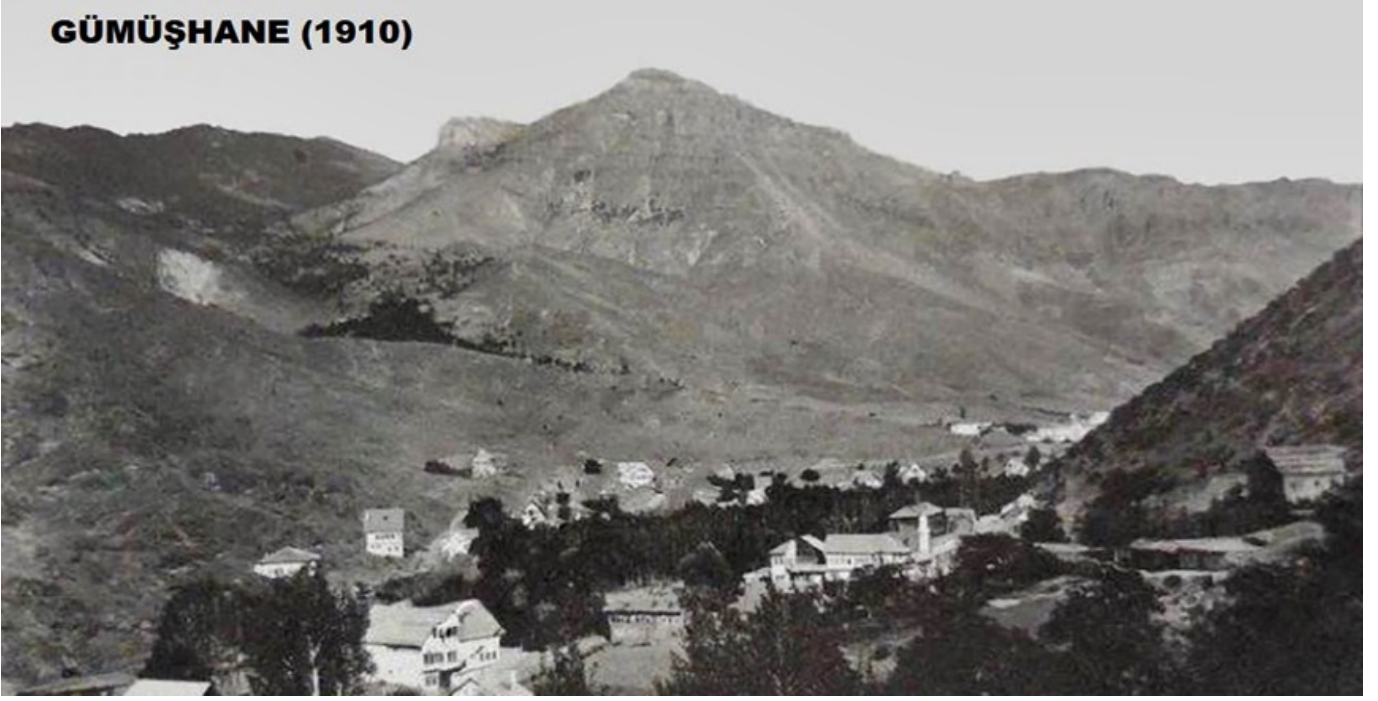


GÜMÜŞHANE OSMANLI BÜTÇESİNİN %5 İNİ NASIL KARŞILIYORDU?

GÜMÜŞHANE (1910)



S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Mühendisi (MSc.)

İpek Yolu üzerindeki Gümüşhane'den 1980 li yıllarda transit geçen otobüslerin yanında çevre illere doğru iki ayrı otobüs ile ulaşılmırdı. Her ikisinin de Harşit Çayı'nın kenarında otobüslerin sabah saatlerinde hareket ettiği yerler, Arapça'dan dilimize geçen '**simsar**' ların '**otobüs garajı**' olarak adlandırılan biri **Köse-Kelkit-Erzincan**, diğeri ise karakol'un tam karşısında eski hükümet binasının bulunduğu alanın hemen yanında Anadolu'nun yerlisi **Luvi** halkı dilinde '**akarsu**' anlamına gelen '**Ardasa**' nın yanı sıra Ardasa'nın diğeri adı yine Luvice bir adlandırma olan **Torul** ile birlikte önce üç kez '**Ardasa, Ardasa, Ardasa**' sonra bir kez '**Torul**' ve nihayet en sonra da eklenen '**Trabzon**' diye bağırarak yolcu temin ettiği, önceleri '**Hükümet Binası**' denilen ancak daha sonra Belediye'ye devredilen tarihi binanın yanındaki otobüs terminalleriydi.



