

T O P L U M S A L

169

OCAK
2008

"Kuzenler
Cumhuriyeti"nin
Yaralı Kadın ve
Erkekleri

Harem ve
Kuzenler
Fatmagül
Berktaş

"Yahudi'nin Asaletini
Tekrar Zapt Etmek"

Siyonist
Muskeljuden
Projesi

Yaşar Tolga Cora

Savaş Hikâyeleri ve
Geçmişi Yeniden İnşa Etmek

Kore Gazileri ile
Sözlü Tarih Çalışması

Gülsema Lüyer

Pierre Nora'nın
"Bellek Yerleri"nden Esinle

Cumhuriyetin
Bellek Kişileri

Nuri Bilgin

Dosya Editörü: Hamdi Genç
Mehmet Sait Türkhan, Filiz Dıgıroğlu,
Bürcü Kurt, Emel Soyer

Osmanlı'da
Çevre Sorunları

TOPLUMSAL TARİH AYLIK TARİH DERGİSİ | AYLIK NAKİT TARAFLARINDAN YAYIMLANIR | Fiyatı: 6,00 YTL. (KDV Dahil) | ISSN: 1300-7025



19 VE 20. YÜZYILDA

HALIÇ'TE ÇEVRE SORUNLARI VE DENİZ KİRLİLİĞİ

MEHMET SAİT TÜRKHAN

Tarihin en eski devirlerinden bu yana özellikle erozyon başta olmak üzere çeşitli çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalan Haliç bölgesi, 18. yy sonlarından itibaren çevresinde gelişen hızlı ve plansız sanayileşme ve şehirleşme sonucunda endüstriyel kirlenmeye de maruz kalmıştır. Etkileri günümüze kadar süren bu çevre sorunlarına karşı çeşitli dönemlerde önlemler alınmış, ancak tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmamıştır.

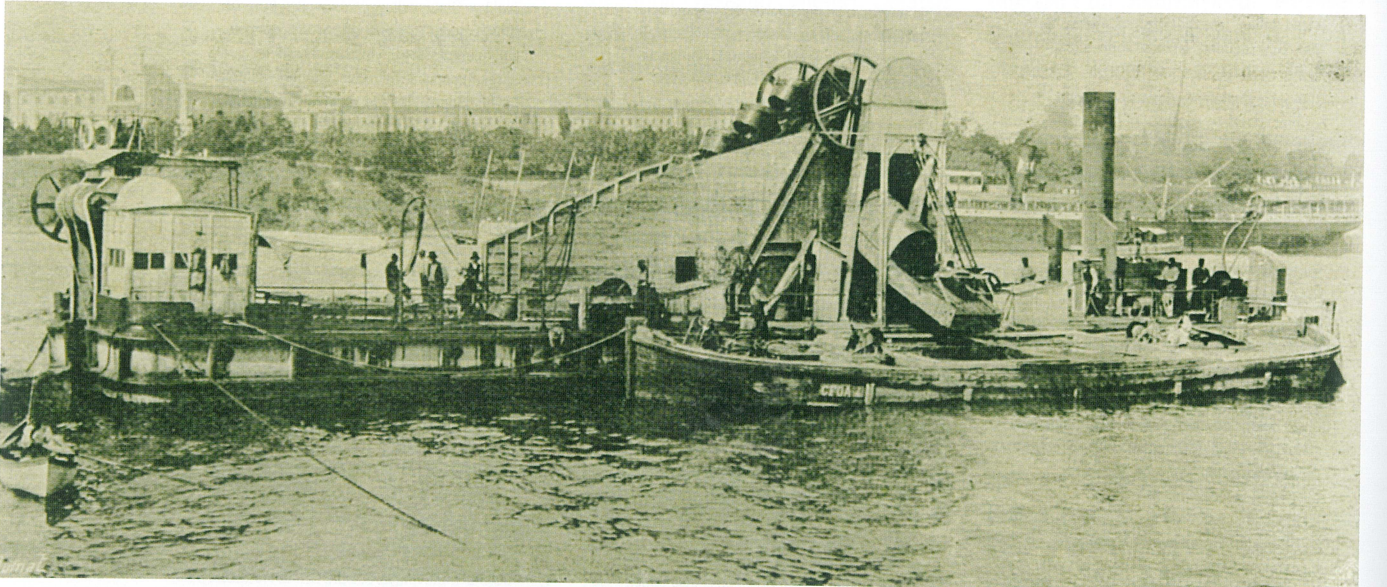
Haliç tabanı, gemi güzergâhları ve iskele önleri deniz trafiğinin düzenli yapılabilmesi için zaman zaman zaman zaman tarak vapurları ile taranarak temizlenmiştir. Haydarpaşa Limanı önlerinde tarak vapuru ve çamur dubası.

Malumat, cilt 16, sayı 380, sf. 3353.

Dördüncü jeolojik zamanda oluşan ve şekil itibarıyla deniz istilasına uğramış bir akarsu vadisinin körfez halini almasıyla meydana gelmiş Haliç'in en geniş yeri 700 m, en dar yeri 200 m ve uzunluğu, kuzeybatı-güneydoğu ve kuzey-güney doğrultusunda yaklaşık 7 km kadardır. Unkapanı-Azapkapı arasındaki derinlik 40 metreye ulaşırken, Eminönü-Karaköy arasında yaklaşık 60 metredir. Taban yapısı "V" şeklinde olan körfezin kıyıları zaman içinde yerleşimler ve alüvyonal dolgu ile dolmuştur. Haliç, rüzgâr etkisine kapalı sakin bir doğal liman olarak yüzyıllar boyunca

ticaret gemileri ve Osmanlı donanmasına ev sahipliği yapmıştır. Balkan sahilleri, Marmara Havzası ve yakın Karadeniz sahilleri arasında Haliç, en güvenli ve korunaklı doğal limandır. Modern teknolojinin imkânlarından yoksun tarihi dönemlerde seyrü sefa'nın şartları bakımından korunaklı limanların ticaret hayatı için ne denli önemli olduğu yadsınamaz bir gerçektir. İşte bu doğal özelliği itibarıyla Haliç ve kıyıları yüzyıllar boyunca şehir ve ticaret hayatının şekillendiği başlıca alanlar olarak tebarüz etmiştir. Fatih, fetihten sonra ilk tersaneyi Kadirga'da kurmuş ve Haliç'in

