



T. C.

NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANA BİLİM DALI

ON DOKUZUNCU YÜZYIL OSMANLI
EDEBİYATINDA SU TAŞITLARI VE KÜLTÜR

Yüksek Lisans Tezi

Ayşe YİĞİT

Danışman

Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE

Nevşehir

Kasım 2023

Ayşe YİĞİT

On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Edebiyatında Su Taşıtları ve Kültür

Yüksek Lisans Tezi

Nevşehir / 2023



T. C.

NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANA BİLİM DALI

**ON DOKUZUNCU YÜZYIL OSMANLI EDEBİYATINDA SU
TAŞITLARI VE KÜLTÜR**

Yüksek Lisans Tezi

Ayşe YİĞİT

Danışman

Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE

Nevşehir

Kasım 2023

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Tezi Hazırlayan
Ayşe YİĞİT

TEZ YAZIM KILAVUZUNA UYGUNLUK

“On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Edebiyatında Su Taşıtları ve Kültür” adlı yüksek lisans tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzu’na uygun olarak hazırlanmıştır.

Tezi Hazırlayan

Ayşe YİĞİT

Danışman

Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE

Türk Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı Başkanı

Prof. Dr. H. Abdullah ŞENGÜL

KABUL VE ONAY SAYFASI

Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE danışmanlığında Ayşe YİĞİT tarafından hazırlanan “On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Edebiyatında Su Taşıtları ve Kültür” adlı bu çalışma, jürimiz tarafından Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

...../...../.....

JÜRİ

İMZA

Danışman : Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE

Üye : Doç. Dr. Murat GÜR

Üye : Dr. Öğretim Üyesi Duygu OYLUBAŞ KATFAR

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun /..... / tarih ve sayılı Kararı ile onaylanmıştır.

...../...../.....

Dr. Volkan Recai ÇETİN
Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Yardımları ve destekleri olmadan bu tezi tamamlayamayacağım kişilerin adlarını burada anmak istiyorum. Başta emeğini esirgemeyerek tezimin her aşamasıyla titizlikle ilgilenen, bana daima vakit ayıran, yol gösteren değerli danışmanım Günil Özlem Ayaydın Cebe'ye hoş görüsü, sabrı, yüce gönüllüğü, bana öğrettikleri, beni hiçbir zaman yalnız bırakmadığı için minnettarım. Lisanstan beri bana her zaman alan ve fırsat tanıyan, özveriyle yaklaşan, desteği ve yardımlarıyla güçlü hissettiren, bilgi birikimini önüme seren, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum Günil Özlem Ayaydın Cebe olmadan bu tez var olamazdı ona ne kadar teşekkür etsem az kalır. Bana vakit ayıran Murat Gür'e ve Duygu Oylubaş Katfar'a kıymetli yorumları ve tezime olan katkılarından dolayı çok teşekkür ederim. Yüksek lisans eğitimimde beni bu sürece hazırlayan hocalarıma teşekkür ederim.

Benim tüm sıkıntılara katlanan, beni her zaman destekleyen, şefkatleriyle beni kuşatan canım annem Şükriye Yiğit ve babam Celal Yiğit'e çok teşekkür ederim. Yanımda olan, her duyguyu benimle paylaşan ablalarım; hatıralarıyla zihnimizde ve kalbimizde yaşayacak olan 22 Eylül 2023'e dek hep yanımda desteğini hissettiğim yeğenim Yusuf Uyanık'a teşekkür ederim. Son olarak bu süreçte beni asla yalnız bırakmayarak her zaman yanımda olan başım sıkıştığında, zorlandığımda yardımına koşan, varlığıyla güç veren sevgili arkadaşım Rabia Bakırdaş'a teşekkür ederim.

ON DOKUZUNCU YÜZYIL OSMANLI EDEBİYATINDA SU TAŞITLARI VE KÜLTÜR

Ayşe YİĞİT

Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve
Edebiyatı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans, Kasım 2023

Danışman: Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE

ÖZET

On dokuzuncu yüzyılda, Osmanlı'da siyasi, sosyal, ekonomik açıdan çeşitli gelişmeler yaşanmıştır. Kültür dünyası için de hareketli geçen bu dönemin özellikleri, Osmanlı basılı metinlerine yansımıştır. Osmanlı İstanbul'unun yaşamında vazgeçilmez olan kayık, sandal, vapur gibi taşıtlar ile deniz, nehir birçok edebî yapıtta merkezî bir konuma sahiptir. Buna rağmen on dokuzuncu yüzyıl edebiyatında su yolları ve taşıtlarının kapsamlı olarak incelenmediği gözlemlenmiştir. Mekân üzerine yürütülmüş çalışmalar genellikle kara ulaşımına ve karadaki mekânlara odaklanmıştır. Oysa su yolları ve taşıtları edebî metinlerin yapısı bakımından önem taşımaktadır. Ayrıca eserlerde çeşitli görevler üstlenip anlamlar ortaya koymaktadır. Bu yüzden su yolları ve taşıtlarının, dönem içerisinde kaleme alınan eserlerde kullanımlarının, anlamlarının, zaman ile mekân birlikteliği de dikkate alarak bütüncül bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda tezde, 1851-1900 yılları arasında farklı alfabelerde Türkçe basılmış kurmaca metinlerde İstanbul şehir içi su yolları ve taşıtlarının sosyoekonomik, kültürel, psikolojik anlamları, işlevleri ve önemi sorgulanmaktadır. Belirlenen zaman aralığından çeşitli ölçütlere göre saptanan 50 eserde, su yolları ve taşıtlarının anlatının yapısı açısından işlevinin açığa çıkarılmasında Mihail Bahtin'in kronotop kavramına başvurulmuştur. Deniz, nehir ve göllerin yanı sıra kayık, sandal gibi su taşıtlarının kronotop değeri incelenmiştir. Vapur yeni bir kronotop olarak tanıtılmıştır. Su yolları ve taşıtlarının olay örgüsündeki işlevleri tartışıldıktan sonra psikolojik, kültürel ve toplumsal anlamları değerlendirilmiştir. Sonuçta on dokuzuncu yüzyıl içerisinde su yolları ve taşıtlarının metni kurma, çözüme ulaştırma, kişileri birleştirme, ayırma gibi işlevlerde kullanıldığı, zamanı somutlaştırarak görünür kıldığı, olay örgüsünün düzeni ile kişilerin duygu düşünceleri üzerinde etkili olduğu ortaya koyulmuştur.

Anahtar Kelimeler: kronotop, Bahtin, dönüm noktası, deniz, vapur, kayık, sandal, zaman yönetimi.

WATERCRAFT AND CULTURE IN NINETEENTH-CENTURY OTTOMAN LITERATURE

Ayşe YİĞİT

**Nevşehir Hacı Bektaş Veli University, Institute of Social Sciences
Turkish Language and Literature, Master Degree, November 2023
Supervisor: Prof. Dr. Günil Özlem AYAYDIN CEBE**

ABSTRACT

The nineteenth century witnessed various political, social and economic developments in the Ottoman Empire. The characteristics of this period, which was also active in the cultural world, were reflected in Ottoman printed texts. Vehicles such as boats, dinghies and steamboats, which were indispensable in the life of Ottoman Istanbul, as well as the sea and the river, occupy a central position in many literary works. Nevertheless, it has been observed that waterways and vehicles have not been extensively studied in nineteenth-century literature. Studies of space have generally focused on land transportation and land-based places. However, waterways and vehicles are important in terms of the structure of literary texts. Moreover, they perform various functions and reveal meanings in the works. Therefore, it is necessary to evaluate the use and meaning of waterways and water vehicles in works written during the period in a holistic manner, taking into account the unity of time and space.

In this context, this paper investigates the socio-economic, cultural, and psychological meanings, functions, and significance of Istanbul's inner-city waterways and water vehicles in fictional texts published in Turkish in different alphabets between 1851 and 1900. Mikhail Bakhtin's concept of chronotope is used to reveal the function of waterways and water vehicles in terms of narrative structure in 50 works identified according to various criteria from the defined period. In addition to the sea, rivers, and lakes, the chronotope value of water vehicles such as boats and dinghies was analyzed. The steamboat is introduced as a new chronotope. After discussing the functions of waterways and watercraft in the plot, their psychological, cultural and social meanings are evaluated. The results show that in the nineteenth century, waterways and watercraft were used in functions such as establishing the text, bringing it to a solution, uniting and separating people, making time tangible and visible, and influencing the order of the plot and the emotions and thoughts of the people.

Keywords: chronotope, Bakhtin, climax, sea, steamer, boat, dinghy, time management.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK	ii
TEZ YAZIM KILAVUZUNA UYGUNLUK	iii
KABUL VE ONAY SAYFASI	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
İÇİNDEKİLER	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İSTANBUL'DA SU YOLLARI, TAŞITLARI VE EDEBİYAT

- I. 1851-1900 Arası Basılmış Kurmaca Eserlerde Su Yolları ve Taşıtları 8
- II. İstanbul'da Su Yolları ve Taşıtlarının Tarihi 13

İKİNCİ BÖLÜM

KRONOTOP OLARAK SU YOLLARI VE TAŞITLARI

- I. Kronotop Nedir?..... 26
- II. Kronotop Bağlamında Su ve Taşıtları..... 31
- III. On Dokuzuncu Yüzyılda Yeni Bir Kronotop: Vapur 47

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SU YOLLARI VE TAŞITLARININ İŞLEVİ

I.	Birleştirme.....	58
II.	Ayırma.....	63
III.	Çözüme Ulaştırma.....	66

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SU YOLLARI VE TAŞITLARININ ANLAMI

I.	Psikolojik Anlam	69
II.	Kültürel Anlam	75
III.	Toplumsal Anlam	88

SONUÇ	96
--------------------	----

KAYNAKÇA	100
-----------------------	-----

EK 1. TARANAN ESERLER TABLOSU	108
--	-----

EK 2: ÖRNEKLEMDEKİ ESERLER TABLOSU	112
---	-----

ÖZ GEÇMİŞ

GİRİŞ

On dokuzuncu yüzyılda Boğaziçi'nde sandal gezintileri yapılmasaydı *Aşk-ı Memnu* romanında Adnan Bey ile Bihter karşılaşır mıydı? Göksu, su taşıtları sayesinde bir mesire yerine dönüşmemiş olsaydı, Bihter'in Behlül'e karşı olan tavrı, duyguları, düşünceleri değişir miydi; Bihter'in kendisine yaptığı yolculuk, yaşadığı farkına varma ne ile tetiklenirdi? Sandal sefaları etrafında oluşmuş kültürün cazibesi olmasaydı *Eylül*'de Süreyya ile Suat bir yalının hayalini kurup Boğaziçi'ne taşınır mıydı; vapur seferlerinin değişken saatleri olmasa Necip ile Suat yaklaşabilir miydi? *Akabi Hikâyesi*'nde gecenin geç vakitlerinde bile müşteri taşımaya devam eden kayık olmasaydı Akabi ile Hagop bir araya gelebilir miydi? On dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unun en çok kullanılan ulaşım yolu olan deniz ve su taşıtları edebî metinlerden çıkarıldığında, modern Osmanlı edebiyatının temelinde yer alan eserler, şu anki hâliyle bulunabilir miydi?

Bu tür sorular, su yolları ve taşıtlarının, söz konusu dönem metinlerinin organizasyonu, kurgusu üzerinde belirleyici bir rol üstlendiğini düşündürür. Sadece birkaç eser özelinde bile su yolları ve taşıtlarının metinlerden çıkarılmasının, Osmanlı-Türk edebiyatının başat metinlerinde, modern edebiyatın temelinde kökten değişikliklere, kayıplara neden olacağı anlaşılır. Böylece su yolları ve taşıtlarının, on dokuzuncu yüzyıl edebî metinleri için taşıdıkları önem gözler önüne serilir. Buna karşın, üzerine onlarca çalışma yapılan modern Osmanlı-Türk edebiyatının pek çok örneği, şimdiye dek bu konu özelinde ele alınmamıştır. Peki, on dokuzuncu yüzyıl eserlerine bu yönlerden bakılsa nasıl sonuçlar elde edilir, nasıl anlamlar ortaya çıkar? Bu sorunun yanıtı ancak böyle bir inceleme gerçekleştirildiğinde verilebilir. Bunun için de öncelikle on dokuzuncu yüzyıla odaklanmak gerekir.

On dokuzuncu yüzyıl, icatların, keşiflerin yaşandığı, pozitif bilimlerde ilerlemenin kaydedildiği, pek çok gelişmenin temellerinin atıldığı karmaşık ve tüm dünyanın etkilendiği bir dönemdir. Bu süreç, Osmanlı-Türk edebiyatı için de yeniliklere sahne olur. Batılılaşma ve modernleşme girişimleri, teknolojik gelişmeler Osmanlı'yı derinden etkiler. Özellikle buharla çalışan makinelerin icat edilmesi, bu yüzyılda dönüşümün hızla yayılmasını sağlar (Korkmaz, 2004: 8). Bu gelişme başta deniz yolu olmak üzere Osmanlı ulaşımını da etkiler.

Ticaret ve yönetim merkezi olan İstanbul, Osmanlı'da değişimin başlangıç noktasıdır. Denizin iki yakaya böldüğü bu şehir için deniz yolu, ulaşımın vazgeçilmezidir. Kara yollarının olumsuz şartlarıyla, yetersizliğiyle ve yüzyıl sonlarına doğru kullanılmaya başlanacak tren yoluyla kıyaslandığında deniz ve nehir yolu seyahati, İstanbul açısından köklü bir geçmişe sahip olmanın yanı sıra yeniliğe daha çabuk uyum sağlama imkânı anlamına da gelir. Gezi ve ulaşım aracı olan su taşıtları, yüzyıl İstanbul'unda toplum hayatını belirleyen en önemli unsurlardandır. Ulaşım yollarının dönemi etkilediğinden İlber Ortaylı da şu şekilde bahseder: “[Y]eni demiryolları ve limanlar 19. yüzyılda ülkenin üretim merkezlerinin durumunu da değiştiriyor ve yeni mekânsal düzenlemelere gidiliyordu” (1987: 118). Örneğin, İstanbul'da ilk vapurun on dokuzuncu yüzyılda işlemeye başlaması, şehrin yerleşim yerlerinin kullanımında, kamusal alanda, kadın-erkek ilişkilerinde, hareket özgürlüğünde ve toplum hayatında önemli değişikliklere neden olmuştur. Davut Hut da teknolojik gelişmenin bir yansıması buharlı gemilerin etkilerinden şöyle söz eder: “[B]uharlılar çağında yoğunlaşan Osmanlı deniz ve nehir yolu ulaşımı, iktisadî ve ticarî olduğu kadar siyasî ve ictimai değişimleri de beraberinde getirmiştir” (2012, 139). Su yolları ve taşıtları mevsime, hava koşullarına, zamana göre kişilerin davranışlarını, bulunduğu mekânı ve yaşamının akışını yönlendirir.

Su yolları ve taşıtlarının önemi göz önüne alındığında “İstanbul'un şehir içi su yolları ile burada kullanılan ulaşım araçlarının basılı edebî eserlerde teknik, sosyoekonomik, kültürel ve psikolojik açıdan anlamları, işlevleri ve önemleri nedir?” sorusu akla gelmektedir. On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı-Türk edebiyatında çoğu eserin zeminini İstanbul'un coğrafi özellikleri, semtleri, çeşitli bölgelerinin kültürel ve ekonomik durumu ve buralardaki gündelik hayat oluşturur. Buna bağlı olarak, toplum hayatında

önemli konuma sahip su yolları ve taşıtları da aynı oranda olay örgüsünde yer alır. Bu yüzyılda çeşitli su taşıtlarının bir arada kullanılışı, şehrin en önde gelen ulaşım araçlarının su taşıtları olması, Osmanlı toplumunda önceki dönemlerden ayrı, belli bir anlam meydana getirir. Bu durumu, yüzyıl boyunca verilen eserler göz önüne alındığında, somut bir şekilde görmek mümkündür. Bu nedenle, belli bir zamandaki (on dokuzuncu yüzyıl ikinci yarısı) belli mekânların (İstanbul'un şehir içi su yolları, taşıtları ve bunlarla ilgili liman, iskele gibi mekânlar) edebî metinlerdeki yansımalarını çeşitli boyutlarıyla ele alan bu çalışma için en uygun araçlardan birinin Mihail Bahtin'in "kronotop" kavramı olduğu düşünülmüştür.

Kronotop, edebî metnin zaman ve mekânının, eserin dönemindeki fiili gerçeklikle kesişim noktasında bulunur, eserdeki belli bir zamanın ve mekânın oluşturduğu o döneme özgü anlam üzerinde durur (Bakhtin, 2020: 296). Böylece kronotop, esere, döneme ait unsurları görünür kılıp anlamlı hâle getirir, fiilî gerçeklikle bağlantı kurarak somutlaştırır (Bakhtin, 2020: 308). Kronotop, on dokuzuncu yüzyıl edebî metinlerinde su yolları ve taşıtlarının anlamlarını, gerçeklikle bağlantısını ortaya koymak için etkili bir inceleme aracı olarak kullanılabilir. Bu yöntemin ayrıntıları tezin ikinci bölümünde sunulmuştur.

Dönemin eserlerinde su yolları ve taşıtlarının görünümüne, kullanımına, anlamlarına, kültürel değişimin gözlemlenmesine geniş bir görüş sağlamak için çeşitli yıllardan eserler belirlenmiştir. Eserler 1851-1900 yılları arasında yayımlansa da metinlerin anlatı zamanı 1851 öncesine uzanabilmektedir. İstanbul şehir içi ulaşımın metnin merkezinde bulunduğu on dokuzuncu yüzyılın son yarısından toplam 50 eser bu tezin örneğini meydana getirir. Tezin örneği, Arap harfli Türkçe metinler (43), Ermeni harfli Türkçe metinler (6) ve Yunan harfli Türkçe metinlerden (1) oluşmaktadır. Su yolları ve taşıtlarının kullanım alanları, amaçları, işlevleri ve konumlarının hem daha iyi gözlemlenebilmesi hem de barındırdığı malzeme bakımından çalışmada mensur metinler tercih edilmiştir. Örneklem ile ilgili ayrıntılı bilgi, tezin birinci bölümünde sunulmuştur.

Tespit edilen kurmaca metinlerin ortak noktasını, olay örgüsünde şehir içi su yolları ve taşıtlarının bulunması oluşturmaktadır. Kent ulaşımında, denizin yanı sıra nehir

yollarının, göllerin de kullanılmasından dolayı tezde, “su yolu” kavramının kullanımı benimsenmiştir. Söz konusu dönem eserlerinde, kayık, vapur, sandal, mavna, gondol, piyade en çok kullanılan ulaşım aracıdır. Bu taşıtlar sık sık metnin kurucu unsuru görevini üstlenebildiği gibi dönüm noktalarında, metne yön veren konumda da bulunur. Vapurun Boğaziçi’nde seferlere başlamasından önce metinlerde daha çok kayık ön plana çıkar. Kayık, olayların, karşılaşmaların meydana geldiği anlatının duruma göre serim, düğüm, çözüm noktalarında yer alırken vapurun metinlere dâhil olmasıyla bu işlevi vapur üstlenmiş gibidir. Eserlerde bazen tek su taşıtına rastlanırken bazen de farklı su taşıtları bir arada bulunur.

Son dönem Osmanlı edebiyatı hakkında pek çok araştırma yapılmasına rağmen bu dönem edebiyatında su yolları ve taşıtlarına bütüncül bir yaklaşımla odaklanan tez boyutunda çalışmalar mevcut değildir. Kültürel anlamda değişimin takip edilebileceği bir mesele olan su yolları ve taşıtlarının, edebî eserlerde izinin sürülmeysi, literatürde bir boşluk oluşturmaktadır. Söz konusu dönem edebiyatı üzerine mekânı ve ulaşım araçlarını merkezine alan araştırmalar bulunsa da bunlarda yalnızca kara ulaşımına ve mesire alanları gibi karada bulunan mekânlara odaklanıldığı, su yollarının ise göz ardı edildiği görülmektedir. Mekân üzerine yapılan araştırmalar da genellikle bir yazarın eserlerine ya da belli bir döneme yoğunlaşmaktadır. Su yolları ve taşıtları kültürel olduğu kadar edebî metnin yapısı açısından da önem taşımaktadır. Dönemdeki değişikliklerin ve su taşıtlarındaki gelişmelerin etkileri düşünüldüğünde, mekânın ve zamanın görünür kılındığı su taşıtları bağlamında çalışma yapılmamış olması, edebiyata yeni bakış açılarının ve yorumların sunulmamasına neden olmuştur. Ayrıca, kronotop kavramının da dönemsel ve türsel olarak su yollarını ve taşıtları kapsayacak şekilde çalışmalara konu edilmediği görülmüştür.

Türk edebiyatında kronotop kavramı üzerine Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) tez arşivinde kayıtlı sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bunlardan beş tanesinde belirli bir yazar (Ahmet Hamdi Tanpınar, Demir Özlü, Oğuz Atay, Nezihe Meriç, Orhan Kemal) merkeze alınarak onun seçili eserleri kronotop açısından irdelenmiştir (Çalık 2019; Dalkılıç 2019; Gezeroğlu 2015; Şimşek 2019; Yoca 2019). “Birbirinin Ötekisi: Rüya ve Edebiyat, Gerçek Yaşamda ve Edebiyatta Kronotop Olarak Rüya” başlıklı

yüksek lisans tezinde Seher Akkaya, *İlyada, Mesnevi, Binbir Gece Masalları, Yaban Çilekleri, Puslu Kıtalar Atlası* adlı eserleri irdeleyerek rüyayı bir kronotop olarak ele alır (2012). Fatmagül Kızıl ise Mili Edebiyat döneminden belirlediği üç eseri (*Ateşten Gömlek, Sodom ve Gomore, Üç İstanbul*) kronotop açısından incelemiştir (2023). Türk romanında kronotop kavramına geniş bir örneklem çerçevesinde yaklaşan Gülben Sevgi, 1870-1928 yılları arasında Arap harfli Türkçe olarak basılmış romanlara odaklandığı doktora tezinde, anlatının kronotop sayesinde çok katmanlı bir hâle geldiğini vurgular; romanlardan, değerlerden ve eylem düzleminde belirlediği kronotopları sunar (2023). Burada sözü edilen çalışmalarda, Türk edebiyatında kronotopun farklı yönleri ortaya konulmaktadır. Bunlar, yapılacak yeni araştırmalar için de ufuk açıcı bir rol üstlenmektedir. Bununla birlikte, söz konusu çalışmalarda su yolları ve taşıtlarının kronotop olarak değerlendirilmediği görülmektedir.

İstanbul'un şehir içi ulaşımındaki önemli yerini günümüzde de koruyan vapurun Türk edebiyatındaki konumunu merkeze alan makale boyutunda ise bir çalışma bulunmaktadır. Haluk Öner, "Bir İstanbul Mekânı Vapur ve Türk Edebiyatı" adıyla 2017 yılında yayımlanan makalesinde 1902-2009 yılları arasında yayımlanmış anı, öykü ve roman türündeki belirli eserlerde vapuru, gündelik hayatın, yerliliğin, İstanbulluluğun, aidiyet hissinin simgesi olarak inceler. Mekân algısının genişlemesinden, vapurların mekân olarak ele alınmasından ve edebî eserlerde anlatılma biçimlerinden bahseder. Öner'in çalışması, bu araştırma açısından, özellikle bir ulaşım aracı olan vapurun mekân değerini öne çıkarmasından dolayı esin vericidir. Öner, vapurun toplumsal değişimin gözlemlenebileceği bir mekân olduğuna dikkati çekmekle birlikte çalışmasında geniş bir zaman aralığını kapsayan bir örneklem kullanarak vapurun belli bir dönemdeki anlamına odaklanmaz. Ayrıca, vapuru diğer su taşıtlarından ayırarak değerlendirir.

Bu tez, 1851-1900 yılları arasında farklı alfabelerde Türkçe basılmış edebî metinlerde su yolları ve taşıtlarını kronotop bağlamında ele alacak ilk çalışmadır. Dolayısıyla, su yolları ve taşıtlarının edebiyattaki görünümleri, mekânsal ve kültürel anlamları açısından bir görüş kazandırmayı amaçlaması, on dokuzuncu yüzyıl basılı metinlerinin daha önce gözden kaçmış özelliklerinin ortaya çıkarılması ve bu konu

hakkında yapılacak kendinden sonraki araştırmalara kaynaklık etmesi açısından önem taşımaktadır.

Tezin çözümlene kısımlarında araştırmanın örneklemini oluşturan metinler kronolojik olarak değil, içerdikleri su yolları ve taşıtlarına göre gruplanıp ön plana çıkan özellikleri gözetilerek ele alınmıştır. Metinler sundukları malzemeye göre bazen birden fazla başlıkta çözümlenmeye tabi tutulmuş bazen de yalnızca bir açıdan incelenmiştir.

“İstanbul’da Su Yolları, Taşıtları ve Edebiyat” başlıklı birinci bölümün “1851-1900 Arası Eserlerde Su Yolları ve Taşıtları” adını taşıyan ilk alt başlığında, on dokuzuncu yüzyıldan belirlenen 50 eserden ve burada yer alan su taşıtlarından kısaca söz edilmektedir. Bu bölümün ikinci kısmında ise İstanbul su yolları ve taşıtlarının tarihî seyirinden, gelişiminden, söz konusu araçların kullanımlarından, özelliklerinden ve öneminden bahsedilmektedir.

“Kronotop Olarak Su Yolları ve Taşıtları” ana başlığını taşıyan ikinci bölüm, üç alt kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımda, kronotop kavramı kuramsal açıdan ele alınmaktadır. Kronotopun tanımı, eşitleri ve özellikleri üzerinde durulmaktadır. İkinci kısımda su taşıtları, “karşılaşma”, “yol” ve “eşik” kronotopu olarak incelenmektedir. nc kısımda ise vapurun, diğer küçük boyuttaki su taşıtlarından ayrılan özellikleri vurgulanarak bu taşıt “düzen kronotopu” açısından irdelenmektedir.

Su yolları ve taşıtlarının metinlerdeki işlevlerine göre sınıflandırıldığı üçüncü bölümün “Birleştirme” başlıklı ilk kısmında su taşıtlarının, eser kişilerini bir araya getirme, karşılaştırma gibi işlevlerinden ve olayların başlangıç, düğüm noktalarında yer almasından yola çıkarak metinlerin kurucu unsurları olduğu tartışılmıştır. “Ayrırma”da su taşıtlarının olay örgüsü içerisinde yol ayrımlarında bulunmalarından, eser kişilerinin yaşadığı farkına varma durumlarındaki konumlanmaları incelenmiştir. “zme Ulaştırma”da ise su taşıtlarının metni sonlandırma, olayları sonuçlandırma işlevini üstlenmesi üzerinde durulmuştur.

Tezin üçüncü bölümü olan “Su Yolları ve Taşıtlarının Anlamı” üç alt kısımdan meydana gelmektedir. Bu bölüm metinlerde su yolları ve taşıtlarının ifade ettiği anlamlar merkeze alınarak düzenlenmiştir. “Psikolojik Anlam” kısmında su yolları ve taşıtlarının eserlerde simgeledikleri anlamlara, eser kişilerinin ruhsal durumlarına, kararlarına etkisine, duyguları açığa çıkarmadaki rolüne odaklanılmaktadır. “Kültürel Anlam” başlığında su taşıtlarının etrafında oluşan kültür halkası, bu taşıtlarla yapılan mehtap sefaları, tanışma kültürü gibi meseleler konu edilmektedir. “Toplumsal Anlam” kısmında ise su taşıtlarının kadın erkek ilişkilerindeki konumu, toplumsal, sosyoekonomik koşullara dair ifade ettiği anlamlar irdelenmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

İSTANBUL'DA SU YOLLARI, TAŞITLARI VE EDEBİYAT

Modern Osmanlı edebiyatında kaleme alınan ve İstanbul'da geçen metinlerde sandal, kayık, mavna, vapur, istimbot çokça kullanılan ulaşım araçlarıdır. Eserlerde İstanbul şehir içi su yolu ulaşımı, metin kişilerinin eylemlerinde, olay örgüsünde çeşitli rollere sahiptir. İstanbul'da on dokuzuncu yüzyıl için diğerlerine göre güvenli ve hızlı yegâne ulaşım yöntemi olan su yolları ve taşıtları, edebiyatta da vazgeçilmezdir. Dolayısıyla "Birinci Bölüm"de öncelikle söz konusu dönem metinlerinden ve bunların içerdikleri su taşıtlarından kısaca söz edilecek, verilerden bahsedilecek, ardından da İstanbul toplumu için su yolları ve taşıtlarının öneminin görünür kılınması amacıyla bu ulaşım yönteminin tarihi hakkında bilgi verilecektir.

I. 1851-1900 Arası Basılmış Kurmaca Eserlerde Su Yolları ve Taşıtları

Daha önce belirtildiği üzere, on dokuzuncu yüzyıl, Batılılaşma, modernleşme hareketlerinin Osmanlı'nın her alanına yayıldığı, yeniliklerin, ilklerin yaşandığı dönemdir. Edebiyat da bu değişimden etkilenir, toplum hayatında yaşanan gelişmeler, edebî metinlere yansır. Eskiden beri kullanılan kayık, mavna, sandal gibi su taşıtlarının yanına buhar gücüyle çalışan vapur eklenir. Bu yeni ulaşım aracı, çevresinde yeni bir kültür oluşturur. İstanbul şehir içi ve dışı seyahatte, yaşamda pek çok değişimi de beraberinde getiren sözü edilen gelişme, yüzyıl eserlerinde kendine geniş yer bulur. İstanbul şehir içi temel ulaşım yöntemi olarak kullanılan su yolları ve taşıtları, edebî metinlerin yönlendirici öğelerinden biri olduğu söylenebilir. Vapur, kayık, sandal, mavna, piyade, kotra dönemin kültürünü üretir ve yansıtır.

On dokuzuncu yüzyılda deniz ulaşımı dışındaki seçenekler yeterli ve yaygın değildir. Ali Satın'ın verdiği bilgilere göre ilk tren yolu 1856'da İzmir-Aydın arasına yapılır

(2012: 309). Ömer Faruk Yılmaz'ın ifade ettiği üzere 1836'da Haliç'te Azapkapı ile Unkapanı arasında ilk köprü kullanılmaya başlanır, 1845'te de Galata Köprüsü inşa edilir (2012: 193-194). Kara yolunun elverişsiz durumu, tren hatlarının yaygın olmayışı, köprülerin yüzyılın ortasına doğru yapılması deniz ve nehir yolu ulaşımının ön plana çıkmasını sağlar. Dolayısıyla su yolları ve taşıtları olmadan yazılamayacak ya da şu anki olduğu hâliyle bulunmayacak olan eserler kaleme alınır. Bu doğrultuda on dokuzuncu yüzyılda yazılan, İstanbul şehir içi ulaşım için kullanılan su yolları ve taşıtları üzerine kurulu olan edebî metinler ile tez sınırlandırılmıştır.

Bu çalışma için 1851-1900 yılları arasında basılmış toplam 175 metin taranmıştır. Ek 1'de tezin örneklemini kurmak adına incelenen eserler tablosu bulunmaktadır. Bunlardan İstanbul şehir içi ulaşımı sağlayan su yolları ve taşıtlarının çeşitli amaç ve işlevler ile yer aldığı 50 eser tezin örneklemine dâhil edilmiştir. Tezde incelenen metinler Ek 2'de tablo hâlinde sunulmuştur. Geriye kalan 125 eser ise su taşıtlarını içermeyişinden dolayı; metinde su yolları ve taşıtları bulunsa da betimleme ya da benzetme gibi amaçlarla, daha çok dekor olarak kullanılması; İstanbul şehir içi ulaşımı için değil, şehir dışı, bazen de ülkeler arası seyahat için yer alması; olayların daha çok karada geçmesi gibi nedenlerle tezin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Tezin üzerine kurulu olduğu roman, hikâye, uzun hikâye, meddah hikâyesi ve tiyatro oyunu türünden meydana gelen 50 eser yıllarına göre sırasıyla şöyledir: Hovsep Vartanyan'ın (Vartan Paşa) 1851 tarihli Ermeni harfli Türkçe ile yazılan *Akabi Hikâyesi* tezin en erken dönem eseridir. Bu romanda deniz taşıtı olarak kayık, piyade ve vapur bulunur. Tıflî hikâyelerinden yazarı ve basıldığı matbaa bilinmeyen meddah hikâyesi *Letaifname* de 1851 yılının başlarında Arap harfleriyle kaleme alınır (Sayers, 2013: 249). Eserde su taşıtı olarak kayık geçmektedir. Yine Tıflî hikâyelerinden *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi* 1851-1852 yılında Arap harfli olarak basılır. Metinde kayık ve kayıkçılar çokça geçer. Hovhannes Balıkçıyan'ın Ermeni harfli Türkçe ile kaleme aldığı *Karnig, Gülüniya ve Digranın Dehşetli Vefatları Hikâyesi* adlı roman 1863 yılında basılır. Eser su taşıtları açısından zengin bir çeşitliliğe sahiptir; metinde kayık, vapur, sandal, çektirme, çifte, piyade bulunur. Hovsep Maruş'un *Bir Sefil Zevce* adlı Ermeni harfli romanı 1868 tarihini taşır. Romanda kayık ve piyade yer alır. Viçen Tilkiyan'ın 1868 tarihli Ermeni harfli

Gülinya yahut Kendi Görünmeyerek Herkesi Gören Bir Kız adlı eserinde yer alan birçok hikâyede kayık ve vapur metnin esas öğelerindedir; ayrıca, iki taşıtın kıyaslamaları da yapılır. Evangelinos Misailidis'in Yunan harfli *Temaşa-i Dünya ve Cefakâr ü Cefakeş* adlı 4 ciltlik 1871-1872 yılları arasında basılan romanının İstanbul'da da geçen ilk 3 cildinde, İstanbul şehir içi su ulaşımıyla karşılaşmak mümkündür. Her ne kadar eser, Grigoris Paleologos'un Yunanca *O Polipathis* adlı romanını temel alsada özgün yanları vardır. Şehnaz Şişmanoğlu Şimşek iki romanı kıyaslayarak Misailidis'inkini "palimpsest anlatı" olarak değerlendirmiştir (Şişmanoğlu Şimşek, 2014: 326). Söz konusu romanda vapurun henüz kullanılmadığı zamanda kayığın tercih edilmesinin üzerinde durulur. Dolayısıyla vapur, kilit bir role sahiptir.

Ahmet Mithat Efendi'nin 1871 tarihini taşıyan *Yeniçeriler* adlı romanında, kayık ve kayıkçılık olaylara yön verir. Asker kökenli bir kayıkçı metnin ana kişilerindedir. *Âşıkla Ma'şûk Dürbünü ve Her Milletın Güzeli*'nde de kayık ve İstanbul'un bir parçası olarak vapur bulunur. Bilal Acarözmen, 1872'de anonim olarak yayımlanan *Âşıkla Ma'şûk Dürbünü ve Her Milletın Güzeli*'nin, Viçen Tilkiyan'ın aynı yıl Ermeni harfli Türkçe yayımladığı *Dürbün-i Aşk ve Mahbûbe-i Milel*'in Arap harfli versiyonu olduğunu yüksek lisans teziyle ortaya koyar. Emin Nihad'ın *Müsameretname* adlı hikâyesi de aynı tarihi taşır, kayıkla yapılan Boğaziçi gezileri ve vapur metinde kendine yer bulur. Şemseddin Sami tarafından 1872'de kaleme alınan *Taaşşuk-ı Talat ve Fitnat*'ta vapur, eser kişileri üzerinde ve olaylarda çeşitli etkilere sahiptir. Tıflî hikâyelerinden yazarı belli olmayan *Hikâye-i Cevri Çelebi*'nin basımı 1872 tarihini taşır. Kayık bu metinde işlevsel bir araç olarak kullanılır. 1874 tarihli *Dünyaya İkinci Geliş yahud İstanbul'da Neler Olmuş*, Ahmet Mithat Efendi'nin imzasını taşıyan, kayığın geniş yer tuttuğu romanıdır. Namık Kemal'in 1874 yılında yazdığı *İntibah yahud Sergüzeşt-i Ali Bey*'de, vapur ve kayık bir arada bulunur. Viçen Tilkiyan'ın T. Abdi takma adıyla 1874 önce Arap harfli, ertesi yıl Ermeni harfli Türkçe olarak yayımladığı *Zavallı Kızcağz*'da kayık, sandal ve vapurun yer almasının ötesinde deniz kazaları ve adalar arasında seyahat de konu olur. Ahmet Mithat'ın 1875 tarihli *Felatun Bey ile Rakım Efendi*'sinde ise kayık, sandal ve vapur bulunur.

Ahmet Mithat'ın 1881'e ait *Dürdane Hanım* isimli romanında vapur, kayık, sandal, mavna yer alır. Aynı yazarın aynı tarihli *Henüz 17 Yaşında*'sında da kayık ve boğaz farklı görünüşler sergiler. Ahmet Mithat'ın 1882 tarihli *Vah* ismini taşıyan romanında da vapur, kayık ve sandal bulunur. Ertesi yıl yayımladığı *Acaib-i Âlem* adlı romanında vapur kullanılır. *Esrar-ı Cinayat* Ahmet Mithat'ın 1884'e ait kayık, sandal ve vapurun bolca yer aldığı bir başka romanıdır. Yine aynı yılda Ahmet Mithat imzalı *Hayret*'te de kayık, sandal ve vapur yer alır. Hovsep Kurbanyan'ın Ermeni harfli olarak kaleme aldığı 1885 tarihini taşıyan *İki Kapı Yoldaşları yahod Hakk-ı Adalet'in Zahiri* adlı romanında, vapur ve kayık bulunur. Nabizade Nazım imzasını taşıyan *Yadigârlarım* isimli uzun hikâyeye 1886 yılında yazılır; vapur, bu metinde olayların merkezindedir. *Letaif-i Rivayat* serisinin 15. kitabı olarak 1887'de yayımlanan Ahmet Mithat'ın *Çingene*'sinde vapur, sandal ve kayık bir arada görülebilir. Aynı yazara ait *Demir Bey yahud İnkışaf-ı Esrar* 1888'de basılır. Vapur ve sandalın metinde kendine yer bulduğu romanda, gayrimüslimlerin su yolları ve taşıtlarını kullanımlarına dair durumlarla da karşılaşılır.

Sami Paşazade Sezai'nin 1888 tarihli *Sergüzeşt*'inde esaret konu edilse de olaylarda vapur da önemli işlevlere sahiptir. Vapurun kamusal alanda yaptığı değişim bu romanda gözlemlenebilmektedir. Muallim Naci'nin 1889 tarihinde basılan *Mehmed Muzaffer Mecmuası* isimli romanında kayık, sandal ve saltanat kayığı ile karşılaşılır. Ahmed Rasim'in 1890 tarihini taşıyan *İlk Sevgi* adlı romanında, kayık, vapur, sandal kullanılırken Göksu gezileri de düzenlenir. 1890 yılını paylaşan bir başka eser de Ahmet Mithat'ın *Dolaptan Temaşa* adlı hikâyesidir. *Letaif-i Rivayat*'ın 20. cildini oluşturan bu hikâyede kayık önemli yer tutar, Yahudi kayıkçıların uygulamaları da dile getirilir. Sami Paşazade Sezai'nin öykülerinin bir araya toplandığı 1891 yılında yayımlanan *Küçük Şeyler* içerisinde yer alan "İki Yüz Elli Kuruşa Bir Asır" ile "Hiç" adlı iki öyküde kayık ve vapur metni oluşturan unsurlardandır. *Müşahadat* Ahmet Mithat tarafından 1891 yılında basılır. Romanda kayıklar, kayıkçılar, sandallar ayrıntılarıyla anlatılır. Metnin asıl üzerine kurulu olduğu araç ise vapurdur.

