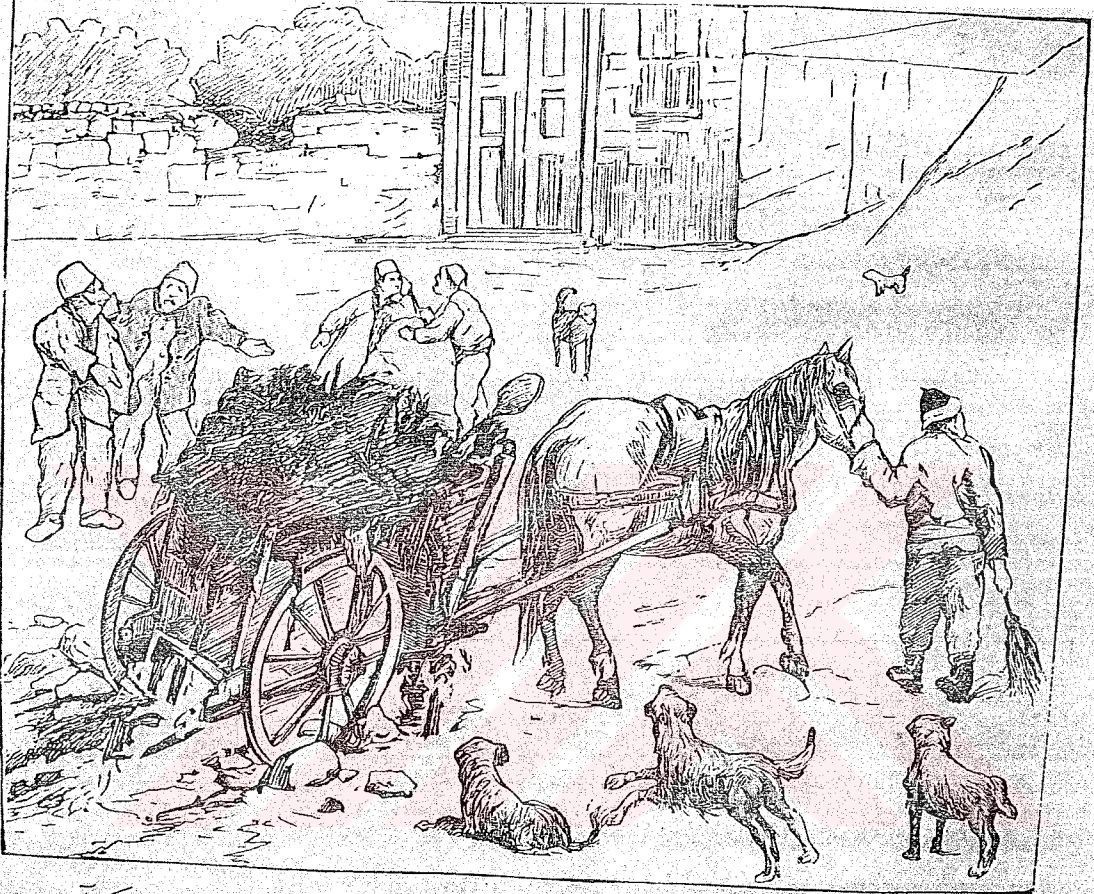
Resim Ek 2.62 Kalem, 15 Nisan 1326/28 Nisan 1910, n. 84



فر. كوز - شهر امامتلك نطافت آراباسی... كودنلر الله ایچون سويلسين... خصوصيله شيندى اوززلرينه « نطافت اراباسی »
سوزى ده يازديلر... لکين بو آراباده اوسوزى كوزه ميوزم .
آراباسی - اوزريت بىلك آقه آقه شيلدى اقدم ! ...

Karagöz: - Şehremanetinin nezafet arabası... Görenler Allah için söylesin..
Hususuyla şimdi üzerlerine nezafet arabası sözünü de yazdılar.. Lakin bu
arabada o sözü göremiyorum..
Arabacı: - Üzerine pislik aka aka silindi efendim.

Resim Ek 2.63 Karagöz, 31 Ağustos 1329/13 Eylül 1913, n. 550



تنظیفات عربلریک شهرمن اسواقک تطهیرینه خدمت ایندیکنه سزده اینانورسکر آ...

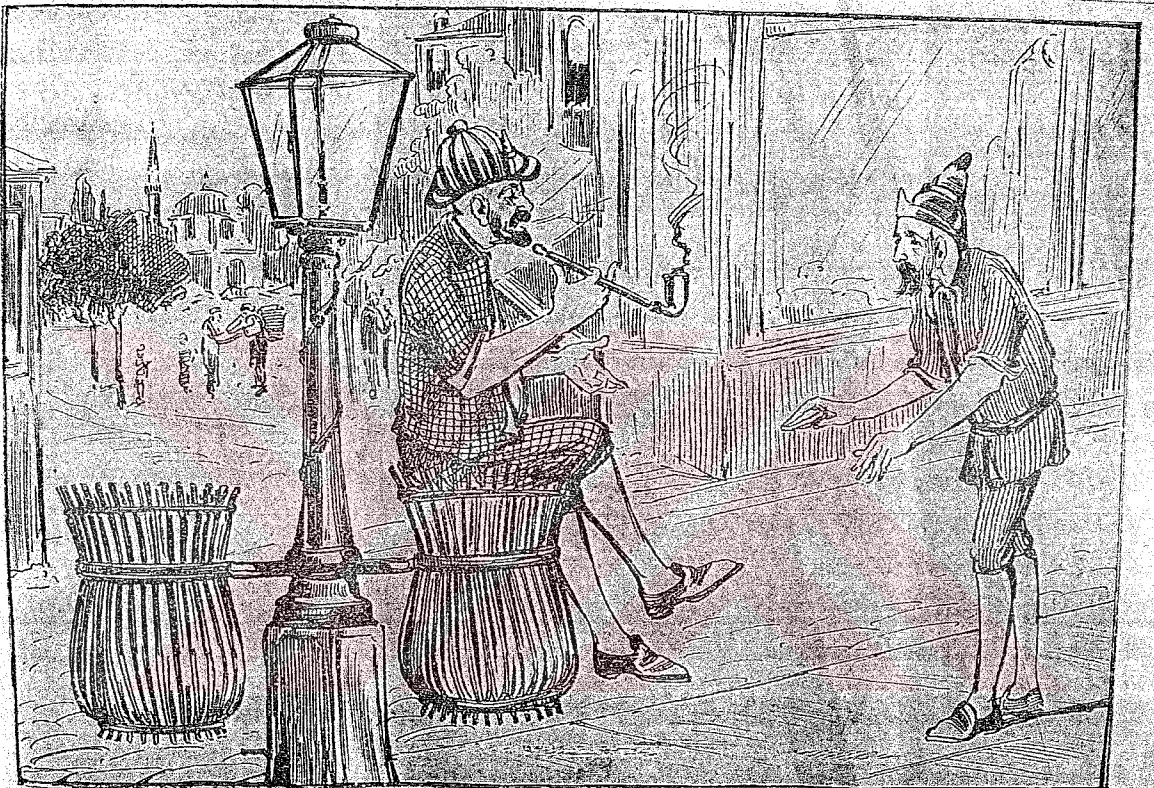
Tanzîfât arabalarının şehrimiz esvâkının tâthirine hizmet ettiğine siz de inanıyorsunuz a...

Resim Ek. 2.64 Dalkavuk, 20 Eylül 1324/3 Ekim 1908, n. 4



Tenkihâta mı hizmet ediyoruz, tanzîfâta mı?

Resim Ek 2.65 Boşboğaz, 28 Ağustos 1324/10 Eylül 1908, n. 10



حاجیوا - امان قره گۆز، اورایا نیه چیقوب اوطورموشک...
 قره گۆز - نیه اوطورموشم... شهر امانی محومه مخصوص اسکملر ایه حقدی، ایشته یامیش... برآز راحتسز امانه ایسه...
 حاجیوا - آیل، اوئل اسکمله دکل، سوپوروشو قوطوبی...
 قره گۆز - نه سله م، بن اوطوراجی بریزه محتاجم ده بورای قیایطن ایدوردم...

Hacivat: - Aman Karagöz, oraya neye çıkıp oturmuşsun?

Karagöz: - Neye oturmuşum... Şehremaneti umuma mahsus iskemleler yapacaktı, işte yapmış. Biraz rahatsız ama neyse...

Hacivat: - Ayol, onlar iskemle değil, süprüntü kutusu.

Karagöz: - Ne yapalım, ben oturacak bir yere muhtacım da burasını kanepa zannediyordum...



Hacivat: - Aman Karagöz, yine ne yapıyorsun?..

Karagöz: - Lüzumsuz kağıtları çavuşun ağzına sokuyorum...

Hacivat: - Tuhaf şey! Böyle bir harekette bulunmak için sebep ne?

Karagöz: - Sebeup gayet basit!.. Bazı fenerlerde öteberi atacak sepet var, bazılarında yok... Ben de elimdeki kağıtları yere atmamak için çavuşun ağzına sokuyorum...

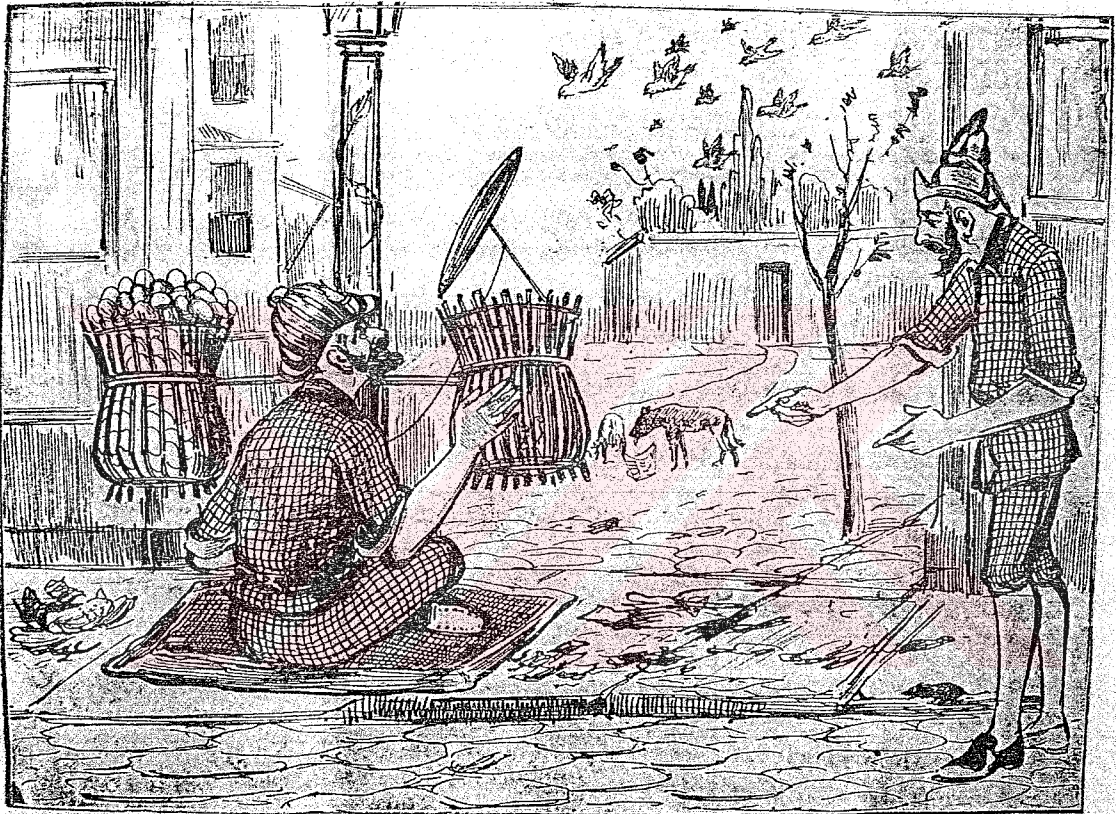
Resim Ek 2.67 Karagöz, 15 Mart 1330/28 Mart 1914, n. 605



حاجیواد — نه یایورسک قره کوز، اونلر کاغذ و سائر سوپروتی قویق ایچون شهر امانی طرفدن پاییلشدر، هیچ اونلرک ایچنده سیزه وات صانیلمی؟
قره کوز — اولک اولدینی بنده بیلورم. لکن هیچ کیمه نلک بوکا برنی آندی یوق حبسی ترتیز طور ییورلر؛ کاغذلر، سوپروتی یانه برلر ده... باری بوش طودا حققرینه بن ایچنده سیزه صانیلم دیدیم، قنای؟..

Hacivat: - Ne yapıyorsun Karagöz? Onlar kağıt vesair süprüntüye koymak için Şehremaneti tarafından yapılmıştır. Hiç onların içinde sebzevat satılır mı?
Karagöz: - Onun öyle olduğunu ben de biliyorum. Lakin hiç kimsenin buna bir şey attığı yok, hepsi tertemiz duruyorlar, kağıtlar, süprüntüler yine yerlerde... Bari boş duracaklarına ben içinde sebze satayım dedim, fena mı?

Resim Ek 2.68 Karagöz, 9 Nisan 1330/22 Nisan 1914, n. 612



قره گۆز — حاجیولاند بن بوی اولجه چوق شیلره بکزه ندی ایدم اما ء شمدی و حاستعمالی بولدم. یونکیه ثابت ای قوش طووشله جق!...

Karagöz: - Hacivat, ben bunu evvelce çok şeylere benzetti idim ama şimdi vech-i isti'mâlini buldum. Bununla gayet iyi kuş tutulacak!...

Resim Ek 2.69 Karagöz, 30 Nisan 1330/13 Mayıs 1914, n. 618

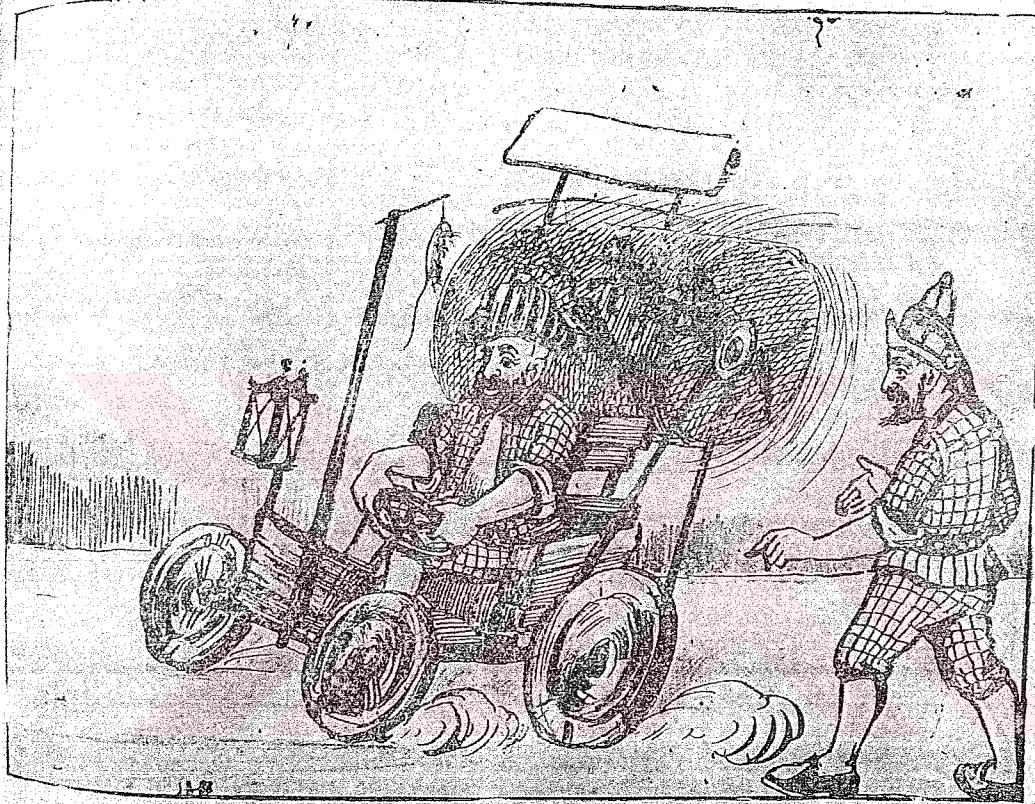


حاجیواد — آمان قره کوز، بوشیق بک سوقاقی سوپوروخی فرچه سنک اتندنه نیاییور ؟
قره کوز — هاه هاه، اونی بربر دکانلرندکی دوزلی فرچه، ظن ایتشدده صاحیلرینی دوزلتمکک صاواشیور !...

Hacivat: - Aman Karagöz, bu şık bey sokak süprüntü fırçasının altında ne yapıyor?
Karagöz: - Hah hah hah!... Onu berber dükkanlarındaki dönerli fırça zannetmiş de saçlarını düzeltmeye savaşıyor...

Resim Ek 2.70 Karagöz, 31 Temmuz 1329/13 Ağustos 1913, n. 544

قره كوزك اختراعاسىدىن .

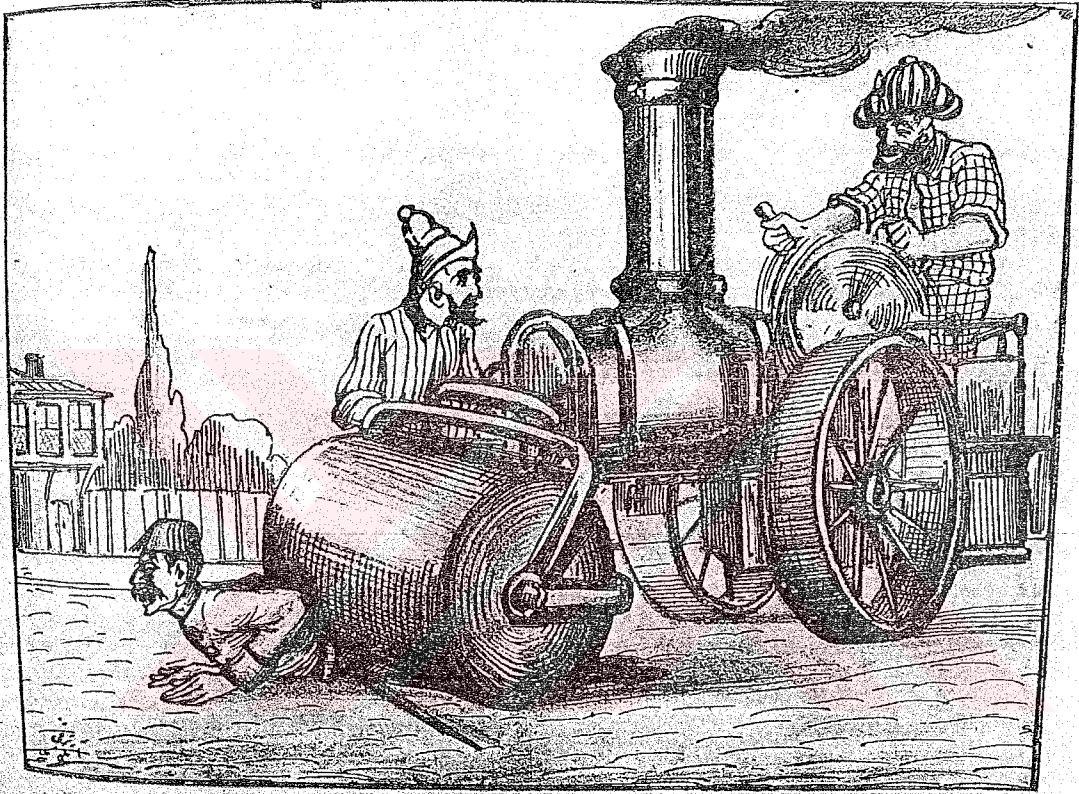


حاجىۋاد — بۇنە قرەكوز؟
قرەكوز — نە اولاجق؟ كەدلىك ھېچ بىر فائىدەلىرى اولدىنىدىن بىخ ابلە طوبىلاسلەحقلىرىنى ايشىتىم دە اونلارك فائىدەلىرىنى كۆرىمك راجى.
يوللەر اوتوموبىل ايجاد ايتىم ، كۆرى فارە . قوۋە مھرەسى كدى . . . حاجىۋاد : كىمەچكى يول دىۋان يولى اولدىدىن سوكرام . . .

Hacivat: - Bu ne Karagöz?

Karagöz: - Ne olacak? Kedilerin hiç bir faideleri olmadığından hacetle toplanılacaklarını işittim de onların faidelerini göstermek için böyle bir otomobil icad ettim. Kumru, fare... Kuvve-i mahrekesi kedi... Hacivat; gideceği yol divan yolu olduktan sonra...

Resim Ek 2.71 Karagöz, 24 Ağustos 1327/6 Eylül 1911, n. 335



— امان قره كوز! سن سوقاقلرى تميزلەميور، آدم چيگنەيورسك...
 — حاجىواد! سن شمدى طور. اولايلىق مامورلارنى تميزلەمەدە، سوكرە سوقاقلره قالسون!

- Aman Karagöz, sen sokakları temizlemiyor, adam çiğniyorsun...
- Hacivat, sen şimdi dur... Evvela belediye memurlarını temizleyeyim de sonra sokaklar kalsun...

Resim Ek 2.72 Karagöz, 21 Mayıs 1328/3 Haziran 1912, n. 412

قاضی کونینده بر غریبه تنظیفات (۱) :

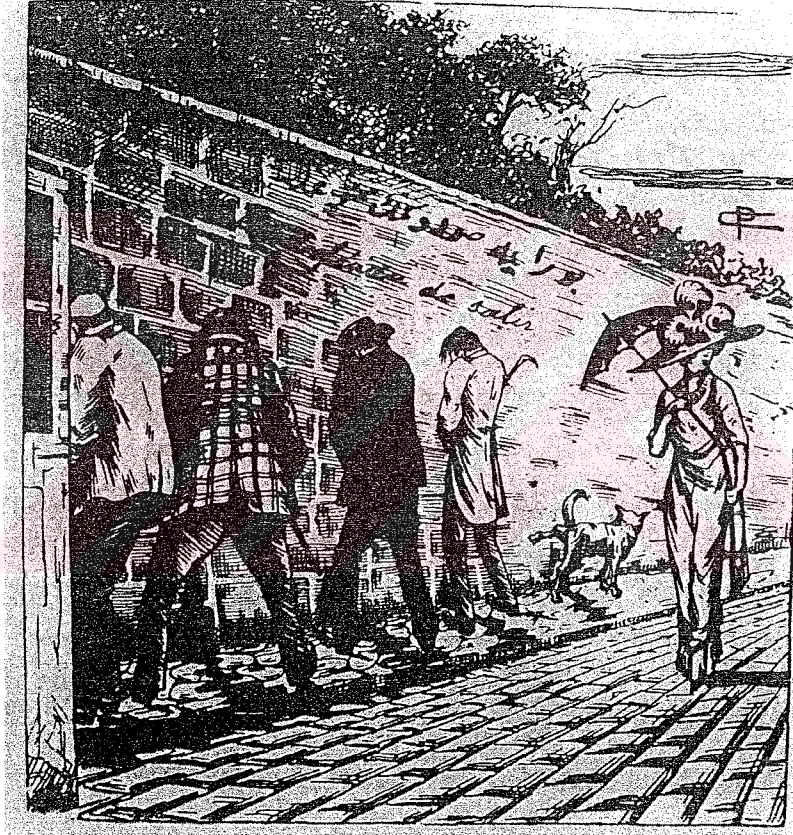


— آ اؤغلم! حاضر دکنر کنارنه قدر کاشیک . بویوروشلاری نیون دکنره دؤکورسک! ...
— نه باییم قره کوز بابا! . . . بکا امر بولیه . . . اوزون جاپره قدر کوتوره جکم . هم نی لافطونه . کونده انحق ایکی سفر بایه یلوروم .

Kadıköy'de bir garibe tenzifat (!)

- A oğlum! Hazır deniz kenarına kadar gelmişsin. Bu süprüntüleri niçin denize dökmüyorsun?
- Ne yapayım Karagöz baba! Bana emir böyle... Uzun Çayır'a kadar götüreceğim. Hem beni lafa tutma. Günde ancak iki sefer yapabiliyorum.

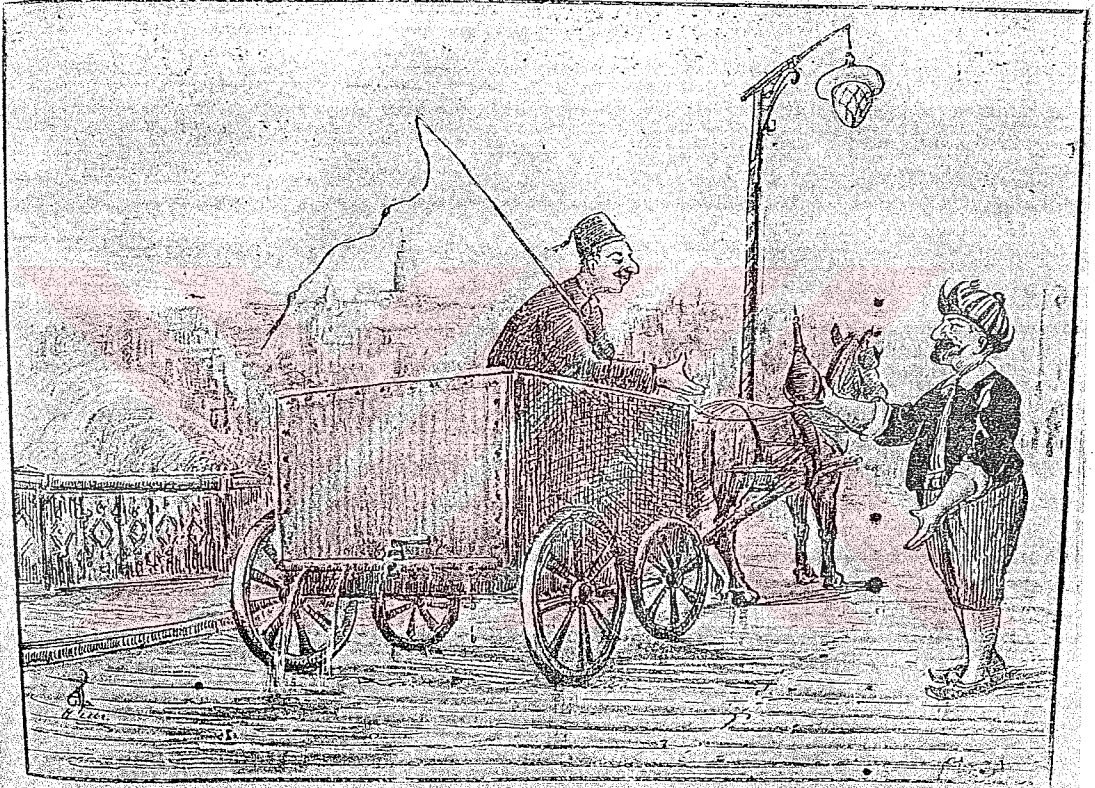
Resim Ek 2.73 Karagöz, 23 Haziran 1327/6 Temmuz 1911, n. 207



Buraya su dökme yasaktır.

Resim Ek 2.74 Yeniçeri, 19 Aralık 1327/1 Ocak 1912, n. 4

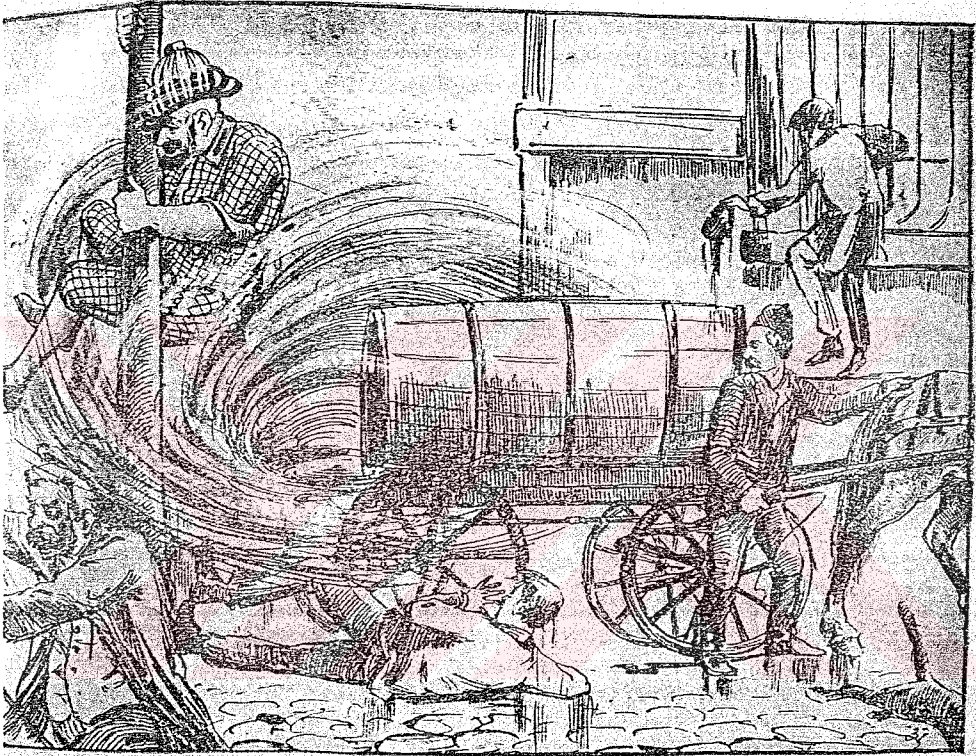
اجرا آت اماندن کوبیده عملیه اسقانیه



— اوغم! . . . بوله دامله دامله دو آقه جق اولدقدن سکره آرابه . . . بار کیره نه حاجت ؟ آل شو کلابدان . . . بواش بواش هم کورم
سر پرسک . . .

Oğlum, böyle damla damla su akıtacak olduktan sonra arabaya bargire ne hacet? Al şu gülabdanı. Yavaş yavaş hem gezer hem serpersin.

Resim 2.75 Karagöz, 30 Ağustos 1326/12 Eylül 1910, n. 228



قره کوز — آمان بوغولوروز!...
 بلدییه آرابه جیبی — نه یاپالیم، سولامایز شکایت ایدرسکیز، سولادوز باغیردسکیز...
 قره کوز — بوکا سولامیق دیتیزلر، طوفان یاتی قیزلر، بو یله طوفان آرابه سیه هرکس سوبه غریق اچک نرده کوروشش...

Karagöz: - Aman boğuluyoruz!...

Belediye arabacısı: - Ne yapalım, sulamayız şikayet edersiniz, sularız bağırsınız...

Karagöz: - Buna sulamak demezler, tufan yapmak derler. Böyle tufan arabasıyla herkesi suya gark etmek nerede görülmüş?

Resim Ek 2.76 Karagöz, 8 Haziran 1329/21 Haziran 1913, n. 527



— افندی چوپ پارەسی...
 — نە چۆی آيول.. قېونك او كنده كېلى سويلورسە كز اونلری بن قالدېردېم ايچون سز بكا ورك هېچ بولە س
 ايشده كورمدم .

- Efendi, çöp parası...
- Ne çöpü ayol.. Kapının önündekileri söylüyorsanız onları ben kaldırdığım için siz bana verin. Hiç böyle ters işler de görmedim.

Resim Ek 2.77 Yeni Geveze, 21 Nisan 1328/4 Mayıs 1912, n. 183



حاجیواد — آمان قره کوز، شویله کنساره قاجالم قوزوم، توز دومان بورنمه طولدی. ایچم چوپ آرایه سی کی
جیرکف اولدی.
قره کوز — صوس حاجیواد صوس! شهر امانی ورمه بجادله هیئتله یارانمق ایچون تیزک یاییور، باقه کا بوتون
میکروب لر آیاقدہ!

Hacivat: - Aman Karagöz, şöyle kenara kaçalım kuzum, toz duman boğazıma doldu. İçim çöp arabası gibi çirkef oldu.

Karagöz: - Sus hacivat sus! Şehremaneti veremle mücadele heyetine yaranmak için temizlik yapıyor. Bütün mikroplar ayakta!

Resim Ek 2.78 Karagöz, 26 Mayıs 1336/26 Mayıs 1920, n. 1283



حاجیواد — قولای که قره کوز، اؤک ایچی بیتدی ده شیمدی سوقاقلری تیزلیمکی قالدی !
 قره کوز — نه یاپارسک حاجیواد، قونفرانس استانبوله اوله جاق دییورلر . شهر امانی سوقاقلری تیزلیمکی دکل ، جاده لری کبرایه وروب بارا بولنی
 دوشونیور . طاله قارشى محبوب اولماق ایستیورسك آله بر سورورکه آلدده یاردیمه کل !

Hacivat: - Kolay gele Karagöz, evin içi bitti de şimdi sokakları temizlemeye mi kaldı!

Karagöz: - Ne yaparsın Hacivat, konferans İstanbul'da olacak diyorlar. Şehremaneti sokakları temizlemeyi değil, caddeleri kiraya verip para bulmayı düşünüyor. Aleme karşı mahcup olmamak istiyorsak eline bir süpürge al da yardıma gel.

Resim Ek 2.79 Karagöz, 24 Mart 1339/24 Mart 1921, n. 1567



قورباغالیdere تمیزلنیور
 حاجیواد — آفرین قاضی کوبلور، شهرامانئیدن امیددی کئجه کندی اللریله کوبلورنی تمیزلهمکه باشلادیلر .
 قره کوز — امکلری وار اولسون، فقط قورقارمکه شهراماتی بویله چالیشدقلرنی کوروورسه رخصتیله آلامدیکنز ده یاقلرینه یاینماسین !

Kurbağalıdere temizleniyor

Hacivat: - Aferin Kadıköylülere, Şehremaneti'nden âmidi genci kendi elleriyle köylerini temizlemeye başladılar.

Karagöz: Emekleri var olsun, fakat korkarım ki Şehremaneti böyle çalıştıklarını görürse ruhsatiye almadınız diye yakalarına yapışmasın!

Resim Ek 2.80 Karagöz, 11 Ağustos 1339/11 Ağustos 1921, n. 1607

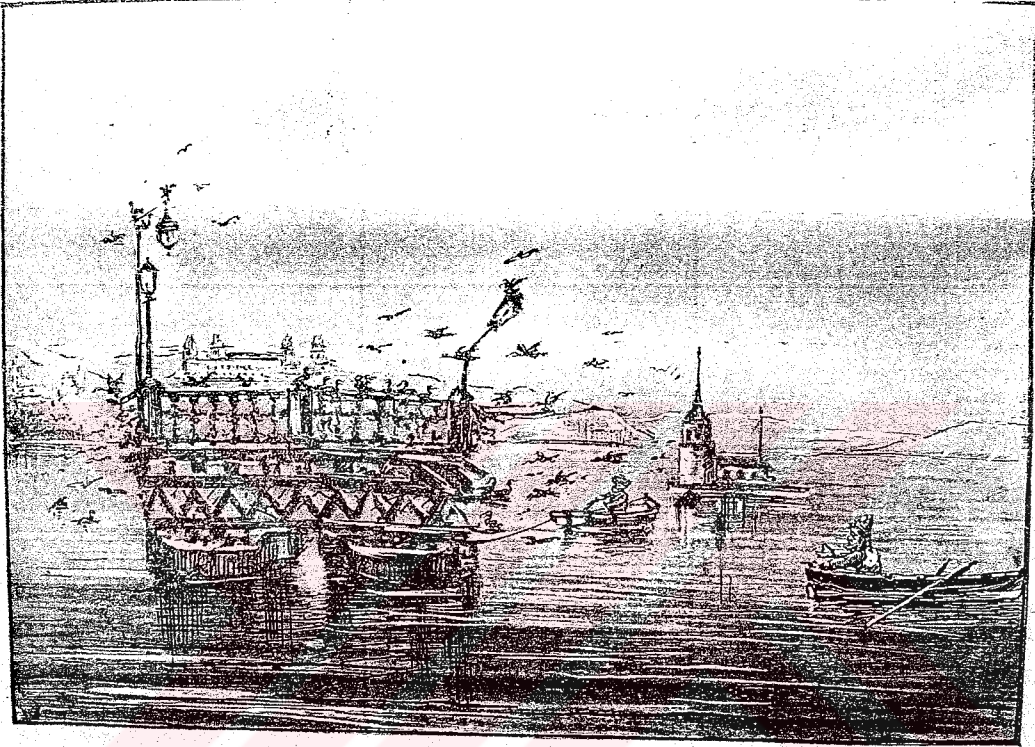


چوچۇق - بىك بابا! قەد چوق سەدەقە وېرىپسۇرسىڭ...
پەدەر - نە ياپىلىم اوغۇلۇم، كۆپرىدىن كېچە جەكەر... باشقىز كۆزىمىز سەدەقە بېرىدۇ...

Çocuk: - Bey babal! Ne kadar çok sadaka veriyorsun...

Peder: - Ne yapalım oğlum, köprüden geçeceğiz... Başımız gözümüz sadakasıdır...

Resim Ek 2.81 Dalkavuk, 4 Ekim 1324/17 Ekim 1908, n. 6



— جانم قره کوز... اوکویری یاریجه فی نرینه کوتور بوسک... براق...
 — بن اونی بیش اسکلیمی اوکنده کی چوپلکده بولدم • دکزه هرکک بولدی کندی بالیدره کیسهیه ورم...
 — ای اما آرابیلر کچسیور...
 — دها ای یا... دکزه دوستک تهلکسندن قورتیلورلر... بن یونی اطه موقفلریته اوتل یاهچم...

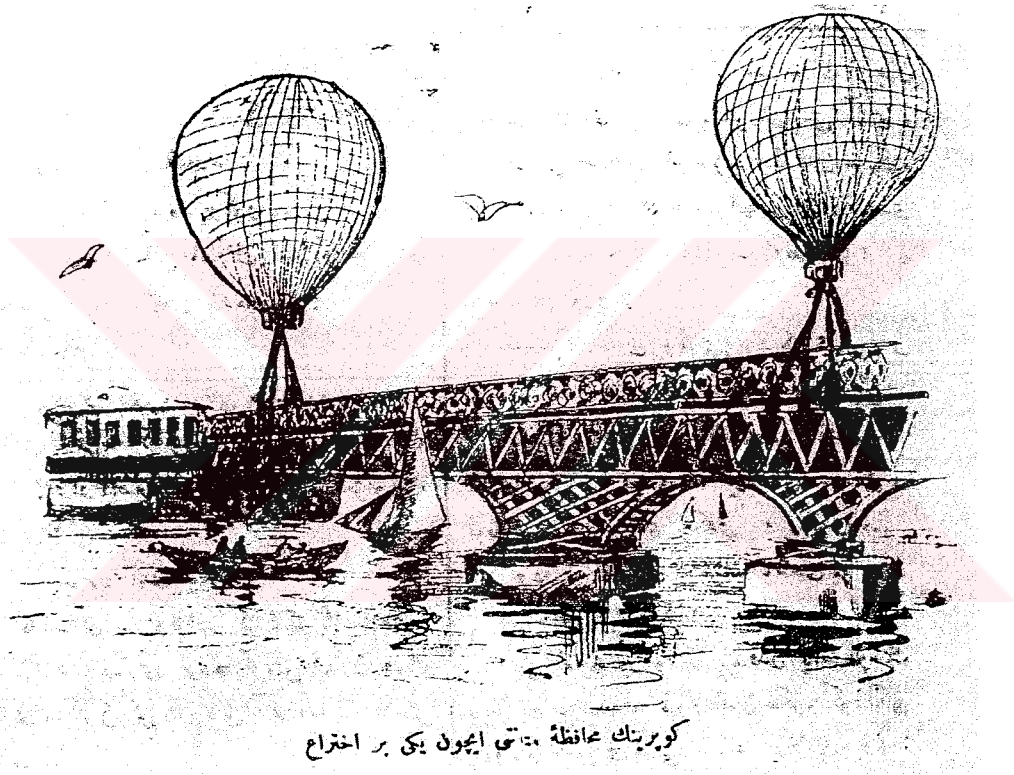
- Canım Karagöz... O köprü parçasını nereye götürüyorsun.. Bırak...
- Ben onu Yemiş iskelesi önündeki çöplükte buldum. Denizde herkesin bulduğu kendi malıdır. Kimseye vermem.
- İyi ama arabalar geçemiyor...
- Daha iyi ya... Denize düşmek tehlikesinden kurtulurlar. Ben bunu ada mevkıflarına otel yapacağım.

Resim Ek 2.83 Karagöz, 15 Ocak 1324/28 Ocak 1908, n. 44



Proje: Karaköy Köprüsü
Davul gazetesi tarafından Nafia Nezareti'ne takdim olunmuştur.

Resim Ek 2.84 Davul, 17 Şubat 1324/30 Şubat 1908, n.15



Köprünün muhâfaza-i metâneti için yeni bir ihtirâ'

Resim Ek 2.85 Dalkavuk, 4 Aralık 1324/17 Aralık 1908, n. 14

La Solitude du pont.



Pisiti! quel rude aviron j'ai là! Un coup, et, patatra! tout s'écroule.

های عکسی شیطان پانکر کورمه کک اویجی دوقونیدی .

Köprüde rezalet:

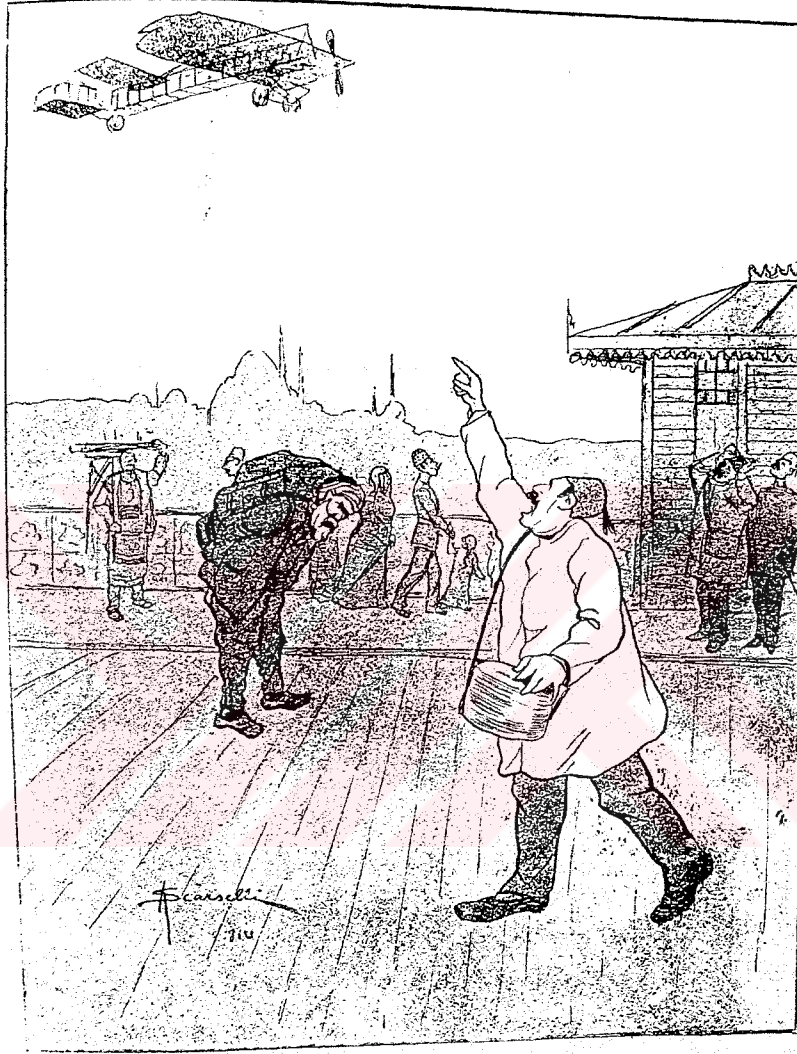
- Hay aksi şeytan, yalnız küreğimin ucu dokundu.

Resim Ek 2.86 Kalem, 25 Aralık 1324/7 Ocak 1909, n. 19

sur le pont de Karaköy.

قاره کوی کورپرسنده :

Imp. Tantine



— Descend donc, eh! voleur!

— می هواده کی ، اونلنی ویرده اوپله کیج ..

Karaköy Köprüsü'nde:

- Hey havadaki! Onluđu ver de öyle geç...

Resim Ek 2.87 Kalem, 13 Ocak 1326/30 Ocak 1910, n. 107



حاجیواد — برادر بو قوجه قوجه قرسی بیبرلری کوپری اوزرنده کیم الور؟
قره کوز — اسلی بورده لازم! زیرا کوپرو مأمورلرینک اغیزلری دولتک اینون بویدن بشقه چاره بولمدم.

Hacivat: - Birader bu koca koca kırmızı biberleri köprü üstünde kim alır?
Karagöz: - Asıl burada lazım! Zira köprü memurlarının ağızları düzeltmek için bundan başka çare bulamadım.

Resim Ek 2.88 Karagöz, 17 Ağustos 1325/30 Ağustos 1909, n. 117



حاجیواد — باهو بویله چاقینلق ده کورمدم ، قادینجیزه آچ قوزت کی اوچی بردن سالتیرییورلر .
قره کوز — ای بابا حاجیواد ، اونلر چاقینلق ایتیر ، کوپرو بازسی ایتیرورلر . شهر امامتی مأمورلری طایجادکی ؟

Hacivat: - Yahu böyle çapkınlık da görmedim, kadıncağıza aç kurt gibi üçü birden saldırıyorlar.

Karagöz: - İyi bak Hacivat, Onlar çapkınlık etmiyor, köprü parası istiyorlar. Şehremaneti memurlarını tanımadın mı?

Resim Ek 2.89 Karagöz, 21 Aralık 1337/21 Aralık 1921, n. 1436



Görünür kazalardan!..

- Vay azizim vay!.. Bu ne hal? Daha dün akşam hiçbir şeyciğin yoktu!
- Sorma birader, senden sonra Galata'ya geçecek oldum, köprü memurları beni bu hale koydu!

Resim Ek 2.90 Akbaba, 15 Nisan 1340/15 Nisan 1924, n.142



— آمان قره کوز ... اسکی کوپری مأمورینه باق .. چیروزه دونمش .. باق ییکی کلنلره اوج کونده اینوز کوبنه دوندیلمر
 — البته ، او حاصلات سنک الکلدهده اولسه سنده اوله شیشرسک ..

- Aman Karagöz, eski köprü memurlarına bak. Çiroza dönmüş. Bak yeni gelenlere, üç günde (aynoz)* küpüne döndüler...
- Elbette, o hasılat senin elinde de olsa sen de öyle şişersin....

Resim Ek 2.91 Karagöz, 28 Haziran 1326/11 Temmuz 1910, n. 191

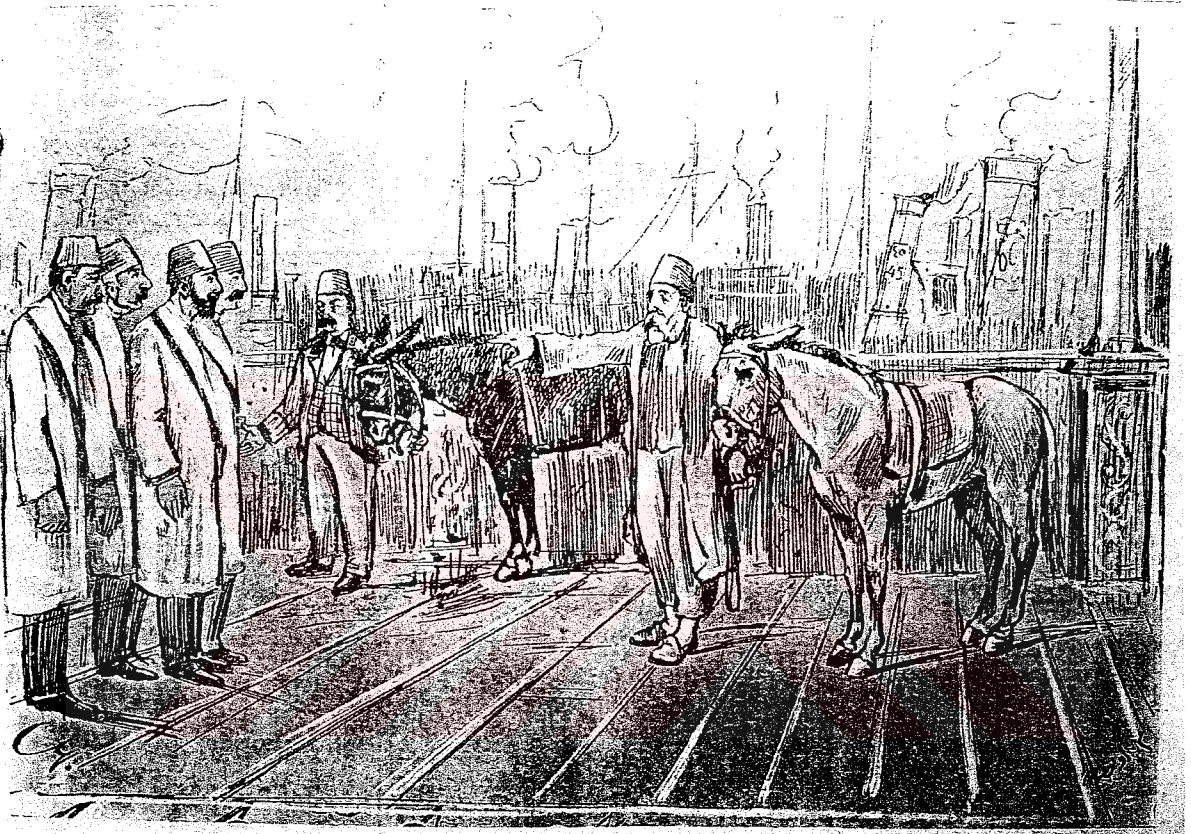
* Sözcüğün anlamı bulunamadı.



