

## XIX. Yüzyılın Sonlarında Elviye-i Selâse’de Karayolu Yapım Faaliyetleri

Received/Geliş: 25/03/2017

Ahmet ATALAY\*

Accepted/Kabul: 14/06/2017

### Öz

Osmanlı’da, Elviye-i Selase diye bilinen Kars, Ardahan, Batum şehirlerinin bulunduğu bölgenin önemli bir bölümünü, Çoruh Nehri Havzası oluşturur. Bu vadinin, “Göğe yakın topraklar” diye tabir edilen kısmında, Artvin ve ilçeleri bulunur. Geçit vermeyen yüksek dağlar ve uçurumlu kayalardan oluşan bu bölge, fiziki güzelliği, yeraltı yerüstü zenginlik kaynaklarının yanı sıra, Rus sınırında bulunmasından dolayı stratejik bir öneme sahiptir. Bu özellikleri sebebiyle yayılmacı Rusya’nın dikkatini bu topraklardan uzak tutmak için Osmanlı, askeri tedbirlerin yanında karayolları yaptırarak bölgede, ticari ve ekonomik bir hareketlilik sağlamış ve emperyalist Rus politikasının önü kesilmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmada, yöredeki yerleşim birimlerinin arasındaki her türlü ilişkiyi sıkı şekilde temin edecek ve meydana gelebilecek dış tehditlerin engellenebilmesi adına çok amaçlı kullanılacak karayollarının yapım faaliyetlerinden bahsedilmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Osmanlı, Rusya, Artvin, Batum, Erzurum, Kars, karayolları.

### Highway Construction Activities in Elviye-i Selase in the Later Part of Nineteenth Century

#### Abstract

In the Ottoman Empire, the Çoruh River Basin constitutes an important part of the region where Kars, Ardahan and Batum cities known as Elviye-i Selase are located. This valley has Artvin and its districts in a region that is called "the soils neighboring the sky".

The region, which consists of high mountains and cliff rocks that do not give passage, is strategically important due to not only its presence on the Russian border, but also its physical beauty and its underground and above-ground treasures. In order to prevent the expansionist Russia’s attention due to these properties of these lands, Ottoman Empire, besides the military precaution, had commercial and economic activity in the region by making highways and tried to hinder the imperialist Russian politics.

In this study, the construction activities of highways that can be used for the purpose of preventing external threats that may arise and that may build any kind of relation between the settlements in the region are discussed.

**Keywords:** Ottoman, Russia, Artvin, Batumi, Erzurum, Kars, Highways.

---

\* Yrd. Doç. Dr., Artvin Çoruh Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. Artvin/Türkiye., ahmetatalay@artvin.edu.tr; ORCID ID: 0000-0002-5293-0942

## Giriş

Kafkasya’da, “*Göğe yakın topraklar*” diye tabir edilen Türkiye’nin kuzeydoğusundaki Artvin ve ilçeleri de dâhil Ardahan ve Kars’ın arazileri, yüksek dağlarla kaplı olup derin vadilerle yarılmıştır. Yaşam merkezlerinin tamamı ise uçurumlu yamaçlara kurulmuştur.

Buna rağmen doğal güzelliği ve stratejik özelliğinden dolayı bölge, bugün bile cazibe merkezi olma özelliğini muhafaza ettiğinden dolayı insanlar, doğa koşullarının zorluğuna ve acımasızlığına rağmen buralarda ikamet etmekten vazgeçmemişler, vazgeçmek gibi bir niyetleri de görülmemektedir.

Güney Kafkas şehirlerinden Artvin ilinin ilçelerinden Arhavi, Hopa ve Kemalpaşa’da oturanlar önlerinde Karadeniz, arkalarında denizin maviliğiyle bütünleşmiş sürekli yeşil duran çay bahçelerini, ormanlarla kaplı yamaçları ve tepeleri görürler. Hopa, Borçka arasında ise dünyanın flora bakımından en çeşitli ağaç ve bitki topluluğu ile oluşturduğu harika güzellik, tüm insanları buraya çekmeye bedeldir. Denizden 100 metre yüksekliğe kurulmuş Borçka’ya ise, Çoruh Nehri ayrı bir özellik ve değer katmaktadır (Büyüm, C. 2, tarihsiz: 892).

Denizden 180 metre yüksekliğe kurulan Artvin ili ve 550 metrede Yusufeli, 750 metrede Ardanuç, 1050 metrede kurulmuş Şavşat ile vadi içlerindeki kasabalar ve köyler, yetiştirdikleri organik sebze, meyve yönünden ilk sıradadırlar. Denizden 360 metre yüksekliğindeki Murgul ise, Osmanlı’dan gelen ünlü bakır madeni yataklarının sahibidir.

Yukarıdaki özellikleri hakkında kısaca bilgi verdiğimiz Artvin ve ilçeleri ile birlikte, yöredeki Kars ve Ardahan şehirlerinin de kendine has önemli özellikleri bulunmaktadır. Birbirlerini artı ve eksi yönleriyle tamamlayan bu şehirler, Batum ile birlikte “Elviye-i Selase” olarak adlandırılmaktadırlar.

Osmanlı döneminde, Kafkasya’nın Türklere ait bu dört şehri, gerek fiziki durumları gerekse yer altı, yer üstü zenginlikleri bakımından sürekli bir Rus yayılmacılığı tehdidine maruz kalmış ise de, Osmanlı en zayıf döneminde bile, buralara önem vermekten ve yatırım yapmaktan geri durmamıştır.

## **Birinci Meşrutiyet'in İlanından Önce Bölgedeki Karayollarının Durumu**

Kafkasya, Avrupa ile Asya arasında bir kapı durumunda olup farklı din, dil, ırk ve sosyal grupların bir arada, yan yana yaşadığı bir yerdir. Bu nedenle zaman içinde bölgede kalıcı ve güçlü bir devletin varlığı söz konusu olmayıp, yörenin kuzeyinde Ruslar, güneyinde ise Osmanlı'nın etkin olduğu görülmektedir. Bundan dolayı Kafkasya'da söz sahibi bu iki devlet arasında devam eden bir rekabet söz konusuydu ve daima birbirlerine karşı sürekli teyakkuz halindeydiler (Çolak, 1970: 8; Atabinen, 2005: 32).

Bölgedeki bu homojen yapının yanı sıra, yer altı yer üstü zenginlik kaynaklarının çeşitliliği ve bolluğu Ruslar ile Türkleri her an karşı karşıya getirmiştir. Bu durum Sultan Abdülaziz Han ile Sultan II. Abdülhamit Han zamanında da devam etmiştir.