bu doğal özelliğini takdir ederek tersane tesislerini kısa zamanda buraya taşımış, burayı yüzyıllar boyunca kullanılabilecek bir gemi inşa ve donanma üssü haline getirmiştir. Tersane zaman içinde Galata'dan Aynalıkavak'a kadar uzanan sahaya yayılmıştır.³ Kıyı kesiminin gemiler için uygun derinlikte olması, küçük rıhtım yapıları ilavesiyle gemilerin baştankara etmelerine veya yandan yanaşmalarına olanak sağlamakta ve bu durum yük ve yolcu taşımacılığı için önemli bir avantaj oluşturmaktaydı. Haliç, sanayi öncesi dönemde Alibeyköy, Kâğıthane ve Kasımpaşa



derelerinin taşıdığı alüvyonların tabanını çamur ve balçık ile doldurması dışında büyük bir kirlilik sorunu ile karşı karşıya kalmamıştır. 16. yüzyılda İstanbul Boğazı ile ilgili bilgiler veren Petrus Gyllius, Haliç'in içeri girildikçe bir miktar derinleştiğini, fakat kuzeye doğru kıvrılan dereler bölümüne gelince körfezin sığlaşıp

na kadar korumuştur. Özellikle 18. yy boyunca Kâğıthane ve Eyüp'te sahil boyunca oluşturulan köşkler ve kasırlar ile Lale Devri'nde inşa edilen Sadabad yapıları bu romantizmin en somut parçalarıdır.

Haliç'in zaman içinde dolmasını sağlayan başlıca faktör; Kâğıthane,

sırtlarında yağmur suları ve sellerle meydana gelen erozyondur. Bu erozyon da Haliç'in kıyı kesimlerini sığlaştırmıştır.⁷ Haliç'i bu kabil erozyon etkisinden korumak için Osmanlı döneminden beri bazı tedbirlerin alındığı bilinmektedir.⁸ Ayrıca Eyüp civarındaki kiremit ve çömlek imalatçıları deniz içerisindeki alüvyonu

16. yüzyılda İstanbul Boğazı ile ilgili bilgiler veren Petrus Gyllius, Haliç'in içeri girildikçe bir miktar derinleştiğini, fakat kuzeye doğru kıvrılan dereler bölümüne gelince körfezin sığlaşıp bataklık haline geldiğini, dolayısıyla bu alanda gemilerin yollarına ancak bu sığ bölgelere dikilmiş sırıklar arasında oluşturulan yollardan devam edebildiklerini belirtir.

bataklık haline geldiğini, dolayısıyla bu alanda gemilerin yola ancak bu sığ bölgelere dikilmiş sırıklar arasında oluşturulan yollardan devam edebildiklerini belirtir.⁴ Rüzgârların etkisiyle çoğu kez kum birikintileri suyu bulanıklaştırırken, daha ilerde, Kâğıthane civarındaki bataklık alanlar ve küçük adacıklar da rüzgârlar nedeniyle sürekli yer değiştirirdi. Gyllius'a göre şayet bu bölgedeki çömlekçiler tuğla için alüvyon birikintilerini almasa, zamanla dere ağzına kadar ilerleyecek olan birikintiler sonucu aradaki suyolları tamamen kapanabilir ve bu bölge tamamen kara haline gelebilirdi.⁵

İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethinden sonra iskân siyasetinin bir parçası olarak yeni bölgelerin iskâna açılması sırasında Eyüp külliye merkezinde gelişen yeni bir kent alanı olarak tebarüz ederken, karşı kıyılardaki Kasımpaşa semti de Pi-yale Paşa Camii ve Tersane sahası etrafında zaman içinde gelişen bir kent dokusuna sahip olmuştur. Galata ecnebi yerleşimine bağlı olarak uluslararası ticaretin merkezi haline gelirken, karşısındaki Unkapanı ve Eminönü'ndeki iskeleler İstanbul halkının ihtiyacı için getirilen malların boşaltıldığı büyük bir antrepo haline gelmiştir. Bu ekonomik özellikleri ile birlikte Haliç dillere destan eski romantik görünümünü 19. yy başları-



Alibeyköy ve Kasımpaşa dereleri ile taşınan alüvyonlardır. Kâğıthane ve Alibeyköy derelerinin alüvyonları önce her iki derenin ağız kısmını, ardından nispeten daha az derin olan kuzeybatı taraftaki kıvrımlı alanları doldurarak burada küçük adacıkların oluşmasını sağlamıştır. Bu erozyon nedeniyle, Alibeyköy ve Kâğıthane derelerinin denize dökülüp bataklık haline geldiği bölge Bizans döneminde "Sapthalassa" (çürümüş deniz) olarak nitelenmiştir.⁶ Haliç'in dolmasına, neden olan bir başka etmen ise Dolapdere, Okmeydanı ve Eyüp

kullanarak bu kirlenmenin bir miktar da olsa tersine çevrilmesine katkı sağlamışlardır.⁹ Fakat 19. yüzyılda artan nüfus ve yamaçların tarıma açılması ile birlikte özellikle dik yamaçlardaki bitki örtüsünün ortadan kalkması, buralardaki aşınmayı daha da hızlandırmıştır. Bugün yeşil alanlar sadece mezarlıklarla sınırlı kalmıştır. Öte yandan, insan eliyle meydana getirilen düzensiz kıyı yapılaşması ve denize dökülen çöp ve moloz atıkları hem kıyı çizgisinin bozulmasını hızlandırmış ve hem de sahillerin daha hızlı dolmasına neden olmuştur.

"Fatih Devri sonlarında İstanbul", G.A. Vavassore, yeniden çizim 16. yy sonu.

