

AŞAĞI SAKARYA VADİSİ PLÂNLAMASI

Muhittin KULİN

1 — Türkiye'nin her cihetçe en büyük şehri olan İstanbul tabii güvelikleri, iklimin letafeti, Avrupa ile Asya Kıtaları arasında bir geçit noktasındaki müstesna mevki, deniz, kara ve havayolları ile bütün dünya ile irtibatları doalyısı ile yurdumuzun en cazip turistik bir mevkiini teşkil etmektedir,

İstanbul asırlar boyunca büyük bir imparatorluk ordularının başlıca bir ikmâl merkezini teşkil etmesi dolayısı ile her türlü el sanayiinin toplandığı bir merkez olmuştur.(1) 19. asıma btişiyen makineli sanayiinin çok sonradan da olsa, memleketimizde inkişafında istanbul yine ön plânda yer almıştır. Tam bir sanayi istatistiği henüz yayınlanmamış olduğundan, sanayiinin ener^ji istihâsâindeki payı göz önünde tutularak, Türkiye'deki sanayi tesislerinin en az % 25 inin istanbul'da toplanmış olduğu kaba bir takrimiyetle söylenebilir, fakat bazı mütehasıslarm fikrine göre bu nisbetin % 40 ilâ % 50 arasında kabulü daha doğrudur.

istanbul çeşitli sebeplerle gittikçe kalabalıklaşmakta ve yurdun dört bir tarafından bir göçe maruz kalmaktadır. Bu ise bir taraftan şehrin bilhassa beledî hizmetlerinin gündün güne başa çıkılmaz hâl almasına, mesken inşaatının nüfus artışı ile mütenasip bir seviyede olmaması sebebiyle gecekonduların inşaatını aritaiiak şehrin bazı semtlerinin geri bir köy şekline dönmesine yol açmaktadır. Böylece şehir en güzel hususiyetlerini kaybetmekte, milyarlar sarfi ile elde edilemeyecek turistik vasıfları gün geçtikçe azalmaktadır.

(1) Üçüncü Murad devrinde İnebahtî felâketinden sonra 120 günde 250 savaş gemisi denize indirilmiş, donatılmış ve sefere çıkarılmıştır. Yine bu sıralarda İstanbul'da, yalnız seraser kumaş imâl eden 300 den fazla tezgâh bulunmakta idi. 16, 17 ve 18. asırlarda İstanbul'dan Lehistan'a seraser, diba, çuha, bez, tülbend, kemha gibi kumaşlar ihraç edildiğini 5 yıl önce Ankara'da açılan "Tarih Boyunca Türk - Leh.Münasebetleri .Sergisi" ndei. çğrenmiş bulunuyoruz..

Istanbuldan İzmit'e kadar demiryolu ile deniz arasındaki şerit üzerinde sanayiinin kurulmasına çalışılması ve buna müsaade edilmesi ile feci bir hata işlenmektedir.

Kuruluşu sevinçle karşılanan Ereğli Demir ve Çelik Tesislerinin işletmeye geçmesi ile yurdumuzda bir çok sanayi tesislerinin faaliyete geçeceği muhakkaktır, ilk istihâl safhasında 268000 ton yassı hadde mamulü imâl edecek bu tesisler, imalâtını ileride 435.000 ve nihaî olarak 1000 00' tona kadar artıracaktır. Bu mamulâtın aslan payının istanbul'a akacağı ve orada işlenerek memlekete dağılacığı muhakkak gibidir. Böylece Ereğli Demir Çeliğinin faaliyete geçmesi yurdun birçok yerlerinde ve bilhassa istanbul'da yeni sanayiinin gelişmesine ve onbinlerce insana iş sahası açılmasına sebep olacak, bu sanayiinin istanbul'da gelişmesi istanbul'a yeni nüfus akışına ve yığılmasına yol açacaktır. Bu akışı, sanayi için istanbul'dan daha elverişli bir sahaya doğrultmak ve zamanla İstanbul'da mevcut bazı sanayiinin bi'ie buraya taşınmasını mümkün kılacak bir bölgenin yaratılması, plânlı çalışmaya geçildiği bir sırada, üzerinde durulması icabeden bir konu olarak mütalâa edilmek icabeder.

Bu etüdün maksadı böyle bir bölgeyi ileri sürerek bölgenin iktisadî bakımdan önemli hususiyetlerini hulasaten anlatmaktır.

2 — Sanayi sahası olarak teklif edilen bölge: Bu bölge Adapazarı merkez olmak üzere bir taraftan Karadenize kadar olan Aşağı Sakarya Vadisi, diğer taraftan doğuda Hendek'ten izmit'e kadar olan sahadır.

Bu sahada Adapazarı'daki eski araba fabrikası ile Devlet Demiryolları Cer Âtelyesi, Şeker Fabrikası, İzmitteki Kâğıt Sanayii (SEKA), Gölcük Tersanesi ve izmit civarındaki boru fabrikası ile hususî teşebbüse ait kurulmak üzere bulunan.lâstik fabrikaları vesair baz,! büyük küçük tesisler bŞl-

gedeki sanayi hareketinin ilk öncüleri telâkki edilebilir.

Bu bölgenin Karadeniz'den, Adapazarı güneyinde Adliye Boğazına kadar olan kısmı kuşuçuşu 60 km. kadar devam eder. Bu sahanın Adapazarı kadar olan kısmı kuzey-güney istikametinde 40, doğu-batı doğrultusunda da 40 km. kadar genişliktedir. Bu sahada arazi, umumiyetle düz olup 50-250 metre yüksekliğe varan dağınık tepelikler araziye adeta süsler; bu arazi doğuda gittikçe yükselir, batıda ise Kocaeli Yarımadasının dalgalı arazisi ile çevrilidir.

