

Hidrografi Şubesinin 1935 senesine ait deniz işleri

Yazan
Hidrografi Ş.

Deniz işleri, 1935 senesi haziran bidayetinde başlamıştır. Önce Karadenizde İğneada ve Midye limanlarının, Portolonları yapılmıştır. İğneada limanının 25 bin mikyasında bir kara hartası mevcut olmadığından gerek denize ve gerek karaya ait tafsilat baştan yapılmak iktiza ettiğinden kara hartalarına müracaat edilmeden bu limanların 1: 10000 mikyasında olmak üzere yapılmasına başlanmıştır

En önce İğneada limanında gerek kara ve gerekse denizde iptidaî keşfiyat yapılmış, karada teşkili iktiza eden nirengi noktalarından denizde de faydaları olmak için her iki kısmın tafsilatına elverişli olarak noktalar intihap edilmiş, arazi gayet ormanlık olduğundan bir birini iyice görebilecek nirengi noktalarının sahilden pek uzaklarda teşkil edilmesi zarureti karşısında nirengi şebekesini elverişli müsellelerle teşkil edebilmek için denizde sabit ve katiyen yerini değiştirmemesi mümkün olan şamandıralardan istifade çareleri aranmıştır. Nirengi noktalarının teşkillerine elverişli noktalar intihap edildikten sonra sahilde ve kumluk, düz bir arazi üzerinde 1182 79 metre tulünde ve müteaddit defalar usulü dairesinde ölçmek üzere bir esas dılı tayin ve mesaha edilmiştir. Bu

dılın bir noktasında teodolit, seksant ve kornometre vasıtasile 2 gün sürmek üzere muhtelif zamanlarda semt rasat ve hesabı yapılmıştır. Ve bu vasıta ile esas dılın semti hakikî olarak bulunmuştur. Ve malûm usulüne tebean 1 dakikalık bir kıraate malik olan kara puslasile bu mevkiin tabii inhirafı da tayin edilmiştir. Bu veçhile tayin edilen tabii inhirafın İngilizce hartalardaki miktarile mukayesesinde bir kaç derece dakikası kadar tehalûf ettiği görülmüştür.

Bu tehalûfün sebebide İngilizce hartalarda tayin edilen tabii inhirafın tayin tarihi eski olmasından ve senevi tahallûf miktarının dakika yününden verilmiş olmasından ileri gelmiştir.

Semt rasatları için ayrıca arz tayin edilmeyüp hartalardan alınan arza göre hesap yapılmıştır. Esasen bir dakikalık arz hatasının semtteki tehalûf miktarı saniye dahilinde oynadığından, semtte bir hataya sebep teşkil etmiyeceği aşikârdır.

Ölçülen esas dılın, semtine nazaran kanavanın Y, X leri çizilmiştir. Bu liman için sahilde ve denizde ve sahilden bir kaç kilometre içerde olmak üzere (20) aded nirengi noktası intihap edilmiş ve noktalara dörder metre irtifaında tepelikli balızler inşa edilerek münasip noktaların yekdiğerinden rasatları zais teodoliti vasıtasile yapılmıştır. Müsellesler 20:30 ve bazan da mecburi olarak 12:15 derecelik zaviyeleri ihtiva etmekde idi. Buna erazinin tabiati sebebiyet vermiştir. Evvelcede söylnildiği üzere bazı müselleslerin mutedil zaviyelerle teşekkül etmesi için mecburi olarak denize şamandıra atmak zarureti hasıl olmuştur. Nirengi rasadları iki ve bazan 4 silsile ile yapılmış ve mezkûr 20 noktanın 10 danesinden müteakbil rasadlarla müsellesler kapadılmış ve diğér müselleslerin

3 üncü zaviyeleri hesapla tayin edilmiştir. Kapanan müselleslerin kapanma hatası 2:10 saniye arasında bulunmuştur. Müselleslerin müşterek dıhları iki ve bazanda üç müselles ianesile hesap edilmiştir. Hata küçük müselleslerde 5 büyüklerde 20 santimi geçmemiştir. Bir portolon mesahasında 5:6 kilometrelik bir mesafede 5:20 santim hatanın tecvizi hata dahilinde olduğu kabul edilebilir. Esasen nirengi rasadları eldeki aletle ancak 3 üncü dereceden bir nirengi şebekesi teşkiline müsait olduğundan bu hatanın bu iş için tecvizi hata dahilinde bulunduğuna kanaat getirmek lâzımdır.

