

SEYHAN VE CEYHAN'DA NEHİR TAŞIMACILIĞI TEŞEBBÜSLERİ (1869-1883)

Namık SAÇLI¹

Seyhan ve Ceyhan'da Nehir Taşımacılığı
Teşebbüsleri (1869-1883)

Öz

19. yüzyılda Avrupa'da iç suların taşımacılık için etkili bir şekilde kullanılması gündeme gelmiştir. Nehirlerin taşımacılığa uygun hale getirilmesi için birtakım projeler gerçekleştirilmiştir. Osmanlı Devleti de özellikle Tanzimat Dönemi'nden itibaren buna paralel olacak şekilde nehirlerine dair bazı çalışmalar içine girmiştir. Bu süreçte birçok projenin sonuçsuz kaldığı bilinmektedir. Seyhan ve Ceyhan nehirlerine dair yürütülen çalışmalar da bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Senelerce yürütülen projeler ve tekliflere rağmen iki nehirle alakalı sonuç alıcı bir çalışma ortaya çıkarılamamıştır. Bunun altında müteşebbislerin beklentilerindeki uyumsuzluk bulunmaktadır. Ayrıca nehir sularının kullanımına dair algıların da incelenen dönem boyunca değişimler geçirdiği gözlenmektedir. Daha önce sadece mal taşımacılığı için istifade edilmek istenen nehirlerle zamanla taşkınların önlenmesi, tarımsal arazilerin kullanımı ve sulama gibi konuları da kapsayan bütünlük bir bakış gösterilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Nehir Taşımacılığı, Seyhan, Ceyhan, 19. Yüzyıl, Osmanlı

Attempts at River Transport in Seyhan and Ceyhan (1869-1883)

Abstract

In the 19th century, the effective use of inland waters for transportation became a significant topic in Europe. Several projects were undertaken to make rivers suitable for transportation. The Ottoman Empire, particularly from the Tanzimat Period onwards, initiated similar efforts regarding its rivers. However, it is known that many of these projects remained inconclusive. The endeavors related to the Seyhan and Ceyhan rivers also exemplify this situation. Despite years of projects and proposals, no decisive outcome was achieved for these two rivers. This was primarily due to the misalignment of expectations between entrepreneurs. Moreover, perceptions of how river waters should be utilized underwent significant changes during the period under review. Initially intended solely for the transportation of goods, the rivers eventually came to be viewed through a more integrated lens, encompassing flood prevention, agricultural land use, and irrigation.

Keywords: River Transport, Seyhan, Ceyhan, 19th Century, Ottoman

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Paper Type: Research Article

1. Giriş

Sanayi Devrimi'ne paralel olarak 19. yüzyılda ulaşımda da bir yenilik dönemi yaşanmaktaydı. Zira uluslararası dolaşıma konu olan malların pazara daha kolay, hızlı ve az maliyetli bir şekilde ulaştırılması ihtiyacı doğmuştu. Karada demiryolu ve denizde buhar teknolojisi yeni bir çağın habercisiydi. İç bölgelerde üretilen ya da çıkarılan ürünler için bir başka alternatif ise nehirler üzerinden limanlara eriştirilmesi idi. Bu sayede de büyük pazarlara erişim sağlanacaktı. Deane Sanayi Devrimi'nin başlangıç dönemi olan 18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl başında kıyı gemiciliğinden ziyade iç su taşımacılığında yeniliklerin ortaya çıktığını dile getirir. Fakat burada esas olarak nehir taşımacılığında bir yenilikten öte,

¹ Dr., Araştırmacı, namiksacli@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5680-0152>

insan eliyle kanalların açılarak bir “kanal çağı” başladığını dile getirir. Örnek olarak verdiği Bridgewater Kanalı Worsley’deki demir madenleri ile bir dizi şehri birbirine bağlar. Nehirlerin kapitalist bir tarzda taşımacılığa elverişli hale getirilmesi için yapılan düzenlemelerin ise ilk kanallardan önceki yüz elli sene boyunca yürütüldüğünü vurgular. Coğrafi kısıtlardan bağımsız olan kanallar bazı önemli noktalarda doğal su yollarına da bağlantı sağlayarak ağlarını genişletebiliyor ve bu sayede nehirlerle yapılan yüz elli yıllık yatırımın etki ve verimini artırıyordu. Kanal çağının arkasındaki itici güç ise şehirleşmeydi (Deane, 2000: 68-69). Bununla birlikte günümüzde dahi taşımacılık operasyonlarının %80’i denizlerde yapılırken, iç suların sadece Avrupa’da %6,1 seviyesinde kaldığı düşünülürse nehir taşımacılığının tarihsel olarak öne çıkamamış olduğu da bir tespit olarak önümüzde durmaktadır (Hyenne, Amoros, Lhomme, Charpentier ve Billard, 2023: 1).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin değişik bölgelerinde bulunan büyük nehirler üzerine bir dizi proje geliştirilmiştir. Fakat bunlar Deane’in örneğindeki gibi kanal açma değil, doğal su yolu olan nehirlerin içinin temizlenerek seyrüsefere uygun hale getirilmesine dair projeleridir. Örnek vermek gerekirse Fırat ve Dicle nehirlerine yabancı ilgisi 1830’larda başlamış ve Osmanlı’nın bazı güvenlik endişelerine rağmen İngilizler 1834’te vapur işletme iznini elde etmişlerdir (Hut, 2013: 131-132; Tızlak, 1991). 1865 senesindeyse Bağdat Valiliği için Belçika’dan bir mühendis getirilmesi planlanmıştır. Bu sayede “Bağdat’tan Dicle Nehri’yle Musul’a” ve “Fırat Nehri tarikiyle Halep’e on saat mesafede bulunan Zor nâm mevki’ e kadar vapurların işlemesi” düşünülmekteydi (BOA HR.MKT 528/70, 6 Ekim 1865).² Çoruh, 1840’tan itibaren başlayan nehir ıslah çalışmalarında on bir nehrin gündeme geldiğini fakat bunların az bir kısmının ıslah edilebildiğini belirtir. Diğer örnekler olarak Meriç, Sakarya ve Menderes de zikredilebilir (Çoruh, 2018: 167-168).

Günümüzde Pınarbaşı-Kayseri’den başlayan Seyhan ve Elbistan-Kahramanmaraş’tan başlayan Ceyhan nehirleri uzun bir yolu kat ettikten sona Adana’da Akdeniz’e kavuşmaktadır. Kurt; Ceyhan Nehri’nin denizle buluştuğu noktaya Misis arasında 12. yüzyılda dahi nehir taşımacılığı yapıldığını belirtir ve 16. yüzyılda mevcut olan ulaşım faaliyetlerini ortaya koyar (Kurt, 2018: 596). 19. yüzyılın ikinci yarısında bahsi geçen iki nehrin su yolu taşımacılığı noktasında da kullanımına dair bazı projeler yürütülmüştür. Bunlar hem girişimcilerin talepleri hem de devletçe alınan ıslahat projelerinin yerelde bir yansıması olarak kabul edilebilir. Nehirler taşımacılık dışında ıslah ve ileri dönemde sulama projelerine de konu olmuştur. Örneğin II. Meşrutiyet Dönemi’nde “Tarsus, Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin debilerinden yararlanılarak 250, hatta 300 bin hektar arazinin sulanabileceği düşünülmüştür”(Toprak, 2009: 74).

