

SU YOLLARI VE SU-YOLCU ESNAFINA DAİR BAZI TESPİTLER

Water Ways And Some Findings About Water-Transporter Entrepreneur

Selda KILIÇ*

ÖZ

Su, hiç kuşkusuz insan hayatında son derece önemli bir yere sahiptir. İnsanoğlu yerleştiği, yaşadığı bölgeye suyu bir şekilde taşımak, akıtmak için uğraş vermiştir. Bu bakımdan su-yolcu ve su-yolculular olarak genel bir isimle adlandırılan memurların da yaptığı işin önemi büyüktür. Bu gün olduğu gibi Osmanlı döneminde de İstanbul, jeopolitik bakımından çok önemli yerleşim merkezlerindedir. Asya ile Avrupa'nın birleşmesine vesile olan tabiat harikası Boğazı, Haliç'i, şehri dört bir yerden çevreleyen denizleri, tarih boyunca burada yaşanan kültür ve medeniyetleri ile İstanbul şehri, yüzlerce yıl siyasi, askeri ve ticari bir cazibe merkezi olmuştur. Osmanlılar İstanbul'a su getirebilmek için de bir çok su tesisi, su-yolları inşa etmiştir. Zaman içerisinde nüfusun artmaya başlaması sonucunda su-yollarında çalışanların sayısında artışlar olmuş, genel olarak su-yolcu olarak adlandırılan bu meslek "Su-Yolu Nazırlığı" bünyesinde kurumsallaşmıştır. Ancak, 19. yy'a gelindiğinde, su işleriyle uğraşanların çeşitli yolsuzluk, rüşvet, iltimas gibi gayr-i kanuni ve gayr-i ahlaki yollara saptıkları görülmektedir. Bu araştırma da su-yolları ve su-yolcu mesleğini yapanların bu usulsüzlükleri ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler : Su-yolu, su-yolcu, su-yolculuk, su-yolu nazırlığı, su tesisleri, çeşme, sebil, su nazırı, su-yolu çavuşu, su nezareti.

ABSTRACT

Water, undoubtedly has a vital importance in human life. Human being has spent great effort for transporting water to the place where he lived and settled. Therefore, workings carried out by state employees who were generally named

* Yard. Doç. Dr. Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

as water transporter and water transporters were in great importance. As it is today, in Ottoman period İstanbul was a very important center for settlement. İstanbul has been a political, military and commercial attractive center with horn connecting Europe to Asia, with seas surrounding the city four sides and with culture and civilisations took place during the history. Ottomans constructed a lot of water systems to bring water to İstanbul. In a period of time, as a result of population increase, there was an increase in the number of workers employed in this sector. This job, generally named as water transporter, was organised under the Ministry of Waterway. But, when 19th century was reached, people who worked at water works displayed illicit and immoral behaviour such as abusiveness, bribery and favoritism. In this research, the unlawful behaviours of this water transporters were analysed.

Key Words : Water-ways, water-transporter, water-transportation, Ministry of water-transport, water constructions, fountain, water minister, water way sergeant, water organization.

İnsan hayatında su, tartışılmaz bir öneme sahiptir. Bugün olduğu gibi tarih boyunca da vazgeçilmez bir ihtiyaç maddesi olmuştur. Tarihin en eski dönemlerinden itibaren, su kanallarının kalıntılarına rastlanılmaktadır. Bu dönemlerde içme suyu iletim hatlarının çoğunlukla kapalı ve yer altına döşendiği görülmektedir. Yani insanoğlu binlerce yıl öncesinden tatlısu kaynaklarını bir kanal, kemer su-yolu ile şehirlerine akıtmayı, bentler yaparak getirilen bu suyu depolamayı, yer altı ve kaynak sularından yararlanmayı başarmıştır. Şehirlere getirilen sular, kilometrelerce künkler, kemerler inşa edilerek oluşturulan şebeke sistemleri ile sarnıç, çeşme ve hamamlara aktılmıştır.

Osmanlı şehirleri içerisinde İstanbul her bakımdan olduğu gibi konumuz açısından da ayrı bir öneme sahiptir. İstanbul'un, Asya ve Avrupa arasında bir köprü konumunda olması, etrafını çevreleyen denizleri, İstanbul Boğazı ve Haliç gibi doğal limanları bulunması, askeri ve ticari açıdan bir cazibe merkezi olmasını sağlamıştır. Ancak, yaşamak için su gerekliyse ve deniz suyu da işinize yaramıyorsa, hayati önemi olan suyu bir yerlerden bulmak zorunda kalacaksınız.

Osmanlı dönemine baktığımızda, Fatih Sultan Mehmet'in şehirde, Roma İmparatorluğu döneminde yapılan su yollarını tamir ettirdiğini, yenilerini inşa ettirdiğini görüyoruz. Fatih'le birlikte sur içinde su tesisleri yapılmaya başlanmış ve Halkalı suları, Kırkçeşme, Kağıthane suyu tesisleri gibi tesisler oluşturularak şehrin su ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Özellikle Kanuni zamanında Mimar Sinan tarafından büyük su tesisleri inşa edilmiştir¹. Çok

¹ Mimar Sinan ve Kırkçeşme ; Kanuni Sultan Süleyman Mimar Sinan ile bir sabah Kağıthane kırklarında dolaşırken eski bir su yolundan sızan suları gördü ve o civardan İstanbul'a su getirmenin mümkün olup olmadığını araştırmaya başladı. Konuyu incelemek için Mimar Sinan'ı

sayıda eser veren Mimar Sinan aynı zamanda büyük bir mühendistir. Camiler, medreseler, köprüler gibi yapıların yanında su tesisleri, maksemeler ve su terazileri de yapmıştır. Anıtsal Kırkçeşme tesisleri, Taksim ve Hamidiye suları, Halkalı Suları ve Üsküdar suları önemli su tesislerinden bazılarıdır. Bu sistemlerin en eskisi kağıthane suları diye de bilinen Kırkçeşme sistemiyle Halkalı sularıdır. Yüksekteki semtlerin içmesuyu Halkalı'dan temin edilirken, Kırkçeşme Eyüb ile sur içindeki alçak semtleri beslemiştir. Öteki sistemler ise, şehrin büyümesiyle ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak için tesis edilmiştir².