Rusların art niyetli tutumlarını göz ardı etmeyen Osmanlı, her daim bu ülkeye karşı tedbiri elden bırakmamış ve en zayıf durumunda bile gerekli önlemlerini almıştır. Askeri tedbirlerin yanında alınan bu önlemler içerisinde kayda değer imar işleri de gelmekte, bu çalışmaların ilkinin de karayolu yapım faaliyetleri oluşturmaktadır.

Çünkü karayolu yapımı, bölgede meydana gelecek hareketliliği artırmanın yanı sıra, yöre ticaretini de körükleyecekti. Bunun dışında daha da önemlisi, buralarda yaşanabilecek bir Rus istilasını tehdidinin önünü alınıp veya asgariye indirgenmiş olacaktı.

Ancak, yöredeki karayollarının durumu yukarıdaki nedenler göz önünde bulundurulur ise, hiç de iç açıcı değildir. Bölgenin, Osmanlı'nın etkin olduğu Elviye-i Selase kısmında bulunan mevcut karayolları, devletin yaptığı yollar olmayıp, halkın kolay yolunu bularak kendiliğinden oluşturduğu, yürümesini engellemeyecek ve hayvanlarının neredeyse tek sıra halinde gidip gelebileceği patika türü yollardan ibaretti. Kaldı ki zorunlu hallerde askeri birlikler de bu yolları kullanmaktaydılar (Larcher, 2010: 49).

Köprü ve menfezlerin düzenli olmadığı bu yollar, aşırı yağışların olduğu zamanlarda yağmur suları tarafından yarılmakta ve öyle ki, bazı hallerde meydana gelen derin çukurlar ve oyuklar geçit vermemekte bu nedenle bölge halkı gerek ürettiği ürünlerini satabilmek gerekse ihtiyaçlarını giderecek ürünleri temin edebilmek için büyük sıkıntılar çekmekteydiler.

### **İlk Karayolları Yapım Faaliyetine Başlanması**

Bölgede yaşayan insanlar, şehirlerarası veya köyler arası ulaşımı sağlıklı kağı yolu ve keçi yolundan bozma mevcut yollardan yapmaktaydılar. Hâlbuki yöredeki ekonomik zenginlik ve Rusya'nın Anadolu'ya doğru yayılma düşüncesi beraberinde yeni, sıkıntısız, standarda uygun, gerek sivil, gerek askeri araçların gidip gelebileceği ve malzemelerin rahatça taşınabileceği karayollarının yapılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Bu nedenle buranın stratejik durumunu göz ardı etmeyen Osmanlı yetkilileri, ilk iş olarak ulaşımı sağlayacak menfezler ve köprüler inşa ederek yeni şoseler yapımını başlatmışlardır.

### **Batum-Kapandibi Karayolu'nun Yapılması**

Elviye-i Selase ekonomisine canlılık kazandırılması ve olası Rus tehdidinin bertaraf edilmesi, mevcut yolların ıslahına bağlıdır. Zaten yöre halkı da sıkça yerel idarecilerine başvurarak ürettikleri mallarının yolsuzluk nedeniyle telef olduğunu belirtmekte ayrıca bölgede görülen aşırı yağış ve dağlardan boşalan korkunç seller, özellikle karların eridiği zamana rastlayan dönemlerde var olan iskeleleri, tahta köprüleri, menfezleri yıkmakta, karayollarını darmadağın etmekte ve geçitlerin aşılmasını imkânsız kılmaktaydı (Larcher, 2010: 48).

Osmanlı, önce yıkılan veya yıkılması muhtemel bu köprüleri tamir ettirerek karayolu yapımını başlatmıştır (BOA., İ. MVL 119-2941). Ancak, yollardan taşınarak gelecek olan yükün hacimsel ve mali boyutu göz önüne alındığında, ilk plânda büyük önem arz eden, önceden yapımına başlanmış fakat inşası yarım kalmış Batum İskelesi inşaatının tamamlanması gerekmektedir. Bu nedenle yetkililer, ek ödenek gönderilmesini temin ettirerek iskele inşaatını tamamlattılar (BOA., İ. MVL 460-20679). Akabinde taş veya ahşap bütün köprülerin yerine taştan yapılmış altı yedi gözlü sağlam köprüler yapılarak tüm inşaatları tamamlandı. Ardından, Batum'dan başlayarak Hopa, Artvin üzerinden Kars ve Erzurum'a gidecek olan karayolunun yapım iznini Sultan Abdülaziz Han, 17 Zilhicce 1285 (31 Mart 1869)'te onayladı (BOA., ŞD. 15-675; Bay, 2016: 66).

Onaylanan izne göre yapılacak olan karayolunun öncelikle, Batum ile iki saatlik mesafedeki Kapandibi'ne kadar olan kısmı tamamlanacaktır. Çünkü Elviye-i Selase'de yaşayan ahalinin, esnafın ve tüccarların tamamı mallarını hayvanlarla önce Artvin'e getirmekte, Artvin'den kayıklara yüklenen mallar, Borçka üzerinden Batum'a geldiğinde, beraberindeki yolcularla birlikte,

havanın müsait olmadığı zamanlarda boşaltılamamakta ve hem mallar hem de yolcular günlerce kayıklar içinde bekleyerek zarar görmekteydiler. Dahası Artvin'den yapılan bu taşımacılık ve yolculuk normal şartlarda suyun akış yönünde gidildiğinde iki saat sürmekte ise de geri dönüş akış yönünün tersine yapıldığından dolayı beş saat ve üzerinde bir zamana mal olmaktaydı (BOA., ŞD. 15-675).

