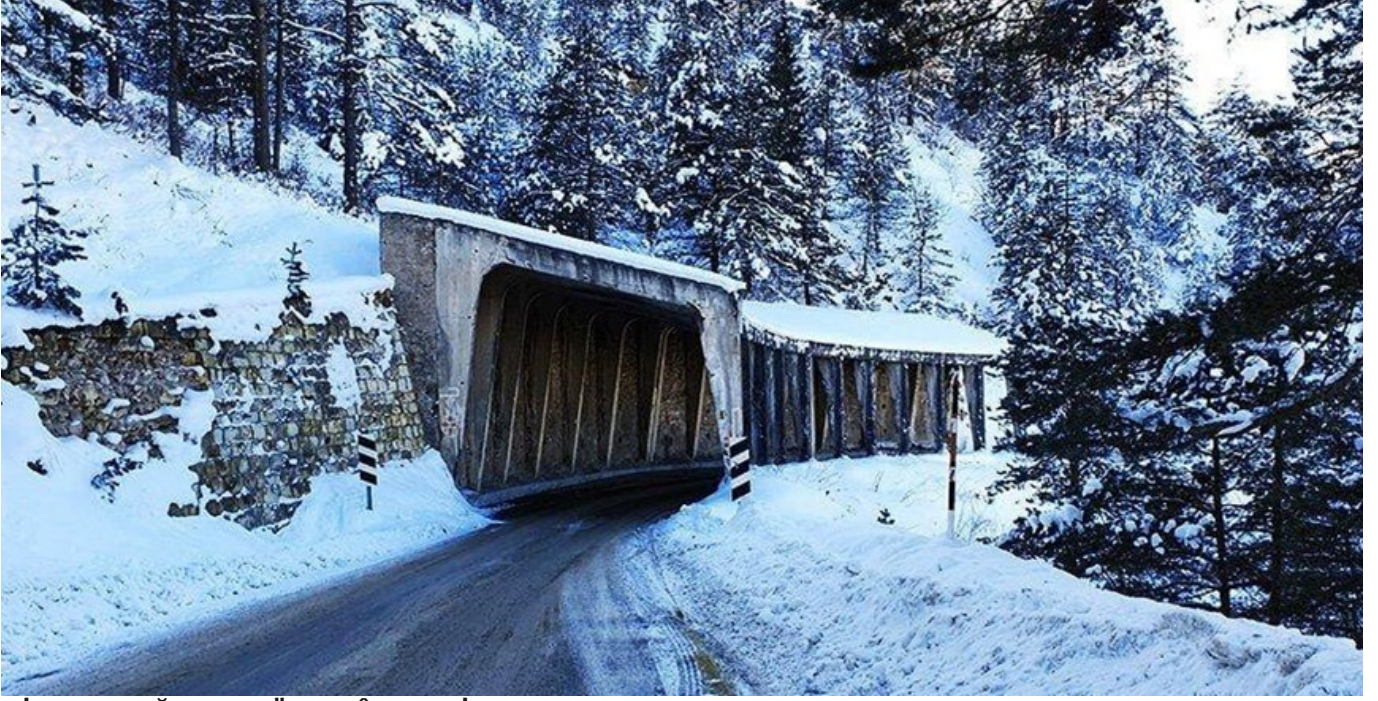


## GÜMÜŞHANE- TRABZON MAKADAM (ŞOSE) YOLUNUN TARİHSEL GEÇMİŞİ



### ZİGANA DAĞINDA GÜZERGÂH BELİRLEME ÇALIŞMALARI

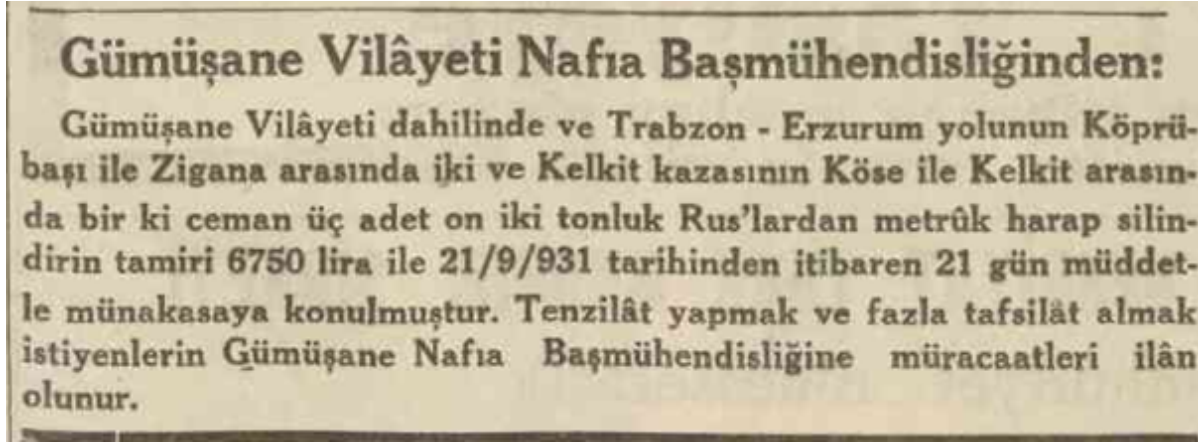
**S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Mühendisi (MSc.)**

Eskiden yollar ya köy yolu olarak işçilerin kazma kürek ile çalışarak ya da o zamanlar bulunabilirse önce bir dozerin açtığı daha sonra da greyderlerin düzgün hale getirdiği yol olarak daha sonraları ise Fransızca **chaussée** kelimesinden