

Galata köprüsü, 1890.

At binme yasaklarından atlı tramvaya

ALICAN KÜÇÜKCAN





A

RABAYI “bir hayvan koşma kültürü” olarak betimleyebiliriz. Atın ehlileştirilmesi, bir zaman sonra atla birlikte arabanın da kullanılmasını sağlamıştır. Bu gelişme dünya üzerindeki toplumların birbirlerini tanımalarını ve kültür alışverişi içinde olmalarını kolaylaştırmıştır. Osmanlı imparatorluğunda atlı kültür bütün unsurlarıyla sosyal hayatın her aşamasına sirâyet etmiştir. Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme*’sinde İstanbul esnafını çalışanlarıyla berâber listeler; at tellâlları, değirmenciler, nal mihçıları, ot ambarcılığı gibi atla alâkalı bütün iş kolları da listede yer alır; bu alanda iş yapan dükkân sayısını 2412, çalışan sayısını 14.630 olarak bildirir. Dönemin nüfusu göz önüne alındığında bu sayılar, at etrafında şekillenmiş iktisâdî faaliyetlerin ve atlı hayat tarzının niteliği konusunda bize fikir verebilir.

SULTAN VE AT

İstanbul halkı XVI. asrın sonlarına kadar değil arabaya, ata dahi binmedi. Mesâfe ne olursa olsun, evi ile işi arasındaki yolu hep yürüdü. Uzun yolculuklara çıkılırken de arabalara ihtiyaç duyulmadı. Yolcular, seyahatte can güvenliği için ekseriyetle atlı olarak bir kervana katılırdı; at yolculuğuna dayanamayanlar ise develerin üstüne yerleştirilen mahfelere¹ binerlerdi. Ordunun başında süresi beş aydan iki yıla kadar değişen seferlere çıkan pâdişahlar da gazâ yolunu at üstünde katetti. Yalnız iki hükümdar, gut hastası olan Fâtih Sultan Mehmed ile 72 yaşında gazâyâ giden Kânûnî Sultan Süleyman son seferlerinde “hinto” arabalara bindiler.

Fâtih, son seferine sarayından Üsküdar’a saltanat kayığıyla geçerek başladı. Kânûnî de Davutpaşa’ya kadar kır bir atın üstünde gitti. Sonra her ikisi de sefere arabalarda devam ettiler. Ne garip tesâdüftür ki iki araba da, birincisi Gebze’den, ikincisi de Zigetvar’dan sâhiplerinin tabutlarını hâmil olarak İstanbul’a döndüler. III. Ahmed’in iki oğlunun sünnet düğününde şehzâdeleri Aynalıkavak kasrından alıp düğün yeri olan Okmeydanı’na götüren araba da altı atın çektiği muhteşem bir saray koçusuydu² ve arabanın perdeleri enli kumaştan kesilmiş, içi dışı altın yaldızlı kitâbelerle müzeyyen, sâiebânın üstü de gümüş topuzlarla donatılmıştı.

AT BINME YASAĞI

Osmanlı’da, İstanbul dışında at binme yasağı gayrimüslimler için uygulanmıştır. Gayrimüslimlerin kullanacakları kıyâfet ve renkleri belliydi; bunun yanında at binmeleri de sınırlandırılmıştı. İstanbul sadâret kaymakâmı Kalaylıkoz Ahmed Paşa, XVIII. asrın başlarına doğru şöyle bir nizamnâme yayımladı: “Hıristiyanlar ve Müsevîler bundan böyle renkli çuha, ala libas, samur kalpak, sarı mest ve pabuç giymiyeler, şehirde atla gezmeyeler. Siyah ruba, kırmızı ve siyah mest ve pabuç giyeler. Hamamlarda nalin dahi giymeyip Müslümanlardan tefrik edilmek için ayaklarına çingirak bağlıyalar...”

