

ÇANAKKALE BOĞAZINDA ULAŞIM

Transportation on Dardanelles

* Doç.Dr.İbrahim GÜNER

*Doç.Dr.Hakkı YAZICI

ÖZET

Çanakkale boğazı, dünyanın en işlek su yollarından biridir. Bu boğaz, Marmara denizi ve İstanbul boğazı vasıtasıyla bağlandığı Karadeniz ülkelerinin Akdeniz ve açık denizlerle ulaşımını sağladığından, ticarî ve stratejik açıdan büyük önem taşımaktadır. Boğaz trafiğinin her geçen gün artması, Çanakkale boğazında can, mal ve çevre ile ilgili felaketlerin doğma riskine neden olmaktadır. Bu nedenle, boğazda kalıcı ve köklü tedbirlerin alınması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Çanakkale boğazı, aynı zamanda, Anadolu-Trakya ve dolayısıyla Asya-Avrupa arasında karayollarını birbirine bağlayan bir su yoludur. Boğazda bir köprü'nün yapılması, hem Avrupa'dan gelen turistlerin Ege ve Akdeniz kıyılarına ulaşmasını kolaylaştıracak, hem de Güney Marmara, Ege ve İç Anadolu bölgelerinin Trakya üzerinden Avrupa'ya açılmasını sağlayacaktır.

ABSTRACT

Dardanelles is one of the most intense water paths in the world. Since it provides the passage for Black sea countries through the sea of Marmara and Bosphorus from Black sea to Mediterranean sea, it has a great importance commercially and strategically. The fact that the amount of traffic increases continuously causes the emergence of risks of life, property and environment for this reason, stable and fundamental measures must be taken. Dardanelles is at the same time a pass connecting Anatolia and Thrace, and accordingly Asia and Europe. The construction of a bridge will make the traveling of tourists from Europe to Aegean and Mediterranean regions as well as making it possible for Aegean and inner Anatolian regions to reach Europe by way of Thrace.

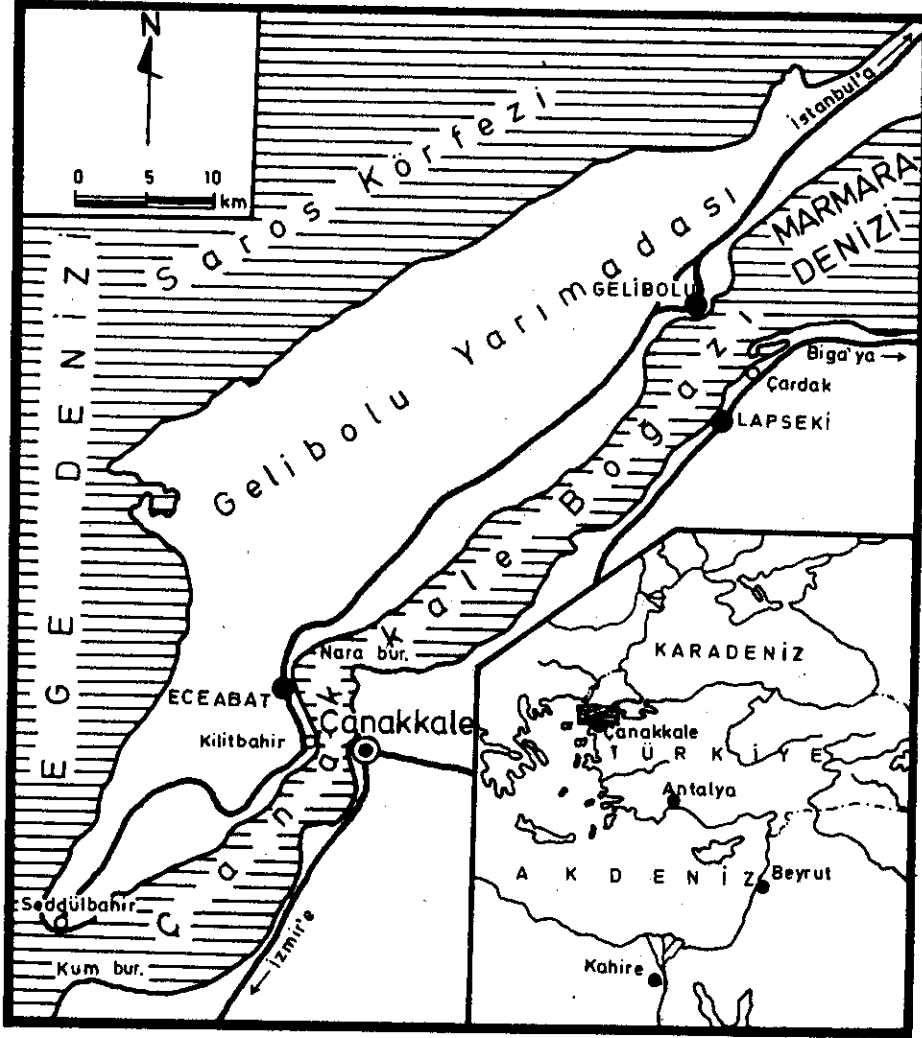
Giriş

Araştırmamıza konu oluşturan Çanakkale boğazı, Biga yarımadası ile Gelibolu yarımadası arasında kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda, Ege denizi ile Marmara denizini birleştiren doğal bir su yoludur(Harita 1). Bu boğaz, İstanbul boğazı vasıtasıyla Karadeniz'e, Cebelitarık boğazı ve Süveyş kanalı vasıtasıyla

* Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Bölümü.

da açık denizlere bağlıdır. Çanakkale boğazı-Marmara denizi ve İstanbul boğazının oluşturduğu doğal su yolu, Türkiye topraklarını Trakya ve Anadolu olarak iki parçaya ayırdığı gibi, aynı zamanda, Avrupa ve Asya toprakları arasında da doğal bir sınır meydana getirir.

Çanakkale boğazı tarihin çeşitli dönemlerinde farklı adlarla anılmıştır. Antik çağ'da boğazın, mitolojideki bir söylenceye bağlı olarak *Hellespont* ya da *Hellespontos* adıyla anıldığı bilinmektedir. Bu mitosa göre, Kral Athamos'un kızı Helle Kafkasya'ya gitmek için boğazdan geçerken denize düşerek boğulmuştur.



Harita 1. Çanakkale Boğazının Lokasyon Haritası.
Map 1. Location Map of Dardanelles.

Hellespontos adınının, *Helle* adından geldiği söylenmektedir. Bir bakıma bu ad boğaz çevresindeki denizlerin bir bölümünü de kapsamasına rağmen, Herodot, Batlamyus ve Strabon gibi tarihçi ve coğrafyacılar Hellespontos adını yalnız Çanakkale için kullanmışlardır. Ortaçağ'da bazı İtalyan deniz haritalarında *Bucca Romaniae* (Anadolu boğazı) ve Antikçağ'ın ünlü kenti Abydos'tan esinlenerek *Avido* ya da *Aveo* boğazı adlarıyla geçerken, Haçlı seferleri döneminde kullanılmış *Sanctus Georgius* (St. George) boğazı adlarına da rastlanır. Daha sonra Batı Avrupa dillerinde boğaza verilen *Dardaneller* adı Çanakkale'nin yaklaşık 10 km. güneyindeki antik *Dardanos* kentinden gelir. Osmanlılara ait eserlerde genellikle *Akdeniz boğazı* ya da kısaca *Boğaz* olarak geçen Çanakkale boğazı, günümüzdeki adını, en dar yerinde XV. yy'da kurulan Çanakkale kentinden alır.

Genel olarak tarihî akış ve gelişme, bize deniz geçitlerinin çok eski devirlerden zamanımıza kadar milletlerin göçlerine, istilâ ordularına yalnız yol veren bir köprü görevini göstermekle kalmıyor, aynı zamanda, bunların ve özellikle Tuna vadisiyle Avrupa'nın göbeğine kadar uzanan ve stratejik durumu dolayısıyla, dünya siyaseti bakımından pek önemli bir su yolu olan Türk boğazlarının siyasi nüfuz ve tesirlerin bir etkileşme noktası, batı ile doğu ve kuzey ile güney arasında bir çarpışma konusu olduğunu gösteriyor¹. Çanakkale boğazının da İstanbul boğazı gibi dünyanın en dar boğazlarından biri olması, en büyük deniz taşıtlarının geçişine elverişli olması, Marmara denizi ve İstanbul boğazı üzerinden bağlantılı olduğu Karadeniz havzası ülkelerinin Akdeniz ve açık denizlerle bağlantısını sağlayan tek giriş-çıkış kapısı olması gibi nedenler, tarih boyunca bu boğaza büyük ticarî ve stratejik önem kazandırmıştır. Türkiye boğazlarından geçen deniz yolu, batı-doğu istikametinde devam eden Akdeniz su yolunun kuzey koludur. Güneydeki kol ise Süveyş kanalından geçen yoldur. Bu kollardan biri Rusya'ya, diğeri ise Hindistan'a bağlantı sağlamaktadır. Akdeniz'in uzun ekseninin her iki kolu deniz egemenliği açısından çok önemlidir. Çanakkale ve İstanbul boğazları ile Cebelitarık boğazı arasında da sıkı bir bağlantı vardır. Bundan dolayı İngilizlerin Osmanlı devleti ile olan ittifakları Hindistan yolu politikası ile ilgili olmuştur. Bu itibarla Çanakkale ve İstanbul boğazlarının savunması aynı zamanda uluslararası bir değer taşır. Nitekim son zamanlara kadar Avrupa'da ve Asya'da yapılan bütün savaşlarda Boğazlar Sorunu müzakere konusu olmuştur². Özellikle Rusya'nın Karadeniz'den Akdeniz'e engelsiz inme isteği, Rusya ile Osmanlı devleti arasında uzun süren savaşımına yol açmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Marmara'ya girerek İmparatorluğu çökertmek isteyen İtilaf Devletleri'nin güçlü donanması ve çokuluslu ordusu, bu boğazı zorlamış ve gene Çanakkale boğazı, Türk savaş tarihinin yüz binlerce yetişkin insanının hayatına mal olan en kanlı ve en parlak destanlarından birine sahne olmuştur. Ruslar, boğazlardan geçişin denetimine doğrudan ve ağırlıklı olarak söz sahibi olmak

1- TULUN, C., 1947, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi. İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Bölümü, No: 314, İstanbul, s.V.

2- ERZEN, A., 1972, Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar, Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, Sayı: 1, İstanbul, s. 58.

amacıyla 1946'dan sonra Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde birçok defa değişiklik talebinde bulunmuştur. Rusların bu talepleri, onların sıcak denizlere engelsiz çıkma isteğinin ve dolayısıyla da Türkiye'nin toprak bütünlüğü ve bağımsızlığına yönelik bir tehdit unsuru olmaya devam ettiklerinin açık bir belirtisidir³.

Günümüzde Karadeniz ülkelerinin dış ticaretlerini giderek daha büyük ölçüde denizyollarıyla yapmaya başlamaları, Çanakkale boğazının transit taşımacılıktaki rolünü arttırmaktadır. Bu boğaz tarihin en eski devirlerinde bile ilkel vasıtalarla iki taraftan da yani Avrupa'dan Asya'ya ve Asya'dan Avrupa'ya doğru geçilmiştir. 20. yy'da modern karayolu ulaşımının gelişmesi bu geçişlerin daha da artmasını sağlamıştır.

1. Boyutları ve Başlıca Doğal Çevre Özellikleri

Çanakkale boğazı, birçok coğrafyacı tarafından, İstanbul boğazının iki kat büyütülmüş bir modelidir diye tanımlanır⁴. Gelibolu ve Çardak fenerleri arasında çekilen bir çizgi boğazın kuzey ağzı, Seddülbahir'in hemen güneybatısındaki İlyas burnu ile Anadolu yakasındaki Kumkale burnu arasında çekilen bir çizgi de güney ağzı sayılır. Bu iki ağzı arasındaki uzaklık, bir doğru olarak, 60 km dolayındadır. Kıyılarının bütün girinti ve çıkıntıları dikkate alınarak yapılan bir ölçüm ise Çanakkale boğazının Anadolu kıyılarının uzunluğunun 94 km, Avrupa kıyılarının uzunluğunun ise 78 km olduğunu ortaya koyar⁵. Genişliği kuzey girişinde 3,2 km olarak başlamakta, güney ağzına yaklaşıldıkça önce çok fazla genişleyerek 8 km'yi bulmakta, tam güney ağzında ise 3,6 km'ye inmektedir. Boğaz kuzey, orta ve güney kesimleri olarak üç kesimden oluşur. Bunlardan kuzey ve güney kesimleri, yapı hatlarına uygun olarak kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanır. Nispeten daha geniş olan ve hatta, hemen güney çıkışından önce genişliği 8 km'yi bulan bu iki kesimi, Nara burnu ile Kepez deresi arasında kuzey-güney doğrultusundaki dar ve kısa (yaklaşık 10 km) orta kesim birleştirir⁶. Boğazın en dar yeri burada, Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır ve ancak 1,2 km genişliktedir.

Çanakkale boğazının da, İstanbul boğazı gibi, derin kesimleri deniz suları altında kalarak boğulmuş eski bir akarsu vadisi olduğu kabul edilmektedir⁷. Jeolojik bakımdan boğaz, Neojen yaşlı formasyonların oluşturduğu kıvrım sistemlerinin en çukur yeri boyunca uzanır. Boğaz vadisi, muhtemelen Üst Pliyosen yaştaki bir aşınım yüzeyi üzerinde kurulmuş ve daha sonra yükselen aşınım yüzeyi içine kolları ile birlikte gömülerek bugünkü görünümünü almıştır. Bu görünümü, boğazın her iki yakasında yer alan Neojen örtüsü sahasındaki tabaka başlarının

3- DOĞANAY, H., 1989, Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Bundan Kaynaklanan Dış Tehditler, Türk Dünyası Araştırmaları, Sayı: 58, Şubat 1989, İstanbul, s. 43-44.

4- DOĞANAY, H., 1993, Coğrafya'ya Giriş-1 (İkinci Baskı). Gazi Büro Kitabevi, Ankara, s. 432.

5- TUNCEL, M., 1993, Çanakkale Boğazı, DİA, 8. Cilt, İstanbul, s. 199.

6- DARKOT, B., 1977, Çanakkale, İslam Ansiklopedisi, 3. Cilt, İstanbul, s. 335-339.

7- TUNCEL, M., 1993, a.g.em. s. 200.

dan oluşan dik yamaçlar (kuestalar), boşalmış antiklinaller ve bazı tünemiş senklinaller karakterize eder. Boğaz çevresindeki bütün bu vadiler yapıya açık bir uyum gösterirler ve monoklinal yapılar için özgün uzun sübsekantlardan ve kısa konsekantlardan oluşan kafes biçiminde tipik bir ağ oluştururlar. Çanakkale boğazı da bu ağın tabaka doğrultusu boyunca gelişmiş sübsekant bir ya da iki vadiden meydana gelen bir parçasının, derine yarıldıktan sonra yükselen deniz suları altında kalarak bir deniz yoluna dönüşmesiyle oluşmuştur⁸. Bu eski akarsu vadisi son buzul çağında, deniz seviyesinin alçalma döneminde yarılarak bugünkü derinliğine ulaşmıştır. Zamanımızdan yaklaşık 25 bin yıl kadar önce başlayıp yaklaşık 7-10 bin yıl kadar önce denizlerin bugünkü düzeylerine ulaştığı son deniz basması sırasında vadi bir boğaz durumuna gelmiştir. Bununla beraber, boğaz vadisinin daha önce, son interglasyal dönemde de bir deniz geçidi haline gelmiş olduğunu gösteren kesin jeomorfolojik kanıtlar vardır. Boğaz kıyılarında son interglasyal döneme ait deniz tortullarının ve sekilerin bulunması bunu açıklamaktadır⁹. Buna göre Çanakkale boğazının oluştuğu eski vadi, tıpkı İstanbul boğazı gibi, Dördüncü Zaman'da iki kez boğaz haline gelmiş ve bugün olduğu gibi, yakın jeolojik dönemde de gerek Marmara'nın, gerekse Karadeniz'in hidrolojik ve biyolojik şartlarını derin şekilde etkilemiştir. Bu bulgulardan, boğazın yerindeki eski akarsuyun ve boğazdaki akıntıların akış yönünün zaman zaman değişmiş olması gerektiği sonucu ortaya çıkar.

Çanakkale boğazının Avrupa yakasındaki kıyıları çok yerde düz ve yalıyarlar halindedir. Buna karşılık, daha büyük akarsuların döküldüğü Anadolu kıyılarındaki nispeten geniş delta ovaları dikkati çeker. Özellikle Gelibolu yarımadasının boğaz kıyısı ardında 300 m'yi aşan dağlar yer alır (Kocaçimen tepe 305 m, Üveyik tepesi 363 m). Ovalar arasında, Lâpseki'nin güneyinde Umurbey deresi deltası, Çanakkale yakınındaki Kocaçay deltası ve Karamenderes ırmağının oluşturduğu, İlion ovası olarak da tanınan delta en önemlileridir. Nara burnu ile Çardak çevresinde görülen kıyı okları akıntı yüzünden fazla ilerleyememiş, ama kıyılarda küçük yaylar çizerek kumsallar oluşturmuştur. Boğazın orta kesimine girerken görülen keskin yön değişikliği ve daralma, aynı zamanda bu kesimin kuzey başlangıcında Nara burnunda denize doğru uzanan ve uzaktan zor seçilen alçak bir kıyı oku ve akıntı hızının artması, özellikle sisli ve fırtınalı havalarda bu kesimde gemilerin hareketini güçleştirmekte, zaman zaman kazalara yol açmaktadır. Nitekim Çanakkale boğazında 1994 ve 1996 yıllarında meydana gelen 18 deniz kazasının tamamı boğazın bu orta kesiminde olmuştur.

Boğaz oluşunun deniz seviyesi altında kalan kesiminde de bir disimetri görülür. Nitekim, boğaz dibi batı kıyılarının açığında birdenbire derinleştiği halde, doğu kıyılarının açığında az derin dipler geniş alanlar kaplamaktadır. Bu kesim-

8- YALÇINLAR, İ., 1948-1949, Çanakkale Boğazı Civarının Jeomorfolojisi Üzerine Müşahedeler. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 11-12, İstanbul, s. 135-136.

9- ARDEL, A., 1975, Hidrografiya (İkinci Baskı) İstanbul Üniv. Yay. No: 720, Coğrafya Enst. Yay. No: 19, İstanbul, s. 247.

de Zincirbozan, Çardak, Musa ve Dalyan bankları vardır. Boğazın yamaçları ile dip kısımlarında görülen bu disimetri bölgenin, genel olarak batı ve güneybatıya eğimli olan Miyosen tabakalarıyla ilgilidir¹⁰. Genelde Çanakkale boğazının denizaltı topoğrafyası ulaşımına çok uygundur. Bunda esas rolü, güney-kuzey ağızları arasında, ortalama -50 m derinliğinde bir oluk ya da kanalın bulunması oynar. Bu olukta yer yer oval biçimli derin çukurlar görülür. En derin yerler, İstanbul boğazında olduğu gibi, en dar ve deniz dibinde birikimi engelleyen akıntının en şiddetli olduğu orta kesimdir. Buralarda en büyük derinlik Nara burnunun kuzeyinde 102 m, Çanakkale-Kilitbahir arasında ise 109 m'yi bulur. Bu derinlikler, denizin son glasyal-östatik çekilme düzeyine uyar.

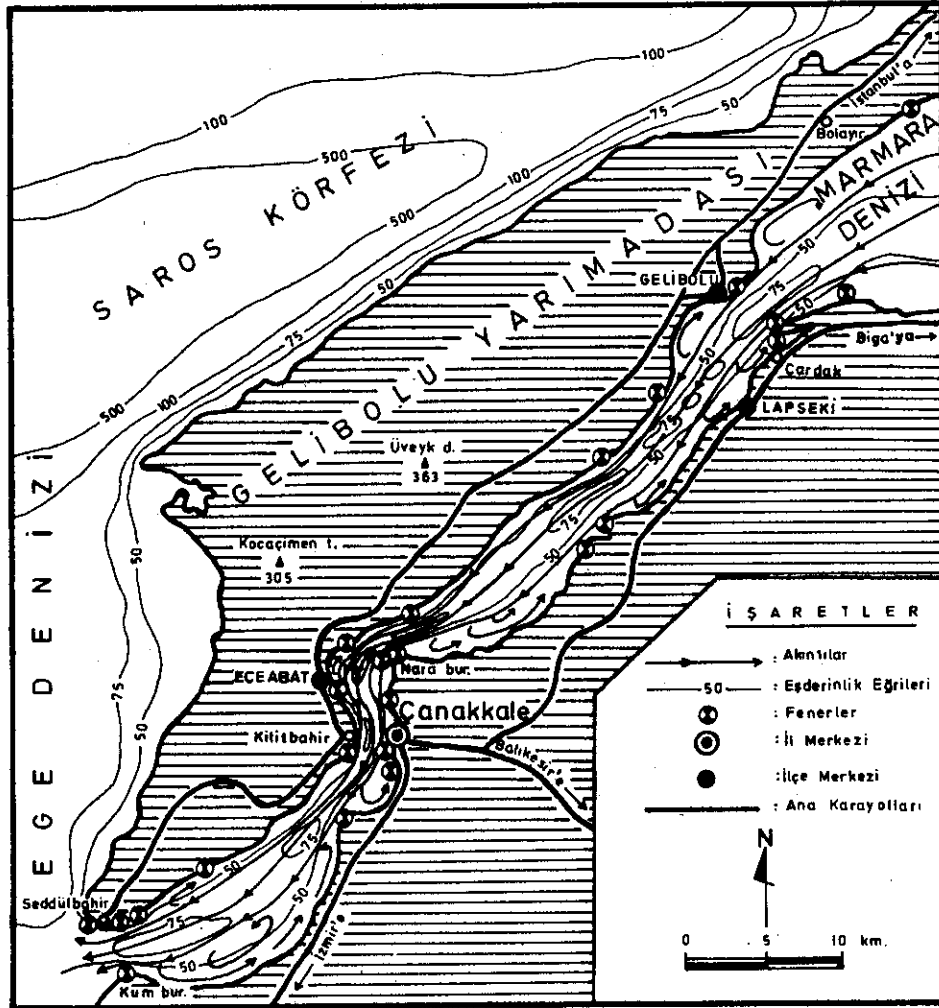
Çanakkale boğazı Akdeniz ve Ege denizi ile Marmara ve Karadeniz arasında su alışverişini sağlayan iki doğal suyolundan biridir. Kuzey ağızı ile Ege denizi arasında yaklaşık 20 cm deniz düzeyi farkı bulunmaktadır. İstanbul boğazında olduğu gibi, burada da üst ve alt akıntıdan oluşan ikili bir akıntı sistemi görülür (Harita 2). Üst akıntı, Karadeniz'in az tuzlu ve hafif olan sularını Ege denizine doğru götürür. Yaklaşık 25-30 m kalınlığındaki bu üst akıntının hızı saniyede yaklaşık 1,5 m, Ege'ye akıttığı su miktarı ise 12 600 m³/sn'dir. Boğazın eksenini izleyen üst akıntının kenarlarında, kıyı şekillerinin neden olduğu bazı ters akıntı halkaları meydana gelir; bunlar özellikle Anadolu kıyılarının güney ve orta kesimlerinde belirgindir. Üst akıntı özellikle dar yerlerde ve burunlar önünde hızlanır, öteki yerlerde yavaşlar. Şiddetli poyraz rüzgârlarının estiği zamanlarda bu akıntının hızı çok daha fazla artar. Bu durum, Ege denizinden Marmara'ya geçen gemilerin seyrini büyük ölçüde güçleştirmektedir. Boğazın 25-30 m'den daha derin yerlerini Ege'nin daha tuzlu ve daha ağır olan suları doldurur. Bu alt akıntı, kuzeye gidildikçe kalınlığı azalan bir kama gibi Marmara'ya doğru ilerler. Hızı, üst akıntıdan birkaç kat daha azdır (ortalama saniyede 50 cm). Bu akıntıyla taşınan su miktarı yaklaşık 6 500 m³/sn'dir. Bununla beraber alt akıntının hızı ve getirdiği suyun miktarı kuvvetli ve sürekli lodos dönemlerinde daha büyük değerlere erişebilir.

İklim ve hava koşullarının da denizyolu ulaşımını üzerinde önemli etkileri vardır. Gerçekten buz tutma, yoğun atmosfer hareketleri, sağanak yağışlar ve görüş mesafesi azlığı gibi iklimatik olaylar denizyolu ulaşımında trafiğin aksamasına, duraksamasına ve büyük kazaların ortaya çıkmasına yol açarak olumsuz etki yaparlar¹¹. Çanakkale boğazında zaman zaman beliren ekstrem hava koşullarının da boğaz trafiği üzerinde olumsuz etkileri görülmektedir.

Boğaz trafiğini etkileyen en önemli iklim elemanı rüzgârlardır. Bilindiği üzere, denizlerde şiddetli rüzgârlar gemilerin hızını keser. Bu da yakıt harcamalarının fazla olmasına ve aynı zamanda zaman kaybına neden olur. Önden gelen kuv-

10- YALÇINLAR, İ., 1948-1949, a.g.m, s. 134.

11- TÜMERTEKİN, E., 1976, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniv. Yay. No: 2053, Coğrafya Enst. Yay. No: 85, İstanbul, s. 9-10.



Harita 2. Çanakkale Boğazının Eşderinlik ve Akıntı Haritası.

Map 2. The Bathymetric Map of the Dardanelles.

vetli rüzgârların geminin hızını büyüklük ve yüke bağlı olarak % 3 ilâ % 13 arasında kestiği hesaplanmıştır. Buna karşılık, arkadan gelen rüzgârlar geminin hızına % 1 oranında katkıda bulunurlar¹².

Çanakkale'de esen rüzgârların sektörlere göre dağılımı incelendiğinde, her mevsimde kuzey sektörünün egemen olduğu görülür. Kış ve ilkbahar aylarında,

12- TÜMERTEKİN, E., 1976, a.g.e, s. 15.

kuzey sektörü düzeyinde olmasa da, güney sektörü (SSW, SW) de etkindir. Bu durumun oluşmasında, bölge üzerindeki sirkülasyon koşullarının etkisi büyük olmakla birlikte, Çanakkale boğazının uzanışı ve rölyefinin etkisi büyüktür. Çanakkale'de esen rüzgârların hızlarına ait veriler, burada rüzgâr şiddetinin pek düşük olmadığını, zaman zaman fırtına karakterinde rüzgârların estiğini ortaya koymaktadır. 11 yıllık ortalamaya (1975-1985) göre, Çanakkale'de kuvvetli rüzgârlı (10.8-17.1 m/sn) gün sayısı 85.7 günü, fırtınalı (17.2 m/sn'den fazla) gün sayısı ise 20.5 günü bulmaktadır. Bu tip rüzgârlar, frontal faaliyetlerin görüldüğü kasım-mart devresinde daha yüksek şiddette ve frekansta ortaya çıkmaktadır. Söz konusu aylarda esen şiddetli rüzgârlar, toplam olarak 15-20 günlük bir sürede boğaz trafiğini aksatmakta ve feribot seferlerinin durmasına yol açmaktadır.

Denizyollarında şiddetli yağışların ve sisin görüş şartlarını zaman zaman etkilemesi önemli bir engel olmaktadır. Bu iklimik olayların boğaz trafiği üzerindeki etkisi nispeten önemsizdir. Çanakkale'de yıllık yağış ortalaması 629.1 mm olup bu miktarın % 46'sı kış mevsiminde ve büyük çoğunlukla yağmur şeklinde düşer. Bu mevsimde yağışların zaman zaman sağanak karakterinde olması, seyir halindeki gemilerin görüş mesafesinin azalmasına yol açar. Yılda ortalama 4.2 gün meydana gelen sis olayının da bu açıdan olumsuz etkileri görülür. Örneğin, 1988 yılının Şubat ayında sis yüzünden boğaz, kuzey-güney geçişlerinde 13 saat 15 dakika, güney-kuzey geçişlerinde de 9 saat 45 dakikalık sürelerle trafiğe kapanmıştır.

2. Beşeri Çevre Özellikleri

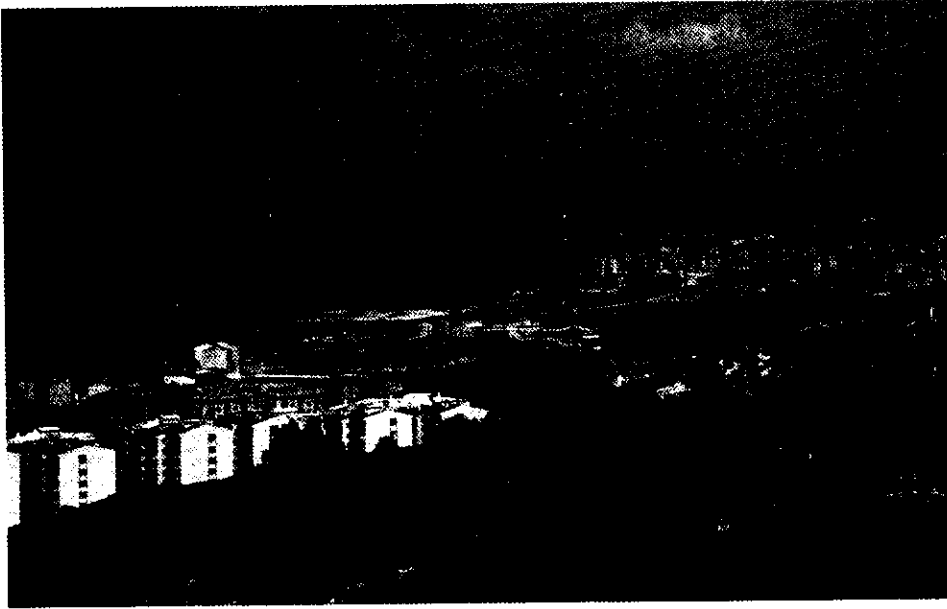
Klasik ilkçağ medeniyeti Ege denizi kıyılarında yerleştiği sıralarda ve henüz İstanbul önem kazanmadan önce Çanakkale boğazı kıyıları İstanbul boğazından daha fazla bir canlılığa sahipti¹³. Bu dönemde, boğazın Anadolu yakasında Truva, Dardanos, Abydos ve Lampsakos; Gelibolu yarımadası kıyılarında ise Madydos, İdaion, Sestos ve Kressa gibi önemli yerleşim merkezleri kurulmuştu. Fakat bunların hemen hepsi Ortaçağ'dan önce, siyasî ve iktisadî faaliyet merkezinin Boğaziçi kıyılarına geçmesi üzerine, ya tamamen sönmüş ya da önemini tümüyle kaybetmişti¹⁴. Çok eski devirlerden beri, Asya ile Avrupa arasındaki kara ulaşımı İstanbul üzerinden yapılmakta, anakaralar içinden gelen büyük yollar Boğaziçi kıyılarına varmakta olduğu halde, Çanakkale boğazı kıyıları bu tür yollardan yoksundur. Denizyolları bakımından da, bu boğaz, İstanbul boğazı gibi, bir durak değil, sadece bir geçit teşkil etmektedir. Ayrıca, Çanakkale boğazı kıyılarında şiddetli akıntılara ve fırtınalara karşı korunaklı bir liman yoktur. Saydığımız bu nedenler, tarih devirlerinde, burada İstanbul'a denk bir limanın kurulmasını engellemiştir. Çanakkale boğazı boyunca, Boğaziçi'nin karşılıklı kıyıla-

13- DARKOT, B., 1977, a.g.m, s. 333.

14- DARKOT, B., 1977, a.g.m. s. 333.

rındaki yerleşme şeridi görülmez. Burada ancak birbiriyle teması az köyler ve küçük kasabalar bulunur. Önemli yerleşmeler Çanakkale, Gelibolu, Eceabat ve Lâpseki'dir.

Bunlardan Çanakkale, Osmanlı Dönemi'nde kurulmuş yeni kentlerden biridir. Kentin çekirdeğini, XV. yy'da Fatih Sultan Mehmet tarafından, bugün Çimenlik denilen yerde, boğazdan geçişi denetlemek için yaptırılan bir kale meydana getirir. Boğazın en dar olduğu stratejik bir kesimde kurulan bu kale çevresinde, zamanla yerleşmelerin belirmesi ve çoğalmasıyla Çanakkale kenti doğmuştur. Çok daha elverişli konumda bulunan İstanbul'un rekabeti ve yakın zamanlara kadar ardülkesinin ulaşım koşullarının yetersiz olmasından dolayı sapağa kalması gibi nedenlerle Çanakkale, nüfus bakımından hiçbir zaman büyük kent durumuna ulaşamamıştır (1990'da 53.995 nüfus). Bir liman kenti olan Çanakkale, İstanbul-İzmir karayolu üzerinde önemli bir duraktır(Fotoğraf 1). Edirne, Balıkesir ve Karabiga ile de bağlantısı vardır. Çanakkale-Eceabat feribot seferleri, daha kuzeydeki Gelibolu-Lâpseki bağlantısından sonra Çanakkale boğazında Avrupa ile Asya arasındaki ikinci bağlantıyı sağladığından, kent ayrı bir önem taşır. Bu yoldan özellikle yaz aylarında yoğunluk kazanan geçişler, kentin günlük yaşamına ve ticaretine önemli bir canlılık kazandırır. İstanbul-İskenderun ve İstanbul-Gökçeada postalarının da uğradığı Çanakkale limanı aynı zamanda ihracat-ithalat işlevi görür.



Fotoğraf 1. Çanakkale Kenti ve Boğazın Görünümü.
Photo 1. A View of Çanakkale City and Dardanelles.

Çanakkale boğazının kuzey giriş kısmında kurulmuş olan Gelibolu, boğaz kıyılarının Çanakkale'den sonra ikinci büyük kentidir. Bu kent tarih boyunca Avrupa ile Anadolu arasında önemli bir güzergâh noktası olduğu gibi korunaklı limanı, boğazdan Marmara'ya geçişte ve dolayısıyla İstanbul'a ulaşma yolunda son büyük istasyon olarak da dikkati çekmiştir. Burası Marmara'ya geçişi kontrol eden yerde âdeta İstanbul'un kilidi vasfını taşımaktaydı. Bu stratejik önemi şehri, İstanbul'u kontrol altında tutmak ve Balkanlara açılmak isteyenler için elde edilmesi gereken bir hedef haline getirmiştir. Osmanlı hâkimiyetinde kent bir deniz üssü, geçit yeri ve ticarî merkez olmuştur. XVI. yy'ın ikinci yarısından itibaren ise, Çanakkale kentinin gelişmesi ile, bir dereceye kadar önemini kaybetmiştir. Bugün Çanakkale'ye bağlı bir ilçe merkezi olan Gelibolu, fazla gelişememiş bir yerleşme durumundadır (1990'da 18.670 nüfus).

Biraz daha güneyde, Gelibolu'nun karşısında, 5.789 nüfuslu (1990) bir ilçe merkezi olan Lâpseki bulunur. Bu kasaba Antikçağ'ın meşhur kenti Lampskos'un yerinde kurulmuştur. Çanakkale boğazının girişine hâkim, iyi bir limanı ve verimli toprakları olan ve Marmara denizinin güneyindeki alanlardan gelen yolların bitiş noktasında bulunan kent, özellikle İskender zamanında parlak bir devir yaşamıştır. Ortaçağ'da Lâpseki'nin önemi azalmış ve oynadığı rol, karşı kıyıdağı Gelibolu'ya geçmiştir. Gelibolu yarımadası kıyılarının orta kesiminde ve boğazın savunmaya en elverişli yerinde kurulmuş olan Eceabat, eski Maydos kentinin yerini almış bir yerleşmedir (1990 4.055 nüfus). Bu ilçe merkezi ile boğazın karşı yakasındaki Çanakkale arasında feribot seferleri yapılmaktadır. Boğazın en dar yerinde ve Çanakkale'nin tam karşısında kurulmuş olan Kilitbahir kasabası (1990'da 1.048 nüfus) da, boğaz geçişlerinin sağlandığı noktalardan biridir.

3. Boğazın Trafik Düzeni

Çanakkale boğazından geçişin hukukî durumu 20 Temmuz 1936'da İsviçre'nin Montrö (Montreux) kentinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Buna göre barış zamanında geçiş serbest, fakat Türkiye'nin denetimindedir. Savaş zamanında ise Türkiye buradan geçişi belirli şartlarda yasaklayabilme hakkına sahip bulunmaktadır. Günümüzde boğazın gemi trafiği, 11 Ocak 1994 tarih ve 21 815 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan ve 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkındaki tüzük ve ilgili mevzuata göre düzenlenmiştir. Bu mevzuat ve tüzük hükümleri, TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi'nce yürütülmektedir. Ayrıca boğazın güney girişinde Mehmetçik, kuzey girişinde de Gelibolu kontrol istasyonları vardır.

Boğaz geçişlerinde uygulanacak trafik ayırım düzeni, IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nün Gemi Rotalama dokümanında (Ship's Routeing) belirtilen esaslara göre tesis edilmiştir. Boğazda, kuzeyden ve güneyden giriş yapacak gemiler için sınırları koordinatlarla belirlenen trafik ayırım şeritleri oluşturulmuş-

tur. Boğazdan geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca İdare'den¹⁵; tehlikeli yük ve zararlı atık madde taşıyan gemiler de çevre Bakanlığı'ndan seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar. Gemilerin boğazdan geçiş hızı karaya göre 10 deniz milidir. Ancak gerekli hallerde, trafik kontrol istasyonuna bilgi verilerek çarpma ve çatışmayı engellemeye, çevreye zarar verici dalgalar yaratmama özen gösterilerek bu hız aşılabilmektedir. Su çekimi 15 m'den büyük olan gemilerin veya tam boyu 200 m'den büyük olan gemilerin, boğazdan gündüz süresince geçmesi tavsiye edilmektedir. Boğazdan geçiş yapan gemilerin aralarında en az 1600 yarda (yaklaşık 1463 m) mesafe bırakmaları zorunlu olup, gerekli olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeleri yasaktır. Boğazın en dar yeri olan Nara-Kilitbahir burnu arasında ise önde seyreden gemiyi geçme yasağı vardır.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 grt ve daha büyük gemilerin kaptanları ya da bağlı buldukları acenteleri boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyri sınırlayan yetersizlikleri varsa bunları ve benzeri bilgileri içeren Seyir Planı I'ı (SPI) vermek zorundadırlar. Gemi Marmara limanlarından kalkacaksa, Seyir Planı I'ı kalkışlarından 6 saat önce vermeleri gerekmektedir. Çanakkale boğazında kılavuz kaptan alma ve indirme işleri, boğazın kuzey ve güney girişindeki 3 mil mesafelik bir hat üzerinde hava koşullarına bağlı olarak yapılmaktadır. Geçiş emniyetini sağlamak amacıyla, boğaz kıyılarında, 12'si Anadolu yakasında, 12'si de Trakya yakasında olmak üzere toplam 24 adet deniz feneri konulmuştur. Boğazdan geçen 150 m ve daha büyük Türk gemileri için kılavuz kaptan alma zorunluluğu vardır. Diğer ülkelerin gemileri için ise boğazdan kılavuz kaptanla geçilmesi tavsiye edilmektedir.

Çanakkale boğazında yüzey akıntı hızı ile gemi hızı arasındaki fark 4 deniz mili/saatten az olan gemilerin boğaza girmeleri yasak olup, bu gemiler boğazdan geçiş yapabilmek için ya akıntı şiddetinin düşmesini beklemek, ya da idarenin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkörleri almak zorundadırlar. Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı bir deniz mili ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemilerin boğaza girişine izin verilmemektedir. Boğazda görüş uzaklığı 0,5 mile düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulmakta ve karşı yöne kapatılmaktadır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 m'nin altındaki gemilerin tek yönlü geçiş yapmasına izin verilmektedir. Görüş mesafesi 0,5 milin altına düştüğünde ise boğaz geçiş trafiği her iki yönde de kapatılmaktadır. Çanakkale boğazında trafiğin geçici olarak durdurulduğu durumlarda gemiler boğazın deniz trafiğine açılmasını, Marmara denizi tarafında Gelibolu-Şarköy arası ile Ege tarafında Bozcaada güneybatısında tesis edilmiş demirleme yerlerinde bekletilmektedir.

15- İdare, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'dır.

4. Boğazın Gemi Trafığı

1996'da Çanakkale boğazından 36 198 gemi geçiş yapmıştır. Aynı yıl boğazdan geçen aylık ortalama gemi sayısı 3 016, günlük ortalama gemi sayısı ise 97'dir (Tablo 1). Geçiş yapan gemi sayısının aylara göre dağılışı incelendiğinde, bu sayının aralık, ocak ve şubat aylarında genel ortalamanın biraz altında, diğer aylarda ise biraz üstünde olduğu görülür (Şekil 1). Bu da, boğazın gemi trafiğinde aylar arasında çok belirgin bir farkın olmadığını göstermektedir. Geçiş yapan 36.198 gemiden 13 350'si (% 36.9'u) boğaza gireceğini 24 saat öncesinde Çanakkale'deki Trafik Kontrol Merkezi'ne bildirmiş, yani SP-1 vermiş, 10 307'si (% 28,5'i) de kılavuz kaptan almıştır. Gemilerin kılavuz kaptan alma oranının düşük olması, boğazda zaman zaman kazaların meydana gelmesine yol açan temel nedenlerden biridir. Nitekim, 1995 ve 1997 yıllarında boğazda hatalı seyir nedeniyle 14 deniz kazası meydana gelmiştir.

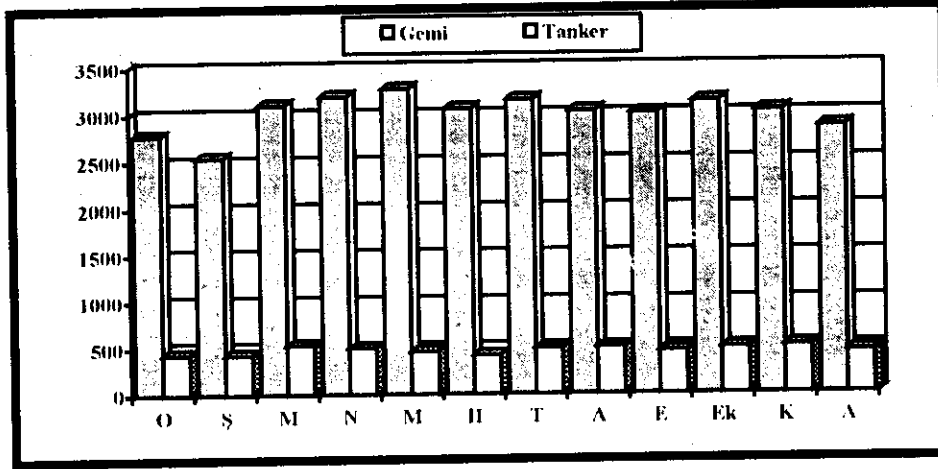
Tablo 1. Çanakkale Boğazının Gemi Trafığı (1996).
Table 1. Ship Traffic in Dardanelles (1996).

Aylar	Ülke Sayısı	Gemi Sayısı	Kılavuz Alan	SP-1 Veren	Büyük Gemi	500 GRT Üzeri	Transit Geçen	Tanker Sayısı
Ocak	64	2 780	760	1 150	625	2 055	1 849	430
Şubat	67	2 546	712	957	600	2 455	1 695	423
Mart	67	3 102	887	1 246	745	2 973	2 003	529
Nisan	65	3 194	841	1 193	684	3 064	2 140	495
Mayıs	68	3 273	931	1 270	743	3 127	2 256	459
Haziran	68	3 063	888	1 193	755	2 921	2 001	418
Temmuz	69	3 156	887	1 065	708	3 032	2 140	489
Ağustos	66	3 034	903	1 059	676	2 942	1 994	503
Eylül	64	3 011	852	1 076	672	2 893	1 963	457
Ekim	66	3 138	994	1 179	754	3 037	2 058	490
Kasım	66	3 036	840	1 113	691	2 912	2 049	514
Aralık	68	2 865	812	1 049	651	2 778	1 924	451
Yıllık Top.		36 198	10 307	13 550	8 304	34 789	24 072	5 658
Aylık Ort.		3 016	858	1 122	692	2 899	2 005	471
Günlük Ort		97	28	36	22	95	62	15

Kaynak: Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi kayıtlarından.

Çanakkale boğazından geçen gemilerin ait olduğu ülkelerin sayısı ise aylara göre 64 (ocak, eylül) ile 69 (temmuz) arasında değişmektedir. Örneğin, 1998 yılının şubat ayında boğazdan 64 ülkeye ait toplam gemi 2856 gemi geçiş yapmıştır. Geçen toplam gemi sayısının % 85,2'si 16 ülkeye aittir (Tablo 2). Bu ül-

keler arasında Türkiye (% 24,6), Malta (% 11,8), Rusya (% 10,7), Ukrayna (% 8,1), Suriye (% 6,1), Panama (% 5,1), Yunanistan (%3,1), Güney Kıbrıs (% 3,0) başta gelmektedir(Şekil 1).



Şekil 1. Çanakkale Boğazının Gemi Trafığı (1996).
Figure 1. Ship Traffic in Dardanelles.

Tablo 2. Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemiler ve Ait Oldukları Ülkeler (Şubat, 1998).

Table 2. Ships and the Countries That They Belong Passing Thorough Dardanelles (February, 1998).

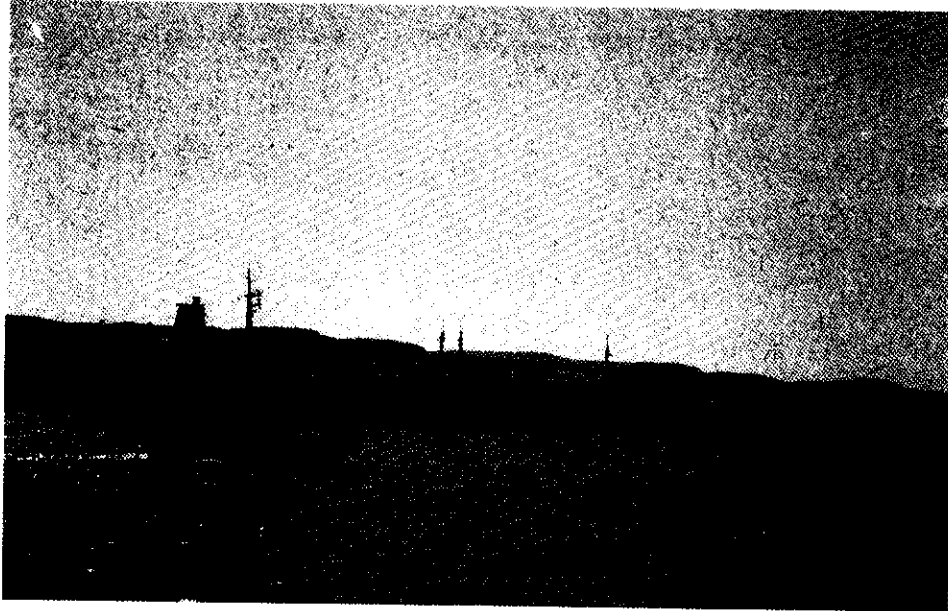
Ülke	Gemi Sayısı	%'si	Ülke	Gemi Sayısı	%'si
Türkiye	708	24,6	Bulgaristan	77	2,7
Malta	337	11,8	Bahama	77	1,9
Rusya	305	10,7	Liberya	45	1,6
Ukrayna	232	8,1	Antigua	45	1,6
Suriye	175	6,1	Honduras	42	1,5
Panama	146	5,1	Lübnan	38	1,3
Yunanistan	89	3,1	Norveç	33	1,2
Güney Kıbrıs	86	3,0	Diğerleri	365	12,8
Romanya	79	2,8	Toplam	2 856	100,0

Kaynak: Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi kayıtlarından.

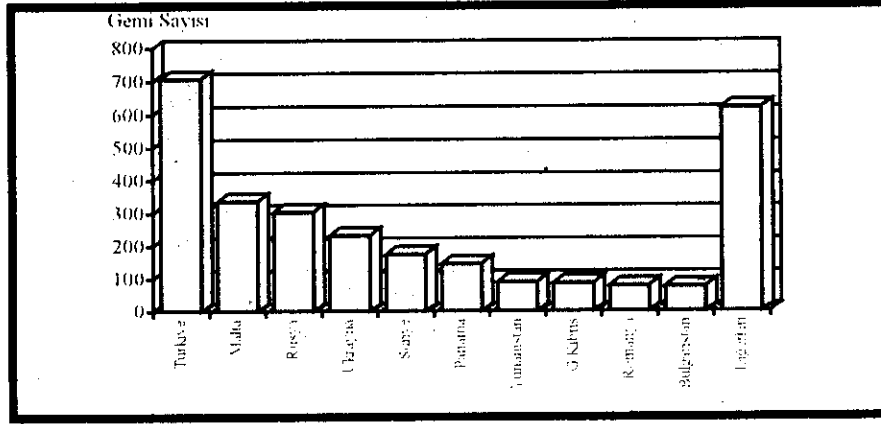
1996'da Çanakkale boğazından geçen toplam 36 198 geminin % 96,1'i (34 789 adet) 500 grt ve daha fazla tonajdaki gemilerden oluşmuştu. Tam boyu 200

m'nin ve su çekimi 15 m'nin üzerinde olan büyük gemilerin sayısı 8 304 olup, bu da, toplam gemi sayısının % 22,9'una eşittir. Boğazdan ortalama olarak ayda 692, günde ise 22 büyük gemi geçmektedir(Fotoğraf 2). Büyük gemiler çoğunlukla tankerlerden meydana gelmektedir.

Çanakkale boğazından geçiş yapan gemilerin tiplerine göre dağılımı incelendiğinde, boğazdan daha çok kuru yük taşıyan gemilerin geçtiği görülür. Örneğin, 1998 yılının Şubat ayında boğazdan geçen 2 856 geminin % 66,7'si (1 904 adet) kuru yük taşıyan gemilerden meydana gelmişti. Boğazdan geçen gemiler arasında tankerler sayıca ikinci sırayı alır. Aynı ayda toplam gemi trafiğinin % 17,5'ini oluşturan 500 tankerden 377'si petrol tankeri, 67'si kimyasal madde, 47'si petrol gazı (LPG), 9'u da sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşıyan tanker idi. Rus petrollerinin Karadeniz kıyılarındaki Tuapse ve Novorosiisk limanlarına akıtılarak buralardan denizyolu ile dünya pazarlarına taşınmaya başlanması son yıllarda boğazdan geçen tanker sayısının giderek artmasına yol açmıştır. Gelecek yıllarda bu sayının daha da artması beklenmelidir. 1998 yılının Şubat ayında boğazdan 272 kontayner gemisi geçiş yapmış, bu da toplam gemi trafiğinin % 9,5'ini oluşturmuştu. Boğazdan geçen diğer gemiler arasında, tümüyle soğuk hava tesisleri halinde olan ve reefer adı verilen gemiler (48 adet), canlı hayvan taşıyan gemiler (25 adet), otomobil gemileri (31 adet), yolcu gemileri (10 adet), römorkörler (14 adet) ve diğer tip gemiler (31 adet) de vardır.



Fotoğraf 2. Çanakkale Boğazından Bir Görünüş.
Photo 2. A View of Dardanelles.



Şekil 2. Çanakkale Boğazından Geçen Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı (Şubat-1998).
Figure 2. Ships and the Countries That They Belong Passing Thorough Dardanelles (February, 1998).

5. Boğazın Yük Trafiki ve Taşınan Başlıca Mallar

Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi'nce boğazdan geçen yükler arasında sadece IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan yüklerin (petrol ve türevleri dahil) kayıtları tutulduğundan, diğer yüklerin miktarı konusunda veri sağlanamamıştır. Söz konusu kuruluşun kayıtlarına göre, boğazdan taşınan başlıca dökme kuru yükler kömür, buğday, arpa, pirinç, ayçiçeği tohumu, turunçgiller, kereste, canlı hayvan, tuz, soda, maden cevheri, demir-çelik ürünleri ve gübredir. Sıvı yüklerin başlıcaları ise petrol ve türevleri, petrol gazı (LPG) ve çeşitli kimyasal maddelerdir.

1996'da Çanakkale boğazından 79,8 milyon ton civarında petrol ve türevleri taşınmış olup, bu yükün % 70'e yakını Karadeniz ve Marmara'dan Ege'ye, % 30'dan biraz fazlası da Ege'den Marmara ve Karadeniz'e taşınan petrolden oluşmuştu (Tablo 3, Şekil 3). Bu da, boğaz yoluyla petrol taşımacılığının Karadeniz havzası ülkeleri, özellikle de Rusya açısından daha önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

6. Boğazın Ulusal Deniz Trafiki ve Taşımacılığındaki Önemi

Türkiye'de denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığı henüz gelişmemiş olduğundan, Çanakkale boğazının ulusal deniz trafiği ve taşımacılığındaki rolü oldukça önemsizdir. Nitekim, bölgedeki Trafik Kontrol Merkezi'nden sağladığımız verilere göre, boğazdan geçen toplam gemilerin ancak % 12 kadarı Türkiye limanları arasında sefer yapan gemilerden meydana gelmektedir. Bu seferler, daha çok, Nemrut¹⁶, Aliğa ve İzmir gibi Ege limanlarıyla Tekirdağ, Marmara Ereğlisi, Ambarlı, İstanbul, Yarımca, İzmit, Gemlik, Edincik ve Bandırma gibi

16- Bu liman, Çandarlı körfezinin güneyinde Aliğa ile Yenifoça arasındadır.

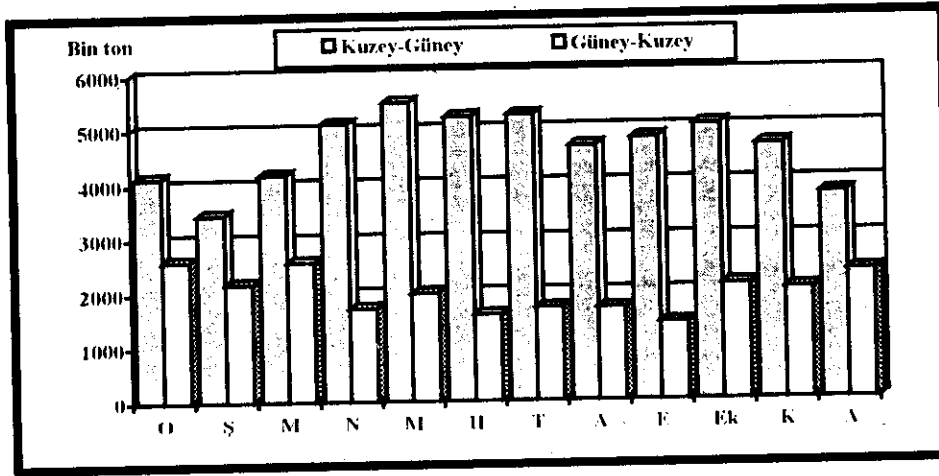
Tablo 3. Çanakkale Boğazından Geçen Tanker Sayısı ve Taşınan Petrolün Aylara Göre Dağılımı (Ton-1996).

Table 3. The Number of Tankers and the Oil Carried by Way of Dardanelles Per Month (Ton-1996).

Aylar	KUZEY-GÜNEY					
	Boş Tanker	Dolu Tanker	Toplam Tanker	Petrol Ürünü	Ham Petrol	Toplam Petrol
Ocak	107	118	225	2.280.388	1.849.963	4.130.351
Şubat	93	111	204	1.538.306	1.910.616	3.448.922
Mart	137	129	266	2.102.192	2.079.649	4.181.841
Nisan	119	119	238	1.608.351	3.495.343	5.103.694
Mayıs	89	148	237	2.012.197	3.484.243	5.496.440
Haziran	75	136	211	1.691.022	3.535.659	5.226.681
Temmuz	103	139	242	2.183.178	3.071.995	5.255.173
Ağustos	109	134	243	1.583.760	3.094.492	4.678.252
Eylül	96	145	241	1.740.045	3.079.677	4.819.712
Ekim	100	151	251	2.030.228	3.022.147	5.052.375
Kasım	113	140	253	1.625.474	3.056.676	4.682.150
Aralık	100	126	226	1.497.987	2.283.551	3.781.538
Toplam	1268	1569	2857	21.893.128	33.923.001	55.816.129
GÜNEY-KUZEY						
Ocak	94	111	205	1.205.369	1.394.589	2.599.958
Şubat	107	112	219	1.293.020	881.030	2.174.050
Mart	109	154	263	1.626.791	950.459	2.577.250
Nisan	127	130	257	925.512	795.419	1.720.931
Mayıs	127	95	222	637.011	1.349.547	1.986.558
Haziran	117	90	207	447.446	1.127.576	1.595.022
Temmuz	132	115	247	867.815	847.195	1.715.010
Ağustos	140	120	260	1.080.599	622.271	1.702.870
Eylül	119	97	216	770.386	652.184	1.422.570
Ekim	114	125	239	1.121.317	996.633	2.117.950
Kasım	133	128	261	924.777	1.111.890	2.036.667
Aralık	117	107	224	1.119.456	1.225.631	2.345.087
Toplam	1436	1384	2820	12.039.499	11.954.424	23.993.923
Gen. Top.	2704	2953	5657	33.932.627	45.877.425	79.810.052

Kaynak: Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi kayıtlarından.

Marmara limanları arasında yapılmaktadır. Taşınan yükler arasında petrol ve türevleri başta gelmektedir. Boğazdan geçen diğer ulusal yükler inşaat malzemesi, kömür, tahıl ve çeşitli ticaret mallarıdır. Çanakkale boğazı yoluyla Türkiye limanları arasında yolcu taşımacılığı da oldukça önemsizdir.

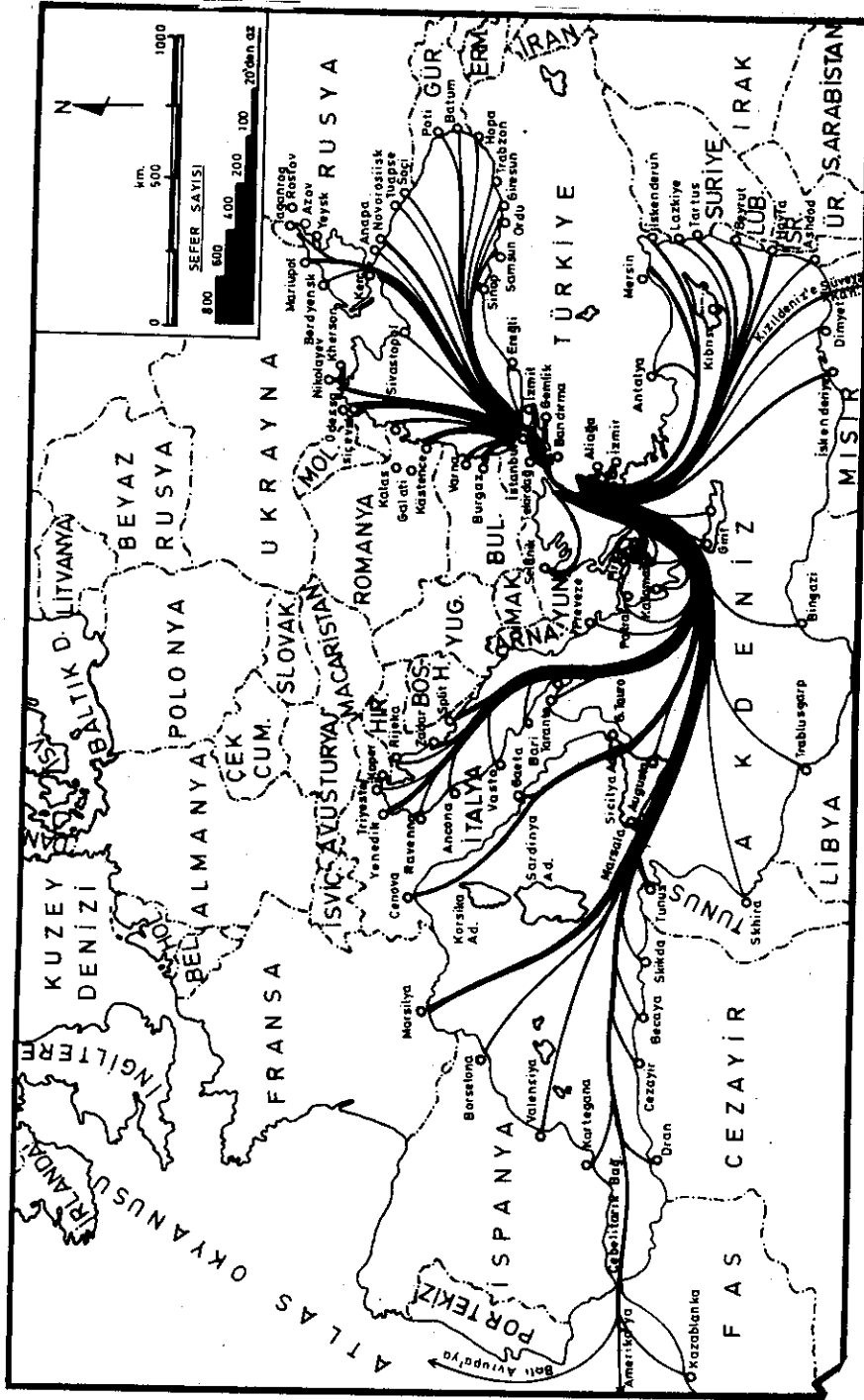


Şekil 3. Çanakkale Boğazından Taşınan Petrolün Aylara Göre Dağılışı.
Figure 3. The Oil Carried by Way of Dardanelles Per Month.

7. Boğazın Uluslararası Deniz Trafiği ve Taşımacılığındaki Önemi

Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi'nden sağladığımız veriler yardımıyla yaptığımız hesaplamalara göre, 1998 yılının ilk yedi gününde boğazdan geçiş yapan 784 geminin % 18,1'i (142 adet) Türkiye limanlarına, % 41,8'i (328 adet) de Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerin limanlarına giden veya bu ülkelerin limanlarından kalkan gemilerden oluşmuştu. Türkiye dışındaki Akdeniz ülkelerinin boğaz geçişlerindeki payı % 36,2 (284 adet) olup, kalan % 3,8'lik (30 adet) pay da Akdeniz havzası dışındaki ülkelere aitti. Buradan da, Çanakkale boğazındaki uluslararası gemi trafiğinin % 96'yı aşan bir oranda Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri arasındaki ticarî ilişkilerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır (Harita 3).

Boğazın uluslararası gemi geçişlerinde en büyük pay, % 18,1'lik bir oranla Türkiye'ye aittir. Ülkemizin hem Ege ve Akdeniz limanları ile Karadeniz ülkelerinin limanları arasındaki deniz yolu taşımacılığı, hem de Karadeniz ve Marmara limanları ile Akdeniz ve bu denizle bağlantılı diğer denizlerin limanları arasındaki deniz yolu taşımacılığı boğazlar yoluyla yapılmaktadır. Karadeniz ülkelerinin limanlarıyla ticarî ilişkileri en fazla olan Ege ve Akdeniz limanlarımız Mersin, İskenderun, İzmir ve Aliğa limanlarıdır. Türkiye'nin Çanakkale boğazıyla bağlantılı uluslararası deniz yolu taşımacılığında, Marmara limanlarının payı Karadeniz limanlarına göre çok daha fazladır. Bu limanlar arasında İstanbul, İzmir, Yarım-



Harita 3. Çanakkale Boğazından Geçen Gemilerin Giriş-Çıkış Yaptıkları Limanlara Göre Dağılışı (1998 Ocak ayı).
 Map 3. Distribution of Ships Passing Through Dardanelles (January-1998).

ca, Ambarlı, Tekirdağ, Marmara Ereğlisi, Gemlik ve Bandırma başta gelmektedir.

Çanakkale boğazı yoluyla uluslararası taşıma faaliyetinde bulunan gemilerin % 15,8'i (124 adet) Ukrayna, % 9,7'si (76 adet) Rusya, % 7,9'u (62 adet) Romanya, % 6,4'ü (50 adet) Bulgaristan ve % 2,0'si (16 adet) de Gürcistan limanlarına giriş-çıkış yapmıştır. Bu gemilerin en fazla giriş-çıkış yaptıkları limanlar ise Rusya'nın Novorosiisk (42 adet) ve Tuapse (12 adet); Ukrayna'nın Odessa (28 adet), İliçevsk (14 adet), Mariupol (24 adet), Kerç (10 adet) ve Kherson (12 adet); Romanya'nın Köstence (44 adet) ve Galati (10 adet); Bulgaristan'ın Burgaz (32 adet) ve Varna (18 adet); Gürcistan'ın Poti (12 adet) ve Batum (4 adet) limanlarıdır. Ukrayna'nın boğazlar yoluyla dünya pazarlarına yolladığı başlıca ticaret malları demir cevheri, kömür, manganez, demir-çelik ürünleri, tahıllar, ayçiçeği tohumu ve çeşitli kimyasal maddelerdir. Rusya'nın gönderdikleri ise daha çok petrol, petrol gazı ve sıvılaştırılmış doğal gazdan oluşmaktadır. Romanya'dan kereste, mısır ve canlı hayvan; Bulgaristan'dan da çelik, kimyasal maddeler ve çeşitli sanayi ürünleri gönderilmektedir.

Çanakkale boğazının uluslararası gemi geçişlerinde en büyük paya sahip olan Akdeniz ülkeleri İtalya (% 11,0), Yunanistan (% 9,7), İsrail (% 3,6), Mısır (% 2,8), Cezayir (% 2,0) ve Suriye (%1,5)'dir. İtalya'nın boğazın uluslararası gemi geçişlerinde en büyük paya sahip Akdeniz ülkesi olması, Ukrayna'nın gönderdiği demir cevheri, kömür ve manganez; Rusya ve Romanya'nın gönderdiği petrol ile Türkiye'nin gönderdiği krom ve bor minerallerinin başlıca müşterilerinden biri olması ve bu ülkelere sanayi malları satması gibi nedenlerden kaynaklanmıştır. Cezayir, Suriye, Libya, Tunus ve İsrail'in boğazlar yoluyla Türkiye ve Karadeniz ülkelerine gönderdikleri mallar çoğunlukla petrolden ibarettir. Ayrıca Fas, Tunus ve İsrail'den fosfat; Mısır'dan piring; Tunus ve Yunanistan'dan turuncu meyveleri gönderilmektedir.

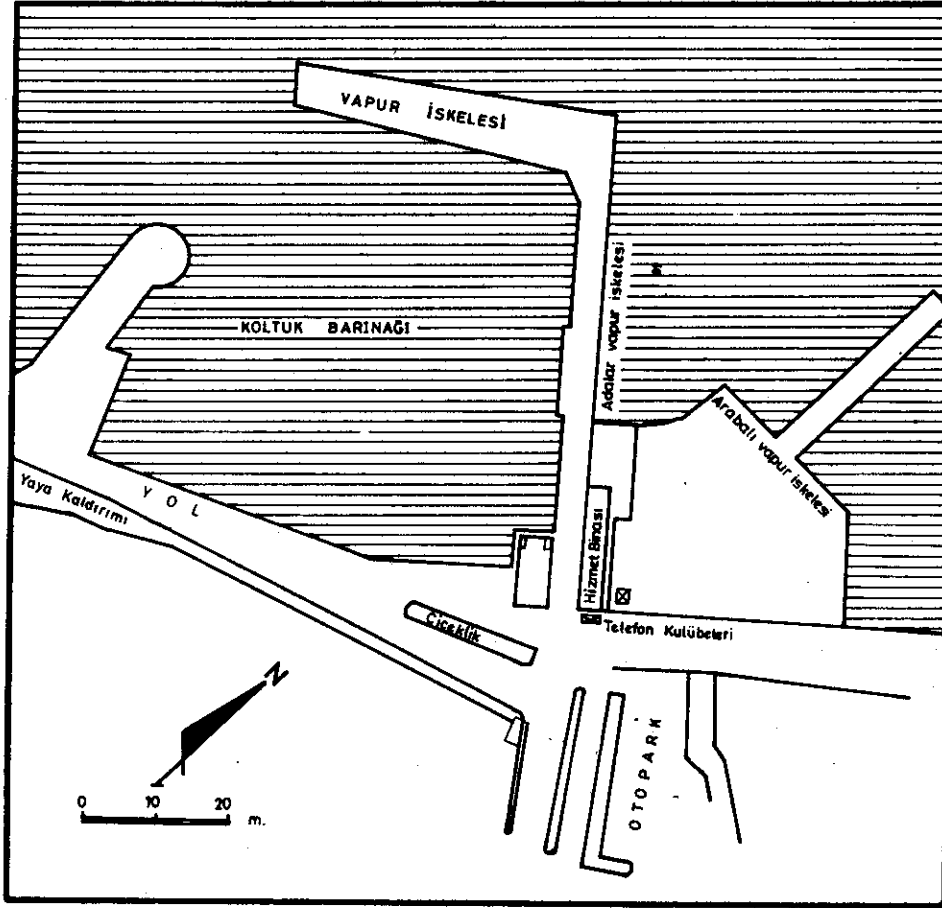
8. Çanakkale Limanı

Çanakkale limanı, işlek bir boğazın kıyısında kurulmuş olmasına rağmen, bu boğazdaki geçişlerden gelişmeyi teşvik edici yönde pek yararlanamaz. Çünkü boğaz geçişleri çok büyük ölçüde transit geçişlerden oluşmaktadır. Bu nedenle Çanakkale limanı, daha çok kendi hinterlandına hizmet veren bir liman durumundadır. Bu limanın rıhtımları, Cumhuriyet devri öncesinde yapılmıştı. Bugünkü liman, yeniden genişletilerek ve dalgakıran eklenerek, 1952 yılında hizmete girmiştir. Limanın ayrıca üç feribot yanaşma rıhtımı da vardır (Şekil 4).

Çanakkale limanına giriş-çıkış yapan gemi sayısı ve indirilen-bindirilen yük miktarı son yıllarda büyük artış göstermiştir. Gerçekten de, 1970'te limana giriş-çıkış yapan gemi sayısı 1372 dolayında iken¹⁷, 1995'te bu sayı, 2251 adeti bulmuştu¹⁸. Limana giriş-çıkış yapan gemiler, daha çok ulusal yük taşımacılığında

17- DiE, Ulaştırma İstatistikleri, 1970, s. 113-114.

18- DiE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri, 1995, s. 30-32-36 ve 40.



Şekil 4. Çanakkale Limanı.
Figure 4. Port of Çanakkale.

(kabotaj) çalışan gemilerden oluşmaktadır. Nitekim bu limanda yükleme ve boşaltma faaliyetinde bulunan toplam gemi sayısında, ulusal yük taşımacılığı yapan gemiler % 80,9'luk (1820 adet), uluslararası yük taşımacılığı yapan gemiler ise % 19,7'lik (431 adet) bir paya sahipti. 1995'te ulusal yük taşımacılığı yapan 20 013 geminin % 4,6'sı Çanakkale limanında yükleme ve boşaltma faaliyetinde bulunan gemi sayısından oluşmuştu. Bu da, ulusal yük taşımacılığında Çanakkale limanının, gemi trafiği açısından İstanbul (% 41,4), Kocaeli (% 13,3) ve Aliğa (%5,2) limanlarından sonra ülkemizin en işlek dördüncü limanı olduğunu göstermektedir²⁰.

20- DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri, 1995, s. 30-32.

Çanakkale limanında indirilen-bindirilen yük miktarı da, 1970 yılından sonra giderek dikkat çekici bir şekilde artmıştır. Nitekim 1970'te 31 736 ton kadar olan bu miktar, 1995'te 2 905 432 tona yükselmişti. Ulusal yük taşımacılığında Çanakkale limanı, giriş-çıkış yapan gemi sayısı bakımından dördüncü sırada gelirken, taşınan yük miktarı bakımından 977 766 tonluk yük trafiği ile, İstanbul, Kocaeli, Mersin, Botaş ve Karadeniz Ereğlisi limanlarından sonra altıncı sırada gelmişti. Limanda indirilen-bindirilen yükler arasında % 87,1'lik bir payla (851 161 ton) inşaat malzemesi başta gelir. Taşınan toplam yük miktarında yüklenen yükün payı % 85,2 (822 965 ton) olup, bunun da % 99,5'ini (818 550 ton) inşaat malzemesi oluşturmuştur. Kuşkusuz bu durum, Çanakkale limanının hinterlandında taş ve toprağa dayalı sanayinin gelişmiş olmasından kaynaklanmıştır. Bu sanayinin alt sektörleri ise seramik, çimento ve tuğla sanayiidir. Limandan yüklenen diğer yükler arasında akaryakıt (7 500 ton), tahıl (6 00 ton) ve çeşitli ticaret eşyası (915 ton) sayılabilir. İndirilen yüklerin başlıcalarını ise akaryakıt (110 264 ton), inşaat malzemesi (32 611 ton) ve çeşitli ticaret eşyası (1 926 ton) oluşturmaktadır.

1995 yılında Çanakkale limanında, 459 949 tonu ithal edilen, 1 460 217 tonu da ihraç edilen yük olmak üzere toplam 1 926 166 ton yük indirilip-bindirilmiştir. Bu da, ithalatın ihracata göre düşük olduğunu göstermektedir. Akaryakıt, maden kömürü, maden cevheri, inşaat malzemesi, balık ve çeşitli ticaret eşyası, başlıca ithal mallarıdır. Başta inşaat malzemesi olmak üzere (toplam ihracatın % 95,5'i) maden cevheri, tahıl ve çeşitli ticaret eşyası ihraç edilmektedir.

9. Boğazda Feribot Taşımacılığı

Çanakkale boğazı, Anadolu-Trakya ve Asya-Avrupa arasında karayollarını birbirine bağlayan önemli bir suyoludur. Çanakkale il merkezini, Lâpseki-Gönen-Bandırma-Bursa-Eskişehir üzerinden Ankara'ya, Çan üzerinden Balıkesir'e ve Ezine-Ayvacık-Burhaniye-Ayvalık üzerinden İzmir'e bağlayan karayolları ile Eceabat-Gelibolu üzerinden İstanbul ve Edirne'ye bağlayan karayolları arasındaki bağlantı, Gelibolu-Lâpseki ve Eceabat-Çanakkale arasında feribotlarla sağlanmaktadır(Fotoğraf 3). Ayrıca Çanakkale-Kilitbahir, Çanakkale-Gökçeada (Kuzucu limanı-Çınarlı) ve Çanakkale-Bozcaada arasında da feribot seferleri yapılmaktadır.

Çanakkale boğaz hatlarında, yılda 2-3 milyon arasında yolcu, 800-900 bin arasında da taşıt (TIR, kamyon, otobüs, otomobil vb.) taşınmaktadır(Şekil 5). İstanbul boğaz hatlarında, yılda 100-120 milyon yolcu, 2 milyon civarında karayolu motorlu aracının taşındığı dikkate alınır, Çanakkale boğazındaki feribot taşımacılığının (arabalı vapur seferleri) İstanbul boğazındakine göre çok önemsiz olduğu anlaşılır. Boğaz hatlarında taşınan yolcu ve taşıt sayısında 1990-1996 devresinde pek dikkat çekici bir artış olmamıştır(Tablo 4). Boğazın karşılıklı kıyıları arasındaki geçişler, ekim-nisan arasındaki devrede azalmakta, mayıs-eylül devresinde de çok belirgin bir şekilde artmaktadır. Yaz aylarında taşınan yol-

cu, yük ve taşıt sayısının artması, bu devrede turistik aktivitenin yoğunlaşması ve Çanakkale'de toplanan sebzelerin (özellikle domates) kamyonlarla Eceabat üzerinden İstanbul'a gönderilmesi gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır.



Fotoğraf 3. Çanakkale Feribot İskelesinden Bir Görünüş.

Photo 3. A View of the Harbour in Dardanelles.

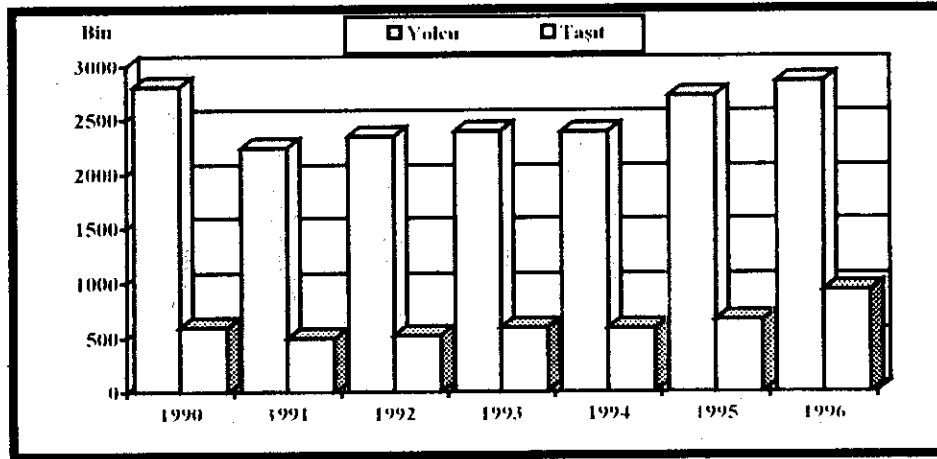
Tablo 4. Çanakkale Boğaz Hatlarında Taşınan Yolcu ve Taşıt Miktarlarının Yıllara Göre Durumu (1990-1996).

Table 4. Distribution of Passengers and Vehicles Carried by Way of Dardanelles Per Year.

Yıllar	Yolcu Sayısı	Taşıt Sayısı
1990	2 813 117	598 142
1991	2 245 250	500 671
1992	2 351 547	522 472
1993	2 398 348	589 856
1994	2 387 663	585 526
1995	2 721 449	664 646
1996	2 856 137	929 072

Kaynak: Denizcilik Bankası Çanakkale Şehir Hatları İşletmesi.

Uluslararası karayolu (E-90) da geçtiği için geçişler en fazla Eceabat-Çanakkale arası kullanılmaktadır. Saat başında yapılan seferlerle, bu hatta 1996 yılında 342 661 taşıt ve 1.574.769 yolcu taşınmıştır. Gelibolu-Lâpseki arasında feribot yaklaşık % 30 doluluk oranına sahiptir. Aynı yıl bu hatta, 301 393 taşıt, 1 085 191 yolcu taşınmıştır. Boğazın en dar yerinde bulunan Kilitbahir-Çanakkale arasında da düzenli motor seferleri vardır. Bu hatta, özel küçük feribotlarla (4 feribot var) 1996 yılında yaklaşık 35 bin dolayında taşıt ve 150 bin dolayında da yolcu taşınmıştır. Diğer hatlara göre geçiş ücretinin % 50 oranında daha ucuz ve geçiş süresinin daha kısa (6-10 dakika) olması nedeniyle (Eceabat-Çanakkale arası 40 dakikada geçiliyor) Kilitbahir-Çanakkale hattı, özellikle küçük taşıtlar tarafından tercih edilmektedir. Çanakkale-Gökçeada hattında 89 356 yolcu, 12 436 taşıt; Çanakkale-Bozcaada hattında ise 106 231 yolcu, 26 965 adet taşıt taşınmıştır (1996). Gökçeada'ya, ayrıca, Gelibolu yarımadasının batı kıyısındaki Kabatepe iskelesinden de bağlantı sağlanmaktadır. Bu hatta, yılda 50 bin civarında yolcu, 12 bin civarında da taşıt taşınmaktadır.



Şekil 5. Çanakkale Boğaz Hatlarında Taşınan Yolcu ve Taşıt Miktarlarının Yıllara Göre Durumu (1990-1996).

Figure 5. Distribution of Passengers and Vehicles Carried by Way of Dardanelles Per Year (1990-1996).

Çanakkale boğazının dar yerlerinden olan Sarıçay-Kilitbahir veya Nara burnu-Bigalılıkale arasında bir köprü yapılması düşünülmüştür. Avrupa-Asya arasında karayolu bağlantısı sağlayacak olan bu köprü, hem Avrupa'dan gelen turistlerin Ege ve Akdeniz kıyılarına ulaşmasını kolaylaştıracak, hem de uluslararası E-90 karayolu vasıtasıyla İzmir'e bağlanarak, Ege bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya açılmasını sağlayacaktır²⁰.

20- DOĞANER, S., 1994, Çanakkale Boğazı Kıyılarının Coğrafyası, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 29, İstanbul, s. 154.

Sonuç ve Öneriler

Çanakkale boğazı, deniz trafiğine çok uygundur. Bunda esas rolü, kuzey-güney ağızları arasında, ortalama -50 m derinliğinde bir oluk bulunması oynar. Ancak bu boğazda tehlikeli geçiş kesitleri de vardır. Özellikle boğazın orta kesimine girerken görülen keskin yön değişikliği ve daralma, aynı zamanda bu kesimin kuzey başlangıcında Nara burnunda denize doğru uzanan ve uzaktan zor seçilen alçak bir kıyı oku ve akıntı hızının artması, bilhassa sisli ve fırtınalı havalarda bu kesimde gemilerin hareketini güçleştirmekte, hatta zaman zaman kazalara yol açmaktadır. Ayrıca, daha çok kış aylarında görülen fırtına şiddetindeki rüzgârların ve sis olaylarının da boğaz trafiği üzerinde güçleştirici etkileri görülmektedir. Bu yüzden boğaz trafiğinde, yılda 15-20 günlük bir sürede ak-sama ve duraksamalar meydana gelmektedir.

Çanakkale boğazından yılda 37 bin civarında gemi geçmekte ve 80 milyon ton civarında petrol ve türevleri taşınmaktadır. Boğazdan geçen diğer yüklerin başlıcaları maden cevheri, kömür, tahıl, canlı hayvan, kereste, demir-çelik ürünleri ve gübredir. Türkiye'de denizyoluyla yük ve yolcu taşımacılığı henüz gelişmemiş olduğundan, boğazın ulusal deniz trafiği ve taşımacılığındaki rolü azdır. Nitekim boğazdan geçiş yapan gemilerin ancak % 12 kadarı Türkiye limanları arasında sefer yapan gemilerden oluşurken, kalan % 88'lik pay transit geçen gemilere aittir. Öte yandan, Akdeniz ve Karadeniz limanları arasında sefer yapan gemilerin boğazın uluslararası gemi geçişlerindeki payı % 96'yı bulmaktadır. Bu da, Çanakkale boğazındaki uluslararası gemi trafiğinin, çok büyük ölçüde, Akdeniz ve onun kol denizlerine kıyısı bulunan ülkeler arasındaki ticarî ilişkilerden kaynaklandığını göstermektedir. Transit geçişlerde en büyük paya sahip olan ülkeler ise Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve İtalya'dır.

Hazar petrollerinin boğazlar yoluyla Rusya'nın Novorosiisk limanından Batı'ya taşınmasına başlanmıştır. Bunun da, boğazın gemi trafiğini en az % 50 oranında arttırması beklenmektedir. Ayrıca Azeri ve Kazak petrollerinin alternatif taşınımı için düşünülen önemli geçiş yollarından birini de boğazlar oluşturmaktadır. Boğaz trafiğinin her geçen gün artması, Çanakkale boğazında can, mal ve çevre ile ilgili felaketlerin doğma riskine neden olmaktadır. Zira dar bir su yolu olan boğazda, ham petrol, LPG ve LNG yüklü tankerlerin neden olabileceği üzücü bir kazanın, can ve mal kaybının yanında büyük bir çevre felaketine yol açacağı kuşkusuzdur. Bu nedenle Hazar petrollerinin boğazlardan geçişine engel olunmalı, Bakü-Ceyhan boru hattının gerçekleşmesi için çaba harcanmalıdır. Boğaz trafik düzeninin daha sağlıklı yürütülebilmesi için Çanakkale Deniz Trafiği Kontrol Merkezi ile Gelibolu ve Mehmetçik istasyonlarının radar kontrolü ile desteklenerek deniz trafiğinin dehetlenmesi, kılavuzluk pilot istasyonlarının çoğaltılması ve cihaz eksikliklerinin tamamlanması gerekmektedir. Boğazda hizmet verecek personele petrol kirliliğine karşı deniz süpür-

geleri ve bariyerlerin sağlanması ve deniz yangınlarına karşı yeterli sayıda römorkörün daha önceden planlanan barınaklarda hazır bulundurulması, olası kazalara karşı alınması gereken tedbirler olmalıdır. Boğazdan geçen gemilerin bu geçişleri sırasında bıraktıkları sintine ve balast tankı atıkları boğaz sularını büyük ölçüde kirletmektedir. Bu kirliliğin önlenmesi için en öncelikli yapılması gereken sıvı-katı atık kabul tesisinin kurulması ve faaliyete geçirilmesidir.

Çanakkale boğazı, ulusal ve uluslararası deniz ulaşımını sağlayan bir boğaz olduğu gibi, aynı zamanda, Anadolu-Trakya ve dolayısıyla Asya-Avrupa arasında karayollarını birbirine bağlayan önemli bir su yoludur. Çanakkale Boğaz hatlarında, yılda 2-3 milyon arasında yolcu, 800-900 bin arasında da taşıt taşınmaktadır. Boğazın dar yerlerinden olan Sarıçay-Kilitbahir veya Nara burnu-Bigalılıkale arasında bir köprü yapılması düşünülmektedir. Bu köprünün yapılması, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin yoğun trafik yükünün hafifletilmesine katkıda bulunması açısından yararlı olacaktır. Boğazda kurulacak bir köprü, hem Avrupa'dan gelen turistlerin Ege ve Akdeniz kıyılarına ulaşmasını kolaylaştıracak, hem de uluslararası E-90 karayolu vasıtasıyla İzmir'e bağlanarak, Ege bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya açılmasını sağlayacaktır.

Kaynakça

- ARDEL, A., 1975, Hidrografya (ikinci Baskı). İstanbul Üniv. Yay. No:720, Coğrafya Enst. Yay. No:19, İstanbul.
- DARKOT, B., 1977, Çanakkale. İslâm Ansiklopedisi, 3. Cilt, İstanbul.
- DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri, 1995.
- DİE, Ulaştırma İstatistikleri, 1970.
- DOĞANAY, H., 1989, Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Bundan Kaynaklanan Dış Tehditler. Türk Dünyası Araştırmaları, Sayı:58, Şubat 1989, İstanbul.
- DOĞANAY, H., 1993, Coğrafya'ya Giriş-1 (ikinci Baskı). Gazi Büro Kitabevi, Ankara.
- DOĞANER, S., 1994, Çanakkale Boğazı Kıyılarının Coğrafyası. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:29, İstanbul.
- ERZEN, A., 1972, Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar. Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, Sayı:1, İstanbul.
- TULUN, C., 1947, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi. İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Bölümü No:314, İstanbul.
- TUNCEL, M., 1993, Çanakkale Boğazı. DİA, 8. Cilt, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E., 1976, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No:2053, Coğrafya Enst. Yay. No:85, İstanbul.
- YALÇINLAR, İ., 1948-1949, Çanakkale Boğazı Civarının Jeomorfolojisi Üzerine Müşahedeler. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:11-12, İstanbul.