



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD), Cilt 5, Sayı 12, Temmuz 2018, ss. 167-185.

Journal of Ottoman Legacy Studies (JOLS), Volume 5, Issue 12, July 2018, pp. 167-185.

ISSN 2148-5704

DOI Number: 10.17822/omad.2018.105

Geliş Tarihi/Received: 13.06.2018 Kabul Tarihi/Accepted: 14.07.2018

OSMANLI DEVLETİ'NDE NEHİR ISLAHI VE TAŞKIN ORGANİZASYONU (Meriç/Enez Limanı, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu)

River Reclamation and Flood Organization in Ottoman State (Meriç/Enez Harbor, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu)

Haydar ÇORUH*

Öz: On sekizinci yüzyılda İngiltere ve Fransa'da başlayan nehir ıslah çalışmaları kısa bir süre sonra bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de uygulanmıştır. Her ne kadar nehir ıslahını kolaylaştıran yeni icat makineler İngiltere'de ortaya çıkmış olsa da bu makinelerin nehirler üzerinde kullanımıyla ilgili kanun ve kurallar Fransız mühendisler tarafından geliştirilerek yaygınlaştırılmıştır. Osmanlı Devleti söz konusu ülkelerden kırk yıl sonra (1840), nehir ıslah çalışmalarına başlamış olsa da kısa bir zaman içinde on bir nehrin ıslahına teşebbüs etmiş olmakla beraber, bu çalışmaların çok az bir kısmı başarıyla tamamlanmıştır. Amaç: Makale dünyada gelişen nehir ıslah teknolojisinin ana hatlarını ortaya koyarak, Osmanlı Devleti'nin bu teknolojiye ne oranda ve nasıl faydalandığını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Kapsam: Osmanlı Devleti'ndeki nehir ıslah çalışmaları 1840-1920 yılları arasında devam etmiştir. Bu kapsamda Meriç, Kızılırmak, Vardar, Karasu, Menderes, Sakarya, Yeşilırmak, Boyana, Fırat, Dicle, Bartın Çayı ıslaha tabi tutulmuştur. Bulgular: 2015 yılında Kayseri'de düzenlenen "Uluslararası Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller Sempozyumu" bahsi geçen nehirlerden birçoğuyla ilgili verilerin derlenmesini mümkün kılmaktadır. Ancak bu makale sunularda değinilmemiş veya konu gereği göz ardı edilmiş birçok yeni bilginin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Sonuç: Yukarıda bahsi geçen eksiklikler göz önüne alınarak ortaya konulan bu çalışmada, Meriç/Enez Limanı, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu nehirleri üzerinde yapılan ıslah çalışmalarına yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Avrupa, Nehir, Islah, Ulaşım, Liman

Abstract: The river rehabilitation studies that started in England and France in the eighteenth century were applied in the Ottoman State as well as in the whole world after a short time. Although new inventions have been introduced in the UK to facilitate river rehabilitation, laws and regulations concerning the use of these machines on rivers have been developed and disseminated by French engineers. Although the Ottoman Empire started to work on river rehabilitation after forty years (1840), in a short period of time, the Ottoman State had successfully attempted to rehabilitate eleven rivers, and only a few of these studies were successfully completed. Objective: The article aims to reveal how the Ottoman Empire benefited from this technology by revealing the outline of the river improvement technology that developed in the world. Scope: River breeding studies in the Ottoman State continued between 1840-1920. In this context, Meriç, Kızılırmak, Vardar, Karasu, Menderes, Sakarya, Yeşilırmak, Boyana, Fırat, Dicle, Bartın Creek was subjected to wetting. Findings: The "Rivers and Lakes Symposium in the International Ottoman State" held in Kayseri in 2015 makes it possible to compile related data by means of the rivers. However, this article introduces many new information that has not been mentioned in the presentation or ignored by the subject. Conclusion: This study, which is based on the deficiencies mentioned above, will include breeding studies on Meriç/Enez Harbor, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu rivers.

Keywords: Ottoman, Europe, River, Breeding, Transportation, Harbor/Port

* (Dr. Öğr. Üyesi), Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Hatay/Türkiye, e-mail: haydarcoruh@hotmail.com, ORCID: orcid.org/0000-0002-7632-9721

Giriş

Osmanlı Devleti'nde nehir ıslah çalışmaları yaklaşık olarak 1840'lı yıllarda başlamıştır. Bu yıllara gelinceye kadar Avrupa'da yetişen mühendisler, nehir yataklarının oluşma aşamaları ve yeniden düzenlenmelerine yönelik kanunlar koydukları gibi bu kanunlar dairesinde, büyük çaplı çalışmalarla nehir yataklarını yeni baştan şekillendirebilmişlerdi. Yirmisekiz Mehmed Çelebi'nin sefaretnamesinde geçen ve Fransa'da açılmış olan kanallar ve eklüzler (mekanik-otomatik güçle alçaltılıp yükseltile, bir havuz sistemi¹), dönemin Osmanlı Devleti için çağının çok ilerisindeki mühendislik faaliyetleri olarak kabul görmüştür.² Sanayi devrimini gerçekleştiren İngiltere'de özellikle buharlı gemilerin icadı ve inşası alanında büyük gelişmeler yaşanırken, bu gemilerin nehir ıslahı için kullanılması Fransa'da daha ileri bir aşama kaydetmiştir.³ Fransız mühendisler sadece buharlı gemileri dönüştürmede değil, aynı zamanda nehirlerin hareket kabiliyetleri üzerinde ortaya koydukları kanunlara dayanarak, nehir yataklarını yeniden şekillendirme işinde diğer milletlerden daha başarılı olmuşlardır. Nitekim nehirlerle ilgili kanunlar alanındaki ilklerden biri Fransız kökenli L. J. Fargue (1827-1910) diğeri Paul François Du Boys'dür (1847-1924).⁴ Bununla beraber nehir ıslahı konusunda en yaygın kuramlar Louis Fargue'ye aittir. Fargue, nehir ıslahı konusunda 19. yüzyılın başlarında bilinen bütün yöntemler için yeni açılımlar getirdiği gibi bunları değişmez kurallara bağlamaya da muvaffak olmuştur.⁵ Onun bu kuramları kısa bir zaman diliminde dünyanın önemli nehirlerinde kullanılarak daha verimli sonuçlar elde edilecek şekilde gelişmelere sahne olmuştur.⁶

Nehir ıslah çalışmalarına on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında başlamış olan Osmanlı Devleti, yıl içinde meydana gelen mevsimsel taşkınlar sebebiyle uyguladığı ıslah ve taşkın organizasyonlarında ortaya koyduğu mühendislik bilgi ve teknolojisinin Avrupa'daki benzeri çalışmalardan bihaber olduğunu açıkça göstermekteydi. Her yıl meydana gelen taşkınlar sebebiyle 1840'lı yıllarda başlayan ve 1920'li yıllara kadar uzanan bir dönemde Osmanlı Devleti'nin (olduğu kadar günümüzde Türkiye Cumhuriyeti'nin de) başını bir hayli ağrıtan Meriç Nehri, söz konusu yıllar arasında uzun ve yorucu bir ıslah çalışmasına maruz kalmıştır. Bu nehir üzerinde yapılan çalışmalar daha sonraki dönemlerde yaklaşık on bir nehir (Meriç, Kızılırmak, Vardar, Karasu, Menderes, Sakarya, Yeşilirmak, Boyana, Fırat, Dicle ve Bartın Çayı) üzerinde sürdürülecek olan ıslahatın da verilerini oluşturmuş görünmektedir.

Osmanlı Devleti, nehir ıslahı çalışmalarında tahmin edilebileceği gibi öncelikle kendi yetiştirmesi olan mühendisleri kullanmıştır. Ancak zamanın nehir ıslah teknolojisinin kalbi Fransa'da atmaktaydı ve mühendisler genellikle Ecole des Ponts'dan mezun olur ve askerî birliklerde mühendis olarak vazifelendirilirdi.⁷ Osmanlı Devleti'nde de benzeri bir uygulama vardı ve mühendisler genellikle askerî kökenliydi. Ancak bu mühendisler her ne kadar

¹ Eklüz: "Mekanik-otomatik güçle alçaltılıp yükseltile, bir havuz sistemi olup, gemiler, Büyük Okyanus girişinden Gatun Gölü'ne kadar, yaklaşık 30 km'lik kısımda eklüzden eklüze yükseltilep geçirilerek, yaklaşık 26 m. yüksekteki Gatun Gölü'ne ulaştırılır. Atlas Okyanusu yönünden, yani Colon yakınlardan giren gemiler ise, Gatun Gölü'nden sonra, biraz önce yapılan açıklamanın aksine, eklüzden eklüze indirilerek, yaklaşık 26 m alçaktaki Büyük Okyanus'a geçirilir. Sistem, bir çeşit gemi asansörü'dür." (Hayati Doğanay, "Anlamı, Tanımı, Konusu Ve Felsefesi Bakımından Coğrafya İlmi Hakkında Bazı Düşünceler", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 16, Sayı 25, 2011, s. 27.

² Türkan Polatçı, "Osmanlı Batılılaşmasında Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi'nin Paris Sefaretnamesi'nin Önemi", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 2(2), s. 256-257. Ayrıca bkz. *Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi Sefaretnamesi*, (Haz. Abdullah Uçman), Tercüman 1001 Eser, İstanbul 1975, s. 17-19.

³ Bkz. *European Council of Civil Engineers Working Group 250 years of Civil Engineering Heritage in Europe: Canals, Waterways*, CNISF, Marc 2006.

⁴ Levent Küçük, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Devleti'nin Nehirler ve Göller ile İlgili Yaptığı Bazı Düzenlemeler", *Karadeniz*, Yıl 6, Sayı 26, Yaz 2015, s. 45.

⁵ Bkz. Will H. Hager, "Fargue, Founder of Experimental River Engineering", *Journal of Hydraulic Research*, 41:3, 227-233.

⁶ W. H. Hager, agm., s. 228-232.

⁷ W. H. Hager, agm., s. 227.

Mühendishane-i Berri-i / Bahri-i Hümayun gibi okullardan mezun oldukları varsayılsa da bu mühendislerin hiçbirinin Fargue ile başlayan ve Avrupa'da yaygın olarak kullanılan kuramlardan haberleri olmadığı yapılan ıslah önerilerinden anlaşılmaktadır.⁸ Osmanlı Devleti bütün uğraşlara rağmen nehirlerde meydana gelen taşkınların sebep olduğu yıkımlara bir çare bulunamamasının kendi mühendislerindeki bu bilgi eksikliğinden kaynaklandığını kısa bir zaman sonra anlamıştır. Geleneksel bilgilerle bu yıkımların önünün alınamayacağına karar veren padişah Sultan Abdülmecid, Avrupa'dan yeni teknoloji satın alınmasına ve bu teknolojileri uygulayabilecek mühendislerin getirilmesine karar vererek Fransa'dan teknoloji satın alınmasına karar verdi.⁹

Osmanlı Devleti, bu aşamada sefaretleri vasıtasıyla mühendisler ithal etmek ve yapılan mukavelelerle nehir ıslah çalışmalarını düzenlemek zorunda kalsa da, bu tür işlerin daha organize bir yapılanma gerektirdiği konusunda ikna olmuştur. Bu sebeple 1848 yılında bir tüzük hazırlanarak bayındırlık ve belediyeçilik işlerini yürütmek üzere, hazinesi olan bir kurumun oluşturulmasına karar verilmiştir. Kurulan Nafia Nezareti bu ve benzeri işlerin devletin destek ve garantisiyle yapılmasının yolunu açmış olduğundan, beledi işlerin yanı sıra nehir ıslah çalışmaları gibi büyük projeler de aynı nezaretin denetimine verilmiştir.¹⁰

Osmanlı Devleti Nafia Nezaretini kurduktan sonra düzenli olarak sürdürülmeye çalışılan nehir ıslah çalışmalarına aktaracağı maddi kaynağın imkânlarını da böylece hazırlamış oldu. Meriç Nehri'nde sürdürülen ıslah çalışmaları bu nezaretin kurulmasıyla daha düzenli bir şekilde yürütülmeye başlanmıştır. Öyle ki Meriç Nehri'nin Ege Denizi'ne döküldüğü mecrada bulunan ve bölgesel ticarete önemli bir yeri olan Enez Limanı'nın taşkınlardan korunması için 1768-1845 yılları arasında yerel yönetimler tarafından birçok önlem alınmaya çalışılmıştır. Buna rağmen çalışmaları izleyecek ve düzenli bir şekilde yönetecek bir nezaretin olmaması bu ıslah çalışmalarının zamana ve kişilere bağlı olarak yürütülmesine ve bir netice alınamamasına sebep olmaktaydı. Nafia Nezaretinin kurulması nehir ıslahına yönelik çabaların tek elden ve tek hazine ile sürdürülmesini sağlandığı gibi, daha organize bir hâle getirilmesi de böylece mümkün olmuştur. Enez Limanı bu sayede 1845 ila 1850 yılları arasında devam eden ve etkileri 1915'li yıllara kadar uzanan çok boyutlu bir ıslah çalışmasına sahne olmuştur.¹¹ Osmanlı tarihinde bir ilki temsil eden bu ıslah faaliyetlerinden elde edilen tecrübeler kullanılmak suretiyle birçok nehir üzerinde ıslah çalışması yapılmıştır. Bu nehirler arasında adı geçmekle beraber, ilgili çalışmalarda konu sınırlandırmalarına takılarak özellikle nehir düzenlemeleri ve taşkınların denetime alınması yönünde yapılan çalışmalara yeterince değinilmemiş olduğu gözlenmiştir. Bu itibarla bu çalışma Meriç / Enez Limanı, Savreyn (Savrun), Seyhan / Ceyhan ve Sakarya / Mudurnu nehirleri üzerinde yürütülmüş olan nehir düzenlemeleri ve taşkınları önlemeye yönelik bilgilere ve bu çalışmaların hangi aşamalarda sonuçlandırılmış olduğuna değinilecektir.