Haliç kıyılarının kirlenmesine neden olan bir diğer faktör, denize atılan çöplerdir. Osmanlı döneminde modern anlamda bir çöp toplama ve ayrıştırma sistemi olmadığı için, şehirden toplanan çöpler uygun bir yerden denize dökülmüştür.¹⁰ 19. yüzyıla kadar şehrin genel temizlik işleri subaşı nezaretindeki bir grup yeniçeri ve arayıcı esnafı tarafından yürütülmüştür. Arayıcılar çöplük (tahir) subaşına bağlı olarak çalışırlardı ve 17. yüzyılda toplam 500 kişiydiler. Bunlar İstanbul sokaklarındaki her türlü çöp ve pisliği toplayıp deniz kenarına boşaltır ve orada bu çöpleri ayrıştırarak, elde ettikleri çeşitli

da kullanılmak üzere toplam 420 baş yük hayvanı kullanılmakta ve 1000'e yakın işçi istihdam edilmekteydi.¹³

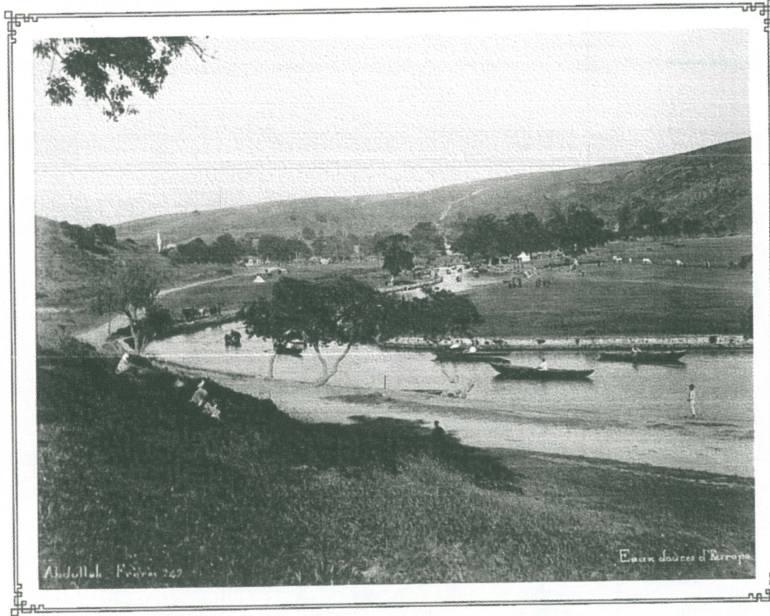
MODERNLEŞME VE HALİÇ

Haliç havzasındaki köklü ve yapısal değişimler Tanzimat ve sonrasında döneme denk düşmektedir. Tanzimat'ın getirdiği yeni siyasi, ekonomik ve sosyal şartlar altında Osmanlı toplumu çeşitli yönlerden değişime uğrarken, bu değişim kentin çehresinde de derin izler bırakmıştır. Tanzimat'ın ekonomi politikaları, 19. yüzyılın başından beri intibak edilmeye çalışılan Avrupa ekonomile-

Öte yandan, 19. yüzyılda İstanbul'da ekonomik ve toplumsal değişimlere bağlı olarak kentsel yerleşimde de bazı değişimler başlamıştır. Özellikle sur içi ve Haliç kıyıları bu yüzyılda Galata ve Boğaziçi köyleri lehine en fazla itibar kaybeden mekânların başında gelmektedir.¹⁵ Sultan Abdülmecid devrinde Topkapı Sarayı'nın Dolmabahçe Sarayı'na taşınması -her ne kadar Babiâli gibi hükümet merkezi yerinde kalmışsa da- bu itibar kaybını daha da hızlandırmış olsa gerektir. Haliç sahilleri ise, özellikle kuzey kıyılarında kurulmaya başlanan sanayi tesisleri ile birlikte bir sanayi havzasına dönüşmeye başlamıştır. Balat ve Hasköy semtleri birer sefalet mahallesine dönerken, Eyüp, kutsallığı dışında kayıkçıların, emeklilerin ve düşük gelirli ailelerin oturduğu bir yer haline gelmiştir. Kasımpaşa, fabrika sahalarına yakınlığı dolayısıyla köyden kente göçün ilk durak noktası olmuştur¹⁶ Galata'da, özellikle Beyoğlu ve Şişli bölgesindeki kentsel gelişme ve bu bölgelerin kanalizasyon atıklarının altyapı yetersizliği nedeniyle Dolapdere, Cendere ve Baruthane dereleri yoluyla Kasımpaşa deresine ulaşması ve oradan da Haliç'e dökülmesi¹⁷ ve yine bu bölge çöplerinin arabalarla toplanarak Haliç kıyısında mavnalara yüklenmesi Haliç'i kirleten etmenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Farklı nedenle-

Haliç'in zaman içinde dolmasında Kâğıthane deresi ile taşınan alüvyonlar da etkili olmuştur.

Aksi belirtilmediği sürece tüm görsel malzemeler Nurhan Atasoy'un Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümlerinden *Yadigar-ı İstanbul* kitabından alınmıştır. (İstanbul Akkök Yayınları, 2007)



Galata'da toplanan çöpler için Haliç'te Kasımpaşa ve Galata'da iki çöp iskelesi oluşturulmuştu. Altıncı Daire-i Belediye tarafından arabalarla toplanan çöpler bu iskelelere getirilmekte ve buradan mavnalara yüklenerek Ahırkapı açıklarından Marmara Denizi akıntısına bırakılmaktaydı, ancak taşınırken Haliç'e de dökülerek kirliliğe sebep olmaktaydı.

değerli eşyalarla geçimlerini sağlıyorlardı.¹¹ 19. yüzyılda ise, Şehremaneti ve belediye daireleri kurulması ile şehrin temizlik işleri ihtiyaca göre yeniden düzenlenmiştir.¹² 1893 yılında Dersaadet ve Bilâd-ı Selâse'de (Eyüp-Galata-Üsküdar), yaklaşık 500 mahalledeki çöplerin toplanması için 320'si araba sevinde, 100 tanesi de araba giremeyecek durumdaki sokakların çöplerinin toplanmasını

rindeki sanayileşmeyi hedeflemiştir. Sanayileşmedeki esas gaye ise ithal ikamesi yoluyla dış ticaret açığının ülke içinde üretilecek mallar aracılığıyla kapatılmaya çalışılmasıdır.¹⁴ Fakat sanayileşme çeşitli çevre sorunlarını da beraberinde getirmiştir. İstanbul'da bu tür çevre sorunlarının en fazla gündeme geldiği alanların başında Haliç ve sahillerin temizliği meselesi gelmektedir.