(Mizancı) Mehmed Murad'ın 1891'de yazdığı *Turfanda mı Yoksa Turfa mı?* adlı romanda kayık, sandal ve vapur çeşitli işlevlerde kullanılır. Mehmed Celal'e ait *Bir Kadının Hayatı* (1891) başlıklı romanda kayık, sandal ve vapur yer alır. Nabizade

Nazım'ın bir başka uzun hikâyesi olan 1891 tarihli "Hâlâ Güzel"de kayık ve vapur kullanılır. Halit Ziya Uşaklıgil'in 1894 yılında yayımlanan *Ferdi ve Şürekâsı*'nda kayık ve vapur kendine yer edinir. Boğaziçi'nin kayık, sandal gezilerinin bulunduğu bir başka roman da Nabizade Nazım'ın 1895 tarihli *Zehra*'sıdır. Bir kara taşıtının adını taşısa da *Araba Sevdası*'nda su taşıtları ve yolları metnin önemli yapı taşlarıdır. Rezaizade Mahmud Ekrem'in 1896'da yayımlanan söz konusu romanında kayık ve vapur da Bihruz'un hayatında önemli etkilere sahiptir. Dönemin öncü kadın yazarlarından Fatma Aliye'nin 1896 tarihli romanı *Refet*'te de kayık ve vapur metnin merkezinde yer alır. Ahmet Mithat'a ait 1896 yılında basılan *Taaffüf*'te, vapurun oluşturduğu yeni kamusal alanın etkileri konu edilir. Halit Ziya'nın 1896-1897 yılları arasında tefrika edilen *Mai ve Siyah*'ında kayık ve vapur olayların dönüm noktalarında konumlanır. Direktör Mehmed Âli Bey'in *Letafet* adlı operetinin ilk iki perdesi 1874'te, üçüncü ve son perdesi de 1897'de tamamlanıp yayımlanır. Bu operette kayık ve kayıkçılar metnin serim, düğüm kısımlarında yer alır.

Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın 1898 yılında yazdığı *Metres*'te kayık ve vapura rastlanır. Fatma Aliye'nin bir başka romanı *Levayih-i Hayat*, 1898 tarihini taşır; metindeki kayık, sandal, vapur üzerinden sosyal yaşama dair izlenimler edinilebilir. Mehmed Rauf'un 1899 tarihli *Eylül* romanında su yollarının yanı sıra vapur ve sandal da yer alır. Safvet Nezihî'nin 1899 tarihli romanı *Zavallı Necdet*'te de vapur vardır. Halit Ziya Uşaklıgil'in 1899-1900 yılları arasında tefrika ettiği romanı *Aşk-ı Memnu* için de su yolları ve taşıtları dönüm noktalarında bulunur. Eserde sandal, kayık ve vapur çokça yer alır. 1900 yılında yayımlanan Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın *Nimetsinas*'ında vapur bulunur. Tezde incelenecek son metin, Safvet Nezihî'nin *Teehhül Âleminde* adlı 1900 tarihini taşıyan romanıdır. Romanda kayık, sandal, vapur ve iskeleler metnin kurucu, yönlendirici unsurlarıdır.

Burada tezin çerçevesinin ortaya çıkması için kısaca değinilen eserler çözümleme kısımlarında ayrıntılı olarak ele alınacaktır. On dokuzuncu yüzyılın su yolları ve taşıtlarının edebiyattaki panoramik görüntüsünü sağlamak ve sürecin net bir şekilde takip edilebilmesi açısından tezin örnekleme kanon metinleriyle sınırlandırılmamıştır. Üç farklı alfabeden, on dokuzuncu yüzyıl başlarından sonuna kadar çeşitli yıllarda

basılıp yayımlanan, her dönemi kapsayacak şekilde seçilen basılı metinler, ilerleyen bölümlerde kronotop başta olmak üzere, farklı açılardan irdelenecektir. Bunların anlamları, kullanımları, işlevleri ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Yelpazenin genişliği edebî dönemlerdeki yaklaşımların, yüzyıl içerisinde gerçekleşen değişimin, yeniliklerin, dönüşümlerin gözlemlenebilmesi açısından da büyük öneme sahiptir. Tüm bunları daha net görebilmek adına öncelikle metin incelemesinin merkezinde bulunan su taşıtlarının tarihine değinilecektir. Peşi sıra anlatıların esas noktasını oluşturan on dokuzuncu yüzyılda kullanılan su yolları ve taşıtlarından, onların özelliklerinden, kullanımlarından bahsedilecektir.

II. İstanbul'da Su Yolları ve Taşıtlarının Tarihi

İstanbul, coğrafi konumu dolayısıyla tarih boyunca çeşitli ulaşım seçeneklerine sahip olmuş bir şehirdir. Denizin iki yakasına kurulu olan İstanbul, kara ve deniz ulaşımının hareketli olduğu bir merkezdir. Yaşanılan döneme göre, İstanbul'da, yoğun olarak kullanılan ulaşım araçları ve imkânları değişiklik gösterse de deniz, kara, nehir ve göller üzerinden ulaşım sağlanır. Deniz yolu, şehir içi ve dışı ulaşımında kilit bir role sahiptir. Nejdet Ertuğ'un verdiği bilgilere göre, deniz yolu ve taşıtlarının Osmanlı İstanbul'u için hayati derecede önemli oluşu, kentin, İstanbul sur içi bölgesi, Galata ve Üsküdar olmak üzere araları denizle kesilen, üç ana bölgeye ayrılmasıyla ilgilidir (2001: 222). Diğer sebepler arasında Osmanlı'da kara yolu ile karşılaştırıldığında deniz yolunun, daha güvenli, hızlı ve rahat oluşu sayılabilir. Cengiz Orhonlu'nun belirttiği üzere, karada, özellikle uzak mesafe seyahatlerde zorlu yol şartları, ulaşımın yavaş oluşu deniz yolunun daha çok tercih edilmesinin öne çıkan sebepleri arasında gösterilir (1966: 128). Keza kara yolunun zahmetli yolculuğu *Araba Sevdası*'nın ilk cümlelerini oluşturan Çamlıca tasvirinde de görülebilir (Recaizade Mahmud Ekrem, 2016: 1-3).

Deniz yolunun öne çıkmasının bir başka sebebi de kara ve demir yolunun bu yüzyıldaki durumudur. “[S]osyal, askerî ve ekonomik alanlarda görülen bozulma ve gerileme, karayolu ulaşımını etkilemiştir. Aynı zamanda, deniz ticaret yollarının önem kazanmaya başlaması ile kervan ticareti değerini kaybetmeye başlamış, bu durumdan kervan yolları da olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sebeple XIX. yüzyılın

ilk yarısında Osmanlı karayollarının durumu pek iç açıcı değildir” (Tamçelik, 2000: 529).

Kara yolundaki olumsuz izlerin yüzyılın ikinci yarısında da istenilen düzeyde silinemeyişi alternatiflere yönelir. Deniz yolu bu açıdan düşünüldüğünde de avantajlı konumda bulunur. Deniz taşıtlarını geliştirmek bir liman kenti için daha kolay ve kullanışlıdır. Zira kara ve demir yolu için altyapı çalışmalarına da ihtiyaç vardır. Osmanlı’da demir yolu inşa çalışmaları da buhar teknolojisi ve kara yollarının bozukluğu ile yakından alakalıdır. Demir yollarında da buhar teknolojisi kullanılmasına rağmen, buharlı tren, buharlı gemiler kadar çabuk Osmanlı hayatına girememiştir. Demir yolu yapma fikri dünya ile yakın zaman dilimlerini takip etmesine karşın, ilk demir yolu İngilizlere tanınan imtiyazla İzmir-Aydın arasına inşa edilip ancak 1866’da işletilmeye başlanır (Tamçelik, 2000: 501). Bu bilgi demir yolunda da sürecin ağır işlediğini ve ülkenin geneline uygulanmasının zaman alacağını gösterir. Değişimlerin yaşandığı yüzyılda, devletin yönetim ve ticaret merkezinin, desteklenmesi, ihtiyaçlarının karşılanması ve geliştirilmesi için tek ulaşım yolu olarak deniz kalır.

İstanbul, devletin idare merkezi olmasıyla, ağır tonajlı gemilerin dahi rahat seyahat edebildiği güvenli limanlara sahip boğazıyla, yüksek ticaret hacmiyle ve yoğun nüfusuyla deniz ulaşımının ana merkezlerindedir. İstanbul’un fethinden önce de sonra da liman inşa çalışmaları devam etmiştir. Ertuğ’un da üzerinde durduğu gibi deniz yolunun çokça tercih edilmesinin başat sebebi İstanbul’un iskeleleri ve limanlarıdır (2015: 414). İskelelerin bulunduğu, ulaşımın sağlandığı yerler şehrin en hareketli bölgeleridir. Öyle ki bu durum edebiyat ürünlerine de malzeme sunar. *Demir Bey yahut İnkişaf-ı Esrar ve Temaşa-i Dünya ve Cefakâr-ü Cefakeş* adlı eserlerde iskelenin yoğunluğu, deniz trafiği, olay örgüsünün esasını teşkil eder.

Bu canlılık on dokuzuncu yüzyılda yaşanan gelişmelerle farklı bir boyut kazanır. İber Ortaylı’nın da belirttiği üzere, bu “yüzyılda ülkenin büyük şehirlerinin de fiziki dokusunda ve yaşam biçiminde değişimler görül[müştür]” (1987: 197). Bunlar özellikle İstanbul’da deniz kenarı yerleşim yerlerinde ve kullanılan araçlarda öne çıkmıştır. Toplumun ve İstanbul’un tarihî süreç içerisindeki durumu ile ticari, sosyal,

kültürel, ekonomik gelişmeler de ulaşım yollarından, araçlarından açıkça gözlemlenebilir.

Bu dönemde Osmanlı-Türk kültürüne ve edebiyatına yansımış olan İstanbul'un iskeleleri arasında işleyen kayıklar şehir içi ulaşımın esas aktörleridir. Buharlı geminin kullanıma girmemesinden önce şehir içi ve dışı ulaşım kürekli gemilerle, teknelerle sağlanır, yük ve yolcu taşımacılığı bu araçlarla yapılır. Su taşıtlarının kullanım amaçları ise değişiklik gösterir:

Osmanlı Devleti, askerî seferler dışında ticaret ve yolcu nakli amacıyla da deniz yolunu kullandı. XIX. yüzyıldan önce, yolcular için müstakil seferler düzenlemekten ziyade ticari eşyanın yanında yolcu taşınması uygulaması yaygındı. Yakın mesafeler arasında ise sadece yolcu taşıma uygulaması vardı. Deniz yolu taşımacılığı buharlı gemilerden önce küreklerle donatılmış yelkenli gemilerle yapılırdı. Büyük liman kentleri denizyolu güzergâhlarının merkezinde bulunurdu ki, bu merkezlerin en önemlilerinden birisi, uzak ve yakın pek çok sefere varış ve kalkış noktası olan İstanbul'du. (Ertuğ, 2015: 414)

Alıntıda görülebileceği üzere on dokuzuncu yüzyıl diğer pek çok alanda olduğu gibi ulaşımında gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. İstanbul yük ve yolcu taşımacılığının da merkezidir. İnsan gücüyle hareket eden deniz taşıtlarının yerini alan buharla çalışan gemiler, bu dönem içerisinde sadece ulaşımında değil toplum hayatında, gündelik düzende değişimlere yol açmış, ekonomik, kültürel, ticari, sosyal yönden gelişimi, dönüşümü de tetiklemiştir. Söz konusu farklılaşmalar birdenbire kendini göstermese de bir asırlık sürecin tamamı göz önüne alındığında kamusal alandan ekonomiye kadar toplum ve devlet yaşamındaki etkilerinin fark edilebileceği söylenebilir.

Özellikle kadının sosyal yaşamda görülmeye başlaması da bu döneme rastlar. Bu hususta Ortaylı'nın şu sözleri dikkate değerdir: "Büyük kentlerde kadın evin dışına çıkmıştır. Boğaziçi'ndeki mehtap gezilerinden, Beyoğlu'ndaki alışverişlere kadar birçok yerde kadının toplumsal hayata gir[diği] [...] Sanayileşme ve kentleşmenin

yavaşlığına rağmen toplumda kadının 19. yüzyıldan beri ılımlı bir özgürleşme sürecine girdiği görül[mektedir]” (Ortaylı, 1987: 196). Alıntıda görülebileceği üzere on dokuzuncu yüzyıl kadının sosyal yaşamda kendine yer bulduğu da bir dönemdir. Bu zaman diliminde su taşıtları, özellikle de başlangıçta kadınların binmesi yasak da olsa, vapur, kamusal alanı çeşitlendiren unsurlardan biridir. Kadının sosyal yaşamda görülmeye başlanması belli başlı toplumsal kabullerin ortaya çıkmasına neden olur. Örneğin *Sergüzeşt* romanında vapur kamaralarında kadınlara karşı tutumlara yer verilir. Kayık ise hem vapurdan önce hem de sonra en çok kullanılan taşıtların başında gelir.

Kayık ve çeşitleri, İstanbul yolları için vazgeçilmez bir taşıttır. İskelelerin çokluğu ve İstanbul’un yerleşimlerinin dağılımı dolayısıyla kayık çokça kullanılır. Ertuğ, İstanbul iskelelerinin sayısına ve yerleşim alanlarına dair geniş bilgiler sunar (2015: 419). İskelenin sayıca çokluğu deniz yolu trafiğinin yoğunluğunu, o dönem için su yollarının ve taşıtlarının gerekliliğini gösterir. Tophane ve Bahçekapı iskeleleri sadece on dokuzuncu yüzyılda değil diğer dönemlerde en yoğun iskelelerdendir (Ertuğ, 2015: 416). İskeleler metinlerde toplumsal hareketliliğin yaşandığı merkezlerden biri olarak dikkat çeker.

Şehir içi deniz yolu hatları Ertuğ tarafından ayrıntılı olarak tanıtılmıştır (2015: 417-18). Cengiz Orhonlu, İstanbul iskeleleri arasında en yoğun ana hatları Mudanya, Üsküdar ve Mudanya çardağı-Haliç şeklinde belirtir (1966: 111). Sıralanan iskelelere dikkat edildiğinde, dönem için “İstanbul” adıyla anılan şehrin merkezi sayılan bölge, devlet dairelerinin bulunduğu, ticaretin canlı olduğu yerler ve mesire alanları deniz trafiğinin yoğun olduğu mekânlardandır. Bu yerler eserlerde de çokça geçer. Örneğin *Teehhül Âleminde*’de Kağıthâne’nin ayrıntılı tasvirine, iskelelerdeki yoğunluğa yer verilir. İskeleler gibi mesire alanları ve eğlence hayatı su yollarının kullanımında etkilidir:

Kayıkla gidilen iskelelerden bir kısmını mesire yerlerine yakın olanlar oluştururdu. XVI. asırdan bu yana bu amaçla kayıklar kiralandığı görülmekle beraber asıl ulaşım resmî veya gayriresmî ihtiyaçların karşılanması ve ürünlerin bölgelere dağıtılması gibi amaçlarda yoğunlaşır. Ticaret, resmî iş

takibi, dinî veya gezinti amaçlı ziyaretler için kayık, o dönemde İstanbulluların vazgeçemeyeceği bir ulaşım aracıydı. Öte yandan, eski usulde yapılmadığı için kolayca devrilebilen peremelere halkın binemediğinden işlerin aksadığına dair şikâyetler mevcuttu. (Ertuğ, 2015: 417)

İskeleler arasında çok sayıda kayık işler. Özellikle klasik dönem boyunca şehir içi yolculuk söz konusu olduğunda en çok tercih edilen su taşıtı kayıktır. Kayığın tercih edilmesinin en önemli sebebi hızlı ve süratli oluşudur (Ertuğ, 2015: 421). Mesire yerlerine ulaşımında da kayıklar ilk tercih edilen araçtır. Bu eğlence alanlarına gidip gelmek için kayığa gösterilen rağbeti *İntibah*'ın ilk sayfalarında görmek mümkündür. *İntibah*'ta ziyaretçilerin büyük bir kısmının bu yolu tercih etmesinden dolayı deniz üzerinde yaşanan kayık çokluğunun sebep olduğu karmaşanın altı çizilir. Mesire yerlerine gidişte tercih edilen yollardan Ali Şükrü Çoruk şöyle bahseder:

Kâğıthane'ye karadan gitmek mümkün ise de halkın büyük kısmı deniz yolunu tercih ederdi. Deniz yolunu tercih edenler “piyade” adı verilen ve omuzda taşınabilecek kadar hafif ikişer üçer çifte kayıklarla, kara yolunu tercih edenler ise, hayvanlara yahut arabalara binerek Kâğıthane'ye ulaşırdı. Kayıkların süslü ve gösterişli olmasına dikkat edilirdi. Bir kayığa sahip olmayanlar ise iki üç gün önceden iskelelerde bulunan kayıkçılardan birisiyle anlaşırđı. (2015: 303)

Alıntıda görülebileceği üzere mesire alanlarına gidişte kara taşıtları da kullanılmasına rağmen su taşıtları daha çok tercih edilmektedir. Su taşıtlarına özen gösterilmesi bu gezilere halk tarafından belli bir anlam yüklendiği şeklinde de yorumlanabilir. Mesire yerlerine kayıkla gidiş kadar dönüş de görkemlidir:

Misafirler sanki eğlencenin hızını alamamışlar gibi dönüş yolunda da eğlenmeyi sürdürürlerdi. Deniz yoluyla gelenler kayıklarda saz eşliğinde şarkı söylerler, oyun oynarlar, bağırıp çağırmalar, nara atmalar ortalığı kaplardı. Bu ortamda bütün sesler, âşıkâne gazeller, memleket türküleri, şarkılar birbirine karışırđı. Özellikle Bahariye'de toplanan kayıklar birbirlerine öyle yaklaşırlar ki kayıktan kayığa atlayarak karşı tarafa geçmek mümkün olurdu. Kara

yoluyla dönüş yapanlar da kayıklara eşlik ederlerdi. Aralarında elçilik mensubu bulunan yabancılar ise arabalarıyla Haliç kenarında durup bu manzarayı seyredereklerdi. (Çoruk, 2015: 305)

Alıntıda yer verildiği gibi seyir yerlerine ulaşımında, kara taşıtlarında bulunanlar bile su taşıtlarının meydana getirdiği ortama dâhil olmakta ya da gözlemlemektedir. Kara yolunda devam etmeyen eğlence, su yolunda sürer. Bu açıdan da su yolu kara yolundan ve taşıtlarından farklı bir niteliğe de sahiptir. Kayıklar kara taşıtlarına kıyasla belli bir eğlence kültürünün ve gösterişin temsilcisi olarak da değerlendirilebilir. Bu durum da su taşıtlarının dönem için önemini gösteren örneklerden birini sunmaktadır.

Kayıkların hız ve güvenlik yönünden diğerlerine göre ön plana çıkması onların çeşitli amaçlarla kullanılmasına yol açar. Kayığın hızı genel olarak kayıkçının yeteneğiyle bağdaştırılsa da akıntı yönü de taşıtın hızını etkileyen faktörlerdendir. Hız, kayıkçılar arasındaki müşteri alma rekabetinin başlıca belirleyicisidir. İstanbul'u ziyaret edenler, kayıkçılardan, kayık kullanmada yetenekli, hızlı olmalarıyla bahseder (Ertuğ, 2015: 431). Örneğin *Araba Sevdası*'nda Bihruz vapura yetişmek isteyince kayıkçılar hızlarını dayanak göstererek bu müşteriyi alabilmek için söz yarışına girerler.

Kayıklar ile genellikle günlük işler, ziyaretler, yolcu ve yük taşımacılığı yapılır. Kayıkçılar aynı zamanda yangınlar için tulumba ve tulumbacı taşıma, ev eşyası götürme, düğünlerde gelini götürme (alay), asker taşıma gibi görevler de üstlenir. Kayığın farklı görevler üstlenmesinin bir örneği *Letafet*'te, kayıkla giden bir düğün alayına yer verilerek gösterilmiştir. Kayığın o dönem gündelik hayatı için can alıcı bir noktada bulunmasını Ertuğ şöyle dile getirir:

Eyüp semti, Eyüp Sultan Türbesi'ni barındırdığı için sosyal açıdan ayrı bir öneme sahipti. İnsanlar, padişahların ve yüksek bürokrat kesimin çok önem verdiği Eyüp Sultan Camii'nde Cuma namazı kılmak ve zaman zaman da adak adamak için İstanbul'un en uzak semtlerinden, hatta Üsküdar ve Boğaziçi'nden pazar kayıklarına binerek Eyüp'e gelirlerdi. 19 türbenin

bahçesi asırlarca Osmanlı kadınlarının buluşma yerlerinden biri oldu. Eyüp Bostanları da alışverişe gelen hanımların rağbet ettiği yerlerden biri olup buraya ulaşım aracı çoğunlukla kayıktı. (2015: 417)

Mesire yerleri iskelelere yakın konumlarıyla deniz yolu tercihinin dikkate değer faktörlerindedir. Çoruk, Lale Devri'nden sonra ortaya çıkan mesireler, halkın gezme, dinlenme, eğlenme ve hoş vakit geçirme amacıyla gittiği açık mekânların başında geldiğinin altını çizerek (2015: 301-302). Yukarıda da yer verildiği üzere mesire alanlarına ulaşım ise çoğunlukla deniz yolu ile yapılır. Kara ve deniz manzarasını birleştiren, İstanbul'da hem seçkinlerin hem de sıradan İstanbulluların rağbet ettiği çok sayıda mesire yeri ve yeşillik alan mevcuttur. Kâğıthane, sıradan halkın kullandığı mesire alanıyken elit kesimin kullandığı mesire alanları da şöyledir:

Kâğıthane, İstanbul halkının en fazla rağbet ettiği mesire yeri olmuştur. Padişahların bazen yazları bir müddet Sadabad Kasrı'nda ikamet etmesi, halkın burada düzenlenen selamlık resmini seyretme arzusu, diğerlerine oranla ulaşımın kolay olması, devletin özel olarak ilgilenmesi, arazinin genişliği, eşsiz tabiat manzarası, ağaçlık ve çimenlik alanların bolluğu, su tesisleri ile süslenmiş köşkler ve kasırlar olması, ortasından dere geçmesi, bütün bunların yanında herkesin zevkine ve kesesine hitap etmesi Kâğıthane'ye gösterilen rağbetin sebepleri arasındadır. Bir başka deyişle Kâğıthane, umum halka hitap eden bir mesire yeridir. Bu durumunu imparatorluğun yıkılışına kadar korumuştur. Kâğıthane ortamından hoşlanmayanlar, kalabalık yerine daha sakin ve nezih yerleri tercih edenler, aile mahremiyetini gözetenler, Tanzimat'tan sonra alafranga tarzda gezme ve eğlenmek isteyenler ise kendi meşreplerine ve zevklerine uygun mesire yerlerine rağbet etmişlerdir. Bentler, Çamlıca ve Fenerbahçe, Göksu ve Küçüküsu, Büyükdere, Yeniköy ve Tarabya bu anlamda elit kesimin ilgi gösterdiği seyir hatta piyasa yerleridir. Bununla beraber İstanbul halkının gezme ve eğlenme kültürünü temsil eden, bu kültür hakkında önemli bilgiler sunan mesire yeri Kâğıthane'dir. (Çoruk, 2015: 301-302)

Sosyal statünün eğlence hayatındaki belirleyici rolü de burada açıkça görülmektedir. Mesire alanları toplumun farklı kesimlerinden pek çok insanı bir araya getiren bir karnaval alanı gibidir. Devlet, mesire alanlarını sıkı denetime tabi tutar. Özellikle kadınların mesirelerde gidebileceği yer ve zamanın tenbihnamelerle duyurulur. Kadınlara yönelik bu sınırlamalar II. Meşrutiyet'e kadar devam eder. Kağıthane'de, mesire gezilerinde önceleri kadın ve erkeklerin ayrı alanlarda eğlenmesi için yerler ayrılmış, birlikte eğlenmeleri yasak olduğu için haremlik selamlık uygulaması, kadın erkek karışık eğlence anlayışı gelene kadar, burada da sürdürülmüştür. Çoruk'un verdiği bilgilere göre, gezinin sonlandığı ve halkın dağılması gerektiği de güvenlik güçleri tarafından duyurulur, eğlence geri dönüş yoluna taşar, kayıklarda da çalgı ve sefa devam eder (Çoruk, 2015: 302). On dokuzuncu yüzyıl kayık, mehtap sefalarının en parlak dönemidir. Yalı sakinlerinin çoğunlukta olduğu, yaz aylarının mehtaplı bazı gecelerinde, kayıkla Boğaz'da kadınların da katıldığı eğlenceler düzenlenir. Bu, edebî metinlere de yansıyan bir unsurdur. Örneğin *Zehra* romanı, *Zehra ve Suphi*'nin Boğaz'da izlediği mehtap sefasının tasviriyle başlar (Nabizâde Nâzım, 2015: 5-10).

İstanbul'da ve edebiyatta bu kadar çok kullanılan kayık, pek çok çeşitlenmelere de sahiptir. Tekneler, aldığı kişi sayısına, küreklerine, görünüşüne göre farklı isimlerle anılabildiği gibi kullanıcılarına göre de adlandırılabilir. "Saltanat kayığı", "elçi kayığı" kullanıcılarına göre isimlendirilen kayıklara örnektir. Bu yönden bakıldığında su taşıtları, sosyal statünün de bir göstergesidir. En özel kayık padişaha ait olan saltanat kayığıdır. Şöyle ki *Turfanda mı Yoksa Turfa mı?* adlı romanda saltanat kayıklarının betimlemelerini okumak mümkündür. Elçi kayıkları da çeşitli ülke temsilciliklerine ait kayıklardır. "Osmanlı devlet adamları ve görevlilerinin kayıkları ise bostancı kayığı gibi birkaçı müstesna, genellikle çifte sayılarıyla nitelendirilir; sadaret kayığı, şeyhülislam kayığı şeklinde değil, genel olarak sadrazama veya şeyhülislama mahsus kayık şeklinde isimlendirilir" (Ertuğ, 2015: 422). Bazı kayıklar ise üç çifte, beş çifte gibi sahip olduğu oturak sayılarına göre sınıflandırılır. Bir başka sınıflandırma ise gördükleri işe göre yapılır:

Yangınlar için kullanılan ateş kayığı, İstanbul'a Boğaziçi'nden yolcularıyla birlikte küçük çapta mal da götürüp getiren pazar kayığı, dalyan kayığı, ağ kayığı gibi. Kayıkların, taşıdıkları yükü ilgili olarak odun kayığı, kömür

kayığı, kireç kayığı, mezbele kayığı, müskirat kayığı, buz kayığı gibi yüke göre bir sınıflaması da mümkündür. Pereme ve piyadeler ise, yolcu taşımacılığı yanında odun, kömür ve ticari mal naklinde de kullanılırlardı. Kayıkları umumi (yolcu taşımacılığında kullanılan), hususi ve ticari kayıklar olarak üç sınıfa ayırmak en kolay yol olarak görünmektedir. Tarih boyunca yolcu taşımacılığında kullanılan kayıklar, pereme, piyade, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, piyadenin kk ve büyük cinsleri ve yağlı kayak olarak sıralanabilir. Bunun dışında, gerektiğinde mavnalarla da yolcu taşınabilirdi. Osmanlı döneminde Boğaz'da kullanılan en eski kayak cinsi olarak bilinen peremeler, yapıları itibariyle bir tarafa fazla yük konulduğunda kolayca devrilebildiği için pek emniyetli değildi. (Ertuğ, 2015: 422)

Kayık eşitlerinin, sınıflandırmalarının çokluğu, bu taşıtın kullanım yelpazesinin de genişliğini gösterir niteliktedir. Piyadeler, iki kürekli olduklarından en ucuz ulaşım aracıdır. On dokuzuncu yüzyılda yk kayığı konumuna düşen piyadeler, sandalların kullanımının artmasıyla da yavaş yavaş ortadan kalkar (Ertuğ, 2015: 422). Piyadenin, dönem sonu eserlerinde de erken tarihlerdekilere kıyasla daha az geçtiği görülür. Kayık en çok kullanılan su taşıtı olsa da sandal, mavna, kotra, pereme, pazar kayığı da dönemin popüler araçlarından. Sandal ve kotra yüksek gelir seviyesine sahip ailelerin tercih ettiği su taşıtlarındandır. Mavnalar ise yk taşımada kullanılır. Pazar kayıkları daha çok kişilere ait özel kayıklardır, eşya taşımakta da kullanılırlar (Orhonlu, 1966: 117). Peremeler ise ince ve hafif yapısıyla hızlı giden yolcu kayıklarıdır (Orhonlu: 1966, 122). Bu kayıklar kişilerin sosyal statüsüne göre, ekonomik durumuna göre özelliklere sahiptir:

Zengin kimseler  ifte ile seyahat ederlerdi. Kayılardaki kürek adedi, kayak sahibinin içtimai seviyesini gösterirdi. Bu husus bir protokol nizamı gibi tespit edilmiş olup Bostancı-başı tarafından takip ve tatbik edilirdi. Sadrazam, şeyhlislm ve diğer yüksek rütbeli devlet memurları 10 ifte kayakla, Anadolu, Rumeli kazaskerleri ile İstanbul, Üsküdar, Galata beldeleri kadıları, hekim-başı ve diğer memurlar 8 ifte kürekli, sancakbeyi ve diğer aşağı rütbede bulunan şahıslar  ifte kürekli kayak kullanabilirdi. Bunun

dışında Boğaziçi ve diğer İstanbul sahillerindeki her yalı ve sahilhanede bir veya birden fazla kayık bulunurdu. Bu kayıkların, yukarıda söylendiği gibi kürek sayısı kadar şekli ve inşa tarzı da sahibinin içtimaî durumunu göstermekte idi. Devlet büyükleri İstanbul'un en süratli ve zarif kayıklarına sahip idiler. (Orhonlu, 1966: 128)

Daha önce toplumdaki sosyoekonomik farklılıklar deniz taşıtları üzerinden gözlemlenebilirken on dokuzuncu yüzyılda bu ayrışma mahallelere kadar sızıyor. Reşad Ekrem Koçu bu ayrışmayı yalılar üzerinden gösterir: “İki köy arasındaki boşluğu bu yalılar dolduruyor... Kenara bir sel gibi boşanan köylerin önlerini bunlar kaplıyor... Bir bakışta anlaşılıyor ki kıyıları umumiyetle paranın ve haşmetin, yamaçlar ise orta halin, tevazuundur. Çünkü Boğaziçi evleri yalılaştıkça gürbüzleşiyor, renkleniyor, şıklaşıyor” (1963: 2863). Koçu, yalıları boğazda fakir kesimi gizleyen bir paravan olarak düşünmektedir. Bu durum sosyal durumun da bir göstergesidir. Bu sınıf ayrımı mahallelerde, semtlerde de söz konusu yüzyılda hissedilmeye başlanır:

Geleneksel Osmanlı şehrindeki mahalle, henüz sınıf ve statü farkına göre biçimlenmiş bir mekân değildi. Bir paşanın konağı karşısında, küçük bir evkaf kâtibinin aşiboyalı küçük evi, ilmiyye ricalinden bir efendinin kâşanesinin yanı başında mahalle suyolcusunun kulübesi bulunur, bütün bu insanlar birbirleriyle her gün karşılaşır, belirli bir sosyal dayanışma, saygı ve himaye, kuralları içinde yaşarlardı. Aynı tarz hayat gayrimüslimlerin şehrin kenar bölgelerine sıkıştırılmış mahallelerinde de görülürdü. Ama bazılarının artan servetleri konak ve şık binalara; bu şık bina ve konaklar şıklaşan semtlere yığılmaya başlayınca; cemaat ruhunun yaşadığı eski mahalleler de nitelik değiştirmeye başladı. Aksaray'ın ötesi orta halli ve fakirlerin semti oldu. Tıpkı Avrupa'nın büyük başkentlerinde olduğu gibi, ayrı sosyal sınıfların yaşadığı mahallelerde, farklı bir argo ve şive gelişti. (Ortaylı, 1987: 198)

Bu ayrışma toplumsal farklılıkların öne çıkmasına sebep olur. Bu durum edebî metinlerde de gözlemlenebilir. Örneğin, *Akabi Hikâyesi*'nde mahalleler, evler arasındaki ekonomik göstergeler dikkat çekmektedir.

Su yolları ve taşıtları devlet denetimine tabidir. Su yolları ve taşıtlarının, seyahat edilecek aracın özelliklerinden kayıkçı esnafına, gidilmesi yasak olan güzergâhlardan su taşıtlarında dikkat edilmesi gerekenlere kadar çeşitli düzenlemeleri, kuralları bulunur. Kayıkçı esnafı, deniz ulaşımının her dönemde zorunlu olarak rağbet görmesinden dolayı Osmanlı idari ve sosyal hayatında, önemli bir yere sahiptir (Ertuğ, 2001: 269). Örneğin *Dürdane Hanım* romanında Acem Ali gizlenebilmek için bu esnaf üyeleriyle temas kurar, onların gücünden yararlanır. En kalabalık gruplardan biri olan kayıkçı esnafının, kendi içerisinde hiyerarşik bir düzeni vardır. Kayıkçılar mesleğe genelde çıraklık aşamasıyla, kefile başlar. “Düzenin halkaları sırasıyla, başkethüda, iskele kethüdaları, kethüda vekilleri, bölükbaşılar, usta ya da ihtiyarlar, sıradan kayıkçılar ve şakirdlerdir” (Ertuğ, 2001: 6). Kethüdaların iskelelerin sayısı ile orantılı nüfusu, kayıkçıları, diğer esnaf gruplarından ayıran özelliktir (Ertuğ, 2001: 6).

Ancak kayıkçıların, sayılarının haddinden fazla artışı ve sosyal yapıya zarar vermeye başlamalarından dolayı önlemler alınmaya başlanır. On dokuzuncu yüzyılda kayıkçılar, o bölgenin idarecisinden ve ustasından sertifika alana kadar çalışır (Ertuğ, 2001: 21). Kayıkçı nüfusu içerisinde askerî kayıkçıların sayısı sivillere oranla üstünlüğünü kaybetse de bu döneme kadar bu esnaf grubunun çoğunluğunun askerî olanlar meydana getirir. Asker sınıflara mensup kayıkçıların sayıca üstünlüğü bu meslek grubunun kontrolünü zorlaştırmak gibi olumsuz etkileri de olur. *Yeniçeriler*'de de asker kökenli kayıkçıların kontrolsüz davranışları vurgulanır, onların olumsuz davranışlarına yer verilir.

Deniz taşıtları ve deniz yoluyla ilgili çoğu kurum da on dokuzuncu yüzyılda kurulur. Bunlar arasında Tersane-i Amire, Memalik-i Mahruse Fenerler İdaresi ve Şirket-i Hayriye sayılabilir. Deniz yolunda güvenli seyahat için devlet tarafından tedbir niteliğinde uygulamalar yapılır. Fenerler, kandil yakılması ve denize duba gibi işaretler yerleştirilmesi; deniz araçlarının güvenli seyahati, emniyeti, boğaz akıntısı

ve değişen hava koşullarında yaşanabilecek tehlikeli durumlar için alınan önlemlerdir. Deniz fenerleri geçmişten bu yana bu görevi üstlenir. Fenerlerin yıkılanlarının yanı sıra yeniden inşa edilenleri de vardır. Denizde özellikle gece seyahati söz konusu olduğunda fenerlerin gerekliliği büyük bir önem arz etmektedir. Fener hizmetleri resmî bir boyuta taşınarak 1855'te Memalik-i Mahruse Fenerler İdaresi adıyla bir kurum kurulmuş, giderler için denizcilik şirketlerinden ücret de alınmıştır (Ertuğ, 2015: 420).

Buharlı geminin kullanıma girmesi, İstanbul ulaşımı başta olmak üzere toplumsal, kültürel pek çok alanda değişimleri de tetikler. Vapurların İstanbul'da işlemeye başlaması kayık kullanımını azaltsa da tamamen ortadan kaldıramamıştır. Kayıkçı esnafı hâlâ en kalabalık meslek grubudur. Ali Akyıldız'ın belirttiği üzere 1828'den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi'nde vapurlar kullanılmaya başlanmıştır (2015: 436). *Swift* adlı İngiliz gemisi, II. Mahmud tarafından satın alınır. *Sagir* olarak ismi değiştirilen bu gemiye daha sonra *Buğu* adı verilir. Bu ilk geminin ardından tersanede yenilerinin inşa edilmesiyle gemilerin sayıları artar. Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, önce yabancı girişimciler tarafından başlatılır. Yabancı şirketlerin bu alanda faaliyetleri artınca resmî olarak vapur işletmeye dair girişimde bulunulur. Kaptanıderya Mehmed Ali Paşa'nın önerisi ile 1844'te tersaneye ait Eser-i Hayr isimli vapur Boğaz'ın Rumeli yakasında yolcu taşıma işiyle görevlendirilir. Üsküdar'a bir vapur seferi 1847'de konulur fakat bilet fiyatlarının kayıklarınkinden altı kat fazla olmasından dolayı seferler sonlandırılır. Kaptanıderya Süleyman Refet Paşa, 1850 yılında Üsküdar'a yeniden vapur çalıştırılmasını hükûmete teklif eder. şirket-i Hayriye kuruluncaya kadar Boğaziçi yoğun ilgi görmez. Ertuğ, bu durumu şöyle dile getirir: “Boğaziçi, şirket-i Hayriye kuruluncaya kadar yolculuk vasıtalarının sürat, kolaylık ve emniyet açısından tam yeterli olmayışı sebebiyle vapurların ortaya çıkışıyla kazandığı rağbete tabii olarak sahip değildi” (2001: 259).

şirket-i Hayriye'nin kuruluş tarihine dair 1850 ve 1851 olmak üzere iki farklı görüş mevcuttur. Akyıldız “şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu Meselesi” başlıklı makalesinde bu karışıklığın nedeninin Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'ya hitaben yazılan 16 Ocak 1851 tarihli imtiyaz fermanı olduğunu öne sürer. İmtiyaz fermanının verilmesinin şirketinin kurulması için bir prosedür olduğunu altını çizer (2015: 453). Devlet

adamlarının hisseleriyle kurulan vapur işletmesi Boğaz'da faaliyete başlar. Önceden Şirket-i Hayriye vapurlarına kadınların binmesine dair yasak getirilir. Ardından bu yasak 30 Eylül 1850'de kadınlar için ayrı mekânların yaptırılması kaydıyla kaldırılır (Akyıldız, 2015: 438). İskelelerden önce vapura binmek için kayıkla vapura kadar gidilir, öylece binilebilir; ancak bu yöntem zahmetlidir ve kazalara neden olmaktadır. Bunun üzerine vapurların yanaşacağı iskeleler ve yolcuların vapur bekleyeceği kapalı bekleme salonları inşa edilir. Bekleme salonları kadınların erkeklerle bir arada olmaksızın seyahat edebileceği bir şekilde düzenlenir. Burada tarihsel olarak sunulan bütün bilgiler, somut olarak deniz yolu ulaşımında gerçekleşen değişimlerden, insanların gündelik yaşamlarında yaptığı tercihlerden gözlemlenebileceği gibi edebî eserler aracılığıyla da bu süreç izlenebilir.

İKİNCİ BÖLÜM

KRONOTOP OLARAK SU YOLLARI VE TAŞITLARI

Bu bölümde, on dokuzuncu yüzyıl edebî metinlerinde su yolları ve taşıtlarının kronotopla bağlantısı kurulacaktır. Önce kronotop kavramından söz edilecek, peşi sıra eserler su yolları ve taşıtları açısından çözümlenecektir. En son kısmında ise vapur düzen kronotopu başlığı altında incelenecektir.

