



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi  
The Journal of International Social Research  
Cilt: 6 Sayı: 25 Volume: 6 Issue: 25  
-Prof. Dr. Hamza GÜNDOĞDU Armağanı-  
www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

## ÇORUH IRMAĞI ÜZERİNDE YAPILAN TARİHİ KAYIK TAŞIMACIĞI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

### AN EVALUATION OF BOAT TRANSPORT ON THE CORUH RIVER

Osman AYTEKİN\*

#### Öz

Bu makalemizde; Erzurum, Bayburt, Artvin ve Batum illerine ait topraklardan geçerek Acara Özerk Cumhuriyetinde Karadeniz'e dökülen Çoruh Irmağı (Akampsis, Çoroği) üzerinde geçmişte yapılan kayık taşımacılığı ele alınacaktır.

Çoruh Irmağı, 466 km uzunluğu ile ülkemizde doğup yurtdışında son bulan Dünyanın en hızlı ve derin başlıca ırmaklarından olup, Erzurum iline ait 3239 m yüksekliğindeki Mescit Dağları'ndan doğup geçtiği yörelerden çay, su ve dereleri de bünyesine katarak Artvin'e Yusufeli ilçesine bağlı Yokuşlu Köyü'nden giriş yapar ve Borçka'ya bağlı Muratlı Köyü'nden ülkemizi terk eder.

1950'li yıllarda etüt çalışmalarına başlanan ve 1999 yılında uygulamaya geçilen ve halen devam eden Çoruh Havzası Baraj ve HES Projesi çerçevesinde ırmağa yeni bir şekil verilmiş olacaktır.

Bu araştırmanın (2002-2007), henüz baraj yapımına yeni başladığı dönemde yapılması ve ilk kez kayık taşımacılığına yönelik arazi incelemelerine dayanan bulgular içeriyor olmasıyla; bu konuda araştırma yapanlar için kaynaklık teşkil edeceğini ümit etmekteyiz.

**Anahtar Kelimeler:** Çoruh Irmağı, kayık taşımacılığı

#### Abstract

In this paper, the boat transport on the Çoruh River, which passes through the territories of Erzurum, Bayburt, Artvin and Batum cities and falls into Black Sea in Autonomous Republic of Adjara, will be discussed.

Çoruh River, one of the fastest and deepest rivers and with a length of 466km emerging in our country and ending in abroad, emerges from the Mescit Dağları (Masjid Mountain) at a height of 3239m belongs to Erzurum and by including streams, water and creeks makes an entry in the Village of Artvin Yusufeli province and leaves our country in Muratlı Village, which is connected to Borçka.

With the investigation started in 1950s and applied in 1999 and still ongoing Çoruh Basin Dam and HES Project a new shape will be given to the river.

\* Yrd.Doç. Dr., Yüzüncü Yıl Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, 65080 Kampüs /VAN, E.mail: aytekinosman@yahoo.com

Our search, which is made when the construction of the dam has just been started and firstly based on the findings of investigations of boat transport; hoped to constitute a source for who are interested in this subject.

**Keyword:** Çoruh River, boat transport.

### Çoruh Vadisi ve Çoruh Irmağı

Ülkemizin Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Çoruh vadisi, 3000 m'den başlayarak, alt bölümü Gürcistan' da deniz seviyesine ulaşan, kıyı dağları ile iç sıra dağlar arasında güneybatı- kuzeydoğu- doğrultunda uzanmaktadır. Erzurum, Bayburt ve Artvin topraklarında gelişim gösteren vadinin içerisinde, Erzurum'un İspir ve Pazaryolu; Bayburt'un Merkez; Artvin'in Merkez, Borçka ve Yusufeli ilçeleri ile bu ilçelere bağlı çok sayıda köy yerleşmesi bulunmaktadır. Aynı zamanda Çoruh vadisi; Erzurum, Bayburt ve Artvin'deki diğer vadilerle birlikte yaklaşık 20.000 km'lik Çoruh havzasının oluşumunu da sağlamaktadır. Artvin il topraklarındaki bölümü yaklaşık 150 km uzunluğundadır. Gürcistan sınırındaki Borçka-Muratlı köyünden itibaren genelde dar tabanlı olarak yükselmeye başlayan vadi; Borçka kent merkezine uygun zemin oluşturduktan sonra Artvin-Merkez ilçesine yönelir ve Artvin kentine ait sadece mahalle oluşumuna izin verdikten sonra Yusufeli'ne doğru devam eder ve Yusufeli topraklarına geçmeden önce Dokuzoğul köyü altındaki kayalıklarda en dar ve en sarp epijenik yarma boğaz şekline dönüşür. Yusufeli kent merkezi girişinde Erzurum-İspir istikametine yönelim gösterir ve Yusufeli-Yokuşlu köyünün sınırlarında il topraklarını terk eder. Bu güzergâhtaki vadi kıyısında birçok küçük yerleşim birimlerine rastlanmaktadır. Vadinin Artvin-Merkez Oruçlu köyünden, Yusufeli-Sukavuşumu mevkiine kadarki kısmı bitki örtüsü bakımından en zayıf olduğu bölümdür. Buna rağmen özellikle Artvin Kalburlu köyünden sonra Yusufeli ilçe sınırlarının bitimine kadarki yerleşim birimleri kısıtlı arazisine rağmen çok verimlidir. Akdeniz iklimi yaşanan bu yörede başta Zeytin ve üzüm olmak üzere her türlü meyve-sebze yetiştirilmekte ve yılda 2-3 kez mahsul alınabilmektedir. Öyle ki, 200 m rakıma sahip vadi tabanlarındaki köylerde Mayıs ayı başlarında kiraz yetişebilmektedir. Yusufeli kent merkezinden sonrasında gelen vadi kıyılarındaki arazilerde ise, pirinç tarımı yapılmaktadır. Artvin'de Çoruh vadisi ile irtibatlı olarak gelişen diğer başlıca vadiler ise Berta- Şavşat vadisi, Ardanuç vadisi, Murgul vadisi, Altıparmak vadisi ve Hatila vadisi sayılabilir.