re dayalı olarak sürekli artan şehir nüfusu,¹⁸ yerleşim sorunları ve diğer problemlere çözüm bulmak üzere 1855 yılında Şehremaneti yönetimi oluşturulmuş ve şehir çeşitli bölgelere ayrılarak her bir bölgede ayrı bir belediye idarelerinin kurulması planlanmıştır. Fakat bu idarelerden ancak Altıncı Daire-i Belediye (Galata bölgesinde) çalışmalarına başlayabilmiştir.¹⁹ Altıncı Belediye

Dairesi'nin faaliyetleri ise sokakların genişletilmesini sağlamak, bölgenin tam bir kadastrounu çıkarmak, çöplerin düzenli toplanmasını ve yolların aydınlatılmasını sağlamak şeklindeki sıralanabilir.²⁰

Bu kirlenme sonucunda Haliç kendi kendini yenileyemez hale gelmiştir. Bunun en önemli nedeni, yeterince akıntı olmamasıdır. Haliç'te iki farklı yönde akıntıdan bahsedilebilir. Birinci akıntı Alibeyköy ve Kâğıthane derelerinden kaynaklanır. Bu iki dere Haliç'i temizlemekten çok taşıdıkları alüvyonlar nedeniyle doldurmaktadır. 19. yüzyılda Haliç'in çeşitli yerlerine inşa edilen köprüler dere akıntılarının Eminönü'ne kadar ulaşmasını engellemiştir.²¹ İkinci akıntı yönü ise Marmara ve Boğaz'dan Haliç'e giren akıntıdır. Marmara'dan Haliç'e giren dip akıntısı Hasköy bölgesine kadar ulaşmakta,²² Boğaz'dan gelen yüzey akıntısı ise, Galata köprüsü dubalarına çarptığı için Karaköy'e doğru yön değiştirerek, geri çıkmaktadır.²³

Haliç'teki kirliliği çeşitli nedenler üzerinden sınıflandırmak mümkündür. Özellikle 19. yüzyılda meydana gelen kirlenmeye karşı devletin farklı zamanlarda çeşitli önlemler alarak veya temizlik çalışmalarına girilerek Haliç'i korumaya çalıştığı görülmektedir.

1. TABİAT ŞARTLARINDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİK

Haliç'in dolmasına neden olan en önemli etken, Kâğıthane ve Alibeyköy dereleri vasıtasıyla taşınan alüvyondur. 1970'li yıllardaki araştırmalara göre her iki derenin Haliç'e taşıdığı yıllık alüvyon miktarı yaklaşık 95.000 m³tür²⁴ ve bu atıklar Haliç içerisinde yıllık ortalama 6 santimlik bir dolguya sebep olmaktadır.²⁵ Bu nedenle 19. yüzyılda Kâğıthane'ye doğru derinliğin yer yer birkaç metreye kadar düştüğü görülmektedir. Haliç tabanının yapısına dair araştırmalar, en tabandaki kayalık zeminin üzerinde 40-50 metre kalınlığında kum, çamur ve koyu gri balçıktan oluşan bir tabaka bulunduğunu göstermiştir. Bu tabaka derelerden taşınan alüvyon ve denize atılan çöp ve

molozlarla meydana gelmiştir. 1894-1899 yılları arasında Sirkeci ile Eminönü arasındaki rıhtım tesislerinin inşaatı bu çamur tabakası nedeniyle oldukça zor ve masraflı olmuştur.²⁶

Haliç tabanı, gemi güzergâhları ve iskele önleri deniz trafiğinin düzenli yapılabilmesi için zaman zaman tarak vapurları ile taranarak temizlenmiştir. Tarak vapurları seri kovalar vasıtasıyla dip çamurunu yukarıya çekmekte ve bu çamurlar dubalara boşaltılarak Marmara Denizi'nde akıntıya dökülmekteydi. Ocak 1883 tarihli Haliç dip çamuru temizliği keşfine göre Balat, Cibali, Hasköy, Galata Balık Pazarı, Sirkeci ve Fener kıyılarının tarak vapuru

ya kifayet edemeyeceğini belirterek, Mısır'daki kolera salgını nedeniyle temizliğin mutlaka en kısa zamanda yapılması gerektiğini bildirmiştir. Konunun Şura-yı Devlet'te müzakere edilmesi sonucunda, denizden yapılacak temizliğin Bahriye Nezareti tarafından organize edilmesine, karadaki çalışmaların ise Şehremaneti tarafından yürütülmesine karar verilmiştir.²⁸ Devlet kurumları arasında sürekli görülen bu anlaşmazlık, deniz temizliği hakkındaki toplumsal bilincin bir göstergesi olması bakımından ilginç sayılabilir.

1922 yılında ise, aşırı yağmurlar nedeniyle Kâğıthane ve Kasımpaşa derele-



Eminönü ve Galata Köprüsü.

ile taranması ve çıkarılan çamurun istibotların çektiği çamur dubalarıyla denizde açığa dökülmesi masrafı olarak toplam 325.600 kuruş öngörülmüştür.²⁷ Fakat bu temizliğin yapılması hususunda da kurumlar arasında mutabakata varılamadığı görülmektedir. Haliç'in temizliği oldukça maliyetli ve artı geliri olmayan bir iş olduğu için, bu konuda kurumlar arasında zaman zaman anlaşmazlıklar çıkmıştır. Şehremaneti denizlerin temizliğinin Bahriye Nezareti'ne ait bir görev olduğunu iddia ederken, Bahriye Nezareti de sahillerin kısa sürede dolup kirlenmesinin Şehremaneti'ne bağlı memurların çöpleri zamanında almamalarından kaynaklandığını belirterek temizlik işinin Şehremaneti'nin görevi olduğunu iddia etmiştir. Şehremaneti ise bütçesinin bu işi yapma-