Görüldüğü gibi Osmanlılarda özellikle XVI. Yüzyılda su işlerinde belli bir gelişme gözlemlenmektedir. Bu yüzyılda, uzunluğu 40-50 km'yi bulan su yollarıyla büyük merkezlerin su ihtiyacının karşılandığı bilinmektedir. Uzak noktalarda bulunan kaynak sularını şehirlere akıtılabilmek için, dönemine göre modern sayılabilecek tekniklerin uygulandığı gözden kaçmamaktadır. Diğer meslek dalları gibi su işleriyle uğraşanlarda bir meslek oluşturmuşlar, bu meslekten olanlara "Su-Yolcu" adı verilmiştir. Daha sonraları ise meslek "Su-Yolu Nazırlığı" bünyesinde kurumsallaşmıştır.

Su-Yolu Nazırlığı'nın, günümüzün Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'ne birçok bakımdan eşdeğer sayılabilecek yetki ve sorumluluklarla donatılmış olması, konunun öneminin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Sıraladığımız bu gerekçelerle ve kurumsallaşma ile Osmanlılarda birçok tesis meydana getirilmiş, bu eserlerin bakımı, onarımı ve korunmasıyla ilgilenilerek, günümüze kadar yaşamaları ve hizmet etmeleri sağlanmıştır. Osmanlılardan günümüze kalan bend, su kemeri, su-yolu, şadırvan ve bunlara benzer su yapıları, Osmanlı su kültürünü yansıtan eserlerdir³. Bu tür eski eserlerin çoğunda, sudan en iyi biçimde yararlanma yollarının düşünüldüğü, emniyet ve sağlamlığın ön planda ele alındığı görülür⁴.

görevlendirdi. Sinan, Belgrad ormanlarından gelen bu suları ve dereleri inceledi. İstanbul'da bu civardan su getirmenin mümkün olduğunu Kanuni'ye arz etti. Sonuçta Mimar Sinan'ın muazzam eserlerinden biri olan Kırkçeşme Tesisleri 1554-1564 yılları arasında inşa edildi. Kırkçeşme suyu İstanbul'a getirildikten sonra da Sinan'ı çekemeyenler bu suyun kokusu olmayıp eski su olduğunu ileri sürdüler. Sinan bir yandan başyapıtı olan Süleymaniye Camii'ni yaparken bir yandan da irili ufaklı otuzüç kemerden, bentlerden ve yan tesislerden oluşan 300 çeşmeyi besleyen 55 km uzunluğundaki bu tarihsel su yolunu inşa etti. O. Şaik Gökyay, « Mimar Sinan'ın Dilinden Hatıralar », Tarih ve Toplum, sayı : 45, İstanbul 1987, s.24-30.

² Kazım Çeçen, « Sinan'ın Köprü ve Su Kemerleri », Mimar Sinan Dönemi Türk Mimarlığı ve Sanatı Sempozyumu, s.79-97.

³ Münir Aktepe, « İzmir Suları Hakkında Bir Araştırma », Tarih Dergisi, sayı : 30, İstanbul 1976, s.135-178.

⁴ Abdullah Martal, « XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Su-Yolculuk », Belleten, Cilt II, Aralık 1988, Sayı : 205, s.1578.

Esasında su kültürüne sahip Osmanlıların yerleşim alanlarına su bağlamaktan başka, farklı su projeleri de olduğu görülmektedir. Örneğin; Nil ile Kızıldeniz arasında 1532'de bir kanal açmayı düşünmüşler, bu suretle de Akdeniz ile Hınt Okyanusu arasındaki bağlantıyı kolaylaştırırken doğu baharatını doğrudan doğruya İstanbul'a taşımayı tasarlamışlardır. Magalhães Godinho, Marino Sanudo'ya dayanarak, Nil-Kızıldeniz arasında açılmak istenen kanal için binlerce işçinin çalıştığını ve ameliyenin 1532 yılında da devam ettiğini bildirmektedir. Şüphesiz böyle büyük bir hazırlığa girişmelerinde 1525'de Şam Beylerbeyliğinden Mısır Beylerbeyliğine nakledilen Süleyman Paşa'nın rolü büyüktür. Salih Özbaran, « Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu », Tarih Dergisi, Sayı : 31, İstanbul, 1997, s.96-97.

Osmanlılarda Su-Yolları ve Su-Yolcu

Osmanlılar döneminde yapılan su tesislerinin kendi dönemleri içerisinde dünyanın en gelişmiş tesisleri olduğu söylenebilir. Yerleşim birimlerinin içme ve kullanma suyunu sağlamak için yapılan su iletim sistemlerine *su-yolları* denir. Bu tesisler; suyun toplanmasını, şehre taşınmasını ve şehir içinde dağıtılmasını sağlayan ünitelerden oluşmaktadır. Yani bu ünitenin içerisine bentler, çökeltme havuzları, kemerler, su-yolları, su takım istasyonları ve su terazileri girmektedir.

