OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL









EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU


TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
TTOK
1923

OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU

YAYIN ADI
OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU ADINA SAHİBİ
BÜLENT KATKAK

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

YAYIN KOORDİNATÖRÜ
TÜLAY TAŞDEMİR

YAZARLAR
ERHAN AFYONCU - UĞUR DEMİR - VAHDETTİN ENGİN - AHMET ÖNAL - FATİH GÜRCAN - TURHAN KAÇAR

KATKIDA BULUNANLAR

KAYNAK VE GÖRSEL ARAŞTIRMA
COŞKUN ÜNSAL - ENGİN ÇETİN - HASAN YAPICI - SERKAN OSMANLIOĞLU - AHMET UĞUR - AYKUT CAN

TRANSKRİPSİYON
SALİH KAHRİMAN - YILMAZ KARACA - MÜMİN YILDIZTAŞ

METİN TASHİHİ
NUSRET GEDİK - BEGÜM YAVAŞ - CAHİDE KAYIŞ - ABDÜLHAMİT BEŞİR

FOTOĞRAFLAR
İSMAİL KÜÇÜK - SMEY - RAHMİ M. KOÇ MÜZESİ - İBB KÜLTÜR AŞ ARŞİVİ - İBB ATATÜRK KİTAPLIĞI - CUMHURBAŞKANLIĞI CUMHURİYET ARŞİVİ - URAL ATAMAN KLASİK OTOMOBİL MÜZESİ - CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ - LIBRARY OF CONGRESS - GAZETELER

TASARIM VE UYGULAMA
BÜLENT AVNAMAK

ISBN
978-975-7641-70-4

YAYIMLAYAN
TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
Sanayi Mah. Seyrantepe Girişi/İstanbul
Tel: 0212 282 8140 (6 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr

BASKI
AJANS ES
www.ajanses.com
Sertifika No: 44922

İÇİNDEKİLER

TAKDİM 7
ÖNSÖZ 9

I. BÖLÜM - Turhan KAÇAR
OSMANLILARDAN ÖNCE İSTANBUL'DA YOLLAR VE TAŞIMACILIK 15
Bibliyografya 23

II. BÖLÜM - Ahmet ÖNAL
FETİH'TEN TANZİMAT'A İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI 25
Şehirde Ata Binmek 27
Şehirde Arabaya Binmek 32
XVI. Yüzyılın Sonlarına Kadar İstanbul'da Araba Kullanımı 33
XVI. Yüzyılda Deniz ve Kara Yolculuklarında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar 38
a) Yolculukta Dikkat Edilecek Hususlar 38
b) Yolcu Taşıyan Araçlar 40
XVII. Yüzyılda Arabalar 41
Araba Kazası Tazminatı 48
XIX. Yüzyıla Kadar İstanbul'daki Binek Araba Türleri 56

III. BÖLÜM - Vahdettin ENGİN
OTOMOBİL ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI 59
İstanbul'da Şehir İçi Kara Yollarının Durumu 59
Arabanın Şehir İçi Kara Ulaşımının Bir Unsuru Olarak İstanbulluların Hayatına Girmesi 61
İstanbul'da Şehir İçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler 65
Omnibüsler Üsküdar'da 69
Atlı Tramvaylar İstanbul'da 71
Banliyö Trenleri 78
Dünyanın İkinci Metrosu Olan Tünel İstanbul'da 80
Elektrikli Tramvaylar 81

IV. BÖLÜM - Fatih GÜRCAN
DÜNYADA OTOMOBİL TARİHİNİN BAŞLANGICI 89
Otomobil Fikrinin Kökenleri 89
Buharlı Araba 94
"*Otomobil de 50 Yaşında… 1836'da İcat Edilen İlk Buharlı Araba Nasıldı?*" 95
Kıta Avrupası'nda İçten Yanmalı Motor'a Geçiş 99
İlk Otomobiller 103
Otomobiller 105
Britanya'da Otomobil Üretimi 106
İtalya'daki Seri Üretim 110
Otomobilin Yirmi Beş Yıllık Gelişimi 112
Amerika'nın Dünya Pazarına Hâkim Olması 114
Sonuç 119

V. BÖLÜM - Erhan AFYONCU - Uğur DEMİR
İSTANBUL'DA OTOMOBİLİN TARİHİ, OSMANLI DÖNEMİ 123
İlk Teşebbüs: Buharlı/Vapeur Arabalar 123
İstanbul'da Yeni Bir Ulaşım Vasıtası: Omnibüs 127
İstanbul'daki İlk Elektrikli Otomobil 128
Velospid/Bisiklet 132
Benzinle Çalışan Otomobiller İçin İlk Teşebbüsler 143
Gazla Çalışan Otomobiller İstanbul'da 146
Atsız Arabalar – Küreksiz Kayıklar 150

Beygirsiz Arabalar 153
İstanbul Sokaklarında İlk Otomobil 155
Otomobil Yasağını Kaldırtan İsim: Yenişehirli Necmi Bey 158
İstanbul'daki İlk Benzinli Velospid/Bisiklet 160
Benzinli Velospid/Bisiklet, Motobisiklet ve Velospid Vergisi 159
Renard Katarı mı Otomobil mi? 166
Siyasî ve Askerî Faydalar 174
Otomobil Osmanlı Basınında 179
Petrol Sıkıntısı ve İlk Düzenleme 182
Önce Bilgi 183
Otomobil, İmparatorluğa Yayılıyor 190
Tartışmalar Alevleniyor 193
İstanbul'un Otomobilli Yabancı Misafirleri 209
Anadolu'yu Otomobille Gezme Teşebbüsü Hüsranla Bitti 212
Yeni Yolların Yapımı ve Otomobille İlgili Yeni Düzenlemeler 212
Otomobil Yolları Osmanlı Basınında 214
İstanbul'da Otomobillerin İlk Trafik Kazaları 218
Yeni Bir Deneme: Otomobilin Posta Naklinde Kullanılmak İstenmesi 219
İstanbul'da Otomobil Fabrikalarının Temsilcilikleri Açılıyor 224
Memleketimizde İlk Otomobil Acenteleri 225
Zırhlı Otomobiller 227
Yol Yapımında Yeni Bir Araç: Buharlı Silindirler 230
Memâlik-i Şahâne'de Otomobilller 234
Yeni Bir Devir 236
İlk Otomobil Nizannamesine Doğru 236
İstanbul'da Yeni Yollar 251
Ünye'den Yükselen Feryat! 261
İstanbul'un İlk Otomobil Tamircisi 263
İstanbul'un İlk Oto Lastik Bayii 265
İstanbul'un İlk Oto Taksicisi, Dersaadet'te Otomobiller 265
Otomobil Kazaları Gazetelerin En Önemli Haber Kaynağı Oluyor 266
Velospidli Polisler 268
Müslüman Kadınlar Otomobile Biniyor 269
Otomobil İle İlgili Avrupaî Düzenlemeler 270
İstanbul'un İlk Kelepir Oto Pazarı 276
Uluslararası Yollar Daimi Cemiyeti'ne İlk Temsilciyi Gönderiyoruz! 276
Mahmud Şevket Paşa'nın Otomobili Binbaşı Vasıf Bey'i Ezdi! 277
Yeni Vasıtalar Yeni Sıkıntılar: Rekabet Artıyor 278
Mısır Prenslerinden Aziz Paşa'nın Otomobilinden Felemenk Elçisi Şikayetçi! 281
İlk Otobüs Durakları 282
İlk Petrol Deposu 282
İstanbul'da Yeni Yollar ve Yeni Tartışmalar 289
Köylü Ayşe Dilekçe Yazıp Yolların Düzeltilmesini Sağladı 293
"İtfaiye Otomobilleri" İstanbul'da 294
Değişen Şartlar ve El Konulan Otomobiller 296
Türkiye'de İlk Otomobil 298
"Hasta Otomobillerinde" Haç İşareti Kullanılması Yasaklandı 300
Polis Otomobilleri Eskidi Bile! 305
Budapeşte-İstanbul Arasında Bir Otomobil Yarışı 307
Osmanlıda İlk Otomobil Kitabı 314
Yeni Otobüs Şirketleri ve İstanbul'un Bitmeyen Otobüs Çilesi! 315
Otobüs Üsküdar'da 327
Frengi Hastası Biletçi Ortalığı Karıştırdı! 327
Enver Bey'in Otomobiline Ne Oldu? 330
Yine Trafik Kazaları! 333
Katil Otomobil: Mahmud Şevket Paşa Suikasti 335
Otomobil Literatürünü Türkçeleştirme Çabası 343
Mahkûmlar İçin Otomobil 346
Liman Von Sanders'in Otomobili İle İmtihanı 347
Mâliye Bakanı Rıfat Bey'in Otomobili Kaldırıma Çıktı! 349

Şehzade Seyfeddin Efendi'nin Sarayına Otomobil Girdi 349
Posta Otomobilleri Meselesi 349
Lastik Şirketi Kuruluyor 352
Üzücü Bir Kaza 354
Bisikletli Jandarma Birlikleri 356
Savaş Şartları 357
Savaş Yıllarında İtalya'dan Kaçak Yollarla Lastik Getirdik! 366
Otomobil Kıtaları 375
Cemal Paşa'ya Almanya'dan Üç Otomobil Getirildi 376
Yol Levhaları Uygulaması Başladı 377
Kış Şartlarında Kamyona İhtiyaç Arttı 378
Amerikan Petrol Şirketiyle Yaşanan Sıkıntılar 380
İstanbul'dan Halep'e Bir Sulama Aracı ve Otomobille İlgili Yeni Gelişmeler 382
Buenos Aires'te Otomobil Kazasında Ölen Osmanlı Vatandaşı Kadın 385
Otomobil Ustası Ermeni Sivaslı Nazaret ve Tehcir 386
Savaş, Trafik Kazalarının Artmasına Sebep Oldu 387
Yoldaki Çukurlar Her Devirde Tehlike 391
Madalya Sahibi Otomobil Ustaları ve Şoförler 392
Yeni Talimatname ve Nizamnameler 393
İlk Kilometre Levhaları 406
Devlete Ait Otomobiller Vergi Verecek mi? 407
Harb-i Umûmî'deki Otomobil Teşkilatı 408
İşgal Yıllarında İstanbul'da Otomobil 410
Naciye Sultan'ın Otomobilini Silah Zoruyla Aldılar! 413
Said Halim Paşa'nın Otomobili de Zorla Alındı! 414
Arabaların Yolcu Tarifeleri Yeniden Belirlendi 415
Yine ve Yeni Otomobil Nizamnamesi 417
İstanbul Salgın Hastalık Tehlikesi Altında 418
Çocuk Katili Fransız! 419
Samandıra'yı Eşkıya Bastı Devlet Yolda Kaldı! 429
Otomobillere Numara Zorunlu Kılındı, Numarasız Sadrazam Tevfik Paşa'nın Otomobiline Elkonuldu 430
Yunanlılar İstanbul'dan Selanik'e Zırhlı Otomobil Naklettiler 432
Hiç Görmedikleri Otomobili İzlemek İsteyen Halka İtalyanlar Ateş Açtı! 434
Mustafa Kemal'in Otomobilini Almak İstediler 434
Yine Trafik Kazaları 436
Otomobil Afeti 439
Musahabe ve Mülahaza, Otomobiller 444
İstanbul'da İlk Otomobil Kulübü İçin İşgal Yıllarında Müracaat Yapıldı 446
Mahalle Arasında Benzin Deposu Olur Mu? 446
Yeni Bir Şirket Kuruldu 449
Hapishane İçin Özel Otomobil İmal Edildi 450
Otomobil Yarışları Yasaklandı 454
Otomobil Tamirhanesi Mâliye Nezareti'ne Devredildi 455
Sadrazam Damad Ferid Paşa'nın Otomobili Agâh Efendi'yi Ezdi! 459
Veba İle Mücadele Heyeti Zor Durumda Kaldı 459
Kadıköy-Kuşdili Çayırı'nda Park Sorunu! 461
Otomobille İlgili İlk Cemiyet Kuruldu: Otomobil Şoförler ve İşçileri Cemiyeti 461
Şoför Cemiyeti Nasıl Kuruldu ve Ne Haldedir? 463
Nutuk Okununca İstanbul Otomobilciler Cemiyeti Başkanı Atatürk'e Tebrik Telgrafı Çekti 464
Artan Trafik Kazaları ve Yeni Düzenlemeler 465
Naime Sultan Yalısı'nın Kapısına Otomobil Çarptı 469
İlk Taksici Gaspları 470
İstanbul'da Amerikalı Bir Taksici 471
Paris İle İstanbul Arasında İki Amerikalı 472
İstanbul'un İlk "Şoför Mektebi" Açıldı 474
İstanbul'da İyi Benzin Nerede Bulunur? 477
İstanbul Şoförleri İstiklâl Mücadelesinde 479
İşgal Güçleri İstanbul'u Terkediyor 484
Amiral Bristol'ün Şoförü Süreyya Efendi'yi Ezdi! 487

TAKDİM

Dünyanın en mühim icatlarından biri olan ve çağımız insanının vazgeçilmezleri arasında yer alan otomobiller, her geçen gün gelişimini sürdürmeye devam ediyor. Ülkemizde otomobil deyince akla ilk gelen kurumlardan biri olan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu 6 Kasım 1923'den itibaren otomobil kullanma rehberlerinden ehliyetler hakkındaki yayınlara, kazalara karşı alınması gereken tedbirlerden yol haritalarına, yolların yapımından işaretlenmelerine, otomobil yarışları ve ralli organizasyonlarına kadar pek çok faaliyette hep ilkleri gerçekleştirmiştir.

