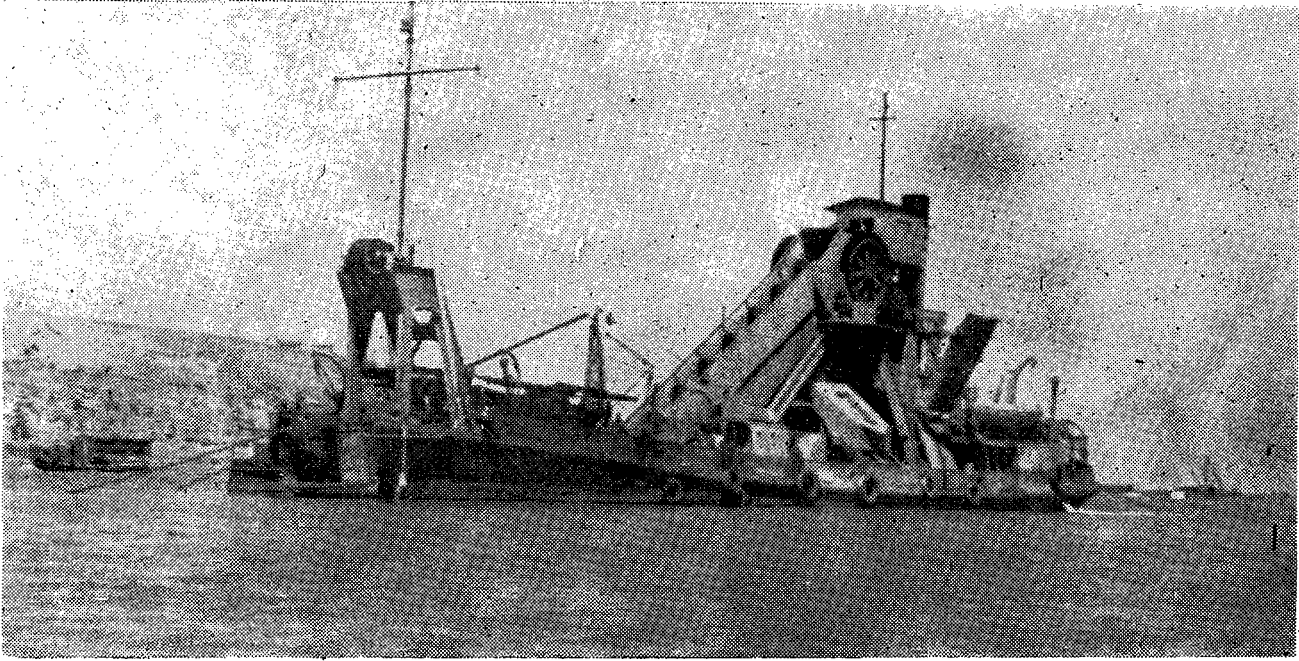




Bayındırlık Bakanlığına ait İzmir Kovalı Tarak gemisi. Boyu: 49,50 m. Eni 9,30 m.

Halicin Taranması

BU günlerde bir Türk firması-
na ait (Vardar) isimli tarak
gemisi; Haliç'te mezbahanın ileri-
sinde, adacıkların bulunduğu mın-
takada büyük gürültülerle tarama
ameliyesine devam etmektedir. O
civarda bulunan hiç kimse bu gü-
rültülerden şikâyet etmemekte, bil'-
âkis memnun görünmektedirler.

Bu yazı ile; Halicin kısa bir ta-
rihçesi yapılarak, Halici dolduran
âmiller etüd edilecek ve nihayet ta-
ranması hakkında kısaca bilgi ve-
rilmeğe çalışılacaktır.

Çok eski tarihlerde bugünkü İs-
tanbul'u kuran ve (Meğaralı)ların
reisi bulunan (Pizas) yahut (Vizas),
Milâddan 658 sene evvel yeni bir
şehir bina etmek için Yunanistan'-
da (Delf) hâtiflerine (*) müracaat
ederek şehri nerede yapmak lâzım
geleceğini sormuş, hâtif şu cevabı
vermiş :

— Körlerin tâ karşısına...

