



Yıl: 4, Sayı: 11, Haziran 2017, s. 209-219

Haluk ÖNER¹

BİR İSTANBUL MEKÂNI VAPUR VE TÜRK EDEBİYATI

Özet

Mekân olgusu, insan hayatında yalnızca pratiğe dönük bir alanı içermez. Mekân algısı, süreç boyunca pratik alandan zihinsel alana geçerek genişlemiştir. Edebi eserlerde de benzer bir süreç yaşanmış ve mekân, metnin yapısal unsurlarından biri olmaktan insanın mekâna yüklediği anlamları da içeren bir estetiğe doğru genişlemiştir. Bu genişleme, coğrafya, vatan, şehir, köy, mahalle, ev gibi pek çok unsurun mekân olarak algılanmasını sağlamıştır. Edebi eserlerde mekân unsuru, metni oluşturan yapısal unsurların parçası olabileceği gibi insanın ve toplumun değişimini belgeleyen ayrıntılar biçiminde de görülebilir. Edebiyatın bu hususta yaptığı katkının görünür örneklerinden biri de Türk edebiyatının merkezinde yer alan İstanbul'un vapurlarını bir mekân olarak anlatmasıdır.

Bu çalışma, Türk edebiyatında bir mekân olarak ele alınan vapurları ve vapurların edebi eserlerde anlatılma biçimini temsili eserler üzerinden ele alacaktır. Edebi eserlerde, gündelik hayatın, yerliliğin, İstanbulluluğun, aidiyet hissinin, görünür alanı; şehir manzarasının vazgeçilmez parçası yahut semt, mahalle, sokak, ev gibi anlatılan vapurların toplumsal değişimin kaydını tutan mekânlar olarak da yer alma biçimi anlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Türk edebiyatı, vapur, mekân, İstanbul, toplumsal değişim

AN ISTANBUL SETTING FERRY AND TURKISH LITERATURE

Abstract

Space fact doesn't only contain a practical field in human life. Space perception expands by passing from practical field to mental field during process. Similar process also has been realized in literary works and space expands towards an aesthetic that contains being one of the structural elements of text and attributed meanings to space by people. This expand provide to see many elements as space like geography, country, city, village, district, house. In literary works, as space component can be one of the structural components that form text and it can be seen also like in form of details which document change of people and society. In this point,

¹ Yrd. Doç. Dr. Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü.
honer@bartin.edu.tr

one of visible examples of contribution that literature makes is to reflect ferries of İstanbul which is in centre of Turkish literature as a space.

This study will examine the ferries which are approached as a space in Turkish literature and their discussion style in literary works over representative works. Additionally, partaking style of ferries which are told like essential part of city scenery or district, quarter, street, house as spaces that keep record of social change will be expressed and visible field of daily life, indigenoussness, being from İstanbul, sense of belonging, will be also studied.

Key words: Turkish literature, ferry, space, İstanbul, social change

GİRİŞ

Mekânın insan hayatında ve zihninde edindiği yer, pratikte kapladığı alanın ötesine geçtiği için kavramsallaşması kaçınılmaz olmuştur. Mekânın kavramsallaşma süreci ve boyutları devirlere göre değişmiştir. Mekânlar, güvenli barınaklıktan; genişleme ve iktidar anlayışının hedefi olmaya buradan da 'birey'in yalnızlığını sağlayan/pekiştiren küçük sığınak biçiminde algılanmaya doğru ilerlediği mecrada bazen 'vatan' ve 'dünya' arasındaki ayrışmanın/birleşmenin; kültür anlayışlarının/iklimlerinin sembolü bazen de bilinçaltı ifşasının görünür halleri biçiminde aksetmiştir.

Mekân, sanat ve zihinlerde 'coğrafya, iklim, havza, yerlilik-evrensellik, kır-kent, mahalle, sokak, okul, geçmiş-hatırlama, hafıza-unutma, aidiyet hissi-hasret, ev' gibi dar veya geniş kapsamlı algılanma biçimleri ile genişletilmiş; pratiğin ötesinde bazı hallerde bir 'ruh durumu'na dönüşmüştür. Bütün bu algılanma biçimleri sanatın ve zihinsel alanların hayatı geniş perspektiflerle, parçalı ya da derin anlama becerisi kadar mekânın 'var olmak'tan öte yarattığı etki ve duygularla da ilgilidir. Mekân ve insanın değişim süreci eş zamanlı gerçekleştirmiş mekân, sosyolojik değişimin somut yansıma alanı olarak farklı işlevlerinden birini daha göstermiştir. İnsanlığın tekâmül süreci ile mekân kurma biçimleri arasında kendiliğinden oluşan bağ, toplumsal ve psikolojik değişimin de kronolojisini verir.

Tarihsel, sosyolojik değişimler kalıp ve tek parça düşünme biçimiyle anlaşılamayacağı gibi mekânın bu süreçlerin görünür oluşuna katkılar sunarken kazandığı anlam ve kendisine ait kimlik özellikleri tek tip bir algılanma biçimine indirgenmemeli, mekân algısının edebi eserlerde ele alınma biçimi de yalnızca metni değerlendirmek için kullanılan yapısal unsurların bir parçasından ibaret olmamalıdır. İnsanların mekânları zihinlerinde taşıdığı unutulmazsa mekânların ifade ettiği anlamlar da çoğalır, hatta soyutlaşır. İnsanı ve hayatı merkezine alan edebiyat da mekânların ifade ettiği anlamları bütün ayrıntılarıyla işler ve insanın mekâna yüklediği anlamların çoğalıp derinleşmesine katkıda bulunur. Bu katkının en görünür örneklerinden biri ana mekânı İstanbul olan Türk edebiyatının İstanbul vapurlarına verdiği ruhtur. Vapurlar, birey, tarih, yerlilik, İstanbulluluk vb. pek çok bağlamda ele alınmış, 'taşıma' işlevinin ötesinde toplumun ona kazandırdığı pek çok anlam yükünü de barındıran, kimlik sahibi bir İstanbul mekânı olarak görünmüştür. Edebiyat da kuruluşundan beri kent olma özelliğini koruyan İstanbul'un, kentli İstanbul toplumunun vapurlara atfettiği kimlik özelliklerini estetize etmiş ve vapurları unutmanın ötesine taşıyarak ortak hafızanın (tarih de denebilir) parçası haline dönüştürmüştür. Bu nedenle kimi zaman 'yer' olmanın ötesinde kahraman olarak görülen İstanbul'un önemli mekânlarından biri olarak kabul görmesi gereken vapurlar, edebiyatımızda pek çok farklı anlama ve anlatma biçimleri ile yer almıştır.

