



CUMHURİYETİN 100. YILINDA ERZİNCAN

12

Editör

Tahir Erdoğan Şahin

ULAŞTIRMA, İLETİŞİM VE HABERLEŞME

12. Cilt Yazarları ve Katkıda Bulunanlar

Tahir Erdoğan Şahin- Münevver Yapıcıoğlu- Ahmet Kemal Yüzgüleç-
Mehmet Ali Akdağ- Yrd. Doç. Dr. Vedat Karadeniz - Yrd. Doç. Dr. Deniz
Akpınar- Mustafa Fehmi Yavuz- Şefik Aras- Hamdi Ülker - Cengiz Bahşi-
Mustafa Özdemir- Hikmet Köksal- Hüseyin Arslan- İhsan Ünlü

2023

ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ
YAYINI

Bu çalışma;

Erzincan Valiliği - Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi işbirliği içerisinde, ilgili kişi, kurum ve kuruluşların katkıları sağlanarak, EBYU/ Yukarı Fırat Havzası Araştırma- Uygulama Koordinatörlüğü tarafından hazırlanmıştır. Çalışma kapsamında neşredilen bilgi ve dokümanların sorumluluğu yazarlarına aittir. Kaynak gösterilmesi ve bilimsel/etik kurallara bağlı kalınması hâlinde alıntı yapılabilir.

YAYIN KURULU

Doç. Dr. Hamza Aydoğdu (*Erzincan Valisi*)

Bekir AKSUN (*Belediye Başkanı*)

Prof. Dr. Akın Levent (*EBYU Rektörü*)

Prof. Dr. Ali Demirsoy- Prof. Dr. Esmâ Şimşek- Prof. Dr. Necdet Tozlu

Prof. Dr. Nizamettin Parlak - Prof. Dr. Kenan Ziya Taş- Doç. Dr. Nurettin Birol- Dr. Nihat Fırat- Aziz Gün- Yücel Kaplanoğlu-

Uzm. Onur Atabay - Hacı Hasan İçli

ISBN: 978-605-67884-8-2

FOTOĞRAF- BELGE/DOKÜMAN

Editörün, yazarların, EBYU/Yukarı Fırat Havzası Araştırma - Uygulama Koordinatörlüğü'nün; Erzincan Valiliği, Erzincan Belediyesi, ilgili kurum, kuruluş ve kişilerin arşivleri.

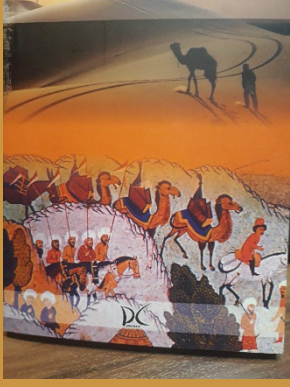
DİZGİ- TASARIM/GRAFİK- DÜZENLEME

AMC Fikir Sanat Dan. Bil. Hiz. San. ve Tic. LTD. ŞTİ.

Erzincan

12. CİLT: İÇİNDEKİLER
ULAŞTIRMA, İLETİŞİM VE HABERLEŞME

I. YOLUN TARİHİ VE YOL KÜLTÜRÜ- <i>Tahir Erdoğan Şahin</i>	7
II. TARİHİ YOLLAR VE HANLAR- <i>Tahir Erdoğan Şahin</i>	133
III. OSMANLI DEVLETİ'NDE GÜVENLİK, İSKÂN VE MU'ÂFİYET: ERZİNCAN- KEMAH ÖRNEĞİ- <i>Münevver Yapıcıoğlu</i>	205
IV. 19. YÜZYILDA İNGİLİZ SEYYAHLARIN VERDİĞİ BİLGİLER IŞIĞINDA ERZİNCAN- <i>Ahmet Kemal Yüzgüleç</i>	223
V. KARAYOLLARI- <i>16. Bölge Müdürlüğü</i>	263
VI. ERZİNCAN DEMİRYOLU.....	271
VII. DEMİRYOLU... MEMLEKETİN KADER YOLU- <i>Mehmet Ali Akdağ</i>	275
VIII. SİVAS- ERZİNCAN- ERZURUM DEMİRYOLUNUN YAPIM SÜRECİ, SOSYO- İKTİSADİ ETKİLERİ VE GELECEĞİ- <i>Yrd. Doç. Dr. Vedat Karadeniz- Yrd. Doç. Dr.</i> <i>Deniz Akpınar</i>	287
IX. ERZİNCAN YILDIRIM AKBULUT HAVALİMANI- <i>Mustafa Fehmi Yavuz</i>	309
X. ERZİNCAN TELEKOM MÜDÜRLÜĞÜ.....	321
X. BASIN, YAYIN HABERLEŞME/İLETİŞİM.....	329



I YOLUN TARİHİ VE YOL KÜLTÜRÜ¹

Tahir Erdoğan Şahin

Yol, yolculuk ve yol kültürü hakkında günümüze kadar gelen, oldukça zengin malzeme bulunmaktadır. Bunlar, geçmişin anlaşılması için büyük öneme sahiptir. Ancak; yol, yolculuk ve keşif kayıtları ile bu kayıtlar üzerinden yapılan çalışmaların titizlikle incelenmesi gerekir.

Yol ve yolculukları yalnızca biçimsel yönüyle değil, ifade ettiği anlam dünyaları içerisinde de değerlendirmek gerekir. Nitekim yol, bireylerin özgürlük ve kurtuluş yolundaki amaçları için önemli bir unsur olarak da karşımıza çıkmaktadır. Felsefi ve dinî hareketler içerisinde yol, bilgi ve marifet kazanımı için önemli bir olgudur. Yol kadar yol kültürü de kendi içerisinde zengin bir literatüre sahiptir. Bunları genel dünya kültür tarihi içerisinde

¹ “Yolun Tarihi ve Kültürü I-IV” adıyla *Akra Dergisi*’nde (Sayı 4- 8, İstanbul 2015) dört bölüm hâlinde neşrettiğimiz makalelerden hareketle hazırlanmıştır. Yine bu yazılarımızdan atıfla “*İpek Yolu; Tarihsel Geçmiş, Kültürü ve Türk Dünyası İçin Önemi*” adlı bir makalemiz *DTCF- Tarih Araştırmaları Dergisi*’nde (Mart 2020) neşredilmiştir. TAD’de neşredilen makalemizde İpek Yolu’nun bugünkü konumu ve bazı devletlerin İpek Yolu/Kuşak Projelerine olan ilgisine, Türk Dünyası içindeki konumuna kısmen değinilmiştir. “Erzincan Afro-Avrasya İpek Yolu” adıyla 2007’den itibaren tasarladığımız projeye altyapı teşkil etmesi amacıyla kitaplaştırmış, 2019’da yalnızca 100 adet örnek baskısı yapılmıştır. Bu çalışma, esas itibarıyla 2019’da basılan kitabın yeniden düzenlenmiş hâlidir.



olduğu kadar, doğrudan “yol” olgusu etrafında irdelemek, bizlere farklı bilgi alanlarına götürebilecek imkânı verebilecektir.

Yollar, başta ticaret olmak üzere, uzak alanlar arası her çeşit ilişkinin kurulmasında temel bir rol oynamıştır. Uygarlık tarihi boyunca ülkeler arasında yeni yollarla kurulan ağlar üzerinden çeşitli zenginlikler paylaşılabilmiştir. Kral Yolu, Baharat Yolu, Kürk/Samur Yolu ve İpek Yolu tüm halkların belleğinde özel bir yere sahiptir. Susa’dan Sardes’e giden Kral Yolu her ne kadar Persler zamanında tahkim edilip işlevselliği artmış ise de, bu yolun da kadim bir geçmişi olduğu anlaşılmaktadır. Baharat Yolu, doğu ile batı arasında karşılıklı ihtiyaç duyulan malların ticaretinde ayrı bir yere sahiptir. Ancak, yollar ve bu yollar üzerinden sağlanan zenginlikler, zaman zaman toplumlar arasında ortaya gerginliklere ve hatta uzun süren büyük savaşlara da neden olmuştur.

road history and road culture

Way , until today about the journey and the way culture has a rich material. These are of great importance for the understanding of the past. However ; road , traveling and discovery records and these records must be carefully examined the work done over .

And not only the formal aspects of the road trip , meaning expressed in the need to assess the worlds. Indeed path emerges as an important element for the purpose of individual freedom and the way of salvation . In philosophical and religious movements way , is an important phenomenon for knowledge and skill acquisition . Road all the way culture is a rich literature in itself. They are in the history of the world culture , as well as direct "path" to examine cases around , we could take the opportunity to be able to give different information fields .

Roads, including trade first, has played a fundamental role in establishing the relationship between all kinds of remote areas. Wealth between countries throughout the history of civilization through various networks established in new ways could be shared. King Road, Spice Road, Fur / Sable Road and Silk Road has a special place in the memory of all peoples. Susan King's Road leading from Sardis although the Persians time increased functionality of whether arbitration is understood that this road is a history of the ancient . Spice Road, has a special place in mutual trade of needed goods between east and west . However, the wealth of roads and provided over these roads are at times caused tensions between communities and even war arise.



1.

OLGU OLARAK YOL

Yol, iki ayrı “şey” ve mekân/nokta arasında oluşan hareketle varolur. *Hareket* ise varlığın ve varoluşun doğrudan belirtisidir. Dış dünyaya ait bilgilerimiz, belirtisi olan bu varlıklara ilişkin algıladıklarımızın isimlendirip ifade edilebilmesinden ibarettir. Bu düzlemde yol’u algılamak ve bu kavramın tüm türevlerini açıklamak, hareket içinde varolan evreni anlamak anlamına da gelir.

Yol, bireysel bağlamda “arayış”ın da terennümü olarak karşımıza çıkar. Yol’un sonu, varlığına inandığımız ötelede bir “varış” alanı umuduyla bizi harekete sevk eden saik olduğu kadar, benliğimizi kemale erdirecek güzergâhın da adıdır. İbn Haldun’un “her zerre bile kendi kemalatına ermek için hareket eder” demesi, yalnızca İslâm dünyasının derin okumalarıyla gündeme getirdiği gerçekle sınır değildir. Bu gerçeklik Kuzey Amerika yerlilerinin yaşadıkları topluluk içinde statü edinmesi için “ruhlar dünyası” arasında kurduğu ilişkilerde de görülür.

Kuzey Amerika yerli kültürleri üzerindeki gözlemlerinden çıkardığı sonuçla Strauss, “.. uygarlık alanlarının uzaklarına gitmek, fizyolojik direncin ya da maddî ve manevî acıların sınırlarını zorlamaktır. Çünkü işte bu kaygan sınırdaki, ya bir daha dönmemek üzere öbür tarafa geçilir ya da dikkatle düzenlenmiş insanlığı kuşatan, keşfedilmemiş güçlerin sonsuz okyanusundan, bir kişisel güç yüküyle geri dönülür. Böylece, genelde hiç değişmeyen toplumsal düzen, her tehlikeyi göze alanın yararına değişecektir.” der ve “*Gerçek yolculuklar* döneminde, henüz bozulmamış, kirlenmemiş ve lanetlenmemiş bir görüntünün bütün görkemiyle gözler önüne serildiği dönemde yaşamış olmayı dilerdim”² diye geçmişte kalan bir dünyanın masumiyetini yaşama arzusunu dillendirir.

Geçmişe ilişkin verilerle inşa ettiğimiz tarihsel gerçekliğin kadim dönemlerinde görece masum ve doğal bir dünya olduğuna inanmamamız için her hangi bir mani yok. Bu bilinmez ve doğal dünyalar, modern zamanlar içerisinde bilinmez olmaktan çıkıp anlaşılması için yoğun araştırmalara malzeme yapılmıştır. Bugünkü yolculuklarımız, yeryüzünde keşfedilmemiş bir mekân parçasını bulma heyecanı ile değil, “şurayı biz de görelim” sevinciyle sınırlı.

Yeryüzünün fizyonomik örtüsünü keşfetme coşkusunun yoksunluğundan kısmen kurtulmanın bir yolu, zihinsel düzlemde yapacağımız yolculuklarımızla mümkün görülmektedir. Zihinsel olarak belli bir ölçüde geçmişte ya da günümüzde yenedünyalar keşfetmek, yalnızca tarihsel süreçlerin anlatımıyla sınırlı kalmayabilir, gerektiğinde bu anlamalara ilişkin olarak ifade edilenlerin yeniden üretilmesiyle de yapılabilir. Nitekim, İslâm dünyası düşünürlerinde dile getirilen derin okumalar, Kuzey Amerika yerlilerinin

² Claude Levi-Strauss, *Hüzünlü Dönenceler*, (çev. Ömer Bozkurt), İstanbul 1994, s. 38-39; s. 41.



ruhsal gelişim adına yaptıkları ritüeller ve Strauss gibi antropologların temennilerini aynı düzlemde buluşturan bir girişim, yeni bir dünya keşfine yönelik zihinsel bir yolculuk olarak görebiliriz.

Keşiflerle ve teknolojiyle tüketilme noktasına gelen bir dünya, çok daha insanca yaşanılır bir dünya için gerekli tasavvurları güdülerken, bu temenniler uzay düzleminde kurgulanan dünyalara kadar savrulabilmektedir. O gizemli, o nâmütenahi bilinmezlerin üzerine, bilinirliğin örtüleri altında şimdiden Avromerkezli ruhsuz yaşamlar icat edilip pespayeleşen örtüler giydirilmeye çalışılmaktadır. Anlam derinliğinden ve inanç yoksunu soğuk tasavvurlarla bezenmiş dokunulabilir kurgu-bilim edebiyatı ve çevrilen filmler, yeni arayışların vereceği heyecanların tatminine yönelik gözle görülür malzemeler yığıntılanmaktadır. Bütün bu yapıların özlem ve arzularımıza ne kadar derman olduğu tartışılabilir. Ancak görülen o ki, her bireyin kendi oluşturacağı tahayyül ve tasarımlar, iletişimin hız kazandığı günümüzde bireysel özgürlüklerin üzerine abandırılmış sanal gerçeklikler, ikna edici ve yönlendirici olma iddiasını taşıyor.

Zihinsel ya da nesnel kirlilik, çürüme ve entropi, salgın bir hastalık gibi bugünün dünyasında soluk alacağımız tüm mekânları istilaya yönelmekte, yaşayan tüm canlıların topyekûn yaşam alanlarını nerdeyse yok etmektedir. Geçmişte anlaşılabilir ve aşılabilmiş kölelikler yerini sanal saldırılarla kaçınılması zor tekbiçimli düşünmeye zorlanan kitlelere bırakırken, geleceğin inşası da bazı mahfillerin kendi bildikleri ölçülere mahkûm edilmeye zorlanmaktadır. Aşık Veysel'in "*Uzun ince bir yoldayım/ Gidiyorum gündüz- gece*" si, daha yarım yüzyıl geçmeden Musa Eroğlu'nun yanık türküsünde "*Yolun sonu görünüyor*" a dönüştü.

Bilimsel çalışmalardan günlük hayatın bütün kesitlerine kadar "yol" kavramı etrafında pek çok şeye vurgu yapmak mümkündür. Soyut ya da somut gerçeklikler dünyasında yol hakkında sonu gelmez söylemlerin yapılabileceğini, her hareket ve oluşum içinde yol'un bir biçimde vurgulanmasının mümkün olabileceğini belirterek bu yazının amacının "tarihsel yol" la ve doğrudan yolların belirlediği bazı kültürel olgulara değinilerle sınırlı olduğunu, dahası, çerçevesi tarihsellik içinde çizilen yol'un geçmişi hakkında verilecek bilgilerin de kendi iç sınırları içinde kalınarak ele alınacağını bilmesi gerekir. Nitekim yolun tarihi, insan ve toplumların hareketiyle oluşan dünya tarihi anlamına da gelmektedir.

İLK GEZİCİLER

W. H. McNeill'n de dediği gibi, dünya tarihi insanla başlar.³ İnsanın tarihi ise, insan bilinci ve toplumsallaşması gerçeğinden ayrı olarak onun biyolojik geçmişi bir yana bırakılırsa, çeşitli verilere ve gerekçelere bağlı olarak zamanımızdan 200 bin yıl öncesine

³ W. H. McNeill, Dünya Tarihi, (çev. Alâeddin Şenel), İmge Yayınları, Ankara 1994, s. 21.



giden bir süreçtir. İnsanın biyolojik geçmişinin 4 milyon yıl öncesine kadar gittiği söylenebilir. Yaklaşık 2 milyon yıl öncesinden başlayan hominidal geçmişte birbiriyle ilişkili, evrimsel geçiş aşamalarından çok, ırksal ayrımlar içinde evrilerek gelen üç insansı gruptan bahsedilebilir: *Homo erectuslar*, *Neanderthaller* ve *Homo sapiensler*. Buluntulara dayanılarak yapılan araştırma sonuçları arasında fazla bir farklılık olmasa da adlandırmada, sınıflandırmada ve tarihlendirmelerde bazı değişiklikler yapılmaktadır.⁴ Bu tarih; insanın tarihsel, toplumsal ve kültürel geçmişi ile insanın biyolojik-kültürel geçmişi arasındaki sınırı ifade etmektedir.⁵

Biyolojik bir tür olarak insanın temel ihtiyaç ve dürtüleri bulunur. Bu ihtiyaç ve dürtüler insanı yemeye, içmeye, korunmaya, üremeye, barınmaya zorlarken, onu *alet*, *konut* ve *ateş*⁶ gibi çeşitli ilgilere yöneltmiştir.

İnsanı dış dünyaya yönelten dürtü ve ilgi unsurları farklı mekânlara gidilmesini zorunlu kılmış, böylece yol macerası başlamıştır. İlk avcı ve toplayıcı küçük toplulukların belirli mesafeler içindeki yürüyüşleri, ister sınırlı mekânlar içinde daire çizmek biçiminde olsun, ister bir noktadan bazı mesafelere gitme-gelme biçiminde olsun, bu salt göçer grupların eylemleri *gezicilik* olarak adlandırılabilir.

İlk gezici insanlar yukarıda belirtilen ihtiyaçların teminine yönelik olarak davrandıkları için, yolculuklarının amacı bu zorunluluklarla sınırlıdır. Ancak, grup



Resim 1: *Doğal Yaşama Dönemi'ne ilişkin temsili bir resim.*

⁴ S. Mithen, *Aklın Tarih Öncesi*, (çev. İ. Kutluk), Ankara 1996, s. 16, 30-31; J. Bronowski, *İnsanın Yücelişi*, (çev. Filiz Ofluoğlu), Milliyet Yayınları İstanbul 1975, s. 8; R. Leakey, *İnsanın Kökeni*, (çev. Sinem Gül), Varlık Yayınları, İstanbul 1998, s. 52.

⁵ Bugüne kadar çeşitli sınıflandırmalar yapılmıştır. Bu sınıflandırmaların yapılışında, ele alınan tarihsel verilerin çeşitliliği ve yorumlanması yanı sıra ideolojik bakış açılarının önemli rolü olmuştur. Geniş bilgi için bak. Tahir Erdoğan Şahin, *"Tarihin Sınıflandırılması"*, Millî Eğitim -Üç Aylık Eğitim ve Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 31,S.161/Kış 2004, MEB Yayınları, Ankara 2004, s. 17- 36.

⁶ Tahir Erdoğan Şahin, *"Ateş"İN Geçmişi, Ateş-İnsan-Dans İlişkisinin Kökeni Ve Nevruz* (Uzak Geçmişin Kamplarında Korku, Gerilim ve Yaşama Sevincinin Ritmi), Fırat Üniv. Sos. Bilm.Dergisi, C.30, Sayı: 1, Elazığ 2020, s. 59-75



içi iş bölümünde bazı avantajlara sahip gençlerin temel ihtiyaçların bulunması dışında salt merak ve macera amacıyla rutinin dışına çıkmış olabileceklerini düşünebiliriz. Hemen her dönemde olduğu gibi, bu tür aykırılıklar yeni buluşların ve keşiflerin de nedeni olmuştur. Böylece; yaşamak için gerekli nesnelere aranması yanı sıra merak, macera ve keşifler de *yol kültürü* içerisine alınacaktır. Hareket halindeki toplulukların her kazanımı, yeni mekânların bulunmasını ve yeni geleceklerin kurulması umudunu tetikledikçe, sınırlı mekânlardan uzak alanlara göç etmenin alt yapısı da oluşacaktır. 30 bin yıl öncesinde dünyanın her bir kıtasında aynı atadan gelen insanın yaşadığının anlaşılması, yolculukların ve yol maceralarının on binlerce yıl öncesinden başladığını kanıtlamaktadır. Artık *gezici göçerler*, uzak alanlara



Resim 2: Su kıyısında yaşayan gruplar zaman içerisinde ekip-biçme ve ürün depolama becerisini gösterdiler. <https://www.birdakikadageziyorum.com/wp-content/uploads/2020/08/yay.jpg>

yolculuklar yapan topluluklar konumuna gelmişlerdir. Cro-Magnon mağarasında, Orta Asya paleolitik yerleşimlerinde, Kuzey Afrika ve Avustralya'nın yaşanılan taş oyuklarında bulunan materyaller, bu alanlarda yaşayan insanların görece uzak diyarlar arasında yolculuk yaptıklarını, hatta deniz hayvanları kabuklarının değer belirleyici olarak kullanıldığını, takas yoluyla bir çeşit ticaret yaptıklarını göstermektedir.



Zorunlu gezicilik çok çeşitli nedenlerle yolculuklara ve bu yolculuklar da içinde bin bir çeşit amaçları olan seyahatlere evrilecektir. Hatta seyahat etmek başlı başına bir amaç olacak, bu uğurda dağlar, çöller ve denizler aşılabacak, yabancı yöreler, kentler, insanlar, gelenek ve göreneklerle tanışılacaktır. Bu yolculuklar eğitimin, bilginin ve görgünün de bir parçasıdır.⁷ Halkın söylemiyle: “çok gezen çok bilir” olacaktır. Doğal Yaşama Dönemi’nin *bilicilerinin*, Toplumsal-Kültürel Farklılaşma Dönemi’nin *bilgicilerinin* ve Uygarlık Dönemi’nin *bilginlerinin* bilme konusundaki donanımları önemli ölçüde onların yolculuklarıyla eşdeğerdi.

YOL’A ÇIKAN UYGARLIK

Klasik anlamda alfabetik yazı kullanıma girmeden önce ulaşılan Erken Uygarlık ve Uygarlık Dönemi’nde uzak alanlar arası yolculuklar ve ilişkiler hakkında bilgi veren çok sayıda malzeme bulunmaktadır. Bu yollar yalnızca seyahatleri ya da ilişkileri değil, farklı bölgelerde kurulan uygarlıkların nerden nereye gitmiş oldukları konusunda da önemli ipuçlarını barındırmaktadır.⁸ Bu sayede farklı alanlar arası lengüistik verilerin açılımına yol ve yol güzergâhları önemli katkılar sunmaktadır. Nitekim, uygarlık aşamasının önde gelen merkezlerinden olan Mezopotamya/Sumer gerçeğinin ortaya nasıl çıktığının bilgisini “dil-coğrafya ve yol” bütünü içerisinde kavrayabiliyoruz.⁹

Kadim dönemlerde yada taşı, obsidiyen, tuz ve kehribar gibi maddelerin buldukları yerler mahdut olmakla birlikte, bu maddelerin Girit’ten Mısır’a Anadolu’dan Mezopotamya’ya, Orta Asya’dan Avrupa ve Hindistan’a kadar yaygın kullanım alanlarının olması, yollara düşen Uygarlık Dönemi tacirlerinin olağan üstü



Resim/Harita 3: MÖ V. yüzyılın başlarına ait bir tablette dünya haritası. Babil’in merkezde olduğu düz ve yuvarlak bir dünya tasvir ediliyor. Tablet metninde karayı çevreleyen okyanusun ötesindeki yedi dış bölge anılıyor.

⁷ Winfried Löschburg, Seyahatin Kültür Tarihi, (çev. Jasmin Traub; Yayına haz. Z. A. Yılmaz- F. Babacan), Dost Yayınları, Ankara 1998, s. 8.

⁸ Tahir Erdoğan Şahin, Son Buzul Çağı Sonrasında Toplumsal- Kültürel Farklılaşmalar ve Uygarlıkların Doğuşu,- Basılmamış doktora-, İnönü Ün. Sos. Bilm. Ens. Malatya 2002,

⁹ Tahir Erdoğan Şahin, “Mezopotamya ve Çevresi”, Tarih, Tarih Bilimi ve Uygarlık, Ankara 2021, s. 245- 288.



maceralarını gözler önüne sermektedir. Apayrı alanlarda farklı toplulukların ve hazinelerin varlığını fark eden bu tacirler, hiç kuşkusuz bilinen tarihin en eski kâşifleridir.

Uygarlaşma süreçlerinin her kesitinde yol ve uygarlık olguları o kadar örtüşüktür ki, uygarlığı ele aldığımızda yollar, yolları ele aldığımızda uygarlık işlenecektir. Genel anlamda uygarlığı anlamak için yapılan analizler ve yorumlarda evrensel ve yerel boyutlar ortaya konulduğu gibi, yolların tarihsel gelişimi ve toplumsal algılamalarında aynı cephesel bakışla yorumlar üretilebilir. Bu, yol olgusunun uygarlık açısından bir kurum olduğunu, her kurumsal yapı gibi yolların da örgütsel bir akış içinde vücut bulduğunu gösterir.



Resim – 4 : Mısır gemileri Punt seferinde Ebu sir'de Sahure mezar tapınağı (MÖ.2450)

Uzak alanlar arasında seyahat eden tacirlerin ülkelerine getirdikleri bilgi, örgütlenmiş toplumlarda daha da ötelere gitmek için yeni ulaşım araçlarının kullanılmasına ve yapılmasına neden olmuştur. Çeşitli hayvanların binek ve taşımacılıkta kullanılması, tekerleğin yapımı bu süreç sonucu mümkün olur. Üretim aşamasına geçen yerli bir toplulukta tacirlerin anlattığı maceralar, o toplumda efsane ve masal tadında heyecanlar

yaratmış olmalıdır. Öyle ki, bazı bireyler kendi efsanesini kendisi yaratmak adına yollara düşmeyi, hayatının biricik anlamı hâline getirmiştir. Ünlü *Gilgamiş Destanı*, efsane ve tarihin iç içe geçtiği bir yol hikâyesidir.

Sumer kent devletleri arasında kontrol ve denetim içerisinde oluşturulan yolların olduğu bilinmektedir. Sumer efsanelerinde Gilgamiş gibi bazı kahramanların uzak ülkelere yaptıkları seyahatler, ülkede belli bir coğrafya bilgisinin ve bu bilindik coğrafyalarda uygun güzergâhların tespit edilebildiğini göstermektedir. Nuh'un devasa ölçülerde bir gemi inşa etmesi, bu teknolojinin uzun bir geçmişinin olduğunu ifade eder. Babil dönemine ait bir harita, keşfedilmiş bir dünyaya dokunabilmek anlamını taşır.