Bu cevap üzerine Pizas, yanında-

Yazan :

Necdet GÜRAN

Yük. Müh.



kilerle hâtifin işaret ettiği yeri ara-
mağa çıkmış, dolaşa dolaşa Boğaz-
içine gelmiş; Finikeli'lerin kurduk-
ları (Kâlseduvan) yani şimdiki (Ka-
dıköy) ü görmüş, mâiyetine;

— Hâtifin körler dediği olsa olsa
karşılarında Haliç gibi mükemmel
tabii bir limanı görmeyip de her
türlü fırtınalara açık olan böyle bir
yere şehir kuran adamlar olsa ge-
rektir;

demiş ve Sarayburnu'nda ismi olan
(Pizas)'a izafetle (Bizans) şehrinin
temellerini atmış.

Bu suretle İstanbul şehrinin ku-
ruluşunu öğrenmekle beraber Halic-
in ilk iskân tarihini de bilmiş olu-
yoruz.

Fatih Sultan Mehmet II, 1453'te
İstanbul'u muhasara ederek almağa
çalıştığı sıralarda, Bizans İmpara-

torluğunun; hazinelerini kaçırmak
için gemilere yüklettiği, fakat ka-
çırmağa fırsat bulamadığından, ha-
zinelerin Türklerin eline geçmemesi
için bu gemileri Haliçte batırdığı ri-
vayet olunur.

Sultan Abdülhamit II zamanında
bir Alman şirketinin, batıkları na-
zarı itibare alarak, içinden çıkan-
lar kendilerine verilmek şartile Ha-
lici bilâbedel temizlemeğe talip ol-
duklarını ve bu talebin reddedildiği,
ikinci bir teklif olarak çıkanların
yarı yarıya pay edilmesi teklifine
karşı da :

— Biz istersek Haliç gibi nice ni-
ce Haliç'leri kurutur ve içindeki ser-
vetleri çıkarabiliriz, sizin yardım-
nıza ihtiyacımız yoktur.

Diye şiddetli bir şekilde redde-
dildiği bilinmektedir.

Bununla beraber, yukarda bahsi
geçen Bizans hazinelerinin, Halicin

(*) **Hâtifler: Gaipen gelen ses-
le istikbali haber verenler.**

hangi tarafında ve hangi derinlikte yattığına dair hiç bir bilginimiz yoktur.

O tarihten bu zamana kadar da aşağıda izah edeceğimiz muhtelif sebepler yüzünden mütemadiyen dolduğundan bu hazinelerin bulunması artık hayal olmuştur..

Gerek bu hazinenin, gerekse diğer servetlerin çıkarılabilmeleri için Halicin tamamen temizlenmesi fikri akla gelebilirse de, buna Devletin bütçe imkânları kâfi gelmemektedir. Keza, azamî istifadeyi sağlayabilmek için hangi derinliğe kadar taranmasının münasip olacağı meselesi de başlı başına bir etüd mevzuu teşkil eder.