İstanbul Vapurlarının Kısa Tarihi

Vapurların İstanbul hayatında görünmeye başlaması 19. Yüzyıla rastlar. 1828 yılında II. Mahmut'a hediye edilen buharlı İngiliz vapuru (adı Swift olan bu vapura sokak 'buğ gemisi' adını vermiştir) inen ilk vapurdur (Tutel 2006: 9).² Sürat adı verilen bu vapur Sultan Mahmud'un da dikkatini çeker ve sultan, Sürat'le Boğaziçi ve Marmara'da Büyük Çekmece ve Tekirdağ'a kadar uzanan geziler yapar. 1829'dan 1833'e kadar devam eden bu gezilerin seyir defterini de tutar. Sürat vapurundan sonra 1829'da Sagîr adı verilen bir gemi Marmara denizinde görülür. 1839'da da Hilton Joliffe adı verilen bir tekne, ekâbiri Boğaziçi, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar'a götürmek amacıyla getirilir. Osmanlı bürokrasisinin bu hizmetten memnun kalmasıyla 1837 yılında İngiliz ve Rus şirketleri birer vapur çalıştırmaya başlar. Zamanla yerli sermayenin teşebbüsüyle Tersane-i Amire bünyesinde yer alan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, yolcu taşımacılığına başlar. Hümapervaz adı verilen bir yolcu vapuru, düzensiz aralıklarla çalışmaya başlar. Seferlerin düzensizliğinden rahatsız olunması üzerine 1851 yılında yayınlanan bir ilanla bu seferler düzenli hale getirilir. Aynı yıl kurulan 'Şirket-i Hayriye' Rumeli, Tarabya, Beşiktaş, Göksu, Beylerbeyi (bu adla iki vapur vardır) ve Tophane' adları verilen yedi vapurla düzenli seferleri arttırır. 1871 yılına gelindiğinde yolcu taşıyan vapur sayısı yirmi beşe, 1872'de elliye ulaşır. Vapurlar, aynı yıl, Kadıköy, Adalar ve Yalova'ya da yolcu taşımaya başlar.

İstanbul'da Kadıköy ve Üsküdar'a düzenli seferlerin yapılmaya başlanmasıyla Anadolu yakasındaki pek çok semt sayfiye yerinden İstanbul semtine dönüşmüştür. Moda, Yakacık, Maltepe, Suadiye gibi semtler sürekli ikamet yeri olmaya başlamıştır. Bu semtlerin kimlik özelliğini değiştiren (sayfiyeden-kente dönüşmesini sağlayan) vapurların kendilerine has dokuları da oluşmaya başlar. Sefer yapan yolcu vapurlarının adları İstanbullularca bilinir, halk yolculuk yaptığı vapurların özelliklerini bilerek tercihler yapmaya başlar. Bu değişim edebi eserlere de yansır. Böylece vapurların, karakteristiğine göre İstanbul semti gibi bilinmesi, buna göre tercih edilmesi, gazetelerde vapurlarda yaşananlar hakkında haberler yapılması ile şehir silüetini görmek için Pier Loti'ye, denize girmek için Adalar'a gidilmesi yahut Ahmed Rasim'in Bakırköy üzerine fıkralar yazması arasında fark kalmaz. Vapurlar İstanbul hayatının mekânlarından birine dönüşür.

İstanbul Vapurları ve Edebiyatımız

Batılılaşmanın kentli kimliğini perçinleyen ve gazetelerde çıkan kent yazıları; değişen zihniyet alanını solumaya başlayan yeni şiir; telif roman, modern tiyatro, makale türlerinin doğuşu gibi pek çok ilk ve kırılmanın yaşandığı Yenileşme dönemi edebiyatının başlangıcı ile vapurların İstanbul silüetinin bir parçası olmaya başlaması neredeyse eş zamanlıdır. Vapurların İstanbul hayatının bir parçası olmaya başlamasına dair ilk izlenimler edebi türlerden önce gazetelerde görülür. Tanzimat döneminin öncü gazetecilerinden Basiretçi Ali Efendi, gazete yazıları ve haberlerinde dönem İstanbul'unu ayrıntılı olarak anlatırken semt havadisleri vermeyi ihmal etmez. Bu haberler arasında vapurlar da bir İstanbul semti gibi gösterilir. Bu haberlerden biri ölümle sonuçlanan vapur kazası ile ilgilidir:

² Tutel, Eser. (2009). *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İstanbul: İletişim Yayınları. (Vapurlar hakkında verilen bilgilerin geri kalanı da aynı kitaptan aktarılmıştır.)

“Dün ahıbbadan bir zat haber veriyor ki geçen sabah Kadıköyü’ne giden vapurda bir ateşçi davlumbaz üzerinde ve kenara pek yakın surette oturmakta iken, Sarayburnu akıntısında denize düşüp her ne kadar çalışılmış ise de kurtarılamayıp biçare dikkatsizlik uğruna feda-yı can etmiştir” (Basiretçi Ali Efendi 2001: 319).

