

GEDİZ NEHRİ'NDE TAŞKINLAR, ISLAH ÇALIŞMALARI VE AFET YÖNETİMİ (1860-1901)

Selahattin SATILMIŞ* - Keziban ACAR KAPLAN**

Öz

Akarsular, doğa olaylarına karşı alınan tedbirlerin çok daha kısıtlı olduğu eski zamanlarda, günümüze nispeten daha sık taşarak etraflarına önemli miktarda zararlar vermekteydiler. 19. yüzyılda sık bir şekilde taşan nehirlerden birisi de Kütahya'ya bağlı Gediz kasabasının doğusundaki dağlardan kaynağını alan ve 275 km yol aldıktan sonra Ege Denizi'ne dökülen Gediz Nehri idi. 1860-1901 yılları arasında Gediz'in on altı defa taşıdığı tespit edilebilmiştir. Yaşanan taşkınların sel afetlerine yol açması neticesinde insanlar, hayvanlar, yerleşim birimleri, tarım, ticaret, ulaşım, iletişim, işletmeler ve İzmir Limanı önemli derecede zarar görmüş, büyük miktarda ekonomik kayıplar yaşanmıştır. Merkezi ve yerel hükümetler Gediz Nehri taşkınlarını ve yol açtığı zararları en aza indirmek amacıyla birtakım tedbirler aldıkları gibi taşkınlar sonrasında yardıma muhtaç durumda kalan selzedelerin yaralarını sarmak amacıyla da bazı önemli girişimlerde bulunmuşlardır. Arşiv belgeleri ve dönemin gazeteleri esas alınarak hazırlanan bu çalışma ile Osmanlı doğal afet tarihine ve kısmen de olsa Gediz Havzası'nda bulunan yerleşim birimlerinin tarihine katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Tarih, Osmanlı Devleti, Gediz Nehri, İzmir Limanı, Doğal Afet, Taşkın*

Abstract

Floods of Gediz River and Disaster Management (1860-1901)

In ancient times, when the measures taken against natural events were much more limited, the rivers overflowed relatively more frequently and caused significant damage to their surroundings. One of the rivers that overflowed frequently in the 19th century was the Gediz River, which took its source from the mountains to the east of the town of Gediz in Kütahya and flowed into the Aegean Sea after traveling 275 km. Between 1860 and 1901, it is known that there were about

* Doç. Dr., Aksaray Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü/AKSARAY.
E-Posta: selahattin@aksaray.edu.tr ORCID: 0000-0002-2282-9421 Bu makale, *Aydın*
Valiyetinde Doğal Afetler (1850-1900) başlıklı doktora tezinden geliştirilerek yazılmıştır.

** Prof. Dr., Celal Bayar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü/MANİSA.
E-Posta: kacar45@yahoo.com ORCID: 0000-0003-4702-9778
(Makale Gönderim Tarihi: 28.02.2022 - Makale Kabul Tarihi: 20.06.2022)

twenty floods in the main bed of the Gediz River and some of its branches feeding this stream. Those floods resulted in damage to people, animals, settlements, agriculture, commerce, transportation, communication, businesses and İzmir Port and thus caused huge economic loss. Ottoman government and local administrations took some important measures to minimize negative impacts of the floods of the Gediz River and initiated some aid programs to heal the wounds of the flood victims. Based on the analysis of some archive documents and newspapers of that time, this study aims to explain causes, results, and impacts of the floods of the Gediz river and comment on how Ottoman central and local authorities dealt with them.

Keywords: *History, Ottoman State, Gediz River, İzmir Port, Natural Disaster, Flood*

Giriş

Osmanlı Devleti'nde çok sayıda nehir taşkını ve sel felaketi yaşanmasına rağmen bunları ele alan çalışmalar oldukça sınırlı sayıdadır.¹ 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca sıklıkla taşan nehirlerden birisi Gediz'dir. Önemli ölçüde ticari, tarımsal, ekonomik ve nüfus kayıpları ile çevre problemlerine yol açması bakımından büyük önem arz eden Gediz taşkınları müstakil bir çalışmaya konu olmamıştır. Arşiv belgeleri ile dönemin ulusal ve yerel basını esas alınarak hazırlanan bu makalede taşkınlar kronolojik olarak ele alınmış, taşkınlar nedeniyle İzmir Limanı ile tuzlaların gördüğü zarara ve topluma çeşitli açılardan etkilerine yer verilmiştir. Afet yönetimi bağlamında ise selzedelerin kurtarılmasına ve iskânlarına, düzenlenen yardım kampanyalarına ve nihayetinde Gediz Nehri taşkınlarını ve zararlarını en aza indirmek amacıyla yapılan çalışmalardan bahsedilmiştir. Konusu, yöntemi ve kaynakları bakımından özgün bir nitelik taşıyan bu makale ile doğal afetler ve yönetimi alanındaki boşluk bir nebze olsun doldurulmaya ve bazı yerleşim birimlerinin tarihine katkı sağlanmaya çalışılmıştır.

Gediz Nehri, Kütahya'ya bağlı Gediz kasabasının 26 km doğusunda bulunan Murat Dağı ile Şaphane Dağı'ndan doğar. Sırasıyla Uşak civarından, Kula ve Adala kasabalarının ortasından, Salihli ve Manisa kasabalarının kuzeyinden geçerek Menemen'e ulaşır ve İzmir Körfezi'nin kuzey kesiminde, Çamaltı ve Foça tuzlaları arasında denize dökülür. 275 km uzunluğunda olan nehrin 175 km'si Manisa, 40 km'si Kütahya, 35 km'si İzmir ve 25 km'si Uşak ilinde bulunmaktadır. Nehrin havzasında on beşi Manisa'ya, üçü İzmir'e, üçü Kütahya'ya bağlı olmak üzere yirmi bir ilçe ve Uşak ili bulunur. Kuzeyden inen Deli İniş (Kocaçay), Demrek (Demirci), Kum Deresi (Kum Çayı) ile güneyden gelen Alaşehir ve Nif çayları Gediz Nehri'ni beslerler.²

¹ Gönüllü 2010, s. 351-373; Aktaş 2019, s. 1149-1166; Çoruh 2018, s. 167-185; Erler 2008, s. 114-140; Farooqi 2001, s. 273-287; Gönüllü 2018; Gül ve Özdil 2013, s. 213-236; Gül ve Özdil 2020; Kapanşahin 2015, s. 545-560; Muşmal 2006, s. 69-90; Öztunç, 2012, s.179-203; Satılmış 2015, s. 627-642; Satılmış 2017, s. 131-152; Kılıç 2001, s.793-820; Yılmazçelik 2005, s. 655-693; Demir ve Aktaş 2010, s. 21-54; Öztunç 2015, s. 135-153.

² Çev.ve Şeh. 2015, s. 1-3.



Şekil 1: Gediz Nehri Havzası³

Gediz Nehri Taşkınları ve Yol Açtığı Zararlar

1860 Taşkını: Taşkın hakkındaki bilgileri edindiğimiz Kuşadası metropolit vekili tarafından 1861 Ocak'ının ortalarında kaleme alınan yazıda geçmiş birkaç haftalık bir süreçten bahsedilmesi, afetin 1860 yılının Aralık ayında yaşandığına işaret etmektedir. Taşan nehrin suları Manisa Ovası'nı üzerinden kayıkla geçilemeyecek dereceye getirmiştir. Metropolit vekilinin verdiği bilgilere göre can kaybı ve maddi zararlara da yol açmıştır. Ayrıca nehir üzerindeki köprü yıkılmış ve katırcılar iki-üç hafta boyunca gidip gelememiştir. Metropolit vekili, bahsi geçen köprü'nün yeniden inşa edilmesini talep etmiştir.⁴

1864 Taşkını: İngiliz konsoloslu Cumberbatch'in raporlarında belirttiği üzere, Gediz Nehri 1864 yılında taşarak Menemen kazası yakınlarında yatağını değiştirmiş ancak sonradan asıl yatağına geri dönmüştür.⁵ Bununla birlikte bahsi geçen bu taşkın hakkında arşiv kayıtlarında ve gazete haberlerinde herhangi bir bilgiye rastlanılamamıştır.

1868 Taşkını: Gediz Nehri, 1868 yılının Şubat ya da Mart ayında bol miktarda yağan yağmurlar nedeniyle Menemen Ovası'nda taşmış ve çok büyük zararlara yol açmıştır.⁶ 1868 taşkınının en büyük zararı, Gediz'in Menemen Ovası'nda yatağını

³ Çev.ve Şeh. 2015, 1-4.

⁴ BOA, A.MKT.UM., 449/28.

⁵ İzmir Tic. Odası 1998, s. 5, 47.

⁶ BOA, A.MKT.MHM., 434/77.

değiştirerek, üç farklı yataktan İzmir Limanı'na akmaya başlamasıdır.⁷ Yatağının değişmesiyle nehir, İzmir Limanı'nı kumlarla doldurmaya başlamış ve yeni güzergâhı üzerinde bulunan tarlalara ve devlet hazinesine büyük gelir sağlayan memlehalara (tuzlalara) da zarar vermiştir.⁸

Aydın vilayeti mühendislerinin taşkımdan sonra hazırladığı raporda “*Nehir her sene yolunu değiştirirken ovada bulunan tarlaları berbat eder... sene be sene yatağını değiştirmesi ovanın topraklarının gevşek ve kumsal olmasına sebebiyet verir*”⁹ ifadelerinin yer alması, belki kayıtlara geçmese de Gediz'in Menemen Ovası'nda çok sık bir şekilde taşığının ve tarımsal faaliyetlere büyük zarar verdiğinin göstergesidir. İngiltere'nin İzmir konsolosu Cumberbatch'ın 1868 yılı İzmir raporunda “alçak bölgelerdeki ürünlerin su baskınları nedeniyle telef olduğunu ve bu nedenle buğday ile arpanın yüksek bölgelerin ürünü haline geldiğini” ifade etmesi¹⁰ de yukarıdaki bilgileri doğrular niteliktedir.