dilimize geçmiş **'şose'** (dolma yol) kelimesinin karşılığı olarak İskoçlu mühendis **McAdam**'ın (makadam olarak okunur) bulduğu taşların kırılarak açılan yol içinde gömülme suretiyle adlandırılan **'makadam'** yöntemi ile yapılırdı.

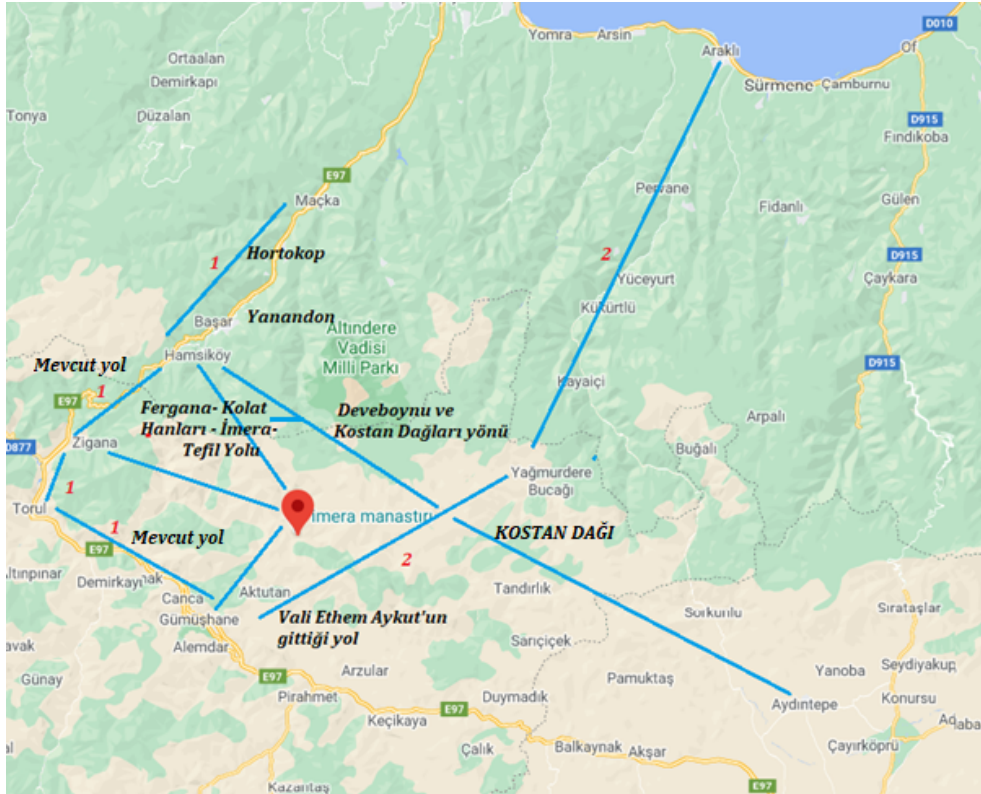


Şose kelimesinin kökeni Ortaçağda yolların kireçtaşından yapılması nedeniyle kireçtaşı anlamına gelen Fransızca **chaux** (**şo**) kelimesinden gelir. Şose yollar açılan toprak yol üzerine kırık çakıl taşları döküldükten sonra üzerine toprak

