

Yukarıdakilerin dışında, İbnü'n-Nedîm'in adını *Kitâbü Rûfus fî tedbiri'l-men-zil li-Balûniyûs* şeklinde zikrettiği ekono-miyeye dair bir kitap başta olmak üzere daha başka eserler de Apollonios'a nisbet edilmektedir. Ancak bunların ona aidiyeti çeşitli tartışmalara yol açacak derecede şüphelidir (geniş bilgi için bk. Sezgin, bibl.; Plessner, s. 995).

BİBLİYOGRAFYA :

İbnü'n-Nedîm, *el-Fihrist*, s. 372, 422; H. Suter, *Die Mathematiker*, Leipzig 1900, s. 3, 208; Sezgin, *GAS*, III, 230-231, 354-355; IV, 77-91, 417-418; VI, 102-103; VII, 64-66, 227-229, 318-319; G. Sarton, *Introduction*, New York 1975, I, 320; T. J. de Boer, *The History of Philosophy in Islam*, New Delhi 1983, s. 75; Muhammed Muslehuddin, *Islam, its Theology and the Greek Philosophy*, Lahore 1984, s. 57-63; Süleyman Hayri Bolay, *Felsefi Doktrinler Sözlüğü*, İstanbul 1987, s. 207-209, 256-257, 292-294; a.mlf., *Türkiye'de Ruhçu ve Maddeci Görüşün Mücadelesi*, Ankara, ts., s. 346-376; B. Carra de Vaux, "Belînûs", *IA*, II, 491; P. Kraus, "Câbir", *IA*, III, 3-5; Ahmet Ateş, "Muhyiddin Arabî", *IA*, VIII, 535-555; L. Masignon, "Tasavvuf", *IA*, XII/1, s. 26-31; A. H. Armstrong, "Apollonius of Tyana", *EBr*, II, 123; M. Plessner, "Balînûs", *El²* (İng.), I, 994-995; M. E. Reesor, "Stoics", *EAm*, XXV, 665-668; G. L. Carey, "Apollonius of Tyana", *The New International Dictionary of the Christian Church*, Michigan 1974, s. 57; "Apollonios (Tyanalı)", *Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi*, İstanbul 1983, I, 368-369.



SARGON ERDEM

A POSTERİORİ

(bk. BA'Dİ).

A PRIORİ

(bk. KABİL).

AR

(bk. HAYÂ).

A'RÂB

(الأعراب)

Çölde konar göçer olarak yaşayan Araplar, bedevîler.

Kur'an-ı Kerim'de on yerde (et-Tevbe 9/90, 97-99, 101, 120; el-Ahzâb 33/20; el-Feth 48/11, 16; el-Hucurât 48/14) geçen bu kelimeye hadislerde de sıkça rastlanmaktadır. Arab kelimesi bir ırkın ismi olmakla beraber bu ırkın köy ve şehirlerde yaşayanlarına **arab**, çölde (bâdiye) yaşayanlarına ise **a'râb** (bedevî) denir.

Arap dil âlimi Sîbeveyhi, a'râb kelimesinin tekili olmadığından nisbet halinin **a'râbî** şeklinde kullanıldığını söyler ki bu durumda o gruba mensup bir tek kişiye de ifade eder. İbn Manzûr bu görüşü naklettikten sonra fasih kullanışta a'râbın çoğulunun **e'arîb** olduğunu kaydeder. Yine İbn Manzûr'a göre, daha önce çölde yaşamış olsalar bile, köy ve şehirlerde yerleşmiş oldukları için muhacir ve ensardan olan sahâbîlere a'râb denilemez; gerçek a'râbîler de (bedevîler) zaman zaman ihtiyaçları için şehre inseler dahi çöllerdeki vahaları yurt edindiklerinden ve çadırlarda yaşamaya alışkın olduklarından a'râbî vasfından kurtulamazlar (geniş bilgi için bk. BEDEVÎ).

