
SERİ		CİLT		SAYI		
SERIES	B	VOLUME	32	NUMBER	2	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 DOĞU KARADENİZ AKARSULARINA GENEL BİR BAKIŞ

Dr. Refik ALAÇAM 1

Bu yazımızda Türkiye'nin su yollarını Çoruh'tan sonra doğudan başlayarak batı yönünde incelemeyi sürdüreceğiz. İlk incelememizi Doğu Karadeniz Bölgesi oluşturmaktadır. Bu bölge, Türkiye'nin kendine özgü ayrı bir iklimi ve yapısı (morfolojisi) bulunan bir parçasıdır. Başka bir deyimle burası bir sürpriz bölgedir, beklenmedik yerde karşımıza çıkmaktadır. Kağızman ovasında pamuk tarımı ile karşılaşmamız gibi. Herşeyden önce ve konumuz bakımından ilk göze çarpan özellik, akarsu ağının sık olmasıdır. Dereler yılın hemen her mevsiminde bol su akıtırlar. Yalnız bu son özellikleri bakımından olsun bölgenin akarsuları memleketimizin diğer akarsularından ayrılırlar. Bu ayrıcalığı yaratan alt bölgenin çok yağış alması, bir de Karadeniz'i çok yakından (30-40 km arası) izleyen sıra dağların yüksekliklerinin 3000 ve daha yukarı (Kükürt tepesi 3348 m, Kaçkar tepesi 3937 m, Talus dağı 3560 m, Varşamba = Verçenik tepesi 3711 m) bulunmasıdır. Yukarıdaki nedenlere ek olarak bir de bölgenin belirli bir yükseklikten sonra Pleistosen devrinde geniş çapta buzulların altında kaldığı düşünülürse bölge akarsularının ne kadar değişik bir yapıya sahip olacakları kolaylıkla anlaşılır.

Rize-Pazar ardı dağlarında kendini açık seçik belli eden buzul oluşumu, ilk önce bilimsel bir gözle Erinç (ERİNÇ, 1945) tarafından incelenmiştir. Konumuzla yakın ilgisi bulunan bölgede buzul oluşumu, Erinç tarafından şöyle açıklanmaktadır :

«Yukarı Salaçor dağları, Doğu Karadeniz silsilesinin «Rize dağları» genel adı altında tanınan doğu yarısının, İspir-Pazar arasına düşen merkezi ve güney maiyle de taşan en yüksek kısımlarından birini meydana getirir. Bundan dolayıdır ki Pleistosen glasiasyonu, bölgede görülebilen azami inkişafına silsilenin bu kesiminde erişmiştir. Diğer taraftan, glasyal izlerin genel olarak orman örtüsünün üst sınırından (burada 2200 m kadar) itibaren önem kazanması, bunların müşahede ve tetkikini kolaylaştırır».

Yukarıda sözü edilen bölge, 1948-49 yıllarındaki araştırma gezilerimiz sırasında tarafımızdan da izlenmiştir. Gerçekten buzulların geride bıraktıkları şekiller, arazide çok canlı olarak sergilenmişlerdir. Doruklar yöresindeki buzul gölleri, tekneler, sirkler, morenler, buzullar sanki dün kalkıp gitmişlercesine canlı ve etkileycidirler. Buzul alt sınırından hemen sonra başlayan dere yataklarının iki yanı, altları oyuk, boşluğa doğru sarkmış kaya blokları ile çevrilmiştir. Doruklar bölgesindeki görünüm ne ölçüde hayranlık uyandırırsa, sarkık kayalar da o ölçüde korku yaratmaktadırlar.

Buzulların ortadan kalkmasına neden olan iklim değişikliğinin arazinin şekil almasında, deniz kıyısındaki yığılmalarda ne büyük etken olduğu kolaylıkla kavranabilir. Gerçekten bölgede yamaçlar derinliğine dilim dilim yarılmışlardır. Ana yatak olma durumuna girmiş bir su yarıntısının sağ ve solunda çok sayıda yan kollar bir yelpazeden kanatları benzeri, ana yatağın iki yanına dizilmişlerdir. Dereler dağ doruklarından denize yaklaştıkça, bir dairenin çemberinden merkezine çizilen çizgi örneği, bir merkeze doğru yaklaşırlar. Özellikle Hopa-Trabzon arası kıyı şeridinde bu durum çok belirgindir. Durumun belirtisi olarak, iki derenin denize kavuşmadan yolda birleştikleri (örneğin, Maki deresi ile Baltacı derenin denize yakın birleşmesi) gözlenebilir. Ayrıca Hopa-Trabzon kıyı şeridindeki dereler deniz kıyısına değin kaba yığıntı taşırlar. Şeritteki dere ağızlarında çapları 15-20 cm ye varan yuvarlak çakıllar görülür. Bu görüntü, akarsuların sürüklenme güçlerini ve akış hızlarını belirlemektedir. Pontid kıtasının köktüğü sa- rulan Pleistosen devrinden başlaması gereken akarsuların doldurmağa başladığı Karadeniz kıyı şeridi, henüz son şeklini almamış görünüyor. Ancak Hopa-Trabzon arası kıyı şeridinde, üzerinde köy ve kentlerin kurulduğu, tarımın canlı bir şekilde yapıldığı düzlükler, derelerin çok gayretli çalışmaları sonunda, denizin doldurulması ile kazanılmıştır.

Doğu Karadeniz Bölgesi tümü ile subtropikal-okyanusal iklim tipindedir (ERİNÇ, 1945). Özellikle bu değerlendirme, bir alt bölge olarak ayırabileceğimiz Hopa-Rize arası için daha çok geçerlidir. Burası kuzeyi kapatan Kafkas ve Kuzey-Doğu Anadolu dağlarının koltuğuna daha çok yanaşmıştır. Özenli bir şekilde, düzenli olarak öğleden sonra başlayan denizden karaya esen rüzgâr, kuzeye bakan yamaçları yalayıp doruklara yükseldikçe, sise dönüşür. Bu rüzgârın Doğu Karadeniz Bölgesinin bitki örtüsünün çeşidi ve yükseklik sınırı üzerinde etken olduğu kanısındayız. Orman sınırından sonra başlayan yaylakların çayırılık, yeşillik olmasında, orman sınırınının 2 200-2 400 m ye ulaşmasında bu rüzgârların etkisini yadsımayaya olanak yoktur.

Kısaca yukarıda söylediklerimize ek olarak bir de Hopa-Rize şeridinde birer Akdeniz ağacı olan portakal ve mandalina ile karşılaşırız. Bundan ötürü de Hopa-Rize çevresine bir alt ve sürpriz bölge adını veriyoruz.

Bölgede denizin doldurulmasının, gelecek yüzyıllarda da sürüp gideceği anlaşılmaktadır. Hareket orantısı bakımından akarsulara dinamik, durgun denize statik su diye birer terim kullanacak olursak, bu bölgede her iki su arasında da kıyasıya bir savaşım sürüp gitmektedir. Akarsular, taşıdıkları karaya ait, ondan koparılıp getirilmiş malzemeyi sürekli denize doğru sürmektedirler. Fakat denizin, hele kış aylarında, coşan dalgaları, kum, çakıl ve taşları dere ağızlarından alıp uzaklara sürüklemektedirler. Onun için bu bölgede, Kızıl Irmak, Yeşil Irmak burunları gibi, sivrilmiş burunlar yoktur, kıyıları yumuşak çizgilerle süslenmiştir. Karadeniz dalgalarının kara için ne ölçüde kemirici olduğu, dere, çay ve ırmak ağızlarından uzaktaki kıyı şeridlerinde çok açık seçik görülebilir. Nitekim kış aylarında, radyo ve televizyon haberlerinde, Rize-Hopa arası karayolunun deniz dalgaları tarafından alınmasından trafiğe kapandığı haberini sık sık dinleriz. Karayolcularımız, adlarının tam karşısı, mavi suya çok tutkun olduklarından, kara yollarını deniz kıyısına veya nehir yatağına çok yakın geçirmek isterler. Bu yüzden de yol ve köprülerimizi sık sık sular alır götürür.

Bu bölgede akan derelerin her biri, karakteristik birer «deli dere» olmaları-

na karşın geçmişte her birinden odun hammadesi taşımacılığında faydalanılmıştır. Bugün tersanelerimizde yapılmakta olan Koster tipi saç gemilerin ağaçtan benzer tipleri, önceleri Karadeniz kıyısındaki açık tersanelerde yapılırdı. Bu ağaç gemi inşaat tezgâhları, genellikle, dere ağızlarına yakın kurulmuş kentlerde bulunuyordu. Ağaç gemi için gerekli uzun ve çaplı keresteler çoğunlukla yarı mamul olarak derelerle taşınıyordu. Bu tezgâhlar Doğu Karadeniz bölgesinde hemen her adım başında denecek kadar sık, batıya gelindikçe belirli ve uygun yerlerde, örneğin Bartın gibi, toplanmıştı. Bu durumu ile bütün Karadeniz kıyısı bir ölçüde açık bir tersane görünümünde idi. II. Dünya Savaşı yılları ve ondan sonra gelen yıllar, Türk denizciliğinin durgun yıllarıdır. Kara yolları inşaatının gelişmesi nasıl Demir Yollarını ölü bir noktaya getirmiş ise, zaten pek kısıtlı olan denizciliğimizi de baltalamıştır. Bir başka yönden gemi yapıcılığımız, ağaç gemicilik yapıcılığından saç gemi yapıcılığına geçiş dönemi ikircikliğini yaşamıştır. Bir başka etken de, hammadde ve ağaç gemi kerestesi bulunmayışı olmuştur. 3116 sayılı orman kanunu bütün ormanları devletin işleteceği kuralını getirince, Türkiye'nin her yerinde Devlet Orman İşletmeciliği kuru muştur. 1940 lı yıllardan sonra Türkiye'nin her yanını kapsayan Devlet Orman İşletmeciliği, ağaç gemi yapıcılığında gerekli özel biçim (gemi eğrisi, omurga gibi), ölçülere göre yarı işlenmiş balta işi üretmemeğe başlamıştır. Ayrıca gemi yapıcılığında kestane, meşe, gürgen ve kayın gibi çok bol bulunmayan, istihalleri özel bir gayret isteyen kereste çeşitleri, devlet işletmeciliğinin yapısına ters düştüğü için en düşük düzeyde istihsal edilmeğe başlandı. Ağaç gemi yapıcılarının sürekli kereste istekleri, bu sektörle devlet işletmeciliği sektörünü adeta birbirine hasım iki cephe durumuna getirdi. Sonuçta, çok canlı olan Karadeniz kıyıları ağaç gemi yapıcılığı en düşük düzeye indi. Bütün bu olumsuz nedenlere karşı yine de Karadeniz kıyılarında ağaç gemi yapıcılığı ölmedi, yalnız canlılığım kaybetti.