1. Meriç Nehri ve Enez Limanı Islahı

Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'i Rumeli ve Balkanlar'a bağlayan Meriç, Arda ve Tunca nehirlerinin Ege Denizi'yle bulunduğu yerde kurulmuş olan Enez Limanı'nı eski günlerine

⁸ Bu kuramlar: (1) Nehir eğriliği boyunca maksimum akış derinliği ile ilgilidir (Thalweg), (2) Maksimum nehir derinliği daima aşağı doğru yer almaktadır. (Bir eğrinin merkezi), (3) Maksimum yüzey derinliği açılmal sapma ile artar (Akış-aşağından nehir akıntısına kadar), (4) thalweg derinliğinin sürekli değişimi için, bir eğri ne çok uzun ne de çok kısa, (5) Herhangi bir eğri parametresinin her an değişmesi, thalweg yükselmesinin ani değişimi ve (6) thalweg eğimi doğrudan değişim ile ilgilidir (bir nehir virajı boyunca eğrilik) (W. H. Hager, agm., s. 232).

⁹ BOA, *İ.MMS.*, 2405, Lef 7 (4 Zilkade 1263 / 14 Ekim 1847).

¹⁰ 1848 yılında Nafia Nezareti teşkil edilmiş, bayındırlık, sanayi, tarım, orman ve su ile ilgili işler nezaretin idaresi altına verilmiştir (Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Ocak-2011, s. 109).

¹¹ BOA, *C.N.F.*, 38/1855, 38/1856; BOA, *İ.MMS.*, 2401; BOA, *BEO*, 147/10995/2; BOA, *DH.SYS.*, 9/94. Nehrin denize döküldüğü yerde bulunan ve ticari yönden çok işlek bir kasaba olan Enez 1456'da Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır (Sait Başaran-Burcu Başaran, "Enez-Fatih Camii", *Vakıf Restorasyon Yıllığı*, Sayı 4, 2012, s. 90-vd).

kavuşturmak amacıyla başlattığı ıslah çalışması, zaman içinde söz konusu nehirlerin topyekûn temizlenmesine yönelik bir ıslah projesine dönüşmüştür.

Proje Edirne, Enez, Tatarpazarcığı, Filibe ve Dimetoka gibi şehirlerden oluşan yaklaşık 500 kilometreyi bulan Filibe-Enez kuşağını içine almaktaydı. Osmanlı Devleti bu projeyi başlatırken sadece ticari kaygılarla değil aynı zamanda askerî kaygılarla da hareket etmiştir.¹² *Bu kuşağın içinde yer alan Rumeli şehir ve kasabalarına bağlı ovalarda üretilen bitkisel ve hayvansal ürünlerin yanı sıra sınai mallarda Meriç Nehri üzerinden Enez Limanı'na ulaştırılmaktaydı. Aynı şekilde dünya pazarlarında üretilen mallar da Enez'den giriş yaparak aynı güzergâh üzerinden Edirne'ye ulaşmakta ve buradan Rumeli ve Balkanlar'a ya da İstanbul'a doğru yol almaktaydı.*¹³ Ancak bu güzergâhtaki tek liman olan Enez limanı, 1768 yılında Meriç Nehri ve kollarında meydana gelen sel felaketiyle başlayan ve bu tarihten itibaren silsilelerle devam eden sellerin sürüklediği alüvyonlarla dolarak büyük oranda devre dışı kalmıştı.¹⁴ 1800 yılı sonlarına doğru meydana gelen bir başka taşkın ise limandaki ticari hareketliliği tamamen durma noktasına getirmişti. Osmanlı Devleti limanı tekrar eski günlerine kavuşturmak amacıyla ilk ciddi keşif çalışmasını da bu yıllarda yaptırmıştır.¹⁵ Ancak bölgede meydana gelen huzursuzluklar ve uzun süren savaşlar, bu çalışmadan netice alınmasını engellemiştir.¹⁶ Gemi giriş ve çıkışına tamamen kapanan Enez Limanı'nın işletmeye açılabilmesi için Tanzimat Dönemi'ne kadar beklemek gerekmiştir.

Enez Kent Meclisi 11 Mart 1842'de limanın temizlenmesine ve Meriç Nehri'nin ıslahına karar vermiştir.¹⁷ Kent meclisi bu kararını bir mazbata ile Bab-ı Âli'ye bildirmiştir. Mazbatada, projenin Osmanlı hazinesi için sağlayacağı faydalara da değinilmiştir. Bunun üzerine Sultan Abdülmecid, öncelikli olarak Enez Limanı'nın temizlenmesine, Meriç Nehri ıslahının ise daha sonraya bırakılmasına karar vermiştir.¹⁸

Bu planlamadan kısa bir süre sonra Meriç Nehri'nde meydana gelen büyük bir sel felaketi Edirne'yi sular altında bırakmıştır (25 Şubat 1844).¹⁹ Felaketin yol açtığı tahribatın tespiti için Erkân-ı Harbiye Zabiti Miralay Rifat Bey, Kolağası Fehmi Bey ve Ebniye-i Hassa Halifesi Seyyid Mustafa Efendi'den oluşan bir komisyon bölgeye gönderilmiştir.²⁰ Komisyonun amacı,

¹² Hatice Aslan Çağlıkçecigil, "18.-19. Yüzyıllarda Meriç Nehri Üzerindeki Köprüler", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 530. Rodop Dağları'nın kuzeybatısındaki Rila Dağı'nın Musalla Tepesi'nden doğan Meriç Nehri Arda ve Tunca Nehirlerini de kendi bünyesine katarak kuzeyden güneye doğru akarak 490 km sonra Ege Denizi'ne dökülmektedir. Bkz. Aziz Tekdemir, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Meriç Nehri'nde Vapur İşletme İmtiyazı", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 643. Meriç Nehri'nin tarihte nasıl bir görev üstlendiğine dair kaynaklarda çok fazla bilgi bulmak mümkün değildir. Bununla beraber *bir Bizans kumandanının Osmanlılardan kaçarak, Meriç yoluyla Enez kalesine sığınmasıyla ilgili verilen bilgiler bu nehirde ticari veya başka sebeplerle ulaşım yapıldığına dair verilerin 1360'lara kadar uzandığını göstermektedir.* Bkz. İbrahim Sezgin, "Meriç Nehri'nde Taşımacılık (17.-18. Asırlar)", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 578.

¹³ Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "19. Yüzyıl Ticaretinde Meriç Nehri'nin Rolü", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s.281-282; Emine Gümüşsoy, "19. Yüzyıl Osmanlı Belgelerinde Meriç", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 624.

¹⁴ BOA, C.NF., 38/1856, 29 Haziran 1768; Salih Ceylan, "Enez (Edirne) İlçesi'nin Turistik Çekicilikleri ve Sürdürülebilir Turizm Açısından Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu (16-17 Ekim 2008), Bildiriler Kitabı*, Ankara, s. 406.

¹⁵ BOA, C.NF.,13/617 (9 Ekim 1800).

¹⁶ Hürü Sağlam Tekir, "20. Yüzyıl Başlarında Enez (İnoz) ve Çevresinde Çetecilere Yardım Faaliyetleri", *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2013, Sayı VI/2, s. 428.

¹⁷ BOA, İ.MMS., 2374, Lef 5 (28 Muharrem 1258 / 11 Mart 1842). Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla taşra teşkilatında köklü değişime gidilmesi sonucunda Muhassıllık meclisleri kaldırılmıştır (1842). Bu meclislerin yerine eyalet ve sancaklarda büyük ve küçük meclisler oluşturulmuştur (Tülay Ercoşkun, "Osmanlı Devleti'nde Muhtarlık Kurumunun İşleyişine İlişkin Düzenlemeler ve Gözlemler", *Bilgi*, Sayı 60, Kış 2012, s. 134).

¹⁸ BOA, İ.MMS., 2374, Lef 5 (28 Muharrem 1258 / 11 Mart 1842).

¹⁹ BOA, A.MKT., 9/48 (5 Safer 1260 / 25 Şubat 1844).

²⁰ BOA, A.MKT., 39/49 (8 Nisan 1846).

nehir ulaşımını sağlamak ve Enez'i eskiden olduğu gibi her tonajda geminin yanaşabileceği bir liman kentine dönüştürmekti.²¹ Filibe-Enez arasını tarayan komisyonun iki yıl süren keşif çalışmaları üç aşamada yürütüldü. Birinci aşama, Enez Limanı ve Meriç Nehri'nde meydana gelen taşkın yerlerini gösteren haritaların hazırlanmasına; ikinci aşama, nehir kenarlarının dayanıklılığının artırılması için neler yapılması gerektiğine; son aşama ise, Enez Limanı'na beş saat mesafede bulunan ve nehir akışını engelleyen Dağdevirenzâde Bendi'nin durumuyla ilgili bir fizibilite raporunun hazırlanmasına hasredildi.²²

Keşif sonuçları ilgili kurullarda değerlendirildikten sonra öncelikle Dağdevirenzâde Bendi'nin tamirine ve daha sonra Enez Limanı'nın temizlenmesine karar verildi. Bunun üzerine öncelikli olarak ıslah çalışmalarında kullanılacak makine ve teçhizatın temini için yeni bir çalışma başlatıldı.²³ Ancak Bab-ı Âli, komisyonlarda görev almasına rağmen bu tarihe kadar elle tutulur bir çalışma ortaya koyamayan Miralay Rıfat Paşa'yı merkeze çekerek, yerine Yaver-i Harp Binbaşısı Ahmed Efendi'yi tayin etti (Temmuz 1846). 17 Eylül 1846'da keşif çalışmalarını tamamlayan komisyon, Enez Limanı'nın geleneksel yöntemlerle değil Avrupa'dan satın alınacak yeni icat bir Tarak Vapuru / Dredger ile temizlenebileceğine karar verdi.