Adapazarı havalisinde Sakarya'nın taşkınları dolayısıyla birçok yerler su altında kalır ve yeraltı su seviyesi 0,5 m. ye kadar yeryüzüne yaklaşır.

İzmit ile Adapazarı arasına gelince, İzmit ile Sapanca gölü arası 20 km. uzunlukta ve 10 km. genişlikte kısmen düz ve kısmen hafif dalgalı olup Sapanca gölü kuzey sahili çok dalgalı, güney sahili ise nisbeten 3-5 km. genişlikte düz bir şerit halinde dir.

İzmit civarında arazi yeraltı su seviyesinin yüksek olması sebebiyle az çok bataklıktır.

3 — N ü f u s : Bölgeye dahil Sakarya ve Kocaeli illerinin ve il merkezlerinin ve ayrıca civar illerden İstanbul ile Bolu'nun 1960 sayımına göre nüfusları aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

	NÜFUS DURUMU			
	Toplam	Kadın	Erkek	İl Merkezi
Sakarya	361.003	—	"	79.901
Kocaeli	297.463	137.650	159.813	73.488
İstanbul	1.882.092	853.953	1.028.134	1.466.535
Bolu	353.004	179.381	173.623	13.745

1955 nüfus sayımına göre şehirlerde yaşayan nüfus, Kocaelinde % 28, Sakarya ilinde ise % 26 bulunmaktadır. Bölgede yaşayan nüfusun eğitim durumu hakkında bir bilgi edinilememiş olmakla beraber, İstanbul'a yakınlığı dolayısıyla halkın bir hayli aydın ve görgülü olduğu söylenebilir.

Km² ye düşen nüfus yoğunluğu bakımından Sakarya ili 66 nüfus ile İstanbul, İzmir, Trabzon ve Ordu illerinden sonra 5 nci, Kocaeli ili ise 62 nüfus ile Hataydan sonra 7 nç şirayı işgal ederler.

4 - İ k l i m : Bölgenin meteorolojik karakteristikleri Devlet Meteoroloji İşleri Umum Müdürlüğü yayınlarından alınarak yazının sonundaki cetvelde gösterilmiştir. Bu cetvele mukayese maksadı ile İstanbul, İzmir Ankara, Kayseri, Adana Erzurum'a ait bilgiler de konulmuştur.

Ekli cetvelin incelenmesi İzmit - Adapazarı mihverinin meteorolojik şartlar bakımından yurdun en müsait iklim şartlarını haiz, İstanbul'dan farksız olduğunu göstermektedir. Ortalama aylık sıcaklık, en yüksek ve en düşük sıcaklık, nisbî nem bakımından anılan 3 şehir arasında hemen hemen hiçbir fark yoktur. Yağış miktarına gelince, iki şehrin ortalama yıllık yağışları İstanbul'dan 100mm. kadar daha fazladır. Karşılaştırma bakımından cetvele alınan Ankara, Kayseri, Adana ve Erzurum, İzmir şehirlerinin meteorolojik değerleri İzmit - Adapazarı'na ait değerlerden bir hayli farklıdır ve İzmit - Adapazarı'na ait olanlar çok daha muvazeneli bir durum arzederler. Böylece İzmit - Adapazarı mihverinin meteorolojik şartlar bakımından çok müsait bir karakteri haiz olduğu anlaşılmaktadır.

5 — Sakarya Nehri: Sakarya nehri Eskişehir'in güney doğusunda Çifteler ovasından çıkar, önce doğuya, daha sonra kuzeye yönelerek bir kavis çevirir. 41. yılını kutladığımız Sakarya Muharebeleri buralarda cereyan etmiştir. Sazılarda Porsuk kolunu alır. Sakaryamn bu kısmına yukarı Sakarya denir. Bundan sonra kuzey-doğu istikametindeki mecrada Ankara suyunu, Kirmir kolunu aldıktan sonra batıya yönelir, ve kendisine hemen Aladağ kolu karışır. Batı istikametinde Sarıyar ve daha birçok boğazlardan, bazı bazı genişleyen vadilerden geçer, Osmaneli civarında Paşalar boğazından çıktıktan sonra önce Karasu ve az ileride Göynük kolunu alır. Bundan sonra kuzey batıya yönelen Sakarya Göksu kolunu aldıktan sonra Cambazkaya boğazından kuzeydoğuya yönelir. Bu boğaz 10 km. kadardır. Bundan sonra vadi genişler ve Sakarya Pamuk Ovası (13 500 ha.) geçerek Geyve Boğazına varır. Bu boğaz 20 km. kadar uzar. Sakaryamn bu kısmına Orta Sakarya denilir.

İstanbul - Eskişehir demiryolu üzerinde Adliye İstasyonundan sonra Sakarya kuzey genel istikametinde alçak bir ovada kıvrılarak Karadenize ulaşır. Bu kısımda Sakarya Adapazarı civarında mecrasını değiştirmiştir. Evvelce-Adapazarı batısından Sapan-

ca'nın ayağı olan Çark suyuna çok yakın ve belki de Çark suyu mecrasında, yeni Adapazarı - İzmit yolundan birkaç yüz metre mesafedeki Romalılardan kalma Jüstinyen Köprüsünden geçerken, bugün şehrin doğusundan geçmektedir. Sakarya'nın bu durumu, daha sonra anlatılacak olan tarih boyunca Sapanca'ya akıtılması mevzuunu ortaya çıkarmıştır. Bu arada Mağra Köyünden önce doğudan Mudurnu taraflarından gelen Mudurnu çayı ile Akyazı'nın doğusundan gelen ve birçok bataklıklar vücuda getirdiğinden Dinsiz veya Densiz adı verilen bir çayı alır. Ayrıca batıdan Sapanca Gölünün ayağı, Çark Çayı da Sakarya'ya karışır.