Genel olarak su işleriyle uğraşanlara *su-yolcu* adı verilirken, bu esnafın oluşturduğu meslek dalına da *su-yolculuk* denilmiştir. Su işlerinden söz edildiğinde, suyun kaynağından bulunup, şehirlerde düzenli bir şekilde akıtılmasına kadar yapılan bütün çalışmalar anlaşılmalıdır. Su-yollarının yapımı, bakım ve onarımı, korunması, suların ölçülmesi ve dağıtılması ve bu hususlarla ilgili bütün uygulamalar, bu çalışma alanının içine girer. Su-yolcu ve su-yolculuk İstanbul'a özgü bir meslek değildir. Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğünde su-yolcu, "*İstanbul'un su-yollarının ve bunlara ilişkin kuruluşların bakımı, onarımı ve işletme işleriyle uğraşan kimse*"⁵ olarak tarif edilmektedir. Oysa su-yolculuğu sadece İstanbul ile ilgili olmayıp, kaldırımcılık, köprücülük, gemicilik, taşıcılık, lağımıcılık, v.b. gibi İmparatorluğun bütün bölgelerinde faaliyet gösteren bir meslek olduğu anlaşılmaktadır. Su-yolcu çeşitli yayınlarda şöyle açıklanmaktadır. Su-yollarını onaran ve düzenleyen kişi, eskiden şehirlerin su-yolları ve çeşmeleriyle taksim maslaklarına bakan ve onları onaran adam, su-yollarıyla maslakların onarımı ve suların şehrin çeşitli yerlerinde ve evlerdeki çeşmelerde düzenli akması işleriyle uğraşan kişi, yerleşik bölgelere su getirilmesi ve bunun şehirlerde künk ve kanallarla dağıtılmasındaki teknik işlerle uğraşan sorumlu, olarak geçmektedir. Ancak bütün bu açıklamalar ışığında genel olarak bir tanım yaparsak; su-yolcunun, su-yollarının yapımı, bakım ve onarım işlerinde çalışan, suyu koruyan, suların yerleşim bölgelerine düzenli bir şekilde akışını ve dağıtılmasını sağlayan kişi olduğu belirtilebilir⁶.

Suyun insanlar tarafından kontrol altına alınmasıyla su işleri de kurumsallaşmıştır. Osmanlı İmparatorluğu teşkilatında has veya hassa sıfatlarıyla anılan memuriyet veya dairelerin, genellikle başta Padişahların özel hizmetleri olmak üzere, hükümdar saraylarındaki çeşitli işleri görmek gayesiyle kuruldukları malumdur. Saray'dan başlayarak İstanbul'da ve İmparatorluk dahilinde her türlü resmi inşaat ve tamirat işlerini yürüten Hasa Mimarları Teşkilatının ne zaman kurulduğunu kesin olarak bilmiyoruz. Bununla birlikte, böyle bir dairenin, saray ve imparatorluk teşkilatının tamamlandığı sıralarda, yani İstanbul'un fethinden sonra kurulmuş olması daha muhtemel

⁵ M. Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, c.3. İstanbul, 1983, s.286.

⁶ Abdullah Martal, a.g.m. s.1602 ; Ayrıca Bakınız ; Bekir Sıtkı Baykal, Tarih Terimleri Sözlüğü, Ankara, 1981, s.93 ; Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, cilt :3, İstanbul, 1983, s.286.

görülmektedir. Saray'daki ve imparatorluk dahilindeki inşaat ve tamirat işlerini süratle yürütmek için, merkezde Şehremini'nin kontrolü ve Hassa Mimarbaşı'nın nezareti altında, Su-Yolu Nazırı⁷ da bir fen hey'eti arasında zikredilmektedir⁸

Su-Yolu Nazırlığı kurulmadan önce, su işlerinde görülen artış üzerine kurumsallaşmanın gereği ortaya çıkmıştı. Su-yolcuların bağlı olduğu küçük çaptaki bir su-yolcubaşı ve su-yolcu ağalığı bulunuyordu. Bunlar mimarbaşı veya şehremanetin denetimi altındaydı. Ancak şehirlerdeki imar hareketlerinde görülen artış, su faaliyetlerindeki büyüme su-yolcu esnafının sevk ve idaresinin yetersizliğini ortaya koymuştu. Abdullah Martal "Osmanlı İmparatorluğunda Su-Yolculuk" adlı makalesinde 25 Mart 1566 tarihli bir hüküm ile ilk kez Su-Yolu Nazırlığının kurulduğunu belirtiyor. Su Yolu Nazırlarının görev ve sorumlulukları şöyleydi;

- Su yollarının bakımını sağlamak
- Su yollarını korumak, bunun için gerekli düzenlemeleri yapmak
- Suların boşa akmasını ve ziyan olmasını önleyici tedbirler almak, çeşmelere burma lüle taktirmek
- Su işlerine yapılan harcamaların hesabını yapmak
- Su-yolcuları denetlemek, suların miktarını ölçmek, adaletili dağıtımını sağlamak, suların düzenli bir şekilde akışını sağlamak⁹.

Su İşlerinde Yapılan Yolsuzluklar

Araştırmamızın ana temasını, su işlerinde görülen bazı yolsuzluklar oluşturmaktadır. Bu yolsuzlukları şöyle sıralayabiliriz¹⁰;

- 1) Keşif Bedelleri; su-yolcu esnafları su-yollarının yapım veya onarımından önce yapılacak harcamaları hesaplar ve bir tahminde bulunurlardı. Bunun için keşif yapılırdı. Bu keşif esnasında bu işin maliyetini çıkarırken hile yoluyla çeşitli yolsuzluklar yapılmaktadırlar. Su götürülecek yerin keşfi yapıldıktan sonra hakkaniyet ölçüleri içinde keşif bedelleri belirlenmelidir¹¹.
- 2) Suyun dağıtımında haksızlıklar söz konusudur. Su-yolcular görevlerini tam vaktinde yapmadıkları için, her isteyen yeraltına girip istedikleri gibi suları

⁷ Genel olarak « Su Nazırı » diye anılmakta ise'de Mühimme kayıtlarında « Su-yolu Nazırı » şeklinde geçmektedir ki vazifesine göre asıl ünvanının böyle olması gerekir.

⁸ Şerafettin Turan, « Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları », Tarih Araştırmaları Dergisi, 1/1, 1963, s.157-202, (s.157-158).

⁹ Abdullah Martal, a.g.m., s.1628.

¹⁰ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, cilt :6, metin no : 4071, İstanbul Su İdaresi Nizamât Defteri, 10 Rebiülahir 1262.