dökülerek taşların sıkıştırılması esasına dayanan dayanıklı bir yol çeşididir. Şose ya da makadam yollar o zamanlar gelişmişliğin bir ölçüsü idi.



Rus Kafkas Ordusunun 19 Temmuz 1916 tarihinde Gümüşane'yi işgali sırasında bölgede çok fazla inşaa edilen ve Kıpçak / Kuman Türkçesi olarak -u eki ile yöresel dilde söylenen 'urus' yolu denilen yollar hala kullanılır. Bunlardan bir tanesi de işgal süresinde şose olarak yapılan **Karaer Mahallesi'ne çıkan ana yola paralel ve batı tarafına düşen günümüzde Belediye Binası'nın önünden Kıbrıs Caddesi'ne doğru yukarıya çıkan 1975 li yıllarda kısmi olarak küçük küp kare şeklinde Arnavut taşları ile döşeli yoldur.** (San,1987) Bu şose yolların inşası sırasında çakılların yola konulmasından sonra sıkıştırılması için kullanılan Ruslardan kalan silindirler yukarıdaki ilanda görüldüğü gibi tamir edilmek üzere 1931 yılında **münakasat** (ihale ile eksiltme yöntemi) ilanı verilmişti. [1] Günümüzde kullanılan 'asfalt' yol yapmak ya da bunun daha da ilerisi olan 'beton' yol yapmak ise 1975 li yıllarda petrol zengini İran'a ithal limanı olarak kullanılan Trabzon Limanı'ndan yük taşıyan kamyonların Gümüşane'nin kuzeyinden geçen yol üzerinde mola vermeleri sırasında karoserlerinin yükleri arasında görülebilen örgü kare kafes şeklinde asfalt altına konularak güçlendirme yapılan demirler, Türkiye için oldukça lüks ve pahalı görülürdü.

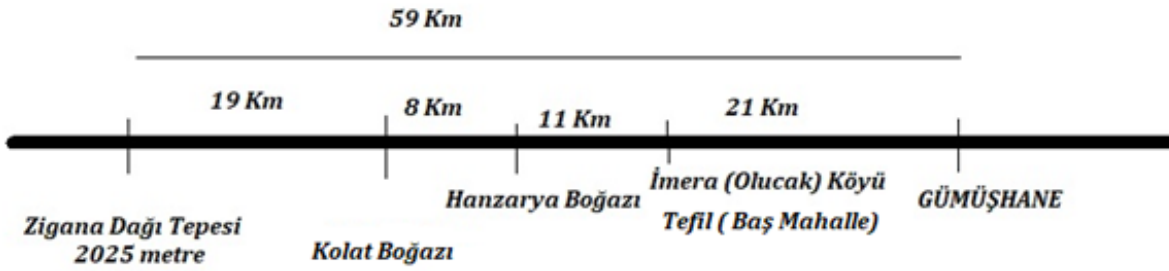


Gümüşane'nin Karadeniz yönüne doğru bağlantısı, birincisi Zigana Dağı üzerinden Torul, ikincisi ise Trabzon- Araklı- Yağmurdere (Gümüşane) üzerinden

sağlanırdı.

Bu yollardan birincisi önünde coğrafi ve jeolojik bir engel Zigana Dağı'nın aşılması, ikincisindeki engel ise yolun çok kayalık ve zor bir yol olduğu yabancı seyahatnamelerde oldukça irdelenmiş bir sorun olarak görülmekteydi. Trabzon-Erzurum arasında toplam 180 mil olan bu güzergahta Trabzon-Maçka arası 6 saat, Maçka-Zigana Dağı arası 9 saat, Zigana-Gümüşhane arası ise 9 saat olmak üzere Gümüşhane-Trabzon arasında seyahat etmek 24 saat tutmaktaydı.

