

Bir Modernleşme Gösterisi Olarak Adalar

M. Zühre Sözeri Yıldırım

İstanbul'un geçmişindeki tüm kültürlerin – amaçları birbirinden farklı olsa da– bir dış mahalle olarak kullandığı Adalar, kentteki diğer sayfiye alanlarına göre hâlâ sürekliliğini koruması nedeniyle çok özel bir konumdadır. Bu özel konumundan ötürü Adalar'da Dünya Mirası konusunda yapılan kamuoyu oluşturma çalışmaları sonucunda, UNESCO Dünya Miras Alanları Geçici Başvuru Dosyası Adalar İlçe Belediyesi ve Dünya Mirası Adalar Girişimi¹ ortaklığında –Adalar Vakfı² taşıyıcılığında– hazırlanarak Mart 2019 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı'na sunulmuştur. Artık İstanbul'un hem yakınında hem de uzağında olmayı başaran Adalar yeni bir yola doğru yelken açmış durumda.

Bir dış mahalle olarak kabul edilmesine karşın, modernleşme sürecindeki tüm değişim ve dönüşümleri kentin iç mahalleleriyle eş zamanlı takip etmesi, Adalar'ın özgünlüğünün altını daha da belirgin çiziyor. Bu çalışma –Büyükada özelinde örneklemelerle– Adalar'daki sayfiye

yaşantısının modernleşme ile ilişkisini, son derece karmaşık etnik/dinsel çeşitlilik içeren yapısının kentsel morfolojiye/peyzaja ve mimari dile aktarımı üzerinden incelemektedir. Elbette iki yüzyılı aşkın bir dönem üzerinden okuma denemesinin, yoruma açık bir yapı ve okumayı yapan kişi ile doğrudan ilişkili öznel bir durum barındırması kaçınılmazdır.

Burada ifade edilmelidir ki, vapur seferleri öncesine ilişkin ada yaşantısı ve fiziksel/biçimsel gerçeklikler, değerlendirme yaparken göz önünde olması gereken önemli kentsel tabakalardır ve kentin incelenen sürecinin oluşumunda bir iz teşkil etmiş olmalıdır. Örneğin –şimdilik sadece bir sav olmakla birlikte– ilk vapur hatlarından bugüne dek kullanılan Yalova-Adalar-Yeşilköy bağlantısının, Bizans döneminden bu yana ada ayinlerine katılan hacılardan düğün alaylarına kadar³ kullanılmış olması, hatta Atatürk'ün Florya-Büyükada⁴-Yalova Köşkleri üçgeni ile vurgulanması, bu eksenin keskinliğini işaret eder⁵.



Resim 1. Kınalı, Heybeli, Büyük ve Sedef Adaları; Carbognano, 1794 (Carbognano, C.C., 1993, 18. Yüzyılın Sonunda İstanbul, çev. E. Özbayoğlu, Eren Yayıncılık, Levha XXI).



Resim 2. Lokman, Şehinşahname, 1582-83 (solda); Lokman, Hünername, 1584-85 (sağda) (Necipoğlu, G., 2007, 15. ve 16. Yüzyılda Topkapı Sarayı, Çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, s.350,352).



Kentteki modernleşme öncesi, Adalar'ın ana-kara ile ilişkisinin ifadesinin her dönemde farklı betimlendiğini söylemek mümkün. Tabii ki buradaki kanaat nereden baktığınıza göre değişecektir. İstanbul'u bir bütün olarak kabul ettiğimizde, onun neresinde konumlanmayı tercih ettiğimizi kendi özel duruşumuz üzerinden kuruyoruz. Adanın anakaraya göre konumunun yakın mı, uzak mı olduğu da işte tam da böyle bir mekânsal tahayyül sadece. Bugün ulaşım imkânları sayesinde, Adalar anlamsal olarak kıyıya hem yakın hem uzak olabilme özelliği taşıyor.

...kentin az uzak Adalar'ı...⁶

Aristoteles'in metinlerindeki "Khalkedon Adaları"⁷ tanımını da hatırlayarak bir yolculuğa çıkalım... 15. yüzyıl sonlarından bir İstanbul betimlemesi –Bellini'nin (1479) çiziminden esinlendiği düşünülen– bir şemayı kullanır ve 'üzerinde bir manastır ile ada' betimlemesi aktarır. Bir yüzyıl sonra Lokman'ın Şehinşahname'sinde, bu defa boğazın çıkışında 'iki ada' vardır, ancak henüz boğaz ve açık deniz coğrafyası anlatımı etkin değildir. Yine Lokman'a atfedilen bir başka betimlemede bu 'iki ada' birdenbire iyice Sarayburnu açıklarına yaklaşır. Bu dönemde Sarayburnu yakınlarından kayıklara binilerek Adalar'a gidildiğinden bahseden anlatılar⁸ düşünülünce, adanın nerede olduğunun betimlenmesinden çok, nasıl ulaşıldığının anlatılmasının tercih edildiği düşünülebilir. 17. yüzyılın ilk yarısında Piri Reis elindeki deniz gücüyle, kent anlatımında belirgin coğrafi ifadeler kullanır, artık tek bir ada anlatımı değil 'takımadalar' vardır⁹. 1700'lerden gelişkin anlatım imkânlarına sahip iki harita ise boğazı ayrıntısıyla betimlerken –ulaşma şansı olmasa gerek ki– Adalar'ı aktarmıştır¹⁰. Murat Belge *İstanbul Gezi Rehberi*'nde burada tartışageldiğimiz adaya ulaşma konusuna Adalar tarihi üzerinden bakarak şöyle der:

...‘tarihteki ve talihindeki’ değişimin tek nedeni: ulaşım...¹¹

Hayatında sadece bir kere ada vapuru ile suyun üzerindeki bu 'dokuz toprak parçası' ile karşılaşanların dahi Adalar'ın kimliği ile eşleştirdiği diğer kavram 'sayfiye'dir. Yıldız Salman, İstanbul sayfiyelerinden bahsederken, Boğaziçi dışında, Marmara sahilleri ve Adalar'ın sayfiye olarak kullanımının 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar devam ettiğini, özellikle 50'ler sonrasında farklı kentsel dinamikler nedeniyle sayfiye geleceğinin kent içi alanlardan kent dışına kaymaya

başladığını, Adalar'ın bu anlamda hem yerleşim alanı olmayı sürdürdüğünü hem de sayfiye kimliğini kaybetmediğini *biricikliğine vurgu yaparak* açıklar¹². Sayfiye fikrinin doğmasına ön ayak olan, aslında modernleşmenin getirdiği 'boş zaman' kavramıdır. Bu kavram sayfiye ile birlikte İstanbul kentine 'eğlence' kavramında farklılaşmalar yaratan yeni eğlence mekânlarını da getirir. Bu anlamda ilk örnekler yine Adalar'da hayat bulacak¹³ ve *modernleşmenin gösterildiği sahneler* bir bir kurulacaktır.

Peki, kentin modernleşme süreci derken hangi zaman diliminden bahsediyoruz ve nasıl paralellikler okuyabiliyoruz? Sayfiye fikrinin ortaya çıkışı incelendiğinde önemli iki tarihsel aşama izlenir: İlk aşama burjuvazinin tercihiyle oluşan *gösterişli yapı*, ikinci aşama ise demokratikleşme düşüncesiyle herkesin yararlanmasını sağlayacak 'ulaşım ağları' ile kurgulanan yapı. Bu durum, dünyadaki tüm sayfiye alanlarında anlamsal ve biçimsel kırılmalar yaratmıştır. Bu nedenle –kentte 1871 tarihinde çalışmaya başlayan tramvay hatları ile paralel– Hazine-i Hassa vapurlarının seferlere başladığı 1844 tarihi, Adalar'daki modernleşme süreci açısından bu yazının tartışma alanı için milat olarak belirlenmiştir¹⁴. Yine de Adalar'ın 1828'de Bahriye Mektebinin Heybeliada'da kurulması ile modernleşmenin ilk kurumlarından birine ev sahipliği yaptığını da unutmamak gerekli.

Resim 3. Üstte: J. B. Homann, Nürnberg, 1730 (Anonim, 1993, "Haritalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul). Altta: Plan De Constantinople et Du Bosphore: pour servir de renseignement à la Carte des Limites des trois Empires, (Artaria et Comp, 1793 -1802, Vienne: http://historic-cities.huji.ac.il/turkey/istanbul/maps/artaria_1800_istanbul_b.jpg, erişim tarihi: 20 Mart 2020).





Resim 4. İstanbul Rehberi, Altıncı Pafta, Anadolu Sayfesi Ciheti: Adalar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköyü (1:5000) (Şehr Emaneti Harita Şubesi Müdürü Mühendis Nedcib, Hozel Matbaası, 1918: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/93756>, erişim tarihi 10 Şubat 2018).

“Yazar Ahmet Hamdi Tanpınar’ın dediği gibi bu bahçeli konaklar biraz ‘sonradan görme’ydi. Batı etkisinde ve eklektik üsluptaydılar, o sıralarda (1875-1920) Osmanlı’da her şeyin olduğu gibi...” (Belge, M., 1993, *İstanbul Gezi Rehberi*, Tarih Vakfı Yurt Yay., s.331)

Yeniden Adalar’ın kentin dış mahallesi olduğu savına dönersek; İstanbul’un modernleşme eksenindeki diğer önemli adımları incelemek gerekli. 1867’deki Vilayet Nizamnamesi sayesinde Adalar’ın 7. Daire ile özel yönetimli bir konuma gelmesi ve 19. yüzyılda İstanbul zenginlerince konutların inşasının hızlanması, ardından Cumhuriyet dönemi ile bu defa ‘mebus’ların ilgisi¹⁵, yukarıda bahsedilen Atatürk köşkeri ilişkisi, aktif hale gelen Anadolu Kulübü’nün Cumhuriyet tarihindeki önemi, Demokrat Parti döneminde Prost planlamaları ile eş zamanlı Büyükkada’nın planlama gündemine alınması Adalar’ın artık sadece bir dış mahalle değil *kentin özgün ve etkin bir bileşeni* olduğunu gösteriyor.