Zaman ve hava şartları göz önüne alınır ise, böyle bir durumun telafisi ancak yapılacak olan bir karayolu ile mümkün olabilecektir. Ama yine de kayıkla iş yapan taşımacıların ve tacirlerin önleri kesilmemelidir. Bu nedenle, her iki güzergâhın birleşme noktası Kapandibi mevkiidir. Çünkü gerek karayolundan gelecek yolcular ve mallar gerekse kayıkları tercih ederek gelecek olan yolcular ve mallar için gidiş ve dönüşün sağlanabileceği en uygun durak yeri burasıdır. Düz ve geniş bir alana sahip olan Kapandibi'nde, debisi yüksek, hırçın akan Çoruh Nehrinin suları da sakinleşmekte ve durgun bir hal almaktadır. Şayet burada nehrin her iki yakasına, getirilen malların istif edilebileceği ambarlar ve insanların konaklayabileceği oteller, kahvehaneler ve sair lüzumu görülen binalar ile kayıkların ikamet ve hareketleri için küçük iskele ve sığınaklar yapılırsa meydana gelen zayıf önü alınmış olacaktır (BOA., ŞD. 15-675; Zeki, 1927: 27; Zeki, 2010: 27; Caiani, 1991: 86). Burada boşaltılan eşyalar, indirilen yolcular ve ticari mallar arabalarla, Batum'a daha rahat bir şekilde sorunsuz olarak yılın her ayında her zaman getirilebilecek, oradan da Batum İskelesi'nde yüklenecek olan büyük gemilerle Anadolu veya istenilen dış ülkelere gönderilebilecekti. Dış memleketlerden gelen mallar da aynı güzergâhlar kullanılarak, Elviye-i Selase'ye rahatlıkla sevk edilebilecekti. Böylece, bölge gereği kadar kalkınabileceği gibi zaman zaman buralarda, yörenin ıssızlığı ve dağlık olmasından faydalanmaya çalışan eşkiya ve haydutların da önleri kesilmiş, daha da önemli bir faydası, Çoruh Nehri'nin Karadeniz'le birleştiği yerde azgın dalgaların sıkça meydana getirdiği insan ve mal kaybının da önü alınmış olacaktı (BOA., ŞD. 15-675).

Ayrıca, buradan hâsıl olacak olan kazanç durumdan, umum Batum ve civarının ahali de kârlı çıkacağından, halk gerektiğinde beden, bedelen ve nakden olmak üzere lüzumundan fazla yardım edecektir. Bu yönüyle de değerlendirildiğinde hemen işin keşfinin tamamlanarak inşasına başlanmasında büyük fayda hâsıl olacak ve zamanla burada meydana gelecek olan ticari hareketlilik, Lazistan (Rize) ve Trabzon Sancakları taraflarında da

etkisini gösterecek ve buna göre yeni yeni istihdam sahaları yaratılabilecekti (BOA., ŞD. 15-675).

Yol yapımı ile ilgili gerekli kararın alınmasından sonra Trabzon Vilayeti yol yapım işlerinde çalışarak engin bir tecrübe kazanmış olan Karayolu İnşaat Mühendisi Seremoni Bey ile kondüktör ve pik ör makinelerinin kullanıcıları olan Liro ve Amor isimlerindeki kişiler görevlendirilmiş, maaş ve harcırahları da Maliye Nezareti (Bakanlığı)’nce tahsis edilmiştir (BOA., ŞD. 15-675).

Bölgeye gelen yol İnşaat Mühendisi Seremoni ve ekibi alt yapı çalışmalarını tamamladıktan sonra hazırladıkları raporlar doğrultusunda, Batum-Kapandibi Karayolu’nun yapımına başladılar. Arabaların gelip gidebileceği şekilde planlanan yol yapımında, bazı yerlere taş duvarlar örülerek, bazı yerler düzlenerek ve çukur olan yerler de doldurularak hızla ilerlenmiştir.

### **Batum-Artvin-Erzurum Karayolu’nun Yapılması**

Batum-Kapandibi karayolunun yapıldığı sırada ilgili mühendis ve ekibi Kapandibi’nden sonraki güzergâhlarında fizibilite raporlarını hazırlayarak iki üç yıllık bir aradan sonra buraların yapımına da başladılar. Çünkü Kapandibi’nden sonra yapılacak şose, Hopa üzerinden Borçka’ya ve Artvin gelecektir. Artvin üzerinden devam edecek olan karayolu, Hacıpaşa Köprüsü’nü<sup>1</sup> geçtikten sonra, Ardanuç ve Ardahan’a varacak, oradan da Oltu’ya ve Erzurum’a getirilecek, akabinde de Kars’a ulaştırılacaktı (BOA., ŞD. 15-675).

Hopa-Borçka arasında yapılan yolda biraz müşkülâtle karşılaşmış ise de, dere ve ırmak boyları takip edilerek yüksek dağlar aşılmıştır.<sup>2</sup> Borçka’dan Artvin’e kadar olan güzergâhta ise tamamen Çoruh Nehri’nin Borçka’ya akış

---

<sup>1</sup> Sotibar (Seyitler) Köyü’nün kuzeyinde, bugünkü Varlık Köyü’nün girişinde bulunan Hacıpaşa Köprüsü, Sot Deresi üzerinde 7 metre yüksekliğinde iki gözlü olarak inşa edilmiştir. Rusların 93 Harbinde bombalamadığı köprülerden olan Hacıpaşa Köprüsü, 1976-1977 yılına kadar o muhteşem güzelliğiyle durmaktaydı. Ancak bahse konu tarihte define arayıcıları köprü üzerindeki süslemeli kilit taşlarını yerinden sökerek götürmüşlerdir. Bu sökme işi yapılırken köprüde yıkılmalar ve çökmeler meydana gelmiştir. Aynı yıllarda Artvin İl Özel İdaresi’nin gayretleriyle üzerine beton dökülerek şimdiki hale getirilen köprü ve yol tekrar ulaşımına açılmıştır. Trafığe açık olduğu 2000’li yıllarda köprünün kuzeydoğu köşesine alabalık çiftliği kurularak yanına bir de köprünün tarihi misyonuna uygun restoran ve çalışanlarının kalabileceği mekânlar yapılmıştır. Köprünün güneydoğu kısmının başına, üç adet seyir terası ile su değerini yapılarak zaman içinde yöredeki vatandaşların unları öğütülmüş fakat bugün su değerini ve restoran atıl vaziyette olup kullanılmamaktadır. Yol ise yeni yolların inşası nedeniyle trafik işlemez durumdadır.

<sup>2</sup> Bu yol daha sonraları bölgede etkin olmaya çalışan işgalci ülkelerin askeri amaçlı kullandıkları en önemli karayollarından biri olmuştur.

yönü yatağının sağ tarafı takip edilerek dağ eteklerinden gidildiği için fazla bir zorluk olmamıştır. Çünkü bu güzergâhta buralarda ikamet edenlerin nehrin sağında ve solunda sebze ve meyve bahçelerinin bulunması ve onların kullandığı kötü de olsa bir yolun mevcudiyeti inşaatın işini biraz daha kolaylaştırmıştır (BOA., ŞD. 15-675).