**Burada bölge için diğer yollar için bir ayrıntı; Zigana Dağı üzerindeki Hamsiköy'den Fergana yolu ile direkt olarak Kolat (Skolat-Skolot-) Hanları'na ulaşarak Güney istikametine doğru İmera-Tefil (Baş Mahallesi) yolu ile Gümüşhane'ye, doğuya doğru gitmek isteyenler ise Deve Boynu ve Kostan (Komecan) Dağlarını aşarak Hart (Aydıntepe) üzerinden Bayburt'a varılırdı. Kısaca Maçka'dan (Cevizlik) itibaren yol Hortokop, Yanandon, Hamsiköy, Zigana Geçidi ve 850 metre aşağıdaki Harşit Vadisi ile Gümüşhane olarak bilinen haritadaki (1) yolu 'kışlık yol' olarak adlandırılırdı. [2]**



**Tarihi İpek Yolu denilen ve Romalıların antik Satala (Kelkit, Sadak Köyü) ile birleşen yolu da bu güzergâhın Karadeniz ile olan bağlantısını sağlardı.**

Rusların İran'ın Karadeniz ile olan ticari ilişkilerini Kafkasya'ya çekme politikalarına bağlı olarak Tiflis, Poti, Bakü eksenine demiryolları inşaa politikalarına karşın Osmanlı Devleti'de Gümüşhane'yi Trabzon ve Erzurum'a bir şose yol ile bağlayarak cevap vermek istiyordu.

Yol güzergâhı belirlenerek 26 Eylül 1856 tarihinde yolun yapımı için Nafia Nazırı İsmail Paşa tarafından çalışma başlatılır. Araya giren Kırım Savaşı nedeniyle şose yol yapımına ödenek kesilmişti. Bu durum 1872 yılına kadar devam etmişti. Trabzon-Gümüşhane-Erzurum irtibatının kesikliği Osmanlı'nın Trabzon Limanı'na gelecek her türlü lojistik desteğin Doğu illerine aktarılamaması gibi bir askeri strateji sorununu da ortaya çıkarıyordu.

**GÜMÜŞHANE-TRABZON YOLU ÜZERİNDEKİ ZİGANA'NIN SİMGESİ TARİHİ DEĞERİ OLAN VE HALEN KULLANILAN ÇİĞ TÜNELİ (1940)**

Nitekim Kırım Savaşı sırasında askeri mühimmatın Osmanlı Doğu sınırına nakli sırasında yaşanan sıkıntılar Fransız Ordusunda siyasi ve topografya subayı **Mircher** ve **Saget** adlı iki Fransız'ın Trabzon-Gümüşhane-Erzurum yolunun etüdünü yaptıklarını ve bu iş için Trabzon'dan 4 Mayıs'ta çıktığı yolculuktan tam 11 gün sonra Erzurum'a ulaştıkları ve yukarıda bahsettiğimiz kış ve yaz yollarının her ikisini de inceledikleri Maçka-Ardasa (Torul)-Gümüşhane-Tekke Köyü ve Bayburt üzerinden Erzurum'a kadar yaptıkları incelemelere dayalı olarak verdikleri raporlardan anlaşılmaktadır. [3]

Erzurum Valisi ve aynı zamanda ünlü şair **Mehmet Emin Yurdakul**'da 1908 yılında verdiği raporda Erzurum'dan çıkan deve kervanlarının yedi günde Gümüşhane'deki Murathanoğulları Hanlarına vardıklarını yazmış ve şose yolun düzgün hale getirilmesini istemişti. [4]