On binlerce yıl öncesinde, bilgilerinin sınırı yaşadığı barınak ve çevresi kadar olan insanın “dünya” algısı ne kadardı bilemeyiz. Ama gerçek o ki, bu dünya; sonu gelmez nimetleri, sayısız renkleri, korku veren tehlike dolu yabanılığıyla henüz kavramsallaşamayacak kadar çözümlenemez olan gizemli ve bilinemez bir alandı. Uygarlık



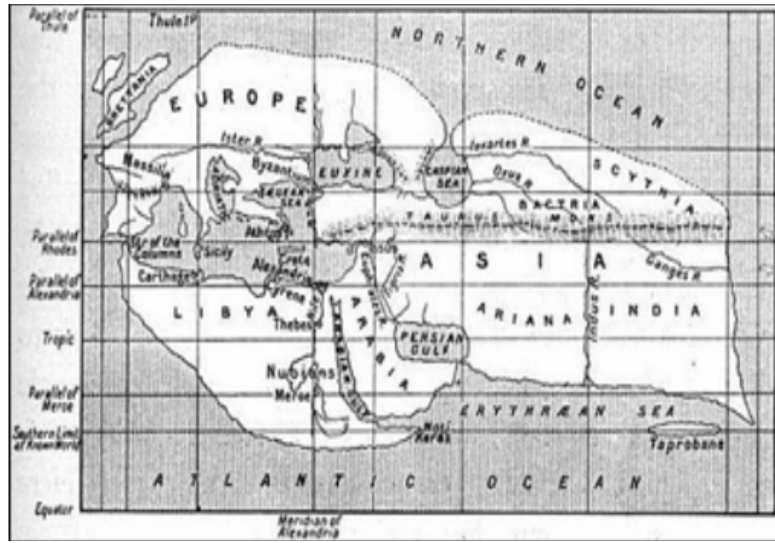
süreci içinde bilinen ve kavramsallaşan dünya ise bilinirliğinin ve anılışının ötesinde zabt edilmesi gereken bir mekân olarak bazı muktedirlerin ihtiraslarını kamçulamıştır.

Kral *Hammurabi* için “dünyanın hâkimi” ibaresi o günün şartlarında doğal olarak karşılanmış ise bu durum “dünya” kavramının çoktan tedavüle sokulmuş olduğunu gösterir.

Mısır’ın uygarlaşma süreci bu ülkenin güneyinde, nehrin geldiği yön olarak söylenirse “Yukarı Mısır”da Tjeni, Nekhen ve Nubt kentlerinin merkez olduğu üç siyasal oluşumla başlar, Aşağı Mısır yani delta ve yakın çevresinin de birliğe katılmasıyla erginleşir. Fildişi ticareti nedeniyle “fil kasabası” anlamına gelen Abu kenti, uzak ülkeler arası ticaret yollarının kavşağı olarak bu ülkenin siyasal geçmişinde özel bir yere sahiptir.

Abu kenti, Nil trafiği dahil her yöne giden ticaret yollarının denetim merkezi olması yanı sıra Sudan’dan Sahra üzerinden Asyut’a giden kuzey- güney kara yolunun da hem başlangıç hem buluşum noktasıdır. Bu yolun adı “Kırk Gün Yolu” dur (Darb el- Arba’in).¹⁰ Görülüyor ki, yapılan bu adlandırmada zaman ve mekân buluşmuştur.

MÖ 5000’lerden itibaren Mezopotamya, Mısır ve Anadolu başta olmak üzere, teori ve pratiğiyle yol bilgisindeki artış MÖ V. yüzyıla gelinceye kadar yoğun bilgi ve malzeme birikimi oluşturmuş, bu birikim Eski Yunanlıların yeni dünya haritaları çizmelerini büyük ölçüde kolaylaştırmıştır. Kadim bilgiler yanı sıra MÖ V. yüzyılda yaşayan *Halikarnassoslu Herodotos*’ un, MÖ. IV. yüzyılda yaşayan *Pytheas* ile MÖ. 180 yılı civarında Yunanlı *Pausanias*’ın kitapları, verdikleri çok çeşitli bilgiler yanı sıra o günkü dünyanın portresini tamamlamışlardır. *Eratosthenes*’ in (MÖ. 276- 194) gayretleri, portresi ortaya konulan dünya bilgisinin haritalaşmasıyla sonuçlanmıştır.



Resim/Harita 5: *Eratosthenes*’in *Bilinen Dünya Haritası*’nın XIX. yüzyılda yapılan rekonstrüksiyonu.

¹⁰ Toby Wilkinson, *Eski Mısır*, (çev. Ü. H. Yolsal), İstanbul 2013, s. 59.



YOL DÜZENLEMELERİ, YOL GÜZERGÂHLARI, YOL GÜVENLİĞİ VE HARİTALAR

MÖ, IV. binde kentler arası ticaretin güvenli bir biçimde sağlanması için bilinçli yol tasarımlarının olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim mal nakliyatı yapan kervanların geçtikleri toprakların kontrol edilebilir olması, onların güvenliğinin sağlanması, gerekli konaklama yerlerinin inşası, ancak ilgili yönetimlerin sorumluluğunda ve planlı bir biçimde gerçekleştirilebilmiştir.

Sumerlerin yerini alan Akkadlar zamanında yol düzeninin daha da zorunlu olduğunu, Ur Kralı *Shulgi*'nin (MÖ, 2060) bir ilahi metnindeki ifadelerinden görmekteyiz. Buna göre o; Ur- Nippur arasındaki yol düzenini daha da uzatıp genişletmiş ve kullanımını kolaylaştırmıştır.¹¹



Resim 5: *Keltlere ilişkin kitaplardan biri.*

Mısır Kraliçesi *Haçepsut* zamanında (MÖ. 1480'li yıllar) Afrika'nın doğu kıyısında bulunan Punta ülkesine gidişin ve eski yolların yeniden inşa edilmesinin öyküsü anlatılır. Punta (=Punt: Eritre/Somali) ülkesinden getirilen çeşitli malları anlatan bu renkli rölyefler, dünyanın en eski seyahat kitaplarından biri olarak kabul edilir.¹²

MÖ. 1200'lerde vuku bulan "demirci/denizci kavimlerin göçleri" Eski Dünya Karaları içindeki kurulu sistemler üzerinde adeta şok etkisi yaratmış, bu alt üst oluşlar, suskunluğa bürünen karanlık bir dönem sonunda yeni düzenlerin kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Orta Asya derinliklerinden Anadolu, Mezopotamya ve Mısır'a kadar dünyanın büyük bir kesiminde siyasal depremlere neden olan bu kitlesel göçlerin hızı ve başarıları, bu insanların hangi ülkeye hangi yollardan gidilebildiği bilgisine sahip olduklarını ifade etmektedir.

Akdeniz ve çevresinde *Fenikeliler*, kuzeyin nehir ve soğuk denizlerinde *Vikingler*, çok uzak karalar arasında suları yol etmişlerdir. Yaptıkları gemiler su yolu aracı olarak uzak yerler arasında farklı dünyaların nesnelere ve duyguların yük olup yüzmelerini sağlamıştır.

¹¹ Tahir Erdoğan Şahin, *Hayâşa Bölgesi Tarihi II*, Berikan Yayınları, Ankara 20014, s. 142.

¹² Winfried Löschburg, age, s. 13.



MÖ. VIII. yüzyıldan itibaren dünya çapında yol ağları oluşmuş, kıtalar arası kervanlar öküz, deve, at, katır ve eşekleri kullanarak mal taşımışlardır. Asya'nın batısından ve güneyinden baharat ve parfüm taşıyan kervanlar Mısır, Kıbrıs, Girit'e ulaşması için Karadeniz'den Akdeniz limanlarına kadar gitmişler, bu süreç deniz ticaretinin de yoğunlaşmasına neden olmuştur. Çin, Orta Asya, Afganistan, Elam, Arabistan'da bulunan kumaş ve işlenmiş madeni eşyalar, Eski Dünya Karaları arasındaki ticarî bağlantıları yeterince kanıtlamaktadır.

Anadolu'da MÖ. X. yüzyılda işlevsel olan doğu- batı ve kuzey- güney yönlerinde yol örgütü, MÖ. VI. yüzyılda Perslerin "yol politikaları" sayesinde mühendislerce ikmal edilmiştir. Toprakkale'de bulunan ipek parçaları, Urartu – Orta Asya- Çin arasında yapılan ticareti belgelemektedir. Hayaşa- Urartu dönemi yol ve kanalların yapımında tarım ve ziraat



Resim 6: Keltler. www.forumgercek.com

alanları yanı sıra maden ve değerli taş ocakları gözetilerek ekonomik ve politik ihtiyaçların giderilmesi sağlanmaya çalışılmıştır.

Yollar, var olmalarından sonra tüm zamanların ve tüm toplumların ortak değeri olduğu oranda yaşatılabilmişlerdir.



Orta Asya üzerinden Çin- Anadolu bağının kurulmasında *İskitlerin* önemli rolleri olmuştur. İskitlerin yanı sıra Kırım- Kafkas- Anadolu- Bulgaristan yayı üzerinde varlık gösterip bazı işaretler bırakan *Kimmerleri* de anmak gerekir. Onlar ki, Herodotos'un dünyanın sisli ve karanlık ülkesinde yaşadıkları zamanlarından çıkıp "İskit baskısıyla Kafkasları aşan halklar arasındadırlar".¹³ Anadolu maceraları Bulgaristan'da devam etmiş olmalı ki, Antik Çağ'ın son büyük tarihçisi Kayserili Prokopius.¹⁴ onların Bulgar Türklerinin de ataları olduğuna inanmaktadır.



Resim 7: Tacikistan'ın kuzey batısında Yagnob Irmağı ve aynı adla anılan vadi çevresinde bulunan bir Yagnobi köyü (Fot. Aleksey Golubtsov). Bazı araştırmacılar, Yagnob halkını, eski Soğdların mirasçısı; Yagnobilerin dili Yagnobinin de yine tarihî Soğdcanın modern bir varyantı olduğu görüşündedir. (Süer Eker, *İpek Yolu'nda Geç Antik Dönemin Tüccarları Soğdların Mirasçısı Yagnobiler ve Yagnobi Dili*, Sonsesler/ Last Voices, Kasım- 2014



Bulgarlar gibi Hazar Türkleri ve Macarlarla da bir biçimde ilgilidirler. Taner Tarhan'ın vurguladığı gibi "Ural-Altay Türklerinin batı kolunu oluşturan İskitler ve Kimmerler" Türk millî kültür tarihinin İlk Çağ'daki temsilcileridir..¹⁵

Resim 8: *Büyücü*. [http:// resimarama.net](http://resimarama.net)

Doğuda Kırım- Hazar, batıda Orta Avrupa arasında yüzer-gezer olarak yaşayan *Keltler* (*Galatlar, Galliler*), Britanya'dan İspanya'ya, Anadolu'dan İtalya'ya kadar dağılarak gittikleri hemen her yere

¹³ Herodotos, Herodot Tarihi, (çev. Azra Erhat), Remzi Yayınları, İstanbul, IV, 1, 11-12.

¹⁴ Prokopius, Gizli Tarih, (çev. Orhan Duru), Milliyet Yayınları, İstanbul 1973.

¹⁵ M. Taner Tarhan, *Eski Anadolu Tarihinde Kimmerler, Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Anadolu Medeniyetleri Sempozyumu- I. Araştırma Sonuçları Toplantısı- İstanbul 23-26 Mayıs 1983*, Ankara 1984, s. 109. Ayrıca bak. "*Eskiçağ'da Kimmerler Problemi*", VIII. TÜRK TARİH KONGRESİ- ANKARA 11-15 EKİM 1976, Ankara 1979, s. 355- 369.



geliştirdikleri yol araçlarını da götürmüşler, Romalılarda yol'a verilecek önemin pekişmesine neden olmuşlardır.

Güvenli, ulaşım şartları kolay ve olabilecek en çabuk biçimde yol düzeninin sağlanması konusunda Roma'nın şaşırtıcı bir başarısının olduğu gözlenmektedir. Avrupa içlerinden ve Anadolu'dan Çin'e yapılan yolculuklar Roma'nın öncelikle ticari çıkarları için önem arz etse de, Anadolu ve Yunanlı bilginlerin sayesinde bu etkinlik seyahat edebiyatı, coğrafya, tarih ve sanat tarihi gibi alanların zenginleşmesiyle entelektüel bir "yol kültürü"yle tamamlanmıştır. *Pausanias* ve *Strabon* gibi yazarların eserleri bu kültürün yazın kaynakları içindedir.



Resim 9: *Etrafı dağlarla çevrili gölden çıkan gök ejderi. Uyghur duvar fresklerinden biri. X. yüzyıl. Bezeklik'te 19 no'lu tapınakta bulunmuştur.* (Berlin Staatliche Museum).

Sogtlar, adlarıyla anılan Sogdiana'nın küçük bir kitlesi olmakla birlikte, bu halk; Orta Asya ve çevre tarihinde sınırları olmayan, klasik anlamda siyasal gücü bulunmayan ama bir tür "ticari imparatorluk kurmuşlardır" diyebileceğimiz kadar alış verişle özdeşleşmiş, kervanlarla bütünleşmiş bir topluluktur. Onların ticari etkinliklerinde Türklerin sağladığı imkânların payı büyüktür.¹⁶

Doğuda Zerdüştlüğün, batıda Hristiyanlığın dolanımı ve bu renklerden beslenen Maniheizmin ortaya çıkıp yayılmasını ele alacak her hangi bir çalışmada ya da Orta Asya Türk kültür tarihinde Sogd tacirleri vurgulanmıyorsa, bu çalışma oldukça eksik temeller üzerinde bina ediliyor demektir.

Sogdlar, başta Uygurlar olmak üzere pek çok halkın bilim, yazı ve din hayatındaki etkileriyle, Eski Dünya Karaları içinde evrensel değer ve entelektüel bilgilerin yanı sıra halklar arası folklorik malzemelerin taciri olmakla, hem bilim tarihinin hem de dünya kültür tarihinin zenginleşmesinde inkâr edilemez yerleri vardır. Ne ki "ticaret" vurgusu dışında Sogdların din, bilim ve kültür hareketleri içindeki yerleri

hakkında yeterince araştırmanın yapıldığını söylemek zor.

¹⁶ L.N. Gumilöv, *Eski Türkler*, (çev. Ahsen Batur), İstanbul 1999, s. 22.



Yol kültürünün özgün yanlarından biri, uzak alanlara gitmeyen halklarda heyecan, korku, merak ve heves kaynağı olmasıdır. Nitekim seyyahların yazılı ya da sözlü olarak anlattıkları maceralar, derledikleri masal ve hikâyeler, dinleyici kitlelerin muhayyileleriyle katlanarak zenginleşip çok daha nâmütenahi anlatılara eriştirilmiştir. Kaf Dağı'nın ya da okyanuslar ötesinin icadî bilgileri yüzyıllarca terennüm edilmiş, masal ve mitler kendini aşan inançlara temel dahi olmuşlardır.

Masallarda, efsanelerde ve esatirlerde yer alan korkunç canavarlar, devler, cüceler, yamyamlar, uçan atlar, uçan halılar, yedi kat yerin dibinden yedi kat göğün üstünde gezen anka'lar, yılan kral/kraliçe şahmeranlar, kan emici yaratıklar, şaşılması sevdalar, ölümü küçümseyen özlemler, gurbet eller, bugüne gelemeyen efsanevî uygarlıklar, cinler, cin çıkaran lambalar, periler, dağın ötesindeki mağarada yaşayan ak sakallı bilgeler, mekirler, karanlıktan gelen iblisler, muskacılar, büyücüler, üfürükçüler, cadılar, karnında çiftlikler ve halkların hayat kurduğu balinalar, mutlu insan adaları, karlı dağların kar adamları, çerçiler, keşişler, dervişler, cennet ülkeler, sonsuzluk bahşeden ab-ı hayat ve daha nice unsurların doğup yaygınlaşmasında yolculukların ne denli bir payı olabileceğini anlamamak mümkün değil.



Resim/Harita 10: Roma ordusu için yapılan haritalardan biri olduğu sanılan Peutinger Haritası'nın el yapımı kopyası, Almanya'nın Augsburg kentinin evrak kâtibi olan Konrad Peutinger tarafından 1508'de bulunmuş, muhafaza ettiği haritaya onun ismi verilmiştir.

Bugünkü fantastik edebiyatın temelinde, kadim yolların ve o eski yolculukların izi hâlâ belirgin ve belirleyicidir. Bu edebiyata günümüzde karşı çıkanlar olduğu gibi, geçmişte *Samsatlı Lukianos* gibi düşünürler de alay etmişlerdir. Anlatılan olağan üstü olaylar kadar, bu anlatılarla alay eden metinler de “yol kültürü” nün bir parçasıdır. Herodotos'ta veya Evliya Çelebi'deki abartılar kadar, bu abartıları ortaya koyup eleştiren metinler de aynı kültüre dayalı ürünlerdir.

“Yol” ve yol bağlantılı haberleşme, ulaşım, taşıma, ilişki,

konak, uğrak, mesafe, iz, işaret, inşa, güvenlik, araç ve hatta yol olgusu çevresinde oluşan folklorik değer, kavram ve olaylar da bu genel geçmiş algısı içerisinde ele alındıklarında daha anlamlı bir çerçeveye oturtulmuş olmaktadır. Yol'a ilişkin her hangi bir olgu, hatta o yol'un kendisi de “ilk” olma açısından belli bir zamanda ve belli bir toplum tarafından ortaya

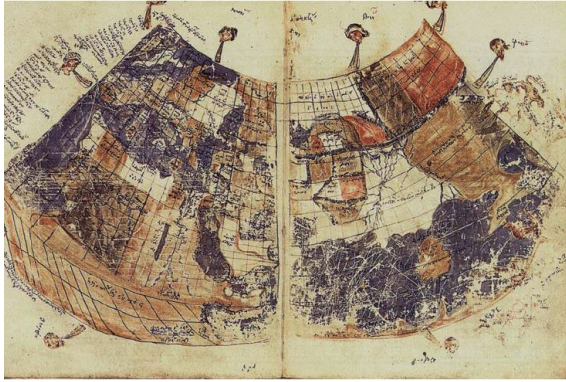


konulmuş olabilir, böyle de olmuştur. Ne ki işlevselliği açısından bakıldığında, birlikte yaşadığımız dünyanın en somut müşteregi yol'dur. Uygarlığın tanımında evrensellik ne kadar esas ise yol da bu evrenselliğin gözle görülür en anlaşılır cephesi olarak vardır.

Yolların izlediği güzergâhlar büyük ölçüde doğal yapı tarafından belirlenmiş olmakla birlikte, bu mutlak bir durum değildir. Özellikle sınır ve güvenlik şeridi amacıyla oluşturulan hatlarda doğanın konumu stratejik mevkilere göre uyarlanmıştır. Doğal geçitler hemen her zaman işlevseldir. Örneğin, kara ve akarsuyun birlikteliği içinde uzanan yollarda köprü olmaksızın veya sal kullanılmadan geçilmesi imkânsız yerler bulunmaktadır. Bazı kanyonların her iki yakasındaki yükseltiler ordu ve mühimmatının taşınmasına imkân tanımadığı için bu insan ve eşya yükünü taşıyacak nitelikte sallara ihtiyaç duyulmuştur. Çeşitli yönetimlerin ticarî etkinlikler içinde bunu başardığı, ordu seferlerinde kullanılmak üzere daim sallarin bulundurulduğu anlaşılmaktadır. Bu tür teknik gereklilikler, sal ve köprü yapımında uzmanlaşan zümreleri ortaya çıkardığı gibi, ülkedeki mimar, usta ve sair vasıflı insanların yeri geldikçe köprü gibi yapılarda da katkıları istenmiştir. Yollar yalnızca "yolcuları" çağrıştırmaz, yol yapımcısı ve yol müctemilatlarını inşa edenleriyle de anılmalıdır.



Resim 11: Batlamyus'un temsili portrelerinden biri (XVI. yüzyıl Almanya)



Resim/Harita 12: Batlamyus'un dünya haritası.

Yollar bulunuyordu. Farklı toplumlarda ve farklı zamanlarda oluşan siyasal yapıların egemenliği, siyasal yapıların kendi içlerinde uyguladıkları değişik idari uyarlamalar, gelişen

Tarih boyunca ortaya çıkan siyasal gelişmeler, kurulan yeni devletler ve yıkılan sistemler içerisinde yol güzergâhlarında az ya da çok değişimler yaşandığı gibi, bazı yolların kullanım amaçları da değişebilmiştir. Savaşlar nedeniyle kullanılan yolların ticari yollarla aynı olması zorunluluğu yoktu.

Savaşların, ayaklanmaların ve tarihsel süreç içerisinde ortaya çıkan birçok vaka sonunda çeşitli kitlelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde, bugün bir kısmı açığa çıkarılmayacak kadar belirsizleşmiş tali



veya dönüşen askeri ya da ekonomik ortamlar; yol güzergâhlarının da değişmesine, yeni yollara, hatta bazı yolların tamamen terk edilmesine yol açmıştır.

Bazı yollar, kullananlarının kimler olduğu bilinmeyecek kadar eski dönemlere aittir. İlk Çağ'da da önemini koruyan bazı yolların, sonraki dönemlerde de işlevsel olmaya devam ettikleri tespit edilebilmektedir. Yol güzergâhlarında görülen büyük kaymaların, toplumların teknolojik konumlarıyla da ilgili olduğunu, XVII. yüzyıldan sonra ise hızla gelişen yeni yollarla dünya yol ağlarının giderek karmaşık bir hâl aldığını biliyoruz. Hülâsa; süreç içerisinde yaşanan tarihsel geçmiş, bu süreçte paralel yolların da geçmişini ifade eder.

Mezopotamya'da haritaların prototipine yukarıda değinilmişti. Büyüyen ve dünyanın uzak alanlarıyla ilişki içinde olan devletlerde daimi uzmanlar sayesinde haritacılık özel bir uğraş, teknik bir konudur. Çin'de Chou Krallığı (MÖ, 1120- 256) yöneticileri haritacılar ulkenin siyasal, ekonomik, topografik ve demografik durumunu gösteren çizimler istemişlerdir. İmparatorlar ülkelerini gezerken yanlarında harita ve haritacıları eksik etmemeye çalışmışlar, böylece derlenen bilgiler haritalarla ifade edilebilmiştir.

Çin'de haritacılığın sürekli bir uğraş oluşu kartografyada önemli bir mesafenin alınmasına, bu bilgiler sonraki yüzyıllarda ortaya konulan daha kapsamlı harita yapımlarına neden olmuştur. Çinli haritacı *Chang Heng* (MÖ. 78-139) çalışmalarıyla *İskenderiyeli Batlamyus*'ün (MS. II. yy.) öncüleri arasında olmuştur. Çin ülkesinde bakanlık yapan *Phei Hsui* (MS. 267) yaptığı ayrıntılı haritalarıyla ünlüdür.¹⁷

İskit, Med, Pers dönemlerinin kazanımları Hellen ve Roma'da katlanarak gelişmiş, Roma seyahat danışma büroları (*Cursus publicus*), güzergâh haritaları (*Itinerarium*) yanı sıra *Roma mili* (Perslerde parasang, Yunanlılarda stad) yol kültürü içine alınmıştır. Avusturya- Viyana Milli Kütüphanesi'nde bulunan Tabula Peutingeriana, o dönemlerden kalan tek güzergâh



Resim/Harita 13: *El İdrisi'nin Dünya Haritası.*

¹⁷ Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, (çev.Fatoş Dilber), Ankara 1994, 113-114.



haritası olması nedeniyle özel bir öneme sahiptir.¹⁸ Şehir, han ve mesire alanlarının simgesel olarak belirtildiği bu güzergâh haritaları, uzak mesafelere yolculuk edecek insanlara sağladığı kolaylık yanı sıra kaybolmaktan korkmamanın verdiği güveni de bahşetmiştir.



Resim/Harita 14: *Kaşgarlı Mahmud'un Dünya Haritası.*

XII. yüzyıl Arap coğrafyacısı *El İdrisi'* nin Sicilya Norman kralı II. Roger için yaptığı dünya haritası Çinlilerin kareli haritaları geleneğinin ileri örneğidir.

Dünya haritası çizimi, dünyayı tanımakla, dünyanın tanınması da bir o kadar dünya üzerindeki yolların bilgisiyle örtüşür.

Marco Polo ve *İbn Battuda'* nın seyahatleri boyunca tuttuğu notlar ve verdiği bilgilerden hareketle dünyanın büyük bir kısmının haritası çizilebilir. Buna karşın *Kaşgarlı Mahmud'un* dünya haritasından da Orta Asya merkezli Türk toplulukları ve kentleri hakkında önemli yorumlarda bulunabilirsiniz. Buna;

anlatıların haritalaşması ve haritaların anlatıma erştirilmesi de diyebiliriz.

YOLLAR VE YERLEŞİMLER

Çeşitli şehir ve kasabaların önemli bir bölümü yollara bağlı olarak kurulmuş, gelişmiş veya o yolun önemi kalmayınca önemsizleşmiş hatta tümüyle terk edilmiştir. Güzergâhında olduğu yolun işlevsizleşmesiyle eski önemini yitiren yerleşmeler yanı sıra yola bağlı olarak gelişen birçok yerleşim de bunun kurbanı olup eski orijinal dokusunu sonsuza kadar kaybetmiştir. Her iki durumda eski niteliğini kaybeden bu yerleşimlerden şanslı olanlar, üzerlerindeki toprak örtüsü sayesinde, eğer yüzeyde ise sorumlu insanların fedakârlığıyla eski özgün dokusunu az ya da çok bugüne değin koruyabilenlerdir.

İlk yerleşimler, bunların geçmişteki konumu ve bunlar arasındaki bağlantılar oldukça karmaşık gözükmektedir. Tüm ülkelerde gerekli yol araştırmalarının yeterli ve aynı düzeyde henüz yapılmamış olması, yollar hakkında bilgi veren eski klasik kaynakların birbiriyle çelişen kayıtları, çağdaş araştırmacıların kanaatlerindeki belirsizlik gibi bir dizi nedenle, doğru bilgisine erişilmesi güç olan yolların ve yerleşim merkezlerinin tarihi konusunda mümkün olduğu kadar itidalli olmamızı gerektirir. Örneğin bir dönem Yukarı Fırat

¹⁸ Winfried Löschburg, age, s.22.



Havzası'nın ve sınırların korunup gözetilmesi açısından stratejik bir öneme sahip olan Satala'nın kuruluş amacı *Prokopius*'un ifadesine göre bu stratejik gerekçeye dayalıdır. Prokopius'ün verdiği bilgi, Satala'nın ilk kuruluşundan çok Roma'nın ihtiyaç duyduğu kadim kentin askeri bir karargâh olarak yeniden tahkim edildiği biçimindedir. Oysaki bu şehrin ve bağıntılı olduğu yolların bilgisi, yapılacak arkeolojik incelemeler içinde bir bütün olarak açıklık kazanmaktadır.

Görülüyor ki, yol ve yerleşimlerin durumları konusunda edindiğimiz bilgilerin hacmi, tarihsel kaynaklarda verilen bilgiler veya bugünkü araştırmaların niteliğiyle sınırlıdır. Ayrıca, eski kaynaklarda zikredilen pek çok şehrin sadece adını anmaktan öteye gidemediğimiz gibi, bu yerleşimler arası yolların nerelerden geçtiğini de bilemiyoruz.

