

Yoldan Uzak Kalmak: 19. Yüzyılda Gümüşhane’de “Yol Kavgası”

Hamdi ÖZDİŞ

Yol meselesi on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı taşrasının önemli problemlerinden birini teşkil eder. Bu problem özellikle Doğu Karadeniz’in geçit vermeyen sarp dağlarında kendini çok daha can alıcı bir şekilde gösterir. Meseleye ekonomik açıdan bakıldığında tarım ekonomisinin (tarıma elverişli toprakların) sınırlı olduğu bir coğrafyada ticaret üzerinden sürdürülen ekonomik faaliyetlerde yol merkezi bir konumdadır. Deniz taşımacılığı ise iç kesimlerle (hinterland) bağlantıyı sağlayan yol olmadığı takdirde çok fazla bir anlam ifade etmeyecektir ve ekonomik faaliyet sadece kıyı şeridiyle sınırlı kalacaktır. Dolayısıyla bölgenin ekonomik faaliyetlerinde iç bölgelerle kurulacak yol bağlantıları hayati bir önem arzeder. Aslında sadece ekonomik faaliyetlerde değil yaşamın diğer bütün alanlarında, siyasette, kültürde, askeri alanlarda vb. meselelerde aynı önemdedir yol.

Bu çalışmada yol meselesi, ticari ve ekonomik bağlamda olduğu kadar siyasi ve kültürel açıdan da ele alınacak ve taşradaki yerel unsurların kendi önceliklerini merkeze kabul ettirmeye çalışırken aynı zamanda kendi aralarında giriştikleri mücadeleye de yer verilecektir. Dolayısıyla bir “yol kavgası”ndan söz etmek mümkündür.

Yol meselesi Trabzon Vilayeti ölçeğinde farklı boyutlarıyla daha önce de irdelenmiş ve yerel unsurların mülki taksimat ekseninde merkezle kurdukları ilişkide nasıl bir iktidar mücadelesine dönüştürüldüğü açıklığa kavuşmuştu.¹ Dolayısıyla, bu çalışmada yol üzerinden sürdürülen mücadelenin Karadeniz ölçeğindeki bir başka örneğinin yansımalarının bir özeti çıkarılacaktır.

Yol meselesi çok bileşenli ve aynı zamanda uluslararası boyut kazanan bir meseledir. Örneğin İngiltere Karadeniz’deki yolların durumuyla yakından ilgilenecektir. İngiltere’nin işe dahil olması tabii ki kendi ticari, askeri,

¹ Bkz. Özdiş, 2008; 2009; 2010.

siyasi ve ekonomik kaygıları gereğidir.² Dolayısıyla yollarda meydana gelen değişimler onları da yakından ilgilendirir. Ancak bu çalışmada bu noktalara temas edilmeyecek, sadece bir tespit olarak belirtmekle yetinilecektir. Keza bu noktalar çok daha geniş ölçekli bir çalışmanın konusunu teşkil edecek genişliktedir.

Bu çalışmanın ana konusu Trabzon Vilayeti'nin bir başka sancağında-ki, Gümüşhane'deki "yol kavgası" olacaktır. Anılan çalışmalara bu çalışma da ilave edildiğinde ondokuzuncu yüzyıldaki Trabzon Vilayeti'nin yol meselesi bağlamında anlamlı bir resminin çıkartılması hedeflenmiştir. Gümüşhane'deki yol kavgasının ayrıntılarına geçmeden önce bölgenin ekonomik ve ticari faaliyetlerinden kısaca söz ederek başlamak yararlı olacaktır.

Trabzon Vilayeti'nin gümüş madeniyle ünlü, "sahili olmayan" tek sancağı Gümüşhane,³ madenciliğin burada gelişmesiyle kurulmuş bir kaza ve sancaktır.⁴ Ancak madenciliğin gerilemesiyle Trabzon-Erzurum-İran yolu Gümüşhane'nin kaderini yeniden belirlemiştir.

Dağların coğrafi yapısını şekillendirdiği Gümüşhane taşlık, kayalık, yüksek/irtifalı bir fiziki yapıya sahip olduğundan ziraate uygun arazisi çok azdır. Bu nedenle halkı da taşların aralarında ve sarp yerlerde tarlalar açarak ancak sınırlı bir şekilde bazı ürünleri yetiştirebilmektedirler. Bu sınırlı tarımsal faaliyete ilave olarak meyvaları ve bu bağlamda bilhassa armudu meşhurdur.⁵ 1869'da Trabzon'dan Erzurum'a giden Theophile Deyrolle vadilerdeki meyva çeşitlerinin zenginliğinden sözeder. Muhtelif cins kiraz, bir kaç çeşit erik, elma, kayısı, dut, ceviz ve fındık ağaçları bu zenginliğin örneklerindedir. Meyva ticareti Gümüşhane'nin ekonomik hayatında önemlidir. Trabzon'a, İstanbul'a, Erzurum'a meyva sevkiyatı yapılmaktadır ve yıllık 200 bin kuruş getirisi vardır (Koçu, tarihsiz: 27, 34). Ancak bu meyva ihracının Gümüşhane'yi zenginleştirdiğini düşünmek yanıltıcı olur. Çünkü kaynakların genel kanısı Gümüşhane'nin ekonomik açıdan yetersiz olduğu yönündedir.⁶

Bu nedenle yetersiz olan tarımsal yapısı halkını geçindirmeye kafi olmayıp vaktiyle gümüş madeninden geçinmekte olan halkın çoğu 1870'lerde taşıcılıkla ve çömlükçilikle de uğraşmaktadır (Koçu, 34). Hayvancılık da sadece keçi beslemekten ibarettir.⁷ Zaten az olan ormanları da madenlerin eritilme-

2 İngiliz Konsolosu Alfred Biliotti'nin yolladığı raporlarda Trabzon Vilayeti'ndeki yolların durumunu gösteren haritalar bulunmaktadır. Bkz. Biliotti, FO 195/1457, 1883. Ayrıca İngiltere'nin yollara ilgisini gösteren bir başka belge için bkz. David Gillard (Editor), *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print*, University Publication of America, 1984.

3 Gümüşhane adının "Argyropolis"ten geldiği ve bu ismin Türkler tarafından verildiği hakkında detaylı bir tartışma için bkz. Tozlu, 2005.

4 Gümüşhane kasabasının kuruluşu hakkında bkz. 1888 yılı *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, Emiroğlu, 2002: 665.

5 1888 yılı Trabzon Vilayet Salnamesi'nin Gümüşhane faslında 10 çeşit armut ismi sayılır. Emiroğlu, 2002: 671-672.

6 *Trabzon Vilayeti Salnamesi* de bu bilgiyi teyid eder. Bkz. Emiroğlu, 2002: 667, ayrıca bkz. Sami, 1314: 3890, Koçu, s. 34, Şen, 2008:197.

7 Şemseddin Sami'den faklı olarak Deyrolle, keçinin yanında kuzu ve tavşan derisinden de



sinde “ıtlaf” olmuş, pek az yerinde kalanları da günden güne yok olmaktadır (Sami, 1314: 3890). Dolayısıyla Gümüşhane’nin yegane zenginliği maden ocakları ve onun etrafında şekillenen ticari hayattır.

