
SERİ		CİLT		SAYI		
SERIES	B	VOLUME	32	NUMBER	1	1982
SERIE		BAND		HEFT		
SÉRIE		TOME		FASCICULE		

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

ORMAN FAKÜLTESİ

DERGİSİ

REVIEW OF THE FACULTY OF FORESTRY,
UNIVERSITY OF ISTANBUL

ZEITSCHRIFT DER FORSTLICHEN FAKULTÄT
DER UNIVERSITÄT ISTANBUL

REVUE DE LA FACULTÉ FORESTIÈRE
DE L'UNIVERSITÉ D'ISTANBUL



TÜRKİYE'DE SU İLE ODUN HAMMADDESİ NAKLİYATI VE KERESTE ENDÜSTRİSİ

Dr. Refik ALAÇAM¹

GİRİŞ

Siyasi, idari ve hukuki egemenlikler bakımından «Türkiye» diye adlandırdığımız yurdumuz, coğrafya dilinde «Anadolu» adını taşımaktadır. Bu deyim, Antik ve daha yeni çağlardanberi söylene gelmekte olan «Küçük Asya - Asie Minore» ile, coğrafya sınırları itibariyle, hemen hemen eş anlamdadır. Anadolu'ya uygun görülen Küçük Asya terimi, onun büyük Ana Asya kara parçasının küçük bir benzeri olmasından kaynaklanmaktadır.

Anadolu fiziksel coğrafya bakımından Asya Kitası'na ne denli benzerse, insanlığın kültür tarihi yönünden de onun bir benzeridir. Anadolu'nun bir başka özelliği de çeşitli uluslara yurtluk yapmasına, o nedenle türlü kültürlerle beşiklik etmesine karşı Asyalı karakterini sürekli korumuş olmasıdır. Ötedenberi Anadolu'nun insanlık kültürünün ilk filizlendiği sayılı alanlardan birisi olduğu biliniyordu. Ancak her gün biraz daha yoğunlaşan son arkeolojik kazılar, bu kanıyı çok kuvvetlendirmişlerdir (GÖRCELİ-OĞLU, 1979).

Anadolu'nun bizim için ne denli önemli olduğu kavramı, en ufak bir tartışmağa girişmeyecek kadar açık ve seçiktir. Ancak Anadolu'nun sadece coğrafyasına değil, tarihine de aynı ölçülerde sahip çıkmamız gerekmektedir. Tarih ve kültür kalıntısı olarak bu toprağın üstünde her ne varsa, onların tümü bu toprak üstünde yaşamış insanların ürünüdür. O halde bu toprağın sahibi olarak o tarih mirasının da sahibi yine biz Türklerdir.

Yakın yıllara kadar bilinçli olarak yaklaşılmıyan bu kurama, son yılların Türk Düşünürleri, geniş bir tarih görüşüyle, bir açıklık getirmişlerdir. Gerçeğe uygun düşününce bu görüşe katılarak, memleketimizin su yollarının geçmişi ile konumuzun kapsamına giren olaylar bu görüşle incelenecektir.

I — SU İLE ODUN HAMMADDESİ NAKLİYATININ TARİHÇESİ

Uygarlığın bir bakıma simgesi yollardır. Uygarlık ancak üretim, ulaşım, ticaret ve en sonunda tüketim ile gelişebilir. Ulaşım, bugün olduğu şekilde, tarih içinde de yollarla gerçekleştirile gelmiştir. Bu nedenle Anadolu'nun tarihini araştırmada antik çağları da içine alan, geçmişteki yol ağının varlığına ve gelişmesine geniş bir yer ayrılmaktadır. Bir örnekle bu görüşü açıklamak yerinde olacaktır.

¹ Orman Yüksek Mühendisi

Anadoludaki yolların en önemlilerinden birisi, kendinden en çok söz edilen, Manisa yanındaki Sart'ta başlayan, İran'da Susa'da son bulan Kral Yoludur. Bu ünlü Kral Yolunun, baştan sona dek Persler tarafından yapılmadığı, bir bölümünün daha önceki dönemlere ait olduğu anlaşılmıştır. Bu konuda W. M. RAMSAY (1961, s. 27), ünlü yapıtı «Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası»nda şöyle açıklamaktadır :

«İranlılar kendi devirlerinden daha eski bir devirde ve o devrin idare merkezinin vaziyetine göre en tabii bir surette tekâmül etmiş olan mevcut bir yolu muhafaza ve idame etmişlerdir. Bilhassa büyük (Kral Yolu'nun) Cilicia'dan Susa'ya giden şark kısmının İran kudretinin başlangıcından daha çok eski olduğu, İran İmparatorluğu yollarının muhtelif kısımlarının İran devrinden pek çok evvel Asuri hükümdarları tarafından kullanılmış olduğu bir hakikattir.»

Anadolu'daki tarih içinde gelişmiş yollar, en geniş anlamıyla, Asya ile Avrupa arasında ve İskenderiye ile Anadolu'daki limanlar arasındaki deniz yolu bağlantısı nedeniyle, Afrika ile Kuzeydoğu Avrupa arasındaki mal taşımacılığını gerçekleştirmişlerdir.

Konumuz tarih içinde Anadolu'nun karayolu şebekesini araştırmak olmadığından daha geniş açıklamalara yer verilmemiştir. Karayolları konusunu bu kadarı ile keserek asıl konumuz olan akarsu yollarına geçelim. Anadolu'daki akarsu yollarının kendilerine özgü özellikleri vardır. Genellikle akarsular, yataklarının yapısı, akış düzeni ve su debisi ile orantılı olarak ulaşımında önemli rol oynamaktadırlar. Bu gözle Anadolu akarsularına baktığımızda, bu doğal yolların mal taşımacılığına çok elverişli olmadığını görürüz.

Genelde Anadolu'daki akarsu yollarının ticaret ve sanayi ürünü taşımacılığında durumları böyle ise de odun hammaddesi taşımacılığında durumları farklıdır. Araştırmalar, Anadolu'daki nehir, ırmak, çay ve derelerden odun hammaddesi taşımacılığında, tarih içinde, büyük ölçüde faydalandığını kanıtlamışlardır. Her ne kadar bu konudaki kaynaklar çok yetersiz ise de eldeki kaynaklardan olabildiği ölçüde faydalanılmağa çalışılmıştır. Bunda ne ölçüde başarı sağlandığı, akarsuların teker teker anlatımı sırasında görülecektir. Bu çalışma ile, çok mütevazı ölçüler içinde, memleketimizin bu yöndeki bilgi birikimine katkıda bulunmağa çaba harcanmıştır.

II — KERESTE ENDÜSTRİSİ

Su ile odun ham maddesi nakliyatı yanında bu türden bir taşımacılığa bağlı olarak kereste endüstrisi kuruluşu üzerinde de durmak gerekmektedir. Daha açık bir deyimle, su ile odun ham maddesi taşımacılığının kereste fabrikalarının yer seçimi üzerinde ne ölçüde etken olduğu açıklanması gerekmektedir.

Konunun bu yönünü belirtmekte, hiç şüphesiz, yarar vardır. Bu bakımdan konuyu bir yazı çerçevesine sığdırmak yerine 2-3 yazıdan oluşan bir yazı dizisinde incelemek daha yararlı olacaktır. Çünkü, ilerde görüleceği gibi, Türkiye, odun hammad. desi taşımacılığında kullanılan ve faydalanılan su yolları itibarıyla oldukça zengindir. Bu zenginliği gereğince sergileyebilmek için uzunca bir yazı dizisine ihtiyaç vardır.

Dizinin ilk yazısı Karadeniz bölgesinden ve bu bölgenin en doğusundaki Çoruh'tan başlamaktadır. Su ile odun hammaddesinin taşınmasına bağlı kereste endüstrisi de, genellikle bu bölgede kurulmuştur. Bu nedenle ilk yazıya bir de kereste fabrikaları tablosu eklenmiştir (Tablo 1).

Tablo — 1. 3116 Sayılı Orman Kanunundan Evvel Kurulmuş Kereste Fabrikaları.

