





Karakaya Baraj Gölü Köprülerinin İnşasının Coğrafi ve Stratejik Sonuçları

Ömer Faruk İncili¹, Murat Aydın², Emrah Türkoğlu³, İlhan Oğuz Akdemir⁴

¹Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Kilisli Muallim Rifat Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Kilis, Türkiye.

²⁻⁴Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Elazığ, Türkiye.

³Bağımsız Araştırmacı, Türkiye.

Anahtar Kelimeler

Beşerî Coğrafya
Ulaşım Coğrafyası
Siyasi Coğrafya
Elazığ

Araştırma Makalesi

Geliş: 18.11.2024
Kabul: 19.12.2024
Yayınlanma: 20.12.2024



Özet

Yol ve ulaşım ağının güzergâhı, ortamın coğrafi elemanlarına uyum gösteren, tabii yollar denilen bir kompozisyonu oluşturmaktaydı. Fırat nehri üzerindeki ulaşım, nehrin uygun yerinde su yolu taşıma sistemleriyle, keleklerle, sallarla sağlanırdı. İnsanın doğaya müdahalesinin önemli göstergelerinden olan barajların inşası ve barajların arkasında uzanan baraj gölleri, geleneksel sistemi tamamen değiştirerek yeni bir ulaşım ağı ve stratejik geçitlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Fırat Nehri üzerindeki ulaşım, nehrin uygun yerinde su yolu taşıma sistemleriyle, keleklerle, sallarla sağlanırdı. Önemli simgelerden olan Kömürhan kara ve demiryolu köprüleri, baraj gölü üzerinden Elâzığ-Malatya illerini birbirine bağlayan yeni stratejik alanların, kavşakların, istasyonların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ulaşım ağı ve yerleşim birimleri bu geçitlere göre yeniden tasarlanmıştır. Araştırmalar sonucunda çalışmada şu bulgulara ulaşılmıştır: 1- Fırat Nehrinin yerini, Karakaya Baraj Gölü, salların yerini ise köprüler ve suyolları almıştır. 2- Yerleşim birimlerinin konumları değişmiştir. 3- Ulaşım ağına yakın olma avantajı belirgin bir şekilde görülmüştür. 4- Baskil kırsalı ile Malatya şehri arasında coğrafi ve psikolojik mesafe azalmıştır. 6- Baskil'in güney ve batısı Malatya'nın merkezi yer etki sahası sınırları içerisine girmiştir. 7- Güvenlik açısından jeopolitik değeri yüksek bir alan oluşmuştur. 8- Sanayi tesisleri için cazibe ve çekim merkezi oluşmuştur. 9- Nüfus yapısında dönüşümlere neden olmuştur. 10- Kayısı üretim alanının genişlemesine, pazara yakın yer seçimi oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Çalışma sahasındaki yol ağları ve stratejik köprüler tarihi belgeler, arşiv kaynakları, literatür ve çeşitli dönemlerde yapılmış haritaların analizlerinden hareketle elde edilerek coğrafi değişim bu stratejik rotalara göre analiz edilmiştir.

Geographical and Strategic Implications of The Construction of Karakaya Reservoir Bridges

Keywords

Human Geography
Transportation Geography
Political Geography
Elazığ

Research Article

Received: 18.11.2024
Accepted: 19.12.2024
Published: 20.12.2024

Abstract

The road and transportation networks were composed of so-called natural routes that adapted to the geographical elements of the environment. Transportation on the Euphrates was provided by waterway transportation systems, keleks, and rafts in the appropriate parts of the river. The construction of dams, which are important indicators of human intervention in nature, and the reservoirs lying behind them completely changed the traditional system and led to the emergence of a new transportation network and strategic passageways. Transportation on the Euphrates was provided by waterway transportation systems, keleks, and rafts in the appropriate parts of the river. Kömürhan land and railroad bridges, which are important symbols, led to the emergence of new strategic areas, intersections, and stations connecting Elazığ-Malatya provinces over the dam lake. These crossings redesigned the transportation network and settlements. The research yielded the following findings: The Karakaya Dam Lake replaced the Euphrates River, and bridges and waterways took the place of the rafts. 2. The locations of settlements have changed. 3. The clear advantage of being close to the transportation network was evident. 4. The geographical and psychological distance between the Baskil countryside and Malatya city has decreased. 6. Malatya's central area of influence now includes the south and west of Baskil. 7. Malatya has created an area of high geopolitical value and security. 8. A center of attraction and attraction for industrial facilities. 9. Transformation in population structure.

1. Giriş

Coğrafya biliminin beş ana konusundan birini hareket oluşturmaktadır (Akdemir & Akengin, 2013, s.15-16). Ulaşımı ortaya çıkaran faktör ise hareket olmuştur (İncili & Akdemir, 2020). Ulaşım, coğrafi açıdan değiştiren, dönüşen ve dönüştüren olmasından dolayı mekânın şekillenmesinde en önemli dinamiklerden birini meydana getirir. Mekânı değiştirici/dönüştürücü bir unsur olan ulaşım bölgeler veya yerler arasındaki ilişkiyi kurarak ekonomik yapı ve toplumların da şekillenmesini sağlamaktadır. Ulaşım, fiziki yapı ile beşerî yapının bileşkesinden ortaya çıkan arazi kullanımının bir tipidir. Bu yönüyle ulaşım coğrafyanın en önemli inceleme alanlarından biridir. Bu durumda ulaşım ağları, coğrafi bakış açısıyla değerlendirilip mekân ve insan ikilisiyle izah edilmesi gerekir. Coğrafyacılar ulaşımı hareket ve doğal çevre ile insan arasındaki bir etkileşimin sonucu olarak mekânı şekillendiren, değiştiren veya düzenleyen bir faktör olarak görmektedirler (İzbirak, 1992; Doğanay, 1998; Sandal, 2009).

Gürsoy (1974) ise coğrafya-ulaşım ilişkisini saha engelini aşmak ve doğa ile mücadele etmek olarak ifade eder. Ancak geçmiş tarihlerdeki ulaşım ağı yapısı düşünüldüğünde insanlar ilk olarak saha engelini aşmamış ve topografyanın imkân verdiği ölçüde ulaşım ağlarını kullanabilmişlerdir. İnsanların ana topografik birimlere uyumlu olarak kullandıkları yol ağlarına doğal (tabii) yol adı verilir. Bu yollar coğrafi yapıyla uyumlu olan ve uzun yıllar boyu kullanılan yol ağlarını meydana getirmiştir. Hatta Anadolu'daki ana ulaşım yapısı bile bu doğal yol sistemleri üzerine kurulmuştur.

Ulaşım, bir yerin kaderini tayin eden bir yapıdır. Ulaşılamayan ve ulaşım ağlarına sapa kalan yerleşmeler yok olmaya mahkûmdur. Halil Rıfat Paşa'nın da ifade ettiği gibi gidemediğin yer senin değildir sözü ulaşımın belirleyiciliğini ortaya koyar.

Çalışma sahası olan Karakaya Baraj Gölü Fırat Nehri üzerine inşa edilmiş bir yapıdır. Bulunulan saha tarihi dönemlerde yol ağlarının yöneldiği, çevresine göre ulaşım açısından avantajlı koşulların bulunduğu stratejik bir noktadır. Lynch'in ifadesiyle ulaşım ağlarının yöneldiği bu sahalar odak noktaları meydana getirir (Lynch, 2013). Araştırma sahasının tarihi dönemlerdeki bağladığı güzergâh Malatya ovasından sonra Fırat'ı Kömürhan boğazında aşarak Murat Nehri vadisini takip ederek Harput'a ulaşan yoldur (Aşan, 1994). Bu sahadaki doğal yol güzergâhı Habibuşağı - Kömürhan – Baskil – Haroğlu Kalesi'ni geçerek Harput'a ulaşmaktaydı (Sevin, 1987).

Eski çağlarda akarsular vadi yamaçları ve suyolu ulaşımı açısından avantajlar sunmuş olsa da akarsuyun karşı tarafına geçmek zorlu şartlarda gerçekleşmekteydi. Fırat nehri, tarihin ilk dönemlerinden itibaren ulaşım ve taşımacılıkta istifade edilen bir akarsu olmuştur (Yılmaz, 1999, s. 167-174). Bu nehirlerin en önemli ulaşım vasıtaları ise sal ve kelektir (Streck, 1977, s. 551). Kelek¹ taşımacılığı Osmanlı devrinde de devam etmiştir. Hatta 18. Yüzyılın sonlarına doğru, Fırat Nehri için hafif bir filo dahi oluşturulmuştu (Taştemişir, 2012, s. 21).