1870 Taşkını: Gediz, 22 Şubat 1870 tarihinde setlerinden taşmış ve Menemen Ovası'nı su basmışsa da zararı aşırı derecede olmamıştır.¹¹

1873 Taşkını: Cumberbatch, Gediz'in 1873 yılında taşarak etrafına zarar verdiğini belirtmekle birlikte detaylarını açıklamamıştır.¹²

1878 Taşkını: Gediz, aşırı yağışlardan dolayı 29 Ocak 1878 tarihinde taşarak demiryolu hatlarına ve bu hatlar üzerinde bulunan köprülere zarar vermiştir. Ayrıca Salihli-Kasaba ve Kasaba-Manisa arasındaki demiryolu üzerinde bulunan bazı köprüler selden zarar görmüş ve trenler ancak Manisa'ya kadar işleyebilmiştir.¹³

1883 Taşkını: Gediz, 1883 Mart'ında Manisa Ovası'nı göl haline getirmiş ve büyük zararlara yol açmıştır. Sel sırasında bazı insanlar sular içinde mahsur kalmışsa da başkaları tarafından kurtarılmıştır. Bölgede bulunan köylerin birçoğunda evler taşkın nedeniyle harap olmuştur. Ayrıca Manisa'da nehir üzerinde bulunan demir köprü ile telgraf direkleri yıkılmıştır.¹⁴

1887 Taşkını: Taşmasını ve İzmir Limanı'na zarar vermesini önlemek amacıyla 1885-1886 yıllarında yapılan çalışmalarla yatağı değiştirilen Gediz, buna rağmen 1887 kışında yeniden taşmış ve Foça'da bulunan tuzlalara zarar vermiştir.¹⁵

1889 Taşkını: *The Levant Herald* gazetesi, 17 Mart 1889 tarihli nüshasında Gediz, Büyük Menderes ve Küçük Menderes nehirlerinin taşığının ve neticesinde tarlalar ile üzüm bağlarının büyük miktarda zarar gördüğünü, çok sayıda koyun ve keçinin akıntıya kapıldığını yazmıştır. Haberde Gediz'in Menemen'de taşığı

⁷ *Hizmet*, 28 RA 1309/1 Kasım 1891, s. 1.

⁸ BOA, ŞD.NF., 1375/54.

⁹ BOA, ŞD., NF., 1375/54.

¹⁰ İzmir Tic. Odası 1998, s.14.

¹¹ *The Levant Herald*, 2 Mart 1870, s. 76.

¹² İzmir Tic. Odası 1998, s. 34, 42.

¹³ *İzmir*, 27 M 1295/31 Ocak 1878, s. 1.

¹⁴ BOA, Y.A.HUS., 173/12; İ.DH., 1295-3/102086.

¹⁵ BOA, ŞD., 1182/20.

kaydedilmişse de bahsi geçen kayıpların nerelerde yaşandığı anlaşılamamıştır.¹⁶

1891 Ocak Taşkını: Batı Anadolu'nun aşırı derecede yağış aldığı 1891 yılında Gediz, 28 saat boyunca devam eden yağmurlar ile yağmurların dağlardaki karları eritmesi neticesinde suların yoğun bir şekilde akarsu yatağına inmesinin ardından taşmıştır.¹⁷ Yol açtığı zararlar bakımından Ocak 1891 taşkını, Gediz Nehri'nde son dönemde yaşanan taşkınların en büyüğüdür. Aşağıda bahsi geçen zararların yanı sıra Kasaba Demiryolu Şirketi yetkililerinin “Demiryolunun inşa edildiği tarihten beri bu derece büyük bir taşkın görülmediği” yönündeki ifadesi¹⁸ bunu teyit etmektedir.

Taşkın sonucunda oluşan sel afetinde Manisa Ovası, Çavuşoğlu Çiftliği, Çobanisa, Hacılar (Hacıhaliller) ve Hamzabeyli köylerinin gördüğü zarar çok büyük olmuştur. En büyük hasar Çavuşoğlu Çiftliği'nde meydana gelmiş; sel suları köyde bulunan 70 evden 65'ini alıp götürmüştür. Bu büyük afet sırasında çok sayıda insan bağ kulübelerinde mahsur kalmışsa da, ayrı bir başlıkta ele alınacağı üzere, başarılı bir afet yönetimi sayesinde kurtarılmıştır.¹⁹ Ayrıca taşkında Çamaltı ve Ada tuzlaları da sel sularına maruz kalarak zarar görmüştür.²⁰

Ocak 1891 taşkını, vilâyetin resmî gazetesi olan *Aydın*'da geniş yankı uyandırmıştır. *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinin bu gazeteden aktardığı bilgilere göre, adı geçen yerlerin yanı sıra Salihli ve Kasaba kent merkezleri, Ahmedli köyü ve Foça kazasına bağlı Gerenköy taşkınlarından önemli derecede etkilenmiştir. Sel suları Gerenköy'deki 30 kadar evin büyük bir kısmını harap etmiş; bir kısmına da ciddi boyutta hasar vermiştir. Gazete, adı geçen yerleşim birimlerinin dışında bazı yerlerde de birçok evin yıkıldığı bilgisini vermiş, ancak tam olarak nerede ve kaç evin yıkıldığını belirtmemiştir. Ayrıca taşkında birçok hayvan telef olmuş, ürünler ve ulaşım büyük zarar görmüşse de insanlardan can kaybı yaşanmamıştır.²¹ Hicri 1308 (1890/1891) tarihli Aydın Vilâyeti Salnamesi de Gediz taşkınlarının Menemen kazası dâhilindeki ekili arazilere büyük zarar verdiğini teyit etmektedir.²²

Ocak 1891 taşkını, nehrin kenarlarındaki setler ile köprülere de zarar vermiştir. Gediz'in eski ve yeni yatakları arasındaki setin şevinin (aşağı doğru eğimli kısmının) 23 metrelik kısmı suların şiddetine dayanamayarak hasar gördüğü gibi²³ nehir üzerindeki bazı köprüler de sel sularının baskısı neticesinde yıkılmış ya da hasar görmüştür. Ayrıca taşkın esnasında Manisa'da bulunan Salhane Köprüsü ile Akhisar'daki Gördük Köprüsü yıkılırken Gediz üzerinde bulunan büyük köprülerden birinin ayağı hasar görmüştür.

Taşkında zarar gören yerlerden birisi de demiryollarıdır. Sel afeti sırasında, Manisa-Turgutlu arasındaki demiryolunun bazı yerlerinde suların bir arşından (0.685 m)

¹⁶ *The Levant Herald*, 17 Mart 1889, 145.

¹⁷ *Tercümân-ı Hakikat*, 17 C 1308/28 Ocak 1891, s. 4.

¹⁸ *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

¹⁹ BOA, Y.A.HUS., 243/55; *Tercümân-ı Hakikat* gazetesi Çavuşoğlu Çiftliği'nde bulunan ve yıkılan ev sayılarını 5 düşük göstermektedir. Yani gazeteye göre köyde bulunan 65 evin 60'ı yıkılmıştır. *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

²⁰ BOA, ŞD., 1192/25.

²¹ *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

²² İbrahim Câvid 2010, s. 581.

²³ BOA, ŞD., 1192/25.

fazla yükselmesi, 1878 yılında olduğu gibi, trenlerin seferlerine birkaç gün ara vermesine yol açmıştır. Sel sırasında Kasaba demiryolu hattı, Turgutlu ve Ahmedli istasyonları arasındaki 99. ve 103. kilometrelerinde iki yerden bozulmuştur.²⁴ Sel aynı zamanda telgraf tellerinin kırılmasına da yol açarak iletişimi bir süreliğine sekteye uğratmıştır.²⁵

1891 Şubat Taşkını: Gediz'in Şubat ayındaki ikinci taşkını esnasında Manisa civarında 20 ev yıkılmıştır.²⁶

1892 Taşkını: 18 Ocak 1892 tarihli *The Levant Herald* gazetesi, Gediz'in taşıdığı, ancak bu sefer çok fazla zarar meydana getirmediğini, hatta toprağın verimini artırdığını ifade ederken;²⁷ 10 Şubat 1892 tarihli *Hizmet* gazetesi, yukarı taraflardan gelen suların fazlalığı sebebiyle Kula Köprüsü'nün harap olduğunu ve Gediz Köprüsü'nden geçişlerin imkânsız hale geldiğini belirtmektedir.²⁸ Bununla birlikte yukarıdaki bilgilerin farklı taşkınlara dair olması ihtimal dâhilindedir.

1896 Taşkını: Ocak ayının başlarındaki aşırı yağış neticesinde Gediz'in taşmasıyla büyük miktarda araziye sular istila etmiştir. 11 Ocak itibarıyla nehrin sularının halen üç katı seviyesinde olduğu gözlemlenmiştir.²⁹

1897 Taşkını: Taşkın, aralıksız iki gün süren yağmurlar nedeniyle 19 Şubat'ta yaşanmış; nehrin güzergâhındaki ekili arazilerin geneli sular altında kalmış ve Ahmedli köyünde 30 ev ve dam harap olmuştur. Ayrıca İzmir-Manisa arasındaki demiryolu hattı zarar görmüştür.³⁰

1900 Taşkını: 22 ya da 23 Şubat 1900 tarihinde Gediz'in taşması neticesinde ovaların önemli bir kısmı sular altında kalmış, Ahmedli ile Alaşehir arasındaki demiryolu hattı bozulmuş ve trenler bir müddet seferlerine ara vermek zorunda kalmıştır.³¹

1901 Ocak Taşkını: Ocak 1901'in ikinci haftasında yaşanan taşkın, Manisa-Akhisar şose yolu üzerindeki Gediz Köprüsü'ne zarar vermiştir. Sel sularının köprü'nün ayaklarından bir ya da ikisini sürükleyip götürmesi, geçişleri tehlikeli hale getirmiştir.³²

1901 Şubat Taşkını: Gediz, bir buçuk ay kadar sonra yeniden taşarak etrafına zarar vermiş ve bazı mevkilerde geçit vermemiştir.³³

Taşkınların Toplumsal Hayata Etkileri

Görüldüğü üzere, 19. yüzyılın ikinci yarısında Gediz Nehri'nin çok defa taşması neticesinde bölge halkı çeşitli açılardan büyük zararlara uğramıştır. Bunların başında,

²⁴ *Tercümân-ı Hakikat*, 17 C 1308/28 Ocak 1891, s. 4.

²⁵ BOA, Y.A.HUS., 243/55.

²⁶ *The Levant Herald*, 23 Şubat 1891, s. 87-88.

²⁷ *The Levant Herald*, 18 Ocak 1892, s. 27.

²⁸ *Hizmet*, 11 B 1309/10 Şubat 1892, s. 2.

²⁹ *İkdâm*, 25 B 1313/11 Ocak 1896, s. 3.

³⁰ *İkdâm*, 19 N 1314/21 Şubat 1897, s.2; *The Levant Herald*, 15 Şubat 1897, s. 62; 22 Şubat 1897, s. 73.