Tanzîmat’tan önce şeyhülislâm, Rumeli ve Anadolu kazaskerleri, yâni ulemâ sınıfının zirvesindeki üç görevli dışında pâdişah-tan gayrı kimse ata ve arabaya binemezdi. Vezirler, diğer devlet ricâli, eşraf ve âyandan kimseler ancak özel izinle eyerin üstüne çıkabilirlerdi. Reşad Ekrem Koçu, *Tarihimizdeki Garip Vakalar* adlı kitabında, yetmişini aşmış Bâbîâlî kalemi Hâkân-î Mehmed Bey’e imtiyaz tanımamak adına hangi yola başvurulduğunu şöyle anlatmıştır:

“Dîni edebiyâtımızdan, Süleyman Çelebi’nin Mevlid-i Şerif’i gibi hem şâirâne hem âşikâne, en yüksek eserlerinden hilye-i peygamberi yazmış olan Hâkân-î Mehmed Bey bu şâheserini bitirdiği 1589 yılında altmış yaşlarını çoktan geride bırakmıştı. Konağı Edirnekapi civârında idi. Eseri, saraydan en aşağı halk tabakasına varıncaya kadar fevkalâde bir heyecan ile karşılandı ve şâire, sadâret makâmı tarafından ne türlü bir mükâfâta mazhar olmak arzusunda bulunduğuna soruldu. Şâir, ‘Artık ihtiyar oldum, her gün Edirnekapısı’na kadar yaya gidip gelmeye kudretim kalmadı, müsâade buyrulursa hayvanla gidip gelsem.’ cevâbını verir. Oysaki Hâkân-î Mehmed Bey rütbesindeki bir memurun ata binmesi yasaktı. Şâirin hatırı için devlet düzeni bozulmadı, hükûmet Bâb-ı Âlî civârında bir ev alıp şâire hediye etmeyi tercih etti ve arzusunun bu yoldan yerine getirmiş oldu.”

Osmanlı idâresinde kendi çeribaşları yönetiminde ayrı cemâat olarak örgütlenmiş olan çingenelerin de ata binmeleri, kılıç veya başka bir silâhla dolaşmaları yasaktı. 5 numaralı mühimme defterinde yazdığı üzere, bu yasağa uyulmadığı haber alınmış; Zâim Mustafa’ya, adı geçen topluluklara giderek emre itâat etmeleri husûsunda gerekli tembihleri yapması ve hâlâ riâyet etmeyenleri hapsedmesi buyrulmuştur.

A. Frères, Dolmabahçe meydanı, XIX. yüzyıl sonu.



At binme yasağı düğünlerde istisnâî olarak çiğnendi ve gelin kızların bu mutlu günde gelin atına binmelerine müsâade edildi. Müslüman halk için konmuş olan şehirde ata binme yasağı nihâyet XVII. yüzyılın başlarında kaldırıldı.

II. Mahmud, araba kullanan ilk Osmanlı pâdişâhıydı. Pâyitahtta binek arabalarının yaygınlaşması da onun saltanât yıllarında oldu. Kibar ve ricâlin kâh kendi kâh kirâlık binek arabalarıyla şehrin eğri büğrü sokaklarında gezmeleri, hinto, koçu, lando ve kupa arabalarının şehrin her yerinde dolaşmaları, koşum atlarının yaylı, açık veya kapalı odaları çekmeye başlamaları ilk bu dönemde yaşandı. Ayrıca at binme konusunda da müslüman gayrimüslim ayrımı gözetilmeksizin Osmanlı tebaasına hoşgörüyü yaklaştı. Halkın özel gün ve şenliklerinde süslü arabalar kullanılması da bir geleneğe dönüştü. Bu konuda da başı pâdişah II. Mahmud çekti ve 1834'te evlenen kızının çeyizini geleneksel gör-

kemli at arabalarında taşıttı.

1830'lu yıllarda imparatorlukta posta arabalarının gerekliliği iyice anlaşılmıştı. Üsküdar'dan İzmit'e kadar bir posta yolu yapılmasında Hassa müşîri Ahmed Fevzi Paşa görevlendirildi. Yolun açılış törenine pâdişah fayton-süvar olarak katıldı. Posta hizmeti başlatıldıktan sonra araba kullanımı arttı; ama bu sefer de yaya ve at yoğunluğuna alışkın sokakların durumu araba trafiğine hiç uygun değildi.