Ahmed Rasim (1869-1932) *Musavver Malumat* dergisindeki yazılarının bir araya getirildiği, ilk baskısı 1896 yılında yapılan *Şehir Mektupları*’nda İstanbul yaşamının genel görünümünü samimi bir üslupla anlatır. İstanbul yazılarında ‘vapur havadisleri’ de verir. Ahmed Rasim’in vapurların adlarını vererek ve onlara canlılık kazandırarak bilgiler aktarması o dönemde İstanbullular için vapurların ne kadar önemli olduğunu ve vapurların herkes tarafından tanındığını gösterir:

“*Havadis-i Mahalliye* Kadıköy’üne amed ü şüd eden Ferah vapurunun tek silindirli bulunması hasebiyle bir çift makinist vasıtasıyla hareket ettirildiği ve makinistlerin de silindirle beraber gidip gelme suretiyle işledikleri re’yu’l-ayn görülmüştür”(2005: 586).

Bakırköy ve Kadıköy’de yaşayan Ahmed Rasim, İstanbul’a (Avrupa Yakası’na) gidip gelirken kullandığı Şirket-i Hayriye vapurları hakkında gazetelerde ve *Şehir Mektupları*’nda sıkça bilgi verir. Bu bilgileri aktarırken bir taraftan ulaşımın önemli vasıtası olan vapurları İstanbul’un gündelik hayatının bir parçası haline getirmiş olur, diğer taraftan vapurları - yazılarının önemli bir karakteri gibi- nesne olmaktan çok yaşlanan, bozulan, yorulan, ağırlaşan canlı birer varlık olarak gösterir. Ahmed Rasim’in anlattığı vapurların çoğu Kadıköy-İstanbul arasında işleyen vapurlardır. Şehir Mektupları’ndan birinde 4 ve 5 numaralı Kadıköy vapurlarının deniz üstünde ilerleyemediğini anlatırken ironik bir dil kullanır:

“Davul modasının ilerlediğini yazmıştık. Evvelki akşam 4 ve 5 numaralı Kadıköy vapurları hakkında danişverân-ı deryadan birinin tehzil âlâ’t-tehzil olarak irad ettiği *Bu vapurlar ki derya üzeredir deryada yürümezler* mısra-ı bercestesini gören zavallı şair, tabl-ı bî-âvâzını boynuna ta’lik ederek bizim evin önüne geldi ve edâ-yı nagmekâranesiyle söze başlayarak *Yüzerler gerçi ağnamî fakat mantarî yüzmezler/Efendi! Eskiye hürmet edip piranî yüzmezler/Emekdaran- Bahr-i çeşm-i istihza ile süzmezler/Hava sert olmadıkça ukde-i zinciri çözmezler/Bu vapurlar ki derya üzeredir deryada yüzmezler* kıt’a-i murabbasını okudu. Derhal hokkayı, kalemi, kâğıdı toplayıp *Bu vapurlar ki derya üzeredir tamir görmezler* mısraını terbi’e başladım, muvaffak dahi oldum, zannederim ki: *Yüzerler rûy-i deryada fakat takdir görmezler/Batidirlir onun için seyl-i tedvîr görmezler/Nedense hal-i cüsbân-ı nâhuda tedbir görmezler/Bu vapurlar ki derya üzeredir tamir görmezler* kıt’a-i şî’rânesi de ötekinden aşağı kalmaz”(Ahmed Rasim 2005: 353).

Ahmed Rasim 4 ve 5 numaralı vapurlardan farklı yazılarında da bahseder ve onları konuşur. Vapurların dışında İstanbul’un kentsel yapısında meydana gelen değişiklikleri ve herkesin haberdar olduğu şehir söylentilerini de sığağı sığağına anlatır. Bunu anlatırken bir mekân olarak vapuru tamamlayan rıhtımlardan da bahseder. Kadıköy Rıhtım’ında yapılan çalışmayı taze havadis olarak okuyucularına verir:

“*Taze Havadis* Kadıköy rıhtımıyla İstanbul rıhtımları arasında derkâr olan karabet ve sıhriyete binaen merkumandan Kadıköy rıhtımının sokak molozlarıyla imla ve setrine karar verildiği mahall-i mezkur muhabirimizin cümle-i iş’aratandır” (Ahmed Rasim 2005: 612).

Vapurların edebi metinlerde yer bulma, anlatılma biçimleri herhangi bir mekânın edebiyatta yer bulma, anlatılma biçimiyle aynıdır. Edebiyatın hemen her türünde mekânın varlığı o türün özelliklerine göre anlam kazanır. Hatırlama, aidiyet hissini yaşatma, zihniyet değişimini yansıtmaya, tarihe tanıklık etme, tesadüflere ev sahipliği yapma gibi pek çok mekân özelliği, vapurlara da atfedilmiştir. Örneğin anı türünde yazılmış eserlerde vapurlar, ediplerin karakter özelliğinin anlaşılması yahut edebi eserin ortaya çıkmasında rol almış; hatırlamanın ve hatıraların yarattığı duygusallığın hafıza mekânı biçiminde yer almıştır. Ahmet Haşim'e (1884-1933) dair anılarda şairin kişilik özelliklerini tamamlayan ve 'ev sıcaklığını' veren bir mekân olarak vapurlardan bahsedilir. Evini çok seven Haşim Anadolu yakasındaki evine gitmek vapura bindiğinde kendini huzurlu hisseder:

“Kadıköy vapuruna binince sanki terliklerimi ve gecelik entarimi giymiş gibi rahatlar, ferahlık duymaya başlarım”(Hisar 1979: 104).

Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun (1889-1974) hafızasında da Ahmet Haşim'e dair hatıraların, şairin kişilik özellikleri ile bütünleştirilmesinde vapurun bir mekân olarak rolü vardır. Ahmet Haşim, aynı semtte oturduğu için bir dönem Yakup Kadri ile vakit geçirir. Cağaloğlu'ndan Kadıköy'e beraber (akşam 6 vapuruyla) dönerler. Yakup Kadri bu dönüş yolculuğu için 'vapur saatleri' tabirini kullanır. Vapur saatlerinden Yakup Kadri'nin aklında kalan en belirgin hatıra Haşim'in vapurda gördüğü bir kadına âşık olması ve bu nedenle akşam 6 vapuruna her gün heyecanla binmesidir.