Osmanlı Devleti'nde bu tür gemiler henüz inşa edilmiyor olmakla beraber Avrupa'da icat edilen Tarak Vapuru'nun nehir ıslah çalışmalarında 1800'lü yıllardan itibaren kullanıldığı bilinmektedir.²⁴ Gerçekte bu tür gemilerin en ilkel hâliyle nehirlerde kullanılmaya başlanması 1435'e uzanıyor olsa da ilk buharlı tarak vapurlarının 1802'de İngiltere'de kullanıldığı bilinmektedir.²⁵

Osmanlı Devleti, nehir ıslah çalışmalarında kullanılmak üzere ithal etmeyi düşündüğü tarak gemisiyle ilgili görevi Paris'te bulunan Barutçubaşı Ohannes Dadian Efendi'ye havale etmiştir.²⁶ Ohannes Efendi'ye tarak vapurunun sadece Meriç Nehri ve Enez Limanı'nın temizliğinde değil, aynı zamanda diğer nehirlerin ve limanların ıslahı için de kullanılacağı bildirilerek bu makinenin temin edilmesinin ne derece önem arz ettiği birinci elden ifade edilmişti. Bab-ı Âli Ohannes Efendi'ye verdiği bu bilginin hemen akabinde geminin yerlisinin inşası için Aynalı Kavak Tersanesi'ni yeniden düzenledi.²⁷ Osmanlı Devleti, bu sayede yeni yeni başlatılan nehir ıslah çalışmalarında dışa bağımlılıktan kurtulmayı amaçlamakla beraber, hükûmetin teknoloji transferinde İngiltere'yi değil de Fransa'yı tercih etmiş olmasının,

²¹ BOA, *İrade Mesail-i Mühimme (İ.MMS.)*, nr. 2374, Lef: 5.

²² BOA, *İ.MMS.*, nr. 2378, Lef 2 (Gurre-i Cemaziyelâhir 1262 / 26 Mayıs 1846).

²³ BOA, *İ.MMS.*, 2831, Lef 1 (23 Receb 1262 / 17 Temmuz 1846).

²⁴ BOA, *İ.MMS.*, 2389 (26 Ramazan 1262 / 17 Eylül 1846).

²⁵ Tarak gemilerinin / dredger'in Ohio Nehri'nde ilk defa 1843 yılında kullanıldığı bilinmektedir (Michael C. Robinson, *History of Navigation in the Ohio River Basin*, U.S. January 1963, s. 55. Bununla beraber ilk sepetli ve buhar gücüyle çalışan dredger İngiltere'de Thames nehri üzerinde 1802'de açılmış olan Caledonian Kanalı'nda kullanılmıştır. Bunu 1822 yılında İsvçre Gotha Kanalı, 1824'de Rotterdam ve 1834'te Hamburg'ta kullanımlar takip etmiştir. Bunların dışında dredger'in ilkel hâllerine ise 1435 yılında scratcher veya krabbelaar adıyla Scheldt nehri üzerinde, scraper adıyla 1686'da, sepetli dredger olarak 1492'de Leonardo da Vinci tarafından dizayn edilmiş hâliyle 1738'de Bremen'de Weser Nehri üzerinde görülmüştür. Bkz. Rudolf van den Bosch, "Dredging Technology", *Hydraulic Structures, Equipment And Water Data Acquisition Systems* – Vol. II, ISBN: 978-1-84826-500-4 (Print Volume), s. 29-65.

²⁶ Ohannes Dadian Efendi, iyi derecede Fransızca bildiği ve teknik kitaplardan çeviriler yaptığı için 1835-1836 yılları arasında devlet tarafından inceleme yapmak üzere Avrupa'ya gönderilmiştir. Burada bulunduğu zaman zarfında birçok tesisin kurulmasına yardımcı olacak önemli bilgiler vermiştir. Bkz. Gülşah Yılmaz, *18. ve 19. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Yerel Tekstil Üretiminden Sanayileşmeye Geçiş*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, M.Ü. Güzel Sanatlar Enstitüsü Tekstil Ana Sanat Dalı, İstanbul 2015, s. 97).

²⁷ BOA, *İ.MMS.*, 2387 (6 Şevval 1262 / 27 Eylül 1846). 16. yüzyılın sonlarında tersanelerde başlayan büyük gemilerin bakım ve onarımı bazı zorluklara sebep olunca Avrupa'dakine benzer havuzların kurulması gündeme geldi. 1795'te İsvçli bir şirkete verilen ihale sonucunda 1799 yılında ilk havuz hizmete sokulmuş oldu. Tersanenin gelişme sürecinde Aynalı Kavak Sarayı yıkılmak zorunda kaldı ve sarayın bulunduğu yerde 1805 yılında taşkızak ve ağaçkızak tesisleri kuruldu. Ardından ikinci havuz 1825'te ve üçüncü havuz ise 1857'de inşa edildi. Bkz. Metin Koncavar, "İstanbul'un Tersaneleri", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, Yıl 2001/3, Sayı 413, s. 40.

çalışmanın sadece bayındırlığı değil aynı zamanda dış siyaseti de ilgilendiren bir yanının olduğunu göstermektedir.

Tarak vapurunun teminine yönelik çalışmalar devam ederken komisyonun almış olduğu karara uygun olarak Binbaşı Ahmed Efendi, sel felaketinde zarar gören Dağdevirenzâde Bendi'nin yeniden inşası için Edirne'ye gönderildi. Ahmed Efendi, bentle ilgili hazırladığı raporda, yeni bir taşkın olayının vuku bulması hâlinde bendi aşacak nehir sularının şehri büyük bir felakete sürükleyebileceğine dikkat çekmekteydi. Ahmed Efendi'nin gösterdiği çabaya rağmen, nehir ıslahıyla ilgili olarak Temmuz 1847'ye kadar bir netice alınamaması bu işe memur edilen mühendislerin İstanbul'a geri çağırılmasına sebep olmuştu. Fakat Sultan Abdülmecid, bu durumun ileride daha büyük gâileler açabileceği endişesini taşıdığından Avrupa'dan uzman bir mühendis getirtilerek nehir ıslahı çalışmalarına devam edilmesini emretmişti.²⁸

Bu görev Paris Sefiri Arnavut Süleyman Refet Paşa'ya verildi ve kendisinden nehir ıslahı konusunda uzman bir mühendis bulması ve hemen İstanbul'a göndermesi istendi. Süleyman Refet Paşa da, bu konuda uzman olduğunu tespit ettiği Mühendis Mösyö Borel (Povarl) ile bir protokol imzalayarak İstanbul'a gönderdi (26 Ağustos 1847).²⁹ İmzalanan protokole göre; Meriç Nehri'nin ve Enez Limanı'nın keşfi ve ıslahı için kendisine 4000 frank maaş ödenecekti. Ayrıca yolluk olarak da 6500 Frank harcırah verilecekti. Bunun dışında kullanacağı alet ve edevat için de 4000 Frank tahsis edilecekti.³⁰

Mühendis Borel, kontrata uygun olarak İstanbul'a geldi ve hemen çalışmalara başlamak üzere Edirne'ye gitti. İlk işi Meriç Nehri yatağını ve güzergâhını incelemek oldu. 14 Ekim 1847'de keşfi tamamlayan Borel'in Bâbiâli'ye sunduğu rapor, 8 Kasım 1847 günü Islahat Komisyonu'nda görüşüldü. Borel raporunda, Dağdevirenzâde Bendi'nin inşasından vazgeçilmesini öneriyordu. Fakat komisyonundaki mühendisler, adı geçen bendin Enez Limanı'nı korumak maksadıyla yapıldığını ileri sürerek bu görüşe şiddetle karşı çıkıyorlardı. Bu sebeple Bâbiâli'ye davet edilerek bilgisine başvurulmuş Borel, bent yıkıntılarının nehir ticaretini engellediğini kabul ettiğini, ancak tüccarın nehrin bu hâline alışmış olduğunu, yeniden inşa edilmesi durumunda bunun nehir ticaretini engellemekten başka bir işe yaramayacağını söyledi. Islah komisyonu ile Mühendis Borel arasında uzlaşma sağlanamaması, ıslah çalışmalarının durmasına ve mühendisin İstanbul'dan ayrılmasına sebep oldu.³¹

Mösyö Borel'in Bâb-ı Âli'ye sunmuş olduğu rapor Meclis-i Vâlâ'da enine boyuna tartışılmış ve hazırlanan haritaları tetkik etmişti. Haritalar Meriç Nehri ağzında yer alan ve bir süreden beri dolmuş vaziyette olan Enez Limanı'nın yeniden işler hâle getirilmesine yönelik

²⁸ BOA, *İ.MMS.*, 2405, Lef 7 (4 Zilkade 1263 / 14 Ekim 1847).

²⁹ Bazı kaynaklarda Meriç Nehri'nin temizlenmesiyle ilgili teklifin bizzat Borel tarafından yapıldığı ileri sürülmektedir. Bu konuda oldukça ilginç bilgiler veren ve Borel'in başvurusuna dair bir tarih belirtmeyen ünlü tarihçi Nicolae Jorga'ya göre Osmanlı Devleti sınırları içerisinde Enez limanı gibi pek çok nehrin ağızlarında limanlar yer aldığı hâlde bu limanlar taşkınlarla dolma tehlikesiyle karşı karşıya idi. Limanların bu durumu, Osmanlılardan ziyade Avrupalı müteşebbisleri ilgilendirmiştir. Bu limanların işletilmesi için bazı imtiyaz talepleri olduğuna dikkat çeken Jorga, ilk başvurulardan birinin de Fransız sivil Mühendis Mösyö Borel tarafından yapıldığını ifade etmiştir. Bu başvurunun amacı Meriç Nehri'nin taşkınlardan korunması ve ticarete açılmasını temin etmektir (Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1774-1912)*, Cilt V, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul 2009, s. 368); Ubcini ise Haziran 1847'de Osmanlı hükümetinin sivil bir Fransız mühendis olan M. Borel'i getirmek için devreye girdiğini, M. Borel'in Meriç'ten bir kanal açmak ve Enez Limanı'nı temizlemek üzere iki ayrı plan teklif etmiş olduğunu ifade etmiştir. Bkz. M. A. Ubcini, *Letters on Turkey*, Part I., London 1856, s. 337-338. Avrupa kökenli kaynaklarda verilen bu bilgilere rağmen yaptığımız bütün incelemelere rağmen M. Borel hakkında başka bir bilgiye henüz tesadüf edilememiştir. Bununla beraber Osmanlı belgeleri Ubcini ve Jorga'nın aksine, Mösyö Borel'in devlet tarafından davet edildiğine işaret eder. Bkz. BOA, *İrade Mesail-i Mühimme*, nr. 2401, lef 5 (12 Receb 1263 / 26 Haziran 1847).

³⁰ Ohannes Efendi de, tarak gemisi / dredgerle daha önce de Girit Limanı'nın temizlendiğine işaret etmekteydi. Bkz. BOA, *İ.MMS.*, 2382, Lef 1 (13 Şevval 1262 / 4 Ekim 1846).

³¹ BOA, *İrade Mesail-i Mühimme*, nr. 2401, Lef 5 (12 Receb 1263 / 26 Haziran 1847); Lef 6 (14 Ramazan 1263 / 26 Ağustos 1847).