Fabrika Yeri ve İsmi	Kuruluş Tarihi	Sahibinin Adı	Özellikleri	Kapanış Tarihi ve Şekli
1. Çatacık Fab.	1929	Azizim Ahmet	Üç katraklı, 10 yıl mu-kaveleli	1939 Or. Gen. Md. İntikal
2. Bozöyük - Yörükler	—	Yörükler Koll. Şti.	Lokomobilli, su oluğu ile nakliyat yapabilen	—
3. Bozöyük - Çolak İbrahim	1924	İbrahim Çolak	—	1941
4. Bartın - Derbent	1928	İnce Alemdarzade Halil ve daha sonra oğlu Fakih	Biri büyük biri küçük iki katrak, şerit ve baş da-reler	—
5. Bartın - Yenihan	1925-1928	Mehmet Hocaoğulları	Biri büyük diğeri küçük iki katrak	1939
6. Bartın - Ulupınar	1930	Değirmencioğlu Hacı İsmail Hakkı-Mehmet Fırat sonra Ovel Şirketi	Lokomobilli ve bir kat-raklı	1942 de Or. İş. devir
7. Kokurdan Fab.	1926	Karadeniz Or. İşl. T.A.Ş.	Bir büyük katrak	1946
8. Kastamonu - Eğriceova	1928	Ormancılık ve Endüstri Şti.	Biri büyük biri küçük iki katrak	—
9. Bolu - Karacasu	1923	Kuruluş Nuhzade, sonra 1933 de Titaş'a devir	Bir katraklı, hem un hem kereste fabrikası	1943 Or. İşl. Md. lüğüne devir
10. Bolu - Tatava	1923	Tekel İdaresi	—	—
11. Rize - Kurayiseba	1923	Sadıkzade Ruşen sonra Tekel İdaresi	Bir katraklı	— 1946 da kapandı
12. Kastamonu - Muhzir Fab.	1922	Muhzir	Bir katraklı	—
13. Azdavay - Samancıköy Fab.	1928	Hamdi Kabaali	—	1988 de kapandı
14. Daday Fabrikası	1928	Hamdi Kabaali	—	—
15. Kastamonu - Karkalmaz Fab.	1927	Ahmet İhsan sonra Sabri Asmaz	—	1938

Tablo — 1. (devam)

Fabrika Yeri ve İsmi	Kuruluş Tarihi	Sahibinin Adı	Özellikleri	Kapanış Tarihi ve Şekli
16. Karabük Fab.	1939	Kadırganoğlu	—	—
17. Eskipazar Fab.	1941	Cemal	İki katraklı	1942 Or. Gen. Md. devir
18. Bafra Fab.	1929	Emlin Sazak ve sonra İş Bankası	—	1944 Or. Gen. Md. devir
19. Ayancık Fab.	1926	Zıngal Şirketi	Biri yatık on katrak	1942 Or. Gen. Md. devir
20. Gerece - Esentepe Fab.	1924	İhsan Yalçın	Tek katraklı	1945 Or. Gen. Md. devir
21. Çankırı - Çit Fab.	1927-1928	İlyas Batumi	—	—
22. Sapanca - Derbent	1922	—	—	—
23. Sarıkamış - Rus Fab.	—	—	İstiklâl Harbinden evvel Karakurt mevkiinde 5000-6000 m ³ kapasiteli bir Fabrika kurulmuştur	—
24. Eğridir Fab.	1924	Hasan	Tek katraklı	1935
25. Muğla Fab.	1928	Osman Kökçü, Fettah, Rauf	70 beygirlik tek katrak baş ve yan alma testere-leri	1933 halen gayri faal
26. Dursunbey Fab.	1938	Sami	—	Or. Gen. Md. muvafakat vermediğinden çalışmadı
27. Uşak - Banaz	1928	Ekrem Uşaklıgil ve İsmail Bursalı	—	—
28. Burdur - Hacı Kaymakam Fab.	1923-1924	Hacı Kaymakam	Bir katraklı	—
29. Denizli - Kocataş Fab.	—	Ali	Bir katraklı	—
30. Acıpayam - Bozdağ	—	—	—	—
31. Bartın - Iskala	1923-1924	M. Hocaoğulları sonra Orel Şti.	—	1939

Bu tablo Gülen'den alınmıştır (GÜLEN, 1965). Gülen bu tabloyu Orman Genel Müdürlüğü eski şube müdürlerinden rahmetli Halil Kutluk'un verdiği bilgiye dayanarak düzenlemiş olduğunu belirtmektedir. Bu ana tabloya tarafımızdan da iki tane tablo eklenmiştir.

Birinci ek tablo, Gülen'in tablosuna alınmayan kereste fabrikalarıdır (Tablo 2). İkinci ek tablo ise su ile nakliyata göre kurulan kereste fabrikalarını göstermektedir (Tablo 3).

Gülen'in tablosuna yapılan eklerle geçmişte kurulan kereste fabrikalarından önemli bir bölümü tamamlanmış olduğu kanısındayız. Buna rağmen geçmişte kurulmuş, bu gün artık izleri silinmiş daha bir kaç fabrikanın bulunduğu kanısını taşıyoruz. Ormancılık tarihimizi araştırarak bir enstitünün olmayışı, kereste endüstrimizin geçmişini de tam olarak bilmemizi engellemektedir.

Gülen'in Halil Kutluk'un verdiği bilgiye dayanarak hazırladığı tablonun sağlığına büyük ölçüde güvenmek gerekmektedir. Örneğin tablodaki Kastamonu - Eğriceova, Kastamonu - Muhzir, Kastamonu - Azdavay - Samancı köy, Kastamonu - Daday - Karkalmaz Fabrikalarının özellikleri, ya satın alma veya kapatma işleriyle görev gereği yakın ilimizden ötürü bilinmektedir.

Bolu - Tatava Tekel Kereste Fabrikası Bolu'ya takriben 10 km mesafede İstanbul yönünde Abant'a ayrılan yolun altında bulunmakta idi. Bu fabrika da 1950 yıllarına kadar çalışmış, daha sonra çalışması, Fabrikayı kendi haline bırakmak suretiyle, durdurulmuştur.

Gülen kitabının 23. ve 24. sayfalarında bahsettiği, ikisi devlet sektörüne ve ikisi de özel sektöre ait ondokuzuncu yüz yılın son yıllarında ve yirminci yüz yılın ilk yıllarında kurulan dört kereste fabrikasını tablosuna niçin almadığını tahmin etmek güçtür. Halbuki bu ilk lokomotif, gününe göre modern sayılması gereken fabrikaları da tablosuna alması gerekirdi. Çünkü bu yapıtı kaynak gösteren daha sonraki yapıtlar, kereste fabrikası sayısına bu fabrikaları almamaktadırlar. Bu nedenle tarafımızdan düzenlenen tabloya, kendisini kaynak göstermek suretiyle, bu dört fabrikayı da almayı uygun gördük.

Ek tablodaki diğer kereste fabrikaları kişisel saptama ve soruşturmalarla ve emekli ormancılarımızdan Dağcı'nın «Bizde Su Nakliyatı Ne Haldedir? Nasıl Çalışmalıyız.» (DAĞCI, 1954) adındaki kitabından faydalanılarak hazırlanmıştır. Faydalanılan diğer kaynaklar, tablonun kaynaklar sütununda gösterilmiştir.

Kurulmasından hiç söz edilmeyen fabrikalardan birisi de Bursa - İnegöl'de kurulan kereste fabrikasıdır. Bu fabrika İnegöl ve kısmen Keles ormanlarının tomruklarını işlemiştir. Bu fabrikanın Yiğitoğlu'nun bahsettiği Ahıdağ ve Çanakale kereste işleme firmasının kurup işlettiği fabrika olması gerekmektedir (YİĞİTOĞLU 1935).

Yukarıda açıklaması ve kaynakları bildirilen verilere dayanılarak düzenlenen tablodaki eksiklerin tamamlanması, geleceğin genç ormancılık tarihini araştırmalarına bırakılmıştır.

Dağcı, anılan eseriyle, kereste fabrikalarının tarihi bakımından çok önemli bilgiler vermiştir. Kendisi Giresun Devlet Orman İşletmesini hem kurmuş, hem de uzun süre Müdürlüğünü ve o bölgenin Müfettişliğini yapmıştır. Bu bakımdan kereste fabrikaları hakkında verdiği bilgiye inanılabilir. Dağcı'nın ayrıca iyi bir gözlemci olduğu adı geçen kitabından aşağıya aktardığımız satırlardan anlaşılmaktadır.

Tablo — 2. 3116 Sayılı Orman Kanunundan Evvel Kurulmuş Kereste Fabrikalarına Ek

Fabrikanın Yeri ve İsmi	Kuruluş Tarihi	Sahibinin Adı	Özellığı	Kapanış Tarihi	Kaynak
1. Zeytinburnu	1882	—	Lokomobilli ve katraklı	Bilinmiyor	Halil Kutluk ve İlhan Gülen
2. Zeytinburnu	1906	Tophane İdaresi	Katraklı ve lokomobilli	»	» »
3. Haliç	1906	Tersane İdaresi	Lokomobilli ve katraklı	»	» »
4. Filyos	?	Barutçu	»	»	» »
5. Eğridir - Dinar - Beylerli - İnceler	1905-1908	Barutçu	»	»	» »
6. Eskişehir - Çatacık	1908	İbrahim - Kuddusi (Stager)	Lokomobilli, tek katraklı	»	» »
7. Erimez	1. Dünya Savaşı öncesi	Bilinmiyor	Lokomobilli ve katraklı	»	Necip Dağcı
8. Ayıtepesi	»	»	»	»	» »
9. Kulakkaya	»	»	»	»	» »
10. Espiye	»	»	»	»	» »
11. Aksu	»	»	Altı katraklı	»	A. Necip Dağcı ve Refik Alaçam
12. Sinop - Çatakçayı ağı	»	»	Lokomobilli ve katraklı	»	Refik Alaçam
13. Kastamonu - Cide - Kocaçay	»	»	»	»	Refik Alaçam
14. Kütahya - Eğrigöz	»	»	»	»	Refik Alaçam
15. Pos - Karsantı	Cumhuriyet Dönemi	»	»	»	Ö. Bülend Seçkin
16. Bursa - İnegöl	1927	Ahıdağ ve Çanak-kale Kereste Şirketi	20 bin m ³ kapasiteli	»	Ali Kemal Yiğitoğlu ve Refik Alaçam
17. Artvin - Borçka	1950	Eroğlu	Lokomobilli ve katraklı	»	Refik Alaçam