Gümüşhane maden ocaklarının faal olduğu erken dönemlerde İran, Suriye, Hindistan gibi uzak ülkelerden gelen ticaret kervanlarına ve tacirlerine ev sahipliği yapıyordu. Zaten Gümüşhane ve çevresi, tarihin ilk çağlarından beri İran üzerinden geçerek Asya’nın ticari mallarını Karadeniz’e ulaştıran kervan yolunun, yani “İpek Yolu”nun üzerindedir. Bu tarihi kervan yolu üzerindeki hanlar, konaklama mekanları ve menziller bölgede çeşitli sosyal, ekonomik ve kültürel değerlerin mübadelesinde önemli rol oynamıştı (Tuğlacı, 1985: 140).

Gümüşhane’nin gelişmişlik düzeyini göstermesi hasebiyle Şemseddin Sami’nin⁸ 1896’da verdiği bilgi de anılmaya değerdir. “Kaza merkezleri büyücek köyler denilecek halde ve karyeleri de pek küçüktür” (Sami, 1314: 3890). Yani aslında Sami’ye göre Gümüşhane “büyücek köylerden” ibarettir. Tabii bu durumda bu “büyücek köylerin” idari anlamda nasıl kaza ve sancak yapıldığı sorusu akla geliyor ki herhalde bunun yanıtı da gümüş madenlerinin zenginliğinde yatıyordu. Vaktiyle, özellikle gümüş ve buna ilaveten bakır ve simli kurşun madenlerinin⁹ işlenmesi ve ihracıyla zenginleşen Gümüşhane, bu madenlerin (madenleri yerli beyler¹⁰ işletmektedir) tükenmesi ve maden ocaklarının metruk hale gelmesiyle “ahalisinin ekseri fakr-u zarurete düşer olup, terk-i vatanla hicrete” mecbur olmaktadır (Sami, 1314: 3890). Buradaki “terk-i vatanla hicrete mecbur olmak” ifadesini aşağıda yerel seçkinlerin yol ile ilgili arzuhallerinde de aynen kullanıldığını göreceğiz ki, bunun ayrı bir önemi vardır.

Madenleri tükenen¹¹ ve böylesi bir “fakr u zarurete düşer olan” Gümüşhane için Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun hayati önemi açıktır. Bu yol bir zamanlar maden ocaklarının açılmasıyla nüfusu günden güne artan ve zamanla bölgenin bir pazar yeri konumuna gelen, ticari ve ekonomik bir merkez olan Gümüşhane’ye, adeta ikinci bir yaşam hakkı tanımaktadır. Ne ki, Gümüşhane’nin can damarı olan bu yol sorunlarla doluydu. Herşeyden

istifade edildiğini kaydeder. Koçu, s. 34.

8 Şemseddin Sami’nin *Kamus al-a’lam*’daki idari taksimata (sancak ve kaza hakkındaki) ait bilgilerine ihtiyatla yaklaşmak gerekir çünkü, yanlış bilgiler verebilmektedir. Örneğin Of kazasını 1898 yılında Lazistan sancağında gösterir ki, yanlıştır. Bkz. Sami, s. 1091. Bundan başka 1888 yılında Akçaabad’ı nahiye olarak zikreder ki, bu da doğru değildir. 1887 yılında Akçaabad artık kazadır. Sami’nin aktardığı bu yanlış bilgiler başka çalışmalara da kaynaklık etmektedir. Bkz. Siler, 1994: 264.

9 18. yüzyılın ikinci yarısında Gümüşhane’deki madencilik faaliyetleri için bkz. Altunbay, 1999.

10 Tabii burada madenlerin tamamını yerli beylerin işlettiğini söylemek yanlış olur. *Trabzon Vilayeti Salnamesi*’ndeki bilgiyi temel alırsak “Avrupa tüccarından Danyal Papa kumpanyasına” doksan dokuz sene müddetle simli kurşun maden işletmeciliği verildiye de bunda bir başarı sağlanmadığı ifade edilir. Bkz. Kudret Emiroğlu, (haz.) *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1892*, C. 14, Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 2005, s. 577.

11 Deyrolle, Gümüşhane’deki gümüş madeninin 1845’te yıllık 100 kuruş varidatı olduğunu ancak 1869’da sıfıra indiğini belirtir. Bkz. Koçu, a.g.e, s. 34.

önce vilayetin genelinde olduğu gibi yollar sürekli olarak iklimin azizliğine uğruyordu. Yolun Harşit Çayı kenarında bulunması yağın yamurlardan dolayı sellere uğramasına ve sürekli tamir görmesine neden oluyordu. Bu kadar çok tamir görmesine rağmen yolun durumu hiç de iyi değildi. 1869'da bölgeyi gezen Deyrolle şose yolun yeni olmasına rağmen durumunun çok kötü ve tehlikeli olduğundan bahseder (Koçu, 48, t.y.). Bir diğer önemli nokta da yaklaşık bir sene¹² devam eden 93 Harbi sonunda yolların bozulmuş¹³ olması ve “yeterli yolu olmayan daha iç bölgelerdeki ahalinin, ürünlerini sahile yahut büyük ticaret merkezlerine ulaştırılmaz hale gelmesiydi. Bu da tabii bölgenin ekonomisini olumsuz etkiliyordu (ŞD.1844/11).

Bu olumsuzluğu aşabilmek için Trabzon-Erzurum-Bayezid hattındaki çeşitli yollar hakkında hazırlanan bazı layihalar saraya sunulmuşsa da bunlardan ancak bir kısmı hayata geçirilebilmiştir. Selahattin Tozlu'ya göre çeşitli yol projeleri üzerinde çalışılsa da pek çoğu İstanbul tarafından anlaşılmasız bir şekilde geri çevrilmiştir (Tozlu, 1997). Gümüşhane'yle ilgili olmasa da genel havayı yansıtmaya açısından belirtmek gerekirse bu noktayı vali Sırrı Paşa da teyid eder (Sırrı Paşa, 1303: 86) Bu konuda Sırrı Paşa Nafia Nezareti'ne yazdığı tahriratta Giresun'dan Karahisar-ı Şarki'ye giden yola başlandığı ve epeyce de ilerlenmiş olduğu halde sebepsiz yere durdurulduğundan şikayete bahseder ve daha da önemlisi Paşa yolun yapılmasının birileri tarafından engellendiğini belirtir. Ayrıca Paşa'ya göre yol yapımını durduranlar yolun sağlayacağı kazanımlardan da bî-haberdir (Sırrı Paşa, 1303: 86-89). Farkedileceği gibi Sırrı Paşa açık bir şekilde bu kararı alanları eleştirmektedir.

1871-1880 yılları arasında Gümüşhane'de yol çalışmalarının yoğunlaştığı gözlemlense de yol sorununun çözülemediği anlaşılmaktadır (Tozlu, 1997: 88). Ondokuzuncu yüzyılda ve hatta yirminci yüzyıl başlarında dahi “yol meselesi” halkın sıkça şikayet ettiği konulardandı.¹⁴ Vilayetin genelinde böyle bir yol sıkıntısı vardı ve bu yolların yapımı “1905 yılı itibariyle devlet tarafından yerel ahaliye bırakılmış, Trabzon'un kaza ve nahiyeleri arasındaki şose yolları çoğunu halk yapmıştı.” (Tozlu, 1997: 118).