Artvin Çayağzı Mahallesi'nde bulunan Kale önüne inşa edilen taş köprüyle yol, nehrin akış yönünün sol tarafına geçirilmiştir. Sinkot (Seyitler)'tan Ardanuç ve Yusufeli taraflarına Livane adı verildiğinden karayolu yapımının en zorlu kısımları da buraları olmuştur. Çünkü yüksek dağlar ve aşılması zor, sarp kayalar büyük engel teşkil etmiştir (Bay, 2016: 67).

Yine de hazırlanan raporlara göre hareket edilmiş ve nihayetinde keşfi tamamlanan Batum-Artvin (Livane)-Ardanuç arasında yapılacak olan şose mevcut yollarda kullanılarak arabaların da gelip gidebileceği şekilde düz mahallerde 7'şer zirâ<sup>3</sup> genişliğinde, kayalık yerlerde 6'şar zirâ genişliğinde olmak üzere toplamda 139. 013 zirâ yani on sekiz saatlik kısmının raporları belli olmuştur. Kullanılacak barut, kereste, nakliye masrafları, köprü yapımları, usta yevmiyeleri, çalışanların maaşları ve yemek masrafları ilgili yerlere bildirilmiştir (BOA., İ. MMS 40-1462; BOA., İ. DH 634-44063).

Yol yapım konusunda kısa sürede hızlı bir yol kat edilmiş olup zaman zaman karşılaşılan güçlükler olmuş ise de, devlet yetkililerinin duyarlılığı sayesinde hemen mahallinde çözülmüştür. Yedi bin işçi çalıştırılan şose, kısa sürede bitirilerek 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı başlamadan önce ulaşımına açılmıştır. Bunda Anadolu İstihkâm ve Tarik Komisyon Muavini Kaymakam Hakkı Bey'in olağan üstü yardım ve gayretleri de etkili olmuştur (Bay, 2016: 67).

### **Batum-Artvin-Kars Karayolu'nun Yapılması**

Elviye-i Selase'de başlanan karayolu inşasında devlet, önemli bir mesafe almıştır. Her ne kadar Erzurum güzergâhı, zorlu fiziki şartlara rağmen güç tamamlanmış ise de Artvin'de başlayan ve Livane diye tabir edilen bölgeden geçerek Kars yönüne yapılması tasarlanan yol yapımı daha zor ve meşakkatli olacaktır (Atabinen, 2005: 39). Çünkü işin en zor ve biraz daha uzun

<sup>3</sup> Zirâ, parmak uçlarından dirseğe kadar olan kısma denk düşen uzunluk ölçüsü biriminin adıdır. Türklerin kullandığı eski bir ölçü birimidir. Fizyolojiye göre, 64 cm ile 75. 8 cm arasında değişmektedir. Bazı bölgelerde 90 cm olarak ta kullananlar olmuştur. Çarşı zirâ ve mimari zirâ olmak üzere iki türü vardır. Çarşı zirâ satılan mallar için mimari zirâ ise yer ölçümü için kullanılır. Bir zirâ ortalama 0,57417' m. dir. (Hamit Şafakçı, **Bozkır'da Madencilik 1776-1839**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 'Basılmamış Doktora Tezi', Konya 2013, s. 303.)

zaman alacak kısmı burasıdır. Ayrıca yapım için ayrılan tahsisatın yetmeyebileceği de düşünülmektedir. Bu durum 2 Rebiyülevvel 1287 (2 Haziran 1870) tarihinde yazılan bir yazıyla Padişah Sultan Abdülaziz’e bildirilmiştir (BOA., İ. DH 634-44063). Bildirim yapılırken yol yapımına ara verilmeksizin devam edilmiştir.

Neticede yolların bitirilmesiyle ticari, siyasi, sosyal ve ekonomik olarak buraları denetim altına alınmış, olası Rus yayılmacılığının önü de kesilmiştir. Ancak, Ruslar istila yoluyla yayılma düşüncelerinden yine de vazgeçemediler. Bunun nedeni de, Kafkasya’nın göz kamaştıran zenginlik kaynaklarının düşünüleninden daha fazla olmasıydı.

### **Osmanlı’nın Yaptığı Karayolları Konusunda Rus Yetkililerinin Düşünceleri Ve Tepkileri Nelerdir**

Rusya’nın işgalci düşüncesine ve Kafkasya’da organize ettiği ordusunun her türlü ihtiyaçlarına cevap verebilecek bölge, Elviye-i Selase’dir. Ayrıca, Karadeniz kıyı şeridi hariç tutulacak olursa, onlara göre buraları, “geçit vermeyen dağlarla kaplı” olsa da, güvenlikleri açısından, Rusya’nın kendi malı olmalıdır (Atabinen, 2005: 34; Larcher, 2010: 48-65).

Her ne kadar Osmanlı, buralarda bazı karayolları inşaatına girişmiş ise de zaten yıllardır Türkler, yöre ile bağlantılarını doğal koşulların sağladığı sarp geçitler ve derin vadilerin tanıdığı kısıtlı imkânlarla rağmen aynı yollardan yapabilmekteydiler. Bu sebeple şaşırtıcı olmayan durum, ulaşım yollarının elverişsiz olduğunu söylemek değildir. Buda Rusya’nın ve düşüncelerinin önünde bir engel değil bilakis lehine bir durumdur.

Demiryolu ulaşımı ise bölgenin hiçbir yöresinde yoktur. Olması gerekirse de bunun inşaatını Rusya kendisi yapmalıdır. Kaldı ki Ruslar, bazı menfaatperest batılı ülkelerin buralarda yapmayı düşündüğü demiryolu inşaatına bilerek izin vermemişlerdir. Van’dan Musul’a, Muş’tan Diyarbakır’a ve Halep’e, Erzurum’dan Sivas’a ve Ankara’ya hatta Batum ve Trabzon üzerinden Diyarbakır’a başka bir ülkenin yapacağı bir demiryolu, Rusya’nın bu bölgeye hiçbir zaman gelememesi demektir (Larcher, 2010: 49).

Ruslara göre, Elviye-i Selase’nin işgali sırasında her ne kadar Osmanlı’nın yaptırdığı karayolları lehte kullanılacak ise de, esas güzergâh ve ağırlık iki yerde toplanmalıdır. Zaten, Rus Çarları ve yönetimi de öyle yapmış ve bölgede askeri amaçlı kullanılacak iki adet karayolu yaptırmışlardır.