Sakarya'nın bu kısmına da aşağı Sakarya denir.

Bu sahada Sakarya ve kolandan bilhassa Çark Çayı ile Dinsiz ve Mudurnunun taşkın zamanlarında su altında bıraktığı saha sol sahilde 700, sağ sahilde 20.00 hektara baliğ olur. Ayrıca Çark Çayı 1500 hektar, Dinsiz Deresi de 1000 hektar kadar araziye devamlı olarak bataklık veya göl haline sokmaktadır. Böylece Aşağı Sakarya Havzasında takriben 30.000 hektar arazi sudan zarar görmektedir.

Mecrası kısaca anlatılan Sakarya'nın orta kısmında, Sarıyar Barajının alt ve üst tarafında baraj inşasına elverişli birkaç boğaz bulunmaktadır. Bunlar kaynaktan aşağı doğru Çağlayak, Kargı, Çiçeroz, Hamitabat ve nihayet Paşalar boğazlarıdır.

Bu boğazlarda sağlam zeminin derin olması sebebiyle, pahalı olmakla beraber, inşası mümkün görülen barajlarla Sakarya'nın bu kısımdan geçen suyunu istenildiği şekilde regle etmek kabildir.

E. î. E. İdaresince yapılan ölçülere göre 1956 - 1961 yıllarında vasati olarak Sakarya ve kollarından geçen su miktarı şu değerlere erişmiştir:

	Buğday		Pancar		Patates	
	Ton	Ton/he.	Ton	Ton/he.	Ton	Ton/he.
1960 toplam istihsali	8.450.000	1.097	4.384.647	21.608	1.400.000	8.750
Kocaeli İli	55.000	1.045	26.542	20.672	1.745	6.535
Sakarya İli	70.000	1.856	274.037	26.597	100.000	23.094

Sakarya (Paşalar Boğazı)	2.500.000.000 m ³
Sakarya (Doğançay)	2.696.000.000 "
Mudurnu (Dokurcun)	146.000.000 "
Dinsiz (Yağbasan)	200.000.000 "
Sakarya Botbaşı { 1960 - 1961 }	3.835.000.000 "

Doğançay ve Paşalar Boğazı akımları arasındaki yıllık fark takriben 200.000.000 m³ su, Karasu, Göynük ve Göksu kolandan gelmekte olup bunların nisbetleri sırası ile takriben % 20,5 ve 75 olarak kabul edilebilir. Böylece:

Karasu yıllık akımı	40.000.000 m ³
Göynük " "	10.000.000 "
Göksu " "	150.000.000 "

tahmin edilebilir.

Karasu ve Göksu üzerinde bir reglaj bendinin inşası kabil değildir. Göynük suyu yıllık akımını azlığı dolayısıyla reglajma lüzum olmayabilir.

Mudurnu çayını barajlar inşası ile düzenlemek imkânı vardır.

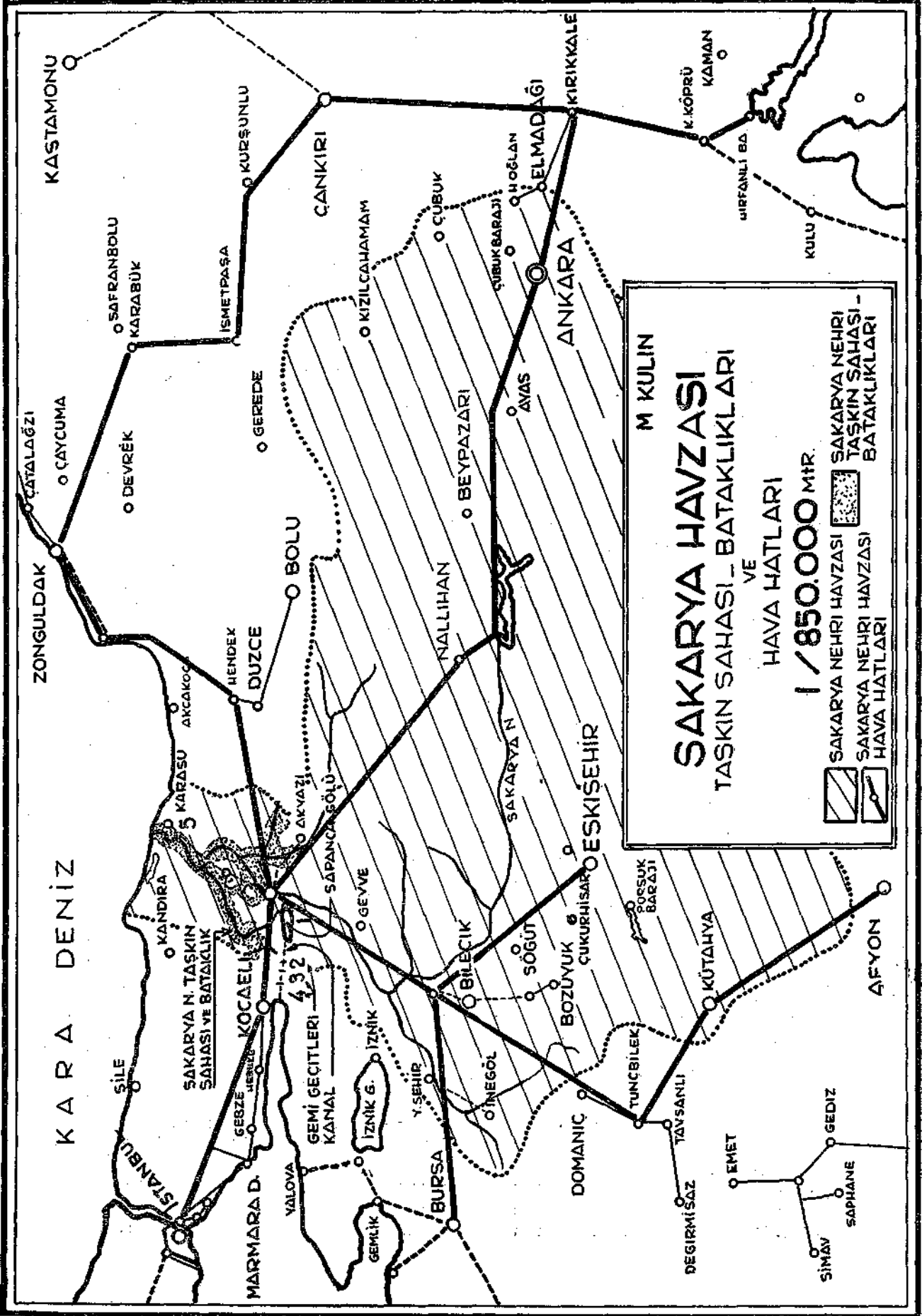
Dinsiz çayında böyle bir imkân olmadığından yatak ıslâhı ile zararsız hale sokulması icabeder.