³¹ *Âhenk*, 25 L 1317/25 Şubat 1900, s. 1.

³² *Âhenk*, 24 N 1318/15 Ocak 1901, s. 2.

³³ *Âhenk*, 3 ZA 1318/22 Şubat 1901, s. 1.

1860 taşkınında olduğu gibi ölümlerin yaşanması ve yakınlarını yasa boğması gelmektedir.³⁴ Bazı selzedelerin bu açıdan daha şanslı olduğu söylenebilir. Bazı selzedelerin bu açıdan daha şanslı olduğu söylenebilir. Öyle ki 1883 ve 1891 taşkınlarında olduğu gibi, sel sularının alçak mevkilerde birikmesi sonucu çok sayıda selzede mahsur kalarak ölüm korkusu ve büyük bir endişe içerisinde uzunca bir müddet beklemişlerse de başkalarının yardımlarıyla hayatta kalmışlardır.³⁵

Gediz taşkınlarının selzedeleri maddi olarak büyük zararlara uğrattığı ve onları ekonomik olarak çok zor bir durumda bıraktığı açıktır. Maddi anlamda selzedeleri en fazla zorlayan kayıp, evlerinin yıkılması ya da hasar görmesi olsa gerektir. Harap olan evlerinin yerine yenilerinin inşası ya da tamirinin büyük masrafları beraberinde getirdiği düşünüldüğünde özellikle fakir selzedelerin maddi çıkmazlara girmiş oldukları düşünülebilir. 1883 taşkınında Manisa Ovası'ndaki köylerin birçoğunda evlerin taşkın sebebiyle harap olması; Ocak 1891 taşkınının Çavuşoğlu Çiftliği ile Gerenköy'de yıkılmadık ya da hasar görmedik ev bırakmaması ve adı geçen yerlerin yanında birçok yerde evlerde hasara yol açması; Şubat 1891 taşkınının Manisa civarında 20 evin yıkılmasıyla; 1897 taşkınının ise Ahmedli'de 30 ev ve damın harap olmasıyla neticelenmesi,³⁶ Gediz'in, güzergâhındaki küçük yerleşim birimlerine büyük miktarda zarar verdiğini ve barınakları yıkılan çok sayıda aileyi maddi sıkıntılara düşürdüğünü göstermektedir. Evlerinin yıkılmasıyla açıkta kalan selzedelerin belirli bir süre çadırlarda ya da geçici olarak tahsis edilen yerlerde yaşadıkları dikkate alındığında büyük meşakkatler çektikleri tahmin edilebilir.

Taşkınlar sonrasında suların ovaları bastığı durumlarda ise en büyük zararı, bölgenin başlıca geçim kaynağı olan tarım ve dolayısıyla köylerde yaşayan çiftçi halk görmüştür. 1860, 1868, 1870, 1883, 1891, 1896, 1897 ve 1900 yıllarında Gediz taşkınlarının Manisa ve Menemen Ovaları ile Foça taraflarında bulunan köylerin ekili arazilerine büyük oranda zarar verdiği görülmektedir. Bunların yanı sıra taşkınların yaşandığı diğer yıllarda da tarım arazilerinin az ya da çok zarar gördüğü öngörülebilir.³⁷ Kısacası Gediz taşkınlarının mahsulün rekolttesinin her zamankinden çok daha az olmasına, dolayısıyla da önemli derecede maddi kayıplara yol açtığı söylenebilir.

Döneme ait kayıtlar, Gediz taşkınlarının bölge tarımının yanı sıra hayvancılığını da etkilediğini göstermektedir. 1889 ve 1891 taşkınlarında çok sayıda hayvanın telef olması,³⁸ sahipleri olan köylülerin büyük maddi zararlara uğradığını göstermektedir.

Gediz'in taşkınlarına maruz kalarak evleri yıkılan, mahsulünü kaybeden, hayvanları telef olan selzedelerden bir kısmının, yaşadıkları büyük ekonomik kayıplar

³⁴ BOA, A.MKT.UM., 449/28.

³⁵ BOA, Y.A.HUS., 243/55; Y.A.HUS., 173/12; İ.DH., 1295-3/102086.

³⁶ BOA, Y.A.HUS., 173/12; Y.A.HUS., 243/55; İ.DH., 1295-3/102086; *İkdâm*, 19 N 1314/21 Şubat 1897, s.2; *The Levant Herald*, 23 Şubat 1891, s. 87-88; *The Levant Herald*, 15 Şubat 1897, s. 62; 22 Şubat 1897, s. 73.

³⁷ BOA, A.MKT.UM., 449/28; Y.A.HUS., 173/12; Y.A.HUS., 243/55; İ.DH., 1295-3/102086; *ŞD.*, 1375/54; *İkdâm*, 19 N 1314/21 Şubat 1897, s.2; *İkdâm*, 25 B 1313/11 Ocak 1896, s. 3; *The Levant Herald*, 15 Şubat 1897, s. 62; 22 Şubat 1897, s. 73; *The Levant Herald*, 2 Mart 1870, s. 76; *Âhenk*, 25 L 1317/25 Şubat 1900, s. 1; İbrahim Câvid 2010, s. 581

³⁸ *The Levant Herald*, Vol IX, 17 Mart 1889, 145; İbrahim Câvid 2010, s. 581.

nedeniyle maddi sıkıntılar içerisinde düştükleri, hatta yardıma muhtaç duruma geldikleri görülmektedir. Sadece Ocak 1891 taşkını sonucunda meydana gelen sel afeti nedeniyle Manisa kazasında 5.000 kişinin yardıma muhtaç duruma gelmesi durumun vahametini göstermektedir. Un, saman vs. ihtiyaç maddeleri dağıtılmasına rağmen Manisa'daki selzedelerin durumunun bir müddet sonra daha da kötüleştiği bilinmektedir. Aynı taşkın Menemen ve Foçateyn (Eski Foça ve Yeni Foça) kazalarında da çok sayıda selzedeyi yardıma muhtaç hale getirdiği kayıtlara geçmiştir.³⁹ Ayrıca Foçateyn kazasına bağlı Gerenköy halkı, yaşadıkları yerlerin büyük oranda harap olması nedeniyle köylerinin daha güvenli bir mevkie taşınmasını talep etmek zorunda kalmışlardır.⁴⁰ Diğer bir ifadeyle Gediz taşkınları bir köyün başka bir mahale taşınmasını zorunlu kılmış ve insanları yerlerinden etmiştir.

Gediz taşkınları neticesinde yıllık ürün miktarının ciddi oranlarda düşmesi, ürün miktarı üzerinden öşür vergisi tahsil eden mültezimlerin de maddi kayıplar yaşamasına yol açmıştır. Bu durumun öşür vergisi ihalesi sürecinde devletin talep ettiği miktarlara olumsuz yansıdığı öngörülebilir. Yani taşkınların devlet hazinesini ve öşür vergisini toplama imtiyazını uhdelerinde bulunduran mültezimleri maddi anlamda zarara soktuğunu söylemek mümkündür.

Gediz'in birçok taşkınında bölgedeki şose yolları ile demiryollarının tahrip olduğu, köprülerin yıkıldığı ya da hasar gördüğü, dolayısıyla ulaşımın sekteye uğradığı bilinmektedir. Öyle ki 1860-1901 arasında yaşanan taşkınların en az beşinde çok sayıda köprü yıkılırken, taşkınların beşinde ise bölgedeki demiryolu hatlarının bozulması nedeniyle trenlerin bazen kısa bir süre bazen de birkaç gün işlemesi mümkün olmamıştır. Taşkınların çoğu sırasında şose yolların da büyük oranda zarar gördüğü ve gidüş gelişleri engellediği muhakkaktır. Ulaşımın sekteye uğraması nedeniyle taşkınların bölge halkını bir yere gidip gelmesini bir süreliğine dahi olsa engellediği, hatta günlük işlerinde bile zorluklar yaşamalarına sebep olduğu tahmin edilebilir.

Ulaşımın sekteye uğramasıyla en büyük zararı gören bir diğer kesimin ticaretleri sekteye uğrayan tüccarlar olduğu ortadadır. Nitekim bazı taşkınlar neticesinde hayvanlarla yapılan ticaretin iki-üç hafta durması, bazı taşkınlarda ise havzadaki ticari malların önemli bir kısmını taşıyan trenlerin bir ya da birkaç gün işleyememesi, bölge ticaretine zarar vermiş ve ekonomik kayıplara neden olmuştur.⁴¹

Yine taşkınların ulaşımı ve iletişimi engellemesi nedeniyle bazı idari işlerin de sekteye uğradığını, aynı zamanda insanların mağdur olduğunu söylemek mümkündür. Öyle ki 1878 taşkınında sel sularının köyler ile ulaşımı engellemesi nedeniyle 1.300 muhacirin bölgeye iskânında bir müddet gecikme yaşandığı bilinmektedir.⁴² Taşkınlar sırasında telgraf tellerinin bozulmasıyla ortaya çıkan iletişim problemi ve yolların tahrip olmasıyla oluşan ulaşım engeli, selden etkilenen yerlerin sancak ve vilayet merkezleri

³⁹ BOA, İ.DH., 1219/95449.

⁴⁰ BOA, BEO., 13/907; *Hizmet*, 28 RA 1309/1 Kasım 1891, s. 1.

⁴¹ BOA, A.MKT.UM., 449/28; *İzmir*, 27 M 1295/31 Ocak 1878, s. 1; Y.A.HUS., 173/12; İ.DH., 1295-3/102086; ŞD., 1192/25; *Tercümân-ı Hakikat*, 17 C 1308/28 Ocak 1891, s. 4; Y.A.HUS., 243/55; *Hizmet*, 11 B 1309/10 Şubat 1892, s. 2; *İkdâm*, 19 N 1314/21 Şubat 1897, s.2; *The Levant Herald*, 15 Şubat 1897, s. 62; 22 Şubat 1897, s. 73.