Mekke'nin fethinden önce, Medine'ye hicret etmenin farz olduğu ilk dönemlerde muhacirler savaşa katılmasalar bile zekât, ganimet ve fey* den pay alıyorlardı. Çölde yaşayan bedevîler ise ancak savaşa katıldıkları zaman ganimete hak kazanıyorlardı. Ayrıca cihad ve umumi seferberlik halinde muhacirler savaşa katılmakla mükellefîtiler; bunlar yerterli olduğu sürece bedevîlerin savaşa katılma mecburiyeti yoktu.

A'râb kelimesinin Kur'an-ı Kerim'de pek çok yerdeki kullanılışının zihinlerde bıraktığı imaj cahil, görgüsüz, katı ve inatçı insan tipidir. Medenî ve içtimâî hayatın gereklerinden habersiz, usul ve nizam tanımayan tutum ve davranış sahiplerini ifade eden bu kelime, genel olarak Allah ve Resulü'nün hoşnut kalmadığı kişi ve toplumlara alem olmuştur. İlgili âyetlerden anlaşıldığına göre, bedevîlerin Hz. Peygamber ve İslâm'a karşı tavırları hemen her zaman kendi menfaatlerini gözetme esasına dayalı olmuştur. Bunlar önceleri Arabistan yarımadasındaki nüfuzu sebebiyle Kureyş'in yanında yer almışlar, daha sonra İslâm'a temayülleri ise genellikle menfaatleri doğrultusunda gerçekleşmiş ve görünüşte kalmıştır. Diğer taraftan bedevîlerin hayat tarzları gereği müslümanlarla fazla temasta bulunmamaları ve Resûlullah'ın sohbetinden uzak kalmaları da onların İslâm'ı anlama ve yaşamaları hususunda aleyhlerine bir durum doğurmuştur. Bununla beraber Kur'an-ı Kerim'de, iman edip de hayırlı işlere yardımcı olan bedevîlerden övgüyle bahsedilmiştir (bk. et-Tevbe 9/99).

Fıkıh âlimleri cehaletleri, sünnet ve âdâba yabancılıkları sebebiyle namazda a'râbiye uymanın mekruh olduğunu söylemişlerdir.

BİBLİYOGRAFYA :

Cevherî, *eş-Şihâh*, "Arab" md.; Râgib el-İsfahânî, *el-Müfredât*, "Arab" md.; Lisânü'l-'Arab, "Arab" md.; Kurtubî, *Tefsir*, VIII, 232; Ahmet Özel, "Hicret'in Fikhi Yönü", *Diyanet Dergisi*, XIX/3, Ankara 1983, s. 31-32; Ömer Rıza Doğrul, "Â'râb", *İTA*, I, 457-459.



ORHAN KARMIŞ

ARABA

Başta Türkçe olmak üzere Arapça ve Farsça bazı kaynaklarda da geçen kelimenin menşei hakkında farklı görüşler ileri sürülmüştür. Türkçe'nin Âzerî, Kaçar, Çağatay lehçelerinde de aynı şekilde kullanılan bu kelime, küçük telaffuz farklarıyla Balkan ve Slav dillerine de geçmiştir. Şekli ve kullanış tarzı büyük değişikliklere uğramakla birlikte araba çok eski çağlardan beri çeşitli memleketlerde bilinmektedir. Bu arada Türk-

Saray için yapılacak üç arabanın malzemesiyle ilgili bir telhis (BTDD, III/16, s. 35)



ler'in ve Moğollar'ın yaşadığı Orta Asya bozkırlarında da eskiden beri kullanılmakta olup bölge halkının günlük hayatında önemli rol oynamıştır. Bu bölgede iki türlü arabanın bulunduğu bilinmektedir. Biri sürücünün arkaya oturup dizginle idare ettiği Hârizm ve Kâşgar arabası, diğeri ise sürücünün at üzerine binip kısa gem ile idare ettiği Türkistan ve Hokand arabasıdır. İbn Battûta Kırım'da halkın dört tekerlekli, at, öküz ve deve ile çekilen araba kullandığını bildirmektedir. İbn İyâs arabanın Osmanlı Türkçesi'nden Arapça'ya geçtiğini ve deve, at, öküz gibi hayvanlar tarafından çekilen tahtadan yapılmış tekerlekli bir vasıta olduğunu yazmakta, yine aynı müellif Yavuz Sultan Selim'e karşı savaşan Memlûklü ordusunda darpzen taşıyan ve öküzlerle çekilen 100 kadar tahta arabanın bulunduğundan söz etmektedir.