¹¹ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

kendilerine çevirerek vakitli vakitsiz ve üstelik de haksız yere su aldıkları görülmektedir. Bu konu ile ilgili olarak bir çok ihbar ve şikayet dilekçeleri, su nezaretine gelmektedir. Yedikule, Kırkçeşme ve Ayasofya büyük makseminde biriktirilen su , çevrelerindeki hamam ve çeşmelere belirlenenden daha fazla akıtılmaktadır¹². Örneğin; İstanbul'un bir bölümünün suyu Kırkçeşme'den, Ayasofya makseminde toplandıktan sonra bir nizam içerisinde saray-ı cedide-i amire ve Topkapı Saray-ı Hümayunu'na ve Bab-ı Ali'ye verilmektedir. Saat sekizden sonra ise, Yeni Kubbe'den, Ayasofya toplayıcısına kadar geldiğinde Eyüb'deki memur ve kalfalar, su birikicisinin içine girip Ayasofya tarafına toplanması için kapatmaktadırlar. Ancak onlar bu işi yapıp gittikten sonra bazı konak, hamam veya hane sahipleri taksimat kuyusunun içerisine girip vakitsiz ve haksız yere, Ayasofya maksemine suyun toplanmasına mani olmaktadır. Böylece suyun dağıtım sırasına ve kaidelerine uyulmamaktadır. Aslında bu şekilde suları kendi mahallerine haksız yere alanların, kim olursa olsun, hatır ve gönüle bakılmayarak hemen gerekli işlemlerin yapılması ve bunların zaptiye'ye sevk edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde uygunsuz davranışlar cezalandırılmalıdır. Ayrıca mahalle muhtarları da haberdar edilerek, su-yolcuların taksimatına uyulması konusunda çevre halkı ikaz edilmelidir¹³.

- 3) Su-yolcu görevi yapan kişilerin rüşvet almaları neticesinde haksızlık yaparak, hakkaniyet içerisinde hareket etmemeleridir. Oysa, su-yolcu olma görevi daha önceleri bu mesleği uzun süre yapmış güvenilir ve liyakatlı kişilere verilirdi. Şu anda ise, bu kurala riayet edilmemekte, bu tarz özellikler aranmadan su-yolcu görevi verilmektedir. Bu nedenle kimi su-yolcuları zaman zaman keyfiyet, rüşvet ve iltimas ile hareket etmektedirler¹⁴.
- 4) Suların dağıtımı için kullanılan su borularının kaliteli yapılmayışı da ayrı bir yolsuzluk konusudur. İstanbul'un su dağıtımında kullanılan su boruları zayıf imal edilmektedir. Uygunsuz ve noksan malzeme kullanımı söz konusudur. Suların intikali için kullanılan borular kurşundur. Bu kurşun boruların 18 kıyye'den imal edilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu kullanılan boruların fiyatlandırılması da ayrı bir yolsuzluktur. Kullanılacak boruların fiyatların belirlenmesi ve belirlenen fiyatın üzerinde bir fiyata sattırılmaması lazımdır. Boruların kalitesinin her altı ayda bir kontrol edilmesi de gerekir. Eğer boruların kurşunlarında bir eksiklik görülür ise bu hileli iş su-yolcu nezaretine derhal bildirilmelidir. Borular dikkatle kontrolden geçirilmeli bir hilesi çıkar ise anında değiştirilmelidir. Öte yandan bir su-yolcu memuru da hileli boru görüp haber vermez ise hatır ve gönüle bakılmadan cezalandırılmalıdır. Yani özetle su dağıtımında

¹² Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

¹³ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

¹⁴ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

kullanılacak boruların boyları, kalınlıkları, hangi malzemelerden üretilcekleri belirlenmeli ve bu belirlenen ölçütlerde üretilmelidir. Çünkü kötü malzeme ile üretilmiş ürünler, çok kısa bir zaman içerisinde arıza vermekte bu da yolların bozulmasına ve ek tamirat masraflarına neden olmaktadır¹⁵. Esasına bakılırsa su-yollarının tamirat işleri son derece pahalıya mal olmaktadır¹⁶. Kötü malzeme kullanımı sonucu tadilat ve tamire ihtiyacı olan su-yolları ile ilgili şikayetler giderek artmaktadır¹⁷.

- 5) Diğer bir yolsuzluk da, bazı su-yolcuların kendilerinin yapması gereken görevi başkalarına yaptırmalarıdır. Görevlerinden kazandıkları ücretin bir kısmını bunlara vererek, kendileri çalışmamakta işini kaytarmaktadırlar. Su-yolcuların yapması gereken bu hizmetleri bir başkasına yaptırarak görevlerini suistimal etmeleri sonucunda, su-yolları ehil kimseler tarafından yapılmadığı ya da yeterince özenle üzerinde durulmadığı için genellikle su-yolları kısa süre içerisinde bozulmaktadır¹⁸. Kimi zamanda su-yolcuları, çırak ve kalfalarını kullanarak kendi yapmaları gereken işlere bunları vekil tayin ederek yaptırmaktadırlar. İşlerin doğru dürüst yapılabilmesi için su yolcuların vekil kullanmamaları, çırak, kalfa veya bir başkasına kendi görevlerini ihale etmemeleri gerekmektedir. Bu tarz uygunsuz işleri yapanlar tespit edildiğinde cezalandırılmalıdır¹⁹.
- 6) Önemli bir usulsüz davranış da darsaadet veya bazı saraylara giden su yollarının gizlice delinerek istedikleri gibi bahçe veya benzeri mahallere su salıverme meselesidir²⁰. Dönemin Su-Nazırına göre (1846) bunları yapanlar cezalandırılmalıdır. Örneğin: Böyle bir uygunsuzluğu yapan kalfa ve koruculardan biri ise altı ay hapse atılmalıdır. Çırak ise bir daha su-yolculuk da istihdam edilmemek üzere meslekten ihraç edilmelidir²¹.

¹⁵ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

¹⁶ Cevdet Belediye Tasnifi, Sıra No : 87, Süleymaniye Camii-i Şerifi ile İmaret ve Medreseye ait Su-Yollarının Tamir Masrafına Dair Keşifname Hakkında.

¹⁷ Cevdet Belediye Tasnifi, Sıra No : 292, Kasımpaşa'da ve Civarında Bulunan İki Çeşme Su-Yollarının Tamiri.