ESKİ HÜKÜMET KONAĞI

Belediye binasının yapıldığı alanda bulunan hükümet binasına, Karaer Mahallesi'ndeki Gazipaşa İlkokulu yanında yağlı boyalı ahşap pencereleri ile

birlikte, arasında neredeyse bir insanın sığabileceği büyüklükte hemen hemen bir metre mesafe bulunan etrafı perdahlı kurumuş çatlak macuna dönüşmüş kalın camlarının oturduğu kare pervazlar ve uzaktan hilal şekilli kubbe yapıllı pencereleli mimarisinin görüldüğü anda bile **'adaleti'** insana hatırlatan **önce orta blok üzerindeki kubbesi yıkılarak düz çatı haline getirilerek kullanılan sonraki yıllarda ise dozerlerin çalışarak tamamen yıktığına hüznlenerek şahit olduğumuz** sağ ve sol bloklarında 16 adet olmak üzere 32, orta blokta ise 6 pencereleli devasa **'adliye'** ya da eski **'hükümet konağı'** binasından 1970 li yıllarda taşınılmıştı. (yukarıdaki resim)



GÜMÜŞHANE-TRABZON HATTI OTOBÜSÜ
(Otobüsün orijinalı bej renklidir)

Madenlerinin zenginliği nedeniyle adeta korunaklı bir geçit gibi bir coğrafyaya sahip Gümüşhane, 1700 lü yıllarda silahlı kişilerin giremediği, kervanların ve kafilelerin bir nizam içinde kontrollü olarak geçirildiği bir bölgede yer alıyordu.

Karadeniz bölgesinde 18. yüzyılda Çoruh Havzası'ndaki Ardanuç (Artvin) ve Ordu ilinin iç kısımlarındaki Mesudiye (Milas) ve Harşit Vadisi içindeki bütün madenlerden **Gümüşhane Maden Mukataası Emiri** sorumluydu. **Osmanlı maden sahalarının büyük çoğunluğunda Gümüşhane maden emirlerinin bilgisine başvurulmakta ve bu emirlerin sözü ve bilgisi diğer maden emirleri tarafından senet kabul edilmekteydi.**

Osmanlı Devletinin 17.yüzyıldaki bütçesinin %5 miktarı da bu emirlerin yönetimindeki Gümüşhane madenlerinden karşılanmaktaydı. [3] **Gümüşhane'deki gümüş madenlerinin 7 damar olduğundan bahseden E. Çelebi ise Hacı Emin Mahallesi'nde bir 'darphane' olduğunu ve buradan elde ettiği üzerine 'azze nasruhu duribe, fi çatha (Canca)' (Azze nasruhu: yardımı bol olsun, padişahlar hakkında dua yerinde kullanılır, eski paralarla fermanlarda geçer) paralardan bahseder. Osmanlı bütçesinin günümüzdeki karşılığı ise 2020 yılı Türkiye Cumhuriyeti bütçesinin karşılığı olan 1 trilyon 95 milyar 461 milyon TL bütçe değerinin %5 i olan 54.773.050.000 TL değerine tekabül etmekteydi. (Ellidört milyar yediyüzyetmiş üç milyon ellibin TL)**

Bu nedenle Gümüşhane, Erzincan üzerinden Güneydoğu Anadolu'ya ve Erzurum üzerinden Doğu Anadolu Bölgesini Karadeniz Bölgesi'ne bağlayan Doğu Karadeniz Bölgesinin merkezi bir ili olarak Osmanlı ekonomisine sağladığı önemli bir ekonomik güç olarak oynadığı rol kadar tarihi olarak yüklendiği görev açısından da merkezi bir coğrafyada binlerce yıldır tarihteki yerini almıştı.



JOHN MURRAY'IN BELGELERİNDE İSTAVRİ (UĞURTAŞI) BOĞAZI ÜZERİNDEKİ KÖPRÜ (UĞURTAŞI / TORUL / GÜMÜŞHANE)

Nitekim ünlü tarih yazarı İngiliz John Murray ilin merkezi konumunu; Doğu Karadeniz'e ulaşımı olarak Gümüşhane'den başlamak üzere; Kara Katan, Khayir Lair ve Zigana yolu olarak 3 adet yol olduğunu bildirmektedir. Bu yollar üzerindeki ara yerleşimler ise aşağıdaki şekilde vermiştir.