Tüm kentler modernleşmeyle, planlanması gereken birer yerleşim alanına dönüşür. Tam da bu geçiş dönemindeki etkili yangınların modernleşmenin bir anlamda işini kolaylaştırdığı birçok kent tarihçisi tarafından kabul edilmektedir¹⁶. İstanbul da aynı planlama evresindedir, ama zaman zaman kendi içinden dirençler gösterir. Artık kentin etkin bir bileşeni olan Adalar da, İstanbul’daki planlama çalışmalarından etkilenecektir¹⁷. Murat Gül, İstanbul’un farklı bölgeleri için H. Prost’tan istenen planlamalardan söz ederek, “Prost teklifi kabul etti ve 1940’ta Anadolu Yakası, 1941’de de Eyüp için bir imar planı hazırladı, yine aynı yıl Büyükkada’yı güzelleştirmek üzere bir projeye imza attı,” demektedir. Bunlara ek olarak, Rumeli Yakası sahilini 1943’te ayrı bir çalışmayla planladığını biliyoruz. Gül, çalışmada bu planlamalara bazı uygulama projelerinin de eşlik ettiğini belirtir¹⁸. Ancak bu çalışma sırasında Büyükkada hakkında

böyle uygulama projeleri olduğu tespit edilememiştir. Prost’un metni incelendiğinde, planın kapsamı birkaç başlık altında sıralanabilir¹⁹.

İlk başlık Büyükkada’nın deniz ve kara ulaşımı üzerinedir. Yeni iskele alanlarına ihtiyaç olduğu, Maden bölgesine ikinci bir iskele ya da Haydarpaşa’da olduğu gibi mevcut iskelenin bir dalgakıran ile korunaklı hale getirilmesi gerektiği, bu sağlanırsa Adalıların memnun olacakları dile getirilir. Ancak karadaki ulaşımında kullanılan arabaların pahalı yöntemler olmasının ‘istifade etme’ konusunda eşitsizlik yarattığını vurgular. Öneri; Avrupa’da bazı plajlarda kullanılan elektrikli 2-4 kişilik küçük arabalar ve hem yayaların ihtiyacına destek hem de Hristos tepesi gibi yüksek noktalarda manzara noktası yaratabilecek ‘finüküler’ kullanımınıdır. Bu konuda, “En munasip güzergâh ... 13 nolu yolun istikamettir ... Kadiyoran caddesi ile Has Kalfa sokağının telaki noktası ... (bitişteki) düzlüğün üzerinde de bir lokanta ve otel” demektedir.

Rapor, yol güzergâhları hakkında uzun değerlendirmeler yapar. Devamında; deniz ve yakın adaların görünüşlerini engelleyen iskele binasının (?) yıkılması ve hafifçe geride yeniden inşası, iskele çevresinde zevk ve eğlence mahallerinin tesisi ile –Yörükali plajı uzak olduğundan– plaj projesi, bir pazar yeri ve yakınında arabalar için alan, etrafı portikli bir meydan ve meydanın nihayetinde bir otel için yer ayrılması önerilir. Ek olarak; rıhtımın genişletilmesinin, rıhtıma dik yolun Nevruz tepesine kadar ulaşmasının, iskelenin tam karşısından geniş bir kısmı yayalara ait, adanın merkezine ve lunapark alanına kadar gidecek yolun faydalarından bahseder. Nizam yollarının kullanışsızlığının, yapıların değerlerini düşürdüğünden arabalara uygun hale getirilmesini belirtirken, mesken alanından geçmeden Nizam ve Maden’i bağlayan bir de yol önerir.

Serbest sahalar başlığında, iskele yakınında halk bahçesi, Çınar meydanı yanında yeni bir meydan (?), Nevruz Mevkiinde –başka inşaat izni vermemekle birlikte– bir gazino ve çamlık, mevcut futbol sahası yakınında bir teras ve çocuk oyun alanı, Hristos tepesinde otel-restoran, Dilburnu ve Nevruz’da yeni gazinolar, lunapark, Yörük Ali ve İsa tepesindeki ahşap gazinoların ise kargir dönüşümleri önerilir.