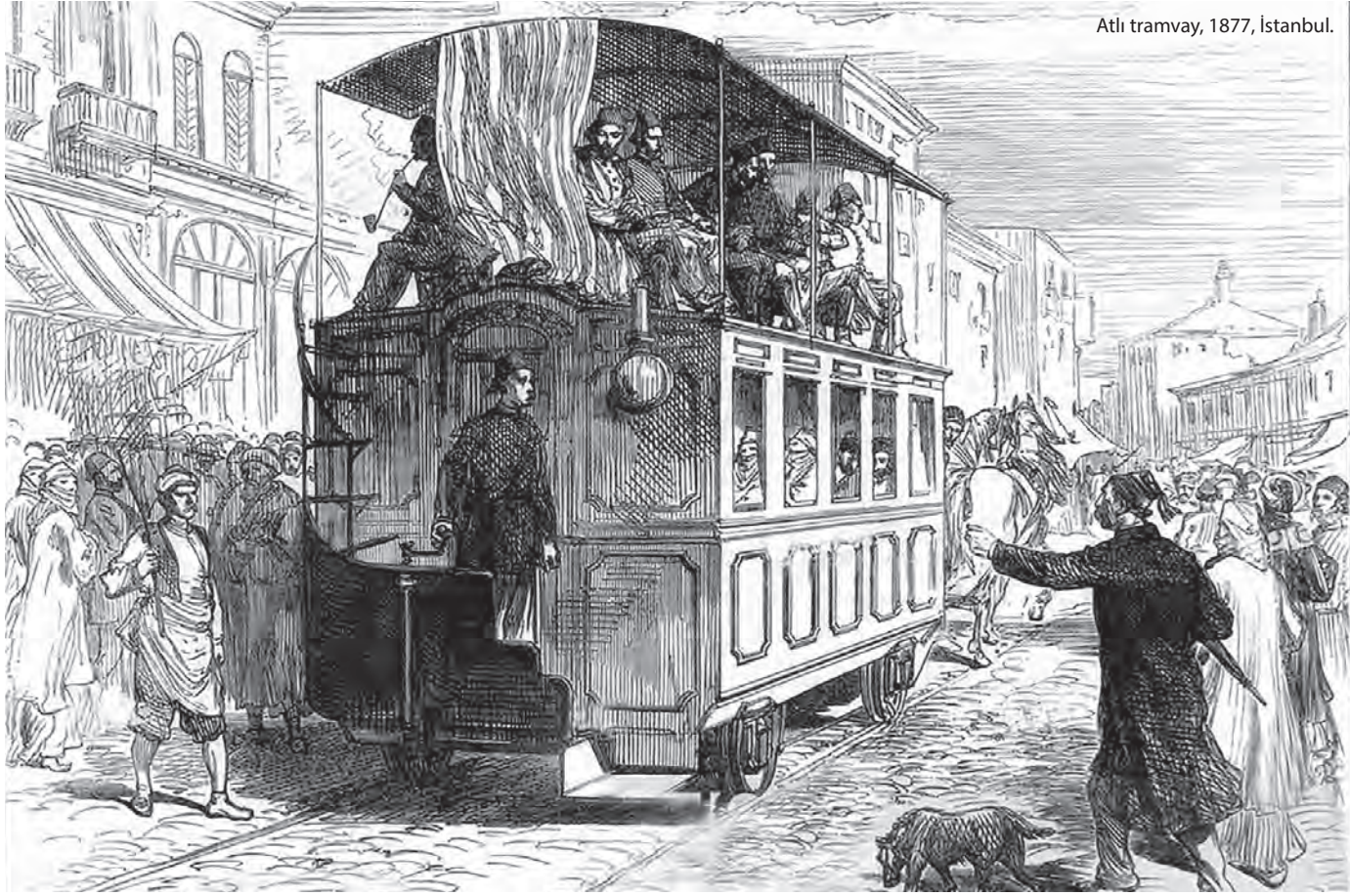
DINGO'NUN AHIRINDA DİNLENENLER

1871 yılına gelindiğinde Galata limanı son günlerde yaşamadığı bir hareketliliğe sahne oldu. Şirket-i Hayriyye ve Fevâid-i Azîziyye vapurlarının dumanlarının birbirine karıştığı bir günde rıhtım ağzına kadar doluydu. İskeleye güçlkle yanaşan yük gemilerinden birinde bekleyen Macar katanaları, gümrük muâmelelerinin tamamlanmasının ardından geminin bordasına yanlayan

mavnalar vâsıtasıyla karaya birer ikişer indirildi. İstanbul'un bu yeni sâkinleri hâlihazırda rayları döşenen İstanbul caddelerini arşınlamadan hemen önce, kadim şehri ilk kez -henüz Fransız mühendisin el atmadığı- Galata rıhtımından seyretti.

O târihe kadar Osmanlı başkentinde kara ulaşımı önceleri tabana kuvvet ve atla, bir asra yakındır da öküzlerin ve atların çektiği ahşap ve süslü arabalarla gerçekleştiriliyordu.