Osmanlılar'da çok eski tarihlerden itibaren araba kullanıldığı bilinmektedir. Anadolu ve Rumeli'de yük taşımacılığında genellikle uzun mesafeler için deve, kısa mesafeler için araba tercih edilirdi. XVI. yüzyıl ortalarında Anadolu'yu gezen Busbeck göçbelerin de araba kullandıklarını, hatta araba içinde barındıklarını yazmaktadır. Balkan şehirlerinde yaşayan Tatarlar da yaygın olarak kendi işlerinde araba kullanmışlardır. Bazan da mîrî eşya ve erzak naklinde kiralık araba kullanılmıştır. Bu konuda çeşitli yerlerin kadılarına gönderilmiş hükümler bulunmaktadır. Menzil teşkilâtında da zaman zaman arabadan faydalandığı görülmektedir. Ulaklar genellikle beygir kullanmakla birlikte ellerinde tuğralı ahkâm taşıyanlara araba da verilirdi. XIX. yüzyılda posta teşkilâtının kurulmasından sonra bu teşkilâtta yer yer araba kullanılmaya başlanmıştır.

Askerî alanda arabadan büyük ölçüde faydalanılmış, büyük topların nakli için top arabacıları ocağı teşkil edilmiştir. Kapıkulu ocaklarının yaya zümresinden olan bu ocağın hangi tarihte kurulduğu kesin olarak bilinmemekle beraber Fâtih'in İstanbul kuşatmasında ve Akkoyunlular üzerine yaptığı seferde ağır topları arabalarla taşıdığı bilinmektedir. Böylece top arabacılarının yaklaşık XV. yüzyıl sonlarında ocak halinde mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Tophane'de bulunan imalâthanede top arabaları topların ağırlıklarına ve şekline göre yapılırdı. Devlet ihtiyaç duyduğu arabaları

yaptırmak için zaman zaman araba imalinde ün kazanmış yerlerden gereği kadar araba ustası getirtirdi. Bu hususta en tanınmış yerlerden biri Vize kazası idi. Vize kadısına hitaben yazılan 972 (1564) ve 980 (1572) tarihli hükümlerde, Serken köyü zimmi*lerinden mîrî top arabaları imalinde çalıştırılmak üzere otuz ustanın alet ve edavatıyla İstanbul'a gönderilmesi istenmektedir (BA, MD, VI, hüküm 138; XXI, nr. 7). XVI. yüzyılda top arabaları için gerekli döşeme ağacı Pojega ve Sirem'den getirildiği gibi top arabaları beygirleri için çuhaların altına konan kepenek ve Yunanistan'da Tırhala ve Fener taraflarında yapılırdı. Top arabalarının güçlü ve dayanıklı atları genellikle Eflak ve Boğdan'dan tedarik edilir, bazan Tuna topraklarındaki sancak ve kazalarla Dobniçe ve Deliorman bölgelerinden de alınır.

Seferler sırasında arabalar başta top nakli olmak üzere çok çeşitli işlerde kullanılmıştır. Meselâ Sigetvar Seferi'nde 280 adet şâhî darpzen topunun top arabaları ile nakledildiği bilinmektedir (Selânikî, s. 28). Rumeli'ye yapılan seferlerde mühimmatın Tuna'dan sayka adı verilen gemilerle nakledilmesi esas olmakla birlikte Tuna'ya kadar taşınması genellikle arabalarla yapılırdı. Sefer sırasında hasta ve yaralıların nakli, cenazelerin taşınması da aynı şekilde arabalarla sağlanırdı. Şehirde eşya nakli için de yine araba kullanılırdı. Meselâ 1593'te III. Murad'ın emrine karşı gelen zümrenin mallarının müsadere edilmesi üzerine elbiseleri araba ile bit pazarına götürülüp cellâtlar tarafından satılmıştı (Selânikî, s. 304). Osmanlılar'da arabadan yük taşımacılığında yaygın olarak faydalandığı halde XVI. yüzyıl sonlarına kadar şehir içinde ancak zaruri durumlarda kullanılmıştır. Nitekim Kanûnî Sultan Süleyman yaşlılığı ve hastalığı sebebiyle son seferine araba ile gitmek zorunda kalmış, ancak şehir içinde arabaya binmek âdet olmadığından beyaz bir at üzerinde Davud Paşa sahrasına kadar gidip orada arabaya binmişti. Padişahın sefer boyunca üstü kapalı arabasından inmediği, hatta vefatından sonra da ölmüş olduğunu askere duyurmamak için kendisine benzer bir şahsın araba içinden askere el salladığı bilinmektedir (Selânikî, s. 62). Askerî rütbe sahipleri ve muteber kimseler asla arabaya binmezler, eğer ihtiyarlık veya hastalık sebebiyle binmek zorunda kalırlarsa kendilerini halktan