Tabii bir liman olan Halicin asır-

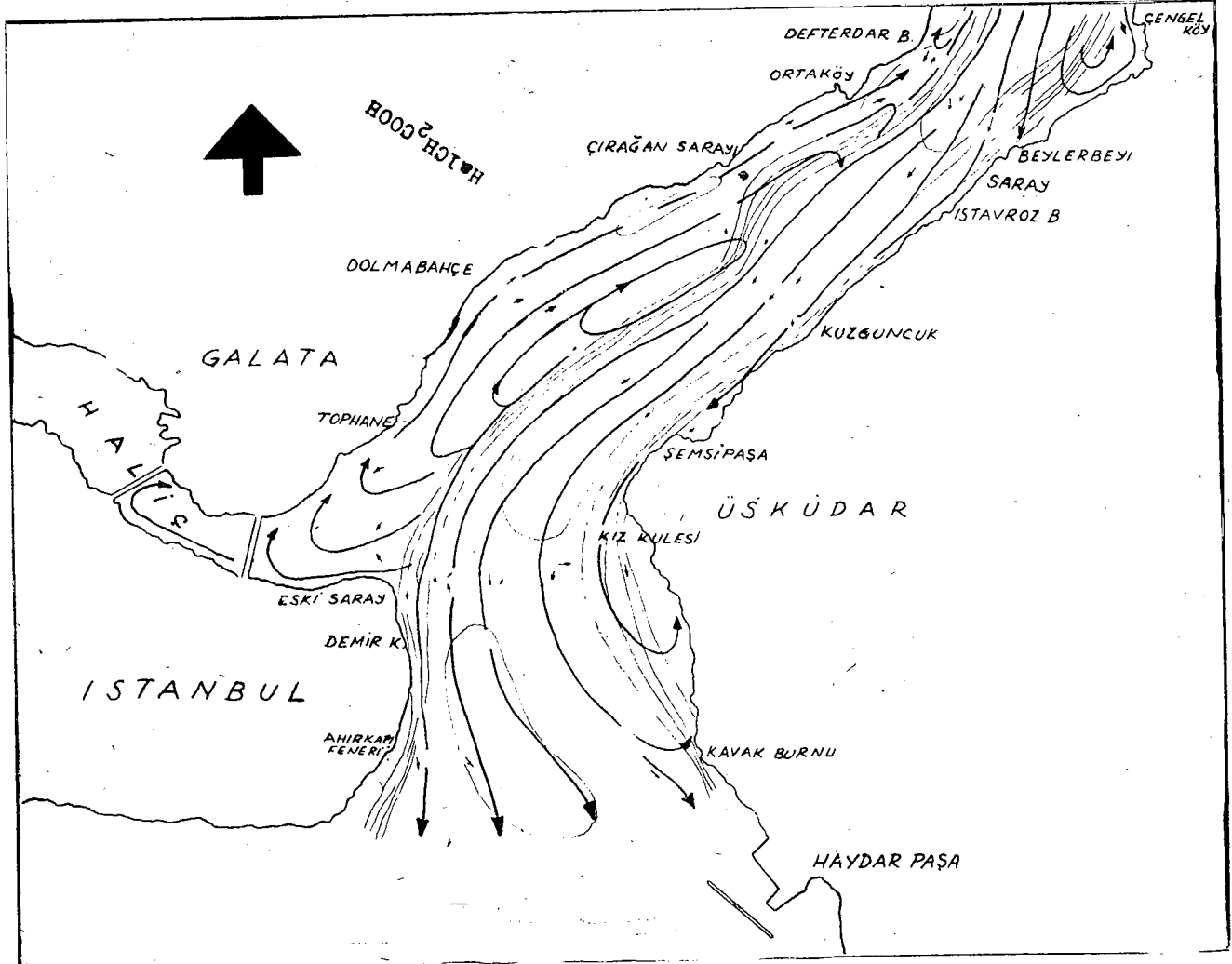
lar boyunca kendi haline terk edilmesi ve hiç bir tedbir alınmaması yüzünden tedricî olarak dolmuş bulunması; gerek maddî ve gerekse sıhhi bakımdan bir çok zararlar tevliid etmektedir.

Halici dolduran âmilleri tesbit etmek maksadıyla muhtelif zamanlarda tetkikler yapılarak muhtelif raporlar tanzim edilmiş bulunmaktadır. Bu raporlardan da istifade etmek suretile Halici dolduran ve vasıtaları belirli bir yoldan seyrüsefere icbar eden âmilleri aşağıda sıralayabiliriz :

1 — Dereler : Bunlar; Kasımpaşa deresi, Eyüp deresi, Kâğıthane ve Alibey dereleri olmak üzere başlıca dört büyük deredir ve doldur-

manın mühim bir kısmını teşkil ederler. Kasımpaşa deresi ağzının zaman zaman basit bir şekilde taranması ve Eyüp deresinin mansabında inşa olunmuş olan seki duvarları ile teressübatının tevkif edilmesi, bu derelerin Halici doldurmada ki rollerini kısmen de olsa bertaraf etmiş bulunmaktadır.

Kâğıthane ve Alibey dereleri ise Silâhtarğa mevkiinde Halice münasap olmaktadırlar, her iki derenin de tâli kolları vardır. Civarları seyrekçe meskun olup buralar da kısmen zer'iyyat yapılmaktadır. Evvelce ormanlık olan bu mıntaka uzun zamandanberi yapılan kat'iy neticesi derelerin meyahi havzalarını çıplak hale getirmiş olup halen



İSTANBUL BOĞAZI SU CEREYANLARI

çalılarla kaplıdır. Dolmayı kısmen önleyebilmek için buraların ağaçlandırılmaları ve derelerin ıslahı icap eder.

Alibey deresi sertçe meyilli olmakla beraber Kâğıthane deresi, gerek vadisinde, gerekse feyezan yatağı içerisinde kıvrıntılar teşkil etmesi sebebi ile meylini kaybetmekte ve durgun denecek kadar hafif akarak kendi yatağını kendisi doldurmaktadır.