¹⁸ Cevdet Belediye Tasnifi, Sıra No : 385, Cebehane-i Amire Karşısında Kain Sebil ve Ayasofya Camii ve avlusunda ki musluklara cereyan eden Su-Yollarının tamiri hakkında Defterdar Telhisinin arz edildiğinden bahis ile nezaretlere arz edilen.

¹⁹ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

²⁰ Bu konu çok daha önceleri bile büyük bir sorun olmuştur. Su-yolları üzerine bağ ve bahçe yapılmamasına dair İstanbul Kadısına verilen bir hüküm de şöyle denilmektedir : « Yüce dergahının çavuşlarından olan Su-Yolu Nazırı Davut, saadetli kapıma mektup gönderip, hazine bahçelerinin ve Beykoz'da olan saraybahçesinin su-yolunun ve diğer Allah rızası için yapılmış çeşmelerin su-yolları bazı kimselerin bahçesinden ve evinden geçip, zaman geçtikçe su-yolları üstüne meyve ağaçları dikilip ve binalar yapılıp, su-yollarına zarar gelip, çeşmeler akmaz olup, su sıkıntısı olunca tamir ve bakım için bahçeleri içine su-yolcu girmek istediğinden kanuna aykırı olarak sahipleri mani olup, su-yollarının önceden olageldiği üzere iki yanı üçer arşın ve su-yolu üzerindeki bir arşın yer boş bırakılıp bundan sonra su-yolu üzerine bağ, bahçe yaptırmamak ve yapılmış olanı kaldırmak için Padişahlık hükmümü rica ettiğini arz ettiğinden, bu konuda eskiden olageldiği üzere iş yapılmasını emr edip buyurdum ki, vardıkta bu konuda olagelen adet ve kanun ile iş yapasın.» ; İstanbul Kadısına ve Su-Yolu Nazırı Davuta 21 S 990-17. III. 1582 Tarihli Hüküm, Vesika : 5.

²¹ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

- 7) Dikkate değer bir meselede dolaylı da olsa yapılan bir yolsuzluktur. Su-yolcuların, su-yollarını tamir etme münasebetiyle herhangi bir bölgede ki su-yolunu onardıktan sonra kaldırımları berbat bir şekilde bırakmalarıdır. Oysa su-yolcu kendi işi bittikten sonra kaldırımcı getirip burayı layıkıyla yaptırmalıdır²². Eğer bunu yapmaz şöyle bir üzerinden düzeltir ise hakkında cezai işlem yapılmalıdır²³. Bu tarz tamiratların keşif bedelleri için de uygunsuzluklar söz konusudur.
- 8) Bazı hayrat olan çeşme ve sebillerin sularının akmaması da büyük bir sorundur. Eğer böyle çeşme ve sebillerin suları akmıyor ise, bu durumdan o bölgeye bakan "o seintin Su-Yolcusu kim ise" o mesuldür. Ahali böyle akmayan çeşme ve sebillerin durumunu Su Nezaretine şikayet etmelidir. Akmayan çeşme ve sebil suları tespit edildiği zaman, Su Nezareti tarafından gönderilen bir adamın tayini ile buranın su yollarının, çeşmesinin gerçekten bir tamire ihtiyaç duyulduğu tespit ettirilirse, o zaman tamirat için gerekli olan miktarın fiyatlandırılarak toplam ne kadara mal oluyor ise o miktar lazım gelen masrafın o mahalden alınması icap etmektedir. Ancak böyle durumlarda genellikle usulsüzlük ve uygunsuzluklar saptanmıştır. Su-yolcuların o mahalden topladıkları tamirat masrafı paralarını uygunsuz kullandıkları görülmektedir. Fakat böyle durumlar tespit edildiği takdirde bunların da cezalandırılması gerekmektedir²⁴.
- 9) Diğer bir yolsuzluk konusu ise, çeşitli hile ve fesat karıştırılabilen kurşun borulardır. Aslında kurşun boruların bundan böyle kullanılmaması uygun olacaktır. Zaten su-yolları için fabrikalarda imal edilen demir boruların maliyeti, masrafı iyice hesaplandıktan sonra kullanıma geçilmesi gerekmektedir. Zira bu boruların tamirata ve sık sık keşfe ihtiyacı bulunmamaktadır²⁵. 1840'lı yıllardaki bu usulsüzlük ve yolsuzluklar aslında yeni de değildir. 1560'lı yıllardan itibaren, su-yolu ödeneğinden zimmetine para geçiren defterdarlar, Su-Yolu Nazırlarının gereksiz harcamalarda buldukları gerekçesiyle soruşturmalara uğramaları, hesapların incelenmesi için şikayet edilenler, Su-Yolu Nazırlarının su-yolcuları kendi özel işlerinde kullanmaları da yapılan yolsuzluklar arasındaydı²⁶. Yine 1577 yılında İstanbul halkı Su-Yolu Nazırının rüşvetle su verdiğini ileri süren şikayet dilekçeleri sunmuşlardı. Daha da ilginç olanı ise, su-yolunda kullanılan bezir yağına balık yağı karıştırılmasıyla,

²² Bu konu daha önceki dönemlerde de bir sorun olmuştur. Bak : Cevdet Belediye Tasnifi, Sıra No : 88, Bahçekapıdan Süleymaniyeye, Kazancılara kadar olan kaldırımların tamiri.