I. Kronotop Nedir?

Kronotop, zaman ve uzamın (mekânın) ayrılmaz ilişkisi üzerine kurulu bir kavramdır. Mihail Mihaloviç Bahtin, kronotopu, bir başka ifadeyle zaman-uzamı, “Romanda Zaman ve Kronotop Biçimlerine İlişkin Sonuç Niteliğinde Kanılar” adlı çalışmasıyla tanımlar, onun kategorilerinden, özelliklerinden ve kullanımlarından bahsederek edebiyat dünyasına söz konusu kavramı tanıtır. Makale, Bahtin’in ölümünden sonra 1937-1938 yılında yayımlanır (Brandist, 2011: 186; Irzık, 2020: 27). Bahtin, kronotop kavramını, matematikten, Albert Einstein’ın Görelilik Teorisi’nden alarak eğretileme yoluyla edebiyata kazandırır (Bakhtin, 2020: 296). Zaman ve mekânın birbirinden bağımsız düşünülmemesinin vurgulandığı kronotopun, kelime kökenlerinde de bu birliktelik yatmaktadır. “Chronos” zaman ve “topos” mekân, yer anlamına gelmektedir. Mekânın ve zamanın ayrılmazlığına yapılan vurgu kavramın çekirdeğinde bulunur. Bahtin, kronotopu edebiyatın biçimsel açıdan kurucu kategorisi olarak değerlendirir (2020: 296).

Edebî eserlerdeki zamanın ve mekânın birlikteliği özgül bir anlam meydana getirir. Kronotop (zaman-uzam) tam da bu noktada da yer alır. Bahtin, kronotopu şöyle tanımlar: “Edebî bir yapıtın fiili bir gerçeklikle ilişkili sanatsal bütünlüğü, zaman-uzamıyla tanımlanır. Bu nedenle, bir yapıttaki zaman-uzam sanatsal zaman-uzamın

bütününden yalnızca soyut analiz düzeyinde yalıtılabilecek bir değerlendirme boyutu içerir. Edebiyatta ve bizzat sanatta, zamansal ve uzamsal belirlenimler birbirinden ayrılamaz ve daima duyguların ve değerlerin izini taşır” (Bakhtin, 2020: 296). Zamanın mekân ile olan karşılıklı ilişkisi duygulara, düşüncelere, değerlere ve dönemlere dair bütünlük içerisinde veriler sunar. Edebî metindeki belirli bir dönemde belirli bir yere ait simgeler, kronotopla anamlanır, bilgiye dönüşür. Buna göre eserin yazıldığı dönem ve değerler metne sızır, bunlar da kronotopla görünür ve anlamlı hâle gelir. Sibel Irzık da kavramın edebiyat ile toplum arasında bir kesişim noktası oluşturduğunu ifade eder (2020: 29).

Kronotop, edebî eserin dünyasındaki zaman-uzamın, belli bir dönem ve zaman dilimi içerisinde, gerçek dünya ile olan bağlantı noktasında bulunur. Bahtin, sanat eserindeki zamansal-uzamsal birlikteliğin, gerçek dünyayla olan bağlantısının yanı sıra bunun duyguları ve değerleri barındırdığını, kronotop aracılığıyla somutlaştığını da vurgular. Kronotopun belli bir dönemin ve coğrafyanın özgülüğünü ve bununla ilgili yapılarını da metne dâhil ettiği söylenebilir. Nüket Esen de kronotopa dair bu görüşü destekleyen ifadeler kullanır:

Bu kavram tarih ve coğrafyayı eserin içine sokar [...] Her kurgu yalnız yapay, üretilmiş değildir; belirli bir zamanda belirli bir kültürdeki zaman ve mekân ilişkisi veriler, belirleyiciler olarak o kurguda yansır. Yani bir tarihi roman saf bir şekilde geçmiş olayları aktarmaz; mutlaka onları yazıldığı zamanın ve yerin değerlerinin etkisiyle anlatır. Bir metnin sosyal ve tarihi bağlamı, yani dış dünya, metnin tüm varlığı boyunca onu etkileyen zeminidir. Yani bir metnin zaman/mekân ilişkisi her zaman kendi dışındaki sosyal ve tarihi çevrenin zaman ve mekân ilişkisi bağlamında algılanmalıdır. (Esen, 2006: 65-66)

Alıntıdan da hareketle eserin yazıldığı dönem ve oraya ait değer yargılarının, sınırlamaların metni etkileyeceği söylenebilir. Edebî metnin mekânı ile gerçek dünya arasında ister istemez karşılıklı bir etkileşim meydana gelir. Bu etkileşim de kronotopla daha net fark edilebilir bir duruma dönüşür.

Edebî eserdeki kronotop, zamanı ve mekânı somutlaştırır. Irzık da bu konu üzerinde durur: “Edebiyatta kronotop aracılığıyla zaman ete kemiğe bürünür; mekân, yine aynı yolla zaman ve tarih tarafından anlamlandırılır” (2020: 29). Bu anlama ve somutlama süreci eserlerde yalnızca dönemi görünür kılmaz aynı zamanda olay örgüsünü de yönlendiren niteliğe sahiptir. Olayları başlatacağı gibi bir çözüme de kavuşturabilir. Fırat İlim de benzer bir görüşü dile getirir: “Kronotop, çeşitli temsil düzeylerinde zamanı dokunulur ve görünür hâle getirir; anlatıdaki olayları somutlar ve cisimleştirir; onları bilgi ve anlatı formunda iletilebilir hale getirecek zeminin sunar” (2017: 120). Kronotopun metindeki olayları bilgiye dönüştürmesine yapılan vurgu, onun işlevselliğini de gösterir niteliktedir. Yani kronotop, olayların serim, düğüm, çözüm noktasında bulunabilen, anlatıya, çeşitli olanaklar sağlayabilen bir yapıya sahiptir. Bu olanaklar kronotopun çeşitlerine göre farklılık gösterebilir.

Bahtin, kronotopun tanımını yaptıktan sonra “zaman-uzamsal değerler” (Bahtin, 2020: 296) olarak nitelendirdiği kronotop çeşitlerini, eserlerden ve dönemlerden örnekler vererek, kısaca açıklar. Kuramcı bu kronotopların bir arada ya da ayrı yer alabileceğinin, iç içe geçebileceğinin ve yeni kronotopların da bulunabileceğinin üzerinde durur. Makalede karşılaşma, yol, şato, misafir odası ve salon, taşra kasabası ve eşik kronotopunu sırasıyla tanıtır. Her kronotopa özgü anlamlandırma biçimleri vardır: “Her ‘kronotop formu’ örneğinde bir zaman-uzam algısı kadar bir dünya görüşü, ona özgü söylemler ve en önemlisi, dünyayla ilişkiye girme biçimi saklıdır” (İlim, 2017: 115). Her bir kronotop, anlatıda kullanımına göre çeşitli sonuçlara ulaştırabilir, metne, olaylara farklı açılardan ışık tutabilir. Bunların yanı sıra her kronotop kendine has niteliklere sahiptir, olaylara, metne yeni fonksiyonlar getirir. Gerçek dünyayla arasındaki etkileşimi de bu yolla görünür kılar. Bahtin, kronotop çeşitlerinin özelliklerini de açıklar (2020: 296-303).

Kuramcı tarafından, karşılaşma ve yol kronotopunun, birbirine yakın olduğunun, bazen iç içe geçebileceğinin altı çizilir. Bunları birbirinden ayıran çizgi, duygu ve değer yoğunluğudur. Bahtin, duygu ve değer yoğunluğu yönünden bu iki kronotopu kıyasladığında, karşılaşma kronotopunun daha yüksek duygu ve değer yoğunluğuna sahip olduğunu dile getirir (2020: 296-97). Yol kronotopu, farklı sosyal, ekonomik ve coğrafi konuma ait kişilere, metnin olay örgüsünde bir araya gelme olanağı sunar.

Yazar, yol kronotopunu tüm bu farklılıkların ortak zamansal ve mekânsal birleştiricisi olarak yorumlar. Yol kronotopunun birleştirici, iç içe geçirici özelliği üzerinde durur, rastlantısal karşılaşmaların genellikle yolda meydana geldiğini vurgular. Tesadüflerin mantıklı zemini olarak da yorumlanabilen yol kronotopu, anlatıda olayları olanaklı kılar. Genellikle olayların başlangıç, sonuç ve dönüm noktasında bulunur, olay örgüsünün gidişatını belirleyen ana unsurlardandır. Edebî eserde yola çıkma ve yolda oluş geçmişten, gelecekte, şimdiki andan izler taşır. Ayrıca, dönemlere, olaylara ve o coğrafyaya ait simgeler barındırır. Bahtin yol kronotopuna farklı yüzyıllardan ve eserlerden verdiği örneklerde, ortak bir noktaya dikkat çeker, aşına olunan bir yoldur. Ek olarak bu işlevlerinin, sadece romana özgü olmadığını, gezi yazılarında da kullanıldığını on yedinci ve on dokuzuncu yüzyıldan örnekler sunarak gösterir. Yani bu kronotoplar yalnızca romana ait değildir, başka türlerdeki metinlerde de bulunabilir.

Şato kronotopu, karşılaşma ve yol kronotopu gibi zaman dilimlerini birlikte barındırmaz. Sözü edilen kronotopun tarihsel bir mekân oluşu üzerinde durulur. Bahtin, şatonun, “tarihsel geçmişin zamanıyla dolu” (2020: 299) olduğunu söyler. Dolayısıyla şato geçmişle bağlantılı öğeleri taşımaktadır. Nesillerin, geçmiş olayların, geleneklerin hatta geleneksel anlatıların bile şato kronotopunda takibini yapmak mümkündür. Yazar, şatonun tarihsel romanın gelişiminde etkili olmasından da bahseder. Bahtin’in bu kronotop hakkındaki ifadeleri dikkate alınarak şato, yol ile kıyaslanacak olursa, şatoda yoldaki gibi geçmiş ve gelecek anın izlerinin taşınmasından ziyade, onun geçmişe bağlı ve geçmişin bir parçası olduğu söylenebilir (2020: 299).

Misafir odası ve salon kronotopu ise “romanın temel zamansal ve uzamsal sahnelerinin kesiştiği yer” olarak nitelenir. Karşılaşmaların gerçekleştiği mekândır ancak burası pek de yoldaki gibi rastlantısal karşılaşmaların yeri değildir (Bakhtin, 2020: 300). Misafir odaları ve salonlar, anlatıdaki düğüm ve çözüm işlevine sahiptir, kişilerin bir araya gelmesinin ve diyalogların ana mekânlarından biridir. Misafir odası ve salon geniş bir konu yelpazesinin kronotopudur. Bu kronotop sosyal, tarihî, siyasi, kişisel gelişmelerin ve olayların aynı anda harmanlanabileceği pek çok olanak sunar, anlatı açısından bunları bünyesinde barındırır. Ayrıca zamanın görünür hâle

geldiği mekânlardan biridir. Bu kronotopta, yol ve karşılaşma kronotopundaki kadar olağandışı karşılaşmaların söz konusu olmaması, daha çok olası tesadüflerin meydana gelişi göz ardı edilmemesi gereken hususlardan biridir (Bakhtin, 2020: 300).

Bir diğer kronotop ise taşra kasabasıdır. Taşra kasabası kronotopunun öne çıkan özellikleri, zamanın donmuş olması, sıra dışı olaylara çok rastlanmayan, gündelik döngülerin yaşanmasıdır. Yazarlar, bu kronotopu yardımcı işleviyle ve sahne çeşitliliği oluşturacak tezat bir fon gibi kullanırlar, taşra kasabası kronotopu bir nevi geçiş sürecidir (Bakhtin, 2020: 301-302).

Bahtin bundan sonra ise eşik kronotopuna geçer. Bu kronotop da duygu ve değer açısından zengindir. En önemli özelliği “dönüm noktası ve kopuş” anlarını oluşturmasıdır. Bir çeşit bağlantı noktasıdır, olay örgüsünün gidişatını, eser kişinin yaşamını değiştirir. Genellikle eşik kronotopu örtüktür, eğretilmeli ve simgeseldir. Eşikle ilgili kronotoplar anlatılarda merdiven, koridor, hol, sokak, meydan gibi farklı şekillerdeki görünümleri de temel yönlendirici kronotoptur. Eşik kronotopunda zaman “temelde ansaldır; sanki hiç süresi (duration) yokmuş ve biyografik zamanın normal seyrinin dışına çıkış gibidir” (Bakhtin, 2020: 302). Bu da onun öne çıkan bir diğer özelliğidir.

Bahtin, kronotoplardan örnekler vererek özelliklerinden ve kullanımlarından bahsettikten sonra onların önemi üzerinde durur. Kronotoplar yukarıda sayılan çeşitleriyle sınırlı değildir, “zaman-uzamların her biri, kendi içinde sınırsız sayıda zaman-uzam barındırabilir” (Bakhtin, 2020: 305). Yani yeni kronotopların bulunmasının önü açıktır. Aynı yazara ya da döneme ait edebî eserlerde farklı kronotoplar yer alabilir ve bunlar karmaşık etkileşimlerde bulunur. Birbirinin yerine geçebilir, birbiriyle çatışabilir. Bahtin, bu durumun temel sebebini kronotopun diyalojik oluşuna bağlar. Kronotopun anlatı için taşıdığı anlamın önemine de değinir. Gerçek dünya ile eserin dünyası arasında kesin bir sınır bulunsa da bunlar birbirine bağlı ve karşılıklı etkileşim içerisindedir (Bakhtin, 2020: 307-308). Kronotopun başat önemini şu sözlerle dile getirir: “En belirgin olan şey, anlatı açısından taşıdıkları anlamdır. Romanın temel anıtsal olaylarını örgütleyen merkezdir bu zaman-uzamlar.

Zaman-uzam, anlatı düğümlerinin bağlandığı ve birleştiği yerdir. Anlatıyı biçimlendiren anlamın bu zaman-uzamlara ait olduğu, hiçbir çekince ilave edilmeksizin söylenebilir” (Bakhtin, 2020: 303). Alıntıdan hareketle Bahtin’in kronotopu, anlamı geçerli kılan, açığa çıkaran unsur olarak gördüğü ve olaylara yön vermesindeki rolüne dikkat çektiği söylenebilir. Bu açıdan da kronotop, olayları görünür kılarak onların iletilmesini ve bilgiye dönüşmesini sağlar. Yani olaylar için gerekli zemini sunar. Anlatıdaki fikirleri, toplumsal değer yargılarını, görüşleri yani soyut unsurları maddileştirerek zaman-uzam açısından temsil edilmesine imkân tanır. Metnin özünü oluşturduğu da söylenebilir.

Özetle, kronotop aracılığıyla zaman ve mekân (uzam) iç içe geçer, olaylar ve gerçek dünya ile edebî eserin dünyası arasındaki bağlantıyı somut hâle dönüştür. Kronotop, anlatının akışını yönlendirir, anlamları görünür kılıp dış gerçeklikle bağlantı kurar. Bu açıdan mekânın olaylarla ilişkisinin olması duygulara, düşüncelere dair verileri bütünlük içerisinde göz önüne serer. Kronotop okur, yazar ve eser kişilerinin algıları üzerinde etki alanına sahiptir. Bahtin, kronotopları, yaşanmışlığı anlamada bir araç olarak kabul eder, olay ve davranışların sebebini kavramada yardımcı olduğunu düşünür. Kronotoplar, zamana ve ihtiyaca göre farklılık gösterebileceği gibi onların yenileri de bulunabilir. Onlar, tarihsel zamanın algılanmasına yardımcı olur, birbiriyle diyalog içerisindedir. Nitekim kronotoplar, anlatıya belli bir yapı da kazandırır. Kronotopun bir coğrafi karşılığı bulunur ve belirli bir zaman dilimi için geçerliliğe sahiptir. Kısacası kronotop eserlerde zamansal ve uzamsal ilişkileri inceleme imkânı tanır. Yazıldığı döneme ait verilerin imgesini taşır. Dönemin değişen yapısı da kronotoplar aracılığıyla takip edilebilir.

II. Kronotop Bağlamında Su ve Taşıtları

Bağımsız iki kavram olan zaman ve mekânı ortak noktada buluşturan kronotop, gerçekle kurguyu da birbirine yaklaştırır. Mekân olarak kara ve deniz iki farklı yapıya sahiptir. İnsanların bunları kullanımı, karanın ve denizin sunduğu imkânlara göre değişiklik gösterir. Metinlerde amaçlarına, konumlarına göre su taşıtları çeşitli işlevlere, görevlere sahiptirler. Kronotop olarak su taşıtları, mekânı (su ve taşıtları) ve zamanı yani on dokuzuncu yüzyılı birleştirip somutlaştırır. Su taşıtları bazen yol, karşılaşma, eşik kronotopu olabileceği gibi kendine ait özel bir kronotop da

oluşturabilir. Kurgularda, vapur dışındaki kayık, sandal, mavna gibi su taşıtları karşılaşma, yol ve eşik kronotopu olarak değerlendirilebilecek örnekler sunar. Vapur ise bunları temsil etmekle birlikte, ileride tartışılacağı üzere, tek başına diğerlerinde olmayan bir kronotop niteliği de taşır. Kronotoplar bazı eserlerde birbirinin yerini alıp baskılayabilirler, iç içe geçtikleri metinler de vardır. Kronotop olarak su taşıtları romanın temel anlatı olaylarını örgütleyen bir merkezdir.

Karşılaşma kronotopu olarak su ve taşıtları, yol kronotopu ile birbirlerinin sınırlarını ihlal eden bir ilişkiye sahiptir. Karşılaşmanın en belirgin özelliği şöyledir: “Karşılaşma kronotopunda, zamansallık ögesi ağır basar ve ayırt edici özelliği duygu ve değerlerin yüksek yoğunluğudur” (Bakhtin, 2020: 296). Osmanlı Ortodoks Ermenilerinden olan Akabi ile Osmanlı Katolik Ermenilerinden Hagop’un mezheplerinden dolayı karşı çıkılan trajik aşkını ve Akabi’nin annesi Ortodoks Anna ile Katolik babası Bogos’un benzer sonlu ilişkisini konu alan *Akabi Hikâyesi*’nde, Hagop ile Akabi’nin deniz ve kayıkla bir araya gelmeleri, karşılaşmaları duygusal yoğunluk taşır. Akabi’yi uzun bir aradan sonra görmek isteyen Hagop, gece kayıkla denize açılır, bir süre sonra fırtına çıkar, bu esnada penceresinden denizi seyreden Akabi de kayıktakinin Hagop olduğundan habersiz duruma şahit olur:

Kayığa bindiyi vakıt havade biraz sakatlık var idi ise de cesaret idub fikrini asla tedbil itmedi l’akin Servi burunu geçdikden songra hava büsbütün fenalaşarak boğazın önünü geçmezden fena bir boraye tutuldu ve geru dönmek daha müşkil olduğu için kayıkcılar Böyük dereye doğru gitmeye mecbur olduler. Akabi dudu giceleri saat altı yediye kadar oturub Hagop ağayı düşünür olduğından, ol gice daği aşk itdiyi deli kanlıyı bir dahi görebileceğine umidi kat itmiş, pencirenin önünde denizin sertliyini seyr iyleyub gendu kal’binin rahatsızlığına rubar ider ikan gözüne gayet uzakde bir piyade kayık rast geldi ise, mahitabın yardımı ile dürbünü alub bakmaya başladı. (Vartan Paşa, 1991: 88)

Deniz ve kayık, Akabi ile Hagop’un karşılaşmalarını sağlar. Birbirinden habersiz, ikisini aynı zaman diliminde ve yerde buluşturur. Böylece deniz, onları hem birbirinden ayırır hem de bir araya getirir. Akabi’nin pencereden izlediği manzara

aynı zamanda bir yoldur. Deniz, başka bir deyişle yol, Akabi ile Hagop'un karşılaşmasına vesile olur. Onların denizdeki olumsuz hava koşulları sebebiyle yaşadığı kaygı, Akabi'nin Hagop'u düşünüyor oluşu da bu karşılaşmanın yoğun duygularla örülü olduğunun ispatıdır. Dolayısıyla karşılaşma ve yol kronotopu iç içe geçmiştir. Hagop'un Akabi'yi görmek için kullandığı yol deniz, araç ise kayıktır. Burada deniz, ikisini mekânsal olarak ayıran bir engel olarak da görülebilir. Söz konusu engel, kayık aracılığıyla zor da olsa aşılır. Bu bakımdan kayık onların mücadelesinin bir sembolü ve ilişkilerinin özeti olarak değerlendirilebilir.

Onların kavuşmasının önündeki engel, iki farklı mezhebe mensup olan ailelerinden kaynaklanır. Kendi iradeleri dışındaki bu set, denizin fırtınalı hâline müdahalede bulunamamalarına ancak bununla mücadele etmelerine benzemektedir. Boğaz âşıkları birbirinden ayırırken, kayık onları yaklaştırır. Rastlantısal olan bu karşılaşma yolda gerçekleşir. Bahtin yolun bu özelliğine şöyle dikkat çeker: “Yol rastlantısal karşılaşmalar için özellikle iyi bir yerdir” (2020: 297). *Akabi Hikâyesi* açısından sözü edilen karşılaşma tesadüfidir. Eserin yazılış tarihi ve olay zamanı göz önüne alındığında denizin, karşılaşma için uygunluğu ortaya çıkmaktadır. Dönemde gece yarısı başka ulaşım yolunun ve aracının olmayışı, Akabi'nin bir yalıda oturuşu kayığın tercih edilmesinde etkilidir. Metinde sık sık su yollarına, kayığa başvuru bunların romandaki yeri doldurulamaz konumunu açığa çıkarmaktadır. Bu bakımdan kayık ve deniz metinde karşılaşma yol ve kronotopunun görevlerini üstlenmektedir.

Olay örgüsündeki yolları ayrılan kişilerin denizde tesadüfen bir araya geldiği bir başka anlatı da *Yeniçeriler*'dir. Bu metni yolda gerçekleşen rastlantısal karşılaşmalar yönlendirir. Yeniçeri olan Osman Çorbacı ile yeniçeri kızı Ayşe, evlenir. Çift, uzun süre çocuk sahibi olamaz. Osman, Osmanlı-Rus savaşından dolayı cepheye gitmesinden on bir ay sonra, eşi Ayşe'den, bir oğulları olduğuna dair mektup alır ancak buna inanamaz. Ayşe'nin kendisine ihanet ettiğini düşünür. Onu öldürme planıyla arkadaşı Hasan Pehlivan ile birlikte İstanbul'a doğru yola koyulur.

Osman, Hasan Pehlivan'dan karısını öldürmesini ister. Bu planı uygulamak için Ayşe'yi ve çocuğu sessiz bir yere kayıkla götürmek isteyen Hasan, kayıkta bu fikirden vazgeçer. Ayşe'yle evlenmek şartıyla onu öldürmeyeceğine fakat böyle bir

durumda da çocuğu kabul etmeyeceğine dair karada muhatabına (Ayşe'ye) söz verir. Küçük çocuğun sırtına yara izi bırakarak bir dükkânın kepengine asar, Osman'a da kadını ve bebeği öldürdüğünü söyler. Ayşe ile Hasan evlenir. Bu olaydan sonra Hasan'ın lakabı cellat olur.

Aradan yıllar geçer. Bir gün, yeniçeri kökenli bir kayıkçı olan Civelek Hüsni'nün kayığına bir kadın ile kızı biner. Kayıkçı, seyahat sırasında annesinden kızını ister ve kayıktayken kız ile nişanlanır. Kızın babasının haberi olmadan gerçekleşen nişanlanmanın akşamında Hüsni, meyhanede karşılaştığı iki adamla tartışır ve düello sözü verir. Karşılaşmada yaralanan Hüsni, Hasan tarafından eve (Ayşe ve Hasan'ın evine) götürülür. Düelloda ağır yaralandığından dolayı ölen Hüsni'nün sırtındaki izden Ayşe ile Osman'ın terk edilen çocuğu olduğu, kayıkta karşılaştığı kadının Ayşe, yani annesi; kızın da üvey kardeşi olduğu anlaşılır.

Yeniçeriler'de kayık ve deniz, karşılaşma, yol ve eşik kronotopu olarak yer alır. Bu eserde olayların düğümlendiği noktalarda bulunan kayık, tesadüfen gerçekleşen karşılaşmalar için bir zemin oluşturur. Yol kronotopunun bir özelliği olan rastlantısal bir araya gelişler için Bahtin şu ifadeleri kullanır: "Yol tesadüfün egemenliğindeki olayların resmedilmesine özellikle (ama münhasıran değil) uygundur" (2020: 297). Alıntıda da görülebileceği gibi yolun sunduğu bu imkânı, eserde dönem için kadın ve erkeğin paylaştığı kısıtlı ortak alanlardan olan su yolları ve taşıtları sağlar. Bunun bir örneğini sunan *Yeniçeriler*'de Hasan, Ayşe ve çocuğun birlikte yaptığı yolculuk bir dönüm noktasıdır:

Yeniçeri ile birlikte Samatya iskelesine indiler. Oradan bir kayığa binip Kadıköyü yolunu tuttular. Hasan çocuğu kucağına almış ve kalafatı önüne eğmiş düşünür. Artık kalbinden neler geçer... Aralıkta bir kalafatın altından kadıncağızın yüzüne bakar, görür ki melek! Yüzünün her mesamatında cevher-i aslîsi iffet ve sadakatten ibaret bir ab-ru tebahhur etmektedir ki bu hâli bir cellât-ı sahih görse yüreği parça parça olur. Ya ne kadar güzel. (Ahmet Mithat, 2001: 174)

İskeleden kayığa bindikleri alıntıdaki an, onlar için bir dönüm noktasını da meydana getirir. Kayıkta Ayşe'ye odaklanan Hasan'ın öldürme fikrinden vazgeçtiği görülür. Alıntıda bir kısma yer verildiği üzere onun Ayşe'yi beğendiğine dair izleri güçlendiren ifadeler kullanılır. Hasan, yolculuğa çıkış amacından kayıkta uzaklaşır. Daha önce ev içerisinde haremlik selamlık anlayışından dolayı Ayşe ile yan yana bulunamayan, onunla konuşmamış, vakit geçirmemiş olan Hasan, dar ve küçük bir alana sahip kayıkta belli süre aynı yeri paylaşır. Ayşe'yle konuşmasa da ona dikkatini verme fırsatını elde eder. Sözü edilen an, olaylarda, kişilerin hayatında yaşanılacak geri dönülmez değişimin de önünü açar. Kayıkta geçirilen bu zaman dilimi, yol ve eşik kronotopu özelliği gösterir. Ayşe, Osman ve onların oğullarının yolu burada ayrılır, aynı yer Ayşe ile Hasan için ise yeni bir başlangıç noktasıdır. Ayşe ve oğlunun yaşamındaki yeni yol ayrımı kayıkta başlar ve onların tekrar bir araya geldiği mekân da aynı araçtır. Civelek Hüsnü, Ayşe ve kızının yolları kayık aracılığıyla kesişir. Rastlantısal karşılaşma onların birleşmesine vesile olur. Böylece olay örgüsündeki ikinci dönüm noktası oluşur. Dönüm ve kopuş noktası olarak değerlendirebilecek bu simgesel durum ve araç, eşik kronotopunun özelliklerini de teşkil etmektedir. Kayığın yanı sıra iskele, değişimin başladığı yer olması itibarıyla eşik kronotopuna karşılık gelmektedir. Yani burada iskele de kayık da eşik kronotopu özelliklerini barındırmaktadır.

Eşik kronotopu da duygu ve değer yüklüdür. Bahtin, eşik kronotopunun belirgin özellikleri üzerinde şöyle durur:

Bu zaman-uzam karşılaşma motifiyle ilişkilendirilebilir ama en temel örneğine, yaşamdaki bir 'dönüm noktası ve kopuş kronotopu' olarak rastlarız. 'Eşik' sözcüğünün kendisi de (harfiyen anlamıyla birlikte) gündelik kullanımda zaten eğretilmeli bir anlam barındırır ve yaşamın bir kopuş noktasıyla, krizle, dönüm anıyla, bir yaşamı değiştiren kararlar (ya da bir yaşamı değiştirmede başarısızlığa uğrayan kararsızlıkla, eşğin ötesine adım atma korkusuyla) bağlantılıdır. Edebiyatta eşik kronotopu bazen açıkça ama genellikle de örtük bir biçimde eğretilmeli ve simgeseldir. (2020: 302)

Alıntıdan da yola çıkarak son dönem Osmanlı edebiyatında yer alan metinlerde kişilerin yaşamı üzerinde etki gösteren su yolları ve taşıtlarının eşik kronotopuyla bağlantılı olduğu söylenebilir. Hayat seyrinin değişim yönlerini belirleyen noktalarda kendine yer bulan su taşıtları ve iskele, eşik kronotopunun vurguladığı özellikleri, kavramın anlamından ve imlediklerinden kaynaklanan simgeselliği de karşılar.

Deniz, kişinin ikame ettiği, zamanının çoğunu geçirdiği ve hayatının kurulu olduğu karadan farklı bir alandır. İstanbul özelinde karayla alakalı amaçlar için kullanılan bu yolda, kişi belli bir süreliğine bulunur. Su taşıtına binerek karadan farklı bir mekâna geçer, değişikliğe adım atar. Gündelik hayatta gerçekleşen bu deneyim, yapısı itibariyle eşik kavramına da benzemektedir. Dolayısıyla denizin yanı sıra iskeleler de eşik olarak yorumlanabilir. Eşik göz önüne alındığında iskeleler yeni bir mekânın başlangıcı, karanın ise son noktasıdır. Yeni bir adım için uygun olan iskeleler, su ve taşıtlarıyla karanın ortak kümesidir. Bu açıdan denize adım atılan su taşıtına binilen yer olan iskeleler de eşik kronotopuna dâhil edilebilir. İskeleler metnin gidişatı açısından da anlamlar barındırır. Su yolları ve taşıtları, iskeleler, kriz olaylarının yaşandığı, inişlerin, çıkışların gerçekleştiği, kararların alındığı, bazen de ikilemde kalındığı, yaşamın farklı bir yöne evrildiği, kimi zaman da ölümlerin meydana geldiği mekândır. İşaret edilen nitelikleri barındırmalarından dolayı deniz, su taşıtları ve iskele eşik kronotopu olarak değerlendirilebilir. *Yeniçeriler*'de eşik kronotopu olarak da yer alan denizin ve kayığın, böyle kopuş ve dönüm anlarını meydana getirdiğini görmek mümkündür.

Metnin gidişatı açısından kritik görevleri üstlenen kronotopların farklı çeşitlerinin aynı anda birlikte bulunabileceklerinden söz edilmişti. Kronotoplar arasındaki iç içe geçmişlik *Yeniçeriler*'de de görülür. Anlatıdaki dönüm noktalarında kayık ve deniz bulunur. Burada aynı anda karşılaşma, yol ve eşik kronotopu olarak değerlendirilebilecek olaylar, su üzerinde, kayıkla gerçekleşir. Okura Hüsnü, mesleğini icra ettiği mekânda, denizde, tanıtılır. Ardından eser kişilerini yeniden bir araya getiren karşılaşma yaşanır:

Civelek Hüsnü Üsküdar iskelesinde kayıkcılık eder idi. Bir akşam saat on bir buçuğa, on ikiye kadar kayığı içinde büyük iskele başında bulunup artık

müşteri zuhurundan meyus olarak silâhlarını iskele başına bırakmış ve kayığı kızağa çekmek tedarikiyle iştigal etmeye başlamış idi.

Derken ezan ile beraber yanında genç bir kız olduğu hâlde ihtiyarca bir kadın geldi.

–Aman kayıkçı bizi Bahçekapısı’na geçir. (Ahmet Mithat, 2001: 178)

Alıntıda yer verilen, iskelede başlayan kayıkta devam edecek olan karşılaşma ile üç kişinin yazgıları iç içe geçer. İskeledeki yol kesişiminden sonra hiçbirinin hayatı eskisi gibi kalmaz. Bu bakımdan iskele onlar için bir eşik kronotopu vazifesi de görmektedir. Kayıkçı ile yolcular arasında gerçekleşen ilk iletişimin ardından kayıkta olaylar yeni bir yöne evrilir. Farkında olmadan kavuşma yaşanır. Kayık ve deniz böyle bir karşılaşma için yeterli ve gerekli olanağı sunar.

Eser kişilerinin gündelik döngülerindeki olaylar, neden sonuç ilişkisi içerisinde meydana gelir. Ayşe düğün izlemek için gider ve geç kalır, eve çabucak dönmek ister; Hüsnü ise müşteri beklemektedir. Ayşe’nin o dönemde dönüş için tercih edebileceği ulaşım yolu seçenekleri sınırlıdır, kayığı bu amaçla kullanır. Hasan’ın işi ise kayıkçılık, insanların deniz üzerinden seyahat etmelerine yardımcı olmaktır. İki taraf için geçerli koşulların sonucunda karşılaşma meydana gelir. Böylece eser kişilerinin yolları kesişir, olaylar karmaşık bir hâle gelir. Bu düğüm, çözümün de başlangıcıdır.

Su taşıtının ve yolunun olayların başlangıç ve bitiş noktasında bulunması yol kronotopuyla bağlantılıdır: “Yol kronotopu hem yeni başlangıçların hareket noktası hem de olayların sonuçlandığı yerdir. Zaman adeta uzamla kaynaşarak uzamın içine akar (ve yolu şekillendirir)” (Bakhtin, 2020: 297). Bu nitelik, anlatıdaki su yollarının ve taşıtlarının kronotop olmasının bir başka dayanak noktasıdır. *Yeniçeriler*’de kayıkta yapılan yolculuklarda yeni başlangıçlar ve düğümlerin çözümleri yaşanır. *Akabi Hikâyesi*’nde de benzer bir durum söz konusudur. Eserin iki ana kişisini tekrar bir araya getiren deniz ve kayık, yani yol kronotopu bu defa onları sonsuza kadar ayırır. Bu sayede olayları sonuçlandırıp eseri tamamlar. Hagop ile Akabi’yi daha

öncesinde birleştiren deniz, bu defa onların ayrılıklarının yaşandığı mekândır. Amcası tarafından başka biriyle evlendirilmeye zorlanan Akabi'nin haberini alan Hagop, onu görmek için dışarı çıkar. Hamparcum, bekçilere Hagop'un hırsız olduğunu söyleyerek onu yakalattır. Hagop, Fasidyân'ın ve Hamparcum'un kurduğu komplo ile hırsızlık suçlamasıyla hapse atılır, masum olduğu ispat edilince hapisten çıkarak Akabi'nin yanına gitmek için yola çıkar. Hagop'un kurtulduğundan habersiz olan Akabi düşününce sabahına kadar onu bekler, gelmediğini gördüğünde ise deniz kenarına gider:

Akabi dudu çayıra yaklaştıkça fosfor ile elindeki feneri yakub ve kederinin ziyadeliğinden ol kerte de yüreklenub karağolhanenin önünden cesaret ile geçdi sual' olmayarak: Ve Kefeli köyünden biraz öteye yerışdi ise, Kirec burnune gidecek yolda denizin kenarında oturdu. Ve elinde billur şişeyi tutarak başladı ağlamağa, zira sevdiyi delikanlıya malik olub güzel ömür geçirmeye arzu ider iken ölmeye karar vermek gendune pek müşkil gelir idi. (Vartan Paşa, 1991: 140)

Deniz kenarı, Akabi'nin ilişkisi üzerine düşündüğü ama bu defa tek başına yeni bir karar vererek uyguladığı yerdir. Akabi'nin ilişkileri üzerine yoğunlaştığı, ümitsizliğe kapıldığı zamanlar deniz kenarında gerçekleşir. Deniz, bu metinde karar anlarıyla bağlantılıdır. Dolayısıyla deniz, dönüm ve kopuş noktalarında yer alır. Beraber aynı mekânı ve zamanı paylaştıklarında birlikteliklerini güçlendiren deniz, bu defa ikisinin farklı yerlerde oluşundan dolayı aralarında bir engel oluşturur. Hagop gelmek için mücadele eder, Akabi'nin yanına ulaşır fakat onu beklediği yerde bulamaz. Akabi'nin evde olmadığını öğrenen Hagop, onu aramaya başlar:

Böyle de Hagop aga ol kerte de tekmilen şaşırmaıub, ve kayığ ıla inmiş mi deyu süal' itmek için iskeleye koşdu, l'akin kimseyi bulamadı ise aher çaresi tükenüb çayıra doğru gider iken Karağolhaneden haber aldı bir siyahlı diş ehli geçub Kefeli köyüne doğru gitdiyini: Ol vakıt mersum Kirec burnuna doğru koşdığı yerde, Akabi dudu acele gelen ayak sesini duyduğu ande 'Ah tutmağa geliyorlar' diyerek zehiri içub genduni denize atar atmaz, Hagop ağa gendu

sevdiyi olduğına şübhe itmeyerek Akabi dudunun arkasından denize atılıb ol sefil zatı kıyıya çıkardı. (Vartan Paşa, 1991: 141)

Alıntıda da görülebileceği üzere karada yaşanan olaylar yüzünden ayrılan eserin iki ana kişisini yine deniz birleştirir. Denizde bulunmak onların yeniden karşılaşacaklarının bir sembolüdür. Denizin yol kronotopu olması hasebiyle gerçekleşen bir araya gelme, metnin sonunun da yaşandığı yerdir. Buradaki her buluşma yeni bir aşamaya geçişin habercisidir. Tam da burada iskelenin eşik kronotopu özelliği taşıdığını görmek mümkündür. Akabi iskelede zehri içer, Hagop onu iskelede arar, ölümü de iskelede gerçekleşir. İskele onlar ve olay örgüsü için bir eşik konumundadır. Bu durumda Hagop, Akabi'nin ümitsizliğinin boşa çıkışını, onu kurtararak gösterir. Akabi ise Hagop'un kurtulduğunu bizzat öğrenerek üzerinde düşündüğü, onu bu eyleme sevk eden meselenin çözümüne ulaşır. Hagop artık tüm engellerin ortadan kalktığına inanmışken deniz kenarında yeni bir gerçekle karşılaşır:

Ah kıati ümid ikan zehiri içdikden songra gendümi denize atdım-: Hagop ağa bu sözleri işitdikde ne derece kesgin acı duyduğımı ifade iylemek mümkinsiz dir, sevdiyine malik olmak ülyasında ikan anı büsbütün gayb ideceyi fikrine geldikde, ömrünü virub kırtarmak istedi ise de çaresiz olduğına dağı aklı irub ve bu son fenalık zihnine birden bire ol kıadar büyük gözükdi ki. (Vartan Paşa, 1991: 142)

Akabi o anda, Hagop ise yirmi bir gün sonra vefat eder, böylece anlatı sonlanır. Bahtin'e göre aynı zamanda yolda olaylar sonuçlanabilir (2020: 297). Bu yüzden deniz, yani yol kronotopu, olay örgüsünün sonuçlandığı mekândır. Akabi ile Hagop ilişkisi deniz kenarında biter, bu son aynı zamanda bir dönüm ve kopuştur. Deniz kenarı yani iskele onlar için bir eşik meydana getirir. Bu defa yolları maddi âlemde tamamen ayrılmıştır. Bu olay, Akabi'nin annesi ile babasının benzer sonlu hikâyesinin yeniden yaşandığını da imler.

Denizde olayların düğümlendiği ve yine aynı mekânda çözüme ulaştığı bir başka anlatı da *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi*'dir. Deniz, kayık ve kayıkçılar bu metinde de kilit noktalarda yer alır. *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi* cariyeye Kamer,

Süleyman, Hürmüz (Hançerli Hanım) arasında yaşanan aşk üçgeni üzerine kuruludur. Süleyman, babasından kalan mirası tükettikten sonra dilencilığe başlar. Babasının eski bir dostu aracılığıyla bedestende iş bulur. Burada çalıştığı günlerden birinde bir koçu arabası içerisinden gördüğü cariye Kamer'e âşık olur. Aynı arabada bulunan varlıklı bir kadın olan Hürmüz de Süleyman'a âşık olunca, adam ikisiyle de gizlice ilişki yürütür.

Süleyman ile Kamer arasındaki ilişkiyi fark eden Hançerli Hanım, cariyeyi kayıkçılarla yılanlı bir ormana attırır. Kamer'in başına geleni kayıkçılardan haber alan Süleyman, kayıkla onu kurtarmaya gider. Bu esnada yalisından dürbünle Süleyman'ın bulunduğu kayığı gözetleyen Hançerli Hanım, kayıkçılardan da durumu öğrenerek teyit eder. Bu olayın peşi sıra Hürmüz, Süleyman yanına geldiğinde, gizli âşıkları konu alan bir hikâyeyi meddahına anlattırdıktan sonra Süleyman'ı hançerleyerek denize atar. O sırada kayıkla oradan geçmekte olan Tıflî Efendi duruma şahit olup genç adamı kurtarır.