Bir yerin lokasyonu o yerin kaderidir denilebilir. Anadolu, bulunduğu coğrafi konum sebebiyle tarihi çağlardan itibaren birçok topluluğa, devlete ev sahipliği yapmıştır. Birçok devlet Anadolu'ya hâkim olmuştur. Bunun

sonucunda Anadolu kültürü oluşmuştur. Günümüzden 10.500-7000 yıl önce Çanak Çömleksiz Neolitik Çağ'da Anadolu ile Mezopotamya ve Kuzey Suriye arasında obsidyen ticareti başlamıştır (Sevin, 2018). Orta Tunç Çağı'nda Anadolu ile Mezopotamya arasında sıkı ve örgütlü bir ticari ilişki varlığını devam ettirmiştir. İpek Yolu'nun geçiş yollarından biri olan Anadolu, 2. ve 16. Yüzyıllar arasında tarihin en zengin dönemini yaşamıştır. Binlerce yıl bölgeler arası ticaret yapılırsa da sık sık savaşların varlığı, devletlerin birbirlerine hâkimiyet kurma çabası, ticaret ağının gelişimini engellemiştir. Selçuklu Devleti'nin Anadolu'da siyasi birliği sağlaması ve İslam dünyasıyla iyi ilişkiler kurması sonucu Anadolu'da ticaret canlanmış ve kervansaraylar yurdun dört bir yanını sarmıştır. Bu kervansaraylardan biri de Kömür Han'dır.

Kömür Han tarihi çağlarda Harput'a giden yol üzerinde bulunmaktadır. Bu Han Sultan IV. Murat'ın Bağdat seferine giderken, İstanbul'dan başlayıp Ankara, Kayseri, Malatya, Harput, Diyarbakır, Musul ve Bağdat'a kadar süren hattın üzerindedir. Bugünkü Kömürhan Köprüsü'nün 600 metre kuzeyinde, Habibuşağı Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu coğrafi konumundan ötürü Kömür Han ulaşımında önemli bir nokta olmuştur (Aytaç, 1987).

Teknolojinin her geçen gün gelişmesi sonucunda ulaşım sistemlerinde de sürekli gelişmeler meydana gelmiştir. Tekerleğin icadıyla başlayan serüven atlı arabaların kullanılması, buhar makinasının icadı vb. ilerlemeler sayesinde ulaşım sisteminde sürekli gelişmeler görülmüştür. Coğrafi keşiflere kadar karayolu ulaşımı, coğrafi keşiflerin ardından suyolu ulaşımı, sanayi devriminin ardından ise demiryolu ulaşımı önem kazanmıştır. Sanayi devrimiyle birlikte hammadde temini, mamul madde ihracatı, daha fazla insan ve eşya taşıma isteği sonucu demiryollarının önemi artmıştır. Bu doğrultuda Anadolu'da hâkimiyetini sürdüren Osmanlı Devleti, sanayi devrimini yakalayamamış olması ve sürekli savaşlar sonucunda demiryollarına gereken önemi verememiştir. Daha sonra 19. yüzyılın sonlarına doğru yabancı şirketlere ayrıcalık tanınarak demiryolu çalışmaları başlamıştır. Çalışma sahası karayolu ulaşımı yanında demiryolu hattının da yöneldiği stratejik bir geçiş noktasıdır.

Osmanlı Devleti'nin üç kıtada toprağının bulunması ve coğrafi şartlar, ekonomik sıkıntılar demiryolu ulaşımını birçok açıdan geciktirmiştir. Osmanlı Devleti'nin yıkılma döneminde gelişen demiryolları devletin ekonomik, güvenlik ve askeri alanda tahrip olan durumunu tekrar düzeltebilirdi. Ancak 19. yüzyılın sonlarındaki konjonktür daha çok devletin imtiyazlarından faydalanmak, sömürge faaliyetlerinde bulunmak üzere Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına başlamışlardır. Bu doğrultuda demiryolu hatları inşa edilmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde ise millileştirme politikasıyla demiryolları yapılmaya başlanmıştır. 1923-1940 yılları arasında 12'si devlet, 2'si de şirketler tarafından toplam 14 demiryolu hattı inşa edilmiştir. 1927-1935 yılları arasında Fevzipaşa - Diyarbakır ve çalışma sahasıyla ilişkili olan Yolçatı - Elâzığ hatları inşa edilmiştir (Haykir, 2016a).

Gerçekten, giderek daha çok birbirine benzer ve yaygın hale gelen talep ve giderek daha çok uzmanlaşan ve yoğunlaşan arzın birbirine uygunluğu ulaşım (haberleşme dâhil) sistemleri ile kanalize olmaktadır. Aslında hareketi başlatan arz ve talebin bu şekillerinin mekânsal yapısıdır. Bu

¹Keçi ve koyun tulumları nefesle şişirilip yan yana bağlandıktan sonra, üzerine sırkılardan yaklaşık 75'er cm ara ile sağlam soltu kırımler konularak, onun da üstüne ince çubuklar dizerek oluşturulan dört köşe sala verilen isimdir (Taştemişir, 2012, s.22).

nedenle ulaşım ağlarını gösteren haritalarda her hattın ayrı bir önemi vardır. Çeşitli mekân birimleri arasındaki ilişkiler ve bağlantılar çok defa ulaşım imkânlarının özellikleri ve trafik akışına yansır (Tümer, 1987).

Günümüzde her şey gibi değişen ve dönüşen ulaşım ağlarıyla doğal çevre Gottmann'ın da ifade ettiği gibi inşa edilmiş çevreye dönüşmektedir (Gottmann, 1976). Bu durum insanı doğadan bağımsız, doğa ile uyumsuz paradoks olarak geliştirdiği çevre anlayışına yani yapay (kurgusal) çevre sistematiğine doğru dönüştürmektedir (Akdemir & Akengin, 2013, s. 16). Bu çalışmada bu süreç uyum dönemi, modifikasyon dönemi ve yeniden inşa dönemi olarak ele alınarak değişim ve dönüşüm ortaya konulacaktır.

Ekonomik ve sosyal faaliyetlerin yer seçimlerine (lokasyonlarına) birinci derecede etki yapan ulaşım ağları bölgesel ekonomik gelişmenin kanıtlarıdır. Kara, su, demiryolu ulaşım faaliyetlerinin varlığı sebebiyle gelişen araştırma sahası, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat Bölümü'nde, Elâzığ ile Malatya illeri sınırları içerisinde yer alan Karakaya Baraj Gölü'nün etkisiyle gelişen bir sahadır (Şekil 1). Yer şekilleri bakımından çalışma sahası; Doğu Anadolu Bölgesi'nin iki önemli ovası arasında batıda Malatya Ovası (700-1000 m) ile doğuda Uluova (800-1000 m) arasında yer alır.

2. Materyal ve Yöntem

Çalışmada Karakaya Baraj Gölü üzerinde inşa edilen köprülerin, karayolu ve demiryolu üzerinde etkileri açıklanmıştır. Tarihi dönemlerde değişen ulaşım yapılarının çalışma sahasının çevresinde yaratmış olduğu mekânsal değişim ve dönüşüm sürecinin etkilerinin coğrafi bakış açısıyla ortaya konulması amaçlanmaktadır. Özellikle Karakaya Barajı inşasından sonra yörenin ulaşım sistematiği yeniden şekillenmiş ve çevre yerleşmeler değişen bu yeni sistematiğe ayak uydurmaya çalışmıştır.

Coğrafi çalışmalarda ulaşım ele alınırken mekândaki ulaşım olaylarının sistematik bir toplamı çıkartılmalı, daha sonra ise fiziki ve beşerî faktörler dikkate alınarak coğrafi peyzaj ve değişim izah edilmelidir. Coğrafi izah yapılırken bölgesel ve bölge dışı etkiler göz önüne alınarak çok yönlü bir değerlendirmenin yapılması önem arz eder. Ulaşım ağları ele alınırken sadece sayısal veriler kullanılarak zaman içerisindeki değişimi vermek coğrafya çalışmalarında coğrafi izahı zayıf kılmaktadır. Elbette öncelikle bir envantere ihtiyaç duyulur, ancak bu sayısal verilerden hareketle mekânsal sentezi ve coğrafi izahı da yapmak gerekir. Değerlendirme ve analiz yapılırken doğa bilimlerinde kullanılan metodlarının sosyal bilimlerde kullanılmasına karşı olan 'reflektivizm' metodunun işlevsel biçimde kullanılması gerekir. Bu teoriye göre sosyal gerçeklik, doğa gerçekliğinden farklı olarak onu anlayan, anlamlandıran ve yorumlayan bağımsız değildir. Dolayısıyla reflektivist teori anket, istatistik gibi metodların sosyal bilimlere girmesini savunan yapısalci eleştirinin aksine analizi yapanın yorumlamasını önemser. Bu çalışmada da reflektivist teorinin kullanımı coğrafi izah ve analizi daha önemli kılacaktır (İncili & Akdemir, 2020).

Ulaşım ağlarının oluşumunda ve gelişiminde elbette birçok farklı etken yer almaktadır. Ulaşımın etkisi de birçok faaliyeti etkilemektedir. Bu oluşum sürecinin çok öncelere de gittiği düşünüldüğünde tam olarak gelişim sistematiği ve etki sistematiğini ortaya koyabilmekte imkânsız hale gelir. Bu etkenlerin hepsini göz önünde bulundurmamak çalışmayı aşırı derecede uzatmış olur. Bu nedenle indirgemeci

(reductionism) yöntemle daha karmaşık, girift olgu ve konuları bileşenlerine, onu oluşturan temel bir özelliğe indirgeyerek açıklamaya çalışılmaktadır (Proudfoot & Lacey, 2010; Girgin & Gülersoy, 2017, s. 135).