Bu satırların yazarı 1945 yılından 1974 yıllarına kadar kısa aralıklarla bütün Karadeniz kıyılarını dolaşmış bir kişidir. Yukarıdaki satırlar bu yıllarda gördüklerinin bir özetidir. Şunu da sevinçle belirtmeliyiz ki, son yıllarda balıkçılığın ve deniz sporlarının canlanması, Karadeniz ağaç gemi yapıcılığım yeniden canlandırmağa başlamıştır. Karadeniz kıyısı ormanları ağaç gemi yapımı için gerekli yapraklı ağaç ormanlarının zengindir. Bu sanayi için çok eski ve köklü bir gelenek yerleşmiştir. Yetenekli insanlarımız henüz kaybolmamıştır. Bütün bu uygun ortam dünyanın çok az memleketinde bir arada bulunur. Burada hemen şu soru yöneltilebilir. O halde ne gereklidir? Yanıtı da o denli kısadır: Bol hammadde, yani gemi kerestesi sağlamaktır. O da yok olandan değil, var olandan sağlanacaktır.

Dünyanın her memleketinde olduğu gibi memleketimizde de su ile odun hammadesi taşımacılığı dönemini tamamlamıştır. Doğu Karadeniz bölgesinde akar sulardan sulamada faydalanmak söz konusu değildir. Nedeni çok açıktır: İlk önce sulanacak geniş arazi yoktur. Sonra da bölgenin yıllık yağış ortalaması 2500 mm etrafındadır. O halde hem sayıları çok, hem de akıttıkları suyu fazla, üstelik düşüşleri yüksek bu akarsularımızdan hiç mi faydalanamayacağız? Şüphesiz çok iyi faydalanma olanaklarımız vardır. Hemen herkesin aklına geldiği ölçüde, bu faydalanma enerji üretimidir. Bunun en güzel örneği de İkizdere Hidroelektrik Santralıdır. Bu hidroelektrik santrali, baraj inşasına gerek kalmadan, İkizdere'nin yukarı yatağında, basit bir seddeden dere suyunun türbünü çevirecek boruya yönlendirilmesiyle elektrik enerjisi üretmektedir. Aynı derenin alt yatağında da-

ha 2-3 santral kurmak olanakları vardır. Milyarlık santral kurmaktan, milyonluk, çok daha ekonomik hidrolik santraller kurmağı akıl ettiğimiz zaman bu akarsularımızdan da faydalanacağımız günler gelecektir. Gönül, bu günlerin çok uzakta olmamasını dilemektedir.

Buraya kadar, özellikle Doğu Karadeniz bölgesi akarsuları üzerine, özet bir bilgi verilmeğe çalışılmıştır. Bunda güdülen amaç, geçmişte odun hammaddesi taşınan küçük büyüklü akarsuların her birini ayrı ayrı ele almak yerine, içlerinden önemli olanlarını, birer örnek olsun diye, söz konusu etmek, diğerlerinin, yeri geldikçe, adlarını anmakla yetinmektir.

2. Arhavi Deresi

Doğu Kara Deniz bölgesinin en doğusunu 3348 m yüksekliğindeki Kükürt tepesi taçlandırmaktadır. Bu bölgede bizim sınırlarımız içinde, bölgenin en doğusu itibarile bu tepeden daha yüksek başka bir tepe yoktur. Bölgenin kuzey-batı yönünde, denizden biraz daha içerdeki Kaçkar Dağı, Kükürt Tepesinden oldukça daha yüksek (3937 m) tir. Her iki dağ zirvesini birbirine bağlayan Kaçkar tepeleri de 3 000 m yüksekliği etrafında bir zincirin çeşitli halkaları gibi uzanırlar. Deniz kıyısından hemen 30 km kadar kısa bir uzaklıktaki bu dağ zirveleri, açık havalarda kıyından bütün güzellik ve haşmetlerle görülebilirler. 2 200-2 400 m yüksekliğe kadar çok çeşitli ağaç türlerinden oluşan yapraklı ormanlar ve onların örttüğü dağ yamaçları, bu görüntüyü bir kat daha güzelleştirirler. Çay tarımının gelişmesi ile fakirlik ve yoksulluk çemberini kıran bu bölgemizin turizm bakımından da parlak bir geleceğı vardır.

Arhavi deresi yukarıda sözünü ettiğimiz 3348 m yüksekliğindeki Kükürt tepesinin kuzey yamaçlarından doğmaktadır. Tümü 30 km yi geçmiyen yatak uzunluğunun 15 km lik bölümü, kendi doldurduğu sahil şeridinin içinden, 15 km lik diğer yatağı ise dağ yamacından, tesviye eğrilerine dik ve meridiyene paralel bir şekilde seyrederek. Yukarıda verilen birkaç rakam, dere suyunun akış hızı ile taş ve toprak sürüklenme olanağını dile getirmektedir. Gerçekten de, derenin deniz kıyısındaki son yatağı irili ufaklı çakıllarla örtülüdür ve suyunun akışı fark edilecek kadar hızlıdır.

Derenin havzasını kaplayan yapraklı ormanlar, ıhlamur, ceviz, karaağaç, gürgen, kayın, kestane gibi mobilyacılıkta ve ağaç gemi yapımıcılığında çok aranan kıymetli ağaçlardan oluşmuştur. Dere ile bu ağaçları deniz kıyısına kadar indirmek kolaylığından ötürü, derenin iki tarafındaki ormanlardan çok eski yüzyıllardan beri çoğunlukla gemi ve inşaat kerestesi taşınır olmuştur. 1950 yıllarında derenin deniz kıyısındaki ağzı adeta bir gemi ve mobilya kerestesi deposu gibi idi. Burada her çap ve boyda, yarı işlenmiş olarak, dere ile nakledilmiş kereste görmek mümkündü. Bu yıllarda İstanbul kereste depolarındaki mobilyalık kereste, bu kıyılardan taşınırdı.

Arhavi deresinden başka daha batıdaki Abuvece, Fındıklı gibi derelerden de gemi ve mobilyalık keresteden başka yakacak odun da taşınmıştır. Doğu Karadeniz akarsularından yakacak odun taşıma işi, derelerden faydalanmanın başında gelmektedir. Yakacak odun boylarını 0.5-1 m kadar kısaltmak yolu ile, Karadeniz halkı, küçük akarsulardan odun taşıma ve doğanın olanaklarından faydalanma yollarını bulmuştur.

Bu bölge ormanlarını oluşturan yukarıda adlarını saydığımız yapraklı ağaçların, memleketimizde ve dünyada mobilyacılığın gelişmesi ile, değerleri çok artmıştır. Hele yonga levha üzerine kıymetli ağaçların soyulmalarından elde edilen levhaların kaplanması yöntemi sanayide geliştikten sonra, bu ağaçların m³ birim fiyatları astronomik rakamlara ulaşmıştır. Geçmişte bu tür ağaçların değerleri çok düşük iken onların bugünkü değerlerini hesap edemedik, kesip harcadık. Bugün bile bu ağaçların şimdiki ve gelecekte erişebilecekleri değeri gereği kadar anlayabildiğimizi sanmıyoruz. Çünkü bu değerli servetimizin kesilmesinde ve taşınmasında pek hoyratca davranıyoruz. Daha ağaç devrilirken, ağaç devirme tekniğine uygun devrilmediği için, kırılıp parçalanmaktadır. Ormandan dışarıya çıkarmada da çok ilkel metodlar kullanıldığından, yine değerli ağaç gövdeleri parçalanmaktadır. İlk önce ve hiç olmazsa, bu ilkel çalışma metodlarımızı modernleştirmek zorundayız. Daha sonra da, bu ağaçların ve ormanların, en iyi değeri alacakları şekilde bakımlarını sağlamamız ve idare müddetlerini saptamamız gerekmektedir. İlk yazımızda Çoruh havzası ormancılığından söz ederken bu konuya gereği kadar dokunduğumuz için burada bu konuya bir daha girmek istemiyoruz.

3. Fırtına Suyu

Bir akarsuyu akış karakterile uygun bir ad aransa, Fırtına Suyuna bundan daha uygun bir ad bulunamazdı. Gelin görünki, halk dilinde olsun, eski literatür ve haritalarda olsun Fırtına Suyu diye geçen bu suyun güzelim adı (Büyük Dere) ye dönüştürülmüşe benzemektedir. Suyun denize ulaştığı son yatağına bir göz atınca, onun akış düzeni konusunda hemen bir görüş edinilebilir. Normal akış düzenli büyükçe bir ırmak veya bir nehir yatağı kadar geniş bir yatakla karşı karşıya gelinilir. Yaz aylarında, sel veya taşkın zamanı dışında, derenin akıttığı su, yatağın ancak dar bir alanını kaplar. Fakat yatağın su ile örtülü olmayan kuru alanı taş bloklarından küçüklü büyüklü çeşitli çap ve boyda çakıl taşları ile örtülüdür. Yatağın şurasında burasında köklerinden sökülmüş ağaç kütükleri ile de karşılaşmak olanağı vardır. Yatağın sol son yatağında yüksekliği 40-50 m yi bulan eski bir çakıl düzlüğü göze çarpar. Uzuniği birkaç km yi aşan bu çakıl sekisinin oluş nedenini açıklamak zordur. Fakat bu çakıl sekisinin Fırtına suyunun şahane bir yapıtı olduğuna hiç şüphe yoktur.

Suyun denize ulaştığı son yatağın şu yukarıda kısaca anlatımı, derenin, hele sel zamanlarında, önünde durulmaz bir coşku ile aktığını anlatmaktadır. Doğu Karadeniz bölgesinde Hopa'dan bu tarafta derelerin hiç birisi bu karakterde bir su rejimine sahip değildir. Bunun bir nedeni olması gerekmektedir. Bir coğrafya atlasına, örneğin bizim yaptığımız gibi, en güvenilir bir coğrafya atlası olan, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsünün hazırladığı Türkiye Atlasına bir göz attığımızda, bunun nedenini hemen kavrayabiliyoruz. Fırtına suyu, Doğu Karadenizin en yüksek tepeleri olan, batıdan doğuya, Verçenik T. 3711 m, Talus Dağları 3560 m, Kaçkar D. 3937 m gibi dağların kuzeye bakan yamaçlarından kaynaklarını almaktadır. Daha önce Erinc'ten aldığımız kısa bir bölüm, Fırtına suyunun kaynak alanlarının pleistosen devrinde buzullar altında bulunduğunu anlatmaktadır. Buzulların çözülme ve yok olma döneminde, dere yatağının ne gibi aşınmalara sahne olduğunu düşünmek kolaydır. Bu jeolojik olay üst yukarı yataklarda aşınma, alt ve son yatakta yığıntı şeklinde kendini gösterecektir. Doğu Karadenize dökülen akarsuların kara sınırları içinde kalan son yatakları kalın taşına ve çöküntü malzemesi ile doludur. Pontik kıtasının çöküntüsü sırasında, burala-

rının birer koy olduğunu düşünmek ve kabul etmek gerekir. Pleistosen devrinden sonraki akarsuların bu koyları çoğunlukla anakara çizgisine kadar doldurduğunu düşünmek abartma olmaz kanısındayız. Karadeniz mintikasında yaygın bir söylenti vardır. Halk birçok derelerin bugünkü deniz kıyısından içerdeki yataklarının kıyılarında gemileri bağliayacak taş gemi babaları, demir halkalar, gemilerin ya-naşacakları rıhtım kalıntıları bulunduğunu veya gördüklerini anlatırlar. Bu anla-tılanların bir bölümünde birer gerçek payı bulunduğunu kabullenmek gerekir. Nitekim bunun Batı Karadeniz mintikasında ve Marmara mintikasında az da ol-sa, Ağva ve Riva dereleri gibi, örnekleri vardır. Bu akarsuların yataklarını dol-duracak sel oluşma şartları olmadığından, küçük birer dere olmalarına karşın, denize açılan ağızlarından kara içine küçük tonajlı gemiler girebilmektedirler.