⁴² *İzmir*, 29 M 1295/2 Şubat 1878, s. 1.

tarafından haber alınmasını, dolayısıyla acil bir şekilde yapılması gereken yardımları geciktirmiş ya da olanaksız hale getirmiştir. Örneğin 1891 taşkını sırasında sular içerisinde mahsur kalan Manisa selzedelerini kurtarmak amacıyla İzmir'den demiryolu ile acil olarak yardım malzemeleri getirtilmek istenilmiş, ancak vilayet merkeziyle iletişime dahi geçilememiştir.⁴³

Taşkınların İzmir Limanı'na ve Memlehalara Verdiği Zararlar

Gediz taşkınları, ciddi çevre problemlerine de yol açmaktaydı. Bu problemlerin başında da İzmir Limanı'nda bulunan boğazın kum ve çamurla dolması gelmekteydi. Gediz taşkınları nedeniyle İzmir Limanı'nın zarar gördüğüne, 1857 yılında Büyük Menderes ve Gediz nehirlerinin ulaşımına açılması projesi gündeme geldiğinde dikkat çekilmişti. Bu sırada Gediz'in getirdiği kum ve çamurlar sebebiyle oradan gelip geçen gemilerin genellikle karaya oturduğu ve bu problemin giderek daha çok müşkülâta sebep olacağı vurgulanmıştı. Bu nedenle iki nehrin keşfini yapmak için görevlendirilen Erkân-ı Harbiye zabiti Kaymakam Abdullah Bey'den bu problemi de halletmesi istenmişti.⁴⁴ Abdullah Bey'in bu konudaki çalışmalarıyla ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamaması ve başka kaynakların verdiği bilgiler sorunun devam ettiğini göstermektedir.

Gediz taşkınları neticesinde İzmir Limanı'nın girişindeki tehlikeli duruma dikkat çeken bir diğer isim, İzmir'de uzun süre görev yapan İngiliz konsolos Cumberbatch'tir. Raporlarında İzmir Limanı'nın maruz kaldığı tehlikeye defalarca değinen Cumberbatch, 1864 yılında, İzmir Limanı'nın giriş kısmının Gediz'in getirdiği alüvyonlu topraklar nedeniyle her yıl giderek daralmakta olduğunu belirtmiştir.⁴⁵

İzmir Limanı'nın gördüğü zarar, Gediz'in 1868 yılında Menemen civarında taşarak yatağını değiştirmesi ve İzmir Limanı'nda Yenikale civarına akmaya başlamasıyla daha fazla artmıştır. Öyle ki bu tarihten itibaren daha fazla kişinin, özellikle de bazı uzman kişilerin limanın maruz kaldığı tehlikeye dikkat çektikleri ve tedbir alınması için yetkili mercilere başvurdukları görülmektedir. Mühendislikte maharetli olan Kasaba Demiryolu müdür yardımcısı Nihad Bey, taşkının kısmen demiryollarına da hasar vermesi vesilesiyle, Gediz'in eski ve yeni yatakları hakkında hazırladığı raporunda, nehrin yatağını değiştirmeden önce döküldüğü yerin derin olması nedeniyle zararının daha az olduğunu, 1868 taşkını sonrasında ise nehir sularıyla birlikte gelen kum ve toprakların limanı daha fazla doldurmaya başladığını belirtmiştir. Nihad Bey, ayrıca 15 yıla kadar limanın toprak tutan kısmının vapur ve yelkenli gemilerin İzmir'e iki saat mesafede bulunan Yenikale'den bile içeri giremeyecek derecede dolacağını ifade etmiş; bu tehlike nedeniyle nehrin mutlaka eski yatağına döndürülmesi gerektiğini vurgulamış, ancak bu işin ciddi bir masrafa sebep olacağını belirtmiştir.⁴⁶

1868 yılı raporunda Konsolos Cumberbatch, Nihad Bey'in yukarıdaki ifadelerine

⁴³ BOA, Y.A.HUS., 243/55; *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4; *Tercümân-ı Hakikat*, 17 C 1308/28 Ocak 1891, 4.

⁴⁴ BOA, A.DVN., 121/28.

⁴⁵ İzmir Tic. Odası 1998, s. 5.

⁴⁶ BOA, A.MKT.MHM., 434/77.

benzer açıklamalarda bulunmuştur. Konsolosa göre; nehrin ağzı, eski yerinden en az 3 mil (4,8 km) uzaklaşmıştır. Özellikle İzmir'den 6 mil (9,6 km) uzaklıkta olan Akhisar yakınlarındaki toprağın özelliği nedeniyle Gediz'in buradan büyük miktarlarda getirdiği tortuların limanın Yenikale'deki küçük girişini daralttığını ve kapama tehdidi oluşturduğunu ifade etmiştir. Konsolosun, iç kısımlardan sürüklenen büyük miktardaki kum ve taşın denize inmesi sonucu kıyının giderek büyüdüğünü ve yıl boyunca Gediz Nehri'nde suların sığırın bile içemeyeceği derecede bulanık aktığını belirtmesi, tehlikenin ciddiyetinin giderek arttığına işaret etmektedir. Cumberbatch, tedbir alınmazsa ileriki zamanlarda liman girişinin kapanabileceği yönündeki endişesini sık sık, neredeyse görevli olduğu her sene, raporlarında tekrarlamıştır.

Cumberbatch, Gediz'in çok sık taşmasının en büyük sebebi hakkındaki düşüncelerini de açıklamıştır. Ona göre Gediz taşkınlarının en önemli sebebi, nehrin ağzının temizlenmemesidir. Ayrıca, Kasaba Demiryolu müdür yardımcısı Nihad Bey gibi, o da İzmir Limanı'nın maruz kaldığı tehlikenin ancak nehir yataklarının düzeltilmesi neticesinde çözülebileceği kanaatindeydi. Halefi olan konsolosların da bu konuyla yakından ilgilendiği raporlarından anlaşılmaktadır. Öyle ki Konsolos Stephen Joly, 1877 yılına kadar nehrin eski yatağına döndürülmesi için hiçbir şeyin yapılmadığını belirtirken, selefleri gibi George Dennis de Gediz'in İzmir Limanı'nı birikintiler ile doldurduğunu, bu durumun kontrol altına alınmaması halinde limanın ortadan kalkacağını ileri sürmüştür.⁴⁷

Gediz taşkınlarının zarar verdiği yerlerden birisi de işletmelerdi. Taşkınlar, nehrin güzergâhında ya da ağzında bulunan memlehaler (tuzlalar) ile deniz kıyılarında balık yetiştirilen dalyanlarda üretimin düşmesine sebep olmuş ve bölge ekonomisine önemli derecede zararlar vermiştir. 1868 kışında meydana gelen taşkında Gediz Nehri, yatağını değiştirerek Atmaca ve Sığır memlehalerini ağzına kadar su, kum ve çamurla doldurmuştur.⁴⁸ 1887 kışında ise Gediz'in yeni yatağında ve denize döküldüğü bölgede yeniden taşması sonucunda bu sefer Eski ve Yeni Foça'daki memlehalara nehirden gelen tatlı su karışmış ve büyük miktarda zarara yol açmıştır.⁴⁹ Alınan bazı tedbirlere rağmen memlehalerin Gediz taşkınları sebebiyle gördüğü zarar devam etmiş, 1891'in Ocak ayında meydana gelen taşkında Çamaltı ve Ada memlehaleri yine bir miktar zarar görmüş ve üretim düşmüştür.⁵⁰

Yıllık 15.000 liralık hâsılatla Hazinenin önemli gelir kaynaklarından biri olan memlehalara gelecek zararın ortadan kaldırılması amacıyla İzmir Rüsûmât Emâneti nazırı Şevket Bey, 1868 taşkını sonrasında Aydın Valiliği aracılığıyla hükümet nezdinde defalarca girişimde bulunmuştur. Rüsûmat müdürünün veya yetkili kılacağı başka birisinin nehrin verdiği bu zararları yerinde incelenmesinde fayda gördüğünü beyan eden Şevket Bey, nehrin eski yatağının dolmasından ve yeni yatağının genişlemesinden sonra eski yatağına döndürülmesinin mümkün olmayacağına dikkat çekmiştir. İleride yeni taşkınlar yaşandığı takdirde Sığır, Atmaca ve Foçateyn

⁴⁷ İzmir Tic.Odası 1998, s. 16-56, 86-87.

⁴⁸ BOA, A.MKT.MHM., 434/77; İ.Ş.D., 19/829.

⁴⁹ BOA, Ş.D., 1182/20.

⁵⁰ BOA, Ş.D., 1192/25.

memlehalarının tamamen çalışılmaz hale geleceğini vurgulayan Rüşûmat Emâneti nazırının girişimleri neticesinde konu, 1869 yılında Aydın Vilayeti İdâre Meclisinde gündeme getirilmiş ve mutlaka tedbir alınması gerektiği ifade edilmiştir.⁵¹

1885-1886 yıllarında Gediz'in yatağının değiştirilmesi çalışmalarında, limanın gördüğü zararın yanı sıra ekonomik kayıpların önlenmesi amacıyla tuzlaların taşkınlardan korunması hususu da dikkate alınmış olmalıdır.⁵² Daha sonraki süreçte ise memlehalara taşkın sularının girmesini önlemek amacıyla denize doğru 2 km uzunluğunda taştan, 3.6 km uzunluğunda da topraktan mendireklerin ve suların birden hücumunu önlemek amacıyla menfezler yapıldığı bilinmektedir.⁵³

Dalyanlar yani deniz kenarında ağ ve kazıklarla kurulan balık avlanma yerleri de Gediz taşkınlarından zarar görmüştür. 1878 yılına ait bir belgeye göre, Gediz'in Menemen İskelesi civarında yatağını değiştirmesi sonucunda Sultan III. Mustafa'nın vakıflarından olan ve Ragıb Bey'in uhdesinde bulunan Sığır Dalyanı toprakla dolarak kullanılmaz hale gelmiştir.⁵⁴ Bu tarihten önce Gediz Nehri en son 1868 yılında yatağını değiştirdiğine göre, dalyanın hasar gördüğü tarih de bu zamana ait olmalıdır.