— آمانك قزەكۆزۈم... بۇنە قەدر مامۇر... يولچىلار كېچەسىنى بىر يەلە قالمىش... ھېچ بولە ايش دە كۆرمدىم...
— ياھاللارە بۇنىڭ... مامۇرلار كەشتىدىن آرتىمۇردە تاشىغىچى بارە بولەمەنلەردىن اورتۇپە دالمىش...

- Amanin Karagözüm... Bu ne kadar memur... Yolcuların geçmesine yer bile kalmamış. Hiç böyle iş de görmedim...
- Ya hamallara baksana... Memurların maaşından artmıyor da taşıyacak para bulamadıklarından uykuya dalmışlar...

Resim Ek 2.92 Karagöz, 18 Mart 1326/31 Mart 1910, n. 179



کورو، امورلرته درس
— ای باقیز! دقت ایدیکیز. بوکاشک دیرل. اکلادیکیزی؟ قولاقلی اوزون ... بوکاده قاطر دیرل .. یعنی قولاقلی قیسه .. جیسی پروک
داتا سندن ده آکلادیکیزی! .. شاید آققلری قسماً سیاه اولورسه قیریس مارصیوان ...
روزک سکاده نصیحت اولسون، اوکوزک اوکندن، قاطرک آردندن، هله ادبیزک هیچ بر طرفندن بک ...

- Ey bakınız! Dikkat ediniz! Buna eşek derler. Anladınız mı? Kulakları uzun. Buna da katır derler. Yani kulakları kısa. Çenesi büyük zaten sesinden de anlarsınız ya!.. Şayet ayakları kısmi siyah olursa Kıbrıs Merzifon.
Zevzek, sana da nasihatim olsun, öküzün önünden, katırın ardından, hele edebsizin hiç bir tarafından geçme.

Resim Ek 2.93 Yeni Geveze, 20 Mayıs 1326/2 Haziran 1910, n. 24

صوبت اوزونده دالاش . . .



كۆپرؤ مأمورى — قره كۆز دايى بوراسنى سىل مى ظن ايتدك. كندىكه كل ياهو. براق شوپارد قوهلوسى *
قره كۆز — آيول بن نه بىلەيم . صره صره ديزمشك بن بوراسنى سىل ظن ايتدمده تسكين حرارت ايتدويم ديدم. قباحت بئدهى توم

Köprü memuru: - Karagöz dayı, burasını sebil mi zannettin? Kendine gel yahu! Bırak şu para kutusunu!

Karagöz: - Ayol ben ne bileyim... Sıra sıra dizmişsin, ben burasını sebil zannettim de teskin-i hararet edeyim dedim. Kabahat bende mi?

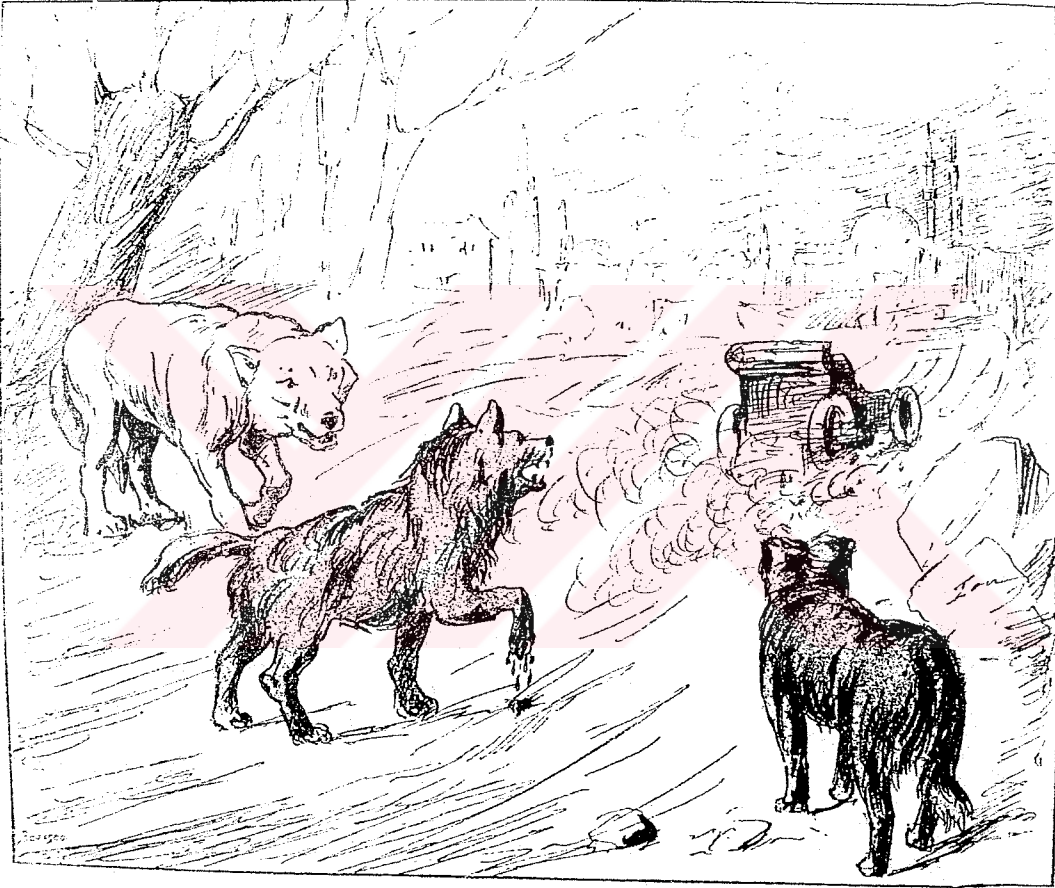
Resim Ek 2.94 Karagöz, 21 Nisan 1328/4 Mayıs 1912 n.406



— آمان كوهزه بابا! بو نه محاربه مي؟ بونه قاتل درد ستي؟
 — يوق آچام؟ شهر امانتك اطننه اوغرايان استانبول كلبلرينك طرز توقي...
 — آمان آرابهه باق... باري كوپكلردن قاچانلري ياقالاييبلر.

- Aman Geveze baba! Bu ne, muharebe mi? Yoksa katl der-desti mi?
- Yok a canım? Şehremaneti atfine uğrayan İstanbul kلبlerinin tarz-ı tevkifi...
- Aman arabaya bak... Bari köpeklerden kaçanları yakalayabilseler...

Resim Ek 2.95 Yeni Geveze, 6 Mayıs 1326/19 Mayıs 1910, n. 20

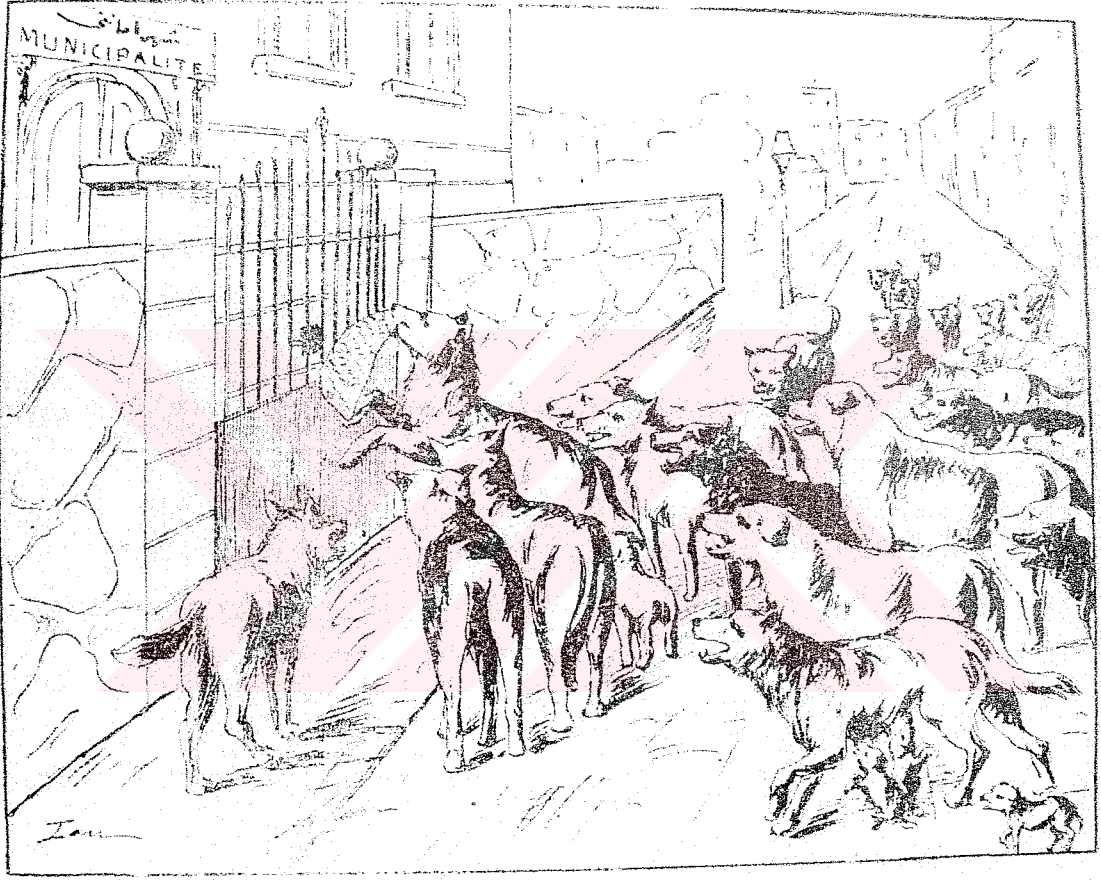


LE CHIEN.—Ouah! ouah! Sacrrrrrré...! Constitution!!!

--- مشروطیتدن ممنون اولمایانلاردن بری دها! ..

Meşrutiyetten memnun olmayanlardan biri daha!..

Resim Ek 2.96 Kalem, 23 Mart 1325/5 Nisan 1909, n. 32

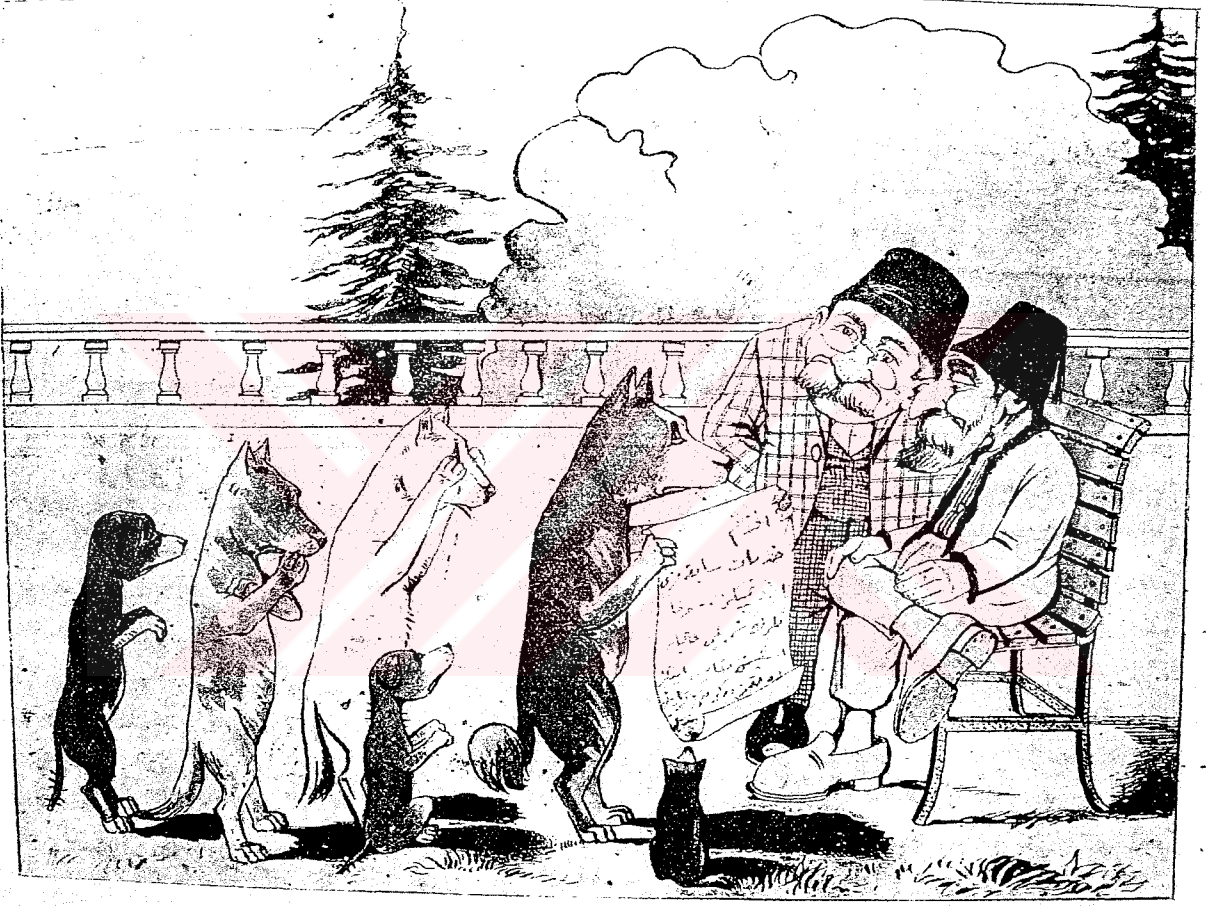


A propos du projet de vente des chiens de Stamboul.

شهرمانتینه پروتستو

Şhremanetine protesto

Resim Ek 2.97 Kalem, 9 Nisan 1325/22 Nisan 1909, n. 33



— نه دیرسك زوزك . . . استعارى بكمه يالان دكل كى . . . هله بالق بازارى سكه سندن ايسه لر خىمىتلىرى بك چوقدر . . .

- Ne diyorsun Zevzek... İstidâları pek de yalan değil gibi... Hele Balık Pazarı sakinesinden iseler hizmetleri pek çoktur...

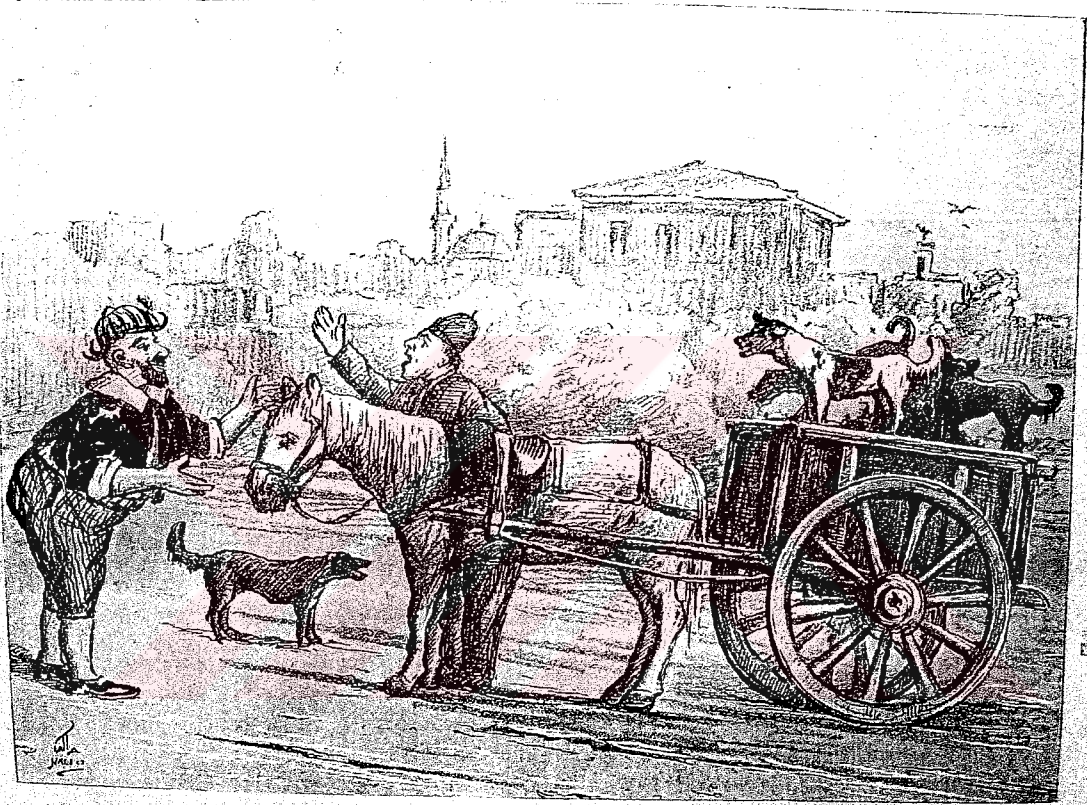
Resim Ek 2.98 Yeni Geveze, 16 Şubat 1327/29 Şubat 1912, n. 169



— آه قره کوز آغا... باقی شو باشمزه کلنلره... بزی بیک سنه لک ایشلر وئوردن قوشا بوردلر... بویاقیشیری...
 قره کوز — سوقا ئلردن کورلیک کورلیک اوله جق... هرکس راحت او بویه جق فقط... سز کینتدکدنسکره سوقا قلی کیم قیرله جک... بله هیچ اولمزه
 بوراسنی برار دوشمزه قایدی.. شمدی به قدر شایسته آفر بومکیز اولدی... کینتدکدنسکره دکل اورمالق بیدتون بسلک ایشنده قاچن... یوزده اوکا یانیور...

- Ah Karagöz Ağa... Bak şu başımıza gelenlere.. Bizi bin senelik İstanbulumuzdan kovuyorlar. Bu yakışır mı?

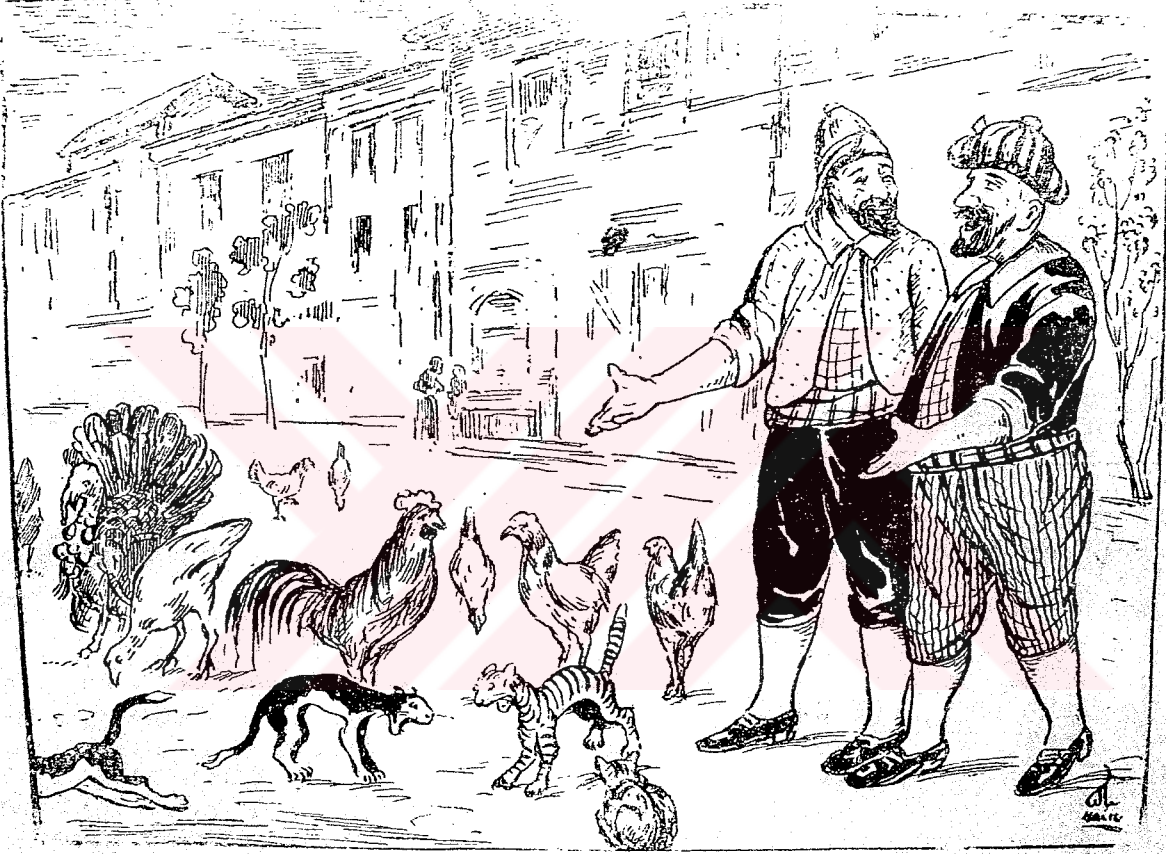
Karagöz: - Sokaklardan gürültünüz eksik olacak. Herkes rahat uyuyacak. Fakat siz gittikten sonra sokakları kim temizleyecek? Belediye hiç olmazsa burasını biraz düşünmeliydi... Şimdiye kadar tanzifata az yardımınız olmadı.. Gittiğinize değil, ortalık büsbütün pislik içinde kalacak, yüreğim ona yanıyor.



— او زوالايلی تریه کونور یورسک ؟
 — یقینه قالدیره جیترده براز کسردیورم .
 — ای ... سواقلری کیم تیزا جت ؟

- Zavallıları nereye götürüyorsun?
- Yakında kaldırılacaklar da biraz gezdiriyorum.
- Ey... Sokakları kim temizleyecek?

Resim Ek 2.100 Karagöz, 3 Nisan 1326/16 Nisan 1910, n. 184



— كۆپكەر قالغىدى دە نە اولدى !.. يەنە راحەت يوق ..
— اوت اونلار كىتدى .. يەرلىرىگە كەتەر طاقاقلار كەتدى .. ھەتتە ھىندىگە باق اولورشى دىگەن .

- Köpekler kalktı da ne oldu!.. Yine rahat yok..
- Evet, onlar gitti. Yerlerine kediler, tavuklar geldi. Hele şu hindiye bak, olur şey değil.

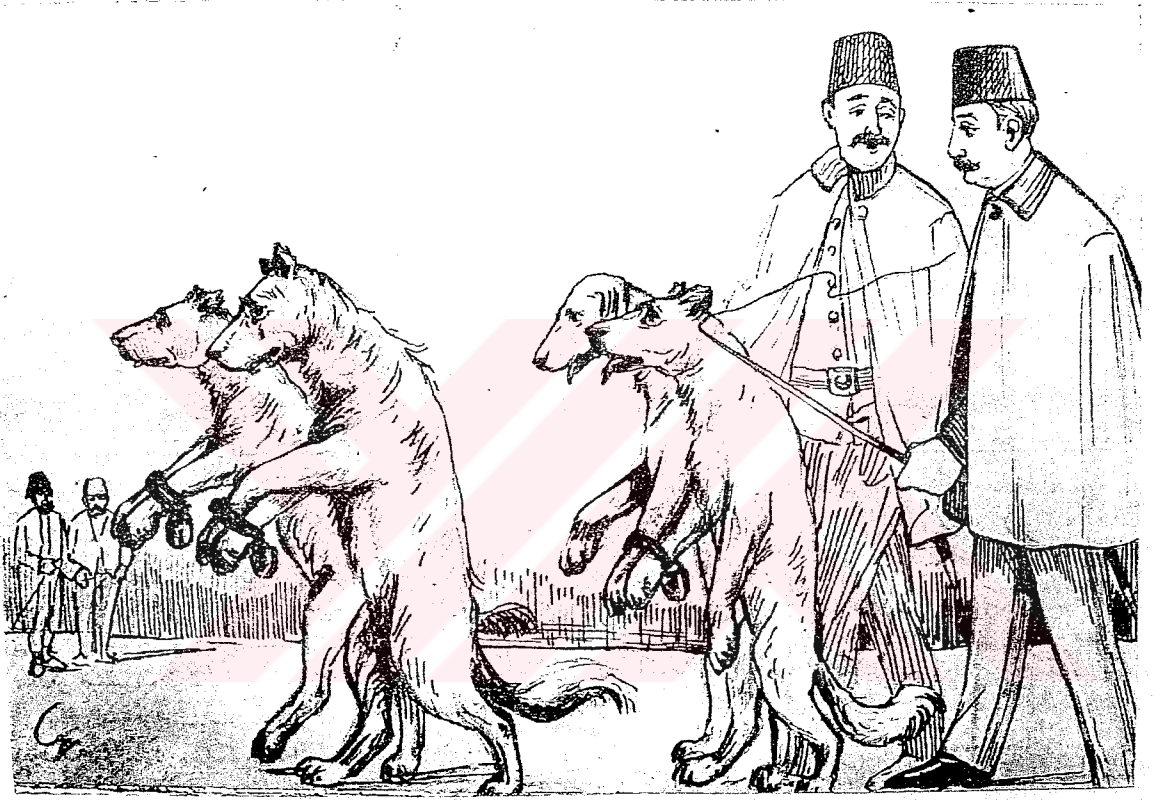
Resim 2.101 Karagöz, 26 Mart 1327/8 Nisan 1911, n. 199



كوپكلر : كيت هايدي بزم يوردنيزه صوقولما!
قولرا — آيول سيز كيديوركين بن كايورددم!

Köpekler: - Git haydi, bizim yurdumuza sokulma!
Kolera: - Ayol siz gidiyorken ben geliyorum!

Resim Ek 2.102 Yeni Geveze, 30 Eylül 1326/13 Ekim 1910, n. 70



— کومزه بونلری جیسخانه عمومیه می کوتوریورلر ؟

— یوق ! طوب قیو خارجنده دارالکلب نامیه بر مؤسسه تشکیل اولنش . اعضای طایفه سوق ایدیورلر .

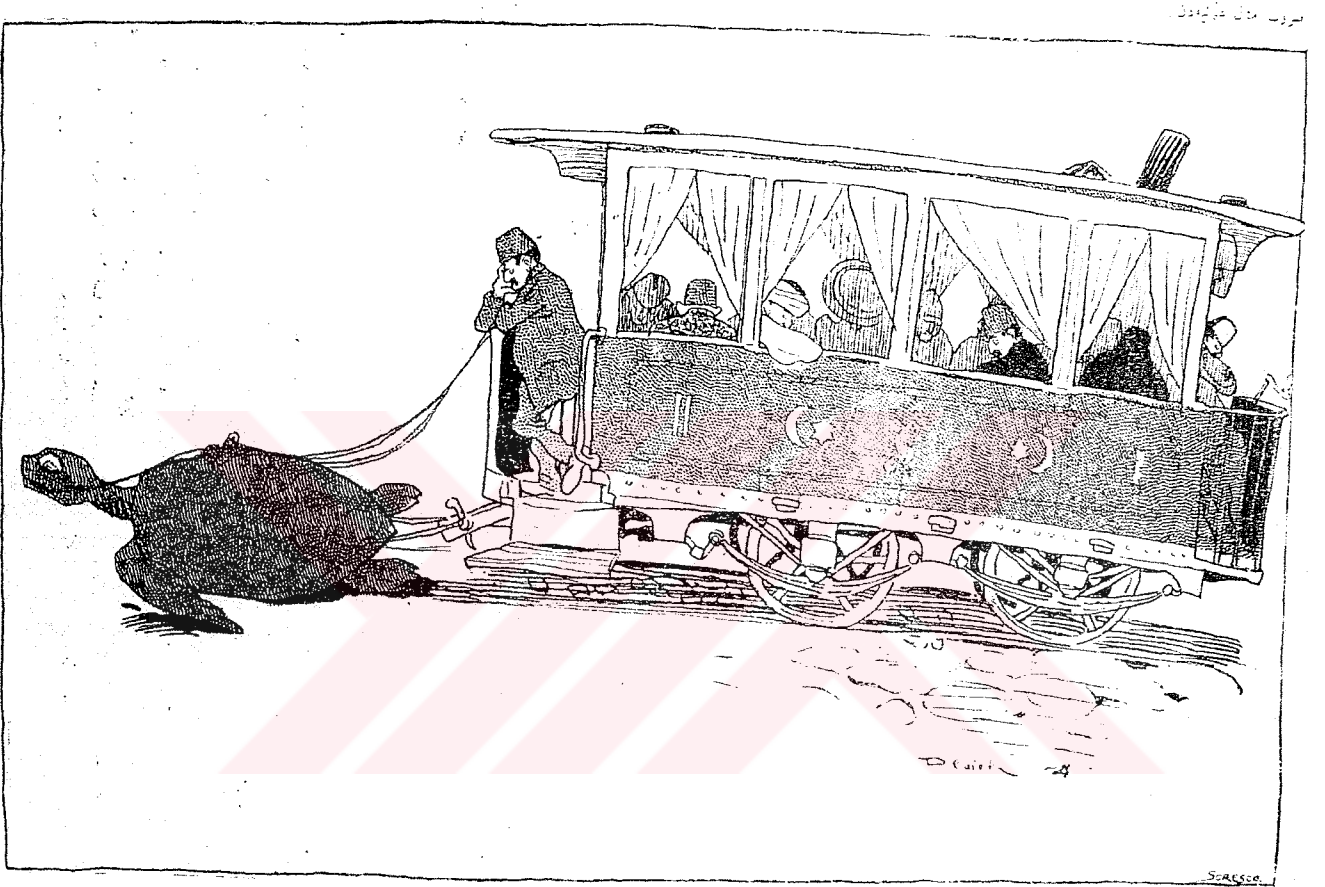
- Geveze, bunları hapishane-i umumiyyeye mi götürüyorlar?
- Yok! Topkapı haricinde Darü'lkelb namıyla bir müessese teşkil olunmuş. Azâ-yi tabiiyye sevk ediyorlar.

Resim Ek 2.103 Yeni Geveze, 5 Nisan 1326/18 Nisan 1910, n. 11



Terakkiye doğru

Resim Ek 2.104 Hokkabaz, 27 Eylül 1324/10 Ekim 1908, n.2



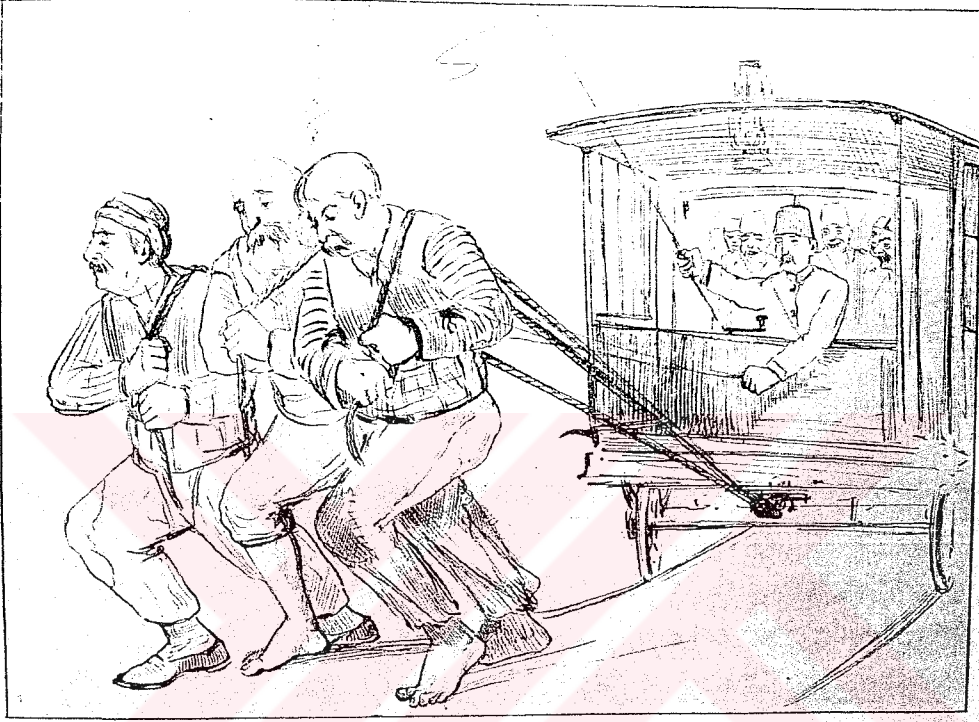
-- Chi va Piano va sano.

ايريشير منزيل-ي ماکسودونا آهسته گيدن .

Durûb-ı Emsal-i Osmaniye'den

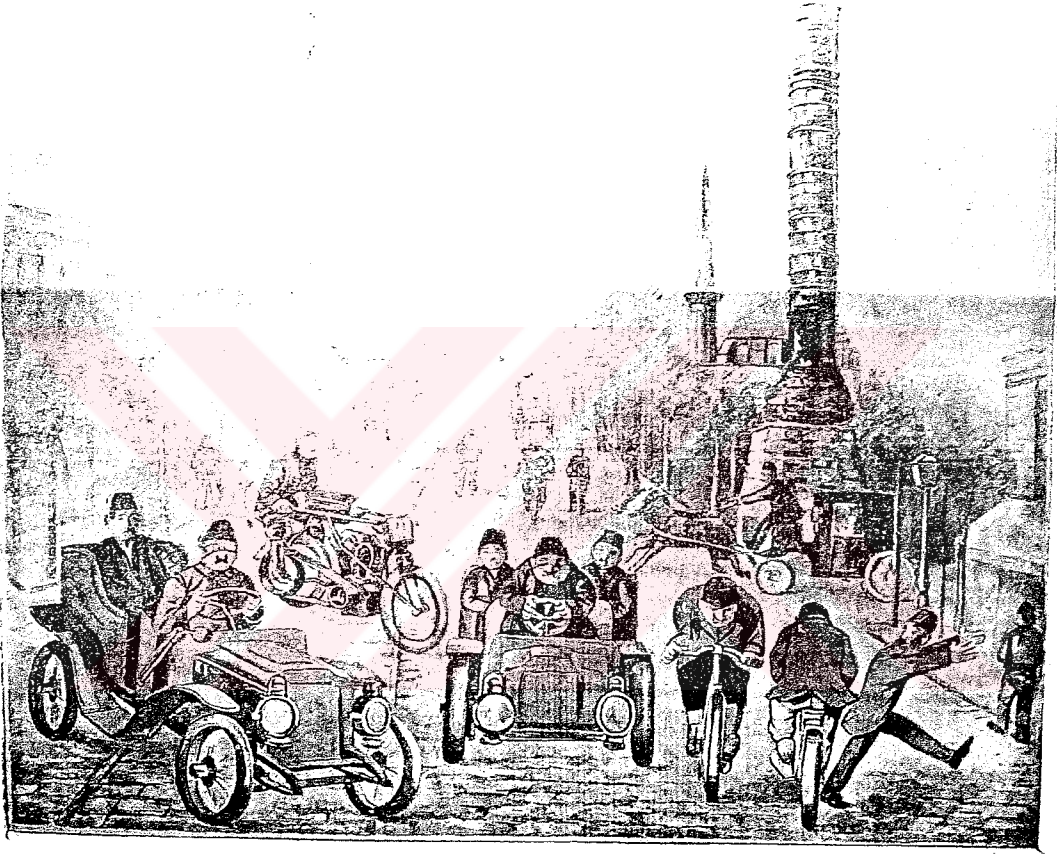
Erişir menzil-i maksûduna aheste giden

Resim Ek 3.1 Kalem, 23 Temmuz 1325/5 Ağustos 1909, n. 47



— آرقداش! اولی بولشی حیوانلره سوروکلتیرلردی یکی ایجاد دییه رک باشیزه دولادیلار!
 — نه یایلم؟ حیوانلر چکمه اولمشده
 — یکی الکتریکیده، نه در؟ بر شیر سوبلرلر، اولندن یاپیشلر!
 — سنک عتک ایمن! اداره نك حاشیه بویه کلیر، بویه پایور. الکتریقه ایشلونده بش دقیقه ده امین اوکندن،
 یازیده می چیتسون؟ ... صکره هر کس قیامت یالاشدی دیر!

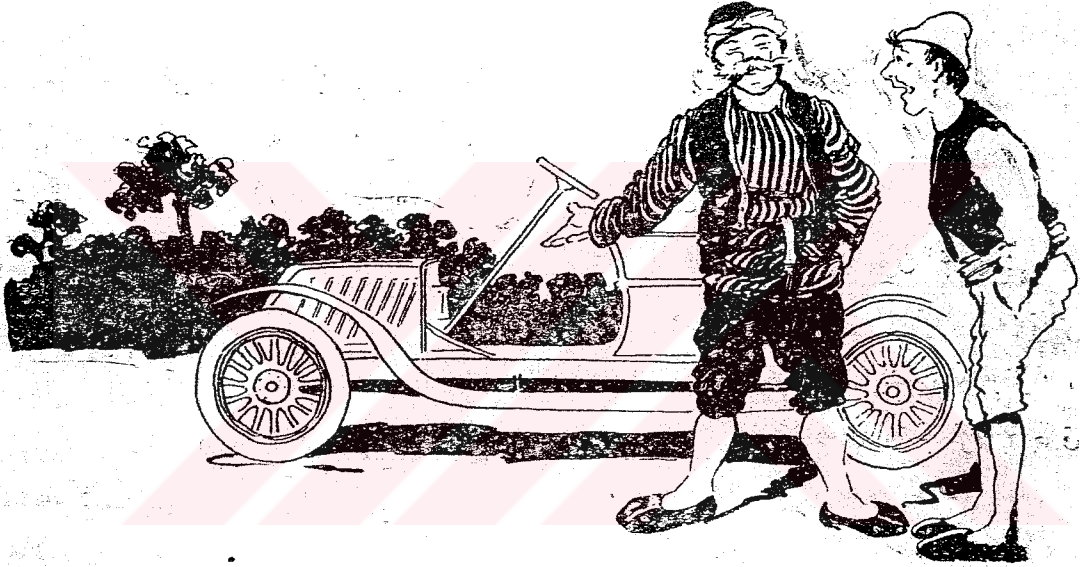
- Arkadaş! Ula bu leşi hayvanlara sürükletmelilerdi... Yeni icad diyerek başımıza doladılar!
- Ne yapalım? Hayvanlar çıkamaz olmuş da...
- Yeni elektrik midir, nedir? Bir şeyler söylerler, ondan yapsalar!..
- Senin aklın ermez! İdarenin hesabına böyle geliyor, böyle yapıyor. Elektrikle işlesun da beş dakikada Eminönü'nden Beyazıt'a mı çıksun? Sonra herkes kıyamet yaklaştı der!...



استانبولده آرابه‌لر ، اوتوموبللر ، موتوسیکللر ، بیکیکللر ، وسائط نقلیه سائره جوغالیدینی تقدیرده سوقاق رجاده لرده حاصل اوله جق
انتظام وحضور متی وسرکت

İstanbul'da arabalar, otomobiller, motosikletler, bisikletler vesait-i nakliye saire çoğaldığı takdirde sokak ve caddelerde hasıl olacak intizam ve huzur meşi ve hareket

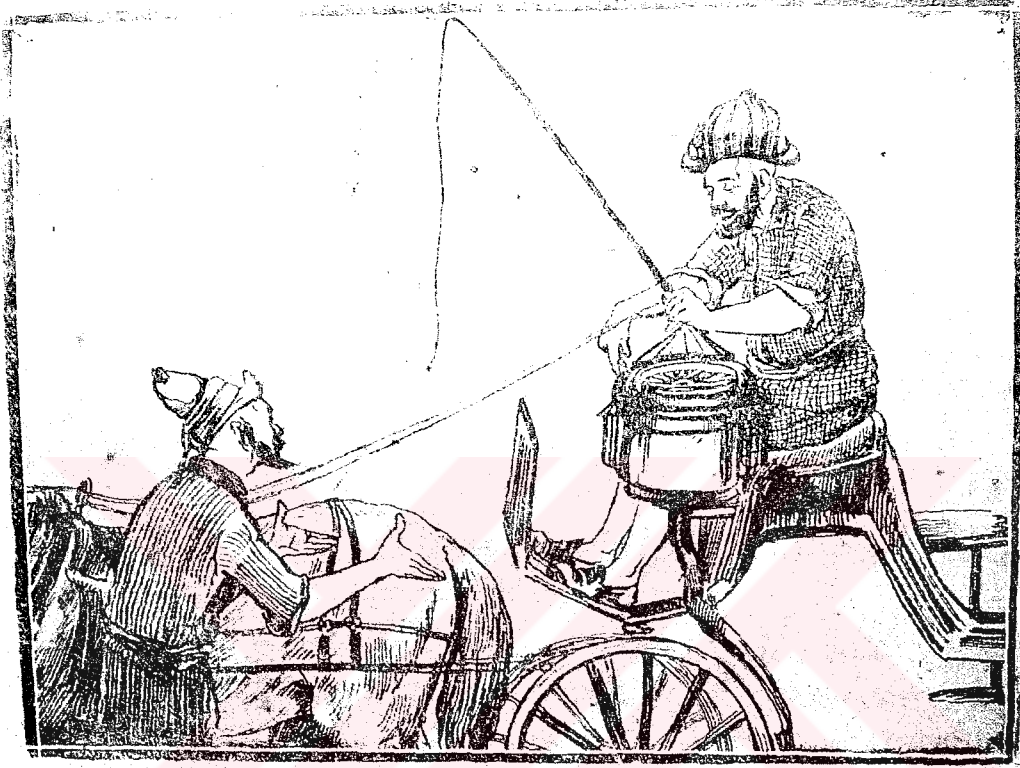
Resim Ek 3.3 Geveze, 5 Şubat 1324/18 Şubat 1909, n. 27



شیطان عربەسنە باق ! یوق برادر بونلر حریت عربەسی چونکه حریتدن صکرە میدانە چیقدیلر .

Şeytan arabasına bak! Yok birader bunlar hürriyet arabası çünkü hürriyetten sonra meydana çıktılar.

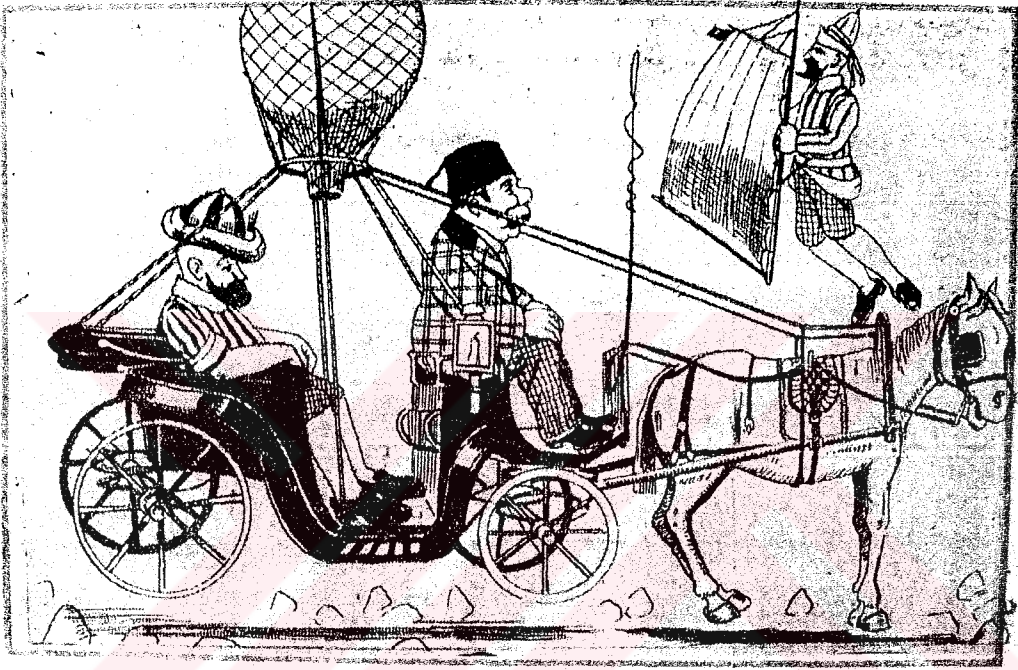
Resim Ek 3.4 Dalkavuk, 15 Kasım 1324/28 Kasım 1908, n. 12



حاجیواد — آرابهده بوسله قونورمی آفره کوزه کندیک کیده می صاندک یاها!
قره کوزه — بو کونلرده بوسله اسل قرهده لازم. زرده یزه نره به کیدیوروز. بیلمه دن آرابه یی سوروب تکر مکر اولقندنه
بو یوله اوکی، آردیمی کوروب کیفلی کیفلی کتیمک داها ایی دگی. باقسه کا بوسله یی شایرانلر ه ب بولی صاییدی!

Hacivat: Arabaya da pusula konur mu a Karagöz, kendini gemide mi sandın yahu!
Karagöz: - Bu günlerde pusula asıl karada lazım. Neredeyiz, nereye gidiyoruz?
Bilmeden arabayı sürüp teker meker ölmektense böyle önümü ardımı görüp keyifli keyifli gitmek daha iyi değil mi? Baksana pusulayı şaşırırlar yolu sapıttı!

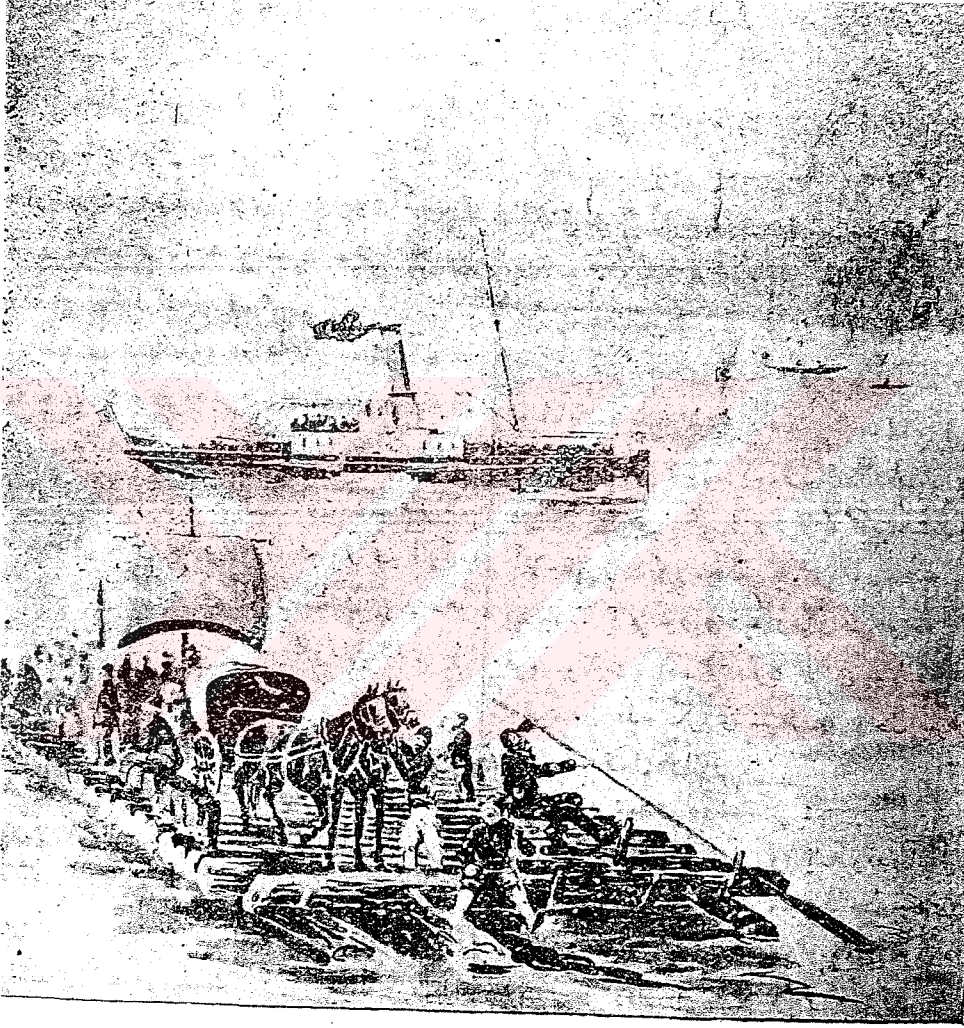
Resim Ek 3.5 Karagöz, 1 Aralık 1336/1 Aralık 1920, n. 1327



بو بلدیله باشمزدده ایکن بوسوقاقلرده کزمت ایچون آرابه لری بالونه تحویل ائسانمزدده یالکن آچمزدن
غیری جاره یوق .