2 — Lâğım lar : Galata köprüsü ile Atatürk köprüsü arası Haliç sathı maili, yeni kanalizasyon şebekesi ile teşhiz edildiğinden, Cibali de mevcut tasfiye tesisatı dolayısıyla bu sahanın lâğım muhteviyatı Marmaraya atılmaktadır. Bu sahanın kum vesaire teressübatı ise yol ızgaralarında tevki olunarak Halice dökülmesi önlenmektedir. Bu muntaka haricinde, Halicin her iki sathı maili, ikmal edilmiş yeni bir kanalizasyon şebekesine malik olmadığından her türlü rüsüp ve lâğım muhtevası yer yer sahillerden Halice dökülmektedir. Bilhassa muzur gazların tevellüdüne en çok sebebiyet veren maddelerin toplandığı Eyüp kollektör ağzı önünde yeni bir adacık teşekkül etmeğe başlamıştır.

Lâğım lar sebebi ile dolmanın önlenbilmesi için meskûn mahallerde yol ve kanalizasyon şebekelerinin muntazam bir şekilde yapılması ve Kasımpaşa ve Eyüpte esaslı bir tasfiye tesisatının kurulması icap eder.

3 — Sahil boyunca tab'î doldurmalar : Meskûn mahallerde toprak yolların kazınmasından ve umumiyetle itikâlden husule gelen toprak, kum, çakıl ve her türlü rüsüp ve bakiyeler sahillere inerek sahillerin ilerlemesine sebep olmaktadır.

Keza insan ve eşya tahmil ve tahliye iskeleleri de teressübatı tutarak sahillerin dolmasında mühim bir rol oynarlar.

4 — Sahil boyunca sun'î doldur-

malar : Halicin her iki sahilindeki fabrika ve müessesat yer kazanmak gayreti ile deniz içine basit bir tahkimat yaparak arkasını doldurmaktadır.

Gerek tab'î ve gerekse sun'î doldurmalar sebebi ile teşekkül eden çıkıntı ve adacıklar Haliçteki tab'î su cereyanlarına da engel olmakta, dolayısıyla dolma keyfiyeti sür'atlenmektedir.

Bu sebepten doldurma yapan mânilerin kaldırılması ve sun'î doldurma yapılmasına sureti kat'iye de müsaade edilmemesi lâzımdır.

5 — Gemilerin pasakül dökmesi ve batan vasıtalar : Halice tamir için giren veya Haliçte seyreden buharlı vasıtalar pasaküllerini denize dökmeaktedirler; keza gerek çarpışma ve gerekse ihmal ve harabiyetten dolayı gemi ve deniz vasıtalarının batması da Halicin dolmasında mühim bir rol oynamaktadır. Bunların sıkı bir şekilde takip ve kontrol edilmesi ve pasakül dökülmesine mani olunması, keza batan vasıtaların derhal çıkarılmaları icap etmektedir.

6 — Sahillerdeki fabrika ve müessesatın artıkları : Müttekâsif sanayi merkezi haline gelmiş bulunan Halicin her iki taraf sahilinde mevcut fabrika ve müessesat lâğım muhteviyatını ve imalâtından çıkan her türlü bakayasını denize dökmeaktedir. Bu hal Eyüp iskelesi ile Mezbaha hattından Kâğıthane ve Alibey derelerine doğru gidilirken had bir safhaya gelmekte, Eyüp ve Sütlüce muntakalarında ikamet edenler; kükürtlü hidrojen gazının havayı ifsad etmesinden teneffüste güçlük çekmekte ve pis kokular dolayısıyla hicret etmek mecburiyetinde kalmaktadırlar.

Bunun başlıca sebebi; civarda bulunan mezbahalar, boya fabrikaları, kan kullanan kontrplâk fabrikaları, yağ ve sabun fabrikaları, lâstik ve deri fabrikaları ile bağırsak temizleme yerlerinin imalât artıklarıdır. Bu sebepten burada denizin ren-

gi koyu çirkef manzarası almış bulunmakta, denizin sathına gaz habelerinin çıktığı görülmekte ve hâkim koku olan kükürtlü hidrojen (H₂S) ile birlikte işkembe ve tutkal kokuları bütün civarı kaplamaktadır. Kesif kükürtlü hidrojenin mevcudiyeti dolayısıyla o muntakadaki bütün evler, fabrika ve müessesatdaki pirinç vesair madenî aksam az zamanda karararak harabiyete yüz tutmaktadır.