Belirtildiği gibi yol konusunda şikayetçi olan sadece yerli halk değildir. Bizzat devletin valisi de durumdan mustarıptır. Dönemin valisi Sırrı Paşa 1880'lerde vilayet genelinde yolların durumundan bahsederken daha önceki valiliklerine de atfen yaşadığı tecrübelerden hareketle Trabzon Vilayeti'ni, “Memalik-i mahruse-i şahane içinde hiç yolu olmayan bir memleket var ise o da Trabzon'dur” şeklinde betimlemektedir. Bu gerçekten önemli bir tespittir ve halkın şikayetindeki haklılığı da yansıtır. Valinin yolların durumuyla ilgili tespiti tinin devamı da önemlidir:

¹² 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı yaklaşık bir sene sürmüştür. 24 Nisan 1877'de Rusya'nın savaş ilan etmesiyle başlayan savaş, 31 Ocak 1878'de bizzat Sultan Abdülhamid'in barış istemesiyle Edirne ateşkese imzalanmış ve savaş son bulmuştur. Daha sonra 3 Mart 1878'de de Ayastefanos (Yeşilköy) Anlaşması imzalanmıştır. Bkz. Akşin, 1997: 159-162; Zurcher, 1995: 114.

¹³ Trabzon'daki İngiliz Ataşesi Henry Trotter yolların 1877'de durumundan söz ederken “balçıklı yollarda yolculuk yapmak büyük zorluklarla mümkün olabilmektedir” diyecektir. *British Documents.*, 1984: 133,

¹⁴ Selahattin Tozlu bu şikayetleri abartılı bulmaktadır. Bkz. Tozlu, 1997: 118.



“Enderûn-ı vilayette, mahud Erzurum tarikinden mâ’ada, şose gibi araba yolu değil, ameliyyât-ı beşeriyye ile vücuda gelmiş düzgünce adi bir hayvan yolu bile yoktur. Kasabalardan köylere, bir kasabadan diğer kasabaya ve hele vilayet-i elviye-i mütecevireye gitmeye mecbur olanlar, dere tepe aşarak, bin derece zahmet ve müşkülata dıçar olurlar ki gözle görülmedikçe tarifi kabil değildir.” (Sırrı Paşa, 1303: 86).

Valinin yol meselesine bakışı kimi yanlarıyla yerel güçlerin bakışıyla neredeyse örtüşürken Bâb-ı âli (ya da Nafia Nezareti demek daha doğru olur) farklı düşünmektedir. Vali bireysel çabasıyla yol işlerine girişmiş, yerel seçkinleri de işin içine katmaya çalışmış ve büyük oranda başarılı da olmuştur. Örneğin Sivas-Ordu yolu onun himmetinin bir eseridir. Bu yolun yapımına 15 yıl önce başladığını belirten Paşa’nın yol açılışında irad eylediği nutuktaki¹⁵ sözleri kayda değerdir:

“Tûlen doksan kilometroya karib olan bu tarike ne vakit başladığını tahattur ider misiniz? Tam onbeş yıldır! Halbuki geçen seneye gelinceye kadar beş altı kilometrodan ziyadesi yapılamayan bu uzun yolu biz saye-i şahânedede şu son iki senede yalnız yüzyirmi bu kadar gün çalışmakla küşad ve ikmâl itmişizdir.

Güzergâhı serâpâ yüksek dağlara yalçın kayalara cesim ormanlara müsadif olan bu yolun mevkiyen metanetini, suûbetini bununla beraber amele-i mükellefemizin adeden killetini bilen ehl-i insaf, bu ikdam ve gayrete elbette sitayişhevan olur (...) ahalimizin bu yolda meşhud olan fedakârane say ve gayretini bahusus memurin ve mütehayyızan-ı kazanın fevkalade himmet ve hidmetini hükümet-i seniyye namına olarak lisan-ı şükran ile alenen takdir eylerim...” (Sırrı Paşa, 1303: 25-26)

Yol Sırrı Paşa (ve aslında merkeziyetçi devlet) için ne kadar önemliyse Gümüşhaneliler için de en az o kadar önemlidir. Hatta onlar için bir kat daha önemlidir. Ne var ki Paşa’nın da bahsettiği gibi Karadeniz’de yollar sorunludur. Yol güzergahları dağlık, taşlık, yalçın kayalara denk gelmekte, yüksek yerlerden ve dere kenarlarından geçmekte ve yol yapımını güçleştirmektedir. Dolayısıyla yol güzergâhları belirlenirken hem fiziki coğrafyanın uygunluğu hem de tabiat olaylarının etkisi gözönüne alınır ve en uygun yer seçilir. Özetle iklim ve doğa yol güzergâhlarının belirlenmesindeki faktörlerden biridir (Tozlu, 1997: 239). Bu doğal çevre faktörü Gümüşhane’yi doğrudan ilgilendirmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi yağın yağmurlar yolların sellere uğramasına ve sürekli tamir görmesine ve hatta güzergâh değişikliğine neden

¹⁵ Sırrı Paşa 29 Eylül 1884 tarihinde Ordu yolunun açılışında bir konuşma yapmıştır. Bkz. Sırrı Paşa, 1303: 25.

olmaktadır.¹⁶

Ancak güzergâhın değiştirilmesine doğa ve iklim olayları kaynaklık ettiği gibi, siyasal ve ekonomik/ticari gelişmelerle birlikte yol üzerindeki rekabet de neden olabiliyordu. Bu nedenlerden hangisinin temel faktör olduğu belli olmayan bir güzergâh değişikliği 1869'da Fosfor Mustafa Paşa'nın başlattığı inşaat sırasında gündeme gelmiş ve Trabzon-Erzurum anayolunun Gümüşhane sancağının merkezinden geçip geçmemesi meselesi ortaya çıkmıştı (Tozlu, 1997: 245). Mesele üzerine İstanbul, Trabzon Vilayeti'ne bir emir yollayacak ve yol Daltaban'dan geçirilecektir. "Gümüşhane'ye yarım saat mesâfede imrâr olunacak tarîkin derûn-ı kasabadan geçirilmesinde fevâid ve muhasenât-ı adîde ve aksi takdîrinde mazarrât-ı kesîre hâsıl" olacağı bildirilmiştir. Ancak yapılan görüşmeler sonunda, anayol yine kararlaştırıldığı gibi kasabanın yarım saat aşağısındaki Daltaban mevkisinden geçirilmiştir (Tozlu, 1997: 245).¹⁷

Oysa yerel güçlerin bir bölümü yolun Gümüşhane'nin içinden geçirilmesini ısrarla talep etmekte ve gerekirse eşraf bu yol uğruna "han ve hanelerini gönüllü olarak boşaltabileceğini" bildirmiştir (Şen, 2008: 167). Bunun anlamı ise yerel unsurların meseleye fazlasıyla duyarlı oldukları ve bu uğurda da ellerinden gelen herşeyi yapacaklarıdır.