30 Ağustos 1869 târihinde girişimci bir şahıs olan Karapano Efendi'yle bir sözleşme imzâlandı. Buna göre Karapano Efendi; Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve Aksaray'dan Topkapı ve Yedikule'ye doğru tramvay hatları inşa edecekti. Yolların yapımı, atların ithâli, vagonların Fransa'dan temîni ve diğer hazırlıkların tamamlanması derken tramvayın işleyecek duruma gelmesi 1871 yılının Eylül ayını buldu ve atla çekilen ilk tramvaylar



Atlı tramvay, 1877, İstanbul.

payitahtta hizmete başladı.

Ray üzerinde ihıl mihıl kayan vagonları çeken atlar şehir içi ulaşımın yükünü büyük ölçüde sırtlamış olsa da yol üstüne kurulan ahırlardan yayılan koku, özellikle yaz günlerinde halkı canından bezdiriyordu. Ne ki İstanbul, çoğu Batı metropolü gibi düzayak bir şehir de değildi. Düz yollarda vagonları çekmeye tek bir at yetiyordu. Ancak, bâzi zamanlar ağzına kadar dolu tramvay vagonlarını Alemdar ve Şişhane yokuşlarında çekmeye zorlanan atlar acınacak hâle düşüyorlardı.

Yokuşların başladığı yerlerde, kimi sahanlığında kimi de salonunda yolculuk eden en az 15-20 insanla birlikte bu ağır vagonun yükünü çekebilmesi için iki veya dört at koşulması îcap ediyordu. Bu yüzden yokuşun ilk ağzında at istasyonları ve küçük ahırlar kurulması gerekiyordu. Şişhane'ye çıkarken Voyvoda caddesinin başında, Divanyolu'na çıkarken ise Gülhane mevkiinde böyle derme çatma bir ahır yapılmıştı.

Bu istasyonların da kendine mahsus bir işleyiş düzeni vardı. Ahırda hazır bekleyen seyis, yedek atı vagona koşar, kendisi de sürücünün yanına oturur, yokuş yumuşayıp da düzlüğe varıldığında, atına binerek ahırına geri dönerdi. Bu sistem teoride kusursuz görünüyordu; ama sâhada koşturanlar atları ve onların performans ve konforu çok önemliydi. Bâzen atların gücü o tonajı çekmeye yetmez, vagon geriye doğru kaymaya başlar, canlarını kurtarmak isteyen yolcular bir tarafa meyledip kendilerini araçtan atamaya çalışır, terâzisi bozulan araç devrilir ya da devrilme tehlikesi geçirirdi. Tramvaydaki yön şaşması her zaman atların gücüyle alâkalı değildi. Yokuşu sorunsuz tırmanmak için kurbacı zavallı katanaların sırtına indiren acımasız sürücüler de bu kazâların sorumluları olabiliyorlardı.

Belki de işin atlar adına sevimli görünen tek yanı, o yıllarda vagonların çok fazla kalabalık olmamasıydı. Çünkü, Avrupa'daki söylenişle atlı omnibüs-

lerin bilet fiyatı o zamanki ekonomik koşulların zorluğu nedeniyle halka pahalı geliyordu. Birçok İstanbullu da atlı tramvayların hizmette oluşuna aldırış etmeden işine gücüne yaya gidip gelmeyi tercih ediyordu.

Elektrikli tramvayın şehir ulaşımında kullanılmaya başlanmasıyla, vagonların önünden “kaçılın, kendinizi kollayın” diye koşturan vardacılar, sürücüler, seyisler, Dingo'nun ahırıyla birlikte târihten silinip gitti. Balkan savaşları patlak verdiğinde önemli bir kısmı ordunun hizmetine verilen cefakâr Macar katanaları ise İstanbul sokaklarına bir daha geri dönemediler. 🐾

1 Mahfe: Deve veya fil gibi hayvanların sırtına konan ve karşılıklı oturacak yerleri bulunan bir nevi kapalı sepet.

2 Koçu: Dört tekerlekli, üstü oda gibi kapalı binek arabası.

KAYNAKÇA

- 1 Emiroğlu, K., Yüksel, A., *Yoldaşımız At*, İstanbul, 2003.
- 1 Güleç, E., *Türk Atçılık Ansiklopedisi*, İstanbul, 1996.
- 1 Gülersoy, Ç., *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul, 1989.
- 1 Kurtoğlu, A., Noyan, M., *İstanbul'un 100 Ulaşım Aracı*, İstanbul, 2015.