

Atlar, faytonlar ve Adalar

Halim Bulutoğlu

Rüzgar adaya 3 aylıkken geldi ilk kez. Çamların altındaki bahçemizde, huzur içinde bir kaç gün geçirdi. Kendisiyle, çevresiyle ve dünyayla barış bir çocuk olacağı belliydi. Meraklı gözlerle inceledi çevreyi. Kedileri, martıları. Ada yollarına ilk kez anne kucağında ve pusetinde çıktı. Üç aylıkken. Kediler, kargalar ve martılar değil ama onu en çok heyecanlandıran atlar olmuştu. Bir de koca memeleriyle yollarda dolaşan bir çift inek. Henüz anlaşılır sesler çıkmıyordu ağzından ama atlara ve ineklere tepkisi farklıydı. Hem mimikleri, hem de kolları bacakları hareketleniyor, yüzünde güller açıyordu.

9 ya da 10 aylık olduğunda yine adaya düşmüştü yolu. Anne ve babasıyla. Erken konuşacak gibiydi. İlk sözcükleri arasına ilginç bir şekilde at da yerleşti. Anne, baba ve dedeyle birlikte. Artık tepkisi iyice belli olmuştu. Büyükada Çankaya caddesinin iki sokak üzerindeki evimize faytona koşulmuş atların nal sesleri belli belirsiz ulaşmaktaydı. Onca ses arasından onları farkediyor ve eliyle hep caddeyi işaret ediyordu: Gidip atlara bakalım...

Kaç kez Con Paşa köşkünün karşısında, Ahmet Emin Yalman Evi'nin yanında, bahçe duvarı üzerinde oturduk. Gözleri köşeden çıktı çıkacak olan faytonlardaydı. Seferlerimiz bütün yaz boyunca da devam etti.

Faytona ilk kez, birinci yaş gününde bindi. Yaş günü hediyesi gibi. Sürücü de babacan bir adamdı. Onu yanına, oturttu. Hatta eliyle atlara dokunsun istedi. Çok hoşlandı mı, anlayamadı. Ürkekti.

Uzaktan ilişkiyi daha çok seviyordu. Onların yanyana, ritmik koşar adımlarını. Asfaltta çıkardıkları sesleri.

Rüzgar artık 2.5 yaşında. Bu yaz günlerinin neredeyse yarısını adada geçirdi. Elbette ilgi alanları değişti, farklılaştı, zenginleşti. Deniz ve havuzla tanıştı. Yüzmeyi öğrendi ama atlara ilgisi hiç eksilmedi.

Adadaki eve gitmek onun için heyecan verici bir şey. Deniz, yelkenliler, vapur ama ille de atlar.

Ada ve at

İstanbul Adaları'na at ilk ne zaman ayak bastı, bir kayıt yok. Ama atlardan önce eşeklerin olduğu kesin. Adalardaki yerleşimin 2000 yılı aşan tarihinde, eşeklerin yeri olmuş hep. MÖ 2-3 yüzyıllarda, Demonisos adlı madenci, Heybeliada Çam Limanı'ndaki bakır ve göztaşı cevherini, çıkarırken, insan gücünün yanında, mavnaları ve eşekleri de kullanmış olmalı. İlk tapınakların, manastırların ve konutların harcında da eşeklerin emeği var.

Arpa, buğday, mısır gibi tahıl ürünleri için ekilen arazilerde ya da bağlık alanlarda da eşek ve öküzler kullanılmış. Adada su büyük sorun ya. Su kaynaklarından evlere ve manastırlara su taşınması hep eşeklerle yapılmış. Yakın zamanlara kadar. Aziz Nesin, bir çok öyküsünde Heybeliada'da çocukluk anılarına yer verir. Kardeşiyle uzak çeşmeden su taşıdıklarından söz eder. Bir de eşeklerle evlere taşınan içme sularından.

Amerikan'ın Büyükelçisi S. Samuel Cox, 1886-87 yıllarında görev yaptığı İstanbul'da, yaşam alanı olarak Büyükkada'yı seçmiştir. Evi, Kadıyoran yokuşunun sonlarında, Hristos mahallesi olarak bilinen epey tepelik bir yerdedir. "Başlangıçta su sarnıcımız doluydu, ancak fazla dayanamadı ve çevremizdeki çok sayıdaki ev gibi biz de seyyar sulama sistemine geçmek zorunda kaldık." diyor S. Cox ve devam ediyor: "Günde iki kez o görsel şölen ile baş başa kalıyoruz; Antonius ve dört evcil eşeği hiç de müzikal olmayan anırmaları ile bahçe kapımızdalar. Fıskiyedeki Japon balıkları yaşamalı, terastaki çiçekler açmalı. Dolayısıyla musluklara ve sarnıça su sağlanmalı. Ayrıca Xenophon da yüce adaşı gibi çok çalışmalı ve suyu cömertçe dağıtarak, hiçbir bedel istemeden güzellik ve nefaset saçan bahçemizi sevgi ile sulamalı."