Bu belediye başımızda iken bu sokaklarda gezmek için arabaları balona tahvil, insanlara da yelken açmaktan gayri çare yok.

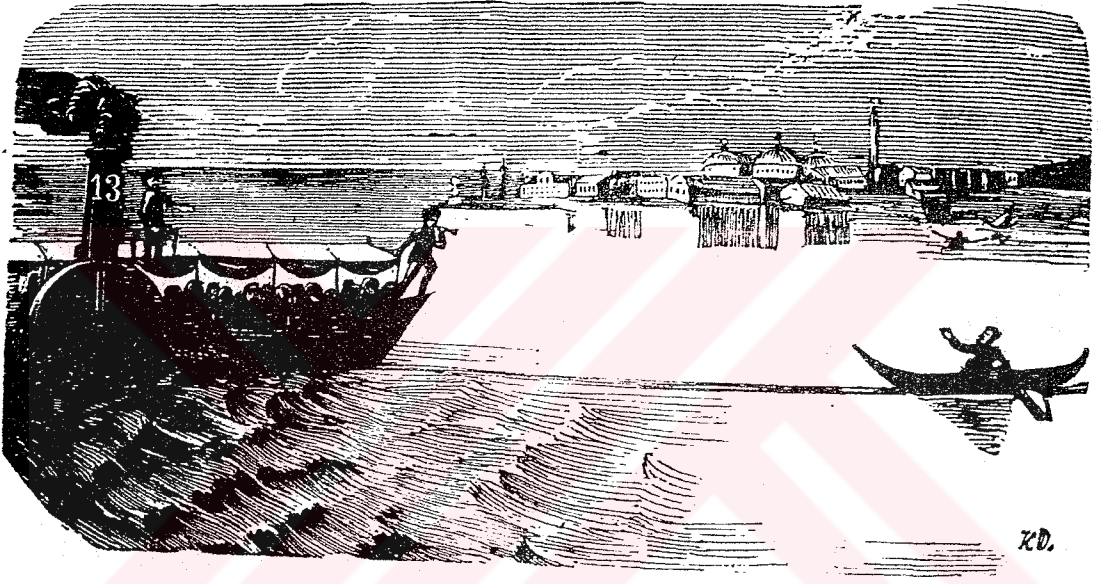
Resim Ek 3.6 Yeni Geveze, 19 Temmuz 1328/1 Ağustos 1912, n. 211



اسکدار اہالیسی شرکت طاریلش

Üsküdar ahâlîsi şirkete darılmış.

Resim Ek 3.7 Dalkavuk, 10 Kasım 1324/23 Kasım 1908, n. 12



- قابیچی! قابیق قابیق!
- نه باغریورسون به! یتیشه یلورسن یتیشه چیکنه

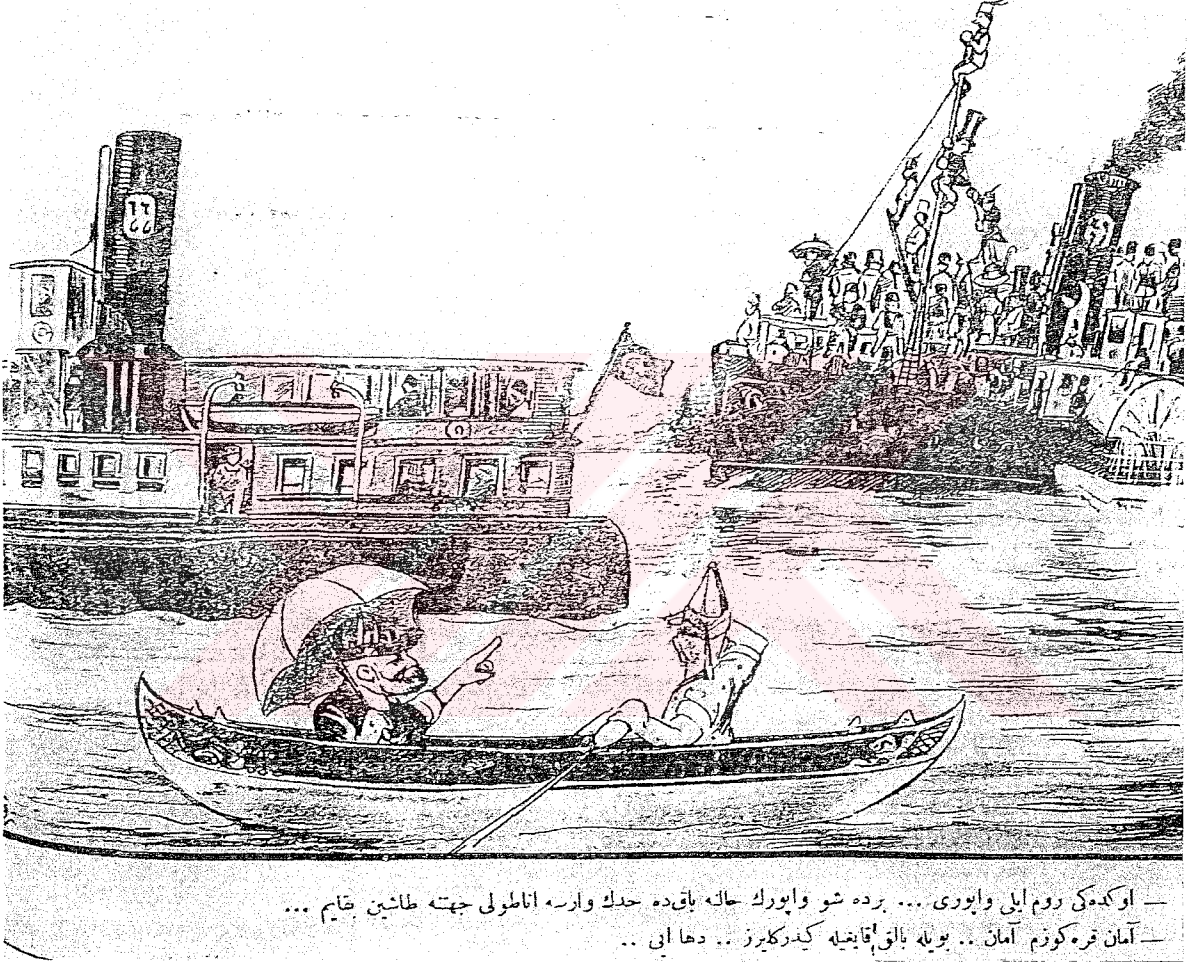
- Kayıkçı! Kayık, kayık!
- Ne bağınyorsun be! Yetişebilirsene yetiş de çiğne!

Resim Ek 3.8 Çingiraklı Tatar, 11 Nisan 1873, n. 5



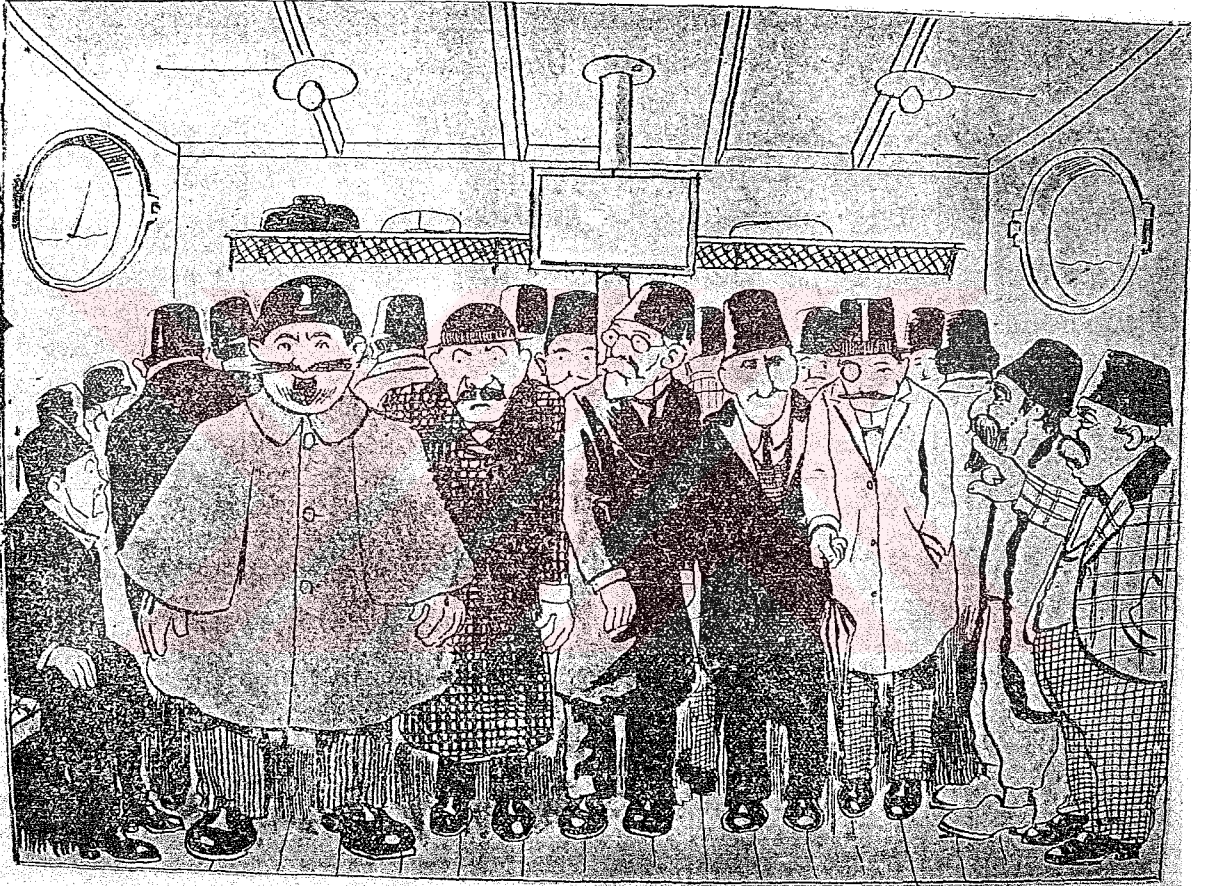
- Haydi bâzergânlar... Ne duruyorsunuz... Harc harc... Eser-i Şevket.. On müzâd iki çârın...
- Nafîle arttırma Karagöz... Üzerinde kalır... Bunları yine İdare-i Mahsusa alır. Oraya götür.

Resim Ek 3.9 Karagöz, 13 Temmuz 1325/26 Temmuz 1909, n. 104



- Öndeki Rumeli vapuru... Bir de şu vapurun haline bak da haddin varsa Anadolu cihetine taşın bakalım...
- Aman Karagözüm aman... Böyle balık kayığıyla gider geliriz, daha iyi...

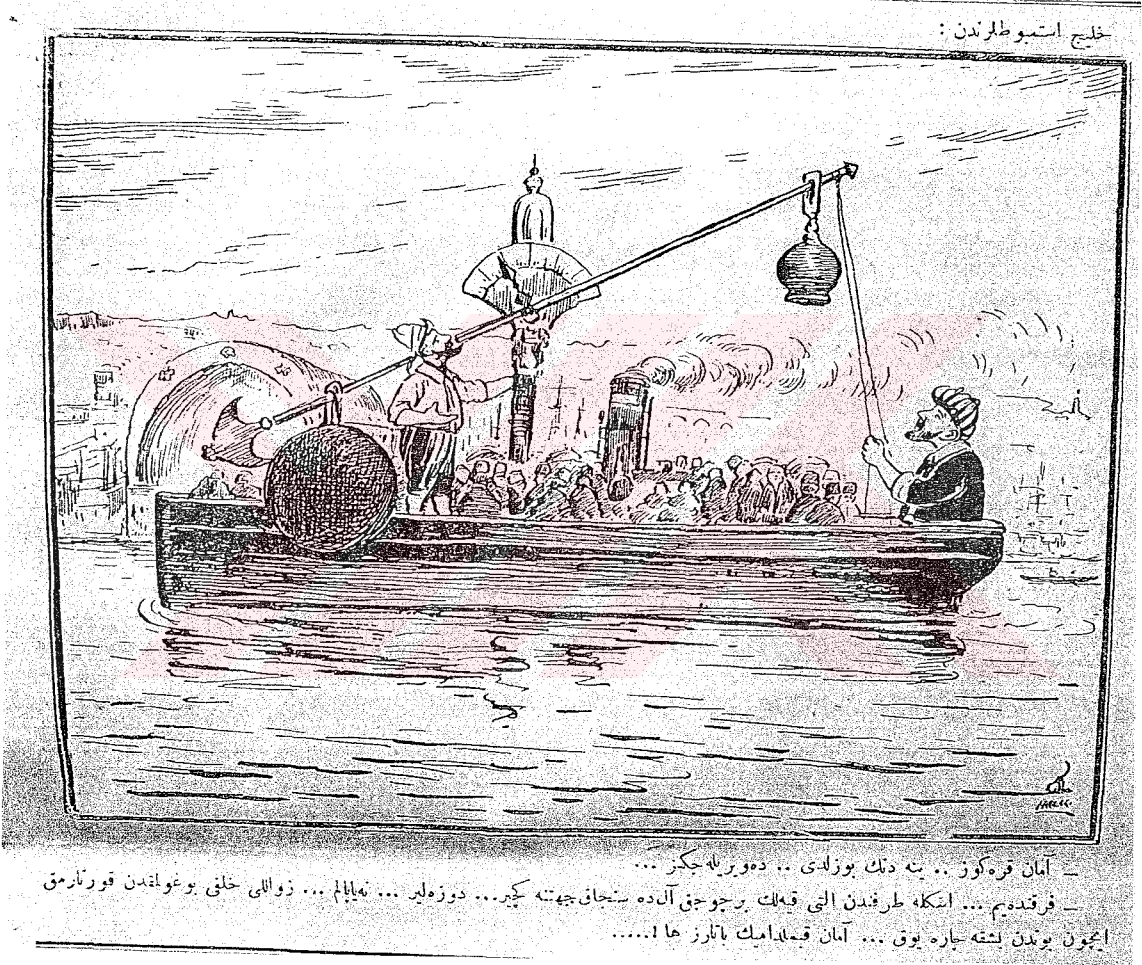
Resim Ek 3.10 Karagöz, 7 Mart 1327/20 Mart 1911, n.312



شركت واپورلرندەكى قامارلارك حالى !

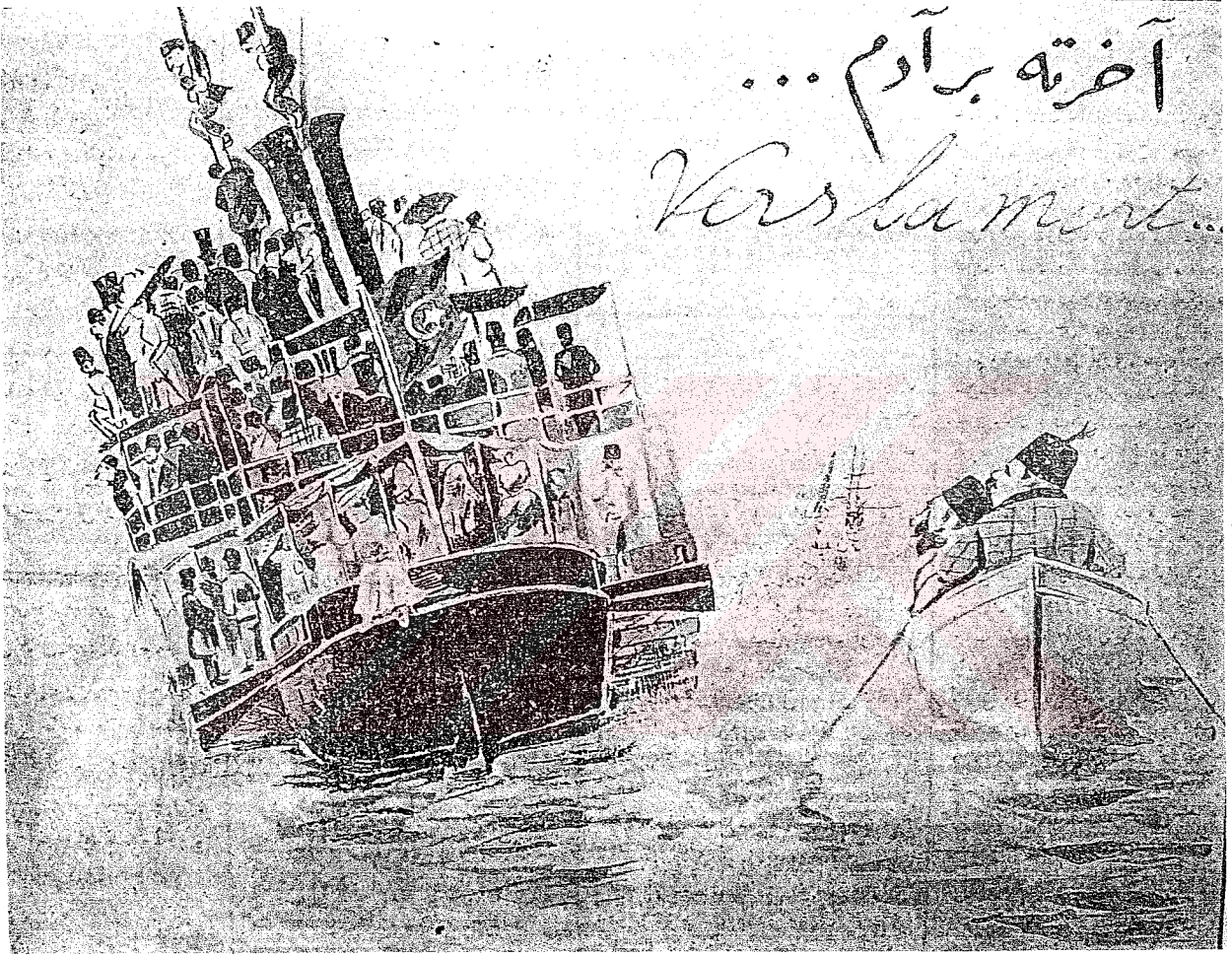
Şirket vapurlarındaki kamaraların hali!

Resim Ek 3.11 Yeni Geveze, 22 Aralık 1327/4 Ocak 1912, n. 161



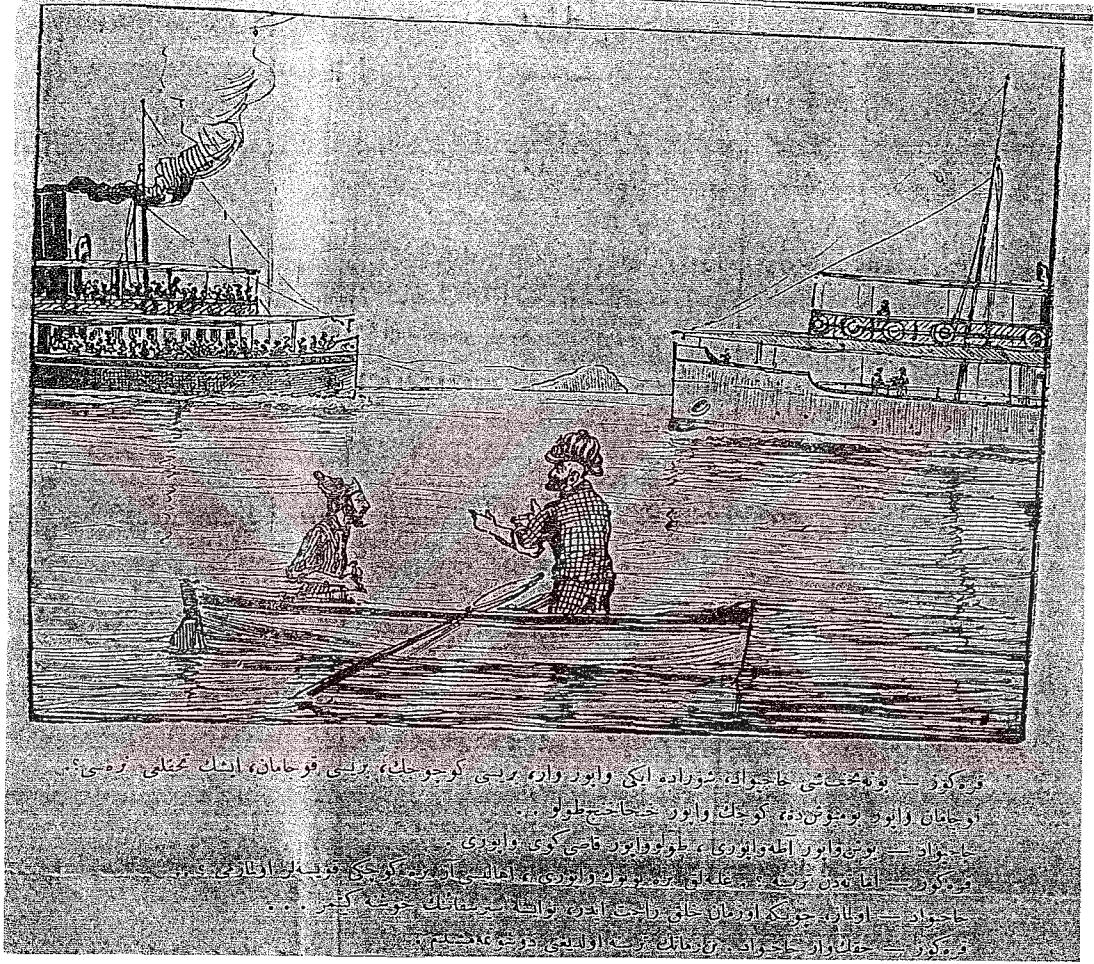
- Aman Karagöz.. Yine denge bozuldu.. Devrileceğiz...
- Farkındayım... İskele tarafından altı kıyyelik bir çocuk al da sancak ciyetine geçir, düzelir... Ne yapalım... Zavallı halkı boğulmaktan kurtarmak için bundan başka çare yok. Aman kimıldamayın batarız ha!..

Resim Ek 3.12 Karagöz, 22 Mart 1327/4 Nisan 1911, n. 198



Ahirete bir adım

Resim Ek 3.13 Yeni Geveze, 28 Temmuz 1327/10 Ağustos 1911, n. 139



Karagöz: - Bu ne tuhaf iş Hacivat, şurada iki vapur var, birisi küçücük birisi kocaman. İşin tuhafılığı neresi? Kocaman vapur bomboş da, küçük vapur hıncahınc dolmuş.
 Hacivat: - Baş vapur Ada vapuru, dolu vapur Kadıköy vapuru.
 Karagöz: - Ama neden tersine? Kalabalık yere büyük vapuru, ahalisi az yere küçüğü koysalar olmaz mı?
 Hacivat: - Olmaz, çünkü o zaman halk rahat eder, bu ise Seyr-i Sefain'in hoşuna gitmez.
 Karagöz: - Hakkın var Hacivat. Ben zamanın tersine olduğunu düşünmemiştim.



Hacivat: -- Karagöz, böyle sırtında koskoca kanepe, nereye? Adaya mı taşıyorsun?
 Karagöz: -- Yok canım, herkes vapura elinde bir iskemle ile gidiyor. Ben de bunu götürüyorum! Yol tam iki saat, o saate hem otururum, hem de uzanır uyurum...

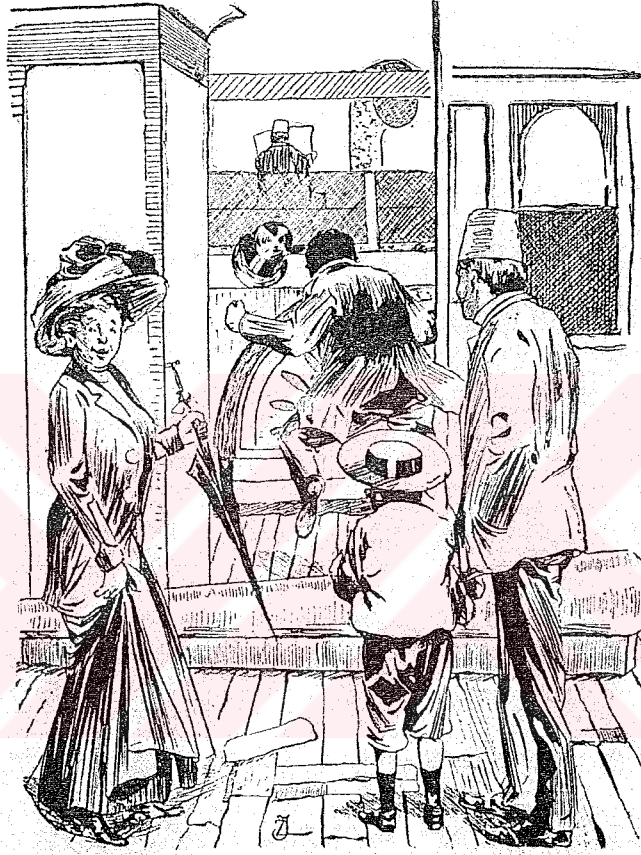
Resim Ek 3.15 Karagöz, 5 Agustos 1334/5 Ağustos 1918, n.1090



— قارنده اويونق مئوع اوله يئني يلسيورميسك ...؟ لوجهي اولسون او قوملديكي ...؟
 — شيركت بويلا اوتوز سهكك واپير تخصيصلا بزي ابكي بئق ساعته كريري له ايندirmekده دوام ايندره اودن شاي . بور ناي دسي مييرلاردق . و
 بوراده آله يئمه هيج شيه انه ارقداش ! ...

- Kamarada uyumak memnu olduğunu bilmiyor musun? Levhayı olsun okumadın mı?
- Şirket böyle otuz yıllık vapur çalıştırarak bizi iki buçuk saatte köprüye indirmeye devam ederse evden yatağı yorganı dahi sırtlayıp soluğu burada alacağıma hiç şgphe etme arkadaş!...

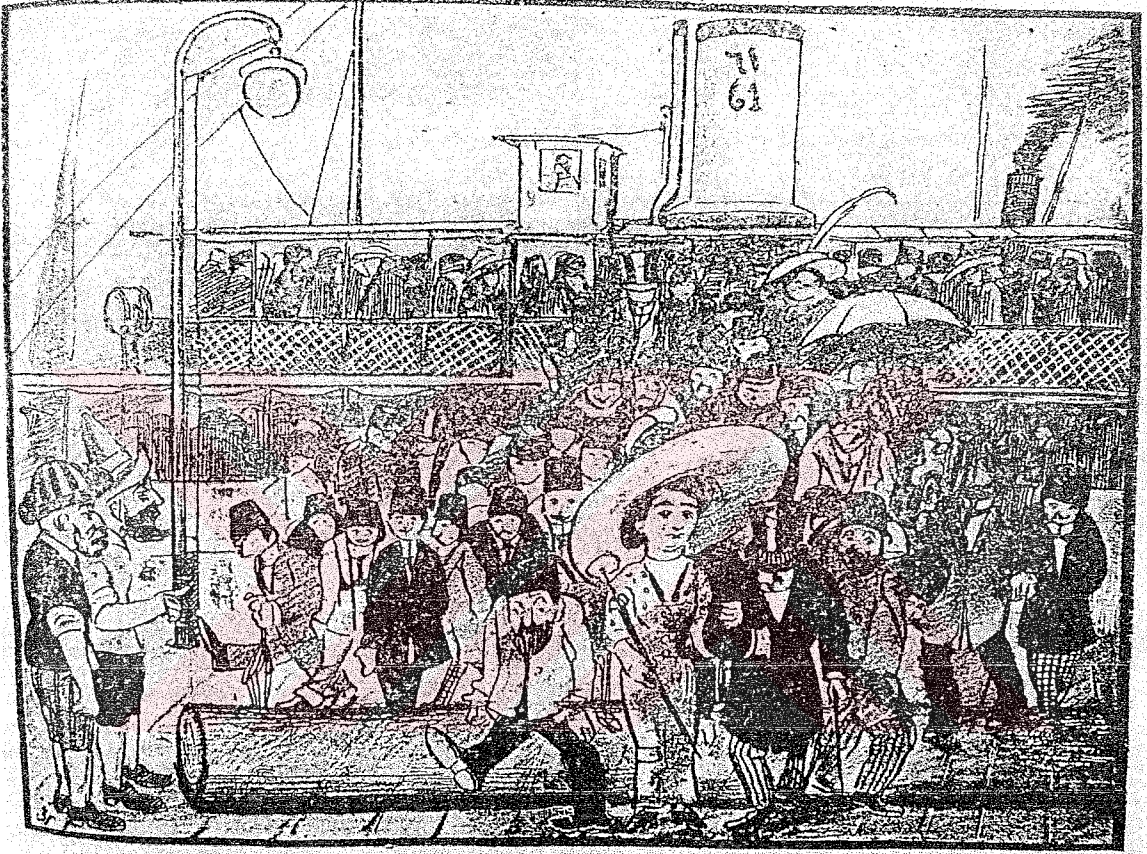
Resim Ek 3.16 Karagöz, 2 Aralık 1325/15 Aralık 1909, n. 149



قامی کوی وحیدر پاشا یولجیاری ایچنده جناسیق بیلیانلارک
استانبول طاشینه چقلری خیر آلتندور .
استغبر نایان الدین لایملدون التمرین العسوی (جیمناستیک)
بین مسافری قاضی کوی وحیدر پاشا سیرخلون الی استانبول
Un saut de mouton aux débarcadères de Kadıköy sur le pont.

Kadıköy ve Haydarpaşa yolcuları içinde cimnastik bilmeyenlerin İstanbul'a taşınacakları haber alınmıştır.

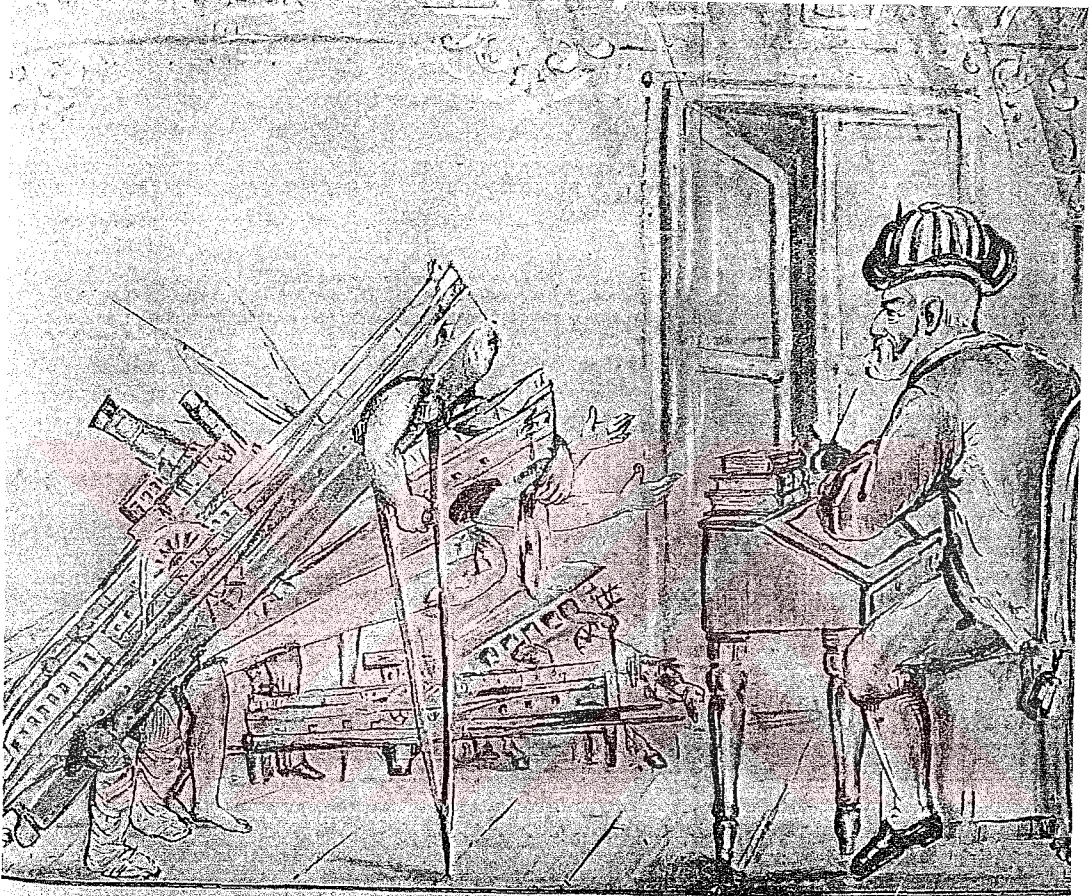
Resim Ek 3.17 Kalem, 5 Ekim 1325/18 Ekim 1909, n. 58



— فرەكۆز عەجبا ئىچۈن قانۇنى كۆرى، حەيدەر پاشا اھالىسىنە بۆلە دېرەك آتلايتىدۇر؟
— غالبا خەلق رايىنى دۆكلە جەققا چىكە، مى مەطلوب برادر . . .

- Karagöz, acaba niçin Kadıköy, Haydarpaşa ahâlîsine böyle direk atlatıyorlar?
- Galiba halkın rahatı değil, cefa çekmesi matlub birader.

Resim Ek 3.18 Karagöz, 20 Nisan 1327/3 Mayıs 1911, n. 297



— Aman doktor efendi... Siz bilirsiniz... Bir kere şu halimize bakın... Hiçbirimizde
kımıldayacak hal kalmadı. Elektrikli tramvay çıktı. Ne güzel vapurlar
yapılıyor. Hala bizim yakamızı bırakmıyorlar.
— Vay vay vay... Vakıta acınacak haldesiniz, fakat postahanelerde, gümrüklerde
daha ihtiyarlar var. Biraz daha dışınızı sıkın, bakalım ne olacak...
— Bari tramvay kumpanyasına yazsanız da biraz yem verseler.
— Aman efendim, benim için de biraz tamir ve bir parça istirahat reçetesi yazınız
da İdare-i Mahsusa'ya götüreyim.
— İyi ama onlar laf anlamazlar ki...

- Aman doktor efendi... Siz bilirsiniz.. Bir kere şu halimize bakın.. Hiçbirimizde kımıldayacak hal kalmadı. Elektrikli tramvay çıktı. Ne güzel vapurlar yapılıyor. Hala bizim yakamızı bırakmıyorlar.
- Vay vay vay.. Vakıta acınacak haldesiniz, fakat postahanelerde, gümrüklerde daha ihtiyarlar var. Biraz daha dışınızı sıkın, bakalım ne olacak...
- Bari tramvay kumpanyasına yazsanız da biraz yem verseler.
- Aman efendim, benim için de biraz tamir ve bir parça istirahat reçetesi yazınız da İdare-i Mahsusa'ya götüreyim.
- İyi ama onlar laf anlamazlar ki...



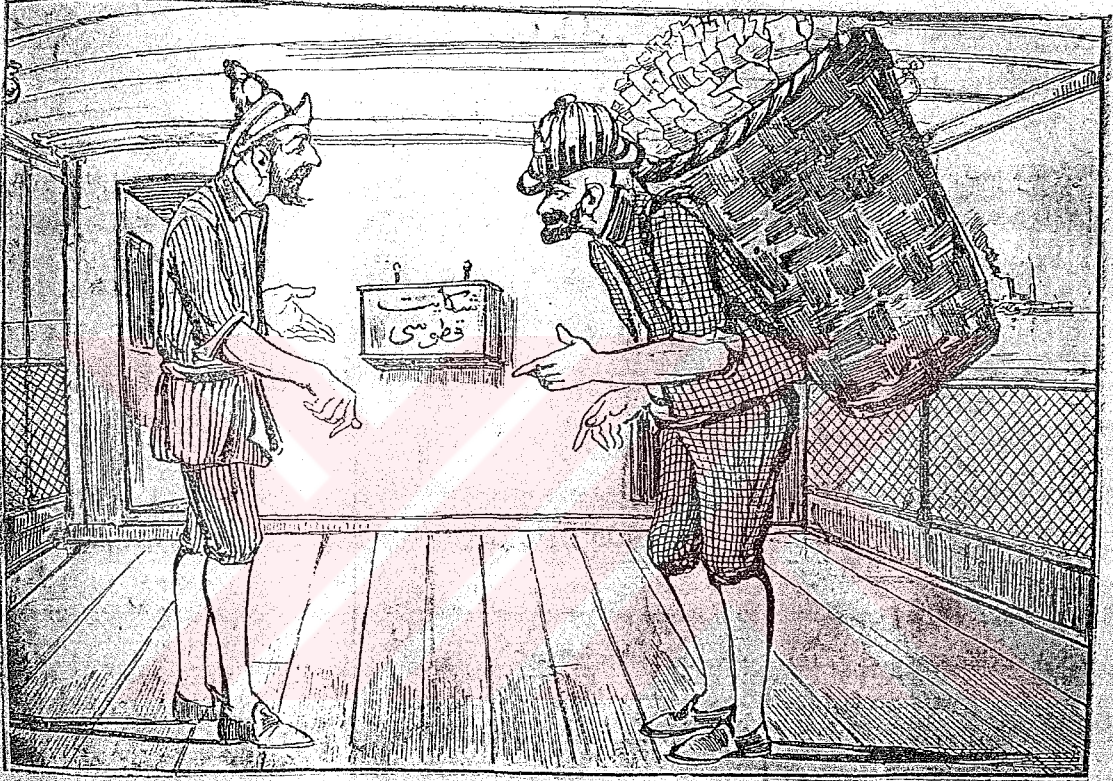
Dites moi, Monsieur l'employé s'il y a du danger.

يولچى — قرتالە شىندى مانكى واپور كېدەجك؟ اگر
چوروك بىر واپورنى رجا ايدىم بىلەيم.
بىلەتچى — سىزاق اغە بابا، ارتىق ادارە مەخسۇسە نەساق
ايتتى. قىنا اولەيتى.

Yolcu: - Kartal'a şimdi hangi vapur gidecek? Eğer çürük bir vapursa rica ederim, bekleyeyim.

Biletçi: - Merak etme baba, artık İdare-i Mahsusa yasak etti. Kaza olmayacak.

Resim Ek 3.20 Kalem, 27 Ağustos 1325/9 Eylül 1909, n. 52



حاجیواد — اونه قره کوز، ارقد کده کی کوفده کی کاغذلر نهدر؟
 قره کوز — سیر سفائن واپورلرندن شکایت!..
 حاجیواد — این اما، او قدر شکایتی بو کوچوک قوطی آلمیرمی؟
 قره کوز — آلمازسه نه یالیم؟ .. بنده ککدر، باش قارده یه طولدر یویردم!..

Hacivat: - O ne Karagöz, arkandaki küfedeki kağıtlar nedir?

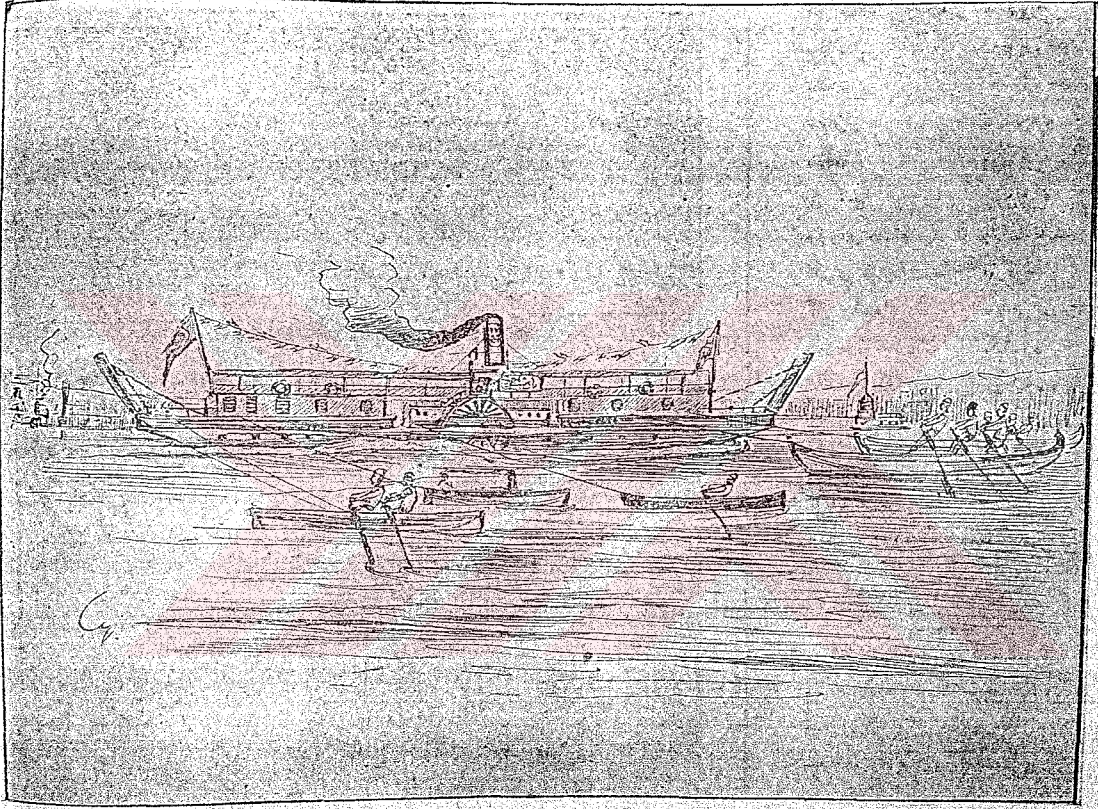
Karagöz: - Seyr-i Sefain vapurlarından şikayet!..

Hacivat: - İyi ama o kadar şikayeti bu küçük kutu alır mı?

Karagöz: - Almazsa ne yapalım?.. Ben de gider baş kamaraya dolduruveririm!

Resim Ek 3.22 Karagöz, 7 Aralık 1329/20 Aralık 1913, n. 577

شرکت کیفینک هم انسان، هم یوک طاشیان سیار بت پازاری!

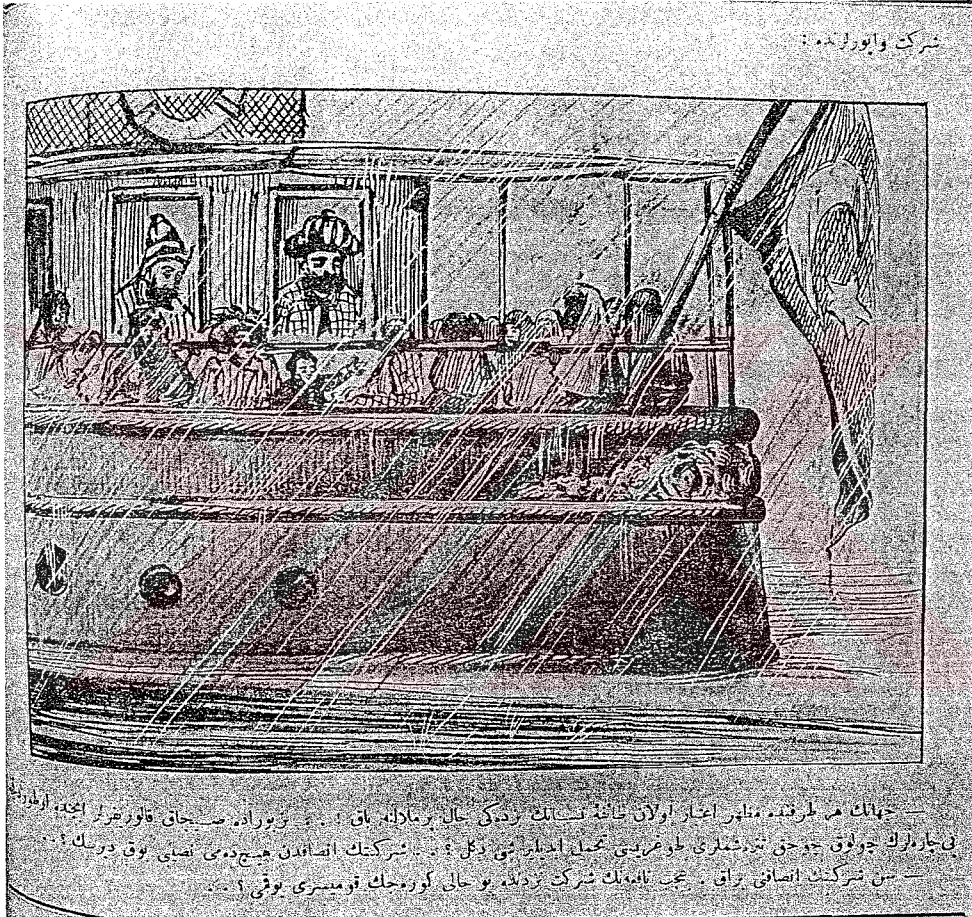


فیودان — (آوازی چیدنی قدر باغیره رق) یاهو! آسیلنیز، آسیلنیز! یوقه آقتی الیه مرمره کیده حکیز... اللهی سودن آسیلین!

Şirket-i keyfiyenin hem insan hem yün taşıyan seyyar bit pazarı!

Kaptan: - (avazı çıktığı kadar bağırarak) Yahu! Asılınız, asılınız! Yoksa akıntı ile Marmara'ya gideceğiz. Allahını seven asılsın!

Resim Ek 3.23 Hayal-i Cedid, 30 Nisan 1326/13 Mayıs 1910, n. 13



Şirket vapurlarında:

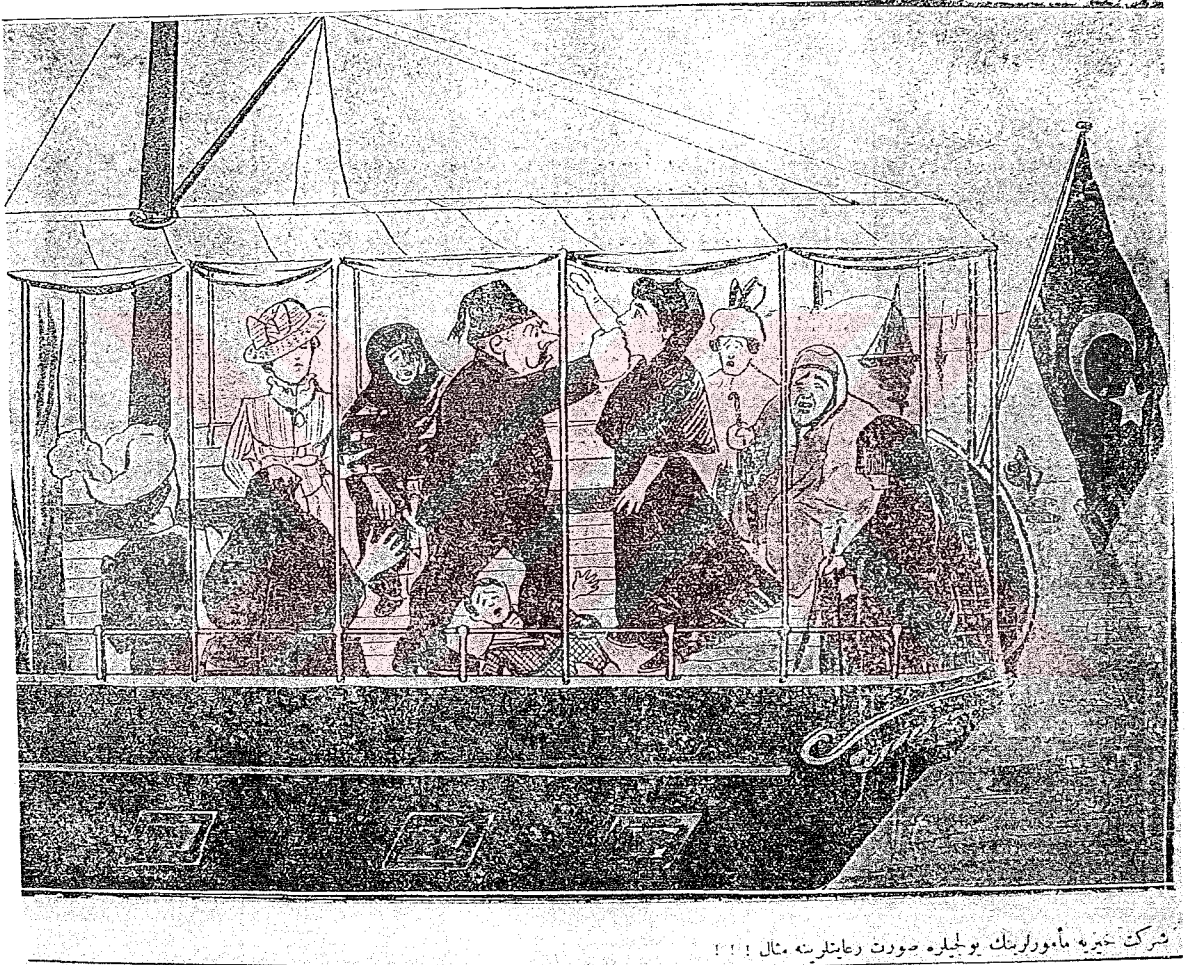
- Cihanın her tarafında mazhar-ı itibar olan taife-i nisânın bizdeki hal-i pürmelâhine bak!.. Biz burada sıcak kaloriferler içinde otururken biçarelerin titreşmeleri doğrusu tahammül edilir şey değil. Şirketin insaftan hiç mi nasibi yok dersin?
- Sen şirketin insafını bırak, acep Nafia'nın şirket nezdinde bu hali görecek komiseri yok mu?