Yerel seçkinlerin ifadesine göre yol adeta Gümüşhane'ye hayat veren bir can damarıdır. Mevcut yolun yeniden yapımı ve güzergâhının değişmesi gündeme geldiğinde yerel güçler feryad-ı figan ederek yolun eski merkezden geçmesini isteyecekler, Gümüşhane'nin "fakr u zaruret" içinde olduğunu öne sürerek

"...Diyar-ı âhara giden ve bundan böyle gitmek fakr u mecburiyetinde bulunan sekenenin temin-i huzur refah ve rahatları zımında mezkûr tarikin muvaffakat olarak güzergâhın bi't-tebdil kasaba [ları] derunundan geçürülmesi [ni]..."

talep edeceklerdir (BOA, Şurayı Devlet, 1844/11). Esasında onların bu talebini kendi ekonomik ve ticari çıkarlarının bir ifadesi olarak görmek daha doğru olacaktır. Keza arzuhale imza atanların (arzuhalı imzalayanların yarıdan fazlasının Gayrimüslim olduğu da belirtilmelidir) tamamına yakını (ulema da var çünkü) tüccar ve muteberandan oluşmaktadır ve öyle anlaşılıyor ki, yolun kendilerine sağlayacağı avantajı yitirmek istemezler. Arzuhallerinde bunu da açıkça ifade etmişlerdir zaten. Dolayısıyla yolun kasabanın içinden geçirilmesiyle ticaretin artacağı ve hem kasabalarıyla birlikte kendilerinin de kalkınacağı ifadesi bu yanıyla doğrudur (ŞD.1844/11). Zira önemli anayollar üzerinde han-hamam, işletme sahibi olan ticaretle uğraşan yerel unsurlar ol-

16 Güzergâh değişikliğinin ekonomik ve siyasal nedenleri de vardır. Bkz. Tozlu, 1997: 240.
17 Ancak Tozlu'nun aktardığı bilgilere göre "Gümüşhane mutasarrıfı Âlim Ağa kendi döneminde [1872], Trabzon-Erzurum anayolunun inşasından sonra, yolun geçirildiği Gümüşhane bağçelerinde bulunan Daltaban'dan, bir şube olmak üzere şehir merkezine" bir şosa yaptırmıştır. Önceleri de kullanılan bu yol, Alim Ağa'nın çalışmaları sayesinde daha iyi hizmet verir olmuştur. Ayrıca kasaba meydanından hükümet konağına kadarki yol da düzeltilmiştir."



duğu hatırlanırsa onların yol üzerindeki bu (ekonomik) kaygıları da daha iyi anlaşılır. Örneğin ondokuzuncu yüzyıl sonunda Erzurum'daki transit ticareti Nemlizadeler elinde tutmaktadır. Yine Nemlizadeler Gümüşhane'den geçen Trabzon-Erzurum yolunda araba işletmeciliği yapmaktadırlar (Tozlu, 1997: 225) İlave olarak Trabzon-Boztepe yolu üzerindeki hanların sahibi Hayriye tüccarı Nemlizade Hacı Mustafa Ağa'dır. Yolun geçeceği han ve civarı bataklık ve çamur olduğu için geliş gidişe engel olmaktadır ve doğal olarak yola ait masrafın büyük bir kısmı da Hacı Mustafa Ağa'dan çıkmıştır (Tozlu, 1997: 67). Bir başka örnek yine Bayburt-Erzurum ve Bayburt-Trabzon yolunun inşasında karşımıza çıkar. Onda da yerel seçkinlerin yer aldığını görüyoruz. Pulur beyi Mehmed Bey, Bayburt ileri gelenlerinden Emin Bey, İspirli Esad Ağa, Erzurum hanedanından Osman Bey'e yol yapımı tevdi edilmiştir (Özger, 2008: 505-506).



Eski Hükümet Konağı, Cumhuriyet Dönemi

Dolayısıyla yol meselesinde baş aktörün yerel seçkinler olduğu belirtilebilir. Yolun bu şekilde yapılmasına yani, Gümüşhane'nin merkezinden geçirilmemesine rağmen önce 93 Harbi esnasında, sonra da 1889'da aynı konu eşrafın girişimiyle yeniden gündeme gelmiş ve fakat yine İstanbul tarafından reddedilmiştir. Selahattin Tozlu'ya göre bu, doğru bir karardır (Tozlu, 1997: 247). Çünkü yolun değişmesi çok gelişmiş olan *Bahçeler* semtinin büyük ölçüde gerilemesine ve yolcuların da "dağ başında bulunan bir yere çıkmak" gibi bir sıkıntıyı yaşamasına neden olacaktır. Tozlu'nun aktardığı bilgilere göre Harşit Çayı'nın kenarında gelişen "Gümüşhane bahçelerinde yeni bir şehir oluşmuş, halkın işlerini gördüğü hükümet konağı vb. resmi binalar yine "eskişehir"de yani yukarıda bırakılmıştı." (Tozlu, 1997: 89, 247). "Eski şehirde" bulunan hükümet konağı, belediye, postahane, telgrafhane, Düyün-

Umumiye gibi kurumsal yapılar karşıt yerel güçlerce (aşağıdakilerce) “birçok teşebbüsat-ı resmiye” ile daha sonra yeni şehrin geliştiği Daltaban’a indirilmek istenmiş ancak onların bu girişimleri yine hemşehrileri olan “yukarıdaki” eşraf ve tüccar tarafından engellenmiştir (ŞD. 1861/13).

Selahattin Tozlu bu noktada bize meselenin bir başka boyutunu daha aktarır. Tozlu’ya göre ondokuzuncu yüzyılda Gümüşhane’nin vadisinde Harşit Çayı’nın kenarındaki bahçelerde oluşan yeni yerleşmeler halk arasında “şehirli-bahçeli” ayrımını başlatmış ve bu ayrım da Gümüşhaneliler’in birbirlerini beğenmemesine kadar varmıştır:

“Şehirli genellelikle okumuş, bürokrat ve devlet kapısında belli yerleri olan halk kesimidir. Bahçeliler ise, geçimlerini meyvecilik ve küçük ziraatle temin etmektedir. Bu bakımdan şehirli, bahçelilerden pek hoşlanmazlar ve onları küçümserler”(Tozlu,1997: 88; 1995: 22).

Selahattin Tozlu’nun bu ifadesinde toplumsal tabakanın üst katmanında yer alan bürokrat-memur üst sınıflarla alt-orta sınıflar arasında bir mücadelenin olduğunu çıkarmak mümkündür. Ancak daha büyük resimde Nemlizadeler gibi yükselen ticaret burjuvazisiyle Gümüşhane’nin yerel seçkinleri arasındaki bir rekabetten söz etmek gerekecektir.

Bütün bu bilgilerden anlaşılacağı üzere yerel unsurlar arasında yol üzerinden bir güç/iktidar mücadelesi vardır ve en az 1906 yılına kadar sürecektir. Kavga yukarıda belirtilen iki temel nokta üzerinde sürecektir. Ya yol Gümüşhane kasabasından geçirilecektir ya da hükümet konağı vb. yapılar aşağıdaki yolun olduğu yeni yerleşim alanına indirilecektir.