Fırtına suyunun Çamlı Hemşin'e kadar olan yatağı hem geniş, hem de yay-vandır. Fakat bu ilçe merkezinden sonraki kollarının yatakları derin olduğu öl-güde dardır. Yaz aylarında deren birer kanal gibi dere yataklarında coşkun kö-püklü suların akışını ve zengin floralı ormanları görmek isteyecek geleceğin ku-şakları Fırtına suyunun yukarı yan kollarını zevkle gezeceklerdir.

Fırtına deresinin, kendi adını taşıyan kolundan ayrı, Büyükdere ve Hala adlı daha iki kolu vardır. Bu kollar da, yukarıda adlarını verdiğimiz Doğu Karadeniz'in en yüksek dağ ve tepelerinden çıkarlar. Bu önemli yükseklik faktörüne bir de yağış faktörü (yaklaşık 2500 mm) eklenince, derenin neden bol su akıttığı, debi-sinin neden yüksek olduğu anlaşılır.

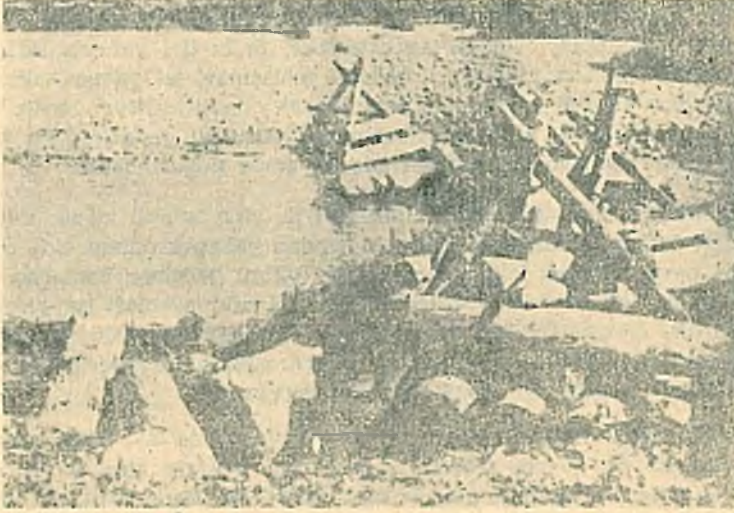
Fırtına deresi ile yakacak odunu ve yapacak odun hammaddesi (tomruk) nakliyatı, Pazar'da Devlet Orman İşletmesinin kurulması ile gündeme gelmiştir. Çok daha önceleri Fransız ormancısı Bricogne'nin Osmanlı Hükümetine sunduğu raporda (1877), Karadeniz mintikasında nakliyat yapılabilecek akarsuların arasın-da Fırtına suyunun adından söz etmesine karşılık, büyük çapta, odun hammad-desinin taşınmasına 1945 yılında Orman İşletmesince başlanmıştır. Bu yıl Fırtına deresinin bir kolu olan Çataldere, yahut Büyükdere ile 1 500 kental odun taşın-mıştır. Taşıma masrafı olarak kental başına (250 kg) bir lira ödenmiştir. Taşıma uzaklığı yaklaşık olarak 50 km kadardır.

Fırtına suyu ile yoğun taşımacılık 1946 da başlamıştır. O yıllarda bu akarsu ile yapılan taşımacılık ile birlikte çeşitli ormancılık iş birimlerine ödenen ücret-leri göstermek için aşağıdaki küçük tabloyu düzenlemeği uygun gördük :

Yılı	Odun hammaddesinin türü	Birim ölçüsü	Birim tutarı	İş Çeşidi Üretim	Nakliyat	
					Rampaya	su ile
1945-46	Ladin Tomruk	m ³	700	3 TL.	12 TL.	13 TL.
1945-46	Ladin Tomruk	m ³	1753	3 TL.	12 TL.	13 TL.
1945-46	Ladin Tomruk	m ³	1097	2.1 TL.	10 TL.	16.5 TL.
1945-46	Dörtköşe el imalatı	m ³	768	11 TL.	9 TL.	16.5 TL.
1945-46	Yakacak odun	Kental	11.600	75 Krş.	75 Krş.	114 Krş.

Yukarıdaki tabloda görülen tomruk, dört köşe balta imalatı kereste, yaka-cak odun, tümü birim fiyat üzerinden müteahhide yaptırılmıştır. Müteahhit de-

renin son mecrasındaki nakliyata engel olacak iri taşları, bir rojeye bağlı kalmaksızın elinden geldiğince temizlemiştir. Dere ağzında da bir ızgara kurmuştur (Resim 1).



Resim 1. Deniz kıyısına yakın yatağının ucunda bile hızlı akan Fırtına Deresinin denizden hemen 5 - 10 m içerdeki mecrası üzerinde kurulmuş ve bir sel esnasında kısmen bozulmuş çatal ızgara, ızgaranın devrilmemesi için sahanlığının çakıllarla nasıl ağırlaştırılmak istendiği açıkça görülmektedir. Foto : Aloçam

Tomruklar kıyıya 60 km içerdeki Sızaman ve Paslakan ormanlarından suya atılmış ve çok güçlükle kıyıya kadar getirilebilmiştir. Getirilen tomruklar ve yakacak odunlar derenin geniş yatağı üzerine istif edilmişlerdir. Fırtına suyunun deniz kıyısındaki geniş kuru yatağına yukarıda işaret etmiştik. Fakat yatağın her yıl bir başka yöne döndüğüne değinmemiştik. İşte 29 Temmuz 1946 günü dere havzasına yağın şiddetli yağmur, dere suyunun kabarmasına ve sel oluşmasına neden olmuş, dere yatağına istif edilen bütün orman mallarını denize sürüklemiştir. O zaman yapılan hesaplara göre, yalnız Fırtına deresinin deniz kıyısındaki ağzından sellerle denize sürüklenen tomruk, dörtköşe balta imalatı kereste ve yakacak odunun toplam hacmi 5 000 m³ kadardır. Sel aynı zamanda dere üzerindeki demir konstrüksiyon köprüyü yıkmıştır. 29 Temmuz 1946 günü düşen sürekli ve şiddetli yağmur Fırtına suyunun bitişik batı komşusu Pazar deresini de etkilemekten geri kalmamıştır.

Bu Pazar deresi, geçmiş yüzyıllardan beri nüfusu kalabalık Pazar kentinin yakınından geçerek denize ulaşır ve kenti iki geçeye böler. Yatağının çevresi kalabalık bir nüfusu barındırır. Memleketimizin ünlü pipo tütünlü burda yetişir. 29 Temmuz 1946 tarihindeki sel, bir iki gün süren normal Doğu Karadeniz bölgesi yağışlarının şiddetli sağnağa dönüşmesi ile ortaya çıkmıştır. Seli ve yıkıcılığını oluşturan, derenin tüm havzasına düşen yağmurdan çok, üst yatakta Zuğa köyünden yukarıda bir kaç yankoldan gelen yağmur suları ile karışık taş ve toprak yığını olmuştur. Selin oluşturduğu günlerde, Pazar Devlet Orman İşletmesinin maden direği ve tomrukları da dere ile deniz kenarına indirilmek üzere dere

yatağında bulunmakta idi. Taş ve toprak karışımı ile yıkıcı bir durum alan sel sularının önüne bir de bu odun yığını karışınca, sel, tam bir felâket görüntüsü ve etkisi kazanmıştır. Orta yatakta tarım arazisi .ev ve köprü adına hiç bir şey bırakmamış, üst ve orta yataktan ne sürükledi ise hepsini alt yatağa ve denize doldurmuştur. Hatta dere ağzından uzakta bulunan kentin iskelesi bile çakıl ve kumla dolmuş, gemiler yavaşamaz olmuştur. Selin üst yatakta tarım arazisini silip süpürmesi, yukarı yataktan topladığı malzemeyi alt yatağa yığması sonucu tarım arazisine verdiği zarar, tam bir felâket oluşturmuştur. Ekilir biçilir arazisi kıt olan bu bölgede, pipo tütünü gibi kıymetli ürün yetiştiren bir kısım taban arazisinin elden çıkması, giderilmesi güç bir zarar doğurmuştur.

Bu bölgede sahipli kızılâğaç baltalıkları ile yine sahipli küçük ihlamur ağacı toplulukları bulunur. Kızılâğaç baltalıklarından yakacak odunu elde edilir ve sahiplerince pazar ihtiyacı için satılırdı. Çay dikimi gelişince kızılâğaç dikilen küçük araziler çay dikimine dönüştürülmüştür. Ihlamur ağaçları ise, çiçeklerini toplayıp satmak, kerestelerinden faydalanmak için korunuyordu. Yukarıda anlatılan sel olayında kızılâğaç ve ihlamur meşçerecikleri kendilerini ve üzerlerinde dikili oldukları araziyi sel zararından korumuşlardır.

Doğu Karadeniz bölgesinde akar sular büyük ölçüde taş, çakıl, kum ve toprak taşımalarına karşın, denize ulaştıkları ağızlarda belirgin kara burunları, Yeşilirmak ve Kızılırmak burunları gibi, gelişmemektedir. Daha önce bir kez daha değinildiği gibi, bunun nedeni olarak, Karadenizin genç bir çöküntü çukuru olması kara ile denizin birleşim çizgisinde genç ve o oranda derin bir kırık çizgi yaratması gösterilebilir. Bu nedenle asıl değinmek istediğimiz önemli olay, Karadeniz sahil şeridinin canlı bir şekilde yıldan yıla gelişmesi sürüp gideceğidir.

29 Temmuz 1946 selinde bu satırların yazarı Rize ve Pazar'da idi. Bu yüzden sel olayı abartılıyor diye düşünülebilir. Belki bunda bir gerçek payı vardır. Bununla birlikte selden sonra Karadeniz kıyılarının görüntüsünü gereği kadar ve o günkü durumu ile aktaramadığımızı inanıyoruz. Özellikle binlerce metreki tomruk ve odunun Karadenizin yüzüne yayılması, örneğine az rastlanır bir olaydır. Selin ve fırtınanın durmasının arkasından bir çok sayıda motorlu tekne Karadeniz'in yüzüne yayılan tomrukları toplamaya çıkmıştı. Halkın içten gelen büyük gayretleri ile bu tomrukların bir bölümü denizden toplanmış, büyük bir bölümü ise Rus sınırını geçmiş, bu yüzden toplanamamıştır.

