




Yormaz, Elif, “Cumhuriyet Dönemi’nde Ovit Yolu Üzerinde Yapılan Çalışmalar (1923-1950)”,
Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 7/13, ss.359-375.
DOI: 10.31765/karen.988304

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.

This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

* Arařtırma Makalesi / *Research Article*

**  Doktora Öğrencisi,
Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler
Enstitüsü, Sakarya/TÜRKİYE
✉ elifyormaz@hotmail.com

ORCID : 0000-0003-3989-9298

Anahtar Kelimeler: Ovit Yolu, Karadeniz, Rize, Erzurum

Keywords: Ovit Road, Black Sea, Rize, Erzurum

Geliř Tarihi / Received Date: 29.08.2021

Kabul Tarihi / Accepted Date: 27.10.2021

CUMHURİYET DÖNEMİ’NDE OVİT YOLU ÜZERİNDE YAPILAN ÇALIŞMALAR (1923-1950)*

Elif YORMAZ**

Öz: 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren Osmanlı Devleti’nde yol yapımına önem verilmeye başlanmasıyla birlikte Karadeniz bölgesinde de iç kesimleri sahile bağlayan bir yol yapılması gündeme gelmiştir. Ancak yol yapımında öncelik Trabzon-Erzurum yoluna verilmiş ve Rize-Erzurum yolu arka planda kalmıştır. Cumhuriyet rejimiyle birlikte yeniden ele alınan Rize-Erzurum yolu, özellikle 1930-35 yılları arasında yoğun bir çalışmaya sahne olmuş fakat yine de gerekli desteği bulamamıştır. Bu çalışmada Rize-Erzurum yolunun nasıl ve ne zaman gündeme geldiğini, yolda yapılan çalışmaları ve yola yapılan yardımları, yolun Rizeliler ve bölge için ne kadar önemli olduğu ele alındı. Bunu yaparken 19. yüzyılın ikinci yarısından 1950 yılına kadar olan süreç değerlendirildi. 1950 sonrasındaki süreç ise çalışmanın ikinci kısmını oluşturacaktır. Hem yapımı çok uzun zaman almış hem de gönüllü çalışan binlerce kişiyi bulmuş olduğundan bu yolda yapılan çalışmalar son derece önemlidir.

WORKS ON THE OVİT ROAD IN THE REPUBLIC PERIOD

Abstract: After the middle of the 19th century, road construction was given importance in the Ottoman Empire and thus a road connecting the inner parts to the coast in the Black Sea region came to the fore. However, priority was given to Trabzon-Erzurum Road in road construction and the Rize-Erzurum Road remains in the background. Rize-Erzurum Road was reconsidered with the Republic regime. Intense studies started on this road, especially between 1930-35. However, the necessary support could not be provided. In this study, we discussed how and when the Rize-Erzurum Road came to the agenda, the work done on the road and the aid to the road, how important the road was for the people of Rize and the region. We tried to evaluate the period up to 1950. The period after 1950 will constitute the second part of the study. Studies in this way are very important. Because it took a long time to build and found thousands of volunteers.

Giriş

Ticaret, ulaşım ve haberleşmenin devamlı olarak sağlanabilmesi için yolların açık tutulması gerekmektedir. Osmanlı Devleti de bu sebeplerden dolayı yol yapım faaliyetlerini düzenli bir şekilde yürütmeye ve yolların açık tutulmasına gayret göstermiştir. Ancak 18. yüzyıldan sonra yaşanan olumsuz gelişmeler malî açıdan devleti zor duruma sokmuş ve bu durum yolların bakım masrafları için ayrılan parada azalmaya sebep olmuştur. 19. yüzyıl başlarına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde yol yapımı sıkıntısı yaşanırken, Avrupa'da şose yolların yapımına başlanmıştır.¹

II. Mahmut'un 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmasıyla birlikte başlattığı merkeziyetçi bürokrasiye yönelik çalışmalar Tanzimat Dönemi'nde de devam etmiştir. 1839-1876 yıllarını kapsayan Tanzimat Dönemi, her alanda olduğu gibi karayolu ulaşımında da köklü değişimlerin yapılmasına başlandığı bir dönemdir. Özellikle 1848 yılında Nafia Nezaretinin kurulmasıyla birlikte karayolları yapımı konusunda önemli gelişmeler yaşanmıştır.² Tanzimat dönemiyle birlikte Osmanlı idarecileri, karayolu yapımına daha çok önem vermişler ve Avrupa'da olduğu gibi yeni şose yolların yapılması için girişimlere başlamışlardır. Osmanlı Devleti'nin karayolları yapımında en büyük sıkıntısı malî hususlar ve yol inşasında çalışacak işçi temini sorunu olmuştur. Bu sorunu aşabilmek için 22 Haziran 1866'da çıkarılan kanunla 18-60 yaş arası erkeklere 5 yıl içinde toplam 20 gün yollarda çalışma yükümlülüğü getirilmiştir.³ 14 Eylül 1858 tarihinde çıkarılan bir Nizamname ile "Meclis-i Meabir" in çalışma koşulları belirlenmiş ve 14 Ağustos 1869 tarihine kadar yürürlükte kalacak olan "Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" yayımlanmıştır. Ardından daha ayrıntılı olarak hazırlanan 14 Ağustos 1869 tarihli "Turuk ve Meabir Hakkında Nizamname" kabul edilmiştir. Kanun'un ilk faslında Osmanlı ülkesindeki yollar dört kısma ayrılmıştır. Vilayet merkezlerinden başkente, demiryollarına ve iskelelere ulaşan yollar Turuk-ı Sultani olarak adlandırılan birinci sınıf, vilayetleri hem birbirlerine hem de sancak merkezlerine bağlayan yollar ikinci sınıf, kazaları birbirine bağlayan yollarla kazalardan anayollara, iskelelere ve demiryollarına bağlanan yollar üçüncü sınıf yollardır. Dördüncü sınıf yollar ise üçüncü sınıf yolların kapsamında olan ve devamlı araba geçişi bulunmayan yollardır.⁴ Birinci ve ikinci sınıf yolların devlet ve halk ortaklığıyla, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların ise sadece halk tarafından yapılacağı nizamnamedeki diğer hükümler arasında yer alır.⁵ Osmanlı Arşivi'nde Rize-Erzurum yoluyla ilgili pek çok belge bulunmaktadır.

1. Osmanlı Döneminde Ovit Yolu Üzerinde Yapılan Çalışmalar

Karadeniz bölgesinde "Turuk-u Umumi" (Devlet Yolları) olarak adlandırılan yolların inşasına teşebbüs ilk defa transit ticareti ile de bağlantılı olduğu için Trabzon-Bağdat yolunda olmuştur. Ancak bu yolun çok masraflı olacağı Nafia Nazırı İsmail Paşa ve uzman heyetinin yaptığı incelemeler sonucu anlaşılmış ve yolun yapımından vazgeçilmiştir. Rize - Erzurum yolunun önemi ise çok sonra fark edilmiştir. Aslında Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı sonrasında Türk ordusunu, herhangi bir Rus saldırısına karşı doğu sınırına rahatça ulaştırabilmek için bir yol inşa edilmesi gerektiğini fark etmişti. Bu yüzden Nafia Nazırlığı, Padişaha keşif için Rize'ye bir grup mühendisin gönderilmesini gündeme getirmiş, böylece Trabzon ve Rize yollarının yapımı için bölgeye Ali ve Selim adlı mühendisler tayin edilmiştir.⁶

Rize'yi Erzurum'a bağlayan karayolunda Rize kuşkusuz Türkiye'nin tüm doğu kısmına açılan tek çıkış noktası olacaktı. Ancak çıkarları doğrultusunda hareket eden 4 zengin, mühendislere rüşvet vererek; önerilen Rize-Erzurum karayoluna karşı bir rapor hazırlanmasını sağlamıştır.

¹ Atam, 2020: 209.

² Atam, 2020: 210.

³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye (DH). Umur-ı Mahalliye ve Vilayet Müdürlüğü (UMVM), 125/91.

⁴ Koyuncu ve Orhon Dervişoğlu (t.y.): 4.

⁵ BOA, İdare (İ).. Meclis-i Mahsus (MMS), 24/1021.

⁶ BOA, Sadaret (A).} Nezaret ve Devair Evrakı (MKT.NZD), 297/7.