2. Seyhan ve Ceyhan Nehirleri için İlk Teşebbüsler

2.1 de Chât’ın Yolcu Vapuru

Osmanlı nehirlerinin “farklı iklim, düzensiz akış rejimleri ve yatakları sebebiyle” sadece az bir kısmının belirli bölgelerinde ulaşımın olanaklı olduğu belirtilmektedir. Buharlı gemilerin kullanımında ise “daha fazla derinlik, genişlik ve düzgün yatak” gerekmektedir. Bu da elbette ki büyük sermaye gereksinimi demektir (Ekinci, 2005: 185). Seyhan ve Ceyhan nehirleri seyr-i sefâine uygun hale getirilebilmesi için temizlenmeye ihtiyaç duymaktaydı. Her iki nehre dair ilk projeler 1869’dan itibaren izlenebilmektedir. İlgili dönemde ilk olarak Fransız vatandaşı de Chât Seyhan nehrinde vapur işletmiştir. Bu girişim Adana mutasarrıfı Halil Paşa zamanında yasaklanmıştır. Yasağı savunan vali, de Chât’ın Seyhan Nehri’ne getirdiği vapuru da ufak ve değersiz olarak nitelendirerek hafife almıştır. Vapur birkaç defa Adana-Mersin arasında yolcu taşımacılığında kullanılmıştır. Bahsi geçen vapurun işletilmesine müsaade olunmamasının altında Adana valiliğine göre bazı sebepler vardır. Öncelikle nehirde temizlik yapılamamış olduğu için sağlıklı bir seyir yaşanamamış, bahçe dolapları³ ve un değirmenlerine de zarar

² Nehir taşımacılığı üzerine Türkçe yazında tespit edebildiğimiz en erken çalışma Orhonlu ve Işıksal’ın Fırat ve Dicle merkezli nehir nakliyat sistemini incelediği eserdir. Yazarlar bahsi geçen nehirlerde Basra’dan iç kesimlere 16. yüzyıldan itibaren hem askerî hem de ticarî olarak yürütülen faaliyetleri ortaya koymaktadırlar (Orhonlu ve Işıksal, 1962: 77-80).

³ “Bahçe dolapları, akarsu dolaplarından farklı olarak yatay hareket eden mekanizmadan ibarettir.” (Kılıç ve Yılmaz, 2021: 3)

verilmiştir (îrâs-ı mazarrat).⁴ Ayrıca Adana Valisi Seyyid Mehmed Takıyyüddin bu yasağın faide-i milliye gereği olduğunu da belirtmektedir. Vali yasağı “nehir ticareti ahalisine mahsur olduğu halde ecnebi eline düşürülerek bundan Adana ahalisini ve bir de senevî dört bin kese ve daha ziyâde ücret-i nakliye ile geçinir deveci gibi birçok ahali ve fukarayı mahrum edilmekten ve bir takım sudâ’yı davet ettirmekten ise hasıl olacak menfaat harice çıkmamak ve ahali-i merkûme dahi müstefid olmak için” diyerek savunmaktadır. Kısacası vali bir yabancıнын üretilen katma değeri almasını istememekteydi ki o zamanlar Osmanlı’nın birçok yerinde yabancı teşebbüsler olduğu gerçeğiyle birlikte düşünülürse metnin manifesto gibi bir içeriği olduğu kabul edilebilir.⁵ Vali sadece yasağın gerekçelerini anlatmaz, ayrıca kendi çözüm önerilerini de sunar. Ona göre şehirdeki memur ve ileri gelenlerden bir kumpanya kurularak vapur tedarik edilmelidir. Ayrıca Ceyhan Nehri Maraş’tan doğduğu için Maraş ve hatta Kozan’ın mahsulleri de nehirlerden nakledilmelidir. Yine Yumurtalık Limanı da mamur edilmelidir. Tüm bunları yapmak için bir mühendisin de keşifte bulunması ve gereken yerlerin temizlenmesini istemektedir. Tüm bunlardan sonra Tersâne-i Amire’den vapur ve şalupa (chaloupe) gönderilmesini teklif eder. Şayet böyle bir yol izlenirse bahsedilen mahzurlar giderilebileceği gibi hazineye de fayda sağlanacaktır (BOA ŞD 2114/11, 11 Ocak 1870).⁶

Bahsi geçen dönemde Adana Valisi Seyyid Mehmed Takıyyüddin’in duruşunu destekler mahiyette diğer bazı valilerinin de nehir taşımacılığında yabancı şirketlerle rekabet etmeye çalıştığı bilinmektedir. Özellikle Bağdat’ta Namık Paşa’nın sipariş verdiği gemiler, akabinde görevi devralan Takıyyüddin Paşa’nın Bağdat valiliği döneminde ulaşmıştı. Gelen gemilerin işletmeye alınması ise Midhat Paşa’nın dönemine denk gelmişti. Midhat Paşa’nın Bağdat’ta olduğu gibi Tuna’da da nehir taşımacılığına dair başarılı girişimleri de ayrıca not edilmelidir (Hut, 2013: 132-133, 139-140). Yabancı şirketler yerine devlet teşebbüsü düşüncesinin en azından örnekteki üç valide ortak olması anlamlıdır. Bu da en azından bazı valiler nezdinde Osmanlı merkezli bir fikir birliğinin varlığını ortaya koyar. Bağdat Valisi Takıyyüddin Paşa hemen sonrasında Adana’ya atanıp Fransız de Chât’in gemisine dair yukarıda verdiğimiz tutumu takınmıştı. Valinin Bağdat’taki görevi de nehir taşımacılığına dair tecrübe kazanmış bir idarecinin Adana’da yapmış olduğu muhalefetin arka planını anlamaya yardımcı olmaktadır.

2.2. Pellissier’in Girişimi

6 Temmuz 1869’da G. Pellissier isminde bir girişimci Ceyhan Nehri’nin Misis ile Ayas arasında kalan kısmı için devlete bir proje sunmuştur. Bu proje için yürütülen tartışmalar ise daha geç bir vakitte; valinin yukarıda geçen ifadelerinden hemen sonra masaya yatırılmıştır. Bu durumda valinin ve girişimcinin önerileri arasında bir tercihte bulunulması gerekecektir. Pellissier’in teklifi daha sonra gelecek tüm tekliflere benzer nitelikler içermektedir. Bu metinlerde müteşebbislerin genel olarak devletin gelir vergisini artırma vaatlerini öne çıkararak bürokrasiyi etkilemeye çalıştıkları göze çarpmaktadır. Bahsi geçen istid’â-nâmesinde Pellissier bunlara ek olarak nehir taşımacılığı olmadığı için yüklerin deve sırtında Tarsus ve Mersin’e gönderildiği, deve başına yetmiş kuruş maliyetten ötürü de emtia fiyatlarının düşük kaldığı, ucuzluğun da tarımın ilerlemesine ket vurduğunu belirtir. Yine süreç boyunca yaşanacak tüm proje tekliflerinde olacağı gibi kendisine bölgede arazi verilmesi (On bin dönüm) ve elli yıllık işletme hakkı imtiyazını talep eder. Çalıştıracağı vapurların ise Osmanlı sancaklı olacağını vurgular.⁷ Ayrıca

⁴ İstanbul’da da yolcu vapurları kazalara neden olmaktaydı. Şirket-i Hayriye kurulduktan sonra bu vapurların kaldırılması yoluna gidilmişti (Akyıldız, 2019: 59-60).

⁵ Buna mukabil on sene sonra Hasan Fehmi Paşa ise yabancı sermayedarlara müracaat etmeyi amaca erişmek için uygun bir yol olarak tavsiye etmekteydi (Dincer, 1968: 161).

⁶ de Chât’in girişimine dair belgede tespit edilen ilk tarih 13 Haziran 1869’dur ki bu da vapur taşımacılığının bu tarihten öncesine gittiğini gösterir. Ayrıca Sadaret’ten valiye telgraf çekilerek istenen izahat yine telgrafla ve hızlı bir şekilde talep edilmesine rağmen, vali konunun “tafsilata muhtaç olmasından ötürü” posta ile beyan edeceğini bildirmiştir. Bu da gerekçelerini detaylı bir şekilde açıklama isteği olduğunu düşündürmektedir (BOA HR.MKT 675/90).