Tablo — 3. Su ile Odun Hammaddesi Nakliyatına Göre Kurulan Kereste Fabrikaları

Fabrikanın Yeri ve Adı	Sahibinin Adı	Odun Hammaddesinin Taşındığı Suyun Adı
1. Artvin - Borçka	D. Orman İşletmesi	Çoruh
2. Artvin - Borçka	Eroğlu	Çoruh
3. Rize - İyidere Kurrayı seba	Sadıkzade Ruşen, sonra Tekel İdaresi	İyidere
4. Giresun - Espiye	Bilinmiyor	Yağlıdere ve Gelevera deresi
5. Giresun - Aksu	>	Aksu
6. Sınop - Çatakağzı	>	Çatak
7. Kastamonu - Cide - Kocaçay	>	Kocaçay
8. Zonguldak - Filyos	Barutçu	Filyos
9. Pos - Karsanti	Bilinmiyor	Yalnız mamülleri su ile nakliyat

«Birinci Cihan Harbine tekaddüm eden yıllarda Giresun - Şebinkarahisar yolu üzerinde ve muhtelif mevkilerinde kurulmuş olan kereste fabrikaları vardır. Bu fabrikalar Aksu deresinin garp mailesi üzerinde sıralanmış olup Erimez, Ayıtepesi, Kulakkaya mevkilerindedir. O zaman çok büyük ve zengin bir halde olan Çaldağı ve Kulakkaya Ormanlarının işletildiğini, dekovil yolları tesis olunduğunu ve bir vinç marifetiyle Dereli istikametindeki mallelerden tomruk çekilerek bunların Kulakkaya'da kurulan fabrikada işlendiğini, elde edilen kerestelerin at arabalarıyla muhtelif merhaleler tesis olunarak Giresun'a naklolunduğunu bu muhitte yaşayan halk söylemekte olduğu gibi, bahsedilen tesislerin halen mevcut olan enkaz ve eserleriyle de bu ciheti anlamak mümkündür.

Fakat bu üç fabrikadan daha sonra sahilde ve Giresun merkezine 5 km mesafede kâin Aksu deresinin ağzında bulunan altı katraklı büyük kereste fabrikasının aynı ormanlardan Aksu deresiyle taşınan tomruklarla işletildiğini öğreniyoruz. Nitekim bu tarihten sonra Espiye'de ve Yağlıdere ağzında kurulmuş ve oluklarla bu fabrikaya tomruk aktarılarak işletilmiş olup şimdi bu derelerde yapraklı eşcardan başka hiç bir ağaç kalmamış ve ibrelili sınıf yüksek dağlık mıntikalarda ve parçalar halinde serpilli olduğu görülmüştür. Şu izah bizde tomruk nakliyatının fabrikaların kuruluş tarihlerini takiben ve sonradan düşünölmüş olduğunu anlatır.»

Yazarın Espiye'de kurulan ve Aksu'dan ayrı olması gereken kereste fabrikasına Yağlıdere havzasından yalnız ibrelili tomrukların nakledildiği, yapraklı ağaçların kesilmiyerek bırakıldığı, bu nedenle de havza ormanlarının yalnız yapraklı ağaçlardan oluştuğu konusundaki gözlemleri gerçeği yansıtmaktadır. Nitekim Almanya'da yapılan bir araştırma, Weser nehri ve yan kollarının havzaları doğal iklim koşulları itibariyle göknar ve lādine uygun düştüğü halde, kayının salla hiç denecek kadar az taşınmasından ötürü, Weser nehri ve yan kolları havzalarının 18. yüzyıl ortalarına kadar çoğunlukla kayınla örtülü kaldığını göstermiştir (DELFS 1952). Böylece Dağcı'nın gözlemlerinin genel kurallara uyduğıu görölmektedir.

Ek listeye konması gereken kereste fabrikalarının birisi de, İkinci Meşrutiyet döneminde kurulması mümkün olan, bugün Kütahya sınırları içinde kalan Eğrigöz dağı kereste fabrikasıdır. Bu fabrika hakkında kişisel kulaktan duyma bilgiden başka verecek bir şey yoktur. Ancak fabrikanın lokomobilli ve katraklı olduğu gerçektir (Tablo 1 ve 2).

Bir başka ayrı tabloda yalnız su ile taşımaya dayalı kereste fabrikaları gösterilmiştir (Tablo 3).

Bu son tablo, II. Meşrutiyet dönemiyle Cumhuriyetimizin ilk on yılı içinde kurulan kereste fabrikalarını sergilemektedir. Bu fabrikalar lokomobilli, katraklı, gerçek anlamda birer sanayi işletmeleridir. Bu fabrikaların önemli ve dikkate değer bir özelliği de, Türkiye'nin, sanayileşme hareketine memleketin çeşitli yörelerine dağılmış sanayi işletmeleri halindeki kereste endüstrisiyle başlamış olduğunu göstermesidir.

Kereste endüstrisi, sanayileşme sürecine girmek isteyen Türkiye gibi memleketlerde özel teşebbüsün istekle el attığı konuların başında gelmektedir. Bu olguyu, meşrutiyet dönemi sanayi hareketlerinde gördüğümüz gibi, Cumhuriyetimizin kuruluşundan sonraki ilk yıllarda, iç kaynakla beraber dış finansman kaynaklarının da kereste sanayii kurma alanında yoğunlaştığını görürüz (YİĞİTOĞLU 1935). Ayrıca yine geride bıraktığımız son on yılda (1970 - 80 arası) kereste ve odun hammaddesi işleyen sanayinin giderek yoğunluk kazandığını görüyoruz.

Odun hammaddesi işleyen özel kesim sanayinin bu konuya ilgi duyması nede-
ninin başında, odun hammaddesinin kolay elde edilir durumda olması (özellikle ma-
dencilikle karşılaştırıldığında) ve geniş bir kullanma alanının bulunması gelmektedir.

Kereste endüstrisinin çekiçliliğine örnek olarak, Cumhuriyetin ilk yıllarında ol-
duğu gibi, örneğin Zingal Anonim Ortaklığının Ayancık ormanları işletme imtiyazı-
nı alması, Ayancık kasabası yanında modern bir kereste fabrikası kurmasından ay-
rı, bir İngiliz - Alman firmasının bütün Sinop ve Kastamonu ormanlarını işletme im-
tiyazını almaya çabalamasını ve 1929 yılında yüzbin Türk lirası gibi o günün şart-
larına göre oldukça büyük bir gideri, yalnız araştırma amacı için göze almasını
gösterebiliriz. Yalnız o yıllarda Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri bu son başvuru-
yu kabul etmemişlerdir. Son yıllarda aynı bölge ormanları için geniş bir envanter
araştırması yabancı bir firma tarafından sürdürülmektedir. Bu olgu da, odun ham-
maddesinin özel yatırım ve girişimlerin gözünde halâ çekiçliliğini sürdürdüğünü ka-
nıtlamaktadır. Bu konuda ormanın ulusal bir zenginlik kaynağı olduğunu vurgula-
makta fayda vardır. Şöyle ki, bu ulusal servetin kimin elle işletilmesi gerektiği po-
litikası ana hatları ile açık seçik saptanmalıdır. Gelecekte hem ulusal zenginliğin, hem
de ulusal sermayenin zarara uğramaması bakımından, geçmişteki uygulamalar da göz
önüne alınarak, ormancılık politikamızın saptanmasının gereğine inanmaktayız.

İkinci Meşrutiyet döneminde çay ağzlarına kurulan kereste fabrikalarının ça-
lıştırıcı gücü, ormanlar içindeki su değirmen hızarlarının aksine, lokomobiller idi.
Bu fabrikalar, kuruldukları çay ağzlarına, işleyecekleri tomruğun o akarsu ile nak-
li düşüncesinden hareketle kurulmuşlardır. Bunda ne ölçüde başarılı oldukları, he-
men hemen, hiç bilinmemektedir. Birinci Dünya Savaşı'nın ağır koşulları, belki de
sahiplerinin savaşa katılıp bir daha geri dönmemeleri gibi nedenlerle, bu fabrikaları
çalışamaz duruma sokmuşlar, sonuçta günün yıpratıcı etkisine terk edilmişlerdir.

Kereste endüstrimizin geçmişine böylece genel bir göz attıktan sonra, su ile odun
hammaddesi nakliyatının bir başka yönünü ele alabiliriz. O da bu hammaddenin
perakende olarak, pazar ve tüketim ihtiyacını karşılamak için akarsulardan taşın-
masıdır. Bu konuyu, her akarsu birer birer ele alındığı zaman daha geniş açıdan
ele alacağız. Ancak bu açıklamalar daha çok gerilerde olduğu için, kereste fabrika-
larının kuruluşunda izlenen yol gibi, şimdilik konu topluca özetlenecektir.