Çalışmada ilerlemeci yöntem (progressive) yaklaşımına uygun mantıkla konuya bakış açısı getirilmiştir. Bu yöntemde coğrafi olayın pek çok boyutunun hesaba katılarak gelecekte nasıl olabileceğini neler olması gerektiği ile ilgili projeksiyonlar yapılmaktadır. Tarihten günümüze kadar olan birikim geleceğe yönelik parametrelerin belirlenmesinde veri olarak görülür. Aslında yapılan her şeyde zaman ölçeği kullanılmaktadır. Önemli olan problemin çözümüne yönelik önerilerin akla uygun mantıklı ölçülebilir ve coğrafi mekânı en iyi biçimde örneklendirebilir olmasıdır. Çalışma sahasındaki uzun yıllık ve çeşitli dönemlerde rota değiştiren ulaşım sistemleri tam da bu bakış açısına uygun olarak açıklanmalıdır.

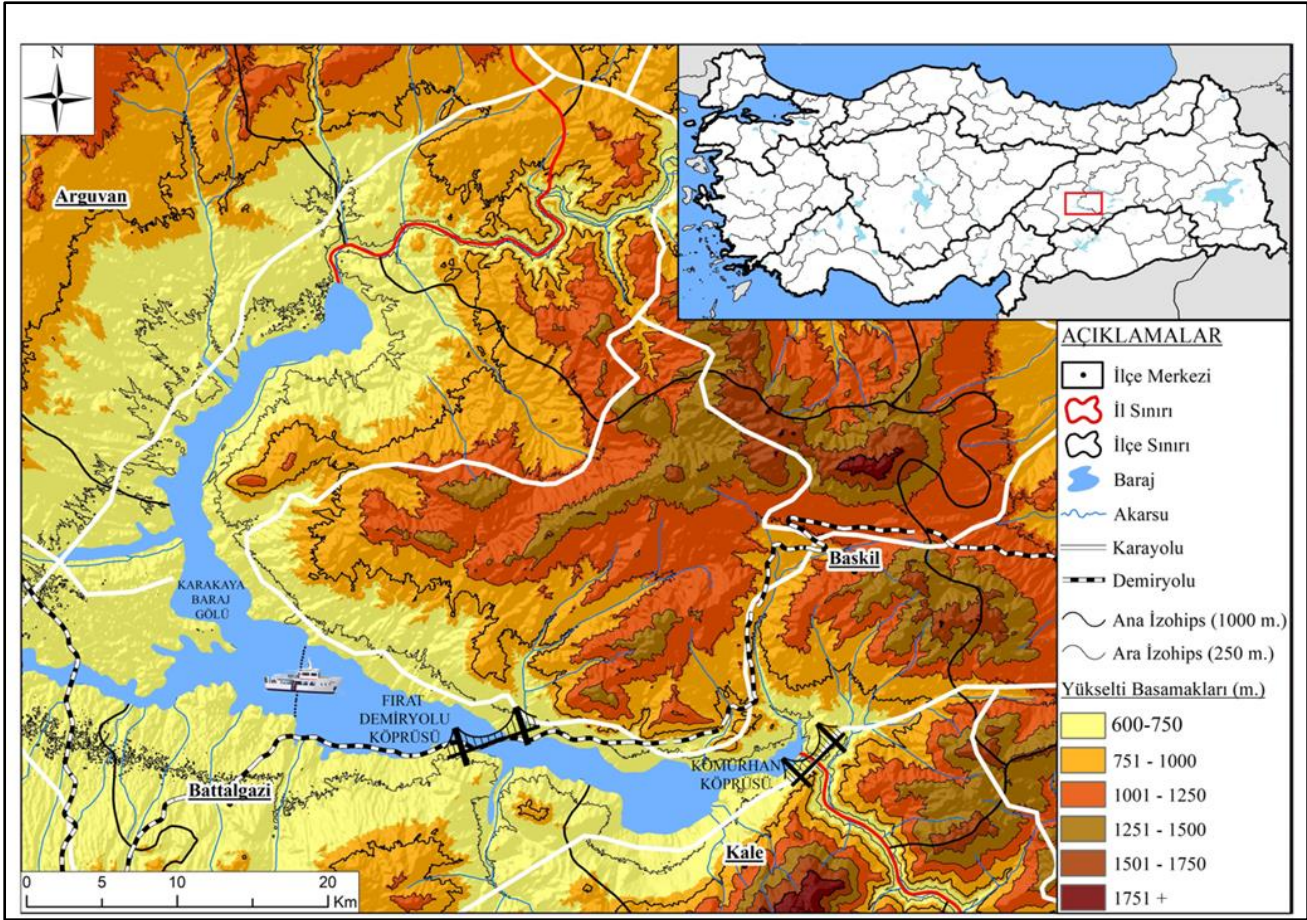
Çalışmada kullanılacak yöntem daha çok saha gözlemlerine dayalıdır. Sahada konuya dâhil olan köprülerin yapılmadan önceki ve sonraki durumu temel alarak karşılaştırılmıştır. Çalışma sahasındaki yol ağları ve stratejik köprüler tarihi belgeler, arşiv kaynakları, ilgili literatür ve çeşitli dönemlerde yapılmış haritaların analizlerinden hareketle elde edilerek coğrafi değişim bu stratejik rotalara göre analiz edilmiştir. Sahaya ait elde edilen bulgular yol ağı sisteminin daha anlaşılır olması için amaca uygun haritalarla desteklenmiştir. Harita üretiminde lisanslı ArcGIS 10.4 programı kullanılmıştır. Kısaca ulaşım faaliyetlerinin bölgede tarıma, sanayiye, üretime, yerleşme dokusuna, nüfus değişimine ve jeostratejik konumuna olan etkisi açıklanmaya çalışılmıştır.

3. Bulgular

Fırat Nehri uzun tarihi geçmiş boyunca ulaşım rotalarının yöneldiği bir saha olmuştur. Önceleri taşıma faaliyetlerinde kullanılan sallar ve kelekler yerini köprülere bırakmıştır. Bu değişim ve dönüşüm çalışma sahasında büyük bir değişimin yaşanmasına sebep olmuştur.

Çalışma sahasında yer alan Fırat Nehri, Anadolu'nun batısı ile doğu ve güneydoğusu arasında ulaşımı engelleyen doğal bir sınır olmuştur. Tarih boyunca keleklerle, izole kayık sistemleriyle ulaşım sağlanabilmiştir. Batı ile doğu ve güneydoğu arasında önemli bir stratejik noktada yer alan çalışma sahasında, köprü yapılması fikri 1638 yılına kadar gitmektedir. Sultan IV. Murat, 1638 yılında Bağdat seferine çıkarken, çalışma sahasının bulunduğu alanda, Fırat Nehri'ni güçlükle geçmesi sonucu, daha sonra yapılacak seferlere kolaylık sağlaması, idareyi, ulaşımı ve askeri sevkiyatı kolaylaştırmak amacı ile çalışma sahasında köprü yapılması emrini vermiştir. Çalışma sahasında incelemelerde bulunan mühendisler, köprü yapımı için nehrin en dar yeri olan Kömür Han mevkiinde köprü yapılmasını uygun görmüşler ve bunun için gerekli inşaat malzemelerini temin etmeye başlamışlardır. Ancak Sultan IV. Murat'ın vefat etmesi üzerine köprü inşaat çalışmaları yarım kalmış ve köprü yapılamamıştır (Haykır, 2016b).

Birinci Dünya Savaşı başladığı sırada, askeri hareketliliğin hız kazanması sonucu, İzolu mevkiinde 543 metre uzunluğunda ahşap bir köprü inşa edilmiştir. Bu köprü Fırat'ın iki yakasını ilk defa Kömür Han mevkiinde birleştiren yapıyı oluşturur. Ancak Fırat Nehrinin azgın sularına dayanamayan ahşap köprü, her yıl hasar almış ve tamir edilmek zorunda kalmıştır.



Şekil 1. Günümüz Kömürhan köprülerinin coğrafi konumu.