Turing, kamu yararına hizmette 97. yılını geride bırakırken bu alanda önemli bir kaynak niteliği taşıyan bu eseri yayımlamaktadır. 3 farklı kitap olarak planlanan serinin ilk kitabı ulaşım konusunda makaleler, otomobilin icadı ve Osmanlı devrinde İstanbul merkezli otomobil tarihiyle ilgili "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı eserdir. İkinci kitap Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'lere kadar otomobilin ülkemizdeki serüvenini ihtiva etmekte, üçüncüde ise kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzda otomobilin yeri ele alınmaktadır. Uzun yıllar süren arşiv, basın, hatırat gibi ana kaynakların taranması ve bu alanda daha önce yapılan çalışmaların kullanılmasıyla vücut bulan eser, görsel malzemeyle de zenginleştirilmiştir.

Serinin ilk kitabını sizlere ulaştırmanın sevincini yaşarken önümüzdeki aylarda diğer iki kitabın yayımlanacağı bilgisini de siz değerli okuyucularımızla paylaşmanın gururunu yaşıyoruz. Devrim arabalarıyla başlayan talihsiz otomobil serüvenimizin şimdilerde yerli ve milli otomobilimiz ile tekrar hayata geçirildiği bu dönemde Turing olarak biz de ülkemizin bu alandaki tarihi süreçlerini tüm detaylarıyla paylaşmak istedik.

Her biri birbirinden kıymetli akademisyenler tarafından yıllar süren arşiv taramaları sonucunda titizlikle hazırlanan "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı kitabın hayat bulmasında, katkılarından dolayı başta kitabın editörü Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz olmak üzere yazarlardan Prof. Dr. Vahdettin Engin, Pof. Dr. Kemalettin Kuzucu, Prof. Dr. Turhan Kaçar, Doç. Dr. Uğur Demir, Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Önal, Erol Üyepazarcı, Dr. Öğr. Üyesi M. Kayahan Özgül, Mehmet Güntekin, Dr. Öğr. Üyesi Adile Yılmaz, Öğr. Gör. Yalçın Lüleci ile tüm emeği geçenlere teşekkürlerimi arz ederim. Kaynak niteliği taşıyacak olan ve kültür tarihimize önemli katkıları olacağını düşündüğümüz bu eseri siz değerli okuyucularımıza sunmaktan mutluluk duymaktayız.

Dr. Bülent KATKAK
Türkiye Turing ve Ototmobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun atı evcilleştirmesiyle başlayan hızlı ulaşım macerası tekerleğin icadı ile ivme kazanmış ancak 19. yüzyıla kadar çok yavaş ilerlemiştir. Sanayi inkılabıyla gelen makineleşme hamlesiyle beraber buhar, elektrik ve nihayetinde petrolün makinelerde kullanılmasının önünü açan mekanik gelişmeler ulaşım fikrini farklı bir serüvene taşıdı. Artık bir yere nasıl gidileceğinin yanında ne kadar kısa sürede varılacağı önem arz etmekteydi. Yeni keşiflerle hem bulunduğu yerde hem de gittiği yerlerde daha hızlı ulaşım sağlamayı kafasına koyan insanoğlu balonla gökyüzüne çıktığı zamanlardan çok geçmeden karada da bugün hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline gelen otomobilin ataları sayılabilecek ilk makineleri yaptı. Motorlu taşıtlar olarak bir başlığa toplayabileceğimiz bu araçların hemen öncesinde bu mekanik gelişmelerin Osmanlı topraklarında görülen ilk temsilcileri velospidlerdir (bisiklet), akabinde otomobil ve daha sonraları kamyon tipi araçlar yaygınlık kazanacaktır. Dönemle ilgili arşiv ve matbuat hayatımız incelendiğinde oldukça fazla malzemeye sahip olmamıza rağmen bu araçların ülkemizdeki serüvenine dair yeterli literatür oluşmadığı görülür.

Cumhuriyetin ilanından bir hafta sonra Reşit Saffet Atabinen başkanlığında o zamanki adıyla Türk Seyyahin Cemiyeti olarak kurulan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, ulaşım ve trafik konusunda verdiği hizmetlere bu alanın tarihi ve

kültürel arka planını da göstermek için yeni bir tanesini daha eklemeyi hedefliyor. Üç ayrı kitap olarak yayınlanması planlanan çalışmanın elinizdeki ilk serisi Osmanlı İstanbulunda otomobil tarihine ve etrafında gelişen dünyaya tahsis edildi. Otomobilin kendisi kadar onun getirdiği değişiklikler de işlenmeye çalışıldı. Bu değişikliklerin en mühimi hiç şüphesiz ulaşım alanındaki değişikliklerdir. Bu vesileyle yeni yolların açılması ve mevcut yolların otomobil geçişine uygun hale getirilmesi için gerçekleştirilen çalışmalar da kitabın bir veçhesini oluşturmaktadır. Ancak bu husus incelenirken kitabın muhteviyatına uygun olarak otomobilin etrafında gelişen hususlara dikkat çekildi. Bu minvalde İstanbul'daki mevcut ulaşım ağının yüzyıllar boyu geçirdiği serüveni anlayabilmek için Fetih'ten öncesi, Fetih'ten Tanzimat'a kadar ve otomobil öncesi yolların durumu olmak üzere üç ana tema etrafında İstanbul'un yolları ele alındı. Akabinde otomobil fikrinin ortaya çıkışı, dünya tarihindeki yeri ve etkileri kaleme alındı.

Otomobil maceramızın hemen her veçhesini bulabileceğiniz son bölümde ise imparatorluk başkenti İstanbul'daki otomobil tarihi okuyucularımıza sunuldu. Bunun yanında otomobilin payitahtta ve ülke sathında meydana getirdiği etkilere dair hususların daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla zaman zaman imparatorluğun farklı bölgelerinden de ulaşıma ve otomobillere dair kesitler sunuldu. Bunlar yapılırken sadece sivillerin bulunduğu dünyada değil 19. ve 20. Yüzyılın makineleşen orduları ve kolluk kuvvetlerindeki bu yeni neferlerin payı da ele alınmaya çalışıldı.

Payitahta gelen hareketi kendinden menkul bu aracın memleketimize dair ilkleri de bu vesileyle kaleme alınmış ve bir araya getirilmiş oldu. Otomobile giden ana yolda bir yan yol teşkil eden bisikletler, elektriklisinden buharlı ve benzinlisine kadar ilk otomobiller, ilk tamirhaneler, taksiler, oto lastikçiler, benzinciler, yarışlar, kazalar ve bugün hayatımızın vazgeçilmezi ve sıradan bir parçası haline gelen niceleri…

Çalışmada öncelikle bir ekip kuruldu ve bu ekip, başta Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kızılay Arşivi, ATASE ve İBB Atatürk Kitaplığı gibi kurum arşivleri olmak üzere birçok resmî arşivde tarama yaptı. Otomobil ile ilgili tespit edilen belgeler tasnif edildi, transkribeleri yapıldı ve metin müellifle-

rine teslim edildi. Metinler büyük oranda bu kaynaklara istinaden kaleme alındı. Ayrıca Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi basını da tarandı. Konuyla ilgili tespit edilen haberler ve muhtelif nizamnâmeler de metin müelliflerinin hizmetine sunuldu. Kitabı görsel olarak zenginleştirmek için de geniş bir tarama yapıldı. Metinler ile ilgili tespit edilen görsellerin kitabı belgesel olarak da zenginleştirmek için ilgili bölümlerde tamamı olmasa da önemli bir kısmı kullanıldı. Böylece hem arşiv kaynaklarına hem de kütüphane kaynaklarına istinaden, görsel materyal ile de zenginleştirilmiş bir kitap ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Kitapta ana metinler yanında, otomobil tarihimize dair ilkler, önemli hadiseler, tarihimizdeki önemli şahsiyetlerin otomobilleri gibi tebessüm ettirecek hususlar okuma metni olarak okuyucularımızla paylaşıldı. Okuma parçalarının büyük bir kısmı Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde gazete ve dergilerde otomobil ilgili kaleme alınmış yazılardan oluşturuldu. Bunun yanında bazı arşiv belgeleri de okuma metinlerine dönüştürüldü. İçindekiler kısmında bu tür metinlerin başlıklarının ana başlıklardan ayrılmaları için italik yapıldı.

Serinin ilk kitabını dikkatlerinize sunarken kültür ve sanat alanında önemli faaliyetlere imza atan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Başkanı Bülent Katkak'a müteşekkir olduğumuzu ifade etmemiz gerekir. Teşvikleri ve takvimdeki bazı aksaklıkları sabırla karşılaması kitabın vücut bulmasındaki en büyük destekti. Yine kitapla ilgili her türlü müşkülatı en kısa sürede hallederek yazım ve yayım mesaisini kolaylaştıran yayın koordinatörümüz Tülay Taşdemir ile kitabı okuyup, yapıcı tenkitlerde bulunan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu yetkililerine teşekkür ederiz. İstanbul'da zengin bir otomobil koleksiyonuna sahip Rahmi M. Koç Müzesi'ni anmak istiyoruz. Fotoğraf çekimimizde gösterdikleri kolaylık için müze müdürü Sayın Ertuğrul Duru ve müze çalışanlarına teşekkür ederiz. Ayrıca yazarlarımıza, görsel ve kaynak araştırması, metin transkripsiyonu, metin tashihi, fotoğraf çekimi ve kitabın tasarımı gibi hususlarda emeği geçen herkese teşekkür ederiz.

Erhan AFYONCU - Coşkun YILMAZ
İstanbul 2020

II. BÖLÜM



Tahtırevan (Atatürk Kitaplığı Albümü)

Ahmet ÖNAL

FETİH'TEN TANZİMAT'A İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI

Roma/Bizans Konstantinopolis'inde şehirde "Forum" adı verilen büyük meydanlar ve bunları birbirine bağlayan, devrine nazaran geniş ana caddeler vardı. Türkler de Fetih'ten sonra şehri yeniden inşa ve iskân ederken başlangıçta yollardaki genişliği muhafaza etmeye çalıştılar. Kanunî Sultan Süleyman dönemi sonlarına kadar şehirde açılan sokakların genişliği 6-7 metre ve bazı yerlerde ise daha fazla olarak tutuldu. Şehirde nüfus arttıkça meydanlar evlerle doldu, yollar da giderek daraldı ve bazen genişlik 2.5 metreye kadar düştü.Sur İçi'nin ana ulaşım aksı, Eminönü İskelesi'nden Ayasofya Meydanı'na, oradan Bâyezid Meydanı'na doğru ilerleyen ve buradan ikiye ayrılan yoldu. Sahil surlarının iç tarafında, surlara ve birbirlerine yakın mesafede olan anayollar vardı. Bu caddeler, şehri bir ağ misali saran ara sokaklarla birbirlerine bağlanmaktaydı. Şehrin anayolları arabaların kullanımı için uygun sayılabilecek durumdaydı. Ara sokaklar ise genel itibariyle dar, bilhassa mahalle aralarında zaman zaman yayaları dahi zorlayacak kadar dik, bazen merdivenlerle birbirine bağlanmaktaydı. Karışık ve dolambaçlı olan bu sokaklar, ancak yaya ulaşımına imkân veriyordu. Esasen insanların hayat tarzı, devrin ulaşım imkân ve ihtiyaçları, nakil vasıtalarının türü ve işlevi, çok da geniş yollara lüzum göstermemekteydi[1].

