

19. YÜZYIL OSMANLI DUVAR RESİMLERİNDE YENİLİĞİN VE DEĞİŞİMİN SEMBOLÜ TASVİRLER

Tolga UZUN*

Özet

18. ve 19. yüzyıl boyunca önce başkent İstanbul'da, sonrasında ise Anadolu ve Rumeli'de görülen duvar resimleri, Osmanlı resim sanatının yaygın türü olan resimli el yazmalarından farklı olarak konu, üslup ve ikonografileriyle birçok yapıda yerini alır. Çoğunlukla sarayın önderlik ettiği konu repertuarı, Barok ve Rokoko bezemeler arasına yerleştirilirken, kimi zaman da oldukça sade çerçevelerin içinde görülür. 18.yüzyılın başlarından itibaren yapıların duvarlarına resmedilen hacimli çiçek ve meyve tasvirleri zamanla bezeme unsuru olmaktan çıkıp, resim anlayışına yönelik ilkeleri içinde barındırarak farklılaşmış ve kısa sürede imparatorluğun tüm topraklarına yayılmıştır. Bu dönemde manzara, natürlmort ve dini tasvirlerin yanı sıra modern araç-gereç ve günlük yaşam eşyalarının da duvar resimlerinde betimlendiği görülür. Osmanlıların değişen dünyasının ve modern yaşama duydukları ilginin bir yansıması olan söz konusu tasvirler bu çalışmanın ilgi alanını oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı duvar resimleri, değişim, modern, Barok, Rokoko, Osmanlı mimarisi

THE SYMBOL OF NOVELTY AND CHANGE: IMAGES IN 19TH CENTURY OTTOMAN WALL PAINTINGS

Abstract

Wall paintings first in the 18th and 19th centuries in Istanbul then in Anatolia and Rumelia take their place with style and iconography different from hieroglyph which is the common type of Ottoman art of painting. The themes are mostly determined by the palace as Baroque and Rococo while sometimes seen inside simple frames. The bulky flower and fruit depictions on the walls of buildings since the 18th century evolved according to the perspectives in painting and spread all over the empire in a short time. In this period scenery, still life and religious depictions as well as modern equipments and daily furniture are depicted on the wall pictures as well. As a reflection of the change and interest in modern life, these pictures are the concerns of this paper.

Keywords: Ottoman Wall Paintings, Change, Modern, Baroque, Rococo, Ottoman Architecture

Giriş

Osmanlı Devleti'nin siyasal gücü 17. yüzyıl sonuna kadar kendi kendine yeter bir toplum olmasını olanaklı kılmıştır. Ancak Avrupa'daki gelişmeler Osmanlı devletinin bu durumunu ve yapısını değiştirmeye zorlamış, özellikle Karlofça (1699) ve Pasarofça (1718) anlaşmalarının ardından değişim bir mecburiyete dönüşmüştür. III. Ahmed (S. 1703-1730) ve Sadrazamı Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın batı ile özellikle Fransa ile sıkı ilişkiler kurması, Avrupai yaşam tarzının saray vasıtası ile benimsenmesine ve yeni bir yaşam tarzına dönüşmesine neden olmuştur¹. 18. Yüzyılın sonuna doğru III. Selim'in (S.1789-1807) batı kaynaklı askeri reformları, toplumun üst düzey kişileri arasında kabul görmeye başlamış ve sosyal, kültürel, eğitim alanındaki değişimlerin hızla yayılmasına olanak sağlamıştır. Tanzimat fermanı (1839) ile birlikte Osmanlı devleti yeni bir sürecin içine girmiş ve artık batının kendileri için bir model olduğu ilan edilmiştir. Toplumdaki genel değişim özellikle Fransız beğenilerinin ve sanat formlarının Osmanlı ülkesine girmesini de beraberinde getirmiştir. Barok ve Rokoko üsluplar Osmanlı yorumuyla mimari

* Yrd. Doç. Dr., Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü. e-mail: tolgauzun.tr@gmail.com.