Doğançay'dan geçen suya Mudurnu ve Dinsiz akımları eklenerek Botbaşı akımından farkı alınırsa bulunan yıllık 300 - 400 milyon metreküp su başlıca Çark suyu ile Aşağı Sakarya'nın yağış havzasına ait diğer sahalardan gelen sudan ifade eder. Bu miktar su, ortalama 10-13 m³/s. suya tekabül eder. Bu miktar su, gerekli tedbir alındığı

takdirde, Aşağı Sakarya mecrasına bir zarar vermez.

6 —Ziraî Bünye: Kocaeli ve Sakarya İllerini içine alan bu bölgenin ziraî istihsalinde Sakarya İlinin payı büyüktür. Bölgenin 1960 hububat istihsali 200.000 ton civarında olup 1/4 ü Kocaeli ve 3/4 ü Sakarya iline aittir.

Bölgenin başlıca ziraî istihsali pancar ve patatestir. Bu ürünlerde Sakarya ili Türkiye'nin toplum istihsalinde önemli yer işgal eder.



Hektar başına verim bakımından Sakarya ili Türkiye ortalamasından buğday istihsalinde % 69, pancar istihsalinde % 23, patates istihsalinde ise % 265 üstün bulunmaktadır. Bu rakamlar Adapazarı bölgesinin çok münbit topraklara sahip olduğunu göstermektedir.

Bölgenin diğer ziraî ürünleri anılmaya bu derece değerli değildir.

7 — Orman Serveti: Kocaeli ve Adapazarı Orman Baş Müdürlüğü bölgesinde takriben 320.00 ha. ormanlık arazi vardır. Bu sahanın yıllık verimi 600.000 m³ dikili gövde hacmi ve 1.200.000 kental yakacak odundur. Bölgenin ormanlık sahası Türkiye Ormanlarının % 3 ünü teşkil eder.

Bu ormanlardaki ağaçların cinsi önem sırasına göre:

Kayı, Köknar, Dişbudak, Meşe,, Gürgen, Kavak, Kızılağaç, Kestane, Akçaağaç, Ihlamur..

Bölgeye komşu olan ve Bolu, Zonguldak illerini içine alan Bolu Orman Başmüdürlüğünde ise ormanlık saha takriben 890.000 ha. olup Türkiye Ormanlık sahalarının % 8 ine varmaktadır.

Bu sahalardan yılda 875.000 m³ dikili gövde hacminde kereste ile 500X00 kental yakacak odun alınabilir.

Orman cinsine gelince önem sırasına göre:

Kayın, Köknar, Meşe, Gürgen, Kestane, Kavak, Ihlamur, Karaağaç ve Kayacık.

Böylece Aşağı Sakarya bölgesi komşu vilâyetlerle Türkiye'nin en zengin orman bölgelerinden birini teşkil eder.

8 — Yeraltı Servetleri: Demir: Bölgenin mühim servetlerinden bir de demir madenleridir. Sakarya'nın Karadeniz'e 40-50 km. yakınında sağ ve sol sahilinde bulunan yataklar Ferizli - Yassıgeçit ve Yassıgeçit - Kurudere arasında bulunmaktadır.

Maden Tetkik ve Arama Enstitüsünce yapılan araştırmalarla cevherin Ferizlide görür 8,8 milyon ton silisli 34,5 milyon ton kalkerli, 31,6 milyon ton yumuşak olmak üzere bu sahada muhtemel 74,9 milyon ton rezervi bulunduğu umulmaktadır. Yeryüzünde mostralara rastlanan cevherin 100 met-

re kadar derinliği olduğu şantajlarla tesbit edilmiştir. Cevherin evsafı aşağıda topluca belirtilmiştir.

	Silisli Cevher	Kireçli Cevher	Yumuşak Cec.
Fe	27.0 %	18.0 %	41.5 %
SiO ₂	15.9 %	4.2 %	20.5 %
CaO	15.0 %	36.5 %	1.3 %
Al ₂ O ₃	9.0 %	3.5 %	11.0 %
Mn		0.72 %	9.16 %
P	-	-	0.35 %
S	—	—	0.20 %

Bu cevherin, tenörü % 64-68 olan Divriği cevherinden daha düşük olmasına mukabil Ereğliye yakınlığı, teknolojik bir engel bulunmadığı takdirde, bilhassa kalkerli cevherlerin mahallen tenorunu arttırmak suretiyle, işletilmesi lüzumunu hatıra getirmektedir.