Adada atların kullanımına ilişkin en eski notlar da yine Samuel Cox'tan: "Ada nasıl sulanıyor? Her noktası o kadar bereketli ki mutlaka suyu bol olmalı. Bir miktar kırağı oluşuyor ve çok yaygın olan bağları nemlendiriyor. Bağların yağmura ihtiyacı yok, zaten yaz boyunca doğru dürüst yağmur da yok. Su kuyuları kazılıyor ve su en iyi şartlarda Mısır usulü öküz, at veya insan gücü ile kuyulardan dışarı pompalanıyor." (S. Sullivan Cox, Prinkipo'da Tatlı Yaşam, Adalı Yayınları)

Sayfiye adaları

Adalar'daki yerleşimin karakterinin radikal şekilde dönüşümü, 19. yy ilk yarısında gerçekleşir.

Eskiden deniz ulaşımında, insan ve yük taşımacılığında pazar kayıklarına mahkum Adalılar artık İstanbul köprü ve Adalar arasında tarifeli seferler yapan Şehir Hatları'nın (Şirket-i Hayriye) buharlı, yandan çarklı gemileriyle tanışmışlardır. Ortalama 2 saatte gerçekleşen bu yolculuk, Adalar'ı sayfiye yerleşimine açacaktır.

Bir yanda İstanbul Pera, Galata bölgesinde apartmanlaşma gerçekleşirken, öte yandan İstanbul'un kalburüstü kesimleri Boğaz ve Adalar'da, birbirleriyle yarışarcasına güzel, bahçe içinde köşkler, konaklar, yalılar inşa edileceklerdir.

Ağırlığını ticaret ve bankacılıkla zenginleşmiş azınlıkların oluşturduğu, büyükelçilikler çevresinden yabancıların da yer aldığı ama aynı zamanda saray ileri gelenlerinin bulunduğu İstanbullular, artık Adalar'ın yazlıkçılarıdır.

İskelelere kadar iş kolaydır da, sonra önemli bölümü evden 1.5- 2 km uzaklıktaki konutlarına nasıl ulaşacaklardır? Yürümek bir yere kadar. Bir de bunun, hemen her gün şehirden taşınan malzemeleri var. Yüğü var. Daha da önemlisi, yaz başında İstanbul'dan adaya, yaz sonunda da adadan şehre taşınması var. Öyle bir taşınma ki, bugünün ev taşınmasına bedel.

Eşekler yine baş rollerdedir. Eşekçiler, bir esnaf grubu olarak Adalar'da çok güçlüdür. Bütün insan ve yük taşımacılığı onların kontrolündedir.

Adalar'ın çok popüler eşek turları da o yıllarda başlar. Genci orta yaşlısı, iskelede başlayıp, örnek, Büyükkada'da küçük ve büyük tur yolunda eşek turlarına, hatta yarışlarına katılırlar.

Ünlü Aya Yorgi tepesine, yine eşekle tırmananlar, gravür ve kartpostallarda arz-ı endam edeceklerdir.

Hepsi iyi güzeldir de, eşeğin pek bir konforu yoktur. İnsanların ulaşımı, taşınması açısından.

Tam da bu sıralarda (1840'lar) Osmanlı Sarayı, şehir içi ulaşım aracı olarak atlı arabalarla tanışmaktadır. Özellikle sarayın kadınları, kapalı atlı arabalarla sık sık boy gösterecektir. Saray efradı ile aşık atmaya pek gönüllü İstanbullu zenginleri de bu modaya ayak uyduracak, zamanla (1860'lar) şehrin tozlu, toprak yollarını **doldurmaya başlayacaktır**. Arabalara sahip olmak epey pahalı bir iştir. Arabası, atları, seyis ve sürücüleriyle, bakım masraflarıyla epey yüklü bir bütçe gerektirmektedir. Sahip olmak kolay değildir ama çözüm vardır: Kiralık faytonlar. "Kiralık faytonlar iki kısımdı, bir kısmı her gün piyasaya çıkardı; bir kısmı da lüks faytonlardı, piyasaya çıkmaz, ahırlarda arabalıklarda durur, varlığı hususi araba tedarik edecek mertebeye varmamış, fakat kira arabası ile dolaşmayı da kendilerine yetiremeyenler tarafından haber salınarak tutulur, içine, konak arabası cakası ile binilirdi. (Reşat Ekrem Koçu, İstanbul Ansiklopedisi, C. 10) Atlı arabaların açık olanları fayton, kapalı olanlar ise kupa ya da lando diye adlandırılacaktır.

Fayton: Şehirde olur da, adada olmaz mı?

Hele ihtiyaç da varsa.