Keza bu muntakada mevcut boyahaneler muhtelif asitleri kullanmakta ve bunları doğrudan doğruya Halice dökmeaktedirler. Bu fabrikaların bir sene zarfında asgarî on ton muhtelif asidi Halice dökükleri anlaşılmıştır.

Bu sebepten İstanbul şehrinin elektrik enerjisini temin eden ve milyarlarca lira kıymetinde olan Silâhtarğa elektrik fabrikası da büyük bir tahrip tehdidi altındadır. Her bir kısmı döviz karşılığı ithal edilen makinaların su ile temas eden aksamı, miadından çok evvel çürüyerek harap olmakta ve yenileme zarureti hasıl olmaktadır.

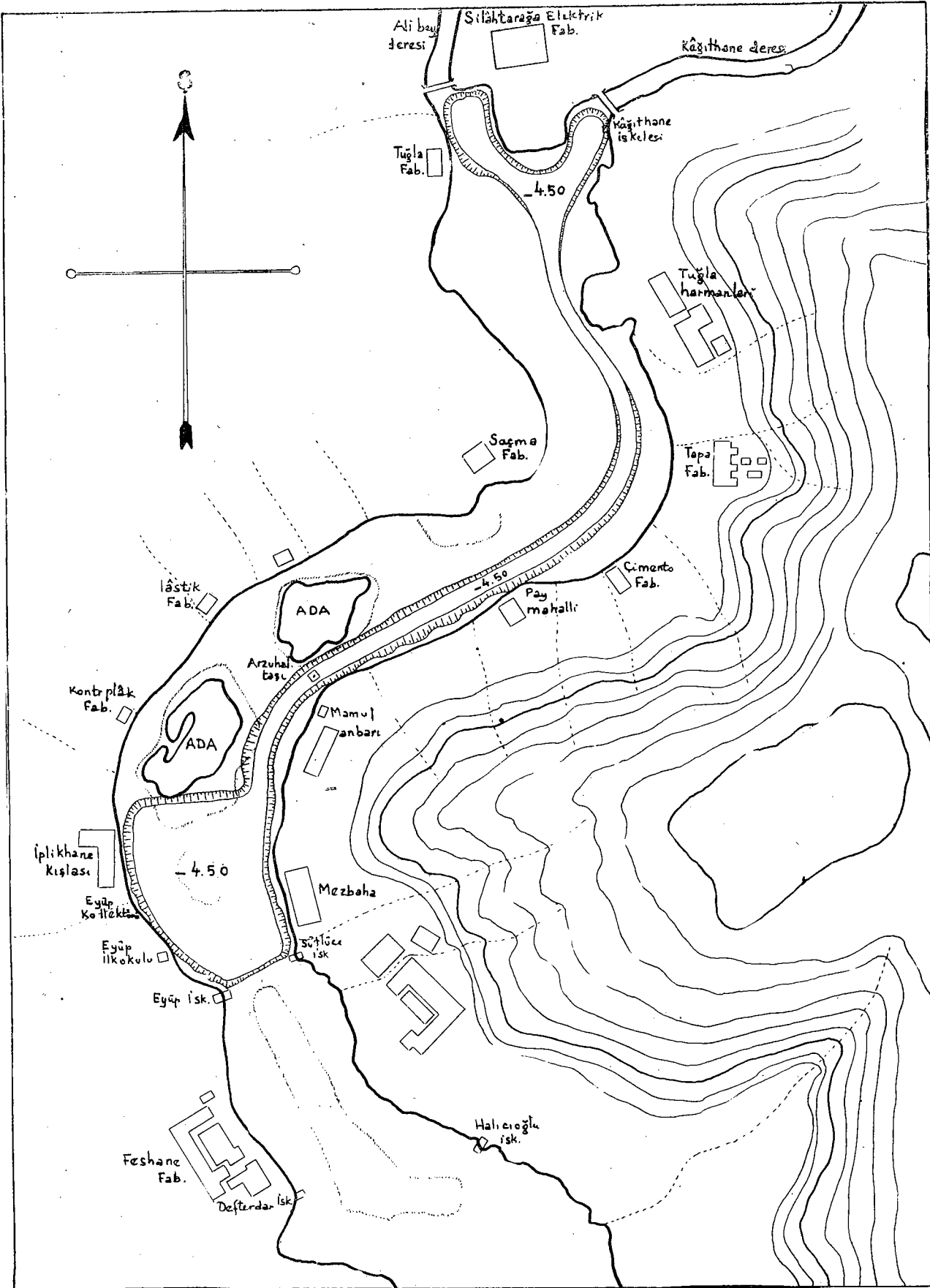
Halicin bu kısmına çıkan saç vasıtalar da aynı sebepler yüzünden zamanından evvel çürümektedirler.