KURUMSALLAŞAN YOL VE KÜLTÜREL AKIŞLAR

Farklı bölgelerde ve farklı toplumlarda yaşayan insanların hayatlarını daha iyi şartlarda idame ettirmeleri ihtiyacı nedeniyle ortaya çıkan yolların örgütlenmesi ameliyesi de süreçsel bir niteliğe sahiptir. Örneğin en eski yollardan biri olan Güney Arabistan kıyıları boyunca uzanan “günlük” yolunu ele alalım. Bu yol, öncelikle Güney Arabistan halklarının hayatında özgün bir algıya, bu algıya bağlı kültürel kodlara sahiptir. Söz konusu yol; biri denizden İndus tarafına, diğer kolu kuzeyden Mezopotamya'ya, batıda ise Kızıldeniz kıyısı boyunca ya da üzerinden Nubya veya Mısır'a varıyordu. Güney Arabistan çıkışlı olarak kabul ettiğimiz yolun vardıği üç bölge uzantılarından her birinde özdeş yapılar olabildiği gibi, biri diğerinden farklı yapısal niteliklere de sahiptir. Nitekim deniz üzerinden İndus'a giden kol öncelikle uzak bir alanla yapılan ticaretin ve oldukça farklı bir kültürü tanımanın değerleriyle yüklüdür. Batıda Somali'ye veya Mısır'a varan yol, çok daha farklı ticari mallar üzerinden geliştirilen etkinlik alanlarının çıkmasına neden olduğu gibi, bu malların dinî törenlerde kullanılanların olmasının da ayrı bir önemi vardı. Kuzeye giden yol ise, Mezopotamya ve çevre uygarlık verileriyle tanışıklığa alt yapı oluşturmaktaydı. Bu durumda, her bir yol için gerekli müşterekler olduğu gibi, her bir yol güzergâhının ve taşınan nesnelerin niteliğine bağlı farklı davranışlar da olacaktır. Bir bütün olarak baktığımızda, yol ve yollar, belli bir dinamizm içinde varolan, değişen, dönüşen, kendi kavramlarını üreten örgütlü kurumsal yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır.

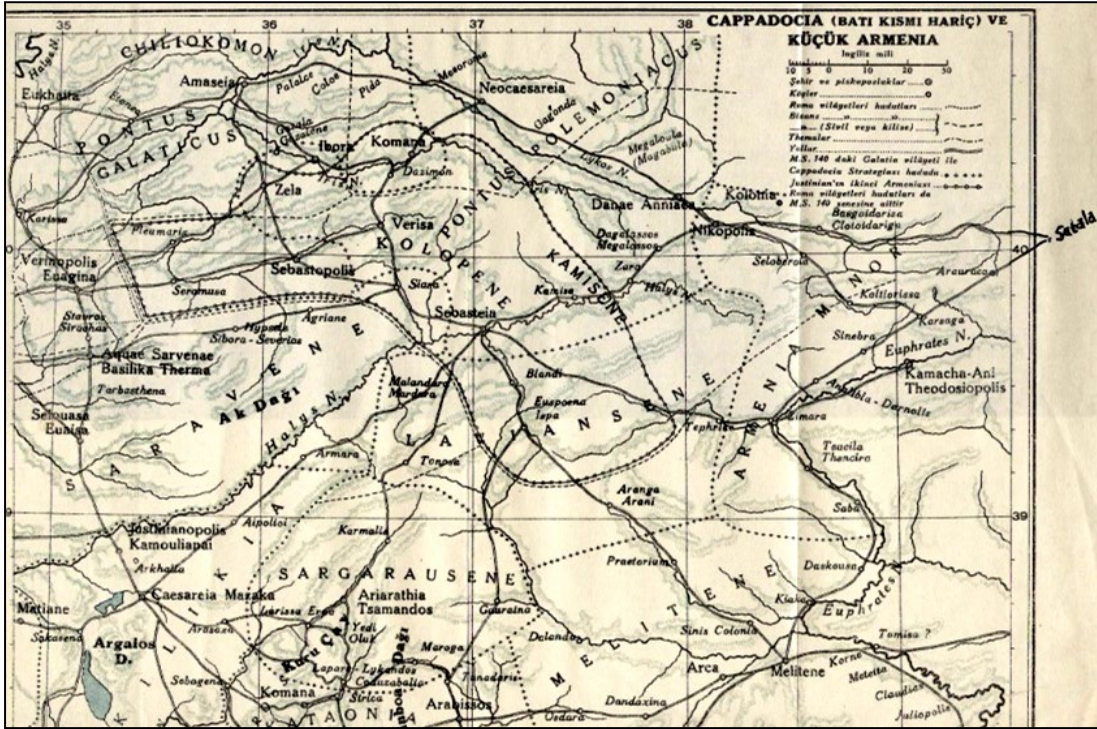
Anadolu'da öteden beri kullanılan yol ağları Perslerce geliştirilip Sart'tan Susa'ya giden *Kral Yolu* gibi ünlü “imparatorluk yolları” oluşturulmuştur.¹⁹ Herodotos o dönem kuryelerinin hızından, yol düzen ve örgütünden uzun uzun bahseder. Dönemin uzunluk ölçü

¹⁹ J. Wiesehöfer, *Antik Pers Tarihi*, s. 123; L. Casson, *Antik Çağda Seyahat*, (çev. N. Özsoy), İstanbul 2008, s. 45.



birimi olarak *parasang* (1 parasang = 6 km) ın yollardaki kilometre taşının da karşılığı olduğu sanılır

Anadolu'da Hitit, Azzi/Hayaşa, Urartu, Frig dönemi yol ağını ve haberleşme sistemini devralan Perslerin bu konuya ne kadar önem verdikleri “gezi metinleri”²⁰ kayıtlarından anlaşılmaktadır. Bu kayıtlarda yolda olan, mesaj ileten, mal ya da para taşıyan, çalışmaya veya resmi görevlileri denetlemeye giden çok sayıda insan hakkında bilgi verilmektedir. Posta yöneticisi (*astandes*), tez ulak, hızlı koşucular, atlı koşucular, atlı postacılar (*angareion*), çağrı postası yanı sıra *ateş kulesi* ve *sinyalcisi* gibi bir dizi iş ve buna ifade eden kavramlar ortaya çıkmıştır. Bazıları Hurri, Hatti, Hitit, Hayaşa, Frig ve Urartu dönemlerinden devralınan bu eylem ve kavramlar sonraki Yunan ve Roma üzerinde büyük etki bırakmış ve bu sistem yaşatılmıştır.



Resim/Harita 15: Anadolu'nun belli bir kesitinde (Hayaşa Bölgesi) bulunan yerleşimler ve yollar ((S. W. M. Ramsay).

Herodotos ve *Xenophon* gibi yazar ve seyyahların eserleri Yunan dünyasının doğu yol ve bölgelerine olan ilgisini göstermektedir. MÖ. V. Yüzyıl başından itibaren Batı'nın Doğu hakkında önemli ölçüde bilgi birikimine sahip olduğu anlaşılmaktadır. İskender'in seferine

²⁰ J. Wiesehöfer, age , s. 122.



katılıp daha sonra bu büyük ülkeyi paylaşan generallerin yol bilgilerinden şüphe edilemez. MÖ. 300' den sonra doğu dünyasında Yunan kültürü tanınmış ise bu büyük ölçüde yol ağları ve yol örgütleri sayesinde. Selevkoslar zamanında kayda alınır bir Yunan kültürü yerleşiminden bahsedemeyiz. Ancak zaman sonra ve Roma aracılığıyla bazı kentlerde Yunan kültürüne özgü yapıların inşa edildiği, Yunancanın belli kesimler tarafından bilinip konuşulduğu da bir gerçek.

Yol güvenliği: Güvenlik, en başından günümüze kadar, hareket hâlindeki toplulukların temel sorunlarından biridir. Geçmişte kervanların yüksek dağ eteklerinden, zirvelerden ve riskli patikalardan geçmesinin nedeni güvenlidir. Derin vadi ve kıstaklarda tuzağa düşmek yerine, enginliklerden görece uzak mesafeleri görmek, yeri gelince savunmak, savaşmak ve kaçmak için yüksekliklerden yürümek çok daha akıllıcadır. Zorunlu olmadıkça hizbe sayılacak alanlar tercih edilmediği gibi, denizlerde de kıyıya yakın gitmek tercih edilmiştir.

Peş peşe kervanlar ve gemi konvoylarının oluşturulması, taşınan malları çoğaltmanın yanı sıra yolculuğun güvenli geçmesi için de önemlidir. Sefere çıkan tacirler tıpkı savaşçılar gibi kılıç, ok ve mızrak taşıyorlar, gerektiği hallerde yanlarında ücretli savaşçı gruplar bulunduruyorlardı. Eğer kervanlar her hangi bir devlet veya o devlete bağlı resmi nitelikli insanların saldırısına uğrar ise bu olay çok daha büyük savaşların nedeni sayılmıştır. Harzemşahlar Devleti'nin yıkılışına neden olan olay, bu devlet içinde Moğol kervanına yapılan bir saldırdır.

Devletlerarası yolların tahkimatında güvenliğe yönelik çeşitli yapılar da yer alır. Garnizonlar, kale ve kuleler bunlar arasındadır. Örneğin Roma/ Bizans- İran ile Bizans-Arap mücadelelerinde korunmaya çalışılan eski Paryadros - Doğu Toroslar - Munzurların batısı boyunca tahkim edilen savunma kaleleri ve yerleşimler özellikle savaş dönemlerinde Bizans'ın kuzey- güney yönündeki güvenli yol hattı olma önemini uzun süre korumuştur. Roma yol taşları, bu temel tahkimli hattın varlığını teyit edecek önemli buluntular arasındadır. Bu tür mil taşları ve yol levhaları, yabancı bölgeler üzerinde yol giden insanların gidecekleri yönü belirlemeleri için hayati öneme sahiptir. Kaleler ve kuleler hem kuzey- güney bağlantısını hem de bu hatta yapılan güvenlik güçlerinin tahkimatını apaçık göstermektedir.

YOLLAR, KENTLER VE KÖPRÜLER

Yollar aracılığıyla doğu- batı, kuzey- güney ülkeler arasındaki kültürel tanışıklıkların ve kültürel akışlar, farklı dünyalar arasında birebir kopyalamaları değil, yeni ve farklı geleneklerin birlikte ürettikleri formları ortaya çıkarmıştır. Örneğin pek çok Roma kentinde bulunan tapınak, tiyatro ve semtler hâlinde öbeklenen binalar, daha öncesi yüzyıllara ve uygarlıklara ait eski yerleşimler üzerinde inşa edilmiş ise o yerleşimle uyumlu biçimde konumlanmıştır. Belli bir bölgede ancak birbirini takip eden farklı topluluklar, her halükârda



o yöreye ait yerel malzemeyi kullanmak zorunda olduğu gibi, bu malzemeleri yapan yerli ustaların algısı ve yeteneği bu yapılara yansımış durumdadır. Kaldı ki çoğunlukla, köklü geçmişe ve değerlere sahip halklar üzerinde egemen olan yeni yönetimler, yerlilerin birikimlerine saygı duymak, o yapıları devam ettirmekle onların gönlünü kazanmaktan imtina etmemişlerdir.

Romalılar pek çok şey gibi yol yapımını da Asyatik toplumlardan olan Etrüsklerden öğrenmişlerdir. Anadolu'da öteden beri var olan eski yolları tadil ederek ve yeni eklentilerle emsalsiz bir yol ağı oluşturmuşlardır. Yüksek dağ sekilerinden, derin vadilerden ve debisi değişken akarsular üzerlerinden yolların geçebilmesi oldukça zor olmakla birlikte bu başarılıdır. Sorun yalnızca arabaların gitmesine uygun genişlikte yol ya da köprü yapımı değil, bazı alanlarda bataklık zeminlerin kullanışlı hâle getirilmesidir de. Birçok akarsuyun üzerinde yapılan köprülerin iki yakası zemin olarak uygun hâle getirilmeksizin kullanılması mümkün gözükmemektedir. Bu köprüler su taşkınlıklarının fazla olduğu yerlerde yeterince yüksek olmalıydılar; bu ise köprülerin uzun olmasıyla sonuçlanmıştır.



Resim 17: Servet Somuncuoğlu (1964-2013). *Sibirya'dan Anadolu'ya Taştaki Türkler, Saymalıtaş Gökyüzü Atları, Damgaların Göçü – Kurgan adlı eserleriyle Türk Dünyası için büyük hizmetlerde bulunmuştur.*

BİNEK VE TAŞIT HAYVANLARI

Yol ve yolculukların, savaşların, günlük hayatın en önemli unsurları arasında eşek, öküz, katır ve at gibi evcil hayvanlar yer alır. Daha çok yük ve daha hızlı biçimde mesafeleri katetmek için hayvanlardan yararlanmaktan bugüne kadar vazgeçilmemiştir. Asya'da Tibet sığırı (yak), deve, at, eşek, öküz; Amerika'da lama; kuzey ülkelerde Ren geyikleri, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da deve, Mısır'da deve yanı sıra ceylan, Hindistan'da fil hem binek hem de taşımacılık için binlerce yıl hizmet etmektedirler. Anadolu'da erken hayvancılık ve tarıma geçiş, küçük ve büyük baş hayvanların erken evcilleştirilip üretilmesi anlamına gelir. Bunlardan at'ın önem kazandığı alanlar arasında Hurri- Hayaşa ülkesi de vardır. Orta Asya menşeyli evcil atların güney batıya ilk göçleri büyük ihtimalle Hurriler aracılığıyla olmuştur. Yukarı Fırat Havzası'ndan güneye inen ve Mitanni Devleti'ni kuran Hurrili halkın atla olan bağıntısı o kadar ileridir ki, bu ilişki nihayetinde Kukilli adlı birinin ilk seyislik kitabının yazma seviyesine çıkmıştır. "Cennet atları" nın yurdu Hayaşa'dır.



At'ın evcilleştirilmesi daha sonra katırın da üretilmesi demektir. Acele edilmeyen ağır yük taşınma işinde öküz ve mandaların koşulduğu kağnılar, diğer zamanlarda eşek, katır ve nihayetinde üzenekli atlar tercih edilmiştir.

Başlangıçta yük hayvanı olarak iş gören atların en geç MÖ. II. bin ortalarında savaş arabalarına koşuldukları, atı Hayaşa aracılığıyla tanıyan Hitit kabartmalarından anlaşılmaktadır. MÖ. I. binde binek olarak kullanılan atların donanımlı eğer, üzenekli ve nallanması seviyesine daha sonraki zamanlarda gelinmiş olmalıdır. Nal olmadığı zamanlarda savaşlarda kullanılan atların, öncelikle savaş alanlarına yakın bölgelerden tedarik edilmiş olacağını tahmin etmek güç değil.



KİTAPLAŞAN KEŞİFLER VE YOL HİKÂYELERİ

Tarih, çok sayıda yol hikâyeleriyle doludur. Bunların bazıları yazılı kayıtlara geçirilmiş ve kitaplaştırılmış, bazıları sözel kanallarla günümüze ulaşmıştır. Öncelikle yazılı olarak günümüze kadar gelen gerçek yol hikâyeleri sayesinde “bulan” ve “bulunan”lar arasında yaşananları kısmen de olsa bilmek mümkün olmuştur. Bazı yol metinlerinde ise tümüyle anlaşılması zor dramatik tablolarla karşılaşmaktadır.

Geçmiş yolculukların yazılı kayıt altına alınması ve bu sayede bugüne ulaşmış olması, tarih yazımı başta olmak üzere pek çok açıdan önemlidir. Geçmişe ait “kaynak” niteliğindeki bu kitapların değerlendirilmesi de bilim ve etik açısından belli bir hassasiyeti gerektirmektedir.



Resim/Harita 18: *Çatalhöyük*.

“zıt” mış gibi algılanan hâllerin birlikteliğinden doğan ahengi yakalamaktır. Her hangi bir “buluş/keşf” ortaya konulduğunda, bu keşfin vereceği hezeyanları yazın dünyasına yansıtımsızın yazabilmek, keşfin gerçeğini “dil” in imkânları altında yok etmek yerine sükûnetle “ifade” edebilmek, yanlış ve doğru arasındaki çizgide kararlı bir noktayı bahşedecektir.

J. G. Leithäuser, dünyayı keşfedenler ve bu keşifleri kaleme alanlar hakkında yazdığı kitaba²¹ Kartacalı Hanno'nun yazdıkları için: “*Dünya üzerindeki en eski yolculuğun*

Bilim adamında var olan/olması gereken inanç, ortaya konulan olguların doğru olduğuna toplumu ikna etmek için bir dizi yöntemlerin, akıl yürütmelerin üretilmesini sağladığı gibi, üretilen her bilginin yanlışlanabilir olabileceğini de içinde barındırır. Doğru ve yanlış arasındaki bu ince çizgi, bilimsel çalışmalarda korku kadar güvenin, karamsarlık kadar umudun, cesaret kadar itidalin, sükûnet kadar heyecanın kaynağı olarak görülebilir. Sorun, bu “uç” veya

²¹ J. G. Leithäuser, L'Homme à la conquête de l'univers Les grandes explorations depuis Colomb jusqu'aux voyages planétaires, Paris 1955; Kitap 1962'de Almanca (Ufer dem Horizont hinter, Hardcover), 1971'de Türkçe olarak (Dünyamızın Fatihleri, çev. D. Türkömer, İstanbul) yayınlanmıştır.



günümüze kadar gelebilen kayıtları” diye başlar. Oysaki, MÖ. VI. yüzyıl ortalarında gerçekleşen bu yolculuk ne dünyanın en eski yolculuğudur²² ne de Hanno'nun yazdıkları yolculuğa ilişkin en eski kayıttır. Bu, Leithauser'in geçmişe ait heyecan verici bir yolculuğu aynı heyecanla anlatan eski kayıtlara kendi heyecan dolu bakışıdır. Nitekim binyıllar öncesinden bu yana çok sayıda yolculukların olduğunu kanıtlayan sayısız arkeolojik malzemeler olduğu gibi, yapılan bazı yolculukları kayda geçen yazılı- görsel metinlerin bazıları en az MÖ. IV. bine gitmektedir. Yeterki, yazılı veriler alfabe - dil düzleminde okunurken, görsel malzemeler ise ifade ettikleriyle okunabilsin.

Babil’ de klasik anlamda “harita” olarak da kabul edilen çizimlerin yapıldığı bazı tabletlerin yaşı MÖ. II. hatta III. binlere kadar gitmektedir. Ayrıca, “ilk dünya haritası” da bu bölgede bulunmuştur. Bilinen ilk harita ise Çatalhöyük’ te bir evin kerpiç duvarına yapılan resim/haritadır (MÖ. 6200). Çatalhöyük’tekiler dahil, bu verilerin çoğu yazı içermemektedir. Bunların harita olmaları yanı sıra dönemin gezilip görülen mekânlarının bilgisini de ifade ettikleri, görselliklerinin okunuşuyla öğrenilmektedir.

Kartacalı gemiciler MÖ. 530’da Cebel-i Tarık Boğazı’nı geçip Atlas Okyanusu’na açılarak Afrika’nın batı kıyıları boyunca ilerlemişlerdir. Zaman zaman karaya çıktıklarında karşılaştıkları hayvanlar onlar için bilinmez, insanlar ise “vahşi” ve “çirkin”dirler. Öylesine korkmuşlardır ki (!) dönüşlerinde uğradıkları adadan yakaladıkları üç kadını kesip derilerini yüzmüş ve Kartaca’ya getirmişlerdir!.. Leithauser buna ihtimal vermek istemiyor ve “*Acaba bunlar hayvan postuna sarınan vahşi yerliler miydi?*”²³ diyerek insan kesip deri yüzmeyi tuhaf bir gerekçeyle meşrulaştırma çabasına girişiyor. Yok eğer bu gerekçe olayı meşrulaştırmak için ikna etmez ise, Avrupalı bazı aydın tiplerinin “kendi merkezli” şu bilindik türdeki argümanını tedavüle sokmaktan geri kalmıyor: “*Bu eski kayıtların önemi, içinde yazılı olanlardan çok, böyle konuların o çağda kaleme alınmış olmasındandır. Okuyup yazmanın pek az kişiye nasip olduğu ilk çağlarda, Hanno gibi serüvenci bir komutanın tuttuğu bu kayıtlar, o çağlarda erişilmesi güç bir kültür seviyesini göstermektedir.*”²⁴

Baştan sona insanın içini burkturan, tarihsel olarak somut yanlışlar içeren, kültürü keşfe indirgerken keşfi de uygarlığa çıkararak şu malum oryantalist yaklaşım.. Bu yaklaşıma göre; tarihin görece “eski/kadim” bir vaktinde her hangi bir kitabın yazılması çok daha önemli; kendileri dışında kalan (ilkel !) insanların kesilen kafaları ya da yüzülen derileri ise söz konusu kitabın içerdiği tâli bir kayıt, bahs- i diğer önemsiz bir ayrıntı!..

²². Herodotos’un anlattığına göre Mısır Firavunu II. Nekos’a (İÖ. 609-593) bağlı ücretli Fenikeli denizciler Afrika’ya Hanno’dan bir yüzyıl öncesi gitmişler ve bu kıtanın etrafını gemiyle dolaşmışlardı. **Herodotos Tarihi**, IV. 42.

²³ J. G. Leithäuser, **Dünyamızın Fatihleri**, s. 10.

²⁴ J. G. Leithäuser, s. 11.



O çağlarda “okuyan yazan çok az” derken, söz konusu yer Avrupa’dır kuşkusuz. Oysaki, aynı dönemde Anadolu, İran ve Mezopotamya birçoğu günümüze kadar gelen ve kamuya açık alanlarda konumlandırılan yazılı anıtlarla dolu. Çeşitli dinî metinler ise Doğu topluluklarında günlük hayatın bir parçası.

Ve ne diyor Leithauser: “..bu kayıtlar, o çağlarda erişilmesi güç bir kültür seviyesinin göstergesi.” Doğru!.. Kültürün bu seviyesine, yani kendi dışındakileri “vahşi” , “ilkel”, “korkunç” gibi sıfatlarla yaftalayan, Afrika’dan Güney Asya’ya, Balkanlar’dan Orta Doğu’ya, Kuzey Amerika’dan Latin Amerika’ya kadar ötekileştirici, kadim zamanların tüm insanlığa ait verilerini koruyan müzeleri yok edici, Kızılderili kadınların rahminden para kesesi yapmaktan zevk alıcı, petrol gibi enerji kaynakları adına milyonları hiç görücü, Vatikanlaşan, Ortodokslaşan ya da Gregoryenleşen Hristiyanlık adına kitleleri katledici, iki yüzlü yılışık bir kültürel seviyeye dünyamızın masum çoğunluğu henüz

gelemedi. Batı ve onun kültürel interlantı ise hâlâ bu seviyenin mümessilleri olmaya devam etmekte. Kristof Columbus, 1492’de Bahama takım adaları üzerinden San Salvador Adası’nda karaya ayak bastığında, karşısında şaşkın, ürkek ve ne yapacaklarını kestiremez hâldeki masum yerlileri görür. Yerliler olup bitenlerin farkında bile değillerdir. Ama Columbus ne yapacağını bilmektedir. Onlardan olsa olsa “ sadık ve uslu hizmetkâr olur”, “kolaylıkla Hristiyanlığa bile geçebilirler” ki,²⁵ bu da kölelere Batı’nın yüce lütfudur! Columbus ilk fırsatta ülkesinin ona kazandırdığı karakterin gereğini yerine getirip saflıklarını gizlemeyen “vahşilere” karşı gücünü ve şatafatlı gösterisini sergiler. Süslü-püslü giysileri ve gürültü koparan toplarıyla masum yerlileri etkilemesi, doğallığı içinde yürüyen beşeri hayata düzenbazlıkla atılan bir tokat olarak kayda geçecektir.



Resim/Harita 19: Heinrich Bünting'e (1545 - 1606) ait, Kudüs'ün merkezde olduğu yonca yaprağı biçimindeki dünya haritası (DE MONETIS ET MENSURIS SACRAE SCRIPTURAE). Bilinen Eski Dünya Karaları yanı sıra İngiltere, İskandinavya ve Amerika da bulunuyor.

²⁵ Christoph Columbus, **Bordbuch, Briefe, Berichte, Dokumente**, Haz. E. Gerhard Jacob, Viyana 1968, s. 91.



1519'da yanında 600 civarında adamı, tüfek ve atlarıyla Meksika'ya ayak basan Hernando Cortez adlı caninin adını tiksinererek de olsa yazmak, tarihsel vakaları hatırlatmanın zorunluluğu..

Avrupa'dan kalkıp Hindistan'a giden Hristiyan topograf Sain Cosmas İndicopleustes'i (VI. yy.) hoyrat ya da cani kâşiflerden biri olarak göremeyiz. İleri yaşlarda kabul ettiği Hristiyanlık umdeleriyle tasvirlerle boğduğu iki ciltlik eserinde (Topographia Christina) dünya, üstü eklemek gibi yassı bir kutudur. Kaldı ki "*Hristiyanlığa olan bağlılığı artırmadıkdan sonra yeryüzünü tanımanın bir faydası da yoktur*" onun için. Yine de birkaç yüzyıl boyunca, yaptığı çalışma, içinde yeni ve farklı bilgiler içermesi nedeniyle (olsa gerek) Hristiyan dünyası tarafından bir dönem onaylanmamıştır.²⁶

İşte, yol boyu yürüdüğümüzde, bildiğimiz ancak anlaşılması müşkil dünyanın bir cephesi bu. Marifet sadece keşfetmek/bulmak değil, bulunanların varlığına ve var oluşuna saygı göstermek olmalıydı oysa. Ve marifet, ne Doğulu ne Batılı olmak da değil, yeryüzünün her hangi bir köşesinde "insan" olmaktan ibaret.

"BEREKETLİ HİLAL" Mİ?, "BEREKETLİ YILDIZ" MI? YOKSA !..

Keşfin doğası gereği, kendinden nükseden bir duygu kabarmasına neden olması anlaşılabilir bir reflekstir. Yukarıda vurgulandığı gibi, bu keşfin heyecanını yazın dünyasında "dil" in imkânlarına heba etmemek de önemli. Örneğin Mezopotamya.. "İki ırmak arası" ve çevresinde yapılan araştırmalar keşiflere, keşfedilen yeni bilgi ve buluntular da bilim âleminde haklı heyecanlara neden olmuştur.

XVII. yüzyıl ortalarında İtalyan *Pietro della Valle* ile Mezopotamya ve Sumer- çivi yazısına karşı başlayan ilgi XIX. ve XX. yüzyılda devam etmiş, Eski Mezopotamya uygarlığının siyasi ve kültürel yapısı çeşitli yönleriyle ele alınmıştır.²⁷

Bölge üzerinde yaşanan heyecan verici bilimsel buluşlara, bugün için de çağdaş diyebileceğimiz ve Ön Asya uzmanı niteliğiyle ön plana çıkan bilim adamları heyecan, itidal, sükûnet ve temkinlilik arasında gidip gelen eserleriyle katkıda bulunmuşlardır. *M. E. L. Mallowon, L. Wolley ve H. Frankfort* başta olmak üzere bazı bilim adamlarının çok sayıda

²⁶ Bu gezgin Cosmas'lı Alexandria olarak bilinir. Indicopleustes (Hintli Gezgin) takma adıdır. Daniel J. Boorstin, **Keşifler ve Buluşlar**, (çev. F. Dilber), Ankara 1994, s.110.