Adalar'a fayton ya da kupa, önce, İstanbul'da olduğu gibi özel kullanım için girmiş olmalı. Özel fayton sahibi olacak kadar geliri olmayanlar için de, kira arabaları zamanla yaygınlaşmaya başlayacaktır. Ama bu o kadar kolay olmayacaktır. Çünkü güçlü eşekçiler esnafı bu araçları kendi gelecekleri için tehlike olarak görmüşlerdir. Akillas Millas yazıyor: ".. 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Ada yollarında özel atlı araba ve faytonların sayısı artmaya başlayınca, eşekçiler hemen tepki gösterdiler. İki esnaf grubu arasında çok ciddi kavgalar çıktı, eşek sahipleri araba sahiplerine bir de iyi dayak attılar. Hatta daha ileri gidip yeni düzenin atlarla ilgili edavatını tahrip ettiler. Ancak Cox'un anlattığına bakılırsa (1886), eşek anırtıları zengin Rum bankerlerin altınlarıyla başa çıkamadı ve Büyükada'da özel faytonlar çok kısa zamanda artmağa başladı. Buna karşılık 'yeşillikler diyarı' Heybeli'de âlimlerin ve ruhanilerin babaca nasihatlerine rağmen olaylar eşek sahiplerinin galibiyeti ile neticelendi ve bu hakimiyet uzun yıllar devam etti." (Akillas Millas, Büyükada, Ada-ı Kebir, Adalı Yayınları, S. 126)

Adalar'ın ulaşım aracı, fayton

19. yy sonlarından itibaren başta Büyükada olmak üzere, Heybeli ve Burgaz'da, faytonlar, ana ulaşım aracı olarak yerini almıştır.

İskeleyle yakın noktada, faytonlar için ana durak noktası oluşmuş, yaz aylarında sayıları artacak şekilde yaz – kış hizmet vermeye başlamışlardır.

Sermed Muhtar Alus, Reşat Ekrem Koçu'nun hazırladığı İstanbul Ansiklopedisi'ne verdiği notlarında "Büyükada'nın çevresi 13 km. kadardır. Muntazam yolları 1888'de yapılmıştır. Tenteli sepet faytonları, merkepleri gene mevcuttu. Büyük Tur'u faytonlar 2 Mecidiye'ye, eşekler 10, 15 kuruşa yaparlardı." diye yazar. Hizmete mahsus faytonların kullanımı da uzun yıllar devam edecektir. Büyükada'da lokumcu-şekerci Hacıbekir'in fayton ve kupa arabaları ile bakımlı atları göz kamaştırmaktadır.

Adalı Tekin Suyabatmaz anlatıyor: "Bâzı aileler, bilhassa Maden'in ve Nizam'ın sonlarında oturan aileler özel araba bulundurlardı. Bu özel arabaların arka tekerlekleri daha büyük idi. Bunlara 'Briçker' deniyordu." (Semiha Akpınar, Bir Ada Öyküsü: Büyükada, Adalı Yayınları)

Bir not da 1929 doğumlu Adalı Yusuf Garip'ten: "O zamanlar zengin ailelerin kendi özel faytonları vardı, ya da yazları Ada'ya geldiklerinde arabacılardan birini faytonuyla birlikte aylıkla kiralarlardı. Bunlar sabahları Bey'i vapura götürür, akşam vapurdan karşılar eve getirir, gündüz de evin hanımını ve çocukları Tur'a ya da gidecekleri yere götürürdü." (AGE)

2000'e doğru adaya yerleşen Turing Kulübü Genel Müdürü Çelik Gülersoy'un adada makam aracı olarak kullandığı tek atlı kupa ve faytonuna ben de tanışım. Çelik Bey, ada faytonları, atları ve sürücülerini ıslah etmek için epey uğraş vermiş, hiç de hazzetmediği faytonlara alternatif çizimler ve örnekler yaptırmış, sürücüler için kıyafetler de hazırlatmıştı ama hiçbirinde başarılı olamadı. Başka kimi olumsuzluklar da eklenince, Son İstanbul diye adlandırdığı adaya da küsecek, ömrünün son günlerinde iyice içine kapanacaktı.

19. yy sonu ve 20. yy başı, imparatorluk için zor ama payitaht İstanbulu için parlak günlerdir. Şehir canlıdır. Pera, Boğaz ve Adalar şıkır şıkırdır. Özellikle yaz ayları Ada vapurları, iskeleleri, gazino ve lokantaları şık giyimli hanımlar ve beylerle dolmakta, müzik sesleri yükselmekte, tiyatro kumpanyaları, dans partileri, davetleriyle Büyükkada'yı Avrupa'nın jet sosyetesinin sayfiyelerinden farksız kılmaktadır. Faytoncuların işleri de iyidir. Onlarla başedememiş olsalar da, eşekçiler de pastadan pay almayı sürdüreceklerdir. Eşek turları ve yarışları popülerliğini kaybetmemiştir. Aya Yorgi'ye çıkabilme ayrıcağılı da sadece eşeklere aittir. Faytoncuların tamamına yakını Rumdur. Bugünkü gibi, atlar için toplu bir ahır yoktur. Evlerinin bir bölümünü ahır olarak kullanmaktadırlar. Hemen hepsi kendi arabasının sahibi, sürücüsü ve atların da bakımından sorumlu seyisidir.