Bu yollardan ilki Gürcistan'dadır ve Vladikafkas-Tiflis-Batum Karayolu olarak adlandırılır. Bu yol üzerinde 1.400 metre yüksekliğindeki Dariel Geçidi var ise de, burası otomobille geçilebilecek kadar müsaittir. İkincisi ise, Vladikafkas-Kutaisi (Osetya) Karayolu'dur. Burada da Mamison Geçidi vardır. 3.100 metre yüksekliğindeki bu geçit ise, ancak binek ve yük hayvanları sayesinde geçilebilmektedir. Buradan da anlaşılacağı gibi, büyük çaptaki nakliyat işlerinin gerçekleştirilebilmesi için, dağların iki uç bölgesini çevreleyen sırtlar üzerinden aşmak gerekmektedir (Atabinen, 2005: 34; Larcher, 2010: 52-53).

Bu sebeple, Karadeniz ile Hazar Denizi arasından, güneye doğru 'u' vaziyetinde yapılacak ve Rus askeri yayılcılığının kullanacağı esas istikameti bu iki yol oluşturacak ise de, bu 'u'nun tali iniş yollarını Türklerin inşa etmiş oldukları karayolları tamamlayacaktır. Bu nedenle, Türk karayolları asla göz ardı edilmeyip, her hangi bir olağanüstü durumda öncelikli olarak ele geçirilecektir (Atabinen, 2005: 34). Acıdır ki, Rus askeri harekâtı başlar başlamaz ilk planda bombalanan yerler, Osmanlı'nın karayolları üzerinde yaptırdığı beş ve daha fazla gözden oluşan muazzam, göz kamaştırıcı taş köprüler olmuştur. Ruslar, yıktıkları bu taş köprülerin yerine acil ulaşımlarını sağlayacak hazır demir köprüler getirerek alelacele monte etmişler ve hatta bu köprülerden bazıları yakın zamana kadar da kullanılmıştır (Zeki, 1927: 29; Zeki, 2010: 29).

### **Bölgenin Yer Altı ve Yer Üstü Ekonomik Kaynakları**

Kafkasya'nın sahip olduğu doğal kaynaklar, sömürgeci zihniyete sahip olan savaşçı grupların tamamının kıskançlığını çekecek boyutlardadır. Tarımsal kaynaklar bakımından farklı zenginliğe sahiptir. Bu zenginlik daha da çeşitlendirilerek geliştirilebilir. Çünkü Çoruh havzası, iklim koşulları bakımından çeşitli bitkilerin yetiştirilmesi için çok uygundur. Burada Akdeniz iklimi özellikleri hâkimdir ve bol miktarda buğday, mısır, pirinç, pamuk, tütün, çay yetiştirilmekle birlikte bağcılık da yapılabilmektedir (Larcher, 2010: 54; Zeki, 1927: 19-50; Zeki, 2010: 19-50; Artvin Valiliği, 1967: 249-277-286; Artvin Valiliği, 1973: 165; Caiani, 1991: 16-17-48; Büyüm, C. 2, tarihsiz: 909-919; Özder, 1971: 18-21).

Narenciye üretiminde lezzetine hiçbir yerde ulaşamayan portakallar, mandalinalar, nar, incir, dut ve her çeşit meyvenin her türlü süsünün yanı sıra kestane, şokolalı Artvin hurmaları, kivi ve zeytinleri verdikleri tat bakımından

kayda değer olan diğer ürünlerdir. Hele bölgede üretilen karalahananın lezzet bakımından dünyada eşi ve benzeri yoktur.

Kıyı bölgelerindeki deniz balıkçılığının yanında nehir ve her kaynak suyun olduğu alanlarda yapılan balıkçılık, süt ve besi hayvanları üretimi tarihi seyir içerisinde hiçbir zaman öneminden kesinlikle değer kaybetmemiştir.

Ünü dünyaya yayılan Berta'da yetişen patatesin yanı sıra havuç ve baklagillerin de en değerlisi ve kıymetlisini organik olarak buralardan temin etmek mümkündür.

Arıcılıkla birlikte orman ürünlerinin yanı sıra Murgul İlçesi, bakır madenlerinin şan ve şöhretiyle anılmaktadır (Artvin Valiliği, 1967: 264; Özder, 1971: 23; Büyüm, C. 2, tarihsiz: 923; Aytekin, 1999: 18). Bunun dışında, çinko, manganez, bentonit, pirit kurşun, linyit kömürü ve yüklü bir altın madeni rezervinin sahibi olduğunu bugün cümle âlem bilmektedir.

## Sonuç

Osmanlı dış borçlarının ayyuka çıktığı ve mali gücünün yabancı ülkelerin denetiminde bulunduğu, 19. asrın ikinci yarısında bin bir güçle büyük meblağlara mal olan Çoruh Nehri havzasındaki karayolu yapımından, nasibine düşenden ziyadesiyle faydalanan Artvin ve ilçeleri ile Elviye-i Selase'nin diğer şehirleri Ardahan ve Kars, akabinde Gürcüler ve Ermenilerle yapılan çatışmalar neticesinde bir karamsarlık dönemi yaşamışlardır. 43 yıl devam eden Rus mezalimi ve işkencesi döneminde ise, buranın insanları adeta birbirlerine kenetlenmişlerdir.

Bu birliktelikleri sosyal ve ekonomik yıkımlarına sebebiyet vermiş ise de, sonunda kazandıkları hürriyet, onları yeni bir şevk ve heyecana sürüklemiştir. Öncelikle temel ihtiyaçları olan yol, su, sağlık, elektrik, eğitim ve ticareti canlandıracak metalar karşılanmaya çalışılmıştır.

Ele aldığımız karayolları bu manada büyük önem arz ettiğinden Devlet, son yıllarda eski tarihî yol güzergâhlarını terk etmiştir. Bunun yerine Karadeniz Sahil Yolu'nu tamamlayarak, Kars, Ardahan, Artvin ve ilçelerini Karadeniz bölgesinin tamamı ve diğer bölgelerin şehirleriyle birleşmesini temin etmiştir. Hopa-Borçka Karayolu 1969 yılında, Borçka-Artvin-Yusufeli-Erzurum Karayolu 1968 yılında tamamlanmıştır (Artvin Valiliği, 1967: 249; Özder-Aydın, 1969: 110). Eski yol ve köprülerden bugün hiç bir eser yoktur. Mevcut olan Berta Köprüsü ise yapılan HES barajının suları altında kalmıştır.

Sevindirici olan şudur ki, HES barajlarından dolayı tamamen yeniden dizayn edilen karayolları, sayısız tüneller yapılarak, gidiş ve dönüş olmak üzere yörenin sosyal hayatına ve ticaretine yeni bir dinamizm kazandırmıştır.