Hükümet konağı vb. yapıların aşağıya alınmasına karşı çıkan eşraf ve tüccarın tamamı Trabzon’da ikamet etmekte ve orada çeşitli işlerle uğraşmaktadırlar. İçlerinde dava vekili Sokrat, Alemdarzade Nuri, Çubukçuoğlu Rifat, Yazıcızade Lütfi gibi isimlerle birlikte Gayrimüslim tüccarlar da yer alır. Kendilerinin de bizzat ifade ettiği gibi anılan isimlerin aşağıdaki yoldan ekonomik olarak bir kazançları olmadığı gibi ciddi oranda maddi zarara uğrayacaklardır ve bu çerçevede belki de en önemli noktalardan birisi de ‘hakimiyet alanları’ oraya kadar uzanmamaktadır. Anılan kurumsal yapıların aşağıya alınmasına karşı olduklarını belirttikleri arzuhallerinde seçkinler “mahzurları” madde madde izah ederler. Onlara göre gelişmiş mamur mahaller dururken Harşit Çayı’nın kenarında yeni bir yerleşime izin vermek “tecviz idilecek ahvalden” değildir ve

“...Hükümet konağının bir saat uzakda bulunub da harab bir halde bulunan mevki-i mezkura nakli kasaba-i mezkurenin mahv ve harabiyetini istilzam ideceğinden böyle bir mahva sebebiyet verilmemesi lazımdır...” (ŞD. 1861/13)

Güvenlik endişesi, vakıflar için harcanan paralarla birlikte hükümete karşı ödemekle mükellef oldukları tekalifin zamanında karşılanabilmesi,



buradaki okullardan tahsil görerek yetişenlerin geçimlerini bu sayede sağladıkları vb. gerekçeler sıralayarak "nakil" mevzuuna karşı olduklarını ifade ederler (ŞD. 1861/13). Aslında bunun anlamı hükümet konağı vb. yapılar da aşağıya alınırsa yukarıdaki yerleşimde güvenlik sorunu ortaya çıkacağı gibi "eski şehir" hepten canlılığını ve cazibesini yitirecek ve bu da onların gelirlerinde kayba yol açacaktır. Sadece ticari ve ekonomik anlamdaki işletmelere ve faaliyetlere bakıldığında bu durum çok daha sarıh bir şekilde anlaşılacak ve aslında onların bu açıdan çok da haksız olmadığı ortaya çıkacaktır. 1881 yılında Gümüşhane kasabasında 440 dükkan ve mağaza, 39 han, 3 hamam, 51 Değirmen, 26 Kahve, 30 Fırın, 7 Fabrika, 5 Gazino ve meyhane bulunmaktadır (Emiroğlu, 1999: 291). Bu rakamlarda 1906 yılı itibariyle de çok büyük bir değişiklik olmadığı yerel seçkinlerin arzuhallerinden anlaşılıyor (ŞD.1861/13). Gümüşhane kasabasının içinden geçecek yolun bu işletmelere çok daha fazla hareketlilik getireceği açıktır. Bu nedenle de rekabet ve kavga kaçınılmazdır.

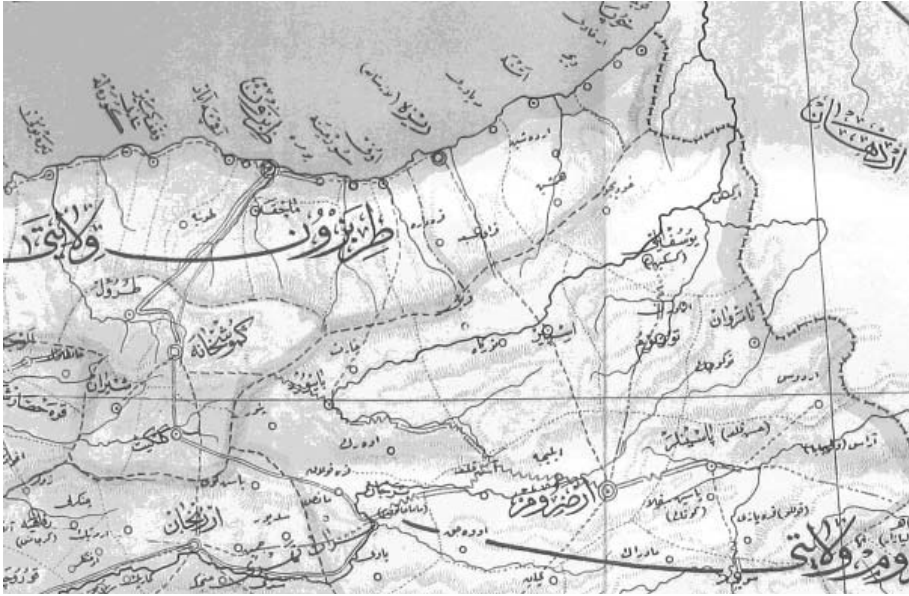
Rekabetin zemini de oldukça geniştir. Bu rekabetin bir başka boyutunu Trabzon Vilayet İdare Meclisi'ne aza seçiminde Alemdarzadelerle Nemlizadeler arasında görmekteyiz. Alemdarzadeler, Nemlizadelerin anılan meclise girmesine "seçime fesat karıştırdığı ve bu anlamda da yasaların ihlâl edildiği gerekçesiyle karşı çıkacaktır. (ŞD. 1848/39). Nemlizadelerin vilayet meclisine girmesine karşı çıkan elbette yalnızca Alemdarzadeler değildir. Alemdarzadelerin Sufizade, Çulcuzade gibi ortak hareket ettikleri müttelikleri de vardır (ŞD. 1849/7). Nemlizadelere muhalif cephe içerisinde yıllar geçtikçe başka isimler de yer alacaktır. Onsekizinci yüzyılın güçlü hanedanlarından Şatırzadelerden, Şatırzade Osman Paşa'nın hafidesi (torunu) Şakire hanım da Nemlizadelerden şikayetçi olacaktır.¹⁸ Tabii bu alelâde bir şikayet değildir. Nemlizadelerden söz ederken onları bütün mülkiye ve idare meclislerini ele geçirmekle suçlayacak, dolayısıyla büyük bir güç olarak tanımlayacaktır (ŞD.1862/22).

Kuvvetle muhtemel¹⁹ karşılarında Nemlizadeler gibi "büyük bir güç" olsa da umutlarını bu yola bağlayan²⁰ ulema, eşraf, muteberan, hanedandan Alemdarzade, Çubukçuoğlu, Yazıcızade gibi eşraftan isimler yolun Gümüşhane'nin içinden geçirilmesinde ısrar edeceklerdir (Tozlu, 1997: 247).

18 Şakire Hanım'la Nemlizadeler arasında bir alacak-verecek hesabı yüzünden derin bir anlaşmazlık yaşanmıştır (ŞD. 1862/22).

19 Zira elimizde bu yol kavgasına Nemlizadelerin dahil olduğuna dair bir belge yoktur. Arşivde buna dair bir belgeye rastlayamadık. Ancak aşağıda da belirtildiği gibi anılan yolda araba işletmeciliği yapanlar ve han-hamam sahibi olanlar yani, aşağıda yeni gelişmekte olan semtte ticari faaliyetlerde bulunanlar Nemlizadelerdir. Elbette başkalarının olma ihtimali de vardır. Fakat sarayla, mutasarrıf ve valiyle yakın ilişkide olan ve belirtildiği gibi bizzat Trabzon'un ünlü valilerinden Kadri Bey'in "övgüsünü" alan Nemlizade biraderlerdir. Dolayısıyla Gümüşhaneli seçkinlerin arzuhallerinde isim vermeden zikrettikleri ve bu yoldan yararlananlar ("...mevki-i mezkurun madud istifade-perest ahalisi...") olarak kastettikleri Nemlizadeler ve ortakları olmalıdır ŞD (1861/13).