1 İstanbul yollarına dair tafsilat ve ilgili literatür için bk. Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından

Muhtelif tarihlerde resmî bir vazifeyle ya da şahsî merakla yolları İstanbul'a düşen Batılılar, kendi şehircilik anlayışlarından farklı, coğrafî imkânlar ve beşerî ihtiyaçlar doğrultusunda şekillenmiş bu şehir dokusu karşısında şaşkınlık ve tenkitlerini gizlememişlerdir. Mesela 1550'li yıllarda üç yıl kadar Kapdanıderya Sinan Paşa'nın esiri olarak İstanbul'da bulunan İspanyol Pedro, şehrin kendisi için karmakarışık, fakat sakinleri için aşina sokak düzenini şöyle tasvir eder:

"Juan: -Başlıca sokakları hangileridir?

Pedro: -Bunu hiçbir Türk bilmez. Bir saatin akrep ve yelkovanını takip eder gibi yön bulurlar. Onlar için önemli olan şey dört büyük camidir "Filan Paşa nerede oturuyor?" diye sorulduğunda "At Meydanı'nda" derler. Yani yaklaşık yarım fersah uzaklıkta olduğu anlaşılır veya "Sultan Beyazıt'ta" cevabını verirler. Alım veya satım yapmak için sokakları bilmek isterseniz her şeyin yeri bellidir. Tavuk satılan yere "Tavuk Pazarı", balık satılan yere "Balık Pazarı", koyun satılan yere "Koyun Pazarı"[2].

İstanbul'da 1550'lerin sonunda Habsburg elçisi olarak görev yapan Busbecq de, "Türk şehirlerinde zarif binalar, güzel sokaklar aramak boşunadır. Sokakların dar oluşu göze hoş gelmelerini engelliyor" diyerek Osmanlı şehir planlamacılığını tenkit eder[3]. 1656'da İstanbul'a gelen Fransız Jean Thévenot ise, "İstanbul sokakları çok kötüdür; çoğu dar ve dolambaçlıdır; pazar kurulan birçok meydan vardır" sözleriyle benzer hisleri tekrarlar[4]. 1582 ve 1720 şenliklerinde olduğu gibi bazı Osmanlı şenliklerinde büyük nahılların ancak kimi evler yıkılarak sokaklardan geçirilebilmesi, Batılı müelliflerin tenkitlerinin haksız olmadığını gözler önüne serer.

Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 87-88.

2 *Türkiye Seyahati, Kanuni Sultan Süleyman Devrinde İstanbul, 1557 Yılında Bir El Yazması, Osmanlılara Esir Düşen İspanyol Pedro'nun Anıları*, çev. Yeliz Demirhan (Demirören), İstanbul 2011, s. 345 [Bu eserde, "At Meydanı" yerine "Sultanahmet" denilmiştir. Ancak bunun bir tercüme hatası olduğu anlaşılmaktadır. Zira Sultan Ahmed Camii'nin inşası ve bundan nâşi bölgenin bu isimle adlandırılması daha sonraki tarihler için geçerlidir].

3 Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türk Mektupları, Kanunî Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, çev. Derin Türkömer, İstanbul 2014, s. 39.

4 Jean Thévenot, *Thévenot Seyahatnamesi*, çev. Ali Berktay, İstanbul 2009, s. 58. Ayrıca bk. Tülay Reyhanlı, İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat (1582-1599), Ankara 1983, s. 40 vd.; Gülgün Üçel-Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İstanbul 2010, s. 434, 484- 503; Bahar Taşçıkar, *16. Yüzyılda Batılı Gezginlerin İngilizce ve Türkçe Yayımlanan Notlarında İstanbul ve Anıtları*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002, s. 80-81.



Koçu arabası (Resimli Gazete, nr.245, 12 Mayıs 1928)

İstanbul'un dar cadde ve sokaklarında çeşitli mallar, eşyalar ve yüklerin naklinde, yükün ağırlığına ve cinsine göre öküz arabaları, at ya da eşek hamalları, sırık veya arka hamallarından istifade ediliyordu. Arabacılar ve hamallar, devletin tayin ettiği nizâm ve ücret dairesinde faaliyet gösteriyorlardı[5]. Ulaşım açısından ise payitaht sakinleri, şehir içinde yakın bir yere gitmek istediklerinde genellikle yürürler, daha uzak bir mesafe söz konusu olduğunda erkekler atı, kadınlar da araba ve tahtırevanı tercih ederlerdi. Şehrin Eyüp, Üsküdar ve Galata gibi semtlerine ulaşmanın en kolay ve hızlı yolu kayıklardı[6].

Şehirde Ata Binmek

Osmanlılarda şehirler arası yolculuklarda dahi ata binmek kanunen askerî zümreye mensup Müslümanlara mahsus bir imtiyazdı. Kanunî'nin veziriazamı Lütfî Paşa, bu hususu, "Şol re'âyâ ki ata bine, sipâhîsi muhkem cerîme ala. Re'âyâ bir karyeden bir karyeye merkeb ile gideler. Bundan ziyâde ruhsat re'âyâya câiz değildir"[7] sözleriyle ifade eder.

5 *Osmanlı Bürokrasisi ve İstanbul Tarihine Dair Bir Kaynak, Buyuruldu Mecmuası,* haz. Ahmet Önal, İstanbul 2019, 49-50.
6 Genel bir değerlendirme için bk. "Kent İçi Ulaşım", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, IV, 524; Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001.
7 Mübahat S. Kütükoğlu, "Lütfi Paşa Âsafnâmesi (Yeni Bir Metin Tesisi Denemesi)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 98.



Ulaşımda kullanılan kağnı (Castellan)

Başkentte, gündelik hayatta şehir içinde atla dolaşmak yahut bir yere gitmek, evvel emirde devlet ricâline bahşedilen bir haktı. Alt mevkiilerdeki devlet görevlileri ancak hususî izinlerle bu haktan yararlanabilirlerdi. Mesela 1598'de Divân-ı Hümâyûn kalemi âmirlerinden Hakanî Mehmed Bey, padişaha takdim ettiği *Hilye* adlı eserinin beğenilmesi üzerine mükâfaten ne istediği sorulunca, evinin Edirnekapısı'nda bulunduğunu, ihtiyarlığından ötürü memuriyetine hayvanla gidip gelmesine müsaade olunmasını rica etti. Bu arzusu kanuna uygun bulunmadığından reddedildiyse de kendisine memuriyet mahalli yakınlarından bir ev hediye edilerek gönlü alındı[8].

Erkeklere mukabil İstanbullu hanımlar, şehir içinde ve yakın çevresinde bir yere gitmek istediklerinde, gidecekleri mesafeye göre yürümek, at ya da öküz arabasına binmek, tahtırevan kullanmak veya kayıktan istifade etmek seçeneklerine sahiptiler, fakat atla yolculuk yapmak imkânından mahrumdular. Gerçi Türk kadınlarının da ata binmede mahir oldukları İstanbul'u ziyaret eden Batılıların dikkatini celbetmiştir. Kanunî döneminde, Osmanlı payitahtındaki gündelik hayatı tasvir eden Luigi Bassano'ya göre Türk kadınları,

8 Reşat Ekrem Koçu'dan naklen Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, İstanbul tsz., s. 16; Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve 40. Yılında Tofaş 1968-2008*, İstanbul 2008, s. 51-52.



İstanbul sokaklarında atlılar (J. F. Levis)

"gerektiğinde erkekler gibi iki ayağını ayrı ayrı üzengilere koyarak ata binebiliyorlar"dı[9]. 1550'lerde birkaç yıl İstanbul'da esaret hayatı yaşayan İspanyol Pedro da, arkadaşının İstanbul'da ata binen kadınlar olup olmadığı sorusuna, "ata binenler de var ama katırlara değil, güzel atlara binerler. Üstelik atın üstüne yan oturmazlar erkekler gibi bacaklarını iki yana ayırarak otururlar" cevabını verir[10]. Her iki müellifin müşahedeleri payitahttaki düğün alayları ile alakalı olmalıdır. Zira XVI. asırda hem hanedan mensubu hem de diğer İstanbullu hanımlar evlendiklerinde damat evine at üstünde cibinlikle götürülmekte, davetli kadınlar da at sırtında alaya katılabilmekteydi[11]. Padişah kızlarının at üstünde gelin olma âdeti, XVII. asrın ikinci yarısında terk edilerek atların yerini arabalar aldı.

Osmanlı tebaası gayrimüslimlerin ve İstanbul'da ikâmet eden Batılıların, II. Mahmud dönemine kadar, ellerinde padişahın müsaadesini hâvi

9 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Osmanlı İmparatorluğu'nda Gündelik Hayat*, çev. Selma Cangi, İstanbul 2011, s. 25.
10 *İspanyol Pedro'nun Anıları*, s. 302-303.
11 XVI. asırdaki Türk düğünlerine dair bazı tasvirler için bk. *İspanyol Pedro'nun Anıları*, s. 268-269; Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü (1573-1576)*, I, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2007, s. 93-94, 199-201, 456-457; Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk, 1578-1581*, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2004, s. 205-207; Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki (971-1003/1563-1595)*, I, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 1999, s. 168-171. Ayrıca bk. Metin And, *16. Yüzyılda İstanbul, Kent, Saray, Gündelik Yaşam*, İstanbul 2015, s. 191-200.



İstanbul'da düğün alayı (Jean-Antoine Guer)

ferman olmadan payitaht sokaklarında atla dolaşmaları yasaktı. Nitekim Luigi Bassano, "bir prensin sözcüsü olunmadığı takdirde" hiçbir Hristiyan'ın şehirde ata binemeyeceğini söyler[12]. Ancak bu yasak, şehrin idarecilerinin ihmalinden ötürü zaman zaman ihlal ediliyordu. XVII. yüzyılın başlarında İstanbul'da bulunan Polonyalı Simeon, böyle bir döneme denk gelmiş olmalı ki, Anadolu'daki gayrimüslimlerin aksine İstanbul'daki dindaşlarının daha mutlu olduklarını, ata ve katıra binebildiklerini kaydeder[13]. Bu gibi zamanlarda padişahlar, şehrin idarecilerini yasağın tatbiki konusunda ihtar etmekteydiler. Mesela, tam da Polonyalı Simeon'un İstanbul'dan ayrılmasından kısa bir süre sonra IV. Murad, 25 Mart 1631 tarihli fermanıyla İstanbul kadısını, "bir nice zamandan berü ihmal olunup hükkâmın müsaadesile kefere ve Yehud taifesi[nin] çarşularda at" ile gezdiğini söyleyerek bundan sonra yasağın uygulanması konusunda uyardı. Benzer bir durum XVIII. yüzyılın ortalarında da yaşandı. Kadıya, yeniçeri ağasına ve bostancıbaşıya ayrı ayrı yazılan 1757 tarihli fermanlarla, "İstanbul'da ve havalisinde sakin ehli zimmet Yehud ve Nesarâ" taifesinin bir süreden beri "bilâ-ferman bargire ve üç çifte kayığa dahi" bindikleri bildirilerek ellerinde ferman bulunmayanların bundan men olunmaları emredildi[14].

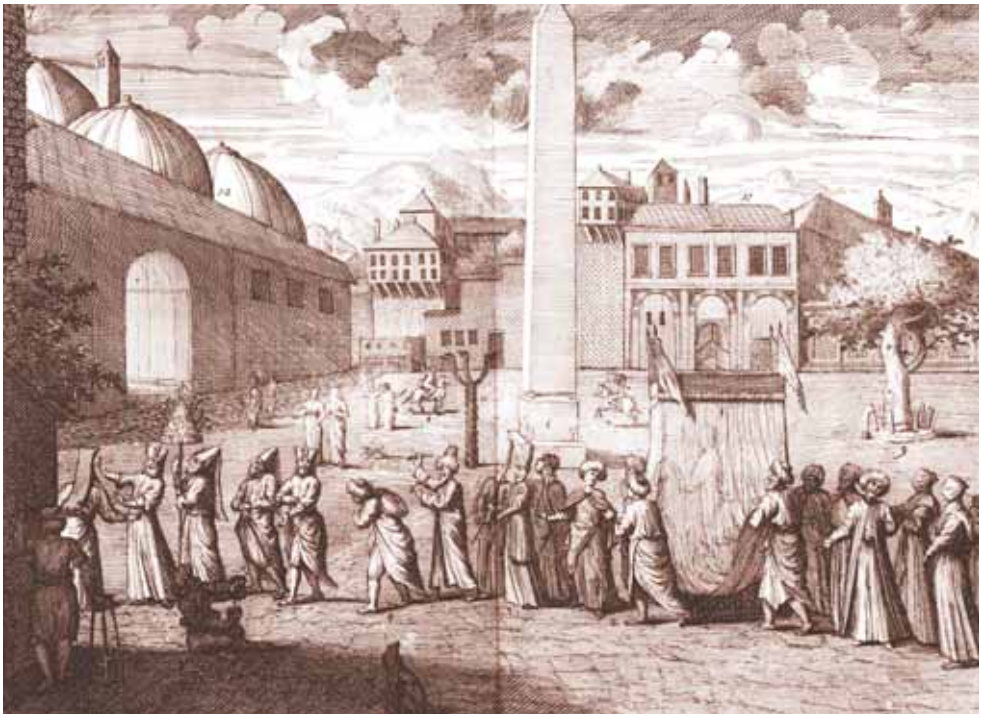
12 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Gündelik Hayat*, s. 139.
13 Firdevs Çetin, *Batılı Seyyahlara Göre İstanbullu Gayrimüslimler (1553-1673)*, İstanbul 2012, s. 183.
14 Her iki ferman için bk. Ahmet Refik [Altınay], *Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000-1100)*, İstanbul 1931, s. 52; Ahmet Refik [Altınay], *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, İstanbul 1988, s. 182-183.

