

MİLLİ İPEK YOLUNDAN DEMİRYOLUNA DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ



S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Y. Mühendis

Osmanlı Padişahı **Yıldırım Beyazıt** ile **Timur** arasında 1402 yılında yapılan Ankara Savaşı'ndan sonra Timur'un kendilerine de saldıracağından korkan Avrupa ülkeleri, Timur'a bir iyi niyet elçisi göndermeye karar verirler.

Bunun için İspanya'da Kastilya ülkesinden **Ruy Gonzales de Clavijo** adlı bir elçi, 1404 yılında önce İstanbul'a gelir sonra da Tebriz'de olduğunu düşündüğü Timur'a ulaşmak üzere Karadeniz Bölgesi'ndeki **Trabzon**'a ve buradan en yakın nokta olan **Gümüşhane** üzerinden **Erzincan**'a ulaşmak üzere **Zigana Dağı**'na doğru bir kabile ile yola koyulur.

Gonzales, bir kervan eşliğinde o zaman bir at kafasının dahi kayalar arasına sığmadığı olarak tarif ettiği yolu olmayan güzergahı üzerindeki Zigana Dağı üzerinden geçerek **Torul**, Gümüşhane, **Pirahmet** güzergahı üzerinden Gümüşhane'nin **Kelkit** ilçesinin **Alansa** Köyüne ulaşarak bundan sonraki yolculuğuna devam eder.



ZİGANA DAĞI

Karadeniz kıyılarından Gümüşhane üzerinden Kelkit ve Erzincan'a ulaşan bu tarihi yol zaten günümüzde **Sadak** köyü olarak bilinen antik **Satala** kenti dolayısıyla da önemli bir askeri lejyon bölüğü olan Roma İmparatorluğu zamanında da Karadeniz

Limanı olan Trabzon'a ulaşım için en kısa yol olarak antik çağlardan bu yana bilinmekteydi.

Aynı yol tarihi İpek Yolu olarak da İran'dan gelen develerin büyük bir nümayişle daha çok develerin oluşturduğu kervanlar ile Gümüşhane ilinden Trabzon'a doğru ticari bir yol olarak asırlardır İranlı tüccarların Karadeniz'e ulaşmak üzere kullandıkları en kısa yoldu. Bu deve kervanlarının geçtiği yol üzerinde konaklayan bir İran kervanı devesinin tekmesi ile ölen bir küçük kız çocuğunun halen Gümüşhane **Bağlarbaşı Mahallesi Sarı Köprü** mezarlığı olarak bilinen bir mezarlıkta defnedildiğini büyüklerimiz bize sıkça anlatırlardı.

M.Ö. 401 yılında '**Onbinlerin Dönüşü**' (**Anabasis**) adlı kitabında Ksenophon bu yolu kullanacakken bilmedikleri coğrafyada yollarını şaşırarak askerlerin Karadeniz'e ulaşmak isterlerken neredeyse o zamanlar adı Kolkhis olan İberya Bölgesi'ndeki Gürcistan'da kaybolduklarını yazmıştı. Pers velihattı Kyros'un yaşlı abisine karşı açtığı savaşa yardım etmek üzere İran'a giden ve geriye dönerken Trabzon'a ulaşarak ülkelerine dönmek isteyen bu askerlere aynı kitapta bahsedilen birçok topluluğun saldırması ise tarihsel olarak askerlerin dillerini bilmedikleri Karadeniz Bölgesi'nin güneyindeki en kısa yolu tutan bu topluluklar ile ortak bir yönleri olmadığını ortaya koymasına da ayrı bir husustur.



Karadeniz'e ulaşmak isteyen Rus Çarlık ordusu da 1916 yılında Osmanlı'nın doğu sınırından başlayan hareketini karargahını kurduğu Erzincan ilinden yöneterek Gümüşhane'den 19 Temmuz 1916 tarihinde geçerek daha önce denizden 16 Nisan 1916 tarihinde işgal ettiği birlikleri ile Trabzon'da birleşmişlerdi.

Bolşeviklerin 1917 yılında iktidarı ele geçirmesi ile Rus Ordusu, Osmanlı Devleti ile yapılan Erzincan Anlaşması hükümleri gereği olarak geriye çekilmişti. Rus işgali sırasında Rus'larında en kısa yol olarak belirledikleri ve platon tugaylarının Gümüşhane üzerinden ulaştıkları Trabzon'dan başlayarak Hamsiköy'e kadar Gümüşhane yönünde bir dekovil hattı döşedikleri ve daha sonra bunu demiryolu ulaşımı haline çevirme çalışmalarına başladıkları ancak ülkelerine dönme kararları dolayısıyla bunu başaramadıkları bilinen bir olaydır. Belki de bugün yapılmak istenen YHT (Yüksek Hızlı Tren) demiryolu hattı gibi günümüzde yer yer görülebilen bu hat ile birlikte ünlü Sürmene bıçaklarının da sağlığını bu demiryolu çeliğinden arta kalan çeliğine borçlu olduğu bu dekovil hattı, Gümüşhane'ye kadar uzatılacaktı. Arta kalan bu Rus çeliğinin bir kısmının da halen kullanılmakta olan Trabzon'daki Tabakhane Köprüsü'nün güçlendirme çalışmalarında kullanıldığı bilinmektedir.