²⁷ Ahmet E. Selim, **Eş- Şaku'l- Evsat-ı Tarihi Kadimi**, Beyrut 1990, s. 15 vd.; H. W. Saggs, **Peoples of The Past: Babylonians**, London 1995, s. 10; Firuzan Kınal, "*Çivi Yazısının Doğuşu ve Gelişmesi*", **TAD**, VII/12-13, s. 1-10; Selen Hırçın, **Çivi Yazısı**, İstanbul 1998, s. 26 – 28.



kitap ve makaleleri yayınlanmıştır.²⁸ Bütün bu veriler, başta tarihçiler olmak üzere, geçmişe ilgi duyan her insanın müteşekkir olacağı anlamlı çabaların ürünüdür.

Ancak, belli bir yöre üzerindeki keşiflerin, araştırmaların ve yapılan yorumların, yer yer bazı spot sıfatlarla anılmak istenmesinin “doğru”dan öte yargılama niteliğinde olduğunu da tespit etmek gerekir. Noah Kramer’in Sumerler hakkında yaptığı olağan üstü ve duyarlı çabaları arasında vecizleştiricesine “*Tarih Sumerde başlar*” demesi, onun Sumerci heyecanından başka bir şey değildir.²⁹ Aynı şekilde, Güney Anadolu, Mezopotamya ve Mısır’ı kapsayan alanlara ilk kez ünlü Mısırbilimcilerden James Henry Breasted tarafından “*Bereketli Hilal*” sıfatının takılması da,³⁰ üretim/bereket olgusunu belli bir bölgeyle özdeşleştirip sair alanları ikincil düzeye indirgemekten başka bir anlam ifade etmemektedir.

Nitekim, aynı zaman diliminde Hindistan, Orta Asya, Kafkasya gibi daha başkaca alanlarda “bereketli hilal” diye tesmiye edilen alanlarla nicel ve nitel anlamda bereket/üretim etkinliklerinin olduğu bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında, astronomik kavramsallaştırma çok bi gerekliyse, “bereketli hilal” yerine “bereketli yıldız” demek daha doğru gibi durmaktadır. Şu var ki, bu hilal ve yıldızlarla yapılan süslemeler, yeterince ele alınmayan dünyanın tüm diğer alanlarını ötelemek demek olacağından, yeryüzünün tümünde bereket ve üretim havzalarını bir bütün olarak görmek çok daha etik, çok daha doğru olacaktır.

Mezopotamya, Elam, Filistin, Mısır, Kafkasya, Orta Asya, Balkanlar, Ege, Anadolu, İran ve Hindistan’da ortaya çıkarılan kentlerin yanı sıra çok sayıda arkeolojik malzeme çeşitli müzelerde sergilenmektedir. Bu malzemeler, yazılı bilgilerinin yanı sıra yazısız görsel niteliklerinin doğru okunmalarıyla büyük avantajlar sağlanmaktadır. Eski Dünya Kararları’nın bereketli havzalarının keşfi, bu bereket noktaları arasında uzayan yolların bilinmesi için de önemli bir avantaj teşkil etmektedir.

“KURTULUŞ” ADINA YOLLARA DÜŞEN IŞIK ADAMLAR

“Tao bir faaliyet gösterince bir isim kazanır. İsim kazanınca ergin/kâmil bir varlık olur. Gök de bunu o zaman öğrenecektir. Göklerin kemalatı öğrenmesiyle hiçbir tehlike kalmayacaktır.” (*Tao Te Ching’den*)

²⁸ Geniş bilgi için bak. Leonard Wolley, **Mesopotamia and The Middle East**, London 1961 ve **Summerians**, London 1965; M. E. L. Mallowan, **Early Mezopotamya and İran**, London 1965; Georges Roux, **Ancient Iraq**, New York 1980; Henri Frankfort, **Uygarlığın Doğuşu**, (çev. A. Şenel), Ankara 1989; Dancel Davic Luckenbill, **Ancient Records of Assyria and Babylonia**, New York 1969.

²⁹ Noah Kramer, **History Begins at Sumer**, New York 1959.

³⁰ J.H. Breasted, **Ancient times: A History of the Early World: An Introduction to the Study of Ancient History and the Career of Early Man**, Boston, 1916, 131–32, p. V



Genel anlamda kurtuluş, varlıklar karşısında gücünün niteliğini ve sınırlarını bilen bireyin ³¹ özgürlük yoluyla elde etmeyi umduğu üst bir safhaya erişmesiyle ilgili bir kavramdır. Bağlantısızlığın ve salt bağımsızlığın olamadığı bir dünya içinde bunun imkânsızlığını bilmek, ya teslimiyetçiliği ya da mücadeleyi seçme şansını da birlikte getirir. “Hiç” olmayı içine sindirenler için kurtulmanın yolu teslim olmaktan, onuruyla var olarak kurtulmanın yolu ise mücadeleden geçecektir.



Resim / Harita 20: Filistin ve çevresi.

Felsefi planda kurtuluş mücadelesi, bilgi düzleminde tartışılan düşünceler çerçevesinde yürütülür. Dinî planda yürütülen mücadele sonucu kazanılan kurtuluş ise Tanrı'ya erişme, kutsal alana karışma hâlidir. H. Rousseau'nun da dediği gibi: “yalnızca bireysel kurtuluşu amaçlayan dinler ayakta kalabilmişlerdir”. ³² Buna paralel olarak, düşüncelerinde kurtuluş temi taşımayan filozoflar da yeterince kaale alınmamıştır. Ancak, her hâlükârda kurtuluş, özgürlük sorununun çözümünden sonra mümkündür. Bu nedenle filozof, kurtuluşa erişmek için bilgilenmek, dindar ise günahlarından arınarak özgürleşmek zorundadır.

Tarih- toplum çizgisinden bakıldığında, kitlelerin özgürlük ve kurtuluş adına umut ve özlemlerinin yansımalarını yine birçoğu dinî içerik taşıyan mitolojik metinlerde bulabiliyoruz. Mitolojik anlatıların tahlilinde salt psikanalist yöntemi kullanması ve her vakayı bu yaklaşıma indirgeyerek sunma tarzı tartışılmaya açık olsa da, J. Campbell'in “Kahramanın Sonsuz Yolculuğu” adıyla Türkçeye

³¹ İnsanda sınırlanmışlığın ve yetersizliğin derin ve hüznü algısı, kendi varlığının “son” a ereceğinin bilgisiyle ilişkilidir. Dindarlık ise sonsuza bağlanarak sonsuza erişme umudunun göstergesidir. T. E. Şahin, *Tanrı Tanırlık “Yabancılaşma” mıdır?, Yeni Düşünce*, Ankara 1994; Nitekim “sonlu varlığın dar hayatı, sonsuz bir gerçeğin (Tanrı'nın, Mana'nın, Evren'in-TEŞ) hükmü altındadır.” F. Challeye, *Dinler Tarihi*, (çev. S. Tiryakioğlu), İstanbul 1972, s. 285.

³² H. Rousseau, *Les religions*, Fransa 1968. s. 94. Eserin Türkçeye iki ayrı çevirisi yapılmıştır: *Dinler (Tarihi ve Sosyal İncelemeler)*, (çev. O. Pazarlı), İstanbul 1970, s.115; *Dinler Tarihi*, (çev. S. Kocapınar) İstanbul 1974, s. 108.



kazandırılan eseri, türünün az sayıda ve özgün örneklerinden biridir.³³ Özgürlük ve kurtuluş adına verilen zihinsel ya da ruhsal çabalar yanı sıra fizikî dünya üzerinde bunu gerçekleştirmek için yollara düşmek de gerekecektir; kurtulmak, kurtarmak ve nihayetinde kurtuluş adına..

Başta dinler olmak üzere, toplumsala ilişkin vâzedilen düşüncelerin yayılımında yol ve yolculuklar, dünya kültür tarihinin özgün bir cephesini oluşturur. Dinî ya da felsefî anlamda sözü olan kişi veya kişilerin, tebliğini üslendığı kelamı ötelere taşımak için giriştikleri çabanın seviyesi, o düşüncelerin ve o düşünce yayıcılarının sonraki zamanlardaki konumlarını tayin edecek kadar önemli olmuştur. Dahası, bazı hâllerde yollara düşmek, mahdut bir alanda sıkışıp kalan düşüncelerin, düşünürlerin, peygamberlerin ve tebliğle mükellef olunan kelamın geleceği adına bir “kurtuluş” tur.

“Daha yakına gelme” dedi (Tanrı), “ayağındaki çarıklarını çıkar, çünkü üzerinde durduğun yer kutsaldır. Ben atalarının, İbrahim’in, İshak’ın ve Yakub’un (da) tanrısıyım.”

.. “ve onları o diyardan kurtarmak için, o diyardan iyi ve geniş bir diyara, süt ve bal akan diyara çıkaracağım.” (Tevrat/Çıkış-3)

Din ve inanışların yeni mekânlarda yeni yurt tutma, yeni ihvanlar bulma, yeni güçler elde etme arayışı ve arayışların etrafında örülen esatirler; dinlerin, inanışların, fikirlerin olduğu kadar, yolların ve yolculukların anlatı kültürünü teşkil eder. Bu yol hikâyelerinin, taşınan din veya inanç kadar dinîleşmişliğini, yayılan düşüncelerin ana fikri kadar o fikrin hangi mekânlarda nasıl anlatılmışlığını barındıran öyküler de anlamlaştırılmış, sayısız yazılı ya da sözlü malzemeler birikmiştir.

MÖ. II. bin başlarında, Mezopotamya’daki Ur kentinden Filistin’e gitmek isteyen Hz. İbrahim, çölün yaratacağı sorunlardan kaçınmak ya da bilemediğimiz başka nedenlerle Urfa (Harran) üzerinden çizdiği bir kavisle bunu gerçekleştirir.

Bu yolculuğun onu götürdüğü topraklarda bulunan Sodom Krallığı ve diğer Filistinli yerel güçlerle aralarında çeşitli sorunlar, sürüp giden çatışmalar eksik olmaz. Eşi Sarah bu topraklarda ölür. Ancak, Filistin’in batı yakasında Hebron mevkiinde belli bir toprağın sahibi olmayı başarır. Hz. İbrahim’in Ur’dan Hebron’a gidişini, Filistin- Mısır arasında oluşacak başkaca kitlesel göç hareketleri izler. Tevrat’a bakılacak olursa, Filistin’de baş gösteren kıtlık, İbrahim soyundan insanların Mısır’a gitmesini zorunlu kılar. Mısır’da gelişen olaylar da MÖ. 1200’ler civarında ters göçe neden olur.

Ur’dan Hebron’a, Hebron’dan Mısır’a, Mısır’dan Kızıldeniz üzerinden tekrar Filistin’e yapılan göçler ve yaşanılanlar dilden dile aktarılır. Bazı anlatılar bazı zamanlarda kayda geçer;

³³ J. Campbell, *The Hero With A Thousand Faces/ Bin Yüzlü Kahraman*, New York 1949; *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (çev. S. Gürses), İstanbul 2000.



Tekvin, Çıkış, Levililer, Sayılar, Tesniye.. derken; yolculuklar, aşklar, ölümler, peygamberler, krallar, zulümler, kurtuluşlar, sevinçler, hüznler, ihanetler, koyunlar, inekler, öğütler, emirler vs. toplanır “Tora” laşır. Ortaya çıkan, zaman ve mekân düzleminde kayıp giden yollar eşliğinde oluşan tarih, din ve esatirler karması bir kitaptır.

Sabahleyin, gün doğmadan çok evvel, İsa kalktı; çıkıp bir ıssız yere gitti; orada dua etti. Simun ve onunla beraber olanlar İsa'nın arkasından gittiler; ve onu bulup kendisine: Herkes seni arıyor, dediler. İsa'da onlara dedi: Başka yakın akrabalara gidelim ve oralarda da vâazedeyim; çünkü ben bunun için (yola) çıktım. Ve havralarında vâazederek, ve cinleri çıkararak, bütün Galile'de dolaştı. (İncil/Markos: 1)

Hız. İsa, arınmak amacıyla, büyük bir ihtimalle kendisinin de dahil olduğu Yahudi/Esseñî tarikatından biri olan Yahya'nın yanına varmak için Nâsıra'dan Erden'e uzun bir yol kateder. Yahya, onu “Mesih” olarak tanır. İsa'ya ilişkin ilk kayıtlar, onun Galile'nin bütün köy ve kasabalarını gezerek vâazda bulunduğudur.³⁴

Hız. Muhammed'in Mekke'de İslâm dini adına verdiği mücadele ve karşılaştığı güçlükler bilinmektedir. Mekke'li müşriklerin baskılarına dayanamayan Müslümanlar iki katile halinde Habeşistan'a hicret/göç etmişlerdir. Ancak, İslâm literatüründe “hicret”ten kasıt, öncelikle Hız. Muhammed ve arkadaşlarının MS. 622 yılında Mekke'den Medine'ye göç etmeleridir. Bu tarih “Hicrî takvim”in de başlangıcı olmuştur. Mekke'den Medine'ye yapılan bu yolculuk; Ensâr - Muhacir kardeşliğinin, Medine kent devletinin ve giderek Ön Asya'da Müslümanların öncülük yaptığı büyük devletlerin ortaya çıkışının da başlangıcını teşkil eder.

Ön Asya ve Mısır dışında, Maveraünnehir, İndus, Anadolu, Çin ve Ege çevresi çeşitli dinî, toplumsal ve felsefî düşüncelere sahne olmuştur. Bu bölgelerdeki düşünürlerin yol hikâyeleri, yol düşünceleri ve yol güzergâhları üzerinde tekevvün eden özgün dünyalar; üzerinde devasa çalışmaların yapıldığı/yapılacağı malzemeleri içermektedir.

ASHİRAND'IN İŞİLTİLİ YOLLARI

Pengea'nın parçalanması ve her parçasının biri birinden ayrılması sonucu ortaya çıkan kıtalar, benzeşen özellikleri kadar benzeşmeyen taraflarıyla da tanımlanırlar. Her kıtanın kendine özgü fizikî yapısı, iklimi ve bitki örtüsü, onlar hakkındaki algılarımıza yön verirler. Kıtalar hakkındaki farklı algılamaların bir boyutu da, bu büyük kara parçalarında yaşanan beşerî olaylar ve gelişmelerdir.

Dünya kültür tarihi bütünlüğü içerisinde değerlendirildiğinde, bilindik fizikî kıtalardan çok daha fazla kültürel kıtalar ya da büyük kıtasal havzalar olduğunu tespit etmek mümkündür. Örneğin, Ön Asya (Orta Doğu); Asya, Afrika ve Doğu Akdeniz'i içinde

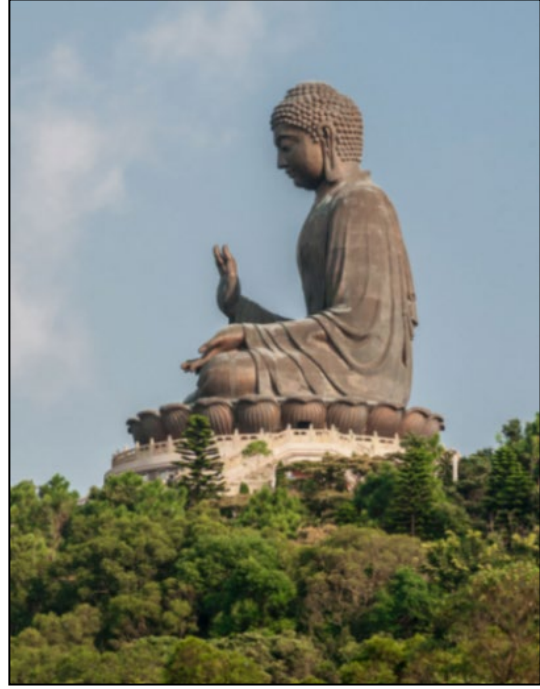
³⁴ İncil/Markos 1:15; K. Armstrong, **Tanrı'nın Tarihi**, (çev. O. Özel-H. Koyukan- K. Emiroğlu), Ankara 1998, s. 116.



barındıran kültürel bir kıta veya tarihselliği içinde ayrımlaşan büyük bir kültür havzasıdır. Bu anlamda Kıta Avrupası (Batı Avrupa) ile Doğu Avrupa, Orta Asya ile Doğu Asya fiziken birleşik, ancak kültürel anlamda ayrışik alanlardır.

Eski Dünya Karaları içerisinde kendine özgü kültürel kıtalardan biri de Anadolu, Kafkasya, Maveraünnehir merkezli Güney Asya, İran, İndus merkezli Batı Hindistan ve bugünkü Pakistan kendi tarihselliği içinde kültürel bir kıta (Ashirand) olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim toplumsal, dinî, siyasî pek çok olgu, Ashirand'ın hemen her yerinde ortak bir payda olarak gelişmiştir. Bu olguların gerçeği, Ashirand'ın kültürel ve tarihsel bütünlüğü içerisinde ele alınırsa anlaşılabilir. ³⁵

Kelime olarak Sankristçe kökenli olduğu söylenen “*Mitra- Waruna Tanrıları*”, diğer Hurri ve Sumer tanrılarıyla birlikte MÖ. XIV. yüzyıla ait bir Hitit metninde geçer. Metin, I. Şuppiluliuma'nın (MÖ. 1355- 1320) Mitanni hükümdarı Şattiwaza ile yaptığı bir anlaşmaya ilişkindir. ³⁶ Hint- Veda metinlerinde MÖ. 1200'lerde, İran'da ise ancak MÖ. IX. yüzyıldan sonraya ait yazılı belgelerde görülür. ³⁷



Resim 22: Erzincan- Kemah kanyonundaki kayalık alanda bulunan, “Haya”nın adı ve anlamıyla özdeşleşen kartal.(Fot. Tuğrul

Mithra, temsili olarak “güneş”, “ateş” ve “ışık”la anılır. Somut sembolleri arasında en çok göze çarpan, ortasında güneş ve her iki yanında açılmış olarak duran iki kanat motifidir. Kanatlı güneş ve bunun varyantı simgelerin (ejder, yılan, arslan) işlendiği materyallere Ashirand'ın hemen her yerinde rastlanmaktadır. Mithra ve sembollerinin ilk kez hangi bölge ve kentte çıktığına dair farklı tezler işlenebilir. ³⁷ Ancak, Mithra'nın ışığını olabildiğince uzak

³⁵ CTH 51; 14 (A Ay.54-58), Güngör Karauğuz, *Boğazköy ve Ugarit Çivi Yazılı Belgelerine Göre Hitit Devleti'nin Siyasi Antlaşma Metinleri*, s. 214.

³⁶ Erkan İznik, *Anadolu'da Mithra Kültü*, (Yüksek Lis. Tez.), AÜ-Sos. Bil. Ens. Ankara 1999, s. 2; Geniş bilgi ve literatür için bak. T. E. Şahin, *Hayasa Bölgesi Tarihi I*, s. 319- 327. Not: 92.

³⁷ H. K. Ensert, M. Ö. *İkinci Binde 'Kanatlı Güneş Kursu' ile Taçlandırılmış Anadolulu Hitit Figürleri*, *Anadolu / Anatolia-* 28, 2005, 27.



ülkelere taşımak; Mitra'nın, Anahita'nın, daha sonraki süreçlerde Zerdüşt'ün ve bu gelenekten mülhem Manihaizmin öğretilerini yaymak için nice ardılların Çin'den İtalya'ya hatta Afrika'ya kadar binlerce kilometrelik yolları katettikleri çok açık.



Resim 21: Hong Kong – Tian Tan'daki Budha Heykeli

MS. V. yüzyılda Ashirand'ın kadim aydınlığı önemli ölçüde azalmış görünse de, yeni din ve düşünce dünyalarında Haya- Haldi- Mithra- Anahita ve diğer anlayışlar bir biçimde kendi aurasını hissettirmeyi başarmıştır. Bu süreçte yollar; “kurtuluş” adına yürüyen “ışık insanları”nın adımlarıyla ışıldamışlardır.

HİNDİSTAN VE ÖTELERİNE NİRVANA'YI TAŞIMAK; BUDHA VE BUDİST RAHİPLERİN YOLCULUĞU

MÖ. VI. yüzyılda yaşadığı sanılan Budha (Sakya Muni), sükûnetin, huzurun ve barışın dilidir. Bunu, doğrudan ona ait sözlerden anlamak mümkündür. İlk sözleri şunlardır: “Gerçeği bilen ve gören mutlu insanın yalnızlığı ne hoştur. Tuttuğu yoldan ayrılmayan, *hiçbir varlığa kötülük yapmayan kimsenin hâli ne hoştur.* Hiçbir ihtiras, hiçbir arzu duymayan kimsenin hâli ne hoştur. Ben'in inatçılığını yenmek mutlulukların en yücesidir.”

Budha, kurtuluşa götüren gerçeği keşfettikten sonra yaptığı iş, bu gerçeği yaymaktır. Bir diğer deyişle, mücadele etmek ve kötülükle savaşmaktır. Önce, kendisiyle birlikte olmalarını istediği beş eski arkadaşını bulmak için yola koyulur. Beş kişiyle paylaştığı düşüncelerini daha sonra herkese yaymak için çalışır.³⁸ Dağlar, vadiler, köyler, kentler gezer. Ayrım yapmadan her zümreden insanı huzur

Hititlerde kullanılan kanatlı güneş, diğer pek çok dinî unsurlar gibi büyük ihtimalle Hurri- Hayaşa- Mitanni kültüründen alınmıştır. Hayaşa Bölgesi'nde tesadüf ettiğimiz kanatlı güneş kabartmaları İran ve çevresinde işlenen motiflerden çok daha eski yüzyıllara aittir. Erzincan- Kemah arası kanyonun üstünde yer alan dağlardaki kartal heykeli ile yine Hayaşa Bölgesi'ne ait bir yerleşimde tespit ettiğimiz ejder kabartması bu materyallerin Anadolu'daki en eski örnekleri arasındadır. Neşredeceğimiz diğer çalışmalarda yer alan her iki unsur, çevredeki seramik malzemelerin niteliğinden hareketle MÖ. III. bin sonu, II. bin başlarına (ETÇ) tarihlenebilir.

³⁸ F. Challeye, *age*, s. 90.



duyacakları kurtuluşa çağırır. Ölmeden önce Budha'nın müritlerine son sözü: “*Yılmadan savaşınız*” olur. Bu, ömrü yollarda geçen Budha'nın baştan sona içselleştirilmiş özgürlük ve kurtuluş adına verdiği onurlu mücadelesinin ana çerçevesidir.



Resim 23: Jainizmin dünya tasarımı. Merkezde Meru Dağı vardır.

Budizmin ilk biçimlerinde (*Hinayana*= Küçük Araba), gündelik hayatın olmazsa olmaz ritüellerinin eksikliği, kitlelerde bu dinin zaafi olarak algılanmış olmalıdır. Bu nedenle Brahmanlara hizmete devam edilmiştir. Brahmanların geleneği yürütmeleri, ister istemez eski Veda ve Brahmanlardaki bilgilerin de yaşamasını sağlamış, bu süreç Hindistan'da Budizmin dışlanmasıyla sonuçlanmıştır. Yine de, nasıl ki Budizm kendinden önceki Hind düşünce geleneğinden tümüyle ayrılamaz ise, Yeni Hinduizmde de Budizmin topluma

Budizm doğduğu yıllarda, birçok yönüyle Brahmanizmle çatışan Upanişatlar en olgun dönemini yaşıyor ve büyük bir serbestlik içinde savunuluyordu. Budizm, protestoculuk anlayışın da var olduğu bir zamanın imkânlarına sahipti. Budizmin, kendisinden önceki toplumsal düzene karşı dinî - felsefî bir tepkinin ifadesi olduğunu, önceki dinî-felsefî doktrinlerle olan farklılıklarından anlaşılacaktır. Bu açıdan bakıldığında; Budizm, ne madde dünyasında ne de ruh dünyasında devamlı hiç bir şeyin olmadığını; kâinatın, özün, ruhun olmadığını; bunların yerine hâl'lerin varlığını vurgular. Bu anlayış, hem Brahmanist doktrinlerden hem de Upanişatlardan farklıdır.³⁹



Resim 24: Uygur Budist rahipler.

³⁹ F. Challeye, *age*, s. 95.



kazandırdığı pek çok kalıcı nitelikler görülmezlikten gelinemez.⁴⁰

Budha'nın öğretileri, ölümünden sonra müritleri tarafından yazılıp derlenmişlerdir. Her ne kadar Hindistan'da Budizm dışlanmış olsa da, uzun yüzyıllardan beri kullanılan yolları kullanarak uzaklara giden misyonerleri sayesinde çok daha geniş alanlarda yayılmış ve her ülkede yeni biçimler (*Mahayana*= Büyük Araba) almış, yayıldığı Çin, Japonya, Tibet, Türkistan gibi yerlerde, o ülke toplumlarının kültürel yapıları doğrultusunda ve farklı algılamalarla çeşitlenen Budizmler belirmiştir.⁴¹



Resim 25: Zhang Qian'un İmparator izniyle alarak Han Wudi'nin görevlendirmesiyle yaptığı seferi anlatan bir resim (Mogao Mağarası;<http://en.wikipedia.org>)

Budizm ve Budistler için Hindistan her zaman önemli/kutsal bir mekân olduğu için, sonraki yüzyıllarda bu ülkeye hac seyahatleri olacak, böylece seyahatname literatürü zenginleşecektir.

Bunlardan Çinli Xuan Zang (玄奘, VII. yüzyıl) ile Kore asıllı olup Çin'de yaşayan Hui Chao (慧超, ölm. 780) her ikisi de birer Budist rahip olarak kutsal Budist klasiklerini temin ederek dini bilgilerini geliştirmeyi ve kutsal Hint ülkelerini gezerek hac olmayı amaç

edinmişlerdir.⁴² Daha öncesinde (MÖ, 138) Çin İmparatorluğu'nun elçisi olarak Yüeci ve Hun ülkesine giden Zhang Qian (张 迁) ile X. Yüzyılda Uygur ülkesine giden Wang Yen-Te'nin

⁴⁰ T. E. Şahin, *Hindistan Tarihinin İlk Dönemleri*, Meslek Hayatının 25. Yılında Prof. Dr. Abdulhalûk M. Çay Armağanı I, Ankara1998, S. 893-919; Budizm Ve Diğer Dinlere İlişkin Literatür Olarak Bak. A. R. Özkan, *Dinler Tarihi Literatürü*, AÜ- İlahiyat Fakültesi Dergisi, S. 13, Erzurum 1997, S. 361-409.

⁴¹ Alban G. Widgery, **Tarih Boyunca Büyük Öğretiler**, (çev. G. Soytürk), İstanbul 1971, s.41.