Taşkınlar Sonrasında Sergilenen Afet Yönetimi

Merkezi ve mahalli idarelerin, afet yönetimi bağlamında Gediz taşkınlarının yaralarını sarmak amacıyla sel sularında mahsur kalan afetzedeleri kurtarmaya çalıştıkları, onları geçici olarak iskân ettikleri ve zahire yardımıyla buldukları görülmektedir. Diğer taraftan nehrin ileride taşmasını önlemek, taşıdığı ise oluşabilecek muhtemel zararları asgari seviyede tutabilmek amacıyla birtakım önemli girişimlerde buldukları ve tedbirler aldıkları ortadadır. Aydın Valiliğinin, yaşanan sel afetleri ve zararları hakkında başkent İstanbul'u yani hükümet merkezini bilgilendirdiği, ihtiyaç duydukça teknik ve maddi destek istediği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle afetlerin yaşandığı sırada mahalli ve merkezi hükümetler arasında sıkı ve sağlıklı bir iletişim olduğu dikkat çekmektedir.⁵⁵

Afet yönetimi bağlamında ele alınabilecek konulardan birisi, sular içerisinde mahsur kalan selzedelerin kurtarılmaları ve geçici olarak iskân edilmeleridir. Ocak 1891'deki Gediz taşkını sonrasında Manisa'daki bağ kulübelerinde çok sayıda insanın mahsur kaldığını haber alan Saruhan Mutasarrıfı Kâmil Bey'in selzedeleri kurtarmak için hemen harekete geçtiği bilinmektedir. Mutasarrıf, İzmir'den trenlerle acil bir şekilde kayıklar yetiştirilmesi için Aydın Valiliğine telgraf çekmek istemiş, ancak afet sırasında telgraf tellerinin kırılması ve demiryolunun su altında kalmasından dolayı İzmir'le ne iletişim ne de ulaşım sağlamak mümkün olmuştur. Bunun üzerine mutasarrıf, Manisa'da acil bir şekilde kayıklar yaptırmak suretiyle mahsur kalan

⁵¹ BOA, A.MKT.MHM., 434/77; İ.ŞD., 19/829.

⁵² *The Levant Herald*, 13 Ekim 1890, s. 513.

⁵³ BOA, ŞD., 1182/20; *The Levant Herald*, 18 Temmuz 1888, s. 373; *Sabâh*, 2 R 1309/5 Kasım 1891, s. 1; *Hizmet*, 5 R 1309/7 Kasım 1891, s. 2.

⁵⁴ BOA, ŞD.MLK., 2414/18.

⁵⁵ BOA, Y.A.HUS., 243/55.

selzedelerin imdadına koşmuş ve hepsinin kurtarılmasını sağlamıştır.⁵⁶ Bu bağlamda Mutasarıf Kâmil Bey'in, olumsuz şartlara rağmen acil ve yerinde çözümlerle başarılı bir kurtarma operasyonuna imza attığını söylemek yerinde olacaktır.

Mahalli hükümet, kurtarılan ya da evleri yıkılan selzedeleri geçici olarak iskan ederek de önemli bir vazife üstlenmiştir. Kurtarılan Manisa selzedeleri geçici olarak başka yerlere yerleştirilirken, aynı taşkında evleri harap olan Gerenköy sakinleri de kaza merkezinden gönderilen memurlar sayesinde Foça bağlarında bulunan kulübelere yerleştirilmiştir.⁵⁷ Aynı yılın Şubat'ında yaşanan Gediz taşkını nedeniyle Manisa'da evleri yıkılan yirmi hane halkı ise Koldere'deki devlet çiftliğine yerleştirilmiş ve bütün ihtiyaçları karşılanmıştır.⁵⁸ Kurtarılan ve iskânları sağlanan selzedeler, bu vesile ile sesli bir şekilde padişahı hayır dua ile yâd ederek minnetlerini ifade etmişlerdir.⁵⁹

Afet yönetimi bağlamında büyük önem arz eden hususlardan birisi selzedelerin yaralarının sarılması, özellikle de ekonomik sıkıntılarının giderilmesi idi. Hükümetin zarara uğrayan selzedelere bu zorlu süreçlerinde gerekli yardımı yapmakta gecikmediği görülmektedir. Daha önce bahsedildiği üzere, 1891 taşkınlığında 5.000'i Manisa kazasında olmak üzere Foçateyn ve Menemen kazalarında binlerce kişi, özellikle de evlerini kaybedenler yardıma muhtaç duruma gelmişti. Ayrıca bu sırada Söke, Nazilli, Bozdoğan da Büyük Menderes taşkınlardan etkilenmiş, Aydın vilayetinin bazı yerlerinde bir önceki sene yaşanan şiddetli kuraklık nedeniyle yeterli mahsul kaldırılamadığından kıtlık yaşanmaya başlanmış ve Kuşadası'nda yıkıcı bir deprem meydana gelmişti.

Manisa selzedelerine un, saman vs. ihtiyaç maddeleri dağıtılmış, ancak bunlar yeterli gelmemiş olacak ki Manisa'daki halkın durumu bir müddet sonra daha da kötüleşmiştir. Bunun üzerine Hükümet, 10 Şubat 1891 tarihinde vilayetteki selzedeler ile kıtlıkzedeler için toplam 450.000 kıyye (576.900 kg) miktarındaki unu, ücretleri hasat vakti halktan geri alınmak üzere dağıtmaya karar vermiştir. Bu arada vilayetteki bütün afetzedelerin yaralarının sarılması için ihtiyaç duyulan 10.000 liraya yakın paranın⁶⁰ yardım kampanyaları düzenlenmek suretiyle halktan toplanması kararlaştırılmıştır.

Bu aşamada dönemin padişahı II. Abdülhamid'in, tıpkı büyük depremlerde olduğu gibi,⁶¹ selzede tebaasının yaralarının sarılması hususunda devreye girmesi büyük önem arz etmektedir. II. Abdülhamid'in, yetkilileri hemen harekete geçirdiği ve acil olarak yardım çalışmalarına başlanması amacıyla hem hükümete hem de Aydın Valiliğine emirler verdiği görülmektedir. Neticede bu dönemde vilayette yaşanan afetlere yardım sağlamak amacıyla başkent İstanbul'da padişahın birinci, Adliye Nazırı Rıza Paşa'nın ikinci başkanlığında; İzmir'de ise yine padişahın birinci, Aydın valisinin ikinci başkanlığında olmak üzere iki yardım komisyonu kurulmuştur. Yani padişahın

⁵⁶ BOA, Y.A.HUS., 243/55.

⁵⁷ *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

⁵⁸ *The Levant Herald*, 23 Şubat 1891, s. 87-88.

⁵⁹ *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

⁶⁰ BOA, İ.DH., 1219/95449.

⁶¹ *Hizmet*, 20 M 1310/13 Ağustos 1892, s. 2; Osmanlı'da afet yönetimi için bkz. Satılmış 2017.

fahri başkanlığında afetzedeler için acil bir şekilde yardım toplanmaya başlanmıştır. Ayrıca padişah hükümete talimatlar vererek selzedelerin durumunun araştırılmasını ve ihtiyaçlarının giderilmesini istemiştir. Bu durum, II. Abdülhamid'in, hamisi olduğu halkın, özellikle de muhtaç durumdakilerin yanlarında olduğunu gösteren politikasına örnek teşkil edebilir.

Aydın valisi, vilâyet merkezi İzmir ile vilâyetteki diğer kazalarda kurulan komisyonlarda en fazla 6.000 liranın toplanabileceğinden bahisle geri kalan miktar için merkezi hükümetten yardım talep etmişti. İstanbul'da faaliyet gösteren iâne komisyonu, beklenen paranın biraz altında, 3.240 lira civarında, para toplamış ve bu parayı İzmir'de kurulan iâne komisyonuna 1 Şubat 1891 tarihinde teslim etmiştir. Ancak Aydın vilâyeti dâhilindeki yardım komisyonlarında, valinin tahmin ettiği 6.000 liradan çok daha az, sadece 2.000 lira civarında para toplanabilmiştir. Bu paranın yaklaşık 557 lirası vilâyete bağlı kazalarda, geri kalanı ise vilâyet merkezi İzmir'de toplanmıştır. Hicaz İâne Komisyonunda biriken paranın 108 lirası da Aydın vilâyeti afetzedelerine gönderilmiştir. Bunların dışında küçük bir miktar daha paranın Aydın vilâyeti afetzedeleri için tahsis edildiği anlaşılmaktadır. Öyle ki Aydın vilâyeti muhasebe müdürünün 23 Aralık 1891 tarihli yazısında, afetzedeler yararına kullanmak için toplamda 5.417 lira yardım parasının toplandığı belirtilmektedir.⁶² Ayrıca yerel idarenin 1891 yılı vergi ödeme tarihlerini erteleyerek selzedelere kolaylık sağladığı ve 30 binanın harap olduğu 1897 taşkını sonrasında ise Ahmedli selzedelerine yardım yaptığı kayıtlara geçmiştir.⁶³

Tercümân-ı Hakikat, 1891'de İzmir'de kurulan yardım komisyonunda sorumluluk sahibi yetkililerin büyük gayret gösterdiklerini ve selzedelerin bu yardım kampanyasından büyük memnuniyet duyduklarını şu cümleyle ifade etmekteydi: “*Efzâyiş-i ömr ve ikbâl ve tezâyüd-i şevket ve iclâl-i Hazret-i Zillullâhî da'vât-ı mukaddesini göklere çıkarmaktadır*”. Minnetlerini bu şekilde ifade eden afetzede halk, padişaha büyük sevgi gösterilerinde bulunmuştur.⁶⁴ Bu ifadelerden yola çıkarak, büyük zararlar meydana getirse de afetlerin halk ile devlet arasındaki bağları kuvvetlendirdiği, aynı zamanda padişahın tebaası nezdinde meşruiyetini sağlamlaştırmasına vesile olduğu söylenebilir. Aynı zamanda halk arasında dayanışma duygularının gelişmesine katkı sağladığı ifade edilebilir.

Merkezi ve mahalli idarecilerin, taşkınların zararlarını en aza indirmek için bazı önemli tedbirler aldıkları görülmektedir. Bunlardan birisi, nehir güzergâhlarında bulunan yerleşim birimlerini daha güvenli yerlere nakletmek idi. Genellikle köy ya da kaza sakinlerinin talepleri doğrultusunda gerçekleştirilen bu uygulamaya 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında ülkenin farklı yerlerinde başvurulduğu görülmektedir.⁶⁵ Foçateyn kazasına bağlı Gerenköy de konumu değiştirilen köylerden birisi idi. Halkı Hristiyan olan köyde 1891 yılı öncesinde taşkın nedeniyle herhangi bir sel afetinin yaşandığı bilinmemektedir. 1885-1886 yıllarında yapılan çalışmalar neticesinde

⁶² BOA, Y.EE., 87/68; İ.DH., 1214/95103; Y.MTV., 47/182; Y.MTV., 48/23.

⁶³ *İkdâm*, 19 N 1314/21 Şubat 1897, s.2.

⁶⁴ *Tercümân-ı Hakikat*, 4 B 1308/13 Şubat 1891, s. 3-4.

⁶⁵ BOA, BEO., 13/907.