⁷ Akyıldız’ın İstanbul Boğazı’nda çalışan yabancı bayraklı gemilere yaptığı “uluslararası hukuk” vurgusu önemlidir. Zira bu tip gemilere yapılacak bir müdahale diplomatik çatışmalara da sebebiyet verebilmekteydi. Plissier de istid’âsında vapurların Osmanlı sancaklı olacağını belirterek böyle bir endişeye baştan cevap verir gibidir (Akyıldız, 2019: 59). Aynı şekilde Meriç, Kara Azmak, Vardar, Karasu vb. nehirler için yürütülmüş projelerde de Osmanlı sancağı ve hatta Osmanlı tabiiyetli tayfa ve memurların çalıştırılması kayıt altına alınmıştır. Ekinci böyle bir tasarrufun kapitülasyonlardan dolayı yabancı yatırımcıyla rekabet edilemediğinden, tüm nehir sözleşmelerinde bir standart olarak korunduğunu belirtir (Ekinci, 2005: 188-192).

ilginçtir ki devletten izin almadan bölgede keşif faaliyetlerinde bulunup bir de harita üretmiştir. Nâfia Nezâreti ise teklifte hem nehir hem de arazi başlıkları olduğundan dolayı ileride bazı sorunlar çıkabilme ihtimaline vurgu yapar. Bu nedenle öncelikle nehir yerine arazi konusunun netleştirilmesini önerir (BOA ŞD 2391/9; HR.TO 451/93).⁸ Vali Takıyyüddin Paşa'nın de Chât'e dair kaleme aldığı ve yukarıda verdiğimiz Ocak 1870 tarihli metinde aslında bir yandan Pellissier'in de teklifine muhalefet göze çarpmaktadır. Zira Pellissier'in Sadrazam Mehmed Emin Âlî Paşa'ya sunduğu istidası 6 Temmuz tarihliydi. Adana valisinin bu altı aylık süreçte teklifin içeriğinden haberdar olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin Pellissier deveci esnafına giden paraya karşı olumsuz bir imaj çizerken, Takıyyüddin Paşa aynı esnaf için gerekirse nehir ulaşımı yapılmaması noktasında durmaktadır. Sonuç itibarıyla valinin istediği olmuş ve Pellissier'e hemen olumlu bir cevap verilmemiş ve aşağıda görüleceği üzere bir sene içinde devlet kendi iç kaynakları ile proje üretmeye çalışmıştır.

3. Devletin Kendi İmkanlarıyla Keşif Girişimi

Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin devlet olanaklarıyla keşif ve projelendirilmesine dair yazışmalar 31 Aralık 1871 tarihinde başlar. Buna göre lazım gelen nehirlerin keşfi talep edilmektedir. Fakat bu keşif Kozan civarındaki kömür madenleri ve Gavurdağı ormanlarının keşfiyle birlikte zikredilir (BOA ŞD 3/5, lef. 7 ve 9, 31 Aralık 1871). Akabinde 16 Şubat 1872 tarihinde Sadâret'ten Adana vilâyetine bir emir-nâme yazılmıştır. Belgede Karsantı'da (Aladağ) mevcut kömür madeninin kükürdü fazla olması nedeniyle arzu edilen ayarda olmadığı fakat soba, fabrika ve hatta kaliteli kömürlerle karıştırılırsa vapurlarda bile kullanılabileceğine değinilir. Bu nedenle ilgili kömürün Adana'daki pamuk fabrikalarından talep görebileceği düşünülmektedir. İhale edilerek madenin işletilmesi talep olunur. Devletin nehir taşımacılığına dair ilgisinin madenlerin Adana'ya ulaştırılmasıyla alakalı bir belgeyle başlaması anlamlıdır zira o bölgeden Seyhan nehri geçmektedir (BOA ŞD 3/5, lef. 12, 16 Şubat 1872). Bundan üç ay sonra kaleme alınan bir belgede Kozan ve nehrin yakın bölgelerinde kömür madenleri hakkında malumat toplanması yeniden istenecektir (BOA ŞD 3/5, lef. 7 ve 10, 7 Mayıs 1872).

1865'te Fırat ve Dicle merkezli düşünülen projenin bir benzeri madenlerin ulaştırılması düşüncesiyle 1871'in sonunda Seyhan ve Ceyhan nehirleri için gündeme gelmiştir. Bunun için Avrupa'dan iki "su mühendisi" getirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Onlar gelene kadar ise Seyhan Nehri'nin Adana'ya kadar olan kısmının derinliği (umk) ve akım hızının (cereyânının derece-i şiddeti) tespit edilmesi istenmekteydi. Ayrıca ümerâ-yı bahriyeden yetenekli birinin Ceyhan ve hatta mümkünse Berdan nehirlerini de araştırması ve su ile çalışacak iplik fabrikalarının inşasına münasip yerlerde su kotlarını belirlemesi talep edilmişti. Kısacası nehrin taşıma için kullanılmasıyla bölgesel bir sanayi hamlesi düşünülmüştü. Fakat Anadolu ve Rumeli'de nehir taşımacılığı potansiyeli olan birçok muhtemel yer vardı. Hepsine bir anda başlamak ise hiçbirinin nihayete erdirilememesine neden olabilirdi. Bu nedenle çıkacak karar beklenmekteydi. Bununla birlikte Seyhan Nehri'nin seyr-i sefâine uygun olduğu bildirilmekteydi. Nitekim birkaç sene evvel de Chât'ın yolcu vapurunun Seyhan Nehri üzerinden Adana'ya kadar yolcu getirmiş olması durumu ispatlamaktaydı. Bu nedenle vakit kaybetmeksizin nehrin derinliği ve şiddetine uygun vapurların sipariş edilip taşımacılığa başlanması gerekti (BOA ŞD 3/5, lef. 10, 7 Mayıs 1872).

Keşif için Bahriye'den görevlendirilmesi için istenen uygun kişi ise ilk başta Bahr-i Sefîd Kumandanı Hüseyin Bey olmuştur. Kendisine aylık iki bin kuruş maaş tahsis edilmesi planlanmıştır. Maiyetinde bulunacaklara ise rütbelerine göre kolağası ise bin, yüzbaşı ise dokuz yüz ve mülazım ise de altı yüz kuruş verilecekti. Fakat bu karar Sadâret'ten onaylanmadığı ve Hüseyin Bey de mirlivalık rütbesiyle liman kumandanlığıyla görevlendirildiği için yerine Bahriye Meclisi tarafından Tuna Kumandanı Hacı Ali Paşa'nın tayin edilmesi düşünülmüştür. Islahat Komisyonunun ise bu nehirlerin keşfinin beş altı ay sürebileceğini öngördüğünden ötürü endişeleri vardı. Zira Hacı Ali Paşa'nın bu kadar süre aslî görevlerini yapamayacak olmasının doğuracağı sonuçlar ve konuya hakimiyet derecesi ortaya konulmalıydı. Bunun üzerine Bahriye Meclisi cevaben Hacı Ali Paşa'nın bu kadar uzun süre görevlendirilmesinin Suda Tersanesi (Girit) inşaatı ve Bahr-i Sefîd Kumandanlığı'ndaki işlerin bir miktar gecikmesine sebep

⁸ Nâfia Nezâreti'nin görüşü 31 Ocak 1870 tarihlidir.

olacağını kabul edecektir. Yerine ise daha alt bir rütbeden olmak üzere Asâkir-i Bahriye-i Şâhâne sağ kol ağalarından Hasan Kapudan ismi önerilir. Ayrıca yanına Gavurdağı ormanlarında görevli Erkân-ı Harb zabitlerinden biri ile Orman İdaresi'nden bir mühendis seçilip tayin edilmiştir (BOA ŞD 3/5, lef. 9).⁹ Fakat 27 Mayıs 1873'te kaleme alınan bir belgede görüldüğü üzere "Hasan Kapudan'a ihâlesi tasavvur olunmuş ise de icâbı icrâ olunamayıp kalmış" olduğu görülmektedir. 21 Haziran'da cevaben Asâkir-i Bahriye-i Şâhâne kaim-makamlarından Faik Bey'in seçildiği bildirilir. Faik Bey bahriye ve inşaiye sınıflarından üçer zabıt alacak ve maaşı da iki bin kuruş olacaktı (BOA ŞD 3/5, lef. 6, 21 Haziran 1873). Dikkat edilirse Faik Bey on üç ay içinde bu işi yürütmek için ismi verilen dördüncü kişidir. İsimler sürekli değişmekte fakat keşif çalışmaları bir türlü başlamamaktadır.

Bu noktada önce Ali Paşa'ya yazılan fakat karar değişikliği üzerine Faik Bey'e verilen talimatı da keşfin detayını anlamak için incelemek icap eder. Faik Bey'den özellikle Seyhan Nehri'nin derinliği, hızı, geçici ve sürekli olan adacıkları, dipleri ve kenarları keşfetmesi istenmektedir. Ayrıca denizden Adana'ya kadar çalışabilecek bir geminin büyüklük ve derinliğinin nasıl olması gerektiği sorulur ki gemilerin eşya yükü altında akıntıda hareket edebilmesi lazımdır. Yine geminin muhtemelen büyük olmasa bile [buhar] makinesinin kuvvetli olması gerektiğinden nasıl bir makine gerektiği, bir vapur yeterli değilse kaç vapura ihtiyaç olduğu gibi soru işaretleri bulunmaktadır. Deniz ile Adana arasına dair istenenler böyle olmakla birlikte yukarı Çukurova'da madenler de projeye alakalı olmasından ötürü Adana-Kozan arasında vapur, kayık ya da başka bir taşıt işletmek için doğal engeller olup olmadığı da tespit edilecektir. Seyhan sonrasında Ceyhan ve vakit kalırsa Berdan Nehri de keşfe konu olacaktır. Keşfin tek bir gezintide bitmesi mümkün değildir zira mevsim şartlarına bağlı olarak nehirlerden akan su bazen coşmakta bazen de azalmaktadır. Bu nedenle dört mevsimdeki durumun anlaşılması icap eder. Yine kereste nakli ile Kozan ve civarındaki madenler de keşfe konudur (BOA ŞD 3/5, lef. 2).