Şehirde ata binmeye mezun gayrimüslimlere gelince; bunlardan ilki, elçiler veya elçi sıfatını taşımasa da diplomatik bir kimliği bulunan görevlilerdi. Bu kişiler, saraya veya Paşa Kapısı'na/Bâbıâli'ye resmî ya da gayri resmî görüşmeler için geliş-gidişlerinde kendilerine devletçe tahsis edilen ata binerlerdi. Diğer zamanlarda şehirde atla ya da yaya olarak dolaşmaları ise içinde bulunulan siyasî şartlara göre izinle mümkündü.

Osmanlı tebaası gayrimüslimlerden Fatih Sultan Mehmed'in verdiği imtiyazlarla vezirle aynı derecede kabul edilen ve Rum milletinin başı sayılan Ortodoks patriği, şehirde resmî ve hususî işlerinde ata binme hakkına sahipti. İstanbul'un fethinden sonra patrik seçilen ve II. Gennadios adını alan Georgios Skolarios, sarayda huzura kabulünün ardından beyaz bir ata bindirilerek merâsimle Patrikhane'ye götürülmüştü[15]. Alman vaiz Gerlach, Patrik Yeremias'ın, 1578'de Rumeli'de bulunan "Batı kiliseleri"nden vergi ve bağış toplamak için 40 kişilik bir kafile ve bir sürü atla şehirden ayrılmasına ve dönüşte 30 kişiden oluşan bir alay tertibiyle at üstünde veziriazamı ziyarete gidişine şahit oldu. Fatih'in Patrikhane'ye bahşettiği imtiyazlarda 1657'de bazı düzenlemeler yapıldıysa da patriğin ata binme izni bâki kaldı. Aynı yüzyılın sonlarında eserini kaleme alan Ricaut, yeni seçilen patriğine padişahın bir beyaz at ve bir kaftan hediye ettiğini, patriğin bu ata binerek kendi cemaatinden ve Türk görevlilerden müteşekkil alayla Patrikhane'ye götürüldüğünü yazar[16].

Devletçe bir vazifeye tayin edilen yahut başta saray olmak üzere toplum nâmına çeşitli hizmetler ifa eden bazı gayrimüslimlere, ata olmasa da bargire ve eşeğe binme izni verilebiliyordu. Mesela XVI. asrın ortalarında Dernschwam'ın bildirdiğine göre, Eski Saray'daki hanımların ihtiyaçlarını temin eden yaşlı bir Yahudi kadın eşeğe binmiş vaziyette her gün saraya girip çıkıyordu[17]. Mosi veledi Nesim adlı tabib, XVII. yüzyılın sonlarında Divân'a arzuhal sunup, bazı kimseler tarafından samur kalpak giydiği ve bargire bindiği için rencide edildiğinden şikâyetçi oldu ve her iki hususta kendisine II. Ahmed zamanında verilen ruhsatın yenilenmesini rica etti. II. Mustafa, Aralık 1695 tarihli fermanıyla

15 M. Süreyya Şahin, "Fener Rum Ortodoks Patrikhânesi", *DİA*, XII, 342-348.
16 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü (1577-1578),* II, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2007, s. 787, 803. Ayrıca Gerlach ve Ricaut'tan naklen Firdevs Çetin, İstanbullu Gayrimüslimler, s. 275-276, 359-360.
17 Firdevs Çetin, İstanbullu Gayrimüslimler, s. 246'dan naklen.



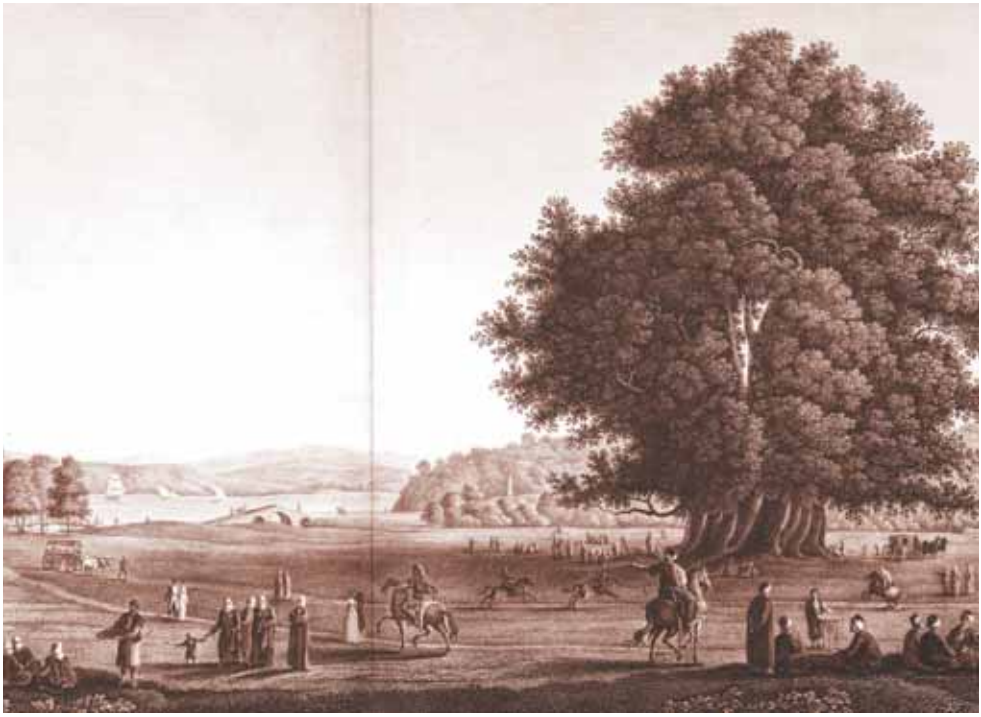
Sultanahmet'te düğün alayı ve at üzerinde gelin (Motraye)

selefinin verdiği izni yeniledi[18]. III. Mustafa da, müracaatlarına binaen, Kostantin adlı cerraha, ekseriya kibâr-ı ulema hizmetinde bulunan sofcu taifesinden Zafir oğlu Kirkor'a ve İstanbul'un Ayvas Köyü'nde ikâmet edip kırk seneden beri ağnam sayıcılığı yapan Dimitraki adlı zimmîye, ihtiyarlıklarından ve sağlık sorunlarından ötürü yürümeye iktidarları olmadığından "hizmet-i lâzımelerine kıyâm içün" bargire binme izni verdi. Fakat bu izin belgelerinde bargire "ehl-i İslâm râkib oldığı tarz ve tarîkun mugayiri" bir surette binileceği[19], yani hayvanın üzerinde yan oturulacağı hassaten şerh edilmiştir.

Şehirde Arabaya Binmek

Payitahtın dar sokaklarında şehir içi ulaşımda arabalardan istifade edilip edilmediği hususunda erken tarihli bilgilere sahip değiliz. Her ne kadar araştırmalarda Osmanlı İstanbul'unda arabaların XIX. yüzyılda Batılılaşma ya da

18 Ahmet Refik, *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 21.
19 İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Esnaf Tarihi, II, ed. Ahmet Kal'a, İstanbul 1998, s. 291, 302.



Büyükdere Çayırı (Melling)

daha iyimser bir değerlendirmeyle "Lale Devri'nde" Fransa özentisiyle yaygınlaştığı iddia edilmişse[20] de yeni kaynaklar, şehir sakinlerinin araba kullanma alışkanlıklarını daha erken tarihlerde aramamız gerektiğini ortaya koymaktadır.

XVI. Yüzyılın Sonlarına Kadar İstanbul'da Araba Kullanımı

Padişahlar, arabayla İstanbulluların karşısına çıkmaktan uzunca bir süre imtina ettiler. Hasta hallerinde ordularının başına son defa geçtiklerinde Fatih Sultan Mehmed, Nisan 1481'de hedefi meçhul seferi için Üsküdar'dan; Kanunî Sultan Süleyman da 1566'da Sigetvar Seferi'ne hareketinde Davudpaşa'dan itibaren arabaya bindi. Fatih, Hünkâr Çayırı'nda; Kanunî ise Sigetvar'da vefat etti ve naaşları araba ile başkente getirildi.

20 Mesela bk. Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", İstanbul Ansiklopedisi, II, 902-904; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 3-6; Çelik Gülersoy, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, I, 289; Çelik Gülersoy, "Arabacılar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, I, 287-288; Mehmet İpşirli, "Araba", *DİA*, III, 243-244.

Babasından ve torunundan farklı olarak II. Bâyezid, ömrünün son demlerinde oğlu Şehzâde Selim'e karşı 1511'de ordusunun başında İstanbul'dan araba ya da tahtırevan ile ayrıldı ve Uğraşdere'de yaptığı savaşı bu surette komuta etti. Padişah, ertesi sene tahtı oğluna terk etmek zorunda kalınca Dimetoka'ya doğru yine araba yahut tahtırevan ile yola çıktı, fakat yolculuğunu tamamlayamadan vefat etti ve naaşı arabayla payitahta geri getirildi[21].

Esasen XVI. asrın ilk yarısında Avrupa'daki anlayışa benzer şekilde Osmanlı toplumunda, İstanbul'da şehir içinde araba ya da tahtırevanla gezmek, dolaşmak veya bir yere gitmek, genelde, kadınlar tarafından tercih edilmekteyse de çok yaygın bir âdet değildi. Luigi Bassano'ya göre, Hürrem Sultan dahil saraylı hanımlar ve ekâbir zümresinin eşleri dahi birbirlerini ziyaret etmek ya da eşlerinin yanına gitmek istediklerinde gece vakti kapalı atlı arabalar ya da tahtırevanlar kullanıyorlardı, fakat bu nadirâttan idi[22]. Bassano'nun bu mübalağalı tasvirine mukabil bir Osmanlı minyatüründe, 1525'de At Meydanı'ndaki İbrahim Paşa Sarayı'nın önünde, dört tekerlekli, kaidesi yüksek, üstü açık, iki öküz tarafından çekilen bir kağnıya binmiş kadınlar resmedilmiştir[23].

II. Selim ve bilhassa III. Murad devrinden itibaren İstanbul'da arabaya binmek, saray ve konak çevrelerinde eskiye nispeten hayli yaygınlaştı. 1573-1578 yılları arasında İstanbul'da Habsburg elçisinin vaizliğini yapan Gerlach'a inanacak olursak, saltanatının ilk yıllarında III. Murad zaman zaman şehirde arabaya biniyordu. Yeni Osmanlı hükümdarı, 1575 Nisan'ında bir gün sahil yolunu takiben saraydan "kupa arabasıyla has bahçesine", 4 Nisan 1576'da da yağmur duasına iştirak etmek için arabayla Eyüp'e gitti. III. Murad, en azından ilkinde, arabaya tebdilen binmiş, lakin acemioğlanları tarafından tanınmıştı[24].

İstanbullular, bu dönemde, sadece padişahı değil ata binebilecek yaştaki şehzâdeleri taşıyan arabaların da yanı başlarından geçip gitmesine alışmaya başladılar. Gerlach, 24 Mart 1578 tarihinde günlüğüne böyle bir temaşayı not

21 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 902-903; Zeynep Tarım-Ertuğ, *XVI. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Cülus ve Cenaze Törenleri*, Ankara 1999, s.11-12 vd.
22 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Gündelik Hayat*, s. 25-26, 51.
23 Dilek Doğan, *16.-18. Yüzyıl Minyatürlerinde Osmanlı Arabaları*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s. 61-62.
24 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 185, 309.