Ülkemizin önemli ırmaklarından biri olan Çoruh ırmağı; Erzurum ili sınırları içerisinde yer alan Mescit dağının Çivilikaya tepesinden Çeşmeli çayı olarak doğup, yol boyunca çok sayıda çay ve dereleri bünyesine katarak önce Bayburt ilinin Maden ilçe merkezine, devamın da ise Bayburt kent merkezinden sonra ırmak büyüklüğüne ulaşmış olarak Erzurum'a bağlı İspir ilçesinin kent merkezine de uğrayarak, Artvin iline; Yusufeli ilçesine bağlı Yokuşlu köyü topraklarından giriş yapar (Ceylan, 1995).

İrmak; Yusufeli kent merkezinin girişinde Altıparmak çayını, daha sonrasında ise Oltu-Tortum çayları ile iyice gürleşerek oldukça derin ve dar konumlu Çoruh vadisi boyunca ilerlemesine devam ederek, Artvin merkez ilçeye bağlı Kalburlu köyü yakınlarında Şavşat ve Ardanuç ilçelerinden gelen derelerin birleşmesinde oluşan Berta (Okçular) çayı ile birleşerek Artvin kent merkezine 5 km uzaklıkta yer alan Köprübaşı mevkiine ulaşır. Daha sonra, Borçka ilçesine varmadan Murgul çayı ile birleşerek, devamında Borçka kent merkezini ikiye ayırarak kuzeye yönelim gösterir ve Borçka ilçesine bağlı Muratlı köyü topraklarından ülkemizden çıkarak, Gürcistan'a geçiş yapar.

Çoruh; Gürcistan güzergâhında, Acara çayı ile birleştikten sonra, Gürcistan Cumhuriyeti'ne bağlı Acara Özerk Cumhuriyeti'nin başkenti Batum'a yaklaşık 7 km uzaklıkta, tarihi Gonio Kalesi'nin yakınındaki Mejiniskali yerleşim birimi yakınlarında Karadeniz'e dökülür.

Antik dönemde Akampsis (başığmez anlamına geldiği söylenir), Ortaçağ'da ve sonrasında Çorohsi, Çoroğ/Çoruğ veya Çorok, olarak anılan; Evliya Çelebi'nin "cûy-i rûh" dan bozma 'can ırmağı' olarak andığı ve Gürcistan'da Çorohi olarak isimlendirilen Çoruh ırmağı (E.Çelebi, 1999); ülkemizin Erzurum, Bayburt ve Artvin; Gürcistan'ın ise Batum toprakları içerisinde akış göstermekte olup, toplam uzunluğu 466 km.'dir. Bunun 442 km.'si Türkiye içinde, 24 km.'si Gürcistan'da yer almaktadır.

Kış mevsiminde su potansiyeli iyice azalan Çoruh ırmağının en coşkulu olduğu dönem Mayıs ayıdır. Özellikle, bahar yağmurları ve dağlardaki karların erimesi ile oluşan su potansiyeli, dar vadiye sığmayarak kıyı şeridi boyunca gelişim gösteren yerleşim birimleri ile köprüler ve karayolu ağına önemli ölçüde zarar vermektedir. Yıllık ortalama akım değeri 159.1 m<sup>3</sup>/sn olarak ölçülen Çoruh ırmağının maksimum su debisi 504.5 m<sup>3</sup>/sn, minimum su debisi ise 53.1 m<sup>3</sup>/sn.yedir ( Tarkan, 1973; Ceylan, 1995; Sever, 2005).

Dünyanın en önemli rafting-kano gibi su sporlarına elverişli parkurlarına sahip olan Çoruh ırmağının, özellikle İspir'den sonra, 3000 m.'yi aşan yükseklikleri yararak oluşturduğu 'V' biçimindeki Çoruh vadisi, ülkemizin en derin vadi oluşumuyla da dikkat çekmektedir. Bunların yanı sıra, karayolları başta olmak üzere, kayak taşımacılığı açısından Çoruh ırmağının ayrı bir yeri bulunmaktadır.

### **Çoruh Irmağı ve Yan Kolları Üzerinde Yapılacak Olan Barajlar**

T.C. Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü verilerine göre Çoruh ırmağının ana kolu (10) ve yan kolları (5) üzerinde toplam 15 baraj ve HES inşa edilecektir. Ayrıca, yan kolları üzerinde oluşturulacak 12 adet doğal akışlı hidro-elektrik santralleri de dikkate alındığında bu sayı 27'ye yükselmektedir. Bunlardan en önemlileri Artvin sınırları içerisinde kalmakta olup, mansapdan-menbaya doğru ana kol üzerinde Muratlı, Borçka, Deriner, Artvin, Yusufeli; yan kollardan Berta-Okçular suyu üzerinde Bağlık ve Bayram ile Barhal çayı üzerinde Altıparmak barajları ve HES'lerdir. Devamını teşkil eden ve Erzurum sınırları içerisinde kalan ana kolda Arkun, Aksu, Güllübağ ve İspir; yan kollardan Oltu kolu üzerinde Ayvalı ve Olur barajları ve HES'lerdir. Üçüncü olarak Bayburt ili sınırları içerisinde ve anakol üzerinde Laleli barajı ve HES'idir. Bunlardan Muratlı (1999), Borçka (1999) ve Deriner (1998) baraj ve HES inşaatına başlanmış ve 2005 yılında Muratlı, 2006 yılında ise Borçka barajları tamamlanmış olup enerji üretimine başlanmıştır. Deriner barajı ise 2012 yılında gecikmeli olarak bitirilmiştir. Artvin barajının yapımı devam ederken Yusufeli barajına 2013 yılında başlanması öngörülmektedir. Diğer barajların inşasına ne zaman başlanacağı tam olarak belirlenmemiştir. DSİ verilerine göre, Çoruh havzasındaki tüm barajlar tamamlanabilirse, ülkemiz enerji ihtiyacının % 5'inin karşılanacağı beklenmektedir (Çizim:1).