Plana göre, ada “kalabalık mesken” ve “münferit mesken” olarak ikiye ayrılır. İlkinde % 60 inşaat oranı, iki kat, teras/eğik çatı olmak kaydıyla bitişik ve yol boyunca uygulama yapılabilir. İkincisinde ise, % 25 inşaat oranı, iki kat olmakla

Resim 5. Büyükkada’yı Tanzim ve Güzelleştirme Planını İzah Eden Rapor, H. Prost, 1941.



birlikte yol çizgisi boyunca inşaat izni vermez. Yoldan 5 metre çekilerek çiçek bahçesi yapılmalı, komşu mesafe 4'ten az olmamalıdır. Bu iki mesken alanı dışında; en az 4000 m² büyüklükteki sahalarda su ve kanalizasyon ihtiyaçlarını kendileri karşılamak üzere 2 katlı ve etrafı manzaraya uygun ağaçlandırılması koşulu ile inşaat yapılabilir. Özellikle ek inşaat izni olarak en az 4000 m² vurgusu, bugünlerde tartışılan koru(-ma)ma planlamalarında 2000 m² üstü parsellerde ve boş parsellerde tescilli-tescilsiz ayrımı yapmadan yeni yapı yapılmasına izin vermenin Ada yapısına zararını açıkça göstermektedir.

“Büyükada bütün yaz mevsimini orada geçirmekte gittikçe büyüyen sükseye sahip bir adadır. Bu sebeple bugünkü çekici ve pitoresk karakterlerini muhafaza edecek tesisatın burada vücutte getirilmesi lazım gelir.” (Prost, H., 1941, *Büyükada'yı Tanzim ve Güzelleştirme Planını İzah Eden Rapor*, İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü, Belediye Matbaası, s.176)

Prost yapılaşma hakkında tanımlamalar yapmış olsa da, temelde ulaşım konusuna odaklanıyor ve özellikle açık alanlara yani adeta ‘modernleşmenin kendini göstermesi istenen sahnelere’ öncelik veriyor gibidir. Adalar’da karşımıza çıkan planlama çalışmaları modernleşme izlerinden sadece biridir ve aslında merkezi yönetimin iradesi ile oluşan kente ‘modern bir müdahale’ olarak değerlendirilmelidir. İşte planlamanın bu baskısı nedeniyle bir metropolde kendinizi hep pasif hissedersiniz. Oysa modernleşmenin bir diğer izi, kentlinin doğrudan aktör olarak dahil olduğu ‘kendi kendine modernleşen’ halidir. Peki, uygulamaya geçmeyen Prost planına karşın, Adalıların ‘kendi’ dönüştürdüğü mimari, bir şekilde ‘müdahaleci moderne karşı direniş’ midir?²⁰ Ada tıpkı her mimariyi özgürce sahnesine aldığı gibi her bireyi de özgür kılar. Bu nedenle, İstanbul Adaları’nda kısacık da yaşasanız, kentteki pasiflik duygusunu hissetmezsiniz. Ada kavramının her daim ütopyaların bir nesnesi olması da bundan değil midir?

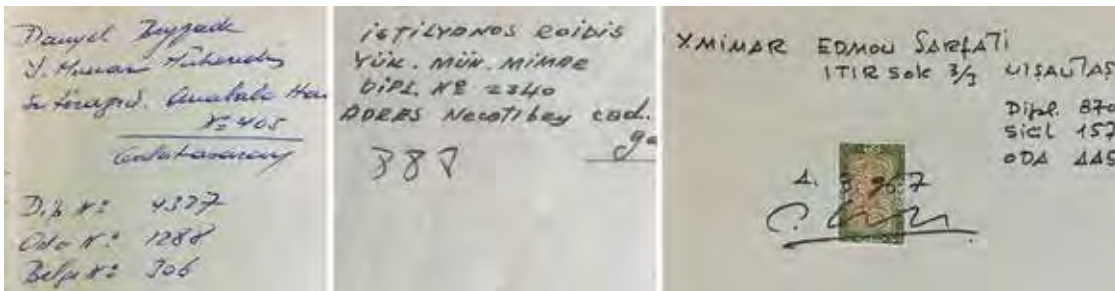
Merkezi otorite Ada’yı çok kereler dizayn etmek istese de Ada, özgünlüğünü korumakta

direnmiş midir? Ada’nın özgün bireylerini ve nasıl modernleşme ile karşılaştıklarını adeta bireylerin yüzlerine dönüşen kendi evlerinin cephelerinden dahi okumak mümkündür. Üstelik bu farklı yüzlerin Ada’nın kent morfolojisindeki birliktelikleri farklı kimlikler için karşılaşma alanları tanımlanır. Sokaklar, caddeler, meydanlar... etkilenmeler, kıskanmalar, reddetmeler... Uğur Tanyeli’nin *Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak* çalışmasında bir Burgaz Evi örneğinin resim altı açıklaması “Adalar İstanbul’da Modern’e direnmenin odaklarından biridir”²¹ derken belki de merkezi yönetimin iradesiyle gerçekleşen Modern’e karşı bir dirençtir anlatmak istediği...