“Ona her şey hoş görünürdü. Zira, o genç kızla bir vapurda beraberdir. O anda bir fırtına çıkıp vapur batsa da ne zarar. Onunla birlikte boğulacaktır”(Karaosmanoğlu 1990: 98).

Vapurun Kadıköy'e yanaşmasından sonra genç kız, Haşim ve Yakup Kadri gezintiler yaparlar. Haşim bir süre sonra genç kızla münasebetine son verir. Sonlandırdığı her gönül macerasının ardından gittiği yer rıhtımdaki 'Acemin kahvesi'dir:

“Moda ve Fenerbahçe gezintilerimizin de artık tadı kalmamış, Haşim ise her gönül macerasından sonra olduğu gibi Kadıköy'ün iskele caddesindeki Acemin Kahvesi'ne çekilmişti. Burada bir yandan da tavla oynar; bazı günler de kahve halkının mahalle dedikodularını dinlemek, hatta arasına bizzat kendisi bu dedikoduların en tuzlu ve biberlilerini yapmakla avunurdu” (Karaosmanoğlu 1990: 101).

Tarihsel değişimin tanıklığını yapan vapurlar, bu değişim sürecinde kriz anlarının da kaydını tutar. İşgal yıllarında İstanbul'a gelen Yakup kadri Karaosmanoğlu, mütareke yüzünden İstanbul'un havasının bozulduğunu ilk olarak vapurlarda hisseder. Herkesin birbiriyle selamlaştığı, en azından tanıdık bir yüz olarak görüp benimsediği bir mahalleye benzeyen Kadıköy vapuru yabancılarla doludur:

“Kadıköy vapuru bir vakitler, benim için bizim mahallenin başlangıcı gibi bir şeydi. Muayyen saatlerde bütün tanıdıklarına orada rastgelirdim. Tanımadıklarım arasında da aşına olmadığım veya görmeğe alışmadığım hiç bir yüz yoktu. Bu sefer ise üç buçuk yıl evvelkinin tamamıyla aksine olarak bu vapur hep yedi kat yabancılarla doluydu. Etrafıma bel bel bakınıyordum: Bir takım zenci ve Hintli askerlerden, İngiliz ve İtalyan subaylarından ve Türkçeden mada her türlü diller konuşan ne olduğu belirsiz insan kalabalığından başka bir şey göremiyordum. Gerçi, bu kalabalığın içinde Türkler de yok değildi. Fakat, bilmem neden

hepsinin ikinci üçüncü plana atılmış bir hali vardı. Hepsi bencileyin bir sığıntı ruhu, bir sığıntı eksikliği taşıy gibiydi”(Karaosmanoğlu 1958: 28-29).

Vapurdaki bu hal mütareke İstanbul’unun küçültülmüş bir fotoğrafı gibidir. Vapurdaki tatsız mütareke havasının ailesine ve akrabalarına da sıçradığını fark eden Yakup Kadri, bu ümitsizlik karşısında şaşkına döner. Milli mücadeleyi Bab-ı Ali’de çıkan İdam gazetesinde yazılar yayınlayarak destekleyen, çalıştığı gazeteye gitmek için her gün rıhtıma kadar yürüyüp iskeleden vapura binen Yakup Kadri, vapurların³ çalışmadığını ve İstanbul’da gündelik hayatın dışında olağanüstü bir durum olduğunu görür:

“Kadıköy’deki evimden çıkıp İstanbul’a geçmek için vapur iskelesine giderken bir de baktım ki, sokaklar tek-ü تنها, evlerin kapıları pencereleri sımsıkı kapalıdır. Ne acayip ha! Dememe kalmadı; bir takım beyaz getirli ve beyaz takkeli İngiliz bahriyeli askerlerin köşe başlarını tutmuş olduklarını gördüm.”(Karaosmanoğlu 1958: 47)

Toplumsal değişimin kaydını kurgusal eserlerde de tutan vapurlar, aynı zamanda nostalji duygusunun canlanmasını sağlar. Ziya Osman Saba’nın (1910-1957) 1940’lı yılların İstanbul’unu orada doğup büyüyen anlatıcı-yazara anlattığı *Neveser* (1952) hikâyesi, adını şehir hatlarında çalışan vapurdan alır. Neveser vapuru⁴, anlatıcı-yazarın ve toplumun yaşadığı değişimlerin sessiz tanıklığını yapan mekân kimliği ile hikâyenin adı kadar kurgusunun da başkahramanıdır. İşgal ve Milli Mücadele yılları, Cumhuriyet’in ilanı, harf inkılâbı gibi değişimlerin yaşandığı anları Neveser vapurunda yaptığı yolculuklarda izleyen anlatıcı-yazar bu değişimlerin İstanbul’a ve topluma yansıma, toplumun bu değişimleri karşılama biçimleri hakkında da ipuçları verir:

“Bir sabah Moda burnunu dönünce, İstanbul limanına dostluk ziyaretleri yapmaya yeni yeni başlamış yabancı harp gemilerinden biriyle karşılaşıyorduk. Bir sabah orta salonun aynalarında her zamanki yüzüm, başımda bir mektep kasketiyle görünüyör, şapka kanunu çıkmış oluyordu. Aylar geçiyor, bir gün vapurumun burnuna adını -artık her türlü yanlış

³ Aynı vapurlar, yazarın edebiyat çevresiyle tanışmasını sağlayan tesadüfün de mekânı olmuştur. Yakup Kadri Karaosmanoğlu’nun edebiyat çevresinin yetkin ve tanınan isimleriyle tanışması, Kadıköy vapurunda karşılaştığı Cenap Şahabettin aracılığı ile olur: “Bir gün üstada Kadıköy’den Köprü’ye hareket eden vapurda rastgelmıştim. Beni uzaktan görüp yanına çağırdı ve gene birtakım havai sözlerden sonra Eğer İstanbul’a mühim bir iş için inmiyorsanız, gelin, sizi bir edebi toplantıya götürüyem dedi... Hamit, Süleyman Nazif, Ali Ekrem ve Süleyman Nesip gibi bazı ünlü şair ve yazarların adlarını sıraladı” (Karaosmanoğlu 1958: 155).