saklamak için arabanın perdelerini kapatırlardı. Seyahatlerde bile arabaya binilmez, genellikle at tercih edilirdi.

Saray hanımlarının XVI. yüzyıla gelinceye kadar İstanbul içinde dolaştıkları pek görülmezdi. Ancak bu yüzyılın sonlarında Vâlide Safiye Sultan'ın, oğlu III. Mehmed'i karşılamak veya uğurlamak, zaman zaman da gezmek için İstanbul içinde dolaştığı bilinmektedir. Vâlide Sultan'ın arabasını şehirde herkes tanırdı. Bu yüzden halk, talebe ve esnaftan çeşitli zümreler arabanın önünü keserek kendisine arzuhal ve mahzar* sunar, şikâyet ve dileklerini bildirirlerdi. Nitekim 1599'da Anadolu kazaskerliğine bağlı mülâzimler Safiye Sultan'ın arabasının önüne çıkarak rüşvet ve yolsuzluklarından şikâyet ettikleri Damad Muhyiddin Efendi'nin kazaskerlikten azlini istemişler ve neticede isteklerini elde etmişlerdi. Ayrıca Vâlide Sultan'ın arabasının önüne çıkan fakirlere araba içinden avuç avuç akçeler saçtığı da kaydedilmektedir (Selânikî, s. 613-614, 651, 827).

Bununla birlikte XVII. yüzyılda bile saray hanımlarının belirli merasimlerde binmeleri dışında kadınların şehir içinde araba ile dolaştıklarını söylemek mümkün değildir. 1612'de yapılan Ayşe Sultan'ın düşününde gelin ve yakınları, refakatlerinde bir araba bulunmasına rağmen ata binmişlerdir. Esasen İstanbul'un cadde ve sokaklarının darlığı da çok sayıda arabanın dolaşmasına elverişli değildi. Muhtemelen bu yüzden XVII. yüzyıl ortalarında Sultan İbrâhim İstanbul'da halkın araba ile dolaşmasını yasaklamıştı. Ancak XVII. yüzyıl sonlarına doğru araba saray hanımları tarafından daha yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Nitekim IV. Mehmed'in 1675 Edirne şenliğinde Hatice Sultan altı atla çekilen gümüş bir arabaya binmiş, ikişer atlı yirmi bir harem arabası onu takip etmişti. Ayrıca IV. Mehmed hasekisi Râbia Gülnûş Sultan için oldukça süslü tekerlekli gümüş kaplı bir araba yaptırmıştı. IV. Mehmed'in Edirne şenliğinde çeşitli esnaf zümrelerinin kullandığı arabalar Seyyid Vehbî'nin *Surnâme*'sindeki minyatürlerde görülmektedir (*Surnâme*, TSMK, III. Ahmed, nr. 3594).