Bu gelenek, 1918 yılında adaya daha 16 yaşında, adımını atan bir gençle değişir. Arif Karadoğan, nam-ı diğer Arif Ağa ile. Topkapı'da yaşarken kışın Topkapı'da, yazın ise Büyükkada'da faytonculuk yapan Rum faytoncularla ahab olmuştur. At sevgisiyle yanıp tutuşan, okuldan kaçıp faytoncuların yanında zamanını geçiren Arif'in babası çareyi, okulunu aksatmasın diye ona bir tay satın almakta bulmuştur. Babasını kaybedince de, evi terkedecek ve soluğu Büyükkada'da, tanıdığı o Rum faytoncunun yanında alacaktır. Kızı Gülsen Karadoğan anlatıyor: "Adam yanında tayıyla Arif'i görünce şaşırıyor. Kaçtığını düşünüyor ve eve geri götürmek, ailesine teslim etmek istiyor. Ama karşısında kararlı, ne yapacağını bilen bir genç buluyor:

- İşe ihtiyacım var. Bana iş ver, ne istersen yaparım..

Adam bakıyor ki laf dinletemeyecek, çaresiz kabul ediyor.

- Atları çok sevdiğini biliyorum, onları yemleyecek bakımlarını yapacaksın.

Tımarlarını (tarama) eksik etme, yıka. Her şeyi öğreteceğim sana.

Çok mutlu olur Arif. Az da olsa para kazanabilecektir. Gece gündüz demeden çalışmaya başlar.

Bu arada, o aklıyla, kendi atını da kiralamayı düşünür. Küçük tur yolunda atlı eşekli gezintiler modadır o yıllarda. Kazandığını biriktirir ve kısa süre içinde ikinci atını da alır.

Arif'in hayalleri gerçek olmak üzeredir. Artık kendi ayakları üzerinde durma zamanıdır. Ve ilk faytonunu alır.

Adanın en güzel faytonu olmalıdır onunkisi. Her şeyini yeniler, pırıl pırıl eder. Atları da bakımlıdır. Tertemizdir. Kokudan eser yoktur. Kısa sürede tanınır Adalılar arasında. Herkes arabasından, atlarından, onun beyefendiliğinden bahsetmektedir Ama O, henüz yolun başındadır." (Ada'dan Bir Ağa Geçti, Gülsen Karadoğan, Adalı Yayınları)

Arif Karadoğan, kısa süre içinde işi büyütür. Faytonlarının sayısı 25'e, atlarının sayısı ise 100'ün üzerine çıkar. Artık patronluğa, faytoncu deyimiyle ağalığa adımını atmıştır. Yanında çok sayıda sürücü, seyis çalıştırmaktadır. 1950 yılında, Büyükkada Kumsal mevkiinde, İstanbul Belediyesi Adalar Şubesine ait 25 dönümlük karanfil tarlasının bir bölümünü kiralar ve modern, aydınlık ve her türlü sıhhi koşula sahip ahırlar ile, sürücülerinin kalacağı lojmanlar yaptırır. Ayrıca çarşı içinde arpa dükkanı da açar.

Faytonculuğa düzen

Üç adada ama özellikle de Büyükkada'da, faytoncu esnafı, artık bir ağırlığa sahiptir. Büyükkada'da, Saat Meydanı'na bitişik meydan, faytonların toplanma ve ana durak noktası olmuştur. Araba sayısı artıp da, meydanı büyötmek gerektiğinde, meydancığa yan cephesi ve girişı açılan Panayia Kilisesi'ne de kısmen müdahale edilebilmiştir. Heybeli ve Burgaz'da da durak ve toplanma yeri hemen iskelenin yanı başındadır.

Belediye, fayton ve yük arabalarında kullanılan atlar, tarifeleri, durak noktaları, barınma ve ahır sorunlarıyla, elbette temizlik ve hijyen problemleri için yetkilidir ve önlemler almakta uygulamaktadır.

Adalar, İstanbul'un ilk belediyelerinden biriydi. 7. belediye olarak Cumhuriyete kadar hizmet verdi, sonra da İstanbul Belediyesi'ne bağılı şube müdürlüğüne dönüştüröldü. Belediye encümen kararlarına göz atıldığında, her yıl yaz başında faytonlarla ilgili çok sayıda düzenleme göze çarpar. Bunlar ağırlıklı tarifelerle ilgilidir. Bir de fayton meydanının deniz suyu ile yıkanması için alınan pompalardan sıkça söz edilir. Tarife ve temizlik sorunu, başından beri önemli olmalı.

Bu kararlar arasında, atların nerede barındığı, belediye kontrolündeki ilk ahırların ne zaman yapıldığına ilişkin ne yazık ki bir kayıt yok.