Gediz'in yatağının değiştirilerek Gerenköy'ün içinden geçirilmesi, taşkın riskini de beraberinde getirmiştir.⁶⁶ Korkulan olmuş ve Gediz'in 1891 kışında yeni yatağı üzerinde taşması sonucunda sel sularının bastığı Gerenköy'de bulunan 30 kadar evin tamamı yıkılmış ya da büyük oranda harap olmuştur. Bu afet, köy halkına maddi olarak büyük zarar verdiği gibi onları gelecek konusunda da endişeye sevk etmiştir. Neticede Gerenköy sakinleri, köylerinin Gediz taşkınlarının zarar veremeyeceği daha güvenli bir yere taşınması için Bâb-ı Âliye yani Osmanlı Hükümetine başvurmuşlardır. Köy sakinlerinin defalarca vuku bulan talepleri üzerine Aydın Valiliği, adı geçen köyün, mevcut köyün üst tarafında bulunan İsmâiliye Harâbeleri adlı tepeye nakledilmesini uygun bulmuş ve bunun için merkezi hükümetten yetki talep etmiştir.⁶⁷ 31 Ekim 1891 tarihinde padişahın onayı ile Gerenköy'ün taşınması kararı kesinlik kazanmıştır. Ardından valilik, köyün inşasında duvarcı ve marangoz yevmiyesi ile nakit gerektiren bazı araç gereçlerin sağlanması için ihtiyaç duyduğu 2.500 liranın "amele-i mükellefe ücretlerinden (tarik bedelat-ı nakdiyesinden)" karşılanması hususunda hükümet merkezinden yetki almıştır.⁶⁸

Dönemin Aydın valisi Abdurrahman Paşa'nın, mühendislerle birlikte sel sularından korunaklı olan İsmâiliye Harâbelerinde Kasım 1891'in sonlarında incelemelerde bulunduğu görülmektedir.⁶⁹ Bu ziyaret sırasında "*Padişahım çok yaşa*" sedalarıyla dönemin padişahı II. Abdülhamid'i hayırla yad eden Gerenköy halkı, aynı zamanda *Âhenk* gazetesine gönderdikleri yazıyla da padişaha ve Aydın valisine yönelik minnet ve şükranlarını yinelemiştir.⁷⁰ Valilik, taşkınla birlikte harap olan eski köydeki binaların enkazının yeni evlerin inşaatında kullanılmasını, köy halkının enkaz naklinde ve inşaat işlerinde çalıştırılmasını kararlaştırmıştır.⁷¹

Aydın Valiliği, 2.500 liranın köydeki bütün evlerin nakli için yetmeyeceğini düşünerek, bu paranın sadece fakir olanların hanelerinin inşası için kullanılmasını planlamıştır. Bu nedenle ilk olarak Foçateyn kazası kaymakamının nezaretinde, vilâyet merkezi İzmir'den gönderilecek bir mühendis, kaza idare meclisi üyelerinden ve memurlarından birer kişi, Gerenköy muhtarı ve ihtiyar meclisi üyelerinden oluşan bir komisyonun hakkaniyet derecesinde gerekli keşif ve tahkikatı yapmaları için görevlendirilmesini kararlaştırmıştır. Bu keşif ve tahkikatta, nakledilecek ev sahiplerinden kimlerin fakir ve yardıma muhtaç olduğu, ev yaptırmaya gücü yetmeyen bu tür kişiler için yapılacak evlerin usta masrafı, inşaat malzemeleri için harcanacak paranın miktarı saptanmaya ve yeni inşa edilecek köyün haritası düzenlenmeye çalışılmıştır. O sırada şiddetli yağın yağmurların sellere yol açması nedeniyle keşif ve tahkikatın icrası mümkün olmamışsa da suların çekilmesinden sonra vilâyet mühendisi Burhaneddin Efendi bu iş için görevlendirilmiştir.

Bu girişimlere rağmen köyün yeni yerine naklinin hemen gerçekleştirilemediği

⁶⁶ BOA, A.MKT.MHM., 434/77; ŞD.NF., 1375/54.

⁶⁷ BOA, BEO., 13/907; *Hizmet*, 28 RA 1309/1 Kasım 1891, s. 1.

⁶⁸ BOA, BEO., 13/907; DH.MKT., 1887/43; BEO., 74/5500.

⁶⁹ *Hizmet*, 26 R 1309/29 Kasım 1891, s. 1.

⁷⁰ *Hizmet*, 7 CA 1309/9 Aralık 1891, s. 2.

⁷¹ BOA, BEO., 253/18951.

görülmektedir. Öyle ki Ticâret ve Nâfiâ Nezâretine yazılan 2 Haziran 1892 tarihli bir yazı, bu tarih itibariyle henüz Gerenköy'ün İsmâiliye Harâbelerine naklinin gerçekleşmediğini göstermektedir. Köyün nakli konusunda mahalli yetkililerce herhangi bir fiili teşebbüste bulunulmamış olacak ki Gerenköy halkı, muhtarı ve ileri gelenleri, birçok imza ile sundukları arzuhallerinde, bu sefer, yıkılan ve hasar gören evlerinin inşa ve tamiri ile köylerinin üst tarafına bir set daha inşa edilmesini talep etmişlerdir.⁷² Bunun üzerine Dâhiliye Nezâreti 18 Haziran 1892 tarihinde Gerenköy'ün nakli hususunda şimdye kadar ne yapıldığını ve henüz bir teşebbüste bulunulmamış ise nedenini Aydın Valiliğinden sormuştur.⁷³ Valilik, cevabî yazısında köyün yeni yerindeki binaların mahallerinin belirlendiğini, nakil işlerine başlandığını ve inşaata devam edilmekte olduğunu bildirmişse de⁷⁴ evlerin inşaatının yine kısa süre içerisinde bitirilemediği Gerenköy sakinlerinin yeni taleplerinden anlaşılmaktadır. Nitekim Gerenköy'de bulunan bağların yakınında bir kanal açılmasına karar verilince köy sakinleri, 27 Temmuz 1893 tarihinde yeni bir arzuhal kaleme almışlardır. Arzuhallerinde kış mevsiminde muhtemel bir taşkının köylerini yeniden harap edeceğinden ve geçim kaynaklarının zayi olacağından bahisle kanalın başka bir yerden açılmasını talep etmişlerdir.⁷⁵

17 Ocak 1896 tarihli *İkdâm* gazetesinin haberinden ise İsmâiliye Harâbelerindeki evlerin inşasının tamamlandığı anlaşılmaktadır.⁷⁶ Evlerin inşasından sonra Rum Patrikliği Gerenköy'de bir cemaat okulu ile bir kilisenin yapılması için talepte bulunmuştur. İki binanın masraflarının, köyün yeniden kurulması için tahsis edilen 2.500 liradan artan 1.024 kûsur liradan karşılanması talebi Hükümet tarafından uygun görülmüş ve karar 6 Temmuz 1897 tarihinde Aydın vilâyetine tebliğ edilmiştir. Yapılan keşfe göre eski kilisenin enkazının kullanılmasıyla birlikte iki binanın toplam 685 kûsur lirayla inşa edilebileceği hesaplanmıştır.⁷⁷ *Ahenk* gazetesi, 19 ve 22 Nisan 1901 tarihli nüshalarında eski köyedeki kilise ve okulun yıkılarak taşlarının yeni köye taşındığını ve binaların inşaatının kısa sürede başlatılacağını duyurmuştur.⁷⁸

Afet yönetimi bağlamında alınan en önemli tedbir ise yatağını değiştirmek, kanalları açmak, etrafına setler inşa etmek ve setlerin muhafazası için dış kısımlarına çeşitli ağaçlar dikmek suretiyle Gediz taşkınlarını önlemek, dolayısıyla nehrin verdiği zararı ortadan kaldırmak ya da asgari seviyede tutmaktır. 1868 taşkınında yatağını değiştiren Gediz Nehri'nin taşkınlarını önlemek için etrafında bir miktar set inşa edildiği bilinmektedir. Bu sayede Menemen kazası ve buraya bağlı köylerin ekili alanları Gediz taşkınlarından korunmaya çalışılmıştır. Ancak İzmir Limanı ile memlehalardan gördüğü büyük zarar devam etmiştir.⁷⁹

⁷² BOA, BEO. 13/907; DH.MKT. 1887/43; BEO. 74/5500; *Hizmet*, 20 M 1310/13 Ağustos 1892, s. 2.

⁷³ BOA, BEO., 253/18951.

⁷⁴ *Hizmet*, 20 M 1310/13 Ağustos 1892, s. 2.

⁷⁵ BOA, BEO., 253/18951.

⁷⁶ *İkdâm*, 1 Ş 1313/17 Ocak 1896, s. 2.

⁷⁷ BOA, MF.MKT., 362/58; *Ahenk* gazetesi iki bina için 800 lira sarf edilerek tamamlanmasına yönelik padişahın fermanından bahsetmektedir. *Ahenk*, 22 ZA 1318/13 Mart 1901, s. 2.

⁷⁸ *Ahenk*, 30 Z 1318/19 Nisan 1901, s. 1; 3 M 1319/22 Nisan 1901, s. 2.

⁷⁹ BOA, ŞD.NF., 1375/54; *The Levant Herald*, 2 Mart 1870, s. 76.