Çoruh ırmağının ana kolu üzerinde sıralanan barajlar birbirin devamı şeklinde sıralanmış olup en alt kısımdaki Muratlı barajı 56 m taban koduna sahipken en sondaki Laleli barajı 1363 taban koduna ulaşmaktadır. Deriner barajı, gövde yüksekliği ve göl hacmi açısından Yusufeli barajından biraz küçük olsa da 2118 GWh kapasitesiyle, enerji üretimi açısından ilk sırayı almaktadır.

### **Çoruh Kayıkçılığı (Kara Kayıklar)**

Çoruh ırmağı üzerinde kayak taşımacılığının ilk ne zaman başladığı hususunda somut veriler olmamakla birlikte, XVII. yüzyılın ortalarında İstanbul'dan deniz yoluyla ve Karadeniz kıyılarını takip ederek, günümüzde Gürcistan Devletine bağlı Acara Özerk Cumhuriyeti'nin topraklarında yer alan Batum yakınlarındaki tarihi Gonio Kalesi'ne (Asparos,Günye Kalesi) ulaşan ünlü seyyahımız Evliya Çelebi, Çoruh ırmağından bahseder ve "Nice Laz kayıkları bu nehirden başyukarı doğu tarafına ve Mekrilistan hududuna tuz, demir, diğer aletler ve silah götürerek, Mekrilistan ve Gürcistan'ın şimşir, bal ve süzme bal, kadın ve erkek esirleriyle değişip ticaret yaparlar" demektedir. Yine, E. Çelebi buna ilaveten "Menkisile gemileri: Bu gemiler Çoruh nehri kenarında yetişen kaba kavak ağaçlarından üç parça olarak yapılır. Bir tahtası, tekne gibi altınadır. Birer tahta da yanlarındadır. Fakat çok büyük tahtalardır. Gemilerin

kenarları, iki adam kalınlığında kamyş ve hasır sazlardan örülmüştür. ...Kıçı, başı belli olmayan bir çeşit kayıklardır. Bu denizlerde isimlerine 'Menkisile' derler. Yüz adam alırlar" gibi bilgilere ilaveten, "...Gümrü adlı yerden Çoruh nehrine girip, bir gün doğuya giderek Mekkristan sınırına vardık." Beylerinin köyünde bir gece misafir olduklarını ve ertesi gün tekrar Günye Kalesi'ne döndüklerini anlatmaktadır (E.Çelebi, 1986).

E. Çelebi'nin bu bilgilendirmesinden XIX. yüzyıla kadar Çoruh'ta yapılan kayık taşımacılığı hakkında hemen hemen hiçbir bilgiye rastlanmamaktadır. 1869-1877 yıllarına ait Trabzon Vilayeti Salnamelerinde Lazistan Sancağı tanıtılırken, "Livana (Artvin) kasabası pişgahından ceryan eden Sarısu tabir olunur Çoruh nehrinin asıl menbâı Bayburt havalisinde olup Oltu ve Mamurva ve Şavşat taraflarından Livana'ya gelinceye kadar birkaç ufak sular karışıp kesb-i cesamet eder ve Livana'dan Batum'a değin ceryan edüp Batum civarında denize munassab olur ve bu nehir vasıtasıyla Batum'dan Livana ve Livana'dan Batum'a bir ve bir buçukta günde kayıklar gidüp gelerek zehair ve eşya-i ticariye nakl edilir ve mevsim-i baharda nehr-i mezkûrun tuğyandan dolayı Livana'dan Batum'a dört saat zarfında kayıkla vasılı mümkündür" (Emiroğlu, 1993) şeklinde birbirini tekrarlayan bilgiler bulunmaktadır.

Bilindiği gibi, XVI. yüzyılın ortalarında Osmanlı egemenliğine geçmiş olan Gürcistan, Osmanlı-Rus savaşı sonrasında imzalanan Ayastafanos Anlaşması gereği, Artvin ve çevresi Ağustos 1878 itibarıyla Çarlık dönemi Rus idaresine terk edilmiştir (Gümüş, 2000; Resim:1). Bu yeni dönemin başlarında Artvin'e gelen Fransız coğrafyacısı J. Mourier'in 1887 yılına ait 'Batoum et le bassin du Tchokok' adlı Paris'de yayımlanan kitabında, Çoruh ırmağı üzerinde 200 kadar kayığın işlediğini ve kendisinin de bu kayıklarla yolculuk yaptığını öğrenmekteyiz (Artvinli, 2006).