4. Sarkis Balyan'ın Girişimi

Yukarıda Seyhan Nehri'nde Adana yönüne daha önce de Chât'ın vapuruyla yolcu getirilmiş olduğundan bahsedilmişti.¹⁰ Fakat bu vakia vapurların düzenli olarak işletilebilmesine ya da yük (tonajlı mal) taşımacılığına uygunluğa delalet değildir. Nitekim bu sebeple keşif sürecinin sonucunda ortaya çıkacak duruma göre nehrin taşımaya uygun hale getirilmesi için çalışmalar yapılacaktır (BOA ŞD 3/5, lef. 2). Tam bu noktada projeyi özel bir teşebbüs olarak yürütmek için ser-kalfa-i ebniye-i hümayun Sarkis Bey'in sunduğu istida-name dikkat çeker. Kendisi nehri uygun hale getirip vapur işletme imtiyazını talep etmektedir. Devletin kendi keşif planının iki seneye yaklaşmasına rağmen bütçe imkânları dahilinde ilerleme kaydedilememesi üzerine böyle bir dış talep geldiği kabul edilebilir. Yeni gelişme üzerine yapılan müzakerede Faik Bey'in görevlendirildiği ve kendisi ile ekibinin maaşlarının Nâfia Nezâreti'nden verileceği hatırlatılıp durum sorulur. Nâfia Nezâreti ise cevaben keşif ve imtiyazın iki ayrı iş olduğunu, imtiyaza sonra bakılması gerektiğini belirtmişti. Nâfia Nezâreti'nde Faik Bey ve ekibinin maaş ve masraflarını karşılayacak paranın olmadığı fakat yine de gönderileceklerse Hazine-i celîleden karşılanması gerektiği belirtilmiştir. Bununla beraber bir diğer alternatif olarak -muhtemelen masraflardan dolayı- Sarkis Bey'in keşif teklifi Nâfia Nezâret'ince olumlu görülmüştür. Önerilen şart ise; keşif bittikten sonra imtiyaz talebi kabule şayan görülmeyip kendisine verilmediği takdirde hak talebinde bulunmayacak olmasıdır. Keşif sürecine ise bakanlıklara sağlıklı bilgi akışı için memurların da katılması düşünülmüştür (BOA ŞD 3/5, lef. 3 ve 5, 4 Ağustos 1873).¹¹ Nezâretin bu görüşü akabinde Şura-yı Devlet'çe hazırlanan 572 numrolu müzekkerede tercihler masaya yatırılır. Burada esas olarak Faik ya da Sarkis beylerden birinin seçiminden ziyade devlet uhdesinde mi yoksa özel teşebbüs tarafından mı keşif yapılacağı kararı yatmaktadır. Nâfia Nezâreti'nin Sarkis Bey'e verilmesinin keşfi daha ucuza getireceğinden ötürü münasip olduğuna dair görüşüne vurgu yapılır (BOA ŞD 3/5, lef. 1 ve 16, 15

⁹ Hacı Ali Paşa'nın adı 27 Mayıs'ta geçtiği halde kendisinin durumunu sorgulama kararı 8 Temmuz'da alınmıştı. Hasan Kapudan'ın atanması ise 23 Temmuz 1872'di. Sürecin yılın ilk aylarında başladığı da hesaba katılırsa bürokratik işlemler ile epey vakit geçirildiği söylenebilir.

¹⁰ 1873'te kaleme alınan bir belgede de dört sene önce de Chât'ın adını vermeden bir Fransalı'nın Adana'ya kadar vapur işlettiği fakat hükümetçe menedildiği aktarılır (BOA ŞD 3/5, lef. 16).

¹¹ Sarkis Bey'in talebi 4 Ağustos ve olumlu görüş ise 13 Eylül 1873 tarihlidir. Sarkis Bey Balyan ailesine mensuptur.

Aralık 1873). Altı gün sonra Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ zabıt varakasında da karar yine Sarkis Bey'den yana olmuştur (BOA ŞD 3/5, lef. 15, 21 Aralık 1873). Sarkis Efendi'nin vekiline bu husus bildirilmiş ve kendilerinden bir harita tanzimi de istenmiş olduğu halde 23 Haziran 1874 itibarıyla getirilmemiş olduğu da anlaşılabilir. Nâfia Nezâreti'nin müteşebbisi sorgulaması istenir. Bu sorgulama sonucunda Sarkis Bey'in konuya dahil oluşundan itibaren geçen bir senelik süre zarfından sonra ilk defa bir demir yolu imtiyazına dair talep ile karşılaşılır. Nâfia Nezâreti'nde yapılan görüşmede Sarkis Bey'in vekili nehir konusunun talep etmekte oldukları demiryolu imtiyazına bağlı olduğunu ve bahsi geçen imtiyaza müsaade olunmadıkça müzakereye de girişmeyeceklerini belirtir (BOA ŞD 3/5, lef. 17, 11 Temmuz 1874). Nâfia Nezâreti vekili bir daha görüşmeye çağıracaktır. İkinci görüşmede vekil bahsettikleri demiryolunun Mersin için olduğuna değinir. Ayrıca gereken araç gereci üretmek için Servi Burnu'nda (Beykoz) inşasını istedikleri fabrikaya da ruhsat çıkmadığını dile getirir. Bu nedenle kendilerince nehrin ıslahı ve tanzimi büyük masraflara yol açacaktır. Bu nedenle yol ve nehre dair teşebbüslerinden "feragat ve sarf-ı nazar" eylediklerini bildirirler (BOA ŞD 3/5, lef. 20 ve 21; A.}MKT.MHM 477/29, lef. 3, 19 Ağustos 1874). Sonuç olarak talebi doğrudan kendisi yapan Sarkis Bey'in daha sonradan vazgeçmiş olması projenin 4 Ağustos 1873 ile 19 Ağustos 1874 arasındaki bir senede doğrudan doğruya uzamasına neden olmuştur. Sarkis Bey'in bu feragati üzerine yeni bir çare düşünülür. O esnada İçel'in Silifke kazasında Tekfur Gölü'nü temizleme projesi için Avrupa'dan bir su mühendisi beklenmektedir. Fakat bir yandan da yerli ahali temizliği kendilerinin yapacağını belirtmiştir. Buradan hareketle bahsi geçen mühendisin Dersaadet'e geldiği zaman Adana'daki Seyhan Nehri'nin keşfi ile görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA A.}MKT.MHM 477/29, lef. 2 ve 4, 9 Eylül 1874).¹²

5. Nehirlere Dair Verilen Lâyhalar

5.1. Galland'ın Lâyhaları

1875 ve 1876 seneleri itibarıyla nehirlerde vapur işletilmesi ile nehirlerin taşkınlarda çevresine zarar vermesi konuları iç içe geçmiş bir şekilde ele alınmaya başlanmıştır. Bu tavır değişikliğinin sebebi ise konuya mühendis bakışının dahil olmasıdır. Turuk ve Maâbir Müdürü J. Galland 26 Ağustos 1875 ve 5 Mayıs 1876'da nehirler üzerine iki rapor kaleme alır. 1876 senesinde önceki yıllarda olduğu gibi Seyhan Nehri'nin yapılan setleri aşırıp taşıdığı ve Ceyhan Nehri'nin taşkınlarıyla da birleşerek ekili arazilere ciddi zarar verdiği aktarılır. Taşkınlardan sonra ovada durgun sular kalmaktadır ki bu da sağlığı etkiler. Hem dönemin valisi hem Galland'a göre vergi alan devlet zarar edeceği gibi yaşamaya (sağlık), geçinmeye (iktisat) ve neslini devam ettirmeye (nüfus) çalışan halk da tehdit altında bulunmaktadır (BOA ŞD 501/8, lef. 2, 3, 4 ve 5).