⁴² Eyüp Sarıtaş, *Seyyah Hui Chao' nun Beş Tianzu Ülkesine Seyahati ve Türk Tarihi Bakımından Önemi*, www.arastirmamax.com, s. 105-117.



seyahat günlükleri ise Orta Asya tarihi için büyük önem taşıyan ana kaynaklar zümresindedir.⁴³

BİLGİNİN PEŞİNDEN GİDEN BİLGELER

“Akan ırmakların denize vardığında, adının ve biçiminin yok olması gibi bilge kişiler de onlara biçim olarak katılırlar. Bu kimseler biçimlerinden ve nicel elbiselerinden soyunur, arınarak her şeyin ötesinde olan tanınal bilgeliğe erişirler.” (*Mundaka Upaniṣat'tan*)

Kıt'a Avrupası'nı oluşturan toplumların etnik kökeni, geçmişte Romalıların “barbar” (vırvır edenler) diye adlandırdıkları ve birçoğu Hunların önünden bu kıtaya gelen kavimlere dayanmaktadır.⁴⁴ Tarih sahnesine Batı Hunları sayesinde çıkan bu kitlelerin önceki yüzyıllarda Orta Asya, İndus ve Anadolu üçgeninde, yani Ashirand kültür havzasında var olan kadim kültürlerden etkilendikleri anlaşılmaktadır. Konuştıkları dillerin yapısına, dinî ritüellerine ve ölü gömme geleneklerine bakılırsa, bu toplumların adı geçen uygarlık havzalarının artıklarıyla beslenerek kimlik edindikleri söylenebilir. “Hint- Avrupalı” diye ortaya atılan tezler, “artık kültürler” olarak da nitelenebilecek bu barbarlara görkemli bir geçmiş icat etme çabasının ürünüdür.⁴⁵ Önce Filistin kökenli Hristiyanlığa, daha sonra Ege/Akdeniz patentli Yunan- Roma uygarlığına ve Endülüs aracılığıyla evrensel bilim unsurlarına yanan⁴⁶ Kıt'a Avrupası, seyyahlar ve kâşiflerin açtığı yoldan ilerleyerek yeni ülkelere ve yeni kıtalara nüfuz etme başarısını göstermiştir. Bugünkü Batı'nın kimliği XV. Yüzyılda belirginleşebilmiştir, denilebilir. Bu tarihten itibaren kimliğini muhafaza etmek için “ötekileştirici” ve “ikiyüzlülüğü” esas edinen bu yapı, günümüzde “İslâmfobi” gibi reflekslerle ayakta kalmayı sürdürmektedir.

⁴³ Özkan İzci, *Çin Elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur Seyahatnamesi*, Ankara 1989.

⁴⁴ Roma'nın başlangıçta kendi dışında olan ve farklı dil konuşan toplumlar için kullandıkları “barbar” sıfatını sonraki süreçlerde mahdut toplumlar için, öncelikle günümüzdeki Avrupalı toplumların kıtaya gelen atalarını kast ederek kullandıkları konusunda bak. Karol Modzelewski, *Barbarların Avrupası*, (çev. N. Demirtaş), İstanbul 2011, s. XIII- XV.

⁴⁵ Bu çaba ve çırpınışları görmek açısından ilginç bir çalışma olarak bak. J. P. Mallory, *Hint- Avrupalıların İzinde*, (çev. M. Günay), Ankara 2002. Anılan çalışmanın “sonsöz” ünde, “Hint- Avrupalılık” safatasının temelinde yatan ırkçı- ideolojik bağ sarıh biçimde vurgulanmıştır. s. 310- 311. G. Thomson ise “Hepsi’ de Miletoslu olan Thales, Anaksimandros, Anaksimenes’in Avrupa felsefesinin kurucuları olduğu herkesçe kabul edilir.” diyerek, Avrupa'nın yüzyıllar sonra Anadolu topraklarından beslendiğini itirafta bi sakınca görmez. *Eski Yunan Toplumu Üstüne İncelemeler/İlk Filozoflar*, (çev. M. H. Doğan), İstanbul 1988, s.189. Irkçılıktan ve enaniyet duygusundan uzak kalındığında, önceleri Hazar'ın kuzey ve kuzeydoğusunda yaşayan ve daha sonraları Avrupa'ya sürülen halkların kültür ve dillerinin de Doğu'nun kadim uygarlıklarının etkisiyle geliştiği de itiraf edilebilecekken, bu seviyeye henüz gelemedikleri için, “Hint- Avrupa” türü deyimlerle eski uygarlıklara Avrupa'nın burnu sokulmak istenmektedir.

⁴⁶ Edgar Morin, *Avrupa'yı Düşünmek*, (çev. S. Tekeli), İstanbul 1995, s. 45.



Ege ve çevresinde oluşan uygarlığın alanı, öncelikle anılan denizde yer alan adalar ile Batı Anadolu ve Yunanistan'dır. Bu uygarlığın oluşumu ve gelişiminde; Mısır, Mezopotamya, Anadolu hatta Hindistan'a kadar uzayan yolculuklar belirleyici olmuştur.

Geçmişte Girit/Minos ve Miken süreçleri boyunca deniz yollarıyla Asya ve Afrika yakasında kurulan bağlar, İyon/Yunan döneminde erginleşmiş, ticari ve kültürel anlamda ileri düzeylere taşınmıştır. İonyalılar Baltık kıyılarından Mısır ve Mezopotamya'ya kadar uzanan ticaret yolları sayesinde uzak ülkelerle sürekli ilişkili olmuşlardır.⁴⁷ Gidilen topraklarda yaşayan topluluklar da kendi uzak alanlarıyla ilişkilidirler. Bu nedenle, iki toplum arasında kurulan her ilişki, doğrudan temas edilmeyen toplulukların da bilgisine malik olduğu anlamına gelmektedir. MÖ. VII. yüzyıla gelindiğinde, Ege ve çevresinde yerleşen topluluklara mensup insanların bir kısmı, uzak ülkelere yaptıkları seferler sonucu Akdeniz, Karadeniz ve Marmara kıyılarında çok sayıda koloniler kurmuşlardır. Batı Anadolu ve Yunanistan topluluklarının ticarî başarıları, bilgi peşinde koşan filozofların da önünü açmıştır.

Antik Çağ'ın klasik anlamda ilk filozoflarının yurdu İyonya, yani Batı Anadolu'dur. Aristoteles'in de doğru tespitiyle; MÖ. VII. ve takip eden yüzyılda, bölgenin eriştiği refah seviyesi ve artı zamanlar, bilim, felsefe ve sanat hareketlerine imkân tanımıştır. Miletli Thales, Pythagoras ve Efesli Herakleitos başta olmak üzere, bu düşünürler "Sokrates öncesi ilk filozoflar" olarak da anılırlar. Sokrates ise "*felsefeyi göklerden yeryüzüne indiren adamdır*" (Cicero, Tusculum Tartışmaları, V).

Felsefe dünyasında "yedi bilge"nin ilki olarak bilinen Thales, Milet'ten yola çıkıp kadim kültür ülkesi Mısır'a gitmiş, felsefi ve politik donanım sahibi olarak dönüşünden sonra kendi ülkesinde efsane olmuştur.⁴⁸

İyonyalı ilk filozofların materyalizmine tepki gösteren Pythagoras (MÖ. VI. yy.) Güney İtalya'ya giderek okulunu kurmuştur. Aynı Thales, Anaximandros gibi öğrencisi olduğu söylenen Pythagoras'ın Mısır'a gitmesine ön ayak olarak onun bilgi dünyasının zenginleştirmesini ve dönemin ileri matematik bilgisine erişmesini sağlamıştır. Her ne kadar İyonya merkezli "Doğu" geleneğine karşı olsa da, Pythagorasçılığın temelinde reenkarnasyon yanı sıra insanı ruh ve beden olarak kavrayan düalist bir anlayış bulunur.⁴⁹ Platon'u derinden etkileyen Pisagorasçılığın çok daha "Doğu'da varolan anlayışlarla benzeşmesi dikkat çekicidir.

⁴⁷ Kâmiran Birand, *İlk Çağ Felsefesi Tarihi*, Ankara 1958, s. 16; Ahmet Arslan, *İlkçağ Felsefe Tarihi*, İzmir 1995, s. 2-3; H. J. Störig, *İlkçağ Felsefesi/Hint-Çin-Yunan*, (çev. Ö. C. Güngören), İstanbul 1993, s. 183.

⁴⁸ Wilhelm Capelle, *Sokrates'ten Önce Felsefe*, (çev. O. Özügül), İstanbul 1994, s. 60.

⁴⁹ Ahmet Cevizci, *Pythagorasçı Okul, Felsefe Sözlüğü*, İstanbul 2002, s. 866.



Abderalı Demokritos (MÖ. 460- 370) uzak alanlara (Mısır, Babil, İran) yaptığı seyahatlerle donanan, bilgi teorisi, etik ve matematik alanında ün yapmış ünlü filozoflardan biridir. Daha önce hiç tanımadığı Atina'ya bu uzun yolculuklardan sonra gelmiş, kısa sürede bu kentte büyük bilge olarak saygı görmüştür.



Yüzyıllarca pek çok düşünür, olgunlaşmak adına uzak ya da yakın demeyip çeşitli ülkelere yolculuk yapmıştır. İtalya'dan Baktriya'ya kadar uzanan alanlar savaşçı kitlelerin kılıç ve nal sesleriyle titrediği kadar, bilgelerin derin ve bitimsiz söylemleri içinde yoğrulmuştur. Bu nedenledir ki, daha İlk Çağ'da ve hemen hemen aynı zaman diliminde benzer kavramların uzak alanlarda aynı biçimde terennüm edilmesi şaşırtıcı olmamaktadır.

Resim / Harita 26: *W. Faden, Composite Mediterranean-1785.1.jpg*
(*Commons.wikimedia.org 1968*)

TACİRLER, ELÇİLER, MİSYONERLER, HACILAR, KEŞİŞLER, DERVİŞLER, KAMLAR, OZANLAR

Seyahate çıkan her bireyin ya da topluluğun (seyahat terminolojisinde söylemek gerekirse kafilenin) bir gerekçesi ve o seyahatin planlı veya plansız bir misyonu vardır. Geçmişte ve günümüzde savaşlar, açlık ve kıtlıklar, salgın hastalıklar, doğal felaketler, baskı ve zulümler kitlesel göçlerin zorunlu nedenleridir. Bu tür göçlerde, kitlelerin büyüklüğü ve tutumları dünya tarihinde kırılma noktaları oluşturacak kadar etkin olmuştur. Örneğin MÖ. 1200'lerde yaşanan demirci halkların Ashirand'da hatta Mısır'da görülmeleri, yazılı kaynakların suskunluğu nedeniyle bu alanların büyük



Resim: 27: *Bedesten önü.*
fikirmahsulleriofisi.blogspot.com.



bölümünde “bilinmez/karanlık dönem” olarak sıfatlandırılan bir sürece neden olmuştur. Yaklaşık altı yüzyıl sonra Kimmer ve İskitlerin ön planda olduğu göçler de bu türdendir. Haçlı Seferleri, Cengiz Han’la başlayan Moğol istilâsı, Amerika’ya Avrupa Kıtasından yapılan göçler dünya tarihinin seyrini değiştiren olaylar arasındadır.

İlginçtir ki, nicel anlamda devasa görülen bu olaylar; tacirlerin, misyonerlerin, dervişlerin ve çeşitli gerekçelerle yola çıkan çeşitli gezginlerin misyonu ve tarihsel süreklilik açısından bakıldığında konjektürel kalmışlardır.

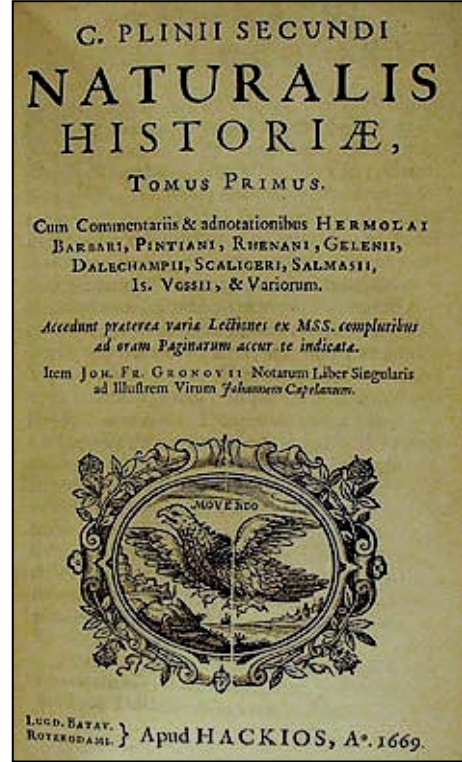
Dahası, Marco Polo’nun seyahati ile, örneğin Haçlı Seferleri karşılaştırıldığında, hangisinin dünya tarihinin seyrinin değişiminde daha az ya da çok önemli olduğu konusunda kesin yargıda bulunmak oldukça müşküldür.

Hâlâ etkinliğini muhafaza eden “nicel tarih yazımı” alışkanlığı nedeniyle, olayların analizinde yeterince başarılı olup olunmadığı hep tartışılacak bir mevzu. René Guénon, “Eğer gerçekten insan, çevresinde derin bir tarzda etki bırakabiliyorsa, bunu bedensel olmaktan daha çok ruhsal olarak yapabilmektedir.” derken, bizleri geçmişteki olayların kronolojik toplamından ibaret bir tarihten öte, olayların temelindeki zihniyeti ve “insan” ögesini kavrayarak yazılabilir bir tarihçiliğe özendirilmektedir.

XIX. yüzyıl tarihçilerinden F. De Coulanges de:

“Tarih sadece olayları ve kurumları incelemez, tarihin gerçek nesnesi insan ruhudur; insan türünün değişik zamanlarda, bu ruhun neye inandığını, ne düşündüğünü ve ne hissettiğini tanımayı arzu etmelidir.” diyerek aynı konuya vurgu yapmaktadır.⁵⁰

Tarihte, uzun alanlara yaptıkları yolculuklarıyla gündeme gelen insanların hayatını ele almak ve onların geriye bıraktıkları kayıtları incelemek ise; insan- zaman bütünü içerisinde

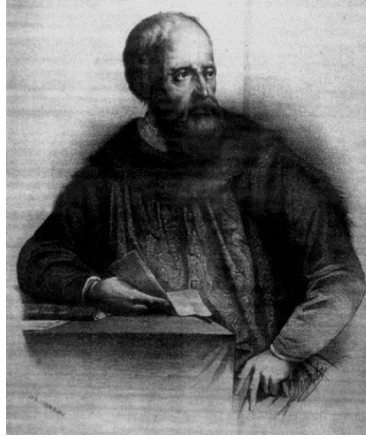
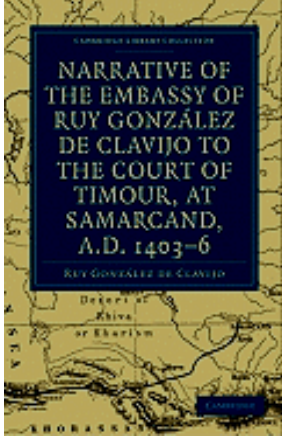


Resim 28: C. Plini Secunti'nin eseri.

⁵⁰René Guénon, Niceliğin Egemenliği Çağın Alâmetleri, (çev. M. Kanık), İstanbul 1990, s. 160. Tarihsel olayların “zihniyet” olgusu etrafında kavranılması konusunda ayrıca bak. M. Weber, Protestan Ahlakı Ve Kapitalizmin Ruhu, (çev. Z. Arıoba), İstanbul 1985; S. F. Ülgener, İktisadî Çözümlemenin Ahlâk ve Zihniyet Dünyası İstanbul 2006; Zihniyet Ve Din, İstanbul 1981; İktisadi İnhitat Tarihimizin Ahlak ve Zihniyet Meseleleri, İstanbul 1951.



geçmişte olayların yaşandığı mekânların ve toplumların ruhsal haritasını aralamak gibi durmaktadır.



Resim 29: <http://www.alibris.com/search/books/author/Ruy-Gonzalez-De-Clavijo/fiction/NRuy;GonzalezdeClavijo>.

Daha önce adı geçenler dışında, yazdıkları kitaplarla dönemleri hakkında bilgi veren, keşiflerde bulunan çok sayıda seyyah vardır. Ksenefon, Strabon, Plinius, Ruy Gonzales Clavijo, Bartolomeu Dias, Vasco de Gama, Zheng He, Jaon Sebastian Cabot, Robert de Clari, İbn Fadlan, Sir Francis Drake, Josaphat Barbaro, Jean Chesneau, Gıyaseddin Nakkaş, Ali Ekber Hatâî, Piri Reis, Macellan, Antonio Pigafetta, Galli Arculf, Harun İbn Yahya, İbn Havkal, Mesudi, Hassan Ali

el-Herevi, Evliya Çelebi, El İdrisî, İbn-i Cübeyr, Kubadiyani, Odoriç, Nicole de Conti, Saint Louis, James Cook, Jean de Joinville önde gelenler arasındadır. Neşredilen kitapları yanı sıra haklarında çok sayıda çalışmalar yapılmıştır.

Vatan Gazetesi'nin 22.12.2011 tarihinde verdiği bir haberde, Evliya Çelebi'ye ait olan, ancak bugüne kadar varlığı bilinmeyen Fırat-Dicle haritası hakkında bilgi verilmiştir.

Haber metni: *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi'nden Prof. Zekeriya Kurşun'un Suudi Arabistan'da bulunduğunu geçen hafta Vatan duyurmuştu. Haritanın tanıtımı dün Marmara Üniversitesi'nde gerçekleştirildi. 1950'li yıllarda dile getirilen, ancak 2009'da varlığı kabul edilen Evliya Çelebi'nin Nil haritasından sonra, şimdi de Dicle ve Fırat haritasının bulunduğunu belirten Prof. Kurşun şöyle konuştu: Harita, İstanbul'da 17. yüzyılda elçilik yapan İngiltere Büyükelçisi William Trumbull'un (1639-1716) kütüphanesinden çıktı.*

1988'de Londra'da nadir kitap ve yazmalar ticareti yapan Bernard Quaritch firması tarafından müzayedeye konuldu. Evliya Çelebi'nin, Doğu Anadolu'dan başlayarak Dicle ve Fırat boylarını takip edip, Hint Okyanusu'na kadar ulaşan haritası, renkli ve 3 metre 43 santimetre boyunda, 4 metre 35 santimetre enindedir. Dicle ve Fırat boylarından Basra Körfezi'ne, oradan da Hint Okyanusu'na kadar olan şehir, kale, mezar, türbe, köprü ve yollar, haritada resimlerle gösterilmiştir. Bu şekliyle de eşsiz bir özelliğe sahip olan haritanın ne kendi çağında, ne de daha sonra benzeri yapılmıştır. 17. yüzyıla ait "Nadir bir Osmanlı haritası" olarak müzayedeye sunulan harita Katarlı bir koleksiyoner tarafından satın alınmış. Haritayı ilk 1998'de gördüm ve o yıldan beri çalışmalar yapıyorum. Harita birleştirilmiş 8



parça folyodan oluşmaktadır. İçindeki yazılar 17. yüzyıla ait. Üzerinde kimin çizdiğine dair bir bilgi yok. Ancak Evliya Çelebi'ye ait olduğu konusunda hiçbir kuşumuz yok.”



Resim 30: Evliya Çelebi ve yeni bulunan Fırat-Dicle haritası.

Tacirler ve Elçiler: Uygarlık Dönemi boyunca her türlü materyallerin ülkeden ülkeye yayılmasını sağlayan tacirler olmuştur. Rekabetin, hırsın ve başka halklar üzerinde egemen olma tutkusunun arttığı bazı dönemlerde, bu tutkuyu tatmin edecek ivmeye katkı sağlayacak mamülleri temin eden tacirlerin el üstünde tutulduklarına kuşku yok. MÖ. IV- III. binlerde Akdeniz çevresindeki ülkelerin kalayı ithal etmek zorunda olmaları, Sicilya'dan Afganistan'a, Kafkasya'dan Kıbrıs'a; dünyanın ancak belli yerlerinde bulunan maddelerin aracı olan sıra dışı taşıyıcılarının varlığına tanıklık eder. Bu sıra dışı insanlar tacirlerdir. Önceleri *deniz kabukları* ve *obsidiyen*, bir dönem kalay, daha sonraları *demir*, *tuz* ve *kehribar*, *altın*, *gümüş*, sonrasında *kürk*, *ipek* ve *baharat*, önem kazandıkları oranda tacirler de önemsenmiş,

onların yol sorunlarının çözümü için özel gayretler sarf edilmiştir.

Tacirler, malların değiş tokuşundan paranın cari olduğu dönemlere kadar, yaptıkları ticaretin her safhasında işlem ve tahsilatlarını her zaman an'lık yapmamış, ödeme süreleri konularak ve borçlanmalarla işlerini yürütmek zorunda kalmışlardır. Bunun için, borç ve alacakları konusunda canlı şahitler dışında nesnel kanıtlara ihtiyaç duyulmuştur. Çeşitli ticari nesnelere ve konuşulan seslerin sembolik karşılığı olan “yazı”, onların sayesinde gelişmiş, belki de yazı bu sayede ortaya çıkmıştır. Yanlış bir alışkanlık olarak “*tarih yazı ile başlar*” diyenlerin, “tarih tacirlerle başlar” demeleri; tarihin başlangıcını icat edilmiş nesneye indirgemek yerine, içinde doğrudan insan'a vurgu yapıldığı için daha akılcı olur!

Tacirlerin uluslararası statüsü ve servetleri, siyaset ve ticaret dünyasının birbirine yakınlaşmasını sağlamış, tüccar sınıfı yaşadıkları ülkede özel kazanımlar elde etmiştir. Onlar, birkaç yüzyıl öncesine kadar da yeryüzü hakkında bilgileriyle gıpta edilen avantajlara sahiptiler. Kendisi bir tüccar ve aynı zamanda elçilikle görevlendirilen J. Barbaro, “*Kara parçalarının tümü, yer kürenin oldukça küçük bir bölümünü oluşturmaktadır. Bununla birlikte, insanoğlunun gücü o kadar acizdir ki, dünyanın mühim bir kısmını görebilmiş olan çok az kişi bulunabilir. Eğer yanılmıyorsam, hiç kimse bu ufukları (tümüyle) gezmemiştir.*

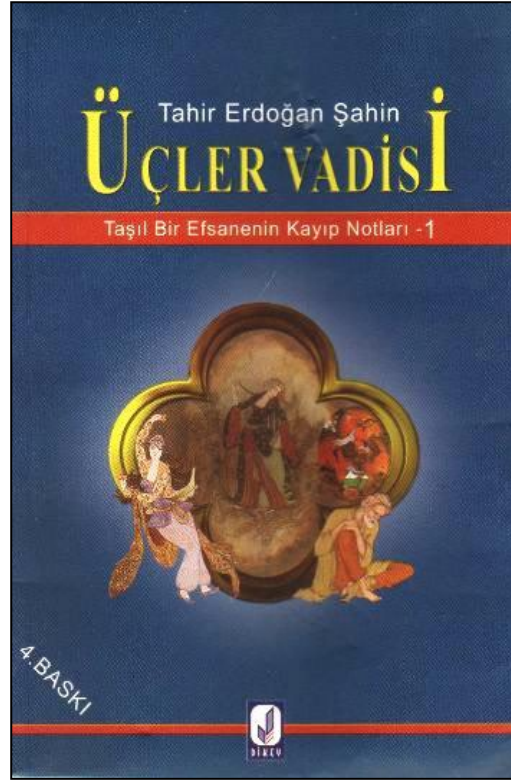


Bizim devrimizde dünyanın bir bölümünü görenler genellikle tacirler ve denizcilerdir.” diye yazar.⁵¹

Vasıfları olan, bilgi ve görgüleriyle dikkati çeken bazı tacirler, uluslararası diplomasi için en uygun insanlar olarak görülmüşlerdir. Eğer istenilen bir zamanda istenilir niteliklere haiz tacir yoksa, bu kez işi doğrudan diplomasi olan insanlar tacirlerin kervan kafilelerine emanet edilmişlerdir. Dünya ticaret tarihinde ün yapmış çok sayıda tacir yanı sıra *tacir elçiler* ve doğrudan elçilikle görevlendirilmiş pek çok insan vardır.⁵²

Misyonerler ve Hacılar: Misyoner, genel anlamda herhangi bir dinin tanıtımı ve yayılması amacıyla uğraşan, bu amaçla çeşitli ülkelerde din adına propaganda yapan kişi anlamına gelmektedir. Hemen her dinin yayıcısı olmakla birlikte, “misyoner” yaygınlıkla Hristiyan dünyasındaki propagandist etkinlikler için kullanılır.⁵³ Paul’le başlayan bu misyon, süreç içerisinde örgütlü bir biçimde yapılmış, XVI. yüzyıldan itibaren keşifler paralelinde ivme kazanmıştır. İslâm toplumunda dinin tanıtılması ve dine davet etkinliklerine “tebliğ” denilmektedir.

Hinduizm, Zerdüştlük, Budizm veya Maniheizm, hangi din adına olursa olsun, bir dinin yayılması işinde görev alan kişilerin başarılı olabilmeleri için; bilgi açısından donanımlı, tutum ve davranışları açısından sempatik olmaları gerekeceği açıktır.



Resim 31: “Ufukta dervişin ayak izleri belirdi. Hırkasının peşinden şiir soluyordu yürüdüğü yol. Ufkun kızılını, yıldızların soluk ışığını, rüzgârın sesini, denizlerin mavisini, toprağın kokusunu takınmıştı saçları. Çağ ve bilgiler onu izlemeye koyuldular.”(*Üçler Vadisi’nden*)

⁵¹ J. Barbaro, Anadolu’ya ve İran’a Seyahat, (çev. T. Gündüz), İstanbul 2005, s. 15.

⁵² İleri okumalar için bak. René Sédillot, *age*; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), Ankara 1975.

⁵³ Şinasi Gündüz, *Misyonerlik ve Hristiyan Misyonerler*, *Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi II*, S.1, Samsun 2002, s. 1.



Dinlerini tanıtmak (tebliğ) veya Pavlus'un bir mektubunda dikte ettirdiği gibi, tanıtımıyla birlikte bunu “*ne yapıp edip kabul ettirmek*” (misyon) adına gezen insanların yazılı kayıtlarıyla veya onların maceralarını anlatan eserlerle önemli bir külliyat oluşmuştur. Yol boyu uğranılan yerleşimler ve halklar hakkında kaydedilen bilgiler, dinî diyaloglar ve gözlemler yanı sıra farklı bilgileri de içerdiğinden, bu tür yolculuklar “yol kültürü” nün bir boyutu olarak geçmişe ilişkin önemli bilgi kaynakları olarak da önemlidirler.