Öküz arabası (Kağnı) (Seyyid Lokman, Hünernâme)

düştü: "Bugün ikindi vakti, ya da öğleden sonra saat üç sularında, padişahın 10 yaşlarında olan en küçük oğlunu bir araba içinde konutumuzun önünden geçirdiler". Alman vaiz, İstanbul'da kaldığı süre zarfında birçok defa hem Nurbanu Sultan'ın hem de Safiye Sultan'ın kırmızı kumaşla örtülü, pencerelerinde şeffaf perdeler asılı arabalarıyla, bazen sayıları kırka varan diğer Harem arabaları eşliğinde Eski Saray ile Yeni Saray arasındaki "göçlerini" izleme fırsatı buldu. Alman vaizin bu hususta birbirini takip eden yıllara ait tasvirleri, Harem arabalarının günden güne ihtişamlı hâle gelmeye başladıklarına işaret etmektedir[25].

Saraylı hanımları taşıyan arabalar, müteakip yıllarda şehrin sokaklarında daha fazla görünür oldular. 1578-1581 arasında Gerlach gibi Habsburg elçisinin vaizliğini yapan Salomon Schweigger, Safiye Sultan'ın "üzeri kırmızı örtülerle kapatılmış ve iki zayıf at tarafından çekilen bir kupa arabasıyla" sık sık şehirde

25 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 91, 319; Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü,* II, 561, 651, 758.



At arabası (Kupa) (Preziosi)

dolaşmaya çıktığını yazar[26]. Ömrünün 1585-1588 arasındaki yıllarını köle olarak Osmanlı topraklarında geçiren Brettenli Heberer de anılarında, sarayda kullanılan "altın kaplanmış ve ipek perdelerle örtülmüş" tahtırevanlardan ve Safiye Sultan'ın "altın yaldızlı, kapalı" arabasından ayrıntılı şekilde söz eder[27].

III. Mehmed devrine gelindiğinde artık valide sultan olan Safiye Sultan'ın arabasını şehirde hemen herkes tanıyordu. Padişah 1596'da Eğri Seferi'ne çıktığında annesi, saray halkı ile birlikte arabalarla ordunun peşinden önce Davudpaşa Çiftliği'ne, sonra da Halkalı'ya gelerek oğlu ile vedalaştı. Safiye Sultan ve beraberindekiler geri döndüklerinde İstanbul muhafızı Hasan Paşa, kendilerini Edirnekapısı'nda karşıladı ve alay düzeniyle saraya kadar götürdü. Valide Sultan, şehzâdeler ve sultanlar, yol boyunca rast geldikleri sefere giden askerlere arabalarının içinden para ve türlü hediyeler dağıttılar. Oğlunun zaferle payitahta dönüşünde de Safiye Sultan, yine saray halkı ile arabalarla Davudpaşa'ya gelerek kendisini karşıladı. Anadolu mülâzımları, 1599'da Safiye Sultan'ın arabasının önünü kesip, rüşvet ve yolsuzluklarından

26 Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 147.
27 *Osmanlıda Bir Köle, Brettenli Micheal Heberer'in Anıları, 1585-1588*, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2003, s. 184, 240.

şikâyet ettikleri Kadıasker Damad Muhyiddin Efendi'nin azlini istediler ve neticede isteklerini elde ettiler[28].

Aynı tarihlerde payitahtın diğer sakinleri ise, gündelik hayatın koşuşturmasından ziyade bazı merâsimler ve hususî günlerde bir ulaşım vasıtası olarak arabadan geniş ölçüde yaralanıyorlardı. Nitekim Gerlach'a göre, Ocak 1574'deki Ramazan bayramında da üç gün boyunca şehrin bütün sokakları ortalıkta "gezinen" insanlarla doluydu ve "birçokları da küçük arabaların içinde kentin bir ucundan öbür ucuna" dolaşıp duruyorlardı. Gerlach'ın Osmanlı başkentinde şahit olduğu müteakip bayramlar münasebetiyle tekrarladığı benzer ifadeler[29], İstanbulluların aile efradıyla gerçekleştirdikleri bayram ziyaretlerinde ve eğlencelerinde arabaların mühim roller üstlendiklerini göstermektedir. Bunun gibi arabaların ön plana çıktığı bir diğer zaman dilimi de düğünlerdi. Gerek Gerlach gerek Schweigger gerekse 1587-1588 yıllarını İstanbul'da geçiren Lubenau gibi Batılı müellifler, Türk düğünlerinde, gelinin baba evine gelirken ve gelini yeni evine götürürken davetli kadınların çoğunun arabalara, bazılarının da atlara bindiklerini kaydederler[30].

Öte yandan Schweigger, Türklerin İstanbul'da şehir içi ulaşım bir yana nakliyatta bile arabalardan fazlaca istifade etmediklerini şu sözlerle anlatır: "[İstanbul'da] inşaat malzemesi, duvar taşı, kireç ve diğer yapı malzemeleri kıttır. Taşıma bakımından da güçlük çekerler, çünkü bütün taşları bir yerden bir yere götürmek için katırların sırtına yüklerler. Oysa 100 katırın taşıyacağı yük, iki araba ile rahatça nakledilebilir"[31]. Buna mukabil şehrin arabasız hâlini câzip bulanlar da yok değildi. Lubenau, bu hususta hislerini, "tüm kent içinde de büyük bir sessizlik egemendir, çünkü taşımacılık eşeklerle yapılır. Bu yüzden araba tekerleklerinin gümbürtüsü, kırbaç şakırtısı, gürültü patırtı duyulmaz. Bu sessizlik bana hep bir manastırda bulunduğum izlenimini vermektedir"[32] sözleriyle ifade eder.

28 Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selanikî (1003-1008/1595-1600),* II, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 1999, s. 613-614, 651-652, 826-827 ve ondan naklen Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243.
29 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 119, 166, 272, 289-290.
30 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 94; Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 205-207; *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi, Osmanlı Ülkesinde, 1587-1589*, I, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2012, s. 338-340.
31 Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 120.
32 *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, I, 354.



Öküz arabaları (Kağnılar) (Mayer)

OKUMA PARÇASI

XVI. Yüzyılda Deniz ve Kara Yolculuklarında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Gelibolulu Mustafa Âli, XVI. asrın en önemli Osmanlı âlimlerindendir ve bu kimliğinin yanı sıra üstlendiği çeşitli resmî görevlerden ötürü imparatorluğu baştanbaşa dolaşmıştır. Müellifimiz, ömrünün son günlerinde kaleme aldığı *Mevâ'idü'n-Nefâis* adlı eserinde deniz ve kara yolculuklarında dikkat edilecek hususlara ve kullanılacak vasıtalara dair de bir fasıl ayırmıştır. Âli'nin şahsında bir Osmanlı bürokrat-âliminin uzun kara yolculuğuna çıkacaklara tavsiyeleri[33]:

a) Yolculukta Dikkat Edilecek Hususlar

Kırk elli kadar hizmetkârı olmayan ve tuğ ile otağ sahibi olduğu halde, devlet adamı olmayan bir kafile başkanının önünde ve uğradığı yerlerde meş'aleler yaktırması çok yanlış bir davranıştır. Böyle yapması, yol kesicilere malının çalınmasına imkân hazırlamak gibidir.

33 *Gelibolulu Mustafa 'Âlî ve Mevâ'idü'n-Nefâis fî-Kavâ'idi'l-Mecâlis*, neşr. Mehmet Şeker, Ankara 1997, s. 234-237'den aynen nakledilmiştir.

Makam sahibi kişilerin konaklarda her gece nöbet beklettirmesi gerekir. Makamının gereği olarak nevbet çaldıran beyler ile beylerbeylerinin hem kendilerinin hem de mal ve çadırlarının korunması gerekir.

Osmanlı kanununda, yollu yolunca yürüyen, yani, yedeklerden ilerde ve sancakdan geride yürüyen halkın bazısının bu kâfileden ayrılarak istediği yerde yürümesi yolsuzluktur. Başbuğ olan komutanları, bunları cezalandırmazsa disiplin olmadığı ve sipâhilikten de habersiz olduğu anlaşılır. Aynı şekilde, çadır kurarken veya bir konak yerine konarken yolun gözetlenmesi gerekir.

Bir kâfilede, birbirlerine arkadaş olanlar, giderken, "biz çabuk varalım" diye, veya; "bu yoldaşlar, diğerlerinden yeğdir" diyerek de öncekilerden ayrılıp ötekilerine katılmaları yol arkadaşlığı hakkını kötüye kullanmaktır. Özellikle doğru yoldan ayrılıp, başka yoldan gitmek gibidir.

Devletli olanların, yol arkadaşı olan fakirleri bırakıp girmeleri veya yolda yıkılmış bir yüke rastladıklarında yüklenmesine yardım etmeden geçip girmeleri insanlık dışı bir davranıştır.

Yolcular için hazırlanmış yemeğe herkesin oturması uygun değildir. Âdet olan, yolculukta yemeğe çağrılanların hemen ona icabet etmemesi yol kuralıdır. Yolculukda, aç karına suyun çok içilmesi uygun olmayan, hayvanca bir iştir.

Yolculardan birinin atına ve katırına güvenerek, kaçmaz diye bağlamaması kendi ahmaklığını açığa çıkarmaktır.

Bütün gece yol yürüyüp, özellikle yaya yürüyenlerin yorgun argın konağa konmalarından sonra, gereksiz olarak gün yarı olmadan kaldırmak ve göçmeye yöneltmek, sâdece devesinin ve katırının dinlenmesini yeterli gören hilekârların sözlerine uymak yolculuk kuralına zıd bir tedbirdir. İnsanı korumayı bir yana bırakıp, hayvanı korumayı yeterli görmek kabul olunmıyacak bir anlayıştır.

Taht-ı revân hizmetkârlarının, dâvetsiz, kapı yanında yürümeleri ve sohbete karışıp sorulmadan cevap vermeleri bir hayli küstahlıktır.

Yolculukta, "inşallah" demeden "filan gün son durağımıza varırız" diye yol kesmemelidir. Zira bu soğuk bir ifâdedir. Böyle diyenlerin tahminleri gerçekleşmez.



At arabası (Talika) (İBB, Kültür AŞ Arşivi)

b) Yolcu Taşıyan Araçlar

Kağnı: Duygusuz, bir işe aldırmayan ve bahil olan kişiler gibi dar ve sâkin bir yere oturmaya mecbur olan yüreği darların hapishânesi, her yönden üzüntü ve kederlerin birbirine karıştığı bir sıkıntı meclisi de Kanlı (kağnı) adındaki arabadır. Bunun can sıkıcı bir araba olduğunu Anadolu halkı, Acem ve Araplar da bilirler. Bütün akıl sâhiplerine, özellikle gönül tarafı olan edîblere öküz arabası ile yolculuk etmek elem verici bir azabtır. Tekerleklerin korkunç sesi ona en büyük işkencedir.

Sanki inmiş olduğu için durmadan devamlı olarak inleyen camus arabası çok ağır giden bir araçtır. Acelesi halinde Medine'den, Çin kalesine, Haydar bağına gidildiği gibi, altı ayda ancak varır. Öküz arabasının işkence olan sesleri ile sonsuza dek doludur. Zıddı ile anlatılması mümkün değildir. Zira, acele giderken ikinci konağa ulaşmadan ikide bir, davar otlatarak ve câmusları bataklığa salarak, oyalanır.

At arabası: At arabası ile yolculuk yapmak kişinin kendi ruhuna eziyet etmesi demektir. Çünkü, at arabası, havada asılmış, bir yerine iki zıd şiddetli esen rüzgâr arasına askıda bırakılmış gibi asılmış, sıkıntılı ve muğlak yere benzemektedir. "Dışarıda bir benzeri, var mıdır? denilse, göğe kımıldamadan çıkarmak niyeti

ile Nemrud'un yaptırıp akbabalara yüklettiği sandık" buna benzemektedir denilebilir.

Koçi: At arabasından daha güzeldir. Süratlidir, hızlılığı bellidir. Koçi ile düz yollara gitmek, insanın kendisini rahat ve huzur uykusuna terk edip istirahat etmek demektir. Ancak kötü ve kör beygirler olursa veya Koçibaşı ehliyetsiz ise ve usta değilse ansızın alıp kaçması, koçisi ve içindekilerini taşdan taşa çalarak parçalaması, Allah korusun, gerçek olur. Ayrıca, tekerleklerinden devamlı olarak içine toz toprak saçılır. Buna rağmen diğerlerine göre ehvendir.

Bunlardan başka yolculukda, mansûrî eğere binmek huzuru ve zebîdîye binmek de rahatlığı temin gibidir. Şeştâ eğere binmek ve semere binmek semeresizdir. Hatta merkep edinmek gibi kusur kaynağıdır. Yük üstüne oturmak ise, kubbeye çıkıp oturmak gibi nefreti gerektirir. Ulağa ve atlı karıncaya binmek de insanın kendi oturağını tütsüye benzetir. Yani çok rahatsız edicidir.