ri yoluyla gelen çamur özellikle Eyüp ve civarındaki iskelelere Haliç vapurlarının yanaşmasını güçleştirmiş ve bu bölgenin taranarak temizlenmesi gerekmiştir. Şehremaneti temizliğin, işletme yoluyla gelir elde eden vapur şirketi veya Bahriye Nezareti tarafından yapılmasını önermiştir. Bahriye Nezareti'ne göre ise, yine aynı nedenle şirket veya vergi yoluyla gelir elde eden Şehremaneti bu işi üstlenmelidir. Öte yandan vapurların yanaşma sorunu sadece vapur şirketini değil, önemli ölçüde kömür tüketen ve bu kömürü deniz yoluyla nakleden Silaharağa Elektrik Şirketi'ni de ilgilendirmektedir. Bu nedenle temizlik işini vapur şirketi ile elektrik şirketinin üstlenmesi kararlaştırılmıştır. Fakat elektrik şirketi de yüksek maliyet nedeniyle bu işe yanaşmak

istememiştir. Nihayetinde çözüm nezaretler ve gerektiğinde şirketlerin de katıldığı bir komisyon kurulması yoluyla çözülmeye çalışılmıştır. Buna göre yaklaşık 100.000 Osmanlı Lirası tutan temizlik masrafının Haliç'e giriş yapan gemilerden alınacak vergi yoluyla toplanmasına ve gerekli alet ve makineler ile tarak dubasının da

keli olduğu bilinmekle birlikte, bu atıkların kıyıya vurması çeşitli problemlere neden olmuştur. Bu nedenle denizlerin tamamının kirlenmesi sorunundan ziyade, sadece sahillerin kirliliğinden bahsetmek daha doğru olacaktır. Şehrin Galata bölgesinden toplanan çöpler için Haliç kenarında iki adet çöp iskelesi oluşturulmuştur.

sorumluluk almaktan kaçındıkları ve bu nedenle bazı yaz aylarında çöplerin aylarca iskelelerde kaldığı olmuştur. 1868 yılında çöplerin toplanması için Tedâbir-i Sıhhiye Komisyonu tarafından yedi adet mavna kiralanmış fakat kiralari ödenemediği için çöpler denize taşınamayarak iskelede birikmeye başlamıştır. Bunun üzeri-

1908 yılında Ayvansaray'da koleradan vefat eden bir kayıkçının midye topladığı yerlerden ve Kasımpaşa koyundaki gemi demirleri üzerinden alınan midye ve istiridye örneklerinde de kolera mikrobuna rastlanması üzerine, Haliç'ten midye ve istiridye toplanması ve satılması kesinlikle yasaklanmıştır.

Bahriye Nezareti tarafından karşılanmasına karar verilmiştir.²⁹

Haliç'in çamur ile dolmasına sebep olan bir diğer akarsu ise, Kasımpaşa deresidir. Dere yoluyla Haliç'e taşınan çamur önemli derecede birikmelere ve hatta kıyıda bazı küçük adacıkların oluşmasına sebep olmuştur. Şubat 1922 tarihinde Bahriye Nezareti ile Ticaret ve Ziraat Nezareti, Haliç Vapurları Şirketi ve diğer ilgili kuruluşların katılımı ile Haliç'in temizlenmesi için bir komisyon oluşturulmuş ve komisyon ilk olarak Kasımpaşa deresi önünde adeta bir ada haline gelmiş olan çamur kütlesinin temizlenmesine karar vermiştir. Bu çamur kütlesi yaklaşık 10.000 m³ civarındadır. Temizliğin komisyon yönetiminde ve ilgili kurumların katkıları ile gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Bahriye Nezareti tarak makinesi ve çamur dubasını temin edecek, bu araçlarda çalışacak mürettebat Haliç Vapur Şirketi tarafından temin edilecek, Şehremaneti ise yapılacak işin masraflarının karşılanması amacıyla çıkarılan her 1 m³ çamur için Haliç Vapur Şirketi'ne 10 kuruş ödeyecekti.³⁰

II. İNSAN ELİYLE MEYDANA GELEN KİRLENME VE SALGIN HASTALIKLAR

Yoğun endüstriyel üretim şartlarının oluşmadığı 19. yüzyılda denize bırakılan evsel ve kentsel atıkların bugünlere nazaran daha az tehli-

Bu iskeleler Kasımpaşa ve Galata çöp iskeleleriydi. Galata'dan Altıncı Daire-i Belediye tarafından arabalarla toplanan çöpler bu iskelelere getirilmekte ve buradan mavnalara yüklenerek Ahırkapı açıklarından Marmara Denizi akıntısına bırakılmaktaydı, ancak bunlar taşınırken Haliç'e de dökülerek kirliliğe sebep oluyordu. Kasımpaşa iskelesindeki çöpler Tersane'de bulunan havuzların kirlenmesine sebep olduğu için, Haziran 1899 tarihinde kaldırılması gündeme gelmiştir. Ancak Kasımpaşa çöp iskelesi yerine başka bir iskelelenin kullanılmasının mümkün olmadığı, sadece Galata çöp iskelesinin de bu iş için yeterli olmayacağı belirtilerek, belediye memurlarının çöp naklinde ve sahilde ikamet eden halkın da Haliç'in temizliği konusunda daha dikkatli davranmaları gerektiğine dikkat çekilmiştir.³¹ Öte yandan, çöpler zaman zaman yeterince açığa dökülmediği için veya ters akıntılar sebebiyle karaya vurmaktaydı. Ağustos 1893 tarihinde, şiddetli lodos nedeniyle yeteri kadar açılmayan mavnaların, çöpleri Tersane'den Şehremaneti'ne kiralanacak römörkörler yardımıyla taşınmalarına karar verilmiştir.³²

Fakat çöplerin kurumlar arası sorunları nedeniyle düzenli olarak toplanması ve denize dökülmesi hususunda aksamalar meydana geldiği görülmektedir. Özellikle iskelelerden denize nakil hususunda kurumların

ne çöplerin Beşiktaş ve Haliç içindeki çöp iskelelerinden toplanması işi aylık 3.550 kuruş karşılığında Yeniciami Hammaları Kolbaşısı Hasan Ağa'ya ihale edilmiştir.³³

