

CHESTER PROJESİNDE GÜMÜŞHANE-TİREBOLU 'TURUK-I HADİDİYE' (DEMİRYOLU) HATTI



S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Mühendisi (MSc.)

Osmanlılarda demiryolu kavramı ilk yıllarında 'Hulût-i ha-dîdiyye' ve yol anlamında 'turuk', demir anlamına gelen 'hadidiye' nin birleşimi olarak 'demiryolu' 'turuk-ı hadidiye' veya Fransızca 'fer' 'demir' 'chemin' 'yol' anlamına gelen 'şimendifer' adı ile daha sonraki dönemlerde ise öz Türkçe bir kelime olan 'demiryolu' ile anlam kazanmış bir kelime olarak ilk demiryolu inşaatını başlatan odasının duvarında asılı olan Londra-Manchester şimendiferi resminin altındaki İngilizce yazıyı tercüme ettirdiği Dr. Şpitser'e Padişah Abdülmecid'in 'kendi memleketimde de tren yollarını görmek isterim' diyerek başlatmıştı. Abdülmecid ile özel doktoru Şpitser arasında demiryollarının Osmanlı Devleti'nde nasıl inşaa edileceğinin iktisadî üzerine uzun bir konuşma geçer. [1]

Daha sonra Osmanlı tahtına geçen kardeşi güreşçi ve avcılıktan hoşlanan Padişah Sultan Abdulaziz, Rumeli Demiryolu yapılırken Topkapı Sarayı Bahçesinden geçecek bir projeye karşı çıkanlara karşı 'Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım' cümlesinde anlam bulan bir stratejiye dayanan ifade kullanmıştı. [1]

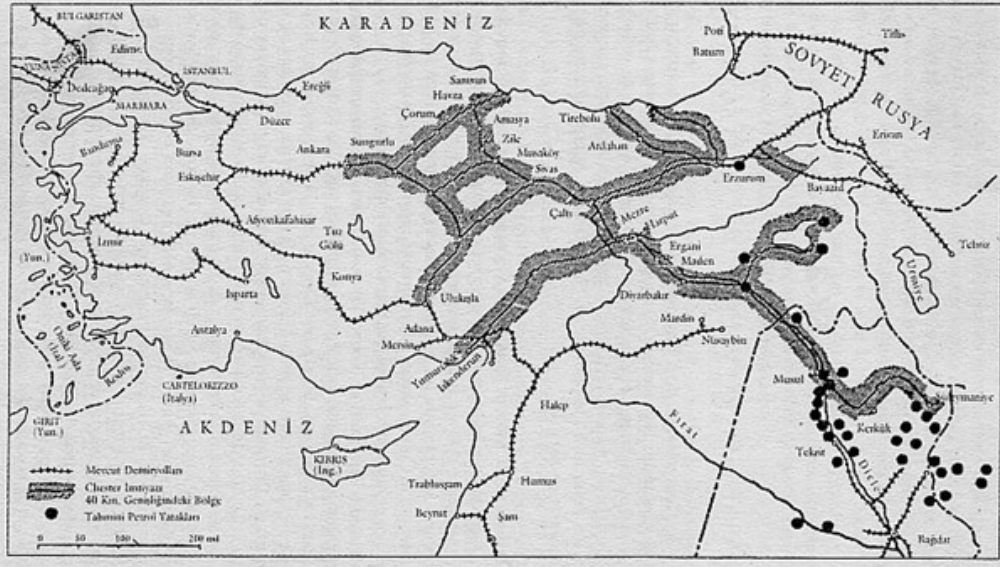


İpek Yolu'nun Doğu Karadeniz kıyılarındaki önemli kent limanlarından Osmanlı IV. Ordusunun karargâhı olan Erzincan'a doğru dağlık araziden kaynaklanan askeri malzemenin gönderilmesini kolaylaştıracak demiryolu inşaatındaki gecikmeler, esas olarak Rusya'nın 1829 ve I.Dünya Harbi'nde olduğu gibi Osmanlı'nın doğu sınırlarından girerek Kars gibi illerden Erzurum ve Erzincan düzlüklerine ulaşarak Gümüşhane üzerinden Karadeniz limanlarına ulaşımını daha stratejik ve hızlı hale getiriyordu.