Fayton ve faytoncuların sayısı yaz ve yaz dışı dönemlerde değişmektedir. Eşekçiler ise artık sadece yaz aylarında çalışabilecekler ve sayıları da giderek azalacaktır. Yıllar itibariyle her üç adanın fayton sayılarıyla ilgili bir istatistik bulunmuyor. Tarih Vakfı tarafından yayımlanan İstanbul Ansiklopedisi'nde, "Büyükkada'da 1930 yılında 15-20 adet, 1936'da 25 fayton" bulunmaktadır deniyor. Kuşkusuz bu sayı, sadece ulaşımında kullanılan faytonlar içindir. Özel olarak kullanılan tek ya da çift atlı faytonlarla ilgili olarak, bir bölümüne sayfalarımızda yer verdiğimiz anılar* dışında bilgi sahibi değiliz. 1950'de, Arif Ağa'nın ahır kuracak büyüklüğe ulaştığı dönemde sadece kendisine ait 25 fayton olduğuna göre, Büyükkada'daki toplam fayton sayısının bu yıllarda 60-80 arasında değiştiğı düşünölebilir. Sayı yıllar içinde, nüfusa, ziyaretçi sayısına ve ihtiyaca göre artmış olmalı.

İl Trafik Komisyonu'nun Adalar'da faytonculuğu düzenlemek için çıkardığı 1998 tarihli yönetmelikte, Adalar'da fayton sayısı hakkında bilgi de verilmekte ve bu sayılar üst sınır olarak kabul edilmektedir. Buna göre Büyükkada'da 226 fayton, 77 çift atlı ve 30 da tek atlı olmak üzere 107 yük arabası ; Heybeli'de 30 fayton, 26'sı çift, 4'ü tek atlı 30 yük arabası, Burgaz'da 21 fayton, 16 çift atlı ve 6 tek atlı olmak üzere 22 yük arabası ve Kınalı'da ise 14'e çift, 4'ü tek atlı 18 yük arabası bulunurken, fayton yoktur.

At sayıları, yaz ve yaz dışı dönemlerde değişkenlik göstermektedir. Her fayton için en az dört at bulundurmak gerekliliğinden hareketle, Adalar'daki toplam at sayısının 2000'li yılların başlarında 1200'e kadar çıktığı düşünülebilir.

Faytonların İstanbul'da 1950'lerden itibaren ulaşım aracı olarak kullanımdan tümüyle çıkarıldığı düşünüldüğünde Adalar'ın at nüfusu ve yoğunluğu açısından emsalsiz bir konum elde ettiği açıktır.

Elbette bu sayı ve yoğunluk, büyük sorunları da beraberinde getirmiştir.

Adalar'da fayton, sürücü ve at sorunu

Bugün Adalar, faytonlara koşulmuş atların gün boyu öldüresiye çalıştırıldığı, çatlayıp yere yıkılmış at görüntülerinin sosyal medya hesaplarında servise sokulduğu bir belde olarak gündemde. Hayvan hakları savunucuları olarak kendini tanımlıyan ve sayıları onbinlerle ifade edilen gruplar tarafından "atlara özgürlük" isteniyor. Bunun için eylemler yapılıyor, imza kampanyaları düzenleniyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan, 17 Haziran Yenikapı mitinginde, "Adalar'da atları, faytonların boyunduruğundan kurtaracağız" diye açıklama yaptı. 2017 sonunda yapılan taramalarda, atlarda ruam vakalarına rastlandığı için Adalar karantina bölgesi ilan edildi ve at giriş çıkışı yasaklandı. Her yıl 300-400 yeni at getiren (demek ki bu kadar at bir yıl içinde telef oluyor diye haklı bir değerlendirmeye de kapı aralayan) faytoncular, yoğun sezonun başladığı 2018 yaz başında çalıştıracak at sıkıntısına girdiler. Siyasileri araya sokup, karantinaya rağmen 200 atı Büyükkada'ya sokabildiler ama yükselen tepkiler öyle bir boyuta ulaştı ki, kalanlar, şehirde ellerinde kaldı, getirildikleri illere jandarma kontrolünde geri gönderildi. Bugünlerde, Adalar'da faytonların kaldırılacağı ve yerlerine fayton görünümlü akülü araçların getirileceği konuşuluyor. Konuşulmanın da ötesinde, yarı resmi tebliğat olarak Faytoncular Meslek Birliği'ne tebliğ edildiği söyleniyor.

Peki bu noktaya nasıl gelindi?

Belki bu soruyu, peki Adalar bu hale nasıl geldi diye sormak da mümkün.

Yazılı kaynaklara geri dönelim:

Bakın bir zamanlar Adalar, faytonlar, faytoncular ve atlar için neler yazılmış?