Kolera gibi herhangi bir salgın hastalığın çevre veya komşu bölgelerde ortaya çıkması durumunda, İstanbul'un temizliği konusunda hemen bazı ek tedbirlerin alındığı görülmektedir. 1892 yılında Hicaz bölgesinde görülen koleradan korunmak amacıyla Dahiliye Nezareti'nde bir sıhhiye komisyonu oluşturulmuş ve bu komisyon şehir içinde çeşitli teftişler gerçekleştirmiştir. Teftişlerde, muhtemelen koleradan ölen hayvanların derileri alındıktan sonra leşlerinin Marmara Denizi'ne atıldığı, ancak bu leşlerin akıntının olduğu daha açık yerlere atılması gerektiği, sık yerlere atılan leşlerin kısa sürede karaya vurarak kokuştugu ve hastalık riskini artırdığı görülmüş, karaya vuran hayvan leşlerinin sahiplerinin belirlenmesi durumunda cezalandırılmalarına karar verilmiştir.³⁴ Kolera salgınının deniz ve deniz ürünleri yoluyla bulaştığının anlaşılması, salgın zamanlarında deniz temizliği konusunda ayrıca dikkatli davranılmasını gerektirmiştir. 1908 yılında Ayvansaray'da koleradan vefat eden bir kayıkçının midye topladığı yerlerde ve Kasımpaşa koyundaki gemi demirleri üzerinden alınan midye ve istiridye örneklerinde de kolera mikrobuna rastlanması üzerine, Haliç'ten midye

ve istiridye çıkarılması ve satılması kesinlikle yasaklanmıştır.³⁵ Temmuz 1910 tarihinde ise, Rusya'da kolera hastalığı görüldüğü ve hastalığın deniz yoluyla limana ulaşabileceği ihtimaline karşılık sıkı önlemler alınırken, bir taraftan da kirlilik nedeniyle Haliç'te balık ölümlerine rastlanması üzerine, bu durumun herhangi bir salgını kolaylaştıracağı düşünülerek hemen genel temizlik çalışmalarına girilmesi hakkında Şehremaneti ve Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü uyarılmıştır.³⁶ 3 Ekim 1910 tarihinde ise, Haliç'ten toplanan midyeler tahlil edilmiş, mikroplu oldukları ve hastalığa sebep olabilecekleri belirtilmiş ve Haliç'ten midye toplanması yasaklanmıştır. Fakat yasağa rağmen bazı balıkçıların Haliç'ten çıkardıkları midyeyi Galata'daki balık pazarında satmaya devam ettikleri tespit edilmiş ve midyelerine el konulmaya başlanmıştır.³⁷

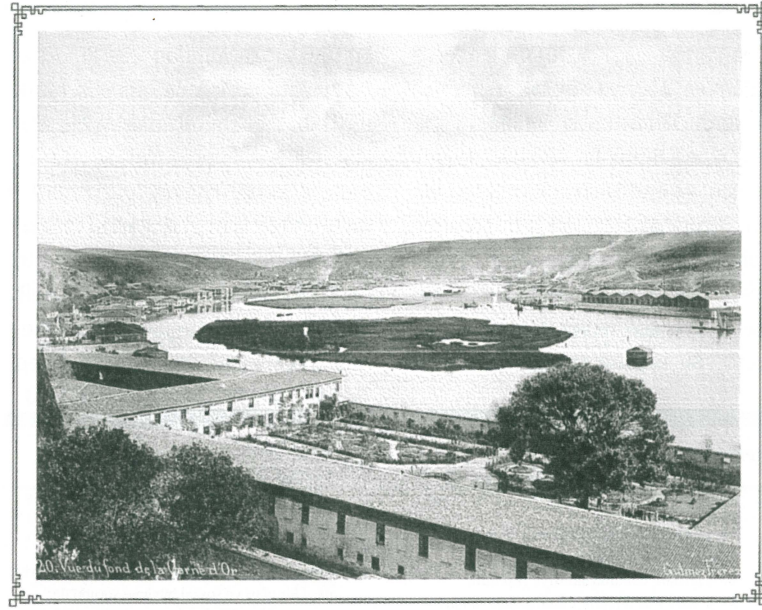
III. SANAYİ TESİSLERİNDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİK

Haliç'in kirlenmesindeki en önemli nedenlerden bir diğeri ise, 19. yüzyılda kurulmaya başlanan sanayi tesisleridir. 19. yy başlarında girilen askeri reformlar çerçevesinde, doğal liman özelliği ve deniz ulaşımı imkânlarının kolaylığı nedeniyle özellikle kuzey kıyılarında önemli sanayi tesisleri kurulmaya başlanmasıyla Haliç yavaş yavaş tabii çekiciliğini kaybetmeye başlamıştır. Geçmiş 15. yüzyıla kadar uzanan Tersane tesisleri dışında, özellikle III. Selim ve II. Mahmud devirlerinde başlayan sanayileşme³⁸ ile birlikte, yeni kurulan Humbarahane, Feshane, İplik Fabrikası, Silahtarağa Elektrik Fabrikası³⁹ ile daha önce var olan Tophane ve Tersane tesislerinin modernleştirilmesi için bazı küçük fabrikalar ve buharlı değirmenler kurulmuştur.⁴⁰ Bu tesisler 20. yüzyılda genişleyerek Haliç'i hem mimari hem de çevresel anlamda tehdit ederek kirlenmiştir. 1839'da, Beyhan Sultan Sahilsarayı'nın yerine inşa edilen Feshane binası 1843 yılında genişletilmiş, 1868 yılındaki yangından sonra yeniden inşa edilmiş ve 1986 yılına kadar dokuma fabrikası olarak

kullanılmıştır.⁴¹ Bahariye'deki Fatma Sultan Sahilsarayı üzerine 1827 yılından inşa edilen İplikhane ise 1870'lere kadar gemilere yelken bezi ve Asâkir-i Mansûre ordusuna giyim kumaşı dokumuştur.⁴² 20. yy başında kurulan Sütlüce Mezbahası da Haliç'i kirleten bir sanayi tesisi olarak uzun yıllar faaliyet göstermiş ve ancak ya-

taşınmasına karar verilmiştir.⁴⁵ Fakat sanayi tesislerini 1980'li yılların sonlarına kadar Haliç çevresinden uzaklaştırmak mümkün olmamıştır.