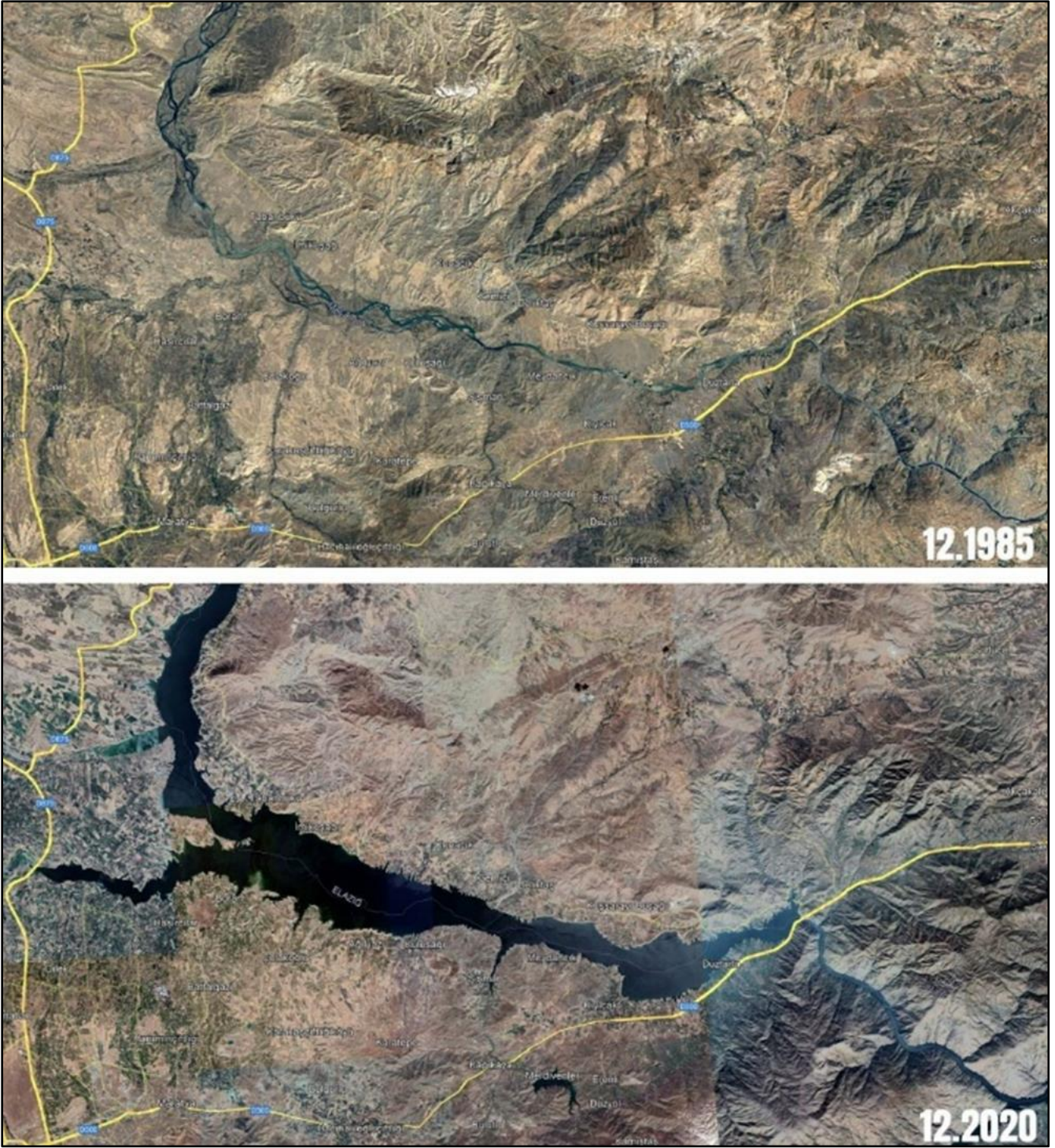
22 Nisan 1929 tarihinde meydana gelen sel sonucu, ahşap köprü sel suları tarafından götürülerek yıkılmıştır. Bu sel felaketinden sonra ulaşım, geçmişte olduğu gibi sallarla yapılmaya başlanmıştır. Bu durum sonucu doğu ve batı illerini birbirine bağlayan başka köprü olmaması sebebiyle askeri ve idari açıdan önemli bir sorun haline gelmiştir. Daha sonra demiryolu çalışmalarının hızlanması ve bu bölgeye gelmesi sebebiyle köprü yapılması ihtiyacı doğmuştur (Haykır, 2016b). İnsanoğlunun sınırlı teknolojik bilgisi ve sermayesi uzun yıllar doğaya uyum sağlayan sistemlerin ulaşım yapısında kullanılmasını zaruri kılmıştır. Sal, kelek ve çok basit teknoloji kullanılarak yapılan ahşap köprü insanın uyum dönemi eserlerini meydana getirir.

Kömürhan Boğazı mevkiinde, köprü yapımı için, 1 Ağustos 1930 tarihinde yeniden inşaat çalışmaları başlamış ve 3 Nisan 1932 tarihinde çalışmalar tamamlanmış, 5 Ekim 1932 tarihinde Başvekil İsmet Paşa'nın (İnönü) katılımıyla köprü hizmete açılmıştır (Şekil 2). Doğu ile batıya birbirine bağlayan, askeri ve idari açıdan gerekli olan bu köprü, Anadolu ile Ortadoğu ülkeleri bağlantısını sağlamasıyla stratejik bir önemde sahip olmuştur (Haykır, 2016b). İnşa edilen bu yapı diğer köprüye göre daha sağlam ve teknik bilgiye dayanmaktadır. Bu durumda insanoğlu doğaya müdahalelerde bulunarak modifikasyon sürecini başlatmıştır. Uzun yıllar coğrafi bir engel oluşturan Fırat Nehrinin iki yakası bu köprüyle birbirine bağlanmıştır. 1977 yılında Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde su ve toprak kaynaklarını geliştirmek, Fırat ve Dicle Havzasında sulama yapmak ve hidroelektrik enerjisi üretmek, endüstriyel üretim miktarını ve verimini arttırmak, altyapı standartlarını yükseltmek adına başlatılan bölgesel kalkınma



Şekil 2. 1932 yılında tamamlanan İsmet Paşa Köprüsü (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 100).

projesi olan, Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) kapsamında Fırat Nehri üzerinde Diyarbakır ilinin Karakaya Köyü'nde 1976-1987 yılları arasında baraj yapılmaya başlanması üzerine, Elazığ ve Malatya illerinin sınırlarında oluşacak baraj gölü ve bunun sonucunda Kömürhan (İsmet Paşa) Köprüsü'nün sular altında kalacağı sebebiyle, Fırat Nehri üzerinde 3.kez köprü inşa edilmesine karar verilmiştir (Bilgen, 2018). İnşa edilen baraj sebebiyle arazi kullanımında köklü bir değişim yaşanmış ve yeni bir köprüye ihtiyaç duyulmuştur (Şekil 3). 23 Şubat 1983 tarihinde Kömürhan (İsmet Paşa) Köprüsü'nün yanında yeni bir köprü inşasına başlanmıştır. Köprü 8 Nisan 1986 yılında tamamlanmış, 18 Haziran 1986 tarihinde dönemin başbakanı Turgut Özal tarafından hizmete açılmıştır (Şekil 4).

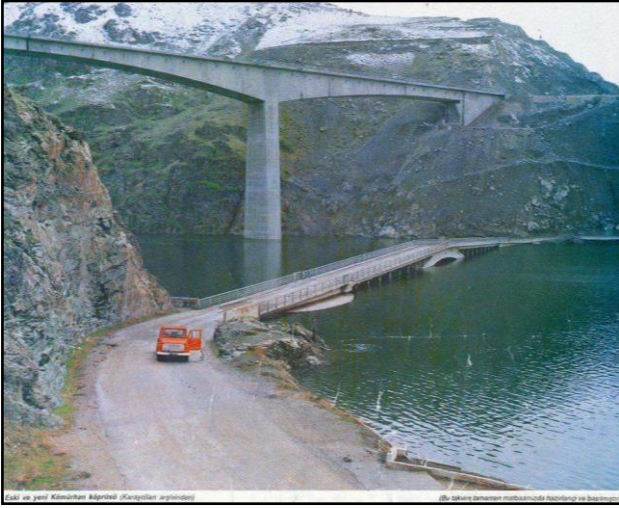


Şekil 3. Karakaya Baraj Gölü inşası sonrası yaşanan değişimi gösteren uydu görüntüleri.

Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerini, Orta Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine bağlayan yollar üzerinde stratejik bir konuma sahip olan Kömürhan Köprüsü, artan trafik hacmi sebebiyle yetersiz görülmüş ve 2014 yılında IV. Kömürhan Köprüsü'nün yapımına başlanmıştır. 2023 yılı yıllık ortalama günlük trafik değerlerine göre Kömürhan Köprüsü üzerinden toplam 9884 araç geçişi gerçekleşmiştir. Bu araçların 6643'ü otomobil, 856'sı hafif ticari araç, 246'sı otobüs, 872'si kamyon ve 1267'si tır ve diğer römorklu araçlardır (Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 2024). Bu değerler rotanın hem yolcu taşınmasında hem de yük taşınmasında ana ulaşım güzergâhı olduğunun tescilidir. Bu yeni köprü 2021 yılında hizmete açılmıştır (Şekil 5). Artan bilgi birikimi, teknoloji ve

sermayeyle insanoğlu artık doğayı büyük ölçüde değiştirerek yeni yapılar inşa edebilmektedir. Bu dönem inşa edilen yapılarla rekonstrüksiyon (yeniden inşa/kurma) süreci başlamıştır. Önceleri engel teşkil eden akarsuyu aşmak amaçlanırken günümüzde bu engelin rahat ve konforlu bir şekilde geçilmesi amaçlanmaktadır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında en önemli stratejilerden biri de ülkeyi demir ağlarla örme stratejisidir. Bu strateji çerçevesinde demiryolları devletleştirilmiş, potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşmak için yeni hatlar inşa edilmiş, üretim ve tüketim merkezleri ile az gelişmiş ve gelişmiş bölgeler arasında bağlantı kurulması amaçlanmıştır.



Şekil 4. 1986 yılında tamamlanan Kömürhan Köprüsü (Karayolları arşivinden).



Şekil 5. Kömürhan Köprüsü (Fotoğraf: M. AYDIN, 29.04.2023).