Tıflî durumu Sultan Murad'a anlatır böylece padişah olaylara müdahil olur. Mahkemeye çıkan Hançerli Hanım, idam cezası alır. Süleyman, kadının aldığı ceza üzerine düşünür, duruma yaklaşımı değişir, Hançerli Hanım'ı affetmesi için padişaha yalvarmaya karar verir. Böylece Hançerli Hanım idamdan kurtulur. Bu olaydan sonra Süleyman ve Hançerli Hanım, Kamer'in azat edilmesi, Süleyman ile evlenmesi, hanımın malını ikisine bırakması, Süleyman'ın da Hançerli ile ilişkisini sürdürmesi için bir anlaşma yapar. Anlatı Kamer ile Süleyman'ın evliliği ile sonlanır. Anlatıya yön veren düğüm ve çözümlerde bulunan kayık, kronotopun farklı görünümüne sahiptir. Bu metinde yol, karşılaşma ve eşik kronotopunun özelliklerini taşır.

Toplumsal statüde farklı konumlarda bulunan, bir araya gelmesi olanaksız olan kişileri, yol kronotopu olan deniz, kayık bir araya getirir. Yol kronotopunun bu özelliğinden şöyle bahsedilir: “Olağan koşullarda toplumsal ve uzamsal mesafeyle birbirinden ayrılan insanlar rastlantısal olarak bir araya gelebilir; herhangi bir zıtlık boy gösterebilir, en farklı yazgılar çarpışıp iç içe geçebilir” (Bakhtin, 2020: 297). Yol kronotopu olarak deniz ve kayık, *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi*'nde padişah, meddah ve Süleyman'ı buluşturup Süleyman'ın hayatındaki olaylara hükümdarı

dâhil eder. Padişah düğümlerin çözümünde etkilidir. Yukarıdan inen bir el gibi düğümleri çözer. Burası yani Tıflî'nin Süleyman'ı kayıkla kurtarması, ardından bu olayı ve olanları padişaha anlatması eser kişilerinin yaşamlarını etkilemesinden dolayı eşik kronotopu olarak da değerlendirilebilir. Padişah ve Süleyman'ın aynı çevrede bulunması, sultanın sıradan birinin kişisel sorunlarından, meselelerinden haberdar olması, bunları çözmeye çalışması mümkün değilken, deniz ve kayık metne bu imkânı sunar. Sarayla, devletle bağlantısı olmayan birini hükümdarla bir araya getirir, Tıflî'nin de metinde görünmesini sağlar. Böylece farklı kademelerden insanın birlikteliği deniz sayesinde gerçekleşir.

Osmanlı'da on dokuzuncu yüzyıl sonuna kadar alternatif yolların kısıtlılığı metin açısından mantıklı bir zemine oturmaktadır. Osmanlı gerçekliği göz önüne alındığında deniz, çeşitli insanların biraya gelebileceği önde gelen yerlerdendir. Söz konusu durum, denizin ve kayığın yol kronotopu olarak okunabileceğinin de bir başka ispatıdır. Yol kronotopu olan kayık, eser kişilerinin duygu, düşünce ve kararlarının değişimi üzerinde de etkilidir. Padişahın olaylara müdahale ederek Hançerli'nin cezalandırılmasında rol oynaması, onun yaşamına son verilmesi kararı kayık ve denizle bağlantılıdır. Hançerli Hanım'ın durumundan rahatsız olan Süleyman, onun idam edilmesini istemez. Bu karar değişikliği de yine kayıkta yaşanır:

Derakap cellatlar yetişip ellerini arkasına bağladılar ve kayığa koyup Üsküdar açığından denize ilka ederken, Süleyman Bey bir kayığa binip Sarayburnu açığından hem ağlar, hem taaccübünden güler, hem seyredirdi. Hanım da o hal-i ızdırapta bir taraftan can havli ve bir yandan ayrılık derdi ile bu beyitlerin mefhumunu yâd ve can ü gönülünden nale ve feryat edip Süleyman Bey tarafından istimdat ederdi [...] Buradan aşağısı, Süleyman Bey'in hanıma rahm ü şefkati hâsıl olup cellatları bir suretle tevkif ve padişah-i alem-penahın südde-i saadetine yüz sürüp hanımın suçunun bu kere de affi tahsiliyle kendinin yanında kayınvalidesi gibi oturarak Kamer ile zifafi fıkralarıdır. (2013: 352)

Alıntıda görüldüğü üzere Süleyman'ın duygu ve düşünceleri deniz üzerindeyken kayıkta değişim gösterir. Bu durumda denizin, kişilere, olaylara odaklanma zamanı tanınmasının, kişinin kararlarını etkilemesinin yanı sıra onların hayatları için de bir eşik meydana getirdiği söylenebilir. Süleyman'ın padişahıtan af dilemesi sayesinde Hançerli Hanım ölümden kurtulur, Kamer ve Süleyman'ın hayatlarında da değişiklik yaşanır. Böylece olaylar bambaşka bir yönde ilerler. Sonun kurucu öğelerinden biri olan deniz ve su taşıtları, aynı zamanda anlatıları başlatan, onlara yön veren bir unsur olarak da öne çıkar.

Bihter'in kendisinden yaşça çok büyük olan İstanbul'un zenginlerinden Adnan Bey ile evlenmesini, kocasının yeğeni Behlül'le yaşadığı yasak aşkı anlatan *Aşk-ı Memnu* da sandalın yer aldığı bir karşılaşma kronotopu ile başlar: “Maun sandalla yapılan müsademeyi andıran bu tesadüflere artık o kadar alışmıştılar ki bugün Kalender'den dönerken gene onun adeta çarparcasına yakından sıyırıp geçişini fark etmemiş göründüler” (Uşaklıgil, 2016: 17). Anlatının bu ilk cümleleri bir su taşıtıyla ilgilidir. Sandal sayesinde ayrı çevrelere konumlara sahip kişiler ortak bir yaşamda buluşur, kendilerini karmaşık bir ilişkiler ağının içinde bulurlar. Burada da deniz ve sandal, yol ve karşılaşma kronotopu olarak değerlendirilebilir. Alıntıda “maun sandal” vurgusu dikkat çekmektedir. Roman boyunca geçen su taşıtlarının “beyaz sandal”, “maun sandal” gibi fiziksel özellikleri belirtilir. Sandalın yapı malzemesi belirtilerek taşıtın kalitesi, özel oluşu ön plana çıkarılmaktadır, dolayısıyla sahibinin maddi konumuna dair bir izlenim sunulmaktadır. Su taşıtının cinsi verilerek kişiye dair pek çok bilgi de beraberinde aktarılmış olur. Böylece, genellikle imgesel anlamlar barındıran su taşıtının anlatıyı güçlendiren, olay örgüsünü sağlamlaştırıp destekleyen bir unsur olarak da kendine yer bulduğu söylenebilir. Denizde iki ayrı sandalda gerçekleşen bu karşılaşma aracılığıyla kişilerin hayatlarında oluşacak bağlantının temeli atılır. Sandalda seyahat eden Firdevs Hanım ve kızları ile Adnan Bey böylece bir araya gelir. Bu taşıt aracılığıyla, denizde tesadüfen karşılaşmaları, on dokuzuncu yüzyıl düşünüldüğünde, olanaklı ve mantıksal bir zemine oturur. Deniz de en az kara kadar yoğundur ve karşılaşmalara fırsat tanır.

Romanın ilk cümlelerinin devamında Adnan Bey, Firdevs Hanım ile kızlarının odak noktası hâline gelir, onun hakkında diyaloglar başlar. Karada karşılaştıkları

anlatılmayan Adnan Bey ve ailesi, denizde sandal üzerideyken hakkında merak edilenlerin ifade edildiği bir konu hâline dönüşür. Bu dikkat çekme tek taraflı değildir. Firdevs Hanım ve kızları, Adnan Bey'in de ilgisini çeker.

Aşk-ı Memnu'da sandal, kayık yolculukları, eser kişilerinin eylemlerinden hemen önce buldukları mekândır. Su ve taşıtlarıyla kurulan temas, metin kişilerinin, duygu ve düşüncelerinin açığa çıkmasında, eyleme dökülmesinde etkilidir. Roman boyunca önemli betimlemeler, benzetmeler su üzerinden yapılır. Betimlemelerin ardından önemli meseleler gün yüzüne çıkar, tartışmaya, diyaloga açılır. Bu duruma, romanın başındaki karşılaşma dışındaki bir diğer örnek de Bihter'in, Adnan Bey'in evlilik teklifini annesiyle konuşmasının bir sandal ve deniz betimlemesinin hemen peşi sıra sunulmasıdır: “Hafif bir rüzgâr önlerinde denizi okşayarak, koyu siyah kütleleri koyun karanlık sularında çalkalanan sandalların, gemilerin uzayan gölgelerini şikeste ve meftur hamlelerle sahile kadar uzatmaya çalışıyordu” (Uşaklıgil, 2016: 47). Burada yer verildiği üzere, deniz ve su taşıtları betimlemesinin, eser için kritik anların öncesinde durumun özeti, bundan sonra yaşanacak gelişmelerin de bir ön habercisi konumunda bulunduğu söylenebilir. Bihter, Adnan Bey ile evlenmek istediğini annesine ilk kez bu sahneden sonra söyler. Hemen ardından da bu evliliğe annesinin karşı çıkma sebeplerini öğrenmeye çalışır.

Su taşıtlarını içeren betimlemeler, geçmişe ve şimdiye sıçrayışların da imgesi niteliğindedir. Su taşıtları ve deniz betimlemeleriyle yapılan zamanda sıçramalar eser kişilerinin tanıtılmasında da kullanılır. Örneğin, Firdevs Hanım'dan şöyle bahsedilir:

Göksu'da bundan evvel Firdevs Hanım'ın izdivacı rivayeti –ucunda ağır bir kurşun parçası sallanan olta iğnesi gibi- düştüğü noktanın etrafında gittikçe genişleye genişleye açılan daireler tersim etmişti, herkes bu dairelerin haricinde kalmak, yalnız ufak, muhteriz bir temasla iğnenin ucundan biraz yem koparmış olduktan sonra kaçmak isterdi, bir safderunun avlanmasını bekleyerek yalnız temaşa halinde kalmak tercih olunurdu. (Uşaklıgil, 2016: 23)

Anadoluhisarı yanındaki dere ve bu dere ile içindeki meydanlığın adı olan Göksu, Firdevs Hanım'ın gençliğinden beri İstanbul'un en gözde mesire yerlerinden biridir. Buradaki gezintilerde su taşıtları önemli bir rol üstlendiğinden alıntıda olta balıkçılığı ile Firdevs Hanım'ın sosyal çevresi arasında bir benzetme ilişkisi kurulmuştur. Bunun gibi benzetme ve betimlemeler, kişiliklerin belirginleşmesinde, roman kişilerinin davranışlarının, olacakların habercisi konumundadırlar. Kişiliklere dair ipuçları, su taşıtlarının dâhil olduğu benzetmeler ya da sandalda gerçekleşen olaylarla da verilir.

Aşk-ı Memnu'da Bihter ile Adnan Bey evlendikten sonra tüm aile fertlerinin katılımıyla yapılan bir diğer Göksu gezisinin romanın olay örgüsü üzerinde yön belirleyici bir etkisi vardır. Eser açısından dönüm noktası olarak yorumlanabilecek bu kısım, eser kişileri için de birer eşik konumundadır. Daha önce planlanan gezi için iki ailenin tüm fertleri toplanarak iki sandalla mesire alanına ulaşır (Uşaklıgil, 2016: 137). Kapalı yerler dışında günün belli bölümünü birlikte geçirecekleri bu açık alanda kişisel özellikler ve düşünceler de gün yüzüne çıkar. Behlül iskelede, sandalda Peyker ve Firdevs Hanım ile flört eder. Bihter bu durumdan rahatsız olur. Peyker de ilk kez Behlül'e onun bu davranışlarından rahatsız olduğunu sözlü olarak ifade eder (Uşaklıgil, 2016: 145). Yapılan bu geziden sonra Bihter'in bakış açısında, davranışlarında diğer eser kişileri tarafından da sezilen değişiklikler yaşanır. Nihal'in ve diğerlerinin genç kadına karşı tavırları daha açık bir hâle gelirken Behlül, Peyker tarafından da ilk kez sözlü olarak eleştirilir. Bu gezinin akşamında Bihter, Adnan Bey ile arasına bir sınır çizer (Uşaklıgil, 2016: 164-165). Kişilikler ve hisler bu gezide daha görünür hâle gelir. Tüm bunlar da Göksu gezisinin olaylar üzerinde etkili olduğunu düşündürmektedir. Dolayısıyla Göksu, dönüm noktasında yer alması, olayların gidişatını yönlendirmesi ve kişilikler için simgesel durumlar sunmasıyla yol kronotopunu barındırmaktadır. Yolun yani suyun bir araya getirme özelliği bu anlatıda tam tersi yönde etki ederek kişilerin birbirleri arasındaki mesafeyi idrak etmelerini sağlar. Bihter de benzer bir farkına varma yaşar.

Akabi Hikâyesi'nde Akabi'nin yalısının penceresinden Hagop'u ve onunla ilişkisini düşündüğü sahneye benzer bir kısım *Aşk-ı Memnu*'da yer alır. Bihter'in denizi seyrederek Behlül'ü beklediği andaki denizin betimlenişi Bihter ile Behlül'ün

ilişkilerine dair izler taşır. Bihter denizi seyrederek Behlül'ün yolunu gözler, gelmeme ihtimali onu olumsuz duygulara iter:

Bihter yalıda yalnız kalmış idi. Bugünü bütün düşünememekle geçmiş idi, kendisini ihtiyarı haricinde sürükleyen bir dalga üzerinde gibiydi. Onlar gittikten sonra Behlül'ün odasına girmiş, orada, bu güzel kış gününün incitmeyen serin havasını teneffüs etmekten bir bahar hazzı alarak, açık pencerenin yanında, Behlül'ün koltuğunda, nihayet saatlerle düşünmüş idi.

Güneşin son ziyaları baygın buselerle Kanlıca tepelerini yalıyor, ta ötede Beykoz'dan bati bir seyelanla gelen beyaz bir bulut parçasının bir kenarı donuk şişe beyazlığı ile parlarken altında geniş bir hat tedrici koyulaşan bir gölge şeklinde duruyordu. Bu latif kış gününden istifade ederek Boğaz'ın sakin sularını okşayan sandallar, kayıklar geçiyordu; karşıda Şirket'in bir vapuru siyah dumanlarını serpererek yer yer yalılar gizlerken iri bir İngiliz şilebi, güvertesinde öteye beriye koşan dört beş başla, sakit, تنها, sanki yapıyorsunuz, Karadeniz'e doğru ilerliyordu.

Her gün bu şeylere kayıtsız bakan Bihter bugün, burada düşünürken uzun uzun nazarlarla dalıyordu. Düşüncelerine yalnız bir netice verebilmiş idi: Behlül'ü beklemek. Bu gece gelmeyecek olursa artık her şeyin bitmiş olduğuna hüküm verecekti. O zaman artık sefil, bedbaht bir kadın olacaktı. (Uşaklıgil 2016: 297-298)

Alıntıda da yer verildiği üzere karanlık, gölgeli ama fırtınalı olmayan, durgun, karamsarlığın, tek başlılığın hâkim olduğu bu deniz görüntüsü, Bihter'in Behlül'le birlikteliklerine ait izlenimi gibi durmaktadır. Bihter açısından söz konusu bekleyiş, onu, ilişkisine hatta kendi benliğiyle alakalı bir sonuca ulaştıracaktır. Bihter'in kaygıları bu pasajla gün yüzüne çıkmaktadır. Gece Behlül'ün odasından seyredilen Boğaz, Akabi'de olduğu gibi onu düşünmeye sevk eder. *Akabi Hikâyesi*'nde iki âşık arasındaki engelleri temsil eden Boğaz betimlemesinde, dalgalarla baş etmeye çalışan kayık ve fırtınalı deniz vurgulanırken *Aşk-ı Memnu*'da sakin, mücadele gerektirmeyen, denizin ve taşıtların uyum içinde olduğu bir manzara söz konusudur.

Ortada doğa olaylarından kaynaklı bir engel de var olan sorunlarla mücadele edecek bir araç da gözükmemektedir. Bu manzarada denizin karanlığı, durgunluğu ve tenhaliği dikkat çekmektedir. Sadece yalnızlık ve karamsarlık sorun olarak kendini hissettirmektedir. Bihter de durumun farkındadır, Behlül'den ilişkileri için çabalamasını beklemektedir. Onu denizle savaşılan bir sandalda düşler: “Hayalinde Behlül’ü gece karanlıkta, sandal içinde, kendisine gelmek için tehlikeler geçirerek, geliyor görüyordu. Ona ne kadar minnettar olacaktı!” (Uşaklıgil 2016: 300). Burada Bihter’in arzuladığı, Akabi’nin tanık olduğu türden bir çaba göstergesi ve duygularına karşılıktır. Onun ihtiyacı olan bakışlarını yönelttiği bu yolda Behlül’ün kendisine ulaşmak için eylemde bulunmasıdır. Ancak Behlül’ün aynı mekânda ve zaman diliminde bulunmayışından da anlaşılacağı üzere onun ne böyle bir isteği ne de girişimi vardır. Yani aradaki engeli simgeleyen denizi aşacak, içinde Behlül’ün bulunduğu bir taşıtın varlığı söz konusu değildir. Bu açıdan da Bihter-Behlül ilişkisinin tek taraflılığı, aynı duyguları paylaşmamaları da imlenmektedir. Böylece ikilinin bir geleceğinin olmayışı da gösterilmektedir. Zira aynı zaman ve mekânda mevcut olmayan bu iki insan ortak bir probleme de sahip değildir. Hagop, Akabi’nin umutsuzluğa kapıldığı anlarda onu bu duygudan kurtarmak ve yanında olmak için uğraşır. Ancak Behlül, Bihter’in endişelerini, duygularını önemsemediği gibi bunun için herhangi bir eylemde de bulunmaz. Behlül’ün kendisine geleceği beklentisi içinde olan Bihter, vapur, sandal ve deniz üzerinden derin bir farkına varma yaşar:

Demek bütün bir hayat işte bir hatanın kurbanı oluyordu. Bundan sonra saadet ümidi saklanmak lazım gelen utanılacak bir aşktan ibaretti; ve bu aşk, bir gün onun yüzüne müthiş bir tahkir sillesiyle çarparak “Artık yetişir!” diyebilirdi. O zaman ne yapacaktı? Tekrar bir düdük sesi onu sarstı, son vapur geçiyordu, beklemeye lüzum görmeksizin hissetti ki Behlül bu vapurda da değildir. (Uşaklıgil 2016: 301)

Behlül üç gün eve gelmez. Bihter ilişkilerini birliktelik olarak kabul eden tek taraf konumunda gözükmektedir. Eşik kronotopu olarak değerlendirilebilecek alıntıda yer verilen olay, bir kopuş anını teşkil eder. Bihter’in ve çevresindekilerin yaşamını etkileyecek olan düşüşün başlangıç noktasıdır. Behlül sandal vapur ve deniz aracılığıyla durumun bir iç gözlemine yapar. Deniz, yol, bu defa onları ayırmıştır. Bu

değerlendirmelere göre, *Aşk-ı Memnu*'da sandal ve deniz karşılaşma, yol ve eşik kronotopu olarak yer alır. Olay örgüsünün yönünü belirlerken dönüm ve kopuş anlarını da inşa eder. Ayrıca eser kişilerinin kararları, düşünceleri ve bilinçleri üzerinde de bir etkiye sahiptir.

Burada birkaç örnekle gösterildiği üzere, su yolları ve taşıtları, on dokuzuncu yüzyıl basılı edebî metinlerinde belirli anlamlar taşır. Metni biçimlendirir, anlatı düğümlerinin bağlandığı, birleştiği yerlerde bulunur. Su yolları ve taşıtları metinlerdeki işlevi ve konumuna göre farklı kronotopları karşılamıştır. Bunların eşik, yol ve karşılaşma kronotoplarının niteliklerinden hangisini barındırdığına bakılarak çeşitli görünümüleri sunulmuştur. Örneğin iskele *Yeniçeriler*'de eşik kronotopuyken *Hançerli Hanım Hikâyesi*'nde kayık bu görevi üstlenir. Bu yüzden olay örgüsündeki konumu su ve taşıtlarının bağlantılı olduğu kronotopu etkilemektedir.

Su taşıtları ve yollarıyla ilgili bu kronotopların bazen olay örgüsüyle alakalı simge görevini üstlendiği de gözlemlenmiştir. Su taşıtları olayların gelişim yönüne dair ipuçları barındırmaktadır. *Akabi Hikâyesi* ve *Aşk-ı Memnu* örneğinde olduğu gibi deniz bir engel olarak eser kişileri arasında bir mesafe teşkil ederken kayık, sandal gibi su taşıtlarıyla bu durumu ortadan kaldıran unsur olarak karşılaşılmaktadır. Yani duruma göre deniz, kayık ve sandal yol, karşılaşma ve eşik kronotopu olabilmektedir. Bahtin yolun yabancı olmadığı, tanınan yolun anlatılarda farklı şekillerde kullanılageldiği üzerinde durur. Deniz de Osmanlı edebiyatı için aşına olunan bir yoldur. Klasik edebiyattan beri var olan bu malzemeye on dokuzuncu yüzyılda ilk defa tanışılan bir araç eklenir, bu bilindik yol yeni bir araçla kullanılır: vapur. Bu araç etrafında da bir anlam halkası meydana gelir.

III. On Dokuzuncu Yüzyılda Yeni Bir Kronotop: Vapur

Bahtin, kronotopların çoğaltılabileceğini, yer ve zaman boyutuna yerleşmiş olan herhangi bir motifin kendine özgü bir kronotop olabileceğini vurgular (2020: 305-306). Bu çerçevede vapur, dönemdeki küçük boyuttaki diğer su taşıtlarından ayrılan niteliklere sahiptir. Bu taşıt yapısal, fiziksel özellikleriyle, buharla çalışmasıyla kayık

çeşitlerinden, sandallardan farklı bir görünümde, boyutta ve konumda bulunur. Vapurun on dokuzuncu yüzyılda kullanıma girmesi, etrafında yeniliklerin, davranışların şekillenmesine yol açar. Gerçek hayatta olduğu gibi kurmaca eserlerde de vapur, söz konusu yüzyıl içerisindeki konumundan kaynaklanan, bu zaman diliminde anlamlı, kendine özgü değerler meydana getirir.

On dokuzuncu yüzyılda yeni bir enerji kaynağı olan buharla çalışan vapur, seferlere başlamasından sonra zamanla Osmanlı'da kadın ve erkeğin bir arada bulunabileceği mekânlardan biri hâline gelir. Bu yönüyle, metinlerde, kişilerin karşılaşmasına, tanışmasına zemin hazırlar. Yaşamların kesişip birbirini etkilemesini sağlar, insanlar arasında bağ kurar. Bunların yanı sıra toplumun farklı kesimlerinden, inançlarından olanları ortak bir yerde ve zamanda buluşturur. Çeşitli kişilerin birlikte bulunuşu, anlatıda olaylarının büyümesinin de önünü açar, geniş bir konu yelpazesi sunar. Ayrıca vapur, metnin başladığı ve sonlandığı noktalarda kendine yer bulur.

Örneğin, *Müşahedât*'a bir yazar-anlatıcının (Ahmet Mithat) bindiği vapurda şahit olduğu olayların peşine düşerek bunu bir romana dönüştürme süreci konu edilmiştir. Metinde vapurlar hakkında ayrıntılı bilgiler sunulur. Romanda vapur seferlerinde geçen zamanın yazarlar için âdeta bir yazıhane ortamı sunduğu söylenir: “İşte görülüyor ya, Şirket-i Hayriye vapurları bir bakıma yazı işleri büromuzdur. Bir saat bir çeyrek gidişte, bir saat bir çeyrek de dönüşte bu vapurların içinde rahat rahat çalışabiliriz. Karşılaştırılacak olursa, böyle iki buçuk saatlik bir müddeti asıl matbaamızda geçirdiğimiz günler bile gereği gibi nadir rastlanan durumlardandır” (Ahmet Mithat, 2022: 4). Alıntıda vapurda zaman ve mekânın birlikte inşa edip yolcuya tanıdığı bir olanak üzerinde durulur. Metin boyunca vapurda bulunmanın sağladığı ortam vurgulanır, olayların başlangıcı da tam olarak bu nokta üzerine kurulur. Zaten eserin ana kişilerine (üç kadın) vapurda rastlanır.

Vapurun kış kısmında kadınlar ve erkeklerin oturduğu bölümler perde ile ayrılmaktadır. Kadınlar için ayrılan kamaraya oturunca buradaki yolculardan biri yazar-anlatıcıyı uyarır, harflerinin çoğu silinmiş olan tabelaya dikkat çeker. Bu kamaranın kadınlara özel olduğunu, hareme tahsis edildiğini söyler. Anlatıcı kendi aralarında Fransızca konuşmakta olan kadınlara kulak misafiri olur ve vapurdan

indikten sonra onları takip eder. Yazar-anlatıcı üç kadının bir adamı tokatladığına tanık olur. Bir süre kadınları izler, onların bindiği vapura biner. Kadınların kişiliklerini vapurdaki hareketlerinden yola çıkarak yorumlar.

Yazar-anlatıcı, eserini henüz tamamlamıştır, bir yenisini kaleme almak için de konu arayışı içerisinde. Vapurda tesadüfen karşılaştığı kadınlar ve konuşmalar onun yazacağı yeni romanı için ilgisini çeker, ona kaynak sunar. Yazar da bunu bir fırsat olarak değerlendirip eserine konu edinmeye karar verir.

Takipleri sonucu kadınların Beyoğlu'nda kaldıkları eve ulaşan yazar, kendini tanıtarak onlarla burada görüşür. Üç kadından biri olan Siranuş'un yazarı tanıdığı ortaya çıkar. Onun desteğiyle de görüşmeleri diğerleri tarafından kabul edilir. Yazar vapurda dinlediği olayın kaleme alacağı eser için ilgisini çektiğini, kendileri hakkında daha fazla bilgi edinip bunları bir roman hâline getirmek arzusunda olduğunu anlatır. Kadınlar başlangıçta bu teklife sıcak bakmasalar da daha sonra bu deneyimin sıra dışı olacağını düşünüp yazarın isteğini geri çevirmezler. Kadınların yaşadıkları olayların detaylarını öğrenmek için yazar, onlarla sık sık görüşür. Bu çevreyle bağlantılı yeni kişilerle tanışarak romanın olay örgüsünü genişletir. Zaman zaman metnin yazıya geçirilen kısımlarını onlarla paylaşır.

Romanın başında üzerinde durulan vapurun yazarlar için ilham kaynağı olduğu iddiası bir metin ortaya konulmasıyla ispatlanmış da olur. Ayrıca yazarın konu sıkıntısı çekmesi onun için bir karmaşadır. Bir metni yeni bitirmiş olması, onun yazarken belli bir düzene sahip olduğunu gösterir. Onun bu rutini yazmaya başlayamamasıyla kesintiye uğrar. Söz konusu sıkıntılı durum vapur aracılığıyla çözülür, yazar bu taşıta yeni konu bulmasıyla düzenine yeniden kavuşur. Yani vapur, farklı çevrelerden insanların yollarını kesiştirip onları ortak bir paydada buluşturmanın yanı sıra düzeni de yeniden tesis eder. Karmaşadan kaynaklanan düzen ihtiyacı vapur sayesinde giderilmiş olur.

Müşahedât'ta olaylar ya vapurda ya vapuru beklerken gerçekleşir ya da bu taşıtla ilgilidir. Vapurlarda cinsiyet farkına göre ayrılan kamaraların yerleri metnin merkezinde bulunan karmaşayı kurar:

Fakat karşı kamaraya asmaları lazımdı. Çünkü Şirket kadınlar için vapurların uğrayacağı iskele tarafındaki yan kamaralarını ayırmaz, deniz tarafında kalan kamaraları ayırır. Bu sözüm üzerine genç kadınlar da kulak kabarttıklarını anlatacak bir tavırla gözlerini açıp yüzüme baktı. İhtiyar kadın şaşkınlığını sözle de itiraf ederek dedi ki:

- Acayip!

- Ne dereceye kadar şaşılacak şey olduğunu bilemem. Fakat gerçek böyledir. Anadolu vapurları yukarıdan aşağı inerken iskele tarafındaki yan kamaralarını ve aşağıdan yukarıya çıkarken sancak tarafındaki yan kamaralarını erkeklere tahsis eder, dediğiniz levhaları bunların karşısındaki kamaralara asarlar. (Ahmet Mithat, 2022: 9-10)

Alıntıda vapur hakkında sunulan detaylar yazar-anlatıcının kadınlar kamarasında bulunmasına mantıklı bir sebep sunmaktadır. Yazarın davranışına gelecek tepkileri önleyen bir meşruluğu da tanımaktadır. Buradan vapurun metin, yazar ve okur için bir dayanak teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Yalnızca on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı'sındaki vapurda yaşanabilecek olan metnin üzerine kurulu olduğu bu olay ile söz konusu taşıtın eser ve dönem için önemi ortaya çıkmaktadır.

Metinde hatırlatmalar da vapur üzerinden yapılır: “Birçok belirti bu esmer dilberin Şirket-i Hayriye vapurunda ilk gördüğüm günkü hâle yaklaşıyordu. Sebep ve hikmeti belki okuyucularımızca bilinmiyorsa da bence meçhul değil. Derhal kendilerine haber verebilirim ki Şirket-i Hayriye vapurunda haksızlığından, hıyanetinden bahsedilen herif, işte bu Karnik'tir” (Ahmet Mithat, 2022: 127). Buradan hareketle vapurun, anlatı için bir gösterge, bir temel oluşturduğu söylenebilir. Vapurda yaşananlar, metinde geçmiş ya da gelecek için bir iz oluşturur. Anlatı zamanında sıçramalar da vapurda yapılır.

Vapurun bu romanda normal akışında devam eden dünyadan ayrılan başka bir âlem olarak çizildiği söylenebilir. Kimi zaman olaylar karaya taşınmaz. Vapurda başlar,

gelişir ve biter. Bu yüzden vapur âdeta kendi içinde zamanı, mekânı olan bir dünya hâlini alır. Eser kişisi için bu zaman dilimi kendi yaşamından farklı bir zemine sahiptir. Karadaki hayatlarından ayrılan, günlerinin belli bir süresinde buldukları bu taşıtta karşılaştıkları insanlar, metnin esas şahıslarını etkiler. Eser kişilerinin anlık gözlemlerinden ve vapurda bir araya geldikleri insanların sadece dış görünüşlerinden yola çıkarak kişilikleri hakkında görüş sahibi oldukları bu mekân, fikir edinmeleri için yeterli zamanı ve imkânı tanır. İntiba çoğu zaman eser kişisini gerçeklerden uzak bir durumla da karşı karşıya getirir. *Müşahedat*'ta yanıltıcı ilk izlenimin bir örneği şöyle sunulur: “Şirket-i Hayriye vapurunda bu kadını gördüğüm zaman hal ve tavrında hissettiğim hafifmeşrepliği pek de sevememiştim. Meğer yüce gönüllülük ile meşrebin hafifliği ve ağırlığı arasında bir münasebet yokmuş” (Ahmet Mithat, 2022: 79). Anlatıda da görüldüğü üzere yazar-anlatıcı ilk kez vapurda karşılaştığı kadın hakkında bir fikir sahibi olur ve ilk izlenimi değişir. Vapura adım atıldığı andan itibaren bu özel dünyada toplanan kişiler için yeni deneyim, duygu, düşüncelerin de kapısı açılır.

“Hiç” adlı öykü de vapurda yaşanan yanlış anlaşılma üzerine kuruludur. Öyküde kız kardeşine ve hasta annesine bakmak için çalışan 20 yaşında bir genç, annesinin iyileşmesi için doktorların yazı Boğaziçi'nde geçirme tavsiyesine uyar. Bu yüzden Boğaziçi'nden İstanbul'a gidiş geliş yapar. Arkadaşları vapurdaki güzel bir kızla tanıştırmak için ısrarda bulunurlar ve bir gün genci kıza takdim ederler. Genç, utangaçlığı yüzünden tüm dikkatini kıza verip bakamaz. Ama her karşılaşmalarında kızın kendisine gülümsediğini zanneder. Kızın tebessümleri gencin evlilik düşleri kurmasına sebep olur. Hatta onunla evlenmeye karar verir. Kızın da tebessümünden yola çıkarak kendisini sevdiğini düşündüğünden, ailelerinin karşı çıkmayacağından emindir. Kızla konuşmaya karar verir ve bir akşam vapurunda kızla annesine denk gelir. Arkadaşlarıyla birlikte onların yanına gider, kız ona sorular sormaya başlar. Kızın onunla alay edip güldüğünü anlayan genç, bu kez kızın yüzüne dikkatle bakar, onun gülümsemediğini, tebessümün üst dudağının kısalığından kaynaklandığını anlar. Kızla başlangıçta hiçbir iletişim kurmayan genç büyük umutlar beslemiştir. Onun hayallerini büyüten kızla vapurda belli bir süreyi birlikte geçirmek ve göz ucuyla onun yüzüne bakmaktır. Kısa zaman diliminin, sınırlı alanın onun hayatında ve duygu durumunda derin etkiler bıraktığı gözlemlenebilmektedir. Yani öyküden

vapur çıkarıldığında olay da ortadan kalkacaktır. Dolayısıyla vapurun metinlerde kurucu nitelik taşıdığı iddia edilebilir.

Vapurun saatlerinin düzenli oluşu her gün aynı güzergâhı kullanarak belli zamanlarda hareket edişi o mevkide bulunan insanların taşıtı kullanacağını da gösterir. Dolayısıyla vapur, çalıştığı kıyılarda bulunan yerleşim yerlerini de etkiler. Vapurdan önce seyahat için sabit bir zamana sahip olmayan kayık ve sandalların taşıyacağı yolcu sayısı sınırlı ve kimin bineceği belirsiz olduğundan her gün aynı kişilerle karşılaşılması ve benzer olayların yaşanması zordur, olağandışı durumlar gerektirir. Oysa vapur gündelik yaşamda belirli bir döngü oluşturur. Vapurun kurduğu yerleşik düzen, normal akış içinde gerçekleşebilecek olasılıkları mümkün kılar. Bu yönüyle de vapur diğer su taşıtlarından farklı bir nitelik taşımaktadır. Osmanlı'da on dokuzuncu yüzyıl öncesinde var olmayan vapur, karmaşıklığı ortadan kaldırarak bir tür otorite oluşturur. Daha öncesinde kayık, sandal gibi küçük su taşıtlarının kullanıldığı deniz ulaşımı, oturmuş bir sisteme sahip değildir. Deniz ulaşımında bu açıdan bir kaos hâkimdir. Ulaşım için kayıkların belli bir saati yoktur, kayıkçılar müşteri odaklıdır. Bazen kayıkçılar yolcu seçer bazen de yolcunun kayıkçıyı seçmesi için yarışılır. *Araba Sevdası*'nda kayıkçıların çekişmelerine şöyle yer verilir:

Üsküdar iskelesine vardı. Arabadan inip kayık iskelesine doğruldu. Bir otuz kadar kayıkçı beyin etrafını kuşatarak malûm olan lisan ve hareketleriyle tergibat ve iz'acata [kendilerine çekmeye ve eziyete] başladılar. Beyefendiyi bir gün evvel vapurla beraber İstanbul'a yetiştirmek için iki çifte kayığına almış olan hamleci de diğer kayıkçıların içinde idiyse de bu sairleri gibi beyefendiyi kolundan tutup çekmek, yanına sokulup kulağına mırıldanmak yollu muamelelerden uzak bulunarak yalnız beyefendiye: "Sen yine benim kayığıma geleceksin ya. Hele dur bakalım" manasını ima eder bir nigâh-ı tebessüm-amiz [gülümseyen bir bakış] ile bakıyordu. Filhakika Bihruz Bey otuz kadar kayıkçıdan onu intihap ile [seçerek] işaret etti. Hamleci mağrurane [gururlanarak] hemen kayığına doğru yürüdü. Arkadaşı da arkasından gitti. Bunlar kayığa girdiler. Sonra beyefendiyi de aldılar, iskeleden açıldılar." (Recaizâde Mahmut Ekrem, 2016: 199).

Alıntıda da görüldüğü üzere kayıklardaki düzensizlik, kayıkçıların tavırları metinlere de sızmıştır. Her ne kadar kayıkçılık bir meslek grubu olarak tanınsa da esnafın sorunları vardır. Kayıkçı esnafına dair düzensizlikten Ertuğ şöyle bahseder:

Kayıkçılardan birçoğunun, askeri sınıflardan birine kayıtlı olması Osmanlı askeri teşkilatına olduğu kadar, esnaf nizamına da zarar vermiştir. Bu sebeple, yeniçeri ocağının bozulup, sosyal yapıda çok derin izler bırakan tedhiş hareketlerini artırdıkları ve artık zabtedilemez duruma geldikleri XVIII. asır sonlarından Ocağın ilgasına kadar geçen devrede, tabii olarak ocaktan esameli yeniçeri taslaklarından olan kayıkçıların da nizamlarının bozulduğu anlaşılmaktadır. (2001: 98-99)

Burada sözü edilen düzen bozukluğu eserlerde de kendine yer bulmuştur. Örneğin *Yeniçeriler*'deki kayıkçılar asker kökenlidir. Bu küçük su taşıtını yöneten kayıkçıyla birebir muhatap olunur, kimi zaman onlarla tartışmalar yaşanır. Kurumsallıktan uzak olan kayıkçılıkta fırtına çıkmadığı sürece günün her saati yolculuk yapılabilir.

Vapur ise zaman yönetimini beraberinde getirir. Sabit bir bilete, rotaya, kapasiteye sahip vapurun sefer yapacağı güzergâhlar, günler, saatler bellidir. Oluşturulan düzen sadece taşıtla değil, onu kullanacak yolcu ile de ilgilidir. Yolcu, vapur saatlerini takip eder, gününü ona göre planlar. Vapuru yönetenlerle muhatap olunmaz, sınırlar bellidir. Vapurun içerisinde de bir düzen hâkimdir, bilete göre yolculuk kalitesi değişir. Aynı zamanda kadın ve erkekler için ayrı kamaralar mevcuttur. Tüm bunlara ek olarak toplu taşıma görevini üstlenen vapur, kayık ve sandala oranla daha kitlesel bir taşıttır. İstanbul Boğazı'nda vapurdan önce karmaşa ve düzensizlik kol gezerken vapurla birlikte deniz ulaşımı sisteme oturur. Ayrıca bu taşıt Boğaziçi yaşamında da mevsime göre yalıya ya da köşke göçleri ortadan kaldırıp yalıyı kışın da kullanılan bir meskene dönüştürür. Dolayısıyla vapur, çok boyutlu bir düzeni Osmanlı İstanbul'una yerleştiren öğelerden biridir. Vapur kendinden önceki karmaşaya bir düzen getirir. Bu durum, dönemde yaşanan tarihsel gelişmeler ile de yakından ilgilidir. Tarihî süreç göz önüne alındığında bu yüzyıl boyunca düzen kurma çabaları dikkat çeker.

On dokuzuncu yüzyıl, siyasi ve sosyal açıdan resmî düzenlemelerin yapıldığı bir dönemdir. Bu yüzyılın başlarında Tanzimat Fermanı (3 Kasım 1839) ilan edilir. Söz konusu fermanla çeşitli alanlarda düzenlemeler yapılır (Koçak, 2019: 222). Bu fermanın adından 1856'da Islahat Fermanı yayınlanır. Islahat, tanzimat gibi kelimelerle vurgulanan düzenleme girişimleri bu dönemin adı olarak da kullanılır: “Tanzimat Fermanı'nı ve Islahat Fermanı'nı içine alan döneme verilen isim olan Tanzimat Dönemi birçok resmî kurumun da başlangıcını oluşturmaktadır” (Koçak, 2019: 227). Edebiyat tarihlerinin birçoğunda da “Tanzimat Edebiyatı” adlandırılmasının kullanıldığı görülür.