Gemi teknolojisinde buharlı sisteme geçiş, gemi inşasında demir ve çeliğin kullanılmaya başlanması ve gemi sökümü gibi çevreye zararlı atık bı-



Haliç'ten Eyüp ve Sütlüce.

kın tarihlerde kapatılabilmektedir.⁴³ İstanbul ve çevresinin elektrik ihtiyacını karşılamak için kurulan ve 1914 yılında faaliyete başlayan Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Alibeyköy deresi ile Kâğıthane deresi arasındaki alanda kurulmuştur. Fabrikanın soğutma ünitelerinde Alibeyköy deresinden alınan su kullanılmış ve bir miktar ısınmış ve kirlenmiş olan bu atık su Kâğıthane deresi yoluyla Haliç'e boşaltılmıştır. Faaliyette olduğu 1970'li yıllarda yapılan bir araştırmaya göre bu atık su Haliç'i termik su kirlenmesine maruz bırakmaktaydı.⁴⁴

Ancak, bir kısmı belirtilen bu sanayi kuruluşlarının hemen tamamı buhar teknolojisine dayandığı için önemli miktarda kömür bu bölgede yakılmış, kömür nakliyatı ve boşaltma sırasında denize dökülen kömürler kıyı kesiminin kısa sürede dolmasına ve kirlenmesine neden olmuştur. Bu sebeple 1910 yılında Haliç sahillerindeki kömür depolarının kaldırılarak yerlerinin Şehremaneti'nce istimlak edilmesine ve ruhsatsız olarak çalışan fabrikaların da Yeşilköy sahiline

rakan bir sanayi kolunun gelişmesi yanında Tersane alanında batan ve çıkarılamayan gemiler de Haliç'in gün geçtikçe daha da kirlenmesine ve dolmasına neden olmuştur. Ayrıca her kış Haliç sahilinde kışlayan 300 kadar yelkenli gemiden çeşitli şekillerde denize bırakılan artıklar ve özellikle gemi safraları Haliç'in kıyı kesimlerinin kısa zamanda dolmasında etkili olmuştur.⁴⁶ Bu tür kirlenmelerin önüne geçmek için de gemilerin Umuryeri, Kireçburnu, Çubuklu, Büyükdere ve Kuleli gibi Boğaziçi sahillerinde kışlamalarına karar verilmiş ve nakliye gemilerinin, yüklerini boşaltarak en kısa zamanda Haliç'ten çıkması yönünde önlemler alınmıştır.⁴⁷

Tarihin en eski devirlerinden bu yana özellikle erozyon başta olmak üzere çeşitli çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalan Haliç bölgesi, 18. yy sonlarından itibaren çevresinde gelişen hızlı ve plansız sanayileşme ve şehirleşme sonucunda endüstriyel kirlenmeye de maruz kalmıştır. Etkileri günümüze kadar süren bu çevre

Haliç'te iki farklı yönlü akıntıdan bahsedilebilir. Birinci akıntı Alibeyköy ve Kâğıthane derelerinden kaynaklanır. Bu dereler Haliç'i temizlemekten çok taşıdıkları alüvyonlarla doldurmaktadır. 19. yüzyılda Haliç üstüne inşa edilen köprüler bu akıntının Eminönü'ne kadar ulaşmasını engellemiştir. Marmara ve Boğaz'dan Haliç'e giren ters yöndeki dip akıntısı ise Hasköy bölgesine kadar ulaşmaktadır.

sorunlarına karşı çeşitli dönemlerde önlemler alınmış, ancak tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmamıştır. Bununla birlikte, bugün kentsel ve endüstriyel kirlilikten büyük ölçüde kurtarılmış gibi görünen Haliç bölgesi, geçmişte sahip olduğu önem düşünüldüğünde aynı zamanda kültürel bakımdan da ilgiye muhtaçtır. Bu kapsamda bazı kurum ve

kuruluşlar tarafından çeşitli projeler hayata geçirilmiş olmakla birlikte, Haliç'i bir bütün olarak ele alan kültürel projelere ihtiyaç vardır. Haliç'in kuzey kıyıları, 15. yüzyıldan itibaren çok geniş bir alanda Osmanlı donanmasına hizmet vermiş, Türk denizcilik ve teknoloji tarihinin belki de en önemli kurumu olan Tersane-i Âmir'e mekân olmuştur. Bu sebep-

le, bu alanda yüzyıllar boyu süren gemi inşa teknolojisinin gelişim ve değişim süreçlerini yansıtan bir Tersane Müzesi'nin kurulması hem Haliç hem de denizcilik tarihimize adina isabetli olacaktır.