Keza bu muntakalarda balıklar ölmekte ve su içinde hiç bir canlıya tesadüf edilmemektedir.

Yukardanberi saymakta olduğumuz gerek maddî ve gerekse sıhhi zararları tevliid eden ve Halicin dolmasına sebep olan bu fabrika ve müessesatın artıklarının Halice atılmasının menedilmesi ve bunun için gereken tedbirlerin alınması artık bir zaruret haline gelmiştir.

Halicin dolmasında su cereyanlarının da mühim bir rolü vardır. Lodos havalarda Karaköy köprüsünden Silâhtarğa istikametine doğru büyük bir su cereyanı olmakta ve Silâhtarğa'da toplanan sular poyrazla çekilirken Lodosun getirdiği teressübatı muayyen yerlere yerleştirmektedir.

Buna mukabil Boğaziçinden ge-



lererek Sarayburnu'na çarpan akıntı-
nın bir kolu, Halicin içine girerek
Atatürk köprüsü ve civarına kadar
ilerlemektedir. Bu akıntı, buralar-
da kolloit halde durmağa müsait
tabiatla ve uzun zaman suda yüzen
bil'umum rüsubatı alarak Haliçten
dışarı çıkarır. Bu sebepten Kasım-
paşa ile Cibali arasındaki kısımlar-
da su derinliği senelerden beri 30
metre ve hattâ daha da fazladır.

Bu hususu etüt eden (Hollanda
Kraliyet Liman inşaat şirketi), Ha-
licin taranmasından çıkacak meva-
dın; gerek Haliçteki trafiği aksat-
maması ve gerekse maliyeti ucuz-
latması bakımından, Atatürk kö-
rüsünden evvel bu mıntakalara dö-
kümlere tabii su cereyanlarına ter-
kedilmesi fikrini ileri sürmüş ise
de, muhtelif mülâhazalar nazarı iti-
bara alınarak reddedilmiştir.

Halicî dolduran çamurlar, top-
rak mamulâtı sanayii için kıymet-
li bir ham maddedir. Bu husus-
için alınıp tahlil ve tetkik edilen
çamur nümunelerinin evsafı, (Fri-
dlaender), (Preschner), (Varupola)
ve emsalî Avrupa ocaklarından el-
de edilen seramik sanayii ham mad-
deleri ayarında bulunmuştur. Ter-
kip bakımından Avrupadaki emsalî
ile hem ayar bulunan Haliç çamur-
larının asırlar boyunca su altında
olgunlaşmış bulunması da ayrıca
müstesna bir üstünlük sağlamakta
ve Almanya, Çekoslovakya, Fransız
ve Estonya seramik ham maddelerine
nazaran faik evsafı haiz bulun-
maktadır.

Bu itibarla Halicin taranmasından
çıkacak olgunlaşmış, seramik ima-
lâtına pek uygun evsafıta bulunan
çamurları Marmara'ya dökerek he-
ba etmeyip kıymetlendirmek, üze-
rinde durulması gereken mühim
mevzulardan birini teşkil eder.

Halen Haliç çevresinde bir çok
tuğla imalâthaneleri vardır ve bun-
lar uzun saplı kepçelerle çıkardık-
ları çamurları tuğla imalinde kul-
lanılmaktadırlar. Bunlardan istifade
edilerek maksada uygun bir şekle

göre tanzim edilebilirler.

Haliçte seramik fabrikalarının te-
sisi tarama işine iktisadî bakımdan
da müessir olabilir ve tarama mas-
rafları azalır.