Hac; kutsal olduğuna inanılan mekânları ziyaret amacıyla yapılan etkinliktir. Hemen bütün dinlerde bazı yerlerin özel bir öneme sahip olması, bu yerlerin maddi veya manevî yararları olacağına olan umut, inananları hac yapmaya sevk etmiştir.⁵⁴ Bilinen tarih içinde hiçbir uygarlık yok ki, “kutsal” bir mekânı olmasın. Bu mekânlar her hangi bir dağ, bir mağara, bir kaya, bir ev, bir kent veya tapınak olabilir. Bu mekânlar, fiziksel olarak bazı nitelikleriyle göze çarpıcı olsa da, somut tarafıyla salt olağanüstülük vasfı taşımaz; orayı olağan üstü yapan “kutsal” etrafında anlamlandırılmışlığıdır.

Hac çerçevesinde, “hacca gitmek”, “hac yolculuğu”, “hacı”lık başlı başına bir olgudur. Hac yapılamasa dahi, hacca niyet veya hac yolunda ölmek bile müminler için bir lütuftur. Örneğin, İslâm toplumlarında “Karıncanın Hac Yolculuğu” türü anekdotlarda *hac yolunda gerekirse ölmek*, bu ritüelin ne denli anlamlı olduğunu vurgulamaya matuftur. Çok önemli bir amacın gerçekleştirilmesi yolunda niyet ve hareketin bile büyük bir iş olduğu anlayışı, siyasî vakalarda bile karşımıza çıkar. Hindistan Türk Devleti hükümdarı Babur'un “*Biz zafere değil sefere talibiz*” demesi buna çarpıcı bir örnektir. Zira, sefer sonucu kazanılan başarı mukadderattır. O başarı için düşünce ve eyleme geçmek ise kulların kutsal adına irade gösterebilme gücüdür. Aynı oranda ilâhi mükâfata layıktır.

Örgütlü toplumlarda hacca gitmek için hac yolları da örgütlenmiştir. Dinlerin yayılışı ve ülkelerin siyasal yapılar içinde sınırlar belirlemesi, hacı adaylarının kendi ülkesi dışında kalan ülkelere gitmesine mani değildir. Hac yolları, ülkeler arasında zaman zaman bazı sorunlara, gerilimlere hatta bazı savaflara da neden olmuştur. Ancak hac, hac yolları ve hacılar konusunda genellikle ortak bir anlayış, tolerans ve yardımlaşma görülmektedir.

Keşişler ve Dervişler: Öncelikle Budizm ve Hristiyan inançlar için keşiş, önemli bir figürdür. Onlar, çoğunlukla yerleşim merkezlerinden uzak, dağ ve vadilerin koynunda inşa edilmiş manastırlarda münzevî bir hayat yaşayan insanlardır. Yalnız veya küçük bir grup olarak inandıkları din ve tarikatın kural, kaide ve disiplinine bağlıdırlar. Sade ama ayırt edilebilir bir esvap, ellerinde asa, tadımlık yiyecekler için basit bir iki parça kap onlar için yeterlidir. Yoksulluk, mütevazılık, iffet, dünyayı umursamamak onlar için eksiklik değil meziyettir. Oruç, dua ve meditasyon günlük hayatlarının en önemli parçasıdır. Ve yollar.. Başlarda Budist keşişler, Buda'nın da yaptığı gibi sürekli gezen insanlardır. Zamanla inşa

⁵⁴ Ömer Faruk Harman, *Hac, TDV- İslâm Ans. XIV*, s. 382.



edilen manastır ya da manastırlara dönüşen mağaralar onların salt geziciliğini kısmen önlemiş olsa da, keşiş; yalın ayak, başkabalak, elinde asa, yüzünde tebessüm ve çevreye kayıtsızlığıyla patikalardan yürüyen adam olarak algılanagelmıştır.

İslâm kültürünün yol kültürüyle örtüşen figürü ise dervıştır. O, sonradan icat edilmiş kurallardan çok, münzeviliğinin, mütevizliliğinin, yoksulluğa inat gönül zenginliğinin temel mihenk taşı olarak Kur'anı esas aldıkça kendinden emin bir adamdır. Tarikat, mürşit ve müritlik, tekke ve zaviye ve hatta bitimsiz yollar, zorunluluk da olsa araçtır. Nitekim, *“..görünürde değişik tarikatlara mensup olmalarına rağmen, temelde aynı tasavvuf anlayışından kaynaklanan benzer ve ortak görüşleri paylaşıyorlardı.”*⁵⁵

İslâm dünyasında derviş, yaygınlıkla sufilik çerçevesi içinde zühdilik, zâhidilik, riyâzet, nefis mücadelesi; maddî yoksunluğa karşın gönül zenginliği çerçevesi içinde olan kimselerin sıfatıdır. Gezinlik hemen her dönemde dervişlerin özelliklerinden biri, dervişliğin “olmazsa olmaz”ı olmuştur. Tasavvufa ilişkin kaynaklarda seyahat etmenin önemi üzerinde durulmuş, âdâbı hakkında bilgi verilmiştir.⁵⁶ İlerde değinileceği gibi, keşişler için manastırlar, gezici dervişlerin misyonlarına uygun tekke ve zâviye inşa geleneği oluşmuştur.

Yolculukları hayatlarının bir parçası hâline getiren dervişler, irfan sahibi insanlarla tanışıp bilgilenmek, kemalata ermek, zorluklar karşısında mücadele etmek, yeryüzünün manasını kavramak gibi amaçlarla yapar. Belli olgunluğa gelen dervişler, gittikleri yörelerde İslâmı tebliğ ve iyhâ hareketlerinde bulunmuşlar, hatta fütihat hareketlerinde büyük yararlar sağlamışlardır. IX- XII. yüzyıl Türk dervişlerinin Anadolu'nun İslâmlaşması-Türkleşmesindeki misyonu buna örnektir.⁵⁷

Kamlar ve Ozanlar: Gök Tanrı ve onunla ilişkili çeşitli dinî ve kültürel motiflerin ortaya çıkışı ve gelişimi, yalnızca Orta Asya'nın kendi sınırları içinde değil, bu büyük alanın güney interlantında bulunan Ashirand ve özel olarak da Anadolu'daki varyantlarıyla birlikte ele alınmaya değer konular arasındadır. Şamanizm, klasik anlamda doğrudan bir din olmasa da, dinî olarak nitelendirilebilir ritüelleri de içeren sihir, büyü ve hekimliğin ön planda olduğu

⁵⁵ Ahmet Yaşar Ocak, **Babaîler İsyanı**, İstanbul 1980, s. 62.

⁵⁶ Tahsin Yazıcı, *Derviş*, **TDV İslâm Ans. IX**, s. 188-189;

⁵⁷ Ömer Lütfi Barkan, *İstila Devrinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zâviyeler*, **Vakıflar Dergisi**, S. II, Ankara 1942, s. 279- 304; A. Y. Ocak, **age**, s. 63- 65. Ayrıca, konuya ilişkin güvenilir ve ciddi çalışmalar olmaları açısından F. Köprülü, H. Corbin, F. Babinger, C. Cahen, O. Turan, A. Gölpınarlı, M. Kara'nın neşredilen kitap ve makaleleri önerilir.



bir anlayıştır. Bu dinî-sihri karma sistemi var eden ve yaşatanlar ise özel yeteneğe sahip “kam” adı verilen insanlardır.⁵⁸

Ozan; çeşitli görevlerinin yanı sıra türkü, ağıt ve destansı şiirler söyleyen kişilerdir. Bunlar geçmişte, özel yetenekleri sayesinde dinî, psikik, ruhanî törenleri yöneten kişiler olup “kam”, “şaman”, “baksı”, “oyun”, “bukue” gibi adlarla da anılmışlardır.⁵⁹ Yuğ törenlerinde, ölenlerin ardından ağıt tarzı ifadelerle şiirler söyleyerek onların anısını, yaptıkları kahramanlıklar içinde yaşatmaya çalışmışlardır. Yaptıkları işlere göre; dinî, sihrî ve büyü törenlerinde *kam ozan*, savaşlardaki müzikal görevleri ile *alp ozan*, yuğ törenlerinde (*sığıtçı* yani ağlayıcı kadınların yanı sıra) kopuzlarıyla şiir/ *okuyan/söyleyen ozan* gibi sıfatlandırılabilirler.⁶⁰



Resim 32: Ozan. [http://2. bp. blogspot. com](http://2.bp.blogspot.com)

Buldukları toplum içerisinde değişik konularda yetkin simalar olarak görülen ozanlığın misyonu ve uygulamaları zamanla, özellikle İslâmiyet sonrasında değişikliğe uğramıştır. Eski ozan geleneğinin öncelikle sazlı-sözlü tarafını devam ettiren bu kimseler XV. yüzyıl sonlarından itibaren yaygınlıkla “âşık” olarak anılmışlar ve şairlikleriyle ön planda olmuşlardır.

Ozanlığın ya da âşıklık geleneğinin bir yönü de oymak oymak, boy boy, köy köy seyahat etmektir. Göçebe topluluklarda gezicilik doğal olan kitlesel bir olgu iken, yerleşiklik dönemlerinde ozanlar yerleşmekten çok seyahati yeğlemişler, böylece seslerini çok farklı insanlara duyurabilmişlerdir. Seyahatleri sonucu başkaca âşıklarla tanışmak, onlardan yeni

⁵⁸ İleri okumalar için bak. M. Eliade, **Şamanizm**, (çev. İ. Birkan), Ankara 1999; A. Y. Ocak, **Alevî ve Bektaşî İnançlarının İslâm Öncesi Temelleri**, İstanbul 2002, s.70- 74. Her iki çalışmada konuya ilişkin literatür geniş yer almaktadır.

⁵⁹ Erman Artun, **Aşıklık Geleneği ve Aşık Edebiyatı**, Edebiyat Tarihi/ Metinler, Adana 2011, s.1- 7; Mehmet Yardımcı, **Başlangıcından Günümüze Türk Halk Şiiri / Halk Şiiri, Âşık Şiiri, Tekke Şiiri**, Ankara 2008, s. 140-146; Doğan Kaya, **Âşık Edebiyatına Giriş**, Bişkek 2003, s. 3-5.

⁶⁰ Esma Şimşek, **Yeniden Canlanma Bağlamında Nevruz**, **Abdurrahman Güzel'e Armağan**, Ankara 2004, s. 587-594.



şeyler öğrenmek, gerektiğinde başka âşıklarla atışmak, çeşitli şölenlerde bulunmak ve hatta geçimlerini sağlamak imkânı elde etmişlerdir. En son Erzincan- Mans (uydurma adı: Çayırılı) kasabasında yetişen Davut Sularî'nin 1980'lerin başında aşıklığın “gezginci geleneği”ni, sembolik de olsa yerine getirmek adına, atıyla Anadolu’da ve bazı ülkelerde seyahate çıktığı bilinmektedir.⁶¹ İslâmiyet, Ön Asya ve Asya’da önemli bir dönüm noktası, kadim değerler ve sonrası süreçler üzerinde derin bir etki unsuru olmuştur. İslâmiyet öncesinde yaşatılan çeşitli kültürel ve dinî değerler İslâmiyet sonrasında da yaşatılmış olmakla birlikte; bu değerler kendi doğal gelişim ve değişimleri dışında “şok” değişim ve dönüşümlere uğramışlardır. Yeni dinin nasları karşısında her değer kendi direnç gücü veya uyum kabiliyeti oranında kendini geleceğe taşıyabilmiştir.

Cephesel olarak bakıldığında kamlar, ozanlar, erenler, abdallar, dervişler, babalar, dedeler gibi Türk- İslâm kültür tarihinin bu özgün figürlerinin hemen hepsi aynı meca içerisinde var olan hayatlardır. Farklı zaman, mekân, yeni din ve anlayışlar karşısında nitelik ve nicelikleri ne kadar değişirse değişsin, aralarında ne kadar ayrılıklar olursa olsun, hem kendi tarihsellikleri içinde hem de birbirleri arasında zihinsel ya da davranışlar açısından önemli müşterekler bulunabilir. Bu temel müştereklerden biri “yol” dur; onların “yol adamları” oluşlarıdır ve onların bitimsiz “yolculuk”larıdır.

EK: NEVÂDIR - I SÜHEYLÎ'DEN FANTASTİK BİR SEYAHAT ÖYKÜSÜ

Büyük bilgelerin ileri gelenlerinden biri olan Abdullah İbn-i Muhammed el- Belhî de bir hatırasını şöyle anlatmıştır:

“Bir tarihte Mekke-i Mükerrreme harabelerinde yaşamaktaydım. Hiçbir kimse benim burada nasıl ve suretle geçindiğimi bilmezdi. Birgün seher vakti erkenden Haram-ı şerifte İbrahim Aleyhisselâm'ın makamı yanında otururken yanıma Şeyh Muhammed İbn-i Abdullah el- Basrî geldi, makama girdi. Ardından dört kişi daha gelmekteydi. Hep birlikte tavaf yaptıktan sonra Benî Şeybe kapısı tarafına yöneldiler. Ben de, “Fırsat ganimettir” diyerek onların ardından yürüdüm. Arkalarından gittiğimin farkına varan birisi dönüp:

-“Git yanımızdan !” deyince, Şeyh Muhammed bunu işitip:

-“Hayır, gönlünü kırma!” diye ona engel oldu. Böylece altı kişilik bir kafil oldu. Biz öyle yürürken Şeyh Muhammed bize şu tembihte bulundu:

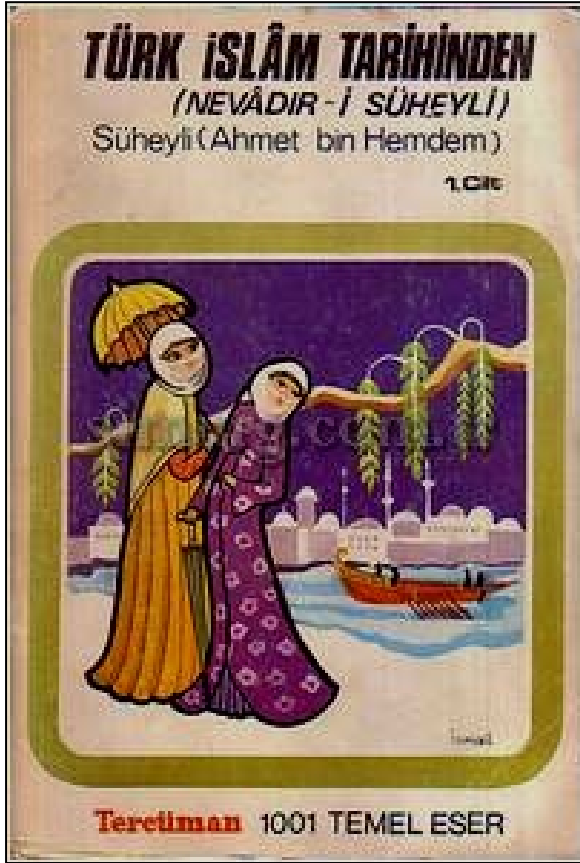
-“ Hepiniz birbirinin ayaklarının bıraktığı izlere basın, hiç biriniz de benim ayak izlerimden dışarı çıkmayın.

Hasılı şeyh önde bizler onun ardında, hep birbirimizin ayak izlerine basarak yürüdük. Bu arada gördüm ki yürüdükçe ayaklarımızın altındaki yerler birer kâğıt gibi bükülüyor ve

⁶¹ Güneş Yılmaz, **Davut Sulari ve Ozanlık Geleneği İçindeki Yeri**, Gazi Üniv. Sosyal Bilim. Enst. Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.



sonra kendiliğinden devşiriliyordu. Epey bir zaman yol aldık. Siddi Ye'cüc denilen yere vasıl olduk. Akşam namazını orada kıldık. Sonra yine yola düşüp giderken karşımıza pek heybetli bir aziz çıktı. Şeyhimiz ile kendisi samimiyetle el sıkıştılar. Bir müddet görüşüp konuştular. Hayretle gördüm ki o kadar hatırlı ve itibarlı bulunan bizim şeyhimiz, o azizin huzurunda büyük bir saygıyla ve sükûtle duruyor, derin bir edeple oturuyordu. Onlar ve biz bu hâl üzere iken birden gökyüzünden bazı insanların kuş gibi uçarak yanımıza geldiklerine şahit olduk. Bunların hepsi teker teker gelip konarak o azizin huzurunda bir araya toplandılar. O heybetli aziz bunlara ilm-i ledün'den bahsediyordu. Bu heybetli aziz konuştuğça etrafındakilerin bazıları gök gürültüsü gibi haykırp etrafı titretiyorlar, bazıları can ve yürekten "Allah" diye feryat ediyorlardı. Bu haykırımlar karşısında bana sanki yer gök yarıyor gibi geliyordu. Bazıları ise üstümüzden, yanımızdan yöremizden yıldırım ve şimşek misali gelip geçiyorlardı.



Resim 33. *Nevâdir-i Süheyli*.

devamlı sallayarak yol alıyordu. Sabah namazına kadar hep bu hâlde yol aldık. Nihayet pek büyük bir şehre vasıl olduk.

Bu hâl sabaha kadar bu şekilde devam etti. Sabah namazını oradaki herkes azizin arkasında, onun imamlığında kıldılar. Sonra birbirlerinden ayrıldılar. Herkes bir tarafa gitti.

Bizler de daha bir müddet yol aldıktan sonra Kafdağlarına vasıl olduk. Burası öylesine güzel bir diyardı ki tarif etmek imkânsızdır. Her taraf kardan daha beyazdı. Adeta nurlarla dolu ve nurlarla aydınlatılmaktaydı. Hiçbir bakımdan ucu bucağı görünmüyordu. Her taraftan amber kokuları yayılmaktaydı. Bizim için yepyeni olan bu dünya üzerinde yol alırken birçok garip ve acayip yaratıklara rastlamakta idik. Yüzleri insan şeklindeydi ama görünüşleri insanlardan çok değişikti. Hepsi de durup dinlenmeksizin Allah'ın adını anıyorlardı. Yüzlerinin nuru güneşin ışığından çok daha parlaktı. Fazla bakamıyorduk, çünkü gözlerimiz kamaşıyordu. Bu arada şeyhimizin cezbeye tutulmuş hâli dikkatimizi çekti. Kendinden geçmiş, ağzı durmadan köpürüyor, başını sağa sola, ileri geri



Şehrin bütün duvarları gümüşten ve altındandı. Sağda solda birbirleriyle kucaklaşmış gibi ağaçlar bulunmaktaydı. İleride geride âdeta nehir büyüklüğünde tatlı sular fışkıran çeşmeler akmaktaydı. Çok değişik çeşitte ve lezzette meyveler vardı. Bu meyvelerden yiyor ve o zülâl lezzetindeki sulardan içiyorduk. Bu meyvelerin lezzetini ömrüm boyunca unutamadım, ömrümün sonuna kadar tatları damağımda kaldı. Bir elma ağacı vardı ki hışım gibi baştan aşağı meyve ile donanmıştı. Şeyhimiz bize buyurdu; bu elmalardan birer ikişer tane almamızı istedi. Bunun üzerine her birimiz üçer tane elma kopardık. Ancak içimizden biri, İbrahim'in makamında iken, bana "Geri dön, bizi takip etme" diyen arkadaşımızın eli elmalara yetişemedi. Bunun üzerine şeyhimiz kendisine:

-“İşte bu hâlin, senin orada saygısızlık edip bu kardeşimize engel olmak isteyişinin uğursuzluk tezahürüdür.” Dedikten sonra, kendisine bir kere daha uzanmasını emretti. O uzandı, bu kez eli elmalara erişti ve bir elma kopardı. Bu olup bitenlerden sonra şeyh bize:

-Şu içinde bulunduğumuz şehri biliyor musunuz?” diye sordu. Bilmediğimizi söyledik. Kendisi şu açıklamayı yaptı:

-“Bu şehre Medine-i Evliya (Evliya Şehri) derler. Buraya her hangi bir kimse öylesine kolay kolay giremez. Ancak evliyalık derecesine yükselmiş çok seçkin kimseler girebilirler.” Bir müddet daha Evliyalar Şehri'nde kaldıktan sonra buradan ayrıldık. Yeniden yola koyulduk. Bir de baktık ki Mekke-i Mükerrreme'deyiz. Vakitse öğlen idi⁶²



Resim 34: *At Bakıcısı'ndan ayrıntı (Siyah Kalem).*

⁶² Süheylî, Ahmed bin Hemdem, **Türk İslam Tarihinden (Nevâdir-i Süheylî)**, Haz. Ş. Kutlu, İstanbul (tarihsiz, Tercüman Gazetesi/ 1001 Temel Eser: 83), s. 149-153. *Ahmed bin Hemdem*: Süheylî diye anılmıştır. XVI. yüzyılda yaşayan Osmanlı şair ve münşi sanatçıları arasındadır. *Acâ'ibü'l-Me'âsir ve Garâ'ibü'n-Nevâdir*, Şemseddin Kutlu tarafından "*Türk İslam Tarihinden*" adıyla sadeleştirilerek basılmıştır. Ayrıca, Şerife Yağcı tarafından hikâyelerin edisyon kritiği yapılmıştır. Şerife Yağcı, "**Süheylî'nin Acâ'ibü'l-Me'âsir ve Garâ'ibü'n-Nevâdir'i**", Ege Üniv. Sos. Bil. Enst., (Doktora Tezi), İzmir 2001. Mensur hikâyelerden oluşan eserin yurt içi ve yurt dışında pek çok yazma ve basma nüshaları bulunmaktadır. Eserin Sultan IV. Murad döneminde ve ileri yaşlarında



CUMHURİYETİN 100. YILINDA ERZİNCAN



Mısır'da yazmış olabileceği sanılmaktadır. Esat Harmancı, **Süheylî/ Ahmed bin Hemdem Kethudâ , Dîvân**, Ankara 2007, s. 37.



3.

KITALAR, ÜLKELER, YÖNETİMLER VE YOLLAR

Binlerce yıl öncesinden beri Eski Dünya Karaları üzerinde uzak alanlar arasında yapılan yolculukların yanı sıra kıtalar arasında da insan gruplarının yolculuklar yaptığına ilişkin çok sayıda verilere rastlanmaktadır. Yeryüzünün çeşitli alanlarında buldukları coğrafyaların şekillendirdiği farklı kültürler farklı yaşama biçimi olarak varlık gösterirken, bazı kültürlerde evcilleştirilen hayvan yetiştiriciliği ve ekip biçme ön plana geçmiştir. Farklılaşan kültürlerin ürettiği farklı ürünler, uzak alanlar arası ticareti gerektirmiş, yapılan ticaretin aracı ve aktarım güzergâhı yollar da bir o kadar önem kazanmıştır. Böylece; uygarlık, ticaret ve ticari yollar, insanlığın gelişiminde ayrılmaz bir bütün olarak tarihsel sürecin kendisi olmuştur.

Afrika içlerinden Doğu Asya'ya, Avrupa'dan Güney Asya'ya, Sibirya'nın güneylerinden Basra'ya değin uzun mesafeler katederek ürün değişimini sağlayan yol ağlarının varlığına dair önemli kanıtlar vardır. Bu kıtalar arası bağların merkezinde yer alan özel bölge ise *Ashirand*'dir. MÖ. IV. binyıl ortalarında Kızılırmak'tan İndus'a, Maveraünnehir'den Yukarı Mezopotamya'ya kadar ürünlerin, teknolojilerin, inanç ve fikirlerin değişimini sağlayan uzun mesafeli bir iletişim ağı tesis edilmiştir. MÖ. IV. bin sonlarından itibaren ortaya çıkan yazılı metinler, yol güzergâhlarının, bu güzergâhlar üzerindeki yerleşimlerin ve seyahatlerle ilgili detayların daha iyi anlaşılmasına imkân tanımıştır.

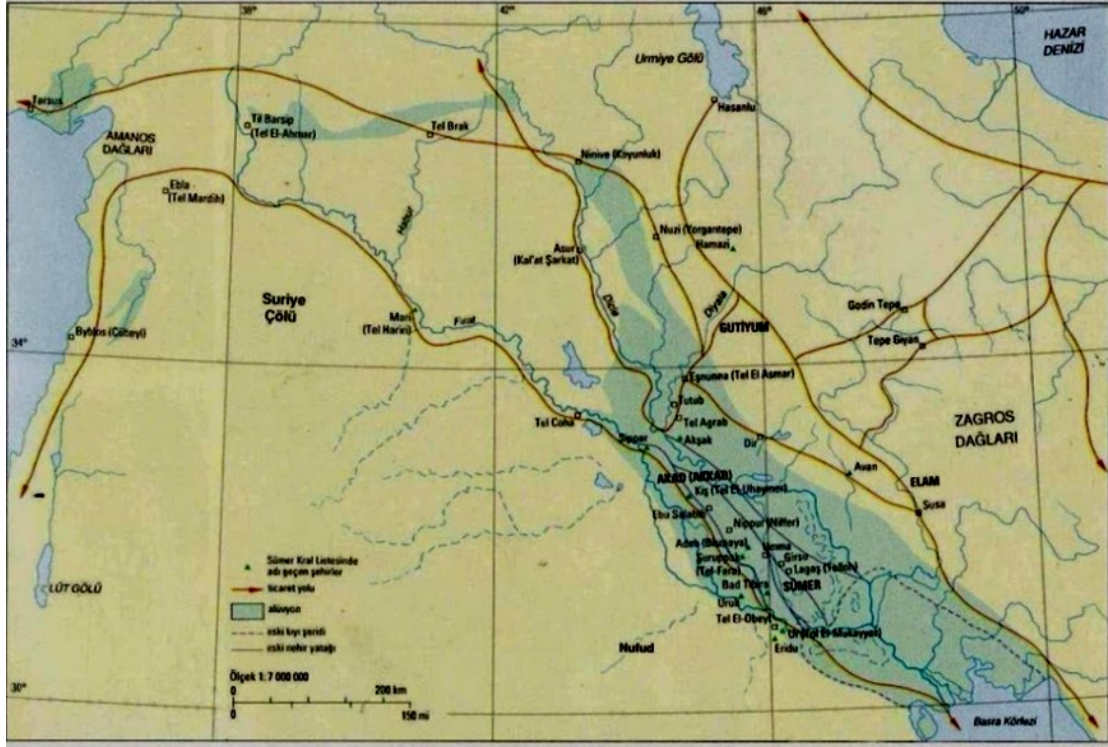
İlk Çağ'dan Selçuklu'ya değin Ashirand üzerinde bulunan yol sistemi on yıllardır bazı araştırmacıların ilgi alanı olmuştur. Pers, İskender, Roma, Selçuklu, Moğol, Osmanlı gibi büyük dünya devletleri döneminde oluşturulan kurumsallaşmış yol ağlarının her biri ayrı ayrı araştırma konusu yapılmış, Eski Dünya Karaları bağlamında Kral Yolu, Baharat Yolu, Samur Yolu ve İpek Yolu tüm halkların belleğinde özel bir yer işgal etmiştir.