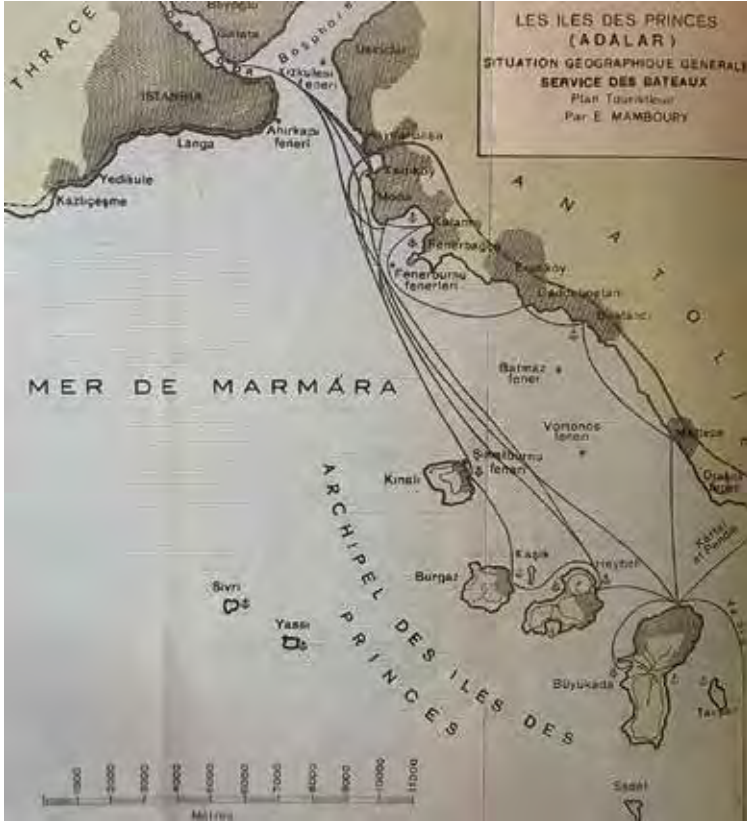
Tanyeli aynı çalışmada 1920’lerdeki Fatih, Kızıtaşı, Çarşamba bölgelerini “...Burası adeta bir değişim laboratuvarı...” diyerek, “ne Art Nouveau, ne Art Deco, ne Modernist diye adlandıramayacak kütle ve cephe düzenleri” olarak betimler. Oysa ‘Avrupai’ olarak kabul edilen Beyoğlu’nda bu renklilikten bahsedilemeyeceğini, eklektik bir düzen olduğunu, ancak nadiren *art deco* yapılar görülebildiğini belirtir²². Erken Cumhuriyet yıllarının bir bakıma ulus devlet fikrini kuvvetle tavsiye ettiği ve coğrafyanın her noktasında özellikle kamu yapılarıyla eşdeğer imgelerin yaratılmasını hedeflediği bir dönemde, çok kültürlü bir kentte yaşayan bireylerin yaşadığı evlere, sokaklara, hatta ev-sokak arayüzlerine (cepheler ve ada özelinde bahçeler) bu etki ne kadar yansıtılabilirdi? Hele 50’ler sonrasında tüm şiddetli evre ve dönüşümlere rağmen çok kültürlü yapısını koruyan Adalar’da bu mümkün olabilir miydi?

“...ada denince akla gelen Büyükada, bu şıklık, zarafet ve keyif adası, insanların sadece görmekle yetinmediği, dahası görülmek de istediği bir yerdir.” Mamboury²³

İşte Adalar mimarlığının bu dönemdeki kurucu ögesi olan aktörler: ‘Avrupai’ denebilecek savaş öncesi misafirler Fransızlar, İngilizler, Almanlar, Ruslar²⁴ ya da Levantenler, Osmanlı tebaasından azınlıklar, bürokratlar, mebuslar... Adalar’ı bu



Resim 6. ‘Kendi kendine modernleşme’nin aktörleri; Adalı Modernlerden sadece birkaçı; Adalar Belediyesi Arşivi. (Yazarın araştırma çalışması kapsamında Adalar Belediyesi Arşivi çalışmasından edinilen verilerdir.)



Resim 7. Adaların coğrafi olarak kent ile ilişkisi ve vapur seferleri, Ernest Mamboury'nin turistik haritası, 1943 (Pinguet, C., 2018, *Adalara Çıkmak, İstanbul Açıklarındaki Bir Takımadanın Öyküsü*, Çev. O. Alkan, İş Bankası Yayınları, s.31).

çoğullukları sayesinde 'bir değişim laboratuvarı' olarak izleyebildiğimiz gibi, belki de yan yanalık ve bütünleşik olma durumundan ödün vermemiş olması sayesinde çoğullukların oluşturduğu bir yerellikten, yerel modernlerden hatta 'Adalı Modernler'den²⁵ söz etmek mümkün.