"1900'lerde, akşamüstleri bahçelerinin kameriyelerinde oturan, hava alan köşk sahipleri, akşam vapurundan çıkanların faytonlarla evlerine dönüşlerini de seyrederlermiş, o tarihlerde Paris'te Longchamps'daki ünlü at yarışlarından dönenlerin Champs Elysées'den geçişlerini seyredenler gibi!" (Tiraje Dikmen-AGE)

"1933'de Atatürk'ün misafir olarak Türkiye'ye gelen Yunanistan Başbakanı Venizelos Büyükkada'yı ziyaret etti, Yat Kulüp'te ve Calypso (Akasya) Otelinde

ağırlandı, faytonla Ada turu yaptı. O zamanlar Ada turları çok ünlüydü. Yılbaşlarında bile faytonlarla Büyük Tur yapılırdı. Yazları da bilhassa mehtaplı gecelerde yürüyerek gitar, mandolin ve akordeon eşliğinde veya eşeklerle Ada turu yapılır, ya da Aya Yorgiye çıkılırdı.” (Semiha Akpınar, Bir Ada Öyküsü, Büyükada, Adalı Yayınları)

1940’lar: “Hafta sonu sabahları Adamız bambaşka bir rehavet havasına bürünürdü. Sokaklar sakinleşir ve tenhalaşır. Değişik mahallelerdeki kiliselerden gelen farklı tondaki çan sesleriyle, seyrek geçen faytoncuların zarif “ding-dong, ding-dong” zilleri ve atlarının nazik “klak kluk,” nal seslerinden başka ses duyulmazdı.” (Viktor Albükrek, Bir Zamanlar Büyükada, Adalı Yayınları)

“Ada’da Yat Kulüp’teki balolara o zamanın ileri gelenleri ile bilhassa milletvekilleri aileleriyle birlikte katılırdı. Baloda açık büfe bulunurdu. Biz gençler dışarı çıkıp helvacıdan kağıt helvası almaya bayılırdık. Balodan sonra gece geç vakit faytonlarla Tur’a çıkılırdı. Nizam’dan dolaşan faytonlar Lunapark’tan “Küçük Tur” yaparak Maden’in sonunda Karacabey Mevkii’ndeki Aya Nikola Koyu’na inerdi. Faytonlar orada bir süre durur, şarkılar söylenirdi. Bir keresinde aramızda bulunan Münir Nurettin Selçuk mehtabın ve fayton fenerlerinin ışıklarında şarkılar söyledi. Dönüş Maden’den yapılır, vapur saati de ayarlanmış olur, saat 3.00’de 4.00’de bizi tekrar İstanbul’a götürürdü. Baloda orkestra vals, tango ve fokstrot çalardı, herkes bahçede oturmayı tercih ederdi.” (Zerrin Dilmen Kuşadalı - AGE)

Kılık kıyafet, davranış, hijyen

1970’lere kadar Adalıların yaşadığı yere daha saygılı, daha dikkatli, yerel ve kamu yönetimlerinin üzerindeki baskının da bu nedenle daha düşük seviyede olduğu anlaşılıyor. Bu durum, faytonlara ve sürücülere de yansıyor. Hem faytoncu esnafı ve hem de denetim noktasındaki kamu yönetimi, faytonların, atların ve barınma yerlerinin bakımlı, temiz ve saygılı olmaları için özel çaba gösterdiği anlaşılıyor. “Faytoncular özel bir kıyafet, yeşil bir redingot giyerlerdi” diyor Seyfi Doral, Semiha Akpınar’ın “Bir Ada Öyküsü: Büyükada” kitabı için verdiği mülakatta. Aynı kitap için konuşan faytoncu Hikmet Yüret de, bugün akla bile gelmeyen önemli ve teşvik edici uygulamaya işaret ediyor: “1960-1967 yılları arasında Belediye turnuva düzenler, seminer yapardı. Atları bakımlı, arabası güzel olanları değerlendirir ve ödüllendirirlerdi. Kupa ve bronz madalya verirlerdi. İki kez ben kazandım. Kupa ve madalyadan başka 3’er bin lira da mükafat verdiler.” Aynı yıllarda Büyükada’da her yıl çiçek festivalleri de yapılırmış. Festivaller 2. dünya Savaşı öncesinde başlamış, sonra ara vermiş, 50-60’lı yıllarda tekrar başlamış. Faytonlar çiçeklerle süslenir, her birine Adanın güzelleri başlarında çiçekten taçlarıyla oturtulur, oluşan kortej adayı dolaşın, kalabalığın tezahüratı kulaklarda çınlarmış.

Göç ve derinleşen sorunlar

1980’lerden sonra hiç biri kalmadı.

1960'lı, 70'li yıllarda ada büyük göç verdi. Kaç nesil Adalı olan Rumların bir bölümü zoraki, kalanları da çeşitli nedenlerle Adaları, İstanbul'u, Türkiye'yi terkettiler. Adalar'ın kolu kanadı kırıldı, kalanların deyimiyle "ruhu soldu".

Aralarında yılların faytoncuları, arabacıları da vardı.

Göçlerle yeni gelenler, bu ruhu ne kadar kavradılar tartışmalı.

Adalar 1984 yılında yeniden belediye oldu. Artık başkanlar yerel seçimlerde halk tarafından seçiliyor.