²³ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

²⁴ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

²⁵ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

²⁶ Örneğin 1577'de Medine Kadısı, İstanbul'a Su-Yolu Nazırını şikayet eden bir mektup göndermişti. Kadı mektubunda Su-Yolu Nazırının su-yolcuları kendi özel işlerinde kullanması yüzünden, su-yollarının bakımsız ve harap kaldığını bu sebepten dolayıda ayrıca masraflara yol açtığından söz ediyordu. Bunun üzerine Medine Su-Yolu Nazırı Mustafa'ya, su-yolu hizmetinde olanları kendi özel işlerinde kullanmamasını bildiren bir hüküm yollanmıştı. Abdullah Martal, a.g.m., s.1632.

suyun içilmesinin mümkün olmadığı, karışık yağın su-yolu emini tarafından mı yoksa su-yolcu tarafından mı karıştırılmış olduğunun öğrenilmesi buyrulmuştu. Ayrıca bir su-yolunun yapım ve onarımından önce yapılacak harcamalar hesaplanır bir tahminde bulunulurdu. Bazen yapılan harcamalar tahmin edilenden daha az olabilirdi. Bu gibi durumlarda artan para iade edilmez ise soruşturma açılır ve tahsili yoluna gidilirdi²⁷. Görüldüğü gibi zaman zaman bu tarz konularda da daha önceleri de şikayetler ve usulsüzlükler yapıldığı tespit edilmiştir.

1846 yılında görev yapan Su Nazırı, su-yolcularının yolsuzlukları ile ilgili olarak o kadar sinirlenmiştir ki 1846 yılında kaleme aldığı Layihasında "Kırkçeşme su-yolunun Eyüp civarındaki Yeni Kubbe'den ve Taksim yolunun, Küçük Taksim'den ilerisine kadar olan bölümden bağ ve bahçelere su verilmemesi için itina ile iyi korunması ve su yolcularının buralara ayak bastırılmaması gerekmektedir." diyerek alınması gereken önlemleri şöyle sıralamıştır;

- a) Keşif bedelleri konusu önemlidir. Saraya veya vakıflara ait binalara su götürmek gerektiğinde Su Nezareti tarafından keşfi yapılmaktadır. Yapılan keşif neticesinde bölgeye getirilecek suyun maliyet hesabı çıkarılır. Yapılacak olan takribi masraf tutarları "*Mesarifat Defteri*" tabir edilen defterlere kaydedilirdi²⁸. Bu şekilde bir keşif ve bedellendirme yöntemi geçerli olmuş olsa da çeşitli yolsuzlukların yapılmasına son derece elverişlidir. Su-yolcu esnafları işin maliyetini çıkarırken çeşitli yolsuzluklar yapmaktadırlar. Tahmini maliyetler gereğinden daha fazla gösterilebilmektedir. Bu nedenle su-yolcu esnafının bu yolsuzluk ve uygunsuzluklarından ortadan kaldırılması için, bir "*meclis*" oluşturulmalıdır. Bu meclise su-yolcu esnafından muteber, akli başında, dürüst, tecrübeli dört kişi seçilerek, katip vekili bulunan efendi ile birlikte beş azadan oluşan bir meclis meydana getirilmelidir. Bu meclis, Perşembe ve Pazartesi günleri Su Nazırı bulunan kişinin makamına giderek orada toplanmalıdır. Su götürülecek bölgenin keşfi birlikte yapıp, tartışılıp hakkaniyet ölçüleri içinde keşif bedelleri belirlenmelidir. Eğer bir yolsuzluk, usulsüzlük vuku bulursa, mesuliyet bu adı geçen beş kişilik azaya ait olmalıdır. Bu iş böyle yapılacak olur ise, "Su-yolcuların yaptıkları uygunsuzlukların" büyük bir bölümünün ortadan kaldırılması mümkün olabilecektir. Dersaadet tarafındaki, Tophane ve Beşiktaş ile Boğaziçi, Üsküdar taraflarında olan yolsuzluklar malumdur. Meclis oluşturulduğu zamanda, iş sıkı tutulmaz ve meclis üyeleri eskiden beri bu yolsuzlukları yapanlar tarafından oluşturulsa, dışarıdan kimse olmaz ise, yolsuzlukların ortadan kaldırılması bakımından faydası olmayacaktır. Bu nedenle de Su Nazırı bulunanlar ve Katip haricinden ise de münasebeti dolayısıyla "*ebniye-i hassa müdürü*" efendi ile "*kurşuncu başının*" dahi bu mecliste bulunması uygun olacaktır.

²⁷ Abdullah Martal, a.g.m., s.1633.

²⁸ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

Ancak bu görevlilerin her an meşguliyetleri bulunacağından haftada iki gün olmasa bile en azından haftanın bir günü (örneğin Perşembe günleri) mecliste bulunmaları yolsuzlukları azaltacaktır. Hatta bu adı geçen memurların maaşları hususunda bu toplantılara katılmalarından dolayı yeniden tertip ve düzenlenmesi uygun olacaktır²⁹.

- b) Bu işleri yapan su-yolcularının maaşları da yeniden düzenlenmelidir³⁰. XIX. Yüzyıldan sonra gerek su-yolcu sayısındaki artış gerekse ücretlerin yetersizliği, su-yolculuk kurumunda bozulmalara yol açmıştır. Su-yolcuların halktan para toplayabilmek için bizzat kendilerinin su yollarını bozdukları gibi iddialara bile rastlanıyordu. 1826 tarihli "ihtisap ağalığı nizamnamesi"nde, su-yolcuların su-yollarını bozarak halka zulüm ettiğinden, su nazırlarının bunlara göz yumduğundan, gereğinden fazla su-yolcuların başka işlere yerleştirilmesinden söz edilmektedir³¹. İzmir'de "Damlacık Pınarı" suyu mevcuttu. Fakat zamanla bu suların yolları bozulmuş ve künkleri kırılmış olduğundan su telefata çok oluyordu. Menba'larından itibaren bağlı buldukları çeşmelere eskisi gibi çok su ulaştırılamıyordu. Diğer taraftan şehrin nüfusu günden güne arttığı için mevcut sular kafi gelmiyordu. Halk mevcut vakıf su-yolcularının "Künkler kırıldı, yollar bozuldu" diye sık sık kendilerinden toplamış oldukları paralardan artık bıkip usanmışlardı³². Hatta İzmir'de yayımlanan 1893 tarihli Hizmet Gazetesi'nde de, Namazgah mahallesinde hane sahiplerinden tamir parası almak düşüncesiyle, su mecralarının su-yolcular tarafından tıkandığı iddia edilmekteydi³³. Bu nedenle su-yolcuların maaşları ve sayıları düzenlenmeliydi. Örneğin; Beykoz civarında iş yapan 16 nefer memura, her suyu olan mahallelerin toplamından 4.150 kuruş toplam maaş ödenmektedir. Her bir kişiye 250 kuruş maaş tahsis olunmuş ise de, bu toplanacak para önceden öngörülmüştür. Oysa bazı konak ve benzeri meskenlerden bu para toplanamamıştır. Tahsili mümkün olmayan 650 kuruş alınmadığı için geriye toplan 3.500 kuruşun, 2.470 kuruşu aşağıdaki 12 memuru dağıtılmıştır.