¹ Günsel Renda, *Batılılaşma Döneminde Türk Resim Sanatı 1700-1850*, Ankara, 1977, s. 17.

bezemelerde kullanılmaya başlamış, 18. yüzyılın sonlarından itibaren hemen hemen tüm yapı türlerinde görülmeye başlanan duvar resimleri, çoğu zaman C ve S kıvrımlı kartuşlar ile biten biçimlerle çevrelenmiştir. Hacimli çiçek ve meyve gruplarının oluşturduğu daha çok bezeme anlayışına yönelik ilk örneklerin ardından batılı resim anlayışına yönelen ve çok çeşitli konuların betimlendiği geniş bir repertuar oluşturulmuştur. Özellikle 19. yüzyıl boyunca manzara, kent tasvirleri, natüromort, dini semboller gibi konu çeşitliliğinin yanı sıra değişen dünyanın ve endüstri toplumlarının kullanmaya başladığı kimi araç ve gereçler ilginç bir şekilde Osmanlı duvar resimlerine yansımıştır.

Sanayi devrimi, insan ve hayvan gücüne dayalı üretim tarzından makine gücünün hakim olduğu üretim tarzına geçiş olarak tanımlanmaktadır. Bu sürecin en önemli olayı şüphesiz ki buhar makinesinin icadı ve buhar makinesi ile çalışan kimi araç ve gereçlerin insan hayatına ve toplumun hizmetine sunulmasıdır. Bunlar arasında buharlı gemi ve buharlı tren toplum hayatına girmesi ile ulaşım hızlanmış, ulaşımın hızlanması ile zaman kavramı da önemli bir hale gelmiştir. 19. yüzyılın beraberinde getirdiği bu değişiklikler, toplumları derinden etkilemiş sadece teknik ve idari anlamlarda değil, sanatsal ve kültürel boyutlarıyla da toplumlar için bir değişim çağı olmuştur. Osmanlılar bu değişimi yukarıda da belirttiğimiz gibi takip etmişler ancak doğal olarak değişimin araçları önce başkent İstanbul'a girmiş ancak imparatorluğun diğer bölgelerine ulaşması zaman almıştır. Özellikle Avrupa'dan getirilen ve günlük yaşamı etkileyen buharlı gemi, buharlı tren, duvar saatleri ve cep saatleri gibi unsurların dönemin yapılarının duvar resimlerinde yer almıştır. Özellikle Avrupa'dan getirilen ve günlük yaşamı etkileyen buharlı gemi, buharlı tren, duvar saati ve cep saati gibi yeniliklerin duvar resimli yapılarda nasıl bir unsur olarak betimlendiği ve Anadolu, Rumeli, Ortadoğu gibi imparatorluğun tüm bölgelerine nasıl yayıldığı bu çalışmanın ana konusu olmuştur. Hemen hemen tüm yapı türlerinde gördüğümüz buharlı gemi, buharlı tren ve saatlerin dışında daha az tesadüf edilen ve Avrupalı yaşamın unsurları olarak kabul edilen fayton, kupa, landon gibi karasal binek araçları ve masa, sandalye, sehpa gibi iç dekorasyon eşyaları da duvar resimlerinde değişimin ve yeniliğin sembolü olarak tasvir edilmişlerdir.

Saat tasvirleri:

Osmanlı toplumunda 18. yüzyıla doğru sarkaçlı, çalarlı duvar ve raf saatleri sarayın ve zengin zümrenin kullanmaya başladığı önemli bir araç olmuştur. İlk sarkaçlı saatler Avrupa'da 1658 yılından sonra görülmeye başlanmış ve diğer ülkelere yayılmıştır. Osmanlı'da Sarkaçlı ve sarkaçsız saatlerin yaygınlaşması başlanması ise saate çok meraklı bir sultan olan III. Selim ile olmuştur. 18. yüzyılın sonundan itibaren azınlık vatandaşların babadan oğula geçen geleneksel sisteminin yanı sıra Mevlevi dergâhları da saat ustaları yetiştiren önemli kurumlar olmuştur². Sanayi devriminin ardından demiryolu ve demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmesi, zamanın ve zamanlamanın hayati önem taşıması, cep saatlerini de yaygınlaşmaya başlamasına yol açar. Amasya II. Bayezid Camii Şadırvanının kubbe eteğinde rastladığımız yuvarlak formu ve roma rakamlı saat tasviri buna güzel bir örnek teşkil eder (Foto. 1). Sanatçı Zileli Emin tarafından muhtemelen cep saati olarak betimlenen saat tasviri kubbe eteğinde bir koltuğun üzerinde görülür. İki batılı unsurun beraber kullanılmasını göstermesi bakımından önem arz eden bu kompozisyon, birbirinden kopukmuş gibi görünen iki öğeyi tanıtmaya amacını gütmüş olmalıdır. Saat tasviri, sanatçısı Zileli Emin'in diğer batılı eşya ve nesnelere ile donattığı kompozisyonda anlamlı durmaktadır. Ancak saat tasvirinin rastlandığı erken örneklerde, örneğin İzmir Şadırvanaltı Camisinde yine yuvarlak formu ve roma rakamlı bir saat tasviri kenarlarında bir manzara kompozisyonunun çevrelediği tonozun orta kısmında betimlenmiştir. Aslında h.1040/m.1630 tarihli

² Hür Kemal Biçici, "Sanat Tarihi Açısından Duvar Saati Süslemeciliği: İstanbul PTT Müzesi ve İzmir TCDD Müzesi'ndeki Duvar Saatlerinden Örnekler", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 53, 2, 2012, s. 152.

camiiye h.1250/m.1834-1835 tarihinde eklenen şadırvanın geçiş tonozunda yerini alan saat tasviri, burada tek başına betimlenmesi saatin toplumsal olarak ne kadar önemsendiğinin bir göstergesi olmalıdır. Ancak sarkaçlı saatler ile duvar saatleri ve cep saatlerinin Osmanlı devletine girişi konusunda bir karşılaştırma çok olanaklı olmamakla birlikte duvar resimlerinde birbirine yakın tarihlerde betimlendiği görülür. Arnavutluk Berat Bekarlar Camii'nin (h.1243/m.1827-1828) doğu duvarında kıvrık dallardan oluşan çiçek ve yaprak motiflerinin oluşturduğu oldukça girift bir kompozisyonun ortasına yerleştirilmiş yuvarlak formlu ve dikkatle bakıldığında altında küçük bir sarkaçı bulunan bir saat tasviri yer almaktadır³ (Foto. 2).

Sarkaçlı saatlerin çok sevildiği, Kırşehir Mucur Emine hanım Camii (19.yy sonu) ve Giresun Yağlıdere Tekke Köyü camiiinde (19.yy) betimlemelerden de anlaşılmaktadır (Foto. 3-4). Bu iki cami de sarkaçlı saatlerin mihrabın her iki yanına birer tane olmak üzere betimlendiği ve benzer örneklerine Araklı-Turnalı Köyü Camii, Kastamonu Pınarbaşı Savaş Köyü Tekke Camii ve Sürmene-Gültepe Köyü Yukarı Kefeli Mahalle Caminde de rastladığımız bu durum Osmanlı toplumunda dini mekânların toplumsal boyutları da göz önüne alındığında oldukça önemlidir. Cami gibi dini yapıların bir başka önemli türü olan türbelerde de aynı uygulamaya yer verilmiştir. Örneğin Tokat Zile Şeyh Nusreddin Türbesinin (m.1855) kuzey duvarında bir cami tasvirinin solunda betimlenen sarkaçlı saat dikkat çekicidir (Foto.5). Saatlerin sadece dini ve toplumsal niteliği olan mekânlarda değil, konaklarda da yer aldığı, Karabük Safranbolu Yörük Köyü, Sipahioğlu konağında gördüğümüz sarkaçlı saat tasvirlerinden anlaşılmaktadır. Nevşehir, Göreme Tillioğlu konağında rastladığımız bir saat tasviri sanki odada duvara asılı olduğu izlenimi verilmiş ve sanatçı saati küçük bir konsol üzerine yerleştirerek duvara çakılı gibi göstermiştir⁴ (Foto. 6). Bu tasvirin ve konaktaki diğer resimlerin oldukça gerçekçi ve kaliteli üslubunu Tillioğlu Mehmet Ağa'nın eski bir saray çalışanı olmasına bağlamak gerekir⁵.