Kral Yolu her ne kadar MÖ. VI. yüzyıl ve sonrasında Güney İran-Lidya arasında işlevselliği artan bir konuma gelse de, bu yolun doğu kesitinin Basra Körfezi, Hazar İç Denizi ve Akdeniz arasında kullanılagelen kadim yolların bir parçası üzerinde tahkim edildiği anlaşılmaktadır. III. Er Hanedan döneminde (MÖ. III. bin- Sumer/Krallar Listesinde) önde gelen kentler belirtilirken, bu kentler arası ilişkileri sağlayan yol ağı da dolaylı olarak ortaya konulabilmektedir.⁶³ Sumer- Akkad süreci yalnızca Kral Yolu bağlantılarının değil, Baharat Yolu'nun kuzey kolunun da habercisidir. Nitekim, Baharat Yolu'nun güney kolu Hint Okyanusu - Kızıldeniz yoluyla Süveyş ve Akabe'ye, oradan da kara yoluyla İskenderiye'ye ulaşırken, kuzey kolu Basra Körfezi Irak üzerinden Suriye limanlarına varmaktaydı.

⁶³ M. Roaf, *Mezopotamya ve Eski Yakın Doğu /Atlâşlı Büyük Uygarlıklar Ans. 9*, (çev. Z. Kılıç), İletişim Yay. İstanbul 1996, s. 83.



Kürk/Samur Yolu, Ashirand'ın kuzey sınırını, Baharat Yolu'nun Basra Körfezi-Filistin güzergâhı ise bir anlamda güney sınırını belirlemektedir. Kral Yolu tümüyle İpek Yolu'nun ise batısı yine bu alanın içindedir.



Resim/Harita 35: Mezopotamya ve çevresi yolları

KRAL YOLU; ELAMLILARDAN AHAMENİŞLERE

Gerek Anadolu ve gerekse İran, bilinen ya da bilinmeyen kadim geçmişinde; üzerlerinde yaşayan toplumların, kurulan uygarlıkların ve insanlar arasındaki ilişkilerin etkin olduğu eski yollara sahiptir. Ashirand'ın hemen her bir köşesinden bir diğer köşesine giden yollar, Anadolu- İran veya Anadolu-Mezopotamya arasında var olagelen ilişkilerde daha belirgin olarak ortaya çıkmışlardır. Bu ilişkileri belgeleyen eski yazılı kayıtlar dolaylı olarak yolların varlığını da teyit etmektedir.

Kadim dönemlerde Sus (Elam), Merkez Mezopotamya'nın doğusundaki konumuyla yalnızca bu tarihi coğrafyanın bir parçası olması yanı sıra Hazar İç Denizi'nin güneyinden Orta Asya ve bu denizin batısından Kafkasya ile ilgilidir. Sus'tan kuzeye giden bir yol Gutium ülkesinden Ninova'ya varduktan sonra batıya yönelmekte ve Tel-Barak üzerinden Harran'a uzanmaktadır. Ninova'nın hemen batısında, Dicle'nin sağ sahilinde Merkezî



Mezopotamya'dan gelen diğer yolla kesişen bu yoldan Dicle boyunca kuzeye doğru gidilerek Munzurlara ve Yukarı Fırat Havzası'na ulaşılmaktadır.

Sus'tan ve Merkezî Mezopotamya kentlerinden Harran'a gelen yol, bu merkezden batıda Kilikya'ya ya da Amanos Dağlarının batısından (Akdeniz şeridini takip ederek) Filistin'e doğru giden kollara ayrılmaktaydı. Harran'dan kuzeye giden kol, yine Yukarı Fırat'a ulaşmış buradan Hatti ülkesi kenti Kuşşara'ya (Divriği çevresinde) ulaşmaktadır. Hitit döneminde kutsal kent Şamuha (Eğin- Arapkir arasında) ve Kuşşara'dan geçen bu yol, MÖ. II. binde Kapadokya- Assur arası en önemli ticaret yollarından biridir. Bugünkü Musul yöresinden Fırat Vadisi'ni izleyerek Harran (Urfa) kentine değin uzanan yol Assurca "Harran Şarri" diye adlandırılmaktaydı.

Assurlu tüccarların MÖ. II. bin başlarından itibaren yoğunlaşan Orta Anadolu ticarî ilişkileri, Ninova'dan Harran/Urfa, Aslantepe (Malatya), Kültepe (Kayseri) veya Şamuha, Kuşşara, Sivas, Ankara yönünde uzayan yolların önemini artırdığı kadar, bu yolların çeşitli kesimlerinde tahkimatın ve güvenliğin de sağlanmasına vesile olmuştur. Assurluların MÖ. IX- VII. yüzyıllar arasında yoğun biçimde kullandıkları bu yolun, bin yıl öncesine giden ve Orta Anadolu ile Kuzey Mezopotamya'yı birbirine bağlayan yolun bir kesimi olduğuna, bu yolun da daha sonraki Pers (Ahemeniş) Kral Yolu bağlantılarının habercisi olduğuna⁶⁴ kuşku yoktur.

Orta Anadolu- Kuzey Mezopotamya arasında öteden beri var olan yol ağının başat güzergâhı, "Kral Yolu" adıyla MÖ. VI. yüzyılda Lidya- Pers arasında yeni bir sürece girmiş görülmektedir. Batı Anadolu- İran arası ilişkilerde kullanılan Kral Yolu hakkında bilgi veren temel kaynak Herodotos'tur.

" .. Bütün yol boyunca kraliyet konutları ve çok güzel kervansaraylar vardır; hep insanların oturdukları yerlerden ve güvenlik içinde geçilir. Lydia ve Phrygiya içlerinde yirmi stathmetikos ya da konak boyunca uzanır ki, bu doksan dört buçuk parasang tutar. Phrygia



Resim 36: Ninova'da İştâr tapınak alanında bulunan dökme bakır büst. Üslup açısından Assur- Agade sülalesinden Kral Naram-Sin'e ait olma ihtimali yüksektir

⁶⁴ Amélie Kuhrt, **Eski Çağ'da Yakın Doğu II**, (çev. D. Şendil), İstanbul 2009, s. 207. R.D. Barnett, "Phrygia and the Peoples of Anatolia in the Iron Age". **Cambridge Ancient History**, H/30 (1967), Cambridge. s. 1-32, (çev. Ö. Çapar; "Phrygia ve Demir Devrinde Anadolu"), **Cumhuriyetin 60.Yıldönümü Armağanı**, ADTCF, Ankara 1987, s. 43- 78.



sınırında Halys ırmağına rastlanır, bu ırmağı geçebilmek için buraya hâkim durumda olan sıradağları ve ırmağı gözaltında bulunduran önemli bir kaleyi aşmak gerekir. Bunu aştıktan sonra Kilikia sınırlarına kadar, Kappadokia içinde yirmi sekiz konak, yani dört yüz parasang gidilir; sınırda iki sıradağı aşacak ve iki kalenin önünden geçeceksiniz. Oradan öte, Kilikia içerisinde geçilecek yol üç konak, on beş buçuk parasangtır. Kilikia ile Ermenistan arasında sınır, içinde gemilerin yüzebildiği bir ırmaktır, ki adı Fırat'tır.



Resim 37: Susa kenti- Darius'un Sarayı duvar resimleri (Louvre Müzesi)

Ermenistan içinde her biri bir garnizonla tutulan on beş konaklı yol vardır, elli altı buçuk parasang (311.km.) tutar. Bu bölgeyi gemilerin yüzebildiği dört ırmak sular; bunlar geçilmeden gidilemez. Birincisi Dicle'dir; ikincisi ve üçüncüsü aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar, birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncüsünün adı Gyndes'dir; eskiden Kyros'un üç yüz altmış kanala ayırmış olduğu ırmak budur. Ermenistan'dan Matien'lerin ülkesinden geçerken dört konak vardır ve bu ülkeden Kissia'ya vardıktan sonra, üzerinde Susa kentinin kurulmuş olduğu ve gemilerin işlemesine elverişli bulunan Khoaspes'e kadar on bir konak, kırk iki buçuk parasang yoldur. Bütün bu konakların toplamı yüz on birdir; Sardes ile Susa arasındaki konakların sayısı işte budur.”

Kraliyet yolu parasang olarak daha iyi ölçülürse ve bir parasang otuz stad hesap edilirse, ki gerçekte o kadardır. Sardes'ten “Memnon Sarayı” denilen kral konağına kadar, on üç bin beş yüz stad çeker, çünkü dört yüz elli parasangdır. Günde yüz elli stad tutarsak bu yol tamamen doksan günde aşılr.”⁶⁵

Herodotos'un verdiği bilgiye göre bu yol Sardes (Sart) ile Susa arası yaklaşık 2 500 km bir uzunluğa sahiptir. Üç aylık sürede aşılabilen yol doğrudan Kilikia'dan değil, Kilikya-Ermenistan arasından geçer; ancak kısa bir kesiti (üç konaklık mesafesi, 86 km.) Kilikia bölgesine uğrar. Onun döneminde Fırat, Ermenistan- Kilikia arasında sınır addedilir ve on beş konaklık mesafe bu havaliyle ilgilidir. Adını vermediği bazı ırmaklar Fırat ve Dicle'ye bağlı

⁶⁵ Herodotos, V, 52, 53



ana kollar olmalıdır. Matien'lerin ülkesi Bingöl- Mans (resmî uydurma adı: Çayırılı) arası ve bu merkezi alanın yakın çevresi olmalıdır.

Nitekim Mananalis, Miadin ve onun kısa söylemi olup bugüne kadar söylenegelen Mans; Bingöl, Tercan, Pekeriç, Mans'ı kapsamaktadır. Bu alan Hayaşa Bölgesi'nin güneydoğu kesimiyle örtüşmektedir. Matienler adı verilen kitle, Azzi/Hayaşa Krallığı'na (MÖ. 1500- 800) bağlı halklar arasındadır.

Urartu krallarından Menua, batı yönünde yaptığı seferde önce Tarzu'anana kentinden Bustu ülkesine ve oradan Malmali'ye gelir. Daha sonra Sophane⁶⁶ ve Melitia (Malatya) alınmıştır.⁶⁷ İhtimal ki, Urartularda "Malmali" olarak vurgulanan bölge Herodotos'ta Matien olarak telaffuz edilmiştir.

Sardes'ten Assur başkenti Ninova'ya veya Sardes'ten Susa'ya uzanan bu yol, farklı dönemlerde ve farklı uygarlıklar içinde hangi adı alırsa alsın, esasta Anadolu ile Güney İran ve Kuzey Mezopotamya arasında gelişen ekonomik, kültürel ve siyasal gelişmelerin bel kemiğini oluşturmuştur.



Resim 38: *Persepolis Harabeleri.*

SUSYANA'DAN HARRAN'A

Susyana, Elam dilinde *Haltami*, Akkad dilinde *Elamtu*, bugünkü Kuzistan bölgesini kapsar. Tarihi kaynaklarda *Avan*, *Anşan*, *Simaş* ve *Susa* adında dört coğrafi yer adından bahsedilir. Başkent Susa'dan dolayı, bölge adı *Susyana* (Susiane, Suş, Suşa, Huzistan) diye de anılmıştır.⁶⁸ Güney Mezopotamya'nın doğusunda, İran'ın güney-batısında bulunan bu alanın

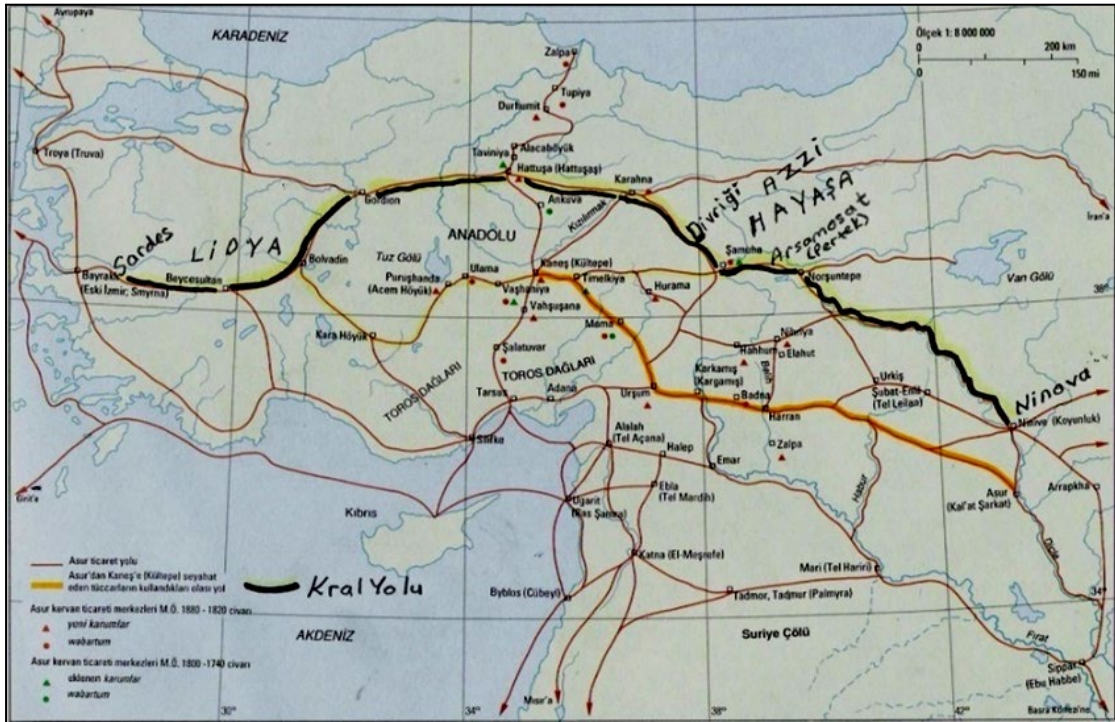
⁶⁶ Assur kaynaklarında Zubana, Kültepe tabletlerinde Zubana, Supana ve Urartu kayıtlarında Supa'nın Dersim ve çevresinin bölgesel adı olduğu konusunu teyit etmektedir. S. Erdoğan, *Saklı Kalmış Bir Coğrafya'nın Tarihsel Kodları: Zubana- Suppina- Şupa(ne/i)- Sophane*, 2. Uluslararası Tunceli (Dersim) Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Tunceli 2014, s. 20-21.

⁶⁷ M. Salvini, *Urartu Tarihi ve Kültürü*, (çev. B. Aksoy), İstanbul 2006, s. 59-60.

⁶⁸ H. W. F. Saggs, *Peoples of The Past: Babylonians*, London 1995, s. 8; G. Roux, *Ancient Iraq*, New York 1980, s. 21.



ilk yerleşmelerinden *Tula*'i'nin bir "çoban kampı" olduğu sanılmaktadır. Doğu Irak'taki *Samarra* ve *El Ubeyd II* ile aynı zamanda olduğu düşünülen *Cafferabad* yöresinde en az on altı yerleşimin olduğu tespit edilmiştir. Geç El-Ubeyd dönemine çağdaş olan *Susa*'da hiyerarşik bakımdan örgütlenmiş bir toplumun olduğu anlaşılmıştır. 25-30 hektarlık alanıyla önemli bir merkez konumundadır. Bir kısmı Zağros dağları üzerinde olan bölge; Dicle'nin Karun, Kerha



Resim/Harita 39: Kral Yolu ve Eski Assur ticaretinin yapıldığı dönemde kullanılan yollar. Eski Assur-Anadolü arasındaki ana yol Assur- Harran- Urşum- Timelkiya üzerinden Kaniş'e varmaktaydı. Ancak bu yola paralel başkent Ninova'dan Dicle vadisi üzerinden Murat boylarına ve Şamuha üzerinden Hattuşa'ya giden yol da işlevseldi. I. Darius'tan itibaren tahkim, tamir ve konaklarla ikmal edilen Kral Yolu, Assur döneminde de kullanılan ve Hattuşa'ya giden kuzey yol olduğu anlaşılmaktadır.

gibi kolları ve bunların havzaları yanı sıra güneyde Basra'ya sınırına sahiptir. Elam, kuzeyden itibaren Assur, Akkad, Babilonya ve Sinear'la birlikte, Mezopotamya tarihinin ayrılmaz bir parçasıdır.

Kuzeyden güneye doğru hafif bir meyille uzanan Mezopotamya'nın özellikle güney kesimi düz bir ova görünümündedir. Büyük bir kısmı denizlerden uzak olan alanı çöl olmaktan kurtaran en önemli unsur, hiç kuşkusuz Fırat ve Dicle ırmaklarıdır. İşte, Sumer ülkesinin, daha özeldi ise Eridu, Ur, Uruk ve Lagaş gibi kentlerin ön plâna çıkmasında, bu kentlerin birer kıyı kenti ya da kıyıya en yakın kentler olmalarının avantajı vardır. Zaman



zaman deniz yükselmelerinin etkisiyle, bir taraftan da ırmak taşkınlarıyla geniş bataklıkların oluşması, bu yörede yaşayan toplulukların tarımsal alt yapı için ayrıca çaba göstermelerini zorunlu kılmıştır.⁶⁹

Susyana, El- Ubeyd ve Kuzistan'la birlikte Mezopotamya tarihinin MÖ. VI. ve V. binlerinde çeşitli köy ve kent yerleşimlerine sahip, aralarında bölge içi ticaretin olduğu merkezî alanlardır. Buralarla, Ön Asya'nın diğer bölgeleri arasında kurulan ticarî ve kültürel ilişkileri belgeleyen pek çok kanıt bulunmaktadır. Bu ilişki Kuzey Mezopotamya, Suriye, Anadolu ve İran yaylasını da kapsamıştır. Tüm bu veriler, Kral Yolu'nun doğu kesitinin kadim bir geçmişi olduğunu yeterince kanıtlamaktadır.

Susa, Elam ve Erken Babil dönemlerine ait verileriyle bölgenin önemli bir kenti iken, Pers Kralı I. Darius zamanında Pasargaday'ın yerine başkent olmuş (MÖ. 522), böylece kentin batıyla (Lidya) olan bağı konusunda yeni bir dönem başlamıştır. Eski Elam'ın metropolü olan Susa, bu tarihten itibaren yapılan çok sütunlu saraylarla görkemli bir dokuya sahip olurken, Persepolis ve sair yakın çevre saraylarına örnek teşkil etmiştir.⁷⁰ Kral Yolu'nun vardığı ya da başladığı Susa, yalnızca kendisiyle sınırlı nokta alan değil, ticari ve kültürel anlamda çevresiyle birlikte bir bütün oluşturmaktadır. Bu nedenle, "Sardes'ten Susa'ya" deyimini; "Sardes'ten Susa, Persepolis ve bu çevredeki saraylar" hatta 30 km. güneydoğuda olan ve Pers ülkesinin önemli tören merkezi niteliğini devam ettiren Pasargaday'ın dahil olduğu çevre olarak algılamak gerekir.



Resim 40: *Norşuntepe Höyüğü. El-aziz il merkezinin 26 km güneydoğusunda, Harmanpınarı-Yukarı Ağınsı ve Aşağı Ağınsı Köyünün oluşturduğu üçgenin içinde yer almaktadır. 1975 yılında Keban Barajı'nda su tutulmaya başlanması ile baraj gölü içinde bir ada*

SUSA VE NİNOVA'DAN ŞAMUHA'YA

Yolların varlığı ve önemi, dönemin siyasal konumu ve bu konumların belirleyici olduğu ticarî ilişkilere göre değişebilir. Assur dönemi Elam'dan Kapadokya'ya giden ana yol içinde

⁶⁹ D. G. Contenau, *La Civilisation d'Assur et de Babylone*, Paris 1938, s. 16.

⁷⁰ J. Wiesehöfer, *Antik Pers Tarihi*, s. 51; G. R. Garthwaite, *İran Tarihi*, s. 32-33.



Harran merkezî bir yerde iken, Ahamenişler döneminde ön plana çıkan Susa- Ninova bağı ve Ahameniş iktidarının batıya doğru genişlemesi, bu kadim yola paralel kuzey güzergâhı ön plana çıkarmıştır. Susa'yla bağlantılı olarak Ninova'dan Batı Anadolu'da Efes ve Sardes yönünde gidilecek yol güzergâhının mesafe ve kentler dikkate alınarak belirlenmesi doğaldır.



Resim 41: Pertek Kalesi ve Pertek yöresi; Eski Arsamosat. Bazı araştırmalarda Adıyaman'a bağlı Samsat ile Hayaşa bölgesinin güneyindeki sınır kenti eski Arsamosat, "Samsat" ortak adı kullanımı nedeniyle karıştırılmaktadır. Nitekim Arsamosat/Samsat'ın kadim dönemden itibaren Mezopotamya-Anadolu ve İran-Anadolu ilişkilerinde merkezî bir rol oynadığı, bu bölgeler arasında kurulan dinî, kültürel ve siyasal ilişkilerde belirleyici olduğu bilinmektedir. Örneğin, Hayaşa Hristiyanlığı olarak ortaya çıkan Paulikien mezhebinin kurucusu Samosatalı Paul, Arsomasat'lı olmakla birlikte, ad benzerliği nedeniyle Samsatlı Paul olarak anılmakta, bazen bu yerin Adıyaman-Samsat olduğu yönünde yanlışya düşülebilmektedir. Aynı şekilde, Ş.Günaltay'ın verdiği bilgide adı geçen Samasat da Arsamosat'tır. Ninova-Şamuha- Hattuşa ve Gorgion üzerinden giden Kral Yolu ana güzergâhı açısından değerlendirildiğinde, fazlasıyla güneyde kaldığı şehrine geliyordu. Buradan doğuya yönelerek Musul civarında eski Asur başkenti Ninova'da Dicle'yi geçtikten sonra bugünkü Musul- Bağdat yolu istikametinde nehir yatağını takip ediyor, sonra Elâm'a yükselerek Sus şehrine gidiyordu.”⁷¹ Genel hatlarıyla arkeolojik ve yazılı kaynakların verdiği bilgilerle uyumlu bu bilginin ikmali ve tashihi gerekmektedir.

Ş. Günaltay, Kral Yolu hakkında verdiği bilgide şunları yazar: “I. Darius, askerî olduğu kadar da ekonomik bir düşünce ile payitahtı olan Sus'tan eski Lidya'nın başkenti olan Sardes arasında büyük bir yol yaptırarak, İran'ı ve bununla beraber de Uzak doğuyu karadan Akdeniz'e bağlamıştır. Uzunluğu takriben 2400 km olan bu yol yaya olarak ancak üç ayda alınabilirdi. Bu yolu takriben Sardes'ten hareket eden bir yolcu, Lidya ve Firigya'yı geçerek Kapadokya'daki Piterium'da Kızılırmak boylarına vasıl oluyordu. Bugünkü Boğazköy yerinde olan Piterium, Hatti'lerin başkenti olan Hattuşaş'ın yerini tutuyordu. Yol, buradan sonra dağlar arasından güneye iniyor, Fırat üzerinden Samasat

⁷¹ Ş. Günaltay, *İran Tarihi I*, Ankara 1948, s. 191- 192.



Buna göre; Ninova'dan Dicle boyunca kuzeye giden yol Fırat'a bağlı Murat Irmağı'na ulaşmakta, Norşuntepe'den bugünkü Pertek yakınındaki eski Arsamosat üzerinden Arapkir-Eğir arasında bulunan Şamuha'ya varmaktadır.



Resim 42: Bingöl'ün Solhan ilçesinden başlayıp Harput'a değin uzanan yaklaşık 200 km uzunluğundaki yolun, resimde görüldüğü üzere, Bingöl ili sınırları içerisinde olan bazı orijinal kesitleri bugüne kadar gelebilmiştir.

edildiği söylenilebilir. Yol üzerinde belli aralıklarla bazı tesislerin izlerine rastlanmaktadır.

Herodotos, Kral Yolu hakkında verdiği bilgide bu yöreden bahsetmişse de kent adı vermemiştir. Ancak sözkonusu yolun doğrudan ya da dolaylı Kral Yolu'yla ilişkili olduğunu sanıyoruz. Gerek Gordion'daki Kral Yolu'na ait bir kesit ve gerekse Nakş-ı Rüstem'de Ahamenişlere ait yol parçasının genişliği de Bingöl dağlarındaki bu yolla eşittir. Bu yol her ne kadar Urartu izleri taşısa da, Ahamenişler döneminde de tamir ve tahkimat yapılmış olabileceğini gözden ırak tutmamak gerekir.



Resim 43: Çanakçı-Beypınarı Arası 4. Murat Yolu'ndan..

⁷² V. Sevin, *Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu*, **Anadolu Araştırmaları**, F. 4, s. 47 vd.



Şamuha, eski Assur döneminde kullanılan ve kuzeybatı yönünde Hattuşa'ya giden yol ile Timelkiya üzerinden Kaniş'e giden yolların kesişim noktasıdır. Şamuha- Divriği- Hattuşa- Gordion üzerinden giden Kral Yolu ana güzergâhı ile Kaniş üzerinden Tuz Gölü'nün güneyinden giden yol Bolvadin'de birleşmekte ve batıya uzanarak Beycesultan'dan Sardes'e ulaşmaktadır.

Hititler döneminde Şamuha- Kuşşara- Sebastiana- Hattuşa arasında kullanılan yol hattı sonraki zamanlar içinde de kullanılmıştır. Muşaga (Kocaçimen) köyü ile Eğin arasında kalan kesitte, Şamuha- Muşaga- üzerinden Divriği yönünde giden yolun önemli bir parçası hâlâ



Resim 44: Fırat'ın sağ sahili yakınında Şamuha kentinin bulunduğu mevki. Kutsal kentin güneyinde, bugünkü Ağın'a bağlı Vahşi köyü arazisi içerisinde, ırmak kıyısında yer alan ve halk tarafından "Kırk Odalar" diye söylenen sunak ve ritüel mekanları baraj suları altında kalmıştır. Resimde, Samuha kentinin merkezinin yer aldığı alan görülmektedir. Bu alanın kuzey batı yükseltisi üzerinde Hitit dönemine ait konutların temel izleri hâlâ tespit edilebilir konumdadır. Tespit edebildiğimiz kadarıyla, Samuha; Ençiti köyü ve kalesi, Maçkir köyü ve Vahşi köyleri arasında, merkez ve çevre yerleşimlerin eklemleştigi görece büyük bir alanda bulunmaktadır.

de işlevseldir; ancak, esas Kral Yolu'ndan ayrı bir güzergâhtır.

Şamuha; yolların kavşağındaki kutsal kent: Anadolu'ya MÖ. II. bin başlarında gelen Hititler Orta Anadolu ve yakın çevresi üzerinde egemenlik kurduklarında, bu yörelerde

durmaktadır. Bu yörenin doğrudan Urartu egemenliğinde olmadığı, Muti (Frig) ve egemenliği içinde kaldığı bilinmektedir. Daha sonraları Med-Pers süreçleri yaşanmıştır. Muşaga- Eğin- Divriği arası yol 5 m. eninde olup Nakş-i Rüstem, Harput- Pertek- Bingöl arasında olan ile Gordion'da bir kısmı ortaya çıkarılan yol kalıntılarıyla aynı nitelikte görünmektedir. Bu yol kalıntılarının hepsi 5 m. genişliğindedir ve Kral Yolu'nun kesitleri olduğu konusunda fazla kuşku duyulmamaktadır. Arkeolojik veriler, yazılı kaynaklar ve yapılan çeşitli yorumlardan hareketle; Susa'dan başlayan Kral Yolu'nun ana güzergâhının Şamuha- Divriği- Gordion- Sardes yönünde olduğunu söylemekte bir beis olmadığı kanaatindeyiz. Şamuha'dan ayrılıp Tuz Gölü'nün güneyinden giden yol da oldukça kadimdir ve Persler döneminde



kurulan eski kentleri, yaşamakta olan eski kültür ve inançları da devralmışlardır. Hatti kentleri Kuşşara ve Şamuha da bunlar arasındadır. Daha doğuda ve Hayaşalıların güney sınır kenti olup Antik dönemde Arsamosat diye anılan Pertek ile Şamuha; Ashirant üzerinde dinî merkez olarak ön plana çıkmışlardır. Arsamosat, Mezopotamya-İran ve Hayaşa arasında dinî ve kültürel akışlarda merkezî bir rol oynarken, Şamuha, Hatti- Hitit- Hurri- Mitanni ve Hayaşa arasında benzer bir konumda olmuştur. Şamuha'nın karşı kıyısında liman kent olma ihtimali büyük yerleşim verileri de baraj suyu altında kalmıştır.