Aşağıdaki anekdot, yaşanan değişimin anlaşılması açısından çok çarpıcı:

""Vapurdan çıkanlar kulaklarına inanamadılar, durup dikkat kesildiler. Evet, duydukları yanlış değildi, Büyükada iskelesinin hoparlörleri madenî sesleriyle bangır bangır bağııyordu: "Adalar'da şortla dolaşmak yasaktır". Olay 1984 yılının yaz mevsimine doğru geçiyordu. Yeni uygulanmaya başlayan Mahalli İdareler Mevzuatı gereğince işbaşına gelmiş olan ilk Adalar Mahalli Belediyesi, ayağının tozuyla ilk uygulama olarak Adalar'da şortu yasaklamaktaydı. Bunda bir yanlışlık olacaktı. Çünkü Adalar bir bakıma, şortla dolaşılabilen yer demekti.

...

Adalar'da şortla dolaşmak caiz miydi, değil miydi? Bu şort yasağı konusunda Adalar Mahalli Belediyesi ile Adalı aydınlar arasında kapışma süredursun, bir akşam Adalılar kıyasıya tokmaklanan bir davul ve yaradana sığınıp bağırtılan bir zurna yaygarası ile evlerinden, dükkânlarından sokağa fırladılar. Ada yollarında şimdiye dek akordeon, gitar çalınırdı ama, böylesine gayretle çalınan bir davul- zurna görülmüş şey değildi. Sonunda anlaşıldı ki Adalar Belediyesi Ada Çamlıkları'nda güreş tutturma kararı almıştır..."

Şakir Sırmalı – (AGE)

Aynı yıl, yani 1984 yılında Adalar SİT alanı ilan edildi ve "korumaya" alındı. Garip şekilde, korunan adalardaki ilk uygulama, öngörünümü tümenden değiştiren kıyı dolguları oldu.

Ama faytonlar yerinde kaldı. Artık fayton sayısı bugünkü seviyelere yaklaşmıştı.

Ahır ihtiyacı, özel mülklerin yarattığı kapasiteyi aşmış ormana taarruz noktasına gelmişti. Büyükada'da Aya Nikola ve Büyük tur yolu üzerinde, Heybeliada'da Terk-I Dünya Manastırı yakınlarında, Burgaz adasından da Marta Koyu üzerinde ormanlık altında biraz da kendiliğinden derme çatma ahırlar oluştu.

Sonra bunları düzene koyma, islah etme girişimleri geldi ama hiç biri sonuç alıcı olmadı. Ahırların hem atlar ve hem de mevsimlik sürücüler, seyisler için yürek yakan, iç paralayan görüntüleri hiç eksik kalmadı.

25. 12. 1998 tarihinde, Adalar'da fayton taşımacılığı konusunda ilk kez kapsamlı önlemler açıklandı. İl Trafik Komisyonu'nun kararları, faytonların tescilinden, plaka devrinin yasaklanmasına, atlara sağlık karnesinden sürücülere tek tip kıyafet giydirilmesine, atların ormanda ya da yollarda başıboş dolaşmasının engellenmesine, fayton sürücü belgesinden, sürücülerde aranacak koşullara, koşul ya da kurllara uymayanlara verilecek cezaya kadar bir dizi konuyu hükme bağılıyor, Adalar'da yük taşımacılığında da artık hayvan kullanımını yasaklıyordu.

Ne yazık ki bu kararların hemen hiç biri uygulanmadı. Atların yük taşımacılığında kullanımının yasaklanması ise ancak 2006 yılında gerçekleşebildi.

1905 yılında, İl Trafik komisyonu kararlarını hatırlatarak ve yerel belediyenin de yetki ve görevlerine atıfta bulunarak, Adalar Belediye meclisi, kendi ifadesiyle “devrim” niteliğinde kararlar aldı. Atlar, sağlık kontrolünden, çalışma saatlerine kadar hemen her konuda izleyebilecek, kayıt tutacak çipler takılacak, sürücülük koşulları da dahil İl Trafik Komisyonu kararlarının tamamı bu defa yerel belediye tarafından takip edilecek, sürüş eğitimleri devreye sokulacaktı. Çok azı uygulanabildi.

İçler acısı durumdaki ahırlar için, yeni ahır inşaatı konusunda İBB tarafından 2006 yılında ihaleye çıkıldı. Yeni ahırlar 2008 yılında sorunlarıyla da olsa devreye alındı, işletmesi İSPARK’a verildi. Durum kısa süre içinde eskiye döndü.

Ve Adalar, son 15 yıldır, o güne kadar görülmemiş bir gününbirlik ziyaretçi baskısı altında.

Eskiden günde 1 büyük ya da küçük tur yapan faytonların tur sayısı ortalama 5-6’ya çıktı. Adalar’da, özellikle de Büyükkada’da artık her şeyi gününbirlik ziyaretçi ekonomisi belirliyor.