⁴ Neveser adlı vapur, 1890 yılında hizmete girmiş, Çanakkale Savaşı sırasında cepheye asker taşıyan vapurlardan biri olmuştur. Hayri Kaptan’ın anılarında bir kez batma tehlikesi geçirdiği belirtilir (Tutel, 2008). Çanakkale Savaşı’ndan sonra Karadeniz’den yiyecek taşıyan vapurun taşımacılık hizmetinden çekilişini Eser Tutel anlatır: “1930 yılında su aldığından ötürü Neveser’i seferden alıp Kınalıada’da iskele vazifesi görmek üzere eski iskelenin önüne bağlamışlar. 25 Şubat sabahı iskeleye inen Kınalıadalılar bir de ne görsünler? Bu garip iskelenin yerinde yeller esmiyor mu! Rafa Durumu derhal etrafa bildirmişler. Araştırmışlar, taramışlar koskoca Neveser’i bulamamışlar. Neden sonra vapurun, halatının kendiliğinden çözülerek bir süre Marmara açıklarında kendi başına sürükledikten sonra, Heybeliada’nın kuytu bir kıyısına yaslandığını görmüşler. Tabii vapuru hemen çekerek yine eski yerine, bu sefer sımsıkı bağlamışlar. (Tutel 1995: 49). Yazar hikâyenin bir yerinde vapur hakkında “O artık mizah mecmualarında karikatür mevzuu olmaya başlamıştı bile” (Saba 1992: 65) sözlerini sarf eder. Bu sözleri sarf etmesinin altında bu olayın izleri olduğu düşünülebilir.

okumayı önleyerekten- Latin harfleriyle yazıyorlar ve yeni NEVESER yine eski nisan sabahlarına benzer bir nisan sabahı, yine eski haziran öğlelerini andıran bir haziran öğlesi, yine eski eylül akşamlarından farksız durgun bir eylül akşamı beni Kalamış'tan Köprü'ye, Köprü'den Kalamış'a götürüp getirmekte eskisi gibi devam ediyordu”(Saba 1992: 62).

Anlatıcı yazar, Neveser'le okumayı söktüğü zamanlarda tanışmıştır. Neveser vapuru, İstanbul semtleri gibi değişen toplumsal hayat ile bağlar kurmuş, kurduğu bu bağlar yüzünden çoğu zaman zarar görmüş, değişimlerin göstergelerinden olmuştur.

Nostalji duygusu/kavramının ilham kaynakları arasında mekân ve mekânlarda yaşanan değişimlerin yarattığı geçmişe özlem hissi yer alır. Neveser hikayesinde de yarattığı nostalji hissi, vapurun mekan kimliğine sahip olduğunu pekiştiren ayrıntılardandır:

“...kah durgun bir yaz sabahına bürünmüş uzun Kalamış iskelesini, kah pembe bulutlu bir akşam içindeki Suadiye iskelesini, kaç yıl vakit vakit pat patlarıyla akislendirdiği bütün o kıyıları anmadan edemeyerek... kışların yağmurları, karları altında bekleyecek” (Saba 1992: 67)

Neveser, hızlı ve zamanla yarışan yaşam telaşının aksine –insani değerleri koruyarak-hizmet vermeye devam etmektedir. Yazarın bu vapura yüklediği anlamlar, vapurun bir ulaşım aracı olarak kullanılmasından ötedir. İç dünyasının, çevresinin (mekânın) ve toplumun yaşadığı değişimlerin en yakın ve sessiz tanığı Neveser'dir. Anlatıcı-yazarla birlikte değişen, değişimin getirdiği nostalji duygusunu pekiştiren bir İstanbul mekânıdır.

Toplumsal değişim, edebi eserlerde -mekânların değişimi üzerinden anlatılırken-genellikle kolay kabullenilmez, rahatsızlık ve ürküntüyle karşılaşılır. Bilhassa kurgusal eserlerde kahramanın yalnızlığını yahut yabancılaşma hissini tamamlayacak değişim halindeki bir mekânın varlığı anlamlıdır. Haldun Taner (1915-1986), “Sebati Bey'in İstanbul Seferi” (1948) hikâyesinde emekli Sebati Bey'in yalnızlığını ve çiçeklere sığınmasıyla beliren yabancılaşma hissini pekiştirecek vapur kalabalığını anlatır. Hikâyede Sebati Bey'in yaptığı zorunlu bir İstanbul yolculuğu sırasında kullandığı güzergâhlardan biri Haydarpaşa vapurudur. Sebati Bey, vapurdaki kalabalıktan, insanların ‘pisliklerinden’ ve ‘görgüsüzlüklerinden’ rahatsız olur. Vapur, İstanbul'un karmaşasını ve kalabalığını temsil eden bir semboldür:

“Dünya bu mu, hayat bu mu? Bunlar da akılları sıra yaşıyorlar mı? Bu adamlar ne yaparlar? Sabah giderler akşam gelirler. Öğleyin ayaküstü bir şeyler atıştırırlar. Koş bre koş... Niye? Beş-on kuruş fazla kazanmak için. Kazanıp da ne yapacaklar. Sinemaya kumara verecekler... Yirminci asır medeniyeti dedikleri bu mu?”(Taner 2006: 76)⁵

İstanbul hikâyecisi olarak bilinen Sait Faik Abasıyanık'ın (1906–1954) “Sonu” hikâyesinde de vapur iskelesi yalnızlık hissini yazma eylemiyle birleştiren mekân olarak yer alır. İstanbul'dan bir süreliğine ayrılan anlatıcı-yazar, arkadaşı Ahmet'e (köpekli adama) kart