20 Gümüşhaneliler yol yapımına gerçekten de büyük önem veriyorlardı. "19. yüzyıl başlarında Şiran halkının teşebbüsü ile yedi saat mesafedeki Kara Mustafa'ya kadar bir yol yapılmasına başlandı. Mükellefiyet harici olan bu faaliyet, Şiranlılar'ca ciddi tutulmuş ise de Gümüşhane cihetinden işe başlanılmaması sebebiyle, pek faydalı olmadı." Bkz. Tozlu, 1997: 116.

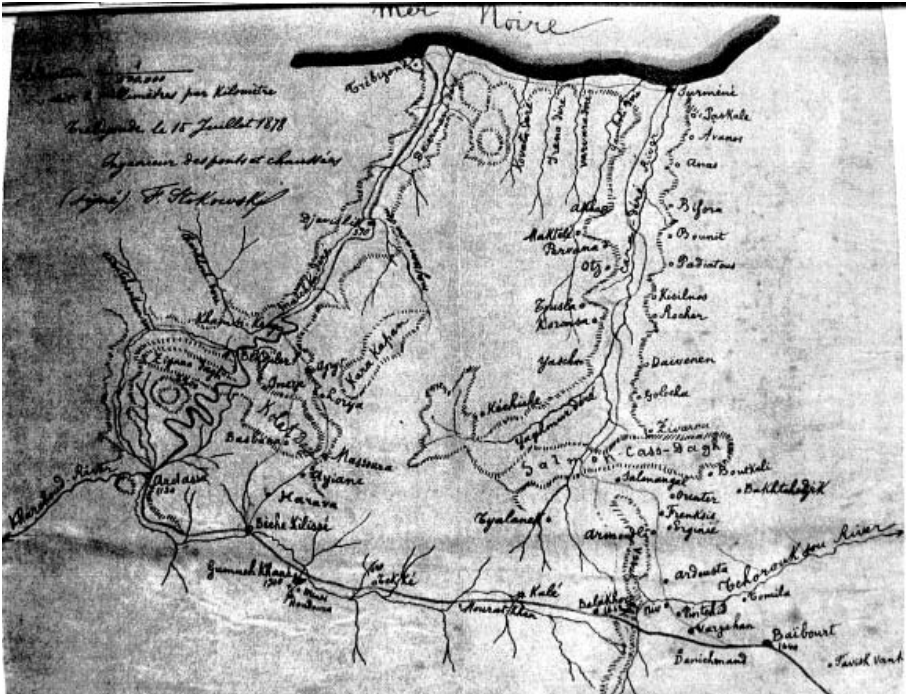


Memalik-i Osmaniye'nin Taksimat-ı Mülkiyesini ve Yollarını Gösterir Haritadır. Dahiliye Nezareti Idare-i Umumiye-i Vilayat Kaleminde Tertib Edilmiştir. 1331. Ölçek: 1/1.500.000. (Ahmet Yüksel Koleksiyonu)

1889'daki bu ikinci teşebbüslerinden ve 1890 senesinde yaşanan büyük sel felaketinden sonra Trabzon-Gümüşhane yolunda güzergâh değişikliğinin yeniden gündeme gelmesiyle (Tozlu, 1997:102) 1892 Haziran'ında şanslarını tekrar denemişlerdir (Şurayı Devlet, 1844/11). Talepleri yine aynıdır. Yolun güzergâhının değiştirilerek kasabanın içinden geçirilmesi. Ancak bu girişim de yine başarısızlıkla sonuçlanacaktır. Çünkü yolda güzergâh değişikliğine gidildiyse de bu değişiklik onların talebinden farklı bir güzergâha doğru gerçekleşmiştir. Daha önce Zigana Dağı'nın zirvesinden geçirilmiş olan yol, Serhoş isimli yerin yakınındaki Nahırcı Deresi'ne indirilmiş ve Bekçiler mevkinde anayolla birleştirilmiştir. Bu değişiklik hem yolcuları çığ tehlikesinden kurtaracak hem de nakliyat için kolaylık sağlayacaktır.²¹

Azimlerinden bir şey kaybetmeyen yerel seçkinler 1906 yılında yeni bir girişimde bulunacaklar ancak bunda da sonuca ulaşamayacaklardır. Merkezi hükümet onların taleplerine yine "hayır" diyecektir. Bu "hayır"ın arkasında coğrafi koşulların olumsuzluğu akla gelirse de spekülatif olarak "Nemlizade biraderler" gibi isimlerin İstanbul üzerinde etkili olduklarını düşünmek için de nedenlerimiz vardır. Keza daha önce Sultan II. Abdülhamid'in gözde valilerinden Kadri Bey Nemlizadeler hakkında övgü dolu ve onları kollayan bir tahrirâtı İstanbul'a yollamıştır (ŞD. 1848/39).²² Ayrıca 1906 yılı itibarıyla "aşağıdakiler" mutasarrıfın desteğini de almışlardır artık (ŞD.1861/13).

21 Tozlu'nun belirttiğine göre anayol Gümüşhane kasabasının yarım saat aşağısından Daltaban mevkinde geçirilmiştir. Yani Gümüşhane'nin içinden geçirilmemiştir. Bkz. Tozlu, 1997: 103.
22 Nemlizadelerin ticaret yelpazesi ve siyasi faaliyetleri ayrı bir çalışmaya konu olacak kadar geniştir. Otel işletmeciliğinden maden çıkarılması ve işletmeciliğine oradan da Bağdat ve Basra petrollerine kadar uzanan ticari faaliyetleri vardır.



İngiliz Konsolosu Alfred Biliotti'nin raporları arasında yer alan Trabzon-Erzurum-İran yolunu gösteren harita. FO, 195/1457, 1883.

Bunun dışında Nemlizadelerin ondokuzuncu yüzyıl sonunda Trabzon'daki yükselen ticaret burjuvazisinin önde gelen isimlerinden biri olduğu ve Trabzon-Erzurum-İran transit ticaretindeki en büyük hisseyi elinde tuttukları hatırlanmalıdır. Yani ticari-ekonomik anlamda uluslararası bağı olan bir yerel güçten söz ediyoruz. Nemlizadeler Gümüşhane'den geçen Trabzon-Erzurum yolunda araba işletmeciliği yapmaktadırlar. Elbette Nemlizadelerin de araba işletmeciliği konusunda yalnız olmadıkları yani ortaklarının olduğu da belirtilmelidir. Direktör Arnabudzade Ahmed Efendi, Yelkenci Hacı Mustafa Ağa, Çizmecizade Hacı Ömer Efendi, Hacı Alizade Mustafa Efendi, Sadık Efendizade Vehbi Efendi, Dervişzade Hacı Mehmed Efendi, Hacı Poladzade Şakir Efendi, Hacı Zaimzade Hacı Mustafa Efendi, Nimbıyıkzade Kamil Efendi, Kozinzade Şakir Efendi, Sandık Emni Abdullah Efendizade Ali Şefik Efendi araba işletmeciliği şirketinde doğrudan isimleri geçen kişilerdir (Tozlu, 1997: 225). Bu isimlerin aynı zamanda Trabzon'un en seçkin isimlerinden oldukları unutulmamalıdır. Yani Trabzon'un ticarete, ekonomide ve idari yapıda ağırlıklı olarak söz sahibi olan seçkinlerine karşı Gümüşhane'nin (onlara göre çok daha sivil kalan) yerel seçkinlerinin mücadele ettiklerini öne sürmek abartılı olmayacaktır.