Bu gün Halicin mühim bir kısmı
vasatî olarak 2,5 ilâ 3 metre derin-
liktedir ve azamî derinlik 4 ilâ 4,5
metre civarındadır.

Deniz trafiği Haliç vapurlarının
açtığı muayyen bir iki kanalı takip
etmek suretiyle yapılmaktadır. Med
ve Cezir vaziyetlerine göre Haliç va-
purları bazı iskelelere yanaşama-
maktadırlar. Keza Silâhtarağa elek-
trik fabrikasına kömür götüren va-
sıtalar nakliyatta fevkalâde müşki-
lât çekmektedirler.

Senelerdenberi hiç bir tedbir al-
ılmıyarak kendi haline terkedilen
ve yukarda saydığımız sebepler yü-
zünden üzerinde adalar teşekkül e-
den Halicin temizlenmesini ve dol-
masını mani tedbirleri tezekkür et-
mek üzere, 23/1/1957 ilâ 25/1/1957
tarihleri arasında Bayındırlık Ba-
kanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, İstan-
bul Belediyesi ve Denizcilik Banka-
sı mümessillerinden müteşekkil bir
komisyon kurulmuş ve bir protokol
tanzim edilmiştir.

Bu protokola göre Haliç'te yapı-
lacak taramalarda ilk etapta;

1 — Haliç civarındaki meskûn
halkın sıhhatini tehdid eden gaza-
tın neşrine sebep olan mevadla dol-
muş bulunan mezbaha önlerine mü-
sadif sahanın ve Eyüp kollektör
ağı önündeki zarurî sahanın,

2 — Silâhtarağa elektrik fabrika-
sına muntahi seyrüsefer yolunun as-
garî ameliyeyi icap ettirecek ölçü-
de,

3 — Cibali kanalizasyon tasfiye-
hanesinin bulunduğu rıhtımın önün-
deki su derinliğinin sabih vasıtala-
rın yanaşmasına müsait bir şekle
göre,

taranmalarının uygun olacağı ne-
ticesine varılmış olduğundan,
Bayındırlık Bakanlığı eksiltmeye
çıkardığı (Haliç taraması) işinde
bu esaslara bağlı kalmıştır.

(Halicin taranması) işinin gazete-
lerde ilk eksiltme ilânını müteakip
bunu büyük bir iş zanneden Am-
rikani (Standard Dredging Corpora-
tion) şirketi; Bayındırlık Bakanlı-
ğına müracaat etmiş, şimdiye kadar
Venezuelâ, Kolombiya, Küba cum-
huriyetlerinde buna mümasil işler
almış ve tamamlamış bulunduğunu
ve halen Süveyş kanalını temizle-
mekle meşgul olduğunu belirterek,
Halicî idrolik olarak taramak (*)
için her türlü vasıta ve imkânlarla
sahip olduğundan bahisle tarama
sahasının karakteristikleri ile pom-
paj mesafesini ve diğer gerekli ma-
lûmatı istemiştir.

Bayındırlık Bakanlığının cevap ola-
rak; bu ihalenin (Halicin taranma-
sı) mevzuuna nazaran çok cüz'î bir
iş olduğunu, idrolik taramanın mev-
zuubahis olmadığını, esasen bu işin
neticesinde sahanın karakteristikle-
ri hakkında daha esaslı bilgi alına-
cağından ilerde (Halicin taranma-
sı) mevzuu esaslı bir şekilde ele a-
ldığı zaman firmaya malûmat ve-
rileceği bildirilmiştir.

Bayındırlık Bakanlığının eksilt-
meye çıkardığı (Haliç taraması işi)
başlıca şu esasları ihtiva etmekte
idi :

a) Cibali kanalizasyon tasfiye-
hanesinin bulunduğu rıhtımın önü sa-
bih vasıtaların yanaşmasına müsait
bir hale ifragı için 6,00 metre su
derinliğine kadar taranacaktır.