Cumhuriyet Döneminde yapılması için teşebbüse geçilen ilk demiryolu hattı, Arade- Diyarbakır-Ergani hattıdır. Bu hattın önemi Ergani'den çıkartılacak madenlerin ekonomiyeye kazandırılması, ordunun ve ülkenin ihtiyacını giderecek olması, ithalatı durduracak olması, Diyarbakır, Mardin, Siverek, Elâzığ, Ergani şehirlerinde üretilen ürünlerin, ülkenin iç pazarlarına ve liman şehirlere ulaştırılacak olmasıdır. Yapımına başlanan hat üzerinde Fırat Nehri doğal bir sınır olarak görülmekte ve aşılması gerekmektedir. Bu doğrultuda Malatya'dan 32 km uzaklıkta Fırat Nehri üzerinde 351 metre uzunluğunda 8 kirişli Fırat Köprüsü inşa edilmiştir (Şekil 6). Dönemin Anadolu Demiryolları hatları içerisinde en büyük uzunluğa sahip olan Fırat Köprüsü 24 ayda tamamlanmıştır. 1 Kasım 1931 tarihinde demiryolu rayları Fırat Köprüsüne ulaşmıştır. Yarım asır demiryolu ulaşımı bu köprü vasıtasıyla sağlanmıştır (T.C. Nafia Vekâleti, 1933).

GAP çerçevesinde Karakaya Barajının yapımının planlanması sonucu Fırat Nehri üzerinde yeni bir demiryolu köprüsüne ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda 17.09.1981 yılında yeni köprünün yapımına başlanmıştır. 28.01.1986 yılında tamamlanan köprü (Şekil 7) hizmete açılmıştır. 2030 metre uzunluğunda olan bu köprü Türkiye'nin en uzun demiryolu köprüsüdür (Haykır, 2011). İsmet Paşa Demiryolu Köprüsü; Elâzığ ile Malatya arasında, Fırat Nehri üzerinde tek şeritli demiryolu köprüsü olarak 16 Haziran 1986 yılında hizmete açılmıştır.

Değişen ulaşım ağları ve ulaşım sistemi yerleşim birimlerinin konumlarının değişimine sebep olmuş ve ulaşım ağına yakın olma avantajı belirgin bir şekilde görülmüştür.



Şekil 6. Tamamlanan ilk Fırat Demiryolu Köprüsü (T.C. Nafia Vekâleti, 1933, s. 70).

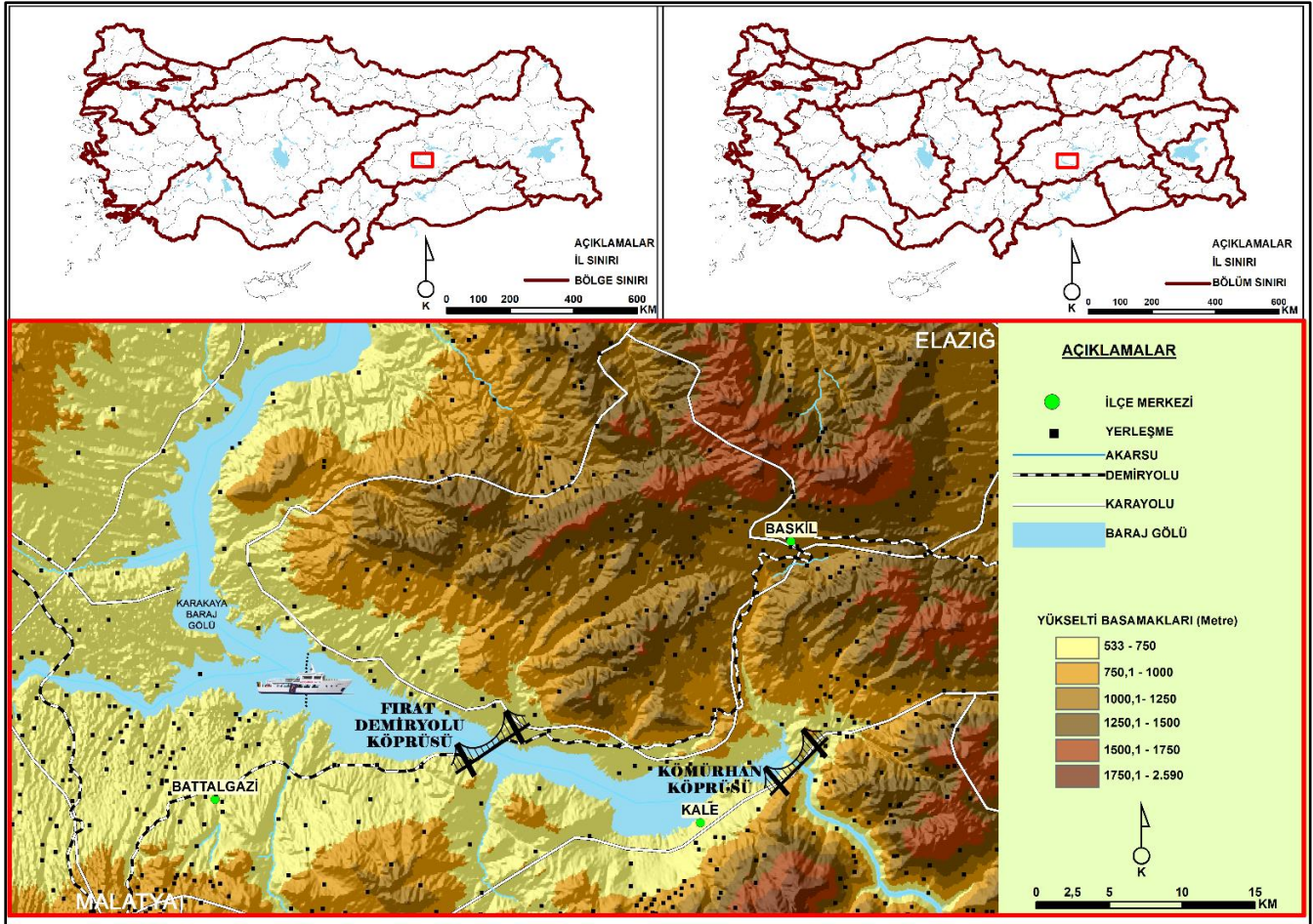


Şekil 7. Fırat Demiryolu Köprüsü (Kantarcioglu, 2022).

Ulaşım faaliyeti, yeryüzünde çeşitli yerler, bölgeler arasındaki ilişkilerin kurulmasında, ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamakta olması sebebiyle coğrafyacıların başlıca konuları arasındadır. Coğrafi görünümün önemli bir elemanı olan ulaşım yolu aynı zamanda *coğrafi görünümü* de değiştiren etkenlerden biridir. Ulaşım faaliyetleri mekânda gözle görülebilir izler, etkiler meydana getirmesi, dolayısıyla coğrafi görünümün bir elemanı olma durumu daha çok karayolu ve demiryollarında belirgindir (Tümertekin, 1987).

Yerleşmeler, tecrübelerin ürünüdür. Yerleşmeler de nüfus gibi dinamiklerdir. Statik değildir, şartlara göre değişebilir. Türkiye'de köyler konumları itibarıyla topografyaya, iklime, bakı etkisine bağlı olarak farklı konumlarda kurulmaktadır. Köy yerleşme üniteleri çoğunlukla; yamaçta, ovada, orman kenarlarında, orman içinde, vadilerde ve şehirlerarası yol kenarlarında kurulmaktadır.

Çalışma alanı, Geç Kalkolitik dönemden itibaren ticaret yolları üzerinde yer almıştır. Fırat Nehri boyunca sulamalı tarımın yapıldığı alanlar ve doğal zenginlikler sebebiyle, Anadolu ile Mezopotamya arasında ticaret ağının kurulmasına neden olmuştur. Bu alan, Mezopotamya'da Kültepe'ye giden stratejik hat üzerinde yer almaktadır. Geçmiş zamanlarda ülkenin ekonomisinde ve ticaretinde önemli olan bu alan, günümüzde de karayolu, denizyolu ve demiryolu bağlantıları ile önem arz etmektedir. Çalışma sahasında Karakaya Baraj Gölü üzerinde yer alan Kömürhan Köprüsü ve Fırat Demiryolu Köprüsü, inşa edildikten sonra bölgedeki coğrafi görünümü değiştirmiştir (Şekil 8). Baraj inşasından sonra akarsu vadisindeki değişim, su kütlelerinin yükselmesi ve yeni köprü yerleşmelerin yeniden dizayn edilmesine sebep olmuştur.



Şekil 8. Karakaya Baraj Gölü köprüleri ve yerleşim birimlerinin konumu.