Onun için yolcu olacaksan attan şaşma. Sakın denize de girme. Eğer servi boylu bir dilberle yola çıkacaksan zevk ve safâ yapman için koçiyi tercih et. Koçiye almak için sevgilin olmazsa, dostun olan bir arkadaşını yolculuğun boyunca sohbet için yanına al. Bunlardan başka şekilde, yolculuğa çıkma. Aksi halde zahmet ve meşakkate düşersin.

XVII. Yüzyılda Arabalar

Avrupa'da soylular ve orta sınıf arasında XVII. yüzyılda lüks araba kullanımı büyük bir tutkuya dönüşürken ve posta arabalarının gelişmesiyle araba kısa zamanda toplumda yaygınlaşırken[34], benzer bir süreç biraz daha yavaş ve sınırlı bir şekilde de olsa Osmanlılarda da yaşandı.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren arabalar, Osmanlı başkentinde önceki asra göre yeni ve daha geniş kullanım alanları kazandılar. İstanbul ahalisi, I. Ahmed'in annesi Handan Sultan'ın Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na getirilmesi münasebetiyle tanıştığı valide alayı ile birlikte araba ve tahtırevanların saraylı

34 Ayla Ödekan, "Araba", *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, I, 120-121.

hanımlar için bir merâsim vasıtası hâline gelmesine şahit oldu. Müteakip yıllarda IV. Murad, II. Süleyman, II. Mustafa -Eski Saray'dan Edirne'ye olmak üzere-, I. Mahmud, III. Osman, III. Selim, IV. Mustafa ve son olarak da II. Mahmud, valide alayı tertip ettiler. Bu merâsimlerde Valide Sultan bir araba ya da tahtırevana, diğer sultanlar ve cariyeler de başka arabalar ve tahtırevanlara binmiş hâlde Eski Saray'dan çıkar ve bu gösterişli alayı izlemek için sokakları dolduran İstanbulluların arasından geçip Topkapı Sarayı'na gelirlerdi[35].

Valide alayında olduğu gibi henüz başrolü üstlenmeseler de arabalar, diğer saray merâsimlerinde de ön plana çıktılar. Mesela I. Ahmed, 1611'de kızlarından Gevherhan Sultan'ı Öküz/Damad Mehmed Paşa'yla, 1612'de de Ayşe Sultan'ı Nasuh Paşa'yla mutantan şenliklerle evlendirdiğinde her iki düğün alayında da sultanlar geleneğe uygun olarak cibinlik ile at üstünde gelin oldular[36]. Ancak Ayşe Sultan'ın gelin alayında "dört kır atın çektiği görkemli ve her yanı altın kaplı araba"[37] dikkatleri celbetmekteydi. IV. Murad'ın Bağdat Seferi'nden muzaffer olarak payitahta dönüşünde yapılan merâsimlerde de padişahın hanımının "kapalı bir araba" ile orduyla birlikte şehre girmesi pek alışık olunan bir manzara değildi[38].

Arabalar, saray merâsimlerine dahil oldukları gibi, bir ulaşım vasıtası olarak devlet erkânının da teveccühünü kazanmaya başladılar. Mesela Hadım Hafız Ahmed Paşa, Haziran 1604'de sadaret kaymakamı tayin edilince, Habsburg cephesine gitmekte olan Veziriazam Malkoç Ali Paşa ile görüşmek üzere kendisine ait bir "koçu arabası"yla Çatalca'ya gidip geri geldi[39]. Darüssade Ağası Süleyman Ağa, II. Osman'a o denli yakındı ki, "sa'âdetlü pâdişâha andan mukarreb kimse yoğdı; vezîr-i a'zamdan belki vâlidesinden takarrübi artuk idi. "Arabaya girse bile girer taht-ı revana binse bile iner binerdi"[40]. Anadolu kadıaskeri, 1642'de arabası ile Et Meydanı civarından geçerken baruthanede meydana gelen patlamadan ötürü ağır şekilde yaralandı[41].

35 Mehmet İpşirli, "Araba", s. 244; Ahmet Önal, "Payitaht İstanbul'da Osmanlı Merasimleri", *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla İstanbul Tarihi*, III, ed. Çoşkun Yılmaz, İstanbul 2015, s. 431-432.

36 *Topçular Kâtibi 'Abdulkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, I, haz. Ziya Yılmazer, Ankara 2003, s. 595-598, 621-623; Mahmut Ak, "Mehmed Paşa, Damad", *DİA*, XXVIII, 504; Ömer İşbilir, "Nasuh Paşa", *DİA*, XXXII, 427.

37 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 17; Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 52-53. Her iki araştırmada da, I. Ahmed'in bu düğünde ablasını Öküz/Damad Mehmed Paşa ile evlendirdiği belirtilmiştir. Ayrıca bk. Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243.

38 *Du Loir Seyahatnamesi, IV. Murad Döneminde Bir Fransız Seyyahın Maceraları*, çev. Mustafa Daş, İstanbul 2016, s. 88.

39 Hasan Bey-zâde Ahmed Paşa, *Hasan Bey-zâde Tarîhi, Metin ve İndeks (1003-1045/1595-1635)*, III, haz. Şevki Nezihi Aykut, Ankara 2004, s. 824-827.

40 *Peçevî Tarihi (317b-351a Metin, Dizin, Özel Adlar Sözlüğü)*, haz. Zuhal Kayayurt, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul 2005, s. 19.

41 Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, haz. Zeynep Aycibin, İstanbul 2016, s. 833.



Koçu (Preziosi)



Saltanat arabası (Topkapı Sarayı Müzesi)

XVII. yüzyılın başlarından itibaren padişahların arabaya binmeleri, istisna kabilinden bir temaşa olmaktan çıktı. I. Ahmed, payitaht çevresine, Edirne ve Gelibolu'ya yaptığı gezilerde kimi zaman arabaya biniyor, şehzâdelerini ve hanımlarını arabalarla yanında götürüyordu[42]. Âsiler 1622'de Topkapı Sarayı'na girdiklerinde bir hasta arabası, I. Mustafa'nın ikinci defa tahta çıkartılmasında; bir pazar arabası da tahttan indirilen II. Osman'ın Yedikule'ye götürülüp orada katledilmesinde kullanıldı[43].

İstanbullular, Sultan İbrahim devrinde ilk defa hükümdarlarının bazen tahtırevan, bazen at, bazen de koçu arabası ile mütemadiyen şehrin sokaklarında dolaşmasını izlediler. Padişah, psikolojik rahatsızlığına iyi geldiği için sürekli sokaklarda gezintiye çıkıyor, kimi vakitler şehrin muhtelif yerlerindeki meşayih ve hocalara okunmaya gidiyordu. Sultan İbrahim, birkaç defa yolda rast geldiği arabalardan ötürü sıkıntı yaşayınca arabaların şehre girmesini ve şehirde arabaya binilmesini yasakladı. Davudpaşa İskelesi taraflarındaki bir imama okunmaya gittiği bir gün karşısına araba çıkınca

42 *Mustafa Sâfi'nin Zübdetü't-Tevârîh'i*, II, haz. İbrahim Çukadar, Ankara 2003, s. 239-240, 245, 260-261, 300; Topçular Kâtibi, *Tarih*, I, 614-617.

43 Feridun Emecen, "Osman II", *DİA*, XXXIII, 453-456; Feridun Emecen, "Mustafa I", *DİA*, XXXI, 272-275; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 17-18.

Veziriazam Salih Paşa'yı emrini uygulamadığı gerekçesiyle yahut bahanesiyle idam ettirdi[44]. Sultan İbrahim, bu kararından kısa bir süre sonra üçüncü hasekisi için "mücevher toplu bir araba" yaptırdı. Naîmâ'nın ifadesiyle "Davud Paşa'ya gidildikte alay misâl ol arabayı temâşâ için halk cem' olup seyre çıktılar"[45].

Sultan İbrahim'in araba yasağını, padişahın halet-i ruhiyesinin tezahürü kadar, şehirde araba miktarının artmasından kaynaklanan meselelerin bir yansıması olarak da değerlendirmek mümkündür. Saray mensuplarının ve devlet ricâlinin arabaya yönelik ilgisi, şehir sakinlerinin bu ulaşım vasıtasını daha yaygın şekilde kullanmalarını sağlamış olmalıdır. Nitekim Evliya Çelebi, kiraz ve kestane mevsiminde Beykoz İskelesi'nden "nice bin araba ihvan"ın çoluk-çocuğuyla Akbaba Sultan Mesiregâhı'na gidip iki üç ay kaldıklarını yazar. Seyyah-ı Âlem, IV. Murad'ın emriyle yapılan sayıma atfen, İstanbul'da bir mîrî koçu arabası imalathanesi ve 18 dükkânda faaliyet gösteren 40 araba yapıcı esnafı bulunduğunu belirtir[46]. Araba kullanımı bakımından Avrupa'nın önde gelen şehirlerden olan Paris'te 1659'da ortalama 320, 1670'te ise 325 araba olduğu[47] göz önünde bulundurulduğunda Evliya'nın verdiği rakamlar, İstanbul'un bu hususta muasırları ile mukayese edilmesini daha anlamlı kılacaktır.

IV. Mehmed devriyle birlikte arabalar, saray mensuplarının esas ulaşım vasıtası haline geldiler. Ancak padişahın yetişkinliğe erişince günlerini daha ziyade ya av sahralarında ya da Edirne'de geçirmesinden ötürü IV. Mehmed'in av seyahatlerine ve seferlerine beraberinde götürmeyi âdet edindiği annesi Hatice Turhan Sultan'ın, şehzadelerin, sultanların, Başhaseki Gülnûş Sultan'ın ve öteki hasekilerinin bindikleri arabaları, İstanbul'un gündelik hayatından ziyade şehre giriş çıkışlarında izlemek mümkündür. Yerli ve yabancı birçok müellif tarafından etraflıca tasvir edilen bu Harem arabalarında ilk göze çarpan husus, eskiyle mukayese dahi edilemeyecek şatafattı. Mesela, padişahın ilk oğlu Şehzâde Mustafa'nın henüz bir yaşındayken İstanbul'dan

44 Karşılaştırmalı olarak bk. Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, 952-953; *Tarih-i Na'îmâ*, III, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 2007, s. 1119; Ziya Akkaya, *Vecihî, Devri ve Eseri*, Ankara Üniversitesi DTCF, Doktora Tezi, Ankara 1957, s. 73-74. Ayrıca bk. Feridun Emecen, "İbrahim", *DİA*, XXI, 277-278.

45 Naîmâ, *Tarih*, III, 1113.

46 Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zıllî, *Evliyâ Çelebi Seyâhatnâmesi*, I, haz. Robert Dankoff-Seyyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul 2006, s. 241, 253, 339. Ayrıca bk. Evliyâ'dan naklen Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 53-54.

47 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 8-10.

Edirne'ye götürüldüğü gümüşlerle işlenmiş hususî araba, Hatice Turhan Sultan'ın 1668'de İstanbul'a dönerken bindiği altı atın çektiği araba ve Gülnûş Sultan'ın Kameniçe Seferi'nde kullandığı gümüş kaplı araba, daha önce Osmanlı sarayında benzeri görülmemiş vasıtalardı. Bu tarihlerdeki bir diğer önemli gelişme, IV. Mehmed'in 1675'te Edirne'de kızı Hatice Sultan'ı Musahib Mustafa Paşa ile evlendirdiği düğünde gelinin altı tane beyaz atın çektiği, dışı gümüşle kaplanmış ve altınlarla süslenmiş bir arabaya binmesiydi. Birçok Harem arabasının takip ettiği bu "gelin arabası", sultanların düğün alaylarında muhtemelen bir ilkti ve böylece padişah kızlarının cibinlikle at üstünde gelin olması devri sona erdi[48].