Demiryolu ve tren tasvirleri:

Buhar gücüyle çalışan makinelerin insan hayatını etkileyen en önemli buluşları hiç şüphesiz ki ulaşım alanındadır. Buharlı gemi ve buharlı trenin toplumların hayatına girmesi ile birlikte zamanın hızlandığı, uzak yerlerin daha az güçle ve daha kısa sürede kat edilmesi gibi unsurlar, aslında sadece Osmanlı dünyasını değil, insanlığı etkilemiştir. İlk tren 1804 yılında İngiltere de ve ilk buharlı tren 1825 yılında yine İngiltere işletmeye açılmıştı. Osmanlı topraklarının Avrupa yakasında ilk demiryolu yapımı, bir İngiliz şirketine verilmiş Cernovada-Köstence hattının yapımına 1856 yılında başlanmıştır. Anadolu yakasında ise yine bir İngiliz şirketi tarafından aynı yıl başlanan İzmir-Aydın hattı ile demiryolu politikası hız kazanmıştır. Bunun üzerine Osmanlı devlet adamlarının demiryollarına verdikleri önem daha da artmış 1865'de Nafia Nezareti kurulmuştur⁶.

19. yüzyılın son çeyreğine doğru Anadolu'da ki yapıların duvar resimleri konu repertuarına demir yolu ve tren tasvirleri de yeni bir tema olarak eklenir. Devrin yeniliklerinin neredeyse bir geçit töreni şeklinde sıralandığı ve Zileli Emin'in imzasını taşıyan Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii şadırvanı kubbe eteğindeki yazı kartuşlarıyla paralel ve sahilde Sarayburnu'ndan kıvrılarak Sirkeci'ye doğru uzanan İstanbul-Edirne tren hattında, buharı tüten bir lokomotif ve vagonları

³ Metin Uçar, "Berat Bekarlar Camii Duvar Resimleri" *The Journal of Academic Social Science Studies*,7, 2013, s. 1170.

⁴ Günsel Renda, "Göreme'de Korunması Gereken Bir Ev", *III. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara 20-24 Mayıs 1985, s. 110.

⁵ Yıldırım Özbek, "Kapadokya'da Osmanlı Dönemi Duvar Resimlerinde Kent Tasvirleri", *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, C. 4, 2014, s. 218.

⁶ İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12, S. 1, Elazığ, 2002, s. 313.