çalışmalara son verilmesine karar verilmiştir. Bu kararda öncelikle Tarak Gemisi / Dredger'in beklentileri karşılayacak şekilde çalıştırılmaması ve mali meseleler önemli rol oynamıştır. Meclis bu şartlar altında limanın tahliyesine ve başka bir yerde yeni bir liman açılmasının daha doğru olacağına karar vermişti. Mühendis Borel'in de kararı bu yönde olup, Avrupalı gemilerin Enez Limanı'na yönelmelerine rağmen, limanın dolmuş olması sebebiyle yakın bir bölgede bulunan ancak Enez Limanı kadar korunaklı olmayan Trakondine (Zakontiya) adlı boş bir sahile demirleyerek mallarını buradan kayıklarla karaya nakletmekteydiler. Bu sebeple Trakondine'de yeni bir limanın inşasının daha uygun olacağına karar verilmiştir. Bununla beraber, bölgenin korunaksız ve korsan saldırılara açık olması, daha güvenli bir yer olan Tekfurdağı Limanı'nın temizlenerek Edirne'ye tahsis edilmesi fikrinin kabulünü öne çıkarmıştır.³² Bununla beraber Enez Limanı temizlik çalışmaları 7 Kasım 1848 tarihine kadar devam etmiş görünmektedir. Konuyla ilgili olarak Meclis-i Vâlâ'ya gönderilen belgeler liman temizliğine tahsis edilmiş olan Tarak Gemisi / Dredger'in ihtiyacı olan kömürün temini konusunda ortaya çıkan bir ihtilafın Maliye ve Darphane arasında yapılacak bir anlaşma ile çözülmesi gündeme gelmişti. Bu konuda kömür masrafının nafîa masrafı sayılmasına ve kömür için ödenmesi gereken 3700 kuruşun Maliye hazinesinden karşılanmasına karar verilmişti.³³

Enez Limanı'nın temizlenmesi hakkındaki verilen Kasım 1848 itibarıyla kesilmiştir. Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti'nin dikkati Mühendis Borel'in Bâb-ı Âli'ye sunmuş olduğu raporda yer alan birçok bilgi ve projenin hayata geçirilmesine yönelik çalışmalara kaymıştır. Bu maksatla Avrupa'dan yeni mühendisler getirilmesine karar verilerek çalışmaların 1915 yılına kadar sürdürüldüğü görülmektedir. Bu çalışmalardan elde edilen veriler sayesinde birçok nehir ıslahında kullanılmış olduğunu nehir ıslahı üzerine yapılan araştırmalar ortaya koymaktadır.³⁴

2. Savreyn (Savrun) Nehri Islahı

Osmanlı nehir sistemi içerisinde yer alan ve Adana'nın Kozan kazasına bağlı Kadırlı (Kars) civarında bulunan Savreyn (Savrun) Nehri, sebep olduğu taşkınlarla Çukurova bölgesinin neredeyse tamamını tehdit etmekteydi.³⁵ 20 Temmuz 1903 tarihinde taşan nehir Akçasaz denilen arazinin tamamını sular altında bırakarak bataklıkla dönüştürmüştü. Taşkınının devam etmesi sebebiyle nehrin tekrar eski mecrasına döndürülmesi için yapılan çalışmalar bir sonuç

³² BOA, İ.MMS., nr. 2408, Lef 2, (24 Rebiyülahir 1264 / 30 Mart 1848).

³³ BOA, İ.MMS., nr. 2412, Lef 1, (10 Zilhicce 1264 / 7 Kasım 1848).

³⁴ Meriç Nehri ıslahından elde edilen tecrübelerin kullanıldığı nehirlerden biri Selanik-Gümölcine civarlarında bulunan Karasu (Struma) Nehri ıslahıdır. Osmanlı mühendisleri tarafından yürütülen bu ıslah 1857'de Mühendis Mahmud Efendi'nin yönetiminde başlatıldı. Proje, Mahmud Efendi 1862'de ıslah işinden el çekirilene kadar sürdü ve nehir yatağında açılması gereken kanal tamamlandı. Mahmud Efendi'nin yerine getirilen mühendis Binbaşı Ali Efendi de, nehir yatağını başından sonuna kadar inceleyerek, hazırladığı 7 maddelik layihaya uygun olarak nehrin ıslahını 1 Aralık 1867'de sonuçlandırdı. Karasu Nehri ıslah çalışması, Osmanlı Devleti'nin tamamladığı ilk ıslah çalışması oldu (Metin Ziya Köse, "Bir Zirai Girişim Olarak Karasu (Struma) Nehri'nin Islahı (1857-1867)", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, II, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 538-542). İkinci bir tecrübe ise 29 Ağustos 1763'te Eğri Geçit Çayı üzerinde bulunan üç dalyanın sebep olduğu taşkın ve akabinde ortaya çıkan bataklıklarla gündeme Asi Nehri'nde gerçekleştirilmiştir. Osmanlı Devleti bu iki nehirde elde ettiği tecrübeleri kullanarak Âsi Nehri'nin ıslahında bir netice alınabileceğine inandı ve Umur-i Nafia Nezareti tarafından bölgeye gönderilen mühendisler 1881-1892 yılları arasında nehir üzerindeki keşfi tamamladılar. Keşif sonrasında söz konusu dalyanların kaldırılmasına karar verildi. Ancak bu dalyanların Vecihi Paşa ve Muzaffer Paşa gibi devlet ileri gelenlerine ait olması sebebiyle kaldırılmalarında bazı sorunlar yaşandı. Geniş bilgi için bkz. BOA, *DH.MKT*, 1901/11, 1911/19, 1370/65; BOA, *MV*, 12/50, 22/2, 65/24; BOA, *A.MKT.MHM.*, 491/63; BOA, *ŞD.*, 2217/25. Ayrıca bkz. Galip Eken, "Osmanlı Döneminde Asi Nehri Üzerindeki Dalyanlara Dair", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 224). Üçüncü bir çalışma ise Gediz Nehri üzerinde başlatıldı. 1885 yılında meydana gelen taşkın sebebiyle hükümet, Fen Müşaviri Mösyö Galan'ı Gediz Nehri'nin ıslahına tayin etmek zorunda kaldı (İ. Yılmazçelik- S. Erdem, "II. Abdülhamid Döneminde Yeni İskân Alanları Oluşturulması ve Nehir-Göl-Bataklıkların Temizlenerek Zirai Ekonomiye Kazandırılması Çalışmaları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, II, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 524-525).

³⁵ Bu nehirlerde taşkınların tarih öncesinde de var olduğunu gösteren çalışmalar mevcuttur. Bkz. Hakkı Fahri Özdemir, *Yukarı Ova (Ceyhan Ovası) Helenistik Dönem Seramiği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, SBE, Adana 2008, s. 9).

vermediği gibi, taşkın sularının Anavarza arazisini basma tehlikesi karşısında Çukurova'da bulunan Çiftlik-i Hümayun,³⁶ ıslah çalışmasının durdurulmasını istemişti.³⁷ Hükûmet, ahalinin can ve mal muhafazasını temin için Kozan Sancak İdare Meclisi'nden gerekli tedbirleri almasını istedi. Adana Vilayeti İdare Meclisi, 6 Temmuz 1903'te İstanbul'u bilgilendirerek Çiftlik-i Hümayun hakkındaki endişeleri gidermeye yönelik tedbirlerin alınmış olduğunu bildirdi.³⁸ Adana valiliği 5 Aralık 1903'te Dâhiliye Nezaretine bir mazbata gönderdi. Bu mazbatada Çiftlik-i Hümayun'un yapılması düşünülen ıslahata yönelik çıkardığı engellerden bahsedilmekteydi. Mazbatanın devamında söz konusu nehrin 50-60 sene önce de benzer şekilde taşıdığına işaret edilerek, Anavarza civarındaki Sunbas ve Deli Çayır nehirleriyle birleşerek çevresine verdiği büyük zararın yanı sıra, Ceyhan Nehri'ne kadar uzanan yeni bir yatak açmış olduğu da ifade edilmiştir. Aynı nehrin 1903 yılında meydana gelen felaket sırasında Akçasaz'da en az 100 bin dönüm araziye sular altında bırakarak sazlık ve bataklık hâline dönüştürmüş olduğu belirtilerek, bölgede baş gösteren bulaşıcı hastalıklar sebebiyle ortaya çıkan bu bataklığın acil olarak temizlenmesi talep edilmekteydi.

Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti, daha önce (1898) Savreyn Nehri'nde yaptırılan keşif sırasında hazırlanmış olan haritaların yeniden incelenmesine karar vermiştir. Bu inceleme sonucunda Akçasaz arazisini sular altında bırakan nehir kolunun denetime alınması uygun görülmüştü. Buna ilaveten Ceyhan Nehri üzerinde bulunan 4 ayrı dirseğin ortadan kaldırılarak nehir yatağının düzleştirilebilmesi için, iki ayrı yerde kanal / yatak açılmasına karar verilmiştir. Alınan bu karar nehir ıslah çalışmaları hususunda önemli kanunlar neşretmiş olan Fransız mühendis Louis Fargue'nin koymuş olduğu kanunlarla tamamen örtüşmekteydi. Osmanlı mühendislerinin almış olduğu bu karar, nehir ıslahı konusunda otorite olan Fargue tarafından "Şayet iyi bir nehre sahip olmak istiyorsanız, onun ölü kollarını yani mendereslerini keserek düz bir satıl elde etmelisiniz."³⁹ şeklinde formüle edilmiştir. Fargue'nin tam da bu tarihte (1903) "Verification théorique des lois empiriques relatives a la forme du lit des rivières navigables a fond mobile / Hareketli bir tabana sahip seyyar nehirlerin yatağının şekliyle ilgili deneye dayalı yasaların teorik olarak doğrulanması"⁴⁰ adlı çalışmasını yayımlamış olması dikkat çekicidir. Osmanlı mühendislerinin, dünyada meydana gelen yeni teknolojiyi ve bu teknolojinin uygulanmasında kullanılan kuramları takip etmede geçmiş dönemlere nazaran daha ileri bir aşamada oldukları, açılması düşünülen kanallardan anlaşılmaktadır. Bu kanallardan birincisi Karatonluk Nahiyesi ile İncebucak Nahiyesi arasında, ikincisi ise Köy Yeri ile Leylek Bucağı arasında kalan ve Kozma Efendi denilen alanın birleştirilmesiyle oluşturulacaktı. Söz konusu kanalların oluşturulması ve nehir yatağındaki mendereslerin ortadan kaldırılacak olması Fargue'nin (1848) nazariyesinin artık biliniyor olduğunu göstermektedir (Harita 1).

Ancak söz konusu arazi üzerinde bulunan Çiftlik-i Hümayun, kendi arazisi üzerinde açılması düşünülen bu yatağın nehir suyunu taşımaya elverişli olmadığını ve yeni bir bataklığın oluşmasından endişe ederek ihaleye karşı çıkmaktaydı. Hükûmet ise ahalinin can ve malını tehdit eden bu bataklığın mutlak surette temizlenmesini istiyordu. Meseleye müdahil olan Dâhiliye Nazırı Rıza Paşa,⁴¹ Çiftlik-i Hümayun'un zarar görmemesini sağlayacak şekilde yeni

³⁶ Sultan II. Mahmud, devletin Asya yakasında hayvan ve hayvancılığı ıslah etmek ve bilhassa yeni kurulan orduların at ihtiyacını karşılamak, üzere Malatya'da Sultan Suyu, Bağdat'ta Vezîriye, Adana'da ise Çukurova Çiftliği haraları adı altında bazı çiftlikler kurmuştu. Çukurova Çiftliği II. Ordunun at ihtiyacını karşılayacaktı. Bu çiftlikler zaman içinde bakımsızlıktan ya halka satılmış veya özel teşebbüse devredilmişti. Çukurova Çiftliği ise 1912 yılında bir Fransız şirketine 75 yıllığına kiralanmıştır. Bkz. Osman Köksal, "Osmanlı Dönüşüm Sürecinde Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Çifteler Hara-yı Hümayunu ve Türk Atçılığına Katkıları", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Eskişehir 2009, Sayı 10/2, s. 340, 344

³⁷ BOA, *DH.MKT.*, 744/68 (7 Temmuz 1319 / 20 Temmuz 1903).

³⁸ BOA, *DH.MKT.*, 744/68 (7 Temmuz 1319 / 20 Temmuz 1903)

³⁹ W. H. Hager, agm., s. 228.

⁴⁰ W. H. Hager, agm., s. 233.