1976 yılında inşasına başlanılan Karakaya Barajı 1987 yılında faaliyete geçmiştir. Barajdaki su seviyesi yaklaşık 690 metre rakıma kadar yükselmiştir. Bu rakımın altında kalan köy ve diğer kırsal yerleşmeler tamamen ya da kısmen baraj suları altında kalmıştır. Su altında kalan yerleşmelerin lokalizasyonu için 1:200.000 ölçekli Malatya ve Elâzığ topografya haritaları kullanılmıştır. Bu haritalar baraj inşasından önceki yıllarda çizildiğinden dolayı su altında kalan yerleşmeler tespit edilebilmiştir. Yapılan çalışmaya göre baraj inşasından etkilenen yerleşmeler (Şekil 9) ve nüfus verileri tablo 1’de gösterilmiştir. Yer değiştirmek zorunda kalan köyler, çok uzak alanlara değil, su altında kalan eski yerleşmelerin daha yukarısındaki uygun rakımlara taşınmıştır. Örneğin Baskil İlçesine bağlı Habibuşağı ve Pınarlı köyü yaklaşık 1 km kuzeye, Kadıköy 1,5 km kuzeye, Hacimehmetli 2,5 km kuzeye, İmikuşağı 750 m kuzeye, Tabanbükü 1 km doğuya, Bilaluşağı 2,5 km doğuya, Çiğdemlik 1,5 km kuzeye, Hüyükköy 1 km doğuya, Kumlularla 2 km doğuya kaydırılmıştır. Ayrıca su altında kalan Kale, Çevreköy, Aksakal köyleri yerine Suyatağı köyü kurulmuştur. Köylerin eski lokasyonları yakınına taşınmasında etkili olan süreçler köy arazilerinin tamamının sular altında kalmaması ve yeni kurulan ulaşım ağının baraj kenarından geçirilmesi olmuştur. Baskil ilçesine bağlı köylerin baraj kıyısında yer alan yol ağı üzerinde kuruldukları dikkati çekmektedir (Şekil 9). Elâzığ İli, Baskil İlçesine bağlı barajdan etkilenen köylerin tamamında 1985-1990 genel nüfus sayım sonuçlarına göre nüfus kayıpları görülmektedir (Tablo 1). Bu nüfus kaybı özellikle Malatya kentine göç sürecinin hızlanmasında etkili olmuştur. Barajdan etkilenen Malatya İline bağlı köylerin 1985-1990 yılı nüfusları değerlendirildiğinde bazı köylerin nüfuslarında

azalma (Adagören, Ağilyazı, Çolakoğlu, Eğribük, Kıyıcak, Kuluşağı, Meydancık, Sinanlı, Toygar) görülmüştür. Bu köylerin arazilerinin bir kısmının sular altında kalması sonucu yer değiştirdikleri tespit edilmiştir. Barajdan etkilenen köyler arasında nüfusu artış gösteren köyler de (Alışar, Boran, Hasırcılar, Kadıçayırı, Şişman) yer almaktadır (Tablo 1). Bu yerleşmelerin ulaşım ağlarına yakınlığı ve arazilerinin baraj sularından çok fazla etkilenmemesi nüfuslarında artışa sebep olmuştur. Malatya iline bağlı Kösehüyük (1985 nüfusu 100 kişi), İmamlı (1985 nüfusu 120 kişi) ve Atabey (1985 nüfusu 81 kişi) köylerinin ise baraj suları altında kalması sebebiyle kayıp yerleşmeler olarak ifade etmek yerinde olur.

Tablo 1. Karakaya barajından etkilenen köyler (TÜİK, 2024).

Malatya Kırsalı	1975	1980	1985	1990
Adagören	405	359	257	128
Ağilyazı	197	282	250	205
Alışar	1107	1159	1341	1447
Boran	361	343	322	358
Çolakoğlu	436	416	450	429
Eğribük	660	632	501	151
Hasırcılar	2079	1314	1423	2062
Kadıçayırı	102	152	211	496
Kale	10741	9955	9230	8564
Kıyıcak	967	925	669	433
Kuluşağı	538	556	475	404
Meydancık	355	309	194	133
Sinanlı	1447	1540	1850	309
Şişman	210	249	251	290
Toygar	905	902	933	746

Elâzığ Kırsalı

Bilaluşağı	692	769	646	163
Çiğdemlik	364	330	263	88
Hacimehmetli	423	450	415	80
Hüyükköy	255	251	190	99
İmikuşağı	116	114	97	32
Kadıköy	848	712	635	441
Kumlutarla	463	272	271	68
Pınarlı	326	339	297	282
Su Yatağı	332	285	286	152
Tabanbükü	351	346	304	178

Barajın inşası sonucu gelişen ve değişen ulaşım ağı ile yerleşim birimlerinin konumları değişmiştir. Yerleşmeler açısından ulaşım ağlarına yakın olma bir avantaj olarak görülmüştür. Fırat Nehrinin oluşturduğu akarsu engeli, daha sonra Karakaya Baraj Gölünün su rezervuarını feribot, demiryolu köprüsü ve karayolu köprüsüyle aşan çalışma alanında nüfus hem baraj sularının etkisi hem de ulaşım ağına yakın olma isteği nedeniyle yer değiştirmiştir. Bu doğrultuda karayolu ve demiryolu hatlarına yakın yerlerde yol boyu-hat boyu-çizgisel yerleşim birimleri doğmuştur. Yol boylarında köylere ait yeni konutlar ve mahalleler yerleşmelerin en gözde birimleri haline gelmişlerdir. Daha önceleri kuru tarım alanlarına, su kaynaklarına yerleşim kurma düşüncesi yerini ulaşım ağına yakın olma, şehirlerarası yol kenarlarına yakın olma gibi durumlar almıştır. Ulaşım ağına yakın olma ticareti faaliyetlerin daha rahat ve az maliyetle yapılabilmesine olanak sunmaktadır. Bu durumda çalışma sahasında kayısı üretimi ulaşım sisteminin etkisiyle kayısı mono kültürünü de arttırmıştır.

Çalışmanın diğer bir bulgusunu yeni inşa edilen yol sistemleriyle birlikte Baskil kırsalı ile Malatya şehri arasında coğrafi ve psikolojik mesafenin azalması meydana getirir. Baskil ile Malatya şehri arasında yer alan Fırat Nehri, Karakaya Baraj Gölü üzerine inşa edilen karayolu ve demiryolu köprüsü ile coğrafi olarak topografyanın oluşturduğu olumsuzlukları ortadan kaldırmıştır. Ulaşımı sağlamak için köprüler kullanılmakta ve baraj gölü üzerinde feribot seferleri ile ulaşım sağlanmaktadır. Özellikle yaz aylarında feribotla ulaşım sağlayan kişi sayısı, feribot ulaşımını sağlayan işletmecilerin verdiği bilgilere göre, günlük ortalama 2000 kişidir. Kış mevsiminde ise bu sayı 500 kişinin altına düşmektedir. Feribot kullanılarak taşınan araç sayısı ise yaz mevsiminde ortalama 300, kış mevsiminde ise 50 kadardır. Feribot ulaşımı, kıyıda yer alan yerleşmeler için kestirme bir rota olarak önem kazanmıştır. Örneğin İmikuşağı köyünden Malatya'ya karayolu ulaşımı için yaklaşık 90 km kat edilmesi gerekirken feribot ulaşımı sayesinde bu mesafe 30 km'ye düşürülmektedir. Kırsaldan kopmayan insanlar, kışı Malatya ilinde yazı ise Baskil ilçesinde kayısı bahçelerinde geçirmektedir. Kayısı hasat döneminde de işçiler feribotları kullanmaktadırlar. Ulaşım faaliyetleri kayısı üretim ve pazarlamasını daha işlevsel hale getirmiştir. Bu doğrultuda Baskil kırsalı ile Malatya ili arasında coğrafi ve psikolojik mesafe azalmıştır (İncili & Akdemir, 2019).

Günümüzde gelişmiş ulaşım faaliyetleriyle, doğal uzaklık, fiziki mesafe, ekonomik mesafe, zamansal mesafe, toplumsal mesafe, iletişim mesafesi azalmıştır. Ulaşım avantajının etkisiyle idari açıdan Elâzığ sınırları içerisinde yer alan Baskil kırsalı, Malatya şehri ile daha fazla ilişkilidir. Dolayısıyla Baskil kırsalı Malatya iktisadi etki sahasında yer almaktadır. Baskil ilçesinin Karakaya Baraj Gölü kıyısında

bulunan kırsal yerleşmeleri, demiryolu, karayolu ve feribot ulaşımının sağladığı coğrafi yakınlık sebebiyle Malatya şehri ile iktisadi ilişkiler kurmuştur. Bu coğrafi yakınlık sebebiyle Baskil ilçesinden Malatya'ya önemli derecede göç yaşanmaktadır. Özellikle kıyı kesimlerde yaşayan kırsal nüfus Malatya iline göç etmiştir. 2023 yılı ADNKS verilerine göre 19.732 kişi Baskil nüfusuna kayıtlıyken Malatya'da ikamet etmektedir. Baraj faaliyete geçmeden önce 1985 genel nüfus sayımına göre Baskil ilçe nüfusunun 27.352 kişi olduğu görülmektedir. 1990 yılı genel nüfus sayımına göre ise toplam ilçe nüfusunun 23.026 kişi olduğu görülmektedir. İki sayım arasında azalan nüfus 4326 kişidir. Bu nüfus kaybının baraj inşasına bağlı olarak kıyıdaki köylerden olduğu ve göç yönünün Malatya olduğu tahmin edilmektedir.