Daha batıdaki diğer akarsulardan söz ederken de göreceğiz; sellerle denize tomruk kaçırma, bütün Karadeniz'de, o yıllarda yaygındır. Bunun başta gelen nedeni Devlet Orman İşletmelerinde akarsularla odun hammaddesi taşımıcılığında hemen hemen hiçbir deneyin bulunmayışıdır. İkinci neden, akarsularda onların taşıma güçlerinin üstünde odun hammaddesi taşınmağa kalkışılmasıdır. Halbuki daha önceki yıllar ve hatta yüzyıllarda, bu akarsulardan odun hammaddesi taşımıcılığında sürekli faydalanılmıştır. Fakat bu taşımalar deneylerle öğrenilen mevsim ve günlerde, küçük partiler halinde yapılagelmiştir. Bunun en güzel örneği, Pazar deresinde yapılan taşımadır. 1946 yılının Temmuzunun son günlerinde görülen tomruk ve maden direği kaçırılmasına benzer bir olay bu dereden sürekli olarak özel kişilerce taşıma yapıldığı halde yaşanmamıştır.

Su ile odun hammaddesi nakliyatında önemli bir yeri olan İyidere'yi ayrı bir başlık altında inceleyeceğiz. İyidere ile Pazar deresi arasında iki dere daha var-

dır ki onlardan birkaç cümle ile söz edeceğiz. Bunlardan ilki Büyükdere, ikincisi ise Taşlı dereleridir.

Büyükdere'nin en büyük iki kolundan en önemlisi Çataldere dir. Derenin her iki kolu Rize arkası, Karadeniz dağlarının en yüksek tepelerinden biri olan Horos Dağı 2611 m den kaynağını almaktadır. Derenin üst vadisi bir buzul vadisi görünümündedir. Akıtığı su debisi oldukça yüksek olmasına karşın, dereden yalnız yakacak odun taşımacılığında faydalanılmıştır. Çünkü dere çevresindeki orman kabuk böceği zararı sonucu büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Fakat ortadan kalkan ladin ormanlarının yerini, insan emeği ile yetiştirilen sahipli kızılğaç baltalıkları almışlardır. Çay tarımı yapılmadan önce, kızılğaç yetiştiriciliği bir ölçüde toprağı dinlendirme ve nöbetleşe tarım amacı ile sürdürülürdü. Kızılğaçlar odun olacak çapa (8 ve daha yukarı cm ye) ulaşınca, köklenir, yerine mısır, bazan de pirinç ekilirdi.

Büyükdere'nin yatağı dar olduğundan ,odunluk kızılğaçlar 0.5-1 m uzunluğunda boylara bölünür, öyle deniz kıyısına indirilir, oradan ster düzeninde yığılır, pazar satışına böyle sunulurdu. Karadeniz bölgesinde en çok kızılğaç bu derenin ilki yakasında yetiştirilir, en çok kızılğaç odunu da bu derenin deniz kıyısındaki ağzından satılırdı.

Büyükdere'ye komşu ve Pazar deresinden sonra ikinci akarsu, Taşlıdere dir. Taşlıdere doğu komşusu Büyükdere gibi Rize'nin arkasındaki Karadeniz'in en yüksek sıra dağlarından kaynaklanır. Yatağının dik ve su debisinin yüksek olmasından, yatağı kaynağından deniz ağzına değin taşla doludur. Dere de adını yatağın çok taşlı olmasından almıştır. Yaz aylarında derenin suyu çakıllar arasında



Resim 2. Taşlı Dere ile nakledilmiş kısa kızılğaç yakacak odunları.

Foto : Alaçam

kaybolur. Dereden kızılğaç odunu taşımacılığında faydalanılmıştır. Odunların boyları en fazla 1 m yi geçmeyecek ölçüde kısa olarak boylanmışlardır. Odun nakliyatı ilkbaharın coşkun sularından faydalanılarak yapılmıştır (Resim 2).

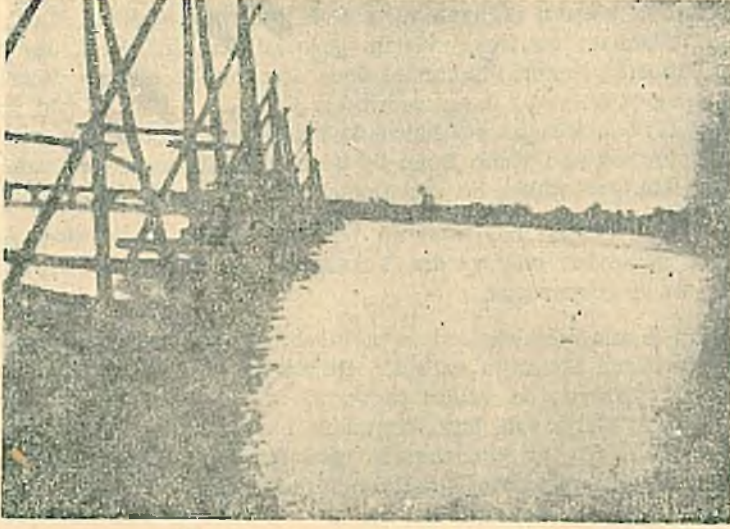
4. İyidere

Dere Pontus ve Osmanlı dönemlerinde Kalopatamos adını taşıyordu. Cumhuriyet dönemi ile İyidere adını almıştır. Kişisel görüşümüze kalırsa, ona İyidere'den çok Güzeldere adı yakışmaktadır. Hopa'dan bu tarafa, batıya doğru dere ağzılarını arka arkaya gördükten sonra, bu akarsuyun dere ağzına gelince, gerçekten başka yapıda bir akarsu ağzına geldiği kanısına varılır. Derenin denize döküldüğü ağzının iki tarafında oldukça geniş ve uzun bir kumsal kıyı şeridi uzanır. Türk-SSCB sınırından İyidere ağzındaki bu ince kumlu kıyı şeridine kadar böyle bir kıyı şeridini görmemiş, sürekli kıyıları çakıl ve taşlarından şikâyetçi olmuştuk. Bu görünüş, ilk bakışta İyidere'nin bundan önceki derelerden olan farkını belirtmektedir. İkinci ve ilginç fark derenin son yatağının alüvyonlu bir arazi içinde oyulmuş olmasıdır. Dere yatağının her iki tarafında ve yamaçlarında tarım yapılabilir. Belirtilen yukarıdaki iki görüntünün sonunda, dere yatağının son bölümünde akışın hırçın ve coşkun olmayacağı anlaşılr. Gerçekten yatağın denize yaklaştığı son bölümlerinde akış, yadırganacak bir yavaşlık ve tatlılık kazanır.

İlk önce Rize'li Sadıkoğlu Ruşen tarafından, Kurayı-seb'a mukaveleli ormanlarının tomruklarını işlemek amacı ile kurulan ve günümüzde Tekel tarafından işletilen kereste fabrikası, yukarıdan beri anlatmağa çalıştığımız İyidere'nin ortaya çıkardığı kıyı şeridindeki kumluk alanda bulunmaktadır. Bu fabrikanın işleyeceği tomruğu su ile taşımaya göre bu işlerde uzman bir kişi tarafından hazırlanan veya çizilen bir plana uygun kurulmuş ilk kereste fabrikası olduğu kanısındayız. Daha önce Barutcu ayındaki kişice Filyos'ta kurulmuş kereste fabrikasının Filyos çayı ile tomruk nakline uygun yer seçiminin yapıldığına hiç kuşku yoktur. Fakat su ile gelen tomruğun fabrika içine geliş düzeni, tomruğun fabrika içinde uğradığı işlemlerin su ile nakliyata uygunluğu üzerinde bir bilgimiz yoktur. Bu nedenle gerek bu fabrikanın gerekse Birinci Dünya savaşı öncesi kurulan ve bu yazı dizisinin ilkinde listesini verdiğimiz su ağzı fabrikalarının uzman bir kişice çizilmiş birer plana göre inşa edilmiş sudan çıkarma tesislerine sahip bulduklarını sanmıyoruz. Nitekim, Sadıkoğlu Ruşen fabrikası ile yaşıt Bafra'daki Emin Sazak fabrikası, Kızılırmak'la tomruk nakliyatı kurallarına yakın bulunmasına karşın, sudan çıkarma daha önce düşünülmeyeceği ve bir plana bağlanmadığı için, fabrikanın çalışması ekonomik olmamıştır. O yılların ekonomik koşullarına ters düşecek şekilde fabrika yerinin Karadeniz kıyısından uzak bir yerde seçilmesi, fabrikayı kârlı çalıştırmaktan alıkoymuştur. O yıllarda karayolları ve karayollarında taşımacılık gelişmediğinden, fabrikanın işlenmiş ürünleri (keresteler), Bafra ile Karadeniz kıyısı arasında inşa edilmiş bir dekovil hattı ile deniz kıyısına taşınır, orada açık deniz yüklemesi ve taşımacılığı ile piyasaya sürülürdü. Gereksiz yükleme ve boşaltmalar maliyeti arttırdığından, ilk kurucusu Emin Sazak ondan satın alan Türkiye İş Bankası sürekli zarara uğramışlar, en son sahibi Devlet Orman İşletmesinin yardımına karayolları taşımacılığı yettiğinden fabrika, çalışma olanağı bulmuştur.

İyidere'den taşımacılıkta en yoğun yararlanma, yakacak odunu, özellikle kızılâğaç, taşımacılığında olmuştur. Derenin iki yakasındaki arazi kızılâğaç yetiştirmeğe, bir anlamda da tarıma elverişlidir. Daha çok mısır ekiminde kullanılan toprak, bu üründen yorulunca, oraya kızılâğaç dikilir, toprak hem dinlendirilir, güçlendirilir; hem de boş bırakılmıyarak kendinden faydalanılır. Daha önce sözü-

nü ettiğimiz gibi, kızılgaçlar odunluk çapa gelince kesilir, dere ile deniz kıyısına taşınır, burada ster biçiminde istiflenerek kurutulur, daha sonra da satılır. Derenin iki yamacındaki arazi ekim ve dikime elverişli olduğundan ve kızılgaç çok yetiştirildiğinden, odun taşımacılığı da dereye yoğun ölçüde sürdürülmüştür (Resim 3). Ancak çay dikimi nöbetleşe tarım uygulamasını geniş ölçüde değiştirmiştir.



Resim 3. Birkaç yıl kullanılmak üzere İyidere üzerinde kurulmuş bir çatal ızgara, üç ayakların önünde nakliyat suyu seviyesinde uzanmış görünen yontulmuş yatay ağaçlar, ızgara levhaları (Hasır) dir. Nakliyat bitince ayaklar ve hasırlar suyun içerisinden çıkarılarak karada muhafaza edilirler.