⁴¹ Bu dönemde Dâhiliye Nezareti'nin başında Serasker Mehmed Rıza Paşa (1891-1908) bulunmaktaydı. M. Rıza Paşa bu görevde en uzun süre kalan kişi olmuştur. Bkz. Sinan Kuneralp, *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)*, İstanbul 1999, s. XIX.

bir düzenlemenin yapılmasını emretmişti. Bu emir gereği, Savreyn ve Sunbas nehirlerinin birleşeceği noktadan Ceyhan Nehri'ne kadar olan eski yatağın derinliğinin ve eninin bir buçuk metre daha genişletilmesine karar verilmişti. Bu tedbir karşısında Çiftlik-i Hümayun, Akçasaz bataklığının temizlenmesi hâlinde nehir ıslahı konusunda herhangi bir engel çıkarılmayacağını bildirmiştir.⁴² Bunun üzerine Rıza Paşa 17 Aralık 1903'te Adana vilayetine bir emir gönderdi ve konuyla ilgili gerekli tedbirlerin alınmasını emretti. Adana Valiliği, Savreyn Nehri'nin Ceyhan Nehri'ne döküldüğü alandan itibaren eski yatağının bir buçuk metre daha yükseltilmesine karar vererek bataklığın genişlemesini durdurdu ve böylece Çiftlik-i Hümayun'un muhafazasını da temin etmiş oldu (31 Aralık 1903).⁴³ Buna rağmen sellerin önünün alınamadığı anlaşılmaktadır. 16 Kasım 1909'da Seyhan Nehri'nin taşması sonucunda hükümet konağı ile jandarma ahırları zarar gördüğü gibi 2,5 km uzunluğunda ve 1,5 metre yükseltilmiş olan seddin yıkıldığı görülmüştür. Bu seddin yeniden inşası için ise 20 bin kuruş harcanmıştır. Bütün bu çabalara rağmen Seyhan ve Ceyhan nehirlerinde meydana gelen taşkınların bölgede büyük hasara sebebiyet vermesinin önü alınamadığı gibi, bölgede oluşan bataklıkların genişlemesi de durdurulamamıştır.⁴⁴

3. Seyhan ve Ceyhan Nehirlerinin Islahı

Seyhan Nehri'nde 17 Şubat 1902'de meydana gelen taşkın, Misis Nahiyesi'ne bağlı birçok kaza ve köyü sular altında bırakmıştı. Bu felaketinin ardından Sarıçay Suyu'nun sürüklediği alüvyonlara dağlardan gelen sel suları da eklenince felaketin boyutları artmıştı. Osmanlı Devleti'nin bölgeye gönderdiği memur dahi bu hasarı tespit için güvenli bir yer bulamadığından bir tepe üzerine çıkarak gözlem yapmak zorunda kalmıştı. Sel bölgesinde ahalinin çoğu kolluk güçlerinin marifetiyle kurtarılırken, can kaybının olmaması tek teselli olmuştur.⁴⁵

Bu felaketin hemen akabinde Seyhan Nehri üzerinde 21 Haziran 1906'da bir başka sel felaketiyle karşılaşmıştır. Bu felaketin ardından 22 Mayıs 1907'de bir üçüncü felaket bölgenin tamamen harap olmasına sebep olmuştur. Bu son taşkın nehrin çevresindeki ekili alanları su altında bıraktığı gibi nehir üzerindeki bütün köprüleri de yıkmıştı.⁴⁶

Ticaret ve Nafia Nezareti, 25 Temmuz 1907'de, Osmanlı Devleti'nin ziraat politikalarının geliştirilmesine dair yeni bir karar almıştı. Bu kararda memleketi imar edecek kaynakların daha verimli hâle getirilmesine yönelik bazı tedbirlerin alınmasına temas edilmekteydi. Nezaret, nehir yataklarında oluşan bataklıkları temizleyerek elde edilen arazilerin ziraat ve ticarete elverişli hâle getirilmesi amacıyla yeni beledi tesislerin kurulmasını tavsiye etmekteydi. Bu meyanda Adana vilayeti dâhilindeki Ceyhan ve Seyhan nehirlerinin ıslaha tabi tutulmasına işaret eden nezaret, Adana vilayetinin ticari potansiyelini artırmaya yönelik bazı tedbirler alınmasını ve ziraat alanlarının ihya edilmesine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasını istemekteydi. Bunun için bu iki nehrin yataklarının mutlak surette ıslah edilmesi gerektiği üzerinde durulmaktaydı. Nezaret, ayrıca meydana gelen ve kontrol edilemeyen taşkınlar sebebiyle ziraat alanlarının imha olduğuna vurgu yaparak, nehirler üzerinde yapılması planlanan nakliyatın da bundan zarar gördüğüne işaret etmekteydi.⁴⁷

Adana vilayetinde bu iki nehre rağmen yaz ayları oldukça kurak ve sıcak geçmekte olduğundan vilayet zirai yönden büyük sıkıntılarla karşı karşıya kalmaktaydı. Ticaret ve Nafia Nezareti, nehir yataklarının ıslahının mümkün olabilmesi hâlinde bu nehirlerden ticari amaçlarla

⁴² BOA, DH.MKT., 744/68 (22 Teşrin-i Sani 1319 / 5 Aralık 1903).

⁴³ BOA, DH.MKT., 744/68 (4 Kânun-ı evvel 1319 / 17 Aralık 1903). Çiftlik-i Hümayun'da meydana gelen selin ayrıntıları hakkında ayrıca bkz. Selma Turhan Sarıköse, XIX. Yüzyılda Çukurova'da Doğal Afetler ve Salgın Hastalıklar, (Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi SBE), Konya 2013, s. 215-220.

⁴⁴ S. T. Sarıköse, agt., s. 218-220.

⁴⁵ S. T. Sarıköse, agt., s. 116.

⁴⁶ S. T. Sarıköse, agt., s. 117.

⁴⁷ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

fayda sağlanabileceğine hükmettiği gibi, nehir üzerinde inşa edilecek bentler sayesinde de zirai alanların sulanmasının mümkün olabileceğini düşünmekteydi. Böylece yaklaşık 700 bin dönüm arazinin işlenmesi sağlanmış olacaktı. İşlenen bu arazi sayesinde ziraat alanlarının geliştirilmesinin yanı sıra yetiştirilen ürünlerin büyük oranda nehir üzerinden taşınabilmesi temin edilecekti. Nitekim her sene zarar gören mahallerin koruma altına alınması, uzun süredir zarar gören hazinenin gelir kaybını da en aza indirmiş olacaktı.⁴⁸

Ticaret ve Nafia Nezareti, Seyhan Nehri'nin ıslahı için imtiyaz talebinde bulunan bazı müteşebbislerin Osmanlı Anonim Şirketi adı altında bir şirket kurduklarını ancak şirket sermayesinin ve sermayedarlarının büyük bir bölümünün ecnebi müteşebbisler olduğuna işaret etmiştir. Osmanlı Devleti, şirketin kontrolündeki arazilerin yabancıların eline geçme ihtimali sebebiyle, şirkete imtiyaz verme hususunda uzun bir süre isteksiz olmuştur.⁴⁹ Bu isteksizliğin perde arkasında, ecnebilerin bataklık temizlenmesi, kanal açılması ve bent inşası gibi sudan bahanelerle bölgedeki arazilere el koyabileceğinden endişe edilmekteydi. Ecnebilerin elde ettikleri imtiyazlar sayesinde sahip olacakları su kaynaklarının kullanımından yüksek fiyatlar talep ederek, fakir ahalinin susuz kalan, çoraklaşan ve ekilip dikilemez hâle gelen arazilerinin boşalmasına veya ellerinden çıkmasına sebep olabileceklerini endişesi daima var olmuştur.⁵⁰

Osmanlı Devleti, bu konuda tedbir almak amacıyla Nafia ve Ticaret Nezaretinden bir heyeti Adana'ya göndermiştir. Heyetin yapmış olduğu incelemeler sonucunda nehirler üzerinde yapılacak ıslahat ve inşaat için yaklaşık 200.000 lira civarında bir masraf gerektiği anlaşılmıştır. Üç senede bitirilmesi düşünülen bu inşaat için iş bilir ve tecrübeli bir mühendisin yanı sıra iki de yardımcı memura ihtiyaç olduğu tespitinde bulunan heyet, ıslahat için gereken harita, plan ve keşif defterlerini de hazırlamıştı. Keşfe dair belgeleri inceleyen nezaret, ecnebi tehdidi karşısında, arazi sahiplerinin kredi ihtiyacını karşılamak üzere Ziraat Bankası'ndan senede 50.000 lira civarında bir para tahsis edilmesi gerektiğini bildirmiştir.

Söz konusu bedele kaynak sağlamayı düşünen nezaret, ıslahat sonrasında inşa edilen bent, set ve yollardan istifade edecek arazi sahiplerinden dönüm başına makul bir ücret alınmasına karar vermiştir. Bunun dışında kurutulacak bataklık arazi de uygun bir bedel karşılığında ahaliye satılacaktı. Bu satıştan elde edilecek bedel, vilayet gelirlerine karıştırılmadan başka bir hesapta biriktirilerek gerektiğinde imtiyazlardan doğacak zararların giderilmesinde kullanılacaktı.⁵¹

Nezaret, ıslahatın bitirilmesine yönelik planlamaları yapmak için tayin edilecek mühendisler verilecek maaş ve harcırahları da karara bağlamıştı. Mühendisler her ay 4000 kuruş maaş verilirken, yardımcı olarak tayin edilecek iki fen memuruna da 3.000 kuruş maaş tahsis edilecekti.⁵² Bunun dışında tayin edilmiş memurlar varsa bunların da her birine ayda 500 kuruş yolluk, amele ücreti, kırtasiye masrafının yanı sıra, ortaya çıkacak diğer masraflar için de 3.000 kuruş ödeme yapılacaktı. Ayrıca İstanbul'dan Adana'ya getirilecek olan alet ve edevat satın alınması için de bir defaya mahsus 15.000 kuruş harcırah verilecekti. Keşif kesinleştikten sonra yapılacak ıslahat ve inşaat için gereken para, ahaliye tahvil satılmak suretiyle Ziraat Bankası tarafından karşılanacaktı.⁵³

Bataklıkların kurutulmasından elde edilecek arazinin ahaliye ait olmayan kısmı bu masrafa karşılık Ziraat Bankası'nın tasarrufuna geçecekti. Ecnebilerin ve kötü niyetli kişilerin eline geçmemesi için arazinin bir kısmı, talep etmeleri hâlinde yerli çiftçilere ve ahaliye satılacaktı. Bu satışa ait bilgiler ayrı kayıtlar şeklinde tutulacak ve araziden elde edilecek meblağın giderleri karşılanması hâlinde set, bent ve yollardan istifade edecek kişilerden alınacak

⁴⁸ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁴⁹ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵⁰ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵¹ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵² BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵³ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

ücret de bu müesseselerin muhafazası için biriktirilecekti.⁵⁴ İşe alınacak memurun maaşları da biriktirilen bu gelirden verilecekti. Söz konusu para memurun maaşına yeterli gelmezse yol, set ve bent gelirlerine zam yapılabilecekti. Bu yapılırken ahalinin tesislerden istifadesi engellenmeden, makul bir meblağ elde edildikten sonra, ücretler tekrar eski seviyelerine indirilecekti.⁵⁵

Islahat zamanı geldiğinde işten anlayan ve hesap kitap işini bilen birinin yanı sıra Vilayet İdare Meclisi ve Belediye azasından becerikli birer kişi tayin edilerek bir komisyon teşkil edilecekti. Bu komisyon biriken paradan ihtiyaç duyulan meblağı Nafia ve Ticaret Nezaretinin gözetiminde kullanacaktı. Bu sayede her ay nezarete hesap verileceği gibi ortaya çıkacak arazinin satışı ve bu araziye ait beledî işlerden talep edilecek ücretler de şerh konulmuş isimlere paylaştırılarak tahsil edilecekti. Böylece ıslahatın son keşfi de yapılarak düzenlenecek harita, profil ve keşif defterleri Nafia Nezareti tarafından usulüne uygun olarak incelettirilerek, tasdik edildikten sonra ıslahata başlanılacaktı.⁵⁶

Alınması düşünülen bütün bu tedbirlere rağmen Seyhan Nehri'nin sebep olduğu taşkınların sonraki tarihlerde de devam etmiştir. Ancak yapılan bu keşiflerle ilgili nasıl bir yol izlendiğine dair başka bir bilgiye tesadüf edilememiştir.⁵⁷

Görüldüğü üzere meydana gelen periyodik taşkınlar karşısında hükümet, vilayet meclisi ve belediye azasından oluşturduğu komisyonlarla hadiselere müdahale ederek, bir taraftan afetzedelerin yaralarını sarmakta ve diğer taraftan ortaya çıkan yokluklar sebebiyle, devlet arazisinin ecnebilerin eline düşmesini engellemek için Ziraat Bankası'ndan karşılığı sonradan alınmak üzere krediler kullandırılmaktaydı.

4. Sakarya ve Mudurnu Nehirlerinde Meydana Gelen Taşkınlar ve Organizasyonu

Taşkınlarıyla çevre köy ve kasabalara büyük zarar veren nehirlerden biri de Kocaeli Sancağı Sarıçayır kazasından geçerek Sakarya Nehri'yle birleşen Mudurnu Nehri idi. Fasilalarla meydana gelen taşkınlar sırasında nehir çevresinde bulunan kasaba ve köylerin büyük oranda yerlerinin değişmiş olduğu anlaşılmaktadır.