Resim 45: Şamuha- Maçkir mevki kutsal mekânlarından bir kesit (Fot. Ş. Gültekin).

Şamuha'yı önemli yapan buranın yalnızca bir yönetim merkezi olması değil, dönemin saygın kült merkezi oluşudur. Hurri tanrıları arasında yer alan Hepat (Hepit/Huba/Heput/Hepatu)'a adanan bir tapınak buradaydı. Heput, başta Hititler olmak üzere eski Anadolu halklarının çoğu için güneş tanrısı olan Arinna'ya eşdeğerdir. Hurri tanrıları "Teşup", "Hepatu/Hepat" zaman içerisinde Hatti'nin Gök Tanrısı ve Arinna'nın Güneş Tanrısını temsil etmeye başlamışlardır. Hititlerin bu alana egemen olmalarıyla Hurri güneş tanrısı Heput yerini "Şamuhali İştâr"a bırakmıştır. Azzi/Hayaşa Krallığı'nın başkenti Arziya (Erzincan) ile birlikte sıklıkla anılan, "Fırtına Tanrısı" hiç kuşkusuz Teşup' tur. Teşup, "bey" ve "kral" unvanlarına sahip olarak Tanrıça Hepat'ın erilidir. Ninova- Arsamosat üzerinden buraya varan yol bu mevkide ikiye ayrılıp batıda Kaniş'e, kuzeybatı yönünde Hattuşa'ya varmaktaydı.

Resim 47: Hitit kutsal kenti Şamuha (bugünkü Ençiti/Maçkir) ile Kuşşara bölgesini bağlayan tarihi yolun Muşaga Köyü ile Eğin arasında kalan bölümü. Hitit- Hayaşa döneminde yol olarak kullanılan bu güzergâh sonraki dönemlerde de kullanılarak eni 5 m. olacak biçimde yeniden düzenlenmiştir. (Fot. Ş. Gültekin).



Dönemin farklı siyasi güçlerinin kendi egemenlik alanlarında kültürel bütünlüğü sağlamak ve egemenliklerinin uzun soluklu olmasını istemelerinin bir sonucu olarak,



Heput'un İştar'a evrilmesi daha anlaşılır olmaktadır. Bunda Hitit krallarıyla evlenen Hurri kökenli prenseslerin büyük katkısı olduğu düşünülür.⁷³ Bunlardan III. Hattuşili'nin (1275-1250) eşi, adı Tanrıça Hepat'la özdeşen Puduhepa özellikle anılmaya değer. Onun sayesinde Yazılıkaya Açık hava Tapınağında ve birçok yazılı belgede Hurri tanrı ve tanrıçaları krallık panteonuna girmişlerdir.



Resim 46: *Yazılıkaya tanrı kabartmaları ve bu kutsal alanda bir tören tasarımı* (U. Metin, Atlas Dergisi, s.74).

Ayrıca, Hitit kralı III. Hattuşili'nin, yeğeni Urhi- Teşub' la (III. Murşil) aralarındaki anlaşmazlıkta şamuha'nın İştar'ıyla Nerik'in Fırtına Tanrısı'nın hakem sıfatıyla çağrılmaları ilginçtir. Tanrılar Urhi- Teşub'u haksız bulup şamuha'ya kapatmışlardır.⁷⁴

⁷³ H. G. Gütebock, *Eti Tanrı Tasvirleri ile Tanrı Adları*, **Belleten -VII/26**, s. 274-275; Mühibbe Darga, **Eski Anadolu'da Kadın**, İstanbul 1984, s. 49; A. Ünal, *Eski Anadolu'da Feminizmin Öncülerinden Bir Kraliçe Portresi: Kizzuwatnalı Puduhepa*, **İdol**, s. 5-15. s. 274-275.

⁷⁴ J. Garstang- O. R. Gurney , **The Geography of the Hittite Empire**, London 1959, s. 33.



Peduhepa evlenmeden önce Kumanni (Kizzuvatna= bugünkü Şar ve çevresi, Komana) deki Lavazantiya şehri İhtarının rahibi Pentipşarri'nin kızıdır. Kendisinin de Tanrıça İhtar hizmetinde bir rahibe olduğu sanılır. Evlenip Hitit sarayı "tavananna"sı olan Puduhepa, Tanrıça Heput'u ve ona özdeş ya da kaynaşık konumda olan İhtar'ı da temsil etmektedir.

Şamuha ve Kara Tanrıça: Kara Tanrıça, karanlık yeraltı ülkesine hükmetmektedir. Dini duyarlılığı fazla olduğu anlaşılan ⁷⁵ Tuthaliya (II/III) tarafından Kral Sanassura ile yapılan barış sonrası Kizzuwatna'dan Şamuha'ya nakledilmiştir.

Kara Tanrıça adına tapınak yaptıran Tuthaliya, düzenlenecek törenler için özen gösterilmesine çalışmıştır. Ne var ki bu tanrıçaya karşı daha sonra gereken ilgi gösterilmemiştir. Bunun sorumluları ise tanrıçanın rahipleri ve yazı kâtipleridir. II. Murşil bu duruma son verip tanrıça adına yapılacakları yeniden planlamış, böylece Şamuha'ya gelecek kral, kraliçe ve prenslerin usulüne uygun ayinler yapmaları sağlanmıştır.⁷⁶ Kara Tanrıça'nın Şamuha'nın İhtarı ile aynı ya da onunla bir tutulup tutulmadığını bilemiyoruz.



Resim 48: Divriği- Handere Köyü han harabesi. Assurlu tüccarların Hattuşa'ya gitmek için kullandıkları Şamuha- Kuşşara- Hattuşa yolu, Ahamenişler döneminde Kral Yolu'nun önemli bir kesiti olarak işlevselliğini devam ettirmiştir. Bu yol, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de önemli görülmüş, güzergâh üzerinde bazı han ve kervansaraylar inşa edilmiştir. (Fot. A. Demirsoy)

KUŞŞARA'DAN GORDİON'A

Hitit Devleti'nin kuruluş döneminde Kuşşara henüz yerel bir krallıktır. XVII. yüzyılda yaşayan Anitta buranın kralı olarak Neşa, yani Kültepe (Kaniş) üzerine sefer düzenleyip bu kenti zapt edecek kadar güce sahiptir. "*Kuşşara kralı kentten büyük bir güçle inip.. Neşa'yı geceleyin güçlü bir saldırıyla aldı. Neşa kralını yakaladı ama halkına kötülük etmedi. (Onlara) ana babaları gibi davrandı.*" Oğlu Anitta zamanında Hattuşa alınmış, ancak başkent olarak başlarda Neşa tercih edilmiştir.

⁷⁵ A. Ünsal, **Hititler Devrinde Anadolu II**, İstanbul 2002, s. 74.

⁷⁶ KUB XXXII, 133; A. Goetze, **Kizzuwatna end the Problem of Hittite Geography**, New Haven 1940, s. 21-22.



Krallığın güçlenip ülke sınırları büyümesi sürecinde ise başkent Hattuşa'dır. Anitta'nın yıkıp I.Hattuşili'nin yeniden kurduğu ve başkent yaptığı Hattuşa'ya ait kalıntıların birçoğu IV. Tuthalia zamanına aittir.

Hititler, başkent Hattuşa'dan güneydoğuda Melitene ve İsuwa bağıyla Kuzey Suriye'yle, kuzeyde ise Tilimra'yla olan bağlantısını asla ihmal etmek istememişlerdir. Bu bağ siyasî ve kültürel olmanın ötesinde ekonomiktir. Ancak, zaman zaman Hitit ticaretini zora sokan ve Hititli tüccarlar için risk teşkil eden dönemler yaşanmıştır. Nitekim, çiviyazılı Hitit belgelerinde güney ve güneydoğu bölgelerinde bir ara ortaya çıkan sorunlar nedeniyle Melitene (Malatya) tarafına *"Kuşşara ve Şamuha'dan gidilememesi durumunda Tilimra'ya gidilmesi.."* özellikle vurgulanmaktadır.



Resim 49: Hattuşa.

Tilimra'nın, bugünü Şebinkarahisar'ın kuzeyinde şab madenleriyle ünlü Tamzara olması mümkündür.⁷⁷

Hattuşa'nın referans alındığı Hitit metninde geçen ifade, Kuşşara'nın Şamuha ve Hattuşa arasında olduğunu göstermektedir. Ahameniş döneminde Kral Yolu olarak anılan yol da aynı güzergâhı izlemiş, Kuşşara- Sebastiana üzerinden Yozgat- Hattuşa- arasında Pterium(Boğazköy) diye de söylenen ⁷⁸ yöre

üzerinden batı yönünde Gordion'a gitmiş olmalıdır. Gordion'dan batıya giden yollar,

⁷⁷ E. Bilgiç, *"Anadolu'nun İlk Yazılı Kaynaklarındaki Yer Adları ve Yerlerinin Tayini Üzerine İncelemeler"*, Belleten X/ 39, Ankara 1946, s. 393; Stefan Przeworski, *Der Grottenfund von Ordu*, Archive Orientalni VII, 1935,s. 390 – 314; Archive Orientalni VIII, s. 49 – 68'de kaydettiği biçimiyle; Ordu çevresinde bir mağaradan çıkarılan malzemeler yanı sıra Kılıç Kökten'in 1941'de Samsun yöresinden elde ettiği materyallerin Hititlere ait oluşu bu yörelerle Hitit ilişkisini ortaya koyan ilk araştırmalar arasındadır. K. Kökten, *Kuzey-Doğu Anadolu Prehistoryasında Bayburt Çevresinin Yeri*, DTCFD III/I, s. 445-not: 1.

⁷⁸ C. Texier, *Küçük Asya III*, (çev. Ali Suat), İstanbul 1939/40, XIV. böl. Latince harfl. Ank.2002, s. 165, 187 vd. Her ne kadar Hattuşa/Boğazköy'le aynileştirilse de 1990'lı kazılar sonucu elde edilen verilerden hareketle Pterium'un Yozgat-Sorgun ilçesinin yakınındaki Kerkenes Dağı yerleşmesi olduğu, bu yerleşimin Medler zamanında tahkim edildiği üzerinde durulmaktadır. V. Sevin, *İ-ABUA/ Anadolu ve Trakya*, İstanbul 2003, s.285. Pterium'un Herodotos'ta da vurgulanan (I/76-77) Med bağlantısı, Pers döneminde önem kazanan Kral Yolu ana güzergâhının buradan geçmesi ihtimalini daha da pekiştirmektedir.



gidilecek ülkenin konumuna göre farklı güzergâhlardan yapılmıştır. Bir yol kuzeybatıya yönelip, Dorylaion (Eskişehir), Sangarios (Sakarya) ırmağından Nikomedeia (İzmit) üzerinden ya İstanbul Boğazı'ndan ya da Çanakkale Boğazı'ndan Avrupa'ya geçmekteydi.⁷⁹

Sivas üzerinden batıda Tavion'a (Büyük Nefes) giden yol, Kral Yolu'nun önemli uğrak yerlerinden biri de Ankyra'ya (Ankara) uğrar, buaradan Gordion'a gidilirdi.⁸⁰



Resim 50: Gordion.

Hitit Krallığı'nın MÖ. 1200'lerde Denizci/ Demirci Kavimlerinin göçleri sonunda yıkılması, Hattuşa'nın da eski önemini yitirmesiyle sonuçlanmıştır. Ancak, Frigler ve Hellenistik dönemde hala büyük bir yerleşimdir. Sus ve Ninova'dan Orta Anadolu'ya ulaşmak için izlenen ve Kuşşara'dan geçip Sebastiana'ya

(Sivas) giden yolun bu dönemden sonra da kullanıldığı konusunda birçok bilim adamı aynı kanaati paylaşmaktadır.⁸¹

Bu yol, Batı Anadolu'yu doğuya bağlayan biricik yol değildir elbet. Ancak, doğu- batı arasındaki bağlantıda yine merkezî bir yerde olan Kayseri'nin, Kral Yolu'nun ana güzergâhının güneyinde, bu güzergâha paralel alt yol üzerinde olduğu kanaatindeyiz.

Gordion: Firig Kralı Midas'la özdeşleşen ve bazı Frig yönetici ailelerine ait zengin tümülüslerin bulunduğu Gordion, eski bir Hitit yerleşimi üzerinde kurulmuştur. En büyüğünün Midas'a ait olduğu sanılan büyük höyük ve diğer kazı buluntuları, bu kentin MÖ. VIII. yüzyılda görkemli bir alan olduğunu ortaya koymuştur. 1955 yılı kazılarında, kentin tümülüsleri arasından geçen Kral Yolu'nun bir parçası ortaya çıkarılmıştır. Bu kesit beş metre eninde ve taş döşemelidir.⁸²

⁷⁹ Seton Lloyd, **Türkiye'nin Tarihi**, (çev. E. Varinlioğlu), Ankara 1997, s.8; V. Sevin, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I**. Ankara 2013, s. 7 vd.

⁸⁰ Veli Sevin, **age.**, Ankara 2013, s. 10.

⁸¹ A. Tuba Ökse, *Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları*, **Bilig**, Yaz – 2005, S. 34, s. 19.

⁸² S. Lloyd, s. 124; R.D. Barnett, *"Phrygia and the Peoples of Anatolia in the Iron Age"*. *Cambridge Ancient History H/30* (1967), Cambridge. s. 1-32, (çev. Ö. Çapar, *Phrygia ve Demir Devrinde Anadolu Kavimleri, Cumhuriyetin 60. Yıldönümü Armağanı*, ADTCF, Ankara 1987, s. 60),



Pessinus: Gordion'dan sonra güneybatıya yönelen Kral Yolu, Sivrihisar'ın 16 km güneyinde, bugünkü Balıhisar köyünde bulunan Pessinus'a uğramaktaydı. Kadim bir yerleşim olan Pessinus, Anadolu'nun kült merkezlerinden biridir. Pers Yunan ve Roma egemenliği sırasında bu merkezde bulunan bereket tanrıçası, her iki uygarlık tarafından kendi anlayışlarına uygun olarak sıfatlandırılmış, Yunanlılar tarafında "Pessinus Attis"ine dönüştürülmüştür.⁸³ Strabon bu yer için şunları kaydeder: "Pessinus dünyanın o kısmındaki en büyük ticaret merkezi olup, büyük saygı gören *Tanrılar* Anası'na ait tapınak buradadır. Ona *Agdistis* derler. Eski devirlerde rahipler aynı zamanda hükümdardı ve rahipliğin sağladığı nimetleri onlar biçiyorlardı. Ama şimdi ticaret merkezi hâlâ ayakta durduğu halde rahiplerin yetkileri azalmıştır. Kutsal bölge, Attalos'lar (Pergamon kralları) tarafından kutsal bir yere yakışacak şekilde, tapınak ve beyaz mermerden portikler ilâve edilerek yapılmıştır.



Resim 51: *Pellinus antik kentinde bulunan baykuş kabartmalı mermer buluntularından biri.*

Romalılar tıpkı Epidauros'taki Asklépios'a yaptıkları gibi, Sibyl'in kehaneti doğrultusunda oradaki tanrıçanın heykelini almak üzere girişimde bulunarak tapınağı ünlü kılmışlardır. Kybelé'nin ismini Kybelon Dağı'ndan aldığı gibi, Dinndyméné ülkesi de ismini üst taraftaki Dindymon Dağı'ndan almıştır. Yakınında Sangarios Irmağı akar ve bu ırmağın üzerinde eski Phrygia'lılara, Midas'a, hatta kendi devrinden önce yaşamış olan Gordios'a ve diğerlerine ait iskân kalıntılarında rastlanır. Bu izler kentlere ait olmayıp büyük köyler niteliğindedir; örneğin, Saokondareios'un oğlu Kastor'un kralı

ikâmetgâhı olan Gorbeus gibi; burada Kastor'un kayınpederi Déiotaros, Kastor'u ve kendi kızını öldürmüş ve kaleyi yıkarak bütün kenti harap etmiştir".⁸⁴

Galatların Tolistobog boyunun başkenti de olan Pessinus, Roma döneminde imar ve eklemelerle görkemli bir kent seviyesine çıkarılmıştır. Nitekim yerleşim alanında çok sayıda işlemeli mermer, heykel ve madeni eserler bulunmuştur.

Orkistos- Keramon Agora-Satala: Pessinus'tan gelen yol Orkistos'a ve oradan Midas kentine giderdi. Ancak, kuzey ve güneyden gelen yolların önemli kesişim noktasında yer

⁸³ S. Lloyd, s. 169.

⁸⁴ Strabon, *Geographika*, XII-V/ 3, (çev. A. Pekman), İstanbul 2000, s. 63-64.



alırdı. Strabon'da⁸⁵ “Orkaorki” diye belirtilen merkez hakkında bilgi veren Ramsay, Kral Yolu'nun bu ünlü kavşak kentinin Bizans döneminde eski önemini kaybettiğini belirtir.⁸⁶ Orkitos, Afyon daha önce Emirdağ'a bağlı iken bugün Eskşehir/ Çifteler İlçesi'ne bağlı Alikan Türkmen Köyünün (uydurma adı: Ortaköy) yakınındadır.⁸⁷

Orkitos – Sart arasında da önemli kadim yerleşimler bulunmaktadır. Bunlardan Banaz İlçesine bağlı Susuzköyü yakınındaki *Keramon Agora* ile Sardes'in batısındaki *Satala*'dır. Keramon Agora, Lidya- Pers dönemindeki stratejik ve ekonomik konumunu Helenistik ve Roma dönemlerinde de korumuştur. Şehir, ünlü Akmonya, İslâm Köyündeki Alia ve Çarık köyündeki Traianapolis'le aralarında yoğun ilişkileri olan, ticarî niteliği ön planda olan yerleşimlerdenidir. Bu kentlerin yollar ve özel olarak Kral Yolu'la ilişkisine Ramsay yeterince değinmiştir.⁸⁸

.. VE SARDES

Doğunun Işığı- Batının ışıltısı; “Güneş” ve “Altın”ın buluşması

Lydia Krallığı'nın başkenti olan Sardes, Manisa- Salihli İlçesine bağlı Sart beldesi sınırları içindedir. Tmolos Dağları'nın (Bozdağ) eteklerinde kurulmuştur. Klasik anlamda madeni para yani sikkenin ilk basıldığı yerin Sardes olduğu kabul edilmektedir. Antik Yunan ve Roma efsanelerinde Paktolos'taki altının varlığı, dokunduğu her şeyi altına çeviren Frig kralı Midas'ın burada yıkanmasına izafe edilmiştir.

“*Işık doğudan gelir*” deyimini yüzyıllarca söylenegelir. Önce doğu toplumlarında, daha sonra batı toplumlarında yeri geldikçe vurgulanır.⁸⁹ Burada anılan ışık, hiç kuşkusuz “aydınlanma” ya ilişkin bir göndermedir. Fiziksel olarak güneşin doğduğu yön gibi, kişilerin dünyasını anlamlaştıran düşüncelerin de doğu toplumlarından nüksettiğinin anlaşılması istenmektedir. Bunun dinî ve düşünce dünyasında somut- sembolik iz ve işaretleri doğu toplumlarında çok yaygındır.

Mithra'nın ışık ve güneşle temsil edilmiş olması, Orta Asya ve Ashirand'da bulunan arkeolojik unsurlarda yoğunlukla güneşi sembolize eden figürlerin kullanılması, bu ışık/aydınlanma anlayışıyla ilişkilidir. İlk örneğine Hayaşa Bölgesi'nde rastladığımız ejder kabartması yanı sıra aslan ve kuş/kartal motifleri de yine aynı anlam dünyasına göndermeler zümresindedir. Ortasında güneş, yanlarında kanat olan motifler, güneş ve gökselliği, ışık ile

⁸⁵ Strabon, XII -V/2, VI/1,VIII/13.

⁸⁶ S. W. Ramsay, s. 252.

⁸⁷ T. Drew- Bear, *Frigya Bölgesinde Üç Köy*, IX. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Ankara 1992, s. 165.

⁸⁸ S. W. Ramsay, s. 29-30, 43, 88,

⁸⁹ Örneğin, Stefan Zweig, Dünün Dünyası'nda bu deyim Rusya gezintisi sırasında duyduğunu belirtir. Ülkemizde Cemil Meriç bu deyim altında bir kitap neşretmiştir.



ötelemeleri çağırır. Ancak, sanıldığı gibi bu anlayış ve motifler salt İran ya da Hindistan'a özgü olmadığı gibi, ilk çıkış yerleri de buralar değildir. Elimizdeki somut veriler; bu anlam, anlayış, ritüel ve sembollerin Ashirand'ın genel değerler dünyasına ait olduğunu, Kuzey Mezopotamya, Kızılırmak ve Horasan üçgeni arasında evrilip erginleştiğini, daha sonraki süreçlerde İran'da da kabul gördüğünü göstermektedir.



Resim 52: Sardes.

olduğunu anlamak zor değildir. Aşağıda, Ahameniş hükümdarı I. Darius'a ait sözler, bu sürecin gerçekliğini ortaya koyan örneklerden yalnızca biridir.

Ahameniş hükümdarı ve adı Kral Yolu'yla birlikte anılan I. Darius, Susa'daki sarayın inşasına ilişkin verdiği bilgede; *"..sarayın süslemeleri (için gerekli malzemeler) uzaklardan getirildi.. Babil halkı sarayın inşası için gereğini yaptı.. Sedir kerestesi Lübnan isimli bir dağdan getirildi. Bunu Babil'e getiren Asur halkı idi; Babilden Karyahlar ve İyonyahlar Susa'ya getirdi.. Altın Sardes'ten ve Baktriya'dan getirildi ve burada döğüldü."*der.⁹⁰

Gyges'in soyundan gelen Kroisos, Lydia Krallığı'nın dördüncü ve sonuncu kralı olarak sahip olduğu hazinelerle efsaneleşen hükümdardır. Onun hükümdarlığı sırasında elektronik sikkeler kaldırılmış, bunları altın olarak kestirmiştir. Bunlar dünyanın ilk altın paralarıdır. Egemenlik alanı İndus'tan Ege'ye kadar uzanan I. Darius, Lydia egemenliğine son vermekle birlikte, bu altın paranın tedavülde kalmasını sağlamış, böylece Kral Yolu, alışverişlerde altının kullanıldığı ticaret merkezleriyle de ünlenmeye başlamıştır.

MÖ. III. bin başlarına kadar giden eski bir yerleşim olan Sardes, MÖ. VII. yüzyıldan MS. VII. yüzyıla kadar hem idarî hem de ticarî açıdan önemi koruyabilmiştir. Herodotos, Pers-

⁹⁰ Roland G. Kent, *Old Persian*, New Haven 1953, s. 144.



Lidya arasında yapılan mücadeleler ve Pers Kralı Kyros'un karşısında yenilen Lydia kralı Kroisos'tan kentin alınışı konusunda geniş bilgi verir.⁹¹ Pers kuşatmasının on dördüncü günü yapılan bir hücumla Sardes düşmüş, böylece Kroisos'un on dört yıllık görkemli saltanatı sona ermiştir.

Muzaffer kral Kyros'un yenik düşen kral Kroisos'u odun yığını üzerinde yakarken, onun üç kez "Solon" diye haykırışı; bunun nedeni sorulunca "Hiçbir canlı mutlu değildir" diyen Solon'un hakkında: "Bir adam ki, dünyayı yöneten kişiler onunla konuşabilmiş olsalardı, bu benim için büyük hazinelerden daha değerli bir şey olurdu" ifadesi; Herodotos'tan bugüne anlatıla gelir.⁹² Bunlar; kentlerin, kralların, savaşların olduğu kadar, uzak ülkelerde sıra dışı olaylar yaşayan insanların yol hikâyeleridir.



Resim 53: Gövdesi kanatlı balık, başı ve ön ayakları at olan altın broş. Altın zincirlere asılı bitkisel tomurcuklar cam kakmalıdır. (MÖ, VI. yy. sonları)

EK: KARUN HAZİNELERİ

"Lydia'nın altın zenginliklerini en iyi şekilde, Uşak'ın Güre ilçesi yakınlarındaki yağmalanmış mezar anıtlarından ele geçirilmiş eserlerden anlaşılabilir. Uşak'ın 25 km. kadar batısında, Gediz ırmağı vadisindeki Güre'de 5 km 2'lik bir alanda toplanmış 9 büyük Tümülüs vardır. İkiztepe, Topçatepe, Yuvarlankaya, Toptepe, Basmacı, Kayaağıl, Velişintepe, Aktepe ve Pekmeztaş adlarını taşıyan bu anıtların bölgenin ileri gelen kişilerine ait olduğu anlaşılmaktadır. Tümü MÖ. 500 yıllarının 20-30 yı öncesi ve sonrasına aittir. Yani burada yatan kişiler, Karun olarak da bilinen kral Kroisos'u bizzat tanımasa da , Lydia Krallığı'nın MÖ. 547/46 yılındaki yıkılışına tanık olmuş kimselerdir.

⁹¹ Herodotos, I, 76 -86 vs.

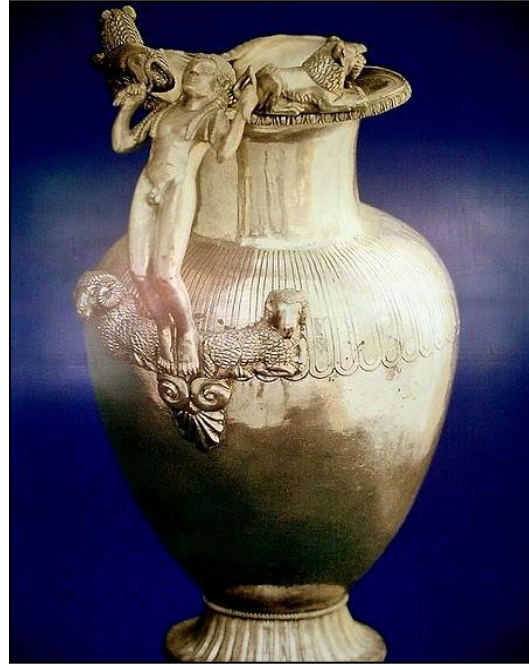
⁹² Herodotos, I, 86-87.



Yığma toprak tepeler altındaki mezarlara ince-uzun bir dromosdan girilmektedir. Bu giriş holü gömünün yapılmasından