Resim 8. Ada sokaklarından 'utangaç modernite' örnekleri (Fotoğraf: Z. Sözeri Yıldırım). Solda, Y. Mimar Mühendis Danyel Beyzade (Dipl 4327, Sicil 306, Oda 1288); solda, Y. Mimar Müsakar Oruç Çağatay, 1955 ve Y. Mimar Necdet Demirgülle, 1956. (Dip.1787, Sicil 319) (Yazarın Adalar Belediyesi Arşivi araştırmasından edinilen verilerdir.)

Murat Belge, Büyükada'yı betimlerken "adaların en güzeli. Böyle kabul edildiği için Büyükada'da ev sahibi olanlar da binalarına özenmişler, üslupsuz ama sevimli evler yaptırarak adanın atmosferini belirlemişlerdir" açıklamasını yapar²⁶. Oysa isimler çok da ön planda olmadığına ya da yüksek sesle konuşmadıklarında herkese söz hakkı eşdeğer verilebildiğinde kentin kendisinin üretebileceği sıradan ama bir o kadar özgür mimarının Adalar'da seslerini duyabiliyor, hatta Ada sokaklarında bir nevi 'utangaç modernite'lerin²⁷ arasında dolaşabiliyoruz. Artık böylesi bir dolaşımı İstanbul'un içinde yapabilecek yer sayısı çok kısıtlı. Adalar'da izlenen, belirgin bir ideoloji taşımadan, taleplerini, beklentilerini yüzeyler üzerinden aktaran, çoğullukların içindeki tekillikler olarak deneyimleyebileceğimiz, bazen yaparken yıkan, bazen yıkarken yapan, tam bir 'modernleşme' tarihi var; adeta parçası olduğu metropol İstanbul'un açık hava müzesi denebilecek düzeyde...

Ve sonsözde yeniden hatırlatılmalı ki, 'ada' henüz İstanbul için yitirilmemiş modern bir öyküdür. Tüm varlıkları ile sahnelerini kurmaya devam eden ve etmesi gereken...

"...insanoğlunun yıkılası onca yapının varlığına göz yumması, özenle koruması gerekenin ortadan kaldırılması karşısında kayıtsız kalabilmesi üstünde düşünüyordum...

Mimar önce düşlediklerinin ortalaması –sonra yapabildiklerinin." Enis Batur²⁸ m

M. Zühre Sözeri Yıldırım, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

Notlar

1. Dünya Mirası Adalar Girişimi, gönüllülerden oluşan sivil bir girişimdir. Adalar ilçesinde kültürel mirasın katılımcı bir şekilde korunması ve yönetiminin gerçekleştirilmesi için savunuculuk yapmaktadır: www.dunyamirasiadalar.com
2. Adalar Vakfı, 1984 yılında kurulmuş, Adalar'ın doğal ve tarihi zenginliklerini korumayı, Adalar'ı Adalar yapan mirasa sahip çıkmayı amaçlayan bir sivil toplum örgütüdür: www.adalarvakfi.org
3. Kozanoğlu, C. (1994) "Theodora ile Orhan Gazinin düğünü", *Toplumsal Tarih*, Tarih Vakfı Yayınları, Sayı: 11, c.2, s.19-27. Yazar çalışmasında Bizans prensesi Theodora'nın dönemin sayfiyesi olarak nitelediği Silivri yönünden Mudanya'ya giden 'gelin alayını' aktarır.
4. Sedat Hakkı Eldem'in hazırladığı ve Dilburnu'na inşa edilmesi düşünülen yapının uygulanmama gerekçesi henüz aydınlatılamamıştır.
5. Adalar'ın kara ilişkisi sadece İstanbul değil Silivri-Yeşilköy ve Yalova-İznik-Mudanya ile de bağlantılıdır ve sürekliliğini korumaktadır. Bu anlamda bütüncül karşılaştırmalar ilginç veriler sağlayacaktır. Marmara Denizi'nin fiziki yapısı gereği oluşan eksenli Egli de aktardığı hikâyeyle paylaşır: "Bir gün Atatürk Florya'dan Büyükada'ya geçmiş ve Latin harfleri ile yazılmış bir metni okuması için elindeki kâğıdı yanındaki beylerden birine uzatmıştı...", Egli, E. A. (2008) *Genç Türkiye İnşa Edilirken*, Çev. G. G. Uçer, İş Bankası Yayınları, İstanbul, s.16.
6. Buradaki "kentin az uzak Adalar" betimlemesi, Adalar hakkında yazan ve çizenlerin söylemeden edemediği bir

hissi aktarmak amacındadır. C. Demiroğlu “İstanbul anakarasına fiziksel olarak oldukça yakın ancak ruhsal açıdan da bir o kadar uzak duran kara parçaları” deyişiyle bu kararsızlığını aktarır. Demiroğlu, O. C. (1998) “Ada”, *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar*, Ed. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli, Garanti Galerisi, İstanbul, s.12-16.