betimlenmiştir (Foto. 7). Demiryoluna son veren rıhtım, yatay uzanan kıyının karaya doğru girinti yaptığı yerdedir. İstanbul-Edirne tren hattı resmin yapıldığı tarihten bir yıl önce işletmeye açılmıştır⁷. Amasya II.Bayezid Camii Şadırvanın kubbe eteğinde de aynı sanatçı birbirini takip eden ve iki sıra şeklinde ve birbirine paralel dağ sırası arasında demiryolu ve tren tasviri (Foto. 8), lokomotif ve arkasında İki adet vagonu ile oldukça primitif bir anlayışla betimlenmiştir. Tren tasvirinin sağında muhtemelen gar binası olarak düşünülmüş bir yapı tasviri yer almaktadır⁸. Merzifon Kara Mustafa Paşa Camiinde gördüğümüz ve belirli bir demiryolu hattı düşünülerek resmedilmiş tren tasvirinin ardından, Amasya II.Bayezid Camii Şadırvanında betimlenen ve belirli bir demiryolu hattı esas alınmadan yapıldığını düşündüren demiryolu ve tren tasvirinin daha doğru bir değişle buharlı trenin henüz Osmanlı topraklarına gelmeden yapıldığı düşüncesini artırmaktadır. Bunu destekleyen önemli bir örnek ise, Gaziantep Abdülkadir Kimya Evindeki tren tasviridir. Sofa kemer kavsinde barok kartuşlar içinde, karşılıklı iki manzara kompozisyonunun sağ tarafında olanında oval bir çerçeve içinde görülen kuleli binalar ile hayali bir şehir canlandırılmıştır. Şehir sur duvarlarıyla çevrilmiş, üzerinde yer alan ve bir tünelin çıkışı olarak tanımlanabilecek geçitten çıkan önde lokomotif ve arkasındaki iki vagonuyla şehri terk eden bir tren tasviri görülmektedir⁹. Böylesi bir tren tasvirine Ürgüp'ün Mustafapaşa kasabasında da rastlarız. Eski bir Rum evi olan ve bugün Topakoğlu konağı olarak bilinen evin sokağa bakan kuzeybatı duvarında, pencere ile tavan arası saçağı arasındaki yüzeye yapılmış resimde iki ve üç katlı binaların sıralandığı, merkezde ise kubbeli bir yapının yer aldığı bir meydan tasvir edilmiştir. Batılı kıyafetler ile insan figürlerinin de yer aldığı kompozisyonun ön tarafında şematik olarak bir tren katarı betimlenmiştir (Foto. 9). Lokomotifin arka tarafında makinistin de gözlendiği tasvirde trenin arkasındaki insanların trenden daha büyük yapıldığı dikkat çekicidir¹⁰. Bölge'de yaşayan Rum azınlıkların evlerinde tesadüf ettiğimiz farklı ikonografilerdeki duvar resimlerinin ve daha Avrupalı anlayışların azınlıkların sanat biçimlerinde ve taşıdıkları ikonografilerde Avrupa'ya yaklaşımda aracı bir rol üstlendiklerini düşünebiliriz. Bir 20. yy başı örneği olan (1904) Nevşehir Ürgüp Sucuoğlu konağında rastladığımız tren tasvirini¹¹ bir yeniliğin ifadesi olmakla birlikte, Edirne kent panoraması içinde değerlendirilmesi gereken bir unsur olarak algılanması doğru olacaktır.

Buharlı Gemi tasvirleri:

Sanayi devriminin sembolü niteliğindeki buharlı gemilerin ilk kullanımı 19.yüzyılın başlarına rastlar (1807). Bu dönemden uskurun (gemi pervanesi) icat edildiği 1837 yılına kadar buharlı gemiler çoğunlukla yandan çarklıdır. Osmanlılar 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren buharlı gemiler edinmeye başlamış ve yelkenli gemilerle birlikte buharlı gemileri, donanmasında ve ticaret alanında etkin bir şekilde kullanmışlardır. Osmanlıların buharlı gemi ile ilk tanışmaları Mora isyanı sırasında olmuş olmalıdır. İstanbul hükümeti, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'dan 1825 yılında isyanı bastırmak için yardım istemişti, Paşa'nın yardım için gönderdiği donanmanın içinde Avrupa'dan aldığı iki adet buharlı gemi bulunuyordu. Navarin'e gelindiğinde Osmanlılar, Mehmet

⁷ Baha Tanman, "Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Kubbesinde Zileli Emin'in yarattığı 'Osmanlı Dünyası' ve Bu Dünyaya Yansıyan Kişiliği", *Sanat Tarihinde İkonografik Araştırmalar, Güner İnal'a Armağan*, Ankara, 1993, s. 493; E. Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, VII, Ankara, 1977, s. 270.

⁸ A. Nermin Taşkesen Uz, "Amasya II. Beyazıt Camisi Şadırvanı Duvar Resimlerinin Restorasyonu ve İkonografik Çözümlemesi", *Vakıflar Dergisi*, sayı: 35, Haziran 2011, s. 187.

