



Yılmaz, Özgür, “Yüzbaşı Mircher’ye Göre XIX. Yüzyılın Ortalarında Trabzon-Erzurum Yolu”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/9, ss.49-80.
DOI: 10.31765/karen.647149

YÜZBAŞI MIRCER’YE GÖRE XIX. YÜZYILIN ORTALARINDA TRABZON-ERZURUM YOLU*

Özgür YILMAZ**

* Araştırma Makalesi / *Research Article*

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmektedir. / *This article does not require ethical committee permission and/or legal/special permission.*

Bu çalışma 7-9 Kasım 2019’da Gümüşhane’de düzenlenen “II. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi”nde sunulan bildirinin genişletilmiş şeklidir.

** Doç. Dr.,

Samsun Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü, Samsun/TÜRKİYE

✉ ozgur.yilmaz@samsun.edu.tr

ORCID : 0000-0002-1970-2315

Anahtar Kelimeler: Fransa, Kırım Savaşı, Doğu Ordusu, Yüzbaşı Mircher, Trabzon-Erzurum Yolu

Keywords: France, Crimean War, Eastern Army, Captain Mircher, Trabzon-Erzurum Road

Öz: Tarih boyunca Doğu Anadolu ve İran’ın bir çıkış kapısı olan Trabzon-Erzurum yolu hem ticari hem de askerî açıdan oldukça önemliydi. 18. yüzyılda askerî önemi nedeniyle küçük çaplı tamiratlar gören bu yol 19. Yüzyılın ilk yarısında İran transit ticaretinin ana güzergâhı haline gelince yolun koşullarını iyileştirmeye yönelik çalışmalar da başlamış oldu. Bu amaçla 1850’de geniş bir proje ile başlayan çalışmalar 1858’e kadar akim kaldı. Kırım Savaşı döneminde askerî ehemmiyeti ortaya çıkan yolun koşulları oldukça kötüleşti. Yolun bu durumu askerî uzmanların da dikkatini çekmekteydi. Kırım Savaşı’nda Fransa’nın Doğu Ordusu’nda görev yapan Hippolyte Mircher, savaşın sona ermesinden sonra General Péliissier tarafından Doğu Anadolu’da topografik araştırmalar yapmak üzere görevlendirilmiş ve Yüzbaşı Saget ile Mayıs 1856’da Trabzon’a gelerek Trabzon-Erzurum yolunu incelemiş ve yolun haritasını yaparak ayrıntılı bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor yolda tamiratların yeniden gündemde olduğu bir dönemde yolun durumuna dair ilginç bilgiler içermektedir. Bu çalışma, Mircher’in Kuzey Anadolu Misyonu ve raporu çerçevesinde Trabzon-Erzurum yolunun durumu hakkında değerlendirmeler yapmayı amaçlamaktadır.

THE TRABZON-ERZURUM ROAD IN THE MIDDLE OF THE XIXth CENTURY ACCORDING TO CAPTAIN MIRCER

Abstract: Throughout history, the Trabzon-Erzurum road, which is an exit gate of Eastern Anatolia and Iran, was very important both commercially and militarily. The road, which underwent minor repairs due to its military importance in the 18th century, became the main route of Iranian transit trade and efforts to improve its conditions began in the first half of the 19th century. For this purpose, a large project started in 1850; however, these works did not continue until 1858. During the Crimean

Geliş Tarihi / Received Date: 18.11.2019

Kabul Tarihi / Accepted Date: 08.06.2020

War, the conditions of the road, which had emerged as military importance, worsened considerably. This situation of the road attracted the attention of military experts. Hippolyte Mircher, who served in the Eastern Army of France during the Crimean War, was appointed by General Pélissier to conduct topographic surveys in Eastern Anatolia in 1856. He came to Trabzon in May 1856 with Captain Saget and prepared a detailed map and report on the road. Mircher's report contains interesting information on the road at a time when repairs were on the agenda again. This study aims to assess the situation of the Trabzon-Erzurum road within the framework of Mircher's North Anatolian Mission and report.

Giriş

İpek Yolu'nun Hazar Denizi'nin güneyinden gelerek Tebriz'e uzanan ve Erzurum üzerinden Trabzon'da sahile çıkan ara yollarından biri olan Trabzon-Erzurum yolu Antik devirlerden beri İran'ı Karadeniz'e bağlayan ve burası ile ticareti mümkün kılan bir yol olmuştur. İran'ın kuzey bölgelelerinin dağlar ve çöller yüzünden dünya pazarlarına kapalı olması nedeniyle bu ülkeyi Erzurum üzerinden Trabzon'a bağlayan bu yol İran için önemli bir çıkış kapısı olmuştur.¹ Bu haliyle Trabzon-Erzurum yolu eskiden beri artan ve azalan önemine göre bazen ana yol bazen de ikinci yol olarak tüccarlara, seyyahlara ve çeşitli askeri kuvvetle doğal bir geçiş yolu olarak hizmet etmiştir.² Ancak bu yol takip ettiği güzergâh itibarıyla pek çok zorluğu barındırıyordu. Sahilden başlayarak güneye doğru gidildikçe rakımı artan ve Zigana dağ silsilesinde 2.000 metreyi bulan bu güzergâh, özellikle kış aylarında kar, tipi ve yağmur nedeniyle oluşan sel ve su taşkınları, heyelanlar, yaz aylarında da yolların dikliği ve darlığı nedeniyle aşılması zor engeller sunmaktaydı. Bölgenin coğrafi yapısı nedeniyle Zigana, Soğanlı, Kostan, Salmankas, Kemer, Vavuk, Kop gibi büyük dağların oluşturduğu doğal geçitler ve uygun vadiler yolu uzatsa da yol güzergâhının geçmek zorunda olduğu yerlerdi. Yol güzergâhının

Trabzon-Cevizlik-Zigana-Ardasa-Gümüşhane-Bayburt-Koşapınar-Erzurum hattını takip ederek ilerlemesinde konaklama, kervanların ihtiyaçlarının karşılanması, hayvanların su ve otlak ihtiyaçlarının karşılanması da önemliydi. Ayrıca, yolun mümkün mertebe stratejik önemi olan önemli merkezlere uğraması da tercih edilmekteydi.³

1830'lu yıllarda İran transit ticaretindeki canlanma Trabzon-Erzurum yoluna da yeni bir ehemmiyet kazandırdı. Önceleri mallarını Bağdat yoluyla İran Körfezi'ne, Akdeniz'e veya Erzurum'dan İstanbul, İzmir ve Halep'e geçerek götüren İranlı tüccarlar 1830'lu yıllardan itibaren ürünlerini yeniden canlılık kazanan Trabzon yoluyla göndermeye başladılar.⁴ Böylece Anadolu'yu kat eden kervanlar ile batıya ulaşan İran malları Trabzon limanından buharlı gemilere yüklenerek İstanbul'a, Karadeniz'in diğer limanlarına ya da Boğazlardan geçerek İzmir'e nakledilmeye başlandı.⁵ Bunun yanında, Avrupa'nın sanayi ürünleri, özellikle de İngiliz tekstil ürünleri Trabzon Limanı aracılığıyla ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan, Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara ulaşabiliyordu. Ancak yol bu şekilde önemli bir ticari ehemmiyet kazanmış olmasına rağmen halen daha pek çok açıdan eksiklikler sunmaktaydı. Bunların en önemlisi ise yolun altyapısıydı. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında, yani ticaret hacminin en üst düzeye çıktığı dönemde altyapı eksikliği daha da hissedilecek olan yolun tesviyesi konusunda, 1839 yılında Erzurum Valisi Serasker Hafız Paşa bazı planlar yapmıştı. Ancak valinin kısa süren görevi nedeniyle bu projelerin gerçekleştirilemediği anlaşılmaktadır.⁶

Trabzon tarafında ise çalışmalar 1843 yılında Vali Abdullah Paşa tarafından başlatıldı. Bu çalışmalar çerçevesinde Abdullah Paşa Trabzon'dan Zigana'ya kadar araba geçebilecek bir yol yaptırmak için 75,000

¹ Kuruca, 2003:139.

² Aygün, 2005: 116-117.

³ Tozlu, 1997: 239-241.

⁴ Issawi, 1971: 12.

⁵ Turgay, 1994: 48.

⁶ Yılmaz, 2014: 431.

kuruş vermiş ve bu yol bitirilmişti. Bu çalışmalar sonucunda zahire yüklü dokuz araba 1844 Kasım'ının sonlarında Trabzon'a ulaşmıştı.⁷ Ancak bu çalışmaların devamı gelmediğinden dolayı özellikle kış mevsiminde bu yoldaki uygunsuzluk hem mal hem de posta taşımacılığı için devam etmekteydi. Bununla birlikte, özellikle kış mevsiminde bu yoldaki uygunsuzluk hem mal hem de posta taşımacılığı için devam etmekteydi.⁸ Tam bu dönemde Trabzon-Erzurum yolunun İran ticareti için İngiltere sefaretinden verilen müzekkere üzerine incelemeler yapmak üzere Erzurum'a gönderilen Enveri Efendi, bu yol hakkında uzun bir layiha kaleme aldı. Enveri Efendi'nin layihası doğrultusunda bu yolda incelemeler yapmak üzere Hasan Efendi'nin bu tarafa gönderilmesi kararlaştırıldı. Fakat gerekli keşifler ve planlar hazırlanmakla birlikte yolda herhangi bir çalışma başlatılmadı.⁹

Yolun inşa edilmesi konusunda en kararlı adım Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın Eylül 1850'de Trabzon'a gelmesi ile atıldı. İsmail Paşa resmi olarak 26 Eylül'de yolun inşasını başlatarak 30 Eylül'de Erzurum'a hareket etti. Bu ilk çalışmalar kapsamında yolun Trabzon'a yakın olan kısımlarında tamiratlar yapıldı. Zigana'da yolun bozuk olan yerleri ve onarılmaya muhtaç olan köprülerin çoğu tamir edildi. Ancak bu çalışmaların dışında bu dönemde yolun tamiri konusunda başka bir girişim olmadı. Zira İsmail Paşa'nın şehre varmasından önce çalışmalar başlamakla birlikte yoldaki en önemli düzenlemeler Eylül ayı gibi geç bir dönemde başlamıştı. Bundan dolayı kırk elli günlük bir çalışmadan sonra şiddetli soğukların başlaması nedeniyle çalışmalara ara verildi ve yol uzun zaman bu şekilde kaldı. Çalışmalara 1850'de iklim şartları nedeniyle ara verilmiş olsa da havaların düzelmesi ile çalışmaların tekrar başlamamış olması ve yolun bu durumunun en azından Kırım Savaşı'na kadar bu şekilde

kalması aşağıdaki örneklerde de görüleceği üzere büyük bir ihtimalle yolun tamirinin çok yüksek bir maliyet ortaya çıkarmasından ileri gelmişti.¹⁰ Kırım Savaşı'nın başlaması ile devlet savaş ekonomisine geçmiş ve tüm kaynaklar askeri harcamalara kaydırılmıştı. Bu bağlamda bayındırlık hamleleri de kesintiye uğradı. 1858'de Trabzon'da Vali Ragıp Paşa ve Erzurum'da da Arif Paşa'nın çabaları ile Trabzon-Erzurum arasında yolun tamirine yönelik ilk çalışmaların yapılmasına kadar geçen yedi yıllık zaman zarfında bu yolda herhangi bir çalışma yapılmadı.¹¹ 1858'de başlayan çalışmalar ise yolun tamamen bitirildiği 1872'ye kadar sürdü.

Savaş zamanlarında orduların ihtiyaç duyduğu her türlü mühimmat ve malzemenin nakli, yani lojistik hizmetlerinin etkin bir şekilde yapılması öncelikle nakliyatın yapılacak olduğu yolların koşullarına bağlıdır. XVIII. yüzyılın ilk yarısında 1723-1746 yılları arasında kesintiler ile devam eden Osmanlı-İran savaşları döneminde sefer güzergâhının Doğu Karadeniz sahillerini takip etmesi, mühimmat ve asker naklinin limanlar kullanılarak gerçekleştirilmesi bölgede askeri bir hareketliliğin yaşanmasına neden olmuştu.¹² Bu dönemde sefer güzergâhının merkezinde yer alan Trabzon'u Erzurum'a bağlayan tarihi yolun tamiri de gündeme gelmiş, bu minvalde merkezden gönderilen emirler doğrultusunda özellikle Trabzon-Gümüşhane'ye kadar olan kısımda tamiratlar yapılmıştı. Bu tamiratlar kapsamında yolun genişletilmesi, çamur ve bataklık alanların, kaya ve uçurum yerlerin kazılarak kaldırım yapılması ve bazı yerlerde duvar inşası gibi çalışmalar ile asker ve mühimmat nakli kolaylaştırılmaya çalışılmıştır.¹³ Bu çalışmaların bir devamı olarak Hekimoğlu Ali Paşa (1751-1754) valiliği döneminde yapılan bayındırlık faaliyetleri kapsamında Erzurum yolu da tamir edilmişti; ancak bu çalışmanın Trabzon şehir

⁷ Çetin, 2017: 250.

⁸ Yılmaz, 2014: 432.

⁹ Kaleli, 1998: 38-41.

¹⁰ Çetin, 2017: 251; Özkan, 2012: 278.

¹¹ Özkan, 2012: 80; Tozlu, 1997: 63-64.

¹² Emecen, 2001: 197.

¹³ Öztürk, 2011: 233-238.

içindeki kısımları ile ilgili olduğu anlaşıl-
maktadır.¹⁴ Görüldüğü gibi, bu çalışmalar
yolun en kötü kısmı, yani taşlık, uçurum,
sarp ve bataklık olan Trabzon-Gümüşhane
arasında ve sadece savaş zamanları gün-
deme gelen tamiratlardı. Bunun dışında
barış dönemlerinde yolun yapım ve onarı-
mı konusunda herhangi bir çalışma gün-
deme gelmemişti. Bu da yol vasıtası ile ya-
pılan ticaretin oldukça sınırlı olmasından
ileri gelmekteydi.¹⁵

1850 yılında ve daha önceki tamir teşeb-
büslerinin gündeme gelmesi tamamen İran
transit ticaretinin ihtiyaç duyduğu ulaşım
altyapısından kaynaklanmaktaydı. Zira
Ruslar, Tebriz-Erzurum-Trabzon yoluna
alternatif olarak Tiflis üzerinden kurduk-
ları yeni hat ile İran transit ticaretini kendi
 taraflarına çekmeye çalışıyorlardı. Bu ba-
kımından bazı kaynaklar Trabzon-Erzurum
yolunda 1857’de başlayan çalışmaları da
aynı bakış açısı ile sadece ticari gerekçeler
ile açıklama eğilimindedir.¹⁶ Ancak burada
yolun askeri önemi göz ardı edilmektedir.
Öyle ki yolun sahip olduğu stratejik önem
Kırım Savaşı ile oldukça belirgin bir şekilde
gün yüzüne çıkmıştı. Trabzon Limanı IV.
Ordu’nun, yani Anadolu Ordusu’nun mü-
himmat ve asker sevki açısından en önemli
yerdi. Bu nedenle savaş döneminde Kafkas
Cephesi için en önemli ikmal limanı olan
Trabzon Limanı baş döndürücü bir askeri
hareketliliğe şahit olmuştu.¹⁷ Dolayısıyla
bu hareketlilik tamiri yarım kalan Trab-
zon-Erzurum yolu için de geçerliydi. Ana-
dolu Ordusu için İstanbul’dan gönderilen
her türlü levazım ve asker Trabzon iskele-
sine indirildikten sonra karayolu ile Erzu-
rum ve Kars taraflarına sevk ediliyordu.
Bundan dolayı 1856 yılında Kalafat Altı’nda
bir iskelenin yapımı gündeme gelmişti.¹⁸
Savaş sırasında Trabzon’dan deniz ve kara
yolu ile yapılan asker, mühimmat ve erzak
naklinde pek çok zorluk ortaya çıkıyordu.

Karayolu ile Erzurum tarafına yapılan nak-
liyatta şiddetli kış, yolun tehlikeli yapısı ve
hayvanların aşırı kullanımından dolayı pek
çok yük hayvanı telef oluyordu.¹⁹ Bundan
dolayı, askeri mühimmatın sevkinde sorun
olduğu dönemlerde askerin hayati ihtiyaç-
ları, sevk edilmeden Trabzon’daki ambar-
larda beklemek zorunda kalıyordu.²⁰ Trab-
zon’daki Prusya konsolosu Otto Blau’ya
göre Kars’ın işesi ve sınırın güvenliğinin
önünde en önemli engel yolların kötü duru-
muydu. Savaş döneminde yöre halkına bü-
yük zorluklar çektiren kötü ulaşım altya-
pısı Kars’ın Ruslara teslim oluşunun nede-
niydi.²¹ Gerçekten de Blau’nun ifade ettiği
gibi, kuşatma sırasında Ruslar, Kars’a ka-
dar çok iyi bir ulaşım altyapısı tesis etmiş
iken şehir içinde sıkışan Osmanlı kuvvet-
leri Erzurum’dan gerekli işe yardımı ala-
madığı için açlıkla mücadele ediyordu.²²

Böylesine stratejik bir öneme sahip olan
Trabzon-Erzurum yolu, Mircher’nin rapo-
runda da ifade ettiği gibi, pek çok noktada
araba ulaşımına uygun bir yol değildi ve
sadece yük hayvanlarının kullanımına
mahsus bir yapıdaydı. Yolun bu durumu sa-
vâş sırasında en çok askeri mühimmatın
naklinde zorlukların yaşanmasına neden
oluyordu. Yukarıda da görüldüğü gibi,
1850’de yapılan kısmi tamiratın devamı
aradan geçen üç yıla karşın gelmemişti. Sa-
vâşın başlaması nedeniyle de yolun bir ba-
kım görmemesi yoldaki koşulların daha da
ağırlaşmasına neden oldu. 1850 yılında
yoldaki çalışmaların tanıklarından olan İn-
giliz Subay Walpole da yolda “*demiryolu
yapılacak kadar*” harcamanın yapıldığını
belirtirken²³, Humphry Sandwith, yolun ta-
mir edilen iki millik kısmının “*altınla dö-
şendiğini*”; ancak bu kısımların 1854’ün
güzündeki durumunu “*Türkiye’nin kendi
menfaatlerine karşı gösterdiği kayıtsızlık*”
olarak görüyordu. Zira Sandwith savaşın

¹⁴ Şakir Şevket, 2001: 146; Goloğlu, 2013: 100.