## Kaynakça

### A- Arşiv Vesikaları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):

İ. MVL 119-2941

İ. MVL 460-20679

ŞD. 15-675

İ. MMS 40-462

İ. DH 634-44063

### B- Yayınlanmış Eserler ve Makaleler

Artvin Valiliği (1967), **1967 İl Yıllığı**, (Hazırlayanlar: C. Paçalı-H. Saral-M. Yıldırım, Güneş),

Ankara: Güneş Matbaacılık T.A.Ş.

Artvin Valiliği (1973), **1973 İl Yıllığı**, (Hazırlayanlar: M. Adil Özder- İsmet Cevat Erdem),

Ankara: Mars Matbaası.

Atabinen, Reşid Safvet (2005), “*Kafkas Etekleri Türk Ticaret Yolları*”, (Hazırlayan: Selahattin Tozlu), **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, Sayı 8, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 31-39.

Aytekin, Osman (1999); **Ortaçağdan Osmanlı Dönemi Sonuna Kadar Artvin’deki Mimari Eserler**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayını.

Bay, Abdullah (2016) “*Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)*”, **Türkiyat Mecmuası**, Cilt: 26/1, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayını, s. 61-80.

Caiani, İvane (1991), **Borçka Mektupları**, Türkçesi: Fahrettin Çiloğlu, İstanbul: Sinatle Yayınları.

Çolak, Mustafa (2006), **Alman İmparatorluğu’nun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914 - 1918)**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını.

Larcher, Maurice (Tarihsiz), **Kafkas Harekâtı**, Çeviren: Can Kapyalı, İstanbul: Omnia Yayınları.

Muvahhid Zeki (1927), **Artvin Vilâyet-i Hakkında Ma’lûmât-ı Umûmiye**, İstanbul: Şirket-i Mürettibiye Matbaası.

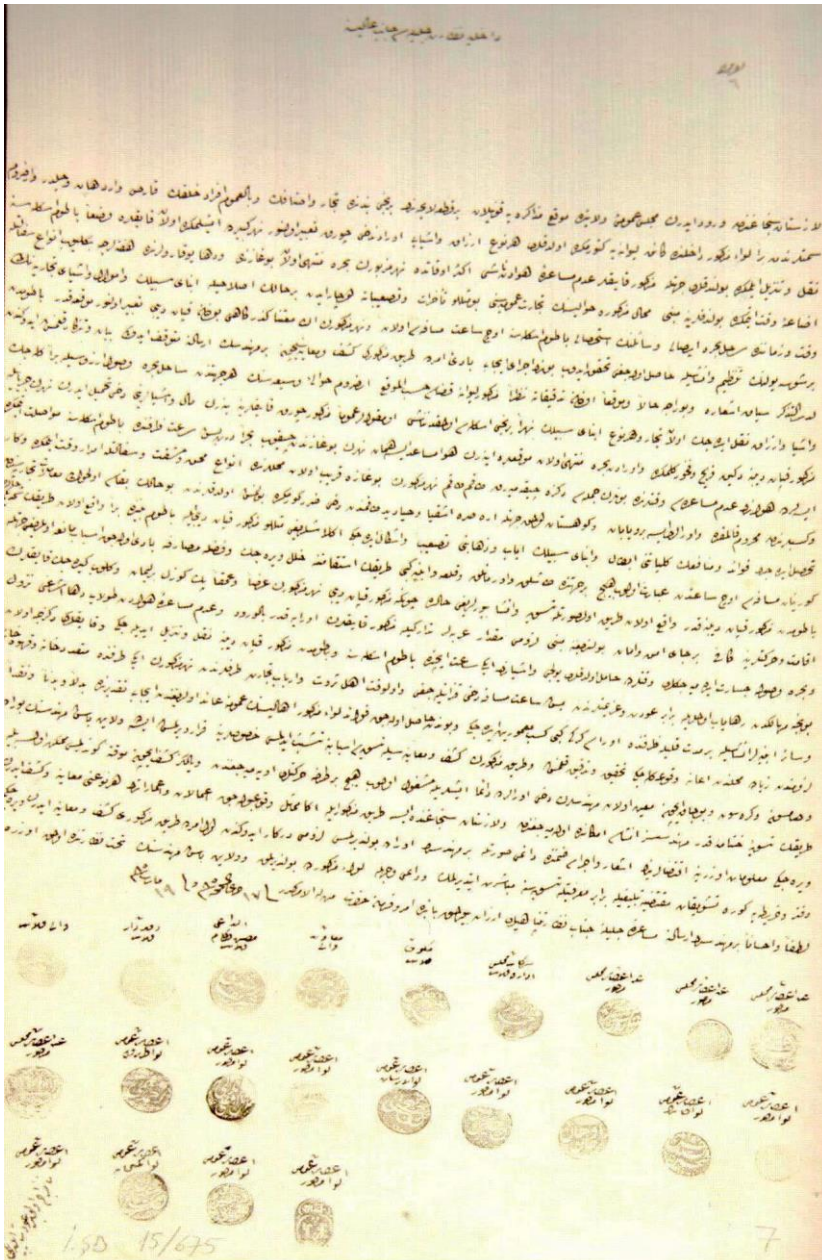
Muvahhid Zeki (2010), **Artvin Vilayeti Hakkında Ma’lûmât-ı Umûmiye**, Haz: Muammer Demirel, İstanbul: Yusufeli Belediyesi Yayını 2010.

Özder M. Adil (1971), **Artvin İli Bilgileri I. Kitap**, Ankara: Ay Matbaası.

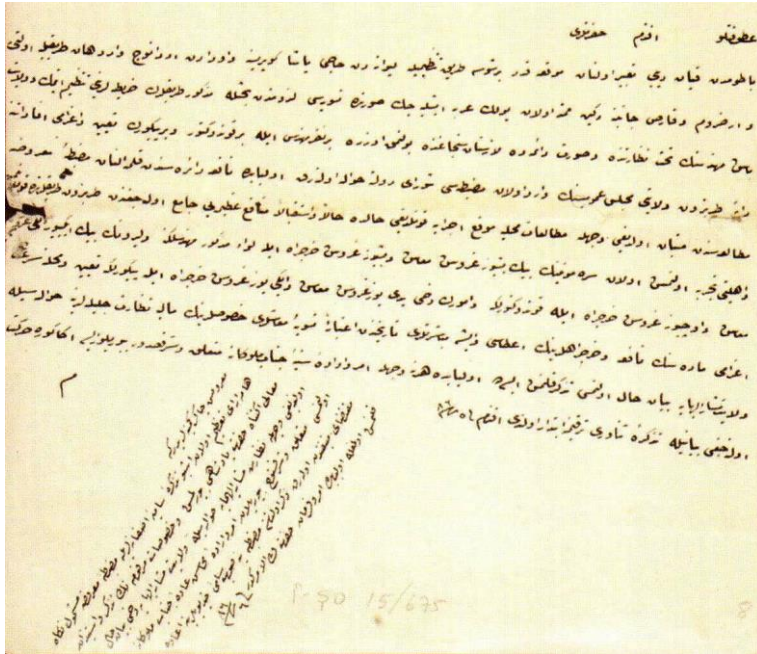
Özder, M. Adil – Aydın, Abdullah (1969), **Yazı ve Resimlerle Çevre İncelemesi Artvin İli I**, Ankara: Güneş Matbaacılık T.A.Ş.