⁹ Erol Kalender, *Gaziantep Abdülkadir Kimya Evi Duvar Resimleri*, Ankara, 1999, s. 18.

¹⁰ Yıldırım Özbek, *Mustafapaşa (Sinason) Evlerinde Duvar Resimleri*, Kayseri, 2005, s. 48-49.

¹¹ Özbek, "Kapadokya'da Osmanlı Dönemi Duvar Resimlerinde Kent Tasvirleri", s. 223.

Ali Paşa'nın buharlı gemileri dışında Yunanlıların İngilizlerden satın aldığı diğer vapurları da görmüş olmalıydılar¹².

Yine Amasya Merzifon Kara Mustafa Paşa Cami Şadırvanında gördüğümüz buharlı gemi tasvirleri tarihi yarımada ile Galata arasındaki limanlarda yerini almışlardır (Foto. 10). Buharlı ancak aynı zamanda yelkenli olan bu gemiler, 1837'den sonra görülmeye başlanır. İlk defa yine İngiltere'de Victoria firkateynine buhar makinesi monte edilerek buharlı gemiye dönüştürülmesinin ardından 1840'ların başlarında yelkenli gemiler öncelikle çarklı vapurlara, 1840'ların sonundan itibaren ise uskurlu (pervane) gemilere dönüştürülmüştür¹³. Anadolu'da duvar resimlerinde gördüğümüz buharlı gemi tasvirleri çoğunlukla böyle dönüştürülmüş gemi tasvirleridir. Bunlar arasında İzmir Bayraklı, Yahya Paşa Köşkü, harem üst kat sofasında madalyanlar içerisinde iki adet, İzmir, Bergama Acarlar konağında bir odanın üzerinde, Kocaeli İzmir Atatürk ve Redif Dairesi, üst sofada, Karabük, Safranbolu Yörük Köyü Sipahioğlu Konağında, Milas, Bahaeddin Ağa Konağı eyvan bitimindeki kemer alınlığında ve Karaman Hacı Sami Tartan Evindeki örnekler bu tipte yelkenliden buharlı gemiye dönüştürülmüş gemi tasviri örnekleridir. Ancak Gaziantep Hasan Nehir Evi eyvan kemerinin sağ tarafında yer alan ve oldukça gerçekçi bir üslupla yapılmış dört adet buharlı gemi tasvirine rastlanmaktadır (Foto. 11). İlginç bir şekilde bu gemi tasvirlerinin paralelinde yani kemerin sol boşluğunda buharlı tren tasviri yer almaktadır. İzmir Çamyayla Köyü Cami mihrap nişindeki buharlı gemi tasvirinden başka, özel olarak betimlenmemiş, kent tasviri niteliğindeki Nevşehir, Ürgüp Sucuoğlu konağındaki buharlı gemi tasvirleri sayılabilir.

Değişimin Diğer Sembolleri:

Saat, buharlı tren ve buharlı gemi tasvirlerinin dışında değişimin sembolü niteliğinde olan at arabaları, masa, sandalye, sehpa, fabrika, tarım aletleri gibi unsurlar sıklıkla olmasa da duvar resimlerinde yerini almıştır. Fayton, II. Mahmud döneminden önce sadece padişahların bindiği bir araç iken 1825'lerde devlet memurlarının da binilmesine izin verilen bir araç olmuştur¹⁴. Avrupa'dan ithal edilen, genellikle iki yanı açık, üstü arkadan körüklü iki kişilik faytonlar ve dört kişilik, iki körüklü üstü kapanan landonlar ve her tarafı ahşap, pencereleri camlı ve kapalı kupalar Osmanlı sosyal hayatın bu dönemde girmişti¹⁵. Yozgat Nizamoğlu konağı sofa duvarında¹⁶ (Foto. 12), İstanbul Bebek Kavafyan konağı kubbeli oda da gördüğümüz hem bir yeniliğin sembolü hem de günlük yaşam sahneleri olması bakımından önemlidir. Renda, bu tasvirlerde gördüğümüz arabacı figürlerinin, Osmanlı duvar resimlerindeki ilk insan figürleri olması bakımından da önemli bulmaktadır¹⁷. Dönemin başkent yaşantısını diğer yeniliklerle birlikte gözler önüne seren Amasya Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii şadırvanında da landon ve kupa arabası tasvirleri girift kompozisyonun içinde yerlerini aldığı gözlenir (Foto. 13)