¹⁵ Aygün, 2005: 124-125.

¹⁶ Tozlu, 2002: 481-492; Kaleli, 1998: 33-45; Saydam, 1998: 274-288.

¹⁷ Şimşek, 2013: 280.

¹⁸ Yılmaz, 2015: 221-222.

¹⁹ Blau’ya göre savaş döneminde, yoldaki kötü şartlar nedeniyle bölgedeki katircılar hayvanlarının büyük bir kısmını kaybetmişti. Blau, 1858: 199.

²⁰ Şimşek, 2013: 277-285.

²¹ Blau, 1858: 223-224.

²² Kayam ve Tokdemir, 2011: 124.

²³ Walpole, 1851: 222.

başlamasından sonra malzeme ve mühimmat naklinin bu geçit vermez yollardan yapılmaya çalışıldığını belirtmektedir.²⁴ Ekim 1853'te yolun koşullarını müşahade eden Erzurum Fransız konsolosu Challaye ise, Cevizlik'ten geçerken Erzurum ve Kars taraflarına sevk edilmek üzere Tersâne-i Âmire'den gönderilen ve oldukça iyi koşullarda olan toplar ile karşılaşmıştı. Challaye bu topları Karakapan ve Koşapınar'dan insan kuvveti ile nakletmek gerektiğini, Trabzon-Erzurum arasındaki dağ yolunun kötü koşulları nedeniyle bu topların sevk edilecekleri yere sağlam bir halde ulaşmalarından endişe ettiğini, özellikle de kar yağışından dolayı bu sevkiyatın daha da zorlaşacağını belirtiyordu. Top sevkiyatına Trabzon'a geldiğinde de tanık olan Challaye, Trabzon valisi İsmet Paşa'nın her gün durmaksızın 60-80 kalibrelik demir ve bronz top parçalarını karaya çıkarmakla meşgul olduğunu, karaya çıkarılan topların Meydan'a, buradan da Erzurum'a doğru sevk edildiklerini belirtmektedir. Challaye *"Erzurum'a ulaşan yolun koşullarını tecrübe ile anlamış olduğumdan, Türklerin hangi koşullarda böylesine büyük çaplı topları nakletmeyi ve bu şekilde çetin zorluklar ortaya koyan dağ geçitlerinden geçirmeyi göze aldıklarını açıklamakta zorlanıyorum"* diyerek yolların kötülüğünü ortaya koymaktadır.²⁵ Trabzon'dan Erzurum'a nakledilecek bir ordunun yoldaki imkânları hakkında bilgiler veren Trabzon İngiliz konsolosu Frank Stevens da 5 Eylül 1854 tarihli raporunda yolun özellikle ağır toplar için uygun olmadığını ve yoldaki geçişlerin büyük oranda iklim koşullarına bağlı olduğunu belirtmekteydi.²⁶ Tanıkların ortaya koyduğu koşullar savaşın sonlarına doğru daha da ağırlaşmıştı. Zira Kars'ın Rus ablukasından kurtarılmasına yönelik olarak Ömer Paşa'nın Kırım'dan nakledilecek Osmanlı askerleri ile yapacak olduğu bir çıkarma girişimi için uygun mahal arayışının söz konusu olduğu Eylül 1855'te Trabzon-Erzurum yolunun elverişsiz koşulları bir kez daha dile getirilmişti. Serasker Rüştü

Paşa ve Ömer Paşa bu yardım harekâtı için Trabzon-Erzurum yolunun uzun mesafesi, zorluğu, dağlık yapısı, ulaşımın sadece karıtlar ile yapılabilmesi, top naklinin çok zor ve uzun bir çaba gerektirmesi nedeniyle çıkarmanın Redutkale üzerinden yapılmasının daha uygun olacağını ifade etmişlerdi.²⁷

Kırım Savaşı sırasında da oldukça önemli bir yükü taşıyan Trabzon-Erzurum yolunun durumu savaşın sonrasında daha da kötü bir hale gelmişti. 1857'de bu yolu bizzat kat eden Prusya'nın Trabzon konsolosu Blau da yolun kötü koşullarına tank olmuş ve 1850'deki kısmi çalışmalardan sonra yolda düzenli bir bakımın olmadığını tespit etmişti²⁸ Bundan dolayı savaşın bitimi ile uzun süreden beri bakımsız kalan yolun tamiri de gündeme gelmeye başlamıştı. Bu çalışma Kırım Savaşı'nın henüz bittiği ve yolun tamirinin tekrar planlandığı bir dönemde, Kuzey Anadolu'da askeri bir teftiş ile görevlendirilen ve Mayıs 1856'da Trabzon'a gelerek görevine başlayan; bu misyon sırasında Trabzon-Erzurum yolunu da inceleyerek yolun haritasını çıkaran Fransız Yüzbaşı Hippolyte Mircher'nin misyonuna ve Trabzon-Erzurum yolunun güzergâhına dair hazırladığı raporu üzerinden yolun koşullarına odaklanacaktır.

1. Yüzbaşı Hippolyte Mircher ve Kuzey Anadolu Misyonu

Tam adı Hippolyte-Étienne Alphonse olan Mircher, 58 yıllık yaşamının 40 yılını orduda geçirmiş bir Fransız subaydı. Mircher, Napolyon ordularında ikinci derecede bir görevli olan bir subayın, Guillaume Mircher oğlu olarak 13 Ağustos 1820'de Strasbourg'ta doğmuş ve 18 yaşında gönüllü olarak orduya katılarak çavuş olmuştu. Oldukça başarılı bir askeri eğitim kariyeri gösteren Mircher, 1842'de asteğmen 1845'te de teğmen oldu. Paris ve Lunéville'de görev yaptı. 1847'de yüzbaşılığa terfi etti. Mircher 1849'dan 1852'ye ka-

²⁴ Sandwith, 1856, s.23-25; Benzer tespitler için bkz. Slade, 2012: 175; Blau, 1858: 220-221.

²⁵ De Challaye, 2018: 111.

²⁶ Lake, 1857: 337.

²⁷ Budak, 1993: 170; Badem, 2017: 244-245.

²⁸ Blau, 1858: 222.

dar Lunéville'deki süvari tugayında yardımcı olarak görev yaptı ve bu sırada Metz'in tahkimatı ile ilgilendi.²⁹ Mircher, Metz'in tahkimatıyla ilgili çalışmasını bitirdikten sonra Eylül 1852'de Cezayir Valiliği'nin hizmetinde olmak üzere Cezayir'e gönderildi. Burada özellikle Cezayir'in iç kısımları ile ilgili eksik bilgilerin olduğu yeni haritaların yapımı ile ilgilendi. 1852 ve 1853 yıllarında beraberindeki diğer iki subay, Saget ve Minot ile Mascara'daki müfreze komutanı Albay Durrieu'un idaresinde Sayda ve Bayadh'nın güneyinde Fransız idaresini sağlamlaştırmak amacıyla keşif gezilerinde bulundu.³⁰

Mircher Nisan 1854'e kadar Cezayir'e kalarak Fransız birliklerinin buradaki askeri faaliyetlerinde görev aldı. Kırım Savaşı nedeniyle, Doğu Ordusu Topografya Tugayı'nda görevlendirildi. Bu yeni misyonda Mircher'in görevi Gelibolu'da bulunan müttefik askerleri ile ilgiliydi. Fransa'nın Doğu Ordusu'nun "*Siyasi ve Topografya Servisi*"nde görev yapan Mircher'nin görevi orduların sevki için arazinin durumunu tespit etmek ve bölge hakkında önemli bilgileri toplamaktı. Aynı şekilde Mircher, Gelibolu Yarımadası'nın haritalandırılması, daha sonra da müttefik ordularının Karadeniz kıyısında Edirne, Varna ve Dobruca'ya olan nakil güzergâhlarına ilişkin incelemeler yapmakla görevliydi. Mircher'nin bu misyonu Kırım'da da devam etti. Zira Eylül 1854'te müttefikler Kırım'a çıkarmaya karar vermişti. Mircher'in içinde olduğu topografya ekibi burada birliklerin Gözleve'ye nakledilmesi için gerekli ön hazırlıkları yaptı. Mircher daha sonra Alma'daki çarpışmada da kendini gösterdi. Sivastopol kuşatması sırasında Rus ordularının harekâtlarını gözlemledi. Gösterdiği başarılarından dolayı, İnkerman

Muharebesi'nden sonra "*Chevalier de la Légion d'Honneur*" nişanını aldı.³¹

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Yüzbaşı Mircher bir keşif müfrezesi ile Doğu'da kaldı. Yeni misyonu çerçevesinde aşağıda da görüleceği üzere, önce Kuzey Anadolu'ya, daha sonra da Transkafkasya'ya giderek incelemeler yaptı. Bu misyonda Mircher'nin başlıca görevi Türk-Rus sınırının savaştan sonra belirlenmesi idi. Zira Mart 1856'da Paris'te devam eden barış görüşmeleri sırasında çözülecek sorunlardan biri de Rusya ile Osmanlı Devleti arasında Anadolu hududunun teftiş ve ıslahı meselesiydi. Her ne kadar Rus tarafı sınırın teftişi için bir komisyon kurulmasına ve bu komisyona İngiliz ve Fransız delegelerin katılmasına karşı çıksa da Osmanlı tarafının ısrarı ile bunu kabul etmek zorunda kaldı.³² Bu konu Paris Antlaşması'nın (30 Mart 1856) 30. Maddesi ile karara bağlandı. Bu maddeye göre Asya'daki Osmanlı-Rus sınırı savaş öncesindeki gibi kalacaktı. Ancak bu konuda herhangi bir anlaşmazlığın yaşanmaması ve sınırı nihai olarak belirlemek için karma bir komisyon kurulmasına karar verilmişti. İki Rus, iki Türk, bir İngiliz ve bir Fransız temsilciden oluşması kararlaştırılan komisyonun çalışmalarını, anlaşmanın onaylanmasını takip eden sekiz ay içinde tamamlaması kararlaştırılmıştı.³³ Bu komisyonun Fransız delegesinin General Pelissier olduğu anlaşılmaktadır.³⁴ Öyle ki General Pelissier de bu sınırda incelemeler yapmak üzere Mircher'yi görevlendirmiştir. Mircher, ileride de görüleceği üzere, bu misyonu sırasında pek çok rapor yazdı ve beraberindeki diğer subay, Saget ile önemli haritaların hazırlanmasına vesile oldu. Görevinin ilk aşamasında Trabzon-Erzurum arasındaki yola dair gözlemler yaptı. Osmanlı hükümeti, Mircher'nin İstanbul'daki

²⁹ Furia, 2008: 23-24.

³⁰ Furia, 2008: 24.

³¹ Furia, 2008: 29-30.

³² Keleş, 2009: 365.

³³ Simpson, 1917: 68.

³⁴ Peliiser'nin Türk-Rus sınırının belirlenmesi sırasındaki yazışmaları için bkz. AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 73. « Mission du colonel

Pelissier pour la délimitation de la frontière turcorusse en Asie » ; Pelissier bu hizmetinden dolayı daha sonra Osmanlı Hükümeti tarafından ikinci dereceden "Mecidiye Nişanı" ile ödüllendirilmiştir. BOA, HR. MKT. 231/1, 29 B 1274/15 Mart 1858; BOA, A. AMD. 54/18, 29 C 1274/15 Ocak 1858.

Fransız elçiliğinde görevine devam etmesini ve çalışmalarını tamamlamasını talep etse de Mircher'nin bu görevi kabul etmeyerek Paris'e döndüğü anlaşılmaktadır. Mircher icra ettiği bu görev itibarıyla Osmanlı hükümetinden "*Mecidiye Nişanı*" almıştır.³⁵

Mircher'nin biyografisini kaleme alan Furia, Ağustos 1856'da Paris'e dönen Mircher'nin burada Anadolu'nun askeri ve idari durumu, kaynakları ve ticari imkânları hakkında bir rapor hazırlamakla meşgul olduğunu belirtmektedir. Ancak Mircher Paris'e gidişini takip eden Eylül ayında tekrar Cezayir'e dönmüştür. Bundan dolayı Anadolu ile ilgili raporunun meslektaşı Saget tarafından hazırlandığı görülmektedir.³⁶ Mircher, Cezayir'de askeri operasyonlara katılmış ve Tuareg şefleri ile Gadame'de ticari müzakereler yapmıştır. 1863'te yarbay, 1866'da albaylığa terfi eden Mircher 1862-1867 yılları arasında Süveyş'teki Fransız Askeri kuvvetlerinin başkanlığı görevini icra etmiştir. Bunun yanında kariyerinin önemli bir kısmını geçirmiş olduğu Mısır'da İskenderiye'nin tahkimatı için kurulan komisyonun başkanlığından yeni bir teknik okul, sanat ve zanaat okulu, bir veteriner okulu ve kız okulları kurulmasına kadar pek alanda çalışmalara öncülük etmiştir. Ancak Süveyş Kanalı'nın açılışı sonrasında bölgedeki Fransız etkisini azaltmak isteyen İngilizlerin baskısı nedeniyle tekrar Fransa'ya dönmüştür. Fransa-Prusya savaşının yaklaşması nedeniyle Mircher Fransa'dan ayrılamamıştır.³⁷ Mircher, 1870 Sedan Savaşı'nda Prusya tarafından esir edilmiş ve Dresden'de esir tutulmuştur. Daha sonra serbest bırakılan Mircher tekrar Cezayir'de görev yapmış,³⁸ 1875'te tuğgeneral rütbesini kazanarak

Verdun'deki müfrezenin komutanlığına atanmıştır. 1878'de Verdun'de ölmüştür.³⁹

Mircher'nin Kuzey Anadolu'da araştırmalar yapmak üzere görevlendirilmesine dair Fransız ve Osmanlı arşiv belgelerinden bazı bilgilere ulaşılmaktadır. 14 Nisan'da General Pélissier'nin Sivastopol'deki Fransız karargâhından elçiliğe gönderdiği mektupta, Fransız ordusunun topografya servisinin Karadeniz hakkında askeri çalışmalar icra ettiği; ancak bu çalışmalarını Anadolu'nun kuzeyi ile ilgili bir çalışma ile tamamlamak gerektiğini ifade edilmiştir. Pélissier, bu misyonun Yüzbaşı Mircher ve Saget'ye yüklendiği, bu iki görevlinin önce Trabzon'a, daha sonra Erzurum'a gidecekleri belirterek bu iki görevli için gerekli girişimleri yapması hususunda elçilikten ricada bulunmuştur.⁴⁰ Bu yazıya karşılık olarak elçiliğin gönderdiği cevabi yazıda Yüzbaşı Mircher ve Saget'nin Anadolu'nun kuzeyinde icra edecekleri görev için Osmanlı hükümeti nezdinde gerekli girişimlerin yapıldığı belirtilmiştir.⁴¹ Bu bağlamda, Osmanlı arşiv belgelerinin de gösterdiği gibi, "*Anadolu hududunda bazı mevakiin tanzim-i haritası zımında Fransa devlet-i fehimesi tarafından beş nefer mühendis zabiti tayin kılınmış*" bu zabitlerin yanı sıra "*hem zabitan-ı mumailiyanın keşfiyat ve ameliatından istifade etmek hem de kendülerine muavenet etmek üzere erkân-ı harbiyye zabitanından bir münasibin yanlarına terfik olunması*" Fransız elçiliği tarafından talep edilmişti.⁴² Osmanlı hükümetinin bu talebe olumlu yaklaşması ve gerekli izinleri vermesi üzerine Fransız elçiliğinin, Pelissier'ye yazdığı bir mektupta Babıali'nin bu iki Fransız yüzbaşının misyonuna ilgi ile yaklaştığını, bu görevlilerin Anadolu'daki valilere yönelik olarak

³⁵ Furia, 2008: 32.

³⁶ Söz konusu bu rapor "Notes sur l'Anatolie par le capitaine Saget, 1857" başlığı ile Memoirs et Documents kataloğunda yer alan 56 numaralı dosyada yer alan rapor olmalıdır. AMAE, CADC, *Memoirs et Documents*, Turquie, 57.

³⁷ *Revista Electrónica de la Academia Costarricense de Ciencias Genealógicas*, no 2, Nisan 2007, s. 76-79; <http://www.geocities.ws/picasso2k/academia/presidentes/yvesdelagoublaye/generacionIV.html>.

³⁸ Buradaki görevi sırasındaki faaliyetleri için bkz. *Mission de Ghadamès (septembre, octobre, novembre & décembre 1862)*, *Rapports officiels et documents à l'appui*, Cezayir 1863.

³⁹ Furia, 2008: 5.