Yine, Rus yönetimi zamanında orduda görevli subay olarak bölgeye gelen ve Borçka'da ikamet edip Çoruh vadisindeki gezileriyle elde ettiği bilgileri Tiflis'de yayımlanan Droeba ve İveria gazetelerinde yayınlanan, Gürcü asıllı İvane Caiani'nin 1881-1896 yıllarına ait mektuplarında, Çoruh ırmağı ve kayıklarına ilişkin çeşitli bilgilere rastlanmaktadır. Bu mektuplardan edindiğimiz bilgilere göre; Borçkalılar ve Çoruh kıyısındaki Artvin köylerinde yaşayan halkın başlıca geçim kaynağının kayıkcılık olduğunu, çok zor bir işi başardıklarını, bu yüzden de kayıkcılık yapmayan diğer köylülerden daha zenginleştiklerini öğrenmekteyiz. Yine, Artvin-Batum arasındaki yolun 90 km olduğu ve yüklü bir kayığın 5 kişi ile ipe çekilerek yürütülmesinin zorluğuna vurgu yapılırken, sıklıkla kayık kazalarının yaşandığını, kayık sahiplerinin vurdumduymaz olduklarını, mal ve insan bulunca çok para kazanmak için 100 kişi de olsa hepsini bir kayığa bindirdiklerini, Artvin-Kapandidi arasında yolcu başına 1 Manat ücret aldıklarını, toplu kiralandığında bir sefer için 50 Manat, bir kayığın fiyatının ise 100-200 Manat arasında değiştiğini, iki de bir yenisi alınmadığı için kopan çekme ipinin de 1,5 Manat olduğunu anlamaktayız. Borçka Mektupları adı altında 2002 yılında Türkçeye çevrilen İ. Caniani'nin kitabında, 1911 yılında çekilmiş olan Çoruh nehri ve kayıklarına ait bir fotoğraf da bulunmaktadır (Caiani, 2002).

16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Anlaşması ile Ruslara daha önce verilmiş olan üç sancaktan Batum tekrar Rus yönetiminde kalmak üzere Artvin, Kars ve Ardahan anavatana dahil olmuş ve bugünkü Türkiye-Gürcistan devlet sınırı oluşmuştur. Batum'un kaybedilmiş olası en fazla Artvin'i etkilemiştir. Çünkü Karadeniz'in önemli bir liman kenti olan Batum, Artvin için hem kültürel hem de ticari merkez durumundaydı. Böylece, Osmanlı döneminde var olduğu bilinen Batum-Artvin bağlantılı kayık taşımacılığı sona ermek zorunda kaldığı gibi karayolu bağlantısı da kesilmiştir (Özdemir, 2002).

Cumhuriyet döneminin başlarında 3 yıl eğitim memuru ve müfettişi olarak Artvin'de görev yapmış olan Muvahhit Zeki'nin inceleme ve gözlemlerine dayalı hazırladığı 'Artvin İli Hakkında Malumat-i Umumiye' adlı kitap, 1927 yılında Osmanlıca olarak İstanbul'da basılmıştır. Bu kitapta ildeki taşıtlar tanıtılırken, kayık taşımacılığı hakkında da şu bilgileri verir: "Zeytinlik ve Oruçlu'dan başlayarak Borçka ve Batum'a kadar Çoruh Nehrinden taşımacılığa yaralanılmakta; bu da altı düz, buraya özgü, özel olarak yapılan kayıklarla ve

ancak suyun akıntı yönünde gerçekleştirilebilmektedir". Ayrıca bu kitapta, Çoruh ırmağında çalışmakta olan kayıklara ilişkin fotoğraf da bulunmaktadır (M.Zeki, 1927).

Artvin'deki kayıklara ilişkin fotoğraflardan biri de, Dâhiliye Vekâleti Umum Müdürlüğü adına çalışan Avusturyalı fotoğraf sanatçısı Othmar Pferschy tarafından muhtemelen 1935 yılında çekilmiş ve 1936 yılında yayımlanan 'Fotoğraflarla Türkiye' albümünde yer almıştır (Aydın, 1998). Tam olarak anlaşılmasa da bu fotoğrafın, Borçka'ya bağlı ara duraklardan bir yere ait olduğu söylenebilir. Bu fotoğrafta, Çoruh ırmağının her iki kıyısında 3 adet kayık görüntülenmiştir. Kıyılardan birinde biri durur vaziyette, diğeri yelkenini açmış ve üç kişiden oluşan mürettebatıyla; diğerk kıyıdaki ise tek bir kayık bulunmakta olup, daha yakın planda çekilmiştir. Burada, biri ayakta diğeri ise oturur vaziyette iki mürettebatı bulunmaktadır. Bunlardan ayakta duran kişinin, Artvin merkez ilçeye bağlı Zeytinlik köyünden Yusuf Reis (Yusuf Sönmez) olduğu bilinmektedir (Resim:1). Tam bu fotoğrafın çekildiği yıllarda, dönemin başbakanı İsmet İnönü'nün de Artvin'e geldiği ve Artvin-Borçka arasındaki ulaşımın bir bölümünde ceviz kütüğü taşıyan kayıklardan birine binerek Borçka'ya ulaştığı dile getirilmektedir (Özder, 1976; Artvinli, 2006).

Çoruh kayıklarına ilişkin bilgi edinebildiğimiz kişilerden biri, gazeteci-yazar İsmail Habip Sevük (1892-1954) olup, 1937 yılında Artvin'e gelen ve izlenimlerini Cumhuriyet gazetesinde 'Güzelim Çoruh' başlığı altında anlatan yazar, özellikle kayıkların geri dönüşleri hakkında şöyle der: "Kayıkların bir de suyun dikine getirilişleri var. Dört adam yarı bellerine kadar suya girip kayığın önünde, uzun bir ipe sıra halinde sarılmışlar. Kıyıda bir adam elindeki uzun sıricka kayığı mızraklıyor. Kayıkta bir adamda dümeni tutmaktadır. İptekilerin işi kayığı çekmek, sıriktakinin vazifesi kayığı karaya yanaştırmak, dümendekinin rolü de kayığı açığa bırakmamak. Altı kişi boş bir kayığı böyle getiriyorlar. Doluyken gidiş heyecanlı, boşken dönüş emekli ve gidişin bir saati dönüşün bir günüdür" diyerek hayretlerini ifade eder (Artvinli, www.karalahana.net).