Bunun üzerine mühendisler, Doğu'yu Karadeniz'de bir limana bağlamak için yapılması gereken karayolunu Trabzon-Erzurum olarak belirlemişlerdir.⁷ Bu yolun Nafia Nazırlığı tarafından kabul edilmesinin ardından 325 kilometre uzunluğundaki Trabzon-Erzurum karayolunun inşasına başlanmıştır. Rize-Erzurum yolunun inşası ise 1880 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı kalkınma planında yer almış⁸ ancak yapımı bu dönemde gerçekleşmemiştir.

Rize-Erzurum yolunun yapılmasıyla ilgili Rize ve Erzurum halkı, arzuhalde yazarak Osmanlı idarecilerine taleplerini zaman zaman bildirmişlerdir. 2 Şubat 1904 tarihinde Rize'den Erzurum'a kadar bir şose inşası istirhamına dair gönderilen bir arzuhalde 175 kişinin adı ve mührü bulunmaktadır.⁹

14 Eylül 1911 tarihinde Trabzon vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen telgrafta Rize-Erzurum yolunun keşif işlemlerinin bitirilmesi ve inşasına başlanması lüzumu bildirilmiştir. Buna cevaben Ticaret ve Nafia Vekili, Rize-Erzurum yolu inşaatının Turuk-u Umumiye'nin bütçe tahsisatı takrir ve temin edildikten sonra bunun gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir.¹⁰

Osmanlı Arşiv belgeleri incelendiğinde Rize-Erzurum karayolunun yapımına bir türlü başlanmadığı ve bunun Rize halkının tepkisini çektiği görülmektedir. Bu süreç Osmanlı Devleti'nde başlamış ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde de devam etmiştir. Yolun yapılması ekonomik sorunlar ve önceliklerin başka yollara verilmesi nedeniyle devamlı ertelenmiştir. 23 Aralık 1911 yılında Nafia Nazırı'nın gönderdiği telgraf Rize'deki halkın tepkisini çekmiştir. Nafia Nazırı, Rize-Erzurum yolunun birinci derece öneme sahip olan Devlet Yolları içine dâhil edildiğini, güzergâhın tayini için inşaatla uğraşan dokuz şirkete haber verildiği halde henüz bir hamilin olmadığını ve yolun inşasına başlanmadığını bildirmiştir. Bunun üzerine Rize'nin önde gelen aileleri kırk seneden beri müracaat etmedikleri makamın kalmadığını, buna rağmen bir sonuç alınmadığını, öteden beri bakıldığında Trabzonluların kayırıldığını, bu durumun devlet ve millet uğruna hiçbir fedakârlıktan çekinmeyen halkın üzerinde kötü etki yaptığını bildirmişlerdir.¹¹ 11 Ocak 1911¹² ve 30 Aralık 1911 tarihlerinde Nafia Nezaret Celilesine çekilen telgraflarda yol yapımının bir an önce hızlandırılması talep edilmiştir.¹³

21 Haziran 1913 tarihli yolun stratejik önemi hakkında Sadarete çekilen Erzurum vilayet tahriratında önemli değerlendirmeler vardır. Erzurum Valisi, Trabzon-Erzurum yolu ile Rize-Erzurum yolunu karşılaştırarak Rize-Erzurum yolunun avantajları üzerinde durmaktadır. Valinin yol hakkındaki değerlendirmeleri şu şekildedir:

"Erzurum-Trabzon tariki esasen 325 kilometre tulunda (uzunluğunda) olup... Erzurum-Rize yolu ise Trabzon yolundan yüz kilometre kadar kısa olup Erzurum'u sahil-i bahre (deniz kıyısına) o kadar takrib ideceği (yaklaşıracağı) ve bunda ticaret ve askerlikçe nazar-ı dikkati calib (dikkat çekici) ve ehemmiyetli bir faide idüğü ve Erzurum-Rize yolunun Trabzon vilayeti dâhilinde bulunan yüz kilometrelik kısmı turuk-u umumiye meyanına dâhil bulunduğu cihetle bu vilayete ait salif'ül-arz (evvelce arz olunan) yüz kırk kilometre kadar kısmının da kısmı diğer gibi turuk-u umumiye meyanına idhalen (dâhilen) sürat-i inşası esbabın istikmali zımnında nezaret-i müşarüliylehaya emr-i seri itasına (vermesine) müsaade-i celile-i cenab sadaretpenahileri şayan buyrulması arz ve istirham olunur."¹⁴

Rize-Erzurum yolunun tüm faydalarına rağmen bu yol geri planda kalmış ve İran'la yapılan ticaret dolayısıyla¹⁵ Trabzon-Erzurum yolu çok daha önce yapılmıştır. Trabzon-Erzurum yolu

⁷ Orhon, 1936: 1.

⁸ Kar, 2016.

⁹ BOA, Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO), 2267/169964.

¹⁰ BOA, Dahiliye (DH). İdare (İD)...15/10.

¹¹ BOA, Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO), 3980/298461.

¹² BOA, Dahiliye (DH). İdare (İD)... 3/20.

¹³ BOA, Dahiliye (DH). İdare (İD)... 3/54.

¹⁴ BOA, Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO), 4185/313801, BOA, İ.MMS., 168/14.

¹⁵ BOA, Sadaret (A.)} Mühimme Kalemi Evrakı (MKT.MHM).., 349/59.

takip ettiği güzergâh nedeniyle pek çok zorluğa sebep olmuştur. Sahilden Zigana dağ silsilesinde 2000 metreyi bulan bu güzergâh, kış aylarında kar, tipi ve yağmur sebebiyle oluşan sel, heyelan ve su taşkınlarından ötürü, yaz aylarında ise yolların dik ve dar olmasından dolayı oldukça zorlu bir ulaşımına sahip¹⁶ olduğundan yaşanan sıkıntılar hem Osmanlı döneminde hem de Cumhuriyet döneminde zaman zaman gündeme getirilmiştir. Mesela; Rumi 3 Kasım 1914 tarihinde Lazistan Sancağı Mutasarrıfı Süleyman Bey, Dahiliye Nezaretine çektiği telgrafta “Rize’den Erzurum’a bu mevsimde yedi günde giderim. Yollar fena kış on gün sonra kar ile kapanır, vesait nafile azdır Of tariki açıktır. Oradan yedi günde gidebileceğimiz maruftur.” diyerek Trabzon-Erzurum yolundaki ulaşım sıkıntısından bahsetmiştir.¹⁷

2. Cumhuriyet Döneminde Ovit Yolu (1950’ye kadar)

Coğrafi yapı itibariyle dağlık ve engebeli bir araziye sahip olan Rize’de Cumhuriyet’in ilk yıllarında da yaşanan yol sıkıntısı, bölgedeki ticari faaliyetleri olumsuz etkilemiştir. Tüm ticari faaliyet, karayolu olmadığı için denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilmeye çalışılmış ancak Karadeniz’in hırçın dalgaları, ticari faaliyeti olumsuz yönde etkilemiştir. Hem yol sıkıntısı hem de tüccarlar arasında kurulamayan ortaklıklar nedenleriyle Rize’deki iktisadi durum bölgenin aleyhine gelişmiş ve bu da Rizelilerin diğer şehirlere çok göç vermesine sebep olmuştur. Geçimini sağlamak için başka şehirlere giden Rizelilerin en büyük umudu Rize-Erzurum yoluydu. Bu yol ile birlikte Rize, Erzurum’a bağlanmış, Erzurum ise doğrudan denize ulaşmış olacaktı.¹⁸

Cumhuriyet’in ilk yıllarında Trabzon yoluyla Erzurum’dan İstanbul’a çok sayıda büyük ve küçükbaş hayvan gönderilmekteydi. Bu hayvanların daha kısa bir yoldan İstanbul’a iletilmeleri bölgeye önemli bir gelir sağlamış olacaktı. Çünkü Trabzon-Erzurum yolu daha uzun ve yılın büyük bir bölümünde ulaşımına kapalı kalırken, Rize-Erzurum yolu ise Trabzon yoluna göre daha kısa ve güvenli olacaktı. Bu sebeple bu yolun yapılması sadece Rize için değil, ülke ekonomisi için de önemliydi. Nitekim Trabzon yolu üzerinden gönderilen binlerce hayvan yolda otlayacak alan bulamadığından yaklaşık 2 kilo kaybetmekteydi. Bu da hayvanlardan alınan etin kilosunda azalmaya sebep olmaktaydı. Ancak hayvanlar yapılacak olan Rize-Erzurum yolu üzerinden götürülürse otlama imkânları olacaktı. Böylece hayvanlardaki kilo kaybının önüne geçilerek önemli bir gelir sağlanmış olacaktı. Buna ilaveten Rize-Erzurum hattı üzerinde yol olmadığı için işlenemeyen ormanın büyük bir kısmı işletilme imkânı bulacak ve aynı güzergâhtaki madenlerin gelişimi sağlanmış olacaktı. Ayrıca Erzurum’a sevk edilecek olan şeker, kahve, çay, manifatura gibi ürünler Rize’den daha ucuz ve çabuk gideceğinden yine önemli bir kâr sağlanmış olacaktı.¹⁹ Tüm bu sebeplerden ötürü Rize-Erzurum yolu, Rize’nin can damarıydı ve bir an önce yapılmalıydı.

