

DOĞU ANADOLU YOLLARI VE MANZARALARI

Prof. Dr. Hâmit Sadi SELEN Ankarara

1946 yazında önce Doğu Anadolu'da Erzurum - Kars istikametinde, sonra da Ardahan - Artvin - Hopa yolu ile Doğu Karadeniz bölgesinde dolaşmak fırsatını bulmuştum. Bu gezintide eski ve yeni yollar hakkını topladığım bilgileri, bazı resimlerle birlikte neşretmeği faydalı buldum.

Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz, her ikisi de yükek dağlar bölgesi olmakla beraber coğrafi durum, iklim ve bitki örtüsü bakımından farklıdır. Yol sisteminde de bir takım başkalklar görülür. Doğu Anadolu, aslında bir iç bölgedir. Buradan geçen ana yollar dağ ve vedilerin gidişine uyarak doğu - batı istikametinde uzanır; buna mukabil doğu Karadeniz bölgesinde ana yollar kenar dağları aksi istikamette aşan, çeşitli orman kuşakları içinden geçen arzani yollar halindedir.



Doğu Anadolu dağlık bir bölgedir. Buradaki büyük ırmakların bir kısmı iç yaylalardan çıkar, uzun kıvrımlar yaptıktan sonra kenar dağları yarar, böylece yukarı Fırat ve yukarı Aras, hatta yukarı Murat buradan geçen yollar için ehemmiyetli bir güzergah teşkil eder, yine bundan dolayı Erzurum, buradan geçen yolların düğüm noktasıdır. Gerek kuzey, gerek oeta Anadoludan gelen yollar Erzurumda birleşir, tekrar bir huzme halinde doğuya doğru uzanır. Batıdan gelen yolların eski ve yeni güzergâhları hakkında az çok araştırmalar yapılmışsa da doğuya giden yollar üzerinde bir inceleme mevcut değildir.

Erzurumdan doğuya giden yolları biri Tebriz, diğeri Tiflis istikameti olmak üzere iki grupta toplayabiliriz. Tebriz yolu kuzey İrana, Tiflis yolu ise Kafkas geçitlerine doğru uzanır. Tarihin bu çok eski göç ve istilâ yollarını, bugünkü durumu aydınlatmak için, pek eskilere gitmeyecek, yalnız Osmanlı devrindeki seferleri hatırlamakla iktifa edeceğiz. Osmanlıların buralardaki ilk büyük seferi Yavuz Sultan Selimin Tebriz istikametindeki Çaldıran seferi (1514) dir. Yavuz Çaldırana Pasin - Aleş-

kirt - Doğubayazıt üzerinden gitmiş, Nahçıvan - Erivan - Kars üzerinden dönmüştür.

Zamanla bir takım değişikliğe uğramakla beraber bu gün de Doğu Anadolunun en işlek yolları bu istikamettedir. Biri bu günkü transit yoluna; diğeri de, demiryolu ve şose ile geçilen Erzurum — Kars yoluna tekabül eder. Bu iki ana yoldan başka Kanunî'nin Irakayn seferinde (1534) takib ettiği Eleşkirt — Erciş yolu, Evliya çelebinin geçtiği Erzurum — Oltu — Ardahan yolu da Doğunun işlek yollarından sayılır. Ben, güneyden giden ve kısmen yukarı Murat vadisini takip eden İran transit yolunu ayrı bir inceleme konusu sayarak son gezide geçtiğim Erzurum — Kars yolu üzerinde duracağım. Oltu — Ardahan yoluna da bu yazının ikinci kısmında, Doğu Karadeniz yollarını incelediğimiz sırada temas edeceğiz.

Erzurum — Kars yolu yukarı Aras havzası üzerinde bulunur. Yakın zamana kadar bu yolun da hedefi Erivan, Tebrizdi; fakat demiryolları yapıldıktan sonra Tiflis ve güney Kafkasyaya da giden bir yol halini aldı. Fakat bugün için İran transit yolu gibi bu yol da yalnız mahalli ihtiyaçlar için kullanılmaktadır. Erzurumdan doğu hududumuza kadar 174 kilometresi dar, 124 kilometresi de geniş hat olmak üzere 300 kilometreye yakın bir demiryolu, ayrıca aynı uzunlukta bir şose vardır. Şosa: Hasankale — Horasan — Zivin — Sarıkamış — Selim üzerinden gider; demiryolu da bazı yerlerde ayrılmakla beraber hemen hemen aynı istikameti takip eder.

Erzurum - Kars yolunun eski güzergâhı bugünkünden az çok farklıdır. Gerek Yavuz seferlerinde, gerek Evliya Çelebi seyahatnamesinde başlıca konaklar: Erzurum - Çobanköprüsü - Bardiz - Döşkaya - Çalkavur - Kars diye gösterildiğine göre bir çok yerlerde bugünkü yolun kuzeyinden geçer. Şimdi bu yolun bugünkü güzergâhını daha yakından inceliyelim.

1 — Erzurum - Horasan :

Yukarı Fırat ve Aras havzasının su bölümü üzerinde bulunan Erzurum denizden 1900 metre yüksektedir. Şehrin Kars kapısından başlayan yol, çok yüksek olmayan *Deve Boynu* (2070) nu aşarak Pasin ovasına iner. Bugünkü Erzurum şehri ancak V. asırdan beri tarih sahnesinde bildirdiğine göre kuzeyde sıralanan höyüklerinin delâletile eski yolun daha başka bir güzergâh takip ettiği sanılır.

Pasin ovasının zemini ortalama 1700 metre olup 16 ıncı kilometreden itibaren yolun 70 kilometresi bu düzlük içinde devam eder. Bu

ova uğrak bir yerdir, yalnız Kars yolu değil daha başka yollar da buradan geçer. 38 inci kilometrede Hasankale'de *Hınıs yolu*, 85 inci kilometrede Horasan mevkiinde *Iran transit yolu* ayrılarak güneydeki dağlara doğru yükselir (R 1).

Pasin ovası Aras havzasından sayılır. Bingöl dağlarına çıkıp tam ortada ovaya dahil olan Aras bütün suları kendine topluyarak doğuya doğru büyük bir ırmak halinde akar. Burada, her yolcunun önünde durmadan geçemediği iki tarihî eser vardır. Bunlardan birisi Hasankale (R. 2), diğeri de Çobandede köprüsüdür. Bugün de 6,3 bin nüfusu ile ovanın en büyük merkezi ve kaplıca şehri *Hasankale*, yanı başında yükselen eski kalesile dikkati çeker. İlhanlı imparatorluğunun dağıldığı bir zamanda, 1334 de buraları elde tutmak isteyen Togan oğlu Hasan tarafından yaptırılmıştır. *Çobandede köprüsü* de yine İlhanlılardan Gazan Mahmut veziri Çoban Selduz tarafından 1297 yılında kurulmuştur. (R 3)

Eski İtinerer'lerde Erzurum önünde Kân çayırından sonra Karacığân (Korucuk civarı), Kındığı (Hasankale güneyi), Ugümü suyu düzü (Köprüköy civarı) menzillerinin adı geçer. Çobandede köprüsünde güneye dönen Tebriz yolundan sonra ovanın doğusunda Horasan yakınlarında da bir menzil olduğunu anlıyoruz. Fakat bu menzil muhtelif itinererlerde başka başka adlarla gösterilmektedir.

Çobandede köprüsü Pasin ovasını biri yukarı Pasın, diğeri aşağı Pasın olmak üzere ikiye ayırır; Hasankale yukarı Pasinde kalır; Aşağı Pasın daha dar fakat daha sulak bir ovadır. Ovanın doğu kapısı sayılan Micingert kalesi uzun zaman aşağı Pasinlere merkez olmuş ise de bugün en büyük merkez bin nüfuslu Horasan köyüdür; İran transit yolunun ayrıldığı bir noktada bulunması, buranın kariye haline gelmesine yardım etmektedir (R. 4).

2 - Horasan - Sarıkamış :

Pasin ovasından sonra Aras nehri dağlık bir bölgeye girer. Aras ile beraber eski bir kervan yolu vadi boyunca giderek Kağızmana ulaşırmış; fakat bugünkü demiryolu ve şose *Soğanlı dağlarını* aşarak Sarıkamışa varmaktadır. 2800 metreyi bulan bu dağlar Deve Boynundan daha yüksek ve daha geniştir. Bunlar da Pasin ovasının kuzeyindeki dağlar gibi volkaniktir. Manzara ve şekil bakımından az çok farklıdır.

Yol, Horasan'dan iki kilometre ileride *Horum sırtlarına* doğru yükselir (R. 5). Sonra dik bir yokuştan Zivin kalesi kenarına inilir (R. 6). Kötek mevkiinden sonra tekrar yükselir. Asıl Soğanlı dağları ormanlar

arasından aşılarak Sarıkamışa varılır (R. 7). Soğanlı dağlarını aşan eski yolun daha kuzeyden «Bardiz» üzerine geçtiği anlaşılıyor.

Bardiz Soğanlı dağlarının kuzey batı mailesinde Oltu suyu havzasına akıp bugünkü yoldan temamilen uzakta kalmıştır. Onun yerine doğu mailesinde Sarıkamış yol uğrağı olmuştur. 2100 metre rakımlı Sarıkamış yarım asır evveline kadar çam ormanları arasında küçük bir köy imiş; tren ve yol uğrağı olduktan sonra Rus işgali esnasında büyük kışmaları ve sairesi ile askerî bir merkez haline getirilmiştir. Şimdi buranın şehir haline getirilmesi için çalışılmaktadır (R. 8 ve 9).

3 - Sarıkamış - Kars :

Şose ve demiryolu, ortasından *Kars suyunun* geçtiği bir düzlük içinde uzanıp gider. Kars çayı ile ikiye ayrılan bu düzlüğün sol tarafı Allahüekber - Kısır dağlarından gelen çay ve ırmaklarla iyi sulanır; sağ tarafı ise uzaktan yeşil görünmesine rağmen taşlık ve kuraktır, Bu taraftaki dereler yazın kurur. Bununla beraber eski yolun, Kars düzlüğünün kuzeybatı kenarını takib ettiği anlaşılıyor. Eski yol Bardiz'den sonra dağları aşarak Verişan çukuruna iner, oradan Döşkaya, Çalkavur üzerinden Karsa varır. Bugün bu yol tamamiyle terk edilmiş, Kars düzlüğünün ortasından geçen **şose, hususile demiryolu** bütün münakaleyi kendinde toplamıştır.

Eski yollarında güzergâhı üzerinde bulunduğu göre Kars şehrinin eski bir merkez olduğu şüphesizdir. Fakat kalenin ve başlıca eski binaların tarihleri bize buranın bir Osmanlı şehri olduğunu, işgal esnasında Ruslar tarafından genişletildiğini anlatıyor. Kars'ın diğer ehemmiyetli bir noktası, buradan kuzeye giden yolların başladığı bir yer olmasıdır; nüfusu 25000 kadardır (R. 10).

Doğuda *Kars ovası* genişlemekte, Çıldır gölüne doğru Zaruşat ovaları ile, Arpaçayı boyunca da meşhur Şüregel ovası ile birleşmektedir. Soğanlı dağları eteklerinde 2000 metreden başlayan Kars düzlüğü arpaçayı kenarında 1400 metreye iner. Asıl Kars yaylası bu düzlüğün güneyinde uzanır, Kars'tan Kızılçakçağa giden tren yolu gittikçe alçalır, asıl Kars ovasından daha dar bir düzlükten geçer. Kars çayının Arpaçayı ile birleştiği yerde bulunan *Şüregel* eskiden daha ziyade İran yolunun güzergâhı idi. Fakat bugün buradan geçen demiryolu bir yandan Erivan ve Tebriz'e, diğer taraftan da Tiflis'e ve Kafkasya'nın diğer merkezlerine uzanır. Fakat Sovyetler birliğinin kapalı bir memleket halini alması bu yolları Doğu Anadoluya kapamıştır. (R. 11-12)

KARS - ARDAHAN - ARTVIN YOLU

Kars suyu vadisinin kuzeyinde Çıldır gölüne kadar bir dağlar dizisi yükselir. Bu dağların etekleri denizden iki bin metre yüksek olduğuna göre ancak 700 - 1000 metre nisbi bir yükseklik gösteren bu dağların öte tarafında yukarı Kür havzası ile Çoruh'a dökülen Oltu havzası bulunur; burada Erzurum - Kars yolu ile hemen hemen aynı istikamette tulâni bir yol vardır.

Bugün Erzurum - Ardahan yolu adını verdiğimiz bu eski Tiflis yolu zamanla pekaz değişikliğe uğramıştır. XVII. asırda buradan geçen Evliya çelebi uğradığı yerleri: Erzurum - Dumlu - Narman - Penek - Göle - Ardahan olarak kayıt ederki, bu gün de Narman yerine daha kuzeyde Tortum'a uğramak suretiyle güzergâh aynıdır.

Fakat bizim burada bahsetmek istediğimiz yol bu tulâni değil, Karstan kuzeye doğru giderek Ardahan - Artvin üzerinden Karadeniz kenarında Hopa'ya inen dağ yoludur. Erzurum - Trabzon yolu ile mukayese edebileceğimiz bu Kars - Hopa yolu şimdiye kadar gördüğümüz yollardan temamiyle ayrı bir karakter gösterir.

1 - Kars - Ardahan yolu :

Karstan kuzeye doğru üç yol uzanır: Biri Zaruşattan ve Çıldır gölü kenarından, diğeri Cılavuz - Hoçuvan'dan; öbürüde Buğatepe önünden geçerek evvelâ Göleye, oradan Ardahana gider. Bunlar arasında en kısa ve en işlek yol Hoçuvan yolu olduğundan Kars - Hopa yolu da buradan geçmektedir.

Kars - Ardahan arası 100 kilometre olup hafif meyilli tepeleri aşar. Yolun başında Kars suyu üzerindeki köylerin müntazam bölünmüş tarlaları dikkati göze çarpıyor; Cılavuz Köy Enstitüsü Kars suyuna akan bir dere boyunca uzanıyor, 39 uncu kilometrede İncik pınarına varıyor. Mamaş yaylasına gelince yol alçalmağa başlıyor. Hoçuvan düzlüğünden sonra artık Kür havzasına geçmiş bulunuyoruz. Burası Göle gibi, Çıldır gibi yüksek otlulu sulak ovalar halindedir. Dağların kuzeybatı yamaçlarında tekrar ormanlar meydana çıkıyor. Geçtiğimiz yerlerde şelâlelere, bol akar sularak rastlanıyor.

Çıldır gölü etrafından başlayarak Kars düzlüğü, Pasin ve Erzurum ovalarının kuzeyine varan ve daha batıya doğru uzanan bu dağlar dizisi Doğu Anadolu ile Doğu Karadeniz bölgesi arasında hudud vazifesini

görür. Doğu Karadenizin iç kuşağının buraya düşen kısmı yani yukarı Kür - Oltu çayı ve Orta Çoruh havzaları Osmanlı İmparatorluğu zamanında Çıldır eyaleti adı ile bir idarî birlik vücuda getiriyordu. Bu eyalet Gürcistana yakın olduğu için buna Gürci - ucu da denilirdi. Evvelce buranın en kuvvetli merkezi Aardanuç idi; Osmanlılar zamanında Ahıska merkez olmuştu.

Doğu Anadolu'da istepeler hakim olduğu halde bu kenar dağlar bölgesinde saf çam ormanları, yani kurakçıl ormanlar meydana çıkar. İnsanların müdahalesiyle burada istepelerin sahası genişlemiş olmakla beraber esasında bu bölge kurakçıl ormanlar ve dağ çayırları sahasıdır. Buraların bol otlu çayırları, civar memleketler halkının hayvanları için daimî yaylak vazifesini görmüştür.

Bu dağlık ve ormanlık bölge eskidenderi bir çok kavimlere sığınak olmuştur. Gerek Doğu Anadolu'nun, gerek Güney Kafkasyanın bir çok kavimleri tazyike uğradıkları zaman buralarda saklanmışlardır. Baştan başa kale harabeleriyle dolu olan bu köşeye Anadolu'nun bütü devletleri pek güç sokulabilmişlerdir; şehir hayatı da nisbeten geç vücut bulmuştur.

Doğu - batı istikametinde uzanan yol ile Kars - Artvin yolunun birleştiği noktada bulunması, Ardahanın münakale bakımından değerini arttırmaktadır. Denizden 1778 metre yüksekte olup nüfusu da 5000 kadardır. Ardahan kalesi de Kars kalesi gibi Osmanlıların eseridir ve ondan daha eskidir; XVI. asır ortalarına doğru yapılmıştır.

Ardahan - Artvin yolu:

Karstan Ardahana, hatta Ardahan ovasının sonuna kadar yol Erzurum - Kars yolundan farklı değildir; fakat Ardahan - Artvin arasındaki 140 kilometrelik yolda manzara değişir. Bucak merkezi yanındaki Kür köprüsünden sonra Yalnızçam geçidine doğru yükselmeğe başlar; tam geçidin ortasında 2570 metre yüksekliğe varır.

Yalnızçam veyahut ora halkının ağzıyla Yalağunuzçam, doğuda Arsiyan tepesinde başlayarak güneybatı istikametinde Yasamal'ın Horasan tepesine kadar uzanır. Yukarı Kür havzasını Çoruh havzasından ayıran dağlar dizisi üzerinde işlek bir geçittir. Bundan dolayı bütün bu dağlara Yalnızçam dağları denilmektedir.

Bu dağlara Yalnızçam denilmesinin çok yakışan bir tarafı da büyük bir kısmının sırf çam ormanları ile örtülü olmasıdır. Silseleyi aşan yol üzerinde kale harabeleri, gözcü kuleleri var. Yolun geçtiği yerler çıplaklaşmış orman hududunun üstünde Bilbulan, Kürdivan (3050 m.) dağ çayırları görülür. Cankurtaranı geçtikten sonra evvelâ Safçam ormanına,



5 — Horasan — Sarıkamış yolu üzerinde Horasan beli
Horasan beli sur la route de Horasan — Sarıkamış

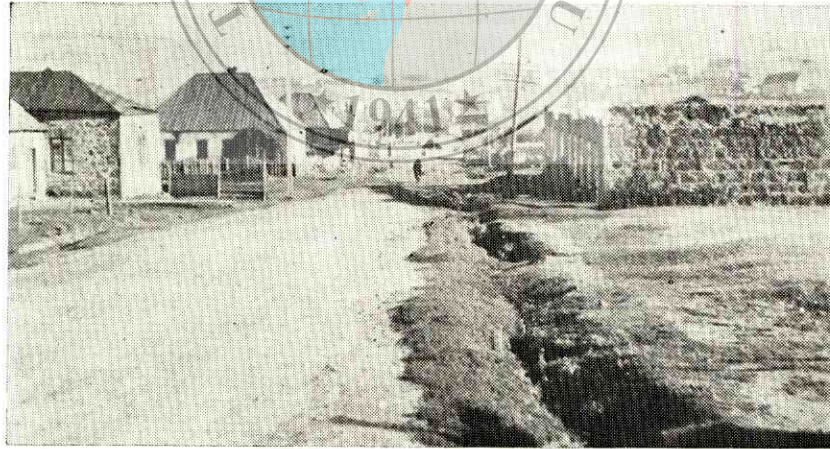


6 — Zivin Kalesi — Sarıkamış yolu üstünde
La citadelle de Zivin, sur la route de Sarıkamış

Sadi Seleu, Doğu Anadolu.

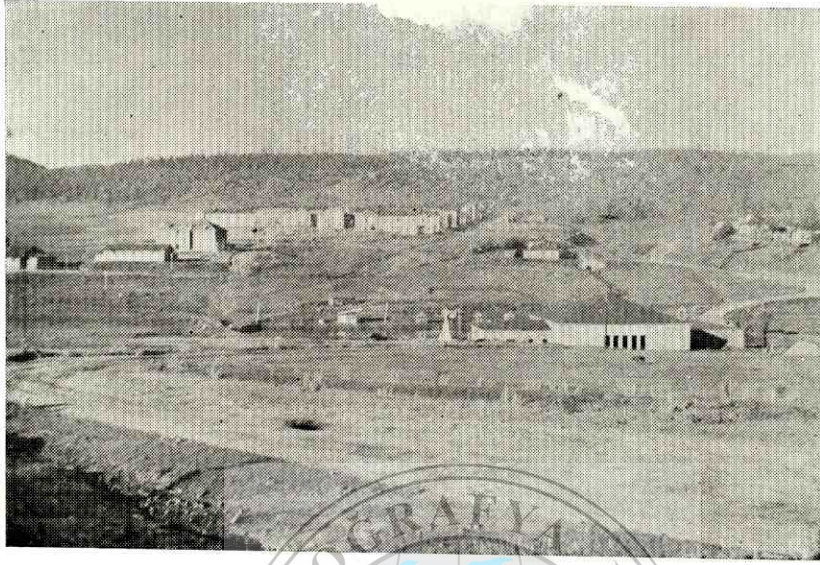


7 — Soğanlı dağ ormanları — Sarıkamış demir yolu üzerinde
La forêt de Soğanlıdağ, sur la voie ferrée de Sarıkamış

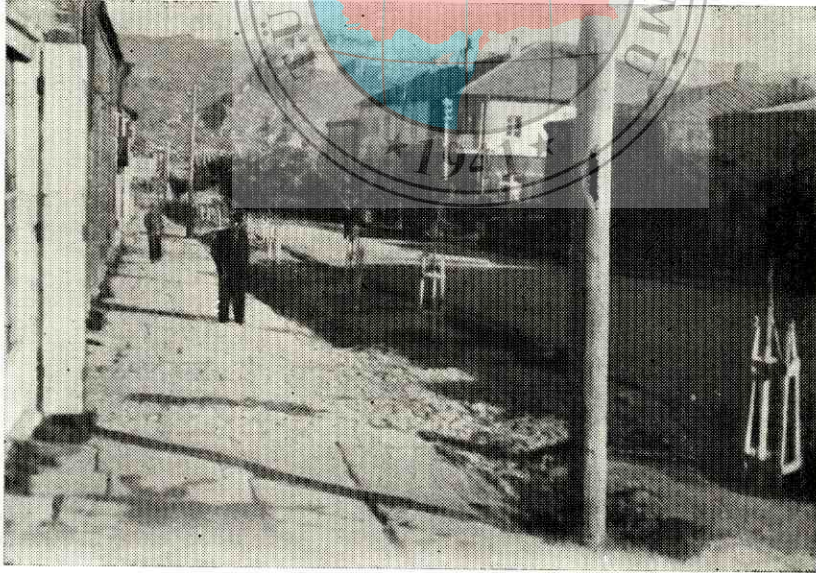


8 — Sarıkamış Sokaklarında
Une des rues de Sarıkamış

Sadi Selen, Doğu Anadolu.

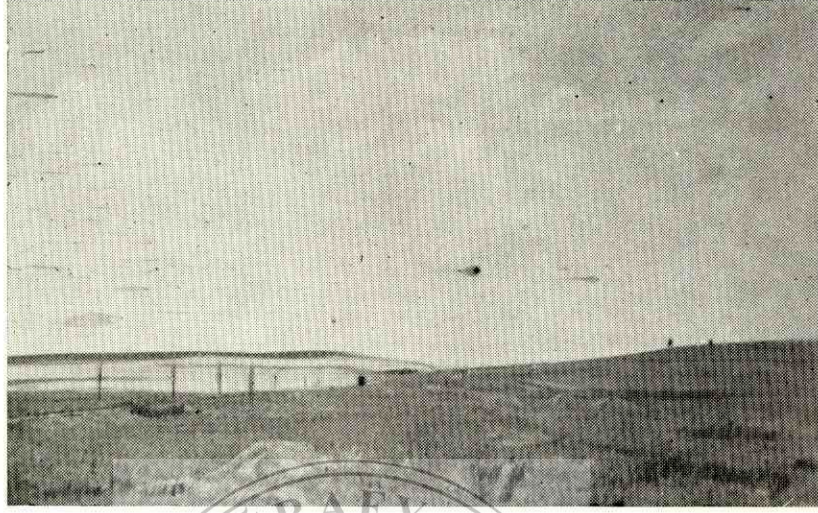


9 — Sarıkamış'tan bir görünüş
Une vue de Sarıkamış

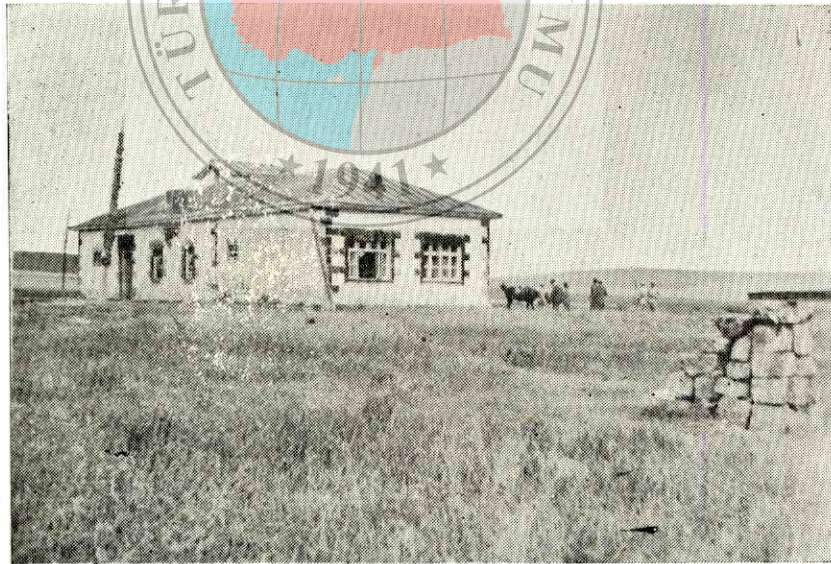


10 — Kars : Kalenin görünüşü
Kars : une vue vers la Citadelle

Sadi Selen, Doğu Anadolu.

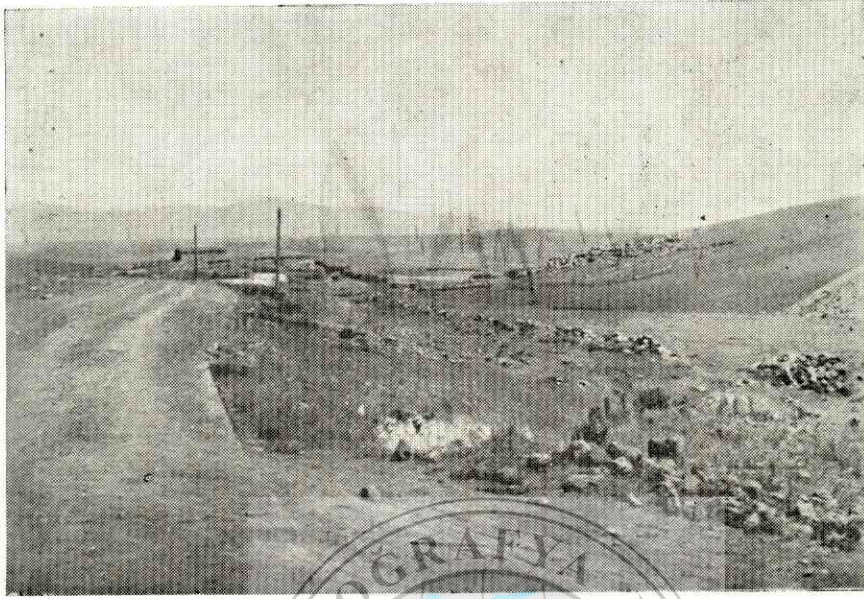


11 — Kızılçakçak : Tiknis köprüsü
Kızılçakçak : le pont de Tiknis

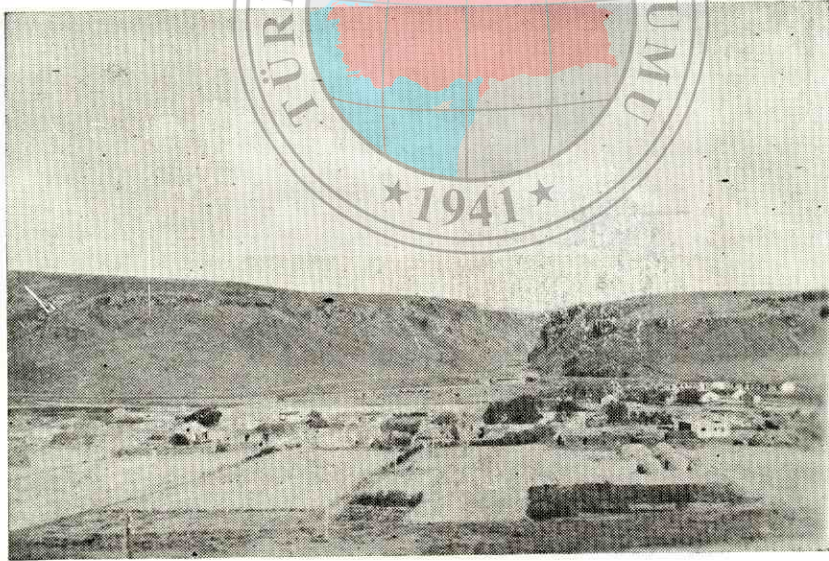


12 — Kızılçakçak, Hudud Karakolu
Kızılçakçak : Frontière turco - soviétique

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



13 — Kars — Cılavuz yolu
Le paysage sur la route de Kars — Cılavuz

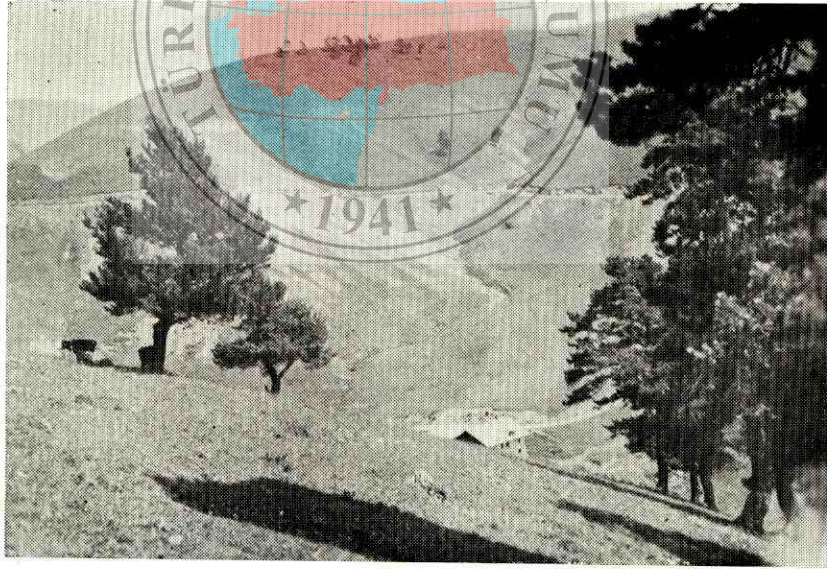


14 — Cılavuz köy Enstitüsü (Kars)
Institut rural de Cılavuz (Kars)

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



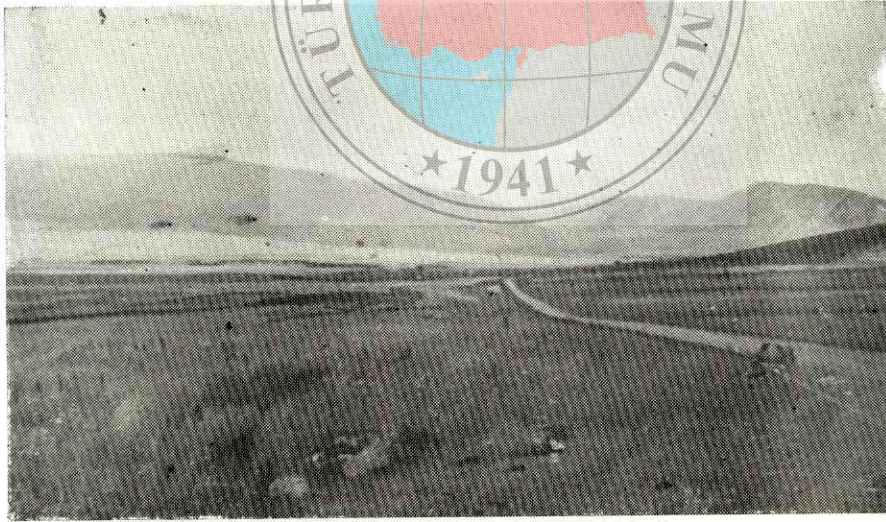
15 — Kars — Adahan yolunda
Sur la route de Kars — Ardahan



16 — Ardahan — Ardanoç yolunda Kutul hanı
L' auberge de Kutul, sur le route l' Ardahan — Ardanoç
Sadi Selen, Doğu Anadolu.

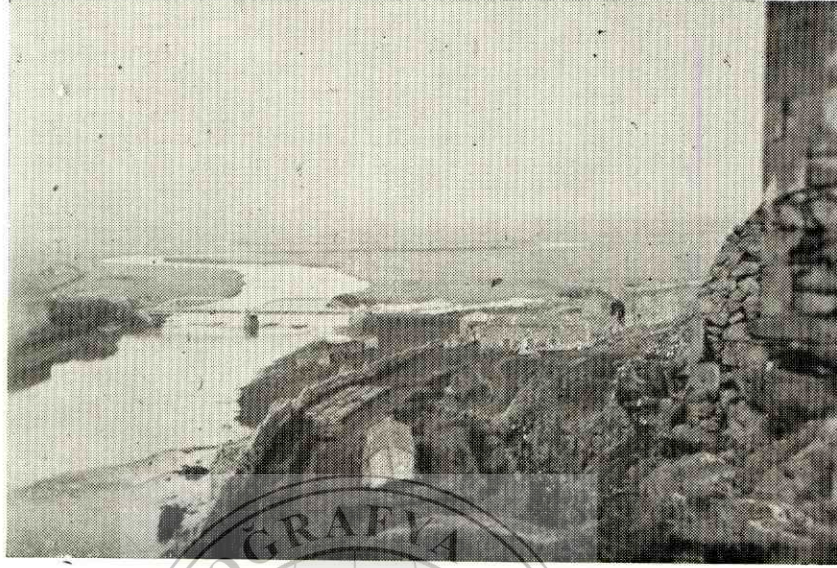


17 — Ardahan : Çubuklu köyü
Village Çubuklu près d' Ardahan

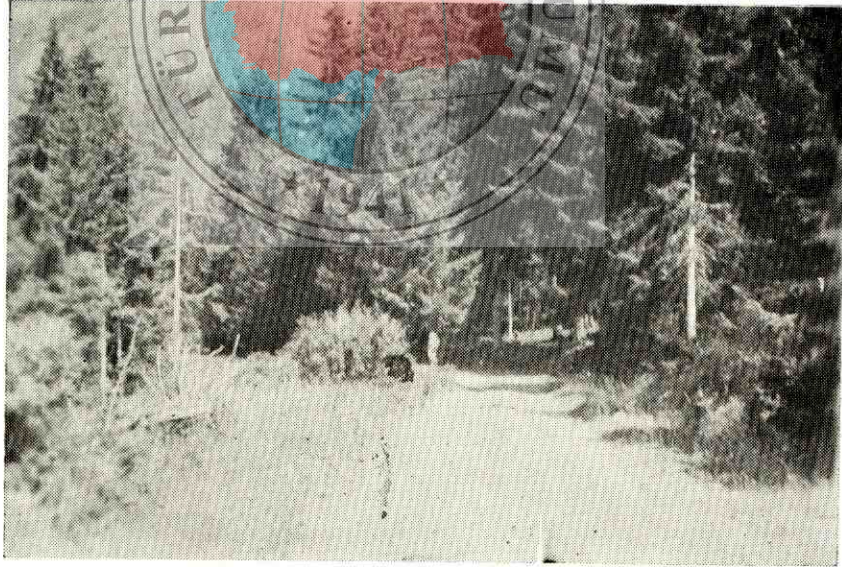


18 — Ardahan ovası
La plaine d' Ardahan

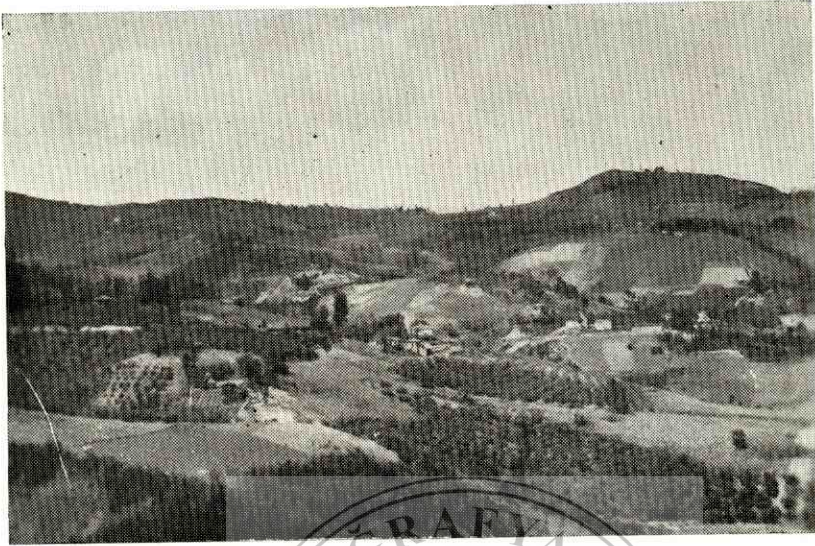
Sadi Selen, Doğu Anadolu.



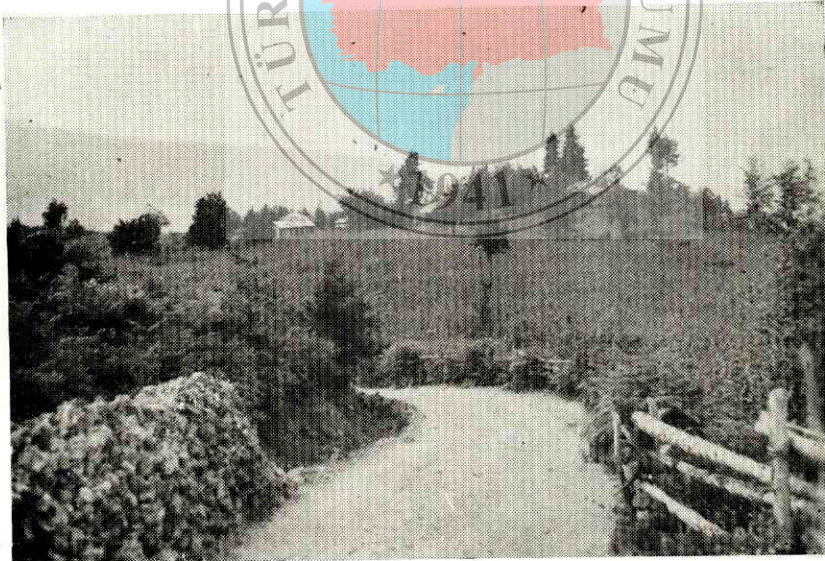
19 — Ardahan kalesinden ovaya bakış
La plaine d' Ardahan vue de la Citadelle



20 — Karanlık Meşe ormanları: Ardahan — Artvin yolu üstünde
Les forêts de Karanlık Meşe sur la route d' Ardahan — Artvin
Sadi Selen, Doğu Anadolu.

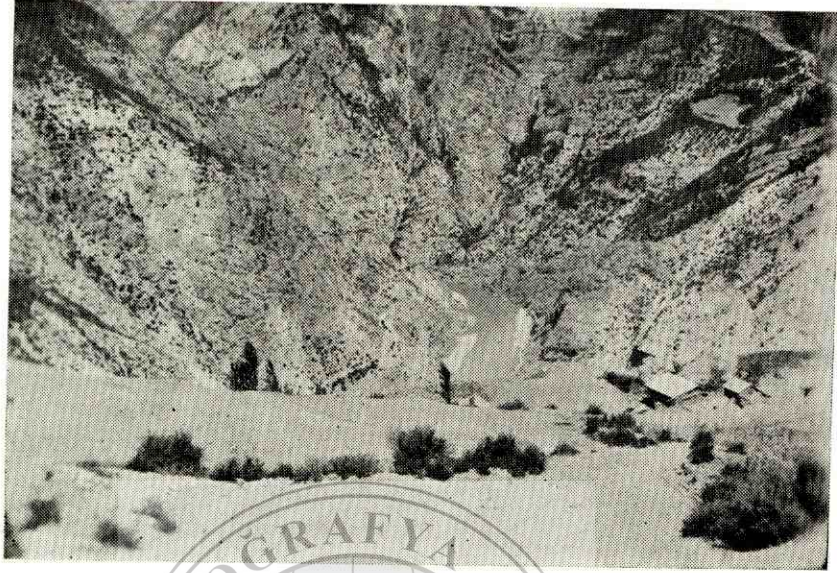


21 — Tütünlü dolaylarından bir görünüş
Le paysage des environs de Tütünlü

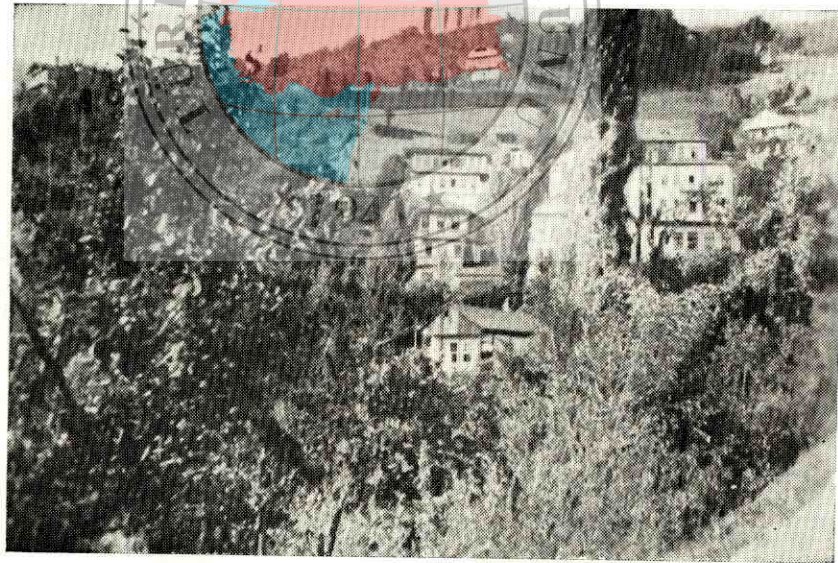


22 — Ardanuç yolunda
Le paysage sur la route d' Ardanuç

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



23 — Çoruh nehri : Artvin yolunda
Le Çoruh près de la route d' Artvin

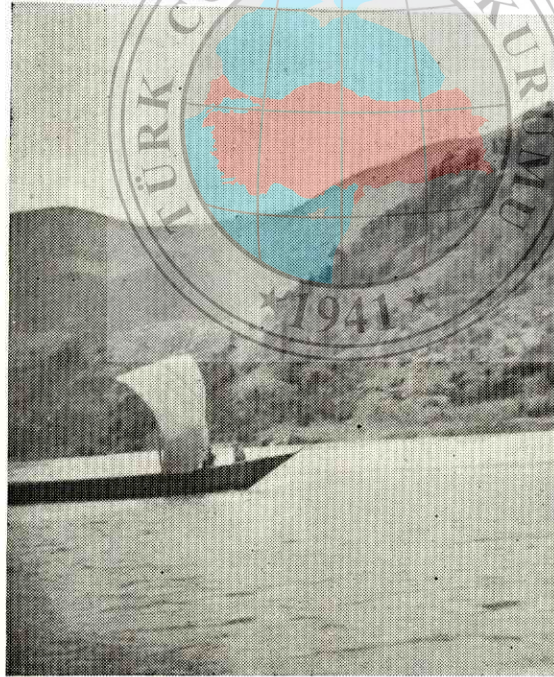


24 — Artvin

Sadi Selen, Doğu Anadolu.

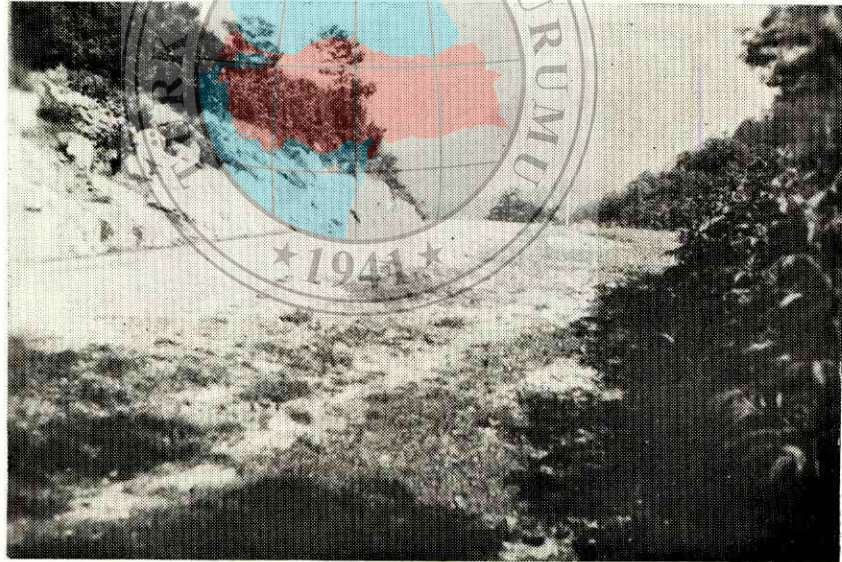


25 — Çoruh ırmağı üzerinde
Sur le Çoruh



26 — Çoruh vadisinden bir görünüş
une vue de la valle de Çoruh

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



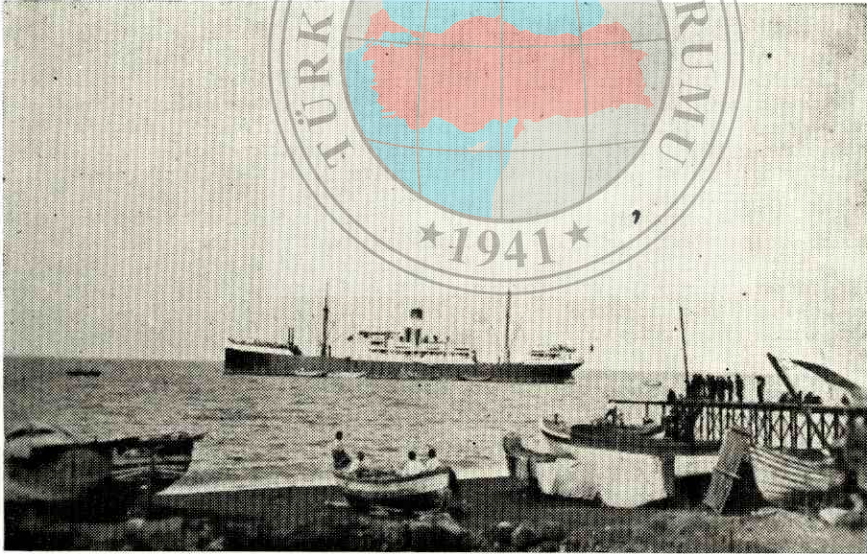
27 - Borçka

28 - Borçka - Hopa yolundan bir görünüş
Une vue sur la route de Borçka - Hopa

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



29 — Borçka — Hopa yolunda Cankurtaran
Cankurtaran (Sauvetage) sur la route de Borçka — Hopa

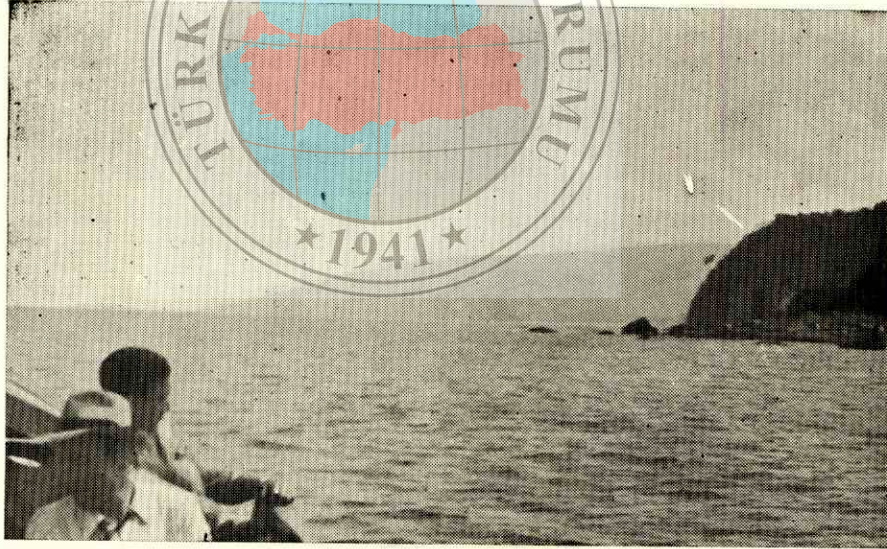


30 — Hopa iskelesi
L' échelle de Hopa

Sadi Selen, Doğu Anadolu.



31 — Hopa (Karadeniz kıyısı)
Hopa : Peysage du littoral de la Mer Noire



32 — Sarp yolunda : Karadeniz üzerinde Türk — Sovyet hududuna bakış
Vue prise vers Sarp, à la frontière turco — soviétique sur la Mer Noire
Sadi Selen, Doğu Anadolu.

Evvelce Çoruh üzerinde Bayburt'tan aşağı kayıkla inildiği rivayet edilirse de bugün ancak Artvinin biraz güneyinde Sirya bucağından beri ve en çok Artvinden aşağı inilir. Çok kıvrımlı ve süratli akan bu su üzerinde motorlu vasıtalarından iyi bir netice alınmamıştır. Yalnız dönüşte yelkenden faydalanma kabil olmaktadır. Kayıkların yükle dolmasında ve yürütülmesinde bir takım usullere baş vurulur. Kürekçiler bir yanda, reis kayığın bir ucunda yer alır. Elindeki değneği kayığın çok yakın geçen kayalara çarpmaması için mahirane kullanır; seyahat daima heyecan içinde geçer. Dönüş yolculuğu günlerce devam eder. Kayık yedeğe alınır, altı kişilik bir kabile kâh suya dalarak, kâh kenardan giderek iple kayığı çeker. Giderken üç saat süren bir yol dönüşte üç günde alınır.

Kayıkla da gidilebilen Borçka'dan sonra Hopaya kadar 36 kilometre süren yol yeni yapılmıştır. Güzel manzaralı, aynı zamanda çok rahat gidilrilen bu yol Borçkadan sonra İçkale'yi geçerek Çifte Köprü'ye ve İskaristi dağlarını aşarak Hopa'ya iner.

Yalnızçam'dan Artvin'e kadar 118 kilometre ve Artvin'den Borçka'ya kadar 49 km. uzanan bu yol evvelce geniş bir patikadan başka bir şey değilmiş. Son Osmanlı padişahlarından Sultan Aziz'in emri ile Albay Hasan bey adında bir zatın başkanlığında açılıp yol şekli verilmiş. 93 harbinde Rusların buraları işgali sırasında 3,5 metre genişliğinde dar bir şose haline getirilmiştir. Cumhuriyet devrinde evvelce Batuma giden bu yolun Borçka ile Hopa arası tam bir şose olarak yapılmıştır.