Adana Valisi Nusret Paşa Seyhan nehrindeki taşkını nehir yatağı ve denize dökülen kısımdaki dolmuş alanlara bağlamakta ve temizlik yapılarak derinlik sağlanırsa akış sağlanarak çözüm sağlanacağını düşünmektedir. Buna istinaden bir tarak vapuru (drague vapeur) ile su mühendisi (ingénieur hydraulicien) talebinde bulunmaktadır. Fakat Galland valinin görüşünü anlık çözüm olarak görmektedir ki bu önlem bir sonraki taşkında başarısız olabilir. Derinleştirmenin sadece yeterli su seviyeleri olduğu zamanlarda seyr-i sefâine imkân vereceğini ama taşkınlara engel olmayacağını belirtir. Bu nedenle hem taşkın hem de seyr-i sefer için daha kapsamlı, planlı ve verilerle desteklenmiş çözümler gerekmektedir. Yatakların sadece derinleştirilmesini (ta'mik) değil, aynı zamanda genişletilmesini (tevsî') ve sağlam setler inşa edilmesini önerir. Hem Seyhan hem Ceyhan nehirleri için kenarlarına belli mesafede setler (digue) kurularak, taşkın olsa bile dar bir alanı aşamamasını düşünmektedir ki böylece tarım alanları korunmuş olacaktır. Setler aynı zamanda su seviyesi artışını kontrol edebilmeye de yarayacaktır. Köylerin çevresine ise ana setlere bağlanacak setler kurulması da yerleşim yerleri için bir başka önlem olarak zikredilir. Bahsi geçen çözüm önerisinin kapsamlı olmakla birlikte daha masraflı bir olduğu da ortadadır. Maliyetin zorlayıcı olduğunu kendisi de düşünmüş olmalı ki özellikle köyler etrafında oluşturulacak setlerin inşa ve bakımı için halkın örgütlenmesini önermiştir. Sonuç olarak Galland valinin çözümünün geçici olduğunu nazik bir dille ifade etmekle birlikte su mühendisi görevlendirilmesi hususunda

¹² Silifke'de yapılması istenilen projeye bataklıklar kurutulup su altında kalan arazi tarıma elverişli hale getirilecekti. Anlaşılan yerli ahali bunun altından kalkamamış olsa gerek ki bir sene sonra Fen Müfettişi mösyö Galland orada keşifte bulunacaktır (BOA ŞD 500/35, lef 2 ve 3, 20 Şubat 1875).

mutabakat sağlar. Sadaret'ten görüşü sorulan Nâfia Nezâreti ise Galland'ın görüşünü destekleyici bir cevap vermiştir (BOA ŞD 501/8, lef. 2, 3, 4 ve 5, 19 Haziran 1876).¹³ Görüldüğü üzere Seyhan nehrinde vapur işletme düşüncesi nehrin taşarak Çukurova'ya da verdiği zararlar üst başlığı ile birlikte anılmaya başlanmıştır.

5.2. Hasan Fehmi Paşa'nın Lâyihası

1876 senesinden itibaren dört sene ilgili nehirlere dair yeni bir evrak olmadığından konunun yukarıdaki şekilde askıya alındığı düşünülebilir. 1880'in ortasında ise Hasan Fehmi Paşa'nın bayındırlık işleri için uzun bir lâyihası bulunmaktadır.¹⁴ Lâyhada Paşanın nehir taşımacılığı için önerdiği nehirler arasında Seyhan ve Ceyhan da yer almaktadır. Burada hem nehirlerin yol açtığı bataklık arazilerin ıslahı hem de yataklarının seyr-i sefâine uygun bir hale getirilmesi için yapılması gerekenlere de değinilmektedir. Bu şekilde bir nehirde yürütülecek projelerde set inşası ve seyr-i sefâin birbiriyle bağlantılı kılınmıştır. Fakat setler önceki tüm projelerde nehrin taşıp ovayı sular altında bırakmasına bir önlem olarak, temizleme (tathîr) ise seyr-i sefâin için gündeme gelmişti. Burada ise daha bütünleşik bir yöntem izlenmiştir. Ayrıca 1860'ların sonu ve 70'lerin başında mevcut olan projeleri devlet imkânlarıyla yapabilme düşüncesi/arayışı Hasan Fehmi Paşa'nın lâyihasının gündeminde yoktur. Paşa devletin kasasından para çıkmadan imtiyazlar verilerek projelerin yürütülmesini önerir (Dincer, 1968: 159-161, 188-191, 200). Hatırlanırsa 1872 senesinin başında Adana Valisi Seyyid Mehmed Takıyyüddin Paşa devletin kendi imkanlarıyla projeyi yürütmeyi önermekteydi. Bundan dört buçuk sene sonra Hasan Fehmi Paşa ise ihaleyi savunmaktadır ki bu fikir farklılığı önemlidir.

6. Son Girişimler

6.1. Ernest de Lens ve William Sola'nın Girişimleri

Hasan Fehmi Paşa'nın lâyihasından iki ay sonra İstanbul'da ikamet eden Ernest de Lens adlı girişimci bir mühendis ile bir mukâvele yapılacaktır. Mukâvele metni hem Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin temizlenip setler yapılması hem Adana-Mersin arasındaki bataklıkların kurutulması ve hem de Yumurtalık Limanı'nın tanzimi ile alakalıdır. Birden çok başlığın bir arada ele alındığı bu süreç ise de Lens'in 1878'de kendi talebine istinaden başlamıştır (BOA ŞD 2891/47, 18 Temmuz 1878; Y.A.RES 6/41, 6 Temmuz 1880).¹⁵ Bu girişimden bir sonuç çıkmamıştır ki hemen aynı zamanlarda "Ceyhan ve Seyhan nehirlerine setler inşasını" da içeren bir imtiyaz için William Sola Efendi'nin adı geçer (BOA Y.A.HUS 165/75, 24 Eylül 1880). Bu teşebbüslerin asıl amacı Seyhan ve Ceyhan nehirlerinde seyr-i sefâinden ziyade Adana ve Halep vilayetleri gibi geniş bir alanda birden çok başlığı barındıran imtiyaz talepleridir. 1880 senesinde ele alınan teklife dair yazışmalarda Hasan Fehmi Paşa'nın lâyihasına paralel şekilde birden çok konunun çözülmeye çalışılması gündemdedir. Bu da lâyihanın görevini yerine getirip sahaya yansıdığını ortaya koyar. On yıllık bu süreçte nehirlerde ulaşım için bir çözüm yoluna varılamamıştı. Bununla birlikte nehirlerde bölgesel mahiyette mal taşımacılığı yapılmaktaydı fakat tam olarak hacmi bilinmemekteydi. Küçük kayıklar ya da bazen büyük gemilerle eşya ve hayvan taşınmakta ve Adana şehir merkezine kadar vergisiz bir şekilde ulaştırılmaktaydı. Nitekim bu sebeple İskenderun Rüşûmat Emaneti o bölgelere de idareler kurulmasını önermişti. Bu talebe istinaden Seyhan Nehri'nin denize döküldüğü noktaya yakın Baharlı köyünde bir rüşûmât idaresi tesisine irâde çıkmıştı. Aynı kararda bahsi geçen köyün kuş uçuşu sekiz kilometre batısında kalan ve Tarsus Çayı'nın (Berdan) denize döküldüğü bölgede yer alan Kulaklar köyüne ise bir nefer kolcu yerleştirilmesine karar verilmişti (BOA İ.ŞD 58/3338, 18 Nisan 1882). Çıkan karara rağmen ilerleyen süreçte köylere görevliler atandığına dair bir kayda ulaşılamamıştır.

¹³ Çatal; arazilerin yanı sıra yolların toprak ve kaldırımsız olması nedeniyle taşkın zamanlarında şehir merkezinde de hareketliliğin kısıtlandığını belirtir (Çatal, 2015: s. 296).

¹⁴ Hatırlanırsa bundan sekiz sene önce de devletin nehirlerden hangilerinin seyr-i sefâine uygun olduğu üstüne çalışmaları bulunmaktaydı. Bu nedenle Hasan Fehmi Paşa'nın lâyihası bu alanda ilk değil fakat zihniyet değiştirici mihenk taşı bir belgedir.