7. Aktaran Poridis, A. (1999) “İstanbul Adaları’nın Sosyal ve Fiziksel Gelişiminin Analizi İle Fiziksel Çevrenin Değerlendirilmesine İlişkin Sistematik Bir Yaklaşım”, Y.T. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul. M. Aslan ise Aristoteles’ten alıntı yapar ve Khalkilitis kelimesinin “Kalkedonlular’ın adası” anlamına geldiğini ve adayı Demonesos olarak ifade ettiğini belirtir. Arslan, M. (2010) *İstanbul’un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler*, Odin Yayıncılık, İstanbul, s.21.

8. *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi*, YKY, c.2, Kitap 1, s.69. Evliya’nın anlatımına göre: “Yalova Nahiyesi olan Samanlı kalesine gelinir ve denize açılıp 20 milde Heybeli Adası...”

9. Burada bahsedilenler Giovanni Andrea Vavassore (1520); Lokman, *Şehinşahname* (1582-83) İÜ. F. 1404, folio 58a; Lokman, *Hünernâme* (1584-85) TSK, H 1523, fol158b, 159a; Piri Reis (17. yy) Kitab-ı Bahriye (W. Pertsch, Türk El Yazmaları, Berlin Königlische Kütüp) için bkz. Necipoğlu, G. (2007) 15. ve 16. *Yüzyılda Topkapı Sarayı*, Çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, Levha 23, s.354; Levha 21a, s.352; Levha 20a, s.350; Levha 22a s.353.

10. Resim 3’teki haritalarda Kalamış-Fenerbahçe civarı kıyı adacıklar vardır. Bu anlatım Adalar denebilir, ama iddia olmaktan öteye geçemez.

11. Belge, M. (1993) *İstanbul Gezi Rehberi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.329.

12. Salman, Y. (1998) “Sayfiye”, *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar*, Ed. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli, Garanti Galerisi, İstanbul, s.290-291.

13. Örneğin sinemalar hakkında Pars Tuğlacı (1989) *Tarih Boyunca İstanbul Adaları*, Say Yayıncılık, İstanbul, c.1, s.538; tiyatrolar hakkında Türker, O. (2004) *Prinkipo’dan Büyüka-da’ya Bir Prens Adası’nın Hikâyesi*, Sel Yayıncılık, İstanbul, s.40.

14. Biliyoruz ki ulaşım, modernleşmenin temel araçlarındandır. Amaç Adalar’a keskin bir tarih belirlemek değil, çalışmaya başlangıç tayin etmektir. Modernleşmenin başlangıcını tartışmak bu çalışmanın amacını aşar. Bazı kaynaklar modernleşme düşüncesini Tanzimat Fermanı’na (1839) bağlarken, Tekeli geleneksel Osmanlı devlet düzeninin dönüşmesinin en keskin dönemeci olan 1826 Yeniçeriler kararına kadar çeker. Tekeli, İ. (2009) “Modernleşme Sürecinde İstanbul Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendirilmeli?”, *Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.172-206.

15. İstanbul Telefon Türk Anonim şirketi rehberinde (1930) “Münür B. Çorum Mebusu” kaydıyla “Süleymaniye Kırazlımescid s. 31” ve ikamet olduğu belirtilen “Büyüka-da Protestan Kilise s. 3” olmak üzere iki adres bulunmaktadır. Ayrıca anakara ile nüfus ilişkisine işaret eder gibi, numaraların 21522 ve 77 olması da ilginç bir bilgidir.

16. Örneğin Gürses Söğüt, S. (2019) “1912 İshakpaşa Yangını ve Ayasofya Çevresinin Yeniden Düzenlenmesi”, *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 36, s.251-280.

17. Büyüka-da ile Heybeliada’daki yangın alanları konusunda 1908-1920 arasındaki yangın yerleri çizimi ve 1920-1925 yangın haritaları sayesinde önemli bilgiler edinmekteyiz. Sakaoğlu, N. (2011) 20. *Yüzyıl Başında Osmanlı Kentleri*, Deniz Kültür Yayınları, s.16: <http://www.adalar-muze-si.org/cms/projeler/muze-arsivleri/harita-arsivi/133-osmanli-yanigin-haritalari> (erişim tarihi Şubat, 2020).

18. Gül, M. (2015) *Modern İstanbul’un Doğuşu*, Çev. B. Helvacıoğlu, Sel Yayıncılık, İstanbul.

19. Prost, H. (1941) *Büyüka-da’yı Tanzim ve Güzelleştirme Planını İzah Eden Rapor*, İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü, Etüdü Yapan M. Şerer, Belediye Matbaası. Ayrıca TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesince *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları* (1934-1995) içinde, Prost’un “İstanbul Nazım Planı” (1937), “Anadolu Sahili Nazım Planı” (1940), “Boğaziçi Anadolu Sahili” (1941), “Büyüka-da’yı Tanzim ve Güzelleştirme Planı” (1941)

ve “Boğaz’ın Rumeli Sahili”ne (1944) olmak üzere altı raporu olduğu belirtilir. Prost’un aşamalı olarak yürüttüğü İstanbul planlamasının ana metinleri 11 cilt olarak Fransızcadır.