Osmanlı Hanedanı’nın ülkeden sınır dışı edilmesinin ardından yeni kurulan Cumhuriyet rejimi, her şeyi yeni baştan inşa etmeye başlamıştır. Millî Savunma Bakanlığı, ülkedeki her stratejik noktaya kara ve demiryolu inşası için emir vermiştir. Rize-Erzurum karayolu, bu yollar içinde ilk inşa edilmeye başlayandır. Yol için ön araştırmalar yapılmış, haritalar çizilmiş ve inşaat her iki yönden de başlamıştır.²⁰ 11 Nisan 1928 tarihinde Rize-İspir-Erzurum yolu için Rize Mal Sandığına gönderilmiş olan 5 bin lira, Rize İl Özel İdaresine yardım olarak verilmiştir.²¹ Aynı yılın Ağustos ayında Genelkurmay tarafından inşaları kararlaştırılmış olan bazı köprü ve yollar için genel bütçeden yapılacak olan yardım tespit edilmiş ve Erzurum-Rize yolu için 36 bin lira ayrılmıştır.²²

¹⁶ Yılmaz 2020: 235.

¹⁷ BOA, (Dahiliye) DH. (Şifre Kalemi) ŞFR., 446/55.

¹⁸ Şevket Hulûsi, 25 Şubat 1932, “<<Rize>>nin Tabii, Beşeri, İktisadi Coğrafyası”, Rize: 5.

¹⁹ Şevket Hulûsi, 25 Şubat 1932, “<<Rize>>nin Tabii, Beşeri, İktisadi Coğrafyası”, Rize: 5.

²⁰ Orhon, 1936: 2.

²¹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30-51-20 / 30-18-1-1.

²² BCA, 28-22-4 / 30-18-1-1.

Rizelilerin umutla beklediği Rize-Erzurum yolunun önemi özellikle Rize gazetesinde kaleme alınan yazılarda devamlı vurgulanmış ve gündemde tutulmuştur. Mesela gazetede çıkan bir haberde yolla ilgili şu bilgilere yer verilmektedir:

“...Rize-İspir yolu vilâyetimizin iktisadî hayatı için çok mühim bir yoldur. Uyanık Rizeliler bu ihtiyacı ta padişahlık devrinden beri duymuş ve bu uğurda pek çok uğraşmışlardır. Fakat o zaman “merkezden uzak yerleri ihmal” siyaseti bu işi “keşif”ten ileri götürmemişti. Nihayet; Türk yurdunun her bucağını şenlendirmeyi düşünen Cumhuriyet Hükümetimiz, bu yolun yurdumuz için ne kadar ehemmiyetli olduğunu takdir ve vilâyetin iş programına konmasını kabul etmiştir. Bunu, taşkın bir sevinçle karşılayan Rize halkı Mayısın 29uncu Cuma günü başta sevgili Valimiz Ekrem Efendi, memurlar ve belediyeciler olduğu halde.. ellerinde kazma, kürek Nafia heyeti tarafından, geçeceği yerlere kazıklar dikilmiş bulunan Erzurum yolunun başlangıç noktası olan “Değirmendere” köprüsü başına toplandılar. ... Yaptığı işin kıymet ve ehemmiyetini bilen yüzlerce insan, yorgunluk duymadan, istekle ve şenlikle çalışıyorlardı. O günden beri Rize ile Karadeniz (Kalkandere)²³ arasındaki yirmi beş bin metrelik yolun iki yüz bin lira kıymetinde olan toprağı düzeltmek işinin, şehir içi sayılan beş bin metresinin yüzde yetmiş beşi ve ilerisinin de yüzde kırkı bitirilmiştir...”²⁴

Yolun önemini vurgulayanlardan biri olan Ortamektep Türkçe Muallimi Sıtkı Bey, yolla ilgili verilen kararların zaman zaman doğmadan ölmüş ve tatbikat sahasına geçememiş olduğunu belirterek bunun sebebinin maddi sorunlardan ileri geldiğini belirtmiştir. Yine bununla birlikte geçmişte yaşanan kıskançlıkların da yolun yapılmasına engel olduğunu belirterek bu durumun memleketi olumsuz etkilediğini savunmuştur. Halkın çalışmalarının son iki senedir (1930-1932) yoğun olduğunu, yolun tamamlanmasıyla birlikte Rize'nin şarkın bir transit merkezi haline geleceğini anlatmıştır.²⁵

İsmail Habib Sevük de Doğu Karadeniz'i anlattığı yazısında Rize-Erzurum yolunun önemine değinerek, “Rize kara tarafındaki mahsur kalmaktan kurtulacak ve daha kısa, hele kışın Kop ve Zigana gibi mâniyaları bulunmadığı için, daha elverişli bir transit yol kazanılacak”, sözleriyle fikirini belirtmiştir.²⁶

Özellikle 1930-1935 yılları arasında Rize halkının gönüllü teşebbüsleri ve Hükümetin yol yapımı için koymuş olduğu mükellefiyetler sayesinde çok önemli ilerlemeler sağlanmıştır.²⁷ Yola ilk defa 1930 yılının sonbaharında başlanmış ve her geçen yıl biraz daha düzenli ve disiplinli bir çalışma ortamı oluşturulmuştur. 1930 sonbaharında merkezle Salarha mıntıkasının köylüleri yol için çalışmaya başlamış ve yolun 16 kilometrelik kısmını bitirmişlerdir.²⁸

1931 yılının ilkbaharında daha ciddi ve daha esaslı tedbirler alınmış, şehirli ve köylülerden heyetler oluşturulmuştur. Bu suretle Rize'nin 32 mahallesinden iki bine yakın gönüllü kendilerine tahsis edilen birinci ve beşinci kilometreye kadar olan kısmı, aralarında paylaşarak çalışmışlardır. Bu faaliyetler 1932 sonbaharına kadar devam etmiştir.²⁹

3 Haziran 1932'de kasaba ile Pehlivantaşı arasındaki bütün mahalleler Mataracı Mehmet Bey'in idaresinde toplanarak yol için çalışmışlardır. Yine bu süreçte 1500 kadar Rizeli, başlarında Başmühendis Asaf Bey ile kendi yiyeceklerini de yanlarına alarak yolda çalışmaya gitmişlerdir. Yolda çalışmak için kendi dükkânlarını 10 gün kapatan bu insanlar büyük bir fedakârlık örneği olmuşlar, onların çalışmalarını gören kasaba halkı da yiyecek temini konusunda onlara yardım etmişlerdir. Bununla birlikte Vali'nin yolla alâkalı olması, zaman zaman tetkik için gelmesi, dönemin Vilayet Müftüsü Nuh Efendi ile yetmiş seksen kadar köy hocasının omuzlarında

²³ Coşkun, 2013: 19.

²⁴ “Vilâyetimizin şahdamarı Rize-Erzurum Yolu”, Rize, 6 Ağustos 931, No:1: 4.

²⁵ Sıtkı (30 Haziran 1932), “Yol ve Halkın Alâkası Memleketin İktisadî Kurtuluşu Ancak Ondadır”, Rize: 3-4.

²⁶ Sevük, İsmail Habib (22 Ağustos 1937), “Rize”, Cumhuriyet: 3.

²⁷ “Rize-Erzurum Yolu”, Rize, 7 Nisan 1932, No: 35: 4.

²⁸ “Yol İşleri: Rize-İspir Yolu”, Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 2.

²⁹ “Yol İşleri: Rize-İspir Yolu”, Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 2.

kazma küreklerle yol yapımına katılması köylüleri olumlu yönde etkilemiştir.³⁰ Bu süreçte yolun yapımında, yaşlıların dahi çalıştığı görülmüş, eli bastonlu, boynu kravatlı pek çok kişi yol çalışmasına kendi isteğiyle gitmiştir. Başta Vali olmak üzere tüm memurlar, orta ve ilk mektep hocaları, talebeleri ve hatta hayatında eline hiç kazma kürek almamış insanlar da çalışmaya katılanlar arasında yer almıştır.³¹ Bölgenin önde gelenlerinin yola katkı sağlaması bölge halkını daha çok heyecanlandırmış ve teşvik etmiştir.