MEHMET SAİT TÜRKHAN
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
AVRASYA ENSTİTÜSÜ
ARAŞTIRMA GÖREVLİSİ

DİPNOTLAR

- 1 Semavi Eyice, "Haliç", *DİA*, c. XV, s. 264.
- 2 Eyice, "Haliç", s. 264.
- 3 İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 56 ve İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmir'e*, Ankara 1992, s. 3-4.
- 4 Petrus Gyllius, *İstanbul Boğazı*, (çev. E. Özbayoglu), İstanbul 2000, s. 53-54.
- 5 Gyllius, *İstanbul Boğazı*, s. 69.
- 6 Gyllius, *aynı eser*, s. 69-70.
- 7 İsmail Yalçınlar, "İstanbul Haliç'inin Temizlenmesi ve Şehrin Gelişimi Üzerine Notlar", *Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, s. 20-21 (1974), s. 27.
- 8 1856 tarihli bir belgede, Fatih devrinden beri Eyüp, Kâğıthane, Alibeyköy ve Sülüce bölgelerinde erozyona karşı ziraatın yasaklandığı ve buraların Kanunî zamanında ayrıntı ile yeşillendirildiği belirtilerek son zamanlarda bu düzenin bozulmaya başladığı ifade edilmektedir. A. MKT. MHM. 77/72 (14 Ca. 1272/22 Ocak 1856).
- 9 18. yüzyılda Eyüp civarındaki kiremit imalathaneleri faal durumdaydı. Ahmed Refik, *Onikinci Asr-ı Hierî'de İstanbul Hayatı (1689-1785)*, İstanbul 1988, s. 79-80.
- 10 16. yüzyılda şehir içinden toplanan çöpler Yenikapı'daki Langa bostanından denize atılmaktaydı. Bk. Ahmed Refik, *Onuncu Asr-ı Hierî'de İstanbul Hayatı (1495-1591)*, İstanbul 1988, s. 65.
- 11 Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, c. I, s. 221.
- 12 O. Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, c. II, İstanbul 1995, s. 912-913.
- 13 Y. PRK. ŞH 4/66 (8 S. 1211/21 Ağustos 1893).
- 14 Tevfik Güran, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", 150. Yılında Tanzimat, (yay. haz. H. D. Yıldız), Ankara 1992, s. 236-237.
- 15 İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü" *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Edt. M. Seyitdanıoğlu-H. İnalçık), Ankara 2006, s. 373.
- 16 Tekeli, "Metropol Alanının Dönüşümü", s. 373.
- 17 Tiğınç Oktar-Hamdi Genç, "Osmanlı İstanbul'unda Haliç ve Çevresindeki Kirlilik Sorunu" *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu 22-23 Mayıs 2003 Cibali İstanbul*, İstanbul 2004, s. 586.
- 18 1828 yılında Dersaadet (İstanbul) ve Bilâd-ı selâse (Eyüp-Galata-Üsküdar) nüfusu 359.000 iken, bu rakam 1897 yılında 1.077.000'e çıkmıştır. Bu demografik artış şehrin nasıl bir idari ve sosyal büyüme sorunu ile karşı karşıya olduğunu göstermeye yeter niteliktedir. Tekeli, "Metropol Alanının Dönüşümü", s. 364.
- 19 Tekeli, "Metropol Alanının Dönüşümü", s. 365.
- 20 Altıncı Daire-i Belediye'nin faaliyetleri hakkında bk. Ergin, *Mecelle*, c. III, İstanbul 1995, s. 1307-1343; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, (çev. S. Deringil), İstanbul 1996, s. 38-40; Mustafa Cezar, *XIX. Yüzyıl Beyoğlu*, İstanbul 1991, s. 145-161.
- 21 Sarraf Mırdıç tarafından yaptırılan köprünün dubalarının akıntıyı etkilemesi ve dubaların etrafında oluşan çamur birikintisi hakkında alınması gereken önlemler ve köprünün kaldırılması tartışmaları için bk. A. MKT. MVL. 77/72 (14 Ca. 1272/22 Ocak 1856).
- 22 Şevket Güçlüer-Mustafa Doğrusal, "Haliç'in Fiziksel Oşinografik Durumunun İncelenmesi", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 71; M. İlham Artüz-Kenan Korkmaz, "Haliç'in Kirlenmesinde Su Hareketlerinin Rolü", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 75-96.
- 23 M. Nedret Utkan, "Haliç'in Dolması ve Temizlenmesinin Oşinografik Açısından İncelenmesi", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 309.
- 24 A. Nihat Balcı, "Halicin Dolması ve Kirlenmesinde Alibey ve Kâğıthane Derelerinin Rolü", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 279.
- 25 Gündüz Özdes, "Haliç'te Çevre Kirlenmesi ve Planlama Sorunları", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 405.
- 26 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul 1998, s. 2.
- 27 ŞD. 5/23 (13 Ra. 1300/22 Ocak 1883).
- 28 ŞD. 5/23 (13 Ra. 1300/22 Ocak 1883).
- 29 DH. UMV. 102/8 26 Ca. 1340/25 Ocak 1922).
- 30 DH. MKT. 86/20 (23 C. 1340/21 Şubat 1922).
- 31 DH. MKT. 2216/26 (18 S. 1317/28 Haziran 1899).
- 32 Y. PRK. ŞH 4/66 (8 S. 1311/21 Ağustos 1893).
- 33 A. MKT. MHM. 427/95 (11 Ş. 1285/27 Kasım 1868).
- 34 DH. MKT. 1748/54 (19 Z. 1309/15 Temmuz 1892).
- 35 DH. MKT. 1239/1 (7 S. 1326/11 Mart 1908).
- 36 DH. EUM. THR. 39/50 (24 C. 1328/3 Temmuz 1910).
- 37 DH. EUM. THR. 48/46 (27 Ş. 1328/3 Ekim 1910).
- 38 17. yy sonu ve 19. yüzyıldaki sanayileşme hareketleri ve yeni kurulan fabrikalar hakkında bk. Wolfgang Müller-Wiener, "15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, (edt. E. İhsanoğlu), İstanbul 1992, s. 53-120.
- 39 Silahtarğa Elektrik Fabrikası hakkında bk. Binnur Kırac-Mevlûde Kapı, "Monografik Bir Çalışma: Silahtarğa Elektrik Fabrikası", *Tarihi Kültürü Sanatıyla Eyüpsultan Sempozyumu VIII Tebliğler*, İstanbul 2004, s. 28-39.
- 40 Edward C. Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", (çev. Y. Cezar), *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Edt. M. Seyitdanıoğlu-H. İnalçık), Ankara 2006, s. 468-469.
- 41 Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", s. 472; Güran, "Devlet Fabrikaları", s. 239-244; Feshane hakkında bk. Ahmet Yaramış, "Feshane'nin İlk Kuruluş Yılları", *Tarihi Kültürü Sanatıyla Eyüpsultan Sempozyumu VIII Tebliğler*, İstanbul 2004, s. 94-99.
- 42 Nazif Öztürk, "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Sanayileşme ve 1827'de Kurulan Vakıf İplik Fabrikası", *Vakıflar Dergisi*, s. XXI, (İstanbul 1990), s. 23-80.
- 43 Kuruluş süreci için bk. Oktar-Genç, "Haliç ve Kirlilik Sorunu", s. 585-586.
- 44 Yalçın Akar, "Silahtarğa Santrali Etüdü", *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu Tebliğleri 11-12 Şubat 1976 Boğaziçi Üniversitesi*, İstanbul 1977, s. 325-326.
- 45 MV. 141/61 (11. C. 1328/18 Ağustos 1910).
- 46 İdris Bostan, "Temiz Deniz Politikası ve Osmanlılar", *Deniz Ticareti*, Nisan 2006, s. 68.
- 47 MV. 141/61 (11. C. 1328/18 Ağustos 1910).