

# Zigana'nın Bilinmeyenleri



## Engin Doğru

Anadolu'yu doğu-batı, kuzey-güney yönlerinde birbirine bağlayan yolların kavşağında yer alan Gümüşhane, tarihi geçmişi ve sahip olduğu konumu sayesinde farklı dönemlere ait ticari, askeri ve dini önem taşıyan yollar ile donanmıştır.



M.Ö. 3. bin yıldan itibaren kullanıldığını bildiğimiz bu yol ağları tarihi devirlerde, Asurlu tüccarlar, Hititler, Persler ve Romalılar tarafından ekonomik ve askeri önemini koruyarak kullanılmaya devam etmiştir. Zamanla yeni yolların eklenmesiyle genişleyen bu yol hattı, Roma'dan sonra Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de çeşitli amaçlarla tercih edilmiştir. Günümüzdeki modern kara yollarının bir kısmı halen bu rotaları takip etmektedir.

Gümüşhane Karadeniz'le Doğu Anadolu'yu bağlayan yol üzerindeki önemli

yerleşimlerden biridir. Bu yolun deniz kıyısına yakın oluşu onun coğrafi konumuna dayanan stratejik önemini artırmıştır. Şehir hem askeri hem de ticari açıdan ciddi uygulamalara sahne olmuştur. Bin yıllar boyunca Çin, Orta Asya, Afganistan ve İran'dan başlayıp Gümüşhane-Trabzon güzergâhından Karadeniz'e; ya da Trabzon Limanı'ndan başlayarak belirtilen ülkelere ulaşan ticaret yolları binlerce tacirin uğrak yeri “.

W. Eleroy Curtis “*Karadeniz Etrafında*” adlı seyahatname niteliğindeki eserinde, Trabzon-Gümüşhane sınırları içerisindeki kısmının aynı zamanda Onbinlerin Dönüş yolunda kullandığı güzergah olan *Trabzon-Tebriz-Tahran* arasındaki kervan yolunun yüzyıllar boyunca çok iyi şekilde korunduğunu, deve kervanlarının ortalama 1380 kilometre (860 mil) uzunluğundaki mesafeyi gidiş-dönüş yaklaşık altmış günde gidebildiklerini ve 19. yüzyılın başlarında bu yoldan yıllık yirmi bin devenin geçerek yük taşıdığını kaydetmektedir.

*Trabzon-Gümüşhane-Erzurum-Tebriz* arasındaki kervan yolunun bitiş noktasının Trabzon limanı olduğunu ve bu yolun dünyadaki en eski kervan yolu rotası olduğundan şüphe etmediğini, kervanların çoğunlukla gündüz dinlenip, gece yolculuk yaptığını söylemektedir.

Ortaçağın en büyük seyyahlarından İbn-i Battuta ise; 14. yüzyılın ilk yarısındaki seyahatinde, o dönemde Kadı Burhaneddin idaresi altında bulunan Gümüşhane hakkında; gümüş madenlerinin bulunduğunu, nüfusunun çok, Irak ve Şam yöresinden tüccarların gelip gittiği bir yer olduğunu söylemiştir.

Trabzon limanında birleşen kervan yolları Gümüşhane sınırlarının yakınında üçe ayrılmaktadır. Birinci güzergâh, dağların yükseklerinden, yaylalardan geçen ve atların otlamasına izin veren yazlık güzergâhtır. Bu yol kar yağdığında kapanmaktadır. İkinci güzergâh orta kısımlardan geçen merkezi bir yoldur. En kullanışlı olan ve daha alçak yerlerden geçen üçüncü güzergâh, daha çok tüccarların tercih ettiği bir yoldur ve Gümüşhane'nin maden bölgelerinden (Krom, İstavri, İmera) geçerek Trabzon'a ya da İran veya Orta Asya'ya ulaşmaktadır. Gümüşhane'de ayrılan bu üç yol tekrar Bayburt'ta birleşmektedir.

Trabzon Limanı'nı iç kesimlere bağlayan tarihi İpek Yolu güzergâhları olarak da bilinen yolların ilki Antik Çağ'dan günümüze kesintisiz olarak kullanılan “Zigana Yolu”dur. Yazılı kaynaklarda ve tarihî haritalarda Roma İmparatorluk döneminde de yoğun bir şekilde kullanılan “Zigana Yolu”, Trabzon Limanı'ndan başlayarak güneye doğru Değirmendere vadisi boyunca devam ederek Maçka'ya, ulaşmaktadır. Maçka'dan itibaren rota Hortokop ve Yanandon'dan geçerek Hamsiköy'e uzanır. Daha sonra güneye doğru devam eden bu yol (kışlık yol) 2.025 m yükseklikte bulunan Zigana Geçidi ile birleşmektedir. Bu noktadan itibaren yol, 850 m aşağıda Harşit vadisine inmekte ve Gümüşhane yoluna bağlanmaktadır. Karadeniz'den İran'a giden en önemli İpek Yolu güzergâhlarından biri olan bu yolun, Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir.