Çoruh nehrinde yapılan kayıkçılıkla ilgili bilgi veren kişilerden bir diğeri de, gazeteci-yazar Asım Us'tur (1884-1967). 1927 yılında Artvin Milletvekili olarak parlamentoya giren ve Çoruh Milletvekilliğini de yapmış olan Us, 1950 yılına kadar parlamentoda kalmıştır. "İstanbul'dan Çoruh'a" adlı kitabında, 'Çoruh Nehrinde Kayıkla Nakliyat' başlığı altında önemli tespitlerde bulunmuştur. Şöyle ki, Artvin'den Yusufeli ilçesine bağlı Demirkent köyüne (Erkinis köyü) kadar kayıkla dört günde gidilip, üç günde inişin yapıldığını söyler. 1945 senesinde, Artvin'den dönerken otomobil yerine Borçka'ya kadar, Çoruh nehri üzerinde nakliyat yapan kayıklardan biri ile yolculuk yaptığını dile getirir. Bu kayıkların Artvin'den sabahleyin hareket ettiklerini ve Borçka'ya iki buçuk saatte indiklerini, bir kayığın iki, iki buçuk ton yük aldıklarını, bir tonunu 30 liraya naklettiklerini, ayrıca yolcu da aldıklarını ve bir yolcunun 2,5 lira ücret ödediğini, bu fiyatın otomobil ve kamyonu nispetle ucuz olduğunu, kayık bir kilosunu 3 kuruşa naklederse, kamyonun 4 kuruşa götürdüğünü anlatmaktadır. Yine, Çoruh nehri ile yolculuğun eğlenceli ve rahat olduğunu, ara sıra heyecanlı dakikaların yaşandığını, 10 m uzunluğunda ve altları düz olan bu kayıkların, başında sırick elinde dümeni idare eden baş kaptan ile arkada duran ikinci kaptanın da elinde sırick olduğunu ve bu sıricklarla, kayığın kayalara çarpmadan yürütülmesini sağladıklarını, Artvin'den sabahleyin yola çıkılmaz da öğleden sonra çıkılırsa, Borçka tarafından esen rüzgârın kayıkların yolunu kestiğini ancak Borçka'dan Artvin'e dönüş yapan kayıkların bu rüzgârla yelkenlerini şişirerek kolay dönmelerine yardımcı olduğunu yer verir. Bu rüzgârın önemini anlayabilmemiz için bir yaşanmış olayı nakleder: "Artvin merkez Çayağzı mahallesinden kaptan Emin Yüzbaşı, Borçka'dan kayığına 2100 kilo yük almış ve rüzgârın kuvvetinden istifade ederek yelken ile hiç nehirden dışarıya çıkmamaksızın ve sahilden kayığı ip ile yukarıya doğru çekmeye lüzum görmemeksizin bu yükü Artvin'e götürmüştür". Aksi durumlarda, dört adam tarafından ip yardımı ile sahilden çekerek kayığın ters istikamette getirildiğini de haber vermektedir (Us, 1948).

Çoruh ırmağı üzerinde yapılan kayık taşımacılığı hakkında somut verilere ulaşabilmek için literatür taramalarının yanı sıra arazi incelemeleri de, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nun izinleri çerçevesinde ve 2002-2007 yılları arasındaki Yüzey Araştırmaları çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.<sup>1</sup>

Arazi incelemelerinde;

- Kayık taşımacılığının yapılmış olduğu güzergâhı ve durak yerlerini tespit etmek,
- Halen yaşamakta olan eski kayık işletmecilerini (reisleri) belirleyerek, sözlü tarih niteliğinde bilgilere ulaşmak,
- Günümüze ulaşan etnoğrafik nitelikte bir kayığın olup olmadığının belirlenmesi, amaçlanmıştır.

Bunlardan, kayık taşımacılığının yapıldığı ana güzergâhın, Artvin kent merkezine çıkışı sağlamakta olan Köprübaşı mevkiinden başlayarak, günümüzde Acara Özerk Cumhuriyeti'nin başkenti Batum'a bağlı Kabandidi köyüne kadar yaklaşık 90 km uzunluğa sahip olduğu görülmektedir. Söz konusu suyunun 70 km' si Türkiye topraklarında, geri kalan kısım ise Gürcistan'da yer almaktadır. Yine, zaman zaman kullanıldığı söylenen Yusufeli-Demirkent köyünün yakınlarındaki Tarakçılar köprüsüne kadar uzanan ara istasyonunun, Artvin Köprübaşına olan uzaklığı ise 70 km civarındadır.

1955-1960'li yıllarda kayık taşımacılığı tamamıyla ortadan kalkmış olmasından dolayı, yazılı kaynaklardan öğrenmiş olduğumuz 200 kadar çalışan kayığın hangi iskele veya duraklarda konakladıkları tam olarak belirlenememiştir. Buna sebebiyet oluşturan durumlardan biri de, 1930'lu yıllardan sonra başlayıp, 1980'li yıllara kadar devam etmiş olan devlet karayollarının Çoruh ırmağının kıyıları takip ederek ulaşım açılmış olmasıdır. Bu durum, Çoruh kıyılarının bozulmasına ve yeni yerleşim birimlerinin yol güzergâhlarında gelişmeye başlamasıyla da topoğrafik değişimlere neden olmuştur.