Harem arabalarını bir tarafa bırakacak olursak, bu dönemin araba ve tahtırevanlarının nitelikleri hakkında mukayeseli bir karşılaştırmayı kendisi de İstanbul'dan Edirne'deki şenlikleri izlemeye giden İngiliz sefaret papazı Covel'de buluruz: "Efendim ve sir Thomas Baines, dört katır tarafından çekilen üstü güzel bir kumaşla kaplanmış, önemli kişilere tahsis edilen bir arabada yolculuk ettiler. Bu arabaya koşan oturma yeri anlamına gelen Taktirevan [Tâhtırevan] denir… Araba dört katırcı tarafından sürülür ve elinde büyük bir sopa veya küçük bir sırık bulunan iki meşaleci veya ateş taşıyıcı önden gider… Benim efendimin de altı atın çektiği, sürücülü, süslü takımları vs. olan, hepsi alla *Turchea* [buranın modasına göre, alaturka] bir arabası vardı ve yanımızdan boş olarak geliyordu; sürücü içerden değil arkadaki atların birinin üstünde gidiyordu. Aynı şekilde baş tercümanın da (veya her zaman kullandığımız adıyla *Dragoman*) dört ata koşulmuş büyük bir arabası vardı; diğer önemli refakatçilerin de dört tekerlekli, bazıları iki, bazıları aynı safta koşan üç ata koşulmuş arabaları (vagon araba denebilir) vardı. Ben sizin *Trigae*'nızın [üç atlı araba] böyle olduğunu hayal ediyorum, çünkü burada eski âdet ve modanın hala devam ettiğini görüyorum… Bize sadece kentten çıkışımızı görmek için refakat eden, bu şekilde donatılmış altmış tane vagon-araba ve yirmi-otuz yabancı vardı…"[49].

48 IV. Mehmed devri saray arabaları hususunda daha geniş malumat için bk. Erhan Afyoncu-Uğur Demir, *Turhan Sultan*, İstanbul 2016; Günnaz Özmutlu, *IV. Mehmed Dönemi Osmanlı Saray Hareminde Sanatçı Cariyeler (1677-1678)*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Isparta 2012, s. 44-60, 67-70, 135-137.

49 John Covel, *Bir Papazın Osmanlı Günlüğü, Saray-Merasimler-Gündelik Hayat*, çev. Nurten Özmelek, İstanbul 2009, s. 99-100.



Suriçi'nde ve Galata'da yollar (Vavassore)

IV. Mehmed döneminin araba şatafatı Viyana Bozgunu yıllarında sönükleştiyse de II. Mustafa 1695'te tahta geçince annesi Gülnûş Emetullah Sultan'ı tıpkı babası zamanında olduğu gibi gümüş bir arabayla Eski Saray'dan Edirne'ye getirtti. Padişah, 1699'da devlet erkânı ile birlikte İstanbul'a dönerken veziriazam ve şeyhülislâmın araba ile yolculuk yapmalarına izin verdi[50]. Alay düzeniyle payitahta giren padişahı ve maiyetindekileri izleme fırsatı bulan Montraye, ayrı ve özel bir konvoy teşkil eden saray kadınlarının arabalarının Hollanda'daki benzerlerini andırdığını, bunların da her birini dört atın çektiğini, fakat üstlerinin kırmızı ya da yeşil derilerle örtülü ve tekerleklerinin gümüş plakalarla kaplı olduğunu yazar[51].

50 *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704)*, yay. haz. Abdülkadir Özcan, Ankara 2000, s. 108-109, 139-141.
51 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 21'den naklen.

OKUMA PARÇASI

Araba Kazası Tazminatı

Sultan IV. Mehmed'in devr-i saltanatında Eyüp Mahkemesi, bir çocuğu kazaen yaralayan arabacıyı çocuğun babasına tazminat ödemeye mahkûm etti. Önemine binaen bu mahkeme kararı aynen şöyledir[52]:

"Dergâh-ı âli -dâme mahfûfen bi'l-me'âlî- bevvâblarından Mustafa Bey nâm bevvâb-ı sultânî meclis-i şer'de Havâss-ı Aliyye kazâsı muzâfâtından Kömürcü Belgrad karyesi zimmîlerinden işbu sâhibü'l-vesîka Yamandi v. Marko muvâcehesinde ikrâr ve takrîr-i kelâm edip târih-i kitâbdan iki gün mukaddem arabasını çekip giderken medîne-i Hazret-i Ebî Eyyûb el-Ensârî -dâme fî rıdvâni'l-Bârî-de bu Arabacılar Çarşısı'na geldiğinde işbu hâzır bi'l-meclis sulb-i sagīr oğlu Ahmed'i çiğnetip başının sol tarafından alnı üstüne sıyırıp mecrûh etmekle mûcib-i şer'îsini icrâ için da'vâ eylediğimde merkūm Yamandi husûs-ı mezkûru vesâtat-ı muslihîn ile da'vâ-yı mezkûrumdan beni üç yüz fıddî râyic fi'l-vakt akçe üzerine inşâ-i akd-i sulh eylediklerinde ben dahi sulh-ı mezbûru kabûl ve bedel-i sulh olan meblağ-ı mezbûr üç yüz akçeyi yedinden ahz u kabz eyledim husûs-ı mezbûra müte'allik âmme-i de'âvîden mezbûr Yamandi'nin zimmetini ibrâ ve iskāt eyledim dedikde gıbbe't-tasdîk kayd şud.

Fî 10 Şa'bân sene [10]81.

Şuhûdü'l-hâl: Ahmed b. Hüseyin, Şaban b. er-Râcil, Mahmud el-Hallâk, Hasan b. Ali".

XVIII. Yüzyılda İstanbul'daki Araba Modası

Babası IV. Mehmed'in Edirne'de başlattığı "Lale Devri"nde[53] yetişen III. Ahmed, tahta geçince çocukluk günlerinin alışkanlıklarını, eğlence anlayış ve debdebesini İstanbul'a taşıyacaktır. Bu devirde peş peşe icra edilen ve İstanbul hayatına büyük canlılık kazandıran resmî şenlik ve düğünlerde arabalar

52 İstanbul Kadı Sicilleri Eyüb Mahkemesi (Havâss-ı Refia) 82 Numaralı Sicil (H. 1081/M. 1670-1671), ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul 2011, s. 42.
53 Günnaz Özmutlu, *IV. Mehmed Dönemi Osmanlı Saray Hareminde Sanatçı Cariyeler*, s. 51.



XVIII. Yüzyılda araba ve kadın (Vehbî, Sûrnâme)

artık tam manasıyla başroldeydiler. III. Ahmed, 1709'da kızı Fatma Sultan'ı ve 1710'da ağabeyi II. Mustafa'nın kızı Safiye Sultan'ı onbeşer günlük şenliklerle evlendirdiğinde her iki sultan, gelin alaylarında arabaya bindiler ve Harem arabaları da kendilerini takip etti. III. Ahmed için 1709'da yaptırılan hinto tarzındaki arabaya 3705 kuruş, Fatma Sultan'ın gümüş arabasının sadece tamiri için ise 2566 kuruş harcandı[54].

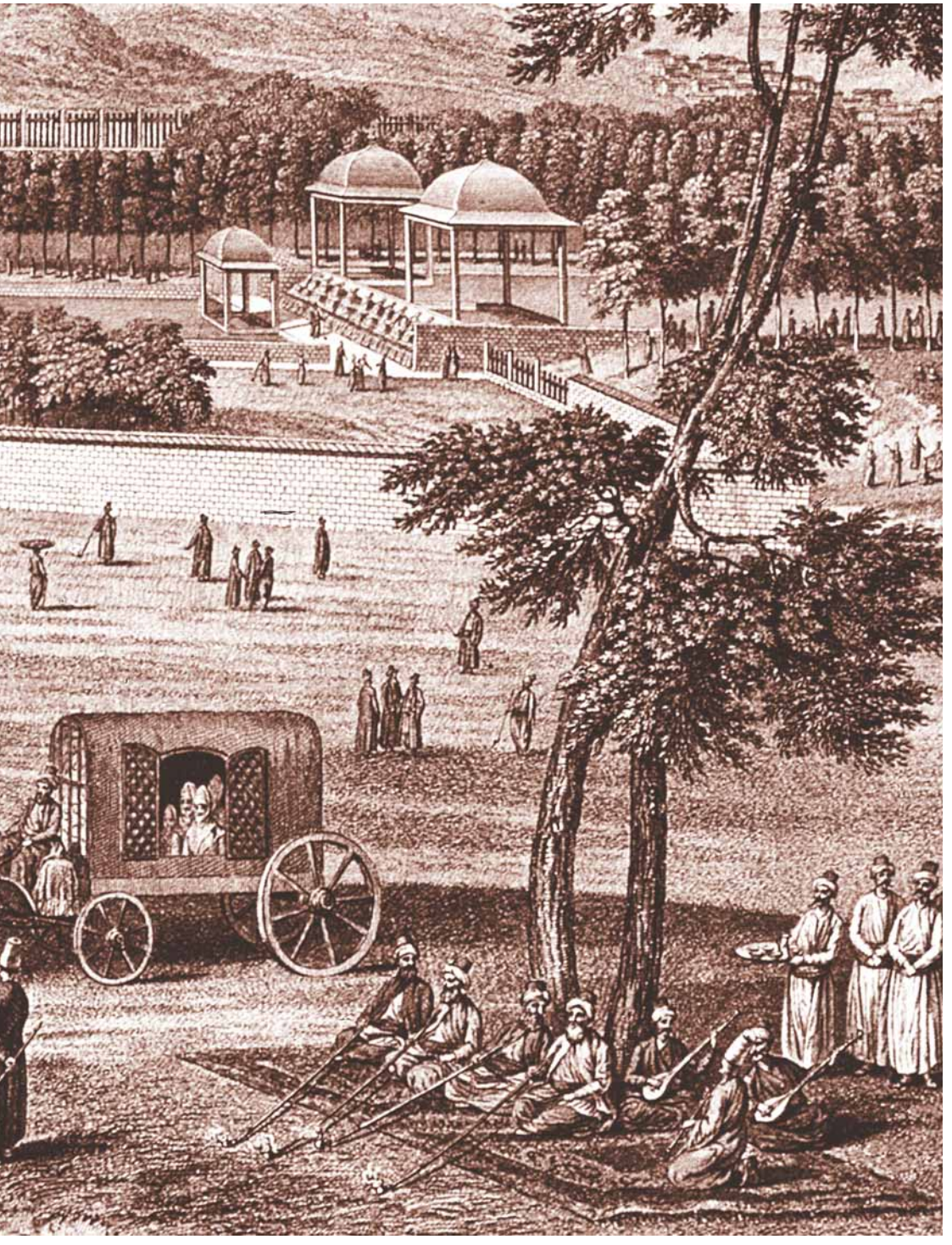
Sultan III. Ahmed'in şehzâdeleri Süleyman, Mustafa, Mehmed ve Bâyezid'i 1720'de İstanbul'da sünnet ettirdiğinde, şehzâdeler eğlence mahalline altı atın çektiği, mükemmel şekilde döşeli ve altın yaldızlı bir saray koçusuyla getirildiler. Şenlik kapsamında Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na tertip edilen alayda on yaşındaki Şehzâde Süleyman at üzerinde, üçer yaşlarındaki Şehzâde Mustafa ve Şehzâde Mehmed arabayla İstanbul halkının karşısına çıktılar[55]. Böylece araba, valide alayı ve sultanların düğünlerinden sonra şehzâdelerin sünnet merâsimlerine de dahil oldu. 1582 ve 1675 şenliklerinde olduğu

54 Çağatay Uluçay, *Sancak'tan Saraya, Seçme Yazılar*, haz. M. Sabri Koz-Haşim Şahin, İstanbul 2012, s. 261-291; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 244.

55 *Osmanlı Saray Düğünleri ve Şenlikleri, Vehbî Sûrnâmesi*, haz. Mehmet Arslan, İstanbul 2009; Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 904-905.



Kâğıthâne Mesiregâhı'nda at ve öküz arabaları (Mouradgea d'Ohsson)



gibi 1720 şenliğinde de İstanbul esnafının arabalar üzerinde sanatlarını icra ederek yaptıkları alay geçişleri, devrin müelliflerince hem yazıyla hem minyatürlerle etraflıca tasvir edilmiştir.

Merâsimlerin yanı sıra "Lale Devri" İstanbul'unda gündelik kullanım için de Fransız asilzadeleri taklit edilerek, içleri aynalarla, çiçek vazoları ve buketleri ile süslü zarif binek arabaları yapıldı. Harem-i hümâyun için üç yeni saltanat arabası yapılması ve bunlarda kullanılacak malzemeye dair 1136/1723-1724 tarihli bir belge ayrıntılı bilgiler verir. Buna göre, üç asma arabanın sandukaları, çuha örtüleri, mefruşatı, perdeleri, ipek kumaş, yastık ve minderleri, püskülleri ve tezhipleri, çeşitli renklerdeki boyaları, sanduka içerisinin altın işlemesi, kadifeleri, nakışları, koşum mühimmatı, saraç, nakkaş, zerger vb. ücretleri için 6135 kuruş masraf yapılmıştır. Atlar hariç, her bir arabanın maliyeti 2045 kuruş, bir başka deyişle 240 bin akçedir. Bu yıllardaki araba merakı sadece sarayla sınırlı kalmayıp, devlet ricali ve zengin kimseler de modaya iştirak ettiler. Ayrıca hali vakti yerinde olmayıp mesire eğlencelerinden geri kalmak istemeyenler için kira arabaları hizmet veriyordu. Böylece özel ya da kiralık arabalar, gezmeye gitmek isteyen parası olan her ailenin istifade edebileceği bir taşıt haline geldiler[56].

