

YOLA BAĞLI ORTAYA ÇIKAN YENİ BİR YERLEŞME: MADENKÖPRÜBAŞI

A New Settlement Which is Bounded to the Highway : MADENKÖPRÜBAŞI

Doç.Dr.Abdullah KÖSE*

ÖZET

Madenköprübaşı, İspir ilçe merkezine bağlı Maden Köyü'nün bir mahallesi iken, 1988 yılında Maden, Meydanlı ve Elmalı köylerinin katılımı ile belde durumuna gelmiştir. Çoruh vadisi tabanındaki yerleşmenin gelişimi, 1960'lı yıllarda İspir-Erzurum karayolunun hizmete açılmasından sonra gerçekleşmiş, 1997'de nüfusu 2 702'e ulaşmıştır. Kendine bağlı dört mahalle ve sekiz mezraası bulunan Madenköprübaşı, 1960'dan sonra karayoluna bağlı olarak gelişen küçük bir yolboyu yerleşmesi olup, çevresinin hizmet merkezi durumundadır.

ABSTRACT

When Madenköprübaşı was a district(mahalle) of Maden village which was bounded to the center of district İspir, it became a small town in 1988 participating in villages such as Elmalı, Maden and Meydanlı. After the highway of İspir-Erzurum was put into the service, the developing of this settlement on the bed of Çoruh valley was realized in 1960's. Its population was 2 702 in 1997. Since Madenköprübaşı, in itself, which has four districts(mahalle) and eight mezraas is a small settlement, having along the road, which is developed depending on the highway after 1960, it is now an employment center of its environment.

1.Giriş

Ereşebilirlik kolaylığından dolayı doğal yollar, tarihî çağlar boyunca yerleşmeleri kendine çekmiştir. Özellikle, dağlık bölgelerde vadi tabanları ve depresyonları takip eden doğal yolların kavşak noktalarında kurulan yerleşmeler, değişik yönlerden gelen yolların sağladığı ulaşım kolaylığı nedeniyle önemli ticaret merkezleri durumuna gelmişlerdir'. Bu doğal yollar üzerinde yer alan şehirler, aynı güzergâhı takip eden modern ulaşım sistemlerinin kurulmasından sonra da, ticaret merkezi olma özelliklerini güçlendirerek devam ettirmişlerdir. Ancak,

* Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, Erzurum.
1- GÖNEY, S., 1995, Şehir Coğrafyası, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayını, s. 194-198, İstanbul.

doğal yol güzergâhları üzerinde bulunmalarına rağmen inşa edilen yeni ulaşım sistemlerinin uzağında kalan bazı yerleşmeler, modern ulaşım sistemlerinin sağladığı avantajlardan yararlanamadıkları için eski önemlerinin yitirerek küçülmüş veya yok olmuşlarken; diğer bazıları yeni şartlara uyarak, eski sitlelerini terkedip yol üzerinde bir başka konumda yeni bir şehir olarak yeniden gelişmişlerdir². Nitekim, Ankara-İstanbul karayoluna göre sapa kaldığı için önemini kaybeden Üskübü'nün yerine gelişen Düzce, İstanbul-Ankara demiryoluna sapa kaldığı için eski Polatlı'nın 6 km. kadar kuzeybatısında gelişen yeni Polatlı, İstanbul-Bağdat demiryoluna sapa kaldığı için içeri Çumra yerine 13 km. kadar doğuda gelişen yeni Çumra ve demiryoluna sapa kaldığı için eski Pazarcık yerine gelişen yeni Pazarcık, Türkiye'de yola bağlı olarak yer değiştiren şehirlere karakteristik örnekler oluşturmaktadır³. Fevzipaşa, geçici bir yerleşme iken 1912 yılında işletmeye açılan demiryolu istasyonu ile gelişerek kasaba durumuna gelen, Nurdağı ise demiryolu ile birlikte karayolu ulaştırmasına bağlı olarak gelişen yerleşmedir⁴.

Ülkemizdeki yola bağlı olarak gelişen şehir yerleşmeleri yanında, yol güzergâhlarının uzağında kalan ve ulaşım kolaylıklarından daha fazla yararlanabilmek için eski sitlelerini terkedip demiryolu ve karayolu üzerine taşınan, veya yakınından geçen yolun geniş doğrultusuna göre şekillenen köy yerleşmelerine sıkça rastlamak mümkündür. Nitekim, Kars'ın 12 km. kadar güneybatısındaki Kümbetli Köyü, Erzurum-Kars karayolunun iki kenarı boyunca uzunluğu 3 km.yi bulan yolboyu köylerine tipik bir örnek oluşturan kırsal yerleşmelerden sadece biridir⁵.

Araştırmaya konu olan Madenköprübaşı, yeri değişen şehir ve köy yerleşmelerinden farklı olarak, sosyal, kültürel ve ekonomik gelişim ve değişimin etkisiyle, gelişen ulaşım koşullarından daha fazla ve kolay yararlanmaya çalışan üç köy yerleşmesine göre merkezi bir konumda, yeni ortaya çıkan bir yerleşmedir.