Yol için çalışmaya gidenler ile çalışmalara halkı davet etmek hususlarında zaman zaman Rize gazetesinde duyurulara yer verilmiştir. Mesela; Mapavri (Çayeli) nahiyesinden dört yüzden fazla kişinin gönüllü olarak iki gün çalışmalara katılacağı gazetede duyurulmuştur.³² Fener Mahallesi Heyeti İhtiyariyesi Rize gazetesinde bir duyuru paylaşarak, mahalle halkını yol için çalışmaya davet etmiştir. Duyuru kısaca şu şekildedir:

“...Memleketimizin menafi umumiyesini (umumi menfaatler) müdrük (aklı eren) olan ve istikbalinin bu yolun açılmasına bağlı olduğunu ve bu suretle refah, saadete kavuşacaklarını çok iyi takdir eden Fener Mahallesi ahalisi yarınki Cuma günü kendilerine gösterilen kısmın tesviyei turabiyesini (düzleştirilmesi) ikmal için heyetimizce temin edilen para ile yiyecek ve içecek tedarik ve orada kazan kurup çorba ve yemek pişirerek çalışacaklardır. Başka mahalleler için nümunei imtisal (örnek kabul etme) olacak şu hareketi hakimiyet kâraneyi alâkadarların nazarı takdirine arz ederim.”³³

Rizelilerin gönüllü ve mükellef olarak katıldığı yol çalışmalarına önemli katkıları olmuştur. Başmühendis Asaf Bey, Pehlivantaşı ile Karadere arasında parasız pulsuz yapılan bu çalışmanın haftalık değerinin 30 bin lira raddesinde olduğunu ve kasabadan Karadere'ye kadar 25 kilometrelik yolda şimdiye kadar 75 bin liralık iş yapıldığını belirtmiştir. Ayrıca 1932 Temmuz sonuna kadar Karadere ile kasaba arasındaki yolda otomobillerin sefere başlayacağı da dönem şartları göz önünde bulundurularak tahmin edilmiştir.³⁴

Rize Mebusu Fuat Bey, Rize gazetesine verdiği mülâkatta bu memleketin iki derdi olduğunu, bunlardan birinin mektep, diğersinin Rize-İspir yolu olduğunu belirtmiştir. Çok fakir ve kanaatkâr olan Rize halkı, nüfusunun çoğunu diğer şehirlere göç vermiştir. Bu iktisadi buhran sebebiyle Rize-İspir yoluna büyük önem veren Rize halkının yol için nasıl gönülden çalıştığına ve kısa zamanda çok büyük işler başardığına bizzat şahit olduğunu söyleyerek bunu İsmet Paşa'ya doğrudan anlatacağını belirtmiştir. Tüm bunlara rağmen bu yol için Hükümetten tahsisat almanın mümkün olmadığını söyleyerek yardım beklemenin doğru olmadığını eklemiştir.³⁵

1932 Temmuz ayında da yoldaki faaliyetler yoğun olarak devam etmiştir. Her mahallenin kendi çalışma sahası belirlenmiş ve çalışmalar buna göre yapılmıştır. Yolda en intizamlı çalışan mahalle Fener olarak belirlenmiş ve bu sebeple Halk Fırkası, onlar için yemek ziyafeti vermiştir. İsmi bilinmeyen bir kişi de çalışanların kazma kürek ihtiyacını karşılamış ve bozuk olanları tamir ettirmiştir. Rize'den Ortapazar'a kadar olan yol üzerinde 300'ü aşan amele çalışmış ve Kura-i Seba (İkizdere)³⁶ mıntıkasında da çalışmalar devam etmiştir.³⁷ Mapavri'den 1400'den fazla kişinin katıldığı bir grubun bando ve alkışlar eşliğinde Rize-İspir yolu için çalışmaya gitmesi halk üzerinde sevinç ve coşkuyu arttırmıştır.³⁸ Ancak Mapavrililer, başlarında bulunanların idaresizliği yüzünden kendilerinden beklenen işi yapmadan dönmüşlerdir. Grup sadece 2

³⁰ M.B (9 Haziran 1932), “Rize'nin Can Damarı”, Rize: 3.

³¹ Sıtkı (16 Haziran 1932), “Rize-İspir Yolu ve Halkın Alakası”, Rize: 3.

³² “Yolda Çalışmaya Gelenler”, Rize, 23 Haziran 1932, No: 45: 4.

³³ Fener Mahallesi Heyeti İhtariyesi (16 Haziran 1932), “Rize-İspir Yolu”, Rize: 4.

³⁴ M.B (9 Haziran 1932), “Rize'nin Can Damarı”, Rize: No: 4.

³⁵ M.B. (7 Temmuz 1932), “Bir Mülâkat”, Rize, No: 3.

³⁶ Coşkun, 2013: 19.

³⁷ “Yol Faaliyeti”, Rize, 21 Temmuz 1932, No: 49: 3.

³⁸ Güneş (28 Temmuz 1932), “Bin Dörtüç Küsür Kişi Gayeye Doğru”, Rize: 4.

kilometrelik bir yol açabilmiştir.³⁹ Ardından Gündoğdu nahiyesinin ileri gelenleri ve muhtarları başta olmak üzere 1200 kişi çalışmaya katılmış, yine bu grup da Taşlıdere'de mızıka bandosuyla karşılanmıştır. Gündoğdu'dan gelenler Karadere'ye yolcu edilmiş ve dört gün içinde kendilerine tahsis edilmiş olan üç kilometrelik yolu tamamen bitirmişlerdir. Bu arada Rize-İspir arasında da yol faaliyetleri devam etmiş ve İspirle Kura-i Seba arasındaki kısmın güzergâhını tespit için beş bin liralık bir tahsisat verilerek işe başlanmıştır.⁴⁰ Potomya (Güneysu)⁴¹ mıntikasından gelen 750 amele de 3600 metrelik yol yapmıştır.⁴²

1932 yılının Eylül ayına gelindiğinde Rize-İspir yolunun 34 kilometrelik kısmının tamamlanmış ve muhtelif yerlerindeki kayalıkların açılmasına devam edildiği görülmektedir.⁴³ Ancak hava muhalefeti sebebiyle gönüllüler için yol çalışmalarına bir müddet ara verilmiş, ayın sonuna doğru yol faaliyetlerine tekrar başlanması için tertibat alınmıştır.⁴⁴ Ekim ayında ise Salarha'dan (Kasarcılar Köyü)⁴⁵ 800 kişiye 4 kilometrelik⁴⁶ ve İyidere'den 206 kişiye 800 metrelik yer yaptırılmıştır.⁴⁷ Kasım ayında Rize-İspir yolu yakınındaki köylerin bedeni mükellef⁴⁸ amelelerini çalıştırmak üzere yeniden bir düzenleme yapılmış, bunun için yol heyeti tarafından 27 kişilik bir çalıştırma heyeti seçilmiştir. Hazırlanan plana göre yol, birinci kilometreden 67. kilometreye kadar beş mıntıkaya ayrılmıştır. Birinci kilometreden sekizinci kilometreye kadar olan mesafede mahallelerle Gündoğdu, Mapavri ve Potomya'dan gelecek bedeni mükellef amelelerin, bir fen memuruyla çavuşlar tarafından çalıştırılmasına, oluşturulan 27 kişilik heyetin idaresine verilen sekizinci kilometreden 44. kilometreye kadar olan kısımda 78 köyün amelelerinin çalıştırılmasına karar verilmiştir. Kura-i Seba hududundan başlayan 44. kilometreden 67. kilometreye kadar olan kısma da Başmühendis, Kura-i Seba Nahiyeye Müdürü ve Fen memurunun ortak bakması ve burada Kura-i Seba nahiyesinin mükellef ve gönüllü ameleleri çalıştırması planlanmıştır.⁴⁹ Kasım ayının ortalarına gelindiğinde Rize-İspir yolunun Mataracı Mehmet Bey'in idaresinde olan birinci kilometresinden beşinci kilometresine kadar olan kısım bitirilmiş ve yolun beşinci kilometresinde Rize Mebusu Fuat Bey için büyük bir köprü yaptırılmıştır.⁵⁰

Dönemin şartları dikkate alındığında yol için yardımda bulunanların sayısı hiç de az değildir. 1932 yılında az ya da çok demeden, çok sayıda Rizeli yol için bağışta bulunmuştur. Yardımda bulunanlar arasında doktor, eczacı, tüccar, demirci ustası, belediye reisi, otelci gibi pek çok farklı meslekten insan vardır. Rize gazetesinde yola maddi yardımda bulunanların isimleri ve ne kadar para yardımında buldukları belirtilmiştir.