⁵ Haldun Taner'in “Eller” (1950) hikâyesi de vapurda geçmektedir. Hikâyenin kahramanı ellerden karakter yorumu yapmaktadır. Vapurda da karşısındaki ellere bakarak çeşitli yorumlarda bulunur. Zihnini gereksiz yere oyalayan bu özelliğinden sıkılır ve vapurda başını kaldırmadan kitap okumaya başlar. Bir gün Kadıköy vapurunda gördüğü eller ona yeminini bozdurur. Güzel bir temmuz sabahı Kadıköy'den kalkan 9.50 vapurunda dışarıda oturmaktadır. Beyaz eldivenli bir kadın elinin denize bir kâğıt attığını gören kahraman bu elin sahibini merak eder. Hikâyede Kadıköy vapuru tesadüflere ve karşılaşmalara zemin hazırlayan bir mekân olarak ele alınmıştır (Taner 2006: 122).

atar. Bir süre sonra ondan bir mektup alır. Ahmet, mektubunda buhran içinde olduğunu, kendini İstanbul sokaklarına bıraktığını, aylakça gezdiğini anlatır. Sinemaya, halk lokantasına gider, amaçsızca dolaşır ve kendini Kadıköy İskelesi'nde bir 'kanep'e'ye atar. Oturduğu kanepede insanları seyrederek. Yeşim Özdemir, yazarın insanları seyretmek için Kadıköy İskelesi'ni seçmesinin sebebinin iskelenin kalabalık olmasıyla ilişkilendirir:

“Kadıköy ve Üsküdar iskeleleri Sait Faik'in çoğu zaman vapura binmek için değil, bir yerlere yetişme telaşı içinde koşturan büyük şehir insanlarını gözlemlemek için vakit geçirdiği mekânlardır. Sait Faik gibi yalnız bir adamın kalabalık mekânlara ilgi duyduğu sadece gözlem yapma isteğinden kaynaklanmaz. İnsanları çok seven yazar, onları seyrederken içini acıtan yalnızlığını unutturur gibi olur. Kadıköy iskelesinde bir kanepeye oturan yazar, meraklı gözlerle geleni geçeni inceler” (Özdemir 2008: 88).

Kadıköy İskelesi'nde oturduğu kanepede insanları seyrederek, gelip geçenlerden tanıdık olanları tanımazlıktan gelerek kendini aylaklığın verdiği özgürlüğe bırakır:

“Sonra Kadıköy İskelesi'ne yorgun argın varıp oradaki kanepelerde uzun zaman oturdum. Ahablar geçti. Onlar beni görmemezlikten geleceklerine ben görmemezlikten geldim. Yine cıgaramı yaktım. Selam verirlerse aldım. Vermezlerse sallamadım. Baktım durdum insanların yüzüne. Hani hikâye yazmak, onlara dair düşünmek için sanma! Sevmek için. Yüzlerine bakarak sevmek için” (Özdemir 2008: 88).

İstanbul Hayatı, İstanbul Manzarası ve Vapurlar:

Edebi eserlerde vapurların İstanbul hayatının, İstanbul manzarasının bir parçası olduğuna dair izlere sıkça rastlanır. Bu izler aynı zamanda -eserlerin anlatıldığı dönemin- İstanbul hayatına dair ayrıntıları da gösterir. Safiye Erol'un (1902-1964) *Kadıköyü'nün Romanı* (1938) adlı eserinde vapurlar, bu hayatın yerleşik ve vazgeçilmez parçası olarak anlatılır:

“Halt etmişsin. Bir Kadıköylü köyünden uzak yaşarsa hayra alamet değildir... Kadıköy'ün daha köprü iskelesine ayak bassan kendi evinin avlusuna girmiş olursun. Lodos havalarda gıcır gıcır sallanan o külüstür iskelede yurdun başlar. Sağdaki gazeteci, soldaki tütüncü bile ahabındır. Paran olmazsa sana veresiye verirler. Vapura gelince, bir komşu salonundan farkı var mı, Allah aşkına söyle... Kadıköy vapuru artık vapur filan değildir. O, muayyen misafirlere mahsus bir gazino, bir kulüp, öyle bir şeydir... Bir taraftan çımacılar, çikalım beyler, çikalım, diye nazikâne dehlereken bu Kadıköy denilen muazzam tarikatın mensupları oluk oluk dört tarafa dağılır. İskeleye ayak basınca adeta başka bir hava ile karşılaşırın”(Erol 2003: 249).

Hüseyin Rahmi Gürpınar (1864-1944), ilk baskısı 1902 yılında yapılan *Nimetişinas* romanında İstanbul ve semtleri kadar vapurlarında yapılan yolculukları da canlı tasvirlerle anlatmıştır. Vapura binen insanlar, bütün sosyal tabakaların bulunduğu bir İstanbul fotoğrafı gibidir:

“Mevsim şubat. Hava hafif bir lodos. Beşi çeyrek geçe postasını yapmaya hazırlanan (Ferah)⁶ vapuru Kadıköyü iskelesinden bağını çözmeye acele eder gibi hafif hafif sallanıyor. Vapurun bacasının tüttüğünü, hele düdüğü öttüğünü, sallandığını uzaktan işiten, gören

⁶ 1898-1915 yılları arasında Şirket-i Hayriye'nin şehir içi hatlarında çalıştırılan bir vapur. Ferah vapuru yolcular arasında o günkü şartlarda konforlu ve hızlı oluşu ile bilinir.(Tutel 2005).

yolcularda –ha gitti, gidiyor- gibi bir telaş. Koşan koşana... Bilet kulübesinin önünde hanım, madam, kokona, poliçe... Bey, efendi, mösyö, esnaf, köylü gibi çeşitli bir kalabalık...” (Gürpınar 1965: 7).⁷

Vapur, farklı sosyal tabakadan insanları buluşturan bir yapıya sahip olmasının yanı sıra Kadıköy ve İstanbul’un farklı etnik gruplarını da bir araya getiren mekân olarak dikkati çeker:

“Sözün çeşitlisi. Türkçe, Rumca, Ermenice, Fransızca... Her dilin incesi kabası, terbiyelisi, terbiyesizi, düzgünü doğrusu, değiştiği bozuk şivelisi...” (Gürpınar 1965: 7).