Çeşitli tarihlerde çekilip yayınlanmış olan kısıtlı sayıdaki fotoğraflardan anlaşılabilirdiği kadarıyla, Çoruh ırmağı üzerinde çalışan kayıklara ait bir liman yapısı bulunmamaktadır. Bu hususta en iyi bilgi, 2007 yılında TTK adına Gürcistan'da gerçekleştirdiğimiz 'Türk Eserlerini Araştırma'ya yönelik proje çerçevesinde, Tiflis'deki Gürcistan Ulusal Müzesi arşivinde bulduğumuz, Rus fotoğrafçısı Dimitri Ermakov (1845-1916) tarafından 1880'li yıllarda çekildiği anlaşılan iki fotoğrafla öğrenmekteyiz. Anılan her iki fotoğraf da, günümüzde Borçka barajının suları etkisinde kalan Artvin-Köprübaşı mevkiindeki Çoruh ırmağı kıyısına ait olduğu anlaşılmaktadır. Birinde 2, diğerinde ise 10 civarında kayık görüntülenmiştir. Kayıkların, Artvin Kalesi'nin tabanını oluşturan kayalığın karşı kıyısındaki kumsalda, yan yana sıralanmış olarak durdukları ve insanlar, atlar ve kıl çadırların varlığı ile buranın; kayıkların durak (iskele) yerlerinden en önemlisi olduğu anlaşılmaktadır. Fotoğrafçı da, burasını Köprübaşı kayık iskelesi olarak nitelendirmiştir (Resim:2). Elimizde somut veriler olmamakla birlikte, diğer ara durakların Artvin merkez ilçe bağlı Zeytinlik ve Kalburlu köylerinden başka, Borçka kent merkezi ile bu ilçeye bağlı Adagül-Katıphanı, Karşıköy ve Muratlı köyleri olduğunu öğrenmiş bulunmaktayız. Hemen belirtelim ki, Borçka kent merkezi hariç diğer durak ve kayık güzergâhları Muratlı ve Borçka baraj göletlerinin suları altında kalmıştır. Zeytinlik ve Kalburlu köyleri ile Yusufeli'ne doğru devam eden kayık güzergâhı da, 2012 yılında bitirilen Deriner barajı göletinin sahasında bulunmaktaydı ve günümüzde baraj sularının altında kalmıştır.

### **Çoruh Kayıkçıları (Reisler)**

Bu konudaki incelemelerimizin ikinci hedefini teşkil eden hayatta olan eski kayık reislerinin belirlenmesi ve görüşülmesi hususunda da çalışmalar yapılmış ve dört kişi tespit edilebilmiştir. Bunlar; Emin Ahmet Öztürk;1928 doğumlu, Artvin-Merkez, Erenler köyünden

<sup>1</sup> Bu makale, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nun izinleri ve destekleriyle yürütülen Yüzey Araştırması çerçevesinde; Yüzüncü Yıl Üniversitesi BAP Başkanlığı ile TÜBİTAK (SOBAG-102K002) projeleri kapsamında hazırlanmıştır. Tüm emeği geçen kurum- kuruluş ve Artvinli kültür dostu hemşerilerim ile ekip arkadaşlarım Yrd.Doç.Dr.Mehmet Top, Yrd.Doç.Dr.Hanifi Biber ve Uzman Erkan Koç'a bir kez daha teşekkürlerimi belirtmek isterim.

olup Borçka-Avcılar Çayağzı mahallesine yerleşmişler. Babası da eski kayık reislerinden İshak Reis olup, 1958' de vefat etmiş (Resim:3).

Bir diğer kayık reisi, Fevzi Sönmez; 1927 Artvin-Merkez Zeytinlik nüfusuna kayıtlı olup 2006 yılında köyünde vefat etmiştir. Kendisi, yukarıda tanıtımı yapılan 1936 yılındaki fotoğrafta yer alan Yusuf Reis'in oğludur (Resim:4).

Görüşme imkânı bulduğumuz üçüncü kişi ise, Mehmet Ali Yüzbaşıoğlu; 1336/ Artvin-Merkez ilçeye bağlı Erenler (İrsa) köyünde dünyaya gelmiş olup günümüzde Artvin kent merkezinde yaşamaktadır (Resim:5).

Dördüncü kayıkçımız ise, Borçka-Karşıköy nüfusuna kayıtlı Ziver Candaroğlu'dur.

Ayrıca, Artvin-Merkez, Zeytinlik köyü nüfusuna kayıtlı ve hayatta olmayan eski kayık reislerinden Ahmet Koca (Kocabeg), Mustafa Koca (Kocabeg), Ali Akyüz, Recep Yağcı, Sabit Şimşir (Memişağaoğlu), Süleyman Öztürk, Haydar Şenel, Süleyman Yelkenci (Eglancaoğlu), Süleyman Yüksel, Yusuf Sönmez gibi isimler, yerel internet sitesinden tespit edilmiştir (www.siryaliyiz.biz).

Yine, Artvin-Merkez Kalburlu köyünden,1956 doğumlu Hayrettin Demiröz'den edindiğimiz bilgiye göre; Kalburlu köyünün önde gelen kayık reislerinden Mehmet Oruç (Ofluoğulları) ve Mehmet Eldem (Eldirenler) oldukları öğrenilmiştir.

Tüm çabalarımıza rağmen bu dönemden kalma tek bir kayık örneği saptanamamıştır. Bunun sebebi olarak; 1960'lı yıllarda kayık taşımacılığının tümüyle devre dışı kalması ve özellikle bahar aylarında su taşkınlarına uğrayan Çoruh kıyılarındaki az sayıdaki kayığın da sele kapılarak, 1970'li yıllarda bütünüyle ortadan kalkmış olmasıdır (Resim: 6).