Bu stratejik öneme binaen Ruslar, Osmanlı döneminde birkaç anlaşmaya Karadeniz'e

yapılacak bir demiryolu inşaatını engelleyecek maddeler koydurmuştu. I. Dünya Savaşı sırasında Trabzon valisi **Cemal Azmi Bey** tarafından **Hamsiköy**'e kadar uzatılma çalışmaları başlatılan bir dekovil hattını işgal sırasında ihya ederek Trabzon Limanına gemilerle getirdikleri silahları **Torul**'a kadar taşıyıp aşamadıkları **Harşit Çayı**'nın vadisine kuzeyden girip kıyı karayolundan ulaşamadıkları **Tirebolu**'yu da işgal etmek üzere çalışmalara başlamışlardı. Ancak bu çalışmalar Rusların bölgeden çekilmesi ile akamete uğramış, Rusların çekilmesi üzerine bu dar hatlı dekovil güzergâhının rayları halk tarafından iki üç yıl içinde kaçırılıp satılmıştı.[2]

Gümüşhane- Tirebolu güzergahı denizden yüksekliği Gümüşhane'den 1227 rakım ile başlayan, Torul'da 1000 metre yüksekliğe bir eğim ile inen ve Kürtün'ün batısından itibaren ise 500 metre rakıma kadar inecek bir vadi içinden bir zamanlar Gümüşhane'ye madenlerin nakli ve iktisaden bağlı olarak **'Zeamet-i Kürtün'** içinde bir liman kenti olan **'Vadinin Karadeniz ile vuslata erdiği'** Tirebolu'daki limana uzanacak bir demiryolu projesi Rumeli Demiryolları Mühendisi Alman **Wilhelm von Pressel** tarafından 1872 yılında hazırlanan 550 Km uzunluğundaki **'Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt'** hattıydı.



CHESTER PROJESİNDE TURUK-I HADİDİYE HATLARI

Bağdat Demiryolları Başmühendisi Wilhelm von Pressel'in bu hat üzerinde bulunan Gümüşhane-Tirebolu hattı daha sonraki yıllarda yapılması düşünülen ve 1911 yılında Osmanlı parlamentosuna sunulan ve 9 Nisan 1923 tarihinde TBMM nin 206 kişinin katıldığı ve 185 lehte, 11 aleyhte ve 10 'müstenkife' (çekimser) olarak [3] onayladığı ancak hiçbir zaman uygulanmayan Chester Projesi kapsamındaki planlara **Gümüşhane – Ardasa (Torul)-Tirebolu** güzergâhı olarak Doğu Karadeniz sahillerine uzanan iki demiryolu güzergahından biri olarak girmişti. [4] Türkiye Büyük Millet Meclisi görüşme tutanaklarında kendi standartlarına uygun olduğu için Rusların arkasında olduğu **dar hat olarak planlanan demiryolunun stratejik yönden zaafiyeti vurgulanarak** proje kapsamına geniş hatların projeye sonradan ilave edilmiş olduğu, demiryolunu inşaa edecek Amerikan-Kanada şirketinin proje kapsamında ilk 20 yıl için gümrüksüz kömür ithal edeceği, projenin toplam bedelinin 400 milyon lira olduğu, taşıma tarifleri sonucunda trenin uğramadığı iller için sebze fiyatlarında rekabetin bozulacağı ve imtiyaz süresi olan 99 yılın çok uzun olduğu gibi hususlara değinilmişti.



Chester Projesinin 400 Milyon Lira olan proje maliyetinin inşa edilecek toplam **4400 Km lik hat uzunluğuna** göre kilometre başına ortalama maliyeti 1923 yılındaki değere göre **90.900 Lira** tutmaktaydı.

Bu ortalama değerden 85 Km lik [5] **Gümüşhane-Tirebolu** hattının toplam proje maliyeti 1923 fiyatları ile 7.726.500 Lira tutmaktaydı. 1923 yılında 1 gram altının değeri 0.665 \$ etmekteydi. Bunun bugünkü para ile 0.665 \$ değeri $0.665 \times 7.86 \text{ TL} = 5,229 \text{ TL}$ eder. Proje bedeli olan $7.726.500 \text{ TL} / 5.229 \text{ TL} = 1.477.433,543698604$ gram altın = 1477,43 Kg altın tutar. Bu miktarın bugünkü değeri ise $695.871.199 \text{ TL} = 88.533.231 \$$ eder. [6]

Sonuç olarak özetle 99 yıllığına Türkiye'yi nüfuz altına alacak Chester Projesi uygulansaydı; Gümüşhane-Tirebolu demiryolu hattı 1923 yılındaki 1477 Kg altın karşılığının proje birim ortalama kilometre başına düşen günümüzdeki altın gram fiyatları karşılığı olarak toplam 88.5 Milyon dolara mal olması gerçekleşecekti.