Lâle Devri, İstanbul'da çok süslü arabaların yapılması ve yaygın halde kullanılması açısından bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Sâdâbâd'da Fransız özentisi köşkler ve saraylar inşa etmenin yanında yine Fransız asilzadelerini taklit ederek zarif binek arabaları yapıl-

miş, bu arabaların ihtişamını konu alan şiirler yazılmıştır. Bu devirde III. Ahmed'in oğullarının sünnet düğününde şehzadeleri sünnet mahalline götüren araba altı at ile çekilen bir saray koçu su olup içerisi mükemmel şekilde döşeli ve altın yaldızlı idi. Bu dönemde böylesine süslü ve ihtişamlı saltanat arabalarında kullanılan malzeme ve arabaların maliyeti hakkında arşiv vesikalarından bilgi edinmek mümkündür. Nitekim harem-i hümayun için üç yeni saltanat arabası yapılması ve kullanılacak malzeme ile ilgili 1136 (1723) tarihli hükümde ayrıntılı bilgi bulunmaktadır. Burada üç asma arabanın sandukaları, çuha örtüleri, mefruşatı, perdeleri, ipek kumaş, yastık ve minderleri, püskülleri ve tezhileri, çeşitli renklerdeki boyaları, sanduka içerisinin altın işlemesi, kadifele-ri, nakışları, koşum mühimmatı, saraç, nakkaş, zerger vb. ücretleri için 6135 kuruş masraf yapıldığı görülmektedir. Buna göre atların dışında her bir arabanın maliyeti 2045 kuruş tutmaktadır. O tarihlerde 1 kuruş 120 akçeye tekabül ettiğine göre bir araba için 240.000 akçe sarfedilmiş demektir. Daha önce 1709'da III. Ahmed için yaptırılan hintu tarzında bir araba için 3705 kuruş (440.000 akçe) sarfedilmiş, Fatma Sultan'ın gümüş arabasının sadece tamiri için ise 2566 kuruş (307.920 akçe) harcanmıştır (Bulut, s. 38).

XVIII. yüzyılın tanınmış müellifi ve gözlemcisi d'Ohsson arabanın kullanılışı ve Osmanlı toplumunun bu konudaki telakkisi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Ona göre XVIII. yüzyıl sonlarında bütün imparatorlukta arabaya kadınlı erkekli binilen tek eyalet Eflak-Boğdan'dır. Bunun sebebi, arabanın yaygın şekilde kullanıldığı Avusturya ve Polonya'ya yakın olmalarıdır. Diğer bölgelerde

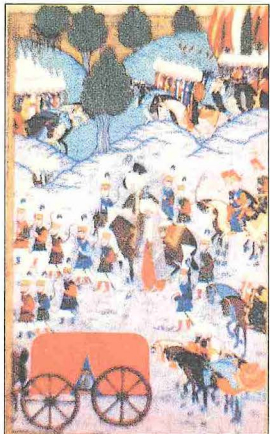
ise arabaya sadece kadınların bindiğini belirten d'Ohsson, Türkler'in ve özellikle saray mensupları ve askerî erkânın arabaya istihfafla baktıklarını, onu bir rehavet sembolü saydıklarını, erkeğin bineceği tek vasitanın at olduğuna inan-dıklarını kaydeder. Sarayda bulunan üç dört arabanın merasimlerde bile kullanılmadığını, III. Mustafa'nın iki, I. Abdülhamid'in bir kere arabaya bindiğini, bunun da İstanbul dışında olduğunu yazar. d'Ohsson'un belirttiğine göre ilmi-ye ricâli arasında yalnız şeyhülislâm ve kazasker araba ile dolaşabilirdi. Şeyhülislâmın arabası yeşil, kazaskerin arabası kırmızı çuha ile kaplı idi. Koçu denilen bu arabalar yaylı olmayıp ülke içinde imal edilirdi. Süsü ve işçiliği çok sade olan bu arabalara binmek için basamak olmadığından arabanın arkasına asılı olarak taşınan iki üç basamaklı merdiven kullanılırdı. Bu arabalara en çok iki at koşulurdu.

Genellikle tahta çıkan yeni padişah cülüsundan birkaç gün sonra vâlidesinin Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na naklini isterdi. Bilhassa vâlide sultanlar ihtişam içinde araba ve tahtirevanla nakledilirlerdi. Nitekim III. Selim'in vâlidesi Mihrîşah Sultan altı beygirli, perdelerle süslü bir araba ile Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na taşınmıştı. Nakil sırasında sultanların beraberinde giden arabalar da hayli fazla olurdu. Padişah kızı sultanlar gelin olduklarında Eski Saray veya Topkapı Sarayı'ndan Osmanlı hânedanına mahsus kırmızı atlas cıbnlık içerisinde araba ile koca evine nakledilirlerdi. Saraya mensup hanımların arabalarla Edirne ve Bursa gibi uzak yerlere gitmeleri halinde yol boyunca emniyetlerinin sağlanması için kadı, nâib ve ilgililere emirler gönderilirdi (BA, MD, CLV, s. 276).