⁴⁰ Pelissier'den Elçiliğe, Sivastopol, 14 Nisan 1856, AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁴¹ Elçilikten Pelissier'ye, Pera, 2 Mayıs 1856, AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁴² BOA, İ. HR. 130/6616, 14 Ş 1272/20 Nisan 1856.

gerekli izinleri aldığını ve seraskerlikten tayin edilen bir subay nezaretinde bir Osmanlı savaş gemisi ile Trabzon'a gittiklerini belirtilmiştir.⁴³

Fransız elçiliğinin de ifade ettiği gibi, Osmanlı hükümeti Mircher ve Saget'nin misyonundan memnuniyet duymuş ve gerekli izinlerin verilmesi konusunda ilgili yerlere yazılar yazılmıştı. Bu konuda Osmanlı Arşivi'nde yer alan Trabzon ve Erzurum valilikleri ile Sinop kaymakamlığına yazılan 22 Nisan tarihli tahriratta, "*Anadolu taraflarında bazı mevkiin haritasını yapmak ve yolları muayene etmek üzere bu kere Fransa devlet-i fehimesi tarafından Mösyö Mircher ve Mösyö Saget nam zabitler mahsusen memur tayin kılınmış olduklarından ve bunların esas-ı memuriyetleri fenn-i coğrafyanın ikmal ve izam-ı maksadına mebni olunmasına nazaren memurin-i mumaileyhanın vukubulacak tahkikat ve ameliiyatı Devlet-i Aliyyece dahi faideli ve lazım şeyler olacağından kendülerinin istedikleri mevki muayene ve mesahe etmek hususuna müsaade-i seniyye-i hazret-i şehinşahi dahi şerefsudur buyrulduğu*" belirtilerek Mircher ve Saget'nin misyonunun neticelerinin Osmanlı hükümetinin de işine yarayacağı nedeniyle gerekli izinlerin verildiği belirtilmiştir. Aynı tahriratta "*zabitan-ı mumaileyhaya icra-yı muavenet etmek ve anların ameliiyatından kendüsü dahi istifade etmek üzere Erkan-ı Harbiye zabitanından biri dahi kendülerine refik kılınarak izam olunduğundan zabitan-ı mumaileyh ezher-i cihet muamele-i riayetkâr pek hüsn-i icrasıyla beraber esna-yı keşt ü güzârlarında muhtaç olacakları levazumatın sürat-i tedariki vesair maslahatlarının hüsn-i rü'yeti*" ifade edilerek Mircher ve Saget'nin maiyetindeki Osmanlı zabitanının bu misyondan tecrübe kazanması

ve incelemeleri sırasında Fransız görevlilere gerekli kolaylığı gösterilmesi ile sorumlu olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁴

30 Haziran'da ise bu kez Pélissier, elçiliğin ve Babıali'nin bu konuda gösterdikleri ilgiden duyduğu memnuniyeti dile getirerek Mircher ve Saget'nin misyonu sonrasında hazırlayacak oldukları raporların birer suretini elçiliğe de göndereceklerini ifade etmektedir.⁴⁵ Bu doğrultuda, Pélissier, Fransız Elçisi Thouvenel'ye 4 Temmuz 1856 tarihinde gönderdiği bir mektupta Mircher'nin yapmış olduğu Trabzon-Erzurum yolu haritasını mektup ekine ilave ettiğini ve bunu Osmanlı makamları ile paylaşması ricasını da ifade etmişti. Bu haritanın Osmanlı makamları ile paylaşıldığı anlaşılmaktadır. Zira Osmanlı Arşivi'ndeki harita kataloglarında BOA, HRT.h..1602-11 kodu ile yer alan tarihi ve kim tarafından yapıldığı belli olmayan;⁴⁶ ancak Mircher'nin Fransa Savunma Bakanlığı Arşivi'nin Vincennes'deki merkezinde yer alan GR 1 M1622⁴⁷ numaralı kartonda yer alan haritası ile mukayese ettiğimizde bu haritanın bazı değişiklikler yapılmak suretiyle bizzat Mircher'nin haritasının kopyası olduğu tespit edilmektedir.⁴⁸ Bu haritanın dışında, çalışmada kullanılan belgelerin bir kısmı da elçilik arşivinde tespit ettiğimiz, Palissier'nin İstanbul'daki Fransız elçiliğine gönderdiği kopya belgelerdir.

Şüphesiz bu misyon sonunda ortaya çıkacak neticelerin en önemli muhatabı belgelerin de gösterdiği gibi Osmanlı hükümeti idi. Bu bağlamda, Fransa Dışişleri Bakanlığının Nantes Diplomatik Arşivi'ndeki AMAE, CADN, APD, Constantinople, (Ambassade), Série E, 731 numaralı kartondaki belgelerde, Trabzon-Erzurum Yolu'nun yapılmasının gündemde olduğu bir ortamda Mircher'nin tespitlerinin Osmanlı hüküme-

⁴³ Elçilikten Pelissier'ye, Pera, 2 Mayıs 1856, AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁴⁴ BOA, HR. MKT. 143/52, 16 Ş. 1272/22 Nisan 1856.

⁴⁵ Pelissier'den Elçiliğe, Sivastopol, 30 Haziran 1856, AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁴⁶ Haritayı bu şekilde kullanan bir kaynak için bkz. Özkan, 2012: 82-84.

⁴⁷ Service historique de la Défense (SHD), (à Vincennes), Guerre et Armée de Terre (GR), (GR M), Dépôt de la guerre, Service historique de l'Armée (1688-1945), Mémoires et Reconnaissances, GR 1 M1622.

⁴⁸ Bu kopya nüsha Özkan tarafından da kullanıldı. Bkz. Özkan, 2012: 82-84.

tinin de ilgisini çekeceği ifade edilmekteydi.⁴⁹ Osmanlı Arşiv belgeleri de, Fransız subayların bölgede yapmış oldukları gözlemler sonucunda hazırlamış oldukları bu raporların Osmanlı makamları ile paylaşıldığını göstermektedir.⁵⁰ Aynı şekilde, Péliissier'nin Fransız Elçiliği'ne gönderdiği bir mektupta, Osmanlı hükümetine verilmek üzere Mircher'nin "*Exposé général de la situation militaire de l'Anatolie septentrionale*" (*Kuzey Anadolu'nun Askeri Durumu Hakkında Genel Rapor*) adlı raporunun bir kopyasını gönderdiğini ifade etmekteydi. Péliissier, bölgenin savunması açısından önemli bilgilerin olduğu bu raporun aynı zamanda Osmanlı hükümeti ve Seraskerlik makamının da dikkatini çekeceğine işaret ederek, bu raporun Seraskerlik ile paylaşılması ricasında bulunuyordu.⁵¹ Bu mektuba karşılık olarak elçilikten Péliissier'ye gönderilen bir diğer mektupta, bu raporun Seraskerlik makamı ve Osmanlı Hariciye Nezareti'ne gönderildiği, buna karşılık olarak, Mehmet Rüştü Paşa (Serasker) ve Fuad Paşa'nın bu belgeleri çok dikkatli bir şekilde ele aldıkları ve teşekkür ettikleri ifade edilmektedir. Aynı şekilde, Trabzon-Erzurum yolunda dair haritanın da Osmanlı hükümeti açısından faydalı olacağı ifade edilmiştir.⁵²

Fransız ve Osmanlı arşiv belgelerinin verdiği bu bilgilerin yanında, Trabzon-Erzurum yolunun koşullarını 1857 yazında bizzat müşahede eden Prusya'nın Trabzon konsolosu Blau'nun verdiği bilgilerden de Mircher ve Saget'nin bu geniş misyonda Fransa ve Osmanlı hükümetlerinin işbirliği neticesinde Trabzon-Erzurum yolunu incelemek üzere görevlendirildikleri anlaşılmaktadır. Zira Blau, yolun yeniden yapılmasını gündeme alan Osmanlı hükümeti-

nin yolun geçtiği hatta ön hazırlıkları yapılması işini kendi imkânları ile gerçekleştiremeyeceğinden dolayı iki Fransız mühendisi görevlendirdiğini; bu mühendislerin 1856'da Trabzon-Erzurum arasındaki tüm araziye incelediklerini ve sonunda bu yola dair bir rapor hazırladıklarını belirtmektedir. Blau'nun aktardığı bu bilgiler ve ilerde de görüleceği gibi Mircher ve Saget tarafından yapılan yola dair incelemeler ve haritalar Blau'nun adını zikretmediği bu iki mühendisin Mircher ve Saget olduğunu ortaya koymaktadır.⁵³

Arşiv belgeleri Mircher'nin maiyeti hakkında da bilgiler vermektedir. Öncelikle adını zikretmemiz gereken görevli Yüzbaşı Henri Saget'dir. 1824'te Flèche'te doğan Saget, 1841'de Ecole de Saint Cyr'a daha sonra da *Ecole d'application de l'état major*'e girmişti. 1843'te asteğmen olmuştu. 1847'de yüzbaşı olan Saget yukarıda da ifade edildiği gibi Mircher'nin Cezayir'deki görevi sırasında yanında bulunmuştu. Saget'nin özellikle bazı haritaların ve raporların hazırlanmasında önemli bir görev icra ettiği anlaşılmaktadır.⁵⁴ Mircher'nin maiyeti Saget ile sınırlı değildi. Trabzon'daki Fransız konsolosu Poncharra'nın 5 Mayıs 1856 tarihli raporuna göre "General Péliissier tarafından Trabzon, Erzurum ve Kars'ta bir keşif görevi ile görevlendirilen Kırım Ordusu'na mensup olan yüzbaşılar Mircher ve Saget" 30 Nisan'da Trabzon'a gelmişlerdi. Beraberlerinde onlar için görevlendirilen bir Türk zabıt⁵⁵, iki tercüman ve yedi asker bulunuyordu.⁵⁶ Türk subayın adını tespit edemesek de iki tercümanı bizzat Mircher'nin mektuplarından tespit edebilmekteyiz. Mircher'nin Anadolu misyonu dönüşü sonrası elçiliğe yazdığı yazılardan tercümanlardan birinin

⁴⁹ Tarihsiz Elçilik Yazısı, AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁵⁰ BOA, A. MKT. NZD. 193/84, 10 M 1273/10 Eylül 1856.

⁵¹ Pelissier'den Elçiliğe, Sivastopol, 13 Haziran 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁵² Elçilikten Pelissier'ye, Tarabya, 25 Haziran 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁵³ Blau, 1858: 223.

⁵⁴ [\(17.11.2019\)](http://www.military-photos.com/saget.htm)

⁵⁵ BOA, HR. MKT. 143/52, 16 Ş. 1272/22 Nisan 1856.

⁵⁶ Poncharra'dan Thouvenel'ye, Trabzon, 5 Mayıs 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, 7.

1834 yılından Kırım Savaşı'na kadar Osmanlı hizmetinde; savaş döneminde ise İngiliz ve Fransız ordularında görev yapan, Mircher'ye Gözleve'de yardımcı olan 2. Sınıf tercüman Seyd Ali olduğu anlaşılmaktadır. Mircher, elçiliğe yazdığı bir mektupta Seyd Ali hakkında övgü ile bahsetmekte; pek çok dil bilen ve bölgeye aşina olan Seyd Ali'nin Anadolu misyonu sırasına kendileri için oldukça önemli bir görev icra ettiğini ifade ederek tekrar Osmanlı ordusunda istihdam edilmesi için Fransız elçiliğinin aracı olmasını istemektedir.⁵⁷ Bir diğer yardımcı olarak Yüzbaşı Mircher 20 yaşında İstanbul Yeniköylü bir Ermeni'nin, Constant'ın adını vermektedir. Aynı şekilde Fransız ordusunda 2. Sınıf tercüman olarak görev yapan Constant, Osmanlı ordusunda subay olarak görev yapmaktaydı. Savaş sırasında görevine devam eden Constant, Asya misyonu sırasında Mircher'nin ekibinde yer almıştı. Bu nedenle Mircher, elçilik kanalı ile Constant'ın yeniden Osmanlı ordusunda istihdamı konusunda aracı olunması ricasında bulunmaktaydı.⁵⁸

Bu şekilde kalabalık bir maiyet ile Trabzon'a gelen Mircher burada dört gün geçirdi. Trabzon'da geçirdikleri dört gün zarfında Mircher ve maiyetinin Trabzon'un haritalarının hazırlanması ve şehir ile ilgili raporlar hazırlamakla meşgul oldukları anlaşılmaktadır. Zira Mircher, tespit edemediğimiz; ancak raporunda bizzat ifade ettiği "*Mémoire spécial sur Trébizonde (Trabzon Hakkında Özel Rapor)*" adlı, Trabzon hakkında bir rapor hazırladığını; hatta bu

rapora ayrıntılı bir Trabzon planı ilave ettiğini belirtmektedir.⁵⁹ Mircher ve maiyeti 4 Mayıs'ta Trabzon'dan Erzurum'a doğru hareket etti.⁶⁰ Belgelere göre Mircher ve maiyeti 15 Mayıs'ta Erzurum'a ulaştı. Bu şekilde yaklaşık olarak dört günde gidilebilecek Trabzon-Erzurum arasındaki yolu Mircher ayrıntılı olarak incelemek ve haritalarını yapmak üzere 11 gün gibi bir sürede kat etmiştir. Mircher, yol boyunca elde ettiği izlenimleri Erzurum'da 2 Haziran'da ayrıntılı bir rapor haline getirmiştir. Mircher'nin misyonu sırasında Trabzon'dan başlayan incelemeleri Gümrü ve Tiflis taraflarına kadar devam etmiş ve üç buçuk ay kadar sürmüştür.⁶¹ Ancak bu çalışmanın kapsamı Mircher'nin misyonunun geri kalan kısmını incelemek olmadığı için bu konulara burada değinilmeyecektir. Mircher, Temmuz ayının ortalarında Kars'tan hareket ederek Rus sınırına kadar gitmiş ve burada Rus askeri yetkililer ile görüşmüştür. Burada da uzun incelemeler yapan Mircher ve maiyeti 5 Ağustos'ta Trabzon'a dönmüştür.⁶²

Mircher ve maiyeti sadece Trabzon-Erzurum yolunun "Kış Yolu" olarak bilinen yolu kat etmemiş, aynı zamanda "Yaz Yolu" olarak da bilinen yolu da incelemişlerdir. Trabzon-Bayburt arasındaki Yaz Yolu'na dair hazırladıkları haritada Mircher ve Saget'nin bu yolu 4-10 Ağustos tarihinde kat ettikleri belirtilmektedir. Dolayısıyla Mircher ve maiyetinin Yaz Yolu'nu dönüş yolunda kat ederek haritasını yaptığı anlaşılmaktadır. Ancak Poncharra'nın, Mircher ve ekibinin 5 Ağustos'ta Trabzon'a geldiğini belirtmesine bakılırsa bu tarih karışıklığı

⁵⁷ Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 16 Ağustos 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁵⁸ Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 16 Ağustos 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁵⁹ Ancak bu rapor ve ilgili plan belgeler içinde bulunmamıştır. "Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum, 1-b.", Erzeroum, 2 Juin 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁶⁰ Buna karşın Mircher tarafından yazılan Trabzon-Erzurum Yolu'na dair raporda yolun 11-15 Mayıs 1856 tarihinde kat edildiği yazmaktadır ki bu uyumsuzluğun elimizde olan ve Fransız Elçiliği'ne giden kopya

nüshadaki yazım hatasından ileri geldiği anlaşılmaktadır. Zira Mircher'in haritaları bu tarihi 4-15 Mayıs 1856 olarak göstermektedir. Mircher'nin raporunda dile getirdiği bazı tarihler de bu yanlışlığı ortaya koymaktadır. Bkz. "Itinéraires de Trébizonde à Erzeroum, route d'hiver", SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

⁶¹ Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 21 Ağustos 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁶² Poncharra'dan Thouvenel'ye, Trabzon, 11 Ağustos 1856, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, 7.

ya yukarıda tespit ettiğimiz gibi haritalardaki tarihlendirmeden veya Mircher'nin Trabzon'a geldikten sonra Yaz Yolu'nu incelemek için bir seyahate çıkmış olmasından kaynaklanmış olmalıdır.⁶³ Yolun güzergâhlarına dair incelemelerden sonra Mircher ve maiyeti Trabzon'dan ayrılarak 14 Ağustos'ta İstanbul'a ulaştı.⁶⁴ Bu şekilde Mircher, dört ay kadar Doğu'da kalarak Anadolu ve Transkafkasya'da seyahatler gerçekleştirdi. Bu seyahatleri sonucunda örneklerini verdiğimiz gibi, daha önce üzerinde çalışılmamış olan güzergâhlara ilişkin raporlar hazırladı. Bu raporlar ve haritalar Fransız Savaş Bakanlığı'na teslim edildi.⁶⁵ Yukarıda da ifade edildiği gibi, bu raporların ve haritaların bazıları Fransız Elçiliği vasıtası ile Osmanlı makamlarına da teslim edilmişti. Sonuçları itibarı Osmanlı hükümeti için de önemli neticeler ortaya çıkaran Mircher'nin misyonunun önemi hazırladıkları raporlar, harita ve planlara bakarak görmek mümkündür.

1.1. Mircher ve Saget Tarafından Hazırlanan Raporlar ve Başlıkları

Burada değerlendirmeye alınan Trabzon-Erzurum yoluna dair Yüzbaşı Mircher ve maiyetinde yer alan Henri Saget tarafından kaleme alınan rapor ve haritalardan oluşan ekleri Fransa'daki üç farklı arşiv ve fonda yer almaktadır. Bu misyona ilişkin haritalar Fransa Savunma Bakanlığı Arşivi'nde⁶⁶; Mircher ve Saget'nin teftişlerine ilişkin raporlarının bir kısmı Fransa Dışişleri Bakanlığı'nın La Courneuve'deki merkez arşivindeki *Mémoires et Documents, Turquie* kataloğundaki 57 numaralı dosyada⁶⁷ ve Trabzon-Erzurum Kış Yolu, Kuzey Anadolu'nun Askeri Durumu ve bölge halkını ayrıntılı bir şekilde inceledikleri raporu ise Fransa Dışişleri Bakanlığı'nın Nantes'daki Konsolosluk arşivindeki İstanbul Elçiliği

dosyalarında yer almaktadır.⁶⁸ Bu dosyalara biraz daha yakından bakmak gerekirse:

A- *SHD, (à Vincennes), Guerre et Armée de Terre (GR), (GR M), Dépôt de la guerre, Service historique de l'Armée (1688-1945), Mémoires et Reconnaissances: GR 1 M:*

1. "GR1M838: Notice historique sur la défense de Kars en 1855 par le capitaine d'état-major Mircher; Erzeroum, le 30 mai 1856; avec un plan en couleur" (Yüzbaşı Mircher'nin 1855 Kars Savunması Hakkında Raporu)
2. "GR 1M1497: Etude sur le Caucase et sur Schamyl, par le capitaine Mircher, mémoire daté du grand quartier général de l'Armée d'Orient, le 23 janvier 1856" (Kafkasya ve Şamil Hakkında Yüzbaşı Mircher'nin İncelemesi)

B-*AMAE, CADC, Mémoires et documents, Turquie, Tome: 56-57.*⁶⁹

1. "Rapport du capitaine Mircher sur la situation militaire de l'Anatolie septentrionale" (Yüzbaşı Mircher'nin Kuzey Anadolu'nun Askeri Durumu Hakkında Raporu)
2. "Rapport sur la défense de Kars en 1855" (1855 Kars Savunması Hakkında Rapor),
3. "Rapport sur la ville d'Erzeroum, 1856" (Erzurum Hakkında Rapor)
4. "Notes sur l'Anatolie par le capitaine Saget, 1857" (Yüzbaşı Saget'nin Anadolu Hakkında Notları)
5. "Rapport sur la frontière du Gouriel" (Güriel Sınırı Hakkında Rapor).