Foto : Alaçam

Türkiye'nin orman yetiştirmeye en uygun bölgesi hiç kuşkusuz, Doğu Karadeniz Bölgesidir. Kafkasların siperinde kalan bu bölgede orman sınırı 2 200 m'yi geçer. Yağış orman yetişmesine en elverişli ölçünün üstüne çıkar (2 000-2 500 mm). Isı yılın en az 6 ayında bitkilerin yetişmesine elverişli bir düzeyde kalır. Örneğin, orman sınırına yakın yüksekliklerde bile, Orta Avrupa'da 1500 m den sonra görülen ağaç ve orman yetişmesini önliyen bataklık ve tundra oluşması, bu bölgede görülmez. Böyle orman yetişmesine uygun koşulların bir arada toplanmasına karşın, bölge ormanca zengin değildir. Bunun başlıca nedeni, işletme ormanından çok doğal orman yapısındaki yaşlı ormanların kabuk böceklerince tahrip edilmesidir. İşin ilginç yönü, ladin ve göknar ormanlarının kuruyup kalkması ile toprağı hemen orman gültünün örtmesidir. Orman güllü bir bakıma ormana deniz iklim ve yamaç meyli koşullarına göre, toprağı en iyi koruyan bir örtüdür. Böylelikle orman güllü, toprağı bir sonraki kültüre hazırlayıcı kültür olarak düştürülmelidir.

İyidere havzasındaki ladin ve göknar ormanları bir ölçüde kabuk böceğı zararından kendilerini koruyabilmişlerdir. Ayakta kalabilen bu ormana Kurayı seb'a ormanları denilmiştir. Bu ormanların anlaşmalı işletilmesinden sonra 1945 yılında o günkü Pazar Devlet Orman İşletmesi, İyidere ile 3 500 m³ ladin, göknar tomruk ve dört köşe orman ürünü nakletmiştir.

İyidere'nin, İkizdere, Taşlıköy, Gölyayla, Cimil ve Şeytandere gibi küçük büyük bir hayli sayıda kolları vardır. Gölyayla kolunun ikinci derecedeki küçük kolları Kırklar ve Haldizen dağlarını derinliğine iyice oymuşlar, Çoruh havzası sınırına girecek kadar ilerlemişlerdir (Dağ adları 1/800 000 ölçekli Türkiye Haritasına göredir).

İyidere'nin yatağının derinliğine oyulması, bu dere yatağının Rize ile Erzurum arasındaki ulaşımı sağlayan yol olarak kullanılması sonucunu doğurmuştur. Bu gün Trabzon'un üstlendiği ulaşım görevini, Trabzon-Erzurum üzerinden geçen İran transit yolunun inşasından önce, Erzurum'la ulaşımı, Rize'den başlayan, İyidere yatağını izleyerek İspir üzerinden Erzurum'a ulaşan eski yol yürütüyordu. 1950 yıllarında bile bu yol hayvanla ulaşımında halâ önemini sürdürmekte idi. İlerde Türkiye'nin ve Batının Doğu ile ticareti geliştikçe, diğer transit yolları trafik yükünü kaldıramadıkça bu eski Doğunun en kısa yolu tekrar canlandırılabilir.

Erzurum'un denizle bağlantısının İspir üzerinden Rize limanı ile yapıldığını vurgulayan ilginç bir olay vardır. Yukarıdaki savımızı pekiştirir doğrultuda olduğundan olayı aktarıyoruz.

1960 yılı öncesi memleketimizin politik hayatında önemli rol oynayan kişi, daha önceki yıllarda Erzurum valisidir. Şehrin en yaşlı fakat belleği yerinde olan bir kişinin, Erzurum'da valilik yapan 22 valiyi adları ile hatırladığını duyar. Birgün bu yaşlı kişiye vali, bunların içinde hangisinin en iyi vali olduğunu sorar yaşlı adamdan: «En iyi vali sizsiniz» gibi bir yanıt beklemektedir. Fakat yaşlı Erzurum'lu «Bunların içinde Rize'de vapurdan çıkıp yolda İspirde öleni en iyisi idi» der.

İyidere'den sonra batıya 7 km gelince Eski-pazar veya Baltacı da denilen dereye ulaşılır. Bu derenin ana Baltacı kolundan başka diğer ikinci kolu Maki deresidir. Maki ile Baltacı kıyıya yakın birleşirler. Jeolojik devirlerde iki derenin ayrı ayrı denize döküldükleri anlaşılmaktadır. Zamanla ağızları dolunca kara içinde birleşmişlerdir. Bu karakteristik olaya daha önce yukarıda değinmiştik.

Maki'nin yatağı oldukça ilginçtir. Baltacı ile kavuşak yerinden yukarıya Hayrat köyüne kadar yatağı $\frac{15-25}{100}$ eğimindedir. Bu eğim oranı Karadeniz akarsularında düşük bir eğim diye anılmalıdır. Fakat yatak Hayrat köy yakınlarında kalkerli bir arazi içinde oyulduğundan derin bir kanalı andırmaktadır. Yatağın içinde yer yer gölcükler ve küçük su düşüşleri oluşmuştur. Bu durumu ile dere nakliyata elverişli gibi görünmez. Böyle olması gerekli ise de gerçekte o yöre halkı yakacak ve kullanacak odun gereksinmelerini, ötedenberi, Maki ile nakliyatla karşılayagelmışlerdir. Makinin alt yatağından pazar satışı kızılbaş odunları, çok eski yıllardan beri yoğun ölçüde sürdürülebilmiştir (Resim 4). Yörenin ilginç yanlarından birisi Hayrat köyü kara içinde düz bir yerleşim yerine sahip az buçuk köylerden birisidir. Tüm Karadeniz bölgesinde, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesinde, yerleşim dik yamaçlarda yalnız en yakın alleler bir arada olacak biçimde dağınık düzendedir.

5. Of (Solaklı) Deresi

Genellikle Karadeniz kıyılarında kentler ve köyler dere ağızlarından birkaç km uzakta kurulmuşlardır. Bunun nedeni, kuşkusuz sel baskınından kaçınmaktır. Karadeniz kıyılarında küçük akarsular bile büyük sel tehlikesi yaratırlar. Bir

Karadeniz kıyı kenti olan Of, bu genel kurala aykırı olarak kendi adı ile anılan akarsuyun hemen sağ kıyısında kurulmuştur. Kentin geçmiş uzun yıllara dayanan deneyimler ve gözlemler sonucu bu alana yerleştiği anlaşılmaktadır. Nitelikli kent 1929 yılındaki büyük selden zarar görmemiştir. 1929 yılı yaz aylarında çevreye, bu arada Of deresi havzasına sürekli dört gün yağmur düşmüştür. Bu sürekli yağış sonucu eğimi zaten yüksek, üstelik bir de çok eski yerleşimlerle çıplaklaşmış yamaçlardan dere tabanına kaymalar olmuştur. Fakat Çaykara ile Of arasındaki Zisno köyünün tüm arazisi dere tabanına kayarak, derenin su akıntısının önünü



Resim 4. Eski Pazarderesi üzerinde yakacak kızılbaş odunu tutmak için kurulmuş bir ızgara. Ayakların sahanlığındaki odunlar ağırlık temin etmek maksadıyla konmuştur. Izgaranın karaya değen köşesinden odunlar dışarıya elle atılmaktadır. Foto : Alaçam

bir baraj duvarı örneği kapatmıştır. Öyle ki, halkın deyişi ile dereden 7-8 saat bir damla su bile akmamıştır. Bu zaman içinde toprak yığınının arkasında büyük bir su birikintisi oluşmuştur. Fakat 7-8 saat sonra toprak yığınının arkasındaki su birikintisi, önündeki toprak yığını patlatarak o büyük yığını denize doğru sürmeğe başlamıştır. Her çapta taşla toprağın karışımı olan bu büyük yığın, su ile de karışınca tam bir çamur seline dönüşmüştür. Normal su akışından daha hızlı akan çamur seli, en yüksek su seviyesinin de üstüne çıkarak böyle bir olayı hesap etmeden kurulan evleri, ahırları, samanlıkları yıkmış, her şeyi silip süptürerek denize doldurmuştur. Deniz kıyısına 15-20 km uzaklıkta gelişen bu sel, birçok mal kaybindan başka 94 can kaybına da neden olmuştur.

Olayın ilginç bir yönü, Of kentinin selden zarar görmeden kurtulmuş olmasıdır. Hatta kentin önünde, deniz kıyısında 100 m genişliğinde 300-400 m uzunluğunda yeni bir kıyı şeridi oluştuğu için kârlı bile çıkmıştır denebilir. Kentin belediyesi yeni oluşan bu alana sahip çıkma ve sonra da alanı parsellere halka satma becerisini göstermiştir. Karayolları sahil yolunu deniz kıyısından geçirdiği için bu boş alan büyük bir imar hareketine sahne olmuştur. Çünkü yol denizim dağalarına göğüs germekle kendisi zarar görse de kenti deniz aşındırmasından korumaktadır.

Of deresinin biri Oğene, yahut çıktığı dağa oranla Soğanlı kolu, biri de Haldı-

zen Dağından (3320 m) çıkan Haldizen kolu olmak üzere başlıca iki kolu vardır. Her iki kol Şinek köyü altında birleşir, dere bundan sonra Solaklı veya yeni lerde iyice yerleşen Of deresi adı altında Karadeniz'e kadar yol alır.

Haldizen kolunun yukarı yatağında Şerah köyü ve yanında aynı adla anılan bir de küçük göl vardır. Haldizen Dağı Şerah'tan sonra birden yükselmeğe başlar. Köyün arkasındaki dağ yamacında çığ izleri görülmektedir. İşte Şerah gölü, dağdan düşen çığların getirdiği molozların derenin önünü kapatması sonucu oluşmuştur. Göl çevreye bir özellik ve güzellik vermektedir. İçinde alabalık yetişir. Köy evleri dağ yapısındadır. Özetle, çevre bu gün olmasa bile, yakın gelecekte turistik bir bölge olabilir. Bu nedenle çevrenin özelliklerini korumada dikkatli ve titiz davranmalıdır.

Dere ile 1945 yılında 10 000 m³ ladin tomruğu taşınmıştır. Bu ürünün tamamı kabuk böceğinin kuruttuğu ladin gövdelerinin tomruklarıdır. Elde edilen 10 000 m³ tomruk kabuk böceğinin zararının büyüklüğünü gösterir. Zaten o yıllarda Karadeniz bölgesi akarsularından taşınan ladin ve göknar tomrukları, kabuk böceğinin kuruttuğu bu tür ağaçların çürümeden sağlam kalmış dikili kuru gövdelelerinden elde edilmiştir.