Demek ki antik çağlardan bu yana Karadeniz'in en büyük erişim noktası olan Trabzon'un etrafını bir kalkan gibi sararak adeta bir sur olarak da ünlü tarihçi **Jacob Philipp Fallmerayer** tarafından tanımlanan Zigana Dağı'nın yanındaki Gümüşhane ile birlikte Erzincan, daha sonraki dönemlerde de Trabzon, Güneydoğu Anadolu ve İran'ı limana bağlayan önemli bir kent olmuştu.



TRABZON LİMANI

Nitekim Trabzon Limanı'nın 1980 li yıllarda gemilerin yüklerini haftalarca boşaltmak üzere sıra bekledikleri ve Romanya'dan getirdikleri başta koyun olmak üzere diğer endüstriyel malların İran'a ulaşımının sağlanması için Zigana Dağı üzerinde açılan ve şu anda kullanılmakta olan tünelin bir miktar yatırım bedeli İran Devleti tarafından finanse edilmişti.

Tünelin bir müddet inşaatının durması ise İran'da 1979 yılında meydana gelen rejim değişikliğinin neden olduğu söylenirdi. Limana gelen yabancı bandıralı bu gemilerin uzun süren beklemeden dolayı sıkılarak karaya çıkan başta Rus gemilerinden olmak üzere Danimarka, Romen gibi yabancı mürettebatları ile kendimize göre futbol oynayarak Çömlekçi Mahallesi'nde 'mili maçlar' yapıp onları yendiğimizde sanki dünyanın bize bağışlandığı gibi bir ruh sarmalı içinde olurduk. Gemilerin getirdikleri yüklerin içinde bir müddet sonra İran'a gitmek üzere kamyonun motorundan neredeyse büyük her ikisinin de doldurulduğu İran' doğru çift mazot depolu Türk kamyonları ile mazotun çok ucuz olduğu İran'a gitmek üzere Zigana Dağı'nın bitmeyen yollarında bizim koyunlarımıza biyolojik yönden hiç benzemeyen soluk gözlü ve son bir gelir elde etmek üzere yünleri üzerinde makas izleri kalmış yer yer derileri de görülebilen Romanya'dan gelen koyunların, kamyon karöserlerindeki uzun tahtalardan yapılmış dar gözlerinden dışarıya bakarak meleyişleri büyük bir hüznle seyredilirdi.



Tünelin açılması ile hareketlenen İran'a doğru oluşan bu yük trafiği, Cumhuriyet döneminde İran Şahı'nın Türkiye'yi ziyareti sırasında da kullanılan bu kısa yol, tünelin olmadığı 1934 yılında gerçekleştirilmiş ve bu dağa bir tünel yapılması fikri o zamanlar filizlenmişti.

Trabzon Limanına gelen ve giden bütün bu yük trafiğinin ceremesini çeken Zigana Dağı yollarında son düzlük alan olan **Çatak'** dan itibaren motoru stop eden ve şoförler arasında '**bayıldı'** diye tabir edilen ve motorunun soğumasını bekleyen mağdur ama mağrur kamyon şoförlerini gördüğümüz rampa çıkışları kahramanı **burunsuz Ford**, düz yolların şahı **burunlu BMC**, şimdilerde esamesi okunmayan **Enter** kamyonlar ve nedense hep kırmızı renk olan ancak daha sonraları ABD de bulunduğu bölgedeki kızıl renkli ırmaktan adını aldığını anladığımız küçük modellerine desoto yazılan **Fargo** markalı kamyonlar, az da olsa **thames trader** lar ve bunların yanında o zamanlar adı nafia olan idarenin sarı renkli hızlı damperli **volvo** kamyonların ceremesini ortadan kaldırabilecek çözümlerin başında, limana ulaşımı kolaylaştırabilecek bir yöntem olarak limana kadar gelmesi gereken bir demiryolu, **II.Abdulhamit** zamanından bu yana proje olarak düşünülmekte, **Mustafa Kemal Atatürk** ise bu olayı büyük bir rüyası olarak tanımlamaktaydı.

Bir demiryolu güzergahının etüdünün yapılmasında ekonomik etüdün yolcu vagonu sayısına göre nasıl hesaplanacağına ilaveten bu yük vagon taşıma işleri de tren güzergahlarının belirlenmesinde en büyük etken olarak ekonomik etüdün altında yapılması gereken bir hesaplama olduğu bilinir. Yük vagonu sayısı da yine bütün bu ekonomik büyüklüklerin bir masada cem edilmesi ile ortaya konulması gereken bir büyüklük olarak suyun en kısa yoldan akarak yolunu bulması gibi ulaşım teorisine göre antik çağlardan bu yana bilinen en ucuz ulaşımın '**deniz'** olduğu fikrinden hareketle en kısa yoldan denize ulaşımı gerekli kılar.