⁶³ SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

⁶⁴ La Presse, 26 Ağustos 1856: 2.

⁶⁵ <http://www.geocities.ws/picasso2k/academia/presidentes/yvesdelagoublye/generacionIV.html>.

⁶⁶ SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

⁶⁷ AMAE, CADC, MD, Turquie, 57.

⁶⁸ AMAE, CADN, APD, Constantinople, Ambassade, Série E, 731.

⁶⁹ "Mémoire sur la frontière turco-russe en Asie, considérée sous le point de vue militaire, par Pellissier, rapport daté de Constantinople, le 28 novembre 1857". adlı rapor muhtemelen Mircher'nin misyonu sonrasında hazırlanmıştır. Bkz. AMAE, CADC, MD, Turquie, 88; SHD, L'État-major de l'armée de Terre.1M1479"; Bu katalogdaki belgeler için bkz. Tuetey, 1915.

C- AMAE, CADN, APD, Constantinople, (Ambassade) Série E, Guerre de Crimée, 731 (1855-1856):

1. “Exposé général de la situation militaire de l’Anatolie septentrionale” Erzeroum, 25 Mai 1856 (Kuzey Anadolu’nun Askeri Durumu Hakkında Genel Rapor).
2. “Itinéraire descriptif de la route d’hiver de Trébizonde à Erzeroum” Erzeroum, 2 Juin 1856 (Trabzon-Erzurum Kış Yolu’nun Tasviri Güzergâhı).
3. “Mission d’Anatolie” Constantinople, 21 Aout 1856 (Anadolu Misyonu)

1.2. Mircher ve Saget Tarafından Hazırlanan Harita ve Planlar⁷⁰

Mircher’nin bölgede yaptığı incelemeleri değerli kılan en önemli hususların başında yapmış olduğu incelemeleri harita ve planlar ile desteklemesidir. Mircher, Trabzon-Erzurum Kış yolu, Bayburt-Trabzon Yaz Yolu, Erzurum-Kars Yolu, Kars-Erzurum yolu gibi önemli güzergâhların oldukça ayrıntılı haritaları yapmakla kalmamış, ayrıntılı raporlar yazdığı Trabzon ve Erzurum’un şehir planlarını da bu raporlara ilave etmiştir. Ayrıca Erzurum civarını gösteren ayrıntılı bir haritanın yanında Kars’ın Savunması hakkında yazdığı rapora da Kars’ta Osmanlı ve Rus ordularının konumunu gösteren renkli bir kroki de ilave etmiştir. Mircher ve Saget tarafından yapılan harita ve planlar şu şekildedir:

1. “Itinéraires de la route d’Hiver de Trébizonde à Erzeroum” (Trabzon-Erzurum Kış Yolu Güzergâhı)
2. “Route d’Eté de Baibout à Trebizonde” (Bayburt-Trabzon Yaz Yolu) ⁷¹
3. “Plan des Environ d’Erzeroum” (Erzurum Civarı Planı)
4. “Itinéraires d’Erzeroum à Kars, par Bardez” (Bardez Yoluyla Erzurum- Kars Güzergâhı)

5. “Itinéraires de Kars à Erzeroum par Olti” (Oltu Üzerinden Kars-Erzurum Güzergâhı)

2. Hippolyte Mircher’ye Göre Trabzon-Erzurum Kış Yolu

Doğu Ordusu Genelkurmayı Siyasi ve Topografya Servisi “Armée d’Orient, Etat-major général, Service Politique et Topographique, Mission d’Anatolie” anteti ve “Itinéraires de Trébizonde à Erzeroum, route d’hiver, suivi du 11 au 15 Mai 1856 par les Capitaines d’Etat Major Mircher et Saget” başlığını taşıyan bu rapor her biri ayrı bilgileri ihtiva eden dört sütundan oluşan sayfalardan oluşmaktadır. Sütunların ilki zaman cinsinden mesafeyi, ikincisi metre cinsinden yatay iz düşüme indirgenmiş mesafeyi, üçüncüsü barometre ile deniz seviyesinden yüksekliği ve dördüncüsü ise yolun geçtiği yerlerdeki yolun yapısı, yol üzerinde bulunan şehir, kasaba ve yerleşim yerleri, köprüleri ve yolun özelliklerini ortaya koymaktadır. Bu dört sütunun karşısında yer alan diğer sayfada ise yolun geçtiği yerlerin kısaca tarif edildiği başka bir kısım yer almaktadır. Sayfa numarası olmayan 53 sayfalık bu uzun rapor referans vermede kolaylık oluşturma için birbirini tamamlayan sayfalar tek bir sayfa kabul edilmiş ve atıflarda iki farklı sayfa a ve b varağı olarak gösterilmiştir. Bunun yanında Mircher’nin yolu tarif ederken zaman zaman sağ ve sol taraflara ilişkin verdiği hatalı bilgiler harita göz önüne alınmak sureti ile düzeltilmiştir.

Trabzon-Erzurum kış yolu Trabzon’dan Erzurum’a veya buradan İran’a giden; aynı şekilde bu yerlerden gelerek Trabzon’a ulaşan seyyahların veya yolcuların anlatılarında önemli bir yer tutmaktadır.⁷² Bu anlatılarda yolun güzergâhı, yolculuk sırasında çekilen zorluklar ve yolda karşılaşılan tehlikeler, yol boyunca görülen yerleşim yerleri ve bunlara dair genellikle tekrar niteliğindeki bilgiler ile karşılaşmak

⁷⁰ SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

⁷¹ Bu haritanın adı yer aldığı dosyada “d’Itinéraires de Trébizonde à Erzeroum, par le col de Tchairlar” olarak geçmektedir.

⁷² Trabzon-Erzurum yoluna ilişkin seyahat anlatılarına dair bkz. Saylan, 2016: 66-71; Özkan, 2014: 221; Alkan, 2010: 82-97; Yılmaz, 2015: 181-206; Yalçınkaya, 2016: 149-173.

mümkündür. Anı tarzında görülen bu anlatılar ile mukayese ettiğimizde, Mircher'nin raporu benzer özellikler gösterse de yolu özellikle askeri açıdan ele alması, yolun geçtiği noktalara, yol boyunca elde edilebilecek kaynaklara odaklanması, yolun güzergâhında bulunan köprü ve geçitler gibi altyapıya ilişkin hususlara değinmesi, yolun tamirat gerektiren yerlerini işaret etmesi ve hepsinden daha önemlisi tüm bu anlatılarını hazırlamış olduğu harita ile ilgili yerlerde göstermesi açısından önemli farklılıklar göstermektedir. Mircher kat ettiği yolu sadece tarif etmekle kalmamış yolun geçtiği arazinin yüksekliğini, yapısını ve işaret ettiği noktalar arasındaki mesafeyi de işaret ederek yolun sunmuş olduğu ulaşım altyapısını bir asker gözü ile ortaya koymuştur. Yukarıda Blau'nun vermiş olduğu bilgiler de dikkate alındığında Mircher ve maiyetinin 1856'da yola ilişkin gözlemleri ve haritaları Kırım Savaşı'nı takip eden dönemde yolda başlayan çalışmaların ilk merhalesini ortaya koyması açısından oldukça önemlidir.

2.1. Trabzon-Gümüşhane Arası

4 Mayıs'ta Trabzon'dan hareket eden Mircher'nin ilk gözlemleri yolun şehir içinden başlangıç noktası olan Meydan'dan itibaren başlamaktadır. Mircher bu kısmı şu şekilde tarif etmektedir:⁷³

“Sekiz yıl önce⁷⁴ İsmail Paşa tarafından yapılan inşa edilen yol Meydan'dan başlamaktadır. Buradan oldukça eğimli bir yol ile Boztepe dağına ulaşmak için kazılarak yapılmıştır. Bu yolun 1. Hana kadar olan yaklaşık 800 metrelik kısmı şose olarak yapılmıştır. Yol daha sonra oldukça genişler. Kışları oldukça çamurlu olan bu ikinci kısım ne şose yapılmıştır ne de taş döşenmiştir. Yine de şose yolun bir taraftan 300 diğer taraftan da 400 metrelik mesafede iki taş köprü yapılmıştır. ...Yol daha sonra Değirmendere Vadisi'ne iner. Yolun sağ tarafında kalan arazi, yolun güzergâhını izleyen paralel tepeleri takip eder ve şehrin doğusundan denize ulaşan derin vadileri

birbirinden ayırır. Tüm tepeler birbirinden ayrı bir yerleşim kümesini barındırır ve buralarda arazinin işlendiği görülür. Yollar bayırları izler ve köyleri bir arada ve birbirine bağıymış gibi gösterir”.

Trabzon ve çevresinin sunduğu güzel manzarayı da aktaran Mircher “*Sol tarafta ise vadiler ve tepeler yola dikey bir yapıdadır ve böylece Değirmendere vadisine inmektedir. Değirmendere'nin denize döküldüğü yer oldukça açıktır. Bu tarafta da yerleşim ve tarım alanları vardır. Özetle Trabzon çevresi oldukça pitoresk bir manzara sunmakta ve pek çok zenginliği barındırmaktadır*” demektedir ve bu yolu sadece askeri açıdan inceleyecekleri için bu tür detaylara girmeyeceğini belirtmektedir.⁷⁵ Yol üzerinde karşılaştıkları iki handan ilkinin yolun 27. dakikasında; ikincisinin de bunun üç dakika ilerisinde dağın zirvesinde olduğunu yazan Mircher, yolun daha sonra dar bir güzergâh izleyerek ve Harmancık Boğazı'na kadar düz şekilde devam ettiğini, burada büyük taşlar ile yaklaşık bir metre genişliğinde döşenmiş olduğunu; ancak bu kısımların kötü durumda olduklarını yazmıştır. Bu kısımda, taşların birbirine eşit olmamasından dolayı üzerlerinden özellikle kışın geçmek oldukça zordu. Yolun taş döşenmeyen kısmında ise şosenin sağında ve solunda, yolun bittiği yerden itibaren araba tekerlekleri tarafından taraftan oyulmuştu. Harmancık Boğazı'ndan sonra oldukça eğimli bir yoldan aşağıya inilir ve eğim daha sonra azalır. Gölçayır'a doğru olan ve Değirmendere'ye dökülen küçük bir akarsu bir köprü ile geçiliyordu.⁷⁶

Yol daha sonra Değirmendere Vadisine inerek Değirmendere'yi takip ediyordu. Sağ tarafta yer alan köyleri takip eden yol Hoşoğlan Köyü'ne doğru alçalmaya başlayarak buradan itibaren oldukça sarp eğimler ve pek çok kötü geçitlerden geçiyordu. Özellikle de en alçak noktalarda Değirmendere yolu tahrip ediyordu. Kirişli bir köprü üzerinden bir çay geçildikten sonra, yol nehrin vadisine inerek, buradan nehrin sağ tarafında kalan Zigana Vadisi'ne kadar

⁷³ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 1-a:2-b.

⁷⁴ Bu tarihin doğrusu altı yıl önce, yani Eylül 1850'dir.

⁷⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 1-b.

⁷⁶ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 1-a.

uzanıyordu. Mircher, yol üzerindeki köylerden de bahsetmiştir. Yol üzerinde bahsettiği köyler sırasıyla Mühürücü ve Ambela köyleriydi. Mühürücü Köyü'nde yolcular ve sürücüler yolcu başına 40 hayvan başına ise 60 santimlik bir geçiş ücreti ödüyorlardı. Burada derenin üzerinde inşa edilen taş bir köprü'nün durumu oldukça iyiydi. Burası aynı zamanda yaz yollarından birinin hareket noktasıydı. Mircher, buraya yakın bir diğer köy olan Ambela Köyü'nün önemli bir yer olmadığını, Yaz Yolu'nun ise Galyan Köprüsü üzerinden devam ettiğini belirtmektedir.⁷⁷

Esiroğlu Deresi üzerinde taş bir köprü, ileri de de Esiroğlu Hanı vardı. Esiroğlu Hanı yirmi kadar yapıdan oluşan kervanlar için bir durak yeri idi. Katırcılar burada herhangi bir vergi ödemez; ancak hayvanlarının ihtiyaçlarını hancılardan satın alırlardı. Hancıların hem kendilerinin hem de hayvanlarının ihtiyacını karşılamak için dağlarda evleri ve bahçeleri sahipti. Bu şekilde hancılar ürünlerini kârlı bir şekilde satabilmekteydi. Mircher, Erzurum'a kadar pek çok köyde bu şekilde hanlar bulunduğunu yazmaktadır.⁷⁸

Nehrin sol yakasında kalan Zano (Ziganoy) Köyü'nde yirmi kadar ev vardı. Vadinin bu kısmında sağ yakanın tepeleri genellikle kayalıktı, sol yakadaki tepeler ise biraz daha düzdü. Burada, haritada da işaret edildiği gibi birbirinden ayrı köyler yer almaktaydı. Nehir, hanın 850 metre kadar yukarısında olan kireçtaşından güzel bir taş köprü geçiliyordu. Esiroğlu Hanı'ndan sonra yol Değirmendere'nin sol yakasından Mataracı'ya kadar yükselmeye başlıyor, Mataracı'ya ise sağ tarafta kalan taş bir köprü ile geçiliyordu. Daha sonra yolun sol tarafında kalan Eskila Deresi geçildikten sonra, yol boyunca hanlar ve çeşmeler ile karşılaşılıyordu. Yolun kayalık yapısı çok tehlikeli ve zor geçitler ortaya çıkarmaktaydı.⁷⁹

Yolun bu kısmına dair değerlendirmelerinde Mircher, vadinin oldukça dik; ancak

ormanlık bir yapıda olduğunu belirterek, Değirmendere'nin sağ yakasında kalan tepelerin sol yakaya göre daha yüksek olduğunu, sağ yakada yer alan Hanifa ve sol yakada yer alan Ziganoy köylerinin yoğun yerleşimli yerler olduğunu; buna karşın Hoşoğlan'ın ise sadece birkaç evden oluşan bir yer olduğunu not etmektedir. Yolu, sunmuş olduğu askeri imkânlar açısından da değerlendiren Mircher'ye göre su ve orman bakımından zengin olan bu kısım kamp yapılabilecek uygun bir yere sahip değildir. Vadinin yüksekleri oldukça sarp ve ormanlarla kaplıydı. Nehrin bir yakasından diğerine geçmek için sadece taş köprüler kullanılmaktaydı. Bazen ormanların olmadığı yerlerde yerleşim yerleri ve ekili araziler görülmüyordu. Değirmendere vadisinde de aynı olan bu manzarada tepeler oldukça dikti ve tarlalar el ile işlenmekteydi.⁸⁰

Bir sonraki önemli durak olarak Mircher'nin bahsettiği yer Cevizlik'tir. Burası hakkında Mircher: "*Cevizlik minaresi olmayan bir camisi ile otuz kadar evi barındırmaktadır. Pek çok ev Cevizlik'e bağlı dağlarda yayılmış durumdadır. Cevizlik'te, Cevizlik Deresi üzerinde ahşap bir köprü vardır. İkinci bir Yaz Yolu bizim de güzergâhını verdiğimiz gibi Cevizlik'ten başlamaktadır*" demektedir. Mircher ve maiyeti Cevizlik'in solunda kalan yaz yolu ile değil de Değirmendere'yi takip eden kış yolu güzergâhına girmiştir. Cevizlik'ten sonraki bir diğer önemli durak ise Meksila'dır (Çatak). Meksila'da 19 hane ve hanlar için pek çok ahır vardı. Bu köyün girişinde ve civarında dere üzerinde iki köprü bulunuyordu. Aynı şekilde bir başka köprü de bu akarsuya bağlı bir derenin, Maulaya Deresi üzerindeydi. Bu köprülerin tümünde taş ayakları destekleyen ahşap göğüslükler bulunmaktaydı. Meksila'dan itibaren yol sürekli olarak yükselmeye başlıyor ve bazen çıkışlı bazen de inişli tepecikleri takip ediyordu.

⁷⁷ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 2-a;2-b.

⁷⁸ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 2-b.

⁷⁹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 2-a; 2-b.

⁸⁰ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 2-b.

Yol üzerinde çok sık kötü basamaklar vardı ve sırtlar oldukça eğimliydi.⁸¹

Mircher'nin bahsettiği bir sonraki önemli durak ise Kiremitlik Hanı'dır. Burada dördünün çatısı harap halde altı ahır vardı. Buradan ilerleyen yol sürekli olarak kayalık yükseltiler ve ormanlarla kaplı tepeler üzerinden devam ederek zaman zaman düzlükler, zaman zaman da çok sarp yamaçlar ve aşılması güç geçişler yaparak ilerlemekteydi. Yol üzerinde terk edilmiş eski bir kaleye benzeyen Kuz Han vardı ki bu han bir zamanlar geçidin güvenliği için kullanılıyordu. Yol üzerinde parça parça bahçelik yerler görülmekteydi. Gittikçe daralan vadiler geçişleri zorlaştırmakta ve yolda zaman zaman toprak kaymaları olmaktaydı.⁸²

Sarp yamaçlar takip eden yol Boklu Han'a doğru alçalmaya başlıyor, küçük bir köy olan Boklu Han'da dere taş bir köprü vasıtasıyla geçiliyordu. Bu hanın ilerisinde yol, derenin sağ yakasına geçiyor ve Maçka Köyü de bu tarafta yer alıyordu. Kayalıkların zirvesinde ve yolun sol tarafında Aziz Constantin'e adanmış eski bir şapel; derenin diğer yakasında ise bir kayalık üzerinde yine vadinin eteklerine bakan benzer bir şapel daha vardı.⁸³ Boklu Han'ın ilerisinde solda Krensa, sağ tarafta ise Kambanoz köyleri yer almaktaydı. Bir sonraki durak ise Yerköprü'yü. Yol burada tekrar derenin sol yakasına geçiyor ve ormanlar ile kaplı yamaçlardan ilerliyordu. Mircher, Yerköprü'nün zenginliklerini şu şekilde anlatmaktadır:⁸⁴

"Yerköprü önemli bir köy değildir. Burada çok sayıda ahır vardır. Sağ tarafta kalan dağlar çok sayıda kereste sunmaktadır. Ancak bunlar sadece yöredeki köylüler tarafından işletilmektedir. Bunun yanında, bu ormanların muhafazası için hiçbir tedbir alınmış değildir. Sol tarafta Yerköprü'nün karşısında yer alan tepeler daha alçaktır ve ekili yerlerdir. Köyün uzağında bir demir madeni vardır. Vadinin tüm bu tarafı çok

büyük orman zenginliği ihtiva etmektedir. Bu ormanlar devlet tarafından yol olması nedeniyle işletilmemektedir. Sadece burada yaşayanlar evlerini inşa etmek ve ısınmak için bu ormanlardan istifade etmektedirler".