Daha dakik nirengi hesabatına esasen vaktimiz müsait değildi Çünkü nirengi rasatları ve kısmen muvazeneleri ve hesapları ve inşaat gibi hallerle semt ve saire hesapları hep arazide yapılmakta olduğundan birinci ve ikinci derece nirengi teşkilâtına vaktimiz müsait bulunamazdı. Hususile bu nirengilere istinaden denizdeki iskandillerin her birisi de arkadan kesdirme birer mevkiif demek olacağından bunları 25 gün gibi kısa bir zamana sığdırmak kabil olamazdı.

Nirengi teşkilleri ve hesapları bittikten sonra tertip ve fasla hesapları yapıldı ve noktalar 1: 10000 mikyasında olmak üzere kanavalara vaz olundu. Kanavalar iki adet olarak yapıldı, birisi karada çalışan subaylara ve diğeri de denizde çalışanlara tevzi olundu. Bu suretle her iki posta aynı zamanda hem denizden ve hem de karadan işe başlamış oldular.

Karada sahilden 400:1000 metreye kadar olan arazi kısımlarının topoğrafik hartası yapıldı, şehrin belli başlı binalarile denizden görülebilecek ve gemicileri alâkadar edecek

ehemmiyetli noktalar hartaya geçirildi, arazinin ormanlık, dağlık kısımları ve tarlaları, çeşme gibi mühim noktaları tesbit edildi ve yapılan kısımda (5) metrede bir münhani geçirildi. Sahil kısmı alidat ile yapıldıktan sonra bir kerre de teodolitle muayene edildi. Sahildeki kayalar ve deniz altı arızalarının mevkileri seksant ve teodolitle tayin edildi; iskandiller gerek motor ve gerekse filikalarla (kavsi daire üzerinde hareket) usuline tevfikân ve üç zaviye ile kontrollü olarak tayin edildi

İnecik'in 1: 10000 mikyasındaki kara tafsılâhî deniz hartası 25 gün zarfında ikmal edilmiştir. Denizde 1/4 kulaçtan itibaren sahilin sığ kısımlarının iskandilleri ve (5) kulaçlık orta su iskandilleri ve 10 kulaçtan fazla olan derin su iskandilleri yapılmış ve 3, 5, 10 kulaçlık münhaniler geçirilmiştir, ve bu suretle mevkiinde ikmal edilen harta fotoğrafhaneye verilmiştir.

Temmuz bidayetinde ikinci işi teşkil eden Midye limanının portolonunun yapılmasına başlandı, bu limanın 1: 25000 mikyasında kara hartası mevcut isede denizciler için bu mikyas muvafık görülmediğinden keza bu limanında hartasının 10000 mikyasında yapılması iktiza eylemiştir. Kara paftalarında denizin bu kısmını meydana getirmek için münasip nirengi noktası bulunmaması ve bu paftada mevcut noktaların ise mevkilerinin karada aranılarak tayin edilememesi yüzünden İncedada olduğu gibi başdan bir esas dilî ölçmeğe ve nirengi noktalarının tayin ve rasadına, semt ve müsellesat hesaplarına lüzum görülmüş bunun için de dakik bir surette 88542 metre tulünde bir dilî mesaha ve 14 aded nirengi

noktası intihap edilmiştir. 10 noktadan mütekabil rasatlarla müsellesler kapatılmış ve kapanma hatası 10 saniyeyi geçmemiştir. Müşterek dililer keزالık 3 silsile müsellesat ile kontrol edilmiştir İneadada yapıldığı veçhile buradadaameliyata devam edilerek hem kara kısımlarının topoğrafisi ve hemde 20 kulaca kadar iskandilleri yapılmış ve hartası ıkmal edilmiştir. Bunuu içinde 25 günlük bir zaman sarfedilmiştir. Elde mevcut deniz vasıtalarının mükemmel olmayışı, personalin noksanlığı ve motorların arızalı olması dolayisile kullanılmaması hartacı zabitlerin fazla çalışmalarına ve fazla yorulmalarına sebep olmuştur.