İnsan emeği ve gücüne dayalı balta ve el hızarı imalatı kerestenin insanlık ta-
rihine eşit bir geçmişi vardır. Türk tarihi bu olgunun çok ilginç yönlerini yansıtmak-
tadır. Örneğin, Türk boylarından bir bölümü yalnız ağaç işleriyle uğraşmakta idi.
Bu yüzden onlara «Ağaç erleri» denmiştir. Batı ve Güney Anadolu'daki Tahtacılar
bu ağaç erlerinin bir uzantısıdır. Tahtacıların bir bölümü günümüzde bile geçim-
lerini orman işçiliği ile sağladıkları düşünülürse, eskiden daha kalabalık olan bu
toplum, uzun yıllar geçimlerini hep el mamulu kereste işçiliği ile sağladıklarına göre,
el imalatının önemi ve genişliği anlaşılır. Memleketimizin konar göçer Tahtacılar ya-
nında, özellikle Karadeniz Bölgesinde, yerleşik geniş bir el imalatı yapan işçi top-
luluğu da bulunmakta idi. Sürekli orman içinde veya kenarında oturan Karadeniz
insanında ağaç işleme ustalığı çok gelişmiştir. Günümüzde Türkiye'de ve dışarda
inşaat işçilerinin Karadeniz kökenli olmasının nedeni budur.

Bir yönden Karadeniz Bölgesinin ormanca zenginliği, onun yanında yetenekli ve
ustalaşmış bir işçi topluluğu, diğer yönden Osmanlı İmparatorluğunun merkezi İs-
tanbul'un sürekli yapı kerestesi isteği içinde çırpınması, Karadeniz Bölgesinden İs-
tanbul'a sürekli el imalatı kereste yollanmasını kamçulamıştır.

İstanbul Megaralı göçmenlerce Kadıköy'ün karşısına, başlarındaki kişinin adı olan Bizans olarak kurulduktan sonra, burası Roma'nın egemenliği altına girmiş, daha sonra İmparator Konstantinus tarafından yeniden Roma stilinde düzenlenerek Konstantinopolis adını almıştır. Konstantinopolis'in kurulmasından sonra, Roma, Dünyanın tek göz kamaştırıcı şehri olma ününü kaybetmiş, onun yerini Konstantinopolis almıştır. İsa'dan sonra 395 yılından 1453 yılına kadar Roma egemenliğinde kalan şehrin 1453 yılında Türklerin eline geçmesi ile göz kamaştırıcılığı birkat daha artmıştır. Türklerin eline geçmesi ile adını değiştiren ve İstanbul adını alan şehir, yeni bir emniyet havası ve ortamı içinde gün geçtikçe büyümüş ve gelişmiştir. İstanbul'un bu gelişmesi, Osmanlı İmparatorluğu dönemi süresince, burasının yapı kerestesi ihtiyacını karşılamak; yöneticileri uğraştıran belli başlı bir sorun olmuştur. Bu nedenle İstanbul halkının aldanmaması ve gerek kereste, gerekse odun ihtiyacını ucuza sağlaması bakımından, zaman zaman narhlar konmuş, hangi iskelelerden hangi ölçülerde İstanbul'a kereste gönderileceği hüküm ve fermanlarla o yörenin kadı ve idarecilerine bildirilmiştir.

Başbakanlık arşivlerindeki belgeleri inceleyen Halil Kutluk, araştırmalarının sonuçlarını yayınlamış bulunmaktadır (KUTLUK, 1940). Bu belgelerden, Karadeniz ve Marmara iskelelerinden İstanbul'a gönderilecek kereste cinsleri, ölçüleri belli olmaktadır. Bu belgeler yardımı ile aynı zamanda, tarih içinde, hangi iskelenin kereste ihraç eden iskele olduğunu da öğrenmiş oluyoruz. Bu iskeleler şunlardır :

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1. Akçaşehir (Akçakoca) | 13. İstefan |
| 2. Alablı | 14. Sinop |
| 3. Ereğli | 15. İznikmid (İzmit) |
| 4. Filyos | 16. Sakarya |
| 5. Bartın | 17. Karabıga |
| 6. Gördes | 18. Çakıroğlu |
| 7. Meset ve Kıran ve Darbına | 19. Kozak |
| 8. İnebolu | 20. Ayancık |
| 9. Çatalzeytin | 21. Küple ve Gelidi |
| 10. Evrenye | 22. Cide |
| 11. Abana | 23. Irmak ağzı |
| 12. Ayandon | 24. Kurucaşile |
| | 25. Milan ağzı (Melet) |

Dikkat edilirse yukarıda sayılan iskeleler, özellikle Karadeniz Bölgesinde, Sinop ve İstefan gibi doğal liman dışında kalanlar, hepsi birer ırmak ağzında bulunmaktadır. Böylece, geçmişte iskelelerden ihraç edilen kerestelerin tümüne yakın bölümü su ile nakledilerek su ağzlarındaki iskelelere getirilmekte olduğu anlaşılmaktadır. Bu sonuç aynı zamanda memleketimizde akarsulardan geçmişte ne büyük ölçüde faydalandığımızı göstermektedir.

Osmanlı dönemi ile ilgili belgelerin, uzmanlarca incelenmesi, yalnız geçmişimizle değil, bu günkü meselelerimizin geçmişe bağlı kökenlerini de anlama bakımından önemli ipuçları verebilir. İncelenmesi ilginç sonuçlar verebilecek konulardan birisi, Narh müessesesidir. Osmanlı dönemi narhı, büyük ölçüde, İstanbul'da oturan halk için ayrıcalıklı bir yaşam sürdürme olanağı sağlayan bir araç gibi işletilmiştir. Ete konan narh çok ilginçtir. Osmanlı yönetim döneminin türlü tarih kesimlerinde perakende et satış fiyatları, piyasa fiyatlarından düşük olduğu için, Anadolu ve Rumeliden İstanbul'a kasaplık koyun getirilmemekte idi. Şehre kasaplık koyun tedarik ve halkın et gereksinmesini sağlamak işini, Osmanlı yönetimi, halkın sırtından faizcilikle ser-

vet edinmiş kişilere (ribahurlara) bir ceza olsun diye, vermekte idi. Böylece o kişi, haksız kazancını bu uğurda harcamaya zorlanmak suretiyle serveti elinden alınmakta idi (AKDAĞ 1975).

İstanbul'daki kereste narhlarının bu derece keskin olup olmadığı bilinmiyor. Ancak bir taraftan kereste fiatları üzerine konan narhın işletilmesi, diğer taraftan Tersane ve Tophane idarelerinin kereste ihtiyaçlarının sürekli emniyet altında bulundurulmasından doğan tedbirlerin sonucu olarak ormanlardan kereste sağlanması yaşı, Türkiye'de kereste ticaretinin canlanmasını önlemiştir (BRICOGNE, 1877). Bu yüzden memleketimizde teknik ormancılık bu dönemde gelişmemiştir. Çünkü ticareti kısıtlı bir malın tekniği de gelişemez. Süveyş kanalının inşasının kereste ticaretini kamçılması, Osmanlı yönetimini gafil avlamış, Ormancılık konusunda yönetim ve teknik alandaki hazırlıksızlık geniş ölçüde ormanların tahribine yol açmıştır. İşin ilginç yönü, bu olayın da suçlusunun halkın gösterilmiş olmasıdır. Nitekim bu suçun ceremesini büyük ölçüde, Türkmen aşiretleri ödemişlerdir.

Yukarıdaki bu küçük açıklamadan sonra asıl konumuza geçebiliriz.

Yakın tarihimize ait kereste endüstrimiz, bu endüstrimizin su ile odun hammadde nakliyatı ile olan ilgisi ve yine su ile el imalatı kereste nakliyatı hakkında topluca, eksik olmakla birlikte, bilgi sunduktan sonra, odun hammaddesi nakliyatı bakımından akarsularımızı birer birer incelemeye başlayabiliriz.