Resim Ek 3.24 Karagöz, 23 Kasım 1327/6 Aralık 1911, n. 363



- Hanımlar vâkıa şirket vapurlarında sizin için tahaffuz. Ancak bu kalın ve kürklü çarşafarla bir dereceye kabil ise de herhalde el ve ayaklarınızı ısıtmak için bu mangal kapaklarından da birer tane almalısınız.

Resim Ek 3.25 Karagöz, 4 Ocak 1327/17 Ocak 1912, n. 375



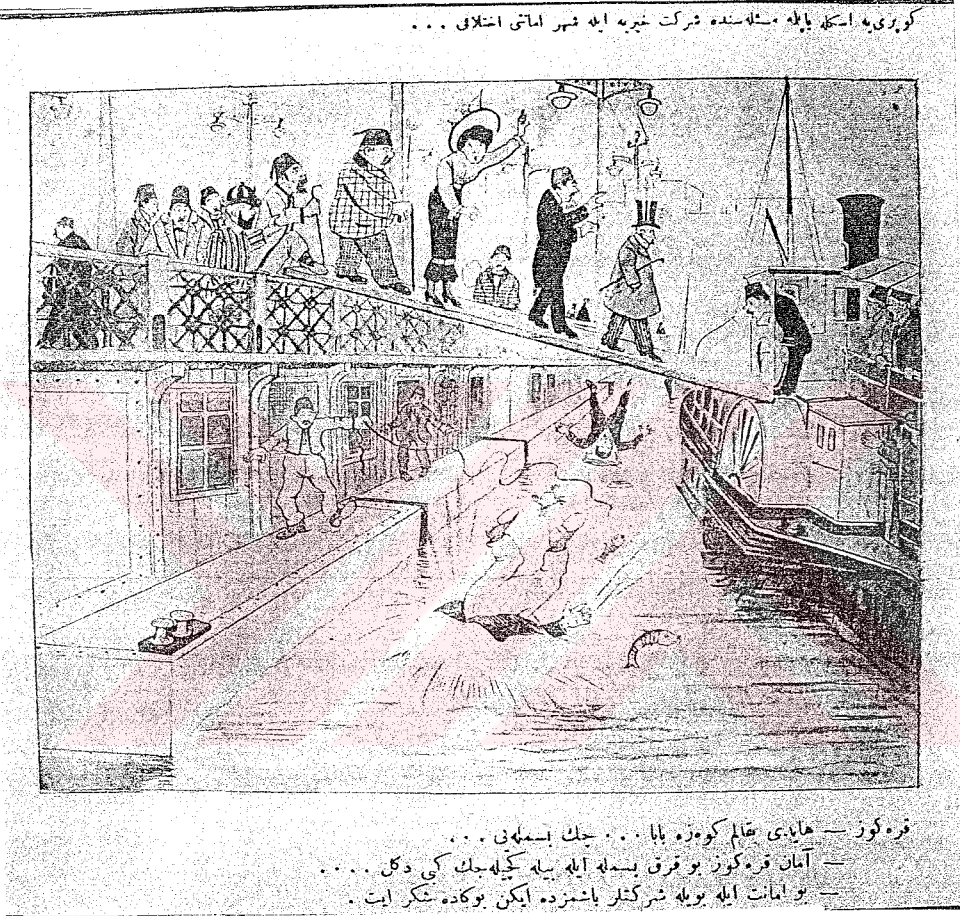
Şirket-i Hayriye memurlarından yolculara sûret-i riayetlerine misal!!!

Resim Ek 3.26 Yeni Geveze, 31 Kasım 1327/13 Aralık 1911, n. 158



- Canım Geveze, denizden beri yumruklaşıyoruz. Bunun faidesi ne?
- Şirket-i Hayriye memurlarının müşterilere yumruk endâht etmeye başladıklarını duymadık mı? Böyle bir hale maruz kaldığımız zaman afal afal bakmamak için şimdiden idman edelim!

Resim Ek 3.27 Yeni Geveze, 8 Aralık 1327/21 Aralık 1911, n.159

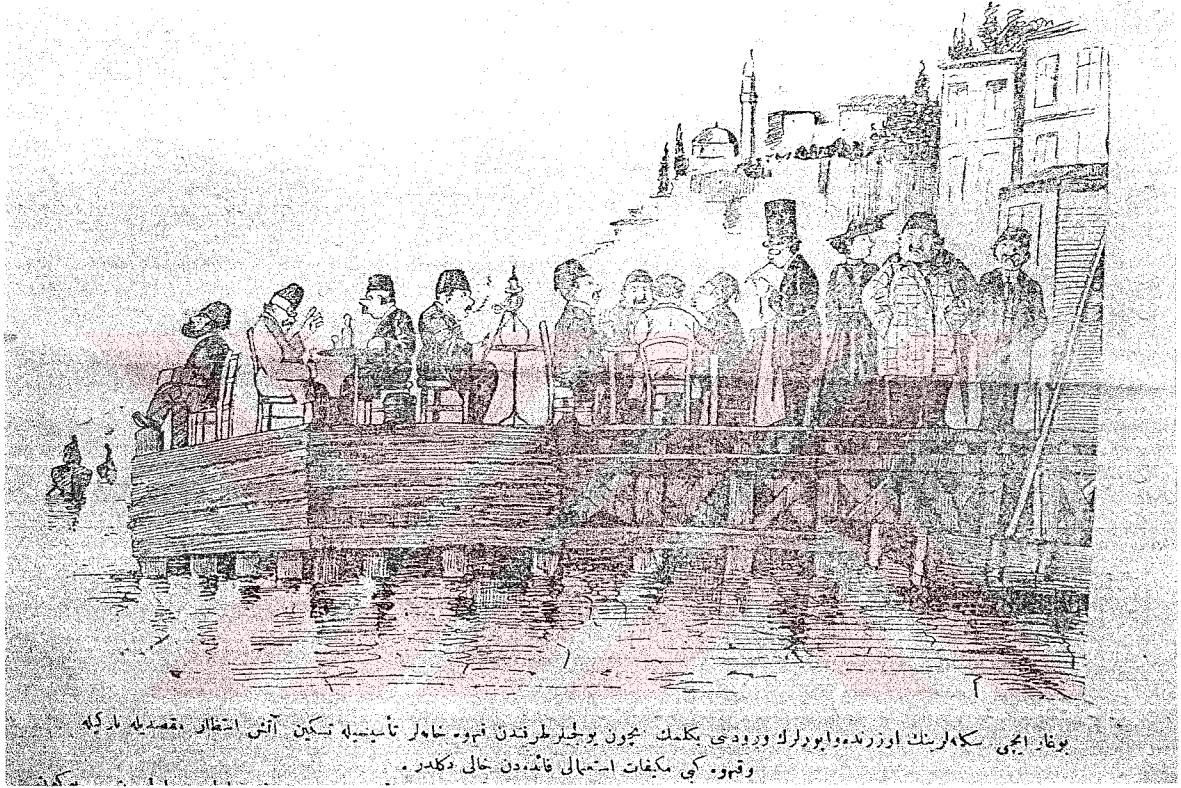


Köprüye iskele yapılma meselesinde Şirket-i Hayriye ile Şehremaneti ihtilafı

Karagöz: - Haydi bakalım Geveze baba... Çek besmeleyi...

- Aman Karagöz bu kırk besmele ile bile geçilecek gibi değil...
- Bu Emanet ile böyle şirketler başımızda iken buna da şükret!

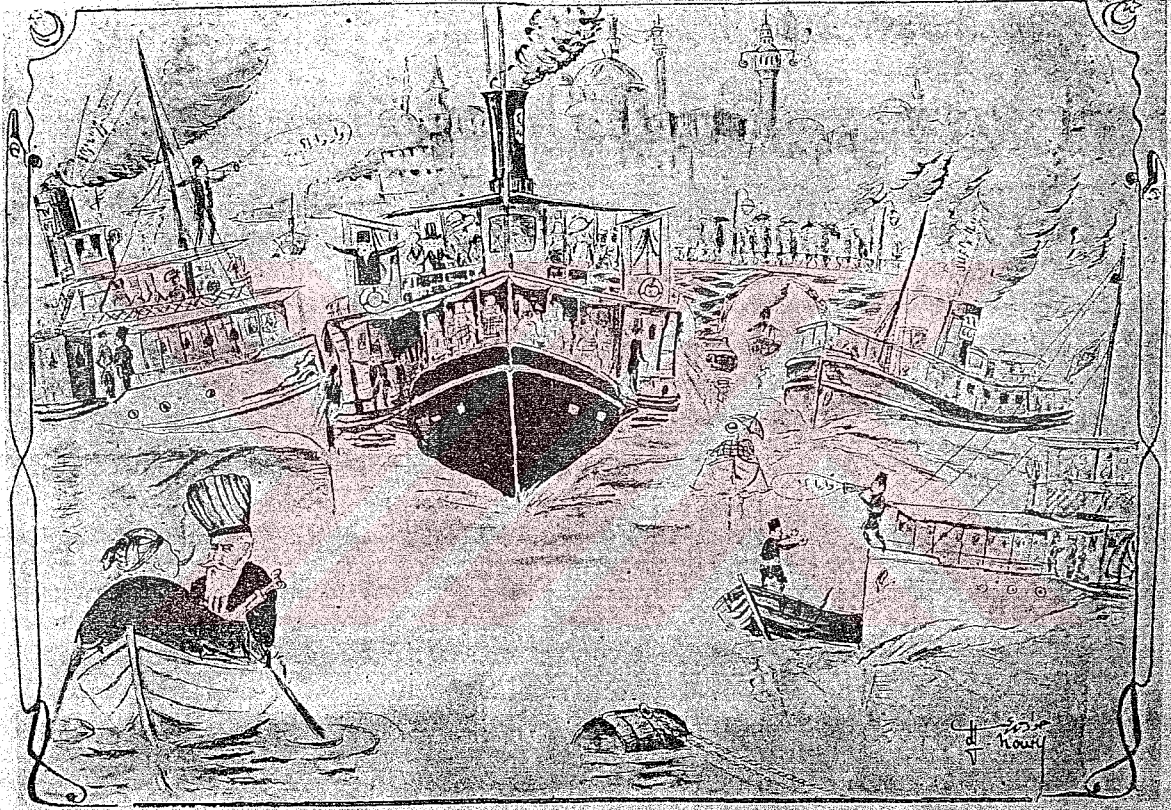
Resim Ek 3.28 Yeni Geveze, 3 Mayıs 1328/16 Mayıs 1912, n. 189



Boğaziçi iskelelerinin üzerinde vapurların vürûdunu beklemek için yolcular tarafından kahvehaneler tesisiyle teskin-i ateş-i intizar maksadıyla nargile ve kahve gibi mükeyyifat isti'mâli faideden halli değildir.

Resim Ek 3.29 Geveze, 30 Ocak 1324/12 Şubat 1909, n. 25

[لمانده سېر سفر] :

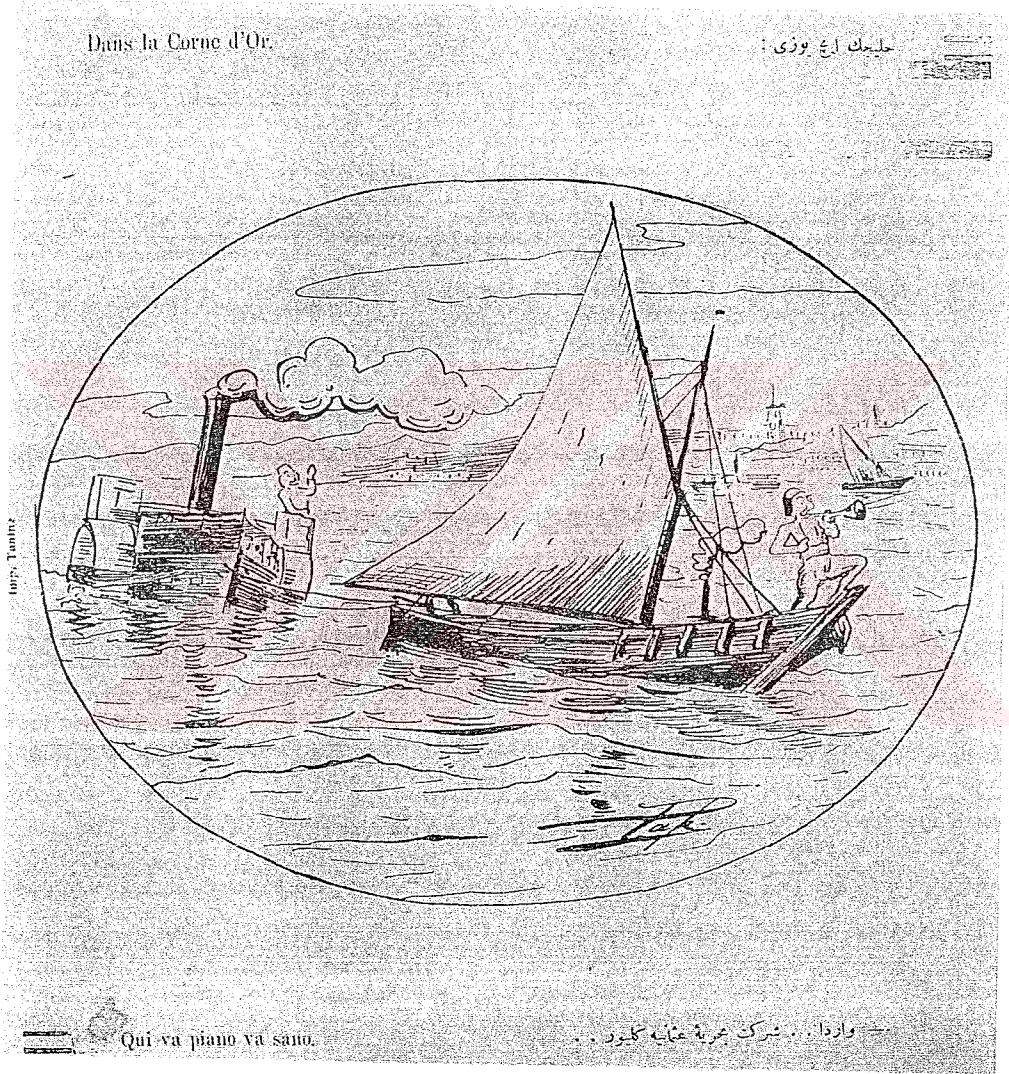


... کله چې امنیت اېښودله واپور به پيل کاږم... غيا ليمان اداره سي پوکا به چاره نوله مومي ؟
 ... چې کيدی چې ! ... مرادک الدن نه فورسيان ؟

Limanda Seyr-ü Sefer

- Gel canını emniyet et de vapura bin bakalım... Acaba liman idaresi buna bir çare bulamaz mı?
- Hey gidi hey... Muradın elinden ne kurtulur?

Resim Ek 3.30 Falaka, 4 Ağustos 1327/17 Ağustos 1911, n.4



Haliç'in iç yüzü:

- Varda! Şirket-i Osmaniye geliyor...

Resim Ek 3.31 Kalem, 23 Eylül 1326/6 Ekim 1910, n. 96

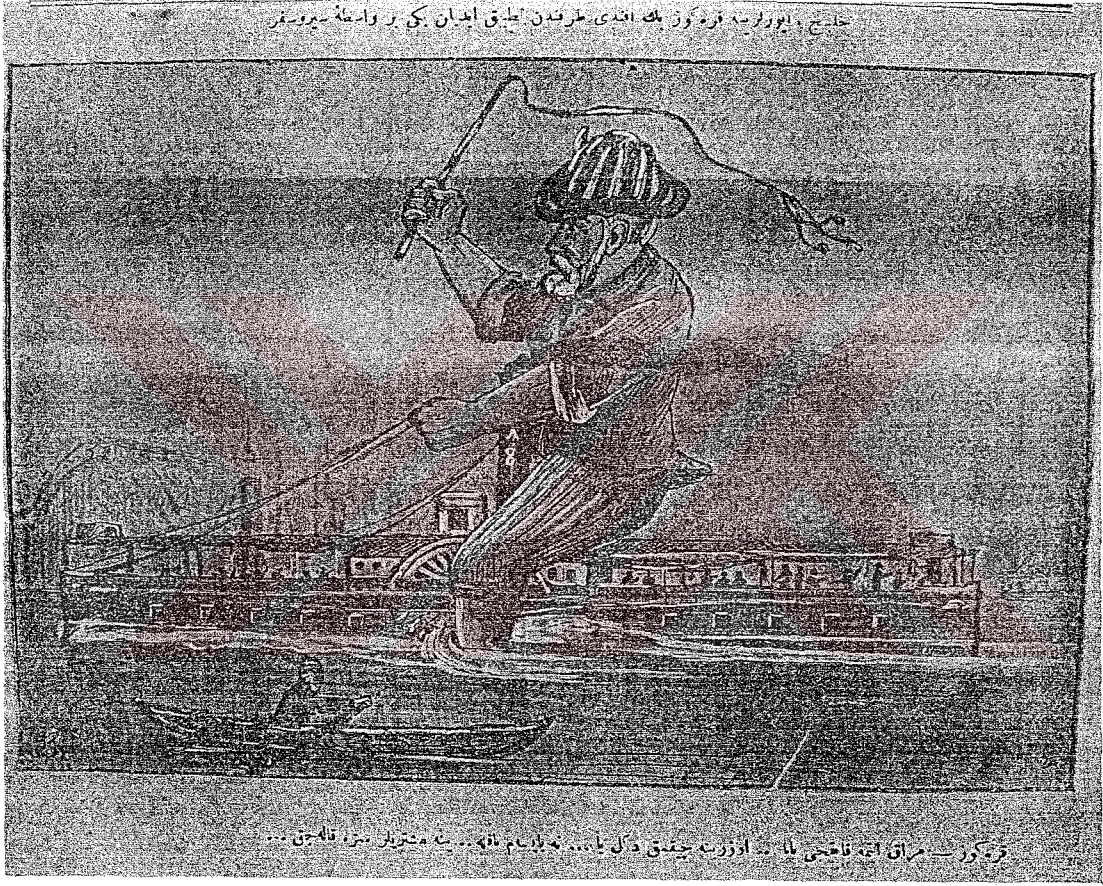


حاجیواد — بونه خالدر قره کوز، اورکینوس بالغه صالی باغلامیشکده یولچی می طای یورسک؟
قره کوز — نه یایلم؟ خایچ شرکتی بو حالده دوام ایستدیکه بوندن باشقه چاردمز قالمدی. بنده بر اورکینوس شرکتی آچدم!

Hacivat: - Bu ne haldir Karagöz, orkinos balığına salı bağlamışsın da yolcu mu taşıyorsun?

Karagöz: - Ne yapalım? Haliç şirketi bu halde devam ettikçe bundan başka çaremiz kalmadı. Ben de bir orkinos şirketi açtım.

Resim Ek 3.32 Karagöz, 1 Mart 1330/14 Mart 1914, n. 601



Yağmurlar münasebetiyle Kasımpaşa civarı su dolmuş ve Haliç vapurları sokakların arasına girmişti.

Karagöz soruyor: - Kaptan, kaptan, Tepebaşı'na da bilet kesiyor musunuz?

Resim Ek 3.33 Karagöz, 17 Ağustos 1329/30 Ağustos 1913, n. 551



Constantinople et l'automobilisme!!

کل باشه شیشیر طاراق :

Kel başa şimşir tarak

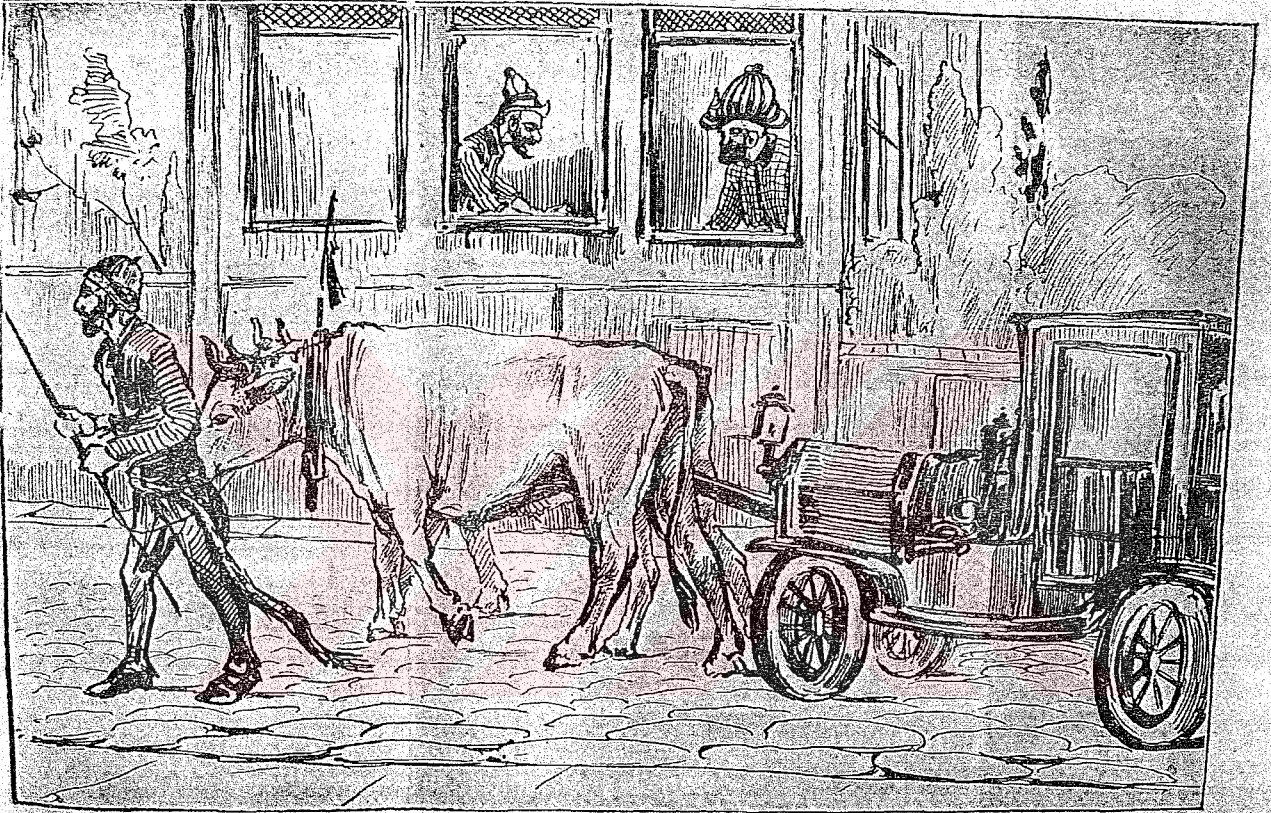
Resim Ek 3.34 Cem, 19 Mart 1327/1 Nisan 1911, n. 21



Şhremini beyefendiye:

İstanbul sokakları tanzim edilinceye kadar — Şhremaneti'nin kararıyla —
otomobillerin sürat istiâli

Resim Ek 3.35 Kalem, 18 Aralık 1324/31 Aralık 1908, n.18

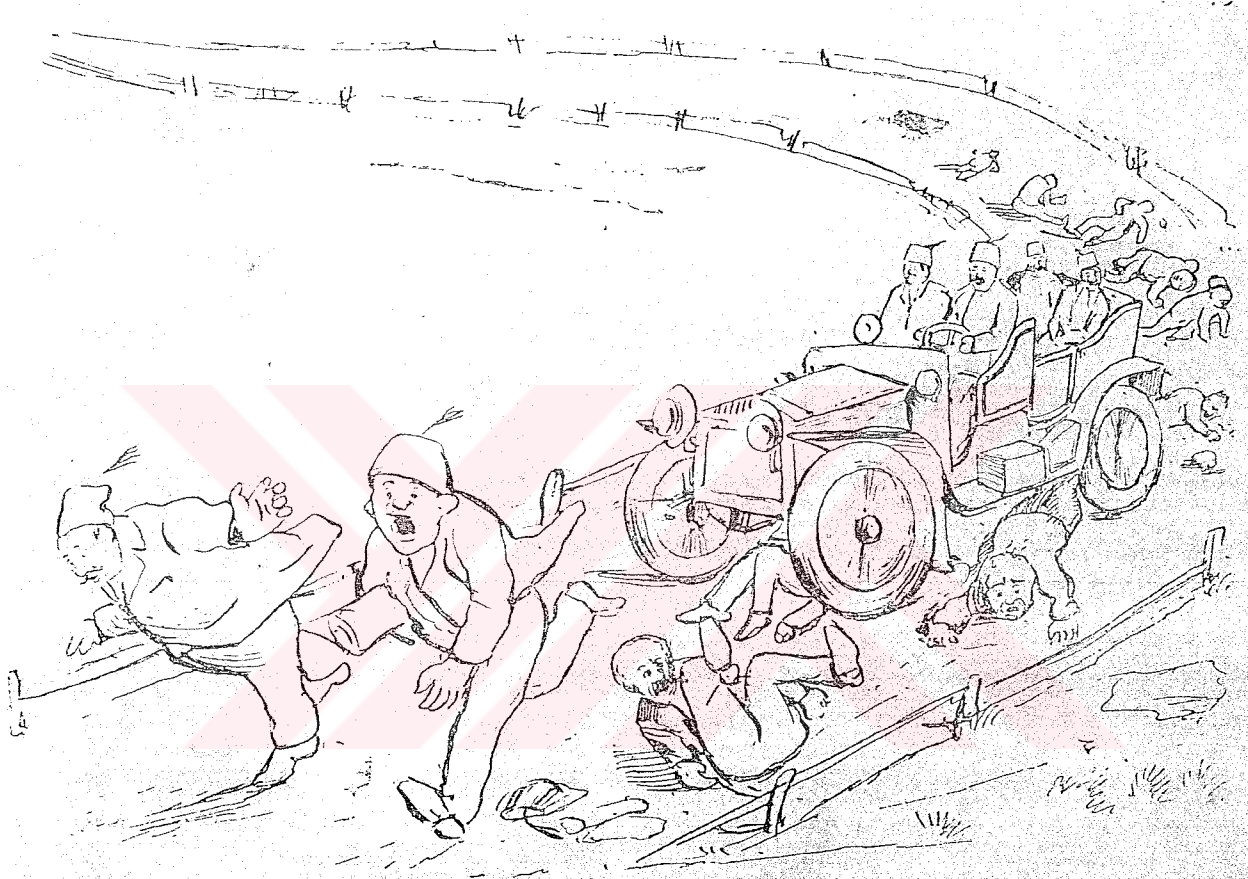


حاجیوات — اونه قره کوز؟.. اوتوموبیله اوکوز قوشمشلر...
قره کوز — چابوقی برورولان اوتوموبیله ک حاله بودور.

Hacivat: - O ne Karagöz? Otomobile öküz koşmuşlar...

Karagöz: - Çabuk bozulan otomobillerin hali budur.

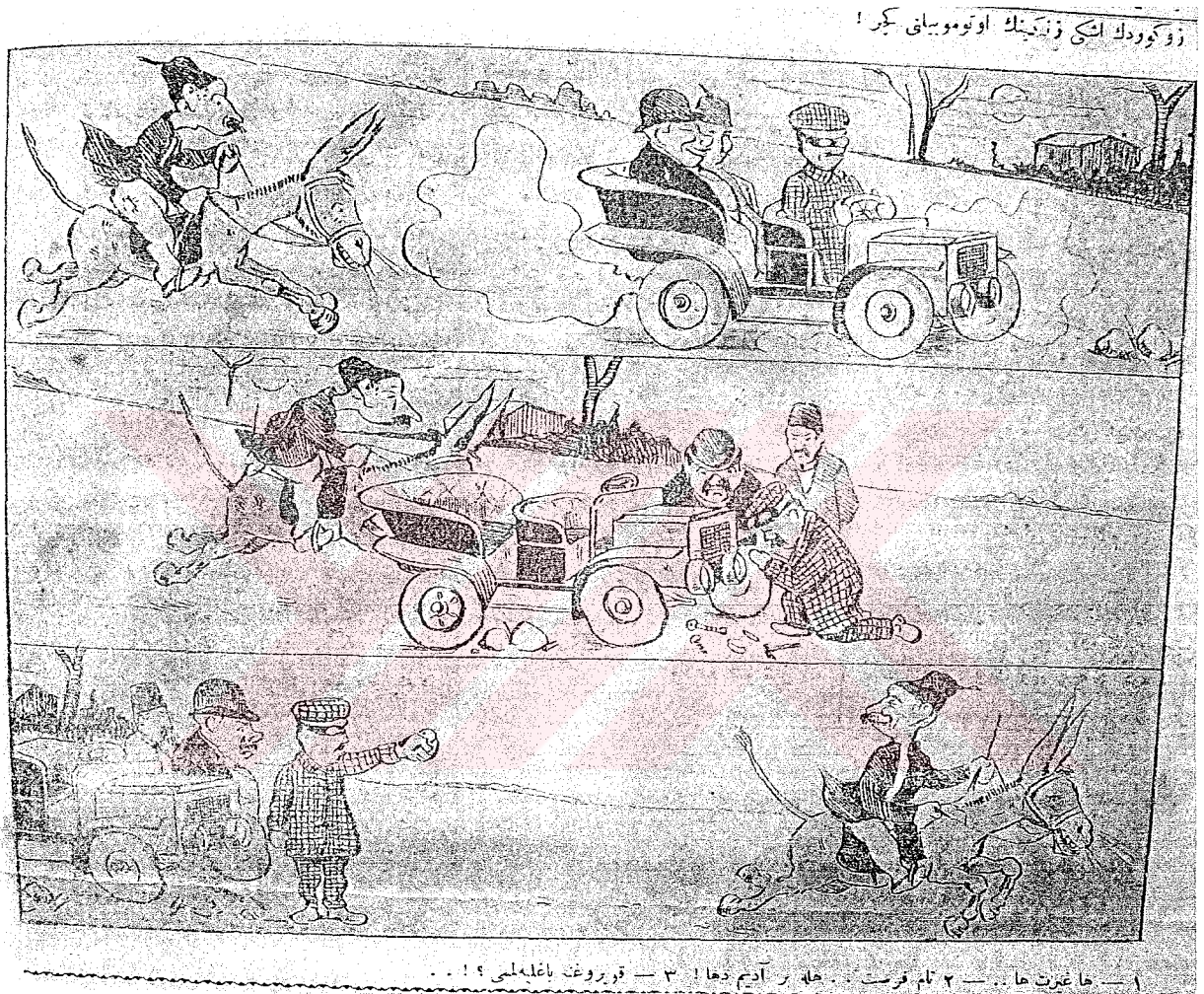
Resim Ek 3.36 Karagöz, 16 Nisan 1330/29 Nisan 1914, n. 614



خفیهلر اوتوموبیلک جوق علینده بولندی ایچون شمدی ده اوتوموبیل خصماندن انتقام آلیور .

Hafiyeler otomobillerin çok aleyhinde bulunduğu için şimdi de otomobil husmâsından intikam alıyor.

Resim Ek 3.37 Boşboğaz, 20 Ağustos 1324/2 Eylül 1908, n. 9



Züğürt'ün eşeği, zenginini otomobilini geçer!

- 1- Ha gayret ha...
- 2- Tam fırsat... Hele bir adım daha!
- 3- Kuyruğuna bağlayalım mı?

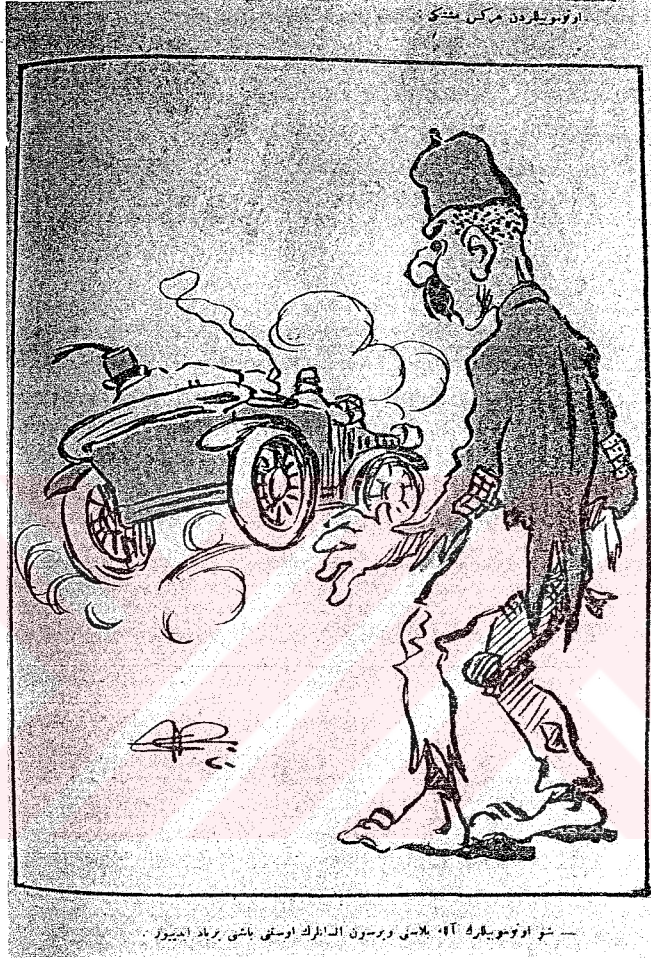
Resim Ek 3.38 Züğürt, 8 Mart 1327/21 Mart 1911, n. 3



Hacivat: - Vay Karagözüm! Bu ne hal? Bir kazaya mı uğradın?

Karagöz: - Çok şükür daha uğramadım. Yalnız benzin kalmazsa ne yolda hareket edilmesi lazım geleceğini tecrübe ediyorum.

Resim Ek 3.39 Karagöz, 20 Temmuz 1330/2 Ağustos 1914, n. 645



Otomobillerden herkes müşteki

- Şu otomobillerin allah belasını versin. İnsanların üstünü başını berbat ediyor.

Resim Ek 3.40 Diken, 19 Şubat 1336/19 Şubat 1920, n. 43



- Eyvah! Otomobil bir birisini çiğnedi!...
- A birader, yalnız bugün mü tesadüf ettin?

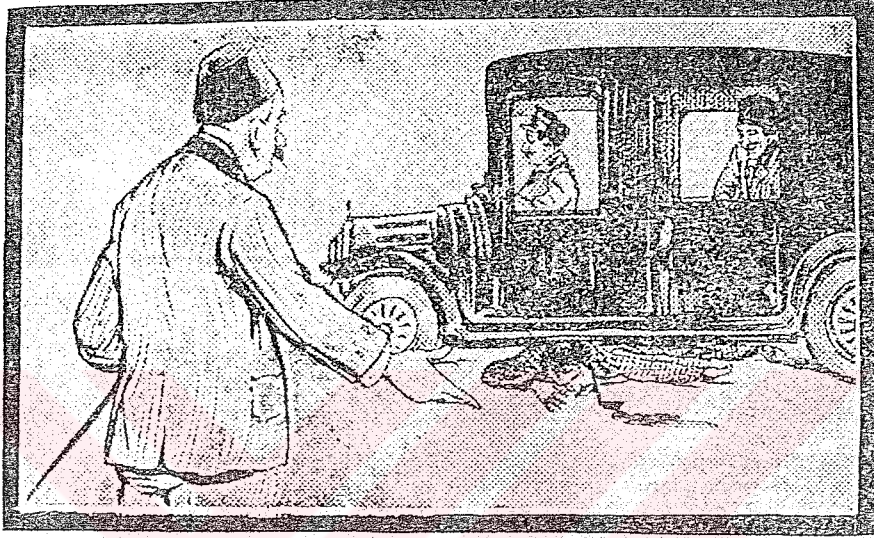
Resim Ek 3.41 Diken, 8 Nisan 1336/8 Nisan 1920, n. 48



Köylü gözü, köylü sözü

Yeni muhacir: - Acaba (Eminönü) böyle olursa emin olmayan yerler nasıldır?

Resim Ek 3.42 Aydede, 5 Haziran 1338/5 Haziran 1922, n. 45



ارستى آلتندره خىرلى !

— الله وىرسون ، آرتق اوطوموبىلدىن اينمىورسك.

— هايىدى برادر . او قدر قضا اوليوركه آلتنده

قاله جغمه ايچنده اوطورورم دها اى !

-Allah versin, artık otomobilden inmiyorsun.

-Haydi birader. O kadar kaza oluyor ki altında kalacağıma içinde otururum daha iyi.

Resim Ek 3.43 Karagöz, 26 Ağustos 1341/26 Ağustos 1925, n. 1817



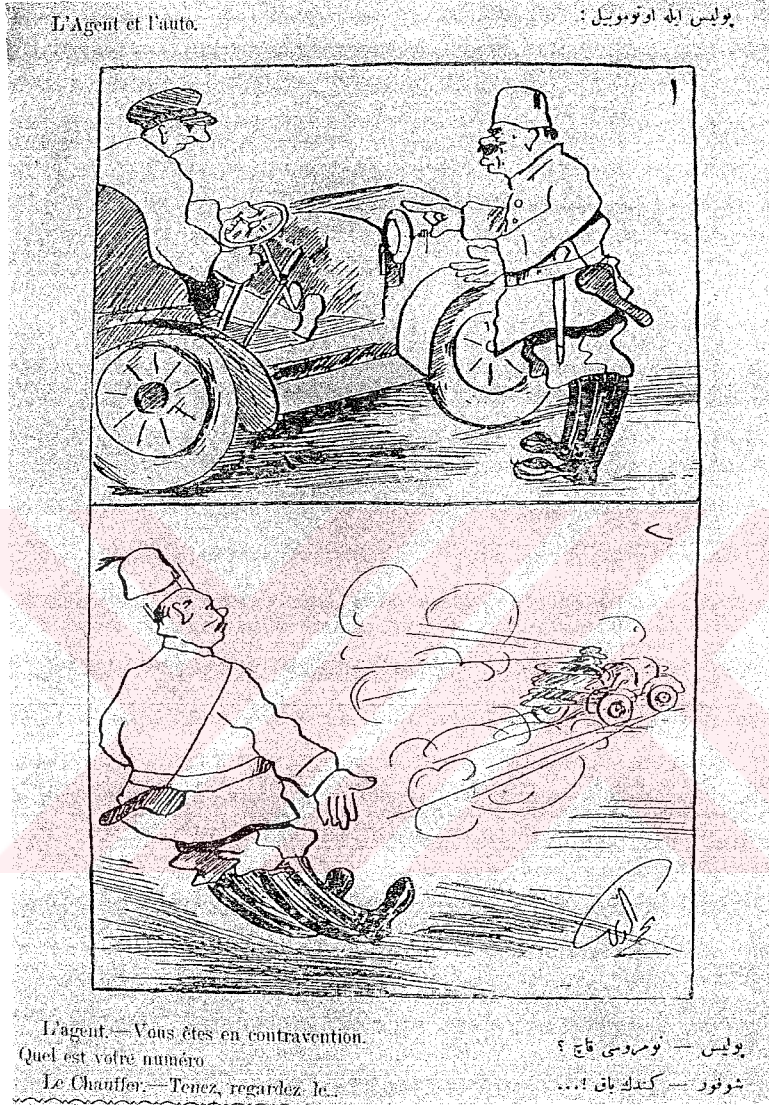
اوطۇمۇ بىلچىلىك قۇربانى!

— بۇ بايرام قۇربان وارى ؟
 — ايدىنە باقار ! كېن بايرام ، ابكى چوچۇقلە بىر
 قۇدىن قىمت اولمىدى . بۇ سە بىلىم ؟
 قۇرەكوز — بىر آرداھا غىرت ايدىرەك آلمانمىچ
 بولە توالى ايشىن قايىلىرىمىچ !

Otomobilcilerin kurbanı

- Bu bayram kurban var mı?
- İşine bakar! Geçen bayram iki çocukla bir kadın kısmet olmuştu. Bu sene bilmem?
- Biraz daha gayret ediverin a canım, hiç böyle sevaplı işten kaçılır mı hiç?

Resim Ek 3.44 Karagöz, 1 Temmuz 1341/1 Temmuz 1925, n.1804

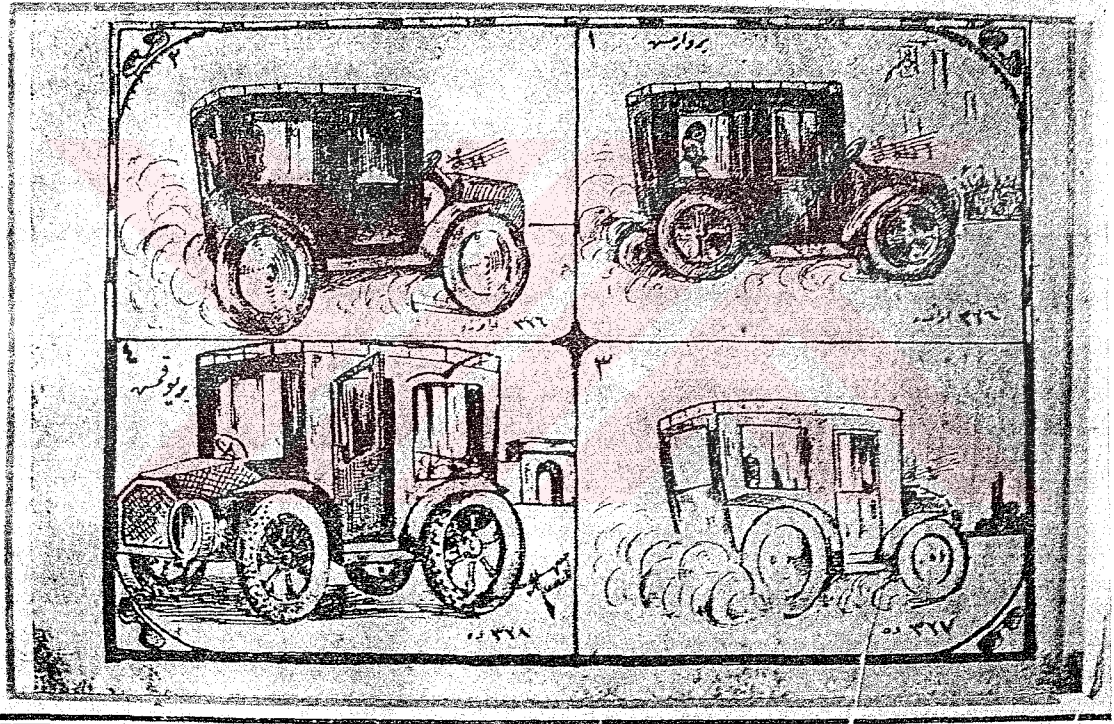


Polis ile otomobil:

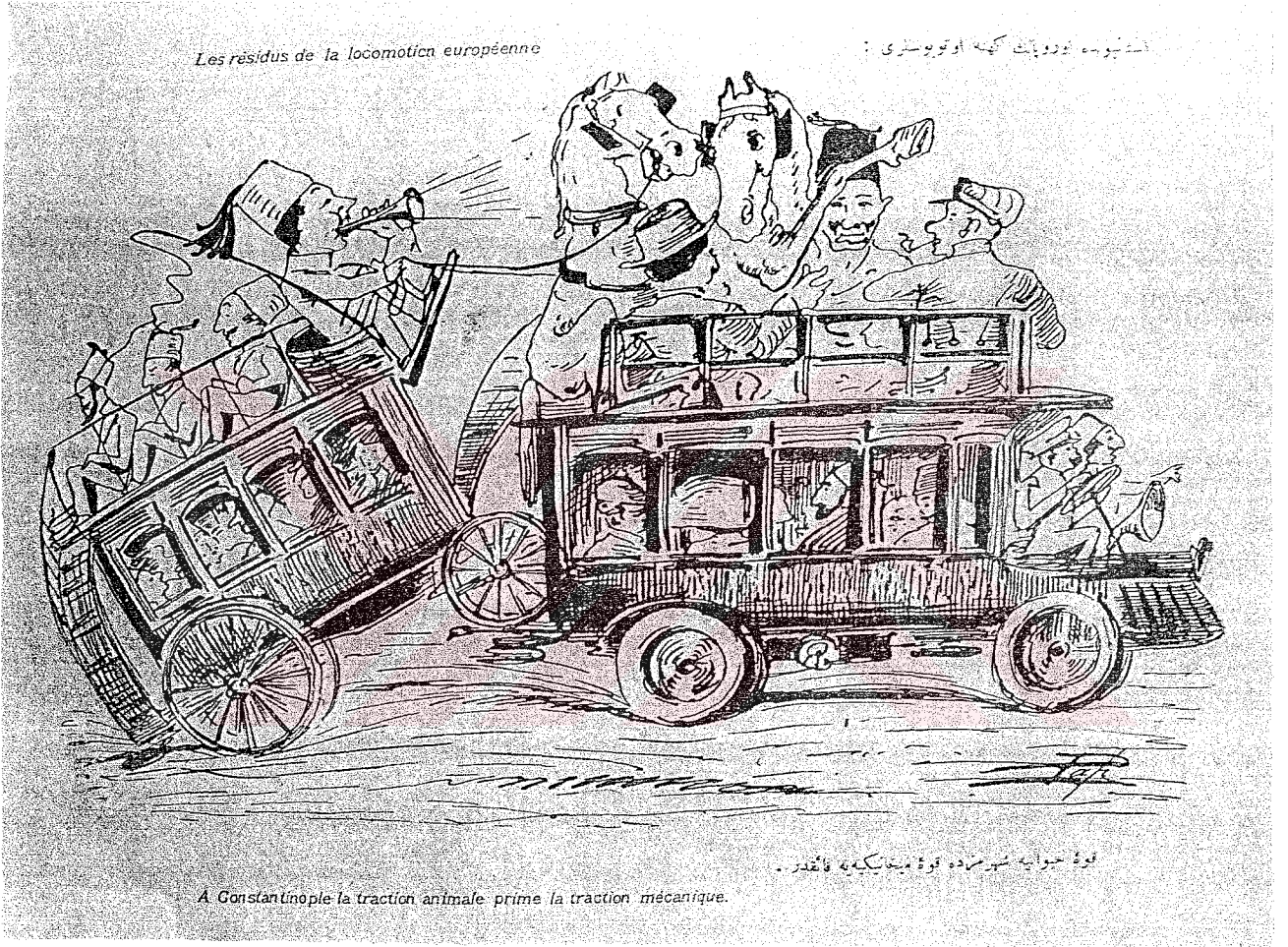
Polis: - Numarası kaç?

Şoför: - Kendin bak!

Resim Ek 3.45 Kalem, 14 Ekim 1326/27 Ekim 1910, n. 99



Resim Ek 3.46 Yeni Geveze, 12 Temmuz 1328/25 Temmuz 1912, n. 209



İstanbul'da Avrupa'nın köhne otobüsleri:

Kuvve-i hayvaniye şehrimizde kuvve-i mihanikiyeye faikdir.

