

DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ'NDE OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DEMİRYOLU PROJELERİ



S.Vedat Karaarslan Arkeolog- Y. Mühendis

Bir ülkenin gelişmişlik seviyesinin belirlenmesinde önemli kriterlerden biri olan ulaşım, bizde başlangıç yıllarında bir Osmanlı geleneği olan 1876 yılından bu yana 'telgraf' ve 'demiryolu' nun birlikte yatırım yapılması gerekliliği üzerine kurulmuş adeta 'inkışaf' 'gelişme' nin temel iki unsuru olmuştur. Öyle ki 1924 yılında çıkarılan Telgraf ve Telefon Kanunu görüşülürken Saruhan milletvekili Sabri Bey' **0 halde şimendifere (tren) imtiyazlar verilirken neden muhaberata imtiyaz vermezler'** diyerek telgraf ve tren yolları tesisinin birlikte planlanması gerektiğini ifade etmiştir. (şimendifer: Demiryolu; Fransızca Chemin de fer)

Kırım Harbi (1855) sırasında yabancıların elinde olan ilk kez kurulan Telgraf Müdürlüğü, 1861 yılında kurulan Telgraf Mülazimi Mektebi ve daha sonra Galatasaray Lisesi ve Darüşşafaka Lisesi'ne konulan ek dersler ile eğitimi yapılan telgraf elemanlarının eğitimi gibi 1915 yılında İzmir'de açılan Şimendifer Okulu'nda da tren ve demiryolları konusunda eğitim vermeye başlanmıştır.

Bu nedenle tren işletmeciliğinin bizde '**imtiyaz demiryolculuğu**' ile başladığını söyleyebiliriz. Anadolu coğrafyasında ilk demiryolu imtiyazı verilen hat, yabancı şirketler eli ile yapılan 1856 yılında başlayan 1866 yılında tamamlanan 130 Km lik Aydın-İzmir arasındaki güzergaha ait hattır. Öyle ki 1908-1914 ve 1922-1923 yılları arasında iki kez Amerika Birleşik Devletleri tarafından Chester Projesi altında iki kez gündeme getirilen (Musul-Kerkük petrolüne ulaşım amacıyla) Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde Karadeniz'e liman inşaa etmek de dahil proje uygulama şansı bulamadan rafa kaldırılmıştı. Yabancılar verilen imtiyazlar sonucu Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan 4000 Km lik hat uzunluğu 1923 yılından itibaren stratejik planlama kapsamında devletin bizzat içinde olduğu projelerle demiryolu hat kapasitesi iki katına çıkarılmıştı.



VAGON LI ŞİRKETİ (İSTANBUL)

Nitekim 1933 yılında 'Wagon Lit' olayı olarak bilinen bir hadisede 'Wagons Lits' adlı şirketin 'yataklı vagon' anlamına gelen bu vagonları işleten bir vagonda Naci Bey adlı bir görevli telefon ettiği bir kişi ile Türkçe konuşurken Belçikalı müdür Jannoni tarafından şirketin konuşma dilinin Fransızca olduğunu söyleyerek Naci Bey'i '25 Kuruş para cezası ve 15 gün görevden uzaklaştırma' cezası verir. Bunun üzerine Türklerin protesto gösterileri sonucunda Behiç Bey ile başlayan tren terimlerini 'Türkçeleştirme' akımı ile birlikte devletleştirme politikalarına öncelik verilmeye başlanır.

Bu gelişmelerin sonucunda 1923 yılında devlet eliyle işletme ve inşası devlet tarafından bir yasa ile düzenlenen ve 1927 yılında yapılan ilk ihale ile yabancıların elinde olan ancak Türk taşeronlar tarafından inşa edilen demiryolları ilk kez 1933 yılında bir Türk şirketinin ana yapımcılığı üstlenmesi ile bugüne kadar gelen sürecin önü açılır.

Böylece Türkiye Cumhuriyeti yasa ve gündemine günümüze kadar ulaşan 'Devlet Demiryolları' kavramı 1933 yılında bu yana gelişmeye başlar.