²⁹ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

³⁰ Su-yolu ücretleri : Su-yolculara vergi muafiyetlerinden başka yaptıkları işlerin önemine göre belirli bir ücret veya dirlik verilirdi. Vakıf kadrolarında bulunan su-yolculara ise maaşları çalıştıkları gün sayısına göre vakıf yönetimi tarafından akçe olarak ödenirdi. Saray su-yolcularına ise, belli bir maaş veya maaşlarına karşılık tımar verilirdi. Yeni bir su-yolu bitirildiği zaman, suyun geldiği müjdesini getirenlerle, su-yolu yapımında çalışanlara çeşitli hediyeler verilir, ihсанlar dağıtırıldı. Su-yolculara maaşlarına karşılık tımar da verilebilir ve yaptıkları hizmetin önemine göre, gelirlerine zamlar yapılırdı. Bazen su-yolculara maaş veya dirlik verilmesinden başka, ayrıca erzak da verilirdi. Bayramlarda ve dini günlerde halkın, diğer esnaflara yaptıkları gibi su-yolculara da yardımlarda ve hediyelerde bulunmaları adetti. Bunun yanında su-yolcu ücretlerinde değişik tarihlerde dengesizliklerde göze çarpar. Abdullah Martal, a.g.m., s.1615-1621 ; Ayrıca bak ; Ömer Lütü Barkan, « Fatih Camii ve İmar Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları », İktisat Fakültesi Mecmuası, c : XXIII, No : 1-2, İstanbul 1962-1963, s.322-323.

³¹ Abdullah Martal, a.g.m., s.1620 ; A. Şeref, « İhtisap Ağalığı », TOEM, 2. Sene, cüz : 7-12, İstanbul, 1327, s.648.

³² Münir Aktepe, « İzmir Suları Hakkında Bir Araştırma », Tarih Dergisi, Sayı : 30, İstanbul 1976 (s.135-178), s.136.

³³ Abdullah Martal, a.g.m., s.1621.

4.150 kuruş	Toplam Ödeneceği Öngörülen Maaş
650 kuruş	Mahallinden Tahsil Edilemeyen Miktar
3.500 kuruş	16 Memura Ödenecek kalan Miktar
300 kuruş	Su Nazırı Ali Behçet Ağaya
300*4 = 1.200 kuruş	4 Nefer Önde Gelen Muteber Su Yolcularına
200 kuruş	Su katibi Vekiline
200*2 = 400 kuruş	2 Nefer Su-Yolcular Çavuşuna
100 kuruş	Maaş olarak bir Memura
120 kuruş	Maaş olarak bir Memura
130 kuruş	Maaş olarak bir Memura
20 kuruş	Kadıköy Memuruna
2.470 kuruş	Toplam 12 Memura ödenen ücret³⁴

Burada belirlenen 16 memur, bu kadar maaş almalarına rağmen, acaba bunların kaç tanesi memuriyetlerini layığıyla yapmaktadırlar. Burası düşündürücü ve karışıktır. Bu memurlar ne yaparsa yapsınlar maaşlarını tıkr tıkr almaktadırlar. Tophane'den, Büyükdere'ye, Üsküdar'dan Çubuklu'ya kadar olan alana hizmet veren bu memurların sayısı rahatlıkla sekize indirilebilir. Dolayısıyla buradan elde edilen gelir, daha az toplanarak sekiz nefere taksim edilir. Fakat bu görevlilerin her birinin işlerini layığıyla yapmaları da sağlanmalıdır. Memurların keyfiyete göre hareketleri engellenmeli, uygunsuzluklarına kati suretle göz yumulmamalıdır. Biraz önceki hesaba göre memur sayısı azaltıldığında karşımıza şöyle bir tablo çıkacaktır³⁵;

300 kuruş	İstihdamı gerekli olan baş memura
150*4 = 600 kuruş	Dört nefer Meclis memuruna
200*2 = 400 kuruş	İki nefer su-yolu çavuşuna
300 kuruş	Su-yolu nazırına (eskiden olduğu gibi)
400 kuruş	Katip Vekiline (bir defada veya bölünerek)
2.000 kuruş	Toplam maaş tahsis edilebilir³⁶

c) Suların akmadığı, yolların bozuk olduğu Meclis tarafından anlaşıldığı zaman, Su Nezareti tarafından Hazine-i Evkaf-ı Hümayun'a ihbar

³⁴ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071. Belgede 16 memur olarak geçmekte isede görüldüğü gibi 12 memur bulunmaktadır. Belli ki kalan 1.030 kuruş'un 4 kişi arasında paylaştırılacağı düşünülebilir.

³⁵ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

³⁶ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

- edildiğinde, vakfının müsadese olmasa bile tamirinin mutlaka yapılması gerekmektedir.
- d) Camilerin su depolarını daima dolu bulundurulması da Su Nezareti tarafından her zaman dikkat edilmesi gereken bir husustur.
 - e) Su mecralarının gerek iç ve gerekse dış kısımlarının, ana dağıtım yerlerinin bozuk bölümleri var ise süratle tamir edilmelidir.
 - f) Su hiçbir sebeple telef edilmemelidir. Suyun telef olmaması için her türlü aksaklık Meclise ihbar edilmelidir. Yapılan inceleme ve keşif neticesinde gereken her ne ise hemen yapılmalıdır.
 - g) Her zaman belirttiğimiz gibi temel sorunlardan birisi de ana su-yollarından bazı bahçelere açılan su-yolu kanallarına, Su Nazırları da azami dikkati göstererek bu tarz yolsuzluklara mahal vermemelidirler. Böyle durumlarda hatır gönül işlerinden vazgeçmelidirler³⁷.