**GÜMÜŞHANE VALİSİ**  
**İBRAHİM ETHEM AYKUT**  
(Eylül 1931-Mart 1935 arasında) [5]  
(d.1888-ö. 1942)



**ZİGANA YOLU İNŞAAT MÜHENDİSİ**  
**WILLIAM RUDOLF CRAMER**  
(1930-1955 arasında)  
(d.1896-ö.1985)

İstanbul 1888 doğumlu Siyasal Bilgiler Fakültesi mezunu **İbrahim Ethem Bey (Aykut)**, 1920 yılında Saiteli Kaymakamı iken Konya ayaklanmasında esir düşmüş ve tesadüf eseri olarak kurtulmuş, 1921 yılında ise Aydın'ın Çine ilçesinde Killioğlu Hüseyin çetesine bağlı bir fedainin silahını alınca hedef haline gelmiş ve çetenin 1921 yılında düzenlediği bir saldırı ile sağ ayağından yaralanmıştı. Söke ilçesinde tedavi olurken Yunanlar Söke'yi işgal ederler. Ethem Bey buradan önce İzmir'e, İzmir'den de İstanbul'a kaçar ve burada ayağı tam kesilecekken tedavi olur ve ayağı kesilmekten kurtulur ancak sakat kalır. İbrahim Ethem Bey, Lapseki, Mudanya kaymakamlıkları, Urfa valiliği ve Kars Vali vekilliği görevlerinden sonra 28 Eylül 1931 tarihinde **Gümüşhane**'ye vali olarak atanır. Gümüşhane Valisi Ethem Aykut, uğradığı saldırı nedeniyle bir ayağı aksayarak yürüyordu ve görev yaptığı süre içinde Gümüşhane'yi Trabzon'a bağlayacak yol inşaatını sık sık ziyaret ediyordu. Zigana Yolu, 1896 yılı İzmir doğumlu İsviçreli Mühendis **William Rudolf Cramer**, aynı zamanda Trabzon Liman inşaatı görevini de yürütüyor ve bölgede 1930 yılında başladığı görevini 1955 yılına kadar sürdürmüştü.



İngiliz tarihçi William Harrison Ainsworth (1805-1882) On Bin Yunan askerinin abisine karşı taht kavgasına tutuşan Kunaksa'da (Irak dolayları) yapılan savaşta İran Prensi Kyros'a yardım ettikten sonra Karadeniz'e ulaşmak için geriye dönmek üzere (m.ö.401) bir tepeden Karadeniz'i ilk gördükleri yer olan Theches Dağı'nı Gümüşhane'nin Yağmurdere Bucağı vadisine girişi sağlayan 2280 metre yükseklikteki Kostan Dağı olduğunu yazmıştı. [6]

Yıllar önce özellikle kış aylarında Kostan Dağı üzerinden Yağmurdere'ye seyahat etmek bizim de çoğuna şahit olduğumuz trafik kazaları nedeniyle zorluklarla yapılırdı. İbrahim Ethem Aykut Bey, bir yandan Gümüşhane-Trabzon makadam/şose yolunun iyileştirilmesi için koştururken diğer yandan da ilk kez 1931 yılında o tarihe kadar dağ üzerindeki zorlu coğrafyada otomobillerin bir at, ya da öküzler ile çekilerek gittiği Yağmurdere Köyü'ne arabası, çekilmeden gittiği için hem İbrahim Ethem Bey hem de kendisini karşılayan halk, sevinçlerinden ağlamışlardı. [7]

#### ARKEOTEKNO

#### KAYNAKLAR

[1] 9 Ekim 1931 tarihli Cumhuriyet Dergisi, sayfa 5

[2] Antony Bryer-David Winfield, The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos

[3] <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1172511>

[4] <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/876490>

[5] <https://www.biyografya.com/biyografi/17702>

[6] Ainsworth, daha sonra Theches Dağı'nın Kop Dağı olduğunu ileriye sürmüştü. Arkeolojik değerlendirmeler askerlere yolu gösteren kökleri Skolot (İskit) olan Makronların yurdu Kromni Vadisi'nin hemen yanında olan Kostan Dağı'nın Skolot Dağı (Kolot) ilişkisi açıktır.

[7] Sabri Özcan San, Vadideki Gümüşhane, T.C. Gümüşhane Valiliği Yayınları

[8] [https://www.ktu.edu.tr/dosyalar/karen\\_3aled.pdf](https://www.ktu.edu.tr/dosyalar/karen_3aled.pdf)

[9] Yazının ana resmi Ma Premiere Vie, Noel William Cramer

#### KAYNAK LİNK:

[https://www.arkeotekno.com/pg\\_541\\_gumushane-trabzon-makadam-sose-yolunun-tarihse-1-gecmisi](https://www.arkeotekno.com/pg_541_gumushane-trabzon-makadam-sose-yolunun-tarihse-1-gecmisi)