Gelişmişlik seviyesinin göstergesi olan ulaşım politikası yukarıdaki örneklerde olduğu gibi günümüzde pek fazla kullanılmayan 'telgraf' dan ayrılıyor olsa da günümüzde bütün ülkenin iletişim alt yapısını belirleyen fiber-optik, radyo veya

günümüz söylemi ile 'mobil' ve benzeri iletişim politikalarının birlikte yürütülmesi gibi demiryolları da **kara, hava** ve **deniz** ulaşımı politikalarından ayrı düşünülemez ve bu kapsamda düşünülerek planlanması gereken bir yol haritasının ortaya konulmasını gerekli kılar. Aksi halde yatırımların 'telekomünikasyon' sektöründe sıklıkla kullanılan 'dual investment' yani 'çift yatırım' anlamına gelebilme gibi tehlikesi ortaya çıkabilir.

Anlaşılan o ki eğer hızlı demiryolu projesi ile yapılacak demiryolu hattı Karadeniz sahilindeki herhangi bir merkeze inerse bölgedeki en merkezi ve yoğun limanı ile bu merkez arasındaki mesafe dolayısıyla sahil yolundan bu merkeze bir karayolunun kullanılması kaçınılmaz olacaktır.

Trenlerde ve genel olarak demiryolu teorisinde kullanılan yarıçapı belli olan dairenin yayı veya viraj açısı da denilen kurplara ve bu kurplardaki trenin hızına bağlı olarak merkezkaç kuvvetlerini ortadan kaldıracak eğimlere (dever) göre olması gereken yarıçap, Türkiye'de hızlı tren için kullanılan en küçük yatay kurp yarıçapı coğrafyasına göre 3500 metre olduğu için [1] mevcut sahil karayolu gibi sahile paralel bir demiryolu projesi teknik olarak araştırılması gereken bir konudur.

Ekonomik olarak da geçen yıl (2019) Antalya'da Akdeniz'de 3600 yıl öncesine tarihlenen "**suyun altındaki Göbeklitepe**" olarak tanımlanan insanlık tarihinin ilk ticari gemi batığından da anlaşıldığı üzere antik çağlardan bu yana bilinen ve kullanılan yolcu ve yük taşımacılığında en ucuz ulaşım olan '**denizyolu**' ulaşımına paralel olacak şekilde böyle bir projenin uygulanabilirliği ancak arazinin teknik etüdünün topografik çalışmasından sonra ekonomik etüdünün de yapılması ile anlaşılabilir.



KURP (CURVE)

Karadeniz'in iç bölgesinden en merkezi limana ulaşımın olmaması durumu sonuç olarak çoğu şehirde şahit olduğumuz öz cevher kaynağından uzak bir çimento fabrikasına cevher taşıyan kamyon bolluğuna benzer şekilde bir trafik ve verimsizlik olarak karşımıza çıkacak ya da bir başka çözüm olarak hızlı tren yolunun ineceği sahil kentine büyük bir liman inşaatı gerçekleştirilerek yeni ihracat üssü olarak bu merkez kullanılmaya başlanacak ve hızlı tren yatırım maliyetine yeni bir limanın tesis edilme maliyeti de ilave edilmiş olacaktır. **Kurp** ve **dever (tünel, hız, eğim, sanat yapıları...vs)** gibi demiryolu inşaatında uygulanması gereken teknik çözümler ve zorunluluklar coğrafi konumu nedeniyle Karadeniz sahili boyunca bir otoyol inşaatının kolaylığı gibi en geniş anlamda Karadeniz kıyılarına paralel olacak şekilde inşaa edilecek bir tren yolunun teknik olarak hızlı tren uygulamalarının yapılp yapılamayacağını ayrıntılı olarak anlaşılması gerekir. Buna göre olması gereken Karadeniz kıyılarında 'hub' olabilecek bir limana Karadeniz'e en yakın içbölgelerden teknik ve ekonomik

güzergahları etüd edilerek en iyi çözümün ortaya konularak hızlı tren ile bağlantısı yapılması olmalıdır.

Eğer böyle bir merkezi 'hub' limanına bağlantı yapılmazsa hızlı trenin ineceği merkez ile en büyük limanın arasındaki yapılacak taşıma işi gerek maliyet gerekse zaman açısından daha maliyetli hale gelebilecektir. Böyle bir güzergah kıyıya en yakın noktadan örneğin 108 Km lik mesafede Trenin hızı ile harcayacak zamanı 40 dakika civarında olabilecek bir süreden bile daha uzun zaman geçecek bir karayolu trafiği oluşturacaktır.