Şafakcı, Hamit (2013), **Bozkır’da Madencilik 1776-1839**, Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi).

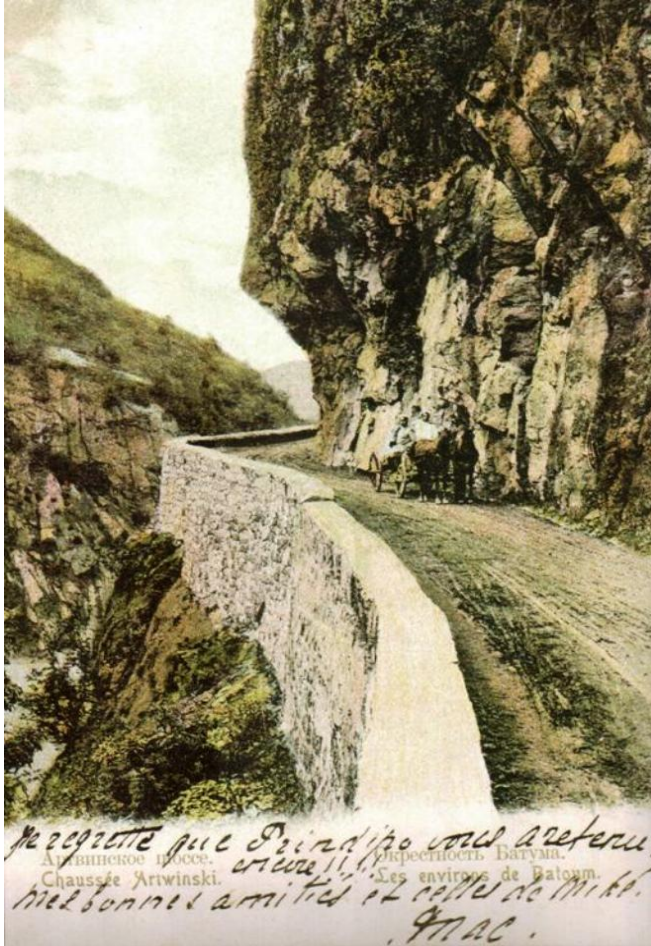
Yurt Ansiklopedisi (1982), “*Artvin*”, (Hazırlayanlar: Nazar Büyüm vd.), Cilt 2, İstanbul: Anadolu Yayıncılık A. Ş, s. 885-966.



Batum-Kapandibi Karayolu İnşaatının başlanabileceği yolundaki Şura-yı Devlet kararı.



Batum-Kapandibi Karayolu İnşaatının başlanabileceği yolundaki Şura-yı Devlet kararı.



Batum-Kapandibi Karayolu'ndan o döneme ait bir görüntü.

## تلغرافنامه

وصول نومروسى دقیقه ۱۲ ساعت ۱۲	عن رقم الکتابه محلته } کوندرلشدر تلغرافخانه سنه	مکتوب کوندرن مرکز نومروسى ۱۹۷۷ تاریخ مرکز مذکور فی سنه ۱۲ تاریخ وصول مکتوب فی سنه ۱۲ سر مأمور نوبت مأمور مخابره عدد کلمات ۵۷	فی سنه ۱۲ مأمور سوق مکاتب ۷۷
-------------------------------------	--	--	------------------------------------

راغبه نظر جلیک

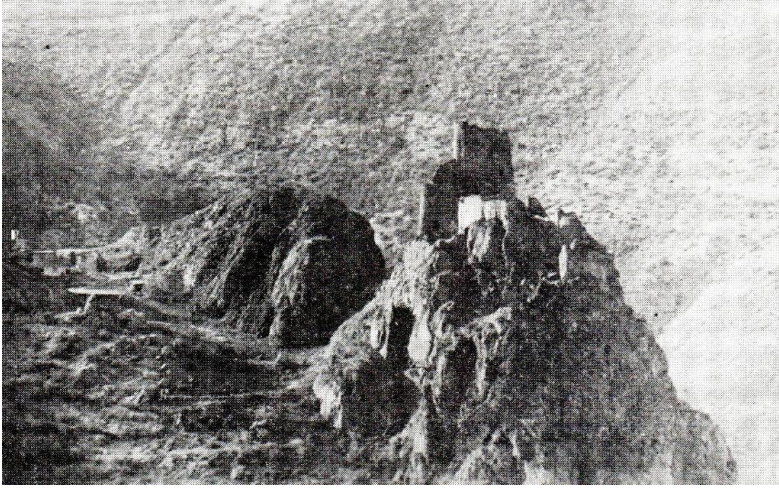
فایده ایله باورم ایندی ایسی عفر اولاده لوم درینک ان صعبه اولاده محدود سیدان بکینجی نجبه کونج مستغیا باهون  
اجرای عملیات مسکرتی بد اولغی مومنی قاصد غدا حقه کوندرلشدر سنه ۱۲ مایه کونجی نوکلیم یاده قاضی بکینجی  
رینجی اولوب  
۷۷ مایه کونجی

اطرفه

اطرفه ایله باورم ایندی ایسی عفر اولاده لوم درینک ان صعبه اولاده محدود سیدان بکینجی نجبه کونج مستغیا باهون  
اجرای عملیات مسکرتی بد اولغی مومنی قاصد غدا حقه کوندرلشدر سنه ۱۲ مایه کونجی نوکلیم یاده قاضی بکینجی  
رینجی اولوب  
۷۷ مایه کونجی

Artvin-Kars arasındaki karayolu yapımına başlanıldığına dair Padişaha giden yazılar.