Yerköprü'den sonra yol biraz daha yokuştı; fakat çok dik değildi. Bir tepeden diğerine doğru ilerleyen bu kısımda yol üzerinde pek çok bataklık vardı. Bununla birlikte taş döşemek suretiyle yol mümkün mertebe iyi tutulmaya çalışılmıştı.⁸⁵ Yol Tekibel mevkiinden tekrar derenin sağ tarafına geçiyordu. Yol bir kez daha ormanlarla kaplı yamaç boyunca yükselmeye başlıyordu. Bu yamaç akarsu yatağını ikiye ayırıyordu. Bu yamaçlar üzerinde yol bazen yükselip bazen alçalarak devam ediyor ama daha çok yokuş yukarı gidiyordu. Biraz ilerde dere, Barnabas Deresi ile birleşiyordu. Barnabas Deresi'nden geçişler zaman zaman çok zor oluyordu. derenin sağ tarafında Bekçi Köyü vardı. Yol iki derenin birleştiği noktadan Ros (Kos) Deresi tarafından vadinin aşağı kısımlarından devam ederek yükselmeye başlıyor, yeniden sol tarafa dönerek ve Zigana Dağına doğru birbirine denk olmayan; ancak oldukça dik tepelere yöneliyordu. Yolun bu kısmında, vadilerin derinliklerinde Mircher'nin seyahat tarihi olan 7 Mayıs'ta halen daha kar vardı. Zigana Dağı'na yönelen bu alanda anayolu takip eden ancak daha kısa olan bir başka yol daha bulunmaktaydı. Zigana Dağı Geçidi kışın kervanlar için çok tehlikeliydi. Buradan geçmek bazen imkânsız hale geldiği için kervanların günlerce hanlarda beklediği zamanlar oluyordu. Burada her yıl çok sayıda kaza da olmaktaydı. Zigana Dağı'ndan iniş oldukça zordu. Gâh tepelerin dikliğinden, gâh yolun kötü durumundan yolda derin yarıklar oluşmakta ve yola taş düşmekteydi. Geçitten aşağıya doğru inerken yolun sağında ve solundan gelen akarsular vardı.⁸⁶

Yol, Zigana Dağı'nın eteklerinden inerken Maden Han'a uğruyordu. Burası adını bir

⁸¹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 3-a.

⁸² Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 3-a;3-b.

⁸³ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 4-b.

⁸⁴ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 4-b.

⁸⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 4-b.

⁸⁶ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 5-a; 5-b.

zamanlar burada demir madeni çıkarılmamasından almaktaydı. Mircher, burada daha önce Değirmendere Vadisi'nde görüp tarif ettiği ev yapım tekniklerine şu şekilde değinir:⁸⁷

“Maden Hanı'na kadar evler ve ahırlar daha önce tarif ettiğimiz yapım tekniğini sergilerler. Ancak bu noktadan sonra bu taraflarda kışın çok miktarda kar yağması nedeniyle Erzurum'a kadar tamamen farklı bir sistem gördük. Kara dayanmak ve soğuktan muhafaza sağlamak için oldukça güçlü ve kalın bir çatı yapılmaktadır. Bu çatı kütükleri birbirini üstüne düzme suretiyle yapılır ve bunların üzerine de 50-60 santim kalınlığında toprak örtülür. Bu şekilde bir yapım tekniğine dayanmak için oldukça sağlam duvarlar gerekmektedir. Taştan duvarların arasındaki kütükler ile dikey oldukça sağlam bir sistem yapılmıştır. Taş duvarlar için yapı harcı olarak toprak kullanılmaktadır. Büyük bir ev veya bir ahır yapılmak istediği zaman çatıyı tutacak çok sayıda sütün ve duvarlar için büyük taşlar gerekmektedir”.

Maden Hanı'dan itibaren yol bir kez daha sağ tarafta kalan kayalık yamaçların sırtlarından ilerliyor ve oldukça tehlikeli geçitler ortaya çıkarıyordu. Zira yola düşen kayalar zaman zaman yolun kapanmasına neden oluyordu. Yol daha sonra Zigana Hanı'nı geçerek, büyük derenin sağ yakasından ahşap bir köprü ile devam ediyordu. Zigana Hanı'na kadar vadi tamamen işlenmemiş haldeydi; ancak sol tarafa doğru alçalan vadiye çok sayıda tarla vardı. Bu vadi üzerinde bulunan Zigana Köyü bazı kaynaklar sunmaktaydı. Zigana Hanı ise yol boyunca karşılaşılan en iyi handı. Bunun yanında, civardaki han ve köylerin arasında da kamp yapılabilirdi. Yolun sağ tarafında kalan kayalıklar şiddetli bir sarsıntıya uğramış gibi her taraftan çatlamış ve kırılmıştı. Vadinin bu kısmında orman örtüsü yoktu ve sağ tarafa doğru olan Kos Deresi'nde (Köstere) de durum aynıydı.⁸⁸ Sağ taraftan akan bu dere yolu kestiği için kütükten yapılmış bir köprü ile geçiliyordu.

Eski bir taş köprü vasıtasıyla bir kez daha derenin sol yakasına geçen yol ileride bir kez daha taş köprü kalıntıları üzerine inşa edilen ahşap bir köprü vasıtasıyla derenin sağ yakasına geçiyordu. Daha sonra Harmancık Hanı adlı küçük hanın yakınlarında bir kez daha sol yakaya geçen yol bu güzergâhını Gümüşhane Deresi ile birleştiği yere kadar devam ettiriyordu. Bu son güzergâhta oldukça iyi durumda olan yol Gümüşhane Suyu ile birleştiği noktada birdenbire Gümüşhane Suyu'na dönmek üzere Abdurrahman Hanı'ndan sola dönüyordu. Burada yol dere üzerinde güzel ve iyi bir durumda olan bir köprüyü, Maruf Köprüsü'nü geçerek hafif bir yamacın sırtından devam ediyordu. Yol bu bölümde iyi durumdaydı.⁸⁹

Güzergâhta olan bir diğer önemli nokta da Ardasa Hanı'ydı. Mircher'in Ardasa (Torul) hakkındaki izlenimleri şu şekildedir:⁹⁰

“Ardasa civarındaki tepeler çok iyi ekilmiştir. Bu arazi üzerinde kamp yapılabilir. Sağ yakanın yüksekleri pek çok noktada kayalıktır. Ancak buralarda birkaç ev ve bahçe görmek mümkündür. Hanın 900-1.000 metre aşağılarında nehrin her iki tarafında da eski taş bir köprünün kalıntılarına rastladık. Lakin yolun derenin sağ tarafına devam ettiğine dair bir iz rastlamadık. Ardasa'da bazı kaynaklar bulmak mümkündür. Ne yazık ki buranın dereye oldukça yakın tarafı yağmurlardan doğan taşkın veya kar erimeleri dönemlerinde nehrin suları tarafından işgal edilmektedir. Buradaki köprüyü acilen tamir etmek lazımdır. Eğer acilen tamir edilmez ise köprü daha da kötü duruma düşecektir. Söylendiğine göre, nehrin sağ tarafında şimdiki kasabaya göre bir zamanlar önemli bir kasaba vardı. Harabelerini görünmemektedir, sadece civardaki yükseklerde bugün erişilmez görünen kale kalıntıları görünmektedir. Nehrin sağ yakası sol yakasına göre daha yüksektir. Bu taraflar sıhhi açıdan sağlıklı değildir ve havaların sıcak olduğu dönemlerde sıtma görülür”

⁸⁷ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 6-b.

⁸⁸ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 7-a.

⁸⁹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 7-a.

⁹⁰ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 7-b.

Ardasa Hanı'nı geçen yol daha sonra büyük bir kayalık yamacı dolanarak yükseliyor, sonra ise oldukça dik bir yamaçtan alçalmaya başlıyordu. Gümüşhane Suyu'nun sağ yakasında kalan Ardasa'da yol harabe halinde taş bir köprü vasıtasıyla sol tarafa geçiyordu. Mircher ve ekibi bu kısımda, o zamanki deyimle Gümüşhane Suyu'nun pek çok yerde yolu tahrip ettiğine tanık olmuştur. Mircher'ye göre bu kesintiler her taşkın döneminde ulaşımı sekteye uğratmakta ve yol üç gün kadar kullanılamaz hale gelmekteydi. Bunun dışında bu tarafta yol taş döşeli ve duvarlar ile desteklenmiş bir durumdaydı. Önceleri oldukça geniş olan yolun geçtiği kısım daha sonra daralmaya, sonra da tekrar genişlemeye başlıyordu. Yol üzerinde bulunan Demirci Köyü nehrin sol yakasından akan bir derenin her iki yakasında kurulmuştu. Demirci Köyü'nün yakınlarında bir kamp yeri bulunuyordu; ancak burası yakacak açısından zengin değildi. Yol Demirci Köyü'nden sonra sırtlar üzerinden devam ederek ilerliyor, ilerde ise Gümüşhane Suyu, sağ taraftan akan Gavurdere'nin sularıyla birleşiyordu. Gavurdere, Tombulak adlı bir köye giden yolu kesiyor, iki derenin birleştiği yerde yol ahşap bir köprü vasıtasıyla geçiliyordu. Biraz daha ilerde yol taş bir köprü ile Gümüşhane Suyu'nun sağ, biraz ilerde de tekrar sol yakasına geçmekteydi.⁹¹

Yol ileride iyi bir durumda olan Karava Köprüsü'nde geçtikten sonra sağ tarafından Rum Dere denilen bir dere Gümüşhane Suyu ile birleşiyordu. Mirecher yolun bu son kısmının durumunun oldukça iyi olduğunu, sadece yolun nehir yatağına indiği alçak kısımlarda sulak ve çamurlu zeminler oluşturduğunu; fakat bunların yolun kullanılmasının önünde büyük engeller olmadığını belirtmektedir. Yolun ilerleyen kısımlarında da pek çok noktada bazen suların yükselmesinden bazen de yolun kötü durumundan dolayı geçişin zor olduğu yer-

ler ortaya çıkıyordu. Sonra vadi genişlemeye, sırtlar da alçalmaya başlıyordu. Bu tepelerin aşağı kısımları, tarla olarak kullanılıyordu. Burada Gümüşhane Suyu'nun sol yakasında Beşkilise Köyü (Mescitli) yer almaktaydı. Bunun biraz yükseklerinde ise Manderia (Mandır) Köyü vardı. Bu kısımda vadide su gölcükler oluşturuyordu. Vadinin sağ ve sol yakasında kayalıkların belirdiği bu kısımda vadi bir kez daha daralmaya başladığı kısımda⁹² yol üzerinde hanlar belirmeye başlıyordu. Mircher burada Fırtına Hanı'nın gerisinde ismini vermediği vadiye göre oldukça yüksek bir tepenin üzerinde bir han olduğunu kaydetmektedir. Buranın ilerisinde Fırtına Hanı, nehrin sağ yakasında yer alıyordu. Bu handan sonra yol bir kez daha vadinin diplerine doğru dolambaçlar yaparak alçalıyor, kayalıklardan dolayı geçişler zorlaşıyordu. Batalan Han geçildikten sonra, yol sağa dönüyordu. Bu kısımda taştan yapılmış bir köprü ile Koşhera Köyü'ne gidiliyordu.⁹³ Bu kısımda vadi genişlemeye ve sağ tarafta kalan yükseltiler de ortadan kalkmaya başlıyor, yol ve dere arasında her iki yakada içinde değişik meyve çeşitlerinin olduğu meyve bahçeleri görülüyordu. Şehre kadar devam eden bu meyve bahçelerine Gümüşhane Bahçeleri deniyor ve şehrin sakinleri yazları burada geçiriyordu.⁹⁴

Koşhera Köprüsü'nden sonra yol derenin sol tarafında kalan bir taş köprüyü geçiyordu. Kürd Alioğlu Han'ın yakınlarında bir başka dereyi, üçüncü olarak da Gümüşhane Altı denilen mevkide bir başka dereyi geçiyordu. Bu kısım Gümüşhane'nin varoşuydu. Gümüşhane'yi iki kısma ayıran vadeden akan bu dere ahşap bir köprü vasıtasıyla geçiliyordu.⁹⁵ Mircher'nin raporunda ziyaret edip etmediği anlaşılmayan Gümüşhane'ye dair izlenimleri şu şekildedir:⁹⁶

“Vadinin bu kısmı iki tarafta kalan kayalıklar nedeniyle oldukça dardır. Şehir daha az eğimli olan iki sırt üzerinde yerleşiktir.

⁹¹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 8-a; 8-b.

⁹² Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 9-b.

⁹³ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 9-a.

⁹⁴ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 9-b.

⁹⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 10-a.

⁹⁶ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 10-b.

2.000 haneye sahiptir ve bana söylendiğine göre az kaynağı vardır. Buralarda yakacak olmadığı için 2-3 saat mesafedeki uzaklıklardan odunu pahalıya almaktadırlar. Bana göre Gümüşhane ihtiyacı olan hububat açısından da kendine yeterli değildir, bundan dolayı hububatı civar köylerden satın almak zorundadır. Ancak burada oldukça önemli bir miktarda meyve yetişmektedir. Bu meyvenin bir kısmı Erzurum'a kadar sevk edilmektedir. Buralar bir zamanlar oldukça sakindi. 1829'da bu şehir Ruslar tarafından mermi atmadan ele geçirildi ki Ruslar buraya Rumların yardımı ile gelmişti.”

2.2. Gümüşhane-Bayburt Arası

Derenin sol yakasından vadi boyunca biraz ilerledikten sonra karşılarda bahçeler ve tek tük evler yer alıyordu. Bunlar Gümüşhane'nin varoşlarıydı. Daltaban Köprü'sü ile Gümüşhane Suyu'nun sol tarafına geçiyordu. Burada derenin sağ yakasından ilerleyen bir başka yol ile Gümüşhane yakınlarındaki köylere çıkılıyordu. Burada bir zamanlar işletilen ve 15 seneden beri terk edilmiş, aynı zamanda şehre de adını veren gümüş madenleri vardı. Daltaban'dan sonra yol üstündeki bir diğer han Emirler Hanı'ydı. Burada dere üzerinde bir köprü vardı. Emirler Hanı'ndan sonra yol ahşap bir köprüyü geçiyordu. Derenin sol yakasında başka bir dere, Halgent Deresi vardı. Biraz daha ilerde yol bu kez sağ taraftan akan başka bir dere ile karşılaşıyordu. Mircher'ye göre yolun bu kısmı bir birliğin kamp yapmasına uygun imkânlarla sahipti.⁹⁷

Bu kısımda yolun devam ettiği vadi, etrafta yer alan kayalıklar nedeniyle daralarak devam ediyordu. Bu kısımda yolda toprak kaymaları nedeniyle zor geçitler ortaya çıkıyordu. Yol, harabe halinde bir taş köprü, Muştâ Köprüsü'nün yukarılarından devam ederek alçak kısımlarda bazen suyun işgaline uğruyordu. Bundan dolayı sudan geçmenin zor olduğu yerlerde kayalıklardan ilerlemek zorunda kalınıyordu. Tekke'ye

yaklaştıkça yol daha iyi bir hal alıyordu. Kayalık bir dağın sırtlarında yer alan Tekke yol üzerinde önemli bir yerdi. Mircher bu tarafların oldukça açık, ekili arazilerin olduğu ve kamp kurulabilecek imkânlarla sahip olduğunu belirtmektedir. Mircher'nin Tekke'ye dair izlenimleri şu şekildedir: ⁹⁸

“Bu köy uzaktan eski bir kaleyi andırır. Dahası bu köy ulaşılması zor bir konumdadır. Bu köy yolun önemli bir kısmına hâkim bir konumda olduğu için burada yol için bir önemli askeri nokta haline getirilebilir. Tümü şenlik olan 50 hanesi vardır. Bunların tümü Müslüman ailelerdir. Vadinin bu kısmı volkanik kaya kalıntıları ortaya koymaktadır. Tekke'deki hanların yanında su ile çalışan ve bu taraflara özgü bir sistemi olan üç değirmen bulunur. Bu sistem buradan iç kısımlara kadar görülmektedir. Suyun akıntısını doğrudan çarka dikey olarak akıtmak yerine suyun birikmesi için bir havuz yapılmakta ve suyun az olduğu zaman buradan kullanılmaktadır. Buradan değirmenin içinde yer alan bir türbine aktarılır. Arklardan devam eden havuz değirmene doğru yönelir ve burada yatay olarak 45 derecelik ahşap bir silindirde sona erer. Bu silindir de türbinde sona erer. Türbin hareket ettirilmek istendiğinde suyun önündeki engel kaldırılır ve su arkadan havuza doğru akar ve burada ahşap silindirden de türbine ulaşır”.

Tekke'den ilerleyerek bir süre yine sırtlardan devam eden yol vadinin aşağı kısımlarına doğru iniyor, ancak buralarda yolda büyük gedikler ve toprak kaymaları görülmüyordu. Burada Sobran Köprüsü ile yol derenin sağ yakasına geçtikten sonra suyun kenarından devam eden yolda büyük gedikler ortaya çıkıyordu. Yolun karşısında Hacı Süleyman Hanı'na, ileride ise Han Murad'a ulaşıyordu. Bu hanın ilerisinde yol taş bir köprü vasıtası ile sol yakaya geçiyordu. Hemen ilerde Erzincan yolu, sağ tarafta kalan vadi üzerindeki bir köprü'nün karşısında yer almaktaydı. Daha ilerde yol, sol taraftan gelen bir dere tarafından kesiliyordu.

⁹⁷ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 10-a; 10-b.

⁹⁸ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 11-a; 11-b.