Mamuşoğlu Kâmil Ağa, yolda çalışan amelenin ianesi için iki büyükbaş hayvan bağışlamıştır.⁵¹ Ayrıca 1932 yılının Kasım ayında Rize-İspir yolu inşaatı için Nafia Vekâletinden Vekiller Heyeti kararıyla beş bin lira verilmiş,⁵² yine 1933 yılında da Nafia Vekâletinden beş bin lira yol için ödeme

³⁹ "Yol İşleri: Rize-İspir Yolu", Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 3.

⁴⁰ "Yola Akın Devam Ediyor", Rize, 4 Ağustos 1932, No: 51: 4.

⁴¹ Coşkun, 2013: 234.

⁴² "Yol İşleri: Rize-İspir Yolu", Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 3.

⁴³ "Yol Faaliyeti Devam Ediyor", Rize, 8 Eylül 1932, No: 56: 5.

⁴⁴ "İkinci Tertip Yol Faaliyeti Başlıyor", Rize, 29 Eylül 1932, No: 59: 4.

⁴⁵ Coşkun, 2013: 239.

⁴⁶ "Yola Akın Başladı", Rize, 6 Teşrinievvel 1932, No: 60: 5.

⁴⁷ "Yol Faaliyeti Devam Ediyor", 13 Teşrinievvel 1932, Rize, No: 61: 4, "Yol İşleri: Rize-İspir Yolu", Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 3.

⁴⁸ Bedenen yükümlü olmak.

⁴⁹ "Yol Faaliyeti", Rize, 10 Teşrinisani 1932, No: 65: 3.

⁵⁰ "Yol İşleri", Rize, 17 Teşrinisani 1932, No: 66: 3.

⁵¹ "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet-4", Rize, 3 Teşrinisani 1932, No: 64: 6.

⁵² "Yol İçin Beş Bin Lira Verildi", Rize, 24 Teşrinisani 1932, No: 67: 4.

yapılmıştır. Ancak bu miktar yeterli olmadığından gerekli miktarın ödenmesi için ilgili yerlere müracaat da bulunulmuştur.⁵³ Rize-İspir yolu inşaatına taahhütte bulunup ilk taksitini 1932'de verenler, 1933'te de paraya ihtiyaç duyulduğu için ikinci taksit ödemelerini yapmışlardır.⁵⁴

Kış sebebiyle 1933 yılı Ocak ayında yol yapımı durmuştur. Başmühendis Asaf Bey'in açıklamaları doğrultusunda bu zamana kadar mahallelerden gidenlerin dışında 4200'den fazla gönüllü ve 3058 mükellef, yol için çalışmışlar ve yol başlangıcından itibaren 64. kilometreye kadar 44 kilometrelik bir yol açmışlardır. Bu yol üzerine, büyük küçük 14 köprü, 20 menfez inşa edilmiş ve 11000 metre hendek açılmıştır.⁵⁵

1933 yılının Nisan ayı ortalarında Rize-İspir yolu üzerinde devamlı faaliyetin sağlanabilmesi için yeniden tertibat alınmıştır. Tertip heyeti, Rize Valisi'nin başkanlığında toplanarak yapılacak işleri ve alınacak tedbirleri görüşmüştür. Toplantıda Pehlivantaşı'ndan Ortapazar'a kadar 15 kilometrelik kısımda inşa edilecek olan büyüklü küçüklü 22 kargir köprü ve menfezin yapılmasına nezaret etmek ve ameleleri çalıştırmak üzere heyet arasından kurayla sekiz kişi seçilmiştir. Ayrıca Karadere ve Kura-i Seba nahiyelerinde birer çalışma komisyonu kurularak faaliyete başlanmıştır.⁵⁶ Bu arada Şubat ayında Sivas'a tayini çıkan Başmühendis Asaf Bey'in yerine Mazhar Bey göreve gelmiştir.⁵⁷

Haziran ayı ortalarında yola yakın 11 köy halkı gönüllü olarak yolun Tuğlalı köyünden Yolbaşı'na kadar olan kısmındaki çalışmayı kendi üzerlerine almışlardır. Kura-i Seba nahiyesi köylerinden Nahiyeye Müdürü Sabri Bey ile köylerin ileri gelenlerinin başını çektiği 1570 gönüllü nahiyeye mıntıkası dâhilindeki yolda çalışmaya beş gün önceden başlamıştır.⁵⁸

Rize-Erzurum yolu çalışmaları zaman zaman duraksasa da çalışmalar devam etmiştir. 10 Haziran 1936 tarihinde yol için çalışmalar yeniden başlamış, yola davet edilen amelelerden 300 kadarı gelmiş, kısa sürede bir buçuk kilometrelik bir kısmın açılmasını sağlamışlar ve muhtelif açıklıklarda dört adet menfezin inşasını yapmışlardır.⁵⁹ Ağustos ayında Rize-İspir yolunu teftiş eden Rize Valisi Cevdet Ertuğrul Bey, daha geniş bir çalışmayla yol işlerinin çabuklaştırılması için emirler vermiştir.⁶⁰ Kasım ayında Rize-İspir yolunun Karadere nahiyesi mıntıkası içinde 11 kilometrelik kısım arasındaki yolda heyelan dolayısıyla tıkanmalar olmuş ve bunlar açılarak hendekler temizlenmiş, 12 menfez ve 6 köprü tamir edilmiş, ayrıca 2 menfez yeniden açılmıştır. Yapılan bu çalışmalar sonucu Rize-Karadere arasında otomobiller tekrar işlemeye başlamıştır.⁶¹ Aralık ayında ise Vilâyet Makamından nahiyeye müdürlerine yazılan bir yazıda 16-60 yaş arasındakilerin hakiki yolda çalışmaları ve bu yola verilen ehemmiyet bildirilmiştir.⁶² 1936 yılı içinde yapılan menfez, köprü ve betonların dışında 33. kilometreden 42. kilometreye kadar yedi kilometrelik yeni yol açılmıştır.⁶³

1936 yılında Rize- İspir yolu için Hükûmet yardım kararı almıştır. Alınan karar şu şekildedir:

“Askerî ve iktisadî ehemmiyetine binaen Rize Vilâyetince inşasına başlanmış olan Rize-İspir yolu inşaatının, vilâyet bütçesine konulan tahsisatla yapılamayacağı anlaşıldığından 1525 sayılı Şöse ve Köprüler Kanunu'nun 7'-nci maddesinin C fıkrası ile 22'-nci maddesine göre yaptırılacak bu yola sarf edilmek üzere 936 bütçesinden Rize vilâyetine beş bin liralık yardım yapılması; Nafia Vekilliğinin 22-10-1936 tarih ve 11254-13118 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve Maliye Vekilliğinin 9-

⁵³ “Yola Beşbin Lira Verildi”, Çoruh, 10 Ağustos 1933, No: 104: 5.

⁵⁴ “Yol İçin İkinci Taksit Toplanıyor”, Rize, 25 Mayıs 1933, No: 93: 7.

⁵⁵ “Yol İşleri: Rize-İspir Yolu”, Rize, 2 Şubat 1933, No: 77: 2.

⁵⁶ “Yol Faaliyeti Başladı”, Rize, 20 Nisan 1933, No: 88: 4.

⁵⁷ “Başmühendis”, Rize, 27 Nisan 1933, No: 89: 5.

⁵⁸ “Yol İşleri”, Çoruh, 29 Haziran 1933, No: 98: 4.

⁵⁹ “İlimizde Nafia Çalışmaları”, Rize, 27 Haziran 1936, No: 248: 4.

⁶⁰ “Valimizin Yollarla Alâkası”, Rize, 22 Ağustos 1936, No: 256: 4.

⁶¹ “Rize İspir Yolunda Çalışma”, Rize, 14 İkinciteşrin 1936, No: 268: 3.

⁶² “Rize-İspir”, Rize, 5 Birincikânun 1936, No: 271: 3.

⁶³ “Vilâyet Genel Meclisi Toplandı”, Rize, 16 İkincikânun 1937, No: 276: 5.