Deniz kıyısında tomrukları karaya çıkarmak amacı ile kıyıya ve Of'a yakın yerde su ile nakliyat tekniğine uygun bir ızgara meydana getirilmiştir. Izgaranın deniz kıyısı deposu yönündeki son ucundan sahil deposuna kadar su ile tomrukları yüzdürmek üzere, bir de kanal açılmıştır. Böylece 10 000 m³ tomruk kolaylıkla depoya alınabilmiştir. Depo deniz kıyısı ile Of arasında taşkın sulara ve deniz dalgalarına karşı korunan bir alanda bulunduğundan, diğer dere ağzlarında görüldüğü biçimde depodan denize tomruk kaçırılmamıştır.

Yukarıda sözüntü ettiğimiz ve Of deresinden ilk olarak çok rakamlı ölçüde ladin tomruğu nakliyatını oluşturan 10 000 m³ lük tomruk 5 Mayıs 1945 günü suya salınmağa başlanmıştır. Bu ilk tomruk nakliyatında karşılaşılan zorluklar iyice gözlenmiş, bu gözlemler o dönem Of Orman Bölge Şefi olan Şeref Alemdağ tarafından not edilerek, bölgenin tarihçesini oluşturacak bir deftere yazılmıştır. Yapılan gözlemlerden, en büyük yanlışlığın nakliyata geç başlanmış olduğu anlaşılmıştır. Bu yüzden ikinci 1946 yılı nakliyatına 1 Nisan 1946 gününde başlanmıştır. Bu ikinci parti tomruk 6313 m³ idi ve tümünün suya salınması 1,5 aylık bir zaman almıştır. Partinin ilk tomruğuda 23 Haziran 1946 günü sahil deposuna ulaşmıştır. Aynı partinin son tomruğunun depoya alınması ise Ağustos 1946 sonunu bulmuştur.

Of deresinden 4-5 rakamlı ladin ve göknar tomruğunun taşınmağa başlanması, 1940 yılından sonra Karadeniz bölgesinde Devlet Orman İşletmelerinin kurulmasına dayanmaktadır. Orman işletmeleri de ilk iş olarak, kabuk böceğinin kuruttuğu ladin ve göknar ağaçlarının kullanılabilir sağlamlıktaki gövdelerinden tomruk elde edip bunları su ile nakletmeyi düşünmüşlerdir. Fakat tomruk nakliyatı sürekli olamamıştır. Buna karşın kızılğaç odun taşımacılığı çok daha sürekli olmuştur. Bir defa, Karadeniz'in diğer derelerinde görüldüğü ölçüde bu derede de odun nakliyatı tarihin çok eski dönemlerine kadar uzanmaktadır. Ayrıca odunun su ile nakli, yakın yıllara kadar sürüp gelmiştir. Ancak böylelikle dere havzasındaki kızılğaç dikimi ve üretimi ayakta kalabilmiştir. Kızılğaç dikimi Karadeniz bölgesi kırsal kesiminin ekonomik hayatında önemli rol oynamıştır. Bu

günkü çay dikiminin yerini bir zamanlar kızılbaş dikimi tutmakta idi. Ayrıca kıyı kesimi kentlerinin yakacak gereksinimleri kızılbaş dikiminden sağlanan odunla karşılanırdı. Kara taşımacılığının gelişmediği dönemlerde dere nakliyatı, kara nakliyatının yerini tutmuştur. Başka bir deyişle, geçmiş dönemlerde Karadeniz bölgesi de odun üretim yeri arasındaki bağlantıyı ve ulaşımı dereler, akarsular sağlayabilmişlerdir.

6. Karadere

Karadere Sürmene'nin yakınında Karadeniz'e ulaşır. Daha önce de belirtmiştik, Karadeniz bölgesinde kentler ve köyler deniz kıyısında ve bir akarsu ağzında gelişmişlerdir. Ancak kendilerini sel baskınından korumak için ağızlarından belirli ölçüde uzak dururlar. Sürmene de bu genel kurala uymuştur. Kendisini Karadere'ye karşı güvenceye alacak kadar dere ağzından uzaktadır. Fakat ulaşım bakımından, gerisindeki köylerle, yaylalarla bağlantısını Karadere'nin yatağından sürdürmüştür.

Karadere yatağını araziye derin denecek ölçüde oymuştur. Dere yatağına bakan iki yamacın da eğimi fazladır. Ancak yatak denize yakın alt bölümünde düzdür. Fakat kaynak yöresine çıktıkça derenin hem yatağı daralır, hem de akış meyli yükselir. Orman sınırına yaklaştıkça yamaç eğimleri birden artmaktadır. Bu yüzden yamaçlarda çığ oluşumunu gösterir izler çok belirgindir. Örneğin Erikli - Salarot köyleri arasında dar bir alanda beş tane çığ izi tarafımızdan tespit edilmiştir. Çığlar genellikle orman sınırı dışındaki dik yamaçta oluşmakta, orman içinde kendilerine bir iz açmaktadır. Çığlar belirli yerlerde oluşmakta, belirli izlerden dere tabanına uçtuklarından korunma önlemleri kolaylaşmakta, daha doğru bir deyişle, çığ izlerine yakın yerlerden yöre halkı uzak durmaktadır.

Orman sınırı çizgisi yöresinde ayrı bir doğa olayı oluşmaktadır. Bu doğa olayının adına «taş veya çakıl akması» denebilir. Orman sınırı dışında kalan kayalar dış etkenlerle parçalanıp çakıl durumuna geldikçe, eğim aşağı ağır kaymaya başlar. Ormanı oluşturan ağaçlar, yerçekimi yasına uygun olarak eğim aşağı kayan çakıl yığını bir ölçüde durdurabilmekte, hiç olmazsa alana yaymaktadır. Ama arkadan sürekli akan çakıl yığını, sürekli olarak ötündeki çakıl birikimini itmektedir. Sonuçta orman içinde, ağaçsız bir çakıl şeridi gelişmektedir. Bu olay, yer yer olmakla birlikte, orman sınırını aşağılara doğru sürmektedir. Bu iki doğa olayının etkisini azaltacak karşı tedbirler henüz alınmağa başlanmamıştır.

Yukarıdaki iki doğa olayı yörede oluşması beklenen olaylardandır. Fakat orman sınırına yakın derenin her iki yamacında sıkça izlenen şeytan minaresi oluşumu oldukça şaşırtıcıdır. Bu olay, derenin yatağını oymadaki hızını kanıtlamakta, şeytan minareleri yöreye ayrı bir özellik ve güzellik vermektedirler.

Karadere'nin kollarının kaynak alanlarında orman sınırı, yaylacılığa dayalı aşırı otlatmacılık yüzünden, aşağıya doğru itilmiştir. Bu itilme, yer yer değişik yükseklikler göstermekle birlikte, ortalama 200-300 m arası bir yüksekliğe ulaşmaktadır. Ormanın aşağı itilmesinin bazı şaşırtıcı sonuçları da görülmektedir. Örneğin, Karadere'nin bir kolu olan Erikli deresinin kaynak alanına yakın Boğalı köyü, bir zamanlar ormanlı bir köy iken şimdilerde orman sınırı dışında kalmıştır. Orman o kadar aşağıda kalmıştır ki, köyde oturanlar, dik yamaçtan yukarı odun taşıyamamakta, Doğu Anadolu köylüsü benzeri, ısınmak için tezek yakmağı yeğlemektedirler.

Ormanın üst doğal sınırını belli eden en sağlam işaret, köyleri çığ yuvarlanmasından korur düşüncesi ile kesilmiyerek bırakılan, birer meşcere benzeri, küçük orman parçalarıdır. Yayla bölgesine yakın hemen her yukarı orman köyünün başında böyle bir orman parçası bulmak olasıdır. Bu orman parçaları, ormanın hangi yüksekliğe ve hangi noktaya kadar çıkabildiğini göstermesinden ayrı, sınırın hangi ağaç türünden oluştuğunu göstermesi bakımından da önem taşırlar. Örneğin bu orman parçaları içinde, yalnız huş ağaç türünden olanlara tarafımızdan rastlanmıştır. Bu bölgede doğal orman sınırı 2200 m ye ulaşmaktadır. Şimdilerde, yukarıda değindiğimiz nedenden ötürü, bu yüksekliğin altındadır.

Yukarıda işaret ettiğimiz huş meşceresi örneğinden yola çıkarsak, doğal orman sınırının bozulmadığı dönemlerde, hiç olmazsa yer yer, orman sınırını huş meşcerelerinin oluşturduğunu söyleyebiliriz. Böylece huş türünün Doğu Karadeniz bölgesinde doğal olarak yayıldığı anlaşılmış olur kanısındayız.

Karadere'nin başlıca kolları Salmankas, Erikli, İncesu ve Yağmurdere'dir. Derenin bunlardan ayrı daha bir çok küçük kolları vardır. İster belli başlı kollar olsun, ister küçük kollar olsun, dereler kaynaklarını doruk çizgisindeki sayıları oldukça kabarık dağlardan alırlar. Bu dağlar da Polat Da. 2856 m., Kemer Da., Ziyaret Da. 2650 m., Kocaman Da., Karakaban Da. 2550 m., Zülfe Da., adlarını taşırlar. Bunlardan yanlarında yükseklik rakamları bulunmayanlar, 1/800 000 ölçekli Türkiye Haritasında rakımsız ve rakımsız verilenlerdir.

Yukarıda adları anılan ve anılmayan daha küçük dağların dorukları, yüksek yayla platosunun üstünde yumuşak çizgili birer koni biçiminde yükselirler. Bu görünüşleri ile Karadere havzasının kaynak alanındaki dağların dorukları buzul oluşumundan, Rize ardı Kaçkar dağları örneği, etkilenmedikleri anlaşılır. Doruklar toprakla kaplıdır. Hatta dere havzasının biraz dışında kalan ve çevrenin en yüksek dağı olan Çakırgöl (3063 m) dağının doruğu bile böyledir. Yaz aylarında zirveler çizgisine ulaşmaya kadar plato otları örtülüdür. Mayıs sonuna kadar kışın yağın kar erimiş olur. Ondan sonraki aylarda öğleye doğru denizden karaya esmeğe başlayan rüzgâr öğleden sonra yaylada sise dönüşür. Yaz aylarında orman sınırı ile doruk çizgisi arasındaki yayla platosuna seyrek yağmur düşer. Sis oluşumu yağmur azlığının etkisini kapatır, ot ve çayır yetişmesini kamçılar.