### **Sonuç**

Sonuç olarak; özellikle yüz yüze görüşme yaptığımız kayıkçılardan edindiğimiz sözlü tarih ve literatür bilgilerine göre, yöredeki kayık taşımacılığının ilk kez ne zaman başladığı bilinmemekle birlikte, Osmanlı döneminden beri yapılmakta olduğu, başlangıçtan 1921'e kadar Batum-Artvin bağlantılı, 1921'den 1960'lı yıllara kadar ise Artvin-Borçka ağırlıklı olmak üzere, Yusufeli-Demirkent'e kadar uzanan ara istasyonlarda sürdürüldüğü, limanların doğal kıyılardan ibaret olduğu, bu arada 1921-1932 arasında izinli olarak zaman zaman Rusya yönetimindeki Batum'a gidilebildiği, Yusufeli ilçesine bağlı Demirkent'ten-Batum'a kadar yaklaşık 150 km'lik su yolunun varlığını, kayık işletmecilerinin Artvin-Merkez ve Borçka ilçesinin Çoruh kıyısındaki köylülerce yapıldığı ve babadan oğula geçen bir meslek haline dönüştüğü, halen hayatta çok az reisin kaldığı, XIX. yüzyılın sonlarında yaklaşık 200 kayık var iken 1940'lı yıllarda yaklaşık 30 kayığın işler durumda olduğu, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan bu kayıkların Borçka-Muratlı köyü ustalar tarafından 40-50 lira karşılığında tümüyle ahşaptan yapıldığı, 10-12 m boyunda, 1.5 m genişliğinde, yaklaşık 4 ton kapasiteli, üç kürekçi (tayfa) ve bir reis tarafından yürütüldüğü, özellikle reislerin ellerindeki uzun sırıkla kayığın kayalara çarpmasını önlemeye çalıştıkları, tabanlarının tekne biçiminde ve siyaha boyanmış olduklarından 'kara kayıklar' olarak da adlandırıldıkları, Artvin'den Batum'a yaklaşık 4-5 saatte gidilebildiği, geriye ise ya iple çekerek ya da rüzgarlı günlerde yelken açarak iki günde dönüldüğü, Artvin-Borçka arasında kişi başına 25-50 kuruş ücret alındığı, taşınan malzemelerin başında askeri malzeme, ceviz kütüğü, tütün, seramik kaplar ve meyve-sebze olduğu, kayık taşımacılığında vergi alındığı, 1930'lu yıllardan sonra Rize ve Erzurum bağlantılı devlet karayolları ve köprülerin yapılması neticesinde, motorlu vasıtaların artışına paralel olarak, kayıkçılığın 1950'li yıllarda ortadan kalktığı belirlenmiştir.

Bunların yanı sıra, Çoruh Havzası içerisinde yapımı tamamlanan Muratlı (2005), Borçka (2006) ve Deriner baraj (2012) ve HES'leri ile yapımı sürmekte olan Artvin barajı nedeniyle, Çoruh ırmağı üzerinde geçmişte yapılmakta olan kayık taşımacılığı güzergâhı, bir daha geri dönüşü olmayacak şekilde ortadan kalkmış bulunmaktadır (Resim: 7).

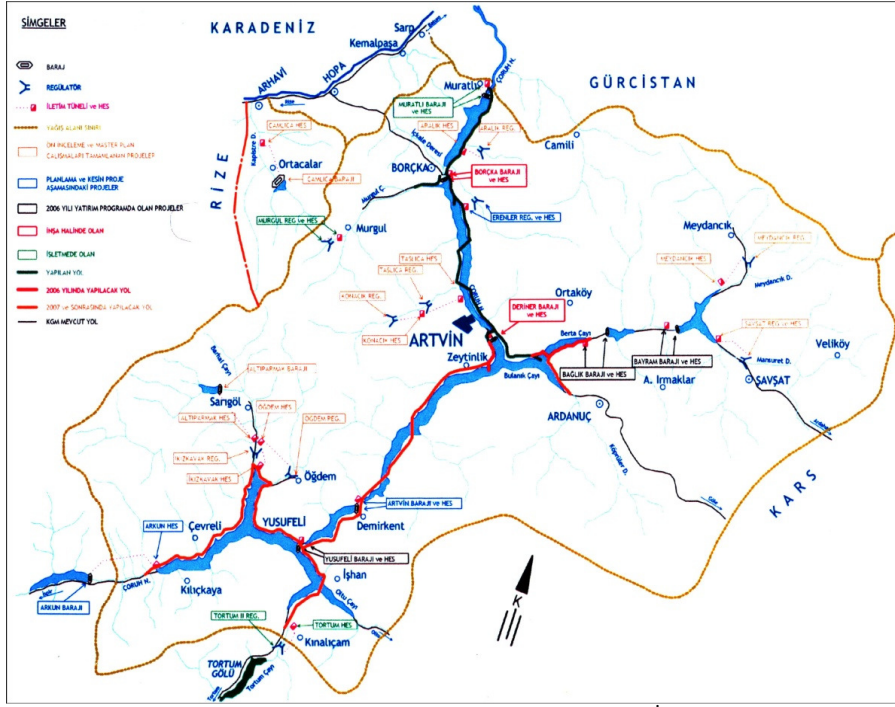
Ülkemizin çeşitli ırmaklardan çok eskiden beri taşımacılıkta yararlanıldığı bilinmektedir. Burada dikkat çeken bir başka olgu ise, çok hızlı ve dar vadi içerisinde akışı bulunan Çoruh ırmağında da kayıkların çalıştırılmasıdır. Zorlukları başaran Artvin'in cesur reislerini bir kez daha kutlamak gerekir...