BİRİNCİ DÜNYA BAŞLAMADAN TAMAMI YABANCILARIN ELİNDE BULUNAN OSMANLI DEMİRYOLLARI VE KARADENİZ BÖLGESİNE PLANLANAN DEMİRYOLU PROJESİ

(Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=158112>)

Cumhuriyetin ilanı ile 1923 yılından itibaren yapılan demiryolu projelerinin çoğunluğu Kurtuluş Savaşı sırasında ve öncesinde cephe taşıyan yolu olmayan Anadolu'nun ücra köşelerinden cephe taşıyan kağnıların güzergahları gözetilerek planlandığı için Osmanlı'ya anlaşma maddelerine 'demiryolu yapmaması' için madde koyduran ülkelerin dahi olduğunu tarihsel olarak bilmekteyiz.

Bu anlaşmalardan bir tanesi de Çarlık Rusya'sına verilen ve madde olarak da bulunan Erzincan-Trabzon demiryolu hattının da bulunduğu 4 Nisan 1900 tarihli Karadeniz Demiryollarının imtiyazlar ile ilgili yukarıdaki haritadaki Gümüşhane üzerinden geçen güzergahdaki gibi yapılan anlaşmadır.[2]

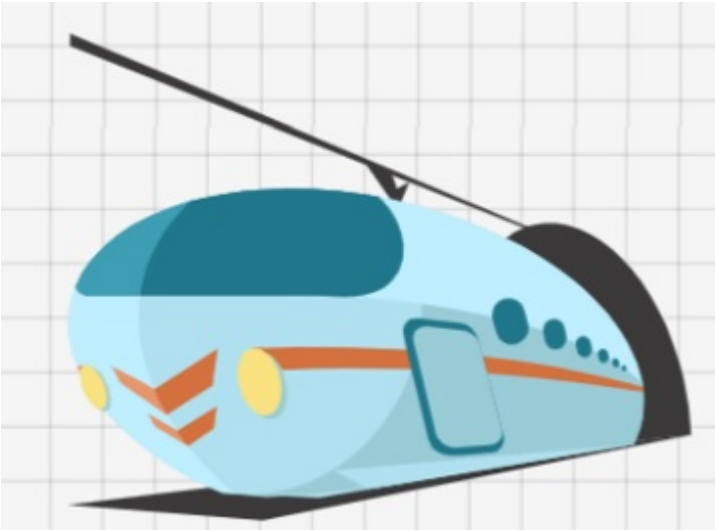
Demek ki 1900 yılında Osmanlı'nın en buhranlı döneminde nedense (!) yabancı ülkelerin de anlaşmalara madde olarak koyduğu 120 senedir yapılamayan bir Erzincan-Trabzon demiryolu projesi mevcuttur ki Chester Projesi kapsamında da Erzincan yakınlarındaki Pekerç (haritada Pekeridj, şimdiki adı Çadırkaya) halen planlaması yapılan Yüksek Hızlı Tren (YHT) projesindeki gibi Karadeniz kıyısına Gümüşhane yönünde Ardaşa (Torul) üzerinden bir demiryolu hattının Karadeniz kıyısındaki Trabzon'a ve Tirebolu'ya bu bölgede henüz çıkarılmamış maden yataklarını tespit eden Amerikalılar tarafından teknik ve ekonomik etüdü yapılarak Harşit Vadisi boyunca yapılması planlanmıştı. (Bkz. Chester Projesi) Sonuçta, Erzincan-Gümüşhane bağlantılı Trabzon demiryolu hattının nüfus hareketliliği ve ekonomik performans açısından sürat ve zamandan tasarruf itibarıyla İstanbul'un Anadolu'ya açılan demiryolu kapısı olan Haydarpaşa Garı fonksiyonuna benzer bir misyon Trabzon bağlantısı ve projelendirilmiş olan Tirebolu hattı ile Karadeniz kıyılarına uzanan ve açılan bir kapı olarak Gümüşhane tarafından yerine getirilebilir. Bu da sonuç olarak bu hattın Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile bağlantı yapılmasını daha gerekli hale getiren bir güzergah olarak kullanılmasını gerekli kılar.