11-1936 tarih ve 11155-13-4590 sayılı mütaleanesi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 13-11-1936 toplantısında onanmıştır.”⁶⁴

1937 yılında Rize-İspir yolunun 44+257-45+007. kilometreler arasında bulunan 2040 lira bedelli keşifli 4000 metre mikâp (küp) lağımlık kaya hafriyatı işi açık eksiltmeye konulmuştur.⁶⁵ Ağustos ayına gelindiğinde Rize-İspir yolu üzerinde birkaç köprü yapılarak vilayet merkezinden 38 kilometreye kadar olan yol işlemeye başlamıştır. Yolda daha verimli bir çalışmanın temini için Rize Valisi Nuri Türkkan ve Vilayet Nafia Direktörü Ağabey Taşdemiroğlu öncülüğünde teftişlerde bulunulmuştur.⁶⁶

Kış aylarında doğudaki iç vilayetlerin denize en yakın ve en güvenilir yolunu teşkil eden Rize-Karadere-İspir yolunun yapımı 1939 yılında da devam etmiş, Vali Türkkan yine yol için teftişlerde bulunmuştur.⁶⁷ Uzun süren yol çalışmalarında yeni yerler yapılırken bir taraftan da bozulmalar olmaktadır ve Rize-İspir yolu uzun zaman esaslı bir tamir görmeyen yollar arasındaydı.⁶⁸ Yol bir taraftan yapılmaya çalışılırken daha önce yapılan kısımlardaki bozulmaların tamirden mahrum kalması bu yola Hükümet tarafından yeterli desteğin verilmemesiyle ilgilidir.

Rize-İspir yol çalışmaları 1940 yılı ve sonrasında da devam etmiş, 1945'e gelindiğinde kazma kürekle yol açma çalışması Günece'ye kadar gelmiştir. 1947 yılında Rize'nin önde gelenleri Rize Halkevi'nde bir toplantı düzenlemiştir. Toplantıda Rize Belediye Başkanı Hasan Biber, Gazeteci Rahmi Arer, Mustafa Turanlı'nın da içinde bulunduğu bir heyet oluşturulmuş ve bu heyet, Rize-İspir yolunun önemini anlatan broşürler bastırarak, milletvekillerine ve ilgili kişilere göndermiştir.⁶⁹

Sonuç

Rize-Erzurum yolu ilk defa 19. yüzyıl sonlarında gündeme gelmesine rağmen yapımına bir türlü başlanamamıştır. Bölgedeki yol sıkıntısı Trabzon-Erzurum yolu yapılarak giderilmeye çalışılmış ancak bu yol da hem çok masraflı hem daha uzun hem de yılın büyük bölümünde kapalı olduğundan ulaşım istenildiği gibi sağlanamamıştır.

Rize-İspir yolunun yapılamamasının çeşitli sebepleri vardır. Öncelikle bölgedeki yol ihtiyacı Kırım Savaşı sonrasında farkedilmiştir. Gerektiğinde Osmanlı ordusunu rahatça bölgeye sevk edebilmek için burada bir yol açılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla Osmanlı hükümeti bölgeye mühendisler göndermiş ancak mühendisler daha uzun bir yol olan Trabzon-Erzurum yolunun yapılması konusunda fikir beyan etmişlerdir. Bununla birlikte Osmanlı'nın son dönemlerinde yaşamış olduğu Trablusgarp ve Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve ardından Ankara Hükümetinin başlattığı Kurtuluş Savaşı, Rize-Erzurum yolunu arka plana atmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarına gelindiğinde ise Rize-Erzurum yolu gündeme gelmiş ve yapılması gereken yollar arasında yerini almıştır. Ancak buna rağmen Hükümet yol için önemli bir ödenek ayıramamıştır. Bunun da sebebi büyük savaşlardan çıkan ve yeni kurulan devletin ekonomik olarak zor durumda olmasıdır. Yine de yolun yapımından vazgeçilmemiş ve Rize halkının oluşturduğu binlerce gönüllü ve mükellef kişi yol yapımında çalışmıştır. Rizeliler yolu o kadar önemsemiştir ki yolda çalışan gönüllü sayısı çoğu zaman mükellef sayısını geçmiş, köylüler kendi çalışma zamanları gelmeden önce çalışma alanlarına giderek erkenden çalışmaya başlamışlardır. Sadece bedenen değil maddi yardımlarda da bulunan bölge halkı, bu yol için canla başla çalışmış, yol için şiirler ve türküler yazmışlardır. Çünkü Rize'nin iktisadi kalkınmasında

⁶⁴ “Rize-İspir Yoluna Hükümetçe Yardım Ediliyor”, Rize, 5 Birincikânun 1936, No: 271: 1.

⁶⁵ “Rize Vilâyeti Nafia Müdürlüğünden”, Rize, 13 Mart 1937, No: 283: 7.

⁶⁶ “İlbayımız Rize-İspir Yolunda”, Rize, 28 Ağustos 1937, No: 307: 3.

⁶⁷ “Rize-İspir Yolu”, Rize, 21 İkincikânun, 1939, No: 379: 1.

⁶⁸ Vilâyet Umumi Meclisi Toplandı”, Rize, 18 Şubat 1939, No: 382: 7.

⁶⁹ Fatih Sultan Kar, heyettekilerin umduğu yardımı bulamadığını, bununla birlikte haklarında tahkikat başlatıldığını belirtmiştir. Ancak bu bilgiye başka bir kaynakta rastlanmamıştır. Yazarın bu bilgiyi nereden aldığı da belirtilmediği için doğruluğu tartışma konusudur. Kar (2016).

büyük rol oynayacak olan bu yol, ülke ekonomisine de önemli katkı sağlayacaktı. Tüm bu çabalara rağmen Rize-Erzurum yolunun açılması çok uzun bir zaman sonra gerçekleşecektir.

KAYNAKÇA

Arşivler

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

Diğer Eserler

Atam, Şenay (2020), “Osmanlı Arşiv Belgeleri Işığında Yenileşme Döneminde Doğu Karadeniz’de Karayolu Ulaşımı”, Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 209-234.

Coşkun, Osman (2013), Yunanca, Ermenice, Lazca, Gürcüce ve Türkçe Kaynaklara Göre Doğu Karadeniz Yer Adları ve Söz Varlığı (Artvin-Rize-Trabzon), İstanbul, Çatı Kitapları.

Cumhuriyet

Fener Mahallesi Heyeti İhtariyesi (16 Haziran 1932), “Rize-İspir Yolu”, Rize: No:44: 4.

Güneş (28 Temmuz 1932), “Bin Dört yüz Kısır Kişi Gayeye Doğru”, Rize: No: 50: 4.

Hulûsi, Şevket, (25 Şubat 1932), “<<Rize>>nin Tabii, Beşeri, İktisadi Coğrafyası”, Rize, No: 29: 5.

Kar, Fatih Sultan (2016), “Hasretin Sonu ve Işığı Görmek Rize-İspir Erzurum Yolu Kronolojik Tarihçesi, <http://www.kackartv.com.tr/fotograflar-ile-rize-ispir-erzurum-yolu-kronolojik-tarihcesi/8240/> (28.11.2020).

Kavrakoğlu, Osman “Yola Koşun”, Çoruh, tarih gelecek, No: 104:10

Koyuncu, Recep ve Orhon Dervişoğlu, Çayhan (t.y.), Bir Yol Hikayesi Ovit-I, İstanbul: Çınar Eğitim Kültür ve Yardımlaşma Derneği Yayınları.

M.B. (9 Haziran 1932), “Rize’nin Can Damarı”, Rize: No:43: 3.

M.B. (7 Temmuz 1932), “Bir Mülâkat”, Rize, No: 47: 3.

Orhon, Ekrem, (1936), The Construction of Rize – Erzurum Highway, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Urbana, Illinois: The University of Illinois.

Rize

Sevük, İsmail Habib (22 Ağustos 1937), “Rize”, Cumhuriyet: 3.

Sıtkı (16 Haziran 1932), “Rize-İspir Yolu ve Halkın Alakası”, Rize: No:44: 3.

Sıtkı (30 Haziran 1932), “Yol ve Halkın Alâkası Memleketin İktisadî Kurtuluşu Ancak Ondadır”, Rize, No:46: 3-4.

Yılmaz, Özgür (2020), “Trabzon-Erzurum Yoluna Dair Akim Kalan Yabancı Bir Girişim: Laurent Reboul’un Yol İmtiyaz Talepleri”, Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 235-270.