Resim Ek 3.47 Kalem, 5 Ağustos 1326/18 Ağustos 1910, n. 89

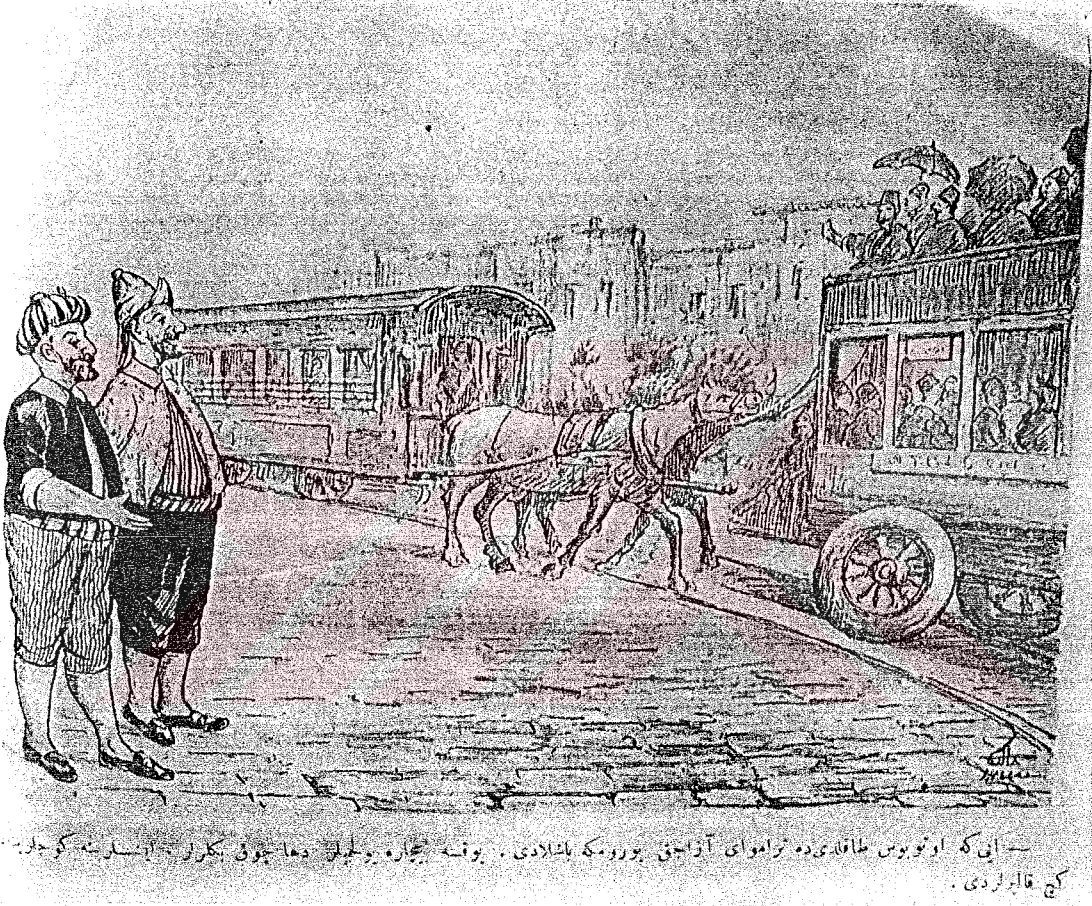


Diablo! quatre heures du matin!... Quel bateau
monter à ma femme?... Kurekka! je vais lui dire que
j'ai pris le tram pour rentrer.

— ساعت پانزده کلس، خانه تيلان اويدورملي ا...
بوليم رانمواله گندم ورم.

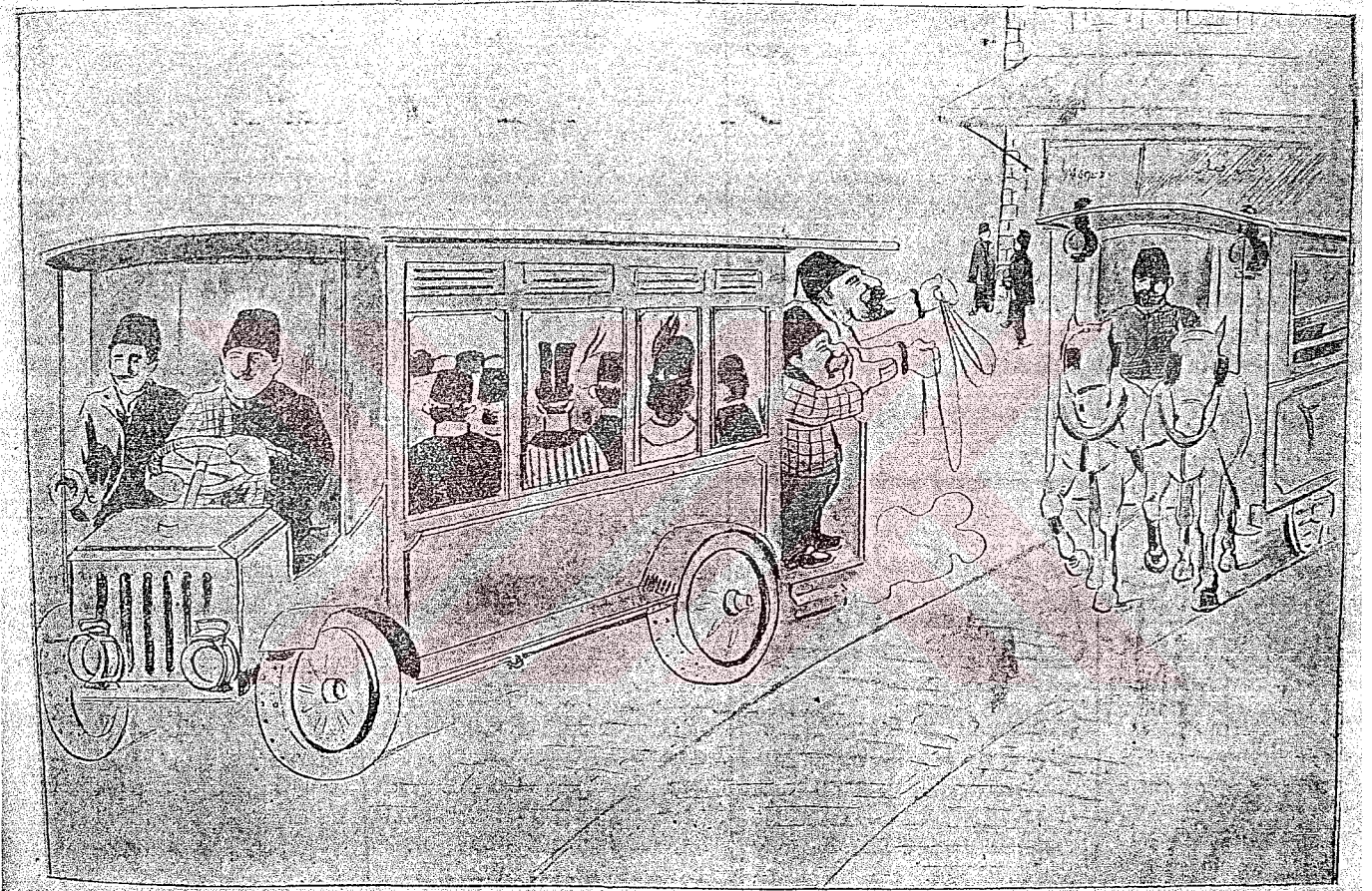
- Saat dokuza gelmiş, hanıma ne yalan uydurmalı?... Buldum, tramvayla geldim derim.

Resim Ek 3.48 Kalem, 22 Ocak 1324/4 Şubat 1909 n. 22



- İyi ki otobüs takıldı da tramvay azıcık yürümeğe başladı. Yoksa biçare yolcular daha çok beklerler, işlerine kocalarına geç kalırlardı.

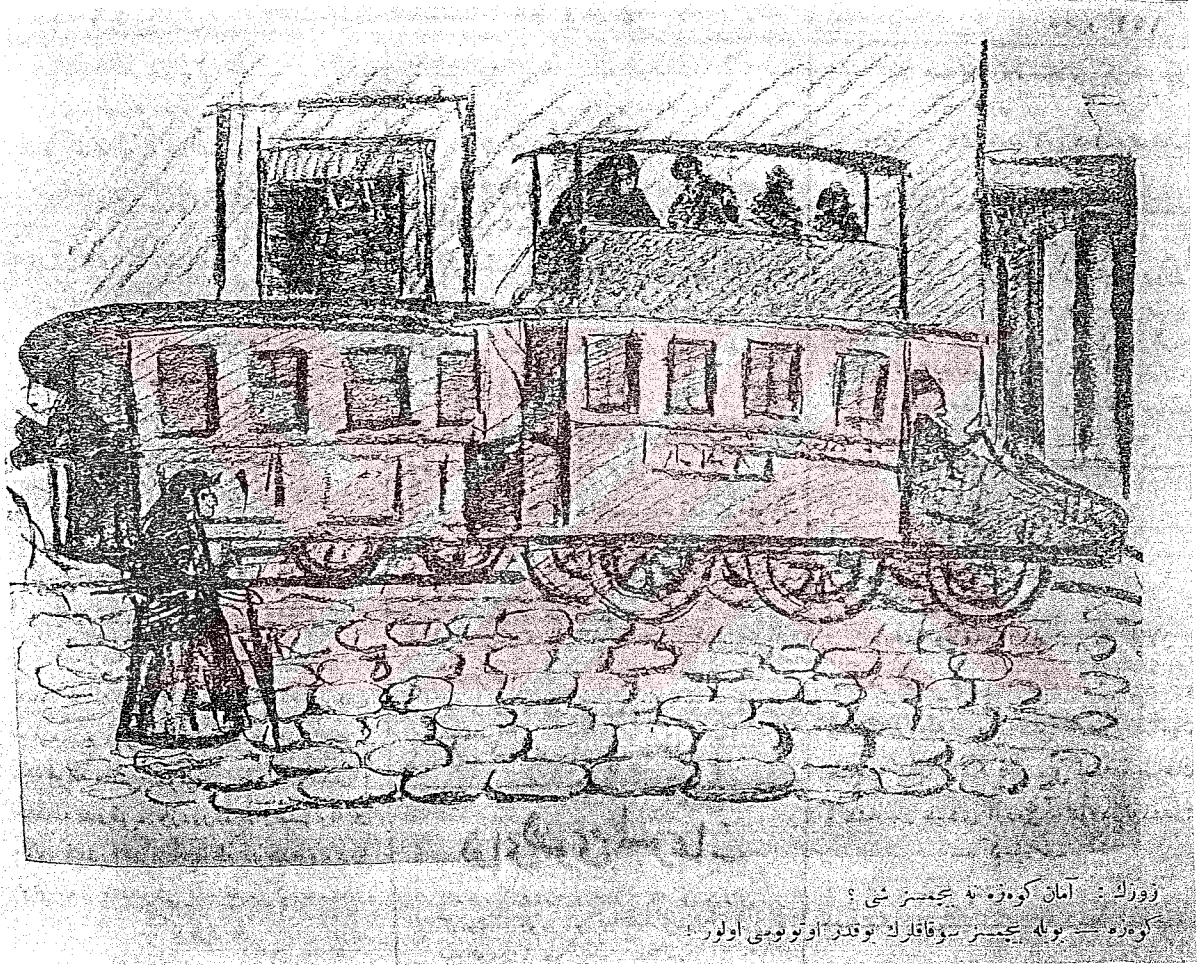
Resim Ek 3.49 Karagöz, 7 Temmuz 1326/20 Temmuz 1910, n. 211



Si vous voulez marcher comme il faut attachez vous derrière nous : آردەداش حیوانلره زحمت بکدرمه. شو ایی باغلا یور :

Arkadaş hayvanlara zahmet çektirme. Şu iyi bağlıyor!

Resim Ek 3.50 Yeni Geveze, 13 Haziran 1327/26 Haziran 1911, n. 131

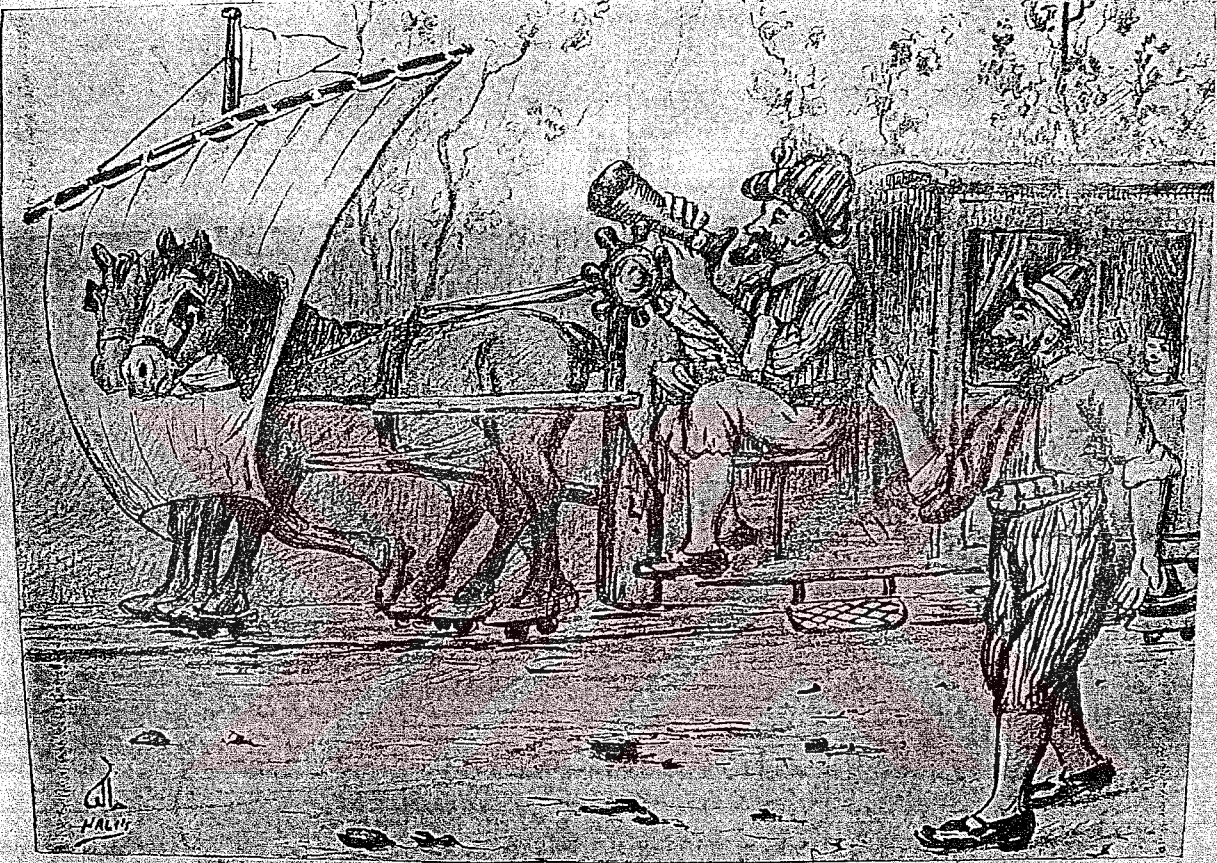


Zevzek: - Aman Geveze ne biçimsiz şey!

Geveze: - Böyle biçimsiz sokakların bu kadar otobüsü olur!

Resim Ek 3.51 Yeni Geveze, 10 Aralık 1326/23 Aralık 1910, n. 102

غرائب مختريات اخيره دن :



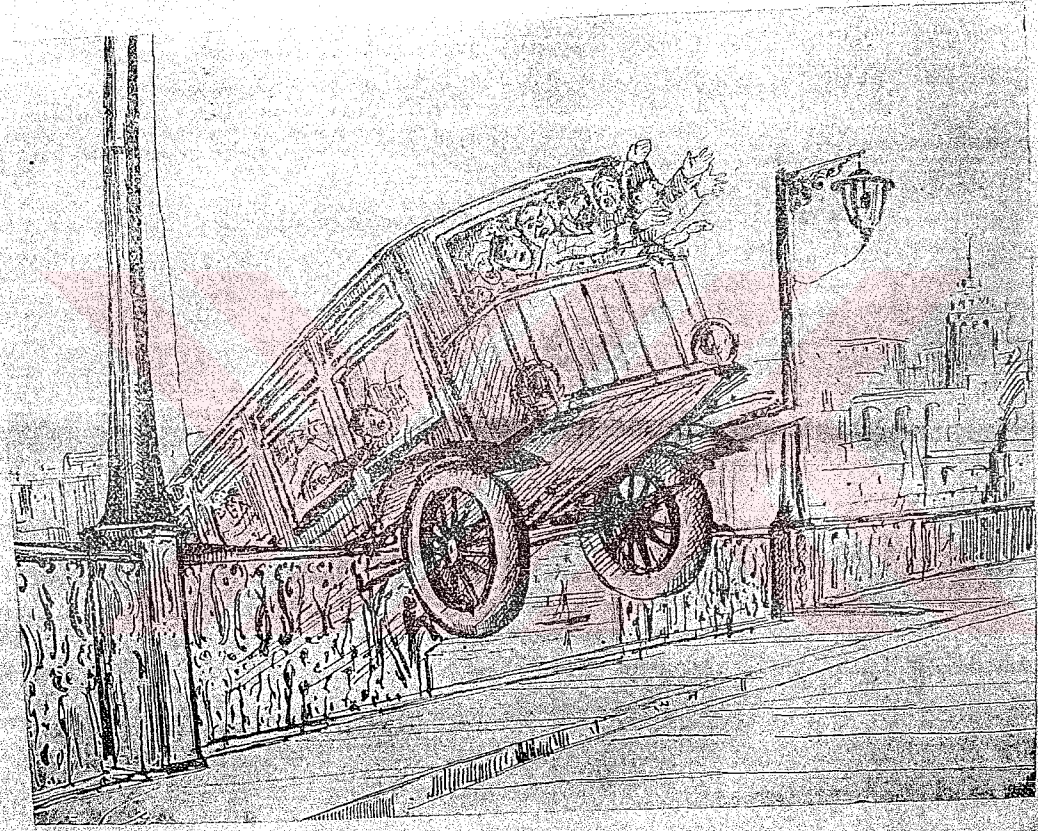
— آمان قره کوزم عقلی سودم .. آدام !... خریف سن چوق یاشا .. سن اولسه ک بچاره لر بولده قلم خفردی ها ..
 — هر طرفه الکتریق تراموایلی ، اوتوموبیللر وار هرکس فک ترقاقتن مسغید .. هـ ب زواللی استانبول خلقی دوشو بزمی .. قیل نه ایلارک
 « قرینه قدرینه » بنده بوی بولم ..

Garaib muhteriat ihrâyeden

- Aman Karagözüm aklını seveyim adam! Herif sen çok yaşa!... Sen olmasan biçareler yolda kalacaklardı ha...
- Her tarafta elektrik tramvayları, otomobiller var. Herkes fennin terakkiyatından müstefid. Hiç ben zavallı İstanbul halkını düşünmez miyim? Fakat ne yaparsak, “karınca kararınca” ben de bunu buldum...

Resim Ek 3.52 Karagöz, 6 Ocak 1325/19 Ocak 1909, n. 159

ترقیات مدنیہ دن :

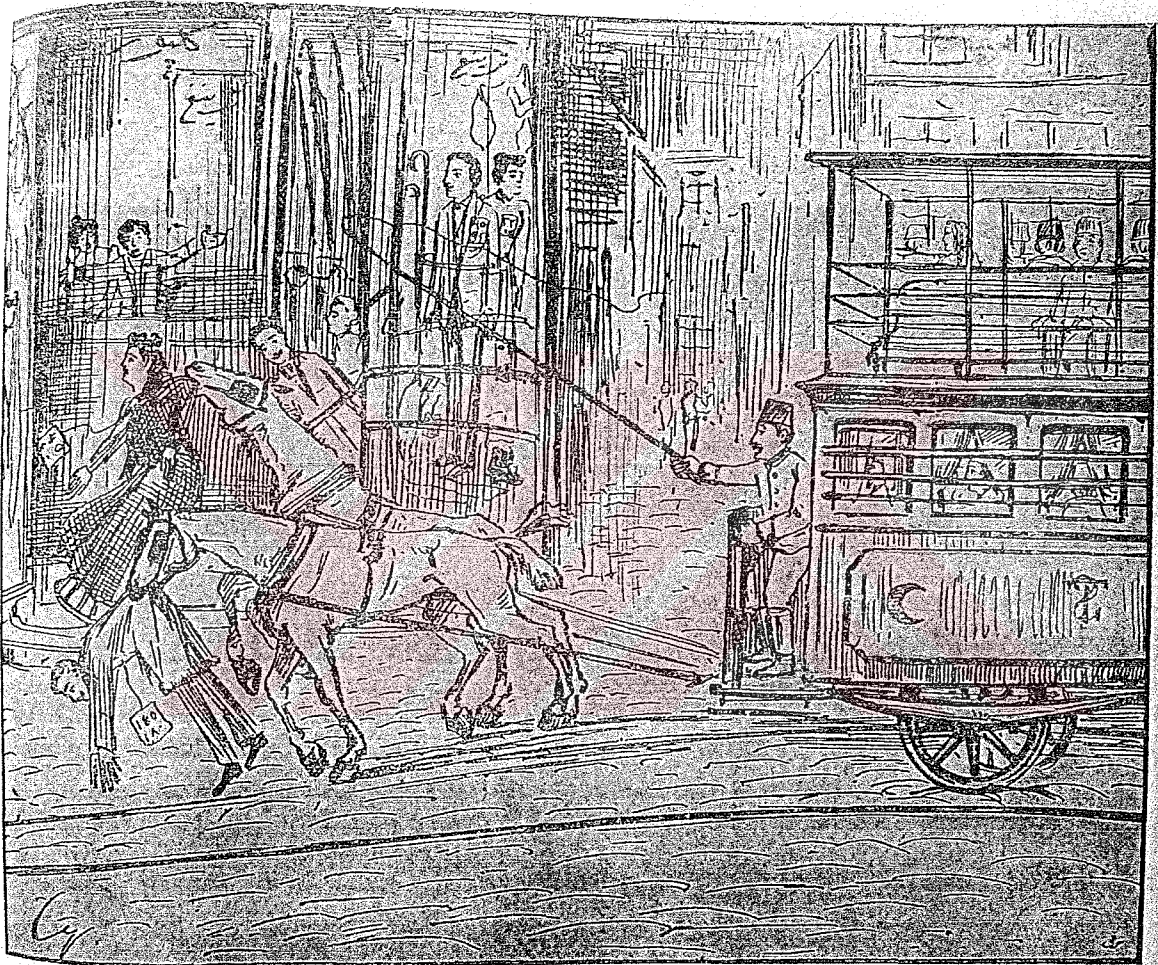


سو اوزرندہ یوزری دیہ تجربہ ایچون

Türkiyat-ı medeniyyeden:

Su yüzünde yüzer mi diye tecrübe için....

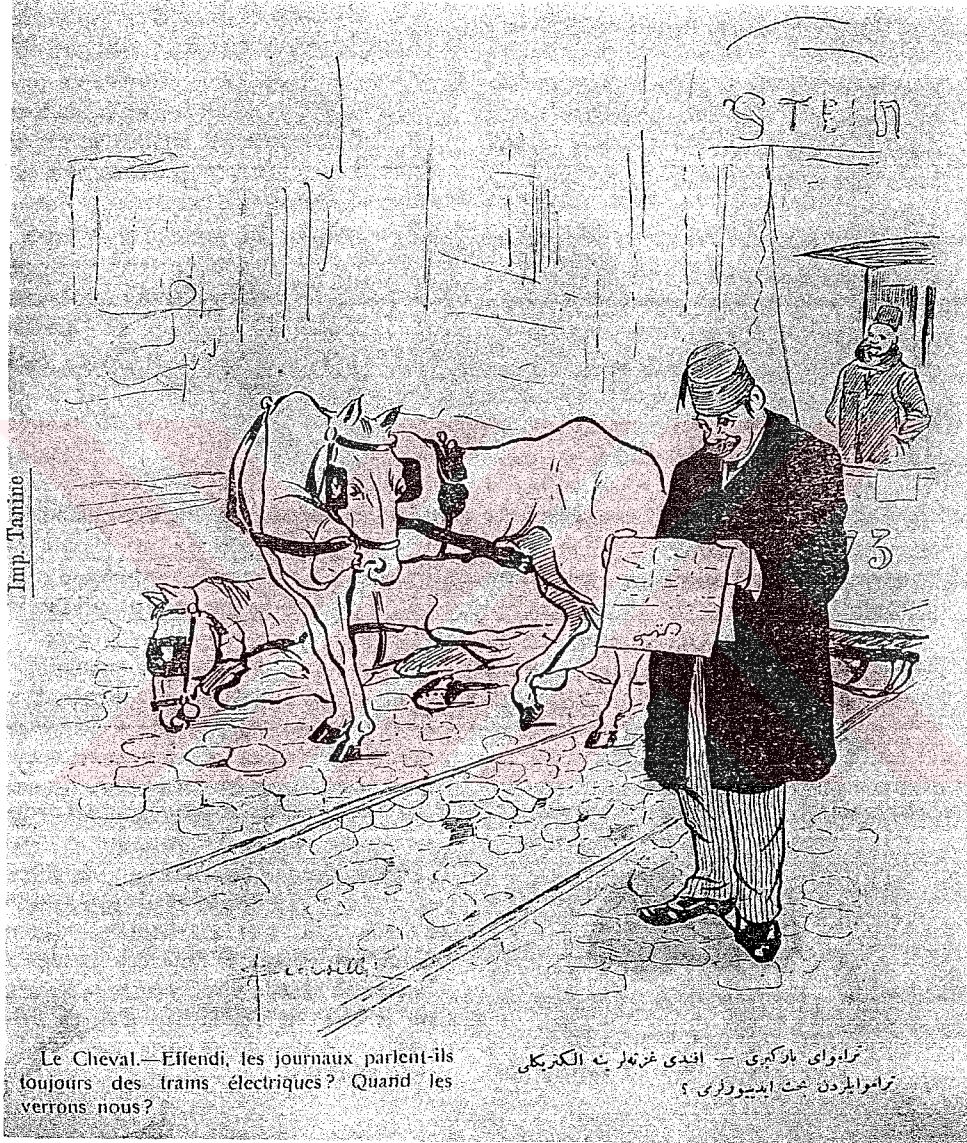
Resim Ek 3.53 Hayal-i Cedid, 8 Eylül 1326/21 Eylül 1910, n. 53



منازەدن بردسکاھدار — ھى! تراموايى! كورمىورسك؟
 تراموايى — نە يانەم؟ پكرى دۆن ساعىتدە يارم اوڭە آربە ايلە بىلەن باركىرل نەمدە اوت بولورلارە اورايە سالدېرول.
 باشە چىتايلىورىم؟ باقەك آ آرابەنى بىللە بولەن چىقاردېلر! . . .

Mağazadan bir tezgâhtar: - Hey! Tramvaycı! Görmüyor musun?

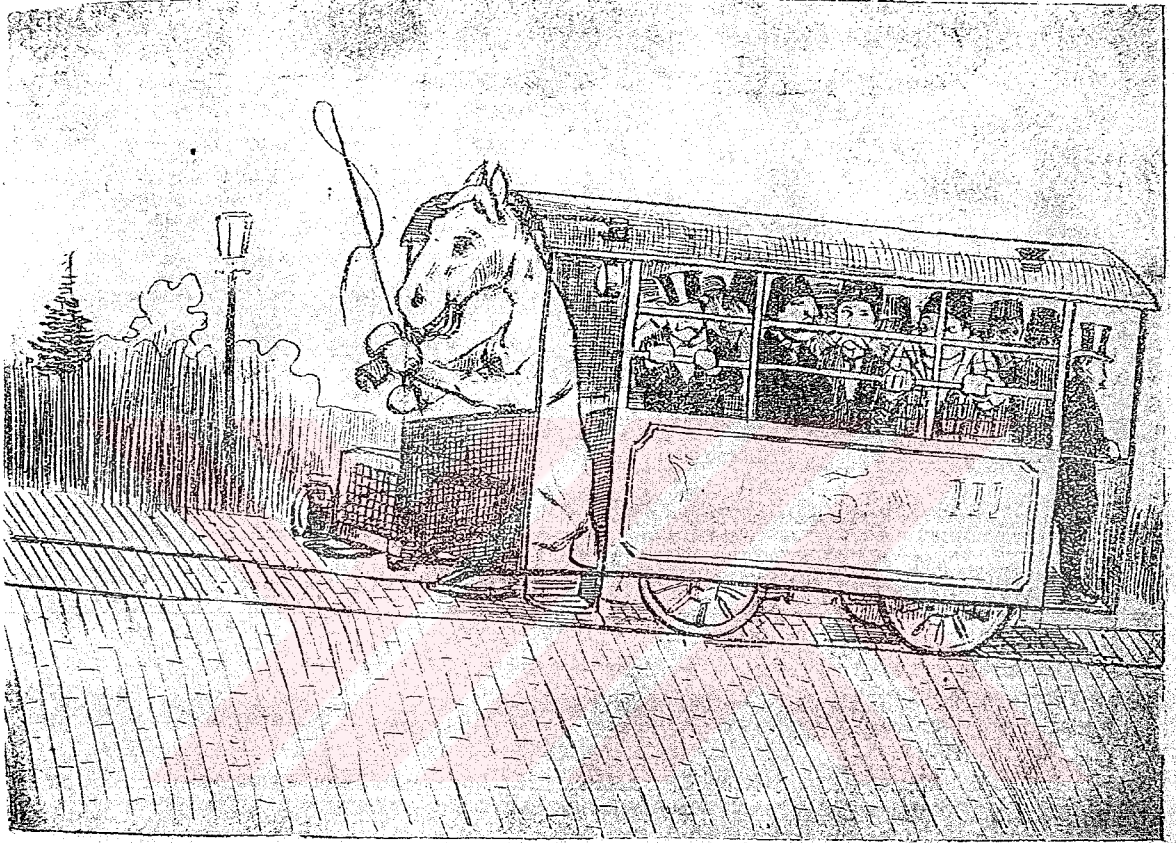
Tramvaycı: - Ne yapalım? Yirmidört saatte yarım okka arpa ile beslenen bargirler nerede ot bulurlarsa oraya saldırıyorlar, başa çıkabilir miyim? Baksana arabayı bile yoldan çıkardılar.



Tramvay bargiri:

- Efendi, gazeteler yine elektrikli tramvaylardan hacet ediyorlar mı?

Resim Ek 3.55 Kalem, 31 Ocak 1326/13 Şubat 1910, n. 110



حال بوکه بز شیمدین تمرد ایدرسه الکتریک چیقدینی زمانده بزى مناسب برخدمنده قوللانیرلار . [تعصیلات ایکتبی سینهده در]

Halbuki biz şimdiden temerrüd edersek elektrik çıktığı zaman da bizi münasip bir hizmette kullanırlar.

Resim Ek 3.56 Çekirge, 21 Mart 1327/3 Nisan 1911, n. 3



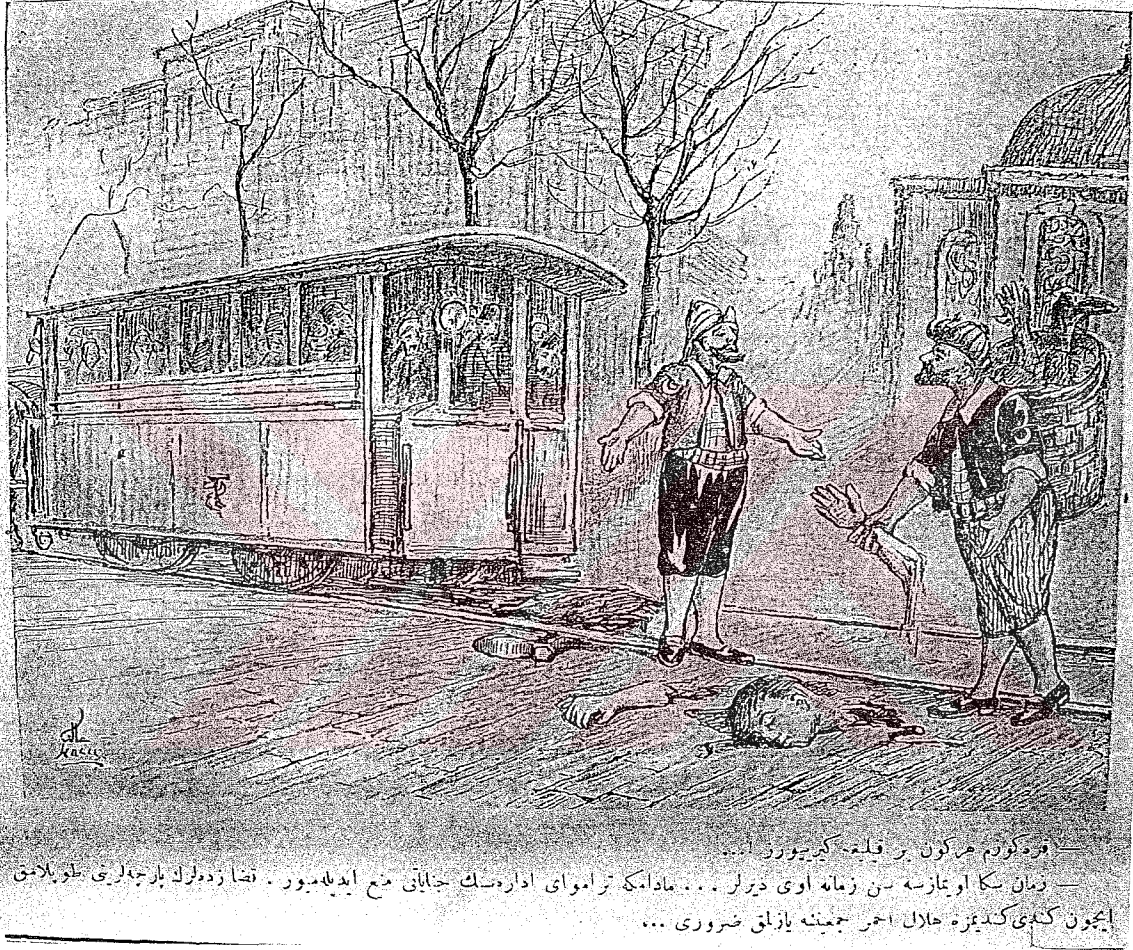
حاجیواد — یونلر نه قهوه کوز یونلر نه قهوه خاه هب حیوانلرله طولر...؟
 قهوه کوز — اوت حاجیواد شهر امانی طایچی اشکاریخی منع ایتدی. ترامویلرده الکتریقله ایشلیه جک. طیبی زوالی
 حیوانلر قهوه خانهلرده وقت کچیره جکلر...
 حاجیواد — دیمک که یونلر سوکرا حیوانلر قوللانیلمیه جق!....

Hacivat: - Bunlar ne Karagöz? Bu kahvehane hep hayvanlarla dolu?

Karagöz: - Evet Hacivat, şehremaneti taşıcı eşeklerini menetti. Tramvaylar da elektrikle işleyecek. Tabii zavallı hayvanlar kahvehanelerde vakit geçirecekler...

Hacivat: - Demek ki, bundan sonra hayvanlar kullanılmayacak...

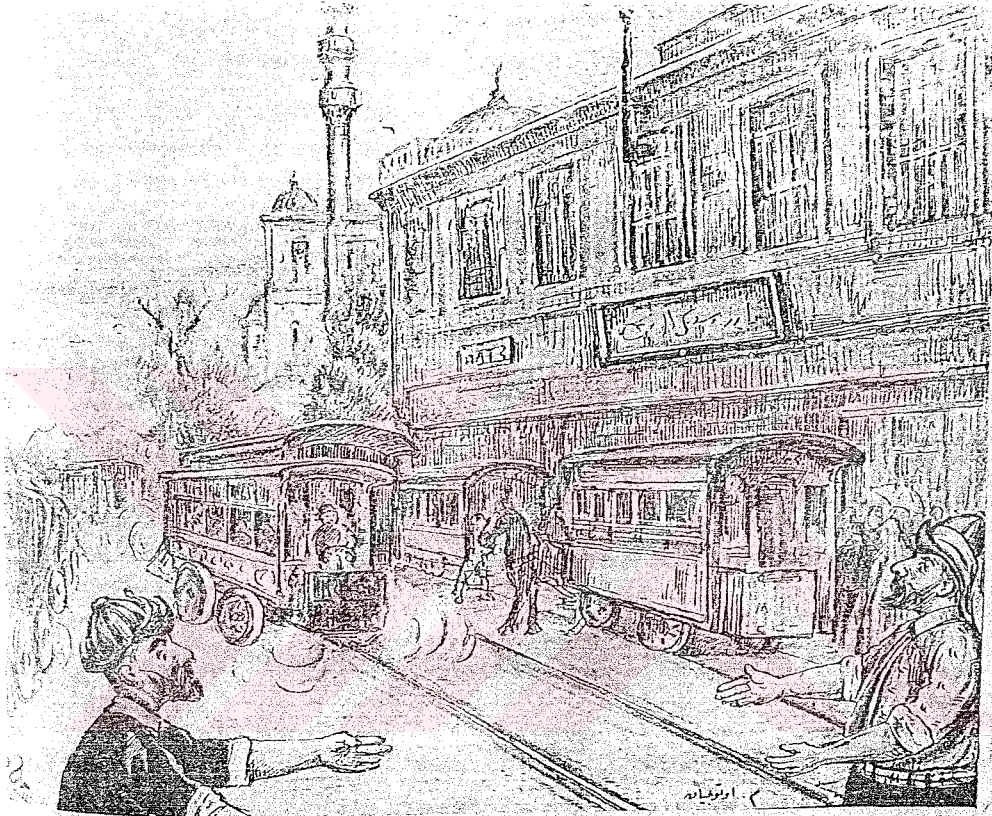
Resim Ek 3.57 Karagöz, 22 Haziran 1329/5 Temmuz 1913, n.531



- Karagözüm, her gün bir kılığa giriyoruz!
- Zaman sana uymazsa sen zamana uy, derler. Madem ki tramvay idaresinin cinayeti men edilmiyor. Kazazedelerin parçalarını toplamak için kendi kendimize Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'ne yazılmak gerekli...

Resim Ek 3.58 Karagöz, 7 Nisan 1326/20 Nisan 1910, n. 185

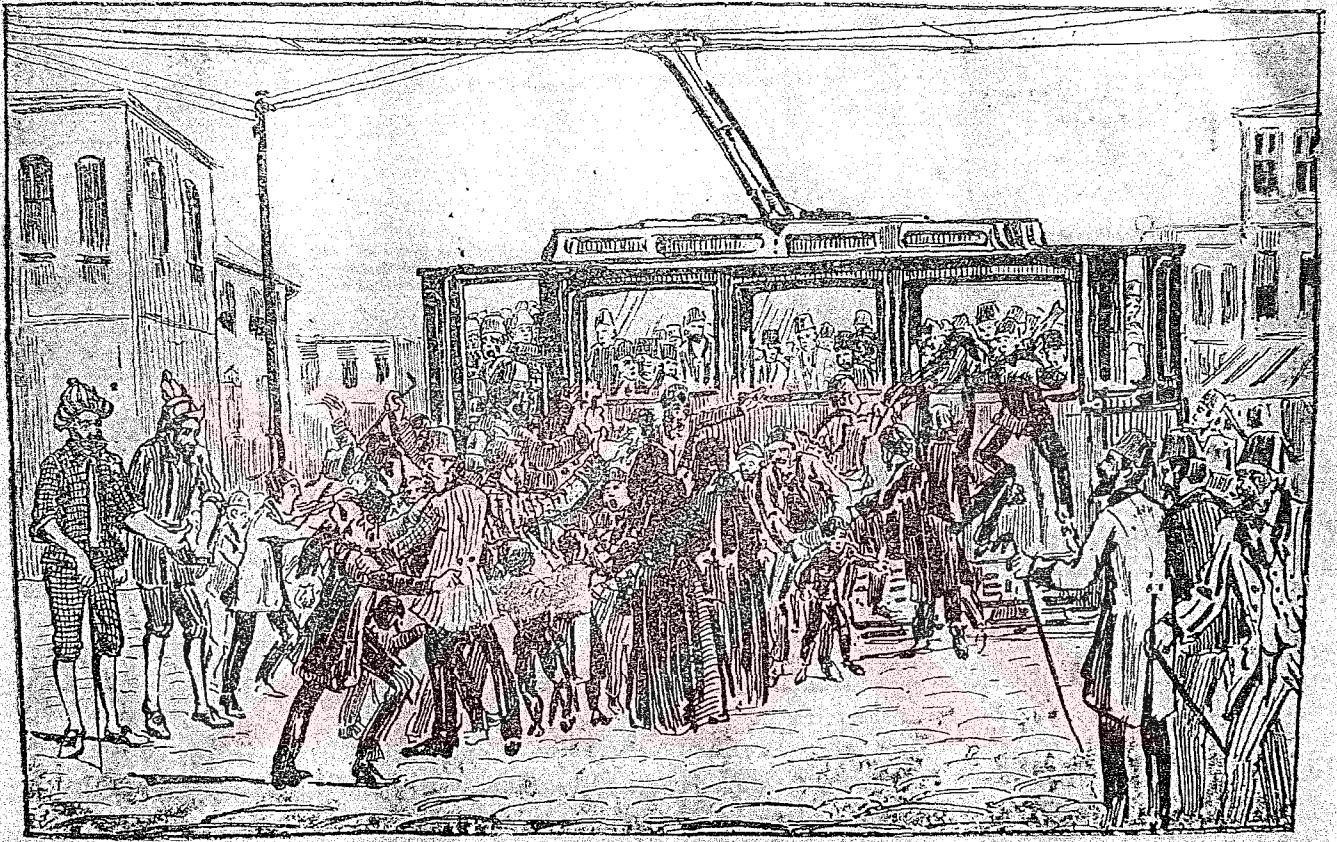
باشچى قوشندە جىلدىرە جادىسى :



— آمان قرەكۆز سىناجىدىن بىرى اپاڭلارغا قرەدەۋاتىزى .
— ئەپارسك بىرادر . . . بىزدە بىراز باقىدۇق بىتون دۇنيا چىكىنەتوب . . . بىرئەدەدە آدم قالىپەتتى .

- Aman Karagöz, sabahtan beri ayaklarıma karasu indi.
- Ne yaparsın, birader. Biz de biraz bakmasak bütün dünya çiğnenip ortada adam kalmayacak.

Resim Ek 3.59 Karagöz, 7 Ağustos 1326/20 Ağustos 1910, n. 210

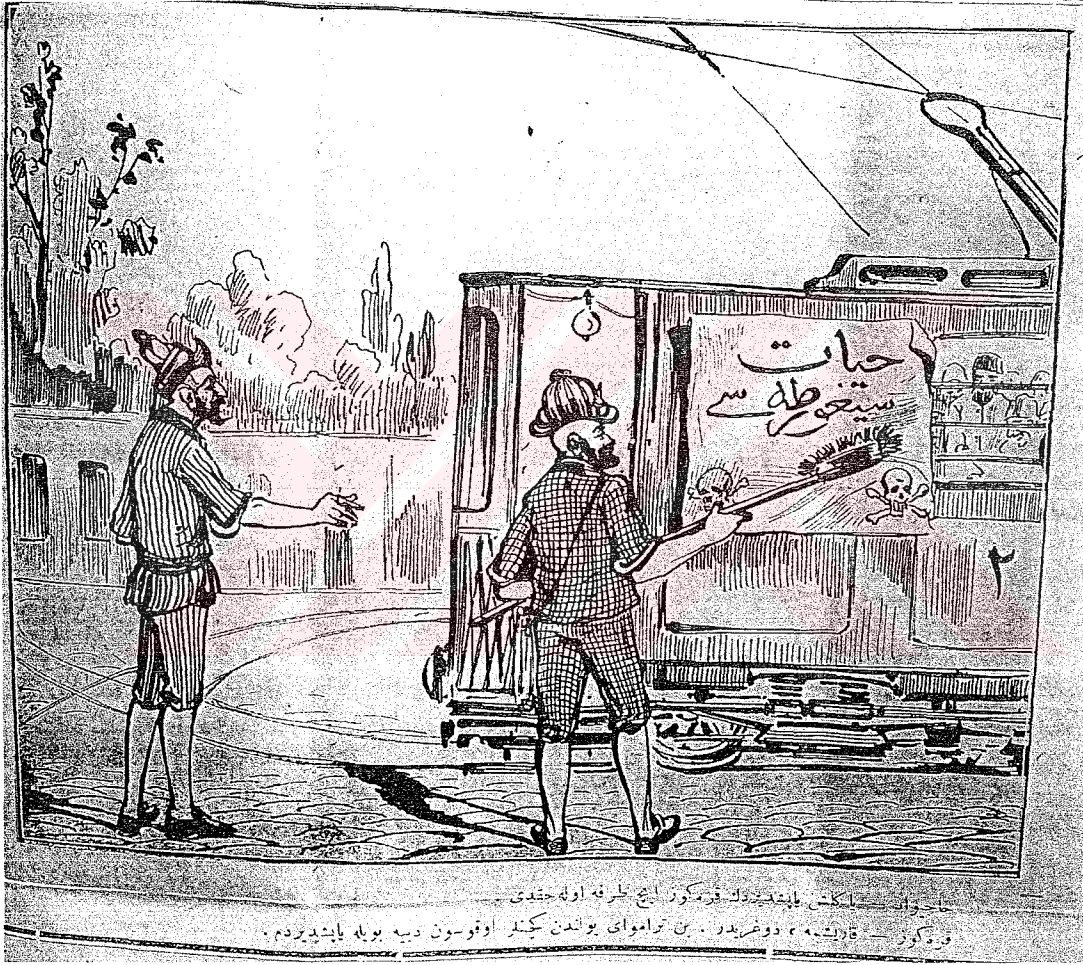


حاجیواد — آمان قره کوز، بونه هجوم، خالق بوتراموایلره نه ایچون بو قدر تهالک کوستریورد. غالباً غایت سریع و سهولتلی اولملی.
قره کوز — خایر، قضادن قورتیلمق ایچون الک امین یر تراموایلرک ایچی درده اولنک ایچون ...

Hacivat: - Aman Karagöz, bu ne hücum, halk bu tramvaylara ne için bu kadar tehâlük gösteriyor? Galiba gayet seri ve sühûletli olmalı...

Karagöz: - Hayır, kazadan kurtulmak için en emin yer tramvayların içidir de onun için...

Resim Ek 3.60 Karagöz, 22 Mart 1330/4 Nisan 1914, 607

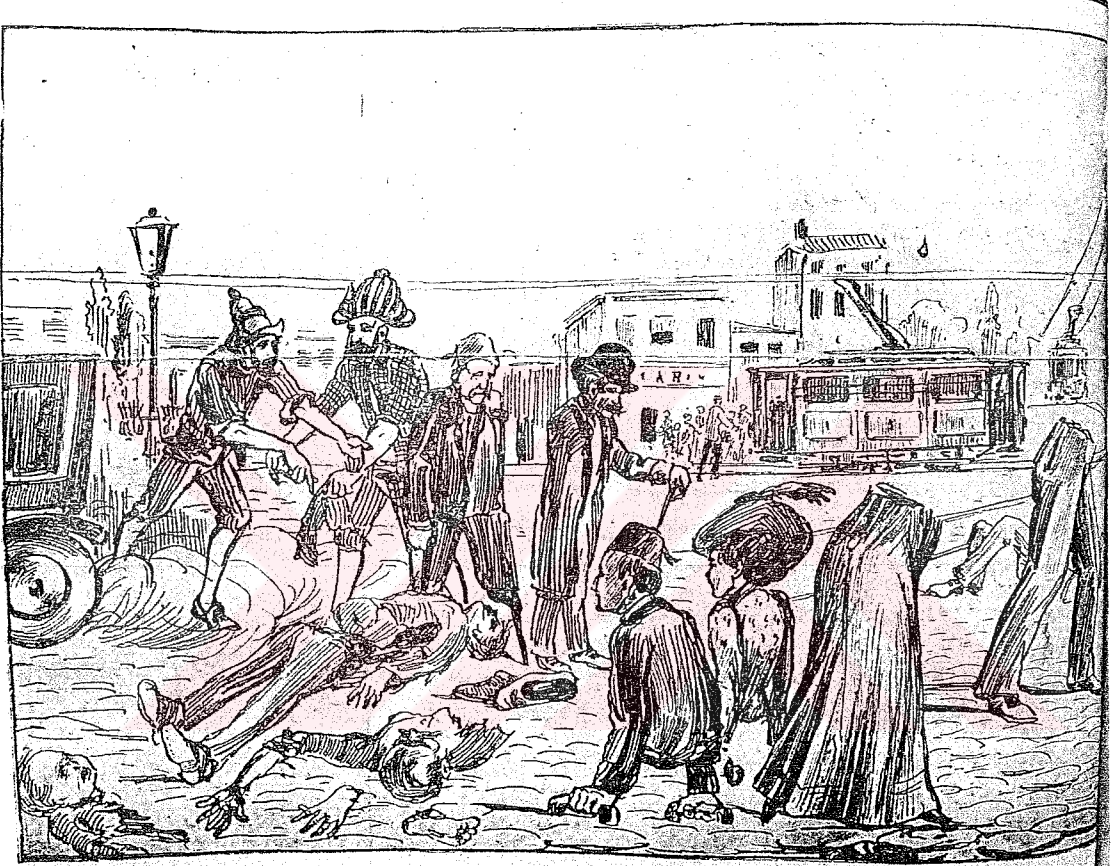


Hacivat: - Yanlış yapıştırdın Karagöz, iç tarafa olacaktı.