Doğu Karadeniz'in önemli bir sahil kenti olan Trabzon, aynı zamanda doğu dünyası ile batı dünyasını birbirine bağlayan çok önemli bir liman kapısıdır. Trabzon ticareti iki kısımdan oluşuyordu: Anadolu ticareti ve İran (transit) ticareti. Karadeniz 19. yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya ve Trabzon limanı önem kazanmaya başladı. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de artık İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon limanından gemilerle gönderiliyordu. Trabzon-İran şosenin 1872 yılında tamamlanmasına kadar hem kış hem de yazın malları taşımak için katırlar ve eşekler kullanıldı. Çoğu orduya tahsis edilen diğer yük hayvanlarının eksikliği nedeniyle Türk-Rus Savaşında develer ilk defa

kullanılmıştı. Savaştan sonra ise savaşta telef olan veya yem eksikliği dolayısıyla "öldürülen" atların ve katırların eksikliği yüzünden bu develerin kullanılmasına devam edildi. Dolayısıyla 1884 yılına gelindiğinde 400 at ve katıra karşı yaklaşık 5.000 deve transit ticaretinde kullanıldı. Olumsuz hava şartları için güzergâhta bazı önlemler alınmasına ve ticaretin sürdürülmesine devam edildi.

Dağların zirvelerindeki barınaklarında yolculara yol göstermek için uyarı mahiyetinde çalınan çanlar vardı. Bu çanlar seyahat edenleri görüş mesafesini kapatan kar fırtınaları sırasında onları yönlendirmekteydi. Kar barınakları dağları geçen yedi ana geçit üzerinde inşa edilmişti. Bu geçitlerin en yükseklerinin bulunduğu konumlar, Tahir (9.020 ft), Kop (7360 ft.) ve Zigana (6.665 ft) idi. Ayrıca Zigana Dağı'nın kuzey yönünün tehlikeli bir noktasında dağın yakasından düşen çığları karşılayacak bir sundurma inşa edilmişti. Zigana Dağına çıkarken Barutçu deresinin büyük virajını dolanıp yükselirken, sağınızda beliren iki tepeliğin bir taş köprü önünde birleştiğini görürsünüz. Tam bu noktada eskiden beri bilinen ve geçen yolculara aşinalık eden, Barutçu Han diğer adıyla Selamet Otelini görürdünüz. 1947 yılında bir kış gecesi derin vadiden gelen büyük bir çığ sonucu, handa bulunan 14'ü yolcu,4'ü hancı ailesi 18 kişi enkaz yığınının altında kalmış ve vefat etmişti. 18 felaketzedenin müşterek mezarı aynı hanın yanı başında bulunmaktadır.

Bu handan sonra şose (eski yol), daha da dikleşir. Yolun tepeye kadar devam eden kısmında yakın aralıklarla dikilmiş ve üzerlerinde "Yolcu, karda yolunu kaybedersen direklerden ayrılma!" yazılı levhalar ve korkuluklar bulunurdu. Biraz yukarıda yolun içinden geçtiği uzun beton bir "Çığ tüneli" bulunmakta ve yol boyunca olduğu gibi, bu kesimde de "Şoför, korna çal, sağdan geç!" levhaları ve diğer yol işaretleri dikilmişti. Karlı kış günlerinde yolculara sığınak olarak, çok kereler onların hayatlarını emniyete alan "Can kurtaran binası" betondan yapılmış ve iç içe 2-3 odadan ibaretti. Bu binanın çan kulesi, yoldan geçenlerin dikkatini çektiği gibi kulenin tepesinde büyük bir çan ile kırmızı fener asılıydı. Tipili, fırtınalı kış günlerinde yollarını kaybetmiş umutsuz yolculara sesini duyurabilecek ve kendini gösterebilecek bir yerde görevlerini yaparlardı. Biraz yukarıda Zigana Dağının zirvesinden baktığınızda çok derinlerde Harşit Vadisi görünürdü...