#### KAYNAKÇA

- ALTINAY, A.REFİK., *Kafkas Yollarında*, (Haz. O.Selim Kocahanoğlu), Özener Matbaası, İstanbul, (1998).
- ARTVİNLİ, T., Emektar Çoruh Kayıkları, *Popüler Tarih Dergisi*, 70, 17-19, (2006).
- AYDIN, A., Othmar Pferschy, *Artvin Dergisi*, 6, 4-5, (1998).
- AYTEKİN, O., Artvin İli-Çoruh Vadisi'ndeki Tarihi Yollar ve Kültür Varlıkları Yüze Araştırması'2001, 24. Uluslararası Kazı, Araştırma ve Arkeometri Sempozyumu, Türkiye-Ankara, (2003) Ss:1-16.
- BAYKARA, T., *Anadolunun Tarihi Coğrafyasına Giriş*, Cilt:I, Ankara, (1988). Ss: 104-109.
- BİTTEL, K., Artvin'de Bulunan Tunçtan Mamul Asarı Atika, *Türk Tarih Arkologya ve Etnografiya Dergisi*, 150-156, (1933).
- CEYLAN, S., *Artvin Yöresinin Coğrafi Etüdü*, (Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, (1995).
- CAİANİ, İ., *Borçka Mektupları*, (Çev.F.Çiloğlu), Livane Matbaası, İstanbul, (2002), Ss: 23-24, 39-40, 62, 66, 69-70.
- DJOBADZE, W., Early Medieval Georgian Monasteries in Historic Tao, Klarjet'i and Şavşeti, ,Stuttgart, (1992). Pp: 2-9.
- E.ÇELEBİ, *Eoliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Z.Kurşun-S.Ali Kahraman-Y.Dağlı), Cilt:2, İstanbul,(1999), Ss: 175-183.
- EMİROĞLU, K., *Trabzon Vilayeti Salnamesi/1869*, Cilt:I, Özkan Matbaacılık Ltd. Şti., Ankara, (1993), Ss: 217-218.
- FAYDA, M., Artvin, mad., *İslam Ansiklopedisi (TDV)*, Cilt: III, İstanbul, (1991), Ss:420-22.
- GÜMÜŞ, N., XVI. Asır Osmanlı- Gürcistan İlişkileri, (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, (2000).
- GÜNDÜZ, A., *Çoruh Havzası Ve Artvin*, Dizayn Ofset Matbaacılık, Ankara, (2001). Ss: 365-381.
- KANTAR, Z., *Kırsal Yerleşmelerde Dış Mekan Organizasyonu Artvin İli Köyleri*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, (1998).
- KIRZIOĞLU, M.F., *Osmanlıların Kafkas Elleri Fethi*, Ankara, (1993), Ss. 168-205.
- KOMİSYON, *Artvin 1973 İl Yıllığı*, Ss: 219-227.
- KÖROĞLU, K., Livane Adı ve Livane Sancağı, *Livane Dergisi*, 9-10, 4-5, (1997).
- KÖROĞLU, K., Artvin'de Eski Yollar Ve Köprüler, *Artvin Dergisi*, 7, 16-21, (1998).
- KÖROĞLU, K., 1997 Yılı Artvin-Ardahan İlleri Yüze Araştırması, 20. Kazı, Araştırma ve Arkeometri Sempozyumu, Türkiye-Tarsus, (1999), Ss: 143-160.
- KSENEPHON, *Anabasis*, (Çev. T.Gökçül), Ankara, (1976), Ss: 134.
- KÜÇÜK, C., Erzurum, mad., *İslam Ansiklopedisi(TDV)*, Cilt:II, İstanbul, (1995), Ss: 321-329.
- M.ZEKİ, *Artvin Vilâyeti Hakkında Ma'lumat-i Umumiye*, İstanbul,(1927). Ss: 43-46.
- M.ZEKİ, *Artvin İli Hakkında Genel Bilgiler*, (Çev. H.Tokdemir- E.Tokdemir), Kaya Matbaacılık A.Ş., İstanbul, (1999), Ss: 40-45. Ss: 43-46.
- ÖZDEMİR, H., *Artvin Tarihi*, Ankara, (2002), Ss:327.
- ÖZDER, M.A., Artvin'i Anlatan Ünlüler, *Bizim Atabarı Dergisi*, 7, 26-27, (2002).
- ÖZTUNA, Y., *Devletler ve Hanedanlar*, Cilt: III, Ankara, (1990), Ss: 471-493.
- TAKAŞVİLİ, E., *1917 Yılında Gürcistan'ın Güneyinde Yapılan Arkeolojik Araştırmalar* (Rusça), Tiflis, (1952).
- TARKAN, M.T., *Orta Ve Aşağı Çoruh Havzası*, Sevinç Matbaası, Ankara, (1973).Ss:40-46.
- US, A., *İstanbul'dan Çoruh'a*, Vakıf Matbaası, İstanbul, (1948), Ss: 80-84.
- ÜNSAL, V., *Eskiçağ'da Çoruh Havzası* (Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (2006).



## RESİMLER



Çizim 1: Çoruh Havzası Baraj Gelişim Planı, DSİ' den



Resim 1: Çoruh Irmağındaki Kayıklar, (O.Pfersch' den-1936)



Resim 2: Artvin-Köprübaşı Mevkii Kayık Durağı, (D.Ermakov' dan-1882)



Resim 3: Kayık Reislerinden E.Ahmet Öztürk





Resim 4: Kayık Reislerinden Fevzi Sönmez



Resim 5: Kayık Reislerinden M.Ali Yuzbaşıoğlu ve Ziver Candaroğlu



Resim 6: Çoruh Kayıklardan Son Bir Örnek



Resim 7: Muratlı Baraj Göleti, Borçka-Karşıköy-2005