III — TÜRKİYE'NİN SU YOLLARI

1. Çoruh

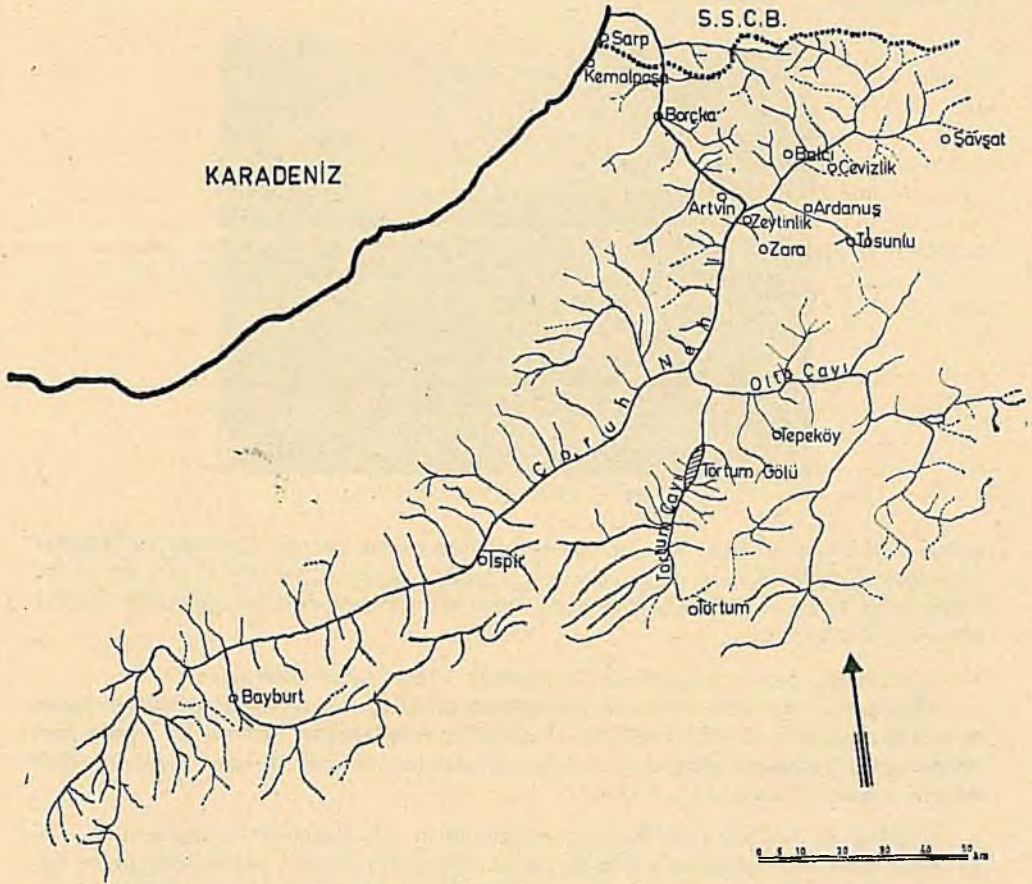
Çoruh'un yatak uzunluğu Türkiye Atlasına göre, 375 km olup, yağış havzası ise 14 500 km² dir. Buna karşılık akittiği m³/san su debisi itibarı ile memleketimizin en önde gelen nehirlerinden birisidir. Erzurum ili sınırına kadar uzanan nehre adını veren ana kol Çoruh'tan başka diğer başlıca kolları Berta, Tortum ve Oltu çaylarıdır (Harita: 1). Çoruh'u oluşturan bu başlıca kollar, genellikle, 3 000 m ve bu yüksekliği aşan dağlardan kaynaklanırlar. Bu morfolojik yapıya ek olarak bir de bölgeye fazla yağış düştüğü göz önüne alındığında, Çoruh'un debi yüksekliğinin nedeni kendiliğinden anlaşılır. Nehir yatağının açıldığı arazinin çok engebelli oluşu, yatağın derinliğini oluşturur. Gerçekten, Borçka'dan yukarıdaki mecrâ, üst yan kollara doğru, gittikçe daralır. Bu görünüm, özellikle, Artvin altından Tortum'a yaklaştıkça çok belirgin duruma gelir. Nehrin sayılan bu özelliklerine bir de su debisinin yüksekliği eklenince, sonuç olarak, akış hızının yüksek olacağı anlaşılır. Bu sonuç, hem odun hammaddesinin hem de insan ile birlikte ticaret eşyasının taşınmasını güçleştirir. Bu nedenle olacak, bölgeyi üstünkörü görmüş olduğu anlaşılan Fransız ormancılık heyeti, Çoruh'tan nakliyat konusunda faydalanılmıyacağını, ancak Acara (bu gün millî sınırlarımız dışında kalmıştır) kolundan sal nakliyatında faydalanılacağını yazmaktadır. Halbuki, biraz aşağıdaki açıklamalar, bu nehirde çok eski yüz yıllardan beri pek güzel faydalanıldığını ortaya koyacaktır.

Çoruh'tan su ile nakliyatı açık seçik anlatabilmek için konuyu iki başlık altında incelemekte yarar görülmüştür. Bunlar odun hammaddesi taşımacılığı ile insan ve insanla birlikte ticaret eşyası taşımacılığıdır.

1.1. Odun hammaddesi taşımacılığı

Zaten çok kıt olan tarih kaynaklarını tanık göstermeden, arazinin topografyasını, canlı hayvansal güç durumunu, taşımacılıkta kullanılan araç ve gereçleri göz-

den geçirmekle, mantığa uygun bir düşünce ile, bazı sonuçlara kendiliğinden varılabilir.



Çoruh Nehri ve kollarını gösterir harita-kroki

Çoruh'un yalnız yatağı değil, tüm havzası çok engebeldir (Resim 1.1.). Yakın yıllara değin köyden köye, köyden kente ulaşım ancak insanların yaya yürümesi, yüklerini hayvan sırtında taşımaları ile sağlanabiliyordu. Yine son yıllarda motorlu araçlar için yapılan yollar dışında, hayvanla çekilen arabalar için, ne bir yol, ne de köy yollarında gidip gelebilecek tekerlekli, kağı veya ispitli, araba vardı. Anadolu köylüsünün en büyük yardımcısı araba, Karadeniz köylüsünce Ordu'dan ileri Trabzon ve Rize yöresine doğru, hemen hemen hiç kullanılmayan, bilinmeyen bir araçtı. Ancak Bayburt çevresinde, çapları göğüs hizasına kadar gelebilen, büyük çaplı tekerlekli, öküz tarafından değil, tek at tarafından çekilen arabaların, pazarlar arası eşya taşımacılığında kullanıldığı tarafımızdan görülmüştür. Bu şartlar altında yaşıyan halkın, elindeki diğer doğal olanaklardan faydalanmak isteyeceği açıktır. Nitekim Çoruh'tan ve onun en küçük kollarından bile odun taşımacılığında faydalanılmıştır. Bu taşımacılığın, insanlığın köy ve kent kurma kadar eski geçmişi olduğunu söyleyebiliriz. Kıt olmakla beraber, elimizdeki tarih kaynakları bu görüşümüzü kanıtlar durumdadır.

Çoruh ile ilgili elde edebildiğimiz en eski kaynak, Ksenophon'un ünlü yapıtı Anabasis'tir. Bilindiği gibi Anabasis, Fırat kıyısında paralı Hellen askerlerinin İran'lılara yenilmesinden sonra, kurtuluşları için gıştıkları serüvenin anlatımıdır. 10 000 kişi



Resim 1. Çoruh Havzası Ormanları.

kadar olan bu ordu Fırat yatağını izleyerek Erzurum'a ,oradan Bayburt ile Gümüşhane üzerinden Trabzon'a ulaşmıştır. Bu maceralı yolculuk nedeniyle, İ.Ö. 401 yıllarında Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz yöreleri hakkında oldukça güvenilir bilgiler edinmiş bulunuyoruz.

Ksenophon Çoruh üzerine bize aşağıdaki bilgiyi aktarmaktadır:

«Bundan sonra dört plethron genişliğindeki Harpasos (Çoruh) Nehrine kadar ilerlediler. Buradan da Skythen'lerin (İskitlerin) memleketine girerek bir ovada dört günde yirmi parasang gittiler ve köylerine vardılar. Burada üç gün kalarak erzak tedarik ettiler (ANABASİS, VII. 18).

Ksenophon öyküsünü sürdürüyor: «Gymnias'ta: 19. Buradan hareketle dört günde yirmi parasang gittikten sonra Gymnias (Bayburt) adında büyük, zengin ve kalabalık bir şehre vardılar. Bu şehirden, kabile reisi, Hellenleri kendine düşman olan memleketlerden geçirmek üzere, onlara bir kılavuz verdi.» (VII, 19): Görüldüğü gibi, Ksenophon Harpasos (Çoruh) u dört plethron olarak göstermiştir. Bir plethron 29,6 m. olduğuna göre, Çoruh'un Bayburt ovasındaki genişliği 115-120 m. olması gerekir. Bu da pek olası değildir. Ksenophon kitabını Atina'ya döndükten sonra yazdığından rakamlara tam güvenilemez. Kitabın Bayburt ve çevresi hakkında verdiği bilgi çok ilginçtir. O yörenin İskitlerin egemenliği altında bulunduğu anlaşılmaktadır. Ovadaki köyler büyük ve zengindir. 10 000 kişiye yakın bir ordunun bütün gereksinmelerini ,zora ve savaşa baş vurmadan, kolaylıkla sağlayabilmektedirler. Bayburt, o günkü adı ile Gymnias, büyük ve kalabalık bir şehirdir. Bütün bu görüntüler, İ.Ö. 401 yılında, Bayburt ve çevresinin tarımda olsun, sanayide olsun yüksek bir düzeyi yaşadığını, Bayburt'un gelişmiş bir ticaret merkezi olduğunu kanıtlar.

Anabasis'in bundan sonraki satırları, konumuzu yakından ilgilendirmese bile, bölgenin tarihini çok yakından ilgilendirmektedir. Bu nedenle Anabasis'ten aşağıdaki satırları aktarmak çok ilginç olacaktır :

20. Bu kılavuz gelince Hellen'lere kendilerini beş gün içinde deniz görebilecekleri

bir yere götüreceğini, eğer bunu yapamazsa ölüme razı olduğunu söyledi. Yola çıktılar. Düşmanlarının memleketine gelince kılavuz, Hellen'lere burasını ateş ve kılıçla harab etmelerini söyledi. Böylece onun Hellen'lere iyilik olsun diye değil, sırf bu mak-satla yola çıkmış olduğu anlaşıldı.»

«Thekes tepesinde 21. Beşinci gün Thekes adındaki dağa vardılar. Denizi görmek için önden tırmananlar arasında büyük bir bağırışma koptu. 22. Bu gürültü üzerine arkada bulunan Ksenophon ve bütün artçıdakiler önden başka düşmanların hü-cum ettiğini sandılar, çünkü ateş ve kılıçla harab edilen memleketin adamları arkadan takip ediyorlardı. Artçılar bir pusu kurarak bunlardan birkaçını öldürmüş, bir kaçıyı da esir etmişlerdi. Bu sırada yirmi kadar örme ve tabaklanmış tüylü sığır derisi ile kaplı kalkan da iğtinam olunmuştu.»