EKLER

Ek 1. Rize-Erzurum Yoluna Yapılan Yardımlar

Yardım Yapanlar	Miktarı (Lira)	Yardım Yapanlar	Miktarı (Lira)
Tüccar Tavail zade Mustafa	500	Belediye Reisi Hakkı	300
Tüccar Kazancı zade İbrahim	200	Tüccar Şat zade Ali	200
Tüccar Zırhzade Süleyman	200	Göveli zade Ahmet	150
Hacı Hasan zade Gafur	150	Molla İbrahim zade Hüseyin	150
Mizeli zade Hamza	150	Şoti zade Selâmettin	150
Peştamal tüccarı Hüseyin	150	Tüccar Kopuz zade Ahmet	150
Tüccar Mataracı zade Salih	125	Tuzcu zade Ömer	125
Tüccar Vardal zade Ahmet	125	Encümen daimî azası Hüseyin	125
Tüccar Aliğa zade Hasan	125	Tüccar Şeyh Hüseyin Z. Hüseyin	125
Eczacı Tefik	100	Encümen daimî azası Hasan	100
Tüccar Durmuş zade İsmail	100	Tüccar Lâz Z. Mustafa, Osman	100
Tüccar Akmemet zade Mehmet	100	Başmühendis Asaf	100
Tüccar Ali zade Hasan	100	Tüccar Veli İsmail zade Ahmet	100
Tüccar Tat zade Bahattin	100	Tüccar Göveli zade Musa	100
Tüccar Hacı Mahmut Z. biraderler	100	Eczacı Murat	100
Tat zade Hulûsi	100	Derviş zade Abtullah	100
Topal Hasanoğlu Şaban reis	100	Hacı Osman Efendioğlu Dursun	100
Memleket Has. Op. Sedat	50	Doktor İsmail Ferit	50
Tuzcu zade Hakkı	50	Oflu oğlu Şaban	50
Encümen azası Bahri	50	Encümen azası İbrahim	50
Tüccar Murtaz zade Ali	50	Tüccar İstip zade Mahmut	50
Tüccar Meto zade Hacı Ahmet	50	Tüccar Karako oğlu Mahmut	50
Tüccar Eyüp zade Eyüp	50	Tüccar Kundul zade Şaban	50
Demirci ustası Abdurrahman	50	Alemdar zade Sadık	50
Fırıncı Celil	50	Otelci Kavrak zade Hüseyin	50
Tüccar Hacıali zade Ahmet	50	Tüccar Sabuncu zade Hüseyin	50
Tüccar Molla Mustafa Z. Nazim	50	Tüccar Topcu Ali	50
Tüccar Kalkavan zade Tahsin	50	Kumbasar zade Fikri	50
Tüccar pabuççu Ömer	50	Tuzcu zade Nigâhi	50
Tüccar Hacı Tahirzade Süleyman	50	Tüccar Yavaş zade Mustafa ⁷⁰	50
Tuzcu zade Mehmet	75	Kalkavan zade Halim	75
Tüccar Kosif zade Mustafa	75	Tüccar Osmanağa zade Tayyar	75
Tüccar Ferhat zade Mustafa	75	Tüccar Haydaroğlu Mahmut	75
Tüccar Vardalı Ahmet	75	Tüccar Otelci Şevket	75
Tüccar Kopuz zade İsmail	75	Tüccar Safoğlu Necati	70
Fabrikacı Hacı Bayram usta	50	Tavukçu oğlu Hacı Dursun	50
Demirci zade Mahmut	50	Kahveci Osman Kaptan	50
Sarıbaşoğlu İsmail	50	Tüccar Kotiloğlu Halim	50
Tüccar Camadan zade Mustafa	50	Polihozlu oğlu Reşit	50
Murtez zade Mahmut	40	Rakıcı zade Mustafa	40
Andralı Hamza	40	Bostancı zade Hacı Mahmut	40
Bostancı zade Hacı İbrahim	35	Kopuz zade Zekeriya	30
Sarıbaş zade Mustafa	30	Güzel Osman zade Mahmut	30
Köse Ömer zade Hacı Rauf	30	Köse zade Ahmet	30
Encümen baş kâtibi Mitat	30	Rakıcı zade Arif	30
Tapu D. Kâtiplerinden Hüseyin	30	Hacı Osman zade Hasan	25
Seyrisefain acentası Rıza	25	Hacı Celâl	25
Kanbur zade Ahmet	25	Ayvaz zade Salim	25

⁷⁰ "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet", Rize, 13 Teşrinievvel 1932, No: 61: 6.

Demirci zade Mustafa	25	Dal zade Salih	25
Hacı Mahmut zade Halim	25	Kunduracı Vahap usta	25
Aşçı İlyas	25	Avukat Ahmet Talha	25
Ticaret Odası Baş Kâtibi Hamdi	25	Kanoğlu İsmail	25
Şevket Turgut	25	Şeyh zade Hafız Hakkı	25
Kandiloğlu Mehmet Ali	25	Navroz zade Emir Ahmet	25
Kumuş zade Hasan	25	Yamak zade Ahmet usta	25
Mektupçu Behçet	20	Veli Hüseyin zade Ahmet	20
Maliye tahsil memuru Rıza	20	Tapu dairesi kâtibi İbrahim	20
Maliye tahsil memuru Hüsnü	20	Doğramacı Muhittin usta	20
Kumuşoğlu Tahsin ve Ekrem	20	Çaklılı oğlu İsmail	20
Veli zade Yahya	20	Merkez mal müdürü Mustafa ⁷¹	20
Emekli Mülkiye Kaymakamı Sabri	50	Deli Hüseyin zade Hüseyin	20
Hacı Ömer oğlu Ahmet	20	Noter Mustafa	15
Ekşi oğlu Mahmut	15	Kunduracı Kubatoğlu Hüseyin usta	15
Murat oğlu İskak	15	Kolçak zade Fehmi	15
Kurdava zade Halis	15	Köse oğlu Hakkı	15
Veraset memuru Halis	15	Adliye zabıt kâtibi Avni	15
Adliye zabıt kâtibi Mahmut	15	Köse zade Mehmet	15
Sandıkçı Mehmet usta	15	Tahrirat kâtibi İbrahim	15
Berber İsmail usta	15	Hasan zade Hasan	15
Navuz zade Nazim	15	Topçu oğlu Ahmet	15
Kürt Hüseyin oğlu Mehmet	15	Suya batmaz oğlu Halim	15
Hasan efendi oğlu Osman	15	Büber oğlu Haydar	15
Varidat memuru Mehmet	15	İdare heyeti kâtibi Hamdi	15
Ziraat Bankası muavini Memiş	15	Maliye tahsildarı Ömer	15
Maliye tahsildarı Mustafa	15	Lokantacı Aziz usta	15
Müftü Nuh	15	Dersşamdan Hamit Ferit	15
Dersşamdan Haşim	15	Dersşamdan Yusuf	15
İmam Hafız Mustafa	13	Dersşamdan Mehmet Hikmet	12,5
Dersşamdan Osman	12,5	Dersşamdan Zülkif	12,5
Celil oğlu Selaattin	10	Tahrirat kâtibi Hazım	10
Molla Mustafa oğlu Harun	10	Kandavalı Mitat	10
Rakıcı zade Rıza	10	Haydaroğlu Ahmet	10
Altı kıyı oğlu Rauf	10	Çolak oğlu Osman	10
Bakkal Topal oğlu Mehmet	10	Sofu Alioğlu Nüsret	10
Sofu Alioğlu Rauf	10	Oflu oğlu Ahmet	10
Kunduracı Ömer usta	10	Abdürrahman oğlu Mustafa	10
Molla Ömeroğlu Temel	10	Tatkül oğlu Salih	10
Köy oğlu Hüsrev usta	10	Gazozcu Rasim ve Osman	10
Demirci Vehbi usta	10	Suya batmaz Mehmet usta	10
Molla Ahmet oğlu Ömer ⁷²	10	İcra kâtibi Şakir	10
Kazanç memuru Mustafa	10	Maliye kâtibi Naim	10
Maliye veznedarı Hasan	10	Tahrirat kâtibi	10
Tapu kâtibi Mustafa	10	Müddei umumi kâtibi Ahmet	10
Ziraat Bankası tahsildarı Dursun	10	Hastane kâtibi Yusuf	10
Müskirat kâtibi Kâmil	10	Orman muamelât Me. Mehmet	10
Sıhhiye kâtibi Mitat	10	İdarei Hususiye tahsildarı Zeki	10
İdarei Hususiye tahsildarı Osman	10	İdarei Hususiye tahsildarı Faik	10
İdarei Hususiye tahsildarı Niyazi	10	İdarei Hususiye tahsildarı Ali Rıza	10
İdarei Hususiye tahsildarı Hasan	10	İdarei H. tahsildarı Osman Fahri	10
Maliye tahsildarı Mustafa	10	13 numaralı polis Yahya	10

⁷¹ "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet-2", Rize, 20 Teşrinievvel 1932, No: 62: 6.