¹⁵ Bahsi geçen mukavelenin incelendiği bir çalışma için bkz.: (Ulutaş, 2015: 177-181)

6.2. Spiraki Assani'nin Girişimi

1883'ten itibaren konuya yeni bir oyuncu dahil olacaktır. Daha önce Ernest de Lens ve William Sola örneklerinde olduğu gibi bu sefer de Spiraki Assani Efendi Adana vilâyetinde yapacağı temizlik ve inşaa işleri için imtiyaz talep etmiştir. Bunun üzerine kendisiyle otuz dokuz maddelik bir mukâvele ile on dokuz maddelik bir şartname hazırlanmıştır. Berdan Nehri (Tarsus Çayı) ile Tarsus'a Seyhan Nehri ile Adana'ya ve Ceyhan Nehri ile Misis'e Osmanlı sancaklı olacak şekilde vapur taşımacılığı düşünülmektedir (BOA İ.MMS 73/3342, 6 Ocak 1883; A.}DVN.MKL 24/3).¹⁶ Assani şartnamede bu işe girişmesi için on iki ay süre verilmesine rağmen bitmesine üç ay kala bunun on sekiz ay "daha" uzatılmasını talep etmiştir (BOA İ.DH 894/71112, 10 Eylül 1883; İ.MMS 76/3385, 2 Ekim 1883). Fakat Seyhan ve Ceyhan nehirlerine dair BOA'da kronolojik olarak devam edegelen belgelerden bu teşebbüsün de başarısız olduğu anlaşılmaktadır. Bu noktanın devamında artık nehir ulaşımından ziyade nehirlerin taşkınlarının önlenmesine dair her sene çeşitli çözüm önerilerine dair yazışmaların yapıldığı söylenebilir.

7. ABD ve İngiliz Konsolosların Nehirlere Dair Düşünceleri

Osmanlı Devleti topraklarında ticari ilişkileri olan devletler ovanın iç kısımlarındaki mahsulün denizlere, kısacası pazarlara ulaştırılması için yapılmaya çalışılan projelere ilgi duymuşlar ve ülkelerine verdikleri senelik raporlarda bunlara değinmişlerdir. Bu kısımda İngiliz ve Amerikan konsolosları örneğinde diplomatik misyonların bakış açısı verilmeye çalışılacaktır.

ABD'nin Maraş'ta bulunan fahri konsolosu Henry Marden'in Ceyhan Nehri üzerine 1885 senesindeki raporu ilgili dönemde yabancı ilgisini anlamak için önemlidir. Yukarıda değindiğimiz teşebbüslerde Ceyhan Nehri'nin özellikle deniz ile Misis arasındaki kısmına dair planlamalar zikredilmişti. Marden ise nehrin Maraş'ın on kilometre yakınından geçtiğini hatırlatarak şehrin potansiyeli için böyle bir teşebbüsün faydalı olacağını düşünür. Konsolosa göre nehir ulaşımı Maraş'ı hem ithalat hem de ihracat açısından bir ticaret şehri yapacaktır (*Commercial Relations of the United States with Foreign Countries during the Years 1884 and 1885*, 1886: 1041). 1888 senesinde İngiliz konsolos vekili Christman da Adana'da nehirlerin sulama amacıyla kullanılmadığını ve olduğu gibi denize döküldüğünü söyleyerek durumun üzücü olduğunu belirtir. Zira bölgede yetiştirilen pamuk ve susam gibi tarımsal ürünlerin üretiminde verim ve istikrar için su gereklidir. Nehir sularına duyulan ihtiyaç raporun kaleme alındığı sene yaşandığı gibi kurak geçen dönemlerde özellikle kendisini hissettirmektedir (Foreign Office, 1889: 2). İngiliz konsolosu Barnham ise Ceyhan Nehri'nin otuz beş kilometre mesafesinde yer alan Zeytun'un da bir ulaşım potansiyeline sahip olduğunu belirtir (Foreign Office, 1898: 6). Zeytun'un ilgili dönemde Ermeni isyanları ile anıldığı göz önüne alınırsa konsolosun özellikle buranın ulaşımını dert edinip zikretmesi manidardır. Barnham bir başka raporunda ise konuyu yine sulamaya getirecektir. Adana'dan geçen üç nehirten ötürü ovanın tarımsal sulamasını "çok kolay bir konu" olarak görür. İlâveten nehirlerde değirmenlerin işletilebileceği ve özellikle Seyhan Nehri'nde deniz ile Adana arasında ulaşım sağlanabileceğini belirtir (Foreign Office, 1902: 15). Son olarak 1905 senesinde Seyhan, Ceyhan ve Berdan nehirleri üzerine yürütülen projelerin ovanın sulanması merkeze alınacak şekilde İngiliz diplomatik raporlarına yansdığı görülmektedir (Foreign Office, 1905: 7).

Konsolosların bakış açısı irdelenecek olursa sulama ve emtia nakliyesi merkezli bakış açıları görülebilir. Özellikle ilgili dönemde Osmanlı Devleti'nin yerel idarelerinde sulama çözümlerine dair bir farkındalığın olduğu ve projeler geliştirildiği bilinmektedir. Bahsi geçen projelerde ihtiyaç duyulan pompa, yel değirmeni vb. ekipmanlar ise yabancı devletlerin diplomatik temsilcileri vasıtasıyla temin edilmeye çalışılmaktadır (Saçlı, 2024: 263-266). Aynı diplomatik temsilciler tarımsal sulamanın sadece yeraltı suları ile değil, yukarıdaki örneklerde görüldüğü üzere nehir sularının da kullanılması gerektiğine dair bir pozisyona sahiptir.

¹⁶ Şartname ve mukavelenamenin son tarihi 17 Ocak 1883'tür. Aynı dönem Spiraki Assani dahil çeşitli şahıslara verilen imtiyazların bilgisinin Londra gazetelerinde de duyurulması istenmiştir (BOA HR.SFR.3 293/7, 18 Ocak 1883).

8. Nehir Projelerinin Bütünleşik Bir Hal Alması

Galland'ın 1876 senesinde kaleme aldığı lâyihasında nehirler hem taşkın hem de ulaşım merkezli olarak ele alınmıştı. Hasan Fehmi Paşa'nın 1878 tarihli lâyihasında iki başlık dikkat çeker: Birincisi nehirlerin yol açtığı bataklıkların temizlenerek mevcut tarım arazilerini korumak ve hatta yeni tarım arazileri kazanmak; ikincisi ise nehir taşımacılığı idi. Nehirlere bütünleşik bakış açısının lâyhalarla birlikte ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Nitekim kronolojik olarak Hasan Fehmi Paşa'dan sonra ortaya çıkan projelerde konular iç içe geçmiş vaziyettedir.

Nehir sularında algıda değişime dair bir başka örnek ise Menderes nehri üzerine verilebilir. Bahsi geçen nehir için hazırlanan mukâvele ve şartnâme tam da Assani Efendi'nin projesinden bir sene sonra (1884) hazırlanmıştır. Projede ulaşım ile iktifa edilmediği, bilakis "bir bütün olarak bölgenin üretim ilişkilerini değiştirmenin hedeflendiği" ortaya çıkmaktadır (Çelik, 2005: 116-117).

Bütünleşik projelerde (seyr-i sefâin; taşkın ve sulama) teklif veren girişimcilerin kendi kâr düşüncüleri ile konu başlıklarından bazıları üzerine daha çok durdukları anlaşılmaktadır. Örneğin Karasu ve Vardar nehirlerinin temizlenmesi için kendisiyle sözleşme imzalanan Boyacıoğlu Kostaki "kendilerinin yalnız bu nehirlerde işletecekleri vapurların hareketi" ile ilgilendiklerini, başka hususlara dair sözleri olmadığını belirtmişti (Yarcı, 2009: 130). Yabancı girişimciler de böyle bütünleşik projelerde "bataklıkların kurutulması ve zirai üretimin artırılmasından çok" seyr-i sefâine ilgi duymaktaydılar (Ekinci, 2005: 193). Menderes projesinde de devlet ile müteşebbis arasında öncelik ve beklentiler arasında farklılıklar bulunmaktaydı. Sorunlar nehrin genişletilme ve derinleştirilmesinin teknik olarak neye tekabül edeceği, bir limanın inşa edilip edilmemesi ve arazilerin kullanımı olarak sıralanabilir (Çelik, 2005). Yörük; Adana vali muavin-i sabık Ahmed Reşid Paşa'nın 1310 (1892/1893) tarihli layihasını incelediği çalışmada da önerilerin bir sonuca ulaşmadığını belirtir. Ayrıca Paşa'nın önerilerinin de 1880'lerde ortaya çıkan bütünleşik bakış açısını da sunduğu görülmektedir (Yörük, 2015). Seyhan ve Ceyhan nehirleri için 1907 senesinde yürütülen çalışmalar da yine bataklık temizliği, tarımsal sulama, nehir ulaşımı ve taşkın maddeleri bir arada düşünülmüştü (Çoruh, 2018: 175-177). İngiliz diplomatik belgelerinde 1909 senesinde Seyhan, Ceyhan ve Berdan nehirleri için yürütülen projeye dair açılan bahis de önemlidir. Buna göre proje özellikle bataklık (Berdan), taşkın ve ulaşım başlıklarını içerecek bir şekilde aktarılır. Konsolos burada "sulama"nın yer almadığını belirtmekte fakat tarım ürünleri için de potansiyelini vurgulamaktadır (Foreign Office, 1909: 2, 14).

9. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda uluslararası pazarlara eklemlenme ve ekonomik kalkınmasını sağlama sürecini altyapı yatırımları ile desteklemesi tabiiydi. Nehir taşımacılığı da bu tür yatırımlardan birini teşkil eder. Seyhan ve Ceyhan örneğinde incelediğimiz on dört senede yaşanan gelişmeler ve ortaya konulan metinler bizi nehirlerle dair bakış açısının değiştiği gerçeğine götürür. Yabancıların teşebbüsü ile gündeme gelen ulaşım projesini zamanla devlet kendi uhdesine almaya çalışmıştır. Uzun sayılabilecek bir bürokratik çaba ortaya konulmuş, fakat netice itibarıyla bütçeden ayrılabilen bir meblağın olmadığı gerçeğinden hareketle ibre yine müteşebbislere dönmüştür. İlk senelerde kendi kendine yetebilme düşüncesi de böylece gündemden düşmüştür. Akabinde birçok proje teklifi sunulmasına rağmen müteşebbislerin çıkarları ile devletin beklentileri arasında bir orta yol bulunamamış ve süreçler akamete uğramıştır. Nehir sularından istifade etme düşüncesi ilk başta sadece taşımacılık merkezli kurgulanmış fakat daha sonra taşkın zamanlarında ovaya verdikleri zararın izale edilmesi ve sulama için kullanılması gündeme gelmiştir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu çalışmada etik kurul izin belgesine gerek olmamıştır.

Yazarların Makaleye Olan Katkıları

Yazarın makaleye katkı oranı %100'dür.

Destek Beyanı

Araştırmada herhangi bir kurumdan destek alınmamıştır.

Çıkar Beyanı

Bu çalışmada herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır

EKLER



Resim 1. "Ceyhan Nehri Üzerinde Misis Köprüsü"

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90478---0097.jpg> (E.T.: 15.11.2024)



Resim 2. "Seyhan Nehri'nin Sahili"

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAFI/90411---0094.jpg> (E.T.: 15.11. 2024)

KAYNAKLAR

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA):

Sadâret – Mukâvelenameler (A.}DVN.MKL): 24/3

Sadâret – Mektubî Mühimme Kalemî (A.}MKT.MHM): 477/29

Hariciye Nezâreti – Mektubî Kalemî (HR.MKT): 528/70; 675/90

Hariciye Nezâreti – Londra Sefareti (HR.SFR.3): 293/7

Hariciye Nezâreti – Tercüme Odası (HR.TO): 451/93

İrâde - Dahiliye (İ.DH): 894/71112

İrâde – Meclis-i Mahsûs (İ.MMS): 73/3342; 76/3385

İrâde – Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD): 58/3338

Şûrâ-yı Devlet (ŞD): 3/5; 500/35; 501/8; 2114/11; 2391/9; 2891/47

Yıldız – Sadâret Hususi (Y.A.HUS): 165/75

Yıldız – Sadâret Resmi Evrakı (Y.A.RES): 6/41

Amerika Birleşik Devletleri Arşivi:

Commercial Relations of the United States with Foreign Countries during the Years 1884 and 1885. (1886). Washington: Government Printing Office.

Birleşik Krallık Arşivi:

Foreign Office. (1889). *Report for the year 1888 on the Trade of Smyrna*. London: Harrison and Sons.

Foreign Office. (1898). *Report for the Year 1897 on the Trade of Aleppo and Adana*. London.

Foreign Office. (1902). *Report for the Year 1901 on the Trade of the Vilayets of Aleppo and Adana*. London.

Foreign Office. (1905). *Report for the Year 1904 on the Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana*. London.

Foreign Office. (1909). *Report for the Year 1908 on the Trade of the Province of Adana*. London.

İkincil Kaynaklar:

Akyıldız, A. (2019). *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*. İstanbul: Timaş Yayınları.

Çatal, A. C. (2015). Nehirlerin Sosyo-Ekonomik Yaşantıya Etkisi (Seyhan Nehri Örneği). Ş. Batmaz ve Ö. Tok (Ed.), *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller* içinde (C. 1, ss. 295-300). Kayseri: Not Yayınları.

Çelik, B. (2005). Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikayesi: 19. Yüzyıl'ın Son Çeyreğinde Menderes Nehrinin Ulaşımına Açılması Projesi. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXIV(38), 113-130.

Çoruh, H. (2018). Osmanlı Devleti'nde Nehir Islahı ve Taşkın Organizasyonu (Meriç/Enez Limanı, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu). *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, V(12), 167-185.

Deane, P. (2000). *İlk Sanayi İnkılabı*. (T. Güran, Çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Dincer, C. (1968). Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha. *Belgeler: Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, V-VIII(9-12), 153-233.

Ekinci, İ. (2005). Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri. *Türk Dünyası Araştırmaları*, (156), 185-203.

- Hut, D. (2013). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı. V. Engin, A. Uçar ve O. Doğan (Ed.), *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu* içinde (ss. 107-140). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Hyenne, L., Amoros, F., Lhomme, W., Charpentier, J.-F. ve Billard, J.-Y. (2023). Eco-Driving for Inland River Transport: The Potential of Speed Optimization. *2023 IEEE Vehicle Power and Propulsion Conference (VPPC)*.
<https://c85689232ea394a8dc08a512c1f46793a2397178.vetisonline.com/document/10403209> adresinden erişildi.
- Kılıç, E. ve Yılmaz, M. (2021). Türkçenin Söz Varlığı İçerisinde Dolap Kelimesinin Kullanımı ve Ormancılıktaki Yeri. *Avrasya Terim dergisi*, 9(1), 1-9.
- Kurt, Y. (2018). XVI. Yüzyılda Ceyhan Nehri Üzerindeki Nehir Gemileri ve Geçit Yerleri. H. Alan, Ö. İşbilir, Z. Aycibin ve M. A. Kılıç (Ed.), *Abdülkadir Özcan'a Armağan: Tarihin Peşinde Bir Ömür* içinde (ss. 535-541). İstanbul: Kronik Kitap.
- Orhonlu, C. ve Işıksal, T. (1962). Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, XIII(17-18), 77-102.
- Saçlı, N. (2024). *Osmanlı Devleti'nde Amerikan Ekonomik Varlığı (1850-1908)*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Tızlak, F. (1991). İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836). *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, (6), 293-301.
- Toprak, Z. (2009). 20. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Çukurova'da Emek ve Sermaye. *Toplumsal Tarih*, (191), 70-76.
- Ulutaş, S. (2015). *19. Yüzyılda Tarsus'ta Ekonomik ve Sosyal Yaşam (1856-1914)*. Mersin: Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- Yarç, G. (2009). Ondokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Vardar Nehri'nin Temizlik ve Islahı. E. Gürsoy-Naskali ve S. M. Arçın (Ed.), *Temizlik Kitabı* içinde (ss. 91-130). İstanbul: Kitabevi.
- Yörük, S. (2015). Gerçekleşmemiş Bir Proje Çalışması: 19. Yüzyıl Sonlarında Seyhan ve Ceyhan Nehirleri Yoluyla Taşımacılık ve Şirket-i Nehriye Teşekkülü. Ş. Batmaz ve Ö. Tok (Ed.), *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller* içinde (C. 2, ss. 431-439). Kayseri: Not Yayınları.