5 Haziran 1845'te yaşanan büyük taşkın sonucunda yatağından çıkmış, kaldırımları ve köprüleri yıkmıştı. Taşkın sırasında Sakarya Nehri üzerinde bulunan köprüler de yıkılmış, Derbentçi Adası ve Kebir Kapı denilen yerleşim yerleri tamamen harap olmuştu (Harita 2). Taşkın sonrasında Bolu Mutasarrıfı İzzet Paşa'nın⁵⁸ yaptırdığı keşif sonucunda elde edilen veriler köprülerin çoğunun, tamir ve bakımlarını yapan vakıflara sahip olduklarını ortaya çıkarmıştır. Keşif defterine göre vakfi olmayan köprü, ada ve kapıların masrafı ise ahali tarafından karşılandığına dair kayıtlara tesadüf edilse de, bu tür masrafların beledî hizmetlerden sayılmalarına karar verildiğinden Tanzimat sonrasında bu ve benzeri masrafların tamamının Maliye Hazinesine devredildiği anlaşılmıştır.⁵⁹

Bu taşkından yaklaşık 40 yıl sonra, 11 Ağustos 1899 tarihinde de Mudurnu Nehri taşarak çevresine büyük zararlar vermişti. Taşkından etkilenen arazinin tamamı kumlarla kaplanarak işlenemez hâle gelmişti. Kastamonu Valiliği fırtınanın devam etmesi sebebiyle zararın

⁵⁴ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵⁵ BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵⁶ Bütün bu masrafin Ziraat Bankası tarafından karşılanmasına dair karar Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da alınmıştı. Bu toplantıya katılanlar arasında Mülkiye Tekaüt Sandığı Nazırı ve Meclis-i Maliye Reisi, Şehriyari Kitabet-i Sani, Evkaf-ı Hümayun Nazırı, Maliye Nazırı, Ticaret ve Nafia Nazırı vardı. BOA, Y.MTV., 300/68 (12 Temmuz 1323 / 25 Temmuz 1907).

⁵⁷ Kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla Seyhan ve Ceyhan Nehirlerinin mecrasında 21 Kasım 1909, 30 Mart 1910, 28 Şubat 1911, 22 Ağustos 1911, 3 Mart 1912, 23 Mart 1913, 14 Aralık 1913, Temmuz 1914, 26 Ağustos 1914 ve 2 Nisan 1915'te de bir dizi sel felaketi yaşanmıştır. Bkz. S. T. Sarıköse, *agt.*, s. 118-121.

⁵⁸ Bolu Valiliği Eylül 1845-Ocak 1846 tarihlerinde Mehmed Tayyâr Paşa'nın (Gürcü) uhdesinde görünmektedir. Bkz. S. Kunalp, *age.*, s. 105.

⁵⁹ BOA, C.NF., 47/2318, (29 Cemaziye'l-Evvel 1261 / 5 Haziran 1845).

boyutlarının tespiti için henüz bir şey yapılamamış olduğunu, keşif çalışmalarının ancak fırtınanın yatışmasından sonra yapılabileceğine karar vermişti.⁶⁰ Vali Mehmed Enis Paşa (Ağustos 1897-Nisan 1906),⁶¹ 15 Ağustos itibarıyla keşif çalışmalarını başlatarak öncelikli olarak alınacak tedbirlerin belirlenmesine çalışmıştır. Enis Paşa, İstanbul'a gönderdiği harita ve belgelerle taşkın sonrasında yapılması düşünülen tamir ve temizlik hakkında bilgi vermiştir.⁶² İstanbul hükûmeti ise taşkından en büyük zararı İzmit Kasabası'nın görmesi sebebiyle 17 Ağustos'ta İzmit Mutasarrıflığına bir emir göndererek, bölgede meydana gelen hasar hakkında bilgi talep etmiştir. İzmit Mutasarrıfı, taşkın esnasında 4 Mayıs 1899'dan beri sürmekte olduğuna işaret etmiştir. Mutasarrıf dağlardan inen suların şiddeti ve yoğunluğu sebebiyle Mudurnu Nehri'nin yatağından çıktığını, çevredeki arazinin büyük bölümünü sular altında bıraktığını ifade etmiştir. Hasarın ise ancak suyun çekilmesinden sonra tespit edilebildiğini bildiren mutasarrıf, nehrin çevresinde birçok göl ve bataklık oluşmasına sebep olmasının yanı sıra meskûn olan arazileri de tahrip ettiği bilgisini vermiştir.⁶³ Nehir sularının tahrip gücüne dikkat çeken mutasarrıf, taşkın sebebiyle eski nehir yatağının bozulduğunu, sular çekilse dahi nehrin tekrar kendi yatağına dönmesinin mümkün olamayacağını ve bu sebeple yeni bir nehir yatağı açılmasının elzem olduğunu ifade etmiştir. Mevcut yatağın bir işe yaramayacağını ifade eden mutasarrıf, yeni bir yatağın açılmasının bölgeyi iktisaden geliştireceği gibi bundan sonraki felaketlerin önlenmesine de büyük katkı sağlayacağını bildirmiştir.⁶⁴

Mudurnu bölgesinin sarp dağlardan ve derin vadilerden meydana gelmesi sebebiyle büyük çaplı fırtınaların hızlı bir şekilde taşkına meydan verebildiği 31 Aralık 1913'te de görülmüştür. Taşkın sırasında Akyazı Nahiyesi'ne bağlı köylerin büyük bir bölümü sular altında kalırken Gebeş Ömer Karyesi, Hasan Bey, Kavaklar ve Türbe-i Sagir karyeleri büyük hasar görmüştü. Vakit kaybetmeksizin hasar tespit çalışmalarını başlatan İzmit Mutasarrıfı, bölge ulaşımının tamamen felç olduğunu, Hasan Bey karyesinden çıkış yapılabilmesine rağmen diğer karyelerden buraya dönüş imkânının olmadığını ve bazı karyelerde ölüm vakalarına rastlandığını bildirmiştir. Bundan dolayı Gebeş Ömer Karyesi ahalisi, karyelerinin Türbe-i Sagir Karyesi yakınındaki bir bayıra taşınmasını istemekteydi. Bunun üzerine mutasarrıflık, söz konusu mahallin köy kurmaya elverişli olup olmadığını tespitine karar vermiştir.⁶⁵ Bu konuda yapılan yazışmalar sonucunda Dâhiliye Nezareti, Akyazı Nahiyesi'ndeki selzedelerin yaralarının sarılmasına ve bir fen memuru gönderilerek Gebeş Ömer karyesinin köy kurmaya elverişli olup olmadığına dair gereken keşfin neticelendirilmesini istemiştir (31 Aralık 1913).⁶⁶

İzmit Mutasarrıfı, Gebeş Ömer köyü halkının benzeri bir talebi bir sene önce dile getirmişti. Ancak başvuru sonrasında yaptırılan keşif sonucunda söz konusu mevkiin köy kurulmaya müsait olmadığını anlaşılması sebebiyle talebin reddedildiği ifade edilmiştir. Mutasarrıf, karye ahalisinden birkaç haneyi yakın köylere naklederek geçici de olsa soruna çözüm bulunmaya çalıştığını 22 Ocak 1914'te Dâhiliye Nezaretine bildirmişti. Bu bilginin üzerinden bir seneye yakın bir zaman geçmiş olmasına rağmen karye ahalisinin durumunda hiçbir iyileşme sağlanamamıştı. Bir önceki dönemde olduğu gibi bu tarihte de sadece mağdur olan hanelerin taşınması gündeme gelmiştir.⁶⁷ Oysaki Gebeş Ömer ahalisi Mudurnu Nehri'nin her sene yatağından çıkarak bölgedeki köylerin tamamı su altında bırakması sebebiyle sadece köylerinin yerinin değiştirilmesini istemekteydi.

Köylülerin derdine çare olmak yerine türlü bahanelerle meselenin geçiştirilmesine bir dur demeye karar veren hükûmet, Adapazarı Kaymakamlığının doğrudan devreye girmesini

⁶⁰ BOA, *DH.MKT.*, 2235/102 (5 Ağustos 1315 / 17 Ağustos 1899).

⁶¹ S. Kunalp, *age.*, s. 94.

⁶² BOA, *DH.MKT.*, 2235/102 (5 Ağustos 1315 / 17 Ağustos 1899).

⁶³ BOA, *DH.İD.*, 6/13 (21 Nisan 1327 / 4 Mayıs 1911).

⁶⁴ BOA, *DH.İD.*, 6/13 (21 Nisan 1327 / 4 Mayıs 1911).

⁶⁵ BOA, *DH.İ.UM.EK.*, 68/25 (4 Kânun-ı Evvel 1329 / 24 Aralık 1914).

⁶⁶ BOA, *DH.İ.UM.EK.*, 68/25 (18 Kânun-ı Evvel 1329 / 31 Aralık 1914).

⁶⁷ BOA, *DH.İ.UM.EK.*, 68/25 (9 Kânun-ı Sani 1329 / 22 Aralık 1914).

emretmiştir. Hükûmet, kaymakamlıktan bölgeye bir fen heyeti gönderilmesini ve bu heyetin yapmış olduğu inceleme ve keşfin sonuçlarına göre tedbir alınmasını istemiştir.⁶⁸

Kaymakamlığın başvurusu üzerine Nafia ve Ticaret Nezareti bölgeye bir fen heyeti göndermişti. Gerekli inceleme ve keşifleri yapan heyet, kısa bir süre sonra İstanbul'a döndü. İzmit Mutasarrıflığı, heyetin vereceği kararın bekleneceğini, ahalinin lehinde veya aleyhinde bir karar alınır da bu karar kendisine de bildirirse en kısa zamanda bundan Adapazarı Kaymakamlığını da haberdar edeceğini ifade etmiştir.⁶⁹

Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti, 7 Şubat'ta Nafia ve Ticaret Nezaretine bir mazbata ile müracaat ederek fen heyetinin nehrin ıslahı hususunda bir teklifinin olup olmadığını sormuştur.⁷⁰ Nafia Nezareti, heyetin nehir yatağının düzenlenmesi için bir proje hazırlanmakta olduğunu, keşfin tamamlanmasından sonra gerekli bilgilendirmenin yapılacağını ifade etmiştir (9 Şubat 1914).⁷¹

Heyet-i Fenniye kararını açıklama aşamasındayken Mudurnu ve Büyüksu nehirleri taşmış, meydana gelen sel felaketi bölgede bulunan ziraat alanlarının tamamını istila etmişti. Mudurnu ve Büyüksu tahsildarlarından Yusuf Efendi ve Komisyon-ı Mahsus Reisi 23 Şubat 1914'te konuyla ilgili olarak İzmit Mutasarrıflığını bilgilendirmişti. Bunun üzerine İzmit Liva Meclisi, bu tür zararların önlenmesi için nehir yatağının esaslı bir şekilde temizlenmesine, kenar tahkimlerinin yapılmasına ve civarda bulunan hendeklerin genişletilerek güçlendirilmesine karar vermişti.⁷²

Bu taşkından iki yıl sonra 30 Eylül 1916'da İzmit Mutasarrıflığı, Dâhiliye Nezaretini yeni bir taşkın hakkında bilgilendirmekteydi. Sakarya ve Mudurnu Nehirlerinin art arda taşmasıyla meydana gelen bu felaket sırasında, iki gün boyunca devam eden yağmurlar, nehirleri ve dereleri taşırılmıştı. Yaşanan felaket sırasında Hasan Bey, Kesin Orman, Banık, Gören Köy, Kırk Pınar, Gören Bedil, Bedil Tahir Bey köyleri ile Sapanca'nın Çayıçi mahallesi ve çarşısı sel suları altında kalmıştı. Felaket sırasında Kesin Orman ve Hasan Bey karyelerinde mahsur kalan ahalden 33 hane, 60 manda ve 12 baş koyun jandarma tarafından kurtarılmıştı. Taşkınla ilgili olarak Ermişe Karyesi müdürü, Gören Bedil ve Bedil Tahir Bey karyelerindeki mısır mahsulünün tamamının su altında kaldığını, taşkın sırasında 15 hayvanın ve karye civarında bulunan Değirmendere'nin her iki yakasında ekili tahminen 3.000 kile mısır mahsulünün telef olduğunu bildirmiştir.⁷³

Mudurnu ve Sakarya nehirleri 1920'li yıllarda meydana gelen taşkınlarla bir kez daha gündeme gelmişlerdi. Mudurnu Belediyesi, meydana gelen taşkınlarda pek çok zirai mahsulün, hayvanın, ticari emtianın telef olduğunu ve nehirler üzerindeki köprülerin yıkılmış ya da tahrip olmuş olduğunu Nafia Nezaretine bildirmiştir. Belediye, ticaretin ve ulaşımın devamı için köprülerin mutlak surette yeniden inşa edilmeleri gerektiğini haber vermişti. Belediye tarafından yapılan inceleme sonrasında en fazla telefatin Mudurnu Nehri ile Akyazı Nahiyesi arasındaki 3-4 saatlik mesafede meydana geldiği tespit edilmiştir. Belediye, söz konusu güzergâh boyunca yeni köprülerin inşasına ya da eskilerin tamirine karar vermişti (Harita 3, 4).⁷⁴

Mudurnu Belediyesi, kazada üretilen mahsulün sevkinin yapıldığı Adapazarı İstasyonu'nun da selden zarar gördüğünü, bu sebeple istasyona ulaşamadığını 3 Şubat 1920'de Nafia Nezaretine ve Dâhiliye Nezaretine ayrı ayrı bildirmiştir. Bölgede inceleme başlatan Nafia Nezareti, Mudurnu-Adapazarı güzergâhındaki birçok yerin elden geçirilmesine rağmen, istasyon

⁶⁸ BOA, *DH.İ.UM.EK*, 68/25 (9 Kânun-ı Sani 1329 / 22 Aralık 1914).