Gerçekten:

Divriği - Karabük	(Demiryolu) 1000 km.
Divriği - Samsun	(Demiryolu) 571 km.
Samsun - Ereğli	(Denizyolu) 1000 km.
Yassıgeçit - Ereğli	(Demiryolu,) 180 - 200 km.
Yassıgeçit - Ereğli	(Denizyolu) 150 mil.

bulduğuna göre mevzuun ele alınması faydalı olacaktır.

Kurşun: Hendek - Kestanepınarı'nda Pb. 45,5 % - Zn. 4550 % - Au. Sb. Eser ihtiva eden bir çinkolu kurşun ile Akçukur - Acıelma'da (Sakaryanın yanbaşımda) Pb. 7.69 % - Zn. 28.18 % - Cu 2.21 % - Au. Sb. Eser muhtevalı kurşunlu çinko yatağı bulunmaktadır. Kurşun teşekkülâtı bu sahil bölgesinde 10 - 20 Kim, lik bir bölümde yaygındır. Mıntakanın gelişmesi halinde daha derin etüdlere girişilmesi şayanı temenidir.

Kömür : Bölgeye pek yakın olan Zonguldak Kömür havzası ile Bolu havalisindeki linyitler anılmakla yetinilecektir.

Petrol Rafinerisi: İzmit'in 10 km. kadar batısında Tütün Çiftliğinde tesis edilen rafineride yılda 1.030.000 ton ham petrol tasfiye edilerek 360.000 ton benzin, 208.000 ton motorin, 100.000 ton gaz, 373.000 ton foul-oil ve 20.000 ton İpra gaz elde edilecektir.

Böylece ileride kurulacak petroşimik sanayi için önemli bir ham madde kaynağı bölgenin çok yakınında kurulmuş bulunmaktadır.

9 — Enerji Durumu: Adapazarı, kuzey-batı yüksek gerilim şebekesinde önemli bir düğüm noktasıdır. 154 kilovoltluk bir hatla Sarıyar ve Hirfanlı hidroelektrik santrallerine bağlıdır.

Diğer taraftan aynı voltajda bir hava hattı ile kuzey doğuda Ereğli - Zonguldak üzerinden Çatalağzı ve güneyde Tunçbilek termik santrallerine bağlı bulunmaktadır.

Kuzeybatıyı ve bilhassa İstanbul'u beslemek üzere ileride kurulacak her türlü tesis behemahal Adapazan'ndan geçecektir. Bu tesisler meyhanında Sakarya üzerinde Çiçeroz, Kızılırmakta Kesikköprü ve nihayet Fıratta Keban santrali ilk plânda gelmektedir.

Halen Adapazan'na bağlı olan termik ve hidroelektrik santrallerle bağlanması mutasavver enerji kaynaklanmn takat ve kapasiteleri aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir.

Santralin adı	Kurulu güç (MW)		Üretim kapasitesi (milyon kwh)
	İlk	Nihai	
1. İşlemekte olanlar			
a) Termik Santraller 1			
Silâhtar (İstanbul)	120	120	
Çatalağzı (Zonguldak)	120	120	
Tunçbilek (Kütahya)	64	120	
Ankara (E.G.O.)	27	27	
Demir Çelik (Karabük)	20	20	
*Kâğıt Fabrikası (İzmit)	15	15	
Kırıkkale (Ankara)	15	15	
b) Hidrolik Santraller			
Sarıyar (Ankara)	80	160	400
Hirfanlı (Ankara)	110	148	400
2. İnşa halinde veya inşaatı mutasavver			
a) Termik santraller			
Silâhtar II (İstanbul)	200	200	
b) Hidrolik			
Kesikköprü (Ankara)	76	76	240
Çiçeroz - Sakarya (Ankara)	200	300	560
Keban (Elâziğ)	420	980	5500

Aşağı Sakarya kalkınma plânı tatbik edildiği takdirde Sakarya ve kollar üzerinde başkaca santraller inşaatı imkânları kendiliğinden doğacaktır.

Adapazarı - İzmit bölgesinde halen istihlâk edilmekte bulunan enerji mühim bir yer tutmamaktadır. Bununla beraber Adapazarı'nın enerji istihlâkında 1959/1960 yıllarından % 22 ye varan bir artış görülmesi dikkati çekmektedir.

İzmit ve Adapazan'ın 1960 yılı enerji istihlâki aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir:

10 — S u : Sanayi tesisleri için iptidai maddeler arasında suya da önem vermek icabeder. Suyun sanayi bölgesinde yerleşecek nüfus için lüzumu aşıkârdır, bundan başka birçok sanayide teknolojik bakımdan önemli miktarda su kullanılır. Misal olarak 1 kg. yünden kumaş imali için 1 ton, 1 kg şeker imâli için 15 kg., 1 kg. yazı kâğıdı imâli için 1,5 - 3 ton su sarf edildiği anlaşılabılır.

Geçmişte yurdumuzda birçok sanayi tesislerinin kurulmasında su ihtiyacının ihmal edildiği ve sonradan büyük masraflarla suyun temin edilebildiği veya su yüzünden işletmelerin çok sıkıntı çektikleri çok defa vaki olmuştur. Misal olarak Uşak Şeker, Çorum Çimento fabrikaları ve hatta Karabük tesislerinin bu durumda olduğu söylenebilir.

Almanya'da Ruhr Sanayi bölgesinde 30 yıl önce sarfedilen su miktarı yılda 2 milyar m³ ü tecavüz etmekte idi.