Siyasi, askerî ve politik açıdan da hareketli geçen bu dönemde fermanlara verilen adlar ve içerikler göz önüne alındığında düzenleme çabasının hâkim olduğu fark edilebilir. Bu hususta Alp Eren Topal, “Order as A Chronotope of Ottoman Political Writing” adlı makalesinde reformların “yenilenme (tecdid) ve düzen (nizâm) kelimeleri etrafında döndüğü” üzerinde durur (2020: 29). Topal, makalesinde düzen kronotopu kavramını ortaya atar. Yazar, “Osmanlı siyaset yazımında düzen kavramını devletin tarihsel anlatılarını sürekli olarak şekillendiren temel bir kronotop” olarak öne sürer. On altıncı yüzyıldan on dokuzuncu yüzyılın sonuna kadar “düzenin çöküşü, bu çöküşün telafisi ve yeniden tesisi”nin “hiçbir zaman merkezi bir mesele olmaktan çıkma”dığını savunur (2020: 25). Bu açıdan anlatılardaki sürekliliğe dikkat çeker (2020: 30). Topal'ın öne sürdüğü “düzen kronotopu” vapur açısından da anlamlı ve işlevseldir.

Düzenli, sistemli bir ulaşım aracı olan vapurun, Osmanlı'nın siyasi ve toplumsal düzenleme girişimleri bağlamında da anlam kazandığı düşünülebilir. Vapur devlet otoritesiyle de bağlıdır. Şirket-i Hayriye devlet tarafından desteklenir. Kol gücüne dayalı kayık, sandal gibi ulaşım araçları ile buhar gücüne dayalı vapur arasındaki rekabetin yüzyıla damgasını vurduğu söylenebilir. Bu rekabette kayıkçıların durumunu değerlendiren Ertuğ'a göre, “[k]ayıkçıların önemlerini kaybetmelerini hazırlayan sebeplerin başında özellikle Tanzimat ve Tanzimat'ı hazırlayan anlayış etkili olmuştur” (2001: 257). Ertuğ, kayıkçıların sahip olduğu konumunu kaybetmesinin ana nedenini şöyle ifade eder: “Kayıkçıların önemlerini

kaybetmelerini hazırlayan temel sebep vapurların çalışmaya başlamasıdır” (2001: 258). Anlaşılacağı üzere vapur ve Tanzimat, deniz ulaşımında değişim meydana getirmiştir. Bu durum da vapur ile düzen kronotopunun bağını oluşturmaktadır.

Kurmaca metnin yapısında da vapur, düzeni kurar. Kayık ve sandalın böyle bir özelliği bulunmaz, bu taşıtlar daha çok dağınıklığı çağrıştırmaktadır. Vapur, su ulaşımında var olan kaosun bir göstergesi ve düzenin temsilcisidir. Olay örgüsünde vapur genellikle bir düzen oluşturur. Ardından bu düzen kesintiye uğrar, yıkıcı bir olay yaşanır. Vapur bozulan dengeyi geri getirir. Başka bir açıdan vapur, düzenle ilgili problemleri açık edebilir, anlatı kişilerinin hayatlarını düzene sokma çabalarının boşunallığına işaret edebilir ya da arzulanan düzen ile var olan düzen arasındaki uyumsuzluğu açığa çıkarabilir. Kısaca, dönem eserlerinde vapur, su yollarının ve diğer su taşıtlarının özelliklerini barındırdığı karşılaşma, yol ve eşik kronotoplarının yanı sıra düzen kronotopunu da temsil eder ve bu yönüyle onlardan ayrılır.

Geniş kitleler tarafından kullanılan vapur, diğer taşıtlardan daha baskın olarak karnaval renkliliğini taşır. Bunun ana sebebi vapurun kitlesel bir taşıt olmasıdır. Vapurun diğer taşıtlara oranla büyüklüğü, yolcu sayısının çokluğu hesaba katıldığında içerisinde olanlar için de bolca olasılık barındırdığı anlaşılır. Örneğin, *Müşahadat*'ta yeni eser için konu sıkıntısı çeken yazara konu malzemesini sunarak onu rahatlatır. Yazar-anlatıcının ağzından vapurun sağladığı avantaj şöyle değerlendirilir: “O makale gibi bir makaleyi yazdırmaya ve okuyucularım tarafından o parlak aferinleri aldirmaya aracılık eden Şirket-i Hayriye vapuru benim için hakikaten minnet etmemi gerektiren iyilik yeri sayılır” (Ahmet Mithat, 2022: 8). Eser kişisi çıkmaza düştüğünde vapur bir çözüm olarak metinlerde belirebilir. Vapurda bulunmak umutlarını kaybeden için yeni kapılar aralayabilir. Onun karşılaşacağı olasılıkları arttırır.

Kayık, sandal vapurla kıyaslandığında belirgin farklar göze çarpar. Öncelikle kayık ve sandalın güç kaynağı insandır, bu taşıtlarla gidebilecekleri yol sınırlıdır. Kayık, sandal gibi taşıtlarla ülkeler, şehirler arası uzun yolculuklar yapılması beklenmez. Dolayısıyla bunlar şehir içi ulaşımın aktörleridir. Ancak vapur hem yakın hem uzak mesafeler arasında çalışabilmekte, yolculuğunu sekteye uğratmadan

sürdürebilmektedir. Küçük boyuttaki su araçlarının olumsuz etkilenebileceği durumlarla başa çıkabilecek donanımdadır. Sadece kapasitesinin niceliği bakımından bile diğer su taşıtlarından daha geniş imkânlarla ve güce sahiptir. Bu durum edebî metinlerde de kişilere çeşitli olanaklar tanımaktadır.

Yol kronotopunda üzerinde durulan “farklı yazgıların çarpışıp iç içe geçme”si, toplumsal mesafelerin ortadan kalkması durumu, düzen kronotopu olan vapurda tersine işleyebilir. “Hiç”te vapur, başlangıçta, olumlu beklentilerin yeşerdiği alandır. Ne var ki, sonuçta vapur, aradaki toplumsal mesafeyi kapatmaz tersine onu daha fark edilir, görünür hâle getirir. Yazgıların birbirine teğet geçtiği noktada durur. Öykünün sonunda kızın gençle alay etmesi, bu kısa selamlaşmanın kökünün de geleceğinin de olmaması bunun bir örneğidir.

Düzen kronotopu olan vapur, yol, karşılaşma kronotopuyla bağlantılı olsa da bu kronotoplardan ayrılan yönleri vardır. Yol kronotopunda yolun tesadüfle gerçekleşen olaylar için uygunluğu üzerinde durulur. Karşılaşmaların rastlantısallığına vurgu yapılır. Kayık ve sandal sistemli bir ulaşım yöntemi olmadığından karşılaşmalar değişkenlere bağlıdır. Bu su taşıtları tesadüfleri anlık kılar. Ancak vapur tesadüfi karşılaşmaların arkasını doldurarak onları anlamlı hâle getirir. Sahip olduğu düzen sayesinde vapur, olaylara gerekçeler sunar. Olaylar örgüsünde neden-sonuç ilişkisinin kurulmasına yardımcı olur. Vapur, olay örgüsüne bir neden sunmasıyla da yol, karşılaşma ve eşik kronotopundan ayrı bir kronotop olarak değerlendirilebilir.

Kayık ve sandal Osmanlı için yüzyıllardır kullanılagelen, aşına olunan bir taşıttır. Kayık ve sandalla karşılaştırıldığında vapur on dokuzuncu yüzyılda tanışılmış, alışılmaya çalışılan yeni bir araçtır. Bu yönüyle de söz konusu dönem için özgül anlamlıdır. Vapur, duyguların yoğunlaşmasına, anlatı kişilerinin farkındalık yaşamalarına olanak tanır. Anlatı kişilerinin yaşadıkları olayları geniş bir çerçeveden görmelerinin yolunu açar. Bu noktalardan hareketle, düzen kronotopunu karşılayan vapurun olay örgüsünü kurmada rol aldığı söylenebilir. Tezin ilerleyen bölümlerinde gösterileceği üzere, daha birçok metinde vapur, anlatıda önemli işlevler yüklenmektedir. Anlaşılacağı üzere, düzen kronotopu olan vapur üzerinden hem

metnin yapısını çözümlmek hem de on dokuzuncu yüzyılda yaşanan toplumsal gelişmeleri izlemek mümkündür.

Sonuç olarak bir düzen kronotopu olarak vapurun, yol ve karşılaşma kronotopuyla arasında bağ bulunur. Kayık ve sandalın sabit zaman ve mekân kurallarıyla sınırlandırılmamış olmasından dolayı dâhil edilmediği bu kronotop, olay örgüsü için de düzenin temsilidir. Zaman yönetimini toplumun hayatına sokar, kendi etrafında bir düzen de meydana getirir. Kurgunun düzeni vapurda kurulur ya da bozulur. Vapur metin kişilerini ortak bir zamanda ve mekânda buluşturur, kendine özgü bir alan kurar. Kişiler için ilk intiba oluşturmada etkilidir. Ayrıca zıtlıkların öne çıkmasını da sağlar. Vapurda tesadüflerin arkası doldurularak nedenler sunulur. Bu taşıt yer aldığı bazı metinlerde kurucu, yönlendirici unsuru olarak değerlendirilebilir. Söz konusu dönem içerisinde özgül bir anlam meydana getirir. Vapurun İstanbul hayatında yaptığı değişikliklerden olan yalı-köşk, yazlık-kışık kültüründe yalının yazlık kullanımdan çıkmasını, Boğaziçi'nin öneminin artmasını da gösterir. Bu durum da dönemi yansıttasının bir diğer ifadesidir. Başka deyişle, vapur on dokuzuncu yüzyılın bir gösterge biçimidir. Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyıl basılı metinlerinde yoğun şekilde karşılaşılan bir araç olarak zamansal ve uzamsal ilişkilerin incelenmesine yardımcı olur. Son dönem Osmanlı edebiyatı evreninin anlamlar dünyasına girmenin bir anahtarı kronotop olduğundan, vapur da bu kilidi açacak anahtarlardan biridir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SU YOLLARI VE TAŞITLARININ İŞLEVİ

Buraya kadar tartışıldığı üzere, su yolları ve taşıtları metnin olay örgüsünde farklı işlevler üstlenir; olaylar, eser kişileri üzerinde etki alanına sahiptirler. Metinlerde olayların başladığı ya da sonlandığı yerlerde, kişilerin bir araya gelmesinde veya ayrılmasında rol oynarlar. Bu bölümde birleştirme, ayırma, çözüme ulaştırma alt başlıkları altında tezin örneklemini meydana getiren bazı eserler su yolları ve taşıtları açısından sınıflandırılıp incelenmiştir. Olay örgüsündeki konumuna göre su yolları ve taşıtları, aynı metin içerisinde birden fazla işlevi yerine getirebildiği gibi yalnızca tek işlevi üstlendiği de bu bölümde ulaşılan sonuçlardandır.

I. Birleştirme

Eserlerde su yolları ve taşıtlarının işlevleri göz önüne alındığında ortak noktalarda birleştikleri fark edilmektedir. Kişileri bir araya getirip olayları karmaşıklaştırırlar. Bunun yanı sıra deniz, nehir; kayak, vapur, sandal metni kurarak olay örgüsünün zeminini teşkil eder. Metinlerde farklı kişilerin tanışmasını, olayların kesişmesini sağlarlar. Aynı zamanda olay örgüsünde haberleşme görevini üstlenirler.

Ermeni harfli Türkçe metinlerden olan *Gülinya yahut Kendi Görünmeyerek Herkesi Gören Bir Kız*'da su taşıtı birleştirme işlevini üstlenir. Eserde İstanbul'da zengin bir ailenin kızı olan Gülinya ile onun evinde çalışan uşaklardan Miran birbirine âşık olur. Kızın babası bunu öğrenir, Gülinya'nın evden çıkmasını yasaklar. Bu yüzden Miran'la Gülinya gece evin bahçesinde buluşmak için anlaşır. Gece Gülinya'nın odasında olmadığını fark eden aile, onu bahçede arar. Gülinya'nın ağacın altında uyuma numarası yapmasıyla çift yakalanmaktan kurtulur. O gece kızın rüyasına bir ihtiyaç girerek onu görünmez yapıp otuz bir gece boyunca uzak ve eğlenceli yerleri

gezdireceğine dair söz verir. Bu süre zarfında farklı yerleri gezip insanların davranışlarını gören Gülinya son gece Miran'la ayrıldıkları yerde kavuşur. Romanın çerçevesini oluşturan bu hikâyenin içinde Gülinya'nın tanık olduklarına dair anlatılan iç hikâyeler bulunmaktadır. Bunların bazılarında su yolları ve taşıtları metni kurucu ve yönlendirici görevler üstlenmiştir.

Gülinya dördüncü ve beşinci gece Kokona Simila'nın Yuvan adlı gençle ilişkisini anlatmasına şahit olur. Simila evildir, Yuvan'ı vapurda görüp beğenmiştir. İlişkisini kocasından yalanlar söyleyerek gizlemektedir. Bu eser vapurun, birleştirme, tanıştırma işlevinin bir örneğini sunar. Metnin yapısında kişileri bir araya getirir. Bu eser üzerinden vapurların sosyal hayattaki, ilişkilerdeki yeri gözlemlenebilir. Vapurda karşıdakine dikkat gösterilir, buralar karşılaşmaların esas mekânlarıdır.

Âşıkla Ma'sûk Dürbünü ve Her Milletın Güzeli'nde de kayık olay örgüsü açısından bir düğüm ânında yer alır. Eser temel konusu aşk olan ve 31 güne ayrılarak çerçeve anlatı tekniğiyle kurgulanan anlatılardan oluşmaktadır. Yirmi altıncı gün anlatısı Görünmezlik İlacı'nda, Kendigelen'in anlattığı bir hikâyede, prenses kayıkta yüzüğü denize düşürür, onu bulmayınca evlenmeyeceğini söyler. Yüzüğü kim bulursa onunla evleneceğine dair söz verir. Prens yapacağı evlilik için yüzüğü bulmayı şart koşar. Bu olay bir düğüm meydana getirerek anlatıyı kurar. Böylece kayık burada metni başlatma işlevini üstlenir.

17 yaşında Kalyopi adlı Rum bir genç kızın kaçırılarak genelevde çalıştırılma hikâyesinin anlatıldığı *Henüz 17 Yaşında*'da Kalyopi, köylerindeki düğünden sonra biraz daha orada kalıp akşama doğru eve dönerken deniz kenarında Nikolidis'e rastlar. O Kalyopi'yi lafa tutarak oyalar, kıyıya yaklaştırır. Kayıktan çıkan iki kişi de onu kaçıtır. Kayık doğruca Yumni Bey'in yalısına gider. Burada da kayık olay örgüsünü başlatarak eser kişilerinin yollarını kesiştirir.

Vah'ta zengin, alafrağa bir genç olan Behçet ve orta yaşlarda bir memur olan Necati, Ferdane'ye âşık olur. Ferdane güzel, özgüvenli bir genç kadındır ve Talat ile evlidir. Necati ile Ferdane'nin arkadaşlığını kıskanan Behçet şantaj yaparak ikilinin arasını bozar. Karısına kendini yakıştıramayan Talat da bunu görür, Ferdane'den

boşanmasının peşi sıra vefat eder. Behçet'in tutuklanıp Ferdane ile Necati'nin evlenmesiyle metin sonlanır. *Vah*'ta, Behçet Ferdane'yi vapurda görüp ona âşık olur, Ferdane ile Necati Göksu'da buluşur, kayıkla gezerler. Bu gezi ilişkilerinin seyrinde etkilidir, birbirlerine olan ilgilerini de burada belli ederler. Dolayısıyla olayların başlangıç noktasında yine su taşıtları yer alır. Duyguların meydana çıkmasına da aracı olur. Olay örgüsünü kuran, roman kişilerinin yollarını kesiştiren su taşıtları, durumların gelişmesinin de önünü açar.

Ermeni harfli kaleme alınan *İki Kapı Yoldaşları yahud Hakk-ı Adalet'in Zahiri* üç ciltten oluşan hacimli bir eserdir. Romanda kişiler Büyükdere'de kayıkta buluşurlar, bazen balık tutarlar. "Bir Deniz Vakası" başlıklı bölüm vapurda geçer. Buluşma ve karşılaşmalar vapurda gerçekleşir. Burada vapur olay örgüsün üzerine şekillendiği noktada yer alır. Su taşıtı metnin ana öğelerden biridir. Bu metinde birleştirme işlevini üstlenir.

Tıflî hikâyelerinden olan *Hikâye-i Cevri Çelebi*'de Abdi ve Cevri'nin bir ilişkisi vardır. Abdi, Cevri'nin gösterdiği resimdeki Rukiye isimli kıza ilk gördüğü anda âşık olur, kız da Abdi'nin resmini görüp etkilenir. Bu üçlünün bir arada bulunduğu yalı, bostancıbaşı tarafından baskına uğrar, Cevri tutuklanır. Cevri çıkarıldığı mahkemede bulunan IV. Murad'a olanları anlatır. Eser padişahın Abdi ile Rukiye'yi, Cevri'yle de saraydan bir kızı evlendirmesiyle sonlanır. Bu anlatıda kişiler erkek kılığına girerek kayık sefasına çıkarlar. Yalıya gezmek için kayıkla giderler. Rukiye ve Abdi bu sayede buluşur. Bostancılara yakalanmamak için Rukiye ile Abdi kayıkhaneye saklanır. Onlar oradan bir kayıkla kurtulur. Onların birleştiği noktada beliren kayık, sorunun da çözümünde rol oynar.

Dünyaya İkinci Geliş yahud İstanbul'da Neler Olmuş'ta kayık, olay örgüsünün merkezinde bulunur. Eserde Veysel Efendi'nin oğlu Osman ile cariye Nergis'in çalkantılı aşkları anlatılır. Zengin Veysel Efendi'nin yanında çalışan harem ağası olan Mesut Ağa, çevreden haber toplamayı sevmektedir, kendine bir nevi teşkilat kurmuştur. Bazen Mesut Ağa kılık değiştirerek istihbarat edinmektedir. Onlar aracılığıyla türlü işler çevirir, efendisine de aldığı önemli haberleri aktarır. Osman ile Nergis birbirine, Mesut ise Nergis'e âşıktır. Nergis kendisine atılan bir iftira sonucu

Veysel Bey'in konağından kovulur, başka bir paşanın yanında çalışmaya başlar. Nergis burada onun kılık değiştirmesine şahit olur. Nergis tarafından sırrının öğrenildiğini fark eden Mesut Ağa, onu kaçırarak bir adadaki mağaraya hapseder. Nergis'in peşine düşen Osman'ı da buraya götürür. Yedi sene sonunda mağaradan kurtulan Osman ve Nergis, Mesut Ağa'yı sarnıca hapsederek cezalandırır. Kayıkçı Kulaksız Mehmet, iskelede yolcu olarak yalnızca Mesut Ağayı bekler, onu götürür. Nergis'in adadaki mağaraya hapsedilmesinde ve ona ulaşılmasında kayık etkilidir. Mesut Ağa, Kulaksız Mehmet'in kayığına bir kızla (Nergis) binerek Hayırsız Ada'ya gider ancak kayığa tek başına geri döner. Bunun üzerine kayıkçı ondan şüphelenir. Mesut Ağa'nın Hayırsız Ada'ya kız kaçırıp sakladığını Balta Mustafa'ya anlatır. Onlar Mesut Ağa'yı takip ederek kayıkla adaya gidip kızın yerini öğrenmeye çalışırlar. Kayıkçı Kulaksız'ın ölümünden sonra Mesut Ağa adaya gidip gelebilmek için sağır ve dilsiz olduğundan locadan kovulan bir kayıkçı tutar. Anlaşılacağı üzere kayık eserin iki ana kişinin dünyayla bağlantısını oluşturur. Onların adadaki mağaraya kapatılmaları da kurtulmaları da kayık aracılığıylaadır. Dönüm noktasında bulunan kayık, onları ait oldukları dünyadan ayırır sonra da bir araya getirir. Osman'ın Nergis'i bulmasında da kayık birleştirici bir rol oynar.

Çingene de su taşıtlarının metinde kurucu işlev üstlenmesinin bir örneğini sunar. Varlıklı bir ailenin üyesi olan Şems Hikmet Bey, romanın esas kişisidir. Arkadaşlarıyla gittiği Kâğıthane gezisinde karşılaştığı Çingene grubundaki genç bir kız olan Ziba, Şems Hikmet Bey'in ilgisini çeker. Çingenelelere karşı ön yargıları bulunan adam bu kızın eğitimini üstlenip kendisini geliştirmesini düşler, bunun için girişimde bulunur. Ziba bir hanımefendiye dönüşür. Şems Hikmet Bey onunla evlenmek ister. Ancak ailesi oğullarının Çingene kızıyla evlenmesine karşı çıkar. Bunun üzerine intihar girişiminde bulunan Şems Hikmet akli dengesini kaybederek vefat eder. Şems Hikmet'in annesi yaşananlardan pişmanlık duyup Ziba'yı daha yakından tanır, onu kızı olarak kabul eder. Böylece metin de sonlanır. Hikmet Bey'in bir sandalı vardır. Kâğıthane'ye bu sandalla gezi düzenler. Ziba'yı Şems Hikmet'in hayatına dâhil eden de bu gezidir. Dolayısıyla sandal metnin başlangıç noktasında kendine yer bulur. Sandalla kayık karşılaştırılır, kayık kasvetli ve konforsuz bulunur. Şems Hikmet buluşmalara giderken vapuru kullanır, dolayısıyla vapur da birleştirme işlevini üstlenir. Kısacası sandal ve vapur bu eserin kurucu ve birleştirici ögesidir.

Letaifname'de de kayık haberleşme, birleştirme, farkına varıp açığa çıkarma işlevlerini üstlenir. Bu hikâyenin konusu ve olay örgüsünün *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi*'ne benzerliği konusunda tartışmalı görüşler mevcuttur. Pertev Naili Boratav ve Mustafa Nihat Özön, *Letaifname*'nin *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi*'nin küçük farklar gösteren bir versiyonu olduğu söylemelerine rağmen (Boratav, 1946: 122; Özön, 1985: 88), David Selim Sayers, özgün bir hikâye olduğunu savunur. Sayers'in savının dayanağı olay örgüsündeki farklar ve alt hikâyelerin önemidir. Sayers, *Letaifname*'nin çeviri yazısının yayınlanmadığını, kendisinin Millî Kütüphanedeki metnin farklı nüshalarını bir arada değerlendirdiğinin altını çizer (2013: 301).

Hikâyede, varlıklı bir aileye mensup Yusuf, babasını kaybeder. Birkaç tanıdığıyla babasından kalan mirası yemeye başlar. Babasının yeniçeri olan bir arkadaşı onu bu durumdan kurtarmak için Yusuf'u asker yapar. Yusuf kışla yolunda denk geldiği koçu arabasında gördüğü Letaif adlı cariyeye âşık olur aynı arabadaki cariyenin hanımı Raiye de Yusuf'a vurulur. Raiye'nin Yusuf'u yalısına daveti üzerine Raiye ile Yusuf sevgili olur. Yusuf, Letaif ile de gizli bir ilişki yürütür. Raiye durumdan haberdar olunca Letaif'i Boğaz'a attırmak için emir verir. Yusuf cariyeyi kurtarır. Raiye bunu öğrenir, Yusuf'a itiraf ettirmeye çalışır fakat başarılı olamaz. Bunun üzerine Yusuf'un konağını arattırır. Raiye kethüdaya Yusuf'u öldürmesi için emir verir, kethüda buna uymaz, Yusuf'u kurtarıp bir lağıma atarak gizler. Orası da Tıflî'nin yalısına çıkınca Tıflî ve padişahın eliyle olaylar çözülür. Letaif ile Yusuf evlenir, Raiye ölür.

Letaifname'de kayık olay örgüsünü yönlendirir, farklı statülerdeki kişilerin yollarını keşiştirerek ortak bir mevzuda birleştirir. Yusuf, Raiye ile buluşmaya kayıkla gider. Yusuf, Letaif'in Raiye tarafından cezalandırıldığını da kayıktan yalıya çıkarken fark eder. Raiye'nin cezası gece kayıkçılar tarafından denize atılmaktır. Bu olay, hikâye için bir dönüm noktasını da meydana getirir. Yusuf'a Letaif'in durumunu da denizde kayıkçılar haber verir. Yine aynı kayıkçılar Raiye'ye Yusuf'un cariyenin durumunu araştırdığını söylerler. Burada kayığın haberleşme işlevini üstlendiği de görülmektedir. Tıflî ile Yusuf aynı kayıkta iken saraydan dürbünle denizi izleyen

padişah, Tifli'nin kayığını görür, yanındaki delikanlıyı da fark eder. Tifli'yi yanına çağırır, onun kim olduğunu sorar. Padişah hikâyeyi bu vesileyle öğrenir. Yusuf da huzura çıkar. Kayık böylece çözümü kurup metni sonlandırmış olur.

Müsameretname'de bir arkadaş meclisinde gençlik anılarının anlatılması konu edilir. Anlatılarda İstanbul'da denizde geçen olaylar da yer alır. İstanbul içerisindeki vapurlarda karşılaşılan kişilere karada da rastlanması üzerinde durulur. Bu durum su taşıtlarının birleştirme işlevi ile alakalıdır. Vapur, kişileri bir arada toplayarak onlar arasında bir bağ kurar.

Özetle, yukarıdaki eserlerde de gösterildiği üzere kayık, vapur, sandal metni kurma işlevini üstlenir. Sıklıkla metni başlatan bir unsur olarak göze çarpan kayık, kişileri bir araya getirip olayların düğümlenmesini sağlar. Olayları ve eser kişilerini buluşturup yollarının kesişmesinin önünü açar. Bazı anlatılarda kişiler arasında haberlerin ulaşmasına aracı olduğu da görülür.

II. Ayırma

Su taşıtları ve yollarının ayırma işlevinde olay örgüsündeki kopuşlar merkezdir. Su taşıtları, bazı eserlerde yol ayrımlarının yaşanmasına neden olurlar ya da tam bu noktada yer alırlar. Eser kişinin farkındalık yaşamasını sağlarlar. Olayların açığa çıkmasında da görev üstlenirler. Böylece dönüm noktalarında kendilerine yer bulurlar. Metinlerde şahısları birbirinden uzaklaştıran bir engel olarak da bulunabilmektedirler.

Karnig, Gülünya ve Digranın Dehşetli Vefatları Hikâyesi'nin eksenini Gülünya'nın ölümüyle biten aşk hikâyeleri oluşturur. Gülünya, Karnig'e âşıktır. Kızın babası damat olarak Karnig'i istemez. Karnig'i konuşma yaptığı bir mecliste döverek onun intihar etmesine neden olur. Gülünya da Karnig'in mezarı başında kendini zehirleyerek intihar edecekken Dikran tarafından kurtarılır. Bu olay üzerine Dikran ile Gülünya birbirine âşık olur. Kızın babası bu ilişkiye de karşı çıkar. Dikran da istediği gibi bir damat değildir. Gülünya'yı başka biriyle evlendirmek ister. Bunun üzerine kız zehir içerek intihar eder. Dikran da ertesi gün felç geçirir ve ölür.

Metinde Gülünya gece uykusuzluktan denize bakarken fırtınalı denizdeki kayıkta annesi ile Mariam duduyu görür. Annesi, babasından haber getirir. Gülünya'ya, anne ve babasının onayladığı bir damatla evliliğe müsaade edileceği söylenir. Gülünya da annesine Dikran ağayı anlatır. Annesi, Dikran ağayı kocasına haber vermek için vapurla döner. Burada babasının kızı başkasıyla evlendireceğini öğrenir. Haber taşıma görevini üstlenen vapur, Dikran ile Gülünya'nın ayrılmasına neden olur.

Zavallı Kızcağz bir sandal kazasından sonra gelişenler üzerine kuruludur. Adadan dönerken bir vapurla bir kayık çarpışır ve kayıktaki aile denize düşer. Metin bu olay üzerine kuruludur. Sandalda bulunan aile fertlerinin yolları da bu sandal kazasıyla ayrılır. Yani burada da sandal ayırma ve düğüm oluşturma işlevini üstlenmektedir.

Bir Kadının Hayatı'nin konusunu bir kadının yaşadığı kötü durumlar ve çektiği sıkıntılar oluşturur. Eser, iç içe geçmiş hikâye parçalarından meydana gelir. Anlatı kişileri Ziya, Cevdet ve Teodor'un birleştiği ortak nokta intikam duygusudur. Romanda sandal, Teodor'un yaşamını değiştirir. Sevgilisiyle onu sandal bir araya getirir. Kamila sandalla gezer ardından Teodor'la buluşur. Kamila ormanda Teodor'un yanına gelmesini beklerken Petro sessizce yaklaşır. Petro Kamila'yı göle ittikten sonra oradan aynı sandalla kaçır. Sandal onların kavuşmalarından ziyade ayrılığını simgeler. Romanın sonunda Ziya kayınvalidesinin, Cevdet kız kardeşinin, Teodor da sevgilisinin intikamını alır.

Bir Sefil Zevce'de varlıklı bir kadın olan Vartug'un mal varlığını almak için kurulan tuzaklar ekseninde onun aşk hayatı anlatılır. Vartug, Petersburg'dan İstanbul'a gelir. Burada kalabilmek için sevmediği Mardiros ile evlenir. Kötü alışkanlıkları olan bu adamla evliyken Sebuhan Bey'e âşık olur. Kendisine kalan mirasla zenginliği katlanan Vartug'un malını ele geçirmek için türlü planlar yapılır. Vartug, Sebuhan'la kaçma planları yapar ancak bunu gerçekleştirilemez. Bu arada Vartug'un hamile olduğu anlaşılır. Sebuhan kaza geçirir, birlikte kaçamazlar. Sebuhan kendini toparladıktan sonra kadını bulmak için uzun uğraşlar verir. Vartug'u bulur fakat kadın doğumdan sonra ölür. Bu metinde de kayık işlevsel bir araç olarak yer alır. Vartug, kocasının kendisinin mücevherlerini çaldığını, gece denizi seyrederken kayıktan atılan

mektupla öğrenir. Bu farkına varma, öğrenme bir ayrılığın da başlangıcı olur. Kayık ve deniz bu ayrılığın ve farkına varmanın merkez noktasını oluşturur.

Taaşuk-ı Talat ve Fitnat'ta vapur, olay örgüsü için önemli bir yerde bulunur. Roman kısaca şöyledir: Annesi vefat ettiği için üvey babasıyla yaşayan Fitnat ile annesi tarafından büyütülen Talat birbirine âşık olur. Fitnat'ın üvey babası, kızı yaşlı bir adam olan Ali Bey ile zorla evlendirir. Bunun üzerine Fitnat intihar eder. Ali Bey, Fitnat'ın kendi öz kızı olduğunu öğrenince delirip ölür. Talat ise hastalanarak ölür.

Romanda vapur aracılığıyla Fitnat içine düştüğü çıkmazla somut bir şekilde karşılaşır. Fitnat, babası tarafından kurnazca düzenlenmiş bir entrika ile yalnızca bir tanıdıkları zannettiği ve evlendirileceğini bilmediği Ali Bey'in evine gitmeye ikna edildiğinde, daha önce görmediği denizi görür, vapura ilk kez biner. Ama bu ilk binişin arkasındaki sebep Fitnat'ın haberi olmadan onu kendi düğününe götürmektir. Emine kadınla birlikte vapurdan iner inmez düğün konvoyundaki bir arabaya bindirilince, Emine ona itiraf eder. Bu metinde de vapur bir ayırma ve farkına varma noktasında bulunur. Talat ve Fitnat'ın ayrılıklarının da simgesi olarak değerlendirilebilir.

Daha önce konusundan söz edilen *Vah*'ta romanın başkişilerinden Ferdane'ye âşık olan Behçet'in çalışanlarından Petraki'nin kız kardeşi Despino, bohçacılık yapar. Bu sayede evlere kolayca girip çıkar. Ferdane ile de bu yolla yakınlaşır. Behçet, Despino aracılığıyla Ferdane-Talat ve Ferdane-Necati ilişkilerine dair bilgi alır. Despino Necati ile Ferdane arasında mektup taşır. Behçet, Necati ile Ferdane ilişkisini Despino'nun elindeki mektupları alarak ortaya çıkarır. Behçet'in evinden Üsküdar'a gitmek için ayrılan Despino, önce vapura sonra kayığa biner, burada Ferdane Hanım'a gönderilen mektup ve resmi kaybettiğinin farkına varır. Kayık yine bir idrak anında belirir.

Polisiye roman olan *Esrar-ı Cinayat*'ta İstanbul'da Öreke Taşı olarak tanınan bir yerle bağlantılı cinayetler konu edilir. Müstantik Osman Sabri ve Hafise Necmi cinayetleri çözmek için görevlidirler, bir gazeteci de onlara yardım eder. Beyoğlu Mutasarrıfı Mecdeddin Paşa, cinayetleri azmettiren Hediye Hanım'la işbirliği

içerisindedir. Eser, bir kadının ölümünün yer aldığı bir gazete haberiyle başlar. Gazete haberinde Mecdeddin Paşa'nın Odessa vapuruyla kaçtığı haberi vardır. Vapur burada da eser kişilerinin kaçmasını, uzaklaşmasını sağlar. Romanda şehirler ve ülkeler arası vapurlardan, posta vapurlarından, İstanbul içi vapur seferlerinden de söz edilir.

Su taşıtlarının yolların kesiştiği noktada bulunduğu *Hayret*'te, vapur saatleri önemlidir. Vaporda oluş ya da vapuru kaçırmak olayları tetikler. *Hayret* de polisiye bir romandır. Eser, Hintli Prens Safa Kok Sanc ve ailesi ile Mirza İsmail Han etrafında dönmektedir. Hırsızlar adaya kayıkla gelip yine aynı araçla kaçarlar. Kaymakam da peşlerine kayıkla düşer. Burada coğrafi özelliklerden kaynaklı olarak deniz araçlarının zorunlu bir ihtiyaç oluşu ön plandadır. Kayık, burada farkına varma anında yer alır.

On dokuzuncu yüzyılın yukarıda anılan eserlerinde gösterildiği gibi su yolları ve taşıtları metinlerde kişilerin ayrılmalarının bir nedeni olarak belirir. Bunun yanı sıra su taşıtları metin kişilerin yaşanılanların farkına varmalarına öncü olur, onları gerçeğe yüzleştirir. Genellikle kopuş ve uzaklaşma işlevini yerine getirirler.

III. Çözüm Ulaştırma

On dokuzuncu yüzyıl metinlerinde su yolları ve taşıtları sadece olayların düğümlendiği yerlerde bulunmaz, olayları çözüme de kavuştururlar, olay örgüsündeki karmaşayı ortadan kaldırırlar. Kurmacanın kişisi çıkmazdaysa onu buradan kurtarıp başka bir olasılığın varlığını da ispat ederler. Yani su taşıtları çözüme ulaştırma işlevinde, metni sonlandırarak olayları bir sonuca bağlarlar.

Fahima Efendi'nin başından geçen üç evlilik üzerine kurulu *Teethül Âleminde*'de, Kağıthâne ayrıntılı şekilde tasvir edilir. Metin Jirund vapuruyla İstanbul'dan uzaklaşma ile de sonlanır. *Teethül Âleminde*'yi bitiren, vapurla İstanbul'dan ayrılmaktır. Bu mekânsal mesafe, İstanbul'un uzakta kalışı, çözümü kurar.

Acaib-i Âlem'de vapur hem olay örgüsünü kurar hem de sonlandırır. Roman Suphi Bey'in dünya seyahati planını gerçekleştirmek için yaptığı girişimler üzerine

kuruludur. Eser, Şirket-i Hayriye vapurunda Hicabi Bey'in kulak misafiri olduğu Suphi Bey ile alay eden iki kişinin diyaloguyla başlar: “Bundan on iki sene kadar evvel mâh-ı martta yani nevrûz-i sultânî esnasında idi ki akşam saat on sularında köprüden kalkan şirket-i hayriyye vapurunun kaptan mevkiinde iki efendi arasında gayet şetaretili bir muhavere güzeran etmekteydi” (Ahmet Mithat, 2000: 219). Alıntıda yer verildiği üzere vapur, sosyal bir ortama sahip olmasıyla sohbetlerin yapılmasına da duyulmasına da gerekli imkânı sağlar. Hicabi arkadaşı hakkında yapılan olumsuz konuşmadan rahatsız olur. Bu sebeple Hicabi eski dostu Suphi'yi ziyaret etmeye karar verir. Onun dünyayı tanımak amacıyla seyahate çıkmak istediğini öğrenince arkadaşına katılmak ister. Suphi ve Hicabi vapurda bir araya gelip seyahati kararlaştırır. Böylece iki eski dost bir geziye de çıkarlar. Yani vapur bu metinde olayları başlatır. Aynı zamanda çözümü de kurar. İki arkadaş İstanbul'dan Petersburg'a gitmek için Odesa vapuruna iki adet bilet alırlar: “İstanbul'dan Petersburg'a kadar seyahat için çizme ve yağmurluk ve fanila ve çamaşır misillü şeyler tedarik olundu ve Dersaadet'ten Odesa vapuruna binilmek için Bahçekapısı'nda bir İngiliz vapurunun simsarından iki adet kamara bileti alındı” (Ahmet Mithat, 2000: 261). Alıntıda yer verilen kısım metnin son cümlesidir. Suphi'nin amaçlarının alay konusu oluşu, yolculuğa çıkma çabaları olay örgüsünün düğümünü oluşturur. Metnin iki esas kişinin hedeflerini gerçekleştirilmesi ise bunun çözümünü kurar. Görüldüğü üzere eseri çözüme ulaştıran vapurdur.

Mai ve Siyah romanı da benzer şekilde son bulur. Olaylar düğümlenir, Ahmed Cemil çıkmaza girer. Bu çıkmazların çözümü onun İstanbul'dan uzaklaşmasıyla mümkün kılınır. Ahmed Cemil vapurdan şehri seyrederek uzaklaşır. Onun umutlarını kaybedişi, İstanbul'da gördüğü manzaradan açık edilir. Ahmed Cemil hayalini gerçekleştirmek için çok çalışır, fedakârlıklarda bulunur. Sadece kendisi zarar görmez, bu uğurda kız kardeşini kaybeder, durumdan tüm ailesi etkilenir. Hayalleri onun için bir yıkıma dönüşür. Ümitlerinin etkisiyle kendisine mavi, ışıltılı gelen bu şehri, karanlık ve boğucu görmeye başlar. İstanbul'da kendisine bir çıkış yolu bulamayan karakter, çözümü vapurla buradan uzaklaşmakta bulur. Başka bir şehre doğru yola çıkan Ahmed Cemil ve onun gördüğü manzaranın betimlenmesiyle de roman sonlanır. Su taşıtı burada da metni sonlandırarak olumlu ya da olumsuz biçimde çözüme ulaştırma işlevini yerine getirir.

“Hiç” adlı öyküde düğüm de çözüm de vapurda gerçekleşir. Kızın dudağının kısa olması dolayısıyla yüzünde sabit olan tebessüm görüntüsünü şahsi algılayan genci gerçeklerle vapur yüzleştirir. Şayet genç vapurda tekrar kızla karşılaşır onunla görüşme cesaretini göstermese yanlış anlaşılma sürecektir, gencin hayalleri büyümeye devam edecektir. Dolayısıyla vapur karşılaşmanın yeniden yaşanmasını sağlayıp olayı neticelendirmiştir.