İstanbul içinde devlet adamları arasında arabaya binmek yalnız sadrazamlarla şeyhülislâm ve kazasker gibi ilmi-ye ricâline mahsus olduğu için diğer devlet ricâli ve gayri müslimlerden ancak kendilerine izin verilenler ata binerler, bunlar dışındaki görevliler ve halk işlerine yaya gidip gelirlerdi (Cevdet, Tarih, X, 185-186). II. Mahmud döneminde ise kısmî bir serbestlik tanındığı için bazı memurlarla gayri müslimlerin süslü atlarla şehirde dolaştıkları ve mesire yerlerine gittikleri görülmeye başlandı. Avrupa'dan gelen ve 1825'e kadar sadece hükümdarlar tarafından kullanılabileceği belirtilen fayton arabalarını bu

tarihten sonra saray ileri gelenlerinin ve devlet erkânının da kullanmasına müsaade edildi. II. Mahmud arabaya binmeyi âdet haline getiren ilk Osmanlı padişahı oldu. Onun saltanatında 1826'da çıkarılan ihtisab* ağılığı nizamnâmesinin arabacılarla ilgili bölümünde bu esnafın uymakla yükümlü oldukları hükümler ve giyecekleri elbiselerin şekli belirlendi. Abdülmecid devrinde ise araba ve özellikle Avrupa tipi arabalar İstanbul hayatında yaygınlaştı. Araba merakı âdeti bir salgın halini aldı. Bilhassa saray kadınlarının pek süslü saray arabaları ile şehir içinde gezinti yapmaları sıkça görülür oldu. Hatta devlet bu konuda bazı tedbirler almak zorunda kaldı. Padişahın emriyle Serasker Rızâ Paşa, saray kadınlarının arabaya binmelerine engel olmak için saray arabalarını zincirlerle birbirine bağlattı (Cevdet, Ma'rûzât, s. 13). Avrupa'da tahsil yapanların veya sefaretle Avrupa'da bulunanların gittikleri yerlerde gördükleri arabaları Osmanlı başşehirinde de görmek ve kullanmak istemeleri, yabancı arabayı İstanbul'da yaygın hale getirdi. Yabancı devlet adamlarının kullandıkları elçilik arabalarının da bunda önemli rolü oldu. Tanzimat döneminin ikili sistemi araba konusunda da kendini gösteriyordu. Alafranga modasını benimseyenlerle eskiye bağlı kalanların bindikleri arabalar birbirinden farklı idi.

Abdülmecid çeşitli vesilelerle Avrupai arabalara biniyor, ancak cuma selâmlığına at üzerinde gidiyordu. 1844'te imtihanları takip etmek için Mekteb-i Tıbbiyye'ye gidişinde dört beyaz atla çekilen arabayı bizzat kendisi kullanmıştı. 1856 yılında İngiltere elçiliğinde verilen baloya da saltanat arabası ile gitmişti. Sultan Abdülaziz'de de Avrupa dönüşünden sonra araba merakı başlamış, hatta Avrupa hükümdarları gibi saltanat arabaları serisi oluşturmak için faaliyete girişmişti. Bunun için Fransa ve İngiltere'den örnekler getirtildi, İtalya kralı da özel olarak yaptırdığı bir arabayı padişaha gönderdi. Bu dönemde araba kullanımı iyice yaygın hale geldiğinden devrin gazetelerinde araba satış ilânları çıkmaya başladı. Recâizâde Mahmud Ekrem *Araba Sevdası* adlı romanında toplumun belli bir kesiminde arabanın oynadığı rolü anlatmaktadır. Taşra şehirlerinde ise bazı istisnaları dışında henüz geleneksel Osmanlı arabası kullanılmaktaydı.