1885 yılına gelindiğinde ise Gediz'in yatağını değiştirmek ve kanallar inşa etmek için hummalı çalışmalara başlandığı görülmektedir. Konsolos George Dennis'in raporuna göre ise Gediz'in yatağında yapılmasına karar verilen kanalın inşaatı, bilfiil olarak 1885 yılının Ekim ayında başlamış ve 1886 yılının Mart ayında tamamlanmıştır.⁸⁰ Ayrıca daha önce İzmir'in Karşıyaka nahiyesi civarında Menemen ve Papaziskelesi'ne dökülmekte olan nehrin yatağı ve ağzı, vilâyet mühendislerinin çalışmalarıyla değiştirilmiş; nehir Menemen Ovası'nda üç mahalden, Belen mevki, Buruncuk ve Maltepe'den küçük kanallar açılarak Hacı Limanı tarafında bulunan Kırdeniz Körfezi'ne akıttırılmış ve bu sayede İzmir Limanı tehlikeden kurtarılmıştır.⁸¹ Nehrin taşkın sonucu yatağını değiştirdiği 1868 yılından 1885 yılına kadar geçen 17 yıllık süreçte İzmir Limanı'nın girişinin kum ve toprakla dolması, hatta limanın bazı mahallerinin gemilerin girişine müsait olmayacak bir hale gelmesi, kuşkusuz önemsenmesi gereken, ancak ihmal edilmiş bir meseledir. İzmir Limanı'nın maruz kaldığı tehlikenin büyüklüğünü ve ciddiyetinin giderek arttığını gören ilk devlet yetkilisi, 1885 ve 1889 yıllarında iki defa Aydın Valiliğine getirilen Halil Rıfat Paşa olmuştur. Vali Rıfat Paşa, sadece tehlikenin büyüklüğünü görmekle kalmamış, aynı zamanda nehir yatağındaki çalışmaların tamamlanmasına kadar ciddi bir gayret içerisinde olmuştur.⁸² Daha sonraki süreçte ise nehrin etrafına yeni setler yapılmış, setlerin yıkılmasını önlemek için de dış tarafına söğüt, ıhlamur, kavak vs. fidanlar dikilmiş, seddin sağlamlığını perçinlemek için gerek görülen yerlere kazıklar çakılmıştır.⁸³

Gediz Nehri yatağının değiştirilmesinin bazı memnuniyetsizlikleri de beraberinde getirdiği görülmektedir. Nehrin eski yatağı yakınlarında yaşayan halkın, 1886'da yatağın değiştirilmesinden beri susuzluk çektikleri, özellikle de tarımsal üretimlerinin sekteye uğradığı yönünde şikâyetler mevcuttur. Bu durum zaman zaman gazetelere de yansımıştır. Örneğin *The Levant Herald* gazetesi 1887 yılında "eski yatağın yakınlarında uzanan alanlar ile mera arazilerinin susuzluk çekmeye başladığını" belirtirken,⁸⁴ *Âhenk* gazetesi 1900 yılında Sasalı, Sözübelli ve Kakabıç köylerinde yaşayanların nehrin yatağının değiştirilmesi sonrasında susuzluk sebebiyle sıkıntı çektiklerinden bahisle yetkililerin dikkatini çekmiştir.⁸⁵

Sonuç

İncelenen 1860-1901 arasındaki dönemde Gediz Havzası, taşkınların ve neticesinde oluşan sel afetlerinin çok sık yaşandığı bir coğrafya olarak karşımıza çıkmaktadır. Öyle ki Batı Anadolu'nun ikinci büyük akarsuyu olan Gediz Nehri, bahsi geçen 41 yılda 16 defa taşmıştır. Ancak burada verilen rakamlar asgari sayılardır. Nehrin bazı taşkınlarının, kaynaklarda yer verilmemesi ya da ilgili kayıtlara

⁸⁰ İzmir Tic.Odası 1998, s. 16-56, 86-87.

⁸¹ BOA, BEO., 182/13613.

⁸² *The Levant Herald*, 13 Ekim 1890, s. 513.

⁸³ BOA, BEO., 182/13613; *The Levant Herald*, 16 Nisan 1894, s.192.

⁸⁴ *The Levant Herald*, 20 Nisan 1887, s. 220.

⁸⁵ *Âhenk*, 25 C 1318/19 Ekim 1900, s. 2.

ulaşılabilmesi ihtimaliyle tespit edilememiş olabileceği gözden uzak tutulmamalıdır. Zaten bazı kaynaklarda Gediz'in her sene taşıdığı ifade edilmesi, nehrin taşkın sayısının belirttiğimiz rakamın çok daha üstünde olduğunu bir göstergesidir.

Gediz'in taşıdığı dönemler incelendiğinde, tarihi tespit edilebilen taşkınların tamamının bölgenin en fazla yağmur aldığı kış mevsiminde yaşandığı görülür. Daha çok Ocak ve Şubat aylarında yoğunlaşan taşkınlar nehrin güzergâhında bulunan Menemen, Manisa ve Foça dâhilindeki yerleşim birimlerine birçok defa zarar vermiştir. Taşkınlar neticesinde oluşan sel afetlerinde çok fazla ölüm vakası olmamış, ancak bazı taşkınlar sular içerisinde mahsur kalan selzedelere büyük endişe ve ölüm korkusu yaşatmıştır. Selzedelerin bir kısmı taşkınlar sırasında evlerini barklarını kaybederek açıkta kalmışlar ve bir süreliğine kendilerine tahsis edilen yerlerde yaşamak zorunda kalmışlardır. Aynı sebeple evlerinin neredeyse tamamı yıkılan Gerenköy sakinleri, yüksek taşkın riski nedeniyle köylerini terk ederek daha güvenli bir mevkîe taşınmak zorunda kalmışlardır.

Gediz Nehri taşkınlarının bazılarında çok sayıda hayvan telef olmuş iken çoğunda ekili araziler ve üzerindeki mahsuller zarar görmüştür. Ayrıca selin getirdiği kumların tarım arazilerini kaplaması, arazilerin bir kısmını ziraata elverişli durumdan çıkarmış ve daha sonraki yıllardaki verimin düşmesine de yol açmıştır. Bazı taşkınlar sebebiyle mahsul kaldıramayan çok sayıda selzedenin maddi anlamda ciddi sıkıntılara düştüğü ve devletin yardımıyla ayakta kalabildiği görülmüştür. Ziraî faaliyetlerin zarar görmesi sonucunda çiftçilerin yanı sıra vergi geliri kaybına uğrayan mültezimler ile devlet hazinesinin de doğrudan etkilediği söylenebilir.

Bazı taşkınlarda ise sel sularının demiryollarını tahrip etmesi, köprüleri yıkması ve telgraf direklerini devirmesi, ulaşımı ve iletişimi birkaç günlüğüne de olsa sekteye uğratmıştır. Bu durum, günlük hayatın yanı sıra bölge ticareti ile başta afet yönetimi olmak üzere idari işleri de olumsuz yönde etkilenmiştir. Ayrıca taşkınlar, içindeki binaları su baskınları nedeniyle yıkılan yerleşim birimlerine, İzmir Limanı'na, deniz kenarında bulunan tuzlalara ve dalyanlara büyük zararlar vermiştir. Bahsi geçen zararlar neticesinde büyük miktarda ekonomik kayıplar yaşanmıştır. Taşkınların özellikle evleri yıkılan fakir selzedeleri maddi anlamda çok zor durumda bıraktığı tahmin edilebilir. Kısacası Gediz Havzası'nda çevre, insanlar, hayvanlar, yerleşim birimleri, evler, tarım, sanayi, ticaret, ulaşım ve iletişim, dolayısıyla başta çiftçi halk olmak üzere tüccarlar, mültezimler, sanayi kurumları ve devlet hazinesi Gediz taşkınlarından ciddi anlamda etkilenmişlerdir. Selzede halkın sel afetlerinde önemli miktarda maddi kayıp yaşamaları, onları başkalarının ve devletin yardımına muhtaç bırakmıştır. Düzenlenen yardım kampanyaları ile diğer yardımların hem bölge halkı arasındaki dayanışma duygularının hem de padişahın halk nazarında meşruiyetinin artmasına vesile olduğu söylenebilir.

Gediz'in taşkınlar neticesinde yatağını değiştirmesi ve sonrasında taşıdığı kumlarla İzmir Limanı'nı doldurmaya ve Hazineye büyük gelir sağlayan tuzlalara zarar vermeye başlaması bakımından 1868 taşkını büyük önem arz etmektedir. 1891 taşkını ise yol açtığı zararların çeşitliliği ve büyüklüğü bakımından çok önemlidir. Öyle ki bu taşkın, can kaybına yol açmamışsa da iki köyü harabeye çevirmiş, bazı yerleşim birimlerinde de çok sayıda evin harap olmasına yol açmış, tuzlalara, ekili arazilere, köprülere, demiryollarına, telgraf hatlarına ve hayvanlara büyük ölçüde zarar vermiş

yani bölgedeki hayatı bütünüyle olumsuz etkilemiştir.

Gediz Nehri taşkınları, Osmanlı afet yönetimi konusunda önemli ipuçları barındırmaktadır. Nehrin taşkınlarını önlemek amacıyla birtakım girişimlerde bulunulduğu görülmektedir. Bu bağlamda sel sularında mahsur kalan selzedelerin kurtarılması, barınma ve beslenme ihtiyaçlarının sağlanmasında Manisa Mutasarrıflığının büyük gayretleri dikkat çekerken; İzmir Limanı'nın, tuzlaların ve tarımın seller nedeniyle gördüğü zararı en aza indirmek amacıyla kanal inşa edilmesi, nehrin yatağının değiştirilmesi, yüksek taşkın riski taşıyan nehir yatağı civarındaki Gerenköy'ün İsmail Harâbelerine nakli, selzedeler adına yardım kampanyalarının düzenlenmesi gibi işlerde Aydın Valiliği ve Osmanlı Hükümetinin müşterek çalışmaları ve bunlar için de büyük miktarlarda paralar harcadıkları ortadadır. Bununla birlikte nehrin yatağını değiştirmesi neticesinde akmaya başladığı İzmir Limanı'nın dar olan girişini kapama tehlikesini beraberinde getirmesine rağmen Hükümetin, 17 yıl kadar uzun bir süre tehlikenin ciddiyetinin farkına varamadığı anlaşılmaktadır. Geç de olsa, 1885'te Aydın Valiliğine getirilen Halil Rıfat Paşa'nın kısa süre içerisinde nehrin yatağını ve ağzını değiştirerek, nehir yatağının bir kısmına kanal ve etrafına setler inşa ettirerek büyük bir iş başardığı söylenebilir. Bununla birlikte sonrasında yaşanan taşkınlar ve ardından alınan yeni tedbirler, özellikle de 1891 taşkını sonrasında kanal üzerindeki inşaat faaliyetleri, Rıfat Paşa'nın aldığı tedbirlerin de yetersiz olduğunu ispat etmektedir.

Gediz'in ıslahıyla ilgili çalışmaların başlamasında ticari ve ekonomik kaygıların ön planda olduğu açıktır. Bu çalışmalar, İzmir Limanı sayesinde yapılan ticaretten vergi geliri sağlayan Osmanlı Devleti'nin yanı sıra bu işten kâr sağlayan müteşebbisleri de doğrudan ilgilendirmektedir. Dolayısıyla başta İngilizler olmak üzere, devletlerinin ve vatandaşlarının menfaatini düşünen konsolos ve elçilerin nehrin ıslahı yönündeki girişimleri ile Rüsûmat Emânetinin taleplerinin Osmanlı Hükümeti üzerinde etkili olduğunu ifade etmek mümkündür. Ayrıca Gediz Nehri yatağında yapılan ıslah çalışmalarının yerel ve merkezi hükümeti epeyce uğraştırdığı ve ciddi masraflara sebep olduğu söylenebilir.