Karagöz: - Karışma, doğrudur. Ben tramvay yolundan geçenler okusun diye böyle yapıştırdım.

(Afişte: “Hayat sigortası”)

Resim Ek 3.61 Karagöz, 4 Haziran 1330/17 Haziran 1914, n. 628



حاجیواد — آمان قره کوز، طوت، قلدیرالم، بانه که تراموای افضاری وارد انسانلر ایکیه آریلمشله...
قره کوز — براق براق، بو سودنه هر کس ایکیه آریله استانبولده نفوس زیاده لشیور. بقیده ایکی مثله بالغ اولاجق...

Hacivat: - Aman Karagöz, tut kaldıralım, baksana tramvay kazaları var. İnsanlar ikiye ayrılmışlar.

Karagöz: - Bırak bırak, bu suratle herkes ikiye ayrıla ayrıla İstanbul'da nüfus ziyadeleşiyor. Yakında iki misline balığ olacak.

Resim Ek 3.62 Karagöz , 29 Mart 1330/11 Nisan 1914, n. 609



— آیواهلر اوانسون .. آیول بونه حال ؟
 — مراق ایته ، برشی ده کل ؟ .. تراموایه بینیم دیدم ازیلدم کیتدی ..

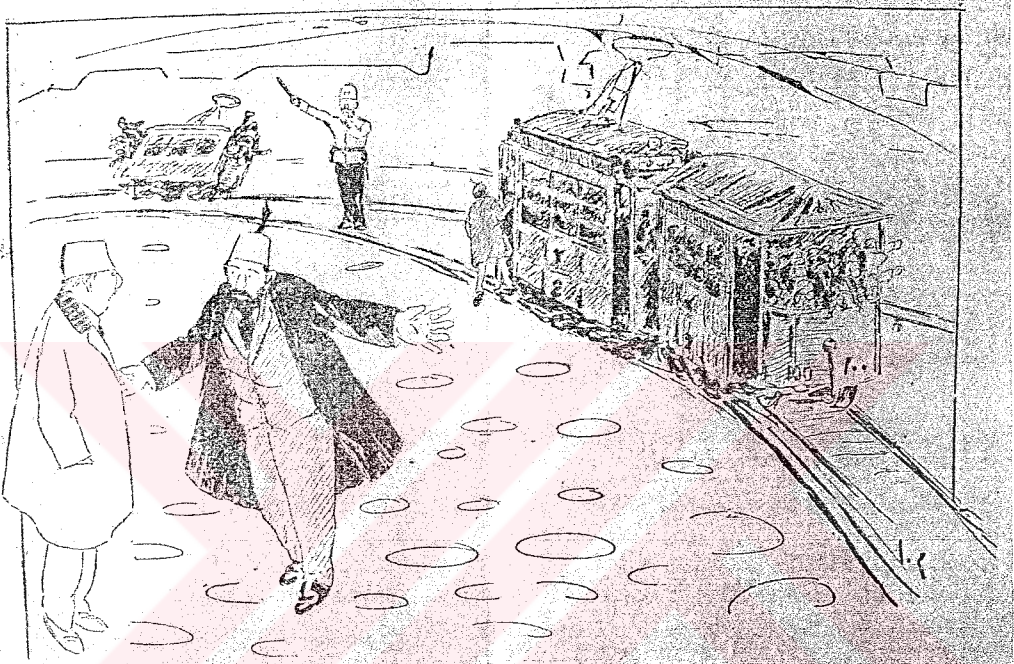
- Eyvahlar olsun... Ayol ne bu hal?
- Merak etme, bir şey değil... Tramvaya bineyim dedim, ezildim gitti...

Resim Ek 3.63 Karikatür, 1 Mayıs 1330/13 Mayıs 1914, n. 10



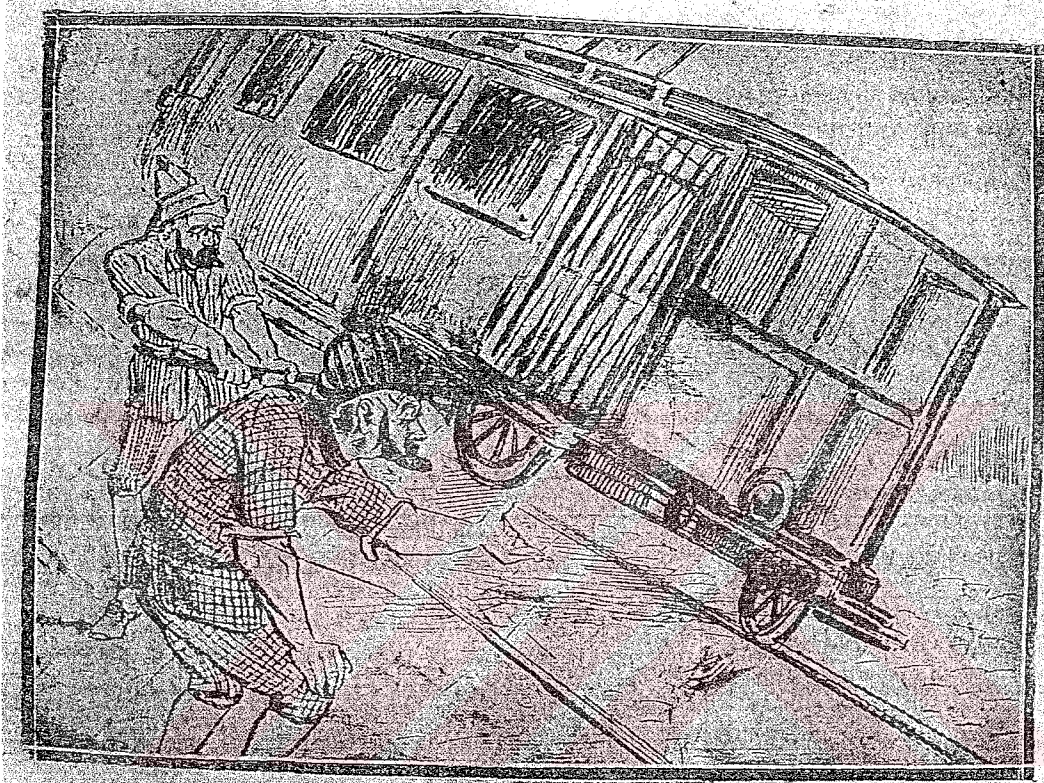
- Yahu bu ne hal?
- Tramvaya Eminönü'nden bindim, Galatasaray'ında indim, işte bu hale geldim azizim.

Resim Ek 3.64 Diken, 20 Mayıs 1336/20 Mayıs 1920, n. 54



— آه برادر، نه تصادف؟ شكر اللهه كه سنى كوردوم . اوده كيلرله ده حلالاشامادم ... يارى سن
حقى حلال ايت ...
— باشكه نه فلاكت كلدى؟
— آه سوره ... فلاكت ... برايشم چيقدى نرماوا نه بيه حكيم ...

- Ah birader, ne tesadüf? Şükür allaha ki seni gördüm. Ötekilerle de helalleşemedim.
- Başına ne felaket geldi?
- Ah sorma, felaket... Bir işim çıktı, tramvaya bineceğim.



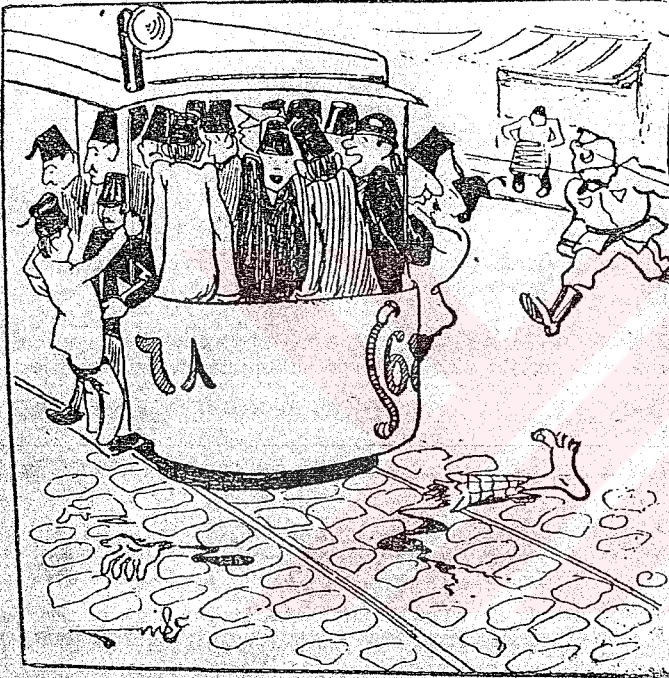
حاجیوات - تراموايلرك بى تىكرلكى ئىملە ئىچىن، اۋچى دە، قوبىيە، ئىچىن چاللىشور دىيورلار، مىزان ئىتىم، بىل قىرە كۆز
شوتىكرلكلىرى بىر مىنەت ئىدىم.
قىرە كۆز - ھىچ زىمەت ئىتمەن بىلا سۈر سۈيلىم، تىكرلكىلەر دىدى دە، آناقوردن خىلق زىنەت چاللىشور.

Hacivat: - Tramvayların bir tekerleği amente için, üçü de kumpanya için çalışıyor diyorlar. Merak ettim, gel Karagöz şu tekerlekleri bir muayene edelim.

Karagöz: - Hiç zahmet etmeden bana sor, söyleyeyim. Tekerleklerin dördü de anafordan halkın ziyanına çalışıyor.

Resim Ek 3.66 Karagöz, 13 Kasım 1336/13 Kasım 1920, n. 1322

برمقایسه



۲ — شیمدی ده تراموای شرکتی بویه ازییورد!



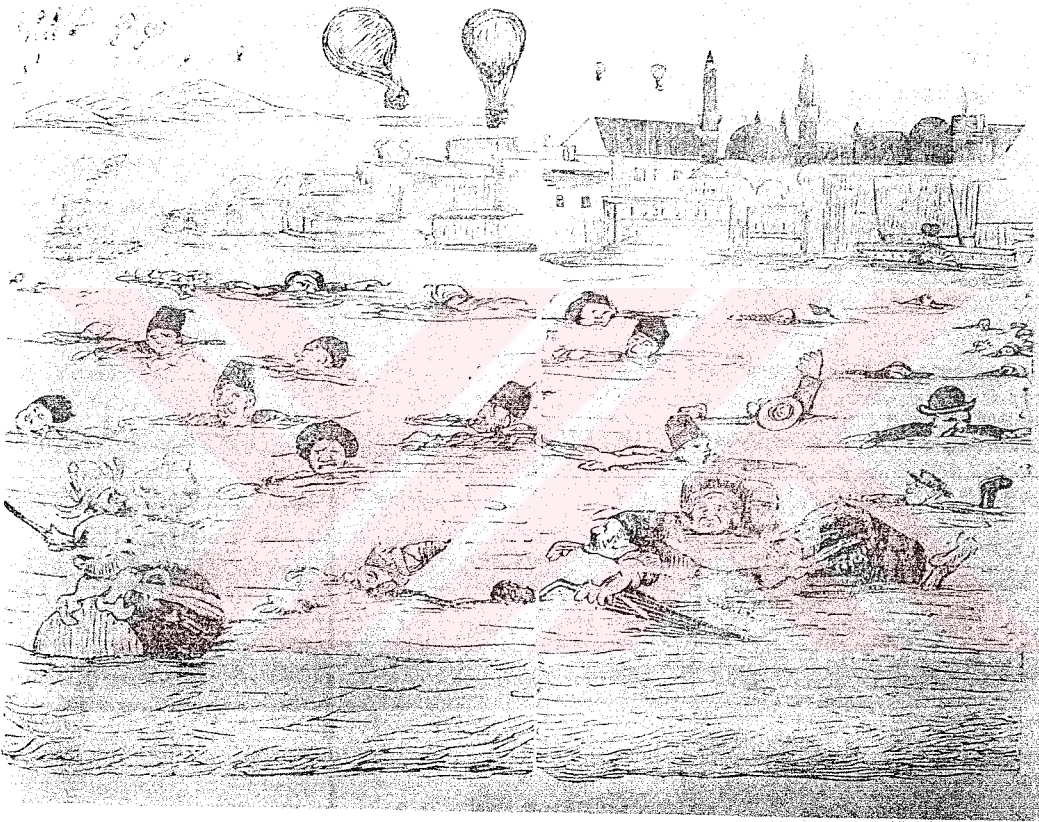
۱ — اسکیدن انگیزیون محکمهلری خلقی بویه ازریدی...

Bir mukayese

- 1- Eskiden engizisyon mahkemeleri halkı böyle eziyordu...
- 2- Şimdi de tramvay şirketi böyle eziyor.

Resim Ek 3.67 Aydede, 13 Mart 1338/13 Mart 1922, n. 21

اداره مخصوصه و اناتولی شمندوفری غره و لری اوزرینه جیدر پاشا و قاضی کوی ایله استانبول آرمندمه ایاب و زعاب

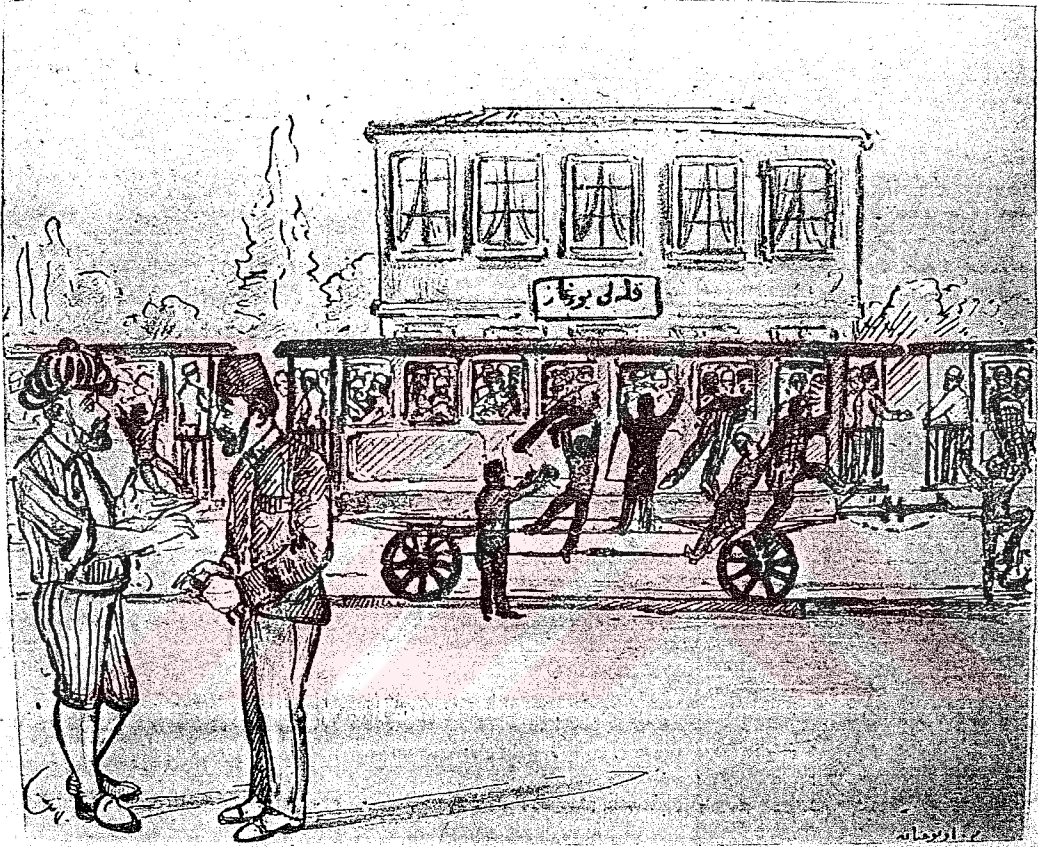


— آه حاجیواد ... بن سکا شو جان قورتاران سمیدلرندن آل دیمدمی ایدی ...
— یورغونلق اولسه ... بانیو فنا دکل اما قیشین نصل اید. جکر ... بالونلرده کیم وار قره کوز ...
— کیم اولاجقی ... شمندوفر بولجیلری ...

İdare-i Mahsusa ve Anadolu şimendiferi görevleri üzerine Haydarpaşa ve Kadıköy ile İstanbul arasında iyâb ü zehâb.

- Ey Hacivat... Ben sana şu can kurtaran siimitlerinden al demedim mi idi...
- Yorgunluk olmasa... Banyo fena değil ama kışın nasıl edeceğiz... Balonlarda kim var Karagöz?
- Kim olacak.. Şimendifer yolcuları...

Resim Ek 3.68 Karagöz, 5 Ekim 1324/18 Ekim 1908, n.12



— مې ښه باقی .. شېندېرېس .. بونلر واغونې پوښه جېناستېق سالتېاغېسې ؟... شو اهادېك خالنه يادك .. دزالت په ..
شېف وستاسېون — بېن .. قومېاليه په بويه يازدم دنظ هېچ آلدېمېورلر .. بېن نه بايم .. هر كون بويه .. جې طېاق بيله بېكېم اولېور ..

- Hey bana bak.. Şimendiferci... Bunlar vagonu mu yoksa cimnastik salıncağı mı? Şu ahâlînin haline bak.. Rezalet be...

Şef-i istasyon: - Ben de kumpanyaya böyle yazdım fakat hiç aldırıyorlar. Ben ne yapayım... Her gün böyle... Hatta dayak yediğim bile oluyor...

Resim Ek 3.69 Karagöz, 17 Ağustos 1325/30 Ağustos 1909, n. 117



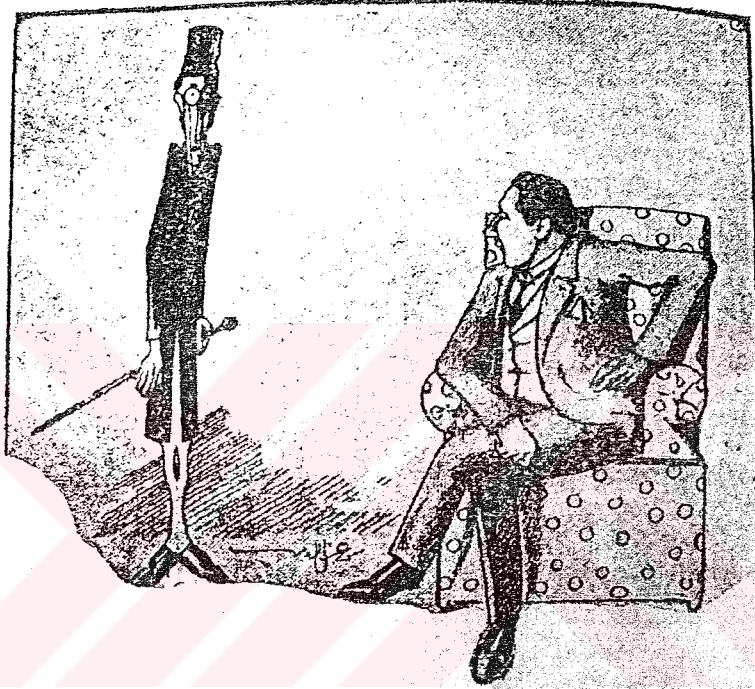
Tünel İdaresi

- Bana bak Mösyö... Kolaylık olsun diye müşterileri bundan böyle fiçiya bastırıp da öyle nakledeceğiz... Tuz parası ver...
- Şimdiye kadar da sardalya fiçısına basılır gibi gidiyorduk... Yalnız tuz parası yoktu...
- Merak etme.. Daha bakan olmasa neler çıkar...



- Aman Geveze! Bu adamların yanları böyle neden çökmüş?
- Turnike midir, nedir? O dolabın yanından geçenlerin böyle yanları çöküyor.
- Ay öyle ise buna tünel dolabı diyeceklerine insan bıçkısı dense daha iyi olacak.

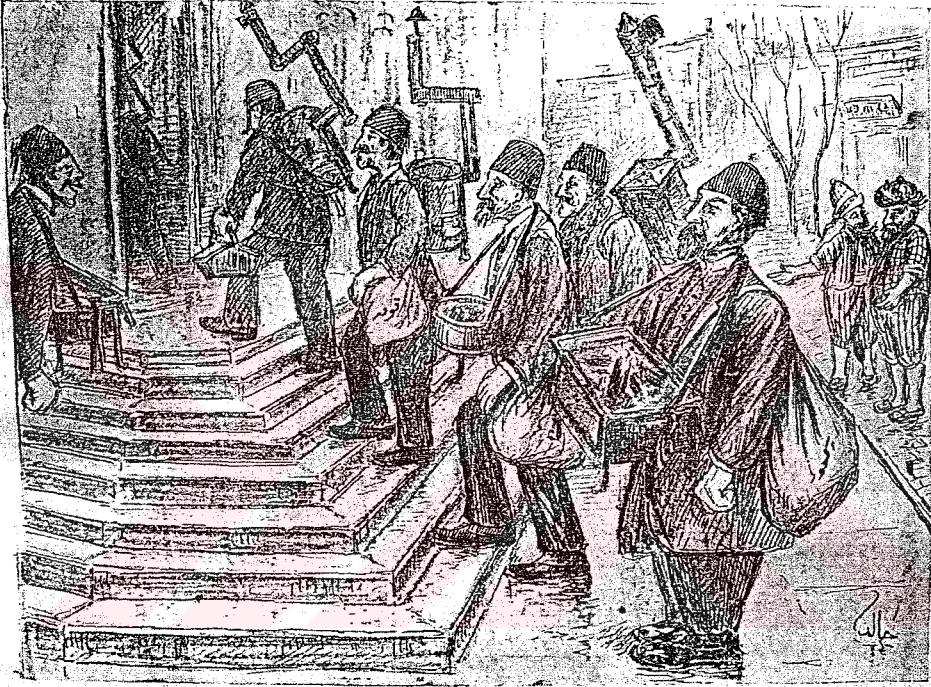
Resim Ek 3.71 Yeni Geveze, 16 Mayıs 1326/29 Mayıs 1910, n. 23



— برادر غالبا اوتوموبيل آلتىدا قالدىك ؟
 — نه مۇناسىبت اوندىن دىھافىنا ، دىھا ازىچى بىر رىدە .
 — ھا آڭلادىم ، مۇھاككەك تۇنەل .
 — ھا شۇنى بىلەيدىك . . .

- Birader galiba otomobil altında kaldın?
- Ne münasebet ondan daha fena, daha ezici bir yerde.
- Ha anladım, muhakkak Tünel'de.
- Ha şunu bileydin...

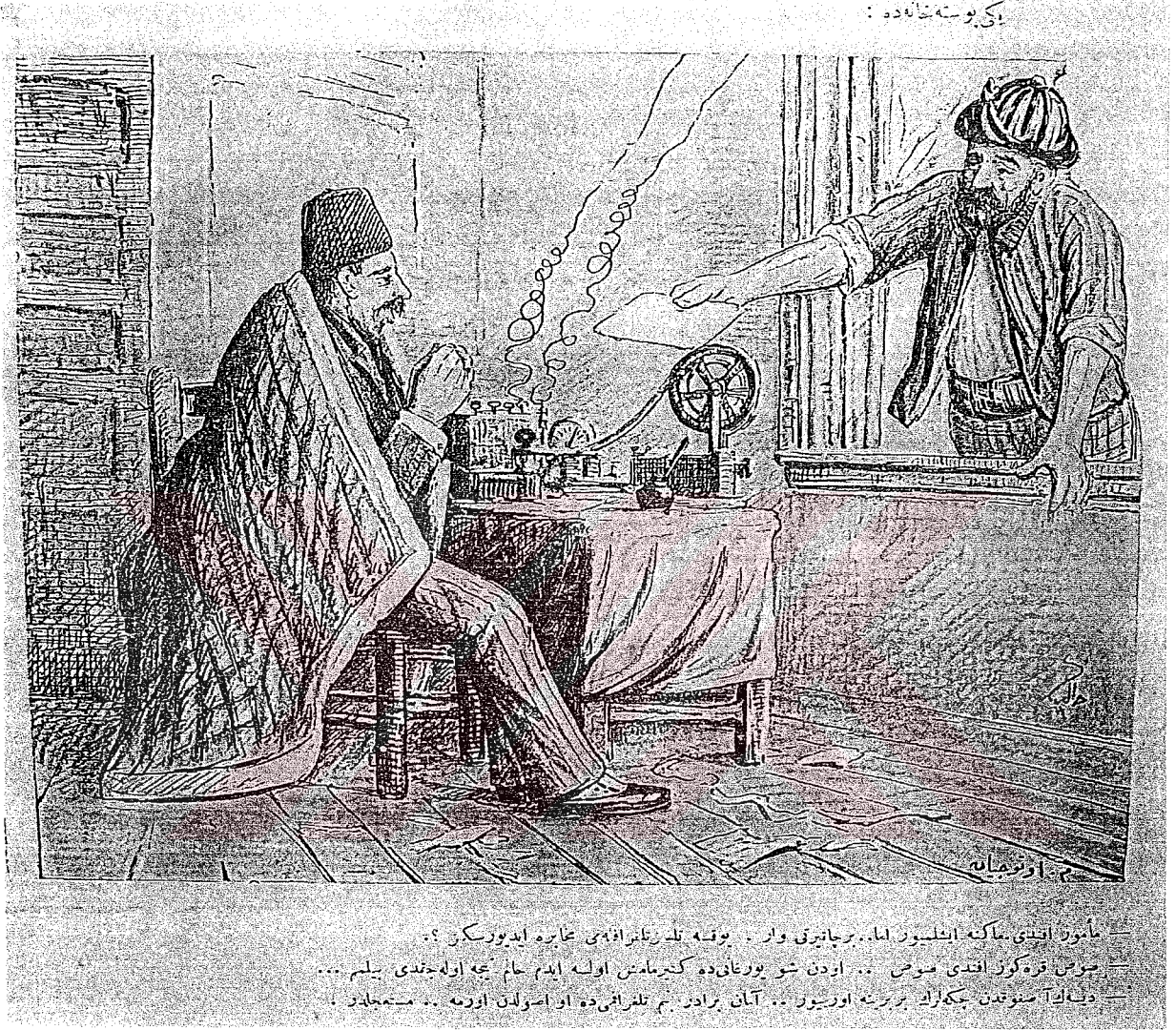
Resim Ek 3.72 Diken, 8 Nisan 1336/8 Nisan 1920, n. 48



— اماں حاجیواد بونلرکیم؟ .. نه غريب نه عجيب حال...
 — بو زواليلر بزم قومشو يکي پوسته خانه مامورلری ... وائرده واسطه تيشينه:ن برشی اونامشله برابر وقت وزمانيه. دوام قعلی
 و مجبوری . مساحه يوق . نه يابونلر . طونه جق دکالریا

- Aman Hacivat, bunlar kim? Ne garip ve ne acaip hal...
- Bu zavallılar bizim komşu... Yeni postahane memurları... Dairede vesait teshiniyeden bir şey olmamakla beraber vakit ve zamanıyla devam kati ve mecburi. Müsamaha yok. Ne yapsınlar, donacak değiller ya...

Resim Ek 4.1 Karagöz, 21 Kasım 1325/4 Aralık 1909, n. 146

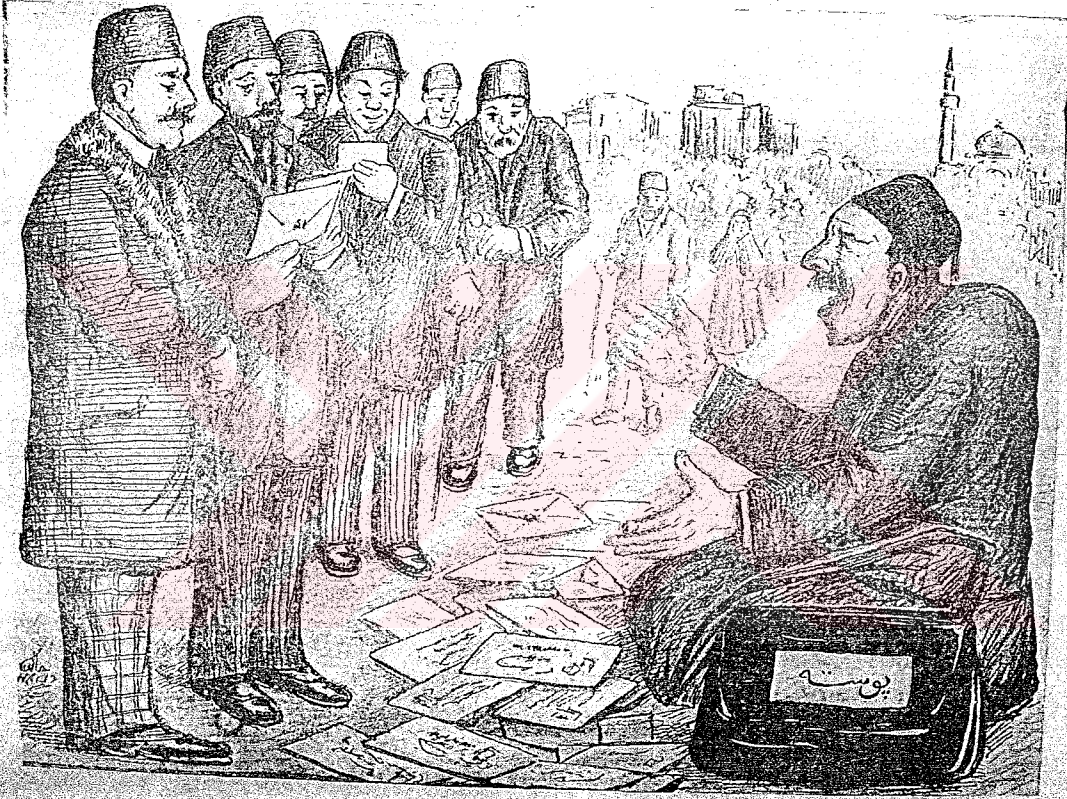


Yeni postanede:

- Memur efendi, makine işlemiyor ama... Bir çıtırtı var. Yoksa telsiz telgrafla mı muharebe ediyorsunuz?
- Sus Karagöz efendi sus... Evden şu yorganı da getirmemiş olsa idim halim nice olacaktı bilmem...
- Desene soğuktan çenelerin birbirine vuruyor... Aman birader benim telgrafımı da o usülden vurma.. Mustaceldir.

Resim Ek 4.2 Karagöz, 7 Kasım 1325/20 Kasım 1909, n. 142

[تکفور داغده بوسته توزیاتی]

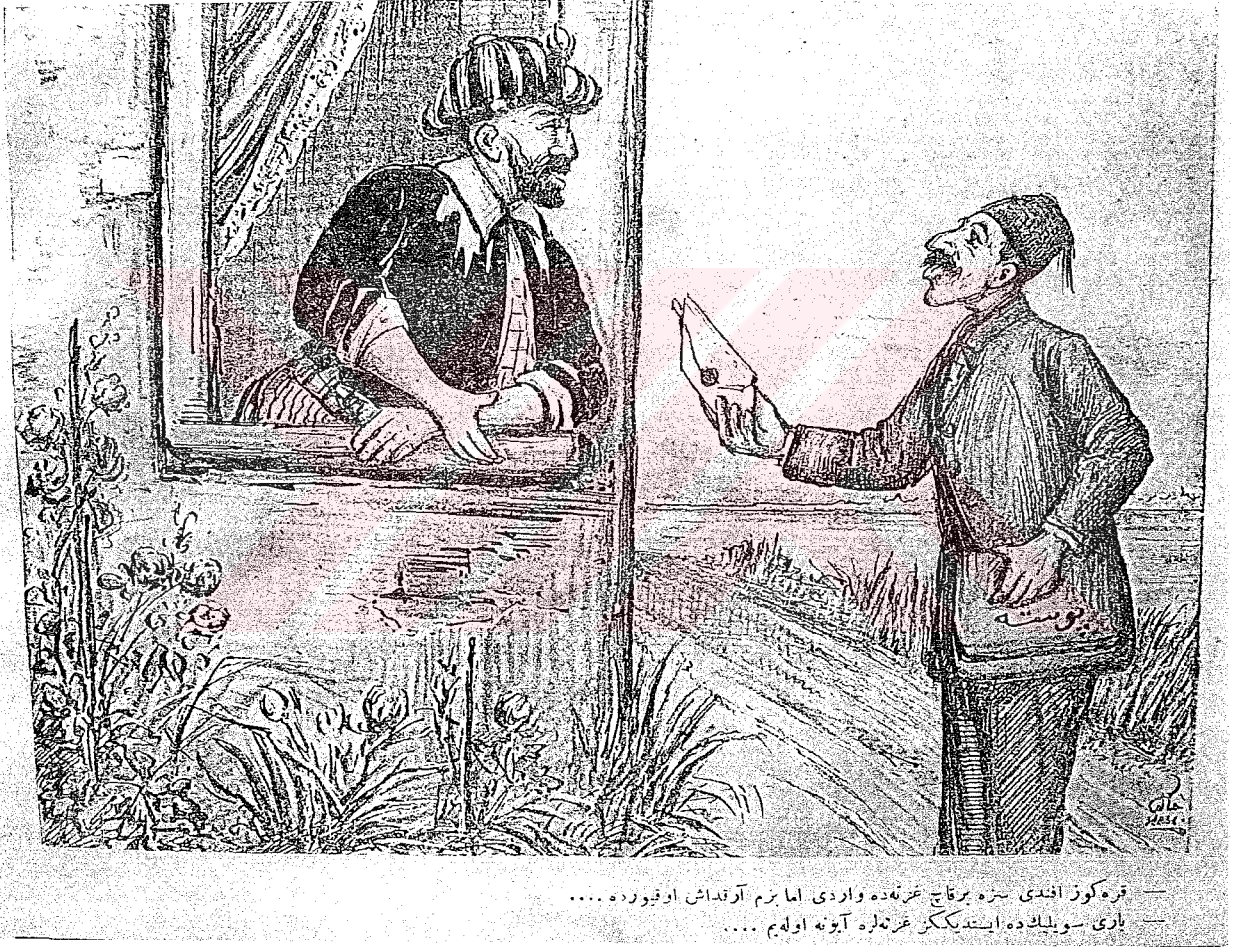


موزع — سوکره طوبیق ، طوبیق دیمیک .. ایسته مکتوبلر یایلدی . هرکس کندی مکتوبی آپرسون .. آلسون .. اوقومام
یوق که اوقوبه بده برلرینه کوتوردم ...

(Tekfur Dağı'nda posta tevziâtı)

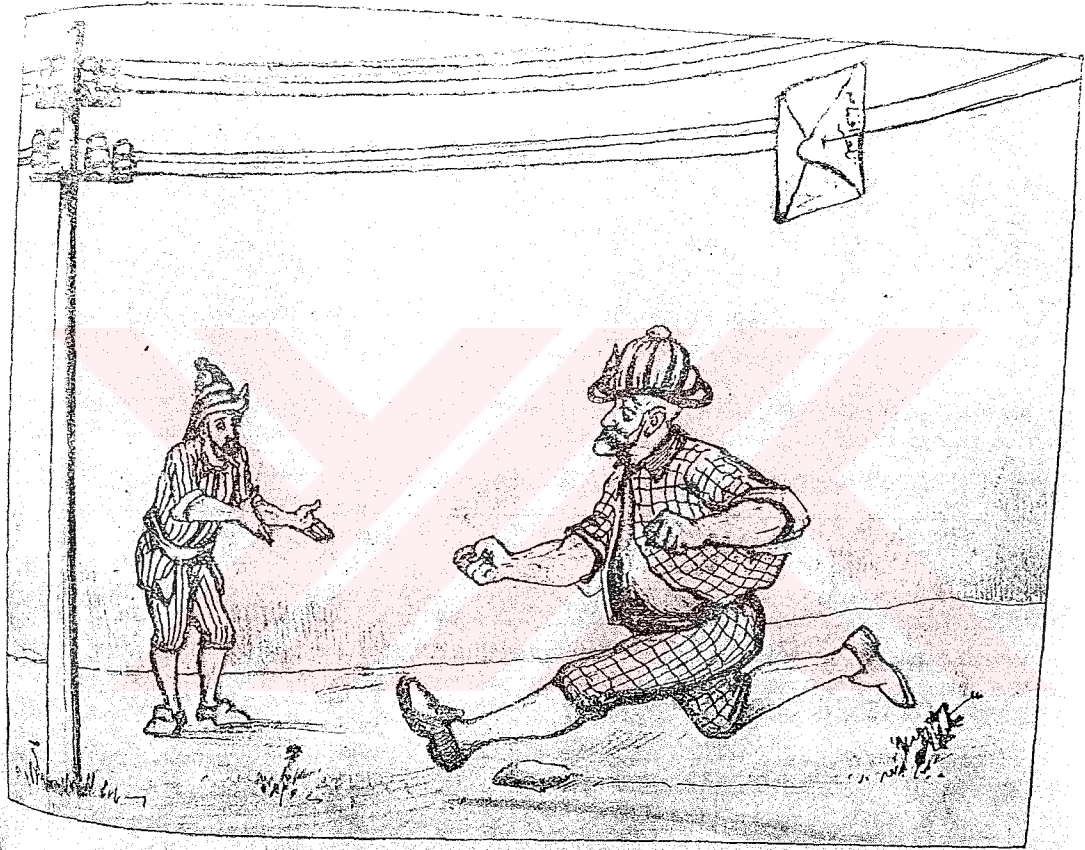
Müvezzi: - Sonra duyduk duymadık demeyin... İşte mektuplar yayıldı. Herkes kendi mektubunu ayırsın, alsın... Okumam yok ki okuyayım da yerlerine götüreyim...

Resim Ek 4.3 Karagöz, 10 Mart 1326/23 Mart 1910, n. 177



- Karagöz efendi, size birkaç gazete vardı ama bizim arkadaş okuyor da...
- Bari söyleyin de istediğiniz gazetelere abone olayım...

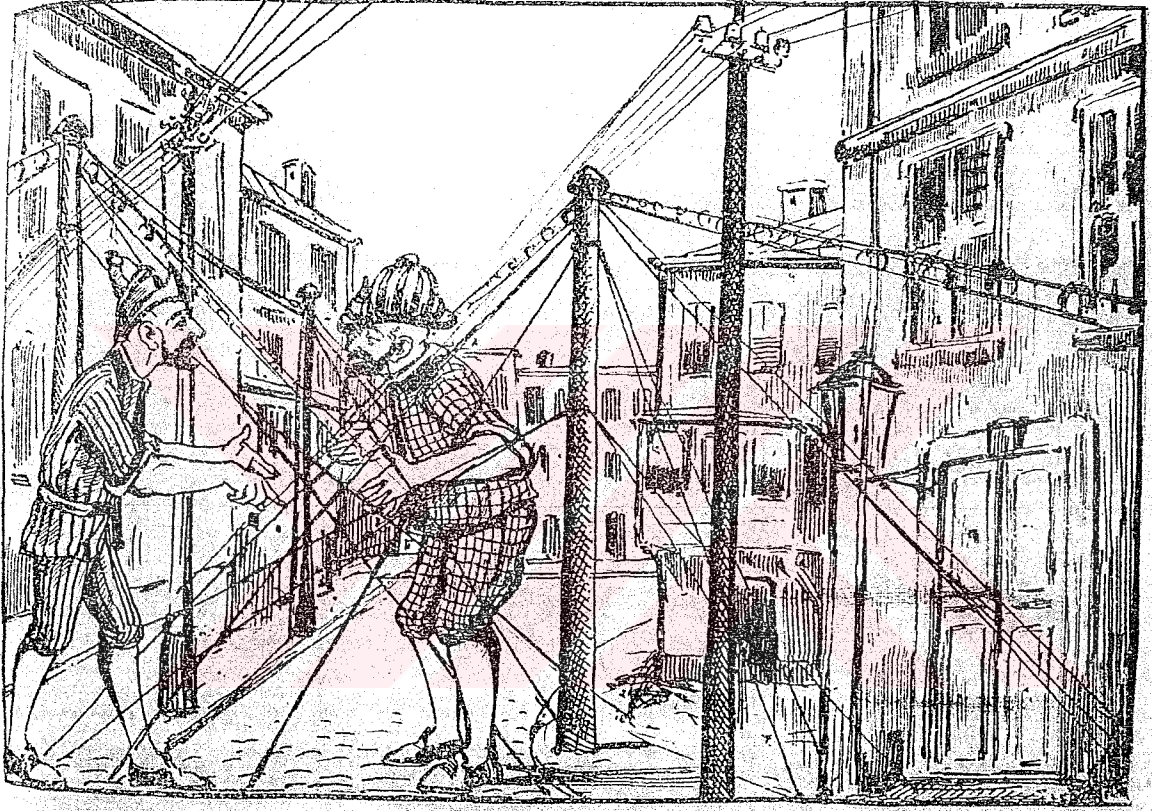
Resim Ek 4.4 Karagöz, 24 Nisan 1326/7 Mayıs 1910, n. 190



— قره كوز نه قوشيورسك ، چيلدردكى ؟ دلبى اولدك ؟ . . .
 — صوص ! حاجيوات صوص ! احبادن برينه تلغراف چكتم . بقالم هانكيهز اول واره جنز ؟ اونك ايجون قوشيورم . . .

- Karagöz, ne koşuyorsun, çıldırdın mı? Deli mi oldun?
- Sus Hacivat sus! Ehibbâdan birine telgraf çektim. Bakalım hangimiz evvel varacağız? Onun için koşuyorum.

Resim Ek 4.5 Karagöz, 17 Ocak 1327/31 Ocak 1912, n. 379



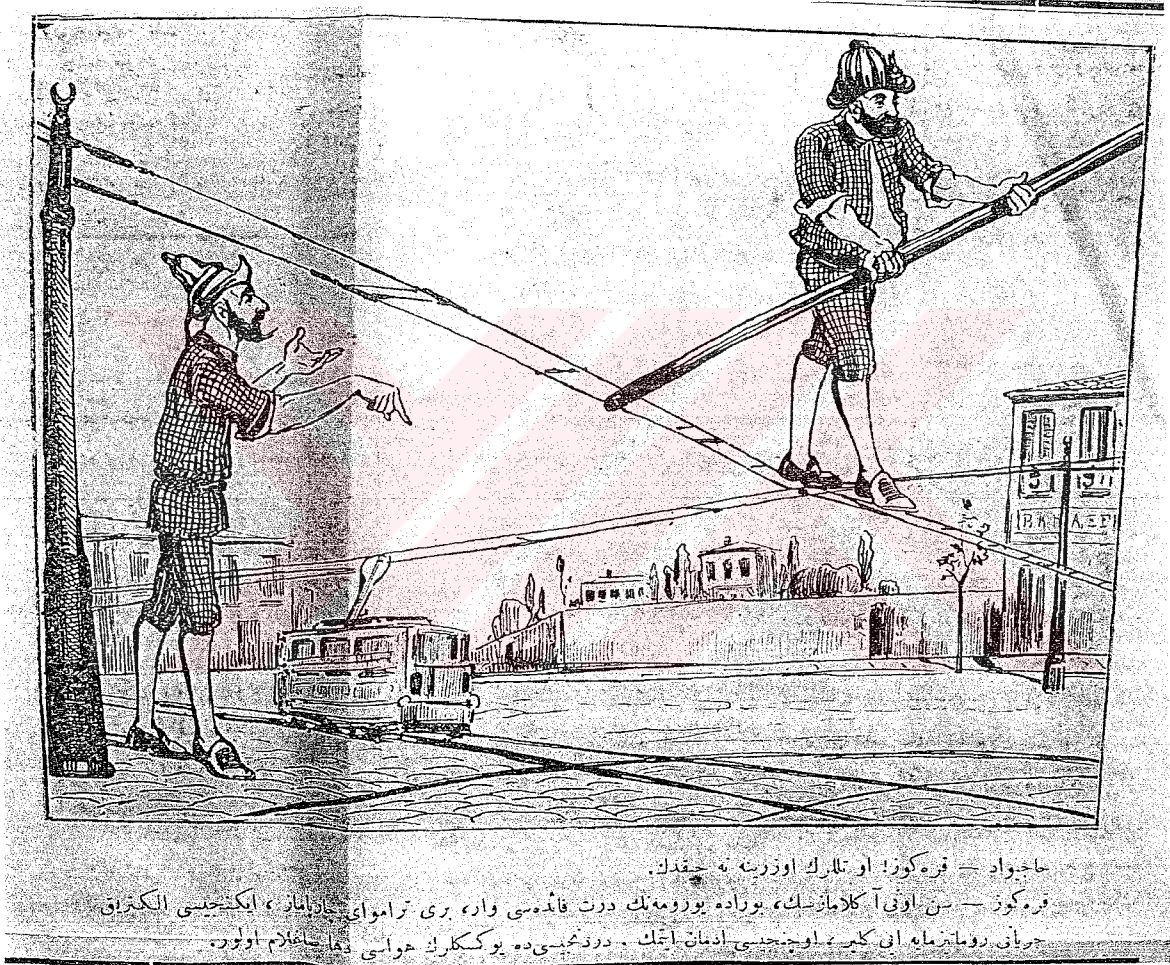
قره کوز — آمان حاجیواد طوترلدم، بورا دده ایشکامی واز... تللر آره سنده قالدیم!
 حاجیواد — نایپورسک قره کوز، بورا سی میدان حرب دکل، قاضی کوی، اونلرده تلفون تللری...
 قره کوز — هر یرده تلفون تلی کوردیم اما بویله سنی هیچ ده کورمه مشیدم.

Karagöz: - Aman Hacivat tutuldum, burada istihkâm mı var? Teller arasında kaldım!

Hacivat: - Ne yapıyorsun Karagöz, burası meydan-ı harb değil, Kadıköy, onlar da telefon telleri...

Karagöz: - Her yerde telefon teli gördüm ama böylesini hiç görmemiştim.

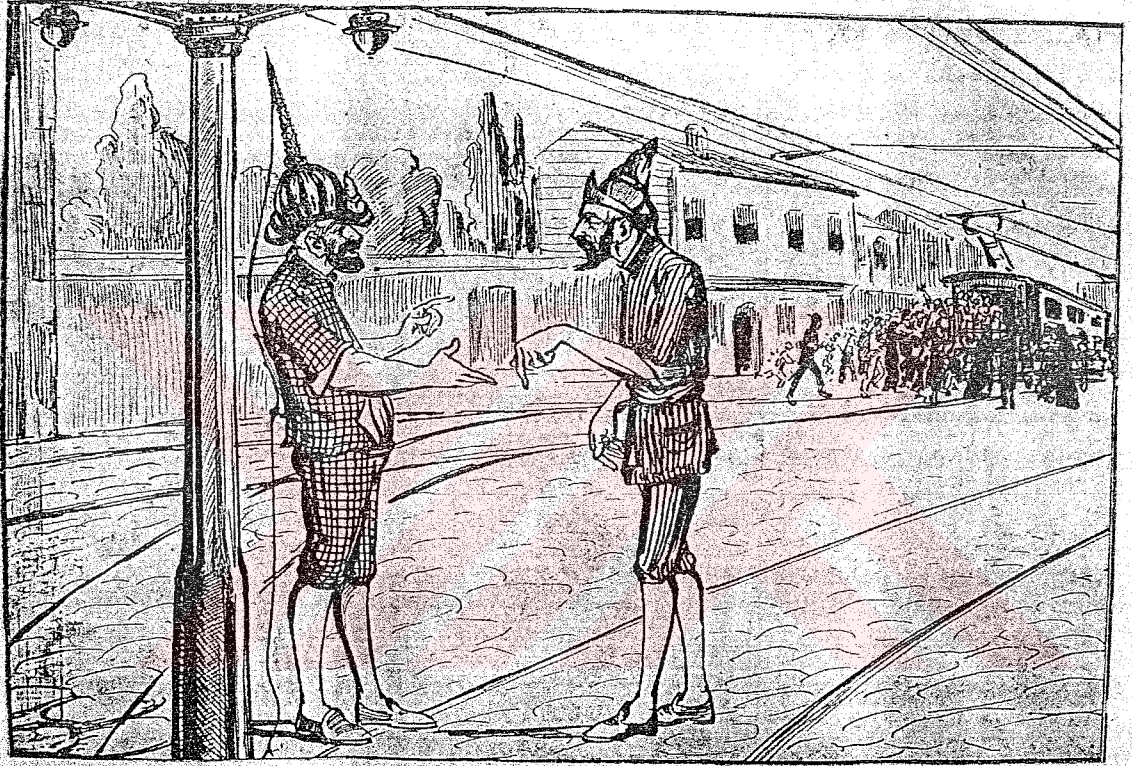
Resim Ek 4.7 Karagöz, 29 Mayıs 1329/11 Haziran 1913, n. 524



Hacivat: - Karagöz! O tellerin üzerine ne çıktın?