Sonuç:

Başkent İstanbul dışında daha pek çok örneklerine rastlayabileceğimiz, buharlı gemi, buharlı tren ve özellikle saat tasvirleri, şüphesiz ki taşranın eşraf evlerinde, başkent yaşamına olan hevesin, bir özentinin sembolü olarak kendini gösterir. Avrupalı yeniliklerin önce saray ve daha

¹² Levent Düzcü. "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, S. 1, 2013, s. 114-15.

¹³ Düzcü, *a.g.e.*, s. 120

¹⁴ Günsel Renda, *Batılılaşma Döneminde Türk Resim Sanatı 1700-1850*, Ankara, 1977, s. 118

¹⁵ Çelik Gülersoy, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.1, İstanbul, 1993, s.289-290; Şayan Ulusan Şahin, "Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)" *Bilgi*, S. 32, 2005, s. 170

¹⁶ İnci Kuyulu, "Anatolian Wall Paintings and Cultural Traditions" *EJOS (Electronical Journal of Oriental Studies)*, III, 2000, s. 14

¹⁷ Renda, *Batılılaşma Döneminde Türk Resim Sanatı 1700-1850*, s. 118.

sonra taşra ileri gelenleri tarafından kabulünün ardından daha çok sosyal niteliği olan yapılarda görülmesi herhalde yeniliklerin tanıtılması ve toplum tarafından hızlı bir şekilde benimsenmesine olanak sağlamıştır. Toplumu derinden etkileyen bu yeni araç ve gereçler ve daha çok ulaşım alanında olmuş ve ulaşımın hızlanması ile birlikte zaman kavramı önem kazanmıştır. Saat tasvirlerinin tüm yapı türlerinde bir bezeme unsuru olarak yaygınlaşmasını sağlamıştır. Avrupa ve başkente duyulan özlem ve heves fayton, kupa ve landon gibi atlı arabaların dahi duvar resimlerine yansımaya yol açmıştır¹⁸. 18 ve 19. yüzyıllarda imparatorluğun tüm topraklarında yayılan ve yapıların duvarlarına yapılan resimler, kalem işi bezemeler, Osmanlı minyatür geleneğinden batılı resme geçişin önemli bir aşamasını gösterir ve resimsel kompozisyonlar beraberinde getirdiği barok ve rokoko bezeme anlayışı ile birlikte aslında batılı/Avrupalı dönüşümün esas unsurunu oluştururlar.

KAYNAKÇA

Uz, A. Nermin Taşkesen, “Amasya II. Beyazıt Camisi Şadırvanı Duvar Resimlerinin Restorasyonu ve İkonografik Çözümlemesi”, *Vakıflar Dergisi*, S. 35, Haziran 2011, s. 177-189.

Tanman, Baha, “Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Kubbesinde Zileli Emin’in yarattığı ‘Osmanlı Dünyası’ ve Bu Dünyaya Yansıyan Kişiliği”, *Sanat Tarihinde İkonografik Araştırmalar, Güner İnal’a Armağan*, Ankara, 1993, s. 491-521.

Gülersoy, Çelik, “Arabalar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.1, İstanbul, 1993.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VII, Ankara, 1977.

Kalender, Erol, *Gaziantep Abdulkadir Kimya Evi Duvar Resimleri*, Ankara, 1999.

Renda, Günsel, *Batılaşma Dönemi Türk Resim Sanatı 1700-1850*, Ankara, 1977.

Renda, Günsel, “Göreme’de Korunması Gereken Bir Ev”, *III. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara 20-24 Mayıs 1985, s.103-132.