TÜRKİYE TREN HATLARI

Kaynak:

<https://rayhaber.com/2019/11/turkiye-yuksek-hizli-ve-hizli-demiryolu-hatları-ve-haritaları/>

Doğal olarak bir sonra yapılacak proje uygulamalarında **Erzurum** bağlantılı **Bakü-Tiflis-Kars** demiryolu **Rize, Giresun, Ordu ve Artvin** gibi illerin Sarp sınır kapısına kadar **Bayburt** ilinin de dahil edilmesi ile bağlantıların gerçekleştirilmesi ile uluslararası tarihi ipek yolunun Kafkasya'nın kuzeyine çekilmek istenen güzergahı, **Erzincan** bağlantısı ile Anadolu'nun iç bölgelerine doğru çekilerek İç Anadolu Bölgesinin kuru sıcağına maruz kalmış makus ekonomisinin canlanması, bu zenginlik Güney Doğu Anadolu Bölgesi'ne kadar ulaşarak GAP (Güneydoğu Anadolu Projesi) ürünlerinin de bu yol ile Karadeniz'e ulaşımını yer altı zenginliklerin taşınması ile de çok yüksek bir katma değer oluşturması bir sonuç olarak görülebilir.



Milli İpek Yolu olarak tanımlanabilecek bu yol üzerinde güneyden gelecek yük vagonlarına özellikle Gümüşhane Bölgesi'nde bir çoğu işgal yıllarında tahrip edilerek kapatılmış, bir çoğunun ise yıllardır bu ülkede yer altı zenginlikleri yok diyerek kapatılmasına yönelik yer altı zenginlikleri ile ilgili menfi raporlara nazire edercesine geçtiğimiz ay **Fatih** sondaj gemisi tarafından bulunan Karadeniz doğal gazı gibi araştırmalar sonucunda özellikle **tarihi Gümüşhane maden ocaklarının tekrar ülke ekonomisine kazandırılması ile maden yatırımcılarının bir toplantı yaptığı [4] bölgede daha da dinamik bir ekonomiye ulaşılması işten bile değildir.**

Bölgenin borsaya açık en büyük limanı olan Trabzon Limanı yetkilileri; 'Limanda geçen yıl 835 bin 686 ton hububat, 1 milyon 139 ton da kömür elleçlendi. Bunun yanı sıra bölgedeki mermer, bakır, çinko, kurşun gibi madenler, özellikle Gümüşhane ve yöresinden çıkartılan bu tür madenler Trabzon

Limanı üzerinden dünyaya açılıyor.”

şeklinde görüşler beyan etmektedirler.

Demiryolu inşası için 2011 yılında TMMOB Şehir Plancıları Odası Trabzon'da T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan “Trabzon, Gümüşhane, Giresun ve Erzincan Demiryolu Projesi” aşağıdaki proje güzergahı istatistikleri ile bir sunum yapmıştı.

PROJE KARAKTERİSTİKLERİ:

Hat Kesimi/Ozellikler	Trabzon-Gümüşhane	Gümüşhane-Tirebolu	Gümüşhane-Erzincan
Yaklaşık Hat uzunluğu	108 km	85 km	139
Köprü-Viyadük	17 adet (7,4 km)	32 adet (8,8 km)	17 adet (8,4 km)
Tünel	24 adet (86,5 km)	59 adet (56,3 km)	34 adet (48,7 km)
İstasyon	1	2	3
Hat Tipi	Elektrikli çift hat		
Proje Hızı (yolcu treni)	160 km/saat	160 km/saat	250 km/saat
Proje Hızı (yük treni)	90 km/saat	90 km/saat	120 km/saat
Platform Genişliği	14,5 m		

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

Bu madenlerin ‘milli ipek yolu’ vasıtasıyla Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nden gelecek yük vagonları ile birlikte en yakın Karadeniz limanına ulaştırılarak yeniden bu yükleri bordalarına yüklemek üzere sırasını bekleyen gemileri limandaki vinç uğultuları arasında görmek ve gelen yükleri de yurtdışına aynı vagonlarla taşımak bölgenin makus talihinin yenilmesi anlamında ülke ekonomisine güç katması tarihi bir önem kazanmaktadır.

ARKEOTEKNO

[1] Ksenophon, Onbinlerin Dönüşü, İstanbul

[2] <https://www.youtube.com/watch?v=25SHQ-tJTJ8>

[3] <https://rayhaber.com/2019/11/turkiye-yuksek-hizli-ve-hizli-demiryolu-hatları-ve-haritaları/>

[4] <https://www.dunya.com/ekonomi/gumushane-madeni-yatirimcinin-markajinda-haber-i-215941>

KAYNAK: ARKEOTEKNO

KAYNAK LİNK:

https://www.arkeotekno.com/pg_496_milli-ipek-yolundan-demiryoluna-dogu-karadeniz-bolgesi