KAYNAKLAR

a. Arşiv Kaynakları/

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Asâfi Dîvân-ı Hümâyûn Kalemî (A.DVN.): 121/28.

Bâbîali Evrâk Odası Evrâkı (BEO.): 13/907; 74/5500; 182/13613; 253/18951.

Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemî Evrâkı (DH.MKT.): 1887/43.

Îrâde Dâhiliye (İ.DH.): 1214/95103; 1219/95449; 1295-3/102086.

Îrâde Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD.): 19/829.

Ma'ârif Nezâreti Mektûbî Kalemî Evrâkı (MF.MKT.): 362/58.

Sadâret Mektûbî Kalemî Umûm Vilâyât Evrâkı (A.MKT.UM.): 449/28.

Sadâret Mektûbî Mühimme Kalemî Evrâkı (A.MKT.MHM.): 434/77.

Şûrâ-yı Devlet (ŞD.): 1182/20; 1192/25.

Şûrâ-yı Devlet Mâlikâne Evrâkı (ŞD.MLK.): 2414/18.

Şûrâ-yı Devlet Nâfiâ Evrâkı (ŞD.NF.): 1375/54.

Yıldız Esâs Evrâkı (Y.EE.): 87/68.

Yıldız Mütenevvi Ma'rûzât Evrâkı (Y.MTV.): 47/182; 48/23.

Yıldız Sadâret Husûsi Ma'rûzât Evrâkı (Y.A.HUS.): 173/12; 243/55.

b. Gazeteler

Âhenk, 25 L 1317/25 Şubat 1900; 22 ZA 1318/13 Mart 1901; 25 C 1318/19 Ekim 1900; 24 N 1318/15 Ocak 1901; 3 ZA 1318/22 Şubat 1901; 30 Z 1318/19 Nisan 1901; 1421, 3 M 1319/22 Nisan 1901.

Hizmet, 28 RA 1309/1 Kasım 1891; 5 R 1309/7 Kasım 1891; 26 R 1309/29 Kasım 1891; 7 CA 1309/9 Aralık 1891; 11 B 1309/10 Şubat 1892; 20 M 1310/13 Ağustos 1892.

İkdâm, 19 N 1314/21 Şubat 1897; 25 B 1313/11 Ocak 1896; 1 Ş 1313/17 Ocak 1896.

İzmir, 27 M 1295/31 Ocak 1878; 29 M 1295/2 Şubat 1878.

Sabâh, 2 R 1309/5 Kasım 1891.

Tercümân-ı Hakikat, 17 C 1308/28 Ocak 1891; 4 B 1308/13 Şubat 1891.

The Levant Herald, 2 Mart 1870; 20 Nisan 1887; 18 Temmuz 1888; 13 Ekim 1890; 23 Şubat 1891; 18 Ocak 1892; 16 Nisan 1894; 15 Şubat 1897; 22 Şubat 1897.

c. Araştırma Eserleri

Aktaş 2019 Esat Aktaş, "Erzincan Ovası'nda Fırat (Karasu) Nehri'nin 1896 Yılı Taşkını ve Islah Projesi", *Uluslararası Erzincan Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. ed. Kemal Taşçı vd., Erzincan Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Erzincan, s.1149-1166.

Çev.ve Şeh. 2015 Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Gediz Havzası Kirlilik Önleme*

- Eylem Planı*, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Çoruh 2018 Haydar Çoruh, “Osmanlı Devleti’nde Nehir Islahı ve Taşkın Organizasyonu (Meriç/Enez Limanı, Savreyn, Seyhan/Ceyhan, Sakarya/Mudurnu)”. *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD)* Cilt: 5, Sayı: 12, s. 167-185.
- Demir ve Aktaş 2010 Alparslan Demir ve Esat Aktaş, “Gümüşhane Sancağında Doğal Afetler (1888-1910)”, *Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi (OTAM)Dergisi*, Sayı: 24, s. 21-54.
- Erlər 2008 Mehmet Yavuz Erlər, “Meşrutiyet İdaresi Altında Erzurum Sel Baskını, 1910”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 2, s.114-140.
- Farooqi 2001 Suraiya Farooqi, “Tarımsal Bir Değişimin Göstergesi Olarak Doğal Afet: Edirne Bölgesinde Sel 1688-1689”, çev. Gül Çağalı Güven ve Saadet Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Doğal Afetler*, ed. Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s. 273-287.
- Gönüllü 2018 Ahmet Burak Gönüllü, *Cumhuriyet Döneminde Meydana Gelen Sel Baskınları*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Gönüllü 2010 Ali Rıza Gönüllü, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Meydana Gelen Sel Baskınları (1857-1913)”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 28, s. 351-373.
- Gül 2013 Mustafa Fırat Gül ve Orhan Özdil, “Aksaray Şehrinde İkinci Nuh Tufanı: 1863 Sel Felâketi”. *Tarihin Peşinde*, Sayı: 10, s. 213-236.
- Gül 2020 Mustafa Fırat Gül ve Orhan Özdil, *Aksaray’da Sel*, Akademisyen Kitabevi Yayınları, Ankara.
- İbrahim Câvid 2010 İbrahim Câvid, *H. 1308 Aydın Vilâyeti Salnamesi*. yay. haz. Murat Babuşçuoğlu vd., TTK Yayınları, Ankara.
- İzmir Tic. Odası 1998 *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)*. yay. haz. Gündüz Ökçün, İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir.
- Kapanşahin 2015 Muhittin Kapanşahin, “Osmanlı Belgelerine Göre Meriç Nehri Taşkınları”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller*, ed. Şakir Batmaz vd.. Kayseri, Not Yayınları, s. 545-560
- Kılıç 2001 Orhan Kılıç, “Mühimme Defterlerine Göre 16. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti’nde Doğal Afetler (Fırtınalar, Su Baskınları, Şiddetli Soğuklar ve Yıldırım Düşmesi Olayları)”, *Pax Otomana Studies in Memoriam Prof. Dr. Nejat Göyünç*, ed. Kemal Çiçek, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, s. 793-820.
- Muşmal 2006 Hüseyin Muşmal, “Beyşehir Kazası Kurucaova Köyü’nde

Gediz Nehri'nde Taşkınlar, Islah Çalışmaları ve Afet Yönetimi (1860-1901)

- Yaşanan 1909 ve 1932 Yılı Afetleri ve Afet Sonrasında Yeniden Yapılanma Faaliyetleri”. *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı: 16, s. 69-90.
- Öztunç 2012 Hüseyin Baha Öztunç, “Tokat’ta Büyük Sel (1908)”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 4, s. 179-203.
- Öztunç 2015 Hüseyin Baha Öztunç, “An Example of Social Solidarity in Ottoman Empire: 1901 Pırlepe Flood”, *Turkey at the Beginning of 21st Century: Past and Present*. ed. Recep Efe vd. Cilt: 12, St. Kliment Ohridski University Press, Sofia, s.135-153.
- Satılmış 2012 Selahattin Satılmış, *Aydın Vilâyetinde Doğal Afetler (1850-1900)*, Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Manisa.
- Satılmış 2015 Selahattin Satılmış, "1891 Kışında Büyük Menderes, Gediz, Küçük Menderes, Bakırçay Nehirlerinde Yaşanan Taşkınlar ve Afet Yönetimi", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, ed. Şakir Batmaz vd., Not Yayınları, Kayseri, s. 627-642.
- Satılmış 2017a Selahattin Satılmış, “Aksaray’da Büyük Bir Afet: 1911 Sel Felâketi”, *Turkish Studies*, Cilt: 12, Sayı: 26, s.131-152.
- Satılmış 2017b Selahattin Satılmış, *Osmanlı Devleti'nde Depremler ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, İdeal Kültür Yayınları, İstanbul.
- Şahin ve Sipahioğlu 2009 Cemalettin Şahin ve Şengün Sipahioğlu, *Doğal Afetler ve Türkiye*, Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, Ankara.
- Yılmazçelik 2005 İbrahim Yılmazçelik, “XVIII. ve XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde (Anadolu’da) Meydana Gelen Tabii Afetler”, *XIV. Türk Tarih Kongresi (Eylül 2002) Bildiriler Kitabı*, Cilt: 2, Kısım: 1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, s. 655-693.

SUMMARY

In ancient times, when the measures taken against natural events were much more limited, the rivers overflowed relatively more frequently and caused significant damage to their surroundings. It is known that many river floods, occurred in different parts of the geography where the Ottoman Empire ruled. One of the rivers that have frequently overflowed throughout history is Murat Mountain and Şaphane Mountain, 26 km east of the town of Gediz in Kütahya. It is the 275 km long Gediz River, flowing into the between the Çamaltı and Foça salt flats in the northern part of the Aegean Sea.

Feeding by many streams, the Gediz River overflowed heavily in historical periods and caused significant damage to its surroundings, and it was determined that it

overflowed at least 22 times between the years 1860-1901, which covers the time period of this study. It is stated in some sources that the river overflows every year, which is proof that this figure is at a minimum level. The river overflows the most during the winter season when the basin receives the most rain, especially in January and February. Settlements in Menemen, Manisa, Turgutlu, Salihli and Foça were most affected by the floods.

As a result of only three floods, a small amount of life was lost, and animals perished in some floods. Most of the floods damaged the crops or crops in the field. In some floods, transportation and communication were interrupted for a while as flood waters destroyed railways, destroyed bridges, and overturned telegraph poles. In addition, the floods caused a great deal of damage to some settlements, Izmir Port, saltworks and fisheries by the sea. As a result of the aforementioned losses, a large amount of economic loss has been experienced. The fact that people have experienced significant financial losses has left them in need of help from others, especially the state.

The flood of 1868 is of great importance in that Gediz changed its bed and then started to fill the Izmir Port with the sand it carried and to damage the saltworks that provided great income to the Treasury. The 1891 flood, on the other hand, draws attention in terms of the variety and magnitude of the damages it caused.

Many attempts have been made to prevent flooding in Gediz and its arms or to heal the wounds of the flood victims. In this context, the rescue of the flood victims trapped in the flood waters, the provision of shelter and nutrition, the construction of canals in order to minimize the damage to the Izmir Port, salt fields and agriculture due to floods, the change of the river bed, the transfer of Gerenköy to the Ismail Ruins around the river bed, the flood victims Activities such as organizing aid campaigns on behalf of Ottoman disaster management contain important clues. It is noteworthy that commercial and economic concerns were at the forefront in the beginning of the studies on the improvement of the Gediz River.