Güçlü bir ifadeye sahip olan arzuhallerine²³ rağmen İstanbul'un Gü-

23 Kullandıkları ifadeye göre eğer "cadde-i kebir" kasabadan geçirilmezse bu, Gümüşhane'nin ekonomik anlamda sonu demektir. 1892 tarihli bu arzuhal Gümüşhane'nin durumunu oldukça etkili bir şekilde tasvir eder (ŞD.1844/11).

müşhaneli yerel seçkinlerin talebini geri çevirdiğini belirtmiştik. Arzuhalleri Gümüşhane'nin sosyal ve ekonomik durumunu etkili bir şekilde anlatmaktadır. Yerel seçkinler Trabzon Erzurum “cadde-i kebir”inin yapılmasından bu yana yirmibeş yıldan fazla ödedikleri senelik mükellefiyet vergilerini ve tesviye eyledikleri, bakımını yaptıkları bir yolun istifadesinden mahrum kalmalarını “adalete” aykırı bulmaktadırlar. Tabii onların adalet anlayışı yolun nehirden üçyüz metre yukarısındaki kasabadan geçirilmesini gerekli kılıyordu. Eğer “Erzurum cadde-i kebirini kasabanın derunundan geçirilirse” adalet yerini bulacak ve oraya buraya göç eden insanlar azalacak, ticaret artacak ve insanlar daha bir refaha kavuşacaklardır. Çünkü yolun kasabanın içinde geçirilmesi sayesinde ticaret sadece kasabayla sınırlı kalmayacak dışa açılma imkanı bulacaktır (ŞD.1844/11). Bu yanıyla bakıldığında söylenenlerin fazlasıyla gerçeklik payı vardır.

Keza yukarıda kalan kasaba merkezi zamanla bir harabeye dönecektir. 1915'deki bir fotoğrafta eski Gümüşhane kasabası mamur bir görüntü verirken daha sonraki yıllara ait fotoğraflarda kasaba harabeye dönüşmüştür. Fakat yukarıda aktarılanları hatırlarsak artık kasaba merkezi kaymış, Bahçeler semti önem kazanmıştır ve yolcuların nehir kenarından daha yüksek bir yere çıkmaları sıkıntı yaratacaktır. Aynı noktayı bir ilaveyle Ticaret ve Nafia Nazırı Hasan Tevfik de tahriratında belirtmiştir. Buna göre yolun kasaba dahilinden geçirilmesi için “yüzde en az on irtifa ile üç kilometre yükselmek” ve aynı şekilde “üç kilometre aşağı inmek” gerekecektir. Bu yolun yapılması aşamasında pek çok zorluğa ve masrafa neden olduğu gibi yolcular açısından da tercih edilecek bir durum değildir.²⁴ Herhalde bu yolda araba işletmeciliği yapan şirket için olduğu kadar yoldaki²⁵ han-hamam sahibi eşraf için de bu durum tercih edilir bir şey değildir. Özetle merkezi devlet 1906 yılındaki eşraftan üçüncü kez gelen bu talebi de geri çevirmiştir.

Sonuç

Osmanlı modernleşmesi bugüne kadar genellikle merkez üzerinden okunmuş taşranın, yerelin bir aktör olarak süreçteki rolü çoğunlukla gözardı edilmiştir. Oysa taşranın sosyal, siyasal, ekonomik ve kültürel boyutlarını da işin içine katmadan Osmanlı modernleşmesini analiz etmek metodolojik olarak meseleye daha baştan bir zaafiyetle başlamak anlamına gelecektir.

Ondokuzuncu yüzyılda başka vilayet ve sancaklarda olduğu gibi Gümüşhane sancağı ölçeğinde de yansımasını bulan yerel seçkinler arasındaki rekabeti elbette Osmanlı modernleşmesinin yarattığı etkiden ve yükselen Müslüman Osmanlı ticaret burjuvazisinin uluslararası ilişkilerinden bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Bu mümkün olmadığı gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist dünya ekonomisine eklenmesinden ayrı ele alınması da zordur. Nemlizadeler gibi ticaret burjuvazisinin yükselen isimlerini bu çerçevede anmak yanlış olmasa gerekir.

Bu yeni tür aileler karşısında geleneksel âyân ya da hanedan tavrıyla 24 “...Yolcuların düz dere kenarını takip iden şimdiki yolu terk itmeyecekleri taleb olmasıyla şu teşebbüs ahalice zan olunduğu gibi kasaba için şeref ve menafi görünmemiş...” olduğu yine Hasan Tevfik Bey tarafından ifade edilmektedir. Bkz. ŞD (1844/11).

25 Tabii bu tarihlerde anılan bu yol üzerindeki han-hamam sayısının eski Gümüşhane'ye göre çok cılız ve dolayısıyla yeni yeni gelişmekte olduğunu belirtmek gerekir. ŞD (1861/13).



rekabet etmenin ondokuzuncu yüzyıl sonu itibariyle artık pek de mümkün olmadığı anlaşılıyor. Gümüşhane’deki yolun güzergahının değiştirilerek kasa-banın “derunundan” geçirilmesini isteyen yerel seçkinlerin istedikleri sonuca ulaşamamasının nedenini belki de 1890’larda paranın ve para ekonomisinin çok daha fazla etkili olmaya başlamasında aramak gerekir. Keza sarayın da tavrını bu anlamda ticaret burjuvazisinden yana koyduğunu söylemek mümkündür. Elbette bu geleneksel tavrını sürdüren yerel seçkinlerin tamamen etkisizleştiği anlamına gelmez ve bizim yerel seçkinleri gözardı etmemize neden olamaz. Fakat Gümüşhane örneğinde yükselen ticaret burjuvazisinin bu “yol kavgası”nda kazanan taraf olduğu açıktır.

Yolun Gümüşhane’nin içinden geçirilmesini isteyen Alemdarzade gibi isimlerin yolun yapımıyla ilgili masrafların ve angaryanın büyük bir kısmını üstlenmesine rağmen merkezi hükümetin bu işe sıcak bakmamasının arkasında hükümetin kendisine pahalı ve uğraştırıcı gelen yol işine karşı olduğu belirtilebileceği gibi hükümetin yerel unsurlar arasındaki rekabette Nemlizedelerden -yani ticaret burjuvazisinden- yana tavır aldığını söylemek de olasıdır. Aslında buradaki yol kavgasında önemli olan nokta artık yolların terminallerini²⁶ ellerinde tutanların Gümüşhane’nin merkezinde “eski şehir”de oturanlar olmadığıdır. Yani eski şehirde oturanlar önemli bir gelir kaynağından, ranttan, pay sahibi olamamışlar dolayısıyla iktidar kaybına uğramışlardır.