Aşağı Sakarya Bölgesinden bir yılda geçen su miktardan 3 milyarı aşmaktadır. Bu itibarla bölgenin su ihtiyacının hiçbir zaman problem teşkil etmeyeceği iddia edilebilir.

11 — Münakale: a) **Karayolu:** İstanbul-Ankara arasındaki E5 No. lu Devlet Yolu'nun bölgeyi batıdan doğuya doğru kateden ve İzmit - Adapazan - Hendek kısmı 114 Km. dir. 60 No. lu Devlet yolu da Sapanca Gölünü güneyden geçmek üzere İzmit'i Geyve üzerinden Ankara'ya bağlar, bu yolun uzunluğu da (İzmit - Adliye) 46 km. dir.

Adapazan - Karasu stabilize yolu da 52 km., kısmen stabilize, kısmen makadam olan

	Ev, Sokak, Büro	Sanayi	Oto Prodükör İstihlâli	Toplam	Puvant Takat KW
İzmit	4.382.868	62.619.229	21.678.800	88.680.897	15.850
Adapazarı	4.688.731	8.579.773	8.285.351	21.733.855	7.330

Karasu - Akçakoca - Ereğli yolu ise 107 km. dir.

Böylece; Ereğli - Adapazarı 159 km.

Ereğli-İzmit 213 km.

bulunmaktadır.

Karayollarında ortalama yolcu km. ücreti 5,2 kuruş; Ortalama ton/km. ücreti 38,1 kuruştur.

b) Demiryolu: b.1) Mevcut: İstanbul - Eskişehir demiryolu izmit'ten itibaren bölgeyi önce Arifiye'ye kadar doğuya doğru ve buradan sonra güneye doğru kat eder.

İzmit - Adliye arası 46 km. dir. Arifiye-Adapazarı arasında da 8 km lik bir şube hattı bulunmaktadır.

b.2) İnşası Düşünülen; 2.1) Zonguldak ile Ereğli'yi birleştirmek üzere Kozlu - Ereğli (60 km.) arasında gerekli etüdler yapılmış ve projeler hazırlanmıştır.

2.2) Ereğli tesislerinin kurulması ile Ereğli - Adapazarı hattının inşası zarureti de belirmiştir. Bu hattın uzunluğu takriben 200-220 km. olacaktır.

Demiryollarında 1960 da ortalama km. yalcu ücreti:

1 ci mevki	9.53
2 ci mevki	6.01
3 ncü mevki	3.62

Demiryollarında ortalama ton km. ücreti: 11.26 kuruştur.

c) Su Yolu: Karadeniz ile Marmara arasına sıkışmış olan bu bölge su yolu ile nakliyat bakımından müstena bir duruma maliktir.

Su yolu ile nakliyatın diğer her türlü nakliyattan daha ucuz olduğu üzerinde durulmaya ihtiyaç olmayan bir husustur. En büyük sanayi merkezlerinin, nakliyatı deniz veya iç su yoları ile yapılabilen bölgelerde kurulduğu ve inkişaf ettiği de bir hakikattir. Bu hususta Ruhr bölgesini misal olarak göstermek bir adet halini almıştır.

Deniz yollarında ortalama yolcu mil ücreti ve ortalama ton mil ücreti hakkında bilgi edinilememiştir.

İç su yollarında nakliye ücretleri hakkında bir fikir vermek üzere 1949/50 senesinde Batı Almanya'da ortalama tom km. ücretinin

demiryolu nakliyatında 2,85 pfenig, kanal nakliyatında ise 3,10 pfenig olduğu yani demiryolu ile kanalda nakliyat ücretinin takriben eşit bulunduğu zikredilebilir. Aynı tarihlerde Adapazarı ile Sakarya arasında işleyen motorlar 80 km. lik su yolunda ton başına 10 lira ücret almışlardır, yani ton km. 12,5 kuruştur.

Sakarya nehrini Sapanca gölüne bağlamak, Sapanca'yı da İzmit Körfezine akıtmak ve Adapazarından Karasu'ya kadar Sakarya mecrasında navigasyona elverişli bir iç su yolu tesisi mümkün bulunmaktadır. Bu durumu tabiat adeta avaz avaz bağırarak ilân etmektedir.

Bu noktada biraz tarih sayfalarının karıştırılmasına müsaadenizi rica edeceğim.

Osmanlılar 16. Asırda Kanuni Sultan Süleyman devrinde Süveyş Kanalı'nın açılması, Don-Volga nehirleri vasıtasıyla Karadeniz ve Hazer'i birleştirmeyi, Sakarya nehri yolu ile Marmara ve Karadenizin birleştirilmesini idari ve bazı iktisadî sebeplerle düşünmüşlerdir.

Hammer Kanunî devrinde Mimar Sinan ile Kerez Nikola marifetiyle Sapanca'dan İzmit Körfesine kadar olan mesafede 20.000 zıram tevsiye edildiğini, yeniden çıkan muharebeler sebebiyle ameliyatın tatil olduğunu (C. 7 S. 16) da yazmaktadır. Yine Hammer bu vesile ile Pelin'in Bitanya Kıtasını idare ederken Roma İmparatoru (Trajaa)a böyle bir teklifte bulunduğunu beyan etmektedir.

Daha sonraları donanmaya lüzumlu kereste tedariki zoru ile 3. Murat devrinde 1591 de bu iş yeniden ele alınmış, (İznikmit) İzmit Sancağı beyine, İzmit ve Sapanca Kadılarına, Kocaeli beyine ve kadısına Anadolu, Karaman, Sivas, Maraş, Erzurum Beylerbeyine emirler verilmiş, işin mali cephesini idare için sabıka Budin (Budapeşte) defterdarı olan Ahmet Efendiye ve Divanı Âli Kâtiplerinden Kâtip Mustefaya hükümler yazılmıştır. Bu emirlerin yazılmasından hemen bir ay sonra ikinci bir emirle, donanma faaliyeti dolayısıyla, işler durdurulmuştur.