Madenköprübaşı, Pontidler ile Anatolidler arasındaki dislokasyon hattı üzerine yerleşmiş olan Çoruh Irmağı'nın açtığı derin yarma vadinin⁶ tabanında kurulmuştur(Şekil 1). Konsekant bir oluk içerisinde akan Çoruh Irmağı'nın kuzey kenarında kurulan Madenköprübaşı, İspir ilçe sınırları içerisinde yer alıp, doğusundaki İspir'e uzaklığı 17 km kadardır. Çoruh Irmağı'na güneyden katılan Değirmen Deresi'nin aşağı çıkışında kurulan Pazaryolu'na 10 km. kadar doğusun-

2- GÖNEY, S., 1995, a.g.e., s. 198-199, İstanbul.

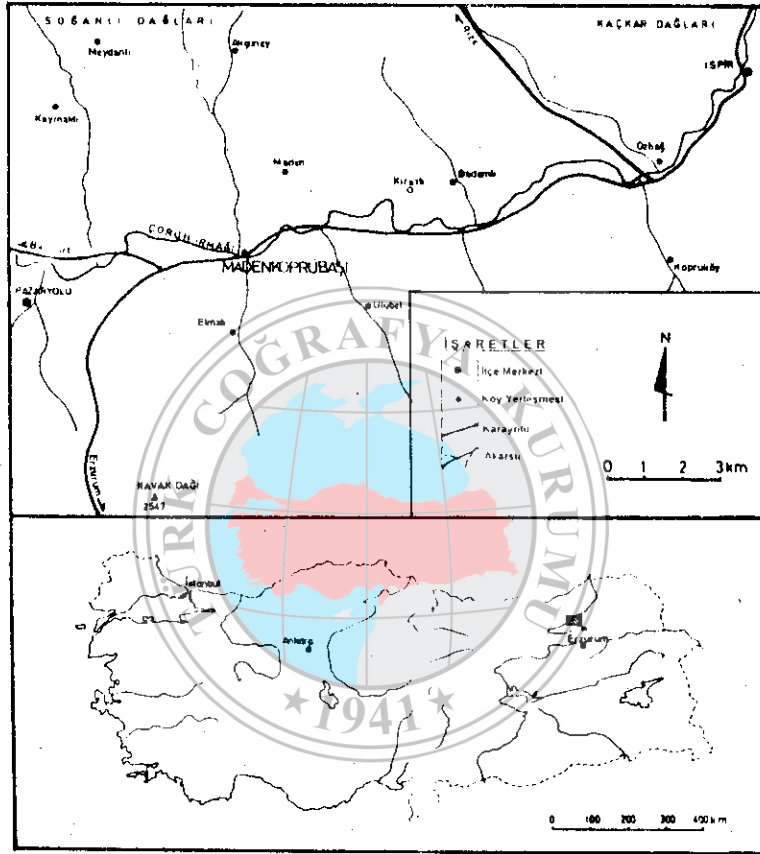
3- TUNCEL, M., 1977, "Türkiye'de Yer Değiştiren Şehirler Hakkında Bir İlk Not", İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Sayı: 20-21, s. 119-128, İstanbul.

4- DOĞANAY, H. - KOCA h., 1998, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: FEVZİPAŞA ve NURDAĞI KASABALARI". Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33, s. 1-24, İstanbul.

5- BULUT, İ., 1995, "Tipik Bir Yolboyu Köyü Örneği Kars-Kümbetli Köyü", Doğu Coğrafya Dergisi 1, s. 96-111, Erzurum.

6- ERİNÇ, S., 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayını, s. 14-16, İstanbul.

da yer alan Madenköprübaşı, İspir-Bayburt karayolu ile Erzurum-İspir ve Erzurum-Rize karayolları üzerinde bulunmaktadır (Şekil 1). Madenköprübaşı'nın Erzuruma uzaklığı 120 km, Rize'ye uzaklığı ise 137 km. kadardır.



Şekil 1. Madenköprübaşı'nın Lokasyon Haritası.
Figure 1. The Location Map of Madenköprübaşı.

Çoruh oluşunu takip eden doğal yolun, kuzeyden Sötüm Deresi ile güneyden Bağların Deresi'ni takip eden tali doğal yolların kavşak noktasında yer alan Madenköprübaşı, gelişen karayolu ulaşımı ve yakın çevresi için merkezî konumu nedeniyle gelişmiştir. Bu doğal yolların kavşak noktasının avantajlarından yararlanmak üzere söz konusu yerleşmenin gelişmesinde etkili olan çevredeki köy yerleşmelerinin başlıcaları, 10 km. kadar kuzeybatıdaki Meydanlı, 4 km. kadar kuzeydeki Maden ve 3 km. kadar güneydeki Elmalı'dır.