⁷² "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet-3", Rize, 27 Teşrinievvel 1932, No: 63: 6.

İstiklal Mektebi muallimi Kasım	10	Müftülük müsevvidi Harun	10
Dersiam Mahmut	10	Fazlı oğlu Şaban	10
Eyüp oğlu Bekir	10	Kazdal oğlu Mehmet	10
Nimet oğlu Himmet	10	Leroslı oğlu Hasan	10
Gül oğlu İsmail	10	Yelkenci zade Yusuf	10
Kürtoğlu Osman	10	Saatçi Emin	10
Demircioğlu Hasan	10	İslamoğlu Hasan	10
Arapoğlu Osman ve mahdumları	10	Sinekoğlu Feyruz dayı	10
Palıçoğlu Kasım	10	Kara Ahmetoğlu Kasım	10
Kandavalı Mitat	10	Hanefi Çadıroğlu Mehmet	10
Mizelioğlu Memiş	10	Arapoğlu Ahmet	10
Kasapoğlu Yusuf	10	Mereoloğlu Yusuf	10
Kasap Sultan	10	Kuyumcu Ali	10
Sabuncu zade Murat	10	Hacı Memişoğlu Mehmet	10
Hacı Hasanoğlu Mustafa	10	Varterli oğlu Hasan usta	10
Emiroğlu Halim usta ⁷³	10	Maliye tahsildarı Mehmet	8
Dersamdan Mapavriili Yusuf	7,5	Dersamdan Kosif oğlu İsmail	7,5
Vaiz İsmail Celâlettin	7,5	Küçük İslâmoğlu Memiş	6
Tuzcu zade Bedri	5	Berber İslâmoğlu Fehmi	5
Kumbasar zade Sadık	5	Hafız Seyfettin	5
Hacı oğlu Osman	5	Aşçı İsmailoğlu Mustafa	5
Durmuşoğlu Şevki	5	Çapulacı Hacı Hasanoğlu Ahmet	5
Küçük Ahmetoğlu İslâm	5	Çaklılı Hüseyin	5
Şekerci Süleyman usta	5	Gavuzoğlu Şaban	5
Küçük İslâmoğlu Memiş	5	Telcioğlu İsmail	5
Çembercioğlu Emin	5	Haliloğlu Ahmet	5
Kasapoğlu Hasan	5	Uskutoğlu Abdullah	5
Aliçepoğlu Osman	5	Kuveloğlu Murat	5
Sadık oğlu Şükrü	5	Aşçı Ömer usta	5
Aşık oğlu Ahmet	5	Karamanoğlu Yusuf	5
Ayvaz oğlu Rıza	5	Memişoğlu Hasan	5
İnce Mahmutoğlu Yusuf	5	Bıyık oğlu Hüseyin	5
Sofu Sadık oğlu Halim	5	Tenekeci Hacı Bayram usta	5
Tabakoğlu Murat	5	Katmeroğlu Mevlüt usta	5
Komisyoncucu Mehmet	5	Haliloğlu Ahmet	5
Hudutoğlu Hüseyin usta	5	Humailoğlu Mehmet	5
Karacaoğlu Ridvan	5	Mübaşir Akif	5
Mübaşir İsmail	5	Mübaşir Ömer	5
Maliye tahsildarı İsmail	5	Maliye tahsildarı Nuri	5
Maliye tahsildarı Mustafa	5	Maliye tahsildarı Halim	5
Fotoğrafçı Hasan	5	Küçük Ahmetoğlu İslâm	5
Çaklılı Ahmet	5	Kalamozlu Muhtar Şevki	5
Uskutoğlu Asım	5	Hacı Ahmetoğlu Ahmet	3
Hiloğlu Mustafa	3	Kotiloğlu Hüseyin	3
Karako oğlu Süleyman	3	Berber İslâmoğlu Mustafa	3
İnce Mehmetoğlu Süleyman usta ⁷⁴	3		

⁷³ "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet-4", Rize, 3 Teşrinisani 1932, No: 64: 6.

⁷⁴ "Rize-İspir Yoluna Gösterilen Derin Alâka ve Yüksek Hamiyet-5", Rize, 10 Teşrinisani 1932, No: 65: 6.

Ek 2. Çayeli'nden yolda çalışmaya gidenler



Ek 3



Ek 4



Ek 5



Ek 6



Ek 7. Yolda çalışmaya gidenler⁷⁵



⁷⁵ Recep Koyuncu, Rize İhtisas Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi.

Ek 8

Sayı : 104

CORUH

Sahife 10

Borçka-Maradit yolu Batıma uzanan müntazam bir şosade bizim tarafta kalan kısmındaki bozuk menfez ve köprüler yapılmakta hatta Maradite yakın büyük asma bir köprü tamir edilmekte idi. Tam hududa geldiğimiz vakit yarısı bize yarısı Ruslara ait olmak üzere köprünün öte tarafında silâhı omuzundan sarkmış lâubalî bir vaziyette bir tavariş (Rus neferi) beri tarafında omuzunda dimdik duran süngülü silâhı ve çelik adımlarıyla köprünün yarısına kadar gidip gelen ve memleketin müdafaasına göğüs gereği gibi bir vaziyet alarak hududa yaklaşanlara derin bir iyti-mat telkin eden bizim "MEH-METÇİK," sanki (Benim bulduğum mintakadan itibaren içerde istediğiniz gibi serbest gezebilirsiniz. Buradan size hiç bir el uzanamaz ve kimse bu toprağa bir adım atamaz) di-yorgibiydir.

Burada otomobillerden indik Genç bir hudut zabiti ile Nahiye Müdürü ve daha bir kaç zat tarafından karşılanmış-tık. Güneş te artık batmış ve akşamın hüzün vereri siyah perdesi etrafa yayılmağa baş-lamıştı.

Maradit köyü nehrin sol ta-rafından hududa muvazi olarak bir dil gibi ileri doğru uzan-mıştı.


Hudut burada çok gayri ta-bii bir vaziyette idi. Buradan sola saptık. Ve nehrin kenarına inerek emrimize amade kayığa atlayarak nehrde her iki hududun arasında aşağı doğru kayıyorduk.

Sonu gelecek sayıda .

ORTAMEKTEPTEN AYRILIRKEN

Sevgili arkadaşlarıma

Şimdi bir hayal oldu o sıralar, o dersler;
Hepsi karıştı artık geçmişe birer birer!..
Ah, o günler ne tatlı! yaşadıkça unutmam!..
Mahzun kalan gönlümü bilmem nasıl aoutsam?!
Üç senelik şen hayat geçirdik o yuvada..
Gönüllere hep neşe içirdik o yuvada..
"Hayatta dört fasıl var : üçü kış, biri bahar.."
Bu bahar da ne çabuk gözden sıvışır kaçır!..
Geçti ömrümün üç yılı koşuşarak gülerək
Bu İrfan ocağında çalışıp eğlenerek!..
Artık hayat kavgası başlayacak hazır ol,
— Bu cenkte kazanırız ; çünkü bizde azim tol...
S. TEOMAN



Fener mahallesi gönüllü amelelerinin geçen seneki yol faaliyetlerinden (yemeğe gelirlerken)

YOLA KOŞUN

Kurtarmak istiyorsan çocuğun'a karını
Yaklaşan bir aclığın o korkunç ölümünden
Bütün varını sarfet düşünme hiç yarını
Kendine bir hisse al bu işin bölümünden

★

Nasıl yaşayamazsa hiç bir vücut sinirsiz
Vatanın da siniri işte gördüğün yollar .
Hangi eller olursa bu yol için hayırsız
Kırılmadı mutlaka işte o hain kollar .

★

Ey Rizenin gençleri dikkatle dinleyiniz
Memleket için mühim bir haberim var size
İster buna inanın İster yalan deyiniz :
Bu yol yapılmazsa Rize olmüştür Rize .
Kavrakoğlu OSMAN