DOĞU ANADOLU VE DOĞU KARADENİZ DÜZEY 2 BÖLGELERİ İŞBİRLİĞİ VE GELİŞME ŞEMASI

Kaynak: Kuzey Doğu Anadolu Erzurum Yüksek Hızlı Treni Raporu (Kuzey Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı)

Karadeniz'e bağlanacak Güneydoğu Anadolu illeri yolu üzerindeki Tunceli ve Elazığ illerini de içine alacak ve Karadeniz Bölgesine Diyarbakır bir 'hub' 'toplanma merkezi' olarak seçilecek bir yüksek hızlı tren planlaması içinde Erzincan-Diyarbakır-Mardin yönünde yapılan bir araştırmada bu hattı kullanacak yolcuların trenin çevre dostu olması nedeniyle en yüksek çevre duyarlılığı yüzdesine (%73,8) sahip olarak kullanılacağı sonucunu ortaya koymuştur. Aynı çalışmada soru sorulan vatandaşların, turizm amaçlı olarak %16,9 oranında hızlı trenin kullanacaklarını bunun çalışmada araştırılan diğer 3 hızlı tren yol seçeneğinden [3] daha fazla bir değere ulaşılmış olduğunu görüyoruz. Erzincan ilinin Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne ulaşım hattı olarak düşünülen bu demiryolu hattı için ne düşündükleri sorulan vatandaşlar şu anda hava yolunu daha fazla tercih ettiklerini (%41,5) ve önceden bir yüksek hızlı tren tecrübesine sahip oldukları (%18,5) sonucuna ulaşılmıştır. Bu hat üzerinde iş amaçlı seyahat için özel araç kullanımının tercih edilmesinde en az bir değere sahip olduğu (%15,4), otobüs kullanımının ise diğer hatlardan en düşük seviyede istatistiksel değere elde edilmiştir. (%30,8)



Bu sonuçlar bizi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Erzincan bağlantısı üzerinden en yüksek oranda kullanılan havayolu oranı tercihinde Güneydoğu ve Doğu Anadolu ve Karadeniz arasında yük taşımacılığı ile bir turizm hareketi başlayacağı sonucuna ulaştırır.

Bu durum yukarıdaki haritada da **KUDAKA** (Kuzey Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı) tarafından rapor halinde yayımlanmıştır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde bir 'hub' olarak Diyarbakır'ın muhtemel olarak yüksek hızlı tren ile bağlanacağı Erzincan-Gümüşhane üzerinden Karadeniz'de bir liman olarak Trabzon'a kadar uzatılacak bu hızlı tren hattı üzerindeki trafiğin bölgeler arasında oluşturacağı katma değer bu nedenle çok önemli bir ekonomik fayda sağlayacaktır. Güneydoğu Anadolu hattında ulaşım tercih araçlarının seçimi açısından Erzincan iline doğru bu trafik oluşurken bu trafiğin turizm amaçlı olarak tersine olarak Karadeniz sahillerinden başlayarak Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne doğru kültürel bir turizm potansiyeli oluşturacağı anlaşılıyor.

Bu yolcu trafiğini katma değer olarak besleyecek şekilde güzergah üzerinde üyesi olduğu **Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği (DKİB)** rakamlarına göre Ocak-Nisan 2019 tarihleri arasında Karadeniz Bölgesinin tümünde bulunan 18 ilin arasında 2018 yılının aynı dönemine göre %143,1 oranında ihracatını artırarak, artış oranı bakımından 1. sıraya yükselen Gümüşhane ilidir. [4] Bu artışa rağmen Gümüşhane, Doğu Karadeniz Bölgesinin 6 ili arasında Ocak-Nisan 2019 döneminde %2 oranında düşük bir bir ihracat potansiyeline sahip olarak aynı dönemde toplam 24.795.376 \$ lık bir ihracat gerçekleştirmiştir.