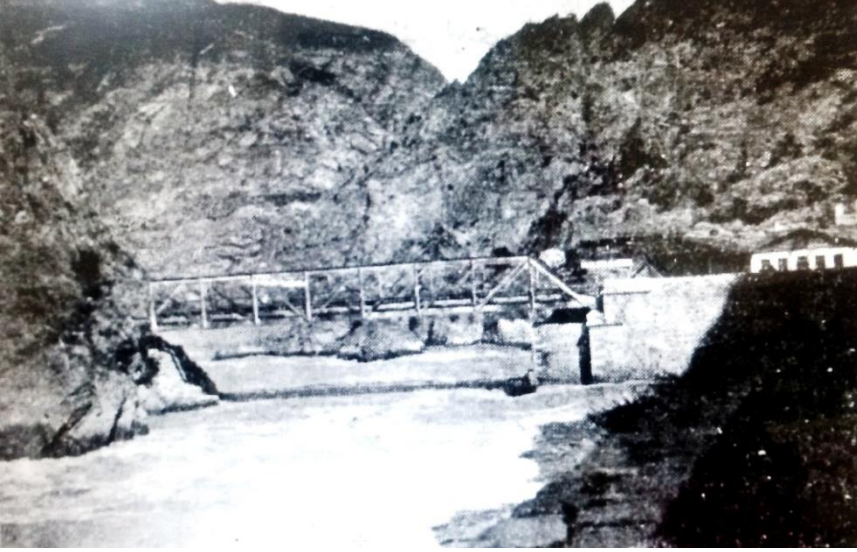




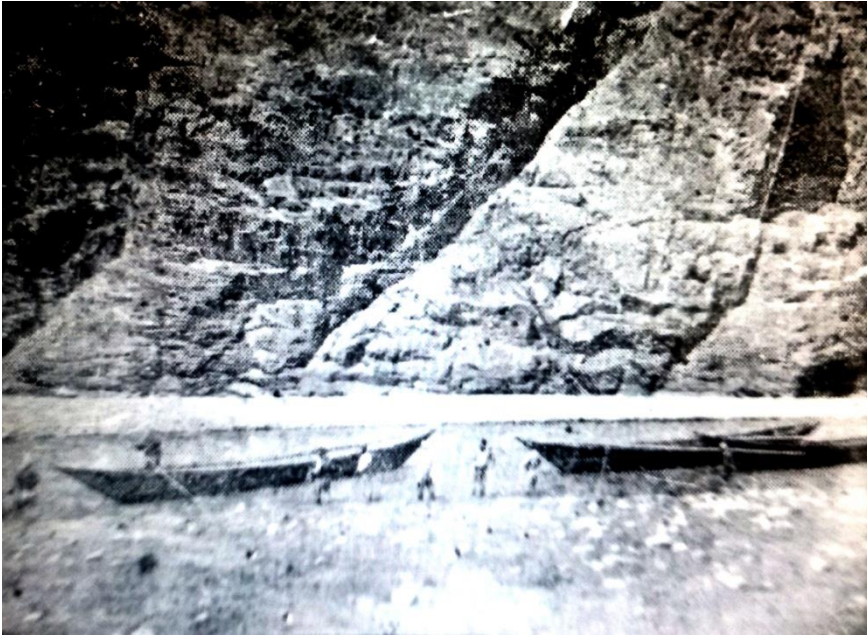
Artvin-Kars Karayolu'nun yapıldığı yıllarda, Artvin girişinde bulunan Artvin Kalesi.



Artvin Kalesi hem yapılan yeni yola hem de karşıya geçiş için yapılan köprüye hâkim bir konumdadır.



Artvin Çayağzı Mahallesi’ne Osmanlı’nın yaptığı taş köprüyü yıkan Ruslar, 93 Harbi sonrasında yerine resimde görülen demir köprüyü inşa ettiler.



Çoruh Nehri’nde taşımacılık yapan kayıkçılar.



Artvin merkez Seyitler Köyü ile Varlık Köyü arasında bulunan Hacipaşa Köprüsü'nün güney tarafından bugünkü hali.



Hacipaşa Köprüsü'nün kuzeyden görünümü ve yapılan restoran.



93 Harbi'nden önce Artvin (Livane)-Erzurum Karayolu yapımına ait bir görüntü.



Artvin (Livane)-Erzurum Karayolu yapımına ait başka bir görüntü.



Çoruh Nehri ve Artvin-Yusufeli arasında yapılan karayolundan bir kesit.



Batum-Artvin-Ardahan Karayolu’ndan bir görüntü.



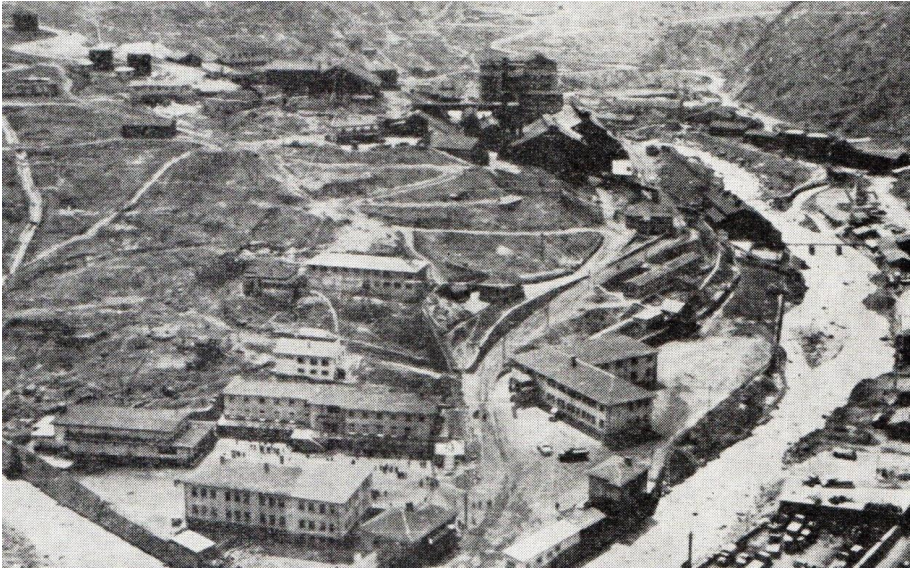
Batum-Artvin-Ardanuç-Kars Karayolu'nun yapıldığı sırada yapılan Berta Köprüsü. (HES Barajı suları altında kalmıştır.)



28-09-1920 tarihine kadar Doğu Cephesi'nde; Elviye-i Selâse'deki şehirlerin durumu.



Çoruh Nehri Kenarındaki Zeytinlikler.



Murgul bakır işletme tesislerinden bir görüntü.