«Deniz! Deniz! 23. Bağırışma gittikçe fazılaşmış ve yakınlaştı. Herleyen her kıta öndeki mütemadiyen bağırın askerlerin yanına vardıkça ve böylece orada kalabalık arttıkça bağırışma da artıyordu. Ksenophon artık buna mühim bir sebebin mevcut olduğuna kanaat getirdi. 24. Hemen ata bindi, yanına Lykios ve süvarileri alarak yar-dıma koştu.»

«Fakat biraz sonra, askerlerin: Deniz! Deniz! diye bağırduklarını ve geriden ge-lenleri acele etmeye teşvik ettiklerini duydular. Artık herkes, hatta artçılar da koşu-yor, yük hayvanları ve atlar olanca hızla sürülüyordu. 25. Herkes dağın tepesine va-rınca, komutanlar ve yüzbaşılar, gözlerinden yaşlar akarak bir birlerini kucakladılar. Askerler hemen —bunu kimin emriyle yaptılar bilmem— taş taşıyarak küçük bir tepe halinde yığıldılar. 26. Bunun üstüne birçok tabaklanmış sığır derileri, sopalar ve iğtinam edilmiş olan örme kalkanları koydular. Kılavuz bu kalkanları kurmaya koyuldu ve diğerlerine de aynı şeyi yapmalarını ihtar etti.» (ANABASİS VII, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26).

Anabasis'te memleketimizin tarihini, coğrafyasını, hatta folklorunu yakından il-gilendiren konular, bilgiler ve sahneler vardır. Fakat en çarpıcı sahne, hiç şüphesiz, askerlerin denizi görünce Deniz! Deniz diye bağırmasıdır. Bu sahne, Kristof Ko-lomb'un Amerika'yı buluşu sırasında, gemicilerin karayı görünce Kara! Kara! diye bağırması ile karşılaştırılır. Gerçekten bir bölük kişi, kurtuluşu denizi gör-mekte, ayrı zamanlarda, ayrı yerlerde, başka bir bölük kişi de karayı görmekte bulu-yor. Birbirlerinden kesinlikle habersiz bu kişiler, birbirlerine zit iki doğa parçasını aynı coşku ile karşılıyorlar. Ama umut aynı: Yaşamak umudu. Anabasis'in yolu ge-nellikle bilinmiyor. Fakat kitabın metninde adı geçen yukarıdaki Thekes dağı nere-sidir, bunun bu günkü adı, sanı nedir? bunların bilindiğini, yerinin saptandığını san-mıyoruz. Bu soruların yanıtını, her kuruluştan önce, Orman kuruluşları verebilir. Çünkü bu kuruluşun mensupları, araziyi iyi tanıma, arazinin güvenilir haritalarına sahip olma gibi olanakları ellerinde bulundurmaktadır. Ayrıca bölgenin tarihi ve turizmi ile ilgili kurum ve kişilere bu konuda önemli görevler düşmektedir. Onbin-lerin aylar süren serüvenlerinden sonra, kurtuluşlarının ilk müjdesini aldıkları bu tepeyi her kişi merakla görmek isteyecektir. Bunun başka örneklerini, Efeste olduğu gibi, görmekteyiz.

Ksenophon dan yaklaşık ikibin yıl sonra aynı yollardan ünlü gezginimiz Evliya Çelebi de geçmiştir. Gezginimiz bize, konumuz bakımından, çok önemli bilgiler bı-rakmıştır. Kendisini hem rahmetle, hem de şükranla anmak görevimizdir. Böylelikle gelecek kuşaklara bilgi mirası bırakmanın ne ölçüde önemli ve kutsal bir iş oldu-ğunu anlamış oluyoruz.

Evliya Çelebi Çoruh'u bize şöyle tanıtmaktadır :

«Çoruh nehri, Cuyı ruhtan galattırkı (Can ırmağı) demektir. Erzurum'un garp tarafında vaki «Çağna Koyluhisar» (Şebinkarahisar) dağlarından cem olup cereyan ederek (Bayburt) şehrinin içinden geçer. İki tarafı mamur hanelerdir. Andan Bayburt kalasının kayaları altından geçip (Lazke) vilayeti hududunda nice karye ve kasabaların bağ ve bahçelerini irva ederek Bukünye kal'ası yanında Karadeniz'e karışır. Geçit vermez, köprü tutmaz bir nehri azımdır. Nice laz kayıkları bu nehirden baş yukarı şark canibine ve Mekerlistan hududuna tuz, demir, sair alat ve silah götürerek Mekerlistan ve Gürcistan'ın çemşir, asel ve aseli musaffası ile mahub ve mahube esirleri ile değişip ticaret ederler. Bu şehri temaga ederek Gümrük nam yerden Çoruh nehrine girip bir gün şarka giderek Mekerlistan hududuna vardık.» (EVLIYA ÇELEBİ, Mehmet Cevdet yayını).

Evliya Çelebi'nin yukarıya aktardığımız satırları bize o günün yaşantısından görüntüler ve ekonomik olaylar yansıtmaktadır. Bölgenin ürettiği başlıca malların başında asel (bal) ve aseli musaffa (süzme bal) gelmektedir. Ormangülünce zengin bir bölgenin bol bal yetiştirmesi biraz çelişki gibi görülebilir. Bu gün de Borçka'nın köylerinden «Balcı» adını taşıyan köy vardır (Resim 2 ve 3). Ayrıca «Balcı»



Resim 2. Borçka, Balcı Bölgesi Ormanları.

soyadını taşıyan kişiler çoktur. Bunlar, bölgede ötedenberi bal üretildiğini gösterir. Ancak bölgedeki balcılığın bir özelliğini belirtmeden bu yöredeki balcılık üstüne tam bir görüş elde edilemez; o özellik te, arıcılığın yüksek kayın ağaçları üstünde yapılmasıdır. Yuvarlak arı kovanları, gövdeleri hem kalın, hem de kaygan yüksek boylu kayın ağaçlarının kalın dalları üstüne konur. Kalın gövdeli, uzun boylu, görünüşü cidden şahane bir kayının üstünde 15 - 20 kadar arı kovani konabilir. Böylelikle kovanlar ayıların saldırısından korunur. Çünkü ayı düzgün ve kalın kayını kucaklayıp yukarı kovanlara kadar ulaşamaz. İnce, düzgün gövdeli bir kayına güvenip

arı kovanı koyan birisi bir gün cesur bir ayının ağacın tepesine kadar çıkıp kovanlarını parçaladığını görebilir ve böyle olaylar da o çevrede eksik değildir.

Arı kovanlarının yüksek ağaçlara konmasının diğer bir yararı, arıların yalnız ağaç çiçeklerinden bal toplamak zorunda kalmalarıdır. Böylece orman gülünün çok yaygın olduğu bir çevrede acı veya deli bal üretilmesi önlenmiş olmaktadır. Yüksek ağaçlar üzerinde arıcılık, o yöre halkının özel yöntemlerle yüksek ağaçlara çıkma yeteneklerini fazlası ile geliştirmiştir. Yerden 15 - 20 m. yüksekteki bir dala urgan aşırtabilirler ve gift katlı bu urganı ayaklarına dolayarak dala kadar rahatlıkla çıkabilir, oradan bir başka ağaca atlayabilirler. Bir kelime ile söylemek gerekirse, Tarzan filmlerindeki sahneler, bu yöre halkının becerileri karşısında adeta çocuk oyuncağı kalır.



Hesim 3. Borçka, Kaynarca yaylası, yayla evleri.

Evliya Çelebi'nin anlatımlarında göze çarpan bir başka olay, 17. yy. ortalarında, insanların para ile alınıp satılmasının (esir ticareti) yaygın olmasıdır. Mahbub ve Mahbube, genç oğlan ve kızların, evlerinden zorla koparılıp götürülmelerinden çok, ana ve babaları tarafından para karşılığı satıldığı kanısındayız.

Nitekim Mısır'daki Türk Kölemen egemenliği, Kafkaslardan Mısır'a götürülen askerlerin kurdukları bir egemenliktir. Fatih Sultan Mahmet'in Boğazkesen (Rumeli) hisarı yalnız İstanbul'u zaptetmeği değil, aynı zamanda Mısır'a Kafkaslardan götürülen gençlerin geçişini engellemeği de amaçlıyordu.

Esir ticareti bir bakıma bir çeşit nüfus planlama işlevini de görmekte idi. Yörenin insanları uzun ömürlü olurdu. Arazi dağlık olduğundan ekonomik olanaklar kısır ve sınırlıdır. Esir ticareti nüfus fazlalığını dengeleyen bir faktördü. Bu gün bu denge iç göçlerle oluşturulmaktadır. Örneğin Bursa'nın şimdiki nüfusunun önemli bir bölümünü, Artvin ilimizden bu şehre göçenler oluşturmaktadır. Tahminlere göre bu rakam yüzbin kişiyi bulmaktadır.

Evliya Çelebi konumuzla doğrudan doğruya ilgili, eşine az rastlanır özellikte bilgileri de bize kadar ulaştırmaktadır. Bakınız gezginimiz ne diyor: «Bayburtlular dağlara gidip odun devirerek, keserek bu Çoruh nehrine salıverirler. Sonra şehirdeki bende gelip herkes nişanı ile malını bularak evine götürür.»