⁶⁹ BOA, *DH.İ.UM.EK*, 68/25 (9 Kânun-ı Sani 1329 / 22 Aralık 1914).

⁷⁰ BOA, *DH.İ.UM.EK*, 68/25 (25 Kânun-ı Sani 1329 / 7 Şubat 1914).

⁷¹ BOA, *DH.İ.UM.EK*, 68/25 (27 Kânun-ı Sani 1329 / 9 Şubat 1914).

⁷² BOA, *DH.İD.*, 6/58 (10 Şubat 1329 / 23 Şubat 1914).

⁷³ BOA, *DH.İ.UM.EK.*, 104/9 (17 Eylül 1916 / 30 Eylül 1916).

⁷⁴ BOA, *DH.UMVM.*, 72/50 (25 Kânun-ı Sani 1336 / 5 Ocak 1920).

çevresinin büyük oranda zarar gördüğünü ve bu sebeple söz konusu güzergâhın yürünemez hâle geldiğini, bunun da üretilen mahsulün istasyona sevkini engellediğini tespit etmiştir. İstasyon civarında meydana gelen göl ve bataklık sebebiyle ahali, mahsulünü bot denilen salları kullanarak sevk etmek zorunda kalmaktaydı. Ancak taşkın zamanlarında kolay devrilen bu salları birçok insan, hayvan ve ticari emtianın telefine sebep olmaktadır.⁷⁵ Hükûmet, istasyon yolunun açık tutulabilmesi için Sakarya Nehri üzerinde birçok yeni köprü inşa edilmesine karar vermişti. İnşa işiyle vazifelendirilen Nafia Nezareti, güzergâhın İzmit Sancağı'na ait olduğuna işaret ederek, köprü inşasının İzmit Mutasarrıflığının vazifesi olduğunu bildirmiştir.⁷⁶

Bunun üzerine 8 Şubat 1920'de İzmit Mutasarrıflığına gönderilen bir yazı ile köprü inşası hazırlıklarına başlanılması emredilmiştir.⁷⁷ Emri alan mutasarrıf, köprü inşasının tamamlanmasında kullanılacak kereste ve malzemenin tedariki için yaklaşık yirmi güne ihtiyaç olduğunu bildirmişti. Bu iş için gerekli tahsisatın henüz gönderilememiş olduğunu ifade eden mutasarrıf, köprülerin yaz mevsiminden önce bitirilmesi ihtimalinin olmadığına da dikkat çekmiştir.⁷⁸

Nafia Nezareti, söz konusu tahsisatın bir kısmını gönderdi. Bu para ile Mudurnu ve Akyazı arasındaki 20 km yolun tarabya düzenlemeleri yapıldı. Ancak aynı güzergâh üzerinde yapılması planlanan şose için hala 60-70 bin liraya ihtiyaç vardı. Vilayet hazinesinin bu masrafı karşılamak bir yana, vilayetin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumu dahi yoktu. Bu sebeple mutasarrıf, yolun inşası için gerekli paranın da imkânlar dâhilinde İstanbul'dan karşılanmasının uygun olacağına işaret etmiştir.⁷⁹

Bütün bunlar Osmanlı nehir sisteminin tamamında var olan taşkın karakterindeki düzensizliğin Mudurnu ve Sakarya nehirleri için geçerli olduğunu göstermektedir. Bu taşkınlarda uğranılan felaketin boyutlarındaki değişkenliğin ise doğal sebeplerin yanı sıra bazı yöneticilerin tahsisat yokluğunu bahane ederek sorumluluktan kaçmalarından kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Sonuç

Osmanlı Devleti, nehir ıslah çalışmalarına ve taşkın organizasyonuna Avrupa'dan yaklaşık yarım asır sonra başlamıştır. Bunda öncelikle Osmanlı mühendislik çalışmalarının geleneksel değerlerin dışına çıkamamış olmasının yanı sıra kurulmuş olan okulların bu tür bir eğitimi verebilecek teknik imkânlardan ve uzmanlardan yoksun olmasının etkili olduğunu söylemek mümkündür.

Bütün eksikliklere rağmen Osmanlı Devleti 1840-1920 yılları arasında devam eden süreç boyunca Meriç Nehri, Enez Limanı, Sakarya, Mudurnu, Seyhan, Ceyhan ve Savrun nehirleri gibi daha birçok nehir üzerinde ıslah çalışması ve taşkın organizasyonları yürütmüş olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmalar sayesinde devlet, yüzyıllar boyunca ihmal etmiş olduğu bir alandan uzun vadede büyük fayda temin edebileceği yeni bir yatırım alanı oluşturmak üzere önemli adımlar atmıştır.

Devletin bugün dahi kanayan bir yarası hâline gelen taşkınların çevreye verdiği zararlara karşı verilen bu mücadelede bazen nehirlerin kontrol altına alınamamasından kaynaklı problemler ile bilgi ve teknoloji eksiklikleri nehir ıslah çalışmalarında kesin bir başarıya ulaşılmasını engellemiştir.

Nehir ıslahı konusunda başarısızlığın sebepleri arasında devlet tarafından alınan tedbirlere direnen tüccarların yanı sıra, imtiyaz verilen müteşebbislerin sermaye sahibi ecnebler ile iş

⁷⁵ BOA, DH. UMVM, 72/50 (3 Şubat 1336 / 3 Şubat 1920).

⁷⁶ BOA, DH. UMVM, 72/50 (3 Şubat 1336 / 3 Şubat 1920).

⁷⁷ BOA, DH. UMVM, 72/50 (8 Şubat 1336 / 8 Şubat 1920).

⁷⁸ BOA, DH. UMVM, 72/50 (28 Şubat 1336 / 28 Şubat 1920).

⁷⁹ BOA, DH. UMVM, 72/50 (28 Şubat 1336 / 28 Şubat 1920).

tutmaları sonucunda Osmanlı topraklarının bir kısmının kaybedilebileceği korkusunun olduğu söylenebilir.

Bununla beraber Osmanlı Devleti, gerek nehir ıslahı ve gerekse taşkın organizasyonu meselelerinde, bulunduğu coğrafyanın sunduğu engellere rağmen problemlere zamanında müdahale edebilmek için elinden geleni yapmıştır. Emri altında bulunan yerel yöneticileri bu konuda teşvik eden Osmanlı Devleti, meselelere yerinden çözümler üretilmesini özendirmeye çalışmıştır. Bu hususta Edirne Valiliğinin, İzmit Mutasarrıflığının ve Adana Valiliğinin ortaya koymuş olduğu gayret ve özveri, her ne kadar kalıcı tedbirler alınamamış olsa da, devletin meselelere zamanında müdahil olmasında etkin rol oynamıştır.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA)

- A.MKT., 39/49, 9/48.
 A.MKT.MHM., 491/63.
 BEO, 147/10995, 207/15471/6, 3704/277768/2, 1769/132636.
 C.NF., 13/617, 38/1855, 38/1856, 47/2318.
 DH.İUM.EK, 68/25, 104/9.
 DH.İD., 6/13, 6/58.
 DH.MKT, 744/68, 1370/65, 1901/11, 1911/19, 2235/102.
 DH.SYS., 9/94.
 DH.UMVM., 72/50.
 İ.MMS., 2374, 2378, 2387, 2389, 2401, 2405, 2408, 2831, 2374.
 MV, 12/50, 22/2, 65/24.
 ŞD., 2217/25.
 Y.MTV., 300/68.

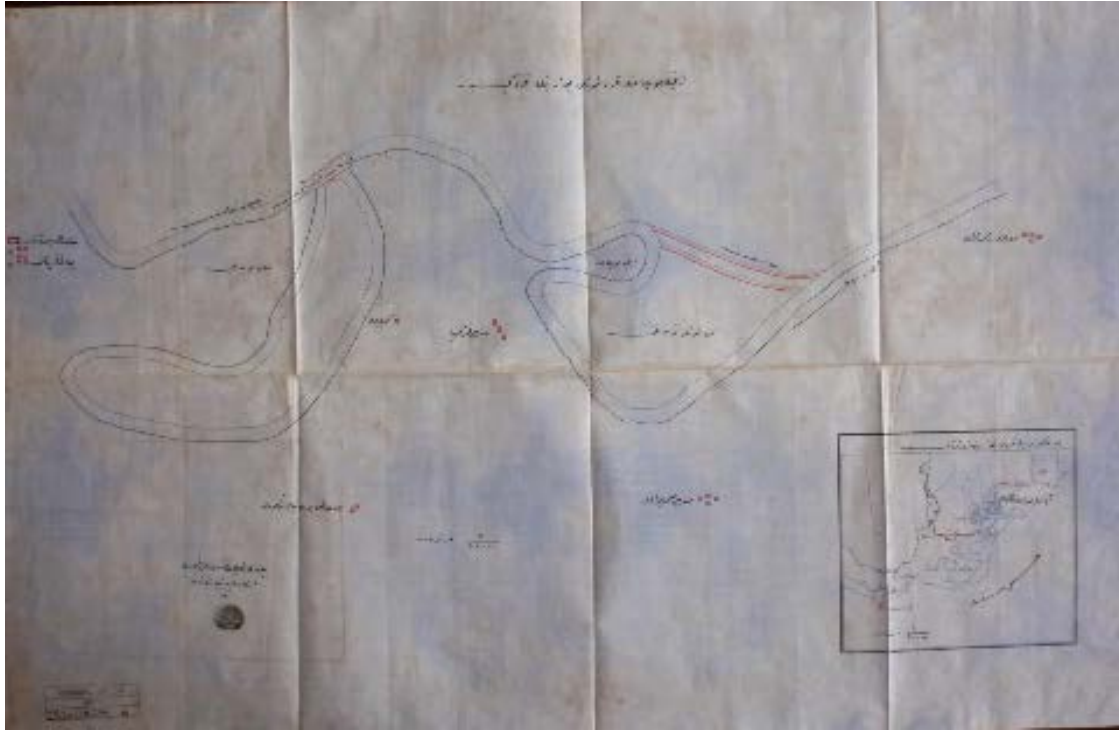
Eserler

- Başaran, Sait ve Başaran, B., “Enez-Fatih Camii”, *Vakıf Restorasyon Yıllığı*, Yıl 2012, Sayı 4, s. 90-98.
- Bosch, Rudolf van den, “Dredging Technology”, *Hydraulic Structures, Equipment And Water Data Acquisition Systems –II*, Oxford / United Kingdom 2009, s. 29-65.
- Ceylan, Salih, “Enez (Edirne) İlçesi'nin Turistik Çekicilikleri ve Sürdürülebilir Turizm Açısından Değerlendirilmesi”, *Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu (16–17 Ekim 2008), Bildiriler Kitabı*, Ankara 2009, s. 403-420.
- Çağlıkeçecigil, Hatice Aslan, “18.-19. Yüzyıllarda Meriç Nehri Üzerindeki Köprüler”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 529-544.
- Doğanay, Hayati, “Anlamı, Tanımı, Konusu ve Felsefesi Bakımından Coğrafya İlmi Hakkında Bazı Düşünceler”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 16, Sayı 25, 2011, s. 1-44.
- Eken, Galip, “Osmanlı Döneminde Asi Nehri Üzerindeki Dalyanlara Dair”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 223-229.
- Ercişkun, Tülay, “Osmanlı Devleti'nde Muhtarlık Kurumunun İşleyişine İlişkin Düzenlemeler ve Gözlemler”, *Bilgi*, Sayı 60, Kış 2012, s.131-154.