Sonuçta su taşıtları metinleri hem kurup hem de sonlandırabilir. Su taşıtları metin içerisinde başlangıçlar, sonlar ve düğümler için kullanılabilir. Çözümlerin çoğunluğu İstanbul’dan uzaklaşma şeklinde gerçekleşir. Bu ayrılımadaki kişinin görüşü de olayların özeti gibidir. Düğümleri çözer. Tam bu noktalarda su taşıtları kendine yer bularak, çözümü ve sonu kurarak yapısal açıdan işlevsel bir nitelik gösterir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SU YOLLARI VE TAŞITLARININ ANLAMI

Su yolları ve taşıtları, metinlerde yalnızca teknik işlevler üstlenmekle kalmaz, döneme ait duygu, durum ve değerleri göstererek anlam üretimi bakımından da görev yapar. Tezin bu bölümünde, metinlerde su yolları ve taşıtlarının taşıdığı “psikolojik”, “kültürel” ve “toplumsal” anlamlar tartışılmıştır. Burada anlamlar söz konusu başlıklar altında sınıflandırılmaya çalışılsa da bu başlıklar arasında kesin sınırlar tayin etmenin zor olduğu baştan belirtilmelidir. Metinlerde çoğu zaman anlamlar iç içe geçmektedir. Dolayısıyla psikolojik, kültürel ve toplumsal anlamların sık sık birbirlerinin alanlarını ihlal edebildiği görülmektedir.

I. Psikolojik Anlam

Su yolları ve taşıtları, eser kişilerine odaklanma zamanı ve düşüncelerine, duygularına yoğunlaşma imkânı sunar. Etkilenmelere yol açar. Fikirlerin eylemlere dökülmesine olanak tanır. Mekânları, olayları geniş bir pencereden gözlemlemek için de iyi bir araçtır. Deniz, olayların ön habercisi konumunda da bulunabilmektedir. Bunlara ek olarak su taşıtları olayların saklanan, örtük kısmının açığa çıkmasında da rol oynarlar. Bu açılardan metinlerde su yolları ve taşıtları psikolojik anlamlar taşır.

Su yolları ve taşıtları duygularda değişime yol açarak karar değişikliklerine neden olur. Örneğin *Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi*'nde, Süleyman'ın Hançerli Hanım'ı affederek onu idamdan kurtarmaya karar vermesi; *Aşk-ı Memnu*'da Bihter'in kayıkta Behlül'ün kişiliğinin farkına varması, Göksu gezisinden sonra Behlül'e bakışında gerçekleşen duygu değişimi su üstüneyken yaşanır. Su taşıtındayken odaklanma sonucu duygularda değişimler meydana gelir. Bazı

durumlarda aydınlanma sayılabilecek farkına varmalar da yaşanır. Bunlar yüzeysel ve geçici değişimler değil, aksine derin etkileri ve somut sonuçları olan durumları ortaya çıkarır.

Kişi vapur, kayık gibi herhangi bir su taşıtıdayken duygularını uç noktalarda yaşar, hisseder. Su taşıtıdayken kişinin bakış açısı olumsuzsa duygular da bir o kadar karamsardır, eğer olumluysa ona kesin bir mutluluk vadedilmişçesine pozitif bir yaklaşım içerisindedir. Evli ve çocuklu bir kadının, ilk aşkıyla yaşadığı yasak ilişki sonucunda kötü duruma düşmesinin anlattığı *İlk Sevgi*'de, vapurun olumlu duyguları besleyip çoğaltmasının bir örneği bulunur: “İşte genç de o gün gezmeye çıkmış idi. Vapurda düşündüğü zaman izdivaç âleminin insan için enva-ı bahtiyariyi [mutluluğun türlü şeklini] ihzar edeceğini [hazırlayacağını] tetkik ederek zihnen tasdik ediyordu” (Ahmet Rasim, 2020: 153). Burada düşünülen olgunun olumsuz yönleri görmezden gelinir. Dolayısıyla su taşıtları, eser kişileri için yanıtıcı bir görüş oluşturur. Kara gerçekliğin temsiliyken deniz umutların ve hayallerin mekânıdır.

Vapur, umutları besler canlı tutar. *Refet*'te vapurun oluşturduğu yanılısama karada bozular. Bu romanda Refet ile annesi Binnaz'ın hayatı esas konuyu meydana getirir. Hayati Efendi adlı bir tüccar, Binnaz'ı cariye olarak evlenmek için İstanbul'dan Anadolu'ya götürür. Binnaz'ın Refet adını verdikleri kızı dünyaya gelir ancak Hayati Efendi kız küçük yaşta ölür. Bu olay üzerine Binnaz, Hayati Efendi'nin diğer eşlerinin ve çocuklarının eziyetinden kurtulmak için İstanbul'a gider. Vapur yolculuğunda Binnaz, İstanbul'da rahata kavuşacağını, burada korunacağını düşünür. Vapurdayken olumlu beklentiler içerisindedir:

İstanbul'a vardıkları zaman, o akşamı birlikte geldikleri ailenin yanında geçirip ertesi gün oradan çıktı. Kızıyla kendisinin bir bohçadan ibaret olan eşyasını bir kolunun altına, Refet'i de diğer koluna alıp Boğaziçi vapurlarından birine bindi. Binnaz, Refet'in İstanbul'daki akrabalarının en zenginine değil en yakınına gidiyordu ki o aile de oldukça servet sahibiydi, evleri cariye ve uşakla da idare edilirdi. Ev sahibi, Refet'in halasının çocuğu oluyordu. Onun yetmişmiş kız ve oğulları da hep Refet'in akrabası olduğundan Refet'in bu evde birçok akrabası vardı demekti. Binnaz evladı olduğu için

sevdiği, efendisinin çocuğu olduğu için de gözetmesi gerektiği Refet’i sağ salim akrabasının yanına getirmekle övünç duyuyordu. Hayati Efendi kendisini aldığı zaman birkaç gece misafir olduğu bu eve Binnaz o övünçle girdi. Fakat heyhat! Sanki kaderleri kendilerinden evvel oraya erişmiş de onları orada da uğursuz çehresiyle karşılıyordu. (Fatma Aliye, 2019: 3-4)

Binnaz karaya ayak basıp varmak istediği yere ulaştığında üzücü gerçeklerle karşılaşır. Yaşadığı hayal kırıklığının büyüklüğü, vapurda İstanbul’a gelmekle gurur duymasından ve olumsuz bir durumla karşılaşma ihtimalini varsaymamasından anlaşılmaktadır. Vapur olumlu yanları görmenin ağır bastığı bir yanılsama oluşturur. Tıpkı “Hiç”te gencin kızın kendisine gülümsediğini zannedip onunla gelecek planları yapması gibi, eser kişisi başka bir ihtimalin varlığını düşünmez. Bunun vapurun kendine has bir mekân ve zamana sahip olmasıyla ilgisi olabilir. Zaman akışının askıya alınıp olayların gerçeklerden farklı bir paralel çizgide ilerlediğini düşündürmektedir.

Eser kişinin vapurda yaptığı olumlamanın bir örneği *Sergüzeşt*’te de yer alır. Dilber adlı bir esirin çalkantılı yaşamının anlatıldığı *Sergüzeşt*, vapurda başlar. Batum’dan gelen vapurdaki üç Çerkez esir İstanbul’a indirilir. Bunlardan biri de Dilber’dir. Önce Hacı Ömer isimli esircinin evine götürülür buradaki diğer köleler gibi Dilber de satılır. Birkaç farklı eve satılan Dilber’i Asaf Paşa’nın ailesi alır. Asaf Paşa’nın ressam olan oğlu Celal ile Dilber birbirine âşık olur. Celal’in ailesi bu birlikteliğe karşı çıkar, Dilber’i esirciye satar. Buna engel olamayan Celal hastalanır, Dilber ise Mısır’da bir eve esir olur. Efendisinin isteklerine karşı geldiği için cezalandırılır. Hadım köle Cevher, ona İstanbul’a gidip sevgilisine kavuşması için bir vapur bileti verse de Dilber bunu kullanacak durumda değildir. Eser Dilber’in kendisini Nil’e bırakmasıyla sonlanır. Vapurda Celal Bey’e hayat bir anlığına güzel ve ümit dolu gözükür:

Vapur iskeleden hareket etti. Celal Bey’e o gün her şey ışık içinde, hayat içinde görünüyordu. Sevgilisinin yüzüne saatlerce hayretle bakan gözlerine, Marmara’nın nihayetindeki ufuklar açılarak uzaktan uzağa sonsuzluk va[d]dediyordu. Köprüden diğer bir vapura bindiği zaman, sanki ilk defa

görüymüş gibi, Boğaziçi kendisine şahane bir manzara sunarak hiçbir zaman dikkat etmediği birtakım yerler buluyor ve iki sevgiliyi sessizlik ve güzelliğiyle bahtiyar edecek yerler keşfediyordu (Samipaşazâde Sezâi, 2016: 48).

Vapurun bu duygularda etkisi büyüktür. Sunduğu panoramik manzara buna zemin hazırlar. Ayrıca kişinin kendisi ve duygularıyla baş başa kaldığı vapurda eser kişisi yine olaylara kötümser yaklaşmaz, gelecek ümitlerini büyütür. Alıntıda da görülebileceği üzere vapurda duygular çok yoğun yaşanmaktadır. Sevinç de keder de uç noktalarda hissedilmektedir. Kişinin hislerine karşılık gelecek her manzara vapur tarafından yolcuya sunulur. Bu durum kişinin duyguları, düşünceleri hangi yöndeysen onu destekleyerek artırıp baskın his hâline getirir.

Vapur başta olmak üzere su taşıtları, kişiler için kaçışın ana ögesidir. Onunla kaçarak içinde buldukları durumu değiştirmek isterler. Örneğin adı verilmeyen başkişinin, üç kızla yaşadığı gönül maceralarının anlatıldığı *Yadigârlarım*'da vapur bir kaçış izleği sunar. Eserin ana kişisi için vapur, kaçışı simgeler: "Köprü'ye giden bir vapura binmek ve başımı alıp gitmek niyetindeydim; fakat sürdürdüğüm bu keyif babamın dostlarından bazılarının dikkatini çekmiş, daha fazlasına engel oldular" (Nabizade Nazım, 2012: 62). Vapura, kaçıp kurtulmanın anlamı atfedilir. Bu, vapurun o dönem için en çok kullanılan taşıt olmasının yanı sıra kişinin yerleşik yaşamını sürdürdüğü karadan farklı bir zemin üzerinde bulunmasıyla da alakalı olabilir.

Varılacak hedeften ziyade içinde bulunulan taşıt, vapur önem taşımaktadır. Vapurun sonsuzluğu ya da bitmiş tükenmişliği değil süreci ve umudu, başka seçenekleri ön plana çıkardığı söylenebilir. Zira karada sonlanan umutlara yeni bir rota oluşturarak çıkış alanı sunar. Çoğu zaman önceki yaşananlardan bağımsız bir ufku eser kişinin önüne serer.

Suda ve su taşıtlarında bulunmak duyguların açığa vurulup gün yüzüne çıkmasını da sağlar. *Felatun Bey ile Rakım Efendi*'de de benzer bir durum yer almaktadır. Hariciye kaleminde memur olan, aynı yaşta ve çevrede bulunan Felatun Bey ile Rakım Efendi'nin benimsedikleri farklı yaşam tarzları bu romana konu edilir.

Rakım'ın karşısında alafranga züppe özelliklerini taşıyan Felatun, olumsuz bir örnek olarak sunulur. Mirasyedi Felatun Bey hüsrana ve pişmanlık yaşarken Rakım Efendi çalışarak hayat standardını yükseltir. *Felatun Bey ile Rakım Efendi*'de kayık gezileri yapılır. Bu gezintilerde kayık, Canan'ın Rakım'a olan duygularını açığa vurmasının aracı olur. Deniz üzerinde bulunan eser kişileri (Canan, Yozefino, Ziklas'ın kızları) gerçek duygularını ya muhatabına açıkça söyler ya da beden diliyle belirgin şekilde ifade eder. Duygular üzerindeki etki, dönemin başka eserlerinde de görülür.

Kayık hareket ettikten sonra buradaki kişilerin sınırlı bir alanda ve zamanda kalmalarından dolayı dikkatleri, kendilerine ya da çevreye odaklanır. Bu odağın yoğunlaşması kişinin kendisine ya da karşısındakine yöneldiğinde duygularını, düşüncelerini açığa çıkarmakta ya da insanlara birbirleri hakkında izlenim edinme, eylemde bulunma fırsatı sunmaktadır. Anlatılarda kişiler hakkında yargılar böyle anlarda oluşur. Vapur, kayık, sandal olmasa bir arada vakit geçirmeyen, bu imkânı elde edemeyecek olan insanlar; denizden, taşıttan ve birbirlerinden başka bir şeyin olmadığı bir sonsuzlukta bulunur. Su taşıtında dar bir mekânda sıkışık kalmak ve belli bir süreliğine o taşıtın dışına isteseler de çıkamayacak olmaları insanları, birbirine odaklayıp his ve düşüncelerini dürüstçe ifade etmeye itiyor olabilir. Su taşıtıyla yapılan yolculuğun kısa süreliğine olduğu araca binerken bellidir, kişi de bunun farkındadır, içinde buldukları taşıtın haricinde yer değiştirme de mümkün değildir. Eser kişinin somut bir deneyim ve bilinçle bu durumu yaşaması, duygu ve düşüncelerini gizleme ihtiyacı duymamasına neden olabilir.

Vapurun gerçekleri ortaya çıkaran bir mekân olduğu da görülmektedir. Bihruz'un landoda gördüğü Periveş'e olan platonik aşkın anlatıldığı *Araba Sevdası*'nda vapurun bu özelliğinden kaynaklı olaylar yer alır. *Araba Sevdası*'nda lando, Bihruz'un Periveş'ten etkilemesine sebep olmuş gibi görünse de arka planda kayık ve vapur vardır. Bihruz'un planlarına dair eylemleri deniz üzerinde gerçekleşir. Periveş'in öldüğünü sanan Bihruz, onun yaşadığını, vapura binmeye çalışırken yetişemediği için gülüşen vapurdaki kadınların içinde Periveş'i gördüğünde fark eder. Keşfi'nin kendisine söylediği yalanın da farkına vapurda varır. Bihruz kayığın kendisini vapurdan önce kıyıya ulaştıracağına ikna olur, kayığa biner.

Makine ile çalışan vapura insan gücüyle yetişip hatta onu geçeceğine inanır. Bu vurgu kayıkçı tarafından da yapılır.

Birbirine zıt iki mekânın aracının karşı karşıya geldiği bu anlatıda kara yani lando, Bihruz için bir yanılısma oluşturur. Vapursa aydınlanmayı sağlayarak gerçekleri gün yüzüne çıkarır. Ancak Bihruz'un gerçeği tam olarak kavraması, bu bilgiyi pekiştirmesiyle mümkündür. Bu yüzden karada yeniden Periveş'i canlı bir şekilde görmesi Bihruz için büyük bir yıkım olur. Bihruz'un yetişemediği vapurda Periveş'i gördüğü sahnede, Bihruz ile Periveş aynı mekânı ve zamanı paylaşmamaktadır. Periveş vapurdayken Bihruz karada kalmıştır. İkisinin farklı duygu ve durumlarda oluşu da buradan sezdirilmektedir. Onun Periveş'e kapılmasında, onunla hayallere dalmasında da, hayal kırıklığı yaşayıp gerçeklerle yüzleşmesinde de vapur önemli bir konumdadır. Bu durum Bihruz'un uğraşının boşuna oluşunun bir başka göstergesidir.

Yol bir yere, kişiye uzaklaştırır ya da yaklaştırır. Bu açıdan bakıldığında da kişinin ya da karşıdakilerin yaşamında bir değişiklik gerçekleşir. Su taşıtları bunun somut örneğidir. Felatun Bey ile Efendi'nin yolu böyle ayrılır. *Mai ve Siyah*'ta Ahmet Cemil, İstanbul'dan bu şekilde uzaklaşır. *Yeniçeriler*'de ise kayık, Civelek Hüsnü'yü annesine yaklaştırır. *Zehra*'da Suphi'nin yaşadığı ilişkilerde onu partnerlerine yaklaştırır. *Eylül*'de Suat ile Necip'i yaklaştırırken Suat ile Süreyya'yı uzaklaştırır. Bunun fiziksel nedenlerinin yanında ruhsal durumlar ile de bağlantılıdır. Su taşıtları böyle anlarda metinlerde kullanılır.

Kısaca, su yolları ve taşıtları duygu ve düşüncelerin meydana çıkmasına yardımcı olur. Olayları, kişileri birbirine yakınlaştırmasının yanı sıra uzaklaştırması da söz konusudur. Anlatıdaki konumuna ve karşısında yer alan unsura göre yanılısma oluşturur ya da aydınlanmayı sağlar. Kişinin denize olan konumu da onu etkiler. Su taşıtları yoğun dikkat için de uygun bir yerdir. Su taşıtları, arzuların, emellerin kılıfı olur. Zorunluluk adı altındaki bir mecburiyetle istekler gizlenir. Su üzerindeyken farklı duygu ve düşüncelere sahip kişiler karada tam tersi yönde davranabilmektedir. Bir başka ifadeyle denizde kişinin duygu durumunun yönünün zıddı konumundakilerle karada karşılaşmaktadır.

Su yolları ve taşıtları, kişinin olaylara bakış açısını etkiler. Su taşıtının niteliğine ve kullanımına göre bu durum değişiklik göstermektedir. Eğlence ve keyif için başvurulduğunda bu taşıtlar, metinlerde mutlu olayların temsilcisi olarak yer alırken bazen de umut kırıklarının imgesine dönüşebilmektedir. Mehtap sefaları ve çağrıştırdıkları, kurgularda geniş yer tutar. Gerçekleri ortaya çıkarma gibi bir anlamın yanı sıra metnin sonuna dair izler taşır. Su taşıtlarına odaklanıldığında metnin psikolojik eksenleri de görünür hâle gelmektedir.

II. Kültürel Anlam

On dokuzuncu yüzyıl bağlamında su yolları ve taşıtları etrafında bir kültür meydana gelmiştir. Edebî metinler, su taşıtları etrafında oluşan bu kültür halkasını gözler önüne sermektedir. Vapura inme-binme, gidiş-geliş saatleri, deniz taşıtlarını, gelenleri seyretmek oluşan kültür öğelerinden bazılarıdır. Münhasıran vapur, kendi içinde toplumsal bir düzen, norm oluşturur. Mehtap ve sandal sefaları, Boğaz gezileri metinlerde duyguları öne çıkarır. Kişiliklerin tanıtılmasında da kayık ve deniz önemli bir rol oynar. Eser kişinin kayıkta davranış şekline, tutumlarına göre kişisel özelliklerine dair bir izlenim oluşturulur, olay örgüsünde kişinin tanıtılması için işlevsel bir araç olarak kullanılır. Su taşıtları, içinde nasıl giyilmesi gerektiğine kadar genişleyen bir etki alanına sahiptir. Başka deyişle, su yolları ve taşıtları kültürel anlamları dolayısıyla da romanın işleyişi, olay örgüsünün akışı üzerinde etkilidir.

Yunan harfli Türkçe *Temaşa-i Dünya ve Cefakâr-ü Cefakeş*'te avukat Aleko Favini'nin dünyayı gezerken yaşadığı maceralar, tanık olduğu olaylar anlatılır. Romanda İstanbul geniş yer tutar, Rum toplumunun yaşam tarzı, şehrin kültürü ayrıntılı olarak bulunur. Metinde kayık ve vapur şöyle yer alır: İş aramak amacıyla Anadolu'dan İstanbul'a gelen Usta Yorgi ve avukat Aleko Favini, Eminönü iskelesinde kayıktan inenleri izlemeye başlarlar. Bir kayıktan inen kadının kıyafeti dikkatlerini çeker. Usta Yorgi aniden bayılır, bunun sebebini daha sonra kendisi açıklar. Kayıktan inen kadın ve yanındaki iki çocuk Usta Yorgi'nin Niğde'deki karısıdır. Üsküdar'da Aspasia adlı başka bir kadınla da evli olduğunu Aleko'ya anlatır. Bunun üzerine Aleko nüfus kayıtlarının olmayışını eleştirir. Bu tür toplum ve düzen tenkitleri metne serpiştirilmiştir. İskelede kayıktan inenlerin seyredilmesi, o

dönem için sosyal alanların merkezinin su taşıtlarının bulunduğu yerler olduğunu göstermektedir. Önce kayıktan inen kadının kıyafetine dikkat edilmesi İstanbul'a özgü giyim tarzının olduğunu da düşündürür. Dolayısıyla su taşıtları ve onlarla bağlantılı olan iskeleler meydana getirdiği sosyal alan sayesinde toplumun yaşam tarzını ve kültürel öğelerini açığa çıkarmaktadır.

Kurguda kayıkla ulaşımın sistemsizliğinin neden olduğu bir olayla da karşılaşılır. Anadolu yakasına dönmek isteyen adamdan eşeği ve kendisi için aynı ücreti (20 lira) talep eden bir kayıkçıdan söz edilir. Adam buna kırıldığı için memleketine döner. Romanda vapurun henüz kullanılmadığı zamanda sandalın, kayığın hâkim araç olduğunun altı çizilir: "Ben dahi, o asra göre zengin sırasında olduğumdan (çünkü 100.000 kuruş kadar nakidim mevcut idi) ölürüm korkusu ile o asırda da vaporlar olmadığından, beş çifte bir ada kayığına süvar olarak, Büyük Adaya (Pringipos) firar eyledim" (Misailidis,1988: 431). Alıntıda da görüldüğü gibi kayığın hâkimiyetindeki deniz ulaşımında sistem ve düzen eksikliğinden kaynaklanan ekonomik, toplumsal sorunlarla sıkça karşılaşmaktadır. Ayrıca romanda özellikle vapurun kullanılmaya başlanmasından önce, Avrupa üstün gösterilir, Osmanlı eleştirilir. Avrupa ve Osmanlı sürekli kara ve deniz ulaşım araçlarıyla kıyaslanır:

Evropalılar tahsil ettikleri ilme itibar ve timar ederek, takviyet vererek (güçlendirerek), nihayet mektepler inşa ve vaporlar ve timur yolları teşkil. eylediler ve sanatlar icra ettiler ve çayları, ırmakları tathir ederek, vaporlar işletmekle her taraf ile münasebeti sühuletlendirdiler (kolaylaştırdılar) ve bu sebepten servet ve devlet (gönenç) dahi ayaklarına varıp ihya oldular. Bizler ise, bunca alimlerin hafidleri (torunları) olduğumuz halde perişan kaldık ve gaflet-ü cehaletten gözlerimizi açıp da servet ve devletin terakkümüne bais (sebep) ve refah-ı insana badi olan (yol açan) sebepleri gördüğümüz yoktur. (Misailidis,1988: 250)

Burada da görüldüğü üzere su yolları ve taşıtlarının yalnızca topluma değil devlete ait bir simge olduğu anlaşılmaktadır. Su taşıtları yazıldığı metinde toplumun kültürünü, durumunu açığa çıkarmasının yanında devlet yönetimini, sistemini de ortaya koyar.

“İki Yüz Elli Kuruşa Bir Asır”da da su taşıtları şehrin kimliğinin bir parçası olarak yer alır. Öyküde, yurt dışından Çamlıca’daki bir korunun hayaliyle dönen bir adamın, burayı gezmek için gittiğinde ağaçların kesildiğini görmesi ve sahibi tarafından odunculara iki yüz elli kuruşa satıldığını öğrenmesi üzerine yaşadığı hayal kırıklığı anlatılır. Metinde Boğaziçi, Çamlıca, Büyükdere betimlemesi yapılır, kayak ve vapur bu mekânların bir parçası olarak tasvir edilir:

Hafif bir mehtablı gecede âfâk-ı lâciverdide yüzen şeffaf bulutlar gibi Büyükdere önlerinde görünerek birbirini takip ile suların mâiliği içinde sessiz, sadasız takarrüb eden yelkenler biraz yükseldikçe havaya kalbolan beyaz istimleriyle yolcu vapurları Boğaz’ın ortasından aşağıya doğru akar, arkalarında yine beyaz izler bırakarakgeçen Şirket vapurları iki taraf sevahiline yanaşıp yine ayrılır, kayıklar mevzun endam-ı dil-rübalarıyla âşıkane surette cereyan edip gider. Hep bu harekât bir sükûn ve sükûnet içinde vuku bulur. Yalnız ara-sıra esen rüzgâr bir kalb-i rakikten gûzar eden bir hiss-i müessir gibi bütün bu temâşâyâ bir ihtizaz ve heyecan verir. İşte bu Boğaziçi Çamlıca’nın yilankavî yapılmış bir nehridir [...] Marmara’da ufuklardansevahile kadar penbe yollar hâsil olur. Tâ karşı taraftaki ufuklarda gurub eden güneşin hizasına gelen gemileral atlastan yelkenler açmış gibi görünür. İşte bu Marmara Çamlıca’nın bir lac’ıdır. Bu penbeliği hâvi olan bulutları semaya doğru sevkeden hafif bir rüzgâr, bahsettiğim ormancığa dahil olarak, bütün bir âlem-i zî-bal-i nağmesâzın, bin heva ve vezindeki âhenlerini bulunduğu yere semadan geliyor gibi döker. (Sami Paşazade Sezai, 1981: 13-14)

Hikâyedeki çatışma bu betimleme üzerinden kurulur. Adamın bıraktığı manzarayla karşılaştığı arasında bir uçurum vardır. Alıntıda da görüldüğü üzere su taşıtları bu semtlerin, İstanbul’un kimliğinin bir parçası olarak sunulur.

Âşıkla Ma’şûk Dürbünü ve Her Milletın Güzeli’nde de vapur, İstanbul’un temsilcisi, kent kültürünün bir parçasıdır. Yirmi birinci günün anlatısı ve ana hikâyelerden olan “Osmanlı Güzeli”nde vapurun tasvirlerine yer verilir. Bu kısımınla bağlantılı olan

yirmi üçüncü gün anlatısı “Köy Odası”nda Hikmet Ağa köylülere İstanbul’da iken gördüğü vapuru abartarak eğlenceli bir şekilde anlatır:

-Canım Hikmet Ağa şu vapur dedikleri şey nasıl şeydir?

-Vapur şu bizim öküz arabalarının büyük cinsidir. İki yanına birer kanat takmışlar, suyun üzerinde kuş gibi çırpınarak yüzüyor. Benim İstanbul’da olduğum vakit vapurlar salt denizde yürürdü. Şimdi karadan da yürüyormuş.

Misafirler şu bizim Hikmet Ağa’nın birbirine uymaz birtakım mükâlatını kulak dolusu dinleyip kendisini medh ü senâ ettikleri sırada merkûm dahi daha ziyâde bir gururla kendisini akıllılar sırasına kordu. Şu misafirlerin içinde Hikmet Ağa’nın yalan yanlış hikâyatından hoşlanmayan yalnız Refika olup birtakım böyle boş lakırdıları dinlemektense dışarıya çıkmaklığı daha münâsip gördü. (Acarözmen, 2021: 146-147)

Alıntıda bulunan, İstanbul hakkında yöneltilen bu soru cevap, vapurun İstanbul’un bir parçası olarak kabul gördüğünün bir ifadesidir. Burada köylünün gözünde vapurun büyük kentin bir parçası, onun temsilcisi olması durumu söz konusudur. Vapur, yalnızca bu şehirde yaşayanlar, bulunanlar için değil orayı henüz görmemiş insanlar için de İstanbul kimliğinin bir simgesidir. Yukarıda vurgulanan durumun köylülerin gözünden verilmesi de taşıtının bu özelliğinin ispatıdır. Köylüler için vapur daha önce hiç görülmemiş bir taşıttır bu yüzden de ilginçtir. Bu yüzden Hikmet Ağa’yı da kendi topluluğu içinde özel kılmaktadır. *Âşıkla Ma’şûk Dürbünü ve Her Milletın Güzeli* köylünün bakış açısından vapurun İstanbul’un bir parçası olarak anlatılmasıyla incelenen diğer metinlerden farklı bir örnek de sunmaktadır.. Yani bu metinde de vapur, kent kültürünün bir parçası olarak bulunur.

Demir Bey yahud İnkişaf-ı Esrar’da Mustafa Kamereddin ile Vikont Duran, Polini’nin yıllardır haber alamadığı babasını aramak için İstanbul’a gelirler. Polini’nin babasının ismi Pierre Heyder’dir. Başlangıçta bu adla tanınan biri bulunamasa da onun Müslümanlığı kabul eden Demir Bey olduğunun öğrenilmesiyle Polini’nin babasına ulaşılmış olur. Anlatı, Duran ve Polini’nin de Müslüman

olmasıyla son bulur. Eserde vapurla İstanbul'un görünüşü, bu manzaraya duyulan hayranlık yer alır. Vapurda seyredilen İstanbul manzarasının etkileyiciliği vurgulanır:

Hele bir sabah Polini ile Mustafa Kamerüddin uykudan uyanarak kendilerini Ayastefanos önlerinde bulup da oradan İstanbul limanına kadar vapurun her kat'eylediği mesafede İstanbul ve Adalar ve Kadıköy ve Üsküdar ve Boğaziçi ve Beyoğlu ve derûn-ı Haliç'in döne döne enzâr-ı temâşâları önünde güya her biri başka bir memleketmiş gibi şâyân-ı hayret levhalar tasvir etmesi yalnız Polini'yi değil Mustafa Kamerüddin'i dahi çıldırtmak derecelerine getirmişti. İstanbul'a bu sûret-i duhûlün enzâr-ı erbâb-ı temâşâda tasvir eylediği acayib kalemlerle tarif edilemez. Görmeye muhtaç şeylerdendir. Bu tesir yalnız İstanbul'u ilk defa olarak gören ecnebilerde vâki olmakla dahi kalmayıp anasıl İstanbullu oldukları halde bir müddet gaybubet etmiş bulunanlarda dahi hasıldır ki bunu tecrübe eyleyenler de nevadirden değildir. (Ahmet Mithat, 2002: 487)

Alıntıda da görüldüğü üzere vapurun sunduğu seyir imkânı şehre özgü bir olay meydana getirir. Vapur, şehrin kimliğini, geçmişini ve manzarasını birleştirerek panoramik etkileyici bir seyir oluşturur. Yani vapur İstanbul kimliğine katkıda bulunur, kentin bir parçası olarak kabul görür. Vapur, İstanbul'da yaşayanların yaşam döngüleri üzerinde de etkilidir.

On dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda yaşayan biri, gününü planlanmak için vapurların hareket saatlerini ve yerlerini öğrenmeye ihtiyaç duyar. Buna bir örnek de *Ferdi ve Şürekası*'nda bulunur. *Ferdi ve Şürekası*, aynı işyeri çalışanları ile onların yakın çevresinde geçen ilişkiler üzerine kurulu bir eserdir. Romanla aynı adı taşıyan işyerinin sahibi Ferdi Efendi'nin kızı Hacer, buranın çalışanlarından biri olan İsmail Tayfur ile Saniha arasındaki aşk üçgeni olayların çekirdeğini oluşturur. Hacer ile İsmail Tayfur evlenir fakat İsmail Tayfur hâlâ Saniha'yı sevmektedir. Hacer bunu öğrenir, odalarında kocasıyla tartışırken yangın çıkar. Metin bu yangında Saniha'nın ölmesi ve Tayfur'un delirmesiyle sonlanır.

Romanın belli bir noktasında ikincil kişilerden Osman Şevket, İsmail Tayfur'un okuduğu gazeteden vapur saatini öğrenmek ister:

İsmail Tayfur, ihtiyarın bir cerideyi mazhar-ı nigâhî edecek kadar matbuata ehemmiyet [bir gazeteyi bile bakmaya değer bulacak kadar basma önem] vermediğini bilirdi. Gülerek “Evet!” dedi. Sonra bir sadâ-yı vakurâne-yi ca’li ile [yapmacık ağırbaşlı bir sesle] okumaya başladı: “Londra’dan alman ahbar-ı ahire-yi siyasiyeden [siyasetteki son haberlerden] müsteban olduğuna [anlaşıldığına] göre şu aralık...” İhtiyar elini uzattı: Teşekkür ederim!” dedi. Öteden, Osman Şevket atıldı: “Aman bugünkü nüsha [sayı] mı! Boğaziçi vapurlarının vakt-i hareketleri [hareket saatleri] var mı? Bu akşam Hisar’dayım”. (Uşaklıgil, 2011: 172- 73)

Alıntıda da gösterdiği üzere vapurun toplum yaşamında önemli bir yere sahip olduğu gazetelerde sefer saatlerinin verilmesinden anlaşılabilir. Vapur, toplum hayatına adapte olmuş basılı yayınlarda kendine yer edinmiştir. Gazetelerden vapur saatlerinin takip edilmesi bunun alıntıdaki gibi edebiyatta da iz düşümlerinin bulunması su taşıtının etrafında oluşan kültür halkasının zincirlerinden birini meydana getirir. Vapur saatlerinin yolcular tarafından takibi *Nimetşinas*’ta kendine yer bulur: “Aman memur efendi, kaptana işaret et kalkmasın; Hasna Hanım geliyor, koşamaz de!.. Acık beklesin Acık beklesin... Bilmem benim saat bir türlü bu vapurların saatine uymaz” (Gürpınar, 1965: 8). Kayık ve sandal, yolcunun vaktini esas alırken vapurun çalışması için böyle bir koşul söz konusu değildir. Onun saatleri değişken değildir önceden belirlenmiştir.

Yanlış Batılılaşmanın konu edildiği *Metres*’te de vapurun kişinin günlük yaşamını nasıl planladığı görülür: “metresinin vapur zamanını ihtar etmesine lüzum bırakmadan apartımandan çıktı” (Gürpınar, 1945: 324). Vapur saatleri kişinin zaman yönetimini oluşturan esas aktördür. *Sergüzeşt*’te de vapur seferlerinin sabit bir düzene sahip oluşu kişilerin zaman yönetimini bu taşıta göre yapmalarına neden olur: “Celal Bey, o geceyi kendileriyle geçiren yeğenleriyle birlikte gitmek üzere Boğaziçi’nde oturan amcasının yalısına dave[tl]i olduğundan vapur vaktine yetişmek için odasına çıkıp hemen giyindi” (Sami Paşazade Sezai, 2016: 47). Burada vapurun

İstanbul'un yaşamında kurduğu düzenin yanı sıra bu taşıt sayesinde her mevsim Boğaziçi'nde yalılarda ikame edilebildiği görülür. Yani vapur kullanıma girmesiyle birlikte toplum için yeni bir alışkanlığı yerleştirmiştir: zaman yönetimi.

Vapurun gündelik yaşamda tuttuğu yer *Müşahadat*'a şöyle yansır: “Beykoz'dan kalkıp Kandilli'ye kadar dört iskeleye uğradıktan sonra doğruca İstanbul'a giden vapurlar bir çeyrek yirmi dakika kadar vakit kazandırdığı için vakitlerini nakit sayanları memnun eder de aksine gençlerden ve genç mizaçlı yaşlılardan pek çoğunun canını sıkır” (Ahmet Mithat, 2022: 5). Alıntıda da bir örneğine yer verildiği üzere vapurun tarih açısından uzun olmayan bu zaman diliminde toplumun hayatına çabucak yerleştiği, bir rutin ve düzen oluşturduğu gözlemlenebilir.

Vapurun kullanımının bu dönemde oluşturduğu bir başka halka da bahane olarak kullanılabilmesidir. Düzenli saatlerde, belirlenen yerlere seferler yapılması, bu zaman diliminde binilmediğinde ya da son sefer kaçırıldığında o an için bulunulan yerde kalma zorunluluğunu beraberinde getirir. *Akabi Hikâyesi*'nde söz konusu durum hakkında şunlar söylenir:

Lakin ekseri köye erken çıkmaya arzu idenler erkeklerdir zira familya köyde olur ise çok aħşam meşguliet vesile olarak şehirde kalmak epeyce, bir şeydir, bikyarca olmakde daħi aħer çeşni var, bir adem serbest olur, daima familya ile olunur ise pek hüsün yok, tebdilat daima insane hoş gelir, kışı başa bir erkek ekseri familyasının müradına tabi olacak, bazen kaçamak olsa bile mimkini yok ana daħi maraza hasıl olur: Faakat köyde olunur ise, kim ne bilir 'Ağa gelmedi' derler çıkar gider: Köyde zann iderler ki vapor vaktine yerişemedi, yaħud meşgulietinden pek gec kurtulduğundan kayık ya araba ile çıkmage vakti olmadı, yaħud olsa bile: irtesi günü inmeye mecbur olduğundan nafilie çıkub inmeyi istemedi, l'akın sahihi aranırsa bakalım bu vesileler midir? Belki ol gün hiç çarşuya gitmedi, yaħud gitdi ise de, vapore yerişmek deyil, hatta karadan yaya gitmeye bile vakti var. Faakat, bilinmeyen keyfiete mana virmek pek müşkildir. (Vartan Paşa, 1991: 40)

Alıntıda da görüldüğü üzere, vapurun köyleri ulaşılabilir kılması, toplumun hareket alanını genişletir. Kişilerin şahsi çıkarlarına, keyfiyetlerine de hazır bir kılıf, bahane sunar. Bu durum kadın-erkek ilişkilerini ekiler.

Vapur sadece kişisel zaman yönetiminin etkili bir ögesi olmaz aynı zamanda İstanbul'un yerleşim yerlerinde de değişimin önünü açar. Vapurun kullanılmaya başlanması, Boğaziçi'nde ve köylerde yeni bir düzen meydana getirir. Daha önceleri yazın yalılara gidilip kışın köşklere geçilerek yapılan yazlık-kışık uygulaması, her mevsim buraları ulaşılabilir hâle getiren vapur seferleriyle yavaş yavaş ortadan kalkar. Yalılar devamlı ikametgâh olarak kullanılmaya başlanır. Bu değişim metinlere de yansır.

Eylül romanında olayların başlangıç noktası, geniş aileleriyle birlikte yaşadıkları köşkten ayrılarak yaz mevsimini yalıda geçirmek isteyen Suat ile Süreyya çiftinin bu fikri uygulamasıdır. Onlar köşkteyken Boğaziçi'nin hayalini kurarlar: “şimdi farz et ki Boğaziçi'nde yahut mesela Adalardayız... Deniz yok mu deniz; en sıcak havalarda bile insana can verir [...] Düşün Suat! Bir sandalımız olurdu, sabahları erken yahut akşamları geç vakit sen şemsiyeni kapardın, ben küreklere sarılırdım... Mehtap olsun olmasın oranın geceleri güzeldir” (Mehmet Rauf, 2017: 12-13). Bu ifadelerde Suat'ın yalıya geçmek istemesinin denizle yakından ilişkili olduğu görülmektedir. Boğaziçi ve deniz özlemiyle alınan köşkten taşınma kararı, romanın olaylarını başlatacaktır, hiçbir şey eskisi gibi kalmayacaktır. Bu durum üzerinde yalı kültürünün etkisi açıktır. Suat ile Süreyya mehtap sefalarının hasretini çekerler. Umutları ise oraya taşınıldığında boşa çıkacaktır. Aralarındaki bağın daha da kuvvetleneceğini zanneden çifti, birlikte vakit geçirirken eğleneceklerini düşündükleri deniz, birbirinden uzaklaştırır. Suat sandala binmekten hoşlanmaz. Onun bu duygusu da ilişkilerinin bir temsilidir. Zira artık Süreyya ile değil, Necip ile vakit geçirmekten zevk almaktadır. Suat ile Necip'i yaklaştıran, Necip'e Suat ile Süreyya'nın evlerinde kalma bahanesi sunan, vapurdur. Bu durum vapur etrafında yerleşen algı ve düzenle yakından bağlantılıdır. Vapur saatleri Necip'in hem kalmak hem gitmek için en büyük bahanesidir.