Toplam ihracatı 2019 yılı için **Türkiye İhracatçılar Birliği** verilerine göre %97 ni maden ürünleri olmak üzere 50.866.970 \$ değerine (yaklaşık 51 milyon dolar) ulaşmışken geçmişte bir meyve-sebze üretimi ile ünlü ili olan Gümüşhane'nin yüzbin doları bile bulmayan ihracat rakamı oldukça düşük bir değer olarak özellikle organik tarımın özendirilmesi ile en büyük potansiyel bir alan olarak çalışma yapılması gereken önemli bir sektör olarak seçilip uygulanmalıdır. Gümüşhane için sırasıyla Belçika, Güney Kore, Japonya ve Çin gibi ülkelere yapılan ihracatın içinde olması gereken ancak önemli bir miktarda Türk vatandaşının yaşadığı Almanya, İsveç gibi ülkelerin olmaması bu alana yönelmesi gereken firmaların önemli bir pazarda neden olmadıkları ayrı bir değerlendirme konusu olarak araştırılmaya muhtaç bir konu olarak görülüyor olsa da en az ihracatın gerçekleştirildiği bir Karadeniz ülkesi olan Rusya'nın ise ayrı bir değerlendirmeye tabi tutulması gerekir. [5]

Türkiye'nin 2011-2012 yılı ihracat değişimi (%)



İLLER TEMELİNDE TÜRKİYE İHRACAT ARTIŞ HIZI HARİTASI

(Kaynak: <https://www.cnnturk.com/2013/ekonomi/genel/01/14/ihracatta.lider.istanbul.en.hizli.gumushane/692556.0/index.html>)

Soru ve sorun Gümüşhane için öngörülecek husus gerek sanayi, gerek süt ve ürünlerine dayalı üretim ve hayvancılık gerekse sebze-meyve alanında ve gerekse madencilik alanında ihracat artış hızı yukarıdaki haritada Türkiye temelinde

2011-2012 yılında birinci olan Gümüşhane'nin ildeki potansiyele göre geçen yıl 2019 yılındaki artış değeri olan %143,1 başarı oranını hedefleyerek her yıl ikiye katlayarak bunu sürdürebilir bir strateji haline getirmesidir. [6]

Tren ya da demiryolu yatırımlarının bölgelerin refah düzeyini %30 oranında artırdığı ve Avrupa Birliği ülkelerinde yıllık kilometre başına 100.000 Euro harcadığı bir altyapı gideri sabit iken [7] teknik olarak verdiğimiz yatırım maliyetleri karşısında elde edilecek geri dönüşün (return of investment) yani katma değer belirlenmesi gibi bir dizi araştırmalar ile birlikte elde edilecek sonuçlara dayalı olarak Güneydoğu Anadolu Bölgesi için yapılan araştırma ile ortaya konulan yüksek hızlı trenin yolcu eğilim istatistiklerine ve yük trafiğine bölgenin diğer ilerin de katılımıyla Karadeniz'e aktarılacak büyük bir ihracat potansiyeli oluşturması ile birlikte yeni tip ekonomik aktivitelerinin de oluşturulmasına yapacağı katalizör etki ile ülke menfaatleri açısından verdiğimiz tarihsel perspektif içinde değerlendirilmesi en önemli bir konudur.

ARKEOTEKNO

[1]

<https://muhaaz.org/temel-rayli-sistemler-teknolojisi-dersi-demiryolu-insaati-modu.html>

[2] Samet Tufan, Türk-Rus İlişkilerinden Bir Kesit: Karadeniz Demiryolları Müzakereleri Ve İtilafname Teşebbüsü (Nisan 1900), Karen Dergi, 2018 4 /6-s. 295-312

[3] Diğer hatlar; Line 1: Sincan (Ankara)-Çayırhan-İstanbul HSR Line, Line 2: Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri HSR Line, Line 3: Kırşehir-Aksaray-Ulukışla (Niğde) HSR Line

[4] Gülçin Dalkıç, Thesis Submitted To The Graduate School Of Natural And Applied Sciences Of Middle East Technical University, September 2014.

[5]

<http://www.dkib.org.tr/tr/basin-basin-bultenleri-2019-yili-nisan-ayi-ihracat-rakamlari.html>

[6]<https://www.haberturk.com/gumushane-haberleri/74580952-gumushanede-ihracat-rakamlari-yuz-guldurdu2019-yilinda-yuzde-97si-madencilik-urunleri-olan>

[7] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp200816.pdf>

KAYNAK: ARKEOTEKNO

AKTİF KAYNAK LİNK:

https://www.arkeotekno.com/pg_497_dogu-karadeniz-bolgesinde-osmanli-imparatorlugunun-demiryolu-projeleri