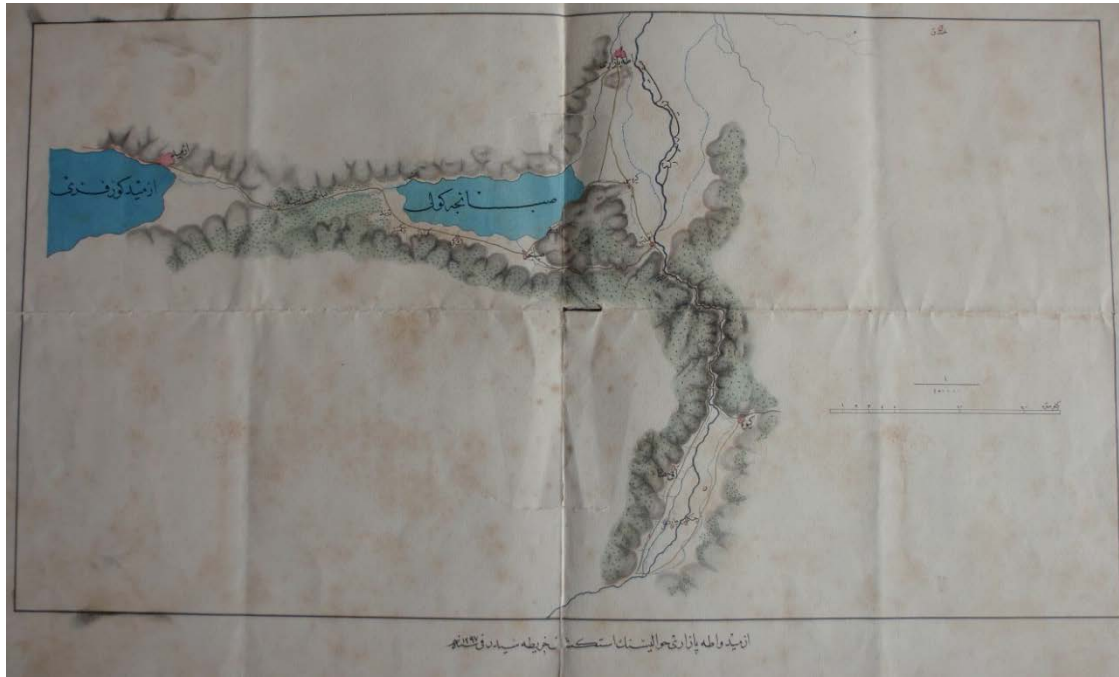
- European Council of Civil Engineers Working Group 250 years of Civil Engineering Heritage in Europe: Canals, Waterways*, CNISF, Marc 2006.
- Gümüşsoy, Emine, “19. Yüzyıl Osmanlı Belgelerinde Meriç”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 623-643.
- Hacısalihioğlu, Neriman Ersoy, “19. Yüzyıl Ticaretinde Meriç Nehri'nin Önemi”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 281-290.
- Jorga, Nicolae, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1774-1912)*, Cilt V, (Çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul 2009.
- Heger, Will H., “Fargue, Founder of Experimental River Engineering”, *Journal of Hydraulic Research*, 41 / 3, s. 227-233.
- Koncavar, Metin, “İstanbul'un Tersaneleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH)*, Yıl 2001 / 3, Sayı 413, s. 40-42.
- Köksal, Osman, “Osmanlı Dönüşüm Sürecinde Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Çifteler Hara-yı Hümayunu ve Türk Atçılığına Katkıları”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 10 / 2, Eskişehir 2009, s. 333-363.
- Köse, Metin Ziya, “Bir Zirai Girişim Olarak Karasu (Struma) Nehri'nin Islahı (1857-1867)”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, II, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 533-544.
- Kuneralp, Sinan, *Son Dönem Osmanlı Erkân Ve Ricali (1839-1922) Prosopografik Rehber*, İstanbul 1999.
- Küçük, Levent, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Devleti'nin Nehirler Ve Göller İle İlgili Yaptığı Bazı Düzenlemeler”, *Karadeniz*, Yıl 6, Sayı 26, Yaz 2015, s.38-53.
- Özdemir, Hakkı Fahri, *Yukarı Ova (Ceyhan Ovası) Helenistik Dönem Seramiği*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, SBE), Adana 2008.
- Polatçı, Türkan, “Osmanlı Batılılaşmasında Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi'nin Paris Sefaretnamesi'nin Önemi”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 2(2), Çankırı 2011, s. 249-263.
- Robinson, Michael C., *History of Navigation in the Ohio River Basin*, U.S. January 1963.
- Sezgin, İbrahim, “Meriç Nehri'nde Taşımacılık (17.-18. Asırlar)”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 577-582.
- Tekdemir, Aziz, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Meriç Nehri'nde Vapur İşletme İmtiyazı”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 643-660.
- Tekdemir, Aziz, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Ocak 2011, s. 109-132.
- Tekir, Hürü Sağlam, “20. Yüzyıl Başlarında Enez (İnoz) ve Çevresinde Çetecilere Yardım Faaliyetleri”, *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı VI / 2, 2013, s. 427-436.
- Sarıköse, Selma Turhan, *XIX. Yüzyılda Çukurova'da Doğal Afetler ve Salgın Hastalıklar*, (Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi SBE), Konya 2013.
- Ubicini, M.A., *Letters on Turkey*, Part I., London 1856.

- Yılmaz, Gülşah, 18. ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Yerel Tekstil Üretiminden Sanayileşmeye Geçiş, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, GSE), İstanbul 2015.
- Yılmazçelik, İbrahim – Erdem, S., “II. Abdülhamid Döneminde Yeni İskan Alanları Oluşturulması ve Nehir-Göl-Bataklıkların Temizlenerek Zirai Ekonomiye Kazandırılması Çalışmaları”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, II, (Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Kayseri 2015, s. 511-532.

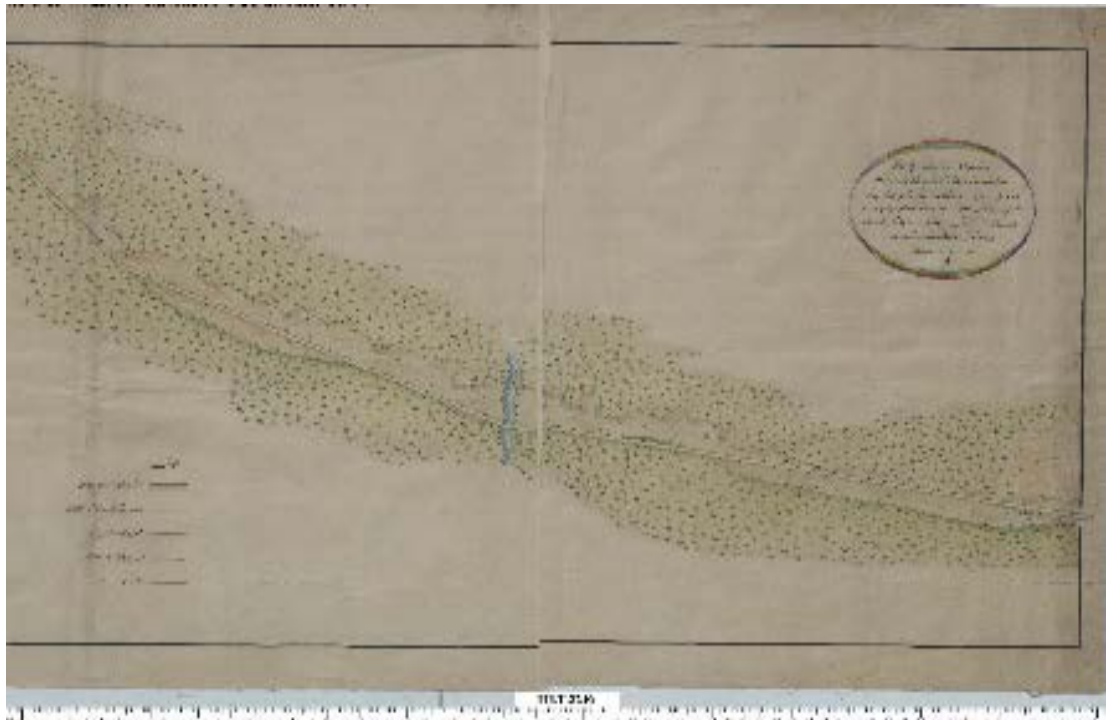
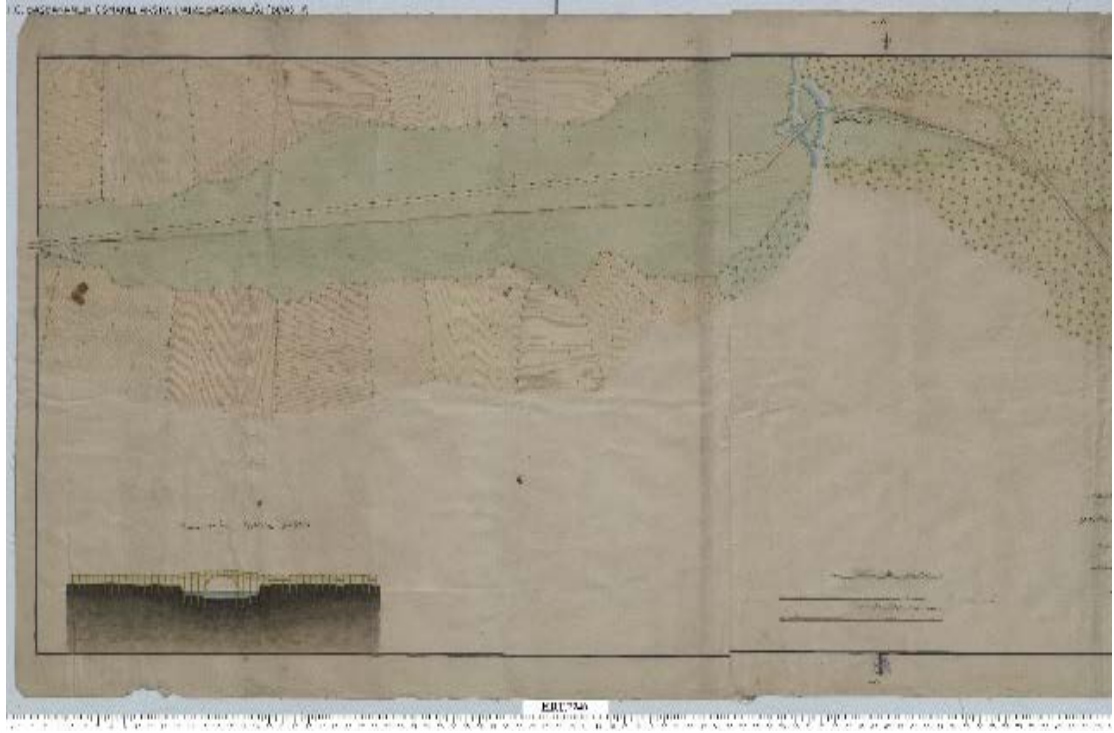
Ekler:



Harita 1. Çiftlik-i Hümayun'un İtiraz Ettiği Alan



Harita 2. İzmit-Adapazarı Havalisinin Sel Felaketini Gösteren Harita



Harita 2-3. Sakarya Nehri Üzerinde Cisir-i Kadim'in (Büyük Köprü'nün) İnşasını Gösteren Harita