Yukarıda değindiğimiz arazi yapısı ile iklim özellikleri gözönünde bulundurulursa, orman sınırı ile doruklar arasındaki yaklaşık 800-1000 m lik bir yükseklik farklı alan, tam bir yayla görünümündedir. Gerçekten Karadere kollarının bu kaynak alanı, geniş bir çevrenin yaylağıdır. Araştırma gezilerimizde, Sürmene ve Trabzon yörelerinden 20 den fazla köyün buraya yaylaya çıktığını gördük. Karadere'nin Kolaşa Hanlarından sonraki alt yatağı, denize kadar dere ile nakliyatta aranan koşulların bulunduğu ve toplandığı bir görünümündedir. Kolaşa Hanlarından sonra dere ile nakliyatı zorlaştıran, bir zamanlar büsbütün nakliyatı engelliyen Pamuşun Gölü su düşüş ve dar boğaz yeri gelmektedir. Burasının M.T.A. nın ölçümlerine göre, başlangıç ile bitim noktaları arasındaki yüksek farkı 100 m kadardır. Uzunluğu ile 150-160 m dir. Bu önemli engel nedeni ile dere ile 1945 yılına kadar tomruk nakledilmemiştir. Yine aynı nedenle Birinci Dünya Savaşı yıllarına değin dere havzası ormanlarına halta girmemiş idi. Ancak, çevre halkının anlattığına bakılırsa, savaşın son yıllarında, Ruslardan ve İtalyanlardan oluşan bir şirket Pamuşun Gölü engelini gerisindeki ladin ormanlarını traşlama keserek tomruğa çevirmiştir. Acak tomruklar Pamuşun Gölü engelini aşamamışlar-

dır. Burada bir oluk yapımı düşünüldüğü sırada, Ruslar buralarını terketmek zorunda kaldıklarından oluk yapımı uygulanamamıştır. Bilindiği gibi Ruslar 1877-78 savaşında bu bölgeyi işgal etmiş, Birinci Dünya Savaşı sonunda yenilerek bölgeyi boşaltmışlardır. Nakledilemiyerek geride bırakılan ladin tomrukları, büyük bir kabuk böceği üremesine neden olmuşlardır. Birinci Dünya Savaşına kadar çok sağlıklı oldukları üzerinde yöre halkınca birleşilen ormanlar, yukarıda değinilen traşlama kesim ve arkasından tüm kesilen ladin ve göknar ağaçlarının oldukları gibi terk edilmelerinden sonra, tüm bölgede kabuk böceğinin yarattığı felâketli bir kuruma sonucu, sağlıklı bir görünüm kazanmışlardır.

Komşu Santa ve Meryemana ormanlarında görülen kabuk böceği zararlarının Karadere havzasından o ormanlara sıçrama sonucu doğduğu söylenebilir. Sürmene Devlet Orman İşletmesinin kurulmasından sonra ilk iş olarak kabuk böceği ile mücadele düşünülmüştür. Yıllarca ayakta kalan dikili kuru kabuk böceği kurbanı, daha fazla ladin türü ibreli ağaçlar kullanılabilir kalitelerinden pekçok şey kaybetmişlerdir. O bakımdan ilk üretim sellüloz odunu olmuş, boyları da 2 m yi geçmemiştir. Elde edilen 7000 m³ sellüloz odunu Karadere ile nakledilmeden önce, Pamuğun Gölü engeli 1945 yılı değerleri ile 24 000 TL harcanarak aşılabılır duruma sokulmuştur (Resim 5). Gerçekten, daha önce edinilmiş deney yokluğu-

Resim 5. Pamuk Gölü şutunun alçaltılmasında kayaların dinamitle atılmasından elde edilen taşlar tabandan itibaren şivli bir şekilde yığılarak suyun akışı meyillendirilmiştir.

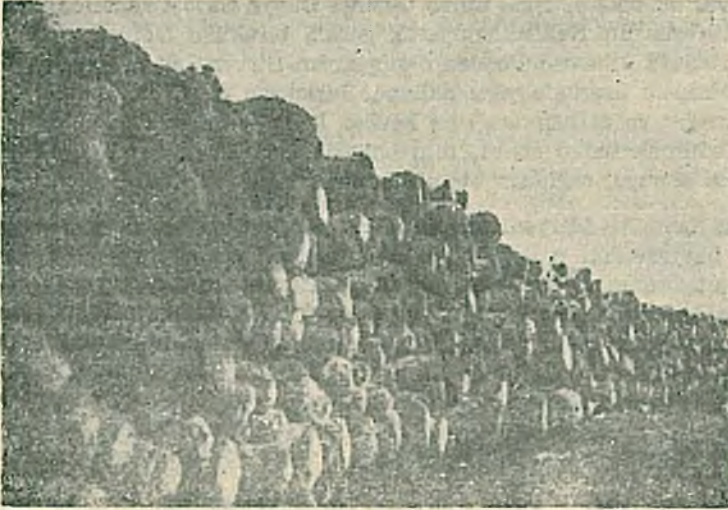
Foto : Aleçem



na karşılık, o günlerde bölgenin şefi olan rahmetli Şükri Köse'nin çok gayretli çalışmaları sonucu, 7000 m³ sellüloz tomruğu kıyı deposuna indirilmiştir (Resim 6).

1946 yılında Sürmene Devlet Orman İşletmesi, bir önceki yılın başarısından cesaret alarak ve değerden düşmiyen ladinleri kereste tomruğu olarak daha yüksek bir değerde satabilmek için bu kez tomruk boylarını 3-4 m ye çıkarmıştır. Ne var ki, dere yatağı dar olduğundan, nakliyat çok zor başarılmıştır.

Karadere ile yapılan tomruk nakliyatının başlangıç yeri olan tomrukların suya atılmasını gösterir, kişisel kanımıza göre tarihsel bir değer taşıyan resmi (Re-



Resim 6. Nakliyat esnasında başları fırcalaşmış ladin tomrukları Sürmene yakınında Karadere deposunda satışa hazır vaziyette.

sim 7) metnin içine alıyoruz. Bu resim tomrukların suya atılmasını gösteren elde edebildiğimiz biricik resimdir. Bu bakımdan tarihsel bir değer taşımaktadır. Bunu da Allahın rahmetine çoktan kavuşan çalışkan, gayretli ve gözlemci meslek arkadaşımız Şükrü Köse'ye borçluyuz. Kendisinin su ile nakliyatla ilgili bir de kitabı vardır (KÖSE, 1948).



Resim 7. Karadere'de tomrukların suya atılışı.

Foto: Şükrü Köse

Karadere'nin yatağından söz ederken sık sık Pamuğun Gölü'nden de söz ettik. Anadolu'daki yer adlarının bir olaya dayanan nedeni vardır. Pamuğun Gölü adı

da böyle bir nedene dayanmaktadır. Karadere çevresi köylerinden güzel, beyaz tenli ve fakat günahkâr bir kadın bu bölgede boğulduğundan beri göl Pamuğun Gölü adı ile anıla gelmiştir.

7. Yanbolu Deresi

Karadere'nin hemen 5 km batısında Araklı (Ara Kale) burnunun yakınında Karadeniz'e dökülür. Karadere, Yanbolu ve Değirmendere adlı, akıtıkları su birimi oldukça yüksek olan derelerin arasına daha birçok küçük derelerin de sıkışmaları ile Sürmene ile Trabzon arasında bir sahil ovası yaratılmıştır. Bu sahil ovasının en belirgin yeri Yanbolu deresinin deniz ağzının iki yanındır. Yanbolu ilk kaynağını Çakırgöl (3063 m) ün doğu sağrısından alır. Karadere'nin kaynak alanlarından söz ederken adlarını andığımız Ziret Dağı (2650 m) ve Karakaban dağı (2550 m) nun arasından geçtikten sonra güney-kuzey doğrultusunda Karadeniz'e yönelir. Üst yatağı, çapları 10 m ye varan kaya blokları ile odun hammaddesi nakliyatına pek uygun değil ise de orta ve son yatağı engelsizdir.

Karadere'den daha küçük bir dere olmasına karşın, Yanbolu Deresinin su ile odun hammaddesi taşınacılığında çevre halkından tophyabildiğimiz bilgiye göre çok daha eskiye dayanan bir geçmişi vardır. Nakliyatla süreklilik bakımından da Karadere'ye baskın çıkar. Bunun açıklanabilir nedeni, Yanbolu'nun yatağında, Karadere'deki Pamuğun Gölü benzeri bir engelin bulunmayışdır. Bu nedenle dereden ileriden beri kayın, gürgen ve kızılâğaç yakacak odun, ladin, göknar ve çam türü ibrelilerden kerestelik tomruk ve dörtköşe yarı işlenmiş kereste taşınacılığında faydalanılmıştır. 1945 yılından başlayarak yukarıdaki mallar arasına sellüloz ve maden direği de eklenmiştir (KÖSE, 1948). Şükrü Köse'nin yaptığı saptamalara göre, Yanbolu deresinden 10-25 cm çapında kayın ve gürgen, 10-100 cm çapında ladin, göknar, çam; 10-100 cm çapında kızılâğaç tomruğu taşınabilir. Kayın ve gürgen maden direkleri suda taşıma sırasında su yüzüne çıkmazlar. Bunların su içindeki varlıkları, dereninde bulanık akmasından gözle görülmez; ancak dere tabanındaki taşlara vurmalarından çıkan tok seslerden yerleri kulakla anlaşılabilir. İbrelî tomrukların taşınabilmeleri de dere yatağındaki su yüksekliğinin 2 m ye ulaşmasına bağlıdır. Bölgenin diğer derelerinde olduğu gibi, hem Karadere, hem de Yanbolu deresinde nakliyata 15 Nisan öncesi başlanmıştır. Ancak bu suretle eriyen ilk kar sularından faydalanılmıştır. Deniz kıyısına indirilen ve kıyıda kumsal depoda istiflenen tomruklar, o yıllarda, küçük gemilerle kullanma yerlerine, örneğin İzmit Sellüloz ve Kâğıt Müessesesine taşınırdı. Kıyının sığ olması nedeni ile, kıyıya yanaşamayan Karadeniz tipi gemilere depodaki tomruklar önce kıyıda küçük ve kürekli kayıklara değin insan gücü ile, sonra da kayıklarla açıktâ demirli gemilere taşınırdı (Resim 8). Resim bu üç işlemi de bir arada göstermektedir.

1945 yılında Yanbolu ile ilk D. Orman İşletmesi tomruk nakliyatına başlamış ve 462 m³ ladin tomruğu suya atılmıştır. Ancak bu tomruktan 388 m³ tomruk sahil deposuna indirilebilmiş, 85 m³ ü dere içinde kalmış, bunlar ertesi 1946 yılında kıyı deposuna indirilebilmiştir.

İlk odun hammaddesi nakliyatı, diğer derelerde nasıl yapıldı ise, Yanbolu'da da müteahhit eliyle gerçekleştirilmek istenmiştir. Fakat hemen görülmüş ve farkına varılmıştır ki, bu iş bir müteahhit işi değil, bir devlet işidir.



Roslm 8. Yanbolu deresi ağzında tomrukların gemiye yüklenişli.

Foto : Alaçam

8. Değirmendere

Dere adını geçmişte dere içinde çok sayıda un değirmeninin bulunuşundan almış olmalıdır. Antik çağlardan bu yana dere içi ve çevresi sık bir yerleşim ve köy kurulma alanıdır. Bu köylerin ve hatta Trabzon kentinin bile ekmeklik unlarını dere içi değirmenlerde öğüttükleri söylenebilir.