Bayburt'un denizden 1550 m., çevresindeki arazinin ve dağların bu rakımın üstünde olduğu göz önünde tutulursa, bu yüksekliklerde orman yetişebileceği anlaşılır. Yakın denecek zamanlara kadar Çoruh'un bu çevresinin de ormanca zengin olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca konumuz bakımından akarsulardan nasıl faydalandığı da açıklık kazanmaktadır. Öyle anlaşılıyor ki, Bayburtlular ağaç kesmeye topluca gitmekte imişler. Kestikleri odunları da yine topluca suya salıvermekte imişler. Bu da Türklerde süre gelen imece geleneğine uymaktadır. Ashında işin tekniği de birlikte çalışmayı gerektirmektedir. Çünkü salma halindeki odun taşınması bir ekip ve organizasyon işidir. İnsanların birbirine yardımcı olmalarını, aralarında iş bölümü gereğini şart koşar. Bunun dışında bir üst otoritenin dağdan ağaç devirip şehre getirmeyi planlamış olması mümkündür. Bu konuların açıklık kazanması için Erzurum ve Bayburt'un sayım defteri ile şer'î sicillerinin incelenmesi lazımlıdır. Halil Kutluk'un «Türkiye Ormanlığı ile İlgili Tarihi Vesikalar» adındaki değerli çalışmasında, Çoruh ile ilgili bir belgeye rastlanmamıştır. Sakarya'da gemi kerestesi nakli ile Fırat'ta Keleklerle yapılan taşımacılığa ilişkin bu yapıttaki belgelerden ileride, yeri geldiğinde, faydalanılacaktır. Fakat bu belgeler arasında Çoruhla yapılacak veya yapılmış nakliyata ilişkin bir belgeye rastlanmamıştır.

Bayburt çevresindeki Çoruh nehrinden, Evliya Çelebinin yukarıda anlattığı salma odun nakliyatının geçmişte çok eskilere dayanmaktadır. Fakat son bulma tarihi, sanırım, çok eski olmasa gerektir. Şüphesiz bu bitiş Çoruh'un havzasındaki ormanların tükenişi ile eşit tarihlindedir.

Çoruh'un son alt yatağı Berta - Artvin altı ile Borçka arasında hem yakacak odun, özellikle son 1960 yıllarına kadar, kereste hammaddesi olan tomruğun nakliyatı yoğun ölçüde sürmüştür. 19. yy. sonlarına kadar da, halkın gereksinmesi yakacak odunu hiç bir engelle karşılaşmadan kesip taşıdıkları kaynak bilgilerden anlaşılmaktadır (RADDE 1899). Ayrıca Çoruh'un Artvin - Borçka - Maradit arası yatağının her iki yamacının çıplak ve ormansız oluşu, bu faydalanmanın boyutlarını kanıtlar görünümüdür. 1877 den sonraki Rus işgâli döneminde bu yatağın çevresindeki ormanlar, Rus garnizonlarının yakacak gereksinmelerini karşılamak üzere, olağan üstü ölçüde, tahrip edilmişlerdir. Bu tahripten Artvin kentinin üst yamaçlarını örten ormanlar da nasiplerini, hisselerini almışlardır. Sarp bir yamaç üzerine kurulu bu kentimizi taş yuvarlanmasından, toprak kaymasından ve çığ düşmesinden koruyan bu ormanların sorumsuzca Rus garnizonu tarafından tahribini halk, elinden birsey gelmemenin üzüntüsü içinde, kaygı ile izlemiştir. Artvin'in üst yamaçlarını örten bu günlük genç ormanlar, Rus işgâli sona erdikten sonra halkın bilinçli koruması sonucu meydana gelmiştir.

Türkiye düzeyinde, Devlet Orman İşletmelerinin kurulmağa başlamasından sonraki 1940 lı yıllardan bu tarafa, Çoruh'la salma tomruk nakliyatı büyük önem kazanmıştır (AVCI 1948). Devlet Orman İşletmeciliğinin kurulması ile Çoruh'tan salma tomruk taşımacılığı büyük ölçülere ulaşmıştır. O yıllarda orman içi yollar henüz yapılmadığı gibi, yeterli kamyon da zaten yoktu. Sürütmede kullanmak düşüncesiyle halk birer ikişer öküz ve manda almağa başlamıştı. İlk kesimler Çoruh'a bakan yamaç ormanlarından yapıyordu. Hazırlanan tomruklar atak başlarına kadar kuru oluklarla veya hayvanla sürütme yolu ile geliyordu. Atak yerlerinin eğimleri % 50 nin üzerindeki arazide seçiliyordu. Uzunlukları birkaç yüzmetre ile birkaç kilometre arasında değişmekte idi. Atak başı, yukarıda değinildiği gibi, yamacın uygun bir kesiminde, sonu ise Çoruh'un kıyısı idi. Bu kadar ilkel, Nuh Peygamber metodu ile Çoruh sahiline indirilen tomrukta kayıp oranının ne ölçülere ulaştığını, araştırma ve

ölçüye dayanarak vermek olanaksızdır. Ancak daha sonraki yıllarda Hayati Gürtan'ın araştırması biraz daha düzeltilmiş metodlarla yapılan tomruk istihsalindeki kaybın % 50 ye kadar olduğunu göstermiştir. Nehrin çevresindeki ilk tomruk üretiminin yapıldığı yıllarda bu rakkamın daha yüksek olduğundan kuşku duyulmamaktadır.

Ataklardan Çoruh kıyısına indirilen tomruklar beraberlerinde araziden koparıldıkları ne varsa, taş, toprak, ağaç gövdelerini de sürükdüyorlardı. Bu kadar büyük serüvenden sonra da, kolaylıkla anlaşılabilceği gibi, tomruklar ilk ana gövdelerinden ayrıldıkları güzel görünümlelerinden pek çok şey kaybediyor, çoğu da bir yahut bir kaç parçaya ayrılıyordu. Tomruklar bu durumları ile ne satılır, ne de kullamlır durumda olduklarından ikinci bir defa atakların altında, Çoruh kıyısındaki toplama yerinde başları kesiliyor, yeniden boy kesimine uğrattılıyordu.

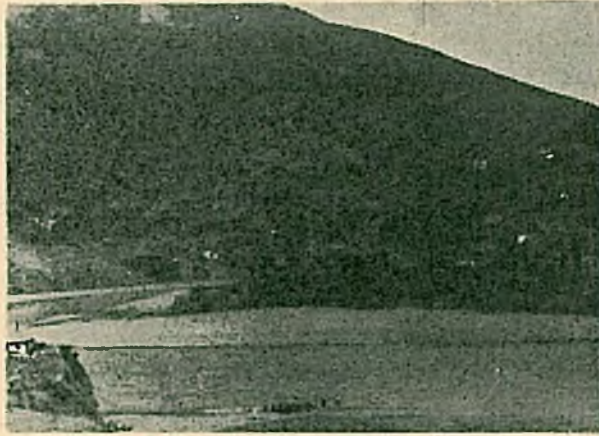
Bütün bu yukarıda anlatılan işlemlerden sonra tomruklar artık suya atılır duruma gelmiştir. Burada açıklanması gereken bir nokta vardır ki o da, ormanda yönetmelikler gereği, kütüğü dibinde kaç metre küp tomruk elde edilmiş, son rampada bu rakam kaç metre küpe inmiştir? Bunu kanıtlamak, yanıtlamak olanaksızdır. Çünkü tomruk ölçümü yönetmeliklere aykırı olarak, ormanda kütüğü dibinde değil, rampada yapılmıştır. Böyle olunca da, aradık farkı, özel bir araştırmanın dışında, rakamla ifadelendirmek olanaksızdır. Bu uygulamanın bu yazının yayınlandığı bu günde de sürüp gittiğini sanıyoruz. Her ne kadar, artık Çoruh'la salma taşımacılık son bulmuş, onun yerini kamyon taşımacılığı almıştır ama, kamyon taşımacılığının başladığı son rampalara kadar yukarıda acıklı görüntüsü çok yumuşak kelimelerle anlatılmağa çalışılan çok değerli ve o ölçüde çok güzel tomrukların serüvenleri sürüp gitmektedir. Bu ilkel uygulama son bulmuş ise, herkesi gibi bu satırların yazarı da sevinecektir. Konu ile ilgili yok gibi görülen yukarıdaki açıklamaların elbet te bir anlamı olması gerekir. Herşeyden önce, tekniğin bu kadar geliştiği bir çağda, halâ daha Nuh Peygamber uygulamadan sonra ilgilileri, yetkilileri caydırmaktır. Ayrıca, üzerinde hiç bir sorumluluk kalmamış bir emekli ormancının bunları söylemekle, yazmakla ucuz bilimsel kahramanlık hevesine kapılmış olduğu düşüncesini silmek isteriz. Bu satırların yazarı sorumluluk taşıdığı dönemlerde, bu konuları yazı ile de, dille de en üst düzeydeki yetkililere kadar anlatılmağa çalışmıştır. Ayrıca, bu bölgele-
rin teftişini üstlenen birçok müfettiş meslektaşım, bu ilkel uygulamanın doğurduğu parasal ve hammadde zararlarını, yüzmilyonları aşan sayılarla, ortaya koymuşlar, yetkilileri tedbir almaya çağırmışlardır.

