

Gümüşhane'de Devlet Demiryolları ve Liman İşletmesinin Otobüs ve Kamyonları



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

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bir demiryolu projesi yapılması gerekliliğinin tarihsel geçmişi, Devlet Demiryolları İşletmesi'nin 1937 yılında bir dönem için başlatılan demiryolu ulaşımı yerine ikame edilen otobüs işletmeciliği ile vücut bulmuştu.



Rusya, Hazar Denizi'ni bir demiryolu ile Karadeniz'e bağlayarak yük taşımacılığında tarihi **İpek Yolu** olarak bilinen **Trabzon-Gümüşhane-Erzurum** transit yolu üzerinden İran'ın **Tebriç** kentine karayolu ulaşımını baypas etmişti. Söz konusu demiryolu hattı yerine Hazar Denizi ile Karadeniz arasında hiçbir zaman gerçekleşemeyen açılması düşünülen büyük bir kanal ile taşımacılık yapmak ise Osmanlı İmparatorluğu için Orta Asya ile tarihsel bağlilik açısından çok büyük tarihsel bir öneme sahipti. Büyük tonajlı gemilerin bir kanal üzerinden

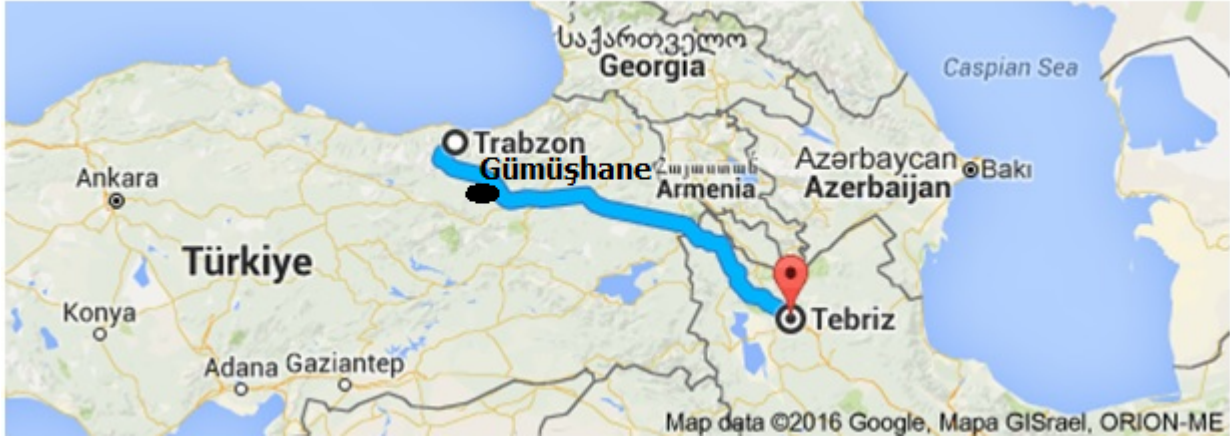
Karadeniz'e geçebileceğine dair ilk düşünce **Sokullu Mehmed Paşa** (d.1505- ö.1579) döneminden bu yana dillendirilmekteydi.



Söz konusu **Trabzon-Gümüşhane-Erzurum** transit karayolu üzerinde 1857 yılından bu yana birçok kez birkaç demiryolu projesi teklifi yapılmışsa da Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde dahi kendi çıkarları için demiryolu inşaa edebilme gücünü kendisinde gören Çarlık Rusya'sı, çeşitli antlaşmalara koydurduğu maddeler ile kendi nüfuz alanı içinde olduğunu ileriye sürerek develer ile taşımacılık yapılan Doğu Karadeniz Limanları'ndan Osmanlı Devleti'nin doğu illerine yapılacak bir demiryolu bağlantı hattının inşasını sürekli olarak engelliyordu.

Doğu Karadeniz bölgesinde Türkiye Cumhuriyeti döneminde "Devlet Demir Yolları İdaresince Trabzon-İran Yolu Üzerinde Otobüs, Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Kanun", 1937 yılında çıkarılmıştı. [1]

Böylece **Zigana Dağı**'nın güzel olduğu kadar özellikle kış aylarında zorlu coğrafyası üzerinden yapımı yüz yılı aşkın bir süredir planlanan demiryolu projesi yerine kurulan bir devlet şirketi vasıtasıyla ilk kez devlet eliyle bir karayolu ulaşım projesi onaylanarak yürürlüğe girmişti.



Artık üzerine 'Devlet Otobüs Kamyon Servisleri Trabzon-İran Transiti' yazan ve coğrafyaya uygun Almanya'da özel imal ettirilen kamyon ve otobüslerin Trabzon'dan başlayarak içlerinde **Zigana, Ardasa (Torul), Gümüşhane, Kovans (Keçikale)** istasyonlarının da bulunduğu Doğu Anadolu Bölgesi'nde İran sınırındaki Gürbulak hudut kapısına kadar uzanan o zamanlar konaklama yeri olarak bilinen kervansaray ve hanların donatıldığı menzil adı verilen yerlere istasyonlar inşa edilmeye ve bu sayede bölgenin kalkınmasına yol açan gelişmeler yaşanmaya başlamıştı.



Trabzon'a gelen gemilerin tarih ve saatine uyumlu olarak kollarında yeşil bir **pazuband** olacak şekilde resmi olarak Devlet Demiryolları yetkilerine sahip resmi elbiseli birer de muavini bulunan otobüslerin en başındaki birinci sıradaki otobüsün kullanıcısı **katar amiri** olarak 5 merkez olarak seçilen merkezlerden bir tanesi olan **Gümüşhane**'de kalarak geceleyip uyuyabiliyordu.