Yol oldukça sarp bir kayalık tepenin etrafından dolanıyordu. Bu kayalığın tepesinde eski bir kalenin kalıntıları vardı. Bu kaleye Kuş Kalesi (Keçi Kalesi) deniyordu. Bu şekilde çok farklılık göstermeden çok fazla bir kaynak sunmayan Geçit Han'a kadar devam eden yol bu şekilde Güvercinlik Vadisi'ne doğru dik yamaçlardan ilerleyerek devam ediyordu. Geçit Han'da bir nalbant, bir değirmen ve birkaç ağaç görünmekteydi. Karşı tarafta ise Hacı Hasan Köyü vardı.⁹⁹

Yol üzerindeki diğer bir önemli nokta Güvercinlik'ti. Sola doğru giden yol buradan güzergâhını değiştirerek sağa doğru dönüyordu. Yol bu iki vadi arasında iyi durumdaydı; ancak daha sonra mevsimin bu döneminde oldukça çamurlu bir hale gelmekteydi. Bundan dolayı pek çok noktada geçilmesi zor yerler vardı. Bu tarafta yoldan geçişleri zor yapan çamurlu araziydi.¹⁰⁰ Deve Han'da tek bir yapıydı. İleride iki dere yolu kesiyordu, bu derelerin ilkinin sağında yol, Yaz yolu ile birleşiyordu. Bu kısımda yol bataklık bir arazi üzerinden devam ettiği için geçilmesi zor yerler ortaya çıkarılıyordu. Daha sonra yükseklerinde Kaderuk Köyü'nün kurulduğu kayalık bir yükseltinin etrafından dolanan yol vadinin alt kısımlarından uzaklaştıkça daha iyi bir hale gelmeye başlıyordu. Sola doğru kıvrılan yol nehirden uzaklaşarak devam ediyor ve Balahor'a (Akşar) doğru ilerliyordu.¹⁰¹ Yarım saat uzaklıkta yer alır Çaltı Köyü bazı kaynaklar sunabiliyordu. Köy civarında ekili araziler vardı; ancak ovada ve kenarda kalan yerlerde ekili değildi. Bu taraflarda arazi otlak olarak kullanılıyordu. Ormanlık alanın olmadığı bu civarda Deve Hanı'nın ötesinde vadi daralmaya ve yol zemini kurumaya başlıyordu. Deve Hanı'nın ilerisinde yol Yaz Yolu ile birleşiyordu. Kaderuk Köyü bazı kaynaklar sunuyordu. Vadinin aşağılarında bir kaç tarla ve değirmenler vardı; ancak vadinin önemli bir kısmı otlak olarak ayrılmış durumdaydı. Burada ırmak

zemini daha kuruydu. Yolun sağ tarafı soluna göre oldukça kayalıktı. Buranın oldukça ilerisinde Balahor Ovası yer almaktadır. Balahor Ovası'na yükseklerden gelen başka bir yol ile de ulaşmak mümkündür. Bir vadinin dibinde yer alan Balahor, Müslüman ve Ermenilere ev sahipliği yapmaktaydı. Balahor pek çok kaynağın bulunabileceği bir yerdi. Burada araba da bulunmaktaydı.¹⁰² Mircher'nin Balahor'a dair izlenimleri şu şekildedir:¹⁰³

“Balahor'da evler oldukça geniş bir yerleşim sunmaktadır. Burada evler sağlam ve zarif bir çatı ile örtülen bir yapıdadır. Burada çatılar Maden Han'da tarif edilenlerden farklı bir tarzda yapılmıştır. Burada büyük kerestelerin yan yana getirilmesiyle oluşan çatı yerini daha küçük birbirini destekleyen ve piramit biçiminde yükselen, tepesinde de penceresi olan bir çatı örtüsü vardır. Bu örtü sisteminde de toprak kullanılır, bu evlerin ortasında bir kubbe bulunur. Bir ailenin evi bu şekilde birkaç yapının bir araya gelmesiyle oluşur. Bunların birine yerleşilir, diğeri ahır ve üçüncü de kışlık malzemelerin saklandığı yer olarak kullanılır. Çeprenot Suyu taş bir köprü, Seyid Köprü vasıtasıyla geçilir. Bu köprü 200 metresi şose olarak yapılmış bir bataklık araziye doğru uzanır. Çeprenot Suyu'ndan yazın arabalar geçebilir; Burada yapılan şose çok geniş değildir. Bu şose yol yakın zamanda yapılmış bir yol olsa da burada su taşmasından kaynaklanan gedikler görülmektedir. Bundan dolayı bu gedikleri bir an önce tamir etmek gerekmektedir”.

Balahordan çıkarak Çeprenot Suyu'nu geçen yol daha sonra oldukça dik bir sırta doğru yükseliyor ve buradan bir zirveye çıkıyordu. Sonra zemini çamurlu geniş bir ovaya inen yol pek çok defa alçalıp yükselerek ilerleyerek bir Ermeni köyü olan Ergi'ye ulaşıyordu. Yolun bu son kısmı oldukça vadilikti. Yol Ergi'nin kurulmuş olduğu tepeliğin etrafından dolanarak bir

⁹⁹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 12-a; 12-b.

¹⁰⁰ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 13-a.

¹⁰¹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 13-a.

¹⁰² Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 13-b.

¹⁰³ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 13-a; 13-b.

kez daha alçalır ve burada düz bir yolla birleşiyordu. Bu kısmında yol çamurluydu ve yolu düzeltmek için etrafta gerekli malzeme de yoktu. İleride Kardova Suyu yolu kesiyordu; bunun yanında etrafta yazın kuruyan küçük su akıntıları vardı. Yolu bu şekilde tarif eden Mircher, yolun bu kısmının ağaçsız yerler olduğunu, etrafta sadece köy civarında birkaç ekili bahçenin olduğunu; etrafın otlak alanlar ve civarda köylüler tarafından işletilen taş ocağı olduğunu belirtmektedir. Arazi az eğimli olmasına rağmen çıplaktı. Ayrıca vadinin tüm aşağı kısımları kışı takip eden kar erimeleri döneminde bataklık hali gelen yerlerdi.¹⁰⁴

Yol Zakzık (Yolaltı Köyü) Köyü'nde üzerinde taş bir köprüden geçerek kayalık Kayışkıran tepelerinin etrafından dolanıyordu. Kayışkıran'ın sağ tarafında aynı adla anılan bir dere vardı. Yol Kayışkıran Deresi'ni aşmak üzere hafif yükseltiye çıkıyordu. Bu tarafta yolun sol tarafında çok iyi akan bir çeşme vardı. Daha sonra hafif tepelik üzerinden vadilik bir geçiştikten sonra aşağıya doğru iniyordu. Bu tepenin eteklerinde yol Pentzele Çayı tarafından kesiliyordu. Burası su kaynakları açısından zengindi ve su yazın bile akmaya devam ediyordu. Yol daha sonra Bayburt yoluna ulaşmak için yönünü değiştirerek sol tarafa yöneliyordu. Pentzele Çayı'nı geçtikten sonra dik kayalık bir dağın yamaçlarından ilerleyerek biraz daha düzleşiyor ve bu kısmında zor parkurlar ortaya çıkarıyordu.¹⁰⁵ Bu izlenimleri aktararak Bayburt'a doğru ilerleyen Mircher, yoldaki çamurluk kesimlerin sadece birkaç gün önce kurduğunu, vadilerde boyları bir metreye kadar ulaşan çayırılıkların olduğunu belirtmektedir. Buraya ilişkin olarak aktardığı bir diğer detay da Rusların 1829'da Bayburt'un işgal ettikten sonra Lazistan'dan gelen birlikler ile yolun sol tarafında kalan ovada çatışmış olduklarıydı. Buna göre Ruslar bu çatışmadan sonra şehre çekilmek zorunda kalmışlar; ancak Erzurum'dan sonra birkaç gün içinde Bayburt'a önemli bir askeri güç ile

varan Paskeviç ordunun ihtiyaçlarını gidermişti.¹⁰⁶

Yolun en önemli duraklarından biri ise Bayburt'tu. Eyaletin başlıca şehirlerinden biri olan Bayburt'ta yol şehrin girişinde Çoruh Nehri'ni ayaklı bir taş köprü ile geçiyordu. Köprü'nün platformu taş döşeli olmasına rağmen köprü ahşap ile desteklenmiş durumdaydı. Altı yıl kadar önce yapılmış olsa da köprüde yapılması gereken tamiratlar vardı. Şehrin çıkışında yol Çoruh'un sağ tarafına geçmekteydi. Mircher, Bayburt ve kalesi hakkında detaylı bilgiler vermiştir:¹⁰⁷

“Bayburt şehri Çoruh Nehri'nin orta çıkardığı vadilerde yer alan geçitlerde ve dağın sırtında kuruludur. 800 hanedir. Bunların 600'ü Müslüman, 200'ü Hristiyanlara aittir. Bayburt'ta her biri 100-500 at barındırabilecek otuza yakın han vardır. Bunların pek çoğu şu sıralar Bayburt'ta olan birlikler tarafından kullanılmaktadır. Hiçbir ticareti ve üretimi olmayan Bayburt'un çarşısından geçen kervanlar ile kurmuş olduğu az bir münasebeti vardır. Evlerinin büyük bir kısmı taştandır ve içlerinde oldukça güzel olanları da vardır. Teraslarının üzerine yükselen bacalarının dışında yapıları, yükseklikleri itibarı ile bizim nöbetçi kulübelerine çok benzerler ve oldukça tuhaf bir görünüm sunarlar. Burada sadece çok az manda eti, çok az sebze bulunur. Odun burada pahalı ve nadirdir. Odun için 2-3 fersah uzaklıktaki dağlara gitmek gerekir. Bir eşek yükü odun 1 frank 20 santime mal olmaktadır. Burada 5 cami 4 kilise vardır.”

Bayburt'a gelen her yabancı gibi Mircher de Bayburt Kalesi'nden özellikle bahsetme gereği duymuştur. Mircher'nin kaleye dair izlenimleri şu şekildedir:

“Bayburt bir zamanlar kuzey taraftan kayalık ve sarp bir tepe üzerine kurulmuş geniş bir kale ile korunuyordu. Bu kale aynı zamanda şehre hâkim bir konumdaydı ve 150 haneye ev sahipliği yapıyordu. 1829'da

¹⁰⁴ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 14-a; 14-b.

¹⁰⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 15-a.

¹⁰⁶ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 15-b.

¹⁰⁷ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 15-b;16-b.

Bayburt'u işgal eden Ruslar şehirden ayrılırken sadece kaleyi değil içindeki evleri de tamamen tahrip ettiler. O zamandan beri bugün de kale hiçbir ehemmiyet arz etmemektedir. Kalenin surları oldukça kısa perdeduvarlardan oluşmaktadır. Bu perdeduvar kenarlarda yer alan yuvarlak kuleler ile birbirinden ayrılır. Duvarların üst kısımları şüphesiz eski zamanlarda atış yapmak için kesilmiştir. Surlar değişik zamanlarda tamir edilmiştir. Duvarların pek çok kısmında ne çimento ne de sönmüş kireç görülmektedir. Kalenin girişinde üzerinde aslan ve kaplan olan bir kabartma görülür. Bu Persler tarafından pek çok yerde çokça kullanılan bir amblemdir. Burada aynı zamanda bir kitabe de vardır; ancak bu kitabe şimdilerde okunamaz durumdadır. Bu kalenin bir zamanlar yuvarlak bir dış yolu vardı. Bu yolun ilk atış yapma yeri idi. Yolun iç kısmında aşağıya doğru inerken 180 adım uzunluğunda kayalıklara oyulmuş iki merdiven bulunmaktadır. Bu merdivenlere suluk denir. Kalenin iç kısmında da otuz kadar sarnıç vardır; ancak bunların kötü yapıldığı ve su ihtiva etmedikleri söylendi. Kalede 50 metre uzunluğunda 35 m genişliğinde bir kilise vardır. Bu alanda böylesine büyük bir kalenin yapımı için büyük miktarda malzeme ve büyük bir çaba gerekmiş olmalı.¹⁰⁸

2.3. Bayburt-Erzurum Arası

Mircher Bayburt şehri ve kalesi hakkında bu incelemelerden sonra Erzurum istikametinde yoluna ve incelemelerine devam etti. Buna göre; yol şehrin çıkışında Çoruh'un sol tarafına geçiyordu. Fakat nehrin sağ tarafında yazları ihtiva ettiği bol otlakları nedeniyle kervanlar tarafından kullanılan bir başka yol daha vardı. Ancak bu yol kışları bataklık haline geldiği için ulaşım elverişli değildi. Şehrin aşağılarında kalan Çoruh Nehri oldukça genişti. Bu dönemde vadinin tüm alt kısımlarını sular altındaydı. Çok yüksek olmayan vadinin yüksekleri ise çıplaktı. Şehrin çıkışında, nehrin kenarında kavak ağaçlarının olduğu birkaç

bahçe vardı. Bu tarafta çok az bir kısım işlenmekteydi; arazinin önemli bir kısmı otlaktı.¹⁰⁹ Yolun devamında, sol tarafta Aksu Deresi'ni geçiyordu. Bu dere Bayburt değirmenlerinin de su kaynağıydı. Bu kısımda yolun durumu iyiydi. Yolun sağ tarafında Kara Abdal Vadisi bulunuyordu. İlerde Maçuk Dere mevkiinde nehir büyük bir bataklık oluşturmaktaydı. Bu kısımda dere yolun önemli bir kısmını götürdüğü için geçmek için kayalık bir kısmı aşmak gerekiyordu. Bu şekilde bir saatlik zor bir yoldan sonra Kes Suyu ile karşılaşılıyor, sol tarafta ise Kes Köyü'ne giden bir yol bulunuyordu. Yüksekte yer alan Kesköprü ilde devam eden yolun ilerisinde Kes Han adlı bir han vardı. İlerde Kumdere, vadinin sağ tarafında ise on haneli Maden Köyü bulunmaktaydı. Bir zamanlar buralarda maden çıkarılmaktaydı. İlerde Maden Han'ın yanından geçen yol sağ tarafta Dilenci Deresi'nin ağız kısmını geçtikten sonra vadinin karşısına ahşaptan yapılmış Hacı Bali Köprüsü ile geçmekteydi.¹¹⁰

Nosum ve Laderan derelerini aşan yol burada heyelanlardan dolayı zor geçitler ile karşı karşıya kalıyordu. Burada bazı yerler tamir edilmişti. İleride yolun yüz metrelik bir kısmı ise tamamen sular altındaydı. Yolun bu kısmında, Çoruh'un sağ yakasında bir saat mesafede otuz kadar hanesi olan Mosum Köyü vardı. Buranın sakinleri Çoruh vadisinde ziraatla uğraşmaktaydılar. Daha ileride vadi bir kez daha daralmaya başlıyor, sonra genişliyordu. Nehrin pek çok dolambaç yaptığı bu kısımda yolun zemini de genişlemeye başlıyordu. Sol tarafta kalan dağlar Masat Dağı'nın merhalelerini ortaya çıkarmaktaydı. Bu yakada kalan dağlarda Helvaköy adlı bir köy vardı. 30 Türk hanesinden oluşan bu köy nehre bir saat uzaklıktaydı. Biraz daha ileride otuz kadar evi olan ve bir Türk köyü olan Masat Köyü bulunuyordu. Çoruh üzerinde inşa edilen ayakları taştan olan ahşap bir köprü, köy ile Masat Han arasındaki bağlantıyı

¹⁰⁸ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 16-b.

¹⁰⁹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 16-b;17-b.

¹¹⁰ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 17-a;17-b.

sağlıyordu. Masat Han, Çoruh'un sol tarafında kalan küçük bir vadi olan Yayla Dere'nin sağ tarafındaydı. Yol buradan Yanakköprü'ye kadar devam ediyordu. Mircher burada bu köprünün kötü durumundan dolayı yolun sol tarafına geçmiş ve bu şekilde ilerlemişti. Masat dağlarının eteklerinden dolanan yol, suyun ulaşmadığı kısımlarda iyi durumdaydı ve arabaların geçişine de uygundu. Daha sonra yol Çayırsu'yu, ilerde de Keçi Deresi'ni geçiyordu; sonra tamamen sular altında kalan bir güzergâh izleyerek ilerliyordu. Biraz daha ilerde yükselen yolun inişi çok sert değildi. Daha sonra, sırtın yakınlarında Masat Köyüne giden yol başlıyordu.¹¹¹

Yanak Köprü, vadinin daraldığı ve nehrin çamurlu olmadığı bir yerde kurulmuştu. Yol daha sonra Çoruh'a akan Ekşi Elma Suyu'nun (Tohman Çayı) sol tarafına çıkmak üzere sağa doğru yöneliyordu. Yol daha sonra vadinin aşağılarından ilerliyor; ancak bu kısımda yolun bir parçası suyun altında kalıyordu. Bundan dolayı yılın bu döneminde oldukça dik bir tepelik olan Taşlı Dağ'ı tırmanmak gerekmekteydi. Tırmanışın zirvesinde Taşlı Hane'ye varılıyor ve yol buradan sonra biraz daha alçak bir hat boyunca devam ediyordu. Bir sene önce yolun bu kısmı eşkiyalar tarafından işgal edilmişti. Bundan dolayı burası yalnız seyahat eden yolcular için oldukça tehlikeliydi. Taşlı Hane'nin yanında buradan geçerken öldürülen 25 kişinin mezarları vardı. Taşlı Hane'den ileride yolun bu kısmı iyi durumdaydı. İlerde Ekşi Elma Hanları'nı geçen yol suyun kenarından, çamurlu bir araziden ve yüksek bir kayalığın etrafından ilerliyordu. Bu kısımda yolun durumu oldukça kötüydü.¹¹²

Ekşi Elma Hanları'ndan sonra yol Bayatdere Köprüsü'nü geçiyor, derenin sağ yakasında, daha sonra küçük enlemesine vadiye girmek üzere sola doğru yönünü değiştiriyordu. Burada yol köylerin içinden geçse de yolun zemini çamurluydu. Yol daha sonra

küçük bir geçitten ilerliyordu. Yol üzerinde bulunan Akmezar'dan itibaren arazi değişmeye başlıyordu. Yol Boyadere Köprüsü'nden itibaren yükseldiği vadinin karşısında küçük bir vadiye doğru alçalmaya başlıyor, daha sonra üzerinde taş bir köprü olan bir dere ile kesiliyordu. Yönünü değiştirerek dar bir boğaza, Eşuk Dere'ye girdikten sonra ahşaptan yapılmış kötü bir köprü olan Eşuk Köprü üzerinden sol tarafa geçiyordu. Daha ilerde bir kez daha yönünü değiştirerek yakın zamanda yapılan Nakışlı Köprüsü'nden sağ yakaya geçiyordu. Daha sonra sağ yakadan devam ederek ilerleyen yolun geçtiği boğaz özellikle Nakışlı Köprü yakınlarında daralmaktaydı. Bazen yağın kardan bazen de gelen çığlardan dolayı kış zamanlarında bu köprü neredeyse görünmez oluyordu. Bundan dolayı yol ulaşımına tamamen kapanıyordu.¹¹³

Yol pek çok küçük dereciği kestikten sonra Günepe adında küçük bir vadinin yükseklerine ulaşıyordu. Buradan sağ yakaya doğru yöneldikten sonra Zazan Dere denilen bir dere ile karşılaşıyordu. Bu dere üzerinde yer alan köprü tahrip olmuştu. Zazan Han geçen yol ırmak geçidini aştıktan sonra Yapraklısu Vadisine giriyordu. Bu küçük vadi boyunca yol her yerde bataklık ve çamurluktu. Yol daha sonra sol yakada yer alan yükseltelerin eteklerinden yukarı doğru çıkıyordu. Bu tepeler Koşapınar Dağı'nın tepelerinden biriydi. Yol bir dizi tepenin üzerinde alçalıp yükselerek kıvrımlı bir güzergâh izliyor, daha sonra başlıca dağ silsilesine doğru tırmanmaya başlıyordu. Önce sert bir sırttan ilerleyerek daha sonra düzleşmeye başlıyordu. Buraya ulaştığında sola doğru yönünü değiştiriyor ve dağın eteğinde yer alan bir tepeyi aşarak zirveye ulaşıyor ve ileride bu tepenin üzerinden alçalmaya başlıyordu.¹¹⁴ Mircher'nin yolun en tehlikeli geçitlerinden biri olan Koşapınar'a dair izlenimleri şu şekildedir:¹¹⁵

¹¹¹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 18-a;18-b.