II. Düny Savaşından sonra orman içi taşımacılığına giren ikibin metreyi aşmayan uzunluktaki, bir yerden başka bir yere taşınabilir havalı hatlar, 1950 yıllarından sonra bu atakların yerini almaya başlamıştır. Ancak sayılarının azlığı, uygulayıcı personelin iyi eğitilmemesi gibi nedenlerle bu uygulama çok yetersiz kalmıştır. Çoruh havzası ve Doğu Karadeniz bölgesi gibi dağlık, ancak çok sarp terimi ile ifade edilebilecek böyle bölgelerde, tekniğin gelişmesi ile değişiklik gösteren yeni araçlar, metodlar uygulanmadıkça, hâlen sürüp gitmekte bulunan çok kıymetli ham madde yok olmasının önüne geçileceğini bekleemek gerektir. Bu konuda yalnız yönetici kadroya değil, bilimsel çalışan kadro ve kişilere de önemli görevler düşmektedir.

Çoruh'ta yapılan salma taşımacılığının en önde gelen görevi, Borçka'da kurulan Orman Genel Müdürlüğüne bağlı kereste fabrikasının tomruk gereksinmesini karşılamaktır.

Hüseyin Agun, (AGUN, 1940) «Çoruh Boyları» adlı yazısında bu konuda bize aşağıdaki ön bilgileri vermektedir. «Borçka ormancılık bakımından da hâl ve is-

tıkbalde mevkil itibariyle de mühim bir merkez olacaktır. Kurulması tekarrür etmek üzere Çoruh Orman İşletmesine ait kereste fabrikasının Borçka'da hazırlıklarına başlanması, halkı çok sevindirdiği bu havali ormanları tomruk nakliyatını Çoruh ile buraya kadar kolaylıkla temin edileceğinden pek isabetli olmuştur.» (Resim 4). Bu devlet fabrikasından ayrı Borçka'da bir de özel küçük bir kereste fabrikası vardı. Ama bu fabrika denmeyecek kadar zayıf kereste atelyesi, o yıllarda ormanı yutan bir dev büyüklüğünde görüldüğü için, uzun ömürlü olmadı. İşin içine bir de sahibinin şu veya bu partiden olduğu görüşü karışınca, ekonomik değeri hiç düşünülmeden, değirmenin suyu kesildi, bir kelime ile orman işletmesi tomruk vermeyince o tesis de dağılıp gitti. Bu fabrikanın sahibini, 1965 yıllarında, Göktepe'te bir hava hattı kurarken orman işçisi olarak tanıdık.



Resim 4. 1970 yıllarında Borçka.

Çoruhla yapılan salma taşımacılığının bir özelliği, suda yüzen tomruk yığını arkadan bir veya birkaç nehr kayığının izlemesidir. Kayık içindeki işçiler kolaylıkla su içindeki tomruk yığılmalarına, bir yerde tomrukların kilitlenmesine, vakit geçirmeden el atabiliyorlardı. Kayıkların içinde işçilerin yiyecekleri, giyecekleri, gerekli malzeme de taşınabiliyordu. Beklenmedik bir sel olmadığı sürece Çoruh'la tomruk taşınması kolay ve adeta tatlı bir yolculuk görünümünde idi. Ama beklenilmeyen bir sel de, tam anlamı ile bir felâket olurdu. Zaten normal hızı yüksek olan Çoruh, sel zamanlarında azgınlaşır ve önüne ne gelirse siler süpürür. Böyle felâketlerin kaç kere tekrarlandığı hakkında rakam verememekle beraber, bir kaç defa yatağı içindeki tomrukları sılıp süpürmüş, tomruklar Rus hududunu da geçerek Karadeniz'e ulaşmışlardır. Böyle olaylar aynı zamanda Türkiye ile Rusya arasında bir takım politik sürtüşmelere de neden olmuştur. Bunlardan birisine, ancak öğrenebildiğim kadarı ile, burada ilgi çekici bir olay olduğu için, dokunmak isteriz.

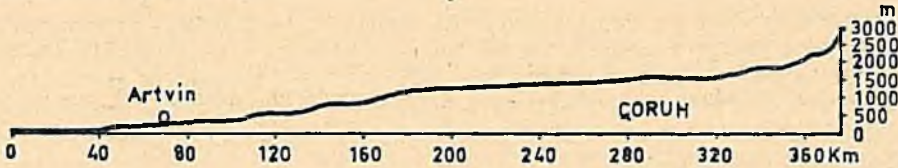
Çoruh üzerinde, Rusya ile Maradit adında bir sınır köyümüz vardır. Bu köyün sınırı içinde, bizim kıyımıza çok yakın bir nehir adacığı vardır. Üzerinde, çevrede yetişen bir kaç tür ağaçlık vardır. İşte Çoruh'un önüne katıp sürüklediği Artvin İşletmesinin tomruklarından belki bir kaç yüz tanesi bu adacığa sığınmış, sular alçalıp çekilince, bizim taraf bu tomrukları adadan kurtarmak için Rus tarafına baş vurma gafletinde bulunmuştur. Bunun üzerine Rus tarafı hemen adanın kendi sınırları içinde bulunduğunu ileri sürmüş, hem adanın toprağına, hem de üzerindeki ganimete sahip çıkmıştır.

Çoruh'la tomruk taşımacılığında, Cumhuriyet döneminin sınırları çerçevesinde, son durak Borçka olmuştur. Buraya gelen, sal gibi birbirine bağlı olmayan serbest tomruklar iki yöntemle sudan dışarı alınırlardı. 1. Tomrukları birer birer avlamak, 2. Nehir üzerine ağaçtan bir bend, ızgara kurarak yığınla yakalayıp sonra birer birer kıyıya çekmek.

1. Yöntem : Bu yöntem yukarıda adı geçen doktora tezimizde Karadeniz Ormanlarında Su ile Nakliyat ve İnkişaf İmkanları s. 41 - 43 te açıklanmıştır. Burada kısaca bir daha tekrarlamakta, konunun bütünlüğü bakımından, yarar vardır. Aynı zamanda buna benzer yöntemlerin, halkımızın geçmişteki buluş ve uygulama yeteneğini göstermesi bakımından da önem taşır.

Tomrukların sudan karaya alınacağı yerde nehrin iki kıyısı arasına su yüzünden yüksekliği 4 - 5 m. olan bir çelik halat gerilir. Nehrin genişliği az, yamaçları da dik olduğu için germe işinde bir zorluk çekilmez. Çelik halatı bağlamak üzere kaya parçalarından, ağaç gövdelerinden faydalanılır. Bundan sonra çelik halatın üstüne iki dilli bir makara geçirilir. Dilin birisi halat üzerinde çalışırken, ikinci dilden bir urgan geçirilir, bir ucu tomruğun çıkarılacağı nehrin kıyısına, ikinci ucu ise Çoruh üzerinde çalışan altı düz bir nehir kayığının burnuna bağlanır. Kayığın içinde iki kişi çalışır, birisi dümenci, öteki de kancacıdır. Kayığın dümeni geniş yüzü, uzun bir kürektir.

Tomruğun yakalanışı : Tomruk çelik halatın altına yaklaştığı zaman, kıyıda ipin ucunu tutan işçi, tomruğun bulunduğu yere göre, ipi ya kendine doğru çeker veya ipi serbest bırakır. Kayıktaki dümenci bu sırada dümen küreğini sağa sola oynatmak suretiyle tomruğa yaklaşır. Eller kancalı kayıktaki ikinci işçi kancasını tomruğa saplar. Kıyıda durumu dikkatle izleyen, elindeki ipi gevşetip veya geren işçi hemen ipi kendine doğru çeker. Böylece hem kayık hem de kayık içindeki kancacı işçinin kancasına takılı tomruk kıyıya rampa eder. Kıyıda tomruğu sudan çıkarmayı bekleyen birkaç işçi ellerindeki urganların birer uçlarını tomruğun altından geçirirler, ikinci uçlarında genellikle ya bir kazığa bağlıdır, yahut ta başka bir işçinin elindedir. Urganların serbest uçlarını, işçiler kendilerine doğru çekmeye başlayınca, tomruk yuvarlanarak kıyıya çıkar.



Çoruh Nehrinin boyuna profili.

Bu basit ve kullanışlı yöntem, daha fazla küçük partiler hâlindeki, 500 m³. kadar, tomrukların taşınmasında kullanılmıştır.

2. yöntem : Çoruh üzerine ağaçtan bend kurup gelen tomrukları tutmak, sonra da karaya çekmektir. Bu yöntem büyük hacimde tomrukların taşınmasında, genellikle de Orman Genel Müdürlüğü Borçka Kereste Fabrikasının tomruklarını çıkarmada uygulanmıştır. Ancak yukarıda belirtildiği gibi bend veya ızgara önüne yığılı tomrukları kısa sürede sudan dışarı almak olanaksız olduğundan bu bekleme sırasında bir sel ile, tüm tomruğun bend yerinden çözümlü nehrin alt yatağına kaçması olağan bir durum almıştır. Hele deneyimlerin, gözlemlerin az olduğu yıllarda bu yüzden büyük kayıplara uğranılmıştır.