Gümüşhane-Kuruş Dağı-Sugurni – Dtavros – Kara Katan- Cevizlik (Maçka)-Trabzon, Gümüşhane-Zigana-Cevizlik-Trabzon

Gümüşhane- Khayir Lair-Cevizlik-Trabzon

olarak üç güzergâh şeklinde olduğunu yazmıştı.

Gümüşhane yönünden hareketle Kuruş Dağı'ndan itibaren Sugurni'nin Soroyna (Yalınkavak) köyü, adı Dtavros olarak yazılan köyün ise Uğurtaş (İstavri) olduğu anlaşılıyor. Kuruş Dağı ise günümüzde Koroş Dağı adı ile bilinir ve 40° 31' 59" Kuzey ile 39° 31' 59" Doğu GPS coğrafi konumlu olarak Yağlıdere Köyü yakınlarındaki Kalaycıoğlu Köyü'ne 1.9 Km uzaklıkta yer alır. [2]

Murray, Tokat ilinden Karadeniz'e ulaşım için de Niksar-Koyulhisar- Karahisar (Şebinkarahisar) -Şiran (Uluşiran) üzerinden Gümüşhane'ye gelen yol üzerinden Trabzon'a 81 saatte geçildiğini kitabında yazarak bu coğrafyada seyahat sürelerini Trabzon-Maçka arasını 6 saat, Maçka-Zigana arasını 9 saat ve Zigana-Gümüşhane arasını ise 9 saat olarak belirlemişti. Bu değerlere göre Gümüşhane-Trabzon arasında seyahat süresi ise toplamda 24 saat tutmaktaydı. [3]



ZİGANA GEÇİDİ

Gümüşhane bu merkezi konumu ile günümüzde Kırgızların giydiği başlığa benzer bir İskit şapkasının uç kısmında yer alan ve kapatan Karadeniz'in jeocoğrafyasında yer alan, tarihin her döneminde bölgede gerek kuzeye gerekse güneye hâkimiyet yönünde Türkler için önemli rol oynamıştı. 1980 li yıllardaki nüfus tabelasındaki 13.100 rakamından 2019 yılında merkez nüfusu 56.398 rakamına ulaşmıştır.

Gümüşhane'nin komşu illerine Murray'ın gözlemlediği bir günlük seyahat süresine karşın önümüzdeki yıllar içinde açılması planlanan tünel ve proje süreci devam eden demiryolu hattı ile bu sürenin Karadeniz'e doğru 40 dakikaya kadar inmesi planlanmaktadır. **Murray'ın seyahat rehberlerinde belirtilen uzun seyahat sürelerinden yakın illere doğru sürelerin 1980 li yıllarda önce saatlere sonra dakikalara inmesi dolayısıyla artacak nüfus hareketliliği Erzincan-Gümüşhane-Trabzon aksı üzerinden Güneydoğu Anadolu Bölgesine ve Bayburt-Erzurum üzerinden de Doğu Anadolu Bölgesine doğru iki yönlü artacak bir ticari potansiyel ile birlikte geleceğe yönelik yapılabilecek planlamalarla birlikte büyük bir turizm ve yük taşımacılığı trafiğinin oluşacağı öngörülmektedir.**

ARKEOTEKNO

[1] Ekinci, İ., 2014. Milas (Mesudiye) Bakır Madeni. (1750-1816), Turkish Studies, – International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 8/5 Spring 2013, p. 243-259, ANKARA-TURKEY

[2] <https://www.haritatr.com/harita/Koros-Dagi/96711>

[3] Yaçınkaya, Mehmet Alaaddin, John Murray'ın Seyahat Rehberlerine göre Trabzon'u İç Kısımlara Bağlayan Seyahat Güzergahları, KTÜ

[4] Altunbay, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Gümüşhane ve Yöresinde Madencilik Faaliyetleri", s.383.

[5] <http://wouturkey.com/forum/viewtopic.php?t=79526> (Hükümet Konağı resmi)

[6] <https://www.yollardan.com/zigana-gecidi/> (Zigana Geçidi Resmi)

[7] <http://www.eskiturkiye.net/632/gumushane-1910lar>

KAYNAK AKTİF LİNK:

https://www.arkedotekno.com/pg_513_gumushane-osmanli-butcesinin-5-ini-nasil-karsi-liyordu