¹¹² Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 19-a;19-b.

¹¹³ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 19-a;19-b.

¹¹⁴ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 20-a.

¹¹⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 20-b.

“Koşapınar Geçidi yılın büyük bir kısmında tehlikeli bir yerdir. Kışın 15-20 gün boyunca şiddetli tipilerden dolayı geçilmesi imkânsız hale gelir. Tepelerden vadilerin aşağılarına doğru kar yığınları sürüklenmektedir. Yolcuların buradan geçişi oldukça tehlikeli bir hale gelir ve yolcular burada zayıf bir şekilde yok olurlar. Kervanlar da bu hazin sonu yaşarlar. Bu mevsimde büyük kar kütleleri yolun gidişatını kesintiye uğratar. Kar yağdığı zaman dağa doğru tırmanılmaz, karın erimesi ve havaların ısınması beklenir. Bu zamanlarda yolun her iki tarafında bekleyen kervanlar tersi yöne doğru tırmanırlar. Kervanlar mümkün olduğunca sırtlardan ilerlemeye ve görünmez uçurumlara düşmemeye çalışsalar da katırcıların dikkatine karşın burada pek çok kaza ortaya çıkar. Karşımıza çıkan iskeletler bu hazin sona dair örnekler sergilemektedir.¹¹⁶ Koşapınar’ı 13 Mayıs’ta eriyen kalın bir kar örtüsü varken geçtik. Bu karın bir ay daha burada kalacağı görülmektedir. Kar Eylül ayının başlarında tekrar yağmaya başlayacaktır. Etrafta olan bazı yerlerde de karlı bölgeler vardır”.

Sırtlar üzerinden geçerken Koşapınar’dan gelen bir dere, Koşapınar Çayı geçiliyordu. Yazın burada su bulunmuyor, kışın ise yolun zemini çamurlu oluyordu. Yol buradan tatlı bir sırt boyunca yükseliyor, karşın tarafta yer alan tepelikte Koşapınar Köyü yer alıyordu. Koşapınar büyük bir hanı olan önemli bir köydü. Burada ve civarda kamp yapılabilirdi; ancak buraya yakacak getirmek gerekliydi. Mircher Koşapınar’dan takip edilecek üç farklı yol olduğunu belirtmektedir. Mircher ve maiyeti Güleren Yolu’nu takip etmiştir. Derenin yükseldiği zaman gidilecek yol buydu. Bu yol Civan Köprü’den geçen yoldu. Diğer iki yola ise Serçeşme Suyu üzerinden ulaşılmaktaydı. Bunların ilki Akdağ Yolu’ydu. Bu yol Güleren yoluna göre yarım saat daha az kısaydı ve sırtlardan geçerek ilerliyordu. Kışın aşağı-

ğılarda kar olduğu zaman buralardan geçmek daha kolaydı. İkinci yol ise Kardarış Yolu’ydu. Bu yol Akdağ’ın eteklerini dolanarak ilerliyor ve bir önceki yola göre daha kolay bir parkur ortaya çıkarıyordu; ancak 1,5 saat daha uzundu.¹¹⁷

Yol daha sonra zemini çamurluk olan Mezere Suyu’nun olduğu vadiye iniyordu. Bu zeminde yol Mezere Dağı’nın yakınlarındaki tepelere çıkıyor, pek çok vadiyi geçtikten sonra Güleren Köyü’nü sağda bırakarak Zivantaş’tan gelen bir dereyi geçiyordu. Zivantaş’ın başında olduğu bir tepeliğe doğru yükselen yol alçalmaya başlıyor, yolun karşısına ileride solda küçük bir dere, daha sonra sarp bir kaya ve hafif bir sırt çıkıyordu.¹¹⁸ Yol üzerinde Köse adlı yerde üç güzel su kaynağı vardı. Daha sonra yolda, vadinin sağ tarafına doğru zorluklar ortaya çıkmaya başlıyordu. Yolun güzergâhı buradan sağa doğru dönüyor, Akdağ dağ sıralarını oluşturan tepelerin etrafından dolanıyordu. Yol burada iyi durumdaydı, sadece bazı yerlerde toprak kaymaları vardı. Yol daha sonra sırttan aşağıya Civan Köprü’ye doğru iniyor ve bu köprü Serçeşme Suyu’nun üzerinden geçiyordu.¹¹⁹ Civan Köyü, Serçeşme Deresi’nin sol tarafındaydı. Akdağ Yolu, güzergâhı Bey Mansur Köyü’ne götürmekteydi. Bu köy 30 haneli bir Türk köyüydü. Köprüye ve burada yer alan geçide 3 kilometre uzaklıkta olan köy Serçeşme Deresi’nin sağında kalıyordu. Bu geçit de güvenli değildi; zira burada her yıl kazalar oluyordu. Serçeşme Vadisi ise oldukça açıktı.¹²⁰

Civan Köprü’den devam eden yol sol tarafa geçerek ilerliyor, daha sonra oldukça dik bir tepeden geniş Erzurum platosuna ulaşıyordu. Yol üzerinde solda bir çeşme ve 20 atlık bir su yalağı vardı. Yüksek bir platoya ulaşan ve zemini topraktan olan yol, sola doğru yönünü değiştiriyor, ekili arazilerin içinden Tophan Ova’yı kat ediyordu. Belli belirsiz alçalıp yükselen tepelerin arasında yazları kuruyan ve kar erimeleri ile oluşan

¹¹⁶ Erzurum Valisi Arif Paşa da yolun bu kısmında “iki yüz araba ile kaldırılacak kadar hayvan ve insan kemiği görüldüğünü” belirtmekteydi. Bkz. Tozlu, 2002: 186.

¹¹⁷ Route d’hiver de Trébizonde à Erzeroum: 21-b.

¹¹⁸ Route d’hiver de Trébizonde à Erzeroum: 21-a.

¹¹⁹ Route d’hiver de Trébizonde à Erzeroum: 22-a.

¹²⁰ Route d’hiver de Trébizonde à Erzeroum: 22-b.

dereler akıyordu. Havaların iyi olduğu zamanlarda bu ova kolaylıkla geçilebiliyor; ancak kötü havalarda zorluklar ile karşılaşılıyordu. Bu kısımda toprak zeminli pek çok yol vardı. Bunların önemlilerinden biri de hemen sağda yer alan Poçik Yolu'ydu. Bu yol daha kısaydı; ancak kötü bir köprüden geçiyordu. Mircher yoldan geçtikleri zamanda bu yolun kullanılamaz bir durumda olduğunu kaydetmektedir.¹²¹

Yolun sağ tarafta üç kilometre mesafede Potnik Köyü; solda ise 3, 4, 5 kilometre mesafelerde ise Emircik, Arinker, Salatsou, Esevank ve Ebulhindi köylerini geçiyordu. Bu köyler Müslümanlar ve Hristiyanlar tarafından meskûndü. Ebulhindi Köyü 25 hane idi ve bunların 14'ü Müslüman 11'i Hristiyan hanesiydi. Bu köylerde çeşmeler, ahırlar ve birkaç ağaç bulunuyordu. Karaz Köyü 30 haneliydi. Burada çeşmeler, su yaklakları ve kuyu vardır. Yol daha sonra Fırat'ın kaynaklarından biri olan Karasu'ya ulaşıyordu. Bu su üzerinde taştan bir köprü vardı. Buraya uzun bir toprak yoldan ulaşıyordu. Bu tarafta nehre yakın bataklıklar vardı. Kaldırım döşeli bir başka yol ise köprüye doğru ilerliyordu. Nehrin yatağına yakın yerlerde bu yolun kenarları da çamurluydu. Buradan itibaren Erzurum'a kadar yolun durumu oldukça iyiydi. Yol üzerinde 200 haneli Kan Köyü geçildikten sonra eyaletin ve Anadolu Ordusu seraskerinin ikamet merkezi olan Erzurum'a giriliyordu.¹²² Yola ilişkin bu detaylardan sonra Mircher, burada Erzurum ile ilgili daha fazla detaya girmeyerek Erzurum civarı hakkında, yazmış olduğu özel rapora bakılması yönünde not düşmüştür.¹²³

3. Mircher'nin Yol Üzerine Genel Düşünceleri

Mircher, 63 saat 49 dakika ve 340,490 kilometre olarak hesapladığı Trabzon-Erzurum yolunun güzergâhına dair bu uzun ve detaylı bilgilerden sonra kısa da olsa yola dair bazı tespitler yapmıştır. İlk olarak

üzerinde durduğu husus yolun ticari önemidir. Senede 80 bin yük hayvanının kullanıldığı bu yolun Avrupa-İran ticareti açısından sahip olduğu öneme değinen Mircher bunun dışında, yolun ülkenin iç kısımlarını sahile bağlayan ana yol olması itibarıyla da stratejik olduğunu belirtmektedir. Ancak Fransız Yüzbaşını şaşırta nokta ise bu ehemmiyete ve güzergâhından kaynaklanan zorluklara karşın yolda hiçbir şeyin yapılmamış olması ve yolun düzenli bir bakım görmemesiydi. Bu şartlar altında yol sadece katırların kullanımına uygundu. Yolu araba ulaşımına uygun hale getirmek için güzergâhındaki pek çok yeri düzenlemek ve mevcut uzunluğunun üçte ikisinden fazla bir kısmı onarmak, genişletmek ve nihayetinde pek çok yeni yapı ve tamirat yapmak gerekmektedir. Ancak Mircher yolun araba ulaşımına uygun hale getirilmesini o dönem için "çok acil" olarak görmez. Zira bu büyük beklentiler "Osmanlı hükümetinin gerçekleştiremeyeceği türden" şeylerdi. Bunun yanında, yoldaki mevcut ulaşım sisteminin değiştirilmesi gündeme gelmemiştir. Bundan dolayı, "yola yeni bir güzergâh veya demiryolu gibi bir radikal çözüm için henüz erken olduğunu, zira böylesi radikal bir beklentinin Türk hükümetinin karakterini tanımamak anlamına geleceği" eleştirisini yapan Mircher bu amaca "kaide-i tedric" usulüne göre yavaş yavaş ulaşmak gerektiğini vurgulamıştır.¹²⁴ Mircher yolda yapılacak tamiratlardan elde edilecek faydanın daha radikal yeniliklerin önünü açmanın aracı olacağını ifade ederek şimdilik mevcut yolun, çok fazla maliyet ve emek harcanmadan kervan yolu özelliğini muhafaza ederek düzeltilmesinin makul olduğunu belirtmektedir. Buna yönelik kaynak olarak da Mircher yoldan geçiş ücreti olarak alınacak bir verginin yol masraflarının bir kısmını karşılayabileceğini, aynı şekilde konaklama ücret ve sürelerinden, diğer masraflardan ve özellikle

¹²¹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 22-a;22-b.

¹²² Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 23-a;23-b.

¹²³ Mircher Erzurum civarı hakkında ayrı bir rapor yazmıştır. Bkz. AMAE, CADC, MD, Turquie, 57. "Rapport sur la ville d'Erzeroum"

¹²⁴ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 24.

de hayvanlar üzerinden yapılan tefecilikten elde edilecek tasarruf ile masrafların karşılanabileceğini belirtmektedir.¹²⁵

Oldukça detaylı olarak incelediği ve haritasını yaptığı yolun güzergâhı konusunda ise Mircher, yolun güzergâhının direkt bir güzergâh olmadığını, özellikle de köprü vb. mimari yapılardan kaçınmak için yolun vadilerden geçirilmesinin tercih edildiği tespitini yapmaktadır. Bu şekilde yol, bazen vadilerden, inişli çıkışlı tepelerden bazen de nehrin bir tarafından diğer tarafına geçerek devam etmekteydi. Yolun tek bir hat boyunca devam ettiği yerler çamurlu ovalar, Balahor'u Bayburt'tan ayıran kısımda bulunan ve Erzurum ovasındaki yerlerdi. Bu bakımdan Mircher, kötü havalarda yoldan geçişlerin çok tehlikeli ve zor olduğu yerleri Zigana ve Koşapınar olarak tespit etmekte ve bu yerlerin özel bir çalışmayı hak ettiklerini belirtmektedir. Buralarda çok fazla bir harcama yapmadan ve yolun rotasını değiştirmeden daha kolay bir geçiş elde edilebildiğini belirten Mircher yolun geçtiği vadilerde yolların bazen vadilerin aşağılarında bazen de sırtlardan ilerlediğini; vadilerin aşağı kısımlarında yolda sıklıkla gedikler olduğunu, bazı yerlerde yer kaymalarına ve bazı yerlerde de suyun, yolu aldığı kısımlar olduğunu görmüştür. Bu tür yerlerde sık sık tırmanmak ve inmek gerekmektedir. Bazen yol kenarlardan kesilmekte, bundan dolayı buralarda geçişler tehlikeli bir hal almaktaydı. Mircher, Bayburt civarındaki bataklıklarda yoldaki zorluklar farklılaşmaya başladığını; havaların kötü olduğu zamanlarda buralardan ilerlemenin çok zorlaştığını belirtmektedir. Mircher genel olarak köprülerin, hatta yakın zamanda yapılanların bile kötü durumda olduklarını müşahade etmiştir. Aynı şekilde ırmak geçitleri de çok az yerde kullanılabilir bir durumdaydı.¹²⁶

Ulaşım altyapısına dair bu tespitleri yapan Mircher, yol boyunca bulunabilecek kaynakların oldukça sınırlı ve çok pahalı olduğunu da belirtmektedir. Özellikle Avrupalıların ihtiyaçları açısından değerlendirme yapan Mircher, yol boyunca hiçbir yerde şarap bulunmadığını, Erzurum'da ise sadece konsolosluklarda ve Kapuçin misyonerlerde bulunabileceğini ifade etmektedir. Mircher'ye göre orman kaynakları açısından da yolun bir kısmında bolluk, diğer kısmında kıtlık vardı. Yakacağın kıt olduğu kısımda yakacak pahalıydı ve bundan dolayı yöre insanı hayvan atıklarından yapılan tezekleri yakmaktaydı.¹²⁷ Yolun geçtiği başlıca kısımları Değirmendere Vadisi, Gümüşhane ve Bayburt civarı ve Erzurum Ovası olarak tarif eden Mircher yol boyunca müşahade ettiği bölge nüfusunun sadece ziraatla meşgul olduğunu, ziraatın yapılmadığı yerlerin ulaşılması zor, çorak ve terk edilmiş yerler olduğunu gözlemlemiştir. Toprağın işlendiği yerlerde arazi çok az bir çalışma ile bol ürün vermektedir; ancak ürünlerin bir çıkış yolunun ve piyasasının olmaması halkın ve kervanların ihtiyacı olan ürünlerin üretimini sınırlandırmaktadır.¹²⁸ Mircher, bölge halkına yönelik tespitleri de vardı. Köy ve kasabalarda Müslüman ve Hıristiyanların karışık yaşadığını belirten Mircher halkın yaşam düzeyine ilişkin şu tespitlerde bulunmaktadır:¹²⁹

“Müslümanların, Rumlar ve Ermenilere göre daha kötü koşullar altında yaşadığına işaret etmek gerekir. Bu, Rumlar ve Ermenilerin Müslümanlardan daha çalışkan olmalarından ileri gelmektedir. Bunun bir başka nedeni de Kırım Savaşı nedeniyle Müslüman erkek nüfusta görülen azalmadır. Türk köylerinde genç erkeklere rastlamak neredeyse imkânsızdır. Bunlar askere alınmış oldukları için yaşlılar tarlalarda kadınlar ile çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Hıristiyan ailelerde ise tersine, çok sayıda çocuk ve genç bulunmaktadır. Onlar

¹²⁵ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 25.

¹²⁶ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 25.

¹²⁷ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 26.

¹²⁸ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 26.

¹²⁹ Route d'hiver de Trébizonde à Erzeroum: 26; Bu konuda Mircher 21 Ağustos tarihli raporunda “Etat

social du population de l'Anatolie Septentrionale” adlı bölümde daha ayrıntılı bilgiler vermektedir. AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731, Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 21 Ağustos 1856.

arasında iş gücü eksikliği çekilmemektedir”.