Bu hattın önemini bilen Osmanlı Devleti döneminden Cumhuriyet dönemine kadar geçen sürede inşası çeşitli nedenlerle geciken yol üzerinde İran Devleti ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti arasında 1951 yılında çıkarılan 5847 sayılı 'Türkiye ile İran arasında imzalanan Yolcu ve Mal Transit ve Nakliyatını Kolaylaştırmayı ve Çoğaltmayı güden Anlaşma ve ekleri ile Ödeme Anlaşması ve eki mektupların onanması hakkında' kanun ile Türkiye ve İran devletleri arasında 1949 tarihinde imzalanan anlaşma da onaylanmıştı.[2]

Bütün bu gelişmelerle birlikte Trabzon üzerinden Gümüşhane'ye gelen iki ton kapasiteli yolcu bagaj ve yük taşıyan kamyon ve otobüslerin Harşit Çayı'na uçarak kazaya neden oldukları ve halen eski yol üzerinde kalan birçok yer adlandırmaları bu kazalardan hatırlanabilen '**kanlı dönme**' gibi virajların yer adları günümüze yadigâr olarak kalmıştı. [3] O zamanlar bu 16 kişilik **Zigana** ve **Kop** Dağlarının yokuşlarını bile 70 Km süratle çıkabilecek mazot ile çalışan bu otobüs ve kamyonların bir tren katarı olarak **seyir çizelgesi** (Föydömarş-Feuille de Marche) ile gideceği güzergâhı belli olarak hareket eden Gümüşhane'den geçtiği sırada çıkardığı gürültü ve sarsıntıdan dolayı yollara düşmeyen kayaların günümüzde düşerek meydana gelen ölümlerin kentin çarpık yapılaşmasının sonucu olarak jeomorfolojisinin değişmesinin neden olduğu, gayet açık ve anlaşılır bir husustur. **Gerek işletmesi gerekse tarifelerini Devlet Demiryolları ve Liman İşletmesi'nin yaptığı bu kamyon ve otobüslerin mevcutsa bulunarak (-ki Gümüşhane Belediyesi tarafından Bağlarbaşı Mahallesi-Hacıemin Mahallesi güzergâhları arasında kullanılan iki otobüsten bir tanesi olan 1970-1980 li yıllarda kullanılan mükemmel amortisörlere sahip çoğu kişinin duraklarda binmek için özellikle tercih ettiği burunsuz Mercedes 321 i marka otobüs başta olmak üzere) kırsal alanlarda bu dönemlerde kullanılan diğer ulaşım araçları ile birlikte Gümüşhane coğrafyasında çekilen cefaların aziz hatırasına binaen kurulacak büyük bir tematik müzede sergilenmesi, kentin tarihsel kültürü**

açısından yapılması gereken önemli bir çalışma olacaktır. Gümüşhane'de turizm ekonomisinin canlanmasına destek olacak bu tematik müzenin mutlaka kurulması gerekir.



GÜMÜŞHANE BELEDİYESİNE AİT MERCEDES 321 i OTOBÜS

(1970-1980) [4]

Hat üzerinde çalışan Devlet Demiryolları işletmesinin otobüs ve kamyonlarınının 28 Şubat 1952 tarihinde toplanan TBMM de **yükleme ve boşaltma giderlerinin 60.000 Lira gelirlerinin ise 50.000 Lira olan bütçesi** kabul edilmesine rağmen Meclisi bu oturumunda hattın '**rantabl**' olarak işletildiği komisyon üyesi mebus tarafından açıklanmıştı. [5]

Ancak İran ile yapılan ticaretin bir türlü geliştirilememesi nedeniyle söz konusu şirket giderek küçülmüş ve bu transit taşımacılık 1980 li yıllardaki Trabzon Limanı'nın en aktif olduğu döneme kadar bir durgunluğa girmiş ve bu dönemden sonra bir müddet Gümüşhane yeniden modern kamyon ve TIR lar ile gerek taşımacılık alanında gerekse sağladığı lojistik destekle ekonomisinin gelişimi açısından çok büyük pay almaya başlamıştı.

TBMM tarafından 5.5.1937 tarihinde 3163 sayılı kanun ile kabul edilen maddeler kapsamında transit taşımacılık yapan şirket 1988 yılında çıkarılan uygulanması imkânı kalmamış kanun kapsamına alınarak '**Uygulanma İmkânı Kalmamış Olan Kanunların Yürürlükten Kaldırılması Hakkındaki**' 3448 sıra sayılı kanun ile uygulamadan kaldırılmıştı.

Böylece Doğu Karadeniz Bölgesi'nin makûs talihini yenecek ve ulaşım sorununu kökten çözecek demiryolunun kuralları ve personeli ile Devlet Demiryolları tarafından işletilen kamyon ve otobüs katarları, hatırlanması gereken olayları ile birlikte tarihin geçmiş bir döneminde kalmış oldu.

ARKEOTEKNO

[1] Resmî Gazete,11/5/1937, S.3601, Kanun No:3163, Kabul Tarihi: 5/5/1937

[2] <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/7983.pdf>

[3] Tepedeki Mektebim, Haşim Erdener, Ankara, 2002

[4] <http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?t=33354>

[5] TBMM de Bütçe Komisyonu adına konuşan Kırklareli Mebusu Şefik Bakay

[6] Ana resim

kaynak:<http://blog.milliyet.com.tr/trabzon-iran-transit-yolu-otobus-ve-kamyon-isletmesi/Blog/?BlogNo=588195>

AKTİF KAYNAK İÇİN TIKLAYINIZ