SONUÇ

Su, insan yaşamında vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Bu nedenle günümüzde olduğu gibi tarihi süreç içerisinde de insanlığın en kıymetli ihtiyaç maddesi olmuştur. İnsanlar, bu ihtiyaçlarını kolaylıkla karşılayabilmek için genellikle su kaynaklarının bulunduğu çevrelerde yerleşmeyi tercih etmiştir. Suyun yetersiz olduğu dönemlerde de binlerce yıl öncesinden itibaren tatlı su kaynaklarını bir kanal ile yerleşim alanlarına akıtmayı, bentler inşa ederek suyu depo etmeyi, tepelerin yamaçlarına galeriler açarak yeraltı sularını kaynak suları haline getirmeyi başarmış ve şehirlere getirilen sular toprak künkler ile oluşturulan şebeke sistemleri içerisinde çeşme, hamam, sarnıç gibi yapı elemanlarına akıtmışlardır.

Suyun Osmanlı kültürü içerisinde de ayrı bir önemi vardır. Osmanlılar, özellikle İstanbul'da yerleşim bölgelerine su getirebilmek için kilometrelerce su-yolları ve çeşitli su tesisleri inşa etmişlerdir. Bilhassa Mimar Sinan'ın su-yolları ile İstanbul kentine su taşınmıştır. İstanbul, tarihinde kemerlerden sarnıçlara, bentlerden çeşmelere sayısız pek çok yapıyla bu güne kadar köklü bir su kültürüne sahip olmuştur.

Özellikle 16. Yüzyıldan sonra su işlerinde görülen artış ile birlikte, su-yolculuk mesleğinin önem kazanması ve kurumsallaşması sonucunda su işleri ile ilgili olarak bazı yolsuzluklar gündeme gelmiştir. Bu yolsuzlukların önüne geçebilmek için pek çok emir ve ferman da çıkarılmıştır. Çok genel olarak bu yolsuzluklar;

- Zimmete para geçirme

³⁷ Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, c :6, m.n : 4071.

- Rüşvet karşılığında konaklara ve ileri gelen devlet adamlarının evlerine su verilmesi
- Usulsüz ve haksız su dağıtımı
- Su-yollarının geçtiği yerlere özellikle bağ ve bahçe yapılarak sulama kolaylığının haksız yere sağlanması
- Su-yollarının etrafına ev yapılması
- En üst makamda bulunan Su-Yolu Nazırlarının adaletsiz tutum ve davranışları
- Su-yolcularının görevlerini layıkıyla yerine getirmeyip, haksız kazançlara sapmaları
- Su-yollarında kullanılan malzemelerin alımında, kontrolünde ve kullanımlarında bu işlerle ilgilenen su-yolcuların yolsuzluklar yapmaları şeklinde özetlenebilir.

Araştırmamızda özellikle 19. Yüzyılın ilk yarısında su-yolları ile ilgili yapılan yolsuzluk olaylarına değindik. Görülmektedir ki su-yolları ile ilgili yapılan yolsuzluklar yalnızca bu dönemde değil ondan önceki dönemlere değin uzanmaktadır. Bu dönemde yaşanan yolsuzluk, iltimas, rüşvet ve benzeri usulsüzlüklerin günümüzde de sergilendiğini söylemek yanlış olmasa gerektir.

KAYNAKÇA**Arşiv Kaynakları :**

- Sarkiz Karakoç, Külliyyat-ı Kavanin, cilt:6, metin no:4071, İstanbul Su İdaresi Nizamı Defteri, 10 Rebiülahir 1262.
- B.O.A, Cevdet Belediye Tasnifi, sıra no:87, Süleymaniye Cami-i Şerifi ile İmaret ve Medreseye ait Su-Yollarının Tamir Masraflarına Dair Keşifname Hakkında.
- B.O.A, Cevdet Belediye Tasnifi, sıra no:292, Kasımpaşa'da ve Civarında bulunan iki çeşme Su-Yollarının Tamiri.
- B.O.A, Cevdet Belediye Tasnifi, sıra no:385, Cebehane-i Amire Karşısında kain Sebil ve Ayasofya Camii ve Avlusundaki musluklara cereyan eden Su-Yollarının tamiri hakkında Defterdar Telhisinin arz edildiğinden bahis ile nezarete arz edilen.
- B.O.A, Cevdet Belediye Tasnifi, sıra no:88, Bahçekapıdan Süleymaniye'ye, kazancılara kadar olan kaldırımların tamiri.

Makale, Dergi ve Kitaplar :

- Gökyay, O.Şaik, "Mimar Sinan'ın Dilinden Hatıralar", *Tarih ve Toplum*, sayı:45, İstanbul 1987.
- Aktepe, Münir, "İzmir Suları hakkında Bir Araştırma", *Tarih Dergisi*, sayı:30, İstanbul 1976.
- Martal, Abdullah, "XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Su-Yolculuk", *Bulleten*, cilt:II, sayı:205, Aralık 1988.
- Özbaran, Salih, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *Tarih Dergisi*, sayı:31, İstanbul 1997.
- Pakalın, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, cilt:3, İstanbul 1983.
- Baykal, Bekir Sıtkı, *Tarih Terimleri Sözlüğü*, Ankara 1981.
- Turan, Şerafettin, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/1, 1963.
- Barkan, Ömer Lütfi, "Fatih Camii ve İmar Tesislerinin 1489-1490 Yıllarına ait Muhasebe Bilançoları", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, c:XXIII, No:1-2, İstanbul 1962-1963.
- Şeref, Abdurrahman, "İhtisap Ağalığı", *Tarihi Osmani Encümeni Mecmuası*, 2. sene, cüz:7-12, İstanbul 1327.