Su yolları ve taşıtları çevresinde oluşan kültürün öne çıkan öğelerinden biri de mehtap sefalarıdır. Mehtap sefalarının bir görünümü *Zehra*'da sunulur. Roman bir yaz mevsiminde gün batımında denizin seyredilmesiyle başlar:

Beş on ateş kayığında gayet düzenli incesaz takımları hareketli besteler, keyifli şarkılar, 'içli, yanık' taksimlerle mehtap gezisine çıkan herkesin hararetini ve neşesini artırıyor. Bu sandalda yakıcı bir ses, titreşim bir nağmeyle bir beste okuyor; öteki kayıkta şirin sesli bir keman ruhani bir taksim yapıyor; şu tarafta bir 'takım' Nihavent peşrevi geçiyor; bir taraftan aşkla başı dönenlerden birisi içli alılar çekiyor; ötede bazı 'kavuşma özlemi içindekiler' ise ümidin coşkusuyla kürek çekiyor. (Nabizade Nazım, 2015: 6)

Romanın başında Zehra ve Suphi'nin bu manzarayı izledikleri mutlu anları betimlenir. Boğazı, kayıkları, sandalları, denizi izlemek onların duygularını dışa vurmalarını sağlar. Mevsim bahardan yaza geçmiş, insanlar mutludur. Mekân denizdir, görülen nesnelere deniz taşıtlarıdır. Dolayısıyla bir zevk âlemine dair izler vardır. İnsanlar buldukları yerden ve durumdan memnun gibidirler. Zehra ve Suphi ise o âlemin içinde değildir, yalnızca o âlemi izlemektedirler. Bu nokta onların ilişkilerinin evrimi konusunda ipuçları taşıyor olabilir.

Roman bir gün doğumuyla da biter. Zehra'nın hasta yatağında hayat ışığının şiddetli bir nöbetle söndüğünü yazan cümle eserin sonudur (Nabizade Nazım, 2015: 163). Buradan bir önceki pasajda ise Zehra'nın Mahmutpaşa yokuşundan inerken Münire'nin ölü bedenini kalabalığın arasında görmesi anlatılır. Başlangıç ve bitiş arasında seçilen mekânlar da olayların gidişatıyla uyumludur. Başlangıçtaki deniz ve taşıtlarının betimlenmesi çiftin mutluluklarını artırmış, hayat dolu iki insanı resmetmiştir ama onlar seyirci konumundadırlar. Zehra sonda da yine içinde bulunduğu kalabalığa ait değildir. Yalnızca oradan geçen biridir. Bununla birlikte, sonuçta söz konusu topluluk içerisinde somut olarak vardır, amacı ne olursa olsun oradan bulunanlardan biridir, dolayısıyla o ortamdan etkilenir. Münire'nin ölümünü görür. Bunu kendi ölümü izler. Örneklerden hareketle bu romanda mekânın durumları etkilediği söylenebilir. Kara ölümü, deniz yaşamı canlılığı çağrıştırır.

Ne var ki, ölüm ya da yaşamın gerçekleşebilmesi için kişinin o yere dâhil olması gerekmektedir. Çünkü Zehra ve Suphi Boğaz'ı uzaktan izlerken onların ilişkilerinin geçici olduğu, ilişkilerinin anlık mutluluklarla, dış etkenlerle sürdüğü, değişimlerden etkileneceği, yüzeysel olduğu yorumu yapılabilir. Onlar deniz üzerinde değil, karadan bu âlemi seyretmektedirler. Bu gözlemci konum gördüklerinden etkilenen bir çiftin evlilik heyecanlarının artmasını sağlar. Bu manzara geçtikten sonra söz konusu durum da sonlanacak gibidir. Daha önce üzerinde durulduğu gibi Rakım ile Canan'ı kayıkla gezintide birleştiren deniz, kendisini uzaktan seyreden ve karada bulunan Zehra ve Suphi'nin birbirinden zamanla uzaklaşacağını da sezdirir.

Göksu gezintisi gibi eğlence amaçlı sandal gezileri evliliklerin başlamasına da aracı olur. *Letafet*'teki izdivacın temelleri böyle bir ortamda atılır. Dönemin sandal gezilerine dair izler burada görülmektedir. Abdi ve Muhsin, Göksu'da Naile'ye fal baktırırlar. Abdi, Naile'ye sözlü tacizlerde bulunur. Naile yanlarından ayrılırken tekrar döner, onlara (Abdi'ye) kayıkla gelen kadınları gösterir: “Gücenme ağacığım. İşte size bir pazar kayığı dolusu kadın geliyor. Tabiattan bahis olmaz a, belki içlerinde sualinize cevap verecek bulunur. Meyus olmayınız” (Âli Bey, 1961: 58). Su kenarında bulunan mesire alanlarının bu hareketli trafiği, onları farklı kişilerin yollarının kesiştiği bir mekân hâline getirir. Alıntıda Göksu'ya dair, gezinti, eğlence anlayışı da kendine yer bulur. Kadın ve erkeğin ortak alanlarından olan bu yerde kayıklar, ortamı hareketlendirirler. Birinci perdenin dördüncü fıkrası koronun şu dörtlüğüyle ile başlar: “(Seyirciler) Bir büyük kayık geliyor / Birçok güzel getiriyor / Aman gelsinler görelim / Seyredelim eğlenelim. (Kadınlar kayıktan çıkıp ileri doğru gelirler)” (Âli Bey, 1961: 59). Büyük kayığın içinde bulunan Latife, yirmi beş yıldır kimsenin dikkatini cezbedemediği Muhsin'in ilgisini çeker. O Latife'nin ne kadar güzel olduğunu dile getirir: “Muhsin, Letafet'e koşarak - kendi kendine) Aman Yâ Rab! Bu ne âfet! Bu ne şive! Ne letafet! / Naile, (Muhsin'e bakarak – kendi kendine) amma dikkatli bakıyor! Belli fitili alıyor! Lâzım, olur, anlıyalım. Sonra kendine satalım” (Âli Bey, 1961: 59).

Sosyal hareketlilik bireylerin etkileşimini artıran bir unsurdur. Kayık ve su kenarlarının sunduğu bu olanak dönemin toplumsal yaşamı için gereklidir. Nadir sosyalleşme mekânları, ilişkilerin kurulmasının da önünü açmaktadır. Kişilerin İlk

karşılaşmaları kayık aracılığıyla gerçekleşmiştir. Bu da su taşıtlarının dönemde yüklendiği anlamlardan biridir. Kadınlar korusu bir dörtlük söyler: “İşte Küçüksu’ya geldik / Yolda da hayli eğlendik / Burada da eğlenelim / Biraz gezelim, gülelim” (Âli Bey, 1961: 60). Burada da görüldüğü üzere kadınlar Küçüksu’ya eğlenme amacıyla gelirler. Sadece bu dörtlük bile dönemde kayık, sandal ve su çevresinde oluşmuş eğlence kültürünün varlığını göstermektedir. Bu da toplumun, özellikle kadınların, sosyal yaşamına dair izler taşımaktadır.

Âşıkla Ma’şûk Dürbünü ve Her Milletin Güzeli’nde sosyalleşmenin bir örneği yer alır. Kokona Katina, Beyoğlu-Dutluk’a gittiğinde Üsküdar ve Kadıköy taraflarındaki evlerden ve vapurlardan dürbünle kendisine bakanlara mimikleriyle delikanlılara seçici bir zevke sahip olduğunu anlatmaya çalışır:

Beyoğlu’nda kain Dutluk denilen mahale gidip oturduğunda dâ’ima gözlerini kapaklarını birbirine yaklaştırarak Üsküdar ve Kadıköy taraflarını ve gelip geçen vapurları seyredip gözleri ve kaşıyla evlere ve vapurlara işaretler ederdi. Yanında olanlar bu mu’âmesinin sebebini su’âl ettiğinde “Şimdi Üsküdar’da Bağlarbaşı’nda yüksek bir evin penceresinden dürbünle birisi bana bakıp aleddevâm göz ve kaş işaretleri ediyor. Ben dahi öyle olur olmaz delikanlıya beğenmediğimi kendisine haber veriyorum.” Dediğini işitenler “Pek iyi Kokona Katina ama fakat sen öyle uzak mesafe mahaldeki dürbünle bakmanı böyle bu sinn-i gözle nasıl görebilirsin?” diye su’âl ettiklerinde “Dünkü gün bir gazetede okudum ki mezkûr evden birisi benim için Beyoğlu’nda emsâlsiz bir güzel varmış diye vafımı işitmiş olmakla dürbünü gözüne koyup bu taraftan ayırmazmış diye cevâp verir ve filhakika gazetelerde dahi ne kadar ismi zikrolunmuş güzellik ve ‘alâka bahisleri gördüğünde kendisi için zannederek bu kadar gazetelere derç olunmaktayım diye sevinçten ayakları tutmazdı. (Acarözmen, 2021: 98).

Alıntıda görüldüğü üzere Kokona Katina vapur ve Boğaz’ı kendi açısından piyasa yapma yeri olarak görmektedir. Bu durum vapurun sosyal ve karışık bir ortam sunmasıyla ilgilidir. Anlatıda vapur ve Boğaz sosyal etkileşimin esas mekânıdır. Kokona Katina karada bile bu alana ulaşmaya çalışmakta, oradan kendisinin

görüldüğüne inanmaktadır. Katina'nın kendisine dair algısı da su taşıntının sunduğu sosyal alan aracılığıyla açık edilir.

Diğer edebî metinlerde olduğu gibi su taşıtları duyguların öne çıkmasında, belli edilmesinde de önemli bir işleve sahiptir. Tıpkı Rakım Efendi'nin duygularını dışa vurması gibi Abdi Efendi'nin gitme tehdidinden sonra Muhsin, Naile'ye Letafet Hanım'ı nasıl bulduğuna dair fikirlerini beyan eder (Âli Bey, 1961: 89). Metinde Naile çöpçatanlık, arabuluculuk görevindedir. Ancak onu aratmayacak işlevsel araç ise kayıktır. Muhsin de Naile de varlıklı ailelere mensuptur, ikisinin de zengin olması mesire alanına kayıkla gelmesi ve burada gezmeleri, tanışmaları toplumun belli ekonomik koşullara sahip bireylerinin sosyalleşebildiğini de gösterir. Bu mesire alanlarına yalnızca eğlence amaçlı gidilmediği de metinde gözlemlenebilmektedir. Geçimlerini sağlamak için çalışmak amacıyla giden kişilerden de *Letafet*'te söz edilir. Su yolları ve taşıtlarının farklı kesimlerden insanları bir arada bulunduruşu bu alanların karnaval yerlerine benzediğini de düşündürmektedir.

Vapur halk içinde kendine özgü görgü kuralları da oluşturur. *Nimetşinas*'ta vapur sosyal bir alan olarak yer almaktadır. Eser Neriman adlı bir hizmetçi etrafında şekillenir. Neriman çalıştığı evin hanımının vefat etmesinden sonra başka bir konağa girer. O yeni ev sahibi Talat Hanım'a saygı ve sadakatle bağlıdır. Fakat Talat Hanım'ın kocası Nihat Bey, Neriman'a âşık olur, onunla da evlenmek ister, Neriman ise onu reddeder. Neriman'ın bu tavrıyla birlikte Nihat Bey bu davranışından pişman olup karısına geri döner. *Nimetşinas*'ta vapurda ağlanmak ayıplanacak bir durum olarak görülür:

Nuriye Hanım — Vapurda mı ağlıyordun?

— Öyle ya! Ağlamadan dünyasını göremiyordu ki...

— A terbiyesizlik doğrusu. Vapurda ağlanır mı hiç? (Talat Hanım'a dönerek)
Gördün mü kızının marifetini? Akşam bey babasına söyle de darılsın.
(Gürpınar, 1965: 32)

Alıntıda yer verilen şekilde vapura özgü toplumsal normların tanınması bu taşıtın benimsendiğinin göstergesidir. Bu tür kuralların konulması vapur etrafında alışkanlıkların kabul edildiğini de gösterebilir. Norm dışı olarak algılanan davranışa anında bir uyararla dönüt verilmesi de vapurun bir kültür oluşturup geliştirdiği ve aktardığını gösterir.

Sandalda, kayıkta giyilecek kıyafet vurgusu pek çok eserde yapılır. Örneğin *Aşk-ı Memnu*'da sandalın kendi etrafında oluşturduğu kültür halkasının kılık kıyafeti de etkilediği gözlemlenebilir. Romanda sandalda giyilecek yeni bir kıyafetten ayrıntılı bir şekilde bahsedilir:

Hatta bugün Kalender'de yeni bir kıyafetin resmi teşhiri icra olunmuş, birinci defa olarak ancak bir sandalda giyilebilecek bir şey icat edilmiş idi. Bu, omuzlarından düşerek dirseklerinden birkaç parmak aşağısına kadar ancak inebilen beyazla eflatun tülünden karıştırılmış ve yine beyaz ve eflatun kordelalarla yer yer tutturulmuş bir harmaniden ibaretti. Başlarında gayet dar fakat uzun ince bir Japon ipeğinden yapılmış, uçlarına eski işlemleri takliden beyaz ipekten hafif bir su işlenmiş bir örtü vardı ki boyunlarından dolanarak uçlarının uzun beyaz ipekten püskülleri harmanilerin ifrata hamlolunabilecek tantanasını muaheze nazarından gizlemek isteyerek kısmen saklıyordu. (Uşaklıgil, 2016: 28)

Alıntıda da görüldüğü üzere sandal giysileri de etkileyebilecek kültürel bir güce sahiptir. Su taşıtları giyim kuşama birlikte dönemdeki hâkim algıları da gösterir. *Levayih-i Hayat*'ta kayık, sandal sefasında karı koca kürek çekme yüzünden kavga ederler. Kadının tavrı olumsuz bir üslupla eleştirilir. Vapura binen makyajlı kadınlar da sert bir dile maruz kalır. Bu örneklerden su taşıtlarının toplumsal normların, dönem algılarının bir yansıtıcısı olduğu sonucuna da ulaşılabilir.

Sonuç olarak, su yolları ve taşıtları, eserlerde takip edilebildiği üzere, on dokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda kültürel açıdan anlamlar oluşturmuştur. Boğaziçi ile özdeşleşen sandal sefaları, olay örgüsündeki ilişkilerin resmedilmesinde vazgeçilmez bir araç konumundadır. İstanbul betimlemelerinde su yolları ve taşıtlarının kullanılması,

bunların on dokuzuncu yüzyıl İstanbul kimliğinin bir parçası olduklarının da kanıtıdır. Vapur, diğer alanlarda olduğu gibi İstanbul hayatına dâhil olmasıyla birlikte yeni durumları da beraberinde getirmiştir. Toplumsal alanda yeni alışkanlıkları, kendi içinde geçerli bir adabı da oluşturmuştur. Özellikle vapur saatleri anlatılarda bir bahane olarak kişiler tarafından kullanılmakta, olayların gerekçesi konumunda bulunmaktadır. Su taşıtları üzerinden dönemin, toplumun ve devletin durumunu okumak da mümkündür.

III. Toplumsal Anlam

Su yolları ve taşıtları, edebî metinlerde toplumsal açıdan da çeşitli anlamlar içermektedir. Her şeyden önce, farklı kesimlerden insanları bir araya getirerek kendileri toplumsal bir ortam, bir kamusal alan oluştururlar. “Hiç”te maddi durumu kötü olan gençle varlıklı ailelerin çocuklarının birlikte seyahat edip birbirlerinden etkilenmesi gibi, ulaşımda seçeneklerin olmayışı farklı ekonomik sınıfların birlikte bulunmasında etkilidir. Malzemesine, şekline, sahip olduğu özelliklere göre niteliği değişen kayık ve sandalların, kullanıcıları da farklılık göstermektedir. Dolayısıyla, su taşıtları kadının, erkeğin konumunu, sosyoekonomik koşulları imler. Metinlerde su taşıtlarına ve kullanımına yapılan vurguyla bunların toplumsal olarak ifade ettiği anlamlar ve toplumun genel dünya görüşü açığa çıkmaktadır. Diğer bir açıdan, dönem için iki yaka arasında tek ulaşım yöntemi olan deniz taşıtlarından başka alternatifin bulunmaması, bireylerin sosyal yaşamlarını yönlendiren ve zaman kavramını özenle takip ettiren bir unsurdur. Osmanlı toplumunun on dokuzuncu yüzyıldaki görünümüne dair veriler sunması, bu ulaşım araçlarının önemini daha da artırmaktadır.

Su yolları ve taşıtlarının, toplumsallaşmada kilit rol oynadığı görülmektedir. Hatta bunların kamusallaşmanın temelinde bulunduğu bile söylenebilir. Su taşıtları kadın ve erkeklerin karşılaşabilmesi için olanaklar tanıdığından, ilişkilerin temelini atıldığı yerler ya da ilişkilerin sebebi konumunda bulunan öğelerdir. Bu yüzden metinlerde dönüm noktalarında bulunmaktadır. Vapurun kitleliliğinden kaynaklı sosyal ortamı *Zavallı Necdet*'te şöyle betimlenir: “Dolup dolup gitmekte olan Şirketi Hayriye vapurları, sıcağın şiddetinden bunalan halkı, saf bir hava serin bir rüzgâr bulabilmek ümidi ile Boğaziçi'nin çeşitli yerlerine taşıyordu. Kalabalığın arkası

alınmıyor, hanımlar, efendiler, madamlar, mösyöler geliyorlardı. Bende de onlara karışmak arzusu uyandı. Herkes Boğaziçi'nin en uç noktalarına gidiyorlardı” (Safvet Nezihi, 2021: 71). Vapur her kesimden insana aynı ortamı sunarak onları ortak bir paydanın sahibi yapar.

Kayık veya sandalın yapı malzemesi, şekli, rengi ve çeşidi sosyal statünün en öne çıkan sembolleridir. İç içe geçen hikâyelerden oluşan *Mehmed Muzaffer Mecmuası*'nda da su taşıtları ait olunan toplumsal sınıfın göstergesi olarak bulunur. Sultan II. Mahmud süslü bir kayık ile çağlayanlar kenarındaki Kasr-ı Hümayün'a doğru gider. Metindeki padişahın kayığın süsüne yapılan vurguyla, bu kayık diğerlerinden ayrılır. Bu durum da eserlerde su taşıtlarının sosyoekonomik bir gösterge olduğunun kanıtıdır. Eserin başkişisi Mansur'un dünya görüşü etrafında şekillenen *Turfanda mı Yoksa Turfa mı?* adlı romanda da kayık, sandal ve saltanat kayıkları vardır. Su taşıtlarının çeşitlerine yer verilmesi farklı toplumsal statülerin varlığını da göstermektedir.

Varlıklı ailelerin kişisel kayıkhaneleri, yalılarına ait iskeleleri olduğu, şahsi kayık ve sandallarının bulunduğu bilinmektedir. *Aşk-ı Memnu*'da sandalın yapı malzemesi vurgulanır. Sandalın özelliklerinin, görünüşün betimlenmesi her iki ailenin de sosyoekonomik durumlarına dair ipuçları sunar: “Beyaz sandalın şık, zarif süvarilerinde küçük bir telaş eseri, bir ufak haşyet sayhası bile uyandıramayarak geçen maun sandala –her iki tarafı görebilmek üzere biraz yan oturan- Peyker başını bile çevirmedi; arkasını sahile vererek Anadolu kıyısına dumanlarını serpen bir vapura dalmış gözleriyle Bihter'in beyaz örtüsünün içinde vakar ve endişe dolu çehresi tamamıyla kayıtsız kaldı” (Uşaklıgil, 2016: 17). Sandalın malzemesinden, boyalı ve bakımlı oluşundan söz edilmesi bu iki ailenin mensup oldukları ekonomik sınıfın da göstergeleridir. Bihter'in vapuru izleyişi, onların sandalı kullanmaya devam edişleri de sosyoekonomik konumlarının bir başka ifadesidir.

Vapuru, toplumun her kesiminden insan kullanır. Vapurun sahip olduğu toplumsal çeşitlilikten *Nimetşinas*'ta şöyle söz edilir:

Mevsim şubat. Hava hafif lodos. Beşi çeyrek geçe postasını yapmaya hazırlanan (Ferah) vapuru Kadıköyü iskelesinden bağını çözmeye acele eder gibi hafif hafif sallanıyor. Vapurun bacasının tüttüğünü, hele düdüğü öttüğünü, sallandığını uzaktan işiten, gören yolcularda — ha gitti, gidiyor— gibi bir telâş. Koşan koşana... Bilet kulübesinin önünde hanım, madam, kokona, poliçe... Bey, efendi, mösyö, esnaf, köylü gibi çeşitli bir kalabalık... Parmaklarının ucunda kuruş, çeyrek mecrediye geriden, iki üç omuz üzerinden aşırılarak deliğe uzatılmış eller... Sözü çeşitlisi. Türkçe, Rumca. Ermenice. Fransızca... Her dilin incesi kabası, terbiyelisi terbiyesizi, düzgünü doğrusu, değişigi bozuk şivelisi... (Gürpınar, 1965: 7)

Alıntıda yer verilen kısım romanın ilk cümlelerini teşkil eder. Vapurun karmaşık, telaşlı farklı sosyal gruplara mensup insanı barındıran ortamının betimlenmesi, taşıtın geniş toplumsal kitleler tarafından kullanıldığının da ispatıdır.

Kayık kadar belirgin olmasa da vapur da toplumsal konuma dair ipuçları sunar. Mehpeyker, Ali Bey ve Dilaşup arasındaki aşk üçgeninin işlendiği *İntibah*'ta ekonomik sınıflara göre değişen vapurlar yer almaktadır. Ali Bey işe gitmek için bazen dilenci vapurunu (rötar yapan vapura o dönemde verilen ad) kullanır. Roman kişileri, eylemlerini vapur saatlerini göz önüne alarak yaptığı gibi vapurda istemedikleri insanlarla karşılaşmamak için kendilerini kısıtlatırlar. Bu da vapurun sosyal bir alan olduğunu göstergesidir. Mehpeyker, Ali Bey ile karşılaşmamak için birkaç gün İstanbul'a inmez. Ali Bey, Mehpeyker'in vapurla gelmesini bekler. Kadın son vapurdan da inmeyince Ali Bey onu ucube gibi düşünmeye başlar. Mahpeyker'e bakış açısının yönünü değişiminde vapurda olmayışın etkisi buradan görülebilir. Mehpeyker'in vapurda bulunmayışı Ali Bey'in ona dair duygu yönü değiştirmiştir. Böylece su taşıtlarının metin kişisi üzerinde etkilerine yeni bir örnek de sunulur.

Taaffüf'te de vapurun toplum için konumundan da bahsedilir. Romanın konusunu Rasih ile evli olan Saniha'nın, kocasının arkadaşı Tosun'la yakınlaşması ve sonunda bundan pişman olması oluşturur. Kadın ve erkeğin yüz yüze görüşmesinin vapurlarda, sokaklarda mümkün olduğuna dikkat çekilir: “Nisabında icra olunan izdivaçlarda tarafeyn yekdiğerinin husûsiyyât-ı ahvâlini familyaları vasıtasıyla

öğrenerek izdivaç ederler. Şahısları için fotoğraflar bile teati olunur. Birbirini reyü'l-ayn görmek için dahi vapurlarda, sokaklarda dahi bin fırsat düşürülebilir” (Ahmet Mithat, 2000: 119). Alıntıda da görüldüğü üzere vapurlar sokaklar gibi toplumsal bir alan olarak değerlendirilir. Su taşıtı yüz yüze görüşmeler, karşılaşmalar için en uygun mekânlar arasında gösterilir. Metinde eşlerin birbirine ihanetlerinin genelde seyir yerlerinde, çarşılarda, vapurlarda gerçekleştiği iddia edilir:

Vakı a kemâl-i iztırâb-ı derun ve hicâb-ı birûn ile itirafa mecburuz ki zevcin zevceye, zevcenin zevce hıyanetleri bizim bu taraflarda dahi az görülür ahvalden değildir. Ama tezâyüd-i istiğrâba şayestedir ki bu hıyanetler dahi Avrupa'nın amor kelimesine verdikleri mana yüzünden değildir. Seyir yerlerinde, vapurlarda, çarşılarda bazı kaytan bıyık çelebilerin yosma hanımlara maymun gibi kaş göz kımıldatıp rû-yı işmizâz gösterdiklerini ve bazen harfendazlığa kadar vardıklarını görmeyen, işitmeyen kalmamıştır. (Ahmet Mithat, 2000: 123)

Alıntıda yazar, vapur gibi toplu ve kısmen diğerlerine göre dar bir mekânda gözlemediklerini toplum ahlakı açısından eleştirir. Yazar-anlatıcının gözünden su taşıtlarının değerlendirilmesi, dönemdeki algıların ortaya çıkması açısından da önemlidir.

Su taşıtlarının rahat bir yaşamı, konforu simgelediği de söylenebilir. Safder'in merkezde olduğu “Hâlâ Güzel” adlı öyküde, Safder ile Fahriye'nin evlenmesi, boşanması ve yeniden karşılaşması anlatılır. Su taşıtlarına mutluluk anlamı atfedilir. Safder, mutlu bir yaşamın hayalini kurar. Bunun ön koşulu bir sevgili, yalı ve kayıkhanedir:

Ne zaman tek başına kalsa hep bu hayallere dalar, hayalinde bin bir türlü resimler çizerdi. Karakterine uygun bir kızı hangi rastlantının yardımıyla nerede bulacağını bilemediği halde kendisince binlerce yerde binlerce rastlantılar yaratmakta ve fakat daha güzel bir yer ve rastlantı tasarladıkça öncekileri uygun bulmamaktaydı. İşte bugün de bu rastlantılardan birisi üzerine hayallerini kurmaya başlamıştı; rastlantı yerini bu çayır olarak

sececeği ise doğaldır. Güya çayırdı dolaşırken yanında annesi olduğu halde nazlı bir güzele rastladı. Bu nazlı güzel örneğini de kendi isteklerine uygun oluşturacağı bellidir. Zevkine tamamen hoş gelecek bir nazlı güzel yarattı. Bu nazlı ve güzel vücuda bir de “Hürrem” diye ad verdi. Hürrem Hanım’ı kendisine aşık etti. Kendisi zaten ona çoktan aşık olmuştu. Hiçbir durum kendi hayalinin isteklerine ters olmamak şartıyla Hürrem Hanım’ın annesini de kendi hakkında derhal bir sevgi duygusuyla canlandırdı. Adeta birkaç gün içinde Hürrem’in dinlendirici kucağına atılıverdi. Yeniköy’de bir yalı, bir istimbot, iki çiftte bir kayık, birkaç uşak falandan oluşan keyifli bir yaşam tasarlayıp düzenledi. Nur topu gibi bir iki çocuk sahibi oldu. Bu sevinçli ve ferah şartlara sahip olduktan sonra mutlu bir şekilde yaşayıp gideceğine zerre kadar şüphe etmek istemezdi. Bununla birlikte bir iki dakika sonra bu şartları mutluluğunu tamamlamak için yeterli göremeyerek mesut bir şekilde yaşayışının ölçütünü büyüttü. Bu ölçüt büyüyünce servetini de çoğaltmaya mecbur oldu. (Nabizade Nazım, 2012: 93-94)

Alıntıda da görüldüğü üzere düşlerde bile mutluluğun ön koşulu, zenginliğin göstergesi su taşıtlarıdır. Bu açıdan kayık ve sandal gibi su taşıtlarının kurmaca metinlerde de sosyoekonomik durumun simgesi olduğu ortadadır. Kayığın yalnızca eğlence amaçlı kullanılmadığı edebî metinlerde görülmektedir.

Bu örneklerden birini *Dolaptan Temâşâ* sunmaktadır. Metinde kayığın eski olup olmamasına göre kişinin sosyoekonomik durumuna dair anlatıcı tarafından yorumlar yapılmaktadır:

Yahudilerin oturduğu mahalleler arasında işlemekte olan kayıklar o kadar sağlam ve süslü şeyler değildir [...] Hele yüz Yahudi’de birisinin yeni yapılmış evde oturduğu veyahut yeni bir kayık kullandığı görülemezdi. Diğer kavimlerin ellerinde bulunan kayıklar artık kullanılmayacak derecelerde eskidikten sonra, “Bu artık Yahudi harcı olmuş!” diye onu Yahudilere satarlardı bunu alan Yahudi de arkadaşları arasında, “Mişon bir ala yeni kayık almış!” diye adeta kıskanırdı. (Ahmet Mithat, 2019: 7-8)

Alıntidan yola çıkarak kayıkların toplum açısından farklı anlamlar barındırdığı söylenebilir. Su taşıtının durumu, gayrimüslimin ekonomik konumunu imler. Bu, toplumsal açıdan da bir göstergedir. Su taşıtlarının Osmanlı cemaatleri arasındaki farklılıkların belirginleştiği noktalarda bulunduğu söylenebilir. Ekonomik göstergeler sadece roman ve hikâyelerde değil, operalarda da açığa çıkmaktadır.

Letafet'te, Göksu mesiresinin konu olduğu bir koro ile birinci perde başlar. Burada seyirci, bostancı ve satıcıların söylediği kısımlar vardır:

(Koro) Gezinelim, dolaşalım / Eğlenelim, söyleşelim (Mükerrer)

SATICILAR (Seyircilerle beraber) Hava güzel, seyirci çok / Zenginlere bahane yok / Alışveriş az olsa da / Şükrederiz gözümüz tok

SEYİRCİLER (Satıcılarla beraber) Hava güzel, seyirci çok / Güzellere bahane yok / Fakat uzaktan bakarız / Sokulmayız gözümüz tok

BOSTANCILAR Herkes edebiyetle gezsün / Gülsün, oynasun, eğlensün / Bir yolsuzluk olmamakçün / Bostancılar devreylesün

[...] BİR DONDURMACI Yok mu yiyen dondurmadan / Sakız gibi kaymaklısı / Kaymaklı var, vişneli var / Bir defada insan doyar / Bu sakıza yoktur uyar / Akli olan para kıyar / Yok mu yiyen dondurmadan / Sakız gibi kaymaklısı. (Âli Bey, 1961: 49-51).

Alıntıda görüldüğü üzere bu üç kesimin nakaratları ekonomik göstergelerden oluşmaktadır. Onların dörtlüklerinde “uzaktan bakmak”, “zenginlere bahane yok”, “alışveriş az olsa da şükrederiz, gözümüz tok” gibi ifadeler yer almaktadır. Bu sözler maddi durumuna bağlı olarak eğlenmek için gelen kesimin yanında çalışmak amacıyla orada bulunanların olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Dürdane Hanım'ın kişileri genellikle deniz araçları çalışanlarıdır. Acem Ali (Ulviye), Çerkez Sohbet ve Papazoğlu Rum, Ayşe Ebe'yi Dürdane'nin doğumu için

kaçırılır. İskeleyle gelip mavnaya bindirirler ve erkek kıyafeti giymesini söylerler. Kayık, kadın ile erkeğin buluştuğu, ilişki bağlarını başlatan yer olma özelliğini burada da gösterir. Ayşe Ebe'nin erkek kılığında olan Ulviye yani erkekken kullandığı adıyla Acem Ali'ye karşı olan duyguları kayıkta gün yüzüne çıkar. Sandalcı oluşu, Ali ile sohbeti başlatan en önemli sebeptir. Kayıkla, Ayşe Ebe kaçırılır, paniğe kapılan kadın kayıkta sakinleşir. Erkek kılığındaki Ulviye'nin gerçek kimliği de yine kayıkta fark edilir.

Yalı hayatında kayık, sandal gibi taşıtlar bu dönem içerisinde bir zorunluluk olarak bulunur. Kişilerin en ufak eylemlerinde su taşıtlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Dürdane Hanım'ın yeni doğan oğlu yalının önünden, Acem Ali'nin isteğiyle, balıkçı kayığına bindirilerek gönderilir. Ayşe Ebe'nin toplum içinde fark edilmemesi ve gece rahatça seyahat ettirilebilmesi için sandalcı kıyafeti giydirilmesi de ilgi çekicidir. Su taşıtlarının, toplumda rahat hareket edebilmenin gerekli unsurlarından olduğu anlaşılmaktadır. Kadının hareket özgürlüğünün erkekle özdeşleşen kıyafetten geçmesi on dokuzuncu yüzyıl toplumsal yapısını göstermesi bakımından dikkate değerdir.

Kayık, sandal ve daha sonraları vapur gibi araçlar, kullanılmaya başlandıkları andan itibaren, bilinmeyen bir ortamı, yani denizi, tanınan, yadırganmayan hatta benimsenen, aşılabilen bir mekâna dönüştürmüştür. Algıdaki bu değişim yüzyıllar içerisinde teknolojinin insan yaşamındaki edindiği yere paralel olarak gelişim göstermiştir. Bir nevi denize hükmeden bu taşıtların kullanıcıları da belli haklara, güçlere sahiplerdir. Bu bakış açısıyla edebî metinlere odaklanıldığında erkeğin kurduğu üstünlük göze çarpmaktadır. Çoğunlukla erkekler tarafından yönetilen bu araç, yolcunun cinsiyetine göre tavır değişikliklerine sahne olmaktadır. Erkeğin on dokuzuncu yüzyılda hükmettiği bu geniş alan metinler aracılığıyla gözler önüne serilir, eril güç karanın yanında denize de hükmeder. Erkeğin elinde tuttuğu tahakküm kadında itaate ya da sessizliğe yol açar. Olaylara hâkimiyet bu araçla sağlanır.

Son dönem Osmanlı edebiyatında, deniz taşıtları üzerinden, metinlerde kadın ve erkeğe karşı tutumları gözlemlemek mümkündür. Deniz taşıtlarının kullanımlarında

ve bunun zamanlamasında toplumsal cinsiyet farklarından kaynaklanan çeşitli tutumlar sergilenir. Kadın genellikle bir sınırlama ile karşı karşıyadır. *Yeniçeriler*'de akşam ezanı vakti kayığa binen iki kadına kayıkçının sözleri bunun bir örneğidir: “Bu vakte kadar nerede kaldınız? Kadın kısmının bu vakit sokakta işi ne” (Ahmet Mithat, 2001: 178). Kayıkçı bu sözlerle yetinmez. Kadınların günün bu saatinde kayığa binmelerini, kendi çıkarının aracı yapıp bir baskı unsuru olarak kullanır. Kadın daha önce tanımadığı kayıkçıyı kendisinin koruyucusu ilan ederek durumu kabullenir: “Ah evlâdım! İrzimizi sana teslim ettik” (Ahmet Mithat, 2001: 178). Kadınların maruz kaldığı toplumsal normların bu katı sınırlamaları hareketlerini kısıtlamakla kalmaz, onları zorunluluklar içerisinde bırakır. Bu dar mekânda kayıkçı ile kalan kadınlar, onun tehditlerine ve arzularının sözlü ifadelerine boyun eğer. Erkek için böyle bir durum söz konusu değildir. Su taşıtı, erkeğin elinde tuttuğu gücün ve imkânların somut aracı gibidir. Kayık, erkeğin deniz üzerinde fiziksel olarak uyguladığı gücün ve elinde tuttuğu tahakküm gücünün simgesi olur. Denizde, su üzerinde olmaktan kaynaklanan zorunluluk, kadına, eril zihniyetin isteklerine, dayatmaların kabullenmekten başka çıkış yolu bırakmaz. Denizde başlayan olaylar karada da devam eder ve orada sonuçlanır. Anı kurtarmak için başlayan görmezden gelme davranışı uzun vadeli gerçekliğe, insanların hayatında kökten değişikliklere yol açar.

Vapur aracılığıyla da kadın ve erkeğin toplumdaki konumunu gözlemlemek mümkündür. *Sergüzeşt*'te vapurun kamaralarından, kadın yolcuların vapurdaki durumlarından söz edilir. Kadınların kıyafetlerinden dolayı vapurda olumsuz söz ve davranışlara maruz kalmaları eleştirilir. Burada da kadın toplumsal normların ana öznesidir.

Neticede toplumsal bakışta kadın ve erkeğin konumunu, metinlerde, su yolları ve taşıtları resmeder. Sandal gibi su taşıtlarının yapısal özellikleri sahibinin maddi durumuna, toplumsal konumuna gönderme yapar. Su taşıtları aracılığıyla tebaaların sosyoekonomik durumları gözlenir. Kadının toplumda maruz kaldığı tutumlar da açıkça bu araçlar üzerinden okunabilir. Su taşıtları kültürel, ekonomik ve toplumsal durumları imler. Ayrıca su yolları ve taşıtları toplumun genel dünya görüşünü de temsil eder.

SONUÇ

Klasik edebiyattan beri İstanbul'u konu edinen metinlerde kayık, piyade, mavna gibi su taşıtları ve Boğaz'dan söz edilmiştir. On dokuzuncu yüzyılda, bunlara yeni bir taşıt olarak vapur, mesire yerleri çerçevesinde oluşan kültürle de çeşitli akarsular ve Haliç eklenir. Dünyadaki gelişmelerin takip edilip yakalanmaya çalışıldığı yüz yıllık süreç, içerisinde, çeşitli değişimleri barındırmaktadır. Son dönem Osmanlı edebiyatında, İstanbul'un metinlere sızan yaşamı, topluma, kültüre ve o döneme dair izler taşır. Bunun için metinlere bütüncül şekilde bakmak yeterlidir. Bu görünüm kurgularda çeşitli simgeler ve o dönem içerisinde anlamlı, önemli olgular aracılığıyla gün yüzüne çıkar. Sözü edilen yüzyılın yeri yadsınamaz gerçeklerinden kayık, mavna, vapur gibi su taşıtları ile deniz ve nehir, eserlerin, bu süreci üzerinde taşıyan, gözlemeleme imkânı sunan öğeleridir.

Belli bir zaman diliminde kendine özgü anlamları ortaya çıkarmak için Bahtin'in kronotop kavramı bir inceleme yöntemi sunmaktadır. Zaman ve mekânı birleştiren kronotop, belli bir döneme ait duygu, değer ve anlamları da açığa çıkarır. Kavramın bu özellikleri dikkate alındığında on dokuzuncu yüzyıl edebiyatını irdelemek için geniş olanaklar sunduğu fark edilmektedir. Bu çalışmada, kronotopun ışığında su yolları ve taşıtlarına odaklanıldığında modern Osmanlı edebiyatının somutlaştığı görülmüştür.

Metinlerde kayık, vapur, sandal gibi su taşıtlarının yol, karşılaşma ve eşik kronotopu özelliği taşıdıkları gözlemlenmiştir. Bu kronotoplar aynı anlatıda birlikte de bulunabilmektedir. Su taşıtları ve yollarının, olay örgüsünde dönüm ve kopuş noktalarında yer aldığı, rastlantısal karşılaşmalara zemin hazırladığı tespit edilmiştir. Ayrıca anlatı düğümlerini birbirine bağlayarak metni başlatan ve sonlandıran öğe olarak da kullanıldığı gözlemlenmiştir.

Kronotop açısından su taşıtları her metinde aynı görevi üstlenmemektedir. Olay örgüsündeki konumlarına göre farklı kronotoplara karşılık gelmektedir. Bazı metinlerde deniz, yol ve karşılaşma kronotopu görevini üstlenirken bazılarında da su taşıtları bu konumda bulunurlar. Bu yüzden su yolları ve taşıtlarının hangi kronotop çeşidiyle alakalı olduğunu metinlerdeki konumları belirlemektedir. Su taşıtlarının bu farklı görünümü kadar eserlerde üstlendikleri görevler de çeşitlilik göstermektedir. Metinde yer aldıkları noktalar kimi zaman olayların gidişatına ya da eser kişilerine dair veriler sunmakta, kimi zaman da durumların simgesi olmaktadır. Su taşıtları ayrıca olay örgüsünde kişileri birbirine yaklaştırıp uzaklaştırabilmektedir. Yol ile alakalı olan su yolları ve taşıtları, yolda olmak kavramının getirdikleriyle birlikte karşılaşmalarda ve ayrılıklarda, dönüm ve kopuş anlarında rol oynamaktadır. Tüm bunlar dikkate alındığında eserlerde su yolları ve taşıtlarına kronotop bakımından yaklaşıldığında olay örgüsünde önemli görevler üstlendiği belirlenmiştir.

Bu yüzyılda kullanılmaya başlayan vapurun da bulunduğu anlatıları sık sık biçimlendirerek, düğümleri bağladığı tespit edilmiştir. Dönüm ve kopuş noktalarında yer alan vapur, İstanbul'da geçen on dokuzuncu yüzyıl metinlerinde geniş yer kaplamaktadır. Vapur özellikle metnin sonlandığı, olayların çözüme kavuşturulduğu kısımların oluşmasında çoğunlukla kurucu bir role sahiptir. Eser kişilerine neden, bahane ve olanak sunmakta da etkili bir araçtır, daha başka bir ifadeyle olayların yönünü belirlemektedir. Vapurun sahip olduğu özellikler, yolcularla ilgili uygulamaları, seferleri bu taşıtın yer aldığı çeşitli metinlerde olay örgüsü açısından belirleyici öğeler olarak bulunmaktadır.