Kanûnî'nin naaşını taşıyan arabayı tasvir eden bir minyatür (Hünernâme, TSMK, Hazine, nr. 1524, vr. 276b)

II. Abdülhamid'e kadar Osmanlı padişahları cuma selâmlığına at üzerinde giderken ilk defa bu padişah araba ile gitme usulünü getirdi. II. Abdülhamid'in diş ağrısı sebebiyle yüzünün şişmiş olmasından dolayı 3 Aralık 1876'da araba ile Ayasofya Camii'ne cuma selâmlığına çıkmasıyla bu gelenek başladı. Abdülhamid cuma selâmlığına dört atlı bir saltanat arabasıyla gider, fakat namazdan sonra Yıldız Sarayı'na iki atlı bir araba ile dönerdi. Saltanat arabasında karşısına yüksek devlet ricâlini oturttuğu da olurdu. Namazdan sonra bazan gezintiye çıkar, dönerken genellikle arabayı bizzat kendisi kullanırdı. Abdülhamid'in saltanat arabasına 21 Temmuz 1905 tarihinde Ermeniler tarafından bomba yerleştirilmesi de cuma selâmlığı sırasında olmuştur. Olaydan sonra sultan iki atla çekilen bir başka arabayı soğukkanlılıkla bizzat kendisi kullanmış, halkı selâmlayarak saraya dönmüştü.

XX. yüzyıl başlarında İstanbul'da kullanılan arabaları saray, konak ve kira arabaları olmak üzere üç gruba ayırmak mümkündür. Saray arabalarının başında saltanat arabaları gelirdi. Çifte dört atla çekilen bu arabaların arabacısından

iç ve dışının dekoruna kadar her türlü malzemesi çok farklı idi. Konak arabalarının da çeşitli tipleri mevcuttu. Bazı konaklarda erkek ve kadınların bindikleri farklı değer ve türlerde birkaç araba bulunurdu. Kiralık arabalar ise lüks arabalar ve piyasa arabaları olmak üzere iki tipti. Lüks arabalar piyasa arabası olarak çalışmaz, piyasa arabalarına binmek istemeyenlere konak arabası gibi yüksek fiyatla kiraya verilir. Bunların eskiyenleri de piyasa arabası olarak kullanılırdı. Arabaların belediye tarafından verilen bir plaka numarası ve belli olarak yerleri vardı.

Anadolu şehirlerinde otomobil ve belediye otobüslerinin yaygınlaştığı 1960'lı yıllara kadar fayton adı verilen ve iki atla çekilen üstü körüklü binek arabası yaygın olarak kullanılmıştır. Turistik bölgelerde hâlâ kullanılan ve karşılıklı ikişer kişiden dört kişinin oturabildiği bu kira arabalarında arabacıların şehrin semtleri için alacağı ücretler belediye tarafından tesbit ediliyordu. Bugün Anadolu şehir ve kasabalarında eski otomobil tekerleği takılmış yük arabaları hâlâ kullanılmakta ise de giderek artan motorlu taşıtlar karşısında onların da tarihe karışacağı muhakkaktır.

BİBLİYOGRAFYA :