20. Prost planının Büyüka-da’da uygulanmamasının başka nedenleri de olabilir. Özellikle uygulama zorlukları ya da bu plandaki ağırlıklı ulaşım ile ilgili konuların gerçekleştirilememiş olması da göz önüne alınmalıdır.

21. Tanyeli, U. (2004) *İstanbul 1900-2000: Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak*, Akın Nalça Kitapları, İstanbul, s.229.

22. Tanyeli, U. (2004) s.54-55.

23. Mamboury, E., *Les îles des Princes*, s.57. Aktaran Pinguet, C. (2018) *Adalara Çıkmak, İstanbul Açıklarındaki Bir Takimadanın Öyküsü*, Çev. O. Alkan, İş Bankası Yayınları, İstanbul, s.31.

24. Ada’nın ilk sayfiye düşkünlüleri 1700’lerin ortalarında Fransızlardır (“Adalar”, *İstanbul Ansiklopedisi*, s.71). 1919-20 tarihlerinde Ruslar Türkiye’de oldukça yoğun, hatta Büyüka-da’da İngilizler bazı evlere el koyarak Rusları yerleştirir. Ada’daki Rus kampı 1920 yılı yazında Limni’ye gitmelerinin ardından kapanır (Dağlar Macar, O. ve Macar, E., 2010, *Beyaz Rus Ordusu Türkiye’de*, Libra Yayınları). Alman nüfus ise, 1922 tarihli *İkdam* gazetesine göre Ada’dan ayrılır ve bu gidişle Adalar ıssızlaşır (Millas, A., 2018, *Büyüka-da Prinkipo, Ada-i Kebir*, Adalı Yayınları, İstanbul).

25. Burgaz Ada üzerine yapılan bir çalışmada N. D. Duru, farklı sınıflar da etnik yapılar olsa da, eğlence kültürünün ve sosyal küllielerin yarattığı ortamın, ‘Adalı olma’ durumunu ortaya çıkarttığını ve birlikteliğin böyle sağlandığını belirtir. Cumhuriyet döneminde Anadolu Kulübünün aynı amaçla kullanıldığını söylemek mümkün. Yazar konuyu *conviviality* ve *coexistence* terimleri üzerinden tartışıyor. Duru, Deniz Neriman (2015) “From Mosaic to Ebru: Conviviality in Multi-ethnic, Multi-faith Burgazadası, İstanbul”, *South European Society and Politics*, 20(2), s.243-263.

26. Belge, M. (1993) s.331. Aynı paragrafta; Adalar’ın farklılık hissinin azınlıklarca tercih edilmiş olmasından kaynaklandığını, özellikle barındırdığı kurumlar nedeniyle Heybeliada’nın “değişik bir resmiyete sahip olduğunu” belirtir.

27. Tekeli, “utangaç modernite” tanımını, dönemleri sınıflarken kullanır ve Cumhuriyet’in ilanı öncesindeki dönemde bu şekilde ifade eder. Tekeli, İ. (2009) s.172-206.

28. Batur, E. (2011) *Hayalet: Büyüka-da Yetimhanesi ve Alexandre Vallauray için bir fotoroman denemesi*, Ed. A. Gültekin, Norgunk, İstanbul, s.7.

The Princes’ Isles as a Spectacle of Modernization

The Islands’ inclusion in the routes of the Royal Treasury Ferry Administration in 1844, its autonomous administration with the Provincial Regulations of 1867, Atatürk’s residences on the Yalova-Princes’ Isles-Yeşilköy line of the Republican ideology, planning of Prinkipo synchronically with the Prost planning of Istanbul during the Democrat Party regime emphasizes the Islands being an active component of the city more than an outer settlement.

‘Transportation’, influencing the perception of space of the citizens as the main determinant of construct of the idea of summer life in the process of modernization, is gaining importance in the expression of the relationship of the Isles with the mainland. The uncertainty of the location of the Isles being near or far as to the mainland is only a spatial imagination... a little far Isles of the city...

The actors who were the founding elements of the architecture of the Isles: The French, British, Germans and Russians guests of the pre-war period, Levantines, minorities from the Ottoman people, bureaucrats, deputies... We can observe the Isles as ‘a laboratory of transformation’ by the help of their plurality. Maybe with the help of not compromising from the state of being side by side and integrated, it is possible to talk about a locality composed of pluralities, ‘local moderns’, even ‘Islander Moderns’.