Büyük bir mikyasda yapılan bu deniz hartasının - Bazı noksanları - nazarı dikkate alınmazsa böyle kısa bir zamanda yapılması denizlerin müsait gitmesinden ıleri gelmiştir. Kara deniz gibi furtunalarile meşhur olan bir denizde bazan günlerce iş yapılamamak felâketine maruz kalınmaması teşekküre şayan bir hadise gibi kabul edilmelidir. Deniz hartacılığında denizin ahvali hartacıya yardım etmelidir. Bazı anlar olurki üç günde bitirilmesi pek tabii olan bir işin aylarca sürdüğü vaki olmaktadır.

Temmuz gayesinde Midye limanının işi bittiğinden ağustos bidayetinde alınan emir üzerine Bozca ada karşısındaki Eski İstanbul mevkiinden Tuzla burnuna kadar olan ve takriben 22 kilometre tulünde bulunan sahil aksamının iskandilleri yapılmasına başlandı. Bu sahilin 25000 mikyasında kara paftaları mevcut olduğundan iskandillerinde aynı mikyasda yapılması emrolunmuştur. Bu sahada arazi üzerinde nirengi mevkilerinin yerleri aranmış isede mevcudiyetini

gösterir bir işaret bulunamadığından kezalık Tavaklı iskelesinin düzlük kumsalı üzerinde bir esas dılı ölçülmesi mecburiyeti hasıl olmuş ve mezkûr dılın kemmiyatı vaziyeleri, semti hesap edilerek yeniden bir nirengi şebekesi teşkil edilmiş ve 23 noktanın 15 danesi üzerinde müteakabil ve ikişer silsile rasadla noktaların kemmiyatı vaziyeleri hesap edilmiştir.

Yapılan nirengi şebekesi 25000 mikyashlı hartada görülen büyük beşik ve Sakartepe nirengi noktalarına bağlanmıştır. İşbu noktalara istinad eden şebeke ile nirengi kanavası ihzar edilerek (kavsi daire-üzerinde) ve (sabile amut) seyirler usuline tevfikân yarım kulaçtan açıktaki 25:30 kulaçlık derinliklere kadar iskandil ameliyatı yapılmıştır.

Havalar gayri müsait gittiğinden motor ve filikalarla müsait hava kullanarak işe devam olunmuştur. Bundan başka sahil aksamının müruru zamanla uğramış olduğu tebeddüller 25 binlik harta üzerinde tashih edilmiş ve yeniden yapıupta kara paftalarında mevcut olmayan değişimlerde revizyon edilmiştir. Bu suretle 24 temmuza kadar 52 günlük bir mesai neticesinde bu sahanın deniz hartası vücuda getirilmiştir. Vazifenin ikmalile avdet sıralarında Genel Direktörlükten verilen emir üzerine Karabiga ve Erdek arasındaki sahilin nehir ağızlarında vukua gelen derinlik farklarının muayene ve o civara ait deniz hartasının revizyonu için gemi ile mezkûr havaliye hareket edilmiş ve işe başlanmıştır. Elde mevcut 1: 73900 mikyasındaki ingilizce hartanın iskandil revizyonlarına esas olmak üzere nirengi şubesinde verilmiş on havaliye ait nirengi noktaları ve bu noktaları gösteren 50 bin mikyashlı kanavaya istinat edilmiş ve nirengi şubesinin verdiği bütün

noktalar erazide bulunduğu gibi bunlara ilâve olmak üzere 4:5 adedde ikmal nirengisi teşkil olunarak ameliyata başlanmıştır. Fakat bu sahilin 25 binlik kara hartaları henüz ikmal edilmemiş olduğundan sahil hattı verilen nirengi noktalarına istinaden yapılmış ve muayyen usullerle denizin derinlikleri tayin edilerek 1:50000 mikyasında ayrıca bir iskandil hartası vücuda getirilmiştir. Mezkûr harta İngiliz hartasının mikyasına tahvil edildikten sonra İngilizce harta üzerinde tashihat yapılacaktır.

Aynı sene mesaisi zarfında havaların müsait olmadığı ve açık denizlerde çalışılması kabil olmadığı zamanlarda vakit gaip etmemek için Bozcaada limanında bulunurken mezkûr adanın limanına ait 1:2000 mikyasında birde portalon vucuda getirilmiştir.