Aradan 65 sene geçtikten sonra 1654 de iş yeniden canlanmış, Hindibğlu isminde bir mühendis gönderilerek keşif yaptırılmıştır. Bu raporda işin mümkün olduğu, ancak bazı köy ve çiftliklerin, meraların zarar göreceklere belirtildiğinden kanalın açılmasından üçüncü defa olarak vazgeçilmiştir.

I. Abdülhamit devrinde 1754 de iktisadî sebeplerle yalnız Sapanca Gölünün izmit Körfezine akıtılmasına teşebbüs edilmiş, keşifler yaptırılmış olmasına rağmen bu havali- de emlak ve alâkası olanlardan bazılarının vaziyeti takdir edememeleri yüzünden ve şikâyetleri sebebiyle bir netice hâsıl olamamıştır.

Aradan 5 sene geçtikten sonra Sapanca Gölünün izmit Körfezine aktılması, buna imkân olmadığı takdirde Sakaryanın Sapancaya çevrilerek izmite akıtılması mevzuu yeniden 1759 Haziranında ele alınmış, keşifler yaptırılmış ve hata hafriyata da başlanılmıştır. Kış gelip işler tatil edilince ortaya çıkan fesatçılar yüzünden bu hayırlı iş beşinci defa tatil edilmiştir.

1813 yılında Kocaeli ve Bursa Sancaklarında Mutasarrıf olan Vezir Hacı Ahmet Aziz Paşanın Sakarya işinin iktisadî ehemmiyetine dair yaptığı müracaat üzerine Sakaryanın menbaından itibaren istikşafı yaptırılmıştır.

Mühendishâne Muallim muvinlerinden Üçüncü Halife Ahmet ve Dördüncü Halife Mehmet Efendilerle Mimar Muavinlerinden Seyit Mustafanın yazdıkları rapor bugün için büe bir kıymet izafe edilecek mahiyettedir. Bu heyetten başka 7 kişilik bir fen kurulu tâyin olunmuş ve işin tatbiki Ahmet Paşaya tevdi edilmiştir. Keşifler yaptırılmış, tatbikata girişileceğ sırada Aziz Paşanın vefatı ve araya giren veya serdedilen mütalâalar üzerine hafriyata başlanılmamıştır.

Türk Tarih Kurumu Belleteni Cilt IV Sayı 14-15 de çıkan Sayın Ord. Prof. İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın bir makalesinden hülâsa ettiğim bu tarihi bilgiler, asırlar boyunca hayır kuvvetleri ile şer kuvvetleri arasındaki mücadeleye yüzünden birçok hayırlı işlerimizin bir neticeye bağlanmadığını göstermektedir.

Nihayet 1950 de E. î. E. idaresince Sarıyar Santralı münasebetiyle Sakarya nehrinin umumî bir etüdü International Engineering Company Firmasına yaptırılmış ve bu etüd raporunda da Sakarya'nın 5 km. lik bir kanal ile Sapanca Gölüne ve Sapancadan da 20 km. lik bir kanal ile izmit Körfezine akı turnası fikri ileri sürülmüştür.

Bu etüde göre Sakarya ile Sapanca arasında bir, Sapanca ile İzmit arasında 3 adet gemi geçidi (Osmanlıca Kantara, Fr. Eclu-

se, Al. Schleuse Ing. Lock) yapılması icabetmektedir.

Böyle bir su yolu tesis edildiği takdirde bir taraftan Zonguldak Kömürü ve Ereğli hadde mamûleri sanayi bölgesine, diğer taraftan Adapazarı havalisinde bulunan düşük tenörlü demir cevheri de Ereğliye ucuza taşınabilir, kargılık yük bulunması sayesinde bu nakliye ücretleri ayrıca düşer.

12 — Bölgede yapılacak işler: Verilen kısa bilgilerle önemi belirtilen Aşağı Sakarya'da Türkiyenin en büyük sanayi merkezinin kurulması için gerekli şartların mevcudiyeti yani yer, insan gücünün bulunduğu ve başta su olmak üzere kömür, demir, linyit, orman, ham petrol ve enerji kaynaklarının çok yakın yerlerde olduğu görülmektedir.

Bu bölgeden teklif edilen yönde faydalanmak için yapılması icabeden işler iki safhada başarılmalıdır: Etüd ve Tatbikat.

Etüd safhasında yapılacak işleri şu şekilde sıralamak kabildir:

a) Sosyolojik Etüd: Bölgenin insan gücünü araştırmak üzere sosyolojik etüdü,

b) Harita ve Kadastro İşleri Etüdü:

b.1) Bölgede yapılacak çeşitli tesisler için lüzumlu haritaalar, istenilen ölçüde bir elden ve bir defada yapılmalıdır,

b.2) Bölgenin tam bir kadastrosu çıkarılmalı ve millî arazinin miktarı kesin olarak tesbit edilmelidir,

b.3) Millî arazinin sanayie tahsisi ve şekülasyona mani olmak ve sanayie tahsis edilecek millî arazinin 20-50 yıl vadte ile satışı için gerekli mevzuatın çıkarılması,

b.4) Hususi eşhasa ait arazinin Devletçe istimlak yolu ile alınabilmesi ve sanayie tahsisi için gerekli mevzuatın temini,

c) Su İşleri Etüdü: c.1) Aşağı Sakaryayı taşkınlarından korumak üzere orta Sakarya üzerinde Çiçeroz ve Paşalar Boğazı barajlar etüdülerinin tamamlanması,

c.2) Göynük suyu üzerinde bir baraj yerinin etüdü,

c.3) Mudurnu Çayı üzerinde bir baraj yerinin etüdü,

c.4) Dinsiz Çayı taşkınlarını zararsız hale getirmek üzere .mecra. ıslâhının etüdü, ;

c.5) izmit ovası ve Adapazarı ovasında gerekli yerlerde kurutma tesisleri etüdü,

c.6) izmit Körfezi ile Karadeniz arasında 1000 tona kadar kanal vasıtalarının işleyebileceği bir su yolunun tesisi için gerekli etüd,

d) Demiryolu İşleri Etüdü: Adapazarı - Ereğli - Zonguldak demiryolu irtibatı için gerekli etüd (ilerde çift hat inşaatı derpiş edilmelidir.)