Öte yandan Gümüşhane örneği de göstermiştir ki, yol bir bölgenin gelişmesinde başat bir öneme sahiptir. Yolun geçtiği güzergâhlarda yeni yerleşim alanları, yeni semtlerle, dükkanlar ve mağazalarla birlikte ekonomik ve kültürel hayat da canlanmakta ve yeniden şekillenmektedir. Öyle ki, “eski şehir”de oturanlarla “yeni şehirliler” arasında ekonomik olduğu kadar kültürel açıdan da bir ayrışma kendini göstermekte ve insanlar arasında bir şekilde husumet gelişebilmektedir. Bu husumetin nedenleri ekonomik olduğu kadar sosyolojik özellikler de gösterir ve araştırılmaya muhtaçtır.

Osmanlı modernleşme sürecinde yol meselesi önemli bir yer tutar. İmparatorluk’ta yol yapımı hız kazandıkça yol üzerinden elde edilecek rantta da buna paralel bir rekabet baş gösterecektir. Değişen ticaret yollarıyla birlikte rekabet alanları da farklılaşacaktır. 1869’da Süveş Kanalı’nın açılması ondokuzuncu yüzyılda Trabzon-Erzurum-İran yolunun tedricen geri plana düşmesine neden olacak ve bilindiği gibi Samsun yeni merkez olacaktır. Gümüşhane’de yaşanan yol kavgasından çok daha keskin Samsun’da yaşanacaktır. Dolayısıyla bütün bu gelişmelerle yol üzerinden sürdürülen kavgalar vs. artık ticaret üzerinden elde edilecek rantın eskiye göre çok daha fazla öne çıktığının göstergesi olarak okunabilir. Yolun girişini ve çıkışını elinde tutanlar ekonomide, siyasette ve idari yapıda daha ağırlıklı söz sahibi oldukları gibi çok daha mamur olacaklardır. Bu nedenle Gümüşhaneli seçkinlerin aslında

26 Bu noktalar daha önceki çalışmalarda değinildiği için burada yeniden üzerinde durulmayacaktır. Bkz. Dipnot 1. Bu konudaki en önemli çalışmalardan biri de Michale Meeker’a aittir. Bu meyanda özellikle Of vadilerindeki yolların kontrolü üzerinden yerel unsurların elde ettikleri gücü ve bu gücü iktidar mücadelesine nasıl yansıttıklarını ele aldığı kısım kaydedeğerdir. Bkz. Meeker, 2005: 203-248.

oldukça basit görünen, yolun üçyüz metre yukarıdan kasabanın içinden geçirilmesi talebi önemsenmeyecek bir mesele değildir. Yolun kıyısında kalmanın anlamı Gümüşhane'nin eski fotoğraflarında saklıdır. Harşit Çayı'nın yukarısında kalan ve metruk hale gelen mekanlarla Çay'ın hemen kıyısında gelişen mekanlar (Bahçeler semti) arasındaki uçurum günümüzdeki resimlere en açık biçimiyle yansımıştır.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Şura-yı Devlet (ŞD)

British National Archive

Foreign Office, (FO) Alfred Biliotti

Kitap ve Makaleler

Altunbay, Mustafa (1999), "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Gümüşhane ve Yöresinde

Madencilik Faaliyetleri" *Trabzon Tarihi Sempozyumu, Bildiriler*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon.

Akşin, Sina (1997), *Türkiye Tarihi C. 3*, Ankara, Cem Yayınları.

Ekrem, Reşad Koçu (çev.) Theophile Deyrolle, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*,

İstanbul, Çığır Kitabevi, Tarihsiz.

Emiroğlu, Kudret (haz.) 1999, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1881*, C. 12 Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara.

_____ (haz.) (2002), *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1888*, C. 13

Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara.

_____ (2005), *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1892*, C. 14, Trabzon

İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara.

Meeker, Michael E. (2005), *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus*, çev. Tutku Vardaglı,

İstanbul, Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Özger, Yunus (2008), *19. Yüzyılda Bayburt*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Sırrı Paşa (1303), *Mektubât-ı Sırrı Paşa*, İstanbul, Mürettebiye Matbaası.

Siler, Abdurrahman (1994), "19. Yüzyıl Trabzon'un Kaza ve Nahiyelerininin Ekonomik Durumu 1865-1905", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı 9.

Şen, Ömer (2008), *İmparatorluğu Kurtarmak*, İstanbul, Kapı Yay..

Şemseddin Sami (1314), "Gümüşhane", *Kamûs 'ul A'lâm*, Cilt V. İstanbul.

_____ (1314), "Lazistan", *Kamûs 'ul A'lâm*, C. V, İstanbul.

Özdiş, Hamdi (2008), "19. Yüzyıl Sonlarında Trabzon Vilayetinde Muhacir ve Yol Meselesi Bağlamında İdari Taksimat" *CTAD*, 8, Güz.

_____ (2009), "Vadide İktidar Oyunları: II. Abdülhamid Döneminde Of'da Hakimiyet Mücadelesi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*.



_____ (2010), "Coğrafyanın Azizliđi ya da Sınırboyunda Nahiye Olmak: Vakıf Nahiyesi" *OTAM*'a gönderildi.

David Gillard (Editor) (1984), *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print*, University Publication of America.

Tozlu, Selahattin (1997), "Trabzon-Erzurum Bayezid Yolu", Atatürk Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.

_____ (1995), "XIX. Asırda Gümüşhane Şehri ve Bahçeleri", *Kültür Vadisi Gümüşhane*, Sayı 6.

_____ (2005), "Gümüşhane Adı Hakkında", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*

Bildiriler, içinde.

Tuğlacı, Pars (1985), *Osmanlı Şehirleri*, İstanbul, Milliyet Yay. 1985.

Zürcher, Eric Jan (1995), *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, İstanbul, İletişim Yayınları.

Özet: Osmanlı modernleşme sürecinde yol meselesi önemli bir yer tutar. İmparatorlukta yol yapımı hız kazandıkça yol üzerinden elde edilecek rantta da buna paralel bir rekabet baş göstermiştir. Bu çalışmada II. Abdülhamid döneminde Gümüşhane'den geçen yolun güzergâh değişikliği üzerinden yerel güçler arasındaki "yol kavgası" ele alınacaktır. Yükselmekte olan Müslüman ticaret brjuvazisinin Gümüşhane'nin Gayrimüslim tüccarlarıyla birlikte bu yol kavgasında bir aktör olarak nasıl sahneye çıktıkları üzerinde durulacaktır.

Anahtar sözcükler: Trabzon, Gümüşhane, yol, yerel güçler, Nemlizade, Alemdar-zade.

Falling afar from the highway: "Road dispute" in 19th century Gümüşhane

Abstract: Transit roads constitutes a significant aspect of Ottoman modernization. As the construction of new roads gained momentum, the economic competition over the trade also accelerated. This study deals with the issue of the change in the route of the main road passing through Gümüşhane and the resulting dispute among the local notables. It demonstrates how, along with the non-Muslim merchants, the newly-emerging Muslim trade bourgeois appeared also an important actor in this dispute over the transit routes in Gümüşhane.

Key words: Trabzon, Gümüşhane, road, local notables, Nemlizade, Alemdar-zade.