Karagöz: - Sen onu anlamazsın, burada yürümenin dört faidesi var, biri tramvay çarpmaz, ikincisi elektrik cereyanı romatizmaya iyi gelir, üçüncüsü idman etmek. Dördüncüsü de yükseklerin havası daha sağlam olur.

Resim Ek 4.8 Karagöz, 14 Mayıs 1330/27 Mayıs 1914, n. 622



حاجیواد — تونه قره کوز، باشه نجف برشی طاقشک . . .
 قره کوز — نه یابیم، هر دقیقه انسانک اوزرینه الکتریک، تلفون و سائر تلی دوشملی احتمالی وار، باشه سهر صاعقه
 طاقدم، آرتق بلشقه چاره قالدی . . .

Hacivat: - Bu ne hal Karagöz, başına tuhaf birşey takmışsın...

Karagöz: - Ne yapayım, her dakika insanın üzerine elektrik, telefon vesaire teli düşmesi ihtimali var, başıma siper-i sâike taktım, artık başka çare kalmadı.

Resim Ek 4.9 Karagöz, 8 Mart 1330/21 mart 1914, n. 603



Ma chère amie, ça te va si bien qu'à ta place, je me ferais inscrire de suite comme élève gendarme.

— Alors, si je fais cela... par qui sero-rais-tu dirigé?

— قالیق سکا او قدر یاراشدی کی بن سنک برکده

اولهیم هانز ندایمه یازیلیریم.

— یا اوزمان سیزی کیم اداره ایددیجک؟

- Kalpak sana o kadar yaşadı ki ben senin yerinde olsam hemân jandarmaya yazılırım.
- Ya o zaman sizi kim idare edecek?

Resim Ek 5.1 Kalem 29 Ekim 1325/11 Kasım 1909, n. 61

Aménités conjugales.

ئۆزى قۇچە غۇنالى :



On dirait qu'il y a le choléra chez nous...
 Tu n'es jamais à la maison...
 Lui.—Il y a du vrai dans ce que tu dis là...

مادام . — اوده ئۆلدرلار وارەن كى مباحدن آتشمە
 قدر سوتاندەسك ؟ پوتە ایش ؟
 مۆسىو . — سانكە اوده ئۆلدرلار پوقدە دكل ... سن
 اولدەندن موكرە ...

Madam: - Evde kolera vermiş gibi sabahtan akşama kadar sokaktasın; bu ne iş?

Mösyö: - Sanki evde kolera yok da değil... Sen olduktan sonra...

Resim Ek 5.2 Kalem, 14 Ekim 1326/27 Ekim 1910, n. 99



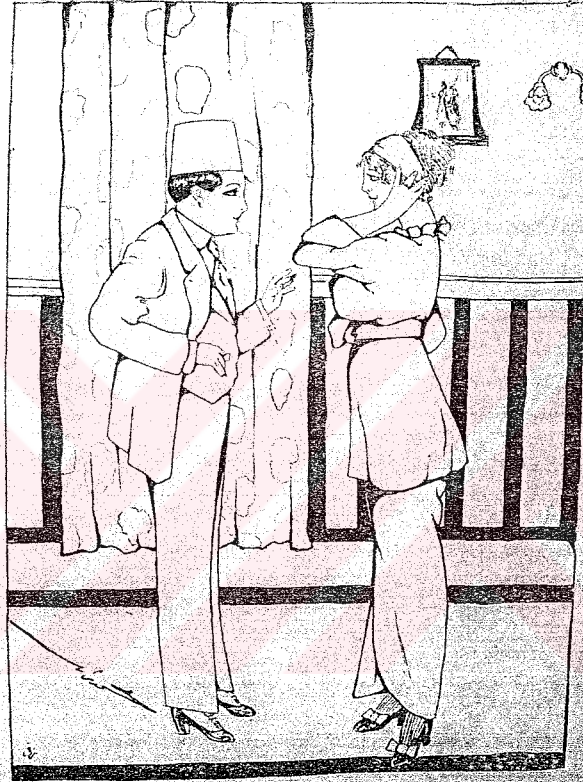
- Kimi düşünüyorsunuz azizem?
- Herhalde sizi değil!

Resim Ek 5.3 Kalem, 24 Mart 1327/6 Nisan 1911, n. 120



- Tık, tık, tık...
- Kim o?
- Efendim, beyefendi gelir de sorarsa ne diyeyim?
- Kendisi rahatsız, uyuyor, yarın da erken kalkmayacağımı söyler ve gidince de bana malumat verirsin, unutma...

Resim Ek 5.4 Karikatür, 10 Nisan 1330/23 Nisan 1914, n. 7



— برادرىڭىز بورا دەلىرىمى ئۆتتىم ؟
 — ھار ۋە ئۆتتىم باشقا ۋە ئۆتتە كەتتە يوق ..
 — ئۇشاقلىق بورا دەلىرىمى سۆيەلمىشلىرىدە ئۆتتە ئىچىمىز بورا دەلىرىمى كەتتە ..
 — ئۆتتە ئۆتتە بىن مەن ئۆتتەم ..

- Biraderiniz buralarda mı efendim?
- Hayır, benden başka evde kimse yok.
- Uşaklar burada olduğunu söylemişlerdi de onun için buraya geldim.
- Evet, onlara ben tenbih etmiştim...

Resim Ek 5.5 Karikatür, 10 Nisan 1330/23 Nisan 1914, n.7



Bayram tebrikleri

Resim Ek 5.6 Aydede, 3 Agustus 1338/3 Agustus 1922, n. 62

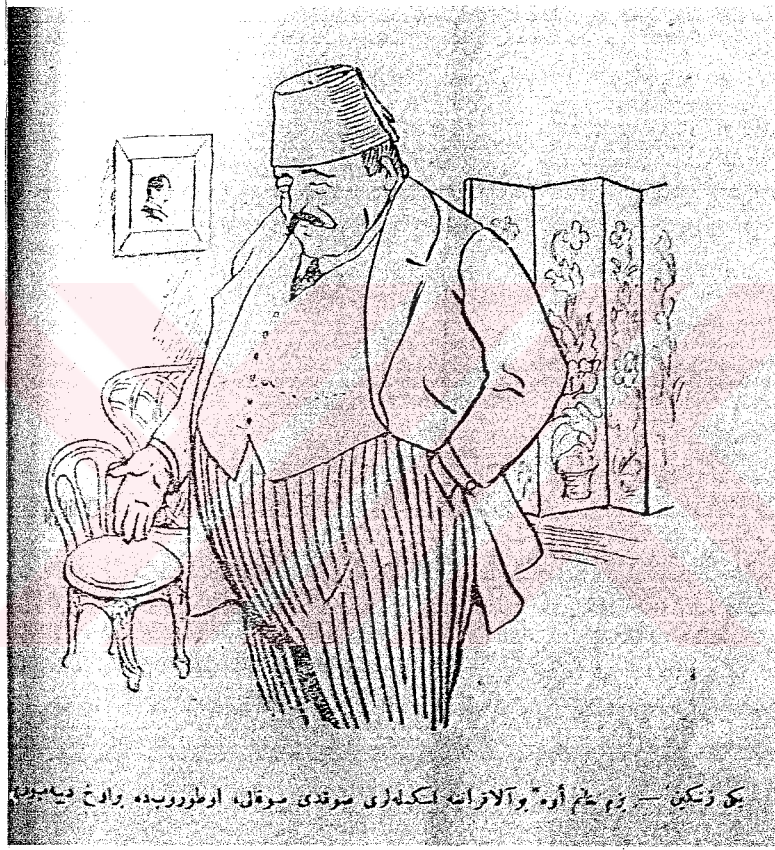


اركانك — ناصل ، نوالندم برا كيكلك بوقيا آ...
فادين — خابر .. بونلرله تمام آ...

Erkek: - Nasıl tuvaletimde bir eksiklik yok ya?..

Kadın: - Hayır... Bunlarla tamam!...

Resim Ek 5.7 Akbaba, 11 Haziran 1339/11 Haziran 1923, n. 58



Yeni zengin: - Bizim hanım eve bu alafranga iskemleleri soktu sokalı, oturup da bir oh diyemiyorum.

Resim Ek 5.8 Diken, 17 Ağustos 1336/17 Ağustos 1920, n. 60

يکي خدمتچيک خدمتي



— نازل یتہ سزك خدمتہ بك كيجہ لری سواق سواق دولانیہ رلری ؟
— خانیہ ، آقا سمن اودہ کیریورل ؛ سواقلر تہلک لیش دە ...

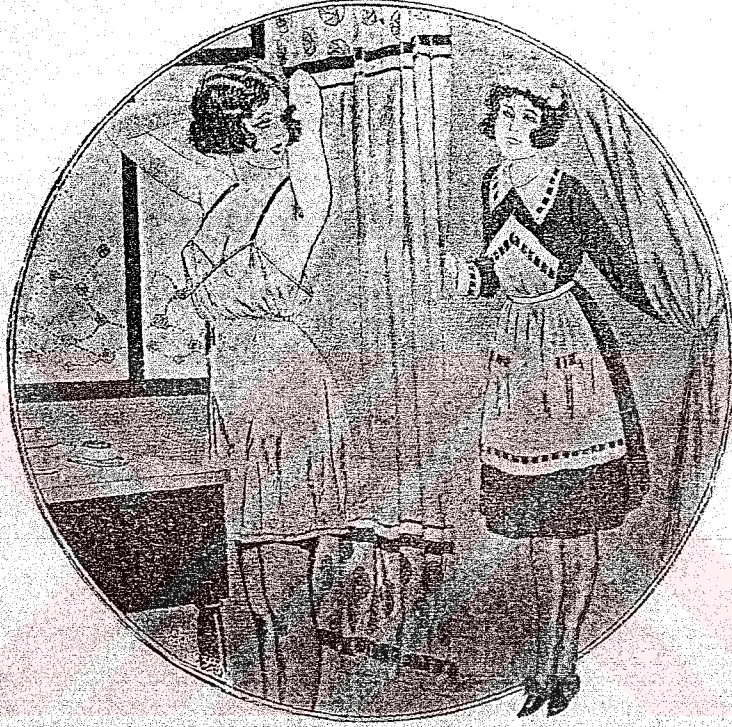
- Nasıl yine sizin mahdumla bey geceleri sokak sokak dolaşıyorlar mı?
- Hayır, akşamdan eve giriyorlar, sokaklar tehlikeliymiş de...

Resim Ek 5.9 Aydede, 9 Mart 1338/9 Mart 1922, n. 20



Hanım yine meşgul?!

Resim Ek 5.10 Akbaba, 14 Aralık 1338/14 Aralık 1922, n. 3



غالبا بوقادار حسن قبول امید ایتمیش!
 — حام افتدی دونکی مسافر بک کلدی!
 — بو یورسون...
 — فقط « بک افتدی یوق » دیه گتیدی...

- Galiba bu kadar hüsn-i kabûl ümit etmemiş!
- Hanımefendi, dünkü misafir bey geldi!
 - Buyursun...
 - Fakat “beyefendi yok” diye gitti.

Resim Ek 5.11 Aydede, 6 Kasım 1338/6 Kasım 1922, n. 3



- İkbāl, biliyorsun ki maaşlar çıkmıyor, artık sana para veremeyeceğiz, başka kapı bul, kızım!
- A.. ziyanı yok, hanımefendi! Ben küçük beyin hatırı için parasız da çalışırım!

Resim Ek 5.12 Akbaba, 12 Şubat 1339/12 Şubat 1923, n. 20



— ایسته مادام چایکنز . موسروده سزی کورمک ایستیور . بر آن اول کفته کنز ..

— سن مراق ایته .. افندی بی بویه قیاقله کوررسته دها زیاده خوشلانیر .

- İşte madam çayınız.. Mösyö sizi görmek istiyor. Bir an evvel gitseniz...
- Sen merak etme... Efendi beni böyle kıyafetle görürse daha ziyade hoşlanır.

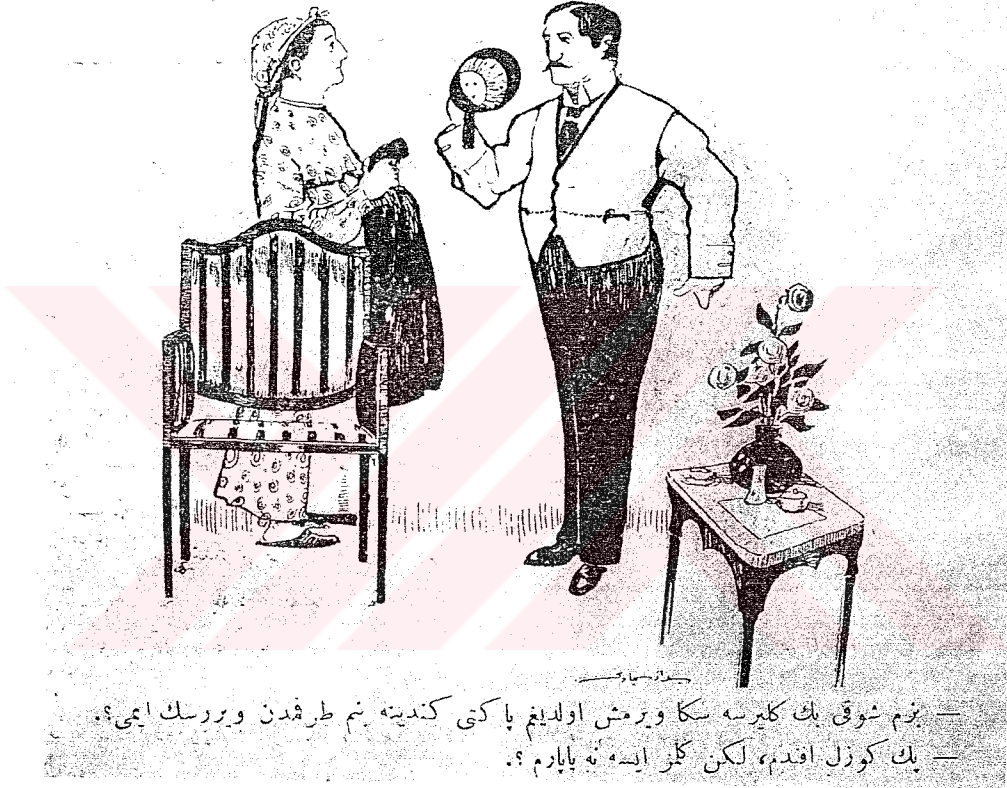
Resim Ek 5.13 Karagöz, 1 Ocak 1326/14 Ocak 1911, n. 266



— كوجوك خانمي كورەك ايستەيۇرم !
 — خانم افندى ، صياح قىيۇە آلتىنىدە
 بايات شيلر كىتىرەدۇيەكا نىيە ايتدى . . .

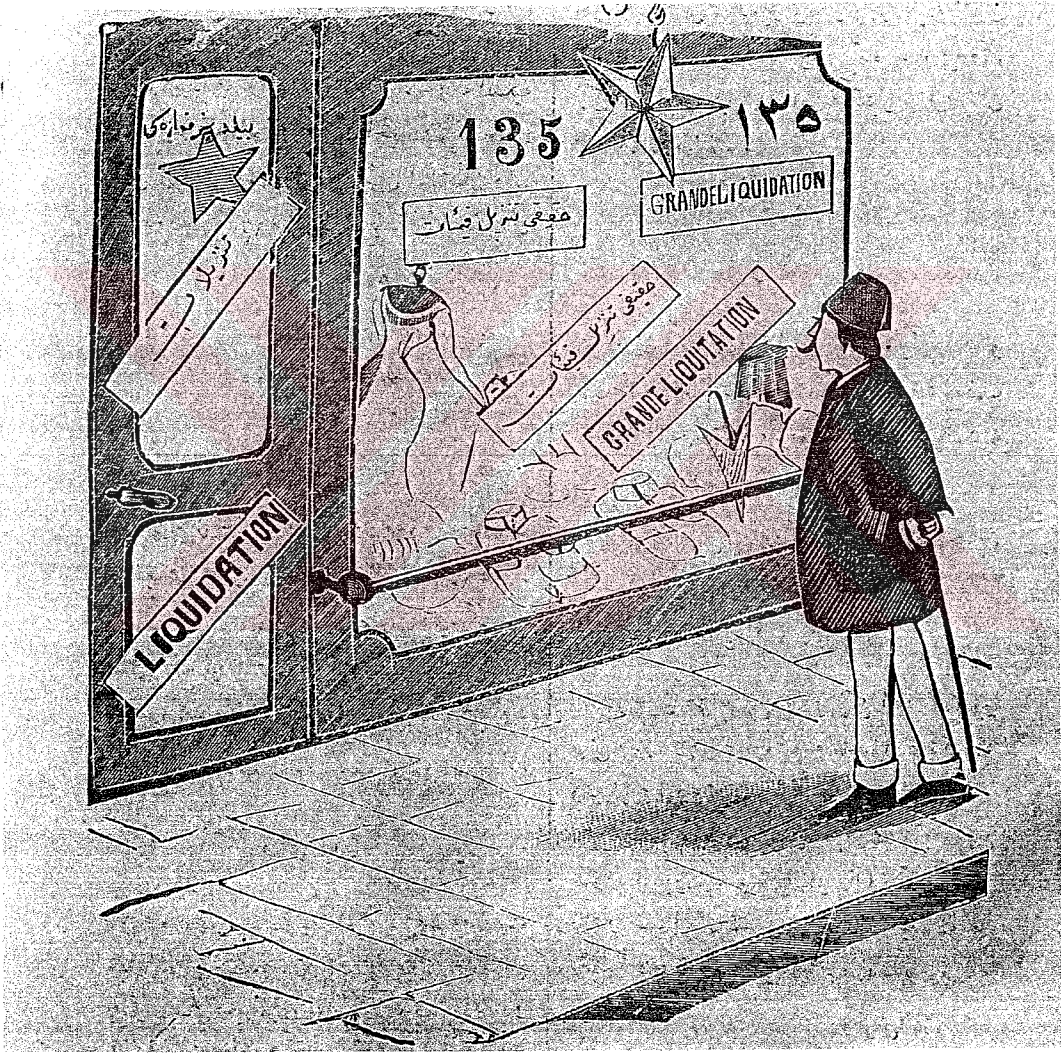
- Küçük hanımı görmek istiyorum!
- Hanımefendi, sabah kahvaltısında bayat şeyler getirme diye bana tenbih etti!

Resim Ek 5.14 Akbaba, 17 Nisan 1340/17 Nisan 1924, n. 143



- Bizim Şevki Bey gelirse sana vermiş olduğum paketi kendine benim tarafımdan verirsin e mi?
- Pek güzel efendim, lakin gelmez ise ne yaparım?

Resim Ek 5.15 Karikatür, 3 Nisan 1337/3 Nisan 1921, n. 6



Resim Ek 6.1 El Üfürük, 17 Eylül 1324/30 Eylül 1908, n. 2

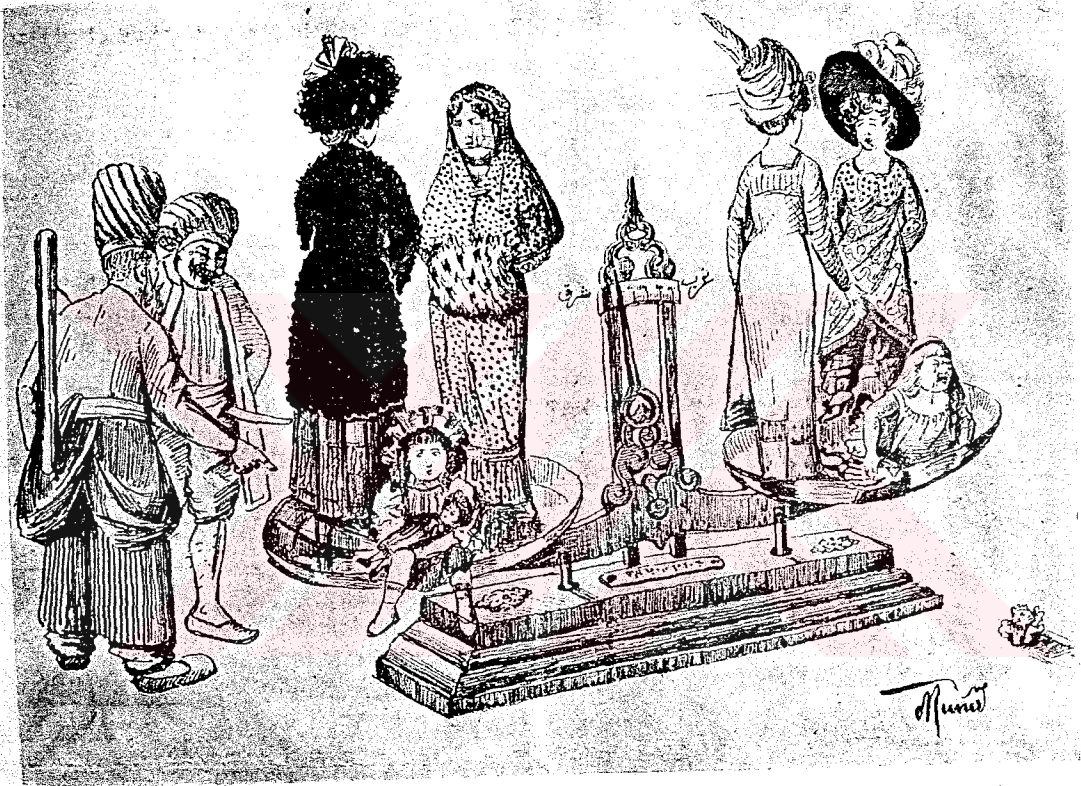


كلاهلى كىدىك اما، صاقىن دىتىم...

Külahları giydik, ama sakın değışmeyelim!

Resim Ek 6.2 Falaka, 11 Ekim 1324/24 Ekim 1908, n. 7

| بزمك نسوانى بالكنز درجه ترقىاتك ميزانى دكل ، مرتبه عفتك ده برهانى اولمايدر | :



— كوردكى دلى اوغلان!.. يه بزمكiler آغير يه بزمكiler!.. عشق اولسون!..

[Bir milletin nisvânı yalnız derece-i terakkiyatının mizânı değil, mertebe-i iffetinin de bürhânı olmuştur.]

- Gördün mü, deli oğlan! Yine bizimkiler ağır, bizimkiler!... Aşkolsun!..

Resim Ek 6.3 Falaka, 1 Ağustos 1327/14 Ağustos 1911, n. 3



Paris'ten Anadolu'ya doğru

Resim ek 6.4 Kalem, 12 Mayıs 1327/25 Mayıs 1911, n. 127

Avant de monter.

مردی بیهوشی :



— Charmante votre toilette, qu'est ce qu'elle vous a coûté.

— Mon mari m'a donné cinq livres ; mais ma toilette m'en a coûté dix.

— نه قدرتی کینه شکر، عزیزم، فاجه باید بریورسکتر ؟

— زوجم این لیرا و بر میدی، فقط، بکری به پیچدی...

Merdiveni çıkarken:

- Ne kadar şık giyinmişsiniz. Kaça yaptırıyorsunuz?
- Zevcim beş lira vermişti, fakat yirmiye çıktı.

Resim Ek 6.5 Kalem, 17 Şubat 1326/2 Mart 1911, n. 115



Le Vieux Monsieur. — Ça n'est pas une femme?...
Jamais de la vie.

اختیار ذات. — بن برکی مودا اردن هیچ برنی آ کلیمورم...

İhtiyar zat: - Ben bu yeni modadan hiçbir şey anlamıyorum.

Resim Ek 6.6 Kalem, 7 Ekim 1326/20 Ekim 1910, n. 97



Rüzgarla çarşaf

Resim Ek 6.7 Kalem, 20 Ocak 1326/2 Şubat 1911, n. 111



حاجیوات — قره کوز بویله کوکسک اشراک آتین بالدرلرینه قدر سیوانمک بوله قورما
 قره کوز — یوکا قامو قیاقی دیرلر .
 حاجیوات — یکی الما یوزکی نییه قیپورسک .
 قره کوز — یوزنیک مساعدمی یوقده اولما، ایچون .

Hacivat: - Karagöz, böyle göğsün, başın açık, baldırlarına kadar sıvanmışın bu ne hal?

Karagöz: - Buna tango kıyafeti diyorlar.

Hacivat: - Peki ama yüzünü niye kapıyorsun?

Karagöz: - Yüzümün müsaadesi yok da, onun için...

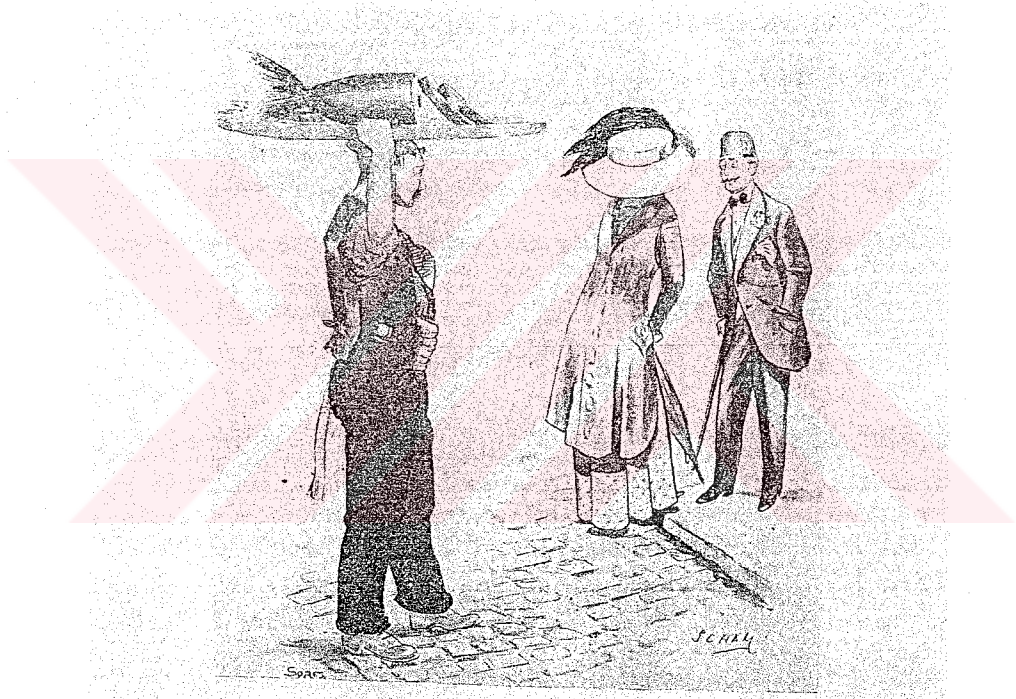
Resim Ek 6.8 Karagöz, 17 Mayıs 1330/30 Mayıs 1914, n. 623



قره کوز — خانم آبله ناله اوغراشیور حاجیواد! چوماری کورمپورمیسک؟ ناسل مالدیریور! اگر بارقه کبرمک ایستورسه
طاسه برینه بکندی کی بر تنلو کیدیرسون. اوزمان ایش قولایلاشیر. . .

Karagöz: - Hanım abla nafile uğraşiyor Hacivat! Çomarı görmüyor musun, nasıl saldırıyor? Eğer parka girmek istiyorsa tasma yerine kendi gibi bir tango getirsin. O zaman iş kolaylaşır.

Resim Ek 6.9 Karagöz, 2 Temmuz 1330/15 Temmuz 1914, n. 636

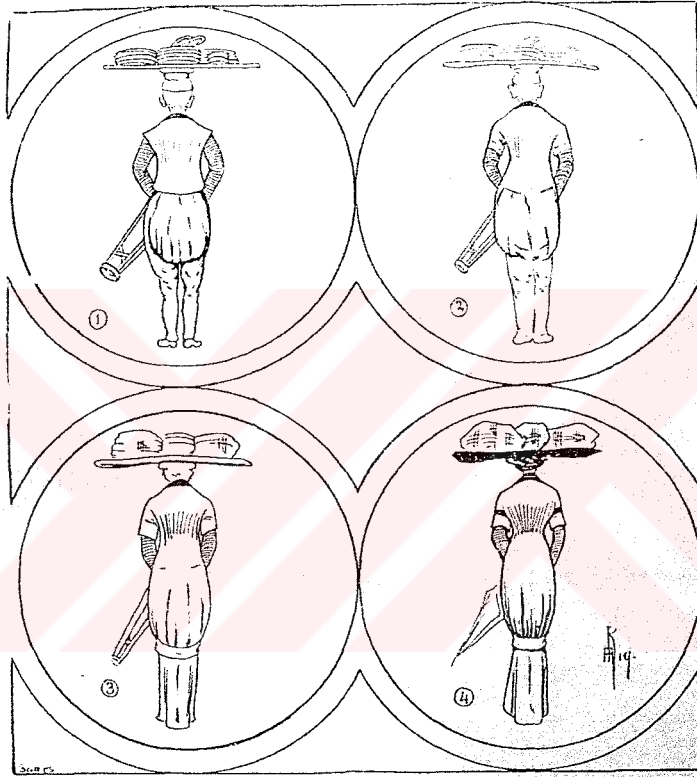


Le marchand de poissons : Elles nous dédaignent mais elles s'inspirent souvent de nous leur coiffure.

بالقی — ماداملر بزی بکنملرلانا موددی بزدن آلیورلر.
آلساک — نجه لاقعجب المدامات لکن برالطیم (انوضه)
مثل طلقنا .

Balıkçı: - Madamlar bizi beğenmezler ama modayı bizden alıyorlar.

Resim Ek 6.10 Kalem, 3 Eylül 1325/16 Eylül 1909, n. 53



Le marchand de Simids et la nouvelle mode

سیمیچی و سیمید...

Simitçi ve yeni moda

Resim Ek 6.11 Kalem, 12 Ağustos 1326/25 Ağustos 1910, n. 90



Şapkalardaki modanın ancak yağmur zamanında faydası görülür.

Resim Ek 6.12 Kalem, 5 Ağustos 1326/8 Ağustos 1910, n. 89



قره‌گöz - کوهلی، کوهلی، شو اشیاى کوبرو باشه قدر کوزه‌که قیج پاره ویردیم...
 حاجیواد - آمان قره‌گöz، عیب دیکى؟ او بر مادام...
 قره‌گöz - تعبهیم! بن اولی ایلی یوق دو کوهلی باشه کیرمتش بر حال خن ایتدم...

Karagöz: - Küfeli, küfeli, şu eşyamı köprü başına kadar götürmeye kaç para vereyim?

Hacivat: - Aman Karagöz, ayıp değil mi? O bir madam...

Karagöz: - Ne bileyim? Ben onu işi yok da küfesini başına geçirmiş bir hamal zannettim...

Resim Ek 6.13 Karagöz, 25 Mayıs 1329/7 Haziran 1913, n. 523



قره كۆز — آمان حاجىوادا، كره، ايكى دانه چاۋۇش قوشنى قورۇقلارنى سالتلاپ زوق كىدىيورلار .
 حاجىواد — اما بۇيۇرسىكدا . سن هېچ مودادىن اكلاماز، بىسك ؟ كىچىلر دىمىدە بولمە برخىلە اتمىشك ...
 قره كۆز — نە بىلەيم بن، قازىلار مودا دىيە كىدىلر بى چىۋالانە كىرتمك باشلايدىلر ...

Karagöz: - Aman Hacivat, gel, iki tane çavuşkuşu kuyruklarını sallayarak gidiyorlar.

Hacivat: - Amma yapıyorsun ha. Sen hiç modadan anlamaz mısın?

Geçenlerde de böyle bir halt etmiştin...

Karagöz: - Ne bileyim ben, kadınlar moda diye kendilerini hayvanata benzetmeye başladılar.

Resim Ek 6.14 Karagöz, 12 Haziran 1329/25 Haziran 1913, n. 528



فره گوز :- پاردون مادام ، صباحدمیری چارشونی بازاروی آلت اوست ایتدم بر ناله تورجه سی بولامادم . کوربورمه
 شنده ایک دانه وار ، نه اولور بری بکاورده شو تریا کینک کوکلی خوش ایت ...

Karagöz: - Pardon madam, sabahtan beri çarşayı pazarı altüst ettim. Bir nargile fırçası bulamadım. Görüyorum ki sende iki tane var; ne olur birini bana ver de şu tiryakinin gönlünü hoş et.

Resim Ek 6.15 Karagöz, 10 Mayıs 1330/23 Mayıs 1330, n. 621



İstanbul hanımları: - Karagöz amca, biz bazı gazetecilere kadar hep bize çatıyorlar, ne istiyorlar bizden kuzum!
 Karagöz: - A kızcığım, insaf edin. Sizi bu halde görür de kim ne istemez!

Resim 6.16 Karagöz, 7 Ocak 1337/7 Ocak 1921, n. 1141



Hacivat: - Yahu Karagöz, bu hanımlar bu soğukta bu çıplak baldırlarla titremiyorlar mı?

Karagöz: - Onları bilmem Hacivat, ben onları gördükçe tir tir titiriyorum.

Resim Ek 6.17 Karagöz, 30 Aralık 1337/30 Aralık 1921, n. 1431



- Allah yarabbi... Ne günlere kaldık! Kızım o başındakini de çıkar.. Ne hacet?

Resim Ek 6.18 Karikatür, 30 Nisan 1330/13 Mayıs 1914, n. 6



İki düşman

Kadın: - Hala böyle adamlara tesadüf edecek miyiz?

Erkek: - Bugünleri görmek için mi yaşamışım?

Resim Ek 6.19 Aydede, 13 Şubat 1338/13 Şubat 1922, n. 13



شوق خانم الیه فقیر مهاجر قبری — (ایکینی ده
یک آغز دن) کیمبیلیر آیاتلریکنز نه قدر آجیوردوز

Şık hanım ile fakir muhacir kızı – (ikisi de yek ağızdan) Kimbilir ayaklarınız ne kadar acıyordur.

Resim Ek 6.20 Güleryüz, 3 Temmuz 1338/3 Temmuz 1922, n. 23

بارقە



— آمان نه ياپيورك؟.. سوقاقده تراش اولتورمى ، نىر ااجاله كپازمى اينده بىكك ؟
 — قياخنى ايشلەك ؟ سىز سوقاقده توالەك . ياپيوركىزده بزم سوقاقده توالەك يايمەسزى
 چوقى كوريوركىز ؟

Parkta

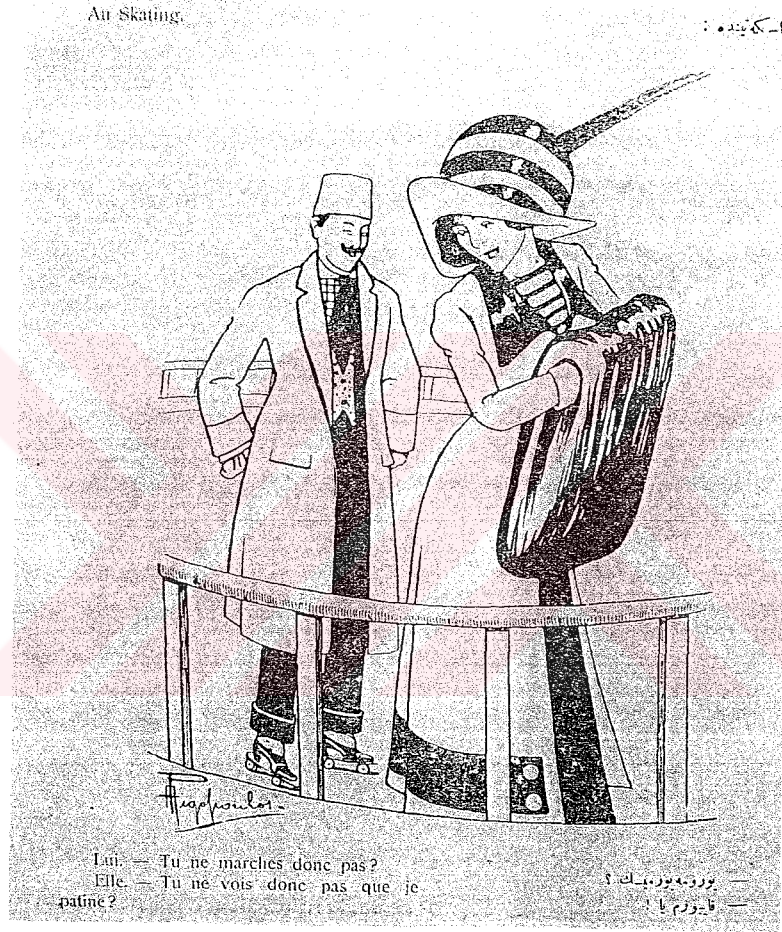
- Aman ne yapıyorsun?.. Sokakra traş olunur mu, beni aleme kepaze edeceksin?
- Kabahat mı işledim? Siz sokakta tuvaletinizi yapıyorsunuz da bizim sokakta tuvalet yapmamızı çok mu görüyorsunuz?

Resim Ek 6.21 Gülüryüz, 26 Haziran 1338/26 Haziran 1922, n. 61



Beyoğlu'nda kaymaca...

Resim Ek 6.22 Kalem, 18 Haziran 1325/1 Temmuz 1909, n. 42



İsketinde:

- Yürümüyor musun?
- Kayıyorum ya!

Resim Ek 6.23 Kalem, 3 Şubat 1326/16 Şubat 1911, n. 113

حیات حقیقیه صحنه‌لری :



ارکاک . — قوزۇم، اۆزۈمە ... ئەاولور، خاتۇر مۇراجۇن ..
 — Tu peux bien faire cela pour moi !
 — Une scène de jalousie ? Combien y aura-t-il de spectateurs ?

Hayat-ı hakiki sahnelerinden:

Erkek: - Kuzum üzme... Ne olur, hatırımız için.

Resim Ek 6.24 Cem, 13 Ocak 1326/26 Ocak 1911, n. 12



— Oü vas tu- ma fille?
 — Tu le vois bien, maman; je vais au skating.. C'est encore là qu'on s'amuse le mieux.

— نرهه كيدنيوسك قيرم...
 — ايسكيتنه، آت، باك اوغلنديك ايك شيق بگر مر آفتام
 اورداده طوبلايور...

- Nereye gidiyorsun kızım?
- İsketine, anne. Beyoğlu'ndaki en şık beyler her akşam orada toplanıyor.

Resim Ek 6.25 Kalem, 6 Aralık 1326/19 Aralık 1910, n. 109



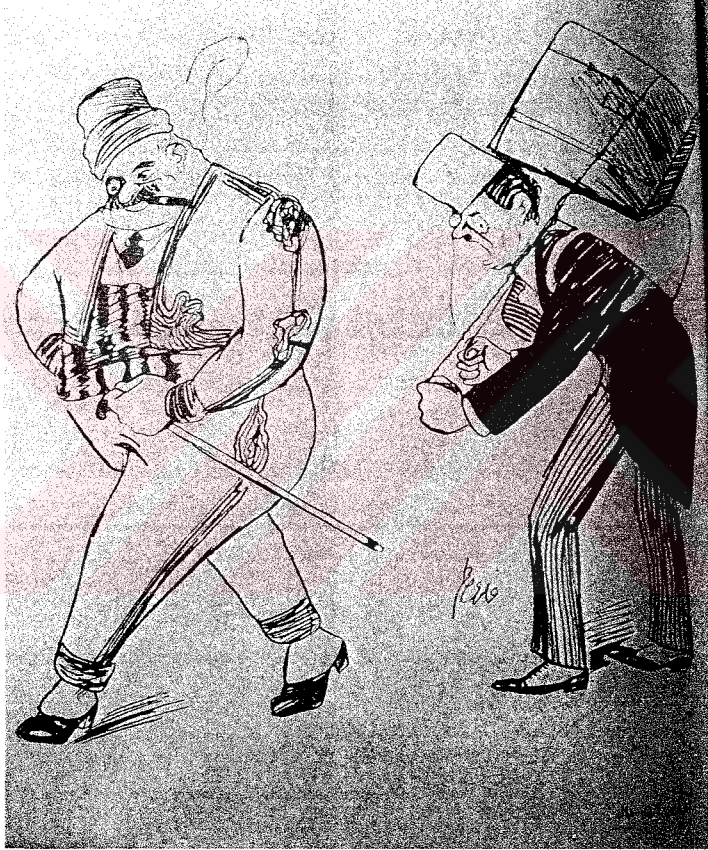
Resim Ek 6.26 Yeni Zenginler Albümü, 1918 (kapak)



Resim Ek 6.27 Yeni Zenginler Albümü, 1918

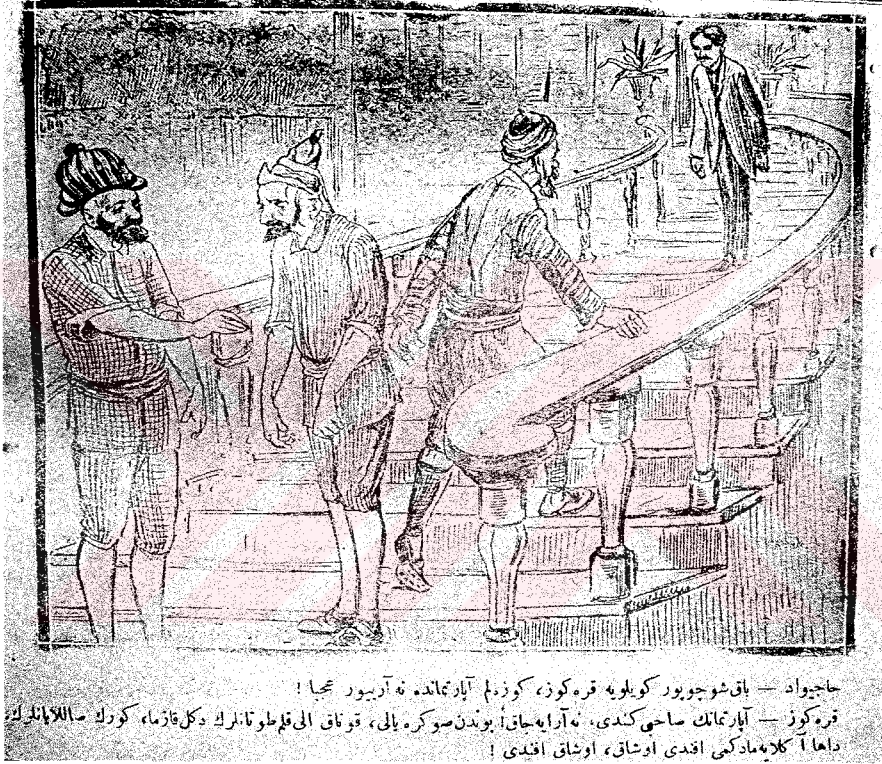


Resim Ek 6.28 Harp Fakirleri Albümü, 1919 (kapak)



Zamane:
Efendi ile hamal

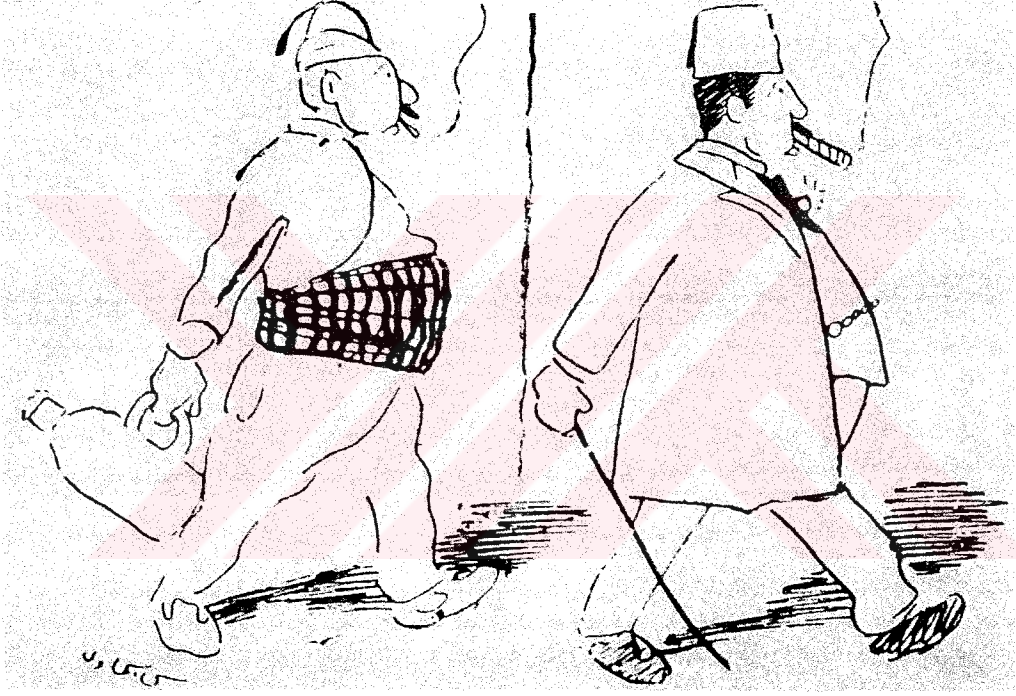
Resim Ek 6.29 Diken, 24 Haziran 1336/24 Haziran 1920, n. 58



Hacivat: - Bak şu çöpür köylüye Karagöz, güzelim apartmanda ne yapıyor acaba?

Karagöz: - Apartmanın sahibi kendi, ne arayacak! Bundan sonra yalı, konak, eli kalem tutanların değil, kazma kürek sallayanların. Daha anlayamadın mı, efendi uşak, uşak efendi!

Resim Ek 6.30 Karagöz, 16 Şubat 1337/16 Şubat 1920, n. 1349



1918'de

1919'da

Resim Ek 6.31 Yeni Zenginler Albümü, 1919



Barların seyyar satıcıları

- Şokola!... Haraşo!...

Resim Ek 6.32 Aydede, 13 Mart 1338/13 Mart 1922, n. 21



[روس قهوه خانه]

— نه استیغورسكز افدوم!

قره كوز — نه استیغوركی بیلیورسك حاراشوم، فقط اوندن اول برر سوتلی جای ایچمه، لوده بول اولسون!

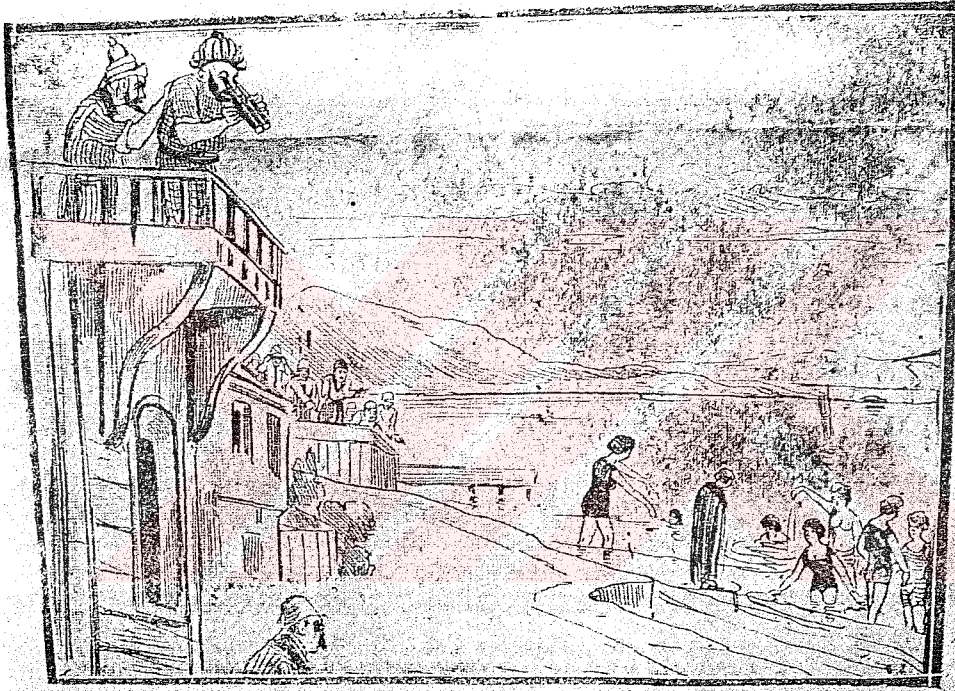
Rus kahvehanelerinde

- Ne istiyorsunuz efendim?