(*) İDROLİK TARAMA : Kuv-
vetli emicilerle zemini harekete ge-
çirerek su ile birlikte emmek ve bo-
rularla naklederek istenilen mahal-
le dökmek suretiyle yapılır. Memle-
ketimizde bir iki yerde tatbik e-
dilmiş olup İskenderun limanı rıht-
tım arkası imlâsı da bu suretle ya-
pılmıştır. Deniz dibinde emicilerle,
su ile birlikte kum alarak rıhtım
arkasına borularla nakledilmiştir,
su tekrar denize aktığından rıhtım
arkası kum imlâ olarak doldurul-
muş, aynı zamanda tarama ameli-
yesi de yapılmıştır.

b) Mezbaha önü, Sütluçe iskelesi, Eyüp iskelesi, Eyüp kolektörü, İplikhane kışlası ve Haliç ortasındaki ada ile hudutlandırılan saha 4,50 metre su derinliğine kadar taranacaktır.

c) Buradan Silâhtarğa elektrik fabrikasına kadar 4,50 metre su derinliğinde ve 30 metre taban genişliğinde şekilde gösterilen güzergâhı takip ederek bir kanal açılacaktır.

Taranan kısımların sevi zeminin cinsine bağlı olup 1/5 civarında olacaktır.

Taranacak mevad, (b) fıkrasında-
ki miktar 350.000 metre mikâbı ol-
mak üzere cem'an 450.000 metre
mikâp olarak tahmin edilmekte-
dir.

Tarama esnasında rastlanacak kaya, kârgir inşaat, beton blok, her nevi saç, demir, batık, çapa ve emsali malzeme yerinde bırakılmayacak, bunlar paralama, delme, atma veya uygun şekillerde hedmi suretiyle kısımlara ayrılarak nakledilecektir.

Bunlar için müteahhide ayrı bir bedel ödenmektedir.

Haliç taramasından çıkacak mevad mavnalarla romorkörler vasıtası ile nakledilecektir. Plâj mevsimi olmayan Ekim ayı başından Mayıs ayı nihayetine kadar Sarayburnu mıntikasına dökülecek ve Sarayburnu akıntısının Bozburun ve Marmara araları istikametine yönelen akıntı kollarına dökülmesine dikkat edilecektir.

Plâz mevsimi olan Haziran ayı başından Eylül ayı nihayetine kadar olan zaman içinde taranan malzemelerin; Sarayburnu - Sivriada hattının doğusuna ve Yedikuleden güneye çizilen mevhum hattın batısını tecavüz etmemek üzere Yeşilköy feneri ile Fenerbahçe feneri arasına çizilen mevhum hattın güneyinde kalan sahaya dökülmesini, Bakanlık müteahhitten talep edilecektir. Bu takdirde nakil mesafesi değiştiğinden bunlar müteahhide ayrı bir bedelle ödenecektir.

Eksiltme teklif verme suretiyle
TÜRKİYE MÜHENDİSLİK HABERLERİ.

28.9.1959 tarihinde yapılmıştır. Ek-
siltmeye giren iki firmadan (Teks-
İnşaat ve Sanayi Limited Şirketi
5.245.000 lira ile bu işi almıştır. İ-
kinci firma (Hollânda Kraliyet Li-
man inşaat şirketi) olup teklifi
7.347.500 lira idi.

İhalesi yapılan bu tarama işi 1961 senesi Mart ayı nihayetinde bitirilmiş olacaktır. Gecikme cezası beher gün için (500) liradır.

Hâlen Haliçte tarama ameliyesi müteahhidin iş programına göre devam etmekte olup bu işin zamanında bitirilmesine çalışılmaktadır.

Netice olarak; bu ihale mevzuu

ve ihale bedeli de gösteriyor ki Halicin tamamen temizlenebilmesi için milyonlar ve hattâ milyarlar sarf edilmesi icap etmektedir.

Bununla beraber, Halice 'akan dereler is'lah edilmedikçe, her iki sahil boyunca muntazam bir yol ve kanalizasyon şebekesi yapılmadıkça, tabii ve sun'î do'durmaların önü ne geçilmedikçe ve bütün fabrika ve müessesatın kaldırılarak her iki sahili rıhtım yapmak suretiyle turistik bölge olarak tesis ve tanzim edilmedikçe Halicin dolma mevzuu eskiden olduğu gibi yine de senelerce devam edip gidecektir.

Şefin Maceraları : Bir kongrenin hikâyesi.

HİKÂYE KISMI :

KONGRE SATHI MAILINE GIRILMIŞ,
KONGRECİLER FAALİYETE GEÇMİŞLER,
BUARADA SEÇKİN BİR HEYET TARAFIN-
DAN GÜZERGÂHIN PİRİNİN ZİYARET
EDİLMESİNE KARAR VERİLMİŞTİ.
(Devamı var)