Patrona Halil İsyanı, Lale Devri'nin pek çok âdet ve anlayışını ortadan kaldırdıysa da İstanbul'daki araba modasını sekteye uğratamadı. Hatta arabalar, şehirde bazı meselelere yol açacak kadar yaygınlaştı. Mesela I. Mahmud devrinde, gezmek bahanesiyle kadınların Üsküdar'dan Kısıklı, Bulgurlu, Çamlıca, Nerdübanlı ve havalisine, bazı kadınların da Beykoz'dan Tokad, Akbaba, Derseki ve Yuşa civarlarına arabalarla ve sair vasıtalarla gidip gayrimeşru işler yaptıkları, saraya ihbar edildi. Bunun üzerine padişah, 1752'de bostancıbaşıya, bu tür uygunsuz faaliyetlerin engellenmesi için lâzım gelenlere tembihte bulunmasını ve aksine hareket eden arabacıların ve kadınların isimlerini cezalandırılmaları için kendisine bildirmesini emretti[57].

Aynı tarihlerde başkentteki arabacı esnafına nizam verilmeye de çalışıldı. Yeniçeri ağasına hitaben yazılan 1743 tarihli bir belgede, İstanbul'da önceden

56 Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244; Ayla Ödekan, "Araba", s. 121.
57 Ahmet Refik, *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 174-175; Haluk Şehsüvaroğlu'ndan naklen Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 20.

66 adet koçu arabasının bulunduğu, zamanla bu sayının arttığı; yayaların, atlıların ve koçu arabalarının karşılaştıkları yerlerde atlıların yaya kaldırımına çıkmak zorunda kalıp yayaları rahatsız ettikleri, yağmurlu günlerde ise koçu arabalarından kaçarken kaldırıma çıkan atların ayaklarının kayması ile yayalara zarar verdikleri; arabaların kaldırım taşlarını yerlerinden oynatıp yolları bozdukları ve yayaların yürümesini zorlaştırdıkları belirtilmektedir. Belgede şehirdeki koçu arabalarının tekrar 66 taneye indirilmesi emredilirken, hangi semtte ne kadar koçu bulanacağı şöyle sıralanmaktadır: Atpazarı'nda 27, Karagümrük'te 7, Atmeydanı'nında 12, Elçihanı'nda 6, Koca Mustafa Paşa'da 2, Altımermer'de 2, Vezneciler'de 5, Macuncu'da 3, Dört Yol Ağzı'nda 1, Araba Hamamı'nda 1.

Bu düzenlemeye rağmen arabaya yönelik toplumsal talebin artması ve bundan yararlanmak isteyen fırsatçıların zuhuru, devleti sürekli meşgul etti. İki bargirli koçu arabacıları ve öküz arabacılarının, esnaf nizamının bozulduğu şikâyetiyle saraya müracaatları üzerine kaleme alınan III. Mustafa zamanına ait bir belge bu bakımdan dikkat çekicidir. Buna göre, önceki yıllarda belirlenen nizam ile İstanbul dahilinde, haricinde ve Eyüp'te toplam 69 adet koçu arabası bulunması ve arabacıların birbirlerine kefil olmaları kararlaştırılmıştı. Fakat sonradan Edirnekapı, Topkapı ve Silivrikapı taraflarında bir bargirli talika denilen üç beş araba peyda olmuş ve gezmeye giden hanımlar bu arabalara binmeye başlamışlardı. Bunu duyan Edirne, Filibe, Burgos, Baba-yı Atîk gibi yerlerdeki fırsatçılar, İstanbul'da koçu arabalarının nizamı bozuldu diyerek arabalarıyla şehre gelmişler, sur dışı ile yetinmeyip sur içinde de faaliyet göstermişler, hanımları arabalarına bindirmişler, bazı uygunsuz hareketlere cesaret etmişlerdi. Bunun üzerine, talika arabalarının üzerlerinin hasır yahut beyaz puşideli olması, bunların sur içine girmemesi ve Ayvansaray'da 2, Eğrikapı'da 1, Edirnekapı'da 7, Topkapı'da 5, Mevlevihane Yenikapısı'nda 5, Silivrikapı'da 5, Yedikule'de 2 olmak üzere toplam 27 adet talikacının arabacılık yapması şeklinde yeni bir düzenlemeye gidilmişti. Lâkin bu nizama da riayet edilmemiş, hâlihazırda talikacıların miktarı 40-50 kişiyi geçmiş, bu kimseler üzerleri kırmızı puşide ve boyalı, nakışlı, asma koçu tarzında talikalar imal edip sur içinde arabacılık yapmaya başlamış, koçu esnafının nizamlarını bozmuşlardı. Talikacı esnafı kendilerine yöneltilen ithamları kabul edince



Manda arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü)

Ağustos 1765 tarihli fermanla yine eski nizama riayet olunması kararlaştırıldı[58]. Muhtemelen aynı tarihlere ait bir buyurulduda da bu son düzenlemeye atıfta bulunulur[59].

Buraya kadar ifade edilenlere mukabil XVIII. yüzyılın sonlarında uzun süre İstanbul'da kalan d'Ohsson, Osmanlı toplumunda araba kullanımına dair menfi bir tablo çizer. İsveçli müellife göre, Osmanlı ülkesinde sadece Avusturya ve Lehistan'a yakın olduklarından onların âdetlerini alan Eflak-Boğdan'da arabaya kadınlı-erkekli biniliyordu. İstanbul'da ise erkekler, araba kullanmayı acizlik addediyor; saraydaki üç-dört araba merâsimlerde bile kullanılmıyor; kadınlar, fakat daha ziyade saraylı kadınlar, başkentin içinde ve yakın çevresinde arabaya binebiliyorlardı[60]. Ancak I. Abdülhamid zamanında padişahın İstanbul ve çevresinde yaptığı biniş adı verilen günübirlik geziler dolayısıyla Büyükdere'ye kadar sahilden bir araba yolu yapılması[61], ve d'Ohsson'un da

58 Her iki belge için bk. İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Esnaf Tarihi, I, ed. Ahmet Tabakoğlu, İstanbul 1997, 26-27; İstanbul Esnaf Tarihi, II, 91-92 ve buradan naklen İlber Ortaylı-Vahdettin Engin-Erhan Afyoncu, *Payitaht-ı Zemin Eminönü, Bir Dünya Başkenti,* II, İstanbul 2008, s. 66-68.

59 *Buyuruldu Mecmuası*, s. 190-191.

60 d'Ohsson'un İstanbul arabalarına dair tasvirleri için bk. Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 20-21; Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 71-75; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244

61 Fikret Sarıcaoğlu'ndan naklen Ahmet Önal, "Payitaht İstanbul'da Osmanlı Merasimleri", s. 408.



Öküz arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü)

izlediği III. Selim'in annesi Mihrişah Sultan'ın 11 Nisan 1789'da Topkapı Sarayı'na getirilirken bindiği altı at tarafından çekilen araba ve ona eşlik eden toplam 80-100 araba, XIX. yüzyıla girilirken bu ulaşım vasıtasının toplumda ve saray çevresinde kazandığı yeri ve önemi gözler önüne sermektedir.

XIX. asırda devlet ve toplum hayatında Batılılaşma resmî bir politika hâlini aldığında İstanbul'un kara ulaşım vasıtaları da bundan etkilendi. II. Mahmud, bazı memurların ve gayrimüslimlerin şehirde süslü atlarla dolaşmalarına ve mesire yerlerine gitmelerine kısmî bir serbestlik tanıdı. Şehirde kimlerin ata binebileceğine dair 1815'te yeni bir düzenleme yapıldı. Ayrıca 1825'e kadar sadece hükümdara mahsus olan Avrupa'dan getirilen fayton arabalarını bu tarihten itibaren saray erkânı ve devlet ricâlinin de kullanmasına müsaade edildi. 1826'da çıkarılan ihtisab ağalığı nizamnâmesinde arabacılara hususî bir bölüm tahsis edilerek bu kimselerin tâbi olacakları kurallar ve giyecekleri elbiseler belirlendi[62]. Müteakip yıllarda hususî ya da kiralık arabalar, hem şehir sakinlerinin başlıca ulaşım vasıtaları hem de şehrin siluetinin en önemli unsuru oldular.

62 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 905; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 21-22; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244.

XIX. Yüzyıla Kadar İstanbul'daki Binek Araba Türleri

XIX. yüzyılda faytondan landona, paraşolden sandık arabaya kadar İstanbul sokaklarında dolaşan birçok araba çeşidi hakkında etraflı malumat varsa da daha eski arabalara dair tasvirler sınırlıdır. Bu konuda yapılan araştırmalara göre[63] Tanzimat'a kadar İstanbul'da kullanılan arabaların en yaygını, koçu idi. Bunlar, dört tekerlekli, oda şeklinde, üzeri eğri denilen çemberlerle örtülü, pencereleri kafesli, makassız ve yaysız, içine üç dört basamaklı seyyar bir merdivenle binilen ve kapıları arkada olan arabalardı.

Koçunun dışı sade iken içi gayet süslü, iç kaplamaları çiçekli, oymalı, boyalı ve altın yaldızlı idi. Yolcuların rahatı için içlerinde müzeyyen minderler ve yastıklar olur, kapılarının iç yüzlerinin iki tarafında aynalar bulunurdu. İki atın ya da öküzün koşulduğu koçuları "koçaç" denilen arabacılar kullanırdı. Saraylılar, rical ve ekâbir zümresi, hususî harem koçuları bulundurur, buna gücü yetmeyenler ise kira koçularına binerlerdi. Koçu arabaları gibi bunları çeken hayvanlar da gayet süslü olurdu. Öküzlerin boynuzlarından geriye doğru bir yay uzatılarak bunların üstleri yün ponponlar ve çıngıraklarla donatılır, hayvanların başları ve alınları da kurdele ve çiçeklerle süslenir, boyunlarına mavi boncuklar asılır, boynuzlarının arasındaki tüyler kınalanırdı.

Koçuya nazaran ağır bir araba çeşidi olan hantolar, daha ziyade saraylı hanımlar tarafından kullanılırdı. XVI. ve XVII. yüzyıl kaynaklarında rastlanan bu süslü arabaların tepelerinde ve köşelerinde billur ya da gümüş topuzlar, giriş yerinde kafes ve örtü bulunurdu. Ayrıca yaylı olmayan şaryo (cahriot) adı verilen arabalara da binilmekteydi. XVIII. asır sonlarında kâtip odası denilen yeni bir araba türü ortaya çıktı. Bunlar, koçulara nazaran farklı bir süslemeye sahipti. Dingiller üzerine oturtulan ve dört tarafında birer kafesli ya da camlı pencereleri bulunan, rokoko üslûbunda tezyin edilen kâtip odası, adına yakışır şekilde süslü bir oda yahut loca görünümündeydi. Arabanın içi, fıstık yeşili, metalik mavi gibi göz alıcı renklere boyanırdı.

63 Buradaki satırlara da kaynaklık eden bu araştırmalar için bk. Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 906-914; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul 2004, s. 285-286; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 33-41; Ertan Ünal, "Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, sayı: 8 (1968), s. 20-21; Ayla Ödekan, "Araba", s. 121-122.

Talika, kısa ve alçak tabanlı bir tür araba olup, genellikle uzak semtlere veya mesire yerlerine gidiş gelişlerde kullanılırdı. Bunlara arka taraflarından binilir, içlerine birbirlerine bakacak şekilde yerleştirilmiş iki sıraya dört ya da altı kişi oturabilirdi. Talikanın üstü ahşap bir tavanla örtülür, bunun iki yanında bulunan bez ya da muşamba perdeler gerektiğinde indirilerek araba tamamen kapalı hâle getirilebilirdi.

İstanbul civarındaki mesire ve sayfiye yerlerine gitmek için tenteli, ihram örtülü öküz arabalarından da istifade edilirdi. Öküz arabalarının biraz daha küçükleri de olup, kapalı olduklarından koçuya benzerlerdi. Arabaların yanı sıra bir diğer ulaşım vasıtası da tahtırevan idi. Bunlar, bir nevi tekerleksiz koçu idi. Ön ve arka tarafındaki kollarına birer katır koşulur, seyisler öndeki katırı çekerek tahtırevanı yedekte götürürlerdi.