Karagöz: - Ne istediğimi biliyorsun haraşom, fakat ondan evvel birer sütlü çayını içelim de yol olsun!

Resim Ek 6.33 Karagöz, 30 Kasım 1337/30 Kasım 1921, n. 1430

{اطليه روس مهاجرلری گلدن سوكره}



ساجواد — اوج ، ، اعلا قره كوز ، املنك لك صفالى زمانى ، باق هر كس ده كيز كنارته دوكولش . اما او آلرندە كيز
قره كوز — ل دوربوني ده سن ده باق . سفا آطده دكل ، آطيه صباكتلرك آقشام صفاستده ! هر كسى آلمه دورين
ده كيز كنارته نوشديران ده اونلر

(Adaya Rus muhacirler geldikten sonra:)

Hacivat: - Oh ne ala Karagöz, adanın en sefalı zamanı, bak herkes deniz kenarına dökülmüş. Ama o ellerindekiler ne acaba?

Karagöz: - Al dürbünü de sen de bak. Sefa adada değil, adaya sefa getirenlerin akşam sofrasında! Herkesi elinde dürbün deniz kenarına koşturan da onlar.

Resim Ek 6.34 Karagöz, 9 Haziran 1336/9 Haziran 1920, n. 1278



Fülürye'de haraşolarla yazı geçirenler

Kış rüyası...

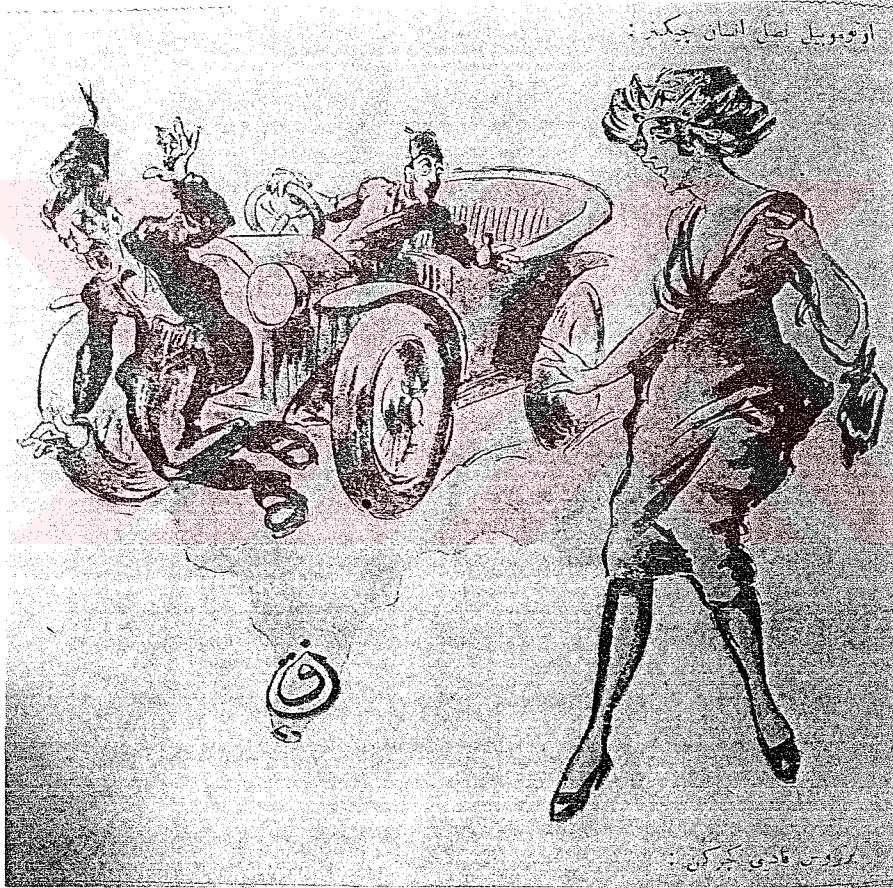
Resim Ek 6.35 Aydede, 9 Mart 1338/9 Mart 1922, n. 20



Yaz manzaralarından

Sahilde dalgalar

Resim Ek 6.36 Akbaba, 9 Temmuz 1339/9 Temmuz 1923, n. 62



Otomobil insanı nasıl çiğner:

Bir Rus kadını geçerken

Resim Ek 6.37 Diken, 15 Nisan 1335/15 Nisan 1919, n. 49

كوپرى اوستنده روس خاراڭولرى



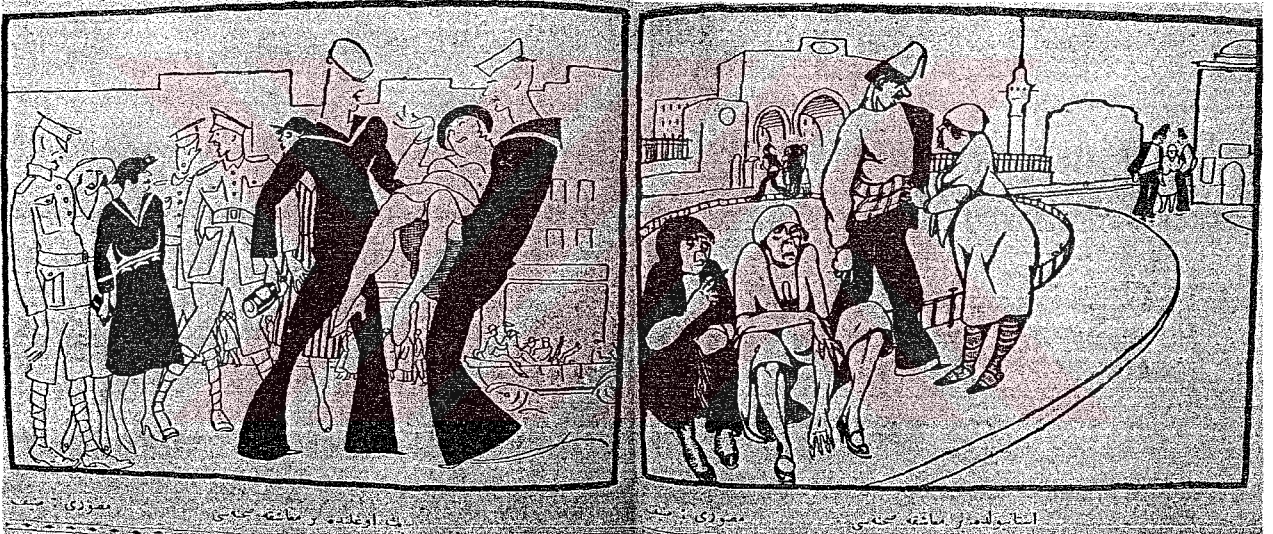
خاراڭو — قىرما چوقولات ، قايماق چوقولات بىش غىرۇش بر تانە!
مىشتى — مادمازەل كۆرۈپتۇڭىزكىكى فىياڭلىرى ئىندىرمىشىڭىز .

Köprü üstünde Rus haraşoları

Haraşo: - Crema çokolat, kaymak çokolat, beş kuruş bir tane!

Müşteri: - Matmazel, görüyorum ki fiyatları indirmişsiniz.

Resim Ek 6.38 Güleryüz, 26 Haziran 1338/26 Haziran 1922, n. 61



Beyoğlu'nda bir muâşaka sahnesi

İstanbul'da bir muâşaka sahnesi

Resim Ek 6.39 Akbaba, 25 Ocak 1339/25 Ocak 1923, n. 15

Mariage d'amour à Constantinople.

« استانبولده ازدواج عشق »



Vous nous avez suivi deux fois au « Kiat hané »; vous avez fixé plusieurs fois ma fille au « Bazar Allemand » et vous avez acheté en même temps que nous au « Bon Marché » trois fois de la poudre dentifrice en une semaine. Vous avez donc proclamé votre flamme et vous êtes aimé n'avez donc plus aucune crainte et demandez la main de cette chère enfant. De la sorte nous concluons le mariage dans la semaine.

ایکی دفعه بزی کاغذ شاهده تمقب استدیگر « بازار آلمانه » نیرنه بر قاج کره چیمچیک آندیکر « بون مارش » ده اینه بر هنده طرفنده برابر اوج کره دیش توی آلدی . بو سودنله آرتق مادسکه اعلان عشق استدیگر وسویوردسکر ، سیقلمه ک اوغلم بنده شاه کوردیچی کوندرک ! انشا الله هنده بنده دویونی عتد ایدرز .

“İstanbul’da izdivac-ı aşk”

- İki defa bizi Kağıthane’de takip ettiniz. “Pazar-ı Alman”da kızıma birkaç kere çimcik attınız. “Bonmarşe”de ise bir hafta zarfında beraber üç kere dış tozu aldık. Bu suretle artık mademki ilan-ı aşk ettiniz ve sevişiyorsunuz, sıkılmayın oğlum. Bende-hâneye görücü gönderin! İnşallah haftasında düğün-ü akd ederiz.



- Korkmayın güzelim, sizi yemem.
- Pek aç gözlüye benziyorsunuz da...

Resim Ek 6.41 Kalem, 5 Kasım 1325/18 Kasım 1911 n. 62



- Efendi baba! Şu çapkın bana takılıyor.
- Görüyorum, kaltak, sen de ona takılıyorsun. İkiniz de dayak yiyeceksiniz.

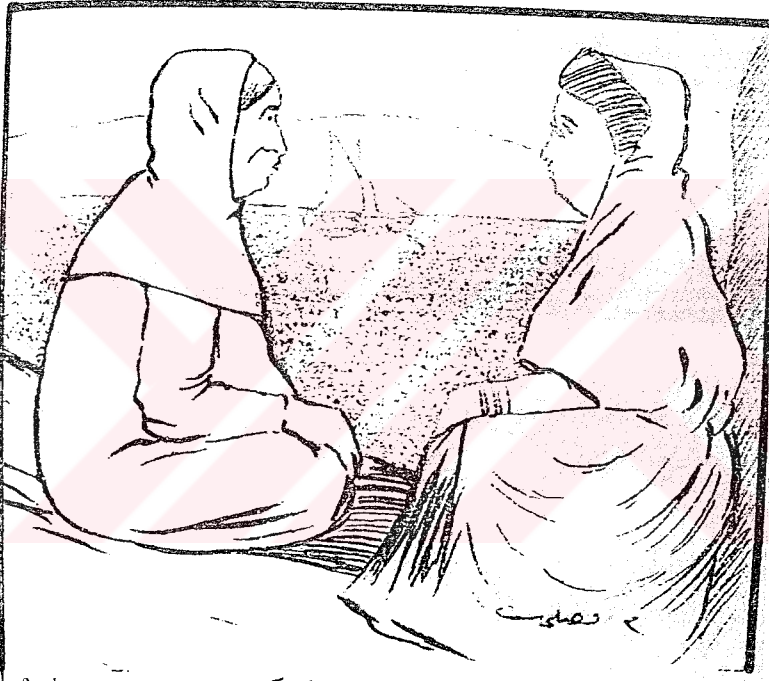
Resim Ek 6.42 Lâklâk, 23 Temmuz 1325/5 Ağustos 1909, n.3



Eskiden Kağıthane'de olurdu:

Köprü sefası

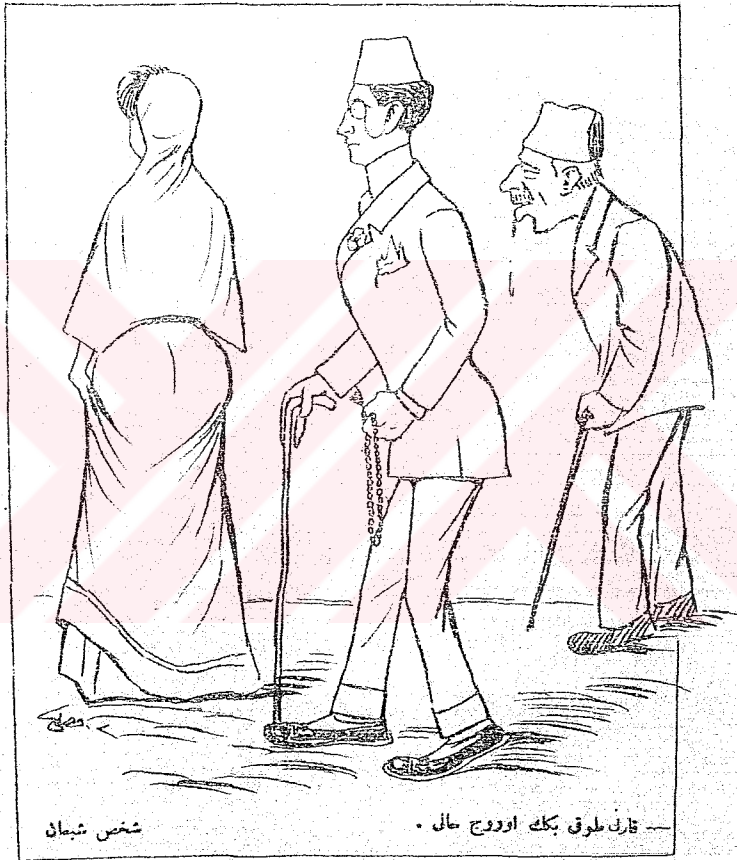
Resim Ek 6.43 Aydede, 2 Ocak 1338/2 Ocak 1922, n. 1



فاطمه — بوبله سوسلی اوله رق یازاردن کچرکن نیم ایچون نه دیدیلر؟
— آبول ! فاطمه جفک بازارده اسامیسی اوقونور؟

Fatma: - Böyle süslü olarak pazardan geçerken benim için ne derler?
- Ayol, Fatmacığın pazarda esamesi mi okunur?

Resim Ek 6.44 Lâklâk, 3 Eylül 1325/16 Eylül 1909 n. 9



Karnı tok beyin oruç hali

Resim Ek 6.45 Lâklâk, 24 Eylül 1325/7 Ekim 1909, n.12



حاجیواد — آجیام قره کوز. قرق ییلده بر مملکت مکتوب کوندره جک اولدم، مأموره خام؛ امنیدی اولسون ایسترسه!
فضله بازه ویرده عادی تمهدلی کیتسین دییور.
قره کوز — بن سنک یزنده اولتم، داها فضله بازه ویرر خصوصی تمهدلی یایارم.

Hacivat: A canım Karagöz. Kırk yılda bir memlekete mektup gönderecek oldum, Memure hanım emniyetli olsun istersen, fazla para ver de iadeli taahhütlü gitsin diyor. Karagöz: - Ben senin yerinde olsam daha fazla para verir hususi taahhütlü yapardım.

Resim Ek 6.46 Karagöz, 4 Ağustos 1336/4 Ağustos 1920, n. 1294



خانم قهوه خانه لرده او طور ایله چکارش
فره کور - آج قولاغی ساجیواد، خانم آبلار، برشکرلی اوقه لی کل . بوکوچوک خانمده مارپوچی تمیز برنارگله

Hanımlar kahvehanelerde oturabileceklermiş!

Karagöz: - Aç kulağını Hacivat, canım ablalara bir şekerli okkalı gül. Bu küçük hanıma da marpucu temiz bir nargile!

Resim Ek 6.47 Karagöz, 9 Nisan 1340/9 Nisan 1924, n. 1676



حاجواد: - های الله راضی اولسون شو شهر اماقتدن اهر مالک اوررینه فیاقی قونجی ددی ده نای ایشدی. باق شو یمشچییه هب فیاق لک اوسته فیاقی قونجی!
 اورن اهر مالک اوسته فیاقی ایستر حاجواد. باخصوص یمشلره جوق لازم!

Hacivat: - Hay Allah razı olsun şu Şehremaneti'nden! Her malın üzerine fiatı konacak dedi de, ne iyi etti. Bak şu yemişçiye hep yemişlerin üstüne fiatını koymuş.
 Karagöz: - Evet, her malın üstüne fiatını ister Hacivat. Bâ-husus yemişşlere çok lazım.

Resim Ek 6.48 Karagöz, 22 Nisan 1338/22 Nisan 1922, n. 1471



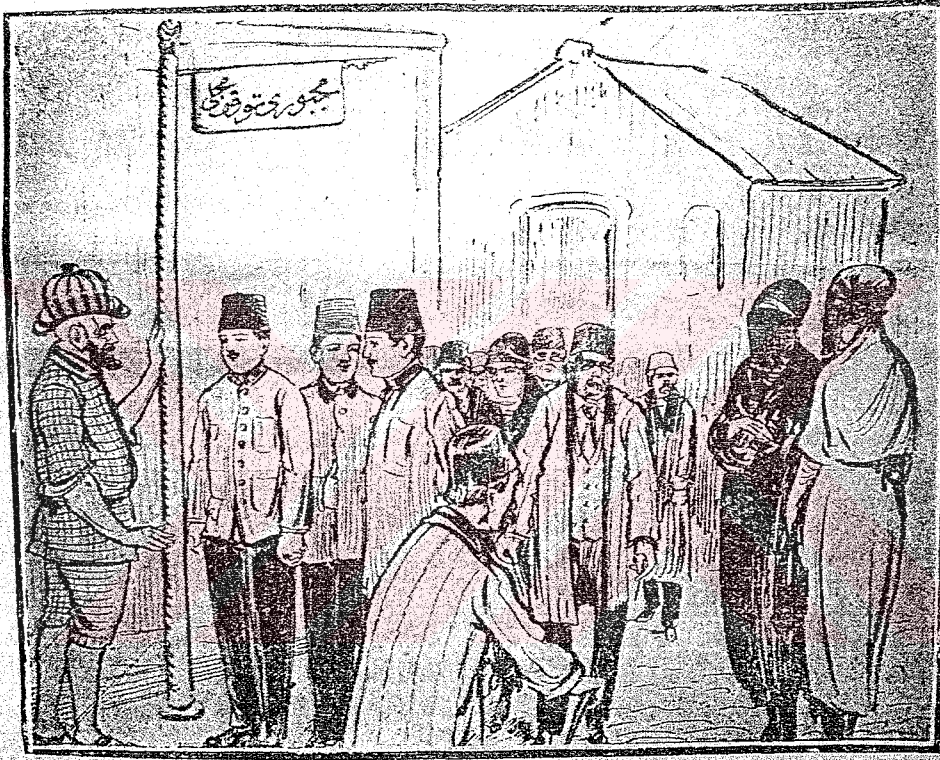
نيسانه باشموری
 قورل - شوخاچانی اولانه یزی میر صیقلام کسه له جکدک دگی آت؟
 آت - هارک رحمت بری ایضلا دی آمانه اولسه برکت کنیر.
 قورگوز - برکت در والده شام برکت در. حتی ساده برکت دگی حرکت بیله کنیر یوز.

Kızlar: - Şu saçak olmasaydı sıırıslıklam kesilecektik, değil mi anne?

Anne: - Mübarek rahmet bizi ıslattı ama ne olsa bereket getirir.

Karagöz: - Bereketdir valide hanım, bereketdir. Hatta sade bereket değil, hareket bile getiriyor.

Resim Ek 6.49 Karagöz, 19 Nisan 1338/19 Nisan 1922, n. 1470

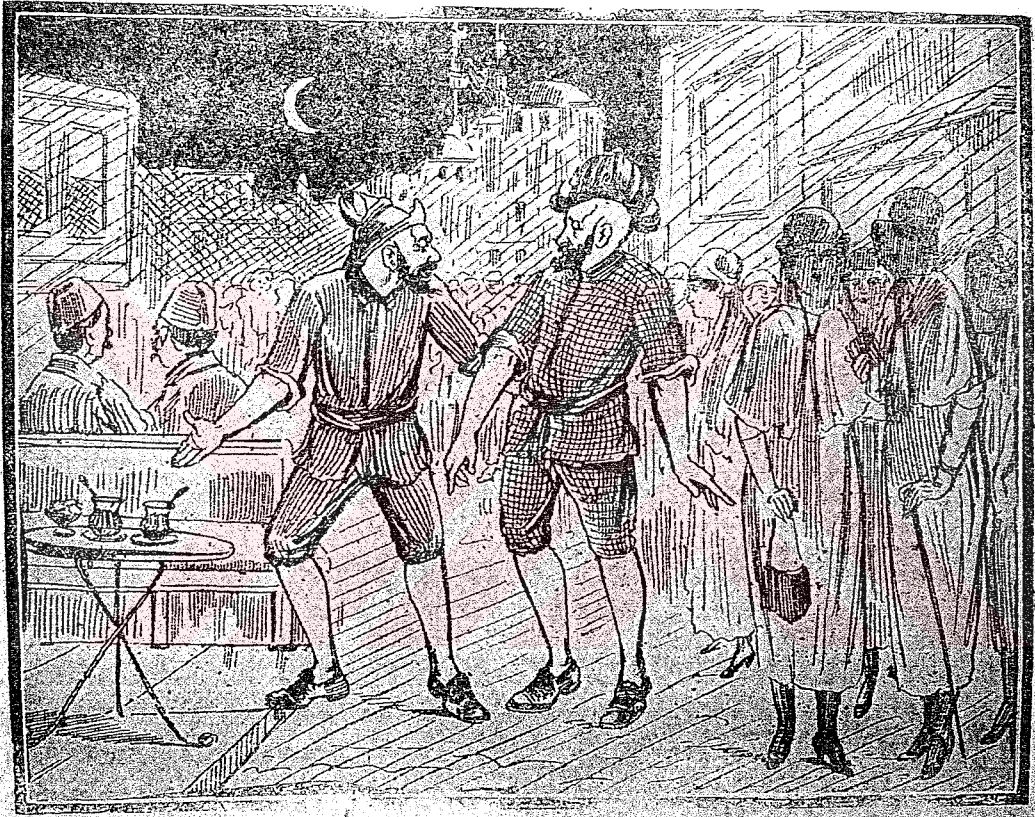


تراموای مأمورلری — نافله بکلمه قره کوز محوسه ، شرمه یابدق ! تراموای ایشله میور .
قره کوز — طابانوا بلم صاع اولسون . بن کندیه دکل آقامتری تراموای بکلمه بهامسله آشنا فیشتا یابان بیاسه جلمه آجورم .

Tramvay memurları: - Nafile bekleme Karagöz amca görev yaptık! Tramvay işlemiyor.

Karagöz: - Tabanvaylarım sağolsun! Ben kendime değil, akşamları tramvay bekleme bahanesiyle aşna fişne yapan piyasacılara acıyorum.

Resim Ek 6.50 Karagöz, 1 Şubat 1337/1 Şubat 1921, n. 1448



ساحیواد - آمان قره کوز، بن بو بیات دن واز کچدم، کن شو چایچی به او طورالم قوزوم، نه قولوم قالدی، نه بودوم.
قره کوز - راز دایمیقل اول آجام، دیکته راضی اولمالان کنی قو قلا به ییلیری؟

Hacivat: - Aman Karagöz, Ben bu piyasadan vazgeçtim, gel şu çaycıya oturalım kuzum, ne kolum kaldı, ne butum.

Karagöz: - Biraz dayanıklı ol a canım. Dikenlerine razı olmayan gülünü koklayabilir mi?

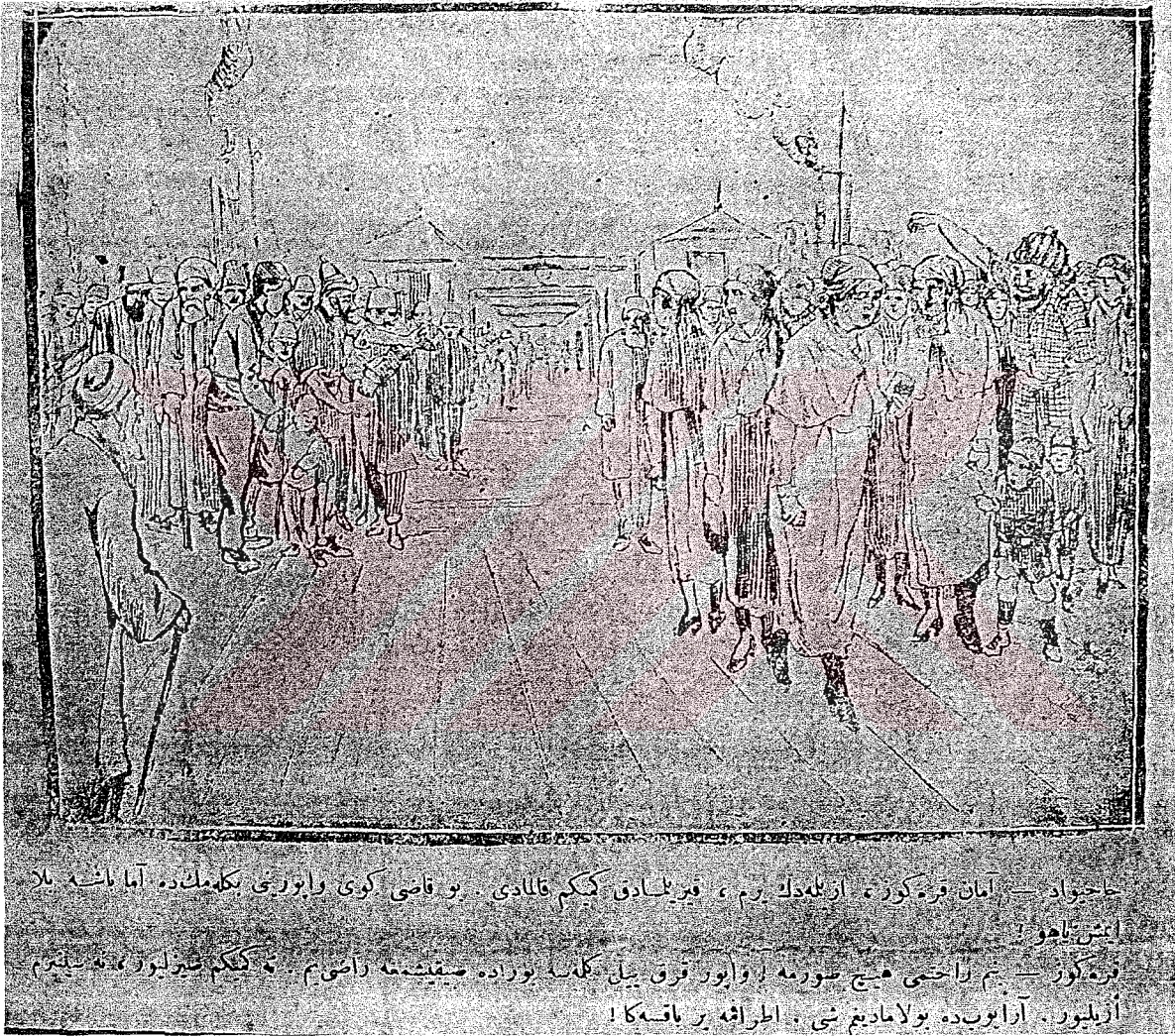
Resim Ek 6.51 Karagöz, 25 Mart 1337/25 Mart 1921, n. 1377



Hacivat: - Vay Karagöz'üm vay, nihayet findıkçılığa başladın ha!

Karagöz: - Baksana etrafına! Hele Ramazan'da findıkçılar o kadar çoğaldı ki, başka sanat on para etmiyor.

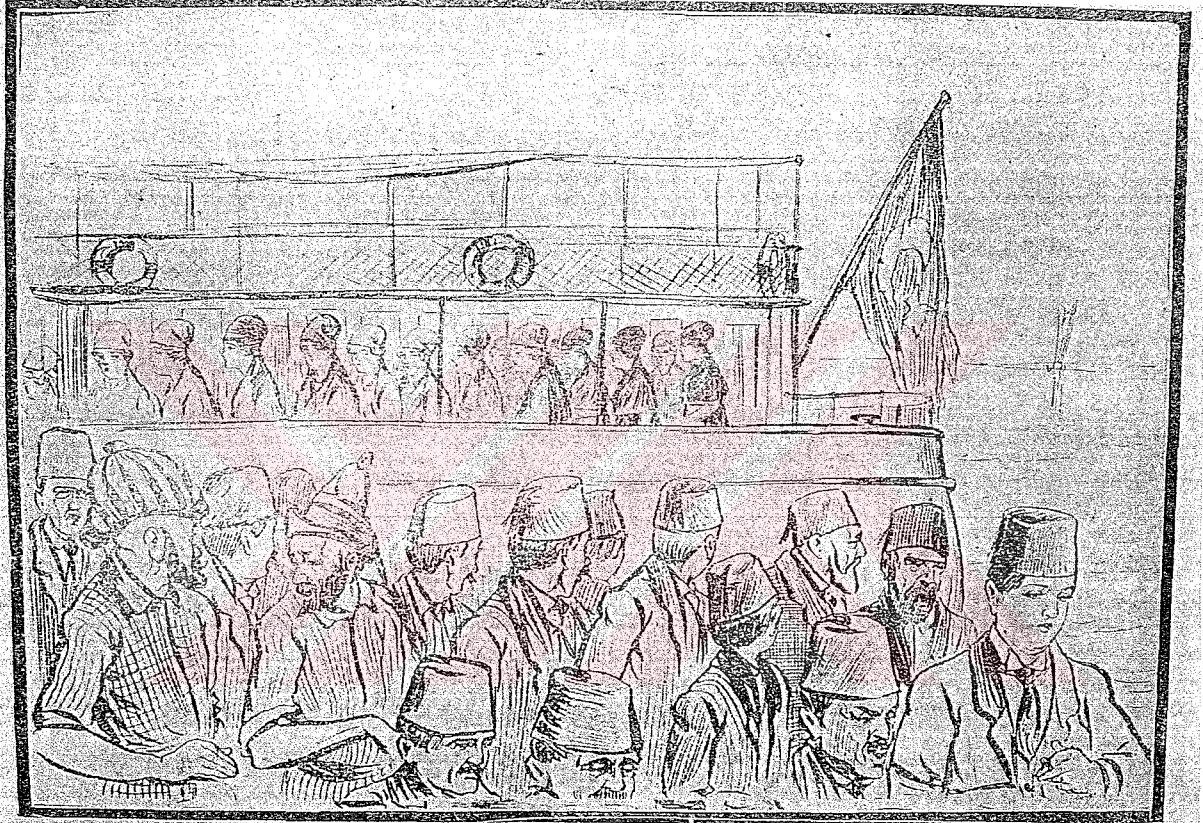
Resim Ek 6.52 Karagöz, 5 Haziran 1336/5 Haziran 1920, n. 1277



Hacivat: - Aman Karagöz, ezilmedik yerim, kırılmadık kemiğim kalmadı. Bu Kadıköy vapurunu beklemek de amma başa bela işmiş yahu!

Karagöz: - Benim rahatımı hiç sorma! Vapur kırk yıl gelmese burada sıkışmaya razıyım. Ne kemiğim sızlıyor, ne sinirim eziliyor. Arayıp da bulamadığım şey, etrafıma bir baksana!

Resim Ek 6.53 Karagöz, 21 Temmuz 1336/21 Temmuz 1920, n. 1290



میدریا - قاضی کوی و امیرنمده میبارکی
 حاجواد - اوکته باقی فرم کوز، ایکدر آغامه باصووسک، کوزوک اوکی کورمورمی یاهو!
 فرم کوز - یانمه باقتدن اوکی کورمکه وقت واری یا لاقه طوتمهده یورومکه باقی. قارینام باشقه بر قضایه. دایا اوغمارسک ها!

Haydarpaşa - Kadıköy vapurlarından çıkarken

Hacivat: - Önüne bak Karagöz, ikidir ayağıma basıyorsun, gözün önünü görmüyor mu yahu!

Karagöz: - Yanıma bakmaktan önümü görmeğe vakit var mı ya! Lafa tutma da yürümene bak. Karışmam, başka bir kazaya daha uğrarsın ha!

Resim Ek 6.54 Karagöz, 26 Ağustos 1338/26 Ağustos 1922, n. 1507



Vapurların perdeleri kalktıktan sonra!

Hacivat: - Hoca kaderinden gözünü kapadı, salavat getiriyor.

Karagöz: - Kocakarı da hırsından yüzünü kapadı, nöbet geçiriyor. Ne yapalım, şimdiye kadar gençlik bizim arkamızdan geldi. Biraz da biz onlara tabi olalım!

Resim Ek 6.55 Karagöz, 29 Aralık 1339/29 Aralık 1923, n. 1647

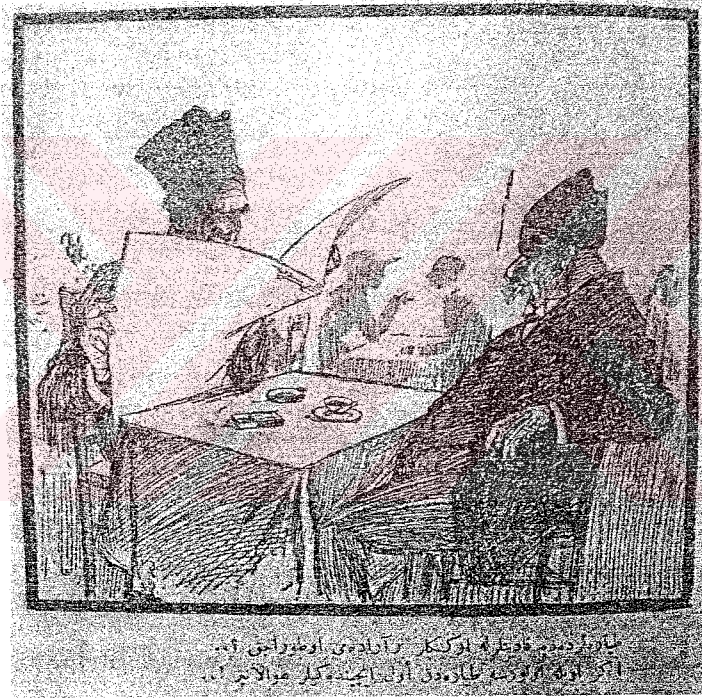


Perdeler kalktıktan sonra:

- Anne haydi tramvaya binelim!
- A... Erkeklerin içinde nasıl oturayım? Herkes bana bakar!...

Resim Ek 6.56 Akbaba, 24 Aralık 1339/24 Aralık 1923, n. 108





- Tayyarelerde de kadınlarla erkekler bir arada mı oturacak?
- Eğer öyle olursa tayyareden evvel içindekiler havalanır!..

Resim Ek 6.58 Akbaba, 14 Şubat 1340/14 Şubat 1924, n. 160



— قردلوز سنك هيچ اوتانمك عارلانمك پوقيدر... بويه سوقاق اوزنلننه چاشير سربليرى...
 — اومك اوكي دكلى البته آصارم.. بلديه چاوشلرى بيله سس چيقاتومنديلرده سن نه قارشيدورسك...
 — اونلر وظيفه سزلك انش ديه سن ده آداب عموميه به خالفتمى انجلىسك عيب دكلى...
 — بولمه عيب اوله سنى نه وار؟ بائجهم، تراسم يوق، چاشيرى نرهيه آصارم..
 — نرهيه آساسهك آس.. هايدى طويلا بقالم.. شمدى هيسى ييرتار آتورم.. بن سكا آتم اول ديككه عتابه
 جودام اولدورسك.. تربيه سز...
 — طوز طوز.. طويلازم طوز.. بارى سنك بائجهم كوتوردم..
 — اوده عيب امانه ايسه.. هيچ انسان ايج چاشيرى بويه تشوير ايدى.. بوله ساييدى نرى.. ايشته سكا بردوس
 دها وريوردم.. بردها بونى ده كوزميه م..
 — واي بولمه اخلاق درسى... پكي پكي بردها آصارم...

- Karagöz, senin hiç utanman yok mudur? Böyle sokak ortasına çamaşır asılır mı?
- Evimin önü değil mi, elbette asarım. Belediye çavuşları bile ses çıkarmadılar da sen ne karışıyorsun?..
- Onlar vazifesizlik etmiş diye sen de adab-ı umumiye'ye muhalefet mi etmelisin, ayıp değil mi?
- Bunda ayıp olacak ne var? Bahçem, terasım yok. Çamaşırımı nereye asayım?
- Nereye asarsan as... Haydi topla bakalım... Şimdi hepsini yırtar atarım... Ben sana adam ol dedikçe sen inadına (cüdām/cevdam)* oluyorsun. Terbiyesiz...
- Dur dur... Toplarım dur.. Bari senin bahçeye götürüyüm.
- O da ayıp ama neyse... Hiç insan iç çamaşırını böyle teşhir eder mi? Bu ne saygısızlık... İşte sana bir ders daha veriyorum. Bir daha bunu da görmeyeyim.
- Vay bu da ahlak dersi mi? Peki peki bir daha asmam.

Resim Ek 6.59 Karagöz, 15 Haziran 1325/28 Nisan 1909, n. 96

* Sözcüğün anlamı bulunamadı



سایح — من یم ، بوکون دونانما وار ؟ یوللری بویله دوناتیلر ...
 قره‌کوز — خایراقدم ، یوللری بیقانشده قورومق اوزده سوفاقلره سریش کیرلی چاشیرلردر . نه یاپالم . بزدهده عادت بویله ، هرکس کیرلی
 چاشیرینی صاقلار ، بز عاله تشیر ایدرز . مخالفارده بویله یاتیلورلری ؟ .

Bir seyyah: - Azizim, bugün donanma mı var? Yollar böyle donatılmış?

Karagöz: - Hayır efendim, bunlar yıkanmış da kurumak üzere sokaklara serilmiş kirli çamaşırlardır. Ne yapalım, bizde de adet böyle. Herkes kirli çamaşırlarını saklar, biz aleme teşhir ederiz. Muhalifler de böyle yapmıyorlar mı?

Resim Ek 6.60 Karagöz, 21 Mart 1328/3 Nisan 1912, n.397



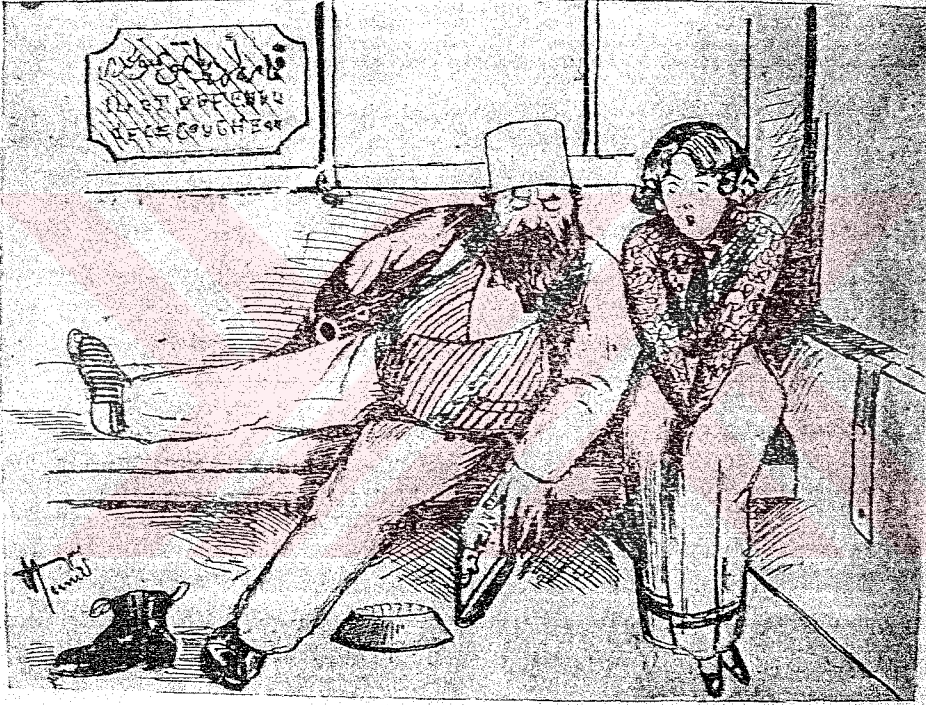
Vapurlarda âdâb-ı muâşeret!

Karagöz: - Mendilin yok mu herif, ağzına tutsana!..

Hacivat: - Bırak Karagöz, beyhude bağırma. Yalnız mendille iş bitse iyi.. Diğer taraftan ayak kokusu geliyor, onlara ne yapacağız?

Resim Ek 6.61 Karagöz, 21 Eylül 1329/4 Ekim 1913, n. 562

آداب معاشرت!

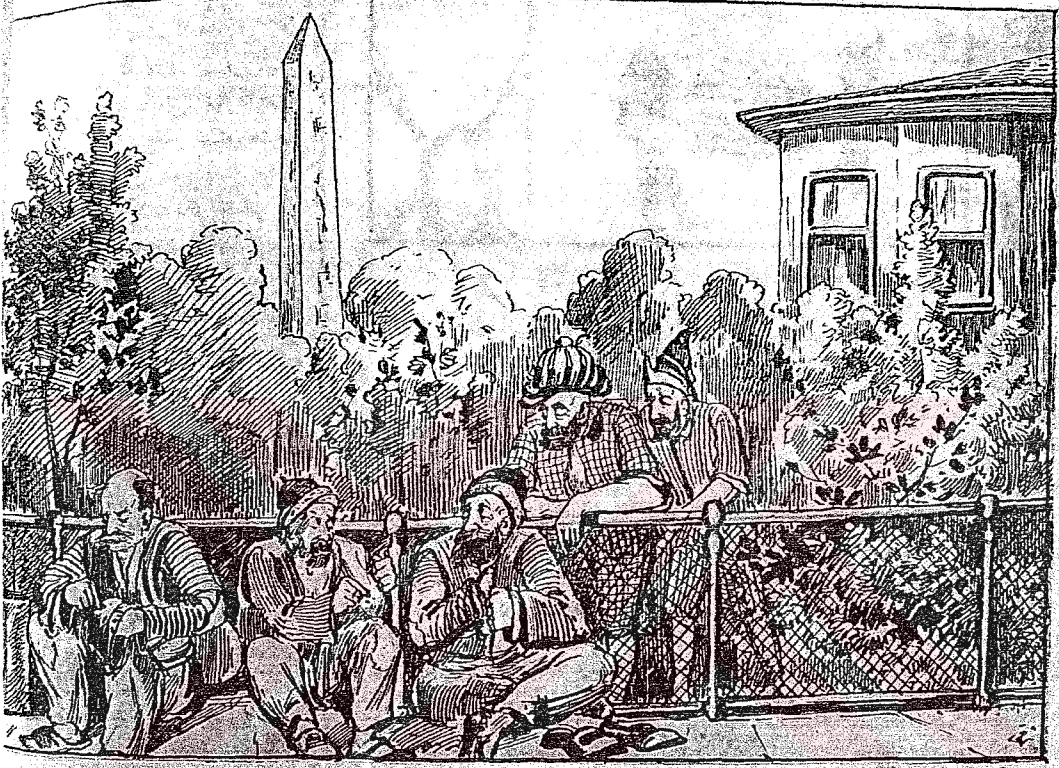


... ديد يکنی يا بدينی يا بتمامی ...

Âdâb-ı Muâşeret

... Dedigini yapmalı, yaptığını yapmamalı

Resim Ek 6.62 Yeni Geveze, 19 Nisan 1328/2 Mayıs 1912, n.185



حاجواد — آمان قره کوز بورا سی سلطان احمد بارقک حیوانات قسمی می ؟

قره کوز — اوت ...

حاجواد — لکمر حیوانلری لک کوشک دکنده ...

قره کوز — شور بارق لکدر ، کوشک حیات لک بیت فلان یقشدریلپور یواش یواش فیل کی تساح کی بویوکا یدده

یقشدریله سار ...

Hacivat: - Aman Karagöz, burası Sultan Ahmet parkının hayvanat kısmı mı?...

Karagöz: - Evet.

Hacivat: - Lakin hayvanları pek küçük değil mi?

Karagöz: - Henüz park yenidir, küçük hayvanat ____* filan yetiştiriliyor. Yavaş yavaş fil gibi, timsah gibi büyükler de yetiştirilebilir...

Resim Ek 6.63 Karagöz, 15 Haziran 1329/28 Haziran 1913, n. 529

* Silik basıldığı için okunamamıştır.



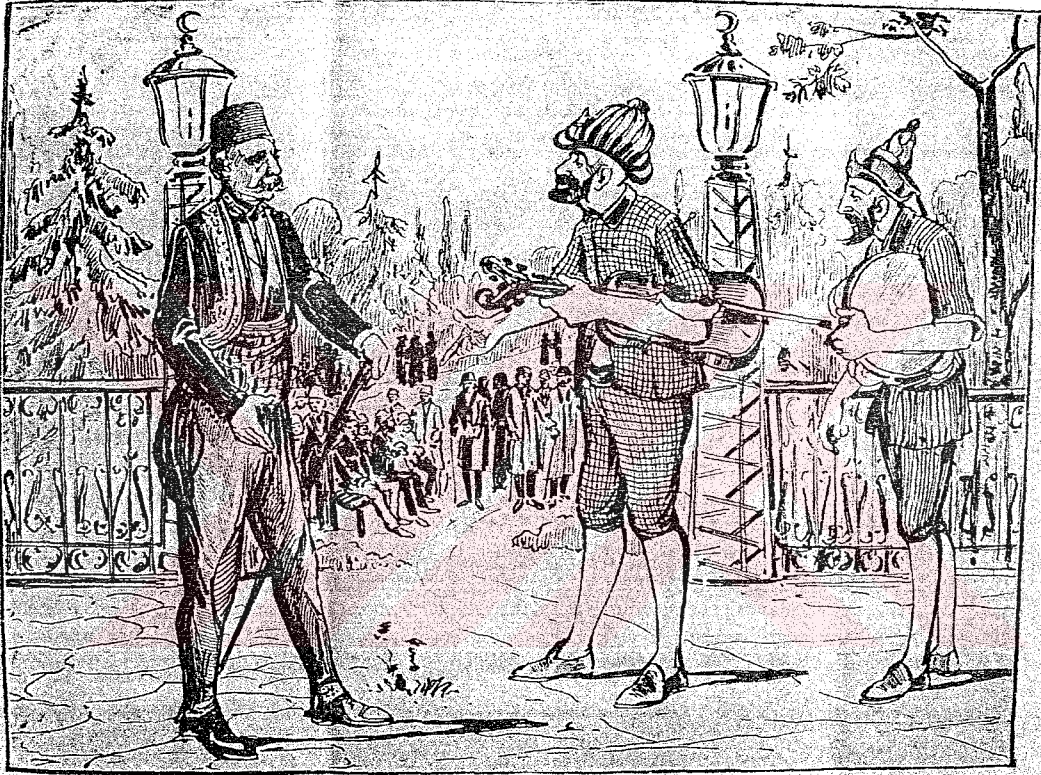
حاجیواد — امان قره کوز، قولکده اتمک، التده سبت . . . یو حالله نریده کیدیورسکز . . .
 قره کوز — شوراده یارقدہ چارک اوزرندہ ییہ جکز . . .
 حاجیواد — عیدر قره کوز، بوقیافته یارقه کیدلر، اورایه کتسک ایچون مطلقا جمهلق، یازارلق برقات البسه ایدیلیدر . . .

Hacivat: - Aman Karagöz, kolunda ekmek, elinde sepet, bu halle nereye gidiyorsunuz?

Karagöz: - Şurada parkta çayırın üstünde yiyeceğiz...

Hacivat: - Ayıptır Karagöz, bu kıyafetle parka gidilmez, oraya gitmek için cumalık, pazarlık bir kat elbise edinmelidir.

Resim Ek 6.64 Karagöz, 28 Eylül 1329/11 Ekim 1913, n. 564



قوچى — يۇۇۇ... لىقاندە، بوراسى پارک، بورادە بويە چىنگەنە چالغىسى چالماق...
 قىزەكوز — حاتم، بونە بىچىم ايشى؟ بىز قىزىق بىللىق كاغىتخانا پارقىدە، چالغوزدە، بورادە، دىن اولماز مىنى؟

Kapıcı: - Yooo! Yasaktır, burası park, burada böyle çingene çalgısı çalınmaz...
 Karagöz: - Canım, bu ne biçim iş? Biz kırk yıllık Kağıthane parkında çalışıyoruz da burada neden olmazmış?..

Resim Ek 6.65 Karagöz, 7 Mayıs 1330/20 Mayıs 1914, n. 620

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	08.10.1976	
Doğum yeri	Ankara	
Lise	1987-1992	Özel İzmir Amerikan Koleji
	1992-1994	Özel İstanbul Cent Koleji
Lisans	1996-2000	Mimar Sinan Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü
Yüksek Lisans	2002-2004	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tarihi ve Kuramı Programı

Çalıştığı Kurumlar

1995 -1996	Ada Müzik, Plakçılık
1997 -1999	İletişim Yayınları Kadıköy Kitabevi
2001 - 2003	İletişim Yayınları (aralıklı olarak)