Biçici, Hür Kemal, “Sanat Tarihi Açısından Duvar Saati Süslemeciliği: İstanbul PTT Müzesi ve İzmir TCDD Müzesi’ndeki Duvar Saatlerinden Örnekler”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 53, 2, 2012, s.147-186.

Kuyulu, İnci, “Anatolian Wall Paintings and Cultural Traditions” *EJOS (Electronical Journal of Oriental Studies)*, III, 2000, s. 1-27.

Yıldırım, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12, Sayı 1, 2002, s. 311-324.

Düzcü, Levent, “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, 1, 2013, s. 113-127.

Yavuz, Mehmet, “Doğu Karadeniz Köy Camilerinde Bezeme Anlayışı” *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2, 6, 2009, s. 306-322.

¹⁸ Dönemin önemli eserlerinden olan Recaizade Mahmud Ekrem’in 1898’de yayımlanan “Araba Sevdası” adlı romanı, Avrupalı kıyafet giymek, lüks arabalara binmek gibi alafranga yaşam tarzının getirdiği yozlaşmayı kısaca batılılaşma sürecinin yanlış yönlerini vurgular. Recaizade Mahmud Ekrem’den sonra Ahmet Haşim, Saatleri Ayarlama Enstitüsü adlı romanı ile iki uygarlık arasında sıkışan toplumun yanlış tutum ve davranışlarını alaya alarak eleştirir.

Yavuz, Mehmet, "Sürmene Gültepe Köyü Yukarı Kefeli Mahallesi Camii ve Şadırvanı", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3, 7, 2014, s. 499-515.

Küçükkalay, Mesut, "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi" *Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2, 1997, s. 51-68.

Uçar, Metin, "Berat Bekarlar Camii Duvar Resimleri", *The Journal of Academic Social Science Studies*, 7, 2013, s. 1161-1184.

Şahin, Şayan Uluşan, "Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)" *Bilig*, 32, 2005, s.165-178.

Tali, Şerife, "Kırşehir, Mucur'da ki Hüseyin Ağa Cami ile Emine Hanım Camii'nin Kalemişleri", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6, 25, 2013, s. 504-528.

Özbek, Yıldray, *Mustafapaşa (Sinassos) Evlerinde Duvar Resimleri*, Kayseri, 2005.

Özbek, Yıldray, "Kapadokya'da Osmanlı Dönemi Duvar Resimlerinde Kent Tasvirleri", *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, c.4, 2014, s. 215-230.

ŞEKİL VE FOTOĞRAFLAR



Foto. 1: Amasya II. Bayezid Camii Şadırvanında saat tasviri (A.Nermin Taşkesen Uz).



Foto. 2: Arnavutluk, Berat Bekârlar Camisi, saat tasviri, H.1243/ M.1827-1828 (Metin Uçar).



Foto. 3: Kırşehir, Mucur, Emine Hanım Camii, 19.yüzyıl, saat tasvirleri (Mehmet Yav)



Foto. 4: Giresun, Yağlıdere-Tekke Köyü 19. yy sonu, saat tasviri (Şerife Tali).



Foto. 5. Tokat, Zile Seyh Nusreddin Türbesi, 1855 tarihli, saat tasviri.



Foto. 6. Nevşehir, Göreme Tillioğlu Konağı, saat tasviri.



Foto. 7: Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Şadırvanı, H.1292 /M. 1875, tren tasviri.



Foto. 8. Amasya, II. Beyazıt Camisi Şadırvanı, (19. yy son çeyreği) tren ve gar binası tasviri.



Foto. 9: Nevşehir-Mustafa Paşa Beldesi Topakoğlu Konağı, tren tasviri, 19.yy (Yıldıray Özbek).



Foto. 10: Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Şadırvanı, buharlı gemi tasvirleri.



Foto. 11: Gaziantep, Hasan Nehir Evi, 19. yy sonu, buharlı gemi tasvirleri.



Foto. 12: Yozgat Nizamoglu Konağı, Fayton tasviri (İnci Kuyulu)



Foto. 13: Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Şadırvanı, Landon/Kupa- tasvirleri.