BA, MD, III, hüküm 48, 185, 210, 911; VI, hüküm 138; XXI, nr. 7; XXVIII, hüküm 407; CLV, s. 276; BA, HH, nr. 41486, 41490, 41820; BA, Cevdet-Saray, nr. 430; Hariciye, nr. 4396, 4777; TSMA, nr. E 11844; İbn Battûta, *Seyahat-nâme*, I, 361-364; İbn İyâs, *Bedâ'î' u'z-zühûr*, V, 131; Busbeck, *The Turkish Letters*, Oxford 1968, s. 47; Selânikî, *Târih* (haz. Mehmet İpşirli), İstanbul 1989, s. 28, 50, 62, 304, 613-614, 651, 827; Peçevî, *Târih*, I, 266-267; II, 383-384; Râşid, *Târih*, I, 266-267; Seyyid Vehbi, *Sûrnâme*, TSMK, III, Ahmed Ktp., nr. 3594; d'Ohsson, *Tableau général*, II, 156-157; W. Eton, *A Survey of the Turkish Empire*, London 1799, s. 220, 288; C. White, *Three Years in Constantinople*, London 1846, III; T. Gautier, *Constantinople*, Paris 1853, s. 318; Cevdet, *Târih*, X, 185-186; a.m.f., *Ma'rûzât*, s. 13; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV/1, s. 226-227; a.m.f., *Kapukulu Ocakları*, II, 97-112; Özdemir Nutku, *IV. Mehmed'in Edirne Şenliği 1675*, Ankara 1972, bk. Minyatürler; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, İstanbul, ts. (Türkiye Türling ve Otomobil Kurumu); Rukiye Bulut, "Lale Devrinde Araba Saltanatı", *BTDD*, III/16 (1969), s. 34-38; Suraya Feroqi, "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *IJMES*, sy. 14 (1982), s. 531-536; R. Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", *İstA*, II, 902-918; G. L. M. Clauson — M. Rodinson, "Araba", *EI²* (İng.), I, 556-558.



MEHMET İPŞİRLİ

ARABA SEVDASI

Recâizâde Ekrem'in
Tanzimat'tan sonraki yıllarda
İstanbul'da görülmeye başlanan
alafrangalaşma merakını
tenkit ettiği romanı.

Türk edebiyatında romantik akımın en güçlü temsilcilerinden biri olan ve gerek *Zemzeme*'ler gerekse *Şemsâ ve Muhsin Bey* adlı eserleriyle romantik ekole bağlı örnekler veren Recâizâde Ekrem, *Araba Sevdası*'nı 1885 yılında başlayan "Hayâliyyûn-Hakîkiyyûn" tartışmasından sonra iyice güçlenen realist akımın etkisi altında kaleme almıştır. Romanda alafranga, hayalperest ve gösteriş meraklısı bir Tanzimat genci olan Bihruz Bey'in hayat macerası çevresinde bu dönemde yetişen alafranga meraklısı köksüz, müsrif tiplerle alay edilmektedir. Hatta roman bir yönüyle, kahramanı Bihruz vasıtasıyla romantik akımla alay eden bir karakter de göstermektedir.

Bir paşanın oğlu olan Bihruz Bey, yirmi yirmi beş yaşlarında, babasının ölümü ile büyük bir servete konar. Devrin modası gereği bir Fransızca hocası tutar, bir araba satın alır ve sorumsuz bir mirasyedi hayatı sürmeye başlar. Yegâne zevki, şık giyinerek gösterişli arabasıyla mesire yerlerinde görünmektir. Çamlıca bahçesinin açıldığı gün, İstanbul'da bir benzeri olmayan arabasıyla oraya gider, bahçede Perîves adlı düşkün bir kadına âşık olur. Ancak kibar ve zengin çevreden zannettiği kadını uzun süre görmez. Bu arada tek taraflı gelişen hayalî aşkı şiddetlenir, yemeden içmeden kesilir, hatta annesini bile unuttur. Yalan söylemekten zevk alan arkadaşı Keşfi Bey ise bir gün kızın öldüğünü haber verince hayalinde bu ölümü kendi aşkıyla birleştirir ve kızın kendi yüzünden öldüğüne inanır. Bu arada tükenmez zannettiği serveti tükenmiş, hatta çok sevdiği arabasını bile satmak zorunda kalmıştır. Nihayet bir gün Şehzadebaşı'nda Perîves'e rastlar ve ondan bütün gerçeği öğrenir.

Alafranga tiplerle alay etmek için yazılan romanda, şehrin zengin çevrelerinde yaygınlaşmaya yüz tutan yeni hayat tarzı da biraz mübalağalı bir şekilde tenkit edilmektedir. Bihruz'un çevresindeki şahıslar gerçekçilik bakımından onunla tezat teşkil etmekle beraber, bunlar arasında en dikkate değer

XIX. yüzyıla ait bir saltanat arabası ile, altta kadın sultanlara mahsus XVIII. yüzyıla ait koçu arabası (Topkapı Sarayı Müzesi, Has Ahur, nr. 36/1068 ve 1073)