Mircher 2 Haziran'da Erzurum'da kaleme almış olduğu bu uzun raporunu bu kısa değerlendirmeler ile bitirmektedir. Ancak Fransız yüzbaşının bu tespitlerini diğer raporlarında biraz daha genişlettiği görülmektedir. 21 Ağustos'ta İstanbul'a döndükten sonra Kuzey Anadolu'nun askeri durumu, sosyal yapısı, coğrafyası, ulaşımı ve idaresi hakkında yazdığı bir başka uzun raporda hem bölgede yaşayan Müslim-gayrimüslim nüfus hakkında tespitler yapmış hem de konumuz açısından ulaşım meselesine bir kez daha değinmiştir. Görevi sırasında inceleyerek haritasını yaptıkları Yaz Yolu'nun yılın sadece üç dört ayında kullanılabilir olmasından dolayı kış yolu olarak tarif edilen yolun incelenerek tamir edilmesi, yakın zamanda yapılması planlanan; ancak uygunsuzluğu görülen çalışmaların terk edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Mircher'ye göre Osmanlı hükümeti, transit ticaretin Rusya tarafına kaymasını istemiyorsa bu yolu bir an evvel bitirmeliydi. Demiryolu konusunda ise daha önce erken olduğu tespitini yapan Mircher'ye göre burarlarda yapılacak demiryolu “*mühendislerin Avrupa'da karşılaşmadığı zorluklar*” ortaya çıkaracak ve İran transit ticaretinin getirdiği kârdan çok daha fazla bir harcamaya neden olacaktı.¹³⁰

Mircher yolun güvenliği konusunda da Osmanlı hükümetinin tedbir alması gerektiğini, kervanlar ile seyahat etmenin güvenli olduğu bu yolda tali yolların hiç de güvenli olmadığını belirtmektedir. Mircher, son olarak Anadolu Ordusu'nun takviye kuvvetlerini ve ihtiyaç duyduğu malzemeleri bu yol vasıtası ile aldığını belirterek yolun stratejik önemine de değinmekte ve Trabzon-Erzurum arasındaki bu askeri/ticari yolun bir an evvel, en azından düzeltilmesi gerekliliğini dile getirmektedir.¹³¹

Sonuç

Giriş kısmında da belirtildiği üzere, Mircher'nin bu çalışmaya konu olan raporu kapsamlı bir misyonun başlangıç devresinde yapılan bir inceleme sonucu ortaya çıkmıştı. Fransız arşiv belgelerine göre Osmanlı-Rus sınırında incelemeler yapmak ve Kuzey Anadolu'nun askeri durumunu incelemek; Osmanlı belgelerinde ise bazı yerlerin haritasını yapmak ve yolların durumunu müşahede etmek şeklinde ifade edilen Mircher'nin misyonu aslında Osmanlı Devleti ve Fransa'nın müşterek görevlendirmesi ile ortaya çıkmıştı. Bu çalışmanın konusu açısından bakıldığında; Mircher'nin Trabzon-Erzurum yoluna dair görevi, Trabzon-Erzurum yolunda yapılan çalışmalara odaklanan mevcut literatür açısından şimdiye kadar üzerinde durulmayan neticeler ortaya koymaktadır. Zira bu konuyu inceleyen çalışmaların da gösterdiği gibi, Kırım Savaşı sonrasında bu yolda çalışmaların başlangıcı olarak 1857 yılına işaret edilmektedir. Oysaki bu çalışmalardan evvel yolda ayrıntılı bir inceleme sürecinin söz konusu olduğu görülmektedir. Bu süreçte Mircher, Fransız hükümeti tarafından 1856'nın Mayıs ayında Trabzon-Erzurum yolunun haritasını yapmak ve bu yolu incelemekle görevlendirilmişti. Bu bağlamda Mircher'nin yola ilişkin raporunun ve ayrıntılı haritasının Trabzon-Erzurum yolunun 1850'den başlayarak 1872'ye kadar devam eden tamir sürecinde önemli bir merhale teşkil ettiği söylenebilir.

Bir asker gözüyle Mircher'nin öncelikle yapması gereken bu bölgeyi savunmakla görevli bir ordunun iâşe ve asker ihtiyacını karşılayacak olan yolların durumunu tespit etmek ve aynı zamanda yolun ulaşım altyapısı konusunda incelemeler yapmaktı. Mircher bu teftiş seyahatinde Trabzon'dan Cevizlik-Zigana-Torul ve Gümüşhane üzerinden giden kış yolundan; Bayburt'tan sonra ise Maden-Masat Deresi-Koşapınar istikametinden devam eden yaz yolu/posta

¹³⁰ AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731, Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 21 Ağustos 1856.

¹³¹ AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série E, 731, Mircher'den Fransız Elçiliğine, İstanbul, 21 Ağustos 1856.

yolunu kullanmıştır. Mircher sadece Trabzon-Erzurum yolunun Kış Yolu olarak bilinen güzergâhını incelemek ve haritasını çıkarmakla yetinmemiş, yolun başlangıç noktası olan Trabzon ve bitiş noktası olan Erzurum hakkında ayrıntılı çalışmalar da hazırlamış; ayrıca Cevizlik-Karakaban-Taşköprü-Bayburt Yolunu, yani Bayburt-Trabzon Yaz Yolu'nu da kat ederek haritasını çıkarmıştır. Aynı şekilde misyonunun Erzurum sonrasındaki güzergâhına dair haritalar da yapmıştır.

Mircher'nin Trabzon-Erzurum Yolu'na dair bu ayrıntılı çalışması elbette denk geldiği dönem açısından oldukça önemlidir. Kırım Savaşı'nın hemen sonrasında yolun tamirinin tekrar gündeme geldiği bir ortamda Mircher'nin yola ilişkin tespitleri yolun koşullarını bir kez daha ve oldukça ayrıntılı bir şekilde ortaya koymuştu. Mircher'nin bu yolda icra ettiği "*tahkikat ve amelîyyatı Devleti Âliyyece dahi faideli ve lazım şeyler*" olduğu için bu gözlemlerin yolda başlatılması planlanan tamir süreci öncesinde önemli bir kaynak teşkil ettiği söylenebilir. Çünkü Mircher'nin raporu, yol boyunca karşılaşılan geçitler, köprüler, hanlar, köyleri kaydetmiş olması; yolun geçtiği arazide görülen değişimleri tarif etmesi, özellikle de geçişlerin zor ve tehlikeli olduğu noktaları, kısaca yolun tamirat gerektiren yerleri işaret etmesi bakımından önemli tespitler ortaya koymaktadır. Ancak Mircher, yolun tamirine ilişkin tespitlerinde Osmanlı Devleti'nin mali durumunu da dikkate alarak "*yolun şimdilik kervan yolu karakterini koruyacak şekilde*" tamir edilmesinin oldukça elzem olduğunu belirtmektedir. Mircher'nin bu tespiti bile en azından uzun süredir bakım görmeyen yolun koşullarının ne derece kötüleştiğini ortaya koymaktadır. Elbette Mircher'nin bu teftişi yolun askerî açıdan incelenmesi demektir. Bu şekilde Mircher yolda kamp yapılabilecek alanları ve buralardan elde edilebilecek imkânları tespit etmeye çalışmıştır.

Burada neden savaşın sona erdiği bir ortamda Fransız Genelkurmayının Kuzey Anadolu'nun topografyasını veya askerî yapısını inceleme gereği duyduğu sorusu

akla gelebilir. Bu soruya yanıt vermek için Kafkas Cephesi'nde Osmanlı Ordusu'nun savaşın başından itibaren Ruslar karşısındaki durumunu göz önüne almak ve Kars'ın Rus ablukası altında olduğu bir dönemde tüm cephenin içinde bulunduğu tehlikeyi hatırlamak gerekir. Öyle ki savaşın başından beri bölgedeki Fransız konsoloslar Osmanlı ordusunun Ruslar karşısında fazla tutunamayacağı ve Kafkas Cephesi'nin müttefikler tarafından takviye edilmesi gerektiği çağrısında bulunmuşlardı. Her ne kadar savaş döneminde Kafkas Cephesi'nde Anadolu Ordusu, Avrupalı askeri uzmanların dışında bu şekilde bir takviye almış olmasa da bölgeye yönelik Rus tehlikesinin boyutları görülmüş oldu. Bu bakımdan, henüz Kırım'da olan General Pélişsier'nin, Osmanlı-Rus sınırını inceleme göreviyle Anadolu'ya gönderdiği Mircher ve maiyeti vasıtasıyla bölgeye dair kapsamlı incelemeler yaptırması ve detaylı haritalar hazırlatması yeni çatışmaların çıkmasının muhtemel olduğu bölgenin koşullarını tespit etme amacını taşıdığı söylenebilir.

KAYNAKÇA

A. Arşiv Belgeleri

I. *Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE) | Dışişleri Bakanlığı Arşivi, Fransa*

a) Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC)

Mémoires et documents, Turquie, Tome: 56, 57, 88.

b) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Archives des Postes Diplomatiques, (APD), Constantinople (Ambassade), Série E: Guerre de Crimée, 731 (1855-1856)

II. *Service historique de la Défense (SHD) | Savunma Bakanlığı Arşivi (Fransa)*

(à Vincennes), Guerre et Armée de Terre (GR), (GR M), Dépôt de la guerre, Service historique de l'Armée (1688-1945),

- Mémoires et Reconnaissances - GR 1 M: GR1M1479; GR1M622; GR1M838.
- III. Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA):
- Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi (HR. MKT.):* 231/1, 29 B 1274/15 Mart 1858;
- Haritalar. HRT.h.:* 1602-_11
- İrade-Hariciye (İ. HR):* 130/6616, 14 Ş 1272/20 Nisan 1856.
- Sadâret Amedî Kalemi (A. AMD):* 54/18, 29 C 1274/15 Ocak
- Sadâret Evrakı Mektubi Kalemi Nezâret ve Devâir (A. MKT. NZD):* 193/84, 10 M 1273/10 Eylül 1856.
- B. Diğer Kaynaklar**
- Alkan, Necmettin, (2010), "Avrupalı Seyyahların Tasvirlerinde Gümüşhane ve Çevresi", *History Studies*, II/1, 82-97.
- Aygün, Necmettin, (2005), *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul: Se-rander Yayınları.
- Badem, Candan, (2017), *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, çev. Eşref Bengi Özbilen, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Blau, Otto, (1858), *Commercielle Zustände Persiens: aus den Erfahrungen einer Reise im Sommer 1857*, Berlin.
- Budak, Mustafa, (1993), *1853-1856 Kırım Savaşı'nda Kafkas Cephesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çetin, Emrah, (2017), *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- De Challaye, Charles-Alexandre, (2018), *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu*, (Tercüme ve Notlar: Özgür Yılmaz), İstanbul: Kronik Kitap.
- Emecen, Feridun, (2001), "Doğu Karadeniz'de Âyânlık: Tirebolulu Kethudazâde Mehmet Emin Ağa", *Bellekten*, LXV/242, 193-215.
- Furia, Daniel, (2008), *Le Général Mircher (1820-1878)*, Paris: L'Harmattan.
- Goloğlu, Mahmut, (2013), *Trabzon Tarihi (Fetihten Kurtuluşa Kadar)*, Trabzon: Se-rander Yayınları.
- <http://www.geocities.ws/picasso2k/academia/presidentes/yvesdelagoublaye/generacionIV.html>.(14.11.2019)
- Issawi, Charles (1971), *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Kayam, S. Suna ve Ertuğrul Tokdemir, (2011), "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadî Panoraması*, Ed. E. Tokdemir, Ö. Günçavdı, S.S. Kayam, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011, s. 113-138.
- Kaleli, Hüseyin, (1998), *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Keleş, Erdoğan, (2009), *Osmanlı, İngiltere ve Fransa ilişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kuruca, Nazım, (2003), *19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- La Presse, 26 Ağustos 1856.
- Lake, Colonel Atwell, (1857), *Narrative of the Defence of Kars*, London.
- Mission de Ghadamès (septembre, octobre, novembre & décembre 1862)*, *Rapports officiels et documents à l'appui*, Cezayir 1863.
- Özkan, Fulya, (2012), *A Road in Rebellion, A History on the Move: The Social History of the Trabzon-Bayezid Road and the Formation of the Modern State in the Late Ottoman World*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, New York: State University of New York at Binghamton.

_____, (2014), "Gravediggers Of The Modern State: Highway Robbers On The Trabzon-Bayezid Road, 1850s-1910s", *Journal of Persianate Studies*, 7, 217-248.

Öztürk, Temel, (2011), *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Trabzon: Serander Yayınevi.

Revista Electrónica de la Academia Costarricense de Ciencias Genealógicas, no 2, Nisan 2007.

Sandwith, Humphry, (1856), *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London.

Saydam, Abdullah, (1998), "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, içinde (274-288), Trabzon: Derya Kitabevi.

Saylan, Kemal, (2016), *Seyyahların Gözüyle Gümüşhane, (Osmanlı Dönemi)*, Gümüşhane: Gümüşhane Üniversitesi Yayınları.

Simpson, Sebastian S., (1917), *The Congress and Treaty of Paris, 1856*, Illinois: University of Illinois.

Slade, Sir Adolphus, (2012), *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, (Çev. ve Haz. Candan Badem), İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

Şakir Şevket, (2001), *Trabzon Tarihi İlk Türkçe Şehir Tarihi*, (Haz. İsmail Hacıfettahoğlu), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları.

Şimşek, Eyyub, (2013), "Kırım Savaşı'nın Trabzon Eyaletine Toplumsal Etkileri", *History Studies*, 5/5, 273-291.

Tozlu, Selahattin, (1997), *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

_____, (2002), "Trabzon-Erzurum-Tebriiz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, Cilt:14,

_____, içinde (481-492), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

_____, "Trabzon Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *İ.Ü.E.F. Tarih Araştırma Merkezi, Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, içinde (179-199), İstanbul 2002, s. 179-199.

Tuetey, Louis, (1915), *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France: Archives de la guerre*, Tome II, Paris: Librairie Plon.

Turgay, A. Üner, (1994), "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven, ed. Ç. Keyder ve diğ. içinde (45-73), İstanbul: Tarih Vakfı.

Walpole, Frederick, (1851), *The Ansayrii and the Assassins: with Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, Vol. II, London: R. Bentley.

Yalçinkaya, Mehmet Alaaddin, (2016), "John Murray'ın Seyahat Rehberlerine Göre Trabzon'u İç Kısımlara Bağlayan Seyahat Güzergâhları", *Yabancı Seyahatnamelerde Türkiye*, Ed. M. Çağatay Özdemir ve Y. Emre Tekinsoy, Türk Yurdu, Ankara 2016, s. 149-173.

Yılmaz, Özgür, (2014), *Tanzimat Döneminde Trabzon*, İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık.

_____, (2015), "Dussaud Biraderler'in Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 18, 213-244.

_____, (2015), "19. Yüzyılın İlk Yarısında Batılı Seyyahların Bayburt İzlenimleri", *Tarihi ve Kültürü ile XIX. Yüzyıl'dan Günümüze Bayburt Uluslararası Sempozyumu, Bildiriler*, Haz. S. Koçarlan-M.Y. Taşkesenlioğlu-K. Kara, içinde (181-206), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

EKLER:**Ek 1:** Mecidiye Nişanı İle General Hippolyte Mircher

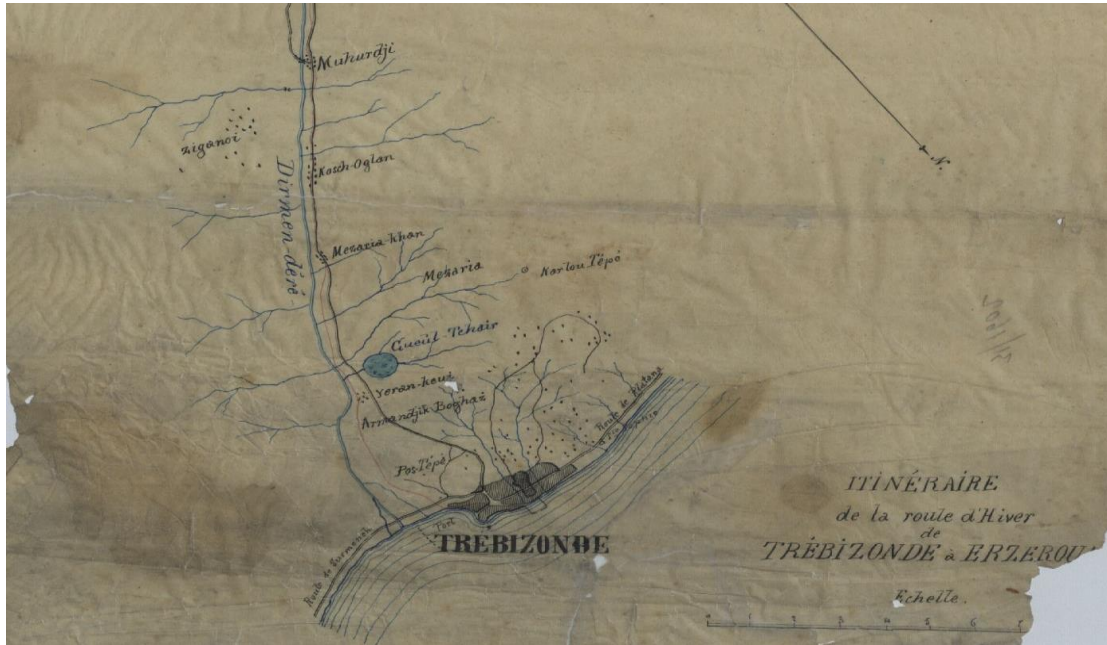
Kaynak: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53066423t/f1.item>

Ek 2: Mircher'nin Trabzon-Erzurum Kış Yolu Haritasının Trabzon Kısmı

Kaynak: SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

Ek 3: Mircher'nin Trabzon-Erzurum Kış Yolu Haritasının Erzurum Kısmı

Kaynak: SHD, (à Vincennes), GR, M, GR1M622.

Ek 4: Mircher'nin Haritasının Osmanlı Arşivi'ndeki Sureti (Trabzon Kısmı)

Kaynak: OA, HRT.h.._1602-_11

Ek 5: Mircher'nin Haritasının Osmanlı Arşivi'ndeki Sureti (Erzurum Kısmı)

Kaynak: OA, HRT.h.._1602-_1