Bu değere Chester Projesi içindeki ortalama değerden ulaşılmışken yol üzerindeki **tünel, viyadük, köprü, sanat eserlerinin maliyeti projeyi uygulayacak firmanın imtiyaz sözleşmesi kapsamında elde edeceği kazanımlar (demiryolunun 40 Km etrafındaki alandan bedelsiz kullanım hakkı, ilk 20 yıl vergisiz kömür ithalatı, yeraltı kaynaklarının imtiyazının verilmesi...vs)** düşünüldüğünde günümüz şartlarına göre değerlendirildiğinde yapılacak yatırımın karşılığında elde edilecek 99 yıllık imtiyaz, ABD nin Türkiye'ye **Lozan Antlaşma** görüşmeleri devam ederken Musul'un Türkiye'ye verilebileceği ihtimaline karşı Osmanlı kaynaklarına 99 yıllığına '**nüfuz**' etme karşılığı (!) olarak projenin bu güzergahındaki değerinin buna göre değerlendirilmesi gerekir.

Chester Projesinin neden uygulamadığına gelince;
Projenin uygulaması için kurulan Ottoman American Development Company şirketindeki iç çekişmeler ve Amerikan sermayesinin projeye ilgisizliği gibi hususlar ortaya çıkınca Türk Nafia Vekaleti uzun bir bekleyişten sonra 18 Aralık 1923 tarihinde şirkete Chester imtiyazının iptal edildiğini yazı ile bildirir.
[7]

ARKEOTEKNO

[1] Sultan Abdulmecid ile doktoru Şpitser arasında resmin altındaki yazısının tercüme edilmesinden sonra şu konuşmalar geçer.

Abdulmecid: Böyle işler için lazım olan paranın hazine-i hükümetten verilmesi pek zordur. Avrupa'da olduğu gibi burada da hususi (özel) şirketlerin teşekkül etmesini şayanı temenni ederim.

Şpitser: Ben de cevaben bu gibi teşebbüslerde münferit kimselerin serveti, hükümete itimad ve emniyet şartı asli olduğunu, herkesin, kemali itimad ile me'mul ettiği üzere emvalin masuniyeti hakkındaki fermanları sayesinde serveti umumiyenin bir kaç sene içinde artmış olduğunu, Zatı Şahanelerinin hubbi adaletlerine karşı perverde edilen itimadın bu gibi teşebbüslerin kuvveden fiile iysali için bir dereceye kadar hükümete de şamil olması lazım gelir.

Abdulmecid: Emin olunuz, bu itimadı hasıl etmek için tarafımdan her şey yapılacaktır. Zamanı saltanatımda kimsenin emvali meşruasına tecavüz edilemez. Yalnız bizim bankerlerimizde menafii · umumiye namına ittihad müslüman ahalimde ise çalışmağa heves yoktur. Bankerlerimiz öteden beri sermayelerini paşalarımıza faizle vermeye alışmışlardır.

(Kaynak: İstanbul Ansiklopedisi)

[2] Mustafa Reşit Tarakçıoğlu Hayatı, Hatıratı, Trabzon'un Yakın Tarihi ve Yassıada Mektupları, Hikmet Öksüz, Veysel Usta, Serander, 2018

[3] Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. XXV, No 4 (Aralık 1970), s. 294, 313.)

[4] <https://www.raillynews.com/2020/03/today-9-march-1911-chester-project-5/>

[5] http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=3679&tipi=2&sube=10

[6] <https://altineuro.com/1923-altin-fiyati.html>

[7] <https://kebikecdergi.files.wordpress.com/2012/07/09can.pdf>

AKTİF KAYNAK LİNK:

https://www.arkedekno.com/pg_505_chester-projesinde-gumushane-tirebolu-turuk-i-hadidiye-demiryolu-hatti