İçinde Değirmendere'nin bulunduğu haritaya bakıldığında, derenin ortada ana kol, yanlarda kabarık sayıda ikinci derece yan kolları ile bir yelpazeyi andırıldığı görülür. Batıya gidildikçe, sayıları azalıp debileri artan akarsu oluşumunun ilk örneğini gösterir. Karadeniz kıyısındaki ağzı, eski bir yerleşim yeri ve önemli bir limandır. Bugün allüvyonla dolu bu ağız, antik çağlardan beri gemilere sığınaklık yapacak kadar derin bir koy olmalıdır. Nitekim bizim gözlemlerimizi Ardel (Ardel, Ahmet 1943) «deniz Değirmendere vadisine doğru iki km sokularak bir koy vücuda getiriyordu» demesiyle yetkili bir kişi olarak, pekiştirmektedir.

Değirmendere'nin Karadeniz ağzındaki limanı ile vadi içindeki ve çevresindeki yerleşim yerleri üzerine Ksenophon evvelce de andığımız «Anabasis» inde bize bazı bilgiler aktarmaktadır. Hellen'ler şimdiki Maçka kentimiz dolaylarında o dönem (İ.Ö. 400 yıllarında) oturan Kolch'larla küçük bir çatışmaya girip onları kopardıktan sonra, «Hellen'ler dağa çıktılar ve bol bol yiyecek bulunan birçok köylerde konakladılar. Burada en tuhaflarına giden şey şu oldu: bir çok arı kovanlarına rasgelindi. Bunların ballarından yiyen askerler kendilerinden geçtiler, kusma ve ishâle uğradılar ve içlerinden hiçbirinin ayakta durabilecek hali kalmadı. Bu baldan az yiyenler sarhoşa benziyorlar fakat çok yiyenler deli gibi oluyorlardı. Hatta birkaç kişi de öldü».

Buradan sonra iki günde 7 parasang (bir parasang 5 km 328 m) yol giderek Trapezus civarında denize vardılar. Burası Sinope'nin kolonisi olan Hellen şehriydi. Pontus Eukseinos kenarında ve Kolch'lar memleketinde kurulmuştu. Hellen'ler burada Kolch'ların köylerinde otuz gün istirahat ettiler». (Anabasis, IV. Kitap, VIII 19, 20, 22).

Ne yazık ki, Ksenophon, Hellen'lerin serüvenlerinden başka diğer konulara, örneğin eyleştikleri yerler halkının sosyal yapıları, yaşayışları, ekonomik girişimleri konusunda bilgi vermemektedir. Yazarın yukarıdaki satırlarından, Kolkh'lar memleketinde bir ay eyleştiklerini anlıyoruz. Bir aylık bir konaklama, o yöre halkının yaşayışı konusunda yeterince bilgi edinmeye yeter de artar bile. Bizim ünlü gezginimiz Evliya Çelebi'nin üstünlüğü burada ortaya çıkıyor. O dolaştığı yerlerin en akla gelmez özelliklerini gözler önüne sermesini bilmiştir.

Değirmendere yelpazesini oluşturan başlıca yan kollar, sağdan başlayarak Koştul, Kalyon, Meryemana, Larhan, Hamsiköy, Mulaka dereleridir. Bunların içinde odun hammaddesi taşımacılığı bakımından Meryemana ile Larhan dereleri kullanılmıştır.

Yukarıda Karadere'den söz ederken, Birinci Dünya Savaşı son yıllarından kesilip terkedilen ladin tomruklarının neden olduğu kabuk böceği üremesi sonucu bu dere havzasında ibrelî ağaçların kurumasına değinmiştik. O yıllardaki ladin kuruması, Karadere'ye komşu Santa ve daha batıda Meryemana ormanlarında da görülmüştür. Bunlardan Meryemana ormanlarında 1938 yılında planlı ve disiplinli böcek savaşı verilmiştir. Bu savaştan elde edilen tomruklar sellüloz odunu olarak değerlendirilmiştir. Bunların nakliyatı önce Meryemana deresi ile Değirmendere ana yatağına kadar ve sonra da ana dere Değirmendere ile deniz kıyısına sürdürülmüştür. Ancak Maçka'dan başlayan dere yatağının alüvyon birikintisi, taşıma işini zorlaştırmış ve geciktirmiştir. Çünkü dere yatağında akan suyun önemli bir bölümü alüvyon birikintisinin altına sızmış, yüzeyde akan su ise tomruğu taşımağa yeterli olamamıştır. 1944 yılında 6000 m³, 1945 yılında 5000 m³ sellüloz odununun Değirmendere ile naklinden edinilen deney sonucu o yıldan sonra odunlar Meryemana ile Maçka kentinin yakınına değin taşınarak orada istife alınmıştır (Resim 9). Meryemana deresinde ciddi ve planlı bir temizlik yapılmadığı için nakliyat hem zor hem de kayıplı olmuştur.



Resim 9. Maçka yakınında Meryemana deresi üzerine kurulmuş bir ızgara. (Foto: Alaçam)

Anabasis'ten daha önce aldığımız satırlar, bu çevrenin ve yörenin antik çağlardan beri yerleşim merkezi olduğunu kanıtlamaktadır. Antik çağlarda bile Trabzon'un büyükçe bir kent olduğu anlaşılmaktadır. Trabzon'un ve kıyıda kurulu koloni kentinin yakacak ve yapacak odun gereksinmesi öncelikle Değirmendere'den daha sonra diğer derelerle yapılan nakliyatla karşılandığına inanmak gerekir. Yakacak odunda boy önemli olmadığından kısa boy odun yeğleniyordu. Fakat inşaatla kullanılacak kereste genellikle yarı işlenmiş dörtköşeli idi. Bunu Osmanlı İmparatorluğu dönemi belgelerinde açık seçik görüyoruz. Ayrıca bizim bu konularda yaptığımız araştırmalarda halkın ağzından dinlediklerimiz ve gördüklerimiz, derelerle eski nakliyatın yukarıda açıkladığımız biçimde olduğunu göstermiştir. Değirmendere'deki nakliyatın da, daha önceleri yarı işlenmiş keresteden oluştuğunu çevre köylüleri belirtmişlerdir.

Bu II. yazı dizimizi bir genel gözlemlerle bağlamak istiyoruz.

Buhar gücü ile çalışan katraklı kereste fabrikalarının memleketimizde yaygınlaşmasından önce Marmara bölgesi ve Batı Karadeniz bölgesinde su gücü ile çalışan tek testere su hizarları çok yaygın idi. Örneğin Bolu çevresinde bir dere içinde arka arkaya dört beş su hizarı görmek olası idi. Fakat Doğu Karadeniz bölgesinin Değirmendere'ye kadar incelediğimiz yukarıdaki ayrımında ne geçmiş yüzyıllarda ne de yakın yıllarda kurulup işletilmiş bir su hizarı ile karşılaşmadık. Demek ki Karadeniz insanı el hizarının olmadığı dönemlerde yalnız baltası ile, daha sonraları el hizarının uygulamaya konulmasından sonra ise el hizarı ve baltası ile birlikte çalışmayı yeğlemiştir.

Yakın denecek yıllara değin Karadeniz insanı gurbetçi idi. Ancak çay tarımının gelişmesi, fındığın iyi fiyat bulması ve yabancı memleketlere iş gücü ihracı, Karadeniz insanın memleket içinde gezginci işçi olmaktan çıkarmıştır. 1960 lı yıllarda bile memleket içinde Karadeniz insanını gezgin kalaycılık yapmak ve el hizarı ile kereste işlemek üzere köy köy dolaştığını görmek olası idi. Bu gezginci kereste işçisinin 2-3 ü bir ekip oluştururdu. 3-4 ekiplik bir grup bir araya gelince günde bir su hizarından fazla kereste işleyebildiklerini söylemek hiç te abartma değildir. Ekibi oluşturanlar güç, çabukluk, maharet bakımlarından eşit insanlardır. Aralarında tam eşitliğe dayalı bir ortaklık vardır. Bu ortaklığın ana kuralı hızlı ve olanca olabildiğince sürekli çalışmaktır. Bu kurula ayak uyduramayanlar ekibe giremezler. Bu kuralları Karadeniz oyunlarında da görebiliriz. Falso yapanlar oyuna alınmaz, tek başına da Karadeniz oyunu oynanmaz. Karadeniz bölgesinde ağaç işçisinin çok becerikli olmasının yanında, bölgenin kereste pazarı İstanbul ve Batı Anadolu'dan uzak olması da su hizarlarının kurulmasını önlemiş olabilir. Buharlı gemilerin Karadeniz'de işlemeğe başlanmasının arkasından Karadeniz kıyılarında kereste fabrikalarının peşi peşine işlemeğe başladığına bundan öncelki yazımızda değinmiştik. Bundan yerel gereksinmeyi el işçiliği karşıladığı ölçüde, ortada pazar da olmadıkça su hizarı kurmaya girişilmediği sonucunu çıkarabiliriz.

Son olarak genel gözlemimize bir de oluk yapımını eklemek istiyoruz.

Taşınmak istenen yarı işlenmiş dörtköşe kereste nakliyat deresinden uzakta ise, bu durumda kerestenin bulunduğu yerle nakliyat deresi arasına bir oluk inşası gereği doğar. Böyle bir oluk bazan birkaç km uzunluğunda olabilir. Arazinin uzunluk profilini çıkarmak, profil üzerinde oluğu çizmek gibi mühendislik bilgisi

istiyen bu işi, insanlarımız deneyleri ile, kazandıkları bilgi yardımı ile eksiksiz yapabilmişlerdir (Resim 10 a, b, c). Resimler oluktan görüntüleri sergilemekte ve oluğun nakliyat yapılacak küçük bir dereye son bulduğunu göstermektedir.



Resim 10a. Yarı işlenmiş keresteyi dereye götürmek için yapılmış bir oluk. Foto : Alaçam



Resim 10b. Aynı oluğun sonu. Foto : Alaçam



Resim 10c. Olukla taşınmış yarı işlenmiş kereste dere içinde. Foto: Alaçam

KAYNAKLAR

KÖSE, ŞÜKRÜ, 1948. *Sulu Derelerde Taşım İşleri. Türkiye Ormancılar Cemiyeti Yayınlarından, Sayı 3, İstanbul.*

ARDEL, AHMET, 1943. *Trabzon ve Civarının Morfolojisi Üzerine Gözlemler. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl 1, Sayı 1, S. 74.*

ERİNÇ, S., 1945. *Doğu Karadeniz Dağlarında Glasyalmorfoloji Araştırmaları. İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü Doktora Tezleri serisi, No. 1.*

ERİNÇ, S., 1945. *Kuzey Anadolu Kenar Dağlarının Ordu - Giresun Kesiminde Landsaft Şeritleri. Türkiye Coğrafya Dergisi, Yıl III, Sayı VII - VIII, S. 120 - 122.*

AKYOL, İ. HAKKI, 1947. *Türkiye'de Akarsu Sistemleri ve Rejimleri. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl III, Sayı IX - X. S. 1 - 36.*