e) Yol İşleri Etüdü: e.1) Adapazarı-Ereğli arasındaki yolun Devlet yolu haline getirilmesi için gerekli etüd (ilerde çift şerit),

e.2) Adapazarı - Kandıra - Şile - İstanbul yolunun Devlet yolu haline getirilmesi için gerekli etüd (ilerde çift hat),

e.3) Bölge içinde büyük bir yol şebekesi kurmak üzere bir etüd,

İ) Liman İşleri Etüdü:

f.1) İzmit Liman Etüdü,

f.2) Sakarya ağzında bir liman etüdü,

f.3) Adapazarı ve münasip görülecek diğer yerlerde kurulacak iç limanlar etüdü,

g) Elektrik Etüdüleri: g.1) Çiçeroz Santral Etüdü,

g.2) Paşalar santral etüdü, -bu etüdde, optimum enerji istihali yerine Aşağı Sakaryada ortalama bir su akımının temini esas alınmalıdır.

g.3) Sarıyar - Adapazarı hava hattının 2. devresinin ve Adapazarı trafosunun takviyesi etüdü,

h) Eğitim İşleri Etüdü: h.1) Bölgenin ilk eğitim meselesinin % 100 halli için gerekli etüd,

h.2) Bölgedeki Sanat Okullarının gereği gibi takviyesi etüdü,

i) Sağlık İşleri Etüdü: Bölgede mevcut sağlık merkezlerinin, nüfusun kısa bir zamanda 2-5 misli artacağına göre takviyesi için gerekli etüd,

j) Sosyal Mesken İnşaatı : . Kalkınacak olan bölgede sosyal mesken inşaatı için gerekli etüdüler,

k) Ziraat İşleri Etüdü: Gelişecek sanayileşme hareketine rağmen bölgenin ziraat istihsalinin artırılması için alınacak tedbirlerin etüdü ve icabeden yerlerde sulama ve drenaj işlerinin etüdü, toprak haritasının çıkarılması.

1) Maden Etüdüleri:

Ferizli civarında bulunan demir ve sözü edilen kurşun cevherlerinden faydalanma imkânları etüd edilmelidir.

Ayrıca sanayi için çok önemli bir unsur olan döküm kumu etüd edilmelidir.

m) Hukukî Mevzuat İşleri: Bir taraftan bu sahada kurulacak veya İstanbul'dan göçedecek sanayii teşvik edici mevzuatın hazırlanması,

Bu etüdüler ve ilk hamlede kurulacak sanayinin herbirinin hususiyetine göre yapılması gerekli etüdüler müsbet netice verdiği takdirde malî imkânlar sağlanarak tatbikat safhasına geçilmeli ve bütün tesisler kül olarak vücuda getirilmelidir.

S o n S ö z : Bu kısa etüdüle ileri sürülen fikirler cazip bulunursa konunun ilgililerden teşkil edilecek bir komitede incelenmesinin ve münasip görüldüğü takdirde 2. beş yıllık program çerçevesinde tahakkuku için lüzumlu etüd ve projelerin sıkı bir çalışma ile önümüzdeki' 4 yıl içinde hazırlanmasının uygun olacağını düşünüyoruz.

Böylece, yurdumuzun kalkınmasında hususî teşebbüs tarafından hakikaten yapılamayacak su, yol, liman, demiryolu gibi işleri Devlet üzerine alarak, hususî teşebbüsün büyük ölçüde sanayi hareketine iştiraki için gerekli iptidai şartlar hazırlanır ve tam manâsıyla Devlete yakışan plânlı programlı bir iş görülmüş olur.

BİBLİYOGRAFYA :

B, RGI < s E

WJKERSLOOTH, P. de —
KLEINSORGE, H.(1940): Kocaeli - Çamdağında Devonien
Devrine ait Ootik Demir Cevheri
Yatakları. M.T.A. 3/20.

EGERAN, N.

(19-40): Kocaeli - Çamdağ Rusubi Demir
Cevherinin Etüdü. M.T.A. 3/20.WJKERSLOOTH, P. de —
EGERAN, N.(1940): Çamdaş Şimalindeki Karasu -
Sakarya Mmtakası Kurşun Çin-
ko Cevherlerinin Etüdü. M.T.A.
4/21.

BARUTOGLU, O. H. Prof. İ. H. UZUNÇARŞILI

AHMET REFİK, SOKULLU (1917)

(1949): Çamdağ Demir Cevherlerinden
Demir - Çelik Sanayiimizde İs-
tifade İmkânları. M.T.A. 14/39.(1960): Ereğli'de Kurulacak Demir - Çe-
lik Fabrikasının Demir Cevheri
İhtiyacının Giderilmesi. MADEN-
CİLİK. T.(1962) D. M. İ. U. Müd.
Ortalama ve Ekstrem Kıymetler
Meteoroloji Bülteni. TB. No. 402.Türk Tarih Kurumu Belleteni,
Cilt IV, sayı 14 - 15.