Yazarın canlı tablolar halinde çektiği vapur fotoğrafları, 20. Yüzyılın başında İstanbul’un toplumsal yapısına gerçekçi bir bakıştır. Vapura yetişme telaşıyla acele eden, biletini bir an önce almak için izdihama neden olan, demir parmaklıklar açıldıktan sonra vapura hücum eden insanlar bu fotoğrafın hareketli unsurlarıdır:

“İskele memurunun bu çabuklaştırması üzerine düdük de ötünce bilet kulübesinin önünde biriken halk, parmaklıkları doğru saldırır. Bu insan sağanağı, o uzun iskelenin üzerinden birbirini iterek koşuşurlar. Onlar çekilip orası aralanır aralanmaz arkadan cimnastik adım yürüyen birkaç yolcu döküntüsü de gelir geçer” (Gürpınar 1965: 8).

İstanbul vapurlarını tasvir eden yahut vapurdan bahseden edebi eserlerin çoğunda vapurun mevkilerinden bahsedilir. (birinci mevkii, ikinci mevkii gibi) Hüseyin Rahmi, farklı bir ayrıntıyı daha verir: Vapurun kadın-erkek tarafları farklıdır:

“Ayol, kadınlar tarafına nereden gidilecek? Tersim döndü. Bir türlü sağımı solumu bulamıyorum” (Gürpınar 1965: 9).

Vapurlar, İstanbul’da gündelik hayatın sıradanlığını ortadan kaldıran mekânlarından biridir. Refik Durbaş (1944-), vapurları, İstanbul’daki sıradan gündelik yaşamın sıkıcı olmayan, renkli parçalarından biri olarak anlatır:

“Ayrıca bir meşveret mekânı idi vapurlar. ‘Müdavimler’, bir önceki günün muhasebesini gönül defterine düşerken, birbirlerine gelecek gün üzerine dilek ve temennilerini de aktarırdı” (Durbaş 1998: 83).

Refik Durbaş’a göre güne vapurda başlayan insanların duymaya alışık olduğu seslerden biri satıcı sesleri, vapur seyahati yaparken edinilen alışkanlıklardan biri de gazete okuma alışkanlığıdır. Hemen herkes, simitle çayını yudumlarırken gazete okumaktadır. Yazar ironik bir yaklaşımla gazete okuma oranının düşüşünü vapurda okuma alışkanlığının kaybolmasına bağlar:

“Şimdi birkaç kişi gazetesini açsa da kendisinden başka kimsenin umuru değil. Bu, gazete tirajlarının yükselmeyişinin bir göstergesi olarak da değerlendirilebilir”(Durbaş 1998: 81).⁸

⁷ Sermet Muhtar Alus da Hüseyin Rahmi Gürpınar’ın *Nimetşinas* romanında ismi geçen Ferah vapurundan bahseder: “O vakit ki, iskele, İskele Camisinin hizasında, üstünde salaş bir gazinosu bulunan uzun, ahşap bir alametti. Tonton-u bahrilerden(vapurlardan) 4 ve 5 numaralar, sonraları tek silindirli ve hayli yollu meşhur Ferah vapuru Köprü’ye gidip gelir, Şirket-i Hayriye misillü (gibi) biletler vapur içinde alınırdı... Vapurdan iskeleye çıktın mı, Rum Kilisesi meydanına kadar İskele Caddesi. Sağda Abdülatif Bakkaliye Mağazası... Şimdiki Lokman Fırını’nın yerinde ve karşısında iki selatin meyhane. Müşterilerinin çoğu Rumlar; içlerinde güldür güldür laternalar...(Alus 2005: 199-200).

⁸ Vapurda gazete okuma alışkanlığından Kemal Özer de bir şiirinde bahseder. Kemal Özer, (1935-2009) *Tedirgin Olmasam* adlı şiirinde gündelik hayatının bir parçası olan vapur ve vapurda gazete okuma

Kadıköy Sirkeci vapurunun 8.30, 9.15 seferleri de köşe yazarlarının, yazı müdürlerinin, sekreterlerin ve muhabirlerin ‘doğal buluşma mekânıdır.’ Bu insanlar Çağaloğlu’ndaki mesailerine Kadıköy-Sirkeci vapurunda başlarlar. Çaylarını yudumlarırken gazeteleri incelerler. Vapurlar bir semt, sokak, ev hatta Kadıköy gibi ruhu olan mekânlardır. Ancak gündelik yaşamın telaşı içinde renkli manzaralarıyla insana huzur veren vapur yolculuğu yazara göre artık değişmiştir. İnsanlar gazete okumamaktadır, satıcıların yerini dilenciler almıştır. Vapurlar birer süper market haline dönüşmüştür. Vapurlarda çayların da eski tadı yoktur:

“Yolunu şaşırılmış bir martı diyor ki: ‘Ne düşünüyorsun? Eskidendi o vapur sefalaları...’ Şimdi vapurlar büyük bir market...” (Durbaş 198: 78).

Feyyaz Kayacan’ın (1919-1993) *Çocuktaki Bahçe* (1982) romanında anlatıcı-yazar Feyzi, (“Evin Tanımlanması” bölümünde) Yeldeğirmeni’nde Talimhane Meydanı’na bakan Rıfki Paşa Köşkünün manzarasının bütün İstanbul’a hâkim olan güzelliğinden bahsederken vapurların bu manzaranın içerisinde bir sanat eseri gibi yerleştiğini anlatır:

“Kadıköy, Üsküdar, Çamlıca, Fenerbahçe, Şifa, Kalamış, Mühürdar, Acıbadem ayaklarınızın altında. Karşıda İstanbul, Sarayburnu’ndan Köprü’ye doğru kıvrılmakta. Vapurlar geçmekte sulu boya resimler gibi. Dumanları burnunda vapurlar. Üsküdar’da yangın yok, Üsküdar’dan duman almıyor gemiler. Yalnızca yolcu”(Kayacan 2008: 24).