Düzen (nizam) kavramının askeriyeden başlamak üzere devleti ilgilendiren tüm alanlarda öne çıktığı bu yüzyılda, su taşıtlarından vapurun karşılaşma, yol ve eşik kronotoplarının ötesinde, düzeni temsil ettiği görülmüştür. Vapur metindeki olayların akışında düzeni kurmuş ya da bozmuştur. Bunlara ek olarak tesadüflerin arkasını doldurup onlara anlam ve neden yüklediği de anlaşılmıştır. Vapur dönemi somutlaştırarak, ona bir yaşam kazandırır. Ayrıca bu taşıt olayların gerçekleşmesi için gerekli zemini hazırlar. Belli bir alan sunarak sosyal açıdan fırsatlar tanır. Tüm bunların yanı sıra eser kişilerinin duygu, düşünce ve davranışlarının yönünde,

uygulanmasında, yoğunluğunda, açığa çıkmasında ya da idrak noktasında da kendine özgü bir yere sahiptir.

Su taşıtlarının metinlerde farklı işlevleri yerine getirdiği de görülmektedir. Bunlar eserdeki kişilerin, olayların şekillenmesine yardımcı olur. Başka şartlarda karşılaşması mümkün olmayan insanları buluşturur. Olay örgüsünü başlatır ve sonlandırır. Bu açılardan kronotop özellikleri sunmaktadırlar. Dönemde birlikte vakit geçiremeyecek olan kadın ve erkeğin aynı zaman dilimini paylaşmasına vesile olan su yolları ve taşıtları toplumsal mesafeleri de ortadan kaldırmaktadır. İlaveten, üzerinde bulunan insanlara, rahat yorum yapma olanağı sunarak birbirlerini etkilemelerine yol açtığı tespit edilmiştir. Kişileri ayırıp, onları mekânsal mesafeler aracılığıyla birbirinden uzaklaştırmaktadırlar. Duygu dalgalanmaları üzerinde deniz ve su taşıtları etkilidirler. Kişilere tanıdığı zamanla onlara düşüncelerinde yoğunlaşma fırsatı sunarak, eylemlerini yönlendirmektedirler. Vapur saatleri gibi olgular metinlerde, olayların nedenleri olarak sıklıkla kullanılmaktadır. Zaman yönetimini kurgulara dâhil eden su yolları ve taşıtları bulunduğu metinleri tamamlayan öğelerden biridir.

Su yolları ve taşıtları metinlerde sadece işlevsel görevler üstlenmez, anlam üretimine de yardımcı olmaktadır. Duyguların gün yüzüne çıkmasına, davranışa dönüştürülmesine etki eden bir araçtır. Eser kişilerini birbirine duygusal olarak yaklaştırmakta ya da uzaklaştırmaktadır. Kişilerin deniz üzerindeki duygu, düşünce ve durumlarıyla, onu seyrederkenki hâlleri farklı olduğu gözlemlenmiştir. Bazı eserlerde bu konular, yani denizde ya da karada bulunulması, eserin başıyla sonundaki durumlar arasında tam tersi yönde örnekler sunmaktadır. Denizin, su taşıtlarının betimlenişi o kısımla bağlantılı roman kişinin karşılaşacaklarına, olayların gidişatına dair izler taşıdığı fark edilmiştir. Kişilikleri de ortaya çıkarmada da etkili bir araçtır.

Su yolları ve taşıtları etrafında bir kültür oluşmuştur. Mehtap sefaları, Göksu gezintileri bunlar arasında gösterilebilir. Su üzerinde bilinçli sosyalleşme alanları olarak değerlendirilebilecek taşıtlar, metinlerde evlilik için tanışma alanı olarak da görülmektedir. İnme binme saatleri, burada okunan gazete, dergiler vapur içerisinde

de bir düzenin oluştuğunun göstergeleridir. Kişiliklerin tanıtılmasında rol oynamaktadırlar. Su taşıtlarıyla şehrin kimliğinin bir parçası olarak da eserlerde karşılaşılmaktadır. Kayık, vapur, sandal İstanbul'un kentsel bir unsuru ve kültürel bir parçası olarak metinlerde yer almaktadırlar. İstanbul'un betimlenmesinde de su taşıtları önemli bir konumda bulunmaktadır.

Su yolları ve taşıtları toplumsal açıdan da mesajlar taşır. Metinlerde bu taşıtlar toplumun her kesiminden insanı bir araya getirmektedir. Bazı metinlerde kadın ve erkeğin toplumdaki konumunu dair izler barındırmaktadırlar. Eserlerde kayığın, türüne, şahsi mülk olmasına ya da kişinin kullandığı araca göre eser kişinin sosyoekonomik durumu hakkında veriler sunmaktadır. Bu durum kullanılan aracın, kişinin statüsünü imlediğinin de kanıtıdır. Kimi metinlerde kişilerin gayrimüslim olup olmadığı da su taşıtları üzerinden anlaşılabilmesine dair örneklere rastlanmıştır. Özellikle kadının hareket alanını, baskılarını, sınırlarını, durumunu izlemek için anlatılar zengin bir kaynak sunmaktadır. Eserler üzerinden su taşıtları aracılığıyla toplumun dünya görüşü hakkında da fikir sahibi olunabilmektedir.

Sonuç olarak, son dönem Osmanlı edebiyatında su yolları ve taşıtları, mekânı ve zamanı birleştirerek on dokuzuncu yüzyılı geniş bir perspektiften görünür kılmaktadır. Metin içinde görevler üstlenmekte, işlevler yerine getirmektedirler. Kronotop olarak su taşıtları mekânı (İstanbul) ve zamanı (on dokuzuncu yüzyıl) somutlaştırmaktadır. Psikolojik, kültürel, toplumsal anlamlar, değerler taşımaktadır. Su yolları ve taşıtları on dokuzuncu yüzyıla özgü nitelikler barındırmaktadır.

KAYNAKÇA

Acarözmen B (2021) *Âşıkla Maşuk Dürbünü Her Milletin Güzeli* eseri üzerine bir inceleme. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.

Ahmet Mithat (2000) *Acâyib-i Âlem*, haz. Nuri Sağlam, Kâzım Yetiş ve M. Fatih Andı. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2000) *Cinli Han-Taaffüf-Gönüllü*, haz. Necat Birinci, Ali Şükrü Çoruk ve Erol Ülgen. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2020) *Çingene*, ed. Ali Alkan İnal. (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).

Ahmet Mithat (2002) *Demir Bey yahut İnkişâf-ı Esrâr*, haz. Nuri Sağlam ve Fatih Andı. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2000) *Dünyaya İkinci Geliş yahut İstanbul'da Neler Olmuş*, haz. Necati Birinci, Kâzım Yetiş ve M. Fatih Andı. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2000) *Dürdane Hanım*, haz. Nuri Sağlam, Kâzım Yetiş ve M. Fatih Andı. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2019) *Dolaptan Temâşâ*, haz. Hacer Er. (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).

Ahmet Mithat (2018) *Esrar-ı Cinayat*. (Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul).

Ahmet Mithat (2016) *Felâatun Bey ile Râkım Efendi* (Akçağ Yayınları, Ankara).

Ahmet Mithat (2000) *Hayret*, haz. Nuri Sağlam. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).

- Ahmet Mithat (2000) *Henüz 17 Yaşında*, haz. Nuri Sağlam. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).
- Ahmet Mithat (2022) *Müşahadat*, edt. Hacer Er. (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).
- Ahmet Mithat (2000) *Vah*, haz. Kâzım Yetiş. (Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara).
- Ahmet Mithat (2001) *Yeniçeriler. Letaif-i Rivayat*, haz. Fazıl Gökçek ve Sabahattin Çağın, 165-195. (Çağrı Yayınları, İstanbul).
- Ahmet Rasim (2020) *İlk Sevgi*, haz. Yılmaz Daşcıoğlu. (Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul).
- Akkaya S (2012) *Birbirinin Ötekisi: Rüya ve Edebiyat, Gerçek Yaşamda ve Edebiyatta Kronotop Olarak Rüya*. Yüksek lisans tezi, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Akyıldız A (2015) *Osmanlı İstanbul’unda deniz ulaşımı (modern dönem)*. *Antik Çağ’dan XVI. Yüzyıla büyük İstanbul Tarihi* Cilt 6, 436-479. (İBB Kültür A. Ş. Yayınları, İstanbul).
- Akyıldız A (2015) *Müslüman hanımlara uygulanan vapura binme yasağı*. *Antik Çağ’dan XVI. Yüzyıla büyük İstanbul Tarihi* Cilt 6, 457-461. (İBB Kültür A. Ş. Yayınları, İstanbul).
- Akyıldız A (2015) *Şirket-i Hayriye’nin kuruluşu meselesi*. *Antik Çağ’dan XVI. Yüzyıla büyük İstanbul Tarihi* Cilt 6, 453-455. (İBB Kültür A. Ş. Yayınları, İstanbul).
- Âli Bey (1961) *Letafet*, haz. Baha Dürder. (Remzi Kitabevi, İstanbul).
- Arseven T (Ağustos 2012) *Kassandra Damgası’nda kronotop kavramı*. *Erdem* 63: 47-62.
- Ayaydın Cebe GÖ (2023) *Viçen Tilkiyan hakkında bilgilerimize ekler ve Osmanlı edebiyat piyasasında taktikler*. *Nesir: Edebiyat Araştırmaları Dergisi* (4): 71-109.
- Ayaydın Cebe GÖ (2009) *19. yüzyılda Osmanlı toplumu ve basılı Türkçe edebiyat: etkileşimler, değişimler ve çeşitlilik*. Doktora Tezi, İhsan Doğramacı Bilkent

Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.

Aygün N (2008). XIX. yüzyıl başlarında İstanbul merkezli Osmanlı deniz taşımacılığı. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 23 (23): 53-84.

Bakhtin M (2020) Romanda zaman ve kronotop biçimlerine ilişkin sonuç niteliğinde kanılar, *Karnavalda Romana: Edebiyat Teorisinden Dil Felsefesine Seçme Yazılar*, der. Sibel Irzık, çev. Cem Soydemir, 295-312. (Ayrıntı Yayınları, İstanbul).

Brandist C (2011) Roman ve tarih, *Bakhtin ve Çevresi: Felsefe, Kültür ve Politika*, çev. Cem Soydemir, 186-192. (Doğu Batı Yayınları, İstanbul).

Boratav PN (1946) *Halk Hikâyeleri ve Halk Hikâyeciliği* (Milli Eğitim Basımevi, Ankara).

Cankara M (2011) İmparatorluk ve roman: Ermeni harfli Türkçe romanları Osmanlı/Türk edebiyat tarihyazımında konumlandırmak. Doktora tezi, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.

Çalık K (2019) Oğuz Atay'ın anlatılarında kronotop (zaman-uzam). Yüksek Lisans Tezi, Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Muğla.

Çoruk AŞ (2015) Osmanlı İstanbul'unda halkın eğlence hayatı. *Antik Çağ'dan XVI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* Cilt 4, 292-313. (İBB Kültür A. Ş. Yayınları, İstanbul).

Dalkılıç T (2019) Ahmet Hamdi Tanpınar'ın Mahur Beste, Sahnenin Dışındakiler ve Huzur romanlarında kronotop. Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Bolu.

Demir A (2014) *Mekânın Hikâyesi Hikâyenin Mekânı: Türk Hikâyesinde Mekân (1870-1922 Dönemi)* (Kesit Yayınları, İstanbul).

- Düzcü L (2012) Yelkenliden buharlıya geçişte Osmanlı denizciliği (1825-1855). Doktora tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Ankara.
- Emin Nihat Efendi (2002) *Müsâmeret-nâme*, haz. Salih Okumuş. (Şûle Yayınları, İstanbul).
- Engin V, Uçar A, Doğan O (2012) *Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu* (Çamlıca Basım Yayın, İstanbul).
- Erkman-Akerson F (2010) *Edebiyat ve Kuramlar* (İthaki Yayınları, İstanbul).
- Ertuğ HN (2001) *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar* (Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara).
- Ertuğ HN (1995) Osmanlı ulaşım sisteminde kayıkçılık. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyal Yapı-Sosyal Değişme Bilim Dalı, İstanbul.
- Esen N (2006) Ahmet Mithat'ta kronotop kavramı, *Modern Türk Edebiyatı Üzerine Okumalar*, 62-67. (İletişim Yayınları, İstanbul).
- Fatma Aliye (2019) *Levâ-yih-i Hayat -Hayattan Sahneler-*, edt. Hacer Er. (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).
- Fatma Aliye (2019) *Refet*, haz. Esra Derya Dilek (Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık, İstanbul).
- Gezeroğlu S (2015) Nezihe Meriç'in öykülerinde kronotop (zaman-uzam). Yüksek lisans tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Nevşehir.
- Güneş A (2015) Hovhannes Balıkcıyan'ın Karnig, Gülünya ve Dikran'ın dehşetli vefatleri hikayesi ile Hovsep Maruş'un Bir Sefil Zevce isimli Ermeni harfli Türkçe romanları (inceleme-metin-dizin). Doktora tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Gürpınar HR (1945) *Metres* (Hilmi Kitabevi, İstanbul).
- Gürpınar HR (1965) *Nimetşinas* (Atlas Kitabevi, İstanbul).

- Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi* (2015) haz. Yakup Çelik. (Akçağ Yayınları, Ankara).
- Hançerli Hanım Hikâye-i Garibesi ve Hançerli Hanım (2013) David Selim Sayers, *Tifli Hikâyeleri*, 299-400. (İstanbul Bilgi Yayınları, İstanbul).
- Hikâye-i Cevrî Çelebi (2013) David Selim Sayers, *Tifli Hikâyeleri*, 400-416. (İstanbul Bilgi Yayınları, İstanbul).
- Hut D (2012) Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşım, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu*, 107-144. (Çamlıca Basım Yayın, İstanbul).
- İrzık S (2020) Ön söz, *Karnavaldan Romana: Edebiyat Teorisinden Dil Felsefesine Seçme Yazılar*, 9-32. (Ayrıntı Yayınları, İstanbul).
- Işın E (2014) *İstanbul'da Gündelik Hayat: İnsan, Kültür ve Mekân İlişkileri Üzerine Toplumsal Tarih Denemeleri* (Yapı Kredi Yayınları, İstanbul).
- Johnson R, Deborah C, Parvati R, Estella T (2022) *Kültürel Çalışmalar Pratiği*, çev. Çağrı Koparal. (Kapadokya Üniversitesi Yayınları, Nevşehir).
- Karakılçık P (2011) Hovsep H. Kurban'ın "İki Kapu Yoldaşları yahod Hakku Adaletin Zahiri"si, 1885, İkinci Cilt, (İnceleme, Ermeni Harfli Türkçe Metin, Dizin). Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Kızıl F (2023) Ateşten Gömlek, Sodom ve Gomore ile Üç İstanbul'da milliyetçiliğin kronotopları. Yüksek lisans tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Nevşehir.
- Koçak B (2019) Cumhuriyetin kökenleri: on dokuzuncu yüzyılda Osmanlı modernleşmesi. *İmgelem* 3 (5): 207-237.
- Koçu RE (1961) *İstanbul Ansiklopedisi* Cilt 6 (İstanbul Ansiklopedisi Neşriyat ve Kollektif Şirketi, İstanbul).
- Kolektif (2015) *Antik Çağ'dan XIV. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Cilt 6 (Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul).
- Koraltürk M (2007) *Şirket-i Hayriye (1851-1945)* (İDO, İstanbul).

- Korkmaz R (2004) Yeni Türk Edebiyatına Giriş, *Yeni Türk Edebiyatı El Kitabı (1839-2000)*, 7-36. (Grafiker Yayınları, Ankara).
- Letâ'ifnâme (2013) David Selim Sayers, *Tıfli Hikâyeleri*, 249-298. (İstanbul Bilgi Yayınları, İstanbul).
- Mehmed Rauf (2010) *Eylül*, haz. Sabahattin Çağın. (Özgür Yayınları, İstanbul)
- Mehmet Celâl (2001) *Bir Kadının Hayatı*, haz. Ahmet Özalp. (Anka Yayınları, İstanbul).
- Misailidis E (1988) *Seyreyle Dünyayı (Temaşa-i Dünya ve Cefakâr u Cefakeş)*, haz. Robert Anhegger ve Vedat Günyol. (Yaylacık Matbaası, İstanbul).
- Mizancı Murat (2019) *Turfanda mı Yoksa Turfa mı?* edt. Hacer Er. (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).
- Muallim Naci (2006) *Mehmed Muzaffer Mecmuası*, haz. Seval Şahin. (Kitap Yayınevi, İstanbul).
- Nabizade Nazım (2012) Hâlâ Güzel, *Karabibik*, haz. Şükrü Kanber, 9-38. (Kent-a Yayınları, İstanbul).
- Nabizade Nazım (2012) Yadigârlarım, *Karabibik*, haz. Şükrü Kanber, 39-90. (Kent-a Yayınları, İstanbul).
- Nabizade Nazım (2015) *Zehra*, haz. Hüseyin Alacatlı. (Akçağ Yayınları, Ankara)
- Namık Kemal (2015) *İntibah*, haz. Yakup Çelik. (Akçağ Yayınları, Ankara).
- Orhonlu C (1966) Osmanlı Türkleri devrinde İstanbul'da kayıkcılık ve kayık işletmeciliği. *Tarih Dergisi* 16 (21): 109-134.
- Ortaylı İ (1987) *İmparatorluğun En uzun Yüzyılı* (Hil Yayın, İstanbul).
- Özdirim M (2004) İstanbul'da deniz ulaşımı. *Türkiye Mühendislik Haberleri* 429 (1): 63-68.
- Özön MN (1985) *Türkçede Roman*, haz. Alpay Kabacalı. (İletişim Yayınları, İstanbul).
- Recaizâde Mahmud Ekrem (2016) *Araba Sevdası*, haz. Hüseyin Alacatlı. (Akçağ Yayınları, Ankara).

- Recaizâde Mahmud Ekrem (2017) *Araba Sevdası: Musavver Millî Hikâye*, haz. Fatih Altuğ. (İletişim Yayınları, İstanbul).
- Safvet Nezihî (2021) *Teehhül Âleminde*, haz. Mustafa Uğurlu (Fidan Kitap, İstanbul).
- Safvet Nezihî (2021) *Zavallı Necdet*, haz. Banu İşlet (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul).
- Sami Paşazade Sezai (1981) *Hiç, Küçük Şeyler, Sami Paşazade Sezai'nin Hikâye-Hâtıra-Mektup ve Edebî Makaleleri*, haz. Zeynep Kerman, 4-8. (İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul).
- Sami Paşazade Sezai (1981) *İki Yüz Elli Kuruşa Bir Asır, Küçük Şeyler, Sami Paşazade Sezai'nin Hikâye-Hâtıra-Mektup ve Edebî Makaleleri*, haz. Zeynep Kerman, 13-16. (İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul).
- Sami Paşazade Sezai (2016) *Sergüzeşt*, haz. Tacettin Şimşek. (Akçağ Yayınları, Ankara).
- Satan A (2012) Osmanlı devri demiryolu kronolojisi, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu*, 309-342. (Çamlıca Basım Yayın, İstanbul).
- Sayers DS (2013) *Tıfli Hikâyeleri* (İstanbul Bilgi Yayınları, 2013).
- Sertkaya Doğan Ö (2013) İstanbul'un ulaşımında deniz yollarının yeri ve önemi, *Prof.Dr. Süha Göney'e Armağan*, 137-163. (İstanbul: İstanbul Üniversitesi).
- Sevgi G (2023) Türk romanında kronotop kavramı (1870-1928). Doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.
- Soyer E (2008) Deniz ulaşımı ve Üsküdar isimli vapurlar. *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V* (1): 259-268.
- Şemsettin Sami (2013) *Taaşuk-ı Talat ve Fitnat*, haz. Yakup Çelik. (Akçağ Yayınları, Ankara).
- Şensoy F (2018) Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi taşımacılık şirketi. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, İşletme Tarihi Özel Sayısı: 239-279.

- Şenyurt O (2018) *Zamanın Mekânları Mekânın Zamanları: Osmanlı'da Mimari Mekân ve Yaşam* (Doğu Kitabevi, İstanbul).
- Şimşek FB (2019) Bireysel tarihin kronotopu olarak kent ve kent unsurları: Demir Özlü örneği. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.
- Tamçelik S (2000) Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkinlikler. *Erdem* 12 (35):483-535.
- T. Abdi (2022) *Zavallı Kızcağz (Osmanlıca)* (Gece Kitaplığı Yayınevi, Ankara).
- Topal AE (2020) Order as a chronotope of Ottoman political writing. *Contemporary Levant* 5 (1): 24-32.
- Uşaklıgil HZ (2016) *Aşk-ı Memnu* (Can Sanat Yayınları, İstanbul).
- Uşaklıgil HZ (2011) *Ferdi ve Şürekâsı* (Özgür Yayınları, İstanbul).
- Uşaklıgil HZ (2017) *Mai ve Siyah* (Can Sanat Yayınları, İstanbul).
- Utku Günaydın A (2007) Tanzimat romanında kamusal alan ve serbest zaman etkinlikleri. Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Edebiyatı Anabilim Dalı, Ankara.
- Vartan Paşa (1991) *Akabi Hikâyesi*, haz. A Tietze.(Eren Yayıncılık, İstanbul).
- Yılmaz ÖF (2012) Sultan İkinci Abdülhamîd Han'ın Boğaziçine köprü ve tüp geçit projeleri, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu*, 193-208. (Çamlıca Basım Yayın, İstanbul).
- Yoca B (2019) Edebiyatta ve Sinematografik Uyarlamalarda Orhan Kemal Karakterlerinin Kronotopik Yapısı. Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Adana.
- Yücel B (2022) Ermeni Harfli Türkçe 'Gülinya Yahod Kendi Görünmeyerek Herkesi Gören Bir Kız' Adlı Eserin Halkbilimsel Açından Değerlendirilmesi. Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Zorlu T (2004) Osmanlı deniz teknolojisi Üzerine. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 2 (4):297-353.

EK 1. TARANAN ESERLER TABLOSU

Sıra	Başlık	Tarih
1	<i>Akabi Hikâyesi</i>	1851
2	<i>Letâ'ifnâme</i>	1851
3	<i>Boşboğaz Bir Adam</i>	1852
4	<i>Hançerli Hikâye-i Garibesi</i>	1852
5	<i>Muhayyelât-ı Aziz Efendi</i>	1852
6	<i>Hikâye-i Şapur Çelebi</i>	1856
7	<i>Hikâye-i Mikdad</i>	1857
8	<i>Parebaşdutyun yahod Dindar Ömür Tabiatı Üzerine Bazı Muhtasar Tarifler</i>	1861
9	<i>Karnig, Gülüniya ve Diğranın Dehşetli Vefatları Hikayesi</i>	1863
10	<i>Yedi Alimlerin Hikâyesi</i>	1864
11	<i>Sergüzeşt-i Perviz</i>	1866
12	<i>İkinci Ersas</i>	1866
13	<i>Hikâye-i Melik Muzaffer</i>	1867
14	<i>Bir Sefil Zevce</i>	1868
15	<i>Gülunya yahut Kendi Görünmeyerek Herkesi Gören Bir Kız</i>	1868
16	<i>Hikâye-i Mansur</i>	1869
17	<i>Cevâhir-i Multakata</i>	1870
18	<i>Felsefe-i Zenan</i>	1870
19	<i>Firkat</i>	1870
20	<i>Durûb-ı Emsâl-i Osmaniye Hikemiyatının Ahvâlini Tasvir</i>	1871
21	<i>Kıssadan Hisse</i>	1871
22	<i>Letâif-i Rivayât</i>	1871
23	<i>Mihnet-keşan</i>	1871
24	<i>Temaşa-i Dünya ve Cefakâr ü Cefakeş</i>	1871
25	<i>Topal Şeytan Hikâyesi</i>	1871
26	<i>Yeniçeriler</i>	1871
27	<i>Âşıkla Maşuk Dürbünü Her Milletın Güzeli</i>	1872
28	<i>Esrâr-ı Acibe</i>	1872
29	<i>Faslü's-şebab</i>	1872
30	<i>Fettan Efendi Hikâyesi</i>	1872
31	<i>Gönül eğlencesi</i>	1872
32	<i>Hayret-efza-yı Hikâyât</i>	1872
33	<i>Hikâyât-ı Nadire.</i>	1872
34	<i>Hikâye-i Cevri Çelebi</i>	1872
35	<i>Hikâye-i Çalâk</i>	1872
36	<i>Hikâye-i Ferdane Hanım</i>	1872
37	<i>Hikâye-i Gözü Ahu Sultan</i>	1872
38	<i>Hikâye-i İhsan Ata</i>	1872

Sıra	Başlık	Tarih
39	<i>Hikâye-i Melik Semnân</i>	1872
40	<i>Hikâye-i Mesâil Periler</i>	1872
41	<i>Hikâye-i Peri Peyker</i>	1872
42	<i>Hikâye-i Rehnümâ-yı Garâib</i>	1872
43	<i>Hikâye-i Sahir-i Hindî</i>	1872
44	<i>Hikâye-i Üç Zenan</i>	1872
45	<i>Müsameretnâme</i>	1872
46	<i>Sergüzeşt-i Mir Nedim</i>	1872
47	<i>Taaşuk-ı Talat ve Fitnat</i>	1872
48	<i>Agnes veya Ney Çalan Kızcağız</i>	1872
49	<i>Hikâye-i Tayyazâde</i>	1873
50	<i>Felâketdidegân</i>	1873
51	<i>Hayal-i Celâl</i>	1873
52	<i>Hikâyât-ı Müntahabe</i>	1873
53	<i>Ölüm Allahın Emri</i>	1873
54	<i>Macera-yı Aşk</i>	1873
55	<i>Vatan yahut Silistre</i>	1873
56	<i>Dünyaya İkinci Geliş yahud İstanbul'da Neler Olmuş</i>	1874
57	<i>Gençlik</i>	1874
58	<i>İntibah yahud Sergüzeşt-i Ali Bey</i>	1874
59	<i>Zavallı Kızcağız</i>	1874
60	<i>Sabr ü Sebat</i>	1874
61	<i>Hasan Mellâh yahud Sır İçinde Esrar</i>	1875
62	<i>Felatun Bey'le Rakım Efendi</i>	1875
63	<i>Hüseyin Fellah</i>	1875
64	<i>Zeyl-i Hasan Mellah yahud Sır İçinde Esrâr</i>	1875
65	<i>Tıflî Efendi Hikâyesi</i>	1875
66	<i>Bir Küçük Hikâye - Bir Fitnekâr</i>	1876
67	<i>Paris'de Bir Türk</i>	1876
68	<i>Rüya Oyunu</i>	1876
69	<i>Aşk-ı Vatan</i>	1877
70	<i>Çengi</i>	1877
71	<i>Kafkas</i>	1877
72	<i>Nasib - Bekârlık Sultanlık mı Dedin</i>	1877
73	<i>Süleyman Musûlî</i>	1877
74	<i>Bekârlık Sultanlık Mı Dedin</i>	1878
75	<i>Yer Yüzünde Bir Melek</i>	1879
76	<i>Cezmi</i>	1880
77	<i>Karnaval</i>	1881
78	<i>Belki Ben Aldanıyorum</i>	1881
79	<i>Dürdane Hanım</i>	1881
80	<i>Henüz 17 Yaşında</i>	1881
81	<i>Nevm ve Halât-ı Nevm</i>	1881
82	<i>Meşhur Tıflî Efendi ile Kanlı Bektaş'ın Hikâyesi</i>	1882
83	<i>Vah</i>	1882
84	<i>Acaib-i Âlem</i>	1883
85	<i>Esrar-ı Aşk</i>	1883
86	<i>Cellad</i>	1884
87	<i>Esrâr-ı Cinayât</i>	1884

Sıra	Başlık	Tarih
88	<i>Hayret</i>	1884
89	<i>Volter 20 Yaşında yahud İlk Muaşakası</i>	1884
90	<i>Bahtiyarlık</i>	1885
91	<i>Bir Tevbekâr</i>	1885
92	<i>İki Kapı Yoldaşları yahud Hakk-ı Adalet'in Zahiri</i>	1885
93	<i>Obur</i>	1885
94	<i>Cinli Han</i>	1885
95	<i>Terbiyeli Çocuk. Mübtediler İçin Kıraat Kitabı</i>	1886
96	<i>Yadigârlarım</i>	1886
97	<i>Kuşdilinde</i>	1886
98	<i>Teehhül</i>	1887
99	<i>Çingene</i>	1887
100	<i>Para</i>	1887
101	<i>Sihri-i Siracî</i>	1887
102	<i>Arnavudlar ve Solyotlar, Tarihe Müstenid Bir Roman</i>	1888
103	<i>Demir Bey yahud İnkişâf-ı Esrâr</i>	1888
104	<i>Fennî Bir Roman yahud Amerika Doktorları</i>	1888
105	<i>Haydud Montari</i>	1888
106	<i>Sergüzeşt</i>	1888
107	<i>Şık</i>	1888
108	<i>Mezarda Bir İzdivaç</i>	1888
109	<i>Safahat</i>	1888
110	<i>Çiçekler</i>	1889
111	<i>Gürcü Kızı yahud İntikam</i>	1889
112	<i>Mehmed Muzaffer Mecmuası</i>	1889
113	<i>Bir Hatıra</i>	1890
114	<i>Kara Bibik</i>	1890
115	<i>Rikalda yahud Amerika'da Vahşet Âlemi</i>	1890
116	<i>Üç Cins Mahlûk</i>	1890
117	<i>Nemide</i>	1890
118	<i>İlk Sevgi</i>	1890
119	<i>Şeytankaya Tılsımı</i>	1890
120	<i>Hâlâ Güzel</i>	1891
121	<i>Hasba</i>	1891
122	<i>Küçük Şeyler</i>	1891
123	<i>Leyâl-i İztırab</i>	1891
124	<i>Müşahedât</i>	1891
125	<i>Sevda</i>	1891
126	<i>Seyyie-i Tesamuh</i>	1891
127	<i>Turfanda mı Yoksa Turfa mı?</i>	1891
128	<i>Zâbit</i>	1891
129	<i>Leylâ yahud Bir Mecnunun İntikamı</i>	1891
130	<i>Bir Kadının Hayatı</i>	1891
131	<i>Ahmed Metin ve Şirzad, Hakayık-i Tarihiyye Üzerine Müesses Roman</i>	1892
132	<i>Hayal ve Hakikat</i>	1892
133	<i>Muhazarât</i>	1892
134	<i>Bir Ölüünün Defteri</i>	1892
135	<i>Bir Acibe-i Saydiye</i>	1893
136	<i>Emanetci Sıdkı</i>	1893

Sıra	Başlık	Tarih
137	<i>Sayyadane Bir Cevelan</i>	1893
138	<i>Ferdi ile Şürekâsı</i>	1894
139	<i>Afife</i>	1894
140	<i>Zehra</i>	1895
141	<i>Gecelerim</i>	1895
142	<i>Araba Sevdası</i>	1896
143	<i>Mai ve Siyah</i>	1896
144	<i>Taaffüf</i>	1896
145	<i>Zavallı Kız</i>	1896
146	<i>Gönüllü</i>	1897
147	<i>Letafet</i>	1897
148	<i>İffet</i>	1897
149	<i>Bir Muadele-i Sevda</i>	1897
150	<i>Mutallaka (Evlât Hatırı)</i>	1897
151	<i>Kitâbe-i Gam</i>	1897
152	<i>Gam-ı Hicran</i>	1897
153	<i>Refet</i>	1898
154	<i>Levâiyih-i Hayat</i>	1898
155	<i>Ûdi</i>	1898
156	<i>Metres</i>	1898
157	<i>Mürebbiye</i>	1898
158	<i>Şehir Mektupları</i>	1898
159	<i>Altın Âşıkları</i>	1899
160	<i>Eski Mektuplar. Hakikî Bir Vak'ayı Musavvir Teessüregiz Bir Hikâye</i>	1899
161	<i>Eylül</i>	1899
162	<i>Mesâil-i Muğlaka</i>	1899
163	<i>Zavallı Necdet</i>	1899
164	<i>Aşk-ı Memnu</i>	1899
165	<i>Kayıkla Bir Cevelan</i>	1899
166	<i>Teehhül Âleminde</i>	1900
167	<i>Nimetşinas</i>	1900
168	<i>Rübâb-ı Şikeste</i>	1900
169	<i>Kırık Hayatlar</i>	1901
170	<i>Tayyârzâde Hikâyesi</i>	1872-1873
171	<i>İki Biraderler Hikâyesi</i>	1883-1884
172	<i>Sefile</i>	1886-1887
173	<i>Güzel Eleni</i>	1891-1892
174	<i>Sözde Sebat</i>	
175	<i>Hikâyet (Sansar Mustafa Hikâyesi)</i>	

EK 2: ÖRNEKLEMDEKİ ESERLER TABLOSU

Sıra	Başlık	Yazar	Tarih	Alfabe	Taşıt
1	<i>Akabi Hikâyesi</i>	Hovsep Vartanyan (Vartan Paşa)	1851	EHT	Kayık, piyade, vapur
2	<i>Letaifname</i>		1851	AHT	Kayık
3	<i>Hançerli Hikâye-i Garibesi</i>		1851- 1852	AHT	Kayık
4	<i>Karnig, Gülüniya ve Digranın Dehşetli Vefatları Hikâyesi</i>	Hovhannes Balıkcıyan	1863	EHT	Kayık, sandal, çektirme, çifte, piyade, vapur
5	<i>Bir Sefil Zevce</i>	Hovsep Maruş	1868	EHT	Kayık, piyade
6	<i>Gülinya yahut Kendi Görünmeyerek Herkesi Gören Bir Kız</i>	Viçen Tilkiyan	1868	EHT	Kayık, vapur
7	<i>Temaşa-i Dünya ve Cefakâr ü Cefakeş</i>	Evangelinos Misailidis	1871- 1872	YHT	Kayık, vapur
8	<i>Yeniçeriler</i>	Ahmet Mithat	1871	AHT	Kayık
9	<i>Müsameretname</i>	Emin Nihad	1872	AHT	Kayık, vapur
10	<i>Taaşuk-ı Talat ve Fitnat</i>	Şemseddin Sami	1872	AHT	Vapur
11	<i>Hikâye-i Cevri Çelebi</i>		1872	AHT	Kayık
12	<i>Âşıkla Maşuk Dürbünü Her Milletin Güzeli</i>	Viçen Tilkiyan	1872	AHT	Kayık, vapur
13	<i>Dünyaya İkinci Geliş yahud İstanbul'da Neler Olmuş</i>	Ahmet Mithat	1874	AHT	Kayık
14	<i>İntibah yahud Sergüzeşt-i Ali Bey</i>	Namık Kemal	1874	AHT	Kayık, vapur
15	<i>Zavallı Kızcağız</i>	Viçen Tilkiyan	1874	EHT	Kayık, sandal, vapur
16	<i>Felatun Bey ile Rakım Efendi</i>	Ahmet Mithat	1875	AHT	Kayık, sandal, vapur
17	<i>Dürdane Hanım</i>	Ahmet Mithat	1881	AHT	Kayık, sandal, mavna, vapur
18	<i>Henüz 17 Yaşında</i>	Ahmet Mithat	1881	AHT	Kayık
19	<i>Vah</i>	Ahmet Mithat	1882	AHT	Kayık, sandal, vapur
20	<i>Acaib-i Âlem</i>	Ahmet Mithat	1883	AHT	Vapur
21	<i>Esrâr-ı Cinayât</i>	Ahmet Mithat	1884	AHT	Kayık, sandal, vapur
22	<i>Hayret</i>	Ahmet Mithat	1884	AHT	Kayık, sandal, vapur
23	<i>İki Kapı Yoldaşları yahud Hakk-ı Adalet'in Zahiri</i>	Hovsep Kurbanyan	1885	EHT	Kayık, vapur
24	<i>Yadigârlarım</i>	Nabizade Nazım	1886	AHT	Vapur
25	<i>Çingene</i>	Ahmet Mithat	1887	AHT	Sandal, kayık, vapur
26	<i>Demir Bey yahud İnkişâf-ı Esrâr</i>	Ahmet Mithat	1888	AHT	Sandal, vapur

Sıra	Başlık	Yazar	Tarih	Alfabe	Taşıt
27	<i>Sergüzeşt</i>	Sami Paşazade Sezai	1888	AHT	Vapur
28	<i>Mehmed Muzaffer Mecmuası</i>	Muallim Naci	1889	AHT	Kayık, sandal
29	<i>İlk Sevgi</i>	Ahmed Rasim	1890	AHT	Kayık, sandal, vapur
30	<i>Dolaptan Temaşa</i>	Ahmet Mithat	1890	AHT	Kayık
31	<i>Hiç</i>	Sami Paşazade Sezai	1891	AHT	Vapur
32	<i>İki Yüz Elli Kuruşa Bir Asır</i>	Sami Paşazade Sezai	1891	AHT	Kayık, vapur
33	<i>Müşahedât</i>	Ahmet Mithat	1891	AHT	Kayık, sandal, vapur
34	<i>Turfanda mı Yoksa Turfa mı?</i>	(Mizancı) Mehmed Murad	1891	AHT	Kayık, sandal, vapur
35	<i>Bir Kadının Hayatı</i>	Mehmed Celal	1891	AHT	Kayık, sandal, vapur
36	<i>Hâlâ Güzel</i>	Nabizade Nazım	1891	AHT	Kayık, vapur
37	<i>Ferdi ile Şürekâsı</i>	Halit Ziya Uşaklıgil	1894	AHT	Kayık, vapur
38	<i>Zehra</i>	Nabizade Nazım	1895	AHT	Tekne, kayık, sandal, istimbot
39	<i>Araba Sevdası</i>	Recaizade Mahmud Ekrem	1896	AHT	Kayık, vapur
40	<i>Ref'et</i>	Fatma Aliye	1896	AHT	Kayık, vapur
41	<i>Taaffüf</i>	Ahmet Mithat	1896	AHT	Vapur
42	<i>Mai ve Siyah</i>	Halit Ziya Uşaklıgil	1896-1897	AHT	Kayık, vapur
43	<i>Letafet</i>	Direktör Mehmed Âli Bey	1897	AHT	Kayık
44	<i>Metres</i>	Hüseyin Rahmi Gürpınar	1898	AHT	Kayık, vapur
45	<i>Levâyah-i Hayat</i>	Fatma Aliye	1898	AHT	Kayık, sandal, vapur
46	<i>Eylül</i>	Mehmed Rauf	1899	AHT	Sandal, vapur
47	<i>Zavallı Necdet</i>	Safvet Nezihî	1899	AHT	Vapur
48	<i>Aşk-ı Memnu</i>	Halit Ziya Uşaklıgil	1899-1900	AHT	Sandal, kayık, vapur
49	<i>Nimetşinas</i>	Hüseyin Rahmi Gürpınar	1900	AHT	Vapur
50	<i>Teahhül Âleminde</i>	Safvet Nezihî	1900	AHT	Kayık, sandal, vapur

ÖZ GEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı-Soyadı: Ayşe YİĞİT

Uyruğu: Türkiye Cumhuriyeti

Doğum Yeri ve Tarihi:

Tel:

E-posta:

Yazışma Adresi:

EĞİTİM

DERECE	KURUM	MEZUNİYET TARİHİ
Ortaöğretim(Lise) 88,22 / 100	Nene Hatun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (Nevşehir - Merkez)	12.06.2015
Lisans 3,6 / 4	Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi	06.07.2020

YABANCI DİL

İngilizce

YAYINLAR

Bakırdaş R, Yiğit A (2021) Edebiyat Tarihi Yazımı Bibliyografyası. *Kün: Edebiyat ve Kültür Araştırmaları Dergisi* 1(2): 24-5.