Dijital Arşivler:

İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAFI/90478---0097.jpg> (E.T.: 15.11.2024)

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAFI/90411---0094.jpg> (E.T.: 15.11. 2024)

Extended Summary

The Industrial Revolution marked a turning point in global production and transportation systems. The shift to mass production created an urgent need for expanded access to raw materials and larger markets, driving significant growth in the volume of goods in circulation. Consequently, improving transportation infrastructure became a critical priority. Historically, maritime transportation has been the dominant means of moving goods over long distances. However, markets and raw materials were not exclusively located in coastal cities. Efficient transport systems were needed to connect these markets to inland regions.

In the 19th century, Europe, America, and the Ottoman State began integrating transportation networks to address these needs. Clearly, innovations first emerged in Western countries and only reached the Ottoman State after some time. For example, the first railway in the Ottoman State was built by the British. Railways linked ports to resource-rich hinterlands, facilitating trade and development. In addition to railways, river transportation emerged as an alternative for accessing regions without direct railway connections. Steamship lines on rivers connecting to seas enabled the transport of goods further inland. These efforts were complemented by the construction of artificial canals to extend navigable waterways. Within the Ottoman State, the Tanzimat Period saw the implementation of numerous river transportation projects, including efforts focused on the Euphrates, Tigris, Danube, and Menderes Rivers. In the Adana region, the Seyhan and Ceyhan Rivers were targeted to connect the Mediterranean coast with the interior. Thus, the region's economic potential would be unlocked, benefiting both the local population through development and the state through increased revenue.

The Seyhan River originates from Pınarbaşı, while the Ceyhan River begins in Elbistan. Both rivers traverse the Adana plain before emptying into the Mediterranean Sea. Historical evidence suggests limited small-scale transportation activities on these rivers during earlier periods. However, these rivers were largely underutilized for systematic and large-scale transportation. The impetus for developing transportation projects on the Seyhan and Ceyhan Rivers was driven by the need to transport minerals from inland cities like Kozan and Maraş to international markets. These efforts reflected broader attempts to modernize Ottoman infrastructure and integrate regional economies into global trade networks.

River transportation poses significant challenges compared to maritime transport. Effective river transport depends on factors such as consistent depth and manageable flow rates. Variations in these variables pose risks to navigation, necessitating engineering interventions to ensure safety and reliability. In 1869, the Ottoman government initiated projects aimed at enabling passenger and cargo transport on the Seyhan and Ceyhan Rivers. However, unauthorized attempts by foreign entrepreneurs had already begun prior to these official efforts. A French entrepreneur, de Chât, operated a steamship on the Seyhan River without permission. This unauthorized venture was banned by the local administration, citing concerns over safety and the economic impact on camel traders who relied on land-based transport. The Governor of Adana also opposed foreign control over river transport, advocating instead for the use of Ottoman-manufactured vessels to ensure national interests were preserved. During the same period, various governors opposed the operation of rivers by foreign entities, emphasizing national interests. As a result, they initiated transportation projects within their own jurisdictions. One notable example is Midhat Pasha, who carried out projects during his tenures in the Danube and Baghdad regions.

The initial proposals for the projects and the perspectives of entrepreneurs can be summarized as follows: In the same year, another entrepreneur, Pelissier, submitted a proposal to operate steamships on the Ceyhan River. Pelissier envisioned using the river to transport agricultural products from Misis to the Mediterranean, claiming that this would stimulate agricultural development and increase tax revenues. Similar proposals followed, with entrepreneurs emphasizing the economic benefits of river transport. However, many of these proposals also included demands for extensive tracts of agricultural land -sometimes exceeding ten thousand acres- along the riverbanks. These demands raised concerns among local governors, who viewed them as excessive and potentially exploitative. Granting such

extensive tracts of fertile land to foreign entities posed potential risks. These individuals' countries could potentially claim rights over the region in the future. As a result, the state delayed granting approvals for such ventures. Governors often suggested that the Ottoman government undertake these projects independently. However, severe financial constraints limited the feasibility of state-led initiatives.

During the phase when the state attempted to execute the projects with its own resources, the following developments occurred: Despite limited resources, the Ottoman government made attempts to develop the Seyhan and Ceyhan Rivers using internal means. In 1871, the state formally assumed responsibility for a project to make the Seyhan River navigable for transporting coal from Kozan to Adana. Although the coal quality was considered suboptimal, it was deemed sufficient for local industrial needs. Officials hoped that improving coal transport would stimulate industrial development in Adana. The project prioritized the Seyhan River due to its potential for facilitating economic growth.

To advance the project, experienced naval officers were tasked with conducting surveys, preparing reports, and estimating costs. However, administrative delays and indecision hindered progress. Multiple individuals were proposed for the role, including Commander Hüseyin, Hacı Ali Pasha, and Commander Hasan, but none were successfully dispatched to the region. Ultimately, over thirteen months passed without any action, leaving the project stagnant.

Although the state's efforts were unsuccessful, the instructions provided to engineers offer valuable insights. Engineers were required to assess variables such as river depth, flow rate, and seasonal changes, as well as recommend suitable vessel types. Unlike seas, rivers typically require smaller, more maneuverable steamships. Seasonal fluctuations in water levels, such as lower flows in summer and higher flows in winter, further complicated planning. These challenges underscored the difficulties of implementing river transport projects with limited resources and expertise. Another important point is that efforts were made to implement the river projects within their natural courses. In short, unlike examples in England, the idea of constructing artificial canals was never considered.

Following the failure of state-led initiatives, private entrepreneurs returned with new proposals. Sarkis Balyan, a prominent Ottoman architect, was among the first to submit a proposal during this phase. While initially well-received, Balyan's additional demands for concessions to build factories and railways were denied. This prompted him to withdraw his river transport proposal, causing further delays. Subsequent proposals from entrepreneurs like Ernest de Lens, William Sola, and Spiraki Assani followed similar patterns, incorporating ambitious plans but failing to achieve concrete results.

The late 19th century saw a shift in the perception of river management. Previously, projects had focused primarily on transportation. However, reports by officials such as Galland, the Director of Roads and Bridges, introduced new considerations, including flood prevention and land reclamation. Galland emphasized that the Seyhan and Ceyhan Rivers frequently overflowed during the spring, leaving stagnant water that created swamps. These swamps rendered agricultural lands unusable and posed significant public health risks. Galland argued that river management should address these issues comprehensively, including measures such as dredging, widening riverbeds, and constructing embankments.

Galland's recommendations are noteworthy. While local administrators like the Governor of Adana advocated merely for cleaning the rivers to increase depth, Galland deemed this insufficient. He emphasized the importance of width in addition to depth, arguing that this would eliminate potential natural obstacles to navigation. Galland also proposed the construction of embankments. These would prevent floodwaters from surpassing the barriers, thereby protecting agricultural lands.

Galland's report indicates the emergence of an integrated approach to river water management. Indeed, Hasan Fehmi Pasha would later draft a new report adopting a similar perspective. Reports by Hasan Fehmi Pasha further reflected this evolving perspective. By the 1880s, river projects increasingly adopted an integrated approach, addressing transportation, flood prevention, and agricultural irrigation simultaneously. Hasan Fehmi Pasha argued that the government should prioritize partnerships with private entrepreneurs through concessions, rather than attempting to undertake projects independently. This marked a departure from earlier state-led efforts.

Foreign diplomats, particularly from the United States and Britain, also contributed to discussions on river development. American and British consuls highlighted the potential for river transport to boost regional trade and agriculture. The British consul emphasized the importance of irrigation, noting that effective water management could stabilize agricultural production and mitigate the effects of drought. These insights underscored the growing recognition of rivers as multi-functional resources essential for economic development.

The Seyhan and Ceyhan River projects represent a complex interplay of state ambition, private enterprise, and evolving priorities in Ottoman economic modernization. While early efforts focused narrowly on transportation, later initiatives incorporated broader objectives such as flood prevention and agricultural development. Despite the involvement of state and private actors, as well as growing awareness of the rivers' economic potential, these projects ultimately failed to materialize due to financial limitations, administrative inefficiencies, and competing stakeholder interests. Nevertheless, the shift toward integrated river management reflects a significant development in Ottoman infrastructure planning, highlighting the multifaceted role of rivers in supporting trade, agriculture, and public health. In summary, rivers were initially considered solely for navigation. Subsequently, it was understood that controlling the rivers was necessary to prevent flooding. Eventually, agricultural irrigation also became a key consideration.