Jale Sancak da (1958-) *Tanrı Kent Ve Yitik Şarkılar* (2009) adlı eserinde *Çocuktaki Bahçe* romanında anlatıcının gördüğü ve şehir silüetinin bir parçası olarak suluboya resme benzettiği vapurları şehir sesinin bir parçası olarak anlatır: “Yel değirmeni,/ Her Allah’ın günü martı sağanağı, dalga sesi,/ vapur düdüğü”(Sancak 2009: 95).

Avrupa yakasında yaşayanların Anadolu yakasını İstanbul’un bir parçası olarak görmeyişi de edebi eserlerde satır aralarında işlenir. Vapurlar da ‘İstanbul’a gitmek’ yahut ‘İstanbul’dan gelmek’ söylemlerinde beliren bu ayrımın ortasındadır. Anadolu ile Avrupa arasında yer alan her iki yakaya da ait olduğu kabul edilebilecek mekânlardır. Vapurlar hem sosyal hayatta hem de edebi eserlerde İstanbul ile Anadolu arasındaki sınırdır. Mario Levi de (1957-) bu ayrıma gönderme yaparken vapurun varlığını unutmaz:

“Denizdeydin. Vapur şehrinin kendini daha çok evinde hissettiğin yakasına doğru yol alıyordu. ‘Bir İstanbulluluk var, bir de İstanbul’da Kadıköylülük’ dedin içinden. Gülümsedin.” (Levi 2010: 95).

SONUÇ

Vapurlar, edebi eserlerde bir vasıta olmanın ötesinde İstanbul hayatıyla bütünleşmiş, bu hayatın önemli mekânlarından biri olarak görülmüştür. Bazen Ahmet Haşim’in anılarında görüldüğü gibi ‘aidiyet hissini yaşatan ev sıcaklığını veren bir sığınak, bazen de Ziya Osman Saba’nın hikâyelerindeki gibi misafirlige gidilen bir komşu evi olarak anlatılır. Neveser hikâyesinde İstanbul iskelelerine yıllarca sefer düzenleyen Kadıköy vapuru, baş-kahraman olabilmıştır.

alışkanlığından bahseder: “İskeleden kalkınca vapurumuz/ çay söylüyorum her sabah/ve açıp okumaya başlıyorum gazetemi/ *düşmanca bir bakışla karşılaşmadan...*” (Akın ve Ayasbeyoğlu 1991: 31).

Anadolu - İstanbul ayırımının ortasında her iki yakanın da mekânı olarak kabul edilen vapurlar, gündelik hayatın önemli bir parçası olmuştur. *Nimetişinas* romanında herkesin yolculuk yaptığı vapurun adını bilmesi, Ahmed Rasim'in yazılarında vapurlar hakkında güncel bilgileri vermesi bunun göstergesidir.

Toplumsal değişim edebi eserlere mekânlar üzerinden yansıtılırken vapurlar da bu yansımanın önemli unsurlarından biri olmuş, eserlerde mekân kimliğine sahip olacak kadar geniş bir yer kaplamıştır.

Edebi eserler İstanbulluların vapurlara atfettiği kimlik özelliklerini estetize etmiş ve vapurları unutmamanın ötesine taşıyarak ortak hafızanın (tarih de denebilir) parçası haline dönüştürmüştür

KAYNAKLAR

- ABASIYANIK, Sait Faik. (2010). Havada Bulut, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- AKIN, S. & AYASBEYOĞLU S. (Der.). (1991). Kadıköy Şiirleri, İstanbul: Kadıköy Belediyesi Kültür ve Sanat Merkezi Yayınları.
- ALUS, Sermet Muhtar. (2005). Eski Günlerde, İstanbul: İletişim Yayınları.
- BASİRETÇİ Ali Efendi. (2001). İstanbul Mektupları, (Haz. Nuri Sağlam), İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- DURBAŞ, Refik. (1998). İstanbul Hatırası, İstanbul: Adam Yayınları.
- EROL, Safiye. (2003). Kadıköy'nün Romanı, İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı.
- GÜRPINAR, Hüseyin Rahmi. (1965). Nimetişinas, İstanbul: Atlas Kitabevi.
- HİSAR, Abdülhak Şinasi. (1979). Ahmet Haşim-Yahya Kemal'e Veda, İstanbul: Ötüken Yayınları.
- KARAOSMANOĞLU, Yakup Kadri. (1958). Vatan Yolunda, İstanbul: Selek Yayınları.
- KARAOSMANOĞLU, Yakup Kadri. (1990). Gençlik ve Edebiyat Hatıraları, İstanbul: İletişim Yayınları.
- KAYACAN, Feyyaz. (2008). Çocuktaki Bahçe, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- LEVİ, Mario. (2010). İçimdeki İstanbul Fotoğrafları, İstanbul: Doğan Yayıncılık.
- ÖNER, Haluk. (2015). Bir Dünya Cenneti Kadıköy ve Edebiyatımız, Ankara: Serüven Yayınları.
- ÖZDEMİR, Yeşim. (2008). Sait Faik'in İstanbul'u, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- RASİM, Ahmet. (2005). Şehir Mektupları, İstanbul: Oğlak Yayınları.
- SABA, Ziya Osman. (1992). "Neveser", Mesut İnsanlar Fotoğrafhanesi Değişen İstanbul, İstanbul: Varlık Yayınları.
- SANCAK, Jale. (2009). Tanrı Kent ve Yitik Şarkılar, İstanbul: Turkuvaz Yayınları.
- TANER, Haldun. (2006). Kızıl Saçlı Amazon, Bütün Hikâyeleri 1, Ankara: Bilgi Yayınları.
- TUTEL, Eser. (1995). Eski Kadıköy Vapurları, Tarih ve Toplum Dergisi, Ağustos, s. 43-51.
- TUTEL, Eser. (2005). İstanbul'un Unutulmayan Gemileri, İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- TUTEL, Eser. (2006). Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İstanbul: İletişim Yayınları.