Zaten düzen tutmayan faytonculuk, çığıından çıkmış durumda. Adada yaşayanlar uzun zaman öncesinden unutulmuş durumda. Adalılarla faytoncular arasında bu nedenle büyük tartışmalar yaşandı. Zaten evlerine ulaşmakta zorluk çeken Adalılar, çareyi farklı seçenekleri zorlamakta buldular. Bireysel akülü araçların hızla çoğulmasının ardında biraz da bu sorun var. Gününbirlik ziyaretçi, İstanbul’un bisiklete binilen tek beldesini kısa süre içinde keşfetti. Şimdi yerli-yabancı ziyaretçilerin her birinin altında bisiklet, o sıkışık ada yolların slalom yaparak dolaşıyor. Bisiklete binme deneyimini burada ilk kez Pratik yapanlar da var. Kısacası Adalar’da artık hem kullanılan araç sayısı ve hem de her birinin kullanım sıklığı (mobilizasyon) artmış durumda.

Trafik özellikle yoğun gün ve saatlerde korkutucu boyutta. Yaralanmalı ve ölümlü kazalar hemen hiç görülmezken, şimdilerde vaka-i adiye niteliğinde.

Ve çanlar, faytonlar, fayton taşımacılığı için çalışıyor.

Aslında çanlar Adalar için çalışıyor.

Haydi hayırlısı...

* Kutu

Büyükkada’nın özel atlı arabaları

Tiraje Dikmen - Ressam

1890’ların sonu, 1900’lerin başlarında Büyükkada’da yaşayan bazı yabancı aileler (İngiliz Hamsonlar gibi), bazı Türk aileleri, Osmanlı Paşaları, Devlet adamları, Şehzadeler Abdülkadir Efendi, Burhanettin Efendilerin Büyükkada’da yaşadıkları yıllarda özel arabaları, arabacıları, atları, ahırları, arabacı evleri var, nitekim o yılların köşk ve konaklarında ahırlar ve arabacı evleri görülüyor: Malûlgazi Caddesi No:22 (Karayan Köşkü’nün No:24 bitişiği) iki katlı, gri renkli, set üstünde demir parmaklıklı bahçe içinde, bakımlı, ahşap ev, Karayanların arabacı evi, birkaç yıl önce satıldı ve yıkıldı. Nizam Caddesi No:74 Kuyumcuyan Köşkü’nün bahçesinin köşesinde araba ve arabacı evi No:72, Albayrak Sokak No:40 Aynîzade Tahsin Bey’in

Köşkü'nün karşısındaki ahşap, aşı boyalı, iki katlı ev No:15 köşkün arabacı evi, yıkılıp yerine beton apartman yapılmış. Maden-Yılmaztürk Caddesi No:91-93 Abdullah Paşa Köşkü'nün ahır ve arabacı müstemilâtı (bugün yok). Madam Agnidis anlatmıştı, Malûlgazi Caddesi'nde komşuları olan genç Şehzade Abdülkadir Efendi birgün bir otomobil getirmiş, bir Bugati... Fakat üç gün içinde arabayı geri göndermiş, Büyükada'da motorlu araç (otomobil) kullanılamayacağını anlamış ve vazgeçmiş.

Büyükada'da her zaman, her dönemde atlı özel arabalar olduğu gibi yakın zamanlara kadar da çok bakımlı bazı özel arabalara rastlanıyordu. Benim ilk gördüğüm iki özel arabadan biri Dr. Musa Kâzım ailesinin tek atlı, açık arabası, diğeri Ali Sait Paşa'nın hanımının Maden Malûlgazi Caddesi'sinde bize geldiğinde bindiği "Kupa" arabası idi, araba tümüyle kapalı, rengi siyah, simsiyahtı, simsiyah pırıl pırıl parlıyordu.

Daha sonraları, 1950'li yıllarda "Adalar Belediyesi"nin (Adalar Belediye Şube Müdürlüğü) tek atlı makam arabası hatırlardadır: 1955-1958 yıllarında Vali Fahrettin Kerim Gökay tarafından "Adalar Belediye Şube Müdürlüğü"ne atanan Sn Av.Cengiz Akıncı'nın babası Arkeolog-Tarihçi Sn. Ferruh Akıncı Belediye'nin depolarında kırık dökük durumda bulduğu tek atlı arabayı tamir ettirip yenilemiş ve makam arabası olarak kullanmış. Nevzat Tandoğan'ın da Adalar Belediye Başkanlığı'nda kullanmış olduğu gibi, arabanın atını da Belediye'nin ahırında bulmuş, adı "Karaduman"

Son zamanlara kadar da Hacı Bekir ailesinin çok güzel iki siyah, cins atın çektiği özel arabası görülüyordu. Benim hatırladığım son özel araba Yörükali'de sahibini bilmediğim tek atlı, körüklü, açık araba, biçimiyle, bakımıyla, cins atının güzelliğiyle çarpıcıydı, yoldan geçerken durup bakıldığını hatırlarım. Son olarak Çelik Gülersoy'un "Turing Kurumu" adına aldığı, tek atlı, körüklü, açık araba vardı. Belediye'nin de özel bir faytonu mevcuttu.

(Semiha Akpınar, Bir Ada Öyküsü: Büyükada, Adalı Yayınları)