2. Madenköprübaşı'nın Kuruluş ve Gelişmesinde Etkili Olan Coğrafi Faktörler

Madenköprübaşı, Gölyurt(2 300 m.) geçidini aşır Pazaryolu'nun doğusunda Çoruh vadisi tabanını takip eden İspir -Erzurum karayolunun Çoruh Irmağı ile kesiştiği köprünün kuzeydoğu kenarında kurulmuş olup, yolun iki kenarı boyunca gelişmiştir. Batısında, aşınmaya karşı dirençsiz Eosen flişleri içerisinde akan Çoruh Irmağı ve ona güneyden katılan Değirmen Deresi'nin geniş vadi tabanları, doğuya doğru gidildikçe daralmaktadır. Ancak, araştırma sahasında da Eosen flişlerinin yaygın olmasından dolayı, Çoruh vadi tabanı nispeten genişliğini korumuştur. Bunda, Madenköprübaşı'nın güneyinden Çoruh Irmağı'na katılan Bağların Deresi ve Madenköprübaşı'nın batısında kuzeyden Çoruh Irmağı'na katılan Sötüm Deresi'nin taşıdıkları materyalleri Çoruh vadisi tabanında biriktirmeleri sonucu oluşan alüvyial-kollüvyial depoların da etkisi büyüktür(Şekil 2). Nitekim, Madenköprübaşı'nın kurulduğu kesimde Çoruh vadisinin taban genişliği 1 500 m.yi bulmaktadır(Fotoğraf 1).

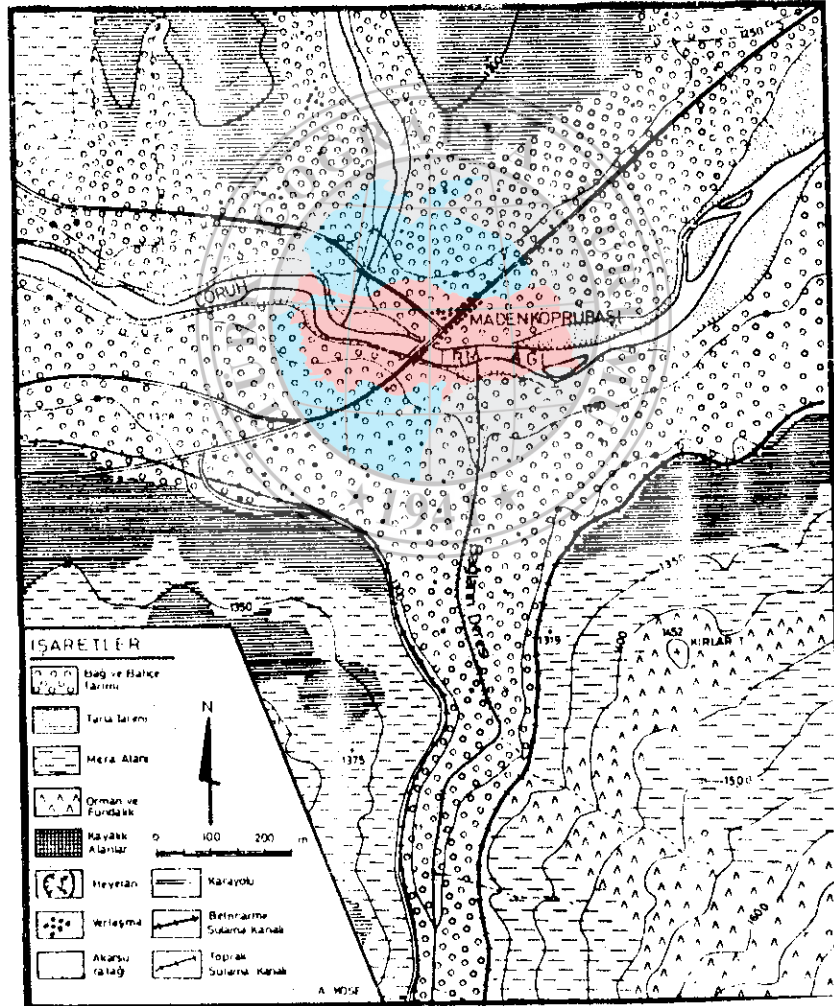


Fotoğraf 1. Madenköprübaşı'nın Çoruh vadisinin güney yamaçlarından görünüşü.
Photo 1. The view of Madenköprübaşı from south slopes of Çoruh valley.

Alüvyial-kollüvyial topraklar ile birlikte 1 250 m. yükseltide yer alan Madenköprübaşı'ndaki iklim koşulları, Doğu Anadolu'nun karasal iklimi ile Doğu Karadeniz'in nemli ılıman iklimi arasında geçiş özelliği göstermesi, yörenin tarımsal potansiyelinin artmasını sağlamıştır. Öyle ki, yıllık ortalama sıcaklığın 10 °C ve yıllık yağış tutarının 440 mm kadar olduğu sahada, don olayının Mayıs-Eylül ayları arasındaki 5 aylık dönemde hiç görülmemesi, ortalama sıcaklığın sadece

aralık, ocak ve şubat aylarında 0°C 'nin altına düşmesi ve yaz sıcaklıklarının 23.1°C 'ye kadar yükselmesi, ürün çeşitliliğini arttırarak tarımsal potansiyelin yükselmesini sağlamıştır. Ancak, iklim koşullarının sağladığı bu avantaja rağmen, vadi tabanındaki sınırlı tarım alanlarının yöre nüfusunun geçimini sağlamada yetersiz kalışı, vadi yamaçlarındaki aşınım yüzeyleri üzerindeki tarım alanlarından faydalanabilmek ve tarımsal kullanılışa uygun olmayan meralar ile yüksek kesimlerdeki yaylalara daha yakın olmak kaygısı sonucu, yerleşmelerin kuruluş yeri olarak çoğunlukla vadi yamaçları tercih etmelerine neden olmuştur.

Yerleşmelerin yer seçiminde vadi tabanlarından uzaklaşıp yamaçları tercih



Şekil 2. Madenköprübaşı ve Çevresinin Arazi Kullanılışı Haritası.

Figure 2. The Map of Inner Area of Madenköprübaşı and Environment.

etmelerinde, sosyal güvensizliğin sonucu olarak korunma faktörünü ön plânda tutulmasının da etkisi büyüktür. Dolayısıyla, Madenköprübaşı'nın yer aldığı Çoruh vadi tabanı, 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar yerleşmeye sahne olmamış, ancak doğal yola yakın olmak kaygısı ile vadi tabanından çok uzak olmayan ve vadi yamaçlarındaki korumalı yerlerde kurulan köylerin ekonomik faaliyet alanı içerisinde kalmıştır. Nitekim, vadi tabanındaki tarım alanlarının büyük bölümü, Çoruh Irmağı'na güneyden katılan Bağların Deresi vadisi içerisinde kurulan ve Madenköprübaşı mevkiine en yakın yerleşme durumundaki Elmalı Köyü nüfusu tarafından kullanılmıştır. Çoruh vadi tabanında bağ ve bahçe olarak değerlendirilen sulanabilir tarım alanları içerisinde oluşturulan ve hulek adı verilen bağ evleri, 1960'lara kadarki dönemde Madenköprübaşı çevresindeki tek yerleşme şekli olarak kalmıştır.

Cumhuriyet'in ilânı ile sosyal huzurun büyük ölçüde sağlanması, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik gelişme ile yöre nüfusunun kapalı toplum yapısından sıyrılmaya başlaması ve ulaşım sistemindeki gelişmelerle ülkemizin diğer merkezlerine zaman, mesafe ve fiyat bakımından eşitliliğin kolaylaşması, Çoruh vadi tabanını takip eden doğal yoldan uzakta kurulan köylerde yaşayan insanların daha fazla yola yakınlaşmasına neden olmuştur. Bunda, İspir-Erzurum arasındaki ulaşımı sağlamak üzere Pazaryolu-İspir arasında Çoruh vadisini takip eden ve Pazaryolu'ndan itibaren güneye yönelen karayolunun 1960 yılında tamamlanmasının da etkisi büyüktür. Öyle ki, 1960'lara kadar İspir-Erzurum arasındaki bağlantı, İspir'in 5 km. kadar batısında Çoruh Irmağı'na güneyden katılan Köprüköy Deresi vadisini takip eden standartları düşük bir toprak yol ile sağlandığından, bölgenin en önemli merkezi durumundaki Erzurum'a ulaşımın güç olduğu Madenköprübaşı'nda, çevredeki bağ ve bahçeler içerisinde görülen bir kaç hulek(bağ evi)ten başka hiç bir gelişme gerçekleşmemiştir. Erzurum ile yöre arasında karayolu bağlantısını sağlayan güzergâhın Çoruh vadi tabanını takip etmesi ve yol standartlarının yükseltilerek motorlu kara taşıtlarının hızla yaygınlaşması ile Erzurum ve Erzurum üzerinden ülkenin diğer merkezleri ile bağlantının çok daha kolaylaşması, Çoruh vadisinin güney ve kuzeyindeki köy yerleşmeleri için merkezi yer özelliği taşıyan Madenköprübaşı mevkiinde sosyal hareketliliğin arttığı bir dönemin açılmasına neden olmuştur.

İspir-Erzurum karayolunun Madenköprübaşı mevkiinde Çoruh Irmağı'nın güney kenarından kuzey kenarına geçmesini sağlayan köprü'nün 1956 yılında inşası ve 1960'larda sözkonusu karayolunun hizmete açılması, çevre köy yerleşmelerinde yaşayan nüfusun İspir ve Erzurum ile ülkenin diğer merkezlerine ulaşabilmesinde Madenköprübaşı mevkiinin bir toplama-dağıtma merkezi durumuna gelmesine neden olmuştur. Öyle ki, henüz özel motorlu taşıtların yaygınlaşmadığı ve ulaşımın İspir-Erzurum arasında çalışan toplu ulaşım taşıtlarıyla sağlanabildiği 1960-1970'li yıllarda Elmalı, Maden, Meydanlı, İyidere, Akgüney, Başçeşme ve Soğuksu gibi Çoruh vadisi yamaçlarındaki köy yerleşmelerinde yaşayan nüfusun bu merkezlere ulaşmak için öncelikle erişmesi gereken yer,

Madenköprübaşı mevkii olmuştur. Yaya veya binek hayvanları ile Madenköprübaşına ulaşmanın Elmalı ve Maden köylerinden en az yarım saat, diğerlerinden bir kaç saati bulması ve İspir-Erzurum arasında çalışan toplu ulaşım taşıtlarının Madenköprübaşı'ndan geçiş zamanının çoğunlukla düzensiz oluşu, yolcuların uzun süre beklemlerine neden olduğundan, çevresi için küçük bir toplama-dağıtma merkezi durumuna gelen Madenköprübaşı mevkiinde bazı hizmet faaliyetleri gelişmeye başlamıştır. Bu hizmet faaliyetleri, öncelikle bekleyen yolcuları olumsuz hava koşullarından koruyan bir kahvehane ile yolda kalan yolcular için bir otel inşasıyla başlamıştır. Bunu takip eden dönemde, bir yandan bakkal, kahvehane, manav ve tamirhane gibi iş yerlerinin sayısı artarken, diğer yandan çevredeki bağ alanları içerisinde evler inşa edilmeye başlanmıştır.

Erzurum-İspir karayolu üzerinde köprü inşasının 1953 yılında tamamlanması ve 1960'a kadar olan dönemde yolun hizmete açılması ile gelişmeye başlayan Madenköprübaşı, 1987 yılına kadar Maden Köyü'ne bağlı küçük bir mahalle durumundayken, merkezî konumu nedeniyle hızla gelişmeye başlaması sonucu 1988 yılında, çevredeki Maden, Meydanlı ve Elmalı köylerinin katılımı ile belediye teşkilatı kurulmuş, sözü edilen üç büyük köy yerleşmesi Madenköprübaşı'na bağlı mahalleler durumuna gelmiştir. Sözkonusu köy yerleşmelerinden Elmalı'nın 1 085, Meydanlı'nın 765 ve Maden'in 589 olan 1985 Sayım Yılı nüfuslarının, bu yerleşmelerin tek başına belediye teşkilatı oluşturulması için yetersiz kalması yanında, bu üç yerleşmenin birleşerek belediye teşkilatını oluşturmalarını zorunlu kılmıştır. Ancak, bu köy yerleşmelerinin birbirine uzak olmaları, bu üç yerleşmeye eşit uzaklıkta bulunan ve Erzurum-İspir karayolu üzerinde yer alması nedeniyle erişilebilirliğin daha kolay olduğu Madenköprübaşı mahallesinin merkez olarak seçilmesine neden olmuştur. Bunun sonucu olarak Madenköprübaşı, Çoruh vadi tabanındaki merkez mahalle ile birlikte 4 mahalle ve 8 mezradan oluşan bir belde durumuna gelmiştir. 1990 Genel Nüfus Sayımı'nda 2 402 olan Madenköprübaşı'nın nüfusu, 1997'de 2 702'e yükselmiş olup, bunun 1700'ü merkez mahalle nüfusedir. Madenköprübaşı'nın nüfusu 1980'li yılların başında yok denecek kadar azken, 1997'de 1700'e yükselmesi, merkezîlik özelliğine bağlı olarak çevre mahalle yerleşmelerinden nüfus çekmesiyle gerçekleşmiştir.

Madenköprübaşı mevkiinin bir yerleşme birimi olarak gelişmesi 1987 yılına kadar çok yavaş gerçekleşmiştir. Nitekim, 1987 yılında Madenköprübaşı'nda 11 bakkal ve manav, 4 kahvehane, 1 otobüs yazıhanesi, 2 beyaz eşya ticarethanesi, 2 oto tamirhanesi bulunuyordu⁷. Bu ticari ve hizmet işyerleri ile postane ve sağlık ocağı gibi kamu hizmet binalarının İspir-Erzurum karayolunun iki kenarı boyunca sıralandığı Madenköprübaşı'nda, ev eklentilerinin sayısı 20'yi aşmıyordu. Bu özelliği ile Madenköprübaşı, çevresindeki kırsal nüfus için bir sosyal hizmet merkezi olan hamletlere benzetilebilir⁸.

7- KÖSE, A., 1991, İspir ve Çevresinin Bölgesel Coğrafya Etüdü, Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enst. (Basılmamış Doktora Tezi), s. 179, Erzurum.

8- TANOĞLU, A., 1966, Nüfus ve Yerleşme, Cilt 1. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayını, s. 257-258, İstanbul.

Ulaşım kolaylığına bağlı olarak ortaya çıkan Madenköprübaşı'nın gelişmesi, 27 Aralık 1988 tarih ve 20032 sayılı yasa ile sözkonusu yeni yerleşmenin belde* durumuna gelmesiyle hız kazanmıştır. Madenköprübaşı'nın sahip olduğu ulaşım kolaylığı avantajı, çevre köy yerleşmelerinde yaşayan nüfusu da zamanla kendine çekmiş, merkezî konumu nedeniyle pazar potansiyelinin de çevre köy yerleşmelerine göre daha fazla olduğu Madenköprübaşı'nda ticari ve hizmet iş yerleri ile birlikte nüfus da artmaya başlamıştır. Nitekim, 1987'de hizmet ve ticaret işyerlerinin sayısı 20'yi aşmazken, 1998'de bu işyerlerinin sayısı 41'e ulaşmıştır. Büyük bölümünü bakkal(13 adet) ve kahvehanelerin(4 adet) oluşturduğu Madenköprübaşı'ndaki işyerleri, pazar potansiyelinin sınırlı olması nedeniyle küçük ölçekli olup, bir kaç değişik ürünün pazarlandığı dükkanlar durumundadır.

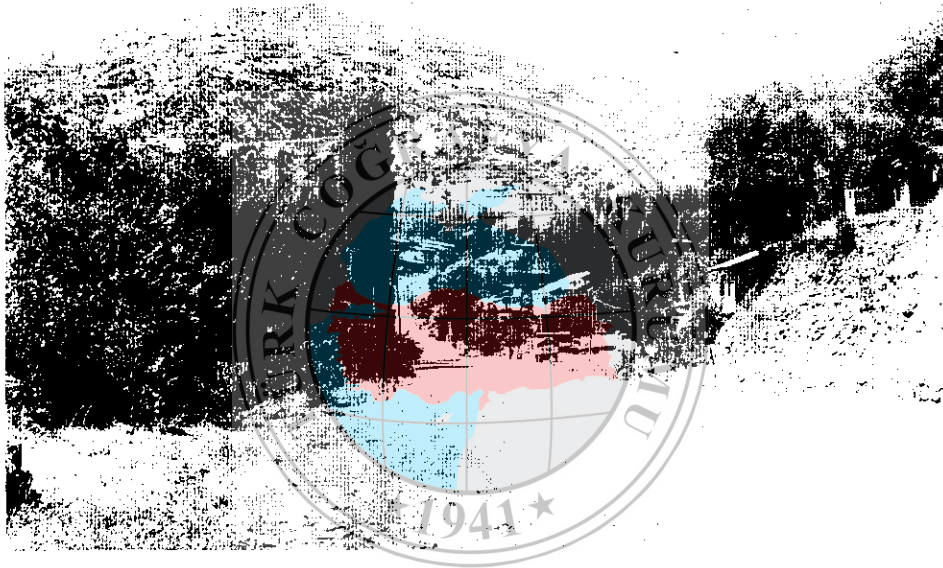
Bakkal ve kahvehaneler yanında 5 yatak kapasiteli küçük bir otel, 2 seyahat yazıhanesi, 3 kereste-marangoz atelyesi, 3 lokanta, 2 petrol istasyonu ve oto tamirhaneleri gibi işyerleri ile Madenköprübaşı, çevre köy yerleşmelerinde yaşayan nüfusun küçük bir hizmet merkezi görünümündedir. Çevredeki küçük köy ve mahalle yerleşmelerinin ayrı ayrı pazar potansiyelinin çok sınırlı oluşu, buna karşılık merkezî konumdaki Madenköprübaşı ile bu köy yerleşmeleri arasındaki ulaşım kolaylığı, ticaret ve hizmet işyerlerinin Madenköprübaşı'nda toplanmasına neden olmuştur. Belediye hizmetleriyle birlikte PTT, Sağlık Ocağı ve özellikle 1997-1998 öğretim yılında 8 yıllık kesintisiz ilköğretime geçilmesinden sonra çevre mahalle yerleşmelerindeki öğrencilerin merkez mahalledeki ilköğretim Okulu'nda eğitime başlamaları, Madenköprübaşı'nın merkezîlik gücünü biraz daha arttırmıştır.

Madenköprübaşı'nda hizmet ve ticaret işyerlerinin gelişmeye başladığı 1960'lardan belediye teşkilatının kurulduğu 1988 yılına kadarki dönemde ticaret ve hizmet işyerlerinde çalışanlar tamamen çevredeki köy yerleşmelerinde yaşadıkları için, çevresinin bir hizmet merkezi durumundaki Madenköprübaşı'nın nüfusu yok denecek kadar azdı. Yolun sağladığı avantajlardan daha fazla yararlanmak ve Madenköprübaşı'ndaki işyerlerine yakın olmak isteyenler, belediye teşkilatının oluşturulması ile altyapı hizmetleri de tamamlanmaya başlayan Madenköprübaşı'na yerleşmeye başlayınca, nüfus artmaya başlamıştır.

Madenköprübaşı'nın nüfusunun artmasında en önemli olaylardan biri de, 1987 yılında Elmalı köyünde meydana gelen heyelanda evleri oturulmaz duruma gelen ailelerin, yeni evlerini Madenköprübaşı'nda veya Madenköprübaşı çevresindeki bağ alanları içerisinde inşa etmeleridir. Ailelerin kendi çabalarıyla bağ alanları içerisinde inşa ettikleri evler yanında, proje safhası tamamlanıp in-

* Kamuoyunda Belediye teşkilatı bulunan yerleşmeler için kullanılan belde kavramını ÖZÇAĞLAR, "bir köy sınırları içerisinde gelişip büyüyen bünyesinde belediye örgütü kurulmuş merkezi yönetim bakımından ilçe veya il merkezliği görevi üstlenmemiş kasaba ve şehirler" olarak tanımlamıştır. ÖZÇAĞLAR, A., 1996, "Türkiye'nin İdari Coğrafyası Bakımından Köy, Bucak, İlçe, İl ve Belde Kavramları Üzerine Düşünceler". Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı: 12, s. 7-24, Ankara.

şa safhasına geçilen 139 afet konutuyla Madenköprübaşı, çevre kır yerleşmelerinden nüfus çekerek daha da büyüyecektir. Doğal afetin ortaya çıkardığı bu durum, 1987 yılında Madenköprübaşı'nda 20'yi aşmayan konut sayısının 1998'de 165'e kadar yükselmesine neden olmuştur. Ancak, 165 dolayındaki konutun bir bölümü, göç ederek başta Erzurum, İstanbul ve Bursa gibi büyük merkezlere yerleşmesine rağmen yöre ile ilişkilerini devam ettiren ailelere ait olduğundan, sadece yaz mevsiminde oturulan tatil evleri durumundadır.



Fotoğraf 2. Madenköprübaşı'ndan bir görünüş.

Photo 2. A view from Madenköprübaşı.

Madenköprübaşı'ndaki ticaret ve hizmet işyerleri öncelikle Erzurum-İspir karayolunun iki kenarı boyunca sıralanmış olup, yeni inşa edilen az sayıdaki ev ve eklentileri ile Madenköprübaşı, bir yolboyu yerleşmesi özelliği kazanmıştır (Fotoğraf 2). Bununla birlikte, Erzurum-İspir karayolunun köprü çevresindeki arazilerin az ve pahalı oluşu, ev ve eklentilerinin bu karayoluna yakın olan ve ailenin kendisine ait bağ-bahçe alanları içerisinde kurulmasına neden olmuştur. Madenköprübaşı çevresindeki bağ-bahçe alanları içerisinde mevsimlik olarak kullanılan bağ evlerine (hulek) rastlamak da mümkündür. Madenköprübaşı'nda yerleşmenin Erzurum-İspir karayolunun iki kenarı boyunca çekirdekleşmesine rağmen çevreye doğru dağınık-gevşek bir yerleşme dokusunun ortaya çıkmasında, ailelerin yola yakın olma kaygısı yanında tarım alanlarına yakın olma isteği ile güvenlik endişesinin ortadan kalkmasında etkisi büyüktür.

İspir-Erzurum karayolunun iki kenarı boyunca kümelenen merkez mahalle ile Elmalı, Maden ve Meydanlı mahalleleri toplu dokulu yerleşmeler olmalarına rağmen, Çoruh vadisi tabanındaki tarım alanları üzerinde bir kaç konut topluluğundan oluşan mezraalar ile Madenköprübaşı çevresinde inşa edilen evlerin kuruluş yeri olarak bağ-bahçe alanlarını tercih etmeleri ve birbirinden uzak bulunuşu, nüfusun azlığına karşılık yerleşim alanının genişlemesine neden olduğundan, belediye hizmetlerinin verimliliğini büyük ölçüde engellemiştir. Buna rağmen, belediye teşkilatının oluşturulduğu 1988 yılından 1998 yılına kadarki 10 yıllık dönemde Madenköprübaşı merkez mahallesi ile Meydanlı, Maden ve Elmalı mahallelerinde su ve kanalizasyon altyapıları tamamlanabilmiş, sadece merkez mahalleyi içerisine alan yerleşim alanı için 1995 yılında İmar Planı hazırlanmıştır.

Madenköprübaşı gibi nüfusu yok denecek kadar az olan küçük bir yerleşimde belediye örgütünün kurulması, imar planı, yol, su elektrik, kanalizasyon ve telefon gibi belli başlı alt yapı ve üst yapı hizmetlerinden yararlanmak isteyen Maden, Meydanlı ve Elmalı köylerinin katılımı ile gerçekleşmiştir. Çünkü, üç köy yerleşmesinin tek tek nüfusları belediye teşkilatının kurulması için yetersiz kaldığı için, söz konusu bu hizmetlerden yararlanmak üzere bu üç köy birleşerek her yerleşme birimi mahalle durumuna gelmiş ve merkez olarak Madenköprübaşı tercih edilmiştir. Toplu dokulu bir kaç yerleşmenin birleşip nüfuslarını 2 000'in üzerine çıkartarak belediye örgütü oluşturma hakkı kazanmaları için, bu yerleşme birimleri arasında mesafenin 500 m.yi aşmaması gerektiği halde, bu kurala pek dikkat edilmediği, Türkiye'deki diğer örnekleri ile birlikte Madenköprübaşı'nda da gözlenmektedir.

3. Sonuç

Çoruh vadisi tabanındaki Madenköprübaşı, doğu-batı doğrultusundaki ulaşımın sağlandığı doğal bir yol üzerinde bulunmasına rağmen, başta güvenlik endişesi olmak üzere sosyal ve ekonomik faktörlere bağlı olarak 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar, vadi yamaçlarındaki köylerin ekonomik faaliyet alanı içerisinde kalan ve bağ-bahçe alanları içerisinde oluşturulan bir kaç bağ evinden oluşturulan mevsimlik yerleşme sahası olarak kalmıştır. Erzurum-İspir karayolunun Çoruh vadisinden geçirilerek standartlarının yükseltilmesi ve nüfusun sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik gelişmesi ile yörenin dış dünya ile ilişkilerinin yoğunlaşmıştır. Bunun sonucu olarak Madenköprübaşı, çevredeki köy yerleşmelerinde yaşayan nüfusun dış dünya ile bağlantısının sağlandığı yer olduğu için merkezi konumun sağladığı avantajlara bağlı olarak önce ticaret ve hizmet işyerleri gelişmeye başlamış, daha sonra da nüfuslanmaya başlamıştır. Bu gelişmenin son aşaması olarak Madenköprübaşı, Maden Köyü'ne bağlı küçük bir mahalle iken 1988 yılında Maden, Meydanlı ve Elmalı köylerinin katılımı ile oluşturulan belediye örgütlü köy yerleşmesinin merkezi olmuştur.

Günümüzde Madenköprübaşı, nüfusunun azlığına rağmen çevresindeki büyük mahalle yerleşmelerinin hizmet merkezi durumunda olan ve Erzurum-İspir karayoluna bağlı olarak ortaya çıkmış ve gelişmesini hızla sürdüren bir yolboyu yerleşmesidir. Konum avantajı nedeniyle ortaya çıkan hizmetlere bağlı olarak çevresindeki 4 mahalle ve 8 mezraa yerleşmesini kendine bağlayan ve belde durumuna gelen Madenköprübaşı'nı, bu çok sınırlı merkezilik özelliğinden dolayı kasaba yerleşmesi olarak tanımlamak, tipik kasaba özelliklerini taşıyan İspir ve İvrindi gibi yerleşmelerle karşılaştırıldığında mümkün görülemeyeceği anlaşılmaktadır.

Kaynakça

- BULUT, İ., 1995, "Tipik Bir Yolboyu Köyü Örneği Kars-Kümbetli Köyü". Doğu Coğrafya Dergisi 1, s. 96-111, Erzurum.
- DOĞANAY, H. -KOCA, H., 1998, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: FEV-ZİPAŞA ve NURDAĞI KASABALARI". Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33, s. 1-24, İstanbul.
- DOĞANAY, H., 1997, Türkiye Beşeri Coğrafyası. M.E.B. Yayını, İstanbul.
- ERİNÇ, S., 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- GÖNEY, S., 1995, Şehir Coğrafyası. İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul.
- KÖSE, A., 1991, İspir ve Çevresinin Bölgesel Coğrafya Etüdü. Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enst. (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- KÖSE, A., 1996, Fonksiyonel Özellikleri Yönünden İvrindi. Atatürk Üniversitesi Yayını, Erzurum.
- ÖZÇAĞLAR, A., 1996, "Türkiye'nin İdari Coğrafyası Bakımından Köy, Bucak, İlçe, İl ve Belde Kavramları Üzerine Düşünceler". Coğrafya Araştırmaları Dergisi, s.7-24, Ankara.
- ÖZÇAĞLAR, A., 1997, Türkiye'de Belediye Örgütü Yerleşmeler(Kasabalar-Şehirler). Eko Yayinevi, Ankara.
- ÖZÇAĞLAR, A., 1997, "Türkiye'de Belediye Örgütü Yerleşmelerin Coğrafi Dağılışı". Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Sayı: 6, s. 243-272, Ankara.
- TANOĞLU, A., 1966, Nüfus ve Yerleşme. Cilt 1. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- TUNCEL, M., 1977, "Türkiye'de Yer Değiştiren Şehirler Hakkında Bir İlk Not". Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Sayı: 20-21, s. 119-128, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. - ÖZGÜÇ, N., 1998, Beşeri Coğrafya(İnsan. Kültür. Mekan). Çantay Kitabevi, İstanbul.