Çalışmanın diğer bulgusu Baskil'in özellikle güney ve batısının Malatya'nın merkezi yer etki sahası sınırları içerisine girmesidir. Malatya'nın büyükşehir belediyesi statüsünde olması, ticaretinin gelişmiş olması, nüfusun fazlalığı, pazar olanaklarının bolluğu, kayısı borsasının varlığı ve Baskil kırsalının coğrafi yakınlığı sebebiyle Malatya ile olan etkileşimi artmıştır. Baskil kırsalı, idari olarak Elâzığ iline bağlı olsa da coğrafi yakınlık ve ulaşım faaliyetlerinin de gelişimiyle Malatya ilinin etki sahası içerisinde kalmaktadır. Ulaşım faaliyetleri, Baskil kırsalında ekilen kayısı üretimi miktarının artışında önemli bir belirleyici olmuştur. Türkiye'de en fazla kayısı üretilen il olan Malatya, kayısı borsasının merkezidir. Ekonomik ve sosyal faaliyetin de merkezi olan Malatya ili bölgesel ekonominin de gelişmiş olduğu bir yer olarak çevresini etkilemeye başlamıştır. Adıyaman'ın Çelikhan ilçesi, Kahramanmaraş'ın Elbistan ilçesi ve Elazığ'ın Baskil ilçesi Malatya'nın etki sahasında kalmıştır.

Çalışmanın diğer bulgusu güvenlik açısından jeopolitik değeri yüksek bir alan oluşumunun sağlanmış olması meydana getirir. Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerini, Orta Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine bağlayan yollar üzerinde stratejik bir konuma sahip olan Karakaya Barajı köprüleri; idari, askeri, ekonomik ve ulaşım faaliyetleri açısından önemli bir lokasyona sahiptir. Kömürhan Köprüsü, Türkiye'nin önemli devlet yollarından olan doğu-batı doğrultusunda 1888 km uzunluğunda uzanan D300 Devlet yolunun stratejik noktalarından birini oluşturur. Çeşme'den (İzmir) başlayan D300 devlet karayolu, Manisa, Uşak, Afyon, Konya, Aksaray, Nevşehir, Kayseri, Sivas, Malatya ve Elâzığ üzerinden Bingöl, Muş, Bitlis, Van ve İran'ın Khoy kentine kadar uzanır. Kömürhan Köprüsü, Fırat Nehrinin geçtiği doğu ile batı arasında bir ticaret ağı oluşturur. Tarih boyunca İpek Yolunun geçiş güzergâhında yer alan Kömürhan, günümüzde de aynı önemini korumaktadır. Türkiye'nin kuzey, kuzeydoğu, kuzeybatı, batısı ve güneybatısını Elâzığ, Diyarbakır, Bingöl, Muş, Bitlis, Van illerine ve İran'a bağlayan Fırat Demiryolu Köprüsü de ülkenin ekonomisinde, ulaşımında, taşımacılıkta, hammadde temininde önemli bir konumda bulunmaktadır (Şekil 10).

Fırat Demiryolu Köprüsü bulunduğu konum itibarıyla köşe taşı niteliği taşımaktadır. Bu hat doğu-batı, kuzey-güney ekseninde önemli bir konumdadır. Bu demiryolu köprüsüyle ilişkili hatlar, İran'dan Bulgaristan'a, Yunanistan'a; İran'dan Karadeniz'deki Samsun, Zonguldak Limanlarına; İran'dan İskenderun Limanı'na, yine İran'dan Adalar Denizi'ne uzanmaktadır. Kısacası kıtalar arasında bir bağlantı noktasıdır.



Şekil 9. Karakaya Barajından etkilenen yerleşmeler.



Şekil 10. Karakaya Baraj Gölü Köprülerinin stratejik konumu.

Çalışmanın diğer bulgusunu köprülerin sanayi tesisleri için yer çekimi etkisi yaratması oluşturur. Bir sanayi tesisinin kurulması ve kâr edebilmesi için bazı hususlar vardır. Bu hususlardan en önemlisi ulaşım faaliyetleridir. Ulaşım faaliyeti, sanayi tesisinin kuruluşunda yani yer seçiminde önemlidir. Yine ulaşım faaliyetleri, hammaddenin işletmelere taşınmasında, işlenen malların depolanmasında, işlenen malların tüketim noktalarına ulaştırılmasında önemlidir. Maliyetlerin en düşük ve kazançların da en yüksek olduğu yer olarak tanımlanan lokasyon teorisi ile hammaddelerin toplanması ve mamul maddelerin dağıtılmasıyla ilgili taşıma maliyeti ve işgücü, enerji, sermaye ve hizmetler şeklindeki işleme maliyetinin en az olduğu yere yerleşmesi gerektiğini savunan en düşük maliyet teorisine göre çimento fabrikaları da hammaddenin değerinin düşük, taşıma maliyetinin yüksek olması nedeniyle hammaddenin bulunduğu yerde kurulurlar (Tümertekin & Özgüç, 2012). Baskil kırsalında, Pınarlı Köyü sınırları içinde yer alan çimento fabrikası, Cumhuriyet tarihinde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde kurulmuş önemli bir çimento üretim yatırımdır (Şekil 11). Hammaddenin bulunduğu yere kurulan fabrika, ulaşım yollarının da etkisi ile bugün ülkemiz için önemli bir ihracatçı firma haline gelmiştir.

Demiryolunun, yani ulaşımın, fabrika üretimine katkısını Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayınladığı raporlarda görmek mümkündür. Elazığ'dan yük taşınması ağırlıklı olarak Hatay, Malatya, Kayseri ve Sivas illerine gerçekleşmiştir. 2019 yılında Malatya ilinden yük taşınması ağırlıklı olarak Elazığ, Hatay ve Karabük illerine gerçekleşmiştir. Malatya ilinden ağırlıklı olarak demir cevheri, alçı ve kireç taşınmaktadır (Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2020). Taşımacılığın çoğunlukla Hatay iline yapılmasının sebebi ilde yer alan İskenderun Limanı'dır. Liman Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi illerinin ihracatında ve ithalatında önemli bir yere sahiptir. Baskil kırsalında üretilen çimento ise komşu ülkeler yanında Afrika ve Güney Amerika kıtalarına ihraç edilmektedir.

Çalışmanın diğer bulgusunu nüfusun değişen yapısı meydana getirmektedir. Köprüler ve feribotla sağlanan ulaşım, nüfus yapısında dönüşümlere neden olmuştur. Türkiye'nin 6 kayısı bölgesinden biri de Baskil ilçesidir. Tarım geliri yüksek olan bir ilçe olduğundan dolayı kayısı sezonunda tarımsal iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. İlçenin köylerinin toplam nüfusu ilçe merkezinin nüfusundan daha fazladır. 2023 yılı ADNKS verilerine göre Baskil ilçesi nüfusu 16.578 kişidir. Bu nüfusun 5044 kişisi Baskil ilçe merkezinde ikamet ederken, 11.534 kişisi Baskil ilçesi köylerinde ikamet etmektedir. Tarımsal alanda yüksek potansiyel kırsal nüfusun korunmasını sağlayan bir unsur olmuştur. Ancak bu nüfus değerleri özellikle Malatya ili ile ulaşımın rahat olması nedeniyle yaz ve kış dönemlerinde büyük değişimler göstermektedir. Türkiye'de 2023 yılı yaşlı nüfus (65 yaş ve üstü) oranı %10'dur. Ancak Baskil ilçesi nüfusunda yaşlı nüfus oranı %17 (2832 kişi) olarak hesaplanmıştır. Bu durumda daimi ikamet eden nüfus içinde yaşlı nüfus oranı yüksek seyretmektedir. Genç nüfus ise çoğunlukta Malatya ilinde ikamet etmekte ve kayısı hasat sezonunda dönemlik nüfus hareketlerini meydana getirmektedirler.

Sonuç olarak ulaşım faaliyetleri coğrafi görünümü değiştirir. Karakaya Baraj Gölü'nde yer alan köprüler ve su yolu ulaşımı, feribotlar ve kayıklar Baskil kırsalının nüfusuna da etki etmiştir. Kışı Malatya ilinde geçiren

Baskil'den göç etmiş nüfus, Nisan ayından itibaren kayısı tarımının da başlamasıyla Malatya'dan Baskil kırsalına göç etmektedir. Yazın artan nüfus, kayısı tarımının sona ermesiyle tekrar Malatya iline doğru yönelmektedir (İncili & Akdemir, 2019).

Ulaşım yapısı kayısı üretim alanının genişlemesine, pazara yakın yer seçimi oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Tarım faaliyetlerinde ulaşımın etkisi büyüktür. Doğal olarak, söz konusu olan tarım ticari tipte olmalıdır. Geçim tipi tarım faaliyetlerinde üretici ile tüketici çoğunlukla aynı olduğu için ürünün tarladan meskene taşınmasından başka bir ulaşım faaliyetine ihtiyaç yoktur. Ticari tarım faaliyetlerinde ise yukarıda da belirtildiği gibi, ulaşım büyük bir öneme sahiptir. Bu tip tarımda ulaşımın hemen hemen üretim faaliyeti kadar önemli olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bilindiği gibi, tarımsal ürünler aynı zamanda çeşitli sanayi kollarının da ham maddeleri halindedir. Böylece bir yönüyle tarım-ulaşım-sanayi ilişki halindedir. Plantasyonların gelişebilmesi her şeyden önce geniş hacimli ve düzenli ulaşım sistemlerinin kurulmasına bağlı olmuştur (Tümertekin, 1987). Tarımsal üretim ve nüfusa gıda sağlama ilişkisini, ulaşım faaliyetleri tamamlamaktadır. Üretim ve tüketim arasında ulaşım faaliyetleri tamamlayıcı bir rol üstlenmektedir. Ulaşım faaliyetlerinin gelişmesiyle yeni tarım arazileri açılmış, üretimin artmasıyla tarımsal ürünlerin daha geniş pazarlara erişimine olanak sağlanmıştır. Bu açıdan çalışma sahasındaki kayısı tarımı üzerinde ulaşım ağının etkisi önem arz eder. Pazar konumunda olan Malatya ile kurulan ulaşım ağı sistemi kayısı ticaretine olumlu yönde etki etmiştir.

4. Sonuçlar ve Tartışma

Günümüzde sermaye, bilgi ve teknoloji ile doğal peyzaj yeniden inşa edilerek farklı peyzaj görüntüleri elde edilmektedir. Eskiden de çok önemli olan ancak doğal yollara bağımlı ulaşım sistemleri günümüzde topografyaya aykırı alanlarda bile inşa edilerek kullanılabilir. Özellikle baraj inşalarından sonra ortaya çıkan yeni coğrafi görünüm doğa yol sistemlerinin de kaybolmasını beraberinde getirmiştir. Karakaya Baraj Gölü oluşumu sonrasında oluşan yeni ulaşım yapısı da bu şekilde izah edilebilir.

Baraj sistemi ile doğal yolların değişimi yörenin yeni ulaşım kodlarıyla şekillenmesine sebep olmuştur. Önceleri akarsu geçişine izin veren küçük köprüler baraj gölünden sonra sular altında kalmış veya sal taşımacılığına izin veren sistem işlevsiz hale gelmiştir. Doğu Anadolu'yu diğer bölgelere bağlayan stratejik bir nokta olan bu alan için yeni köprüler inşa etmek zaruri olmuştur. Bu amaçla Kömürhan boğazı mevki hem kara hem de demiryolu geçiş köprüleri ile ulaşımında kilit konum üstlenmiştir.

Yeniden inşa edilen köprülerle yörenin iktisadi ve demografik kodları da yeniden şekillenmiştir. Akarsu ve baraj önceleri aşılması güç olan yapılar olarak insanların yaşamında yer etmişken, inşa edilen köprülerle bu durum ortadan kaldırılmıştır. Hem fiziksel hem de psikolojik bir rahatlama sağlayan köprüler ulaşılabilirlik avantajı sebebiyle nüfusu da kendisine doğru çekmiştir. İnsanların düşüncesinde uzun yıllar var olan suya yakın olma değişim göstererek artık yola yakın olmaya evrilmiştir. Bu sistem de nüfusun yola doğru yerleşmeleri kaydırmalarına sebep olmuştur. Bazı köylere yeni mahalleler eklenerek yola yakın olan yerleşmeler ortaya çıkmıştır.



Şekil 11. Karakaya Baraj Gölü kıyısında (Pınarlı Köyü) yer alan çimento fabrikası (Fotoğraf: Murat AYDIN, 29.04.2023).

Kolay ulaşılabilir olma kuşkusuz iktisadi yapının da yeniden dizaynını beraberinde getirmiştir. Bu avantaj tarımsal, hayvansal üretim ve endüstri kuruluşlarının yer seçiminde de önemli olmuştur. Ulaşım avantajı ile ürünlerin diğer bölgelere sevki ve hammadde girdilerinin yöreye daha rahat ulaşımı iktisadi açıdan yer seçiminde etkili olmuştur. Örneğin yöre için önemli bir tarımsal ürün olan kayısının pazar oluşturması ve üretilen ürünlerin hızlı bir şekilde değerlendirilmesi bu sayede mümkün olmuştur.

Bilgilendirme/Teşekkür

Bu çalışma TÜCAUM 2022 Uluslararası Coğrafya Sempozyumunda “Karakaya Baraj Gölü Köprülerinin Stratejik Değeri” başlığı altında poster olarak sunulmuştur.

Araştırmacıların katkı oranı

Ömer Faruk İncili: Literatür taraması, Arazi çalışması, Haritalama, Makale yazımı; **Murat Aydın:** Düzenleme, Analiz, Makale yazımı; **Emrah Türkoğlu:** Makale yazma, Arazi çalışması, Literatür taraması; **İlhan Oğuz Akdemir:** Makale yazma, Arazi çalışması, Haritalama.

Çatışma beyanı

Herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Kaynakça

- Akdemir, İ.O. & Akengin, H. (2013). Coğrafya biliminin tanımı, ilkeleri, konusu, bazı temel kavramları ve öğretimi. İçinde H. Akengin & İ. Dölek (Eds.). *Genel fiziki coğrafya* (ss. 1-40). Pegem Akademi Yayınları.
- Aşan, M. B. (1994). Yukarı Fırat havzasında Ortaçağ yüzey araştırması. İçinde *XI. Türk tarih kongresi bildirileri* (s. 759-783). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Aytaç, İ. (1987). Kömürhan. İçinde N. Açıkgöz (Ed.), *Fırat havzası sanat tarihi sempozyumu bildirileri* (s. 249-264). Fırat Üniversitesi, Fırat Havzası Araştırma Merkezi Yayınları.
- Bilgen, A. (2018). 1977'den 2017'ye Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP): GAP'ın 40 yılı üzerine nitel ve çok boyutlu bir değerlendirme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 73(3), 811-840.

- Doğanay, H. (1998). *Türkiye ekonomik coğrafyası*. Çizgi Kitabevi Yayınları.
- Girgin, M. & Gülersoy, A.E. (2017). Coğrafya'da indirgemecilik sorunu. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 22(37), 135-146.
- Gottmann, J. (1976). *Şehirselsel merkezliğin gelişimi* (N. Özgüç, Çev.). İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2087.
- Gürsoy, C.R. (1974). Türkiye'nin tabii yolları. *Türk Coğrafya Dergisi*, (26), 24-33.
- Haykır, Y. (2011). *Atatürk dönemi kara ve demiryolu inşaat çalışmaları (1923-1938)* (Tez no. 296445) [Doktora Tezi, Elazığ Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Haykır, Y. (2016a). Atatürk dönemi bayındırlık eserlerinden biri: İsmet Paşa (Kömürhan) köprüsü. *The Journal of Academic Social Science Studies*, (50), 563-592.
- Haykır, Y. (2016b). Demiryolunun Elazığ'a gelişi. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, 9 (XXVII), 241-307.
- İncili, Ö. F. & Akdemir, İ. O. (2019). Karakaya Baraj Gölü'nde ulaşılabilirlik sorunu ve karayolu proje önerileri. İçinde E. Artvinli (Ed.), *II. Uluslararası coğrafya eğitimi kongresi (UCEK) bildirileri* (s. 1750-1760).
- İncili, Ö. F. & Akdemir, İ. O. (2020). *Türkiye'de ulaşım ağları – doğal ortam etkileşiminin coğrafi analizi*. Kriter Yayınevi.
- İzbiç, R. (1992). *Coğrafya terimleri sözlüğü*. MEB Devlet Kitapları.
- Kantarcioglu, H. D. (2022, 9 Mayıs). *Türkiye'nin en uzun demir yolu köprüsü Elazığ'da*. Elazığ Hakimiyet. <https://www.elazighakimiyethaber.com/turkiye-nin-en-uzun-demir-yolu-koprusu-elazig-da/70333/>
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024). *2023 Trafik ve ulaşım bilgileri otoyollar ve devlet yollarının trafik dilimlerine göre yıllık ortalama günlük trafik değerleri ve ulaşım bilgileri*. Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü.
- Lynch, K. (2013). *Kent imgesi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Proudford, M. & Lacey, A. R. (2010). *Reductionism in the routledge dictionary of philosophy*. Routledge.
- Sandal, E. K. (2009). Kahramanmaraş'ta ulaşım problemleri ve halkın ulaşım sistemine ve problemlerine bakışı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14(21), 137-157.
- Sevin, V. (1987). Elazığ-Bingöl illeri yüzey araştırması 1986. İçinde *V Araştırma sonuçları toplantısı II* (ss. 1-44). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü.
- Sevin, V. (2018). *Anadolu arkeolojisi*. Der Yayınları.

- Strateji Geliştirme Başkanlığı. (2020). *Ulaşan ve erişen Türkiye*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/ulasanveerisenturkiye2020-666.pdf>
- Streck, M. (1977). Kelek. İçinde *İslam Ansiklopedisi* (Cilt VI, ss. 550-552). MEB Yayınları.
- Taştemir, M. (2012). Klasik devirde Osmanlı'da kara ulaşımı ve yollar. İçinde V. Engin, A. Uçar & O. Doğan (Eds.), *Osmanlı'da ulaşım* (ss. 13-36). Çamlıca Yayınları.
- T.C. Nafia Vekâleti (1933). *On senede Türkiye nafiası 1923-1933*. İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi.
- TÜİK (2024, Eylül). *Nüfus verileri* [Veri Seti]. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Daval%C4%B1-N%C3%BCfus-Kay%C4%B1t-Sistemi-Sonu%C3%A7lar%C4%B1-2021-45500&dil=1>
- Tümertekin, E. & Özgüç, N. (2012). *Ekonomik coğrafya küreselleşme ve kalkınma*. Çantay Kitabevi.

- Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2053.
- Yılmaz, A. (1999). XVI. yüzyılda Birecik Sancağı (Tez no: 53137) [Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.



© Author(s) 2024. This work is distributed under <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>