

İSTANBUL KANALINI DÜŞÜNÜYORUM...

Yüksel ÖNEM*

İstanbul Boğazı'ndaki her deniz kazasından veya benzeri bir olaydan sonra zihnimde bir şimşek çakar; sanki unutulmuş güzel bir rüyayı hatırlamış gibi olurum: İstanbul Kanalı...Evet, böyle bir şeyi hayal ederim hep; Büyükçekmece Gölü'nden başlayıp, Terkos Gölü'nün batısından geçerek Karadeniz'e ulaşan bir kanalı... Sadece böyle bir şey İstanbul Boğazı'nı, hatta İstanbul'un kendisini felâketlerden kurtarabilir, derim kendi kendime...

O labilir mi; bu tasavvur gerçekleşebilir mi? Karunlar, firavunlar ve gönülleri zengin hayalci insanlar neler düşünmüşlerdir ki! Kimi olmuş, kimi olmamış; bazı eserlerin ise, ancak gönüllerden geçtiği bilinebilmiştir. İstanbul Kanalı da böyle bir şey...

Tahminlerde hatalar olur. Ama olumlu düşünerek dünyanın büyük birkaç kanalına kısaca şöyle bir göz atmak, belki bir ilham perisi sayılabilir bazı kimseler için...

PANAMA KANALI

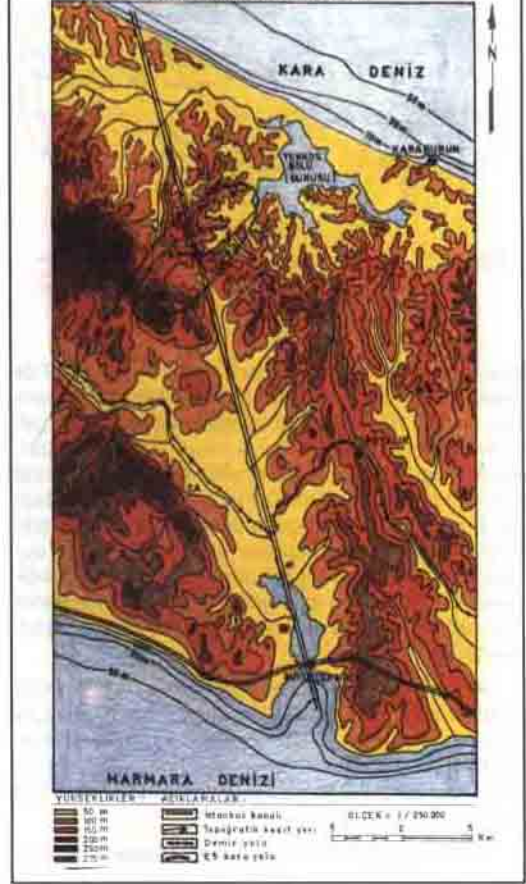
Orta Amerika'da, Panama Cumhuriyeti topraklarından geçerek Atlantik'i Pasifik'e bağlar. 1905'te Amerikalılar tarafından başlatılan inşaatı, 1914'te sona ermiştir. Uzunluğu 82,4 km, derinliği 11,8 m ve genişliği 152 m olan bu kanalın inşası için zamanında 35.000 insan çalışmış ve 177 milyon metreküp kaya hafriyatı yapılmıştır. Atlantik kıyısındaki Gaton gölünün seviyesi denizden 26,5 m yukarıda olduğu için, kanal güzergâhı boyunca, her biri 305 m x 33 m ebadında üç ayrı su seviyesi yükseltme havuzu (lock) inşa edilmiştir.

Son yıllarda, Panama Kanalı'nın 20 km uzağında ve ona paralel olacak yeni bir kanalın inşası hızla ilerlemektedir. Bu defa iki okyanus deniz seviyesinde birleşeceği için, güzergâhta artık yükseltme havuzları yer almayacaktır. Tasarı gerçekleştirildiği takdirde, bir milyar sekiz yüz milyon metreküp hacminde kaya hafredilmiş bulunacak; bu suretle de, halen ancak 65.000 tonluk gemilerin seyredebildiği kanalın yerine, 33 m derinliği olan ve 500.000 tonluk tankerlerin bile geçebileceği dev bir eser meydana getirilmiş olacaktır.

SÜVEYS KANALI

Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayacak böyle bir su yolu, M.Ö. 600'de Firavun Nekao tarafından hayal edilmiş ve hatta, ta o devirde bazı çalışmalar bile yapılmıştır. Ancak bu büyük hayali gerçekleştirmek, zamanın Osmanlı İmparatorluğu'yla iyi ilişkiler kuran Fransızlara nasip olmuştur. İnşaat, Mısır hidivi

İSTANBUL KANALI MEVKİİ TOPOĞRAFİK HARİTASI



Said Paşa döneminde, 1859'da başlamış, birkaç fasıladan sonra, 1869'da sona ermiştir. Uzunluğu 161 km olup, başlangıçtaki derinliği maksimum 8 m, genişliği ise, 60 m'dir. 1956'da Mısır hükümeti tarafından devletleştirildikten sonra, kanal derinliği 10 hatta 13 m'ye kadar düşürülmüş; genişlik, yüzeyde 80 m'den 150 m'ye, kanal tabanında ise, 60 m'ye kadar çıkarılmıştır.

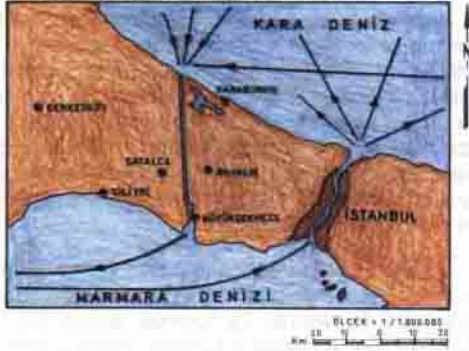
Genişletilmiş bu son halinden sonra, seyahat süresi 45 saatten 15 saate kadar indirilmiş olmakla beraber, kanalın büyük bölümünde trafik yine de tek yönlüdür.

KIEL KANALI

Kuzey Almanya'daki Kiel şehri önünde başlayıp, batıda Elbe nehri ağzında sona ermek suretiyle Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlar. 1887-1895 yılları arasında yapılmış olan bu kanalın uzunluğu, 99 km, genişliği 103 m, derinliği ise, 11 m kadardır. Esas itibarıyla askerî amaçla inşa edilmiş olup, I.Dünya Savaşı'ndan hemen önce daha büyük gemileri alacak şekilde genişletilmiştir.

* Jeoloji Yük. Mühendisi, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Müşaviri.

İSTANBUL KANALINDAN SONRA DENİZ TRAFİĞİ HARİTASI



İSTANBUL KANALI DÜŞÜNCESİ

Bu kısa bilgilerden sonra, inşasını tasarladığımız İstanbul Kanalı hakkında şunlar söylenebilir:

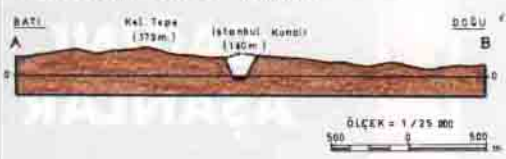
İstanbul Kanalı, İstanbul Boğazı'nı çift yönlü trafikten kurtarmak için düşünülmektedir. Büyük Çekmece gölünden Karadeniz'e uzanacak bu kanal inşa edildiğinde, Karadeniz'den Marmara yönüne trafik bu kanaldan, Marmara'dan Karadeniz yönüne trafik ise, İstanbul Boğazı'ndan gerçekleşecektir (İstanbul Kanalı'ndan Sonra Deniz Trafik Haritası'na bakınız). Büyük Çekmece ile Karadeniz arasında, kanal hattında yer alan 100 m'den biraz yüksek topografik noktaların teşkil ettiği kısa profiller, yatay düzlemde ancak 1500 m kadardır; 100 m'lik kısımlar ise, sadece 2500 m'den ibarettir. Geri kalan geniş profilde, yükseklikler süratle 50 m'ye ve daha sonra da deniz seviyesine inmektedir; esasen 6500 m'lik kısım, Çekmece gölü içinde kalmaktadır. Demek oluyor ki, böyle bir kanalı hayal ederken, kazılacak malzeme hacminin, tasavvurun üstünde olamayacağı söylenebilir (İstanbul Kanalı Mevkii Topografik Haritası'na ve Kanal Hattı En Yüksek Mevkiinden Geçen Topografik Kesit'e bakınız).

Başlangıç noktasını, Büyükçekmece Gölü'nün Marmara'ya açıldığı küçük körfezin içinde olduğunu kabul edersek, kanal kuzey-kuzey batı yönünde düz bir hat teşkil ederek, Terkos Gölü'nün batısından Karadeniz'e ulaşacaktır; uzunluğu 47 km'dir.

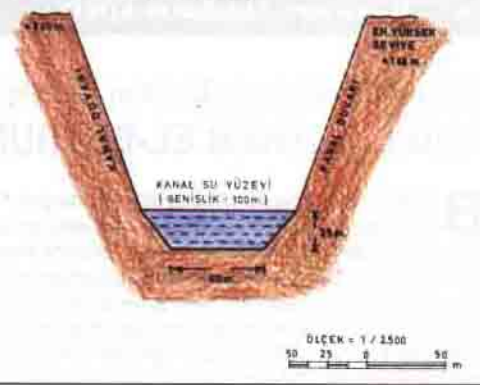
Bu güzergâh örneğine göre, kanalın su yüzeyindeki genişliği, 100 m, su kesimi derinliği, 25 m ve kanal tabanı eni, 60 m olursa, kanalın açılması için takriben 200 milyon metreküp hacminde kayanın hafredilmesi gerekecektir (Detay Kanal Kesiti'ne bakınız).

Bu projede karayolu ve demiryolu ulaşımının köprülerle sağlanması büyük problemler teşkil etmez. Asıl önemli konu, Terkos Gölü'nün bu olayda alacağı şeklin belirlenmesidir. Kanalın, bu gölün batısından geçmesi halinde, Terkos'un bu cephedeki su toplama şebekesi önemli ölçüde tahrip edilmiş olacaktır.

KANAL HATTI EN YÜKSEK MEVKİİNDEN GEÇEN TOPOĞRAFİK KESİTİ. (F20-b3)



DETAY KANAL KESİTİ



Şüphesiz İstanbul Kanalı gibi dev bir projenin askerî (stratejik), turistik, tarihi (Mimar Sinan Köprüsü gibi), şehrin tatlı su ihtiyacı, balıkçılık vb. olumlu ve olumsuz hususlar itibarıyla da ciddi bir şekilde süzgeçten geçirilmesi mecburidir. Yine ilâve edelim ki, böyle bir kanaldan sonra Boğaz'ın Karadeniz yönünde tek taraflı trafiğe kavuşturulmasıyla, İstanbul'a ölçsüz bir kazanç ve emniyetin sağlanacağı elbette bilinmekle beraber, kanalın gerçekleşmesini temin edecek paranın miktarı, bu kaynağın bulunması ve yatırımın finans süresi gibi konular, işin güçlükler ve sorularla dolu başka yönlerini meydana getirir.

Durum nasıl olursa olsun, Trakya'nın temelindeki petrol ve doğal gaz rezervuarı Eosen formasyonlarının burada, yüzeyde ve böyle bir kanal sebebiyle tâ altlarındaki granitlerin, mermerlerin, şistlerin ve gnayların içine kadar yarıp geçirilmesi tasavvurundan ben bir yer bilimci olarak ayrı bir heyecan duymaktayım. Bu kanal projesiyle birlikte gülecek başka yüzler de vardır. Nitekim sözünü ettiğimiz bütün güçlüklerle rağmen, proje tabii edilebilir gözüktüğü takdirde ortaya çıkacak iş hacmini kavramak zor değildir. Hafredilecek 200 milyon metreküp kaya ile (ki bunun brüt hacmi % 30 daha fazladır) yakın çevrede belki birkaç büyük liman, barınak ve benzeri diğer tesisler ayrıca inşa edilebilecek ve muhtemelen bunlar da o süre içinde ele alınıp, bitirilmiş olacaktırlar. Keza böylesine dev bir işin üstesinden gelmekle Türkiye'nin kazanacağı büyük tecrübeyi, olayın müspet hanesine ayrıca kaydetmek gerekir.

İstanbul Kanalı, şimdilik şüphesiz bir hayaldir. Ama insanlığı tarih boyunca hep gönlündeki büyük hayallere erişmek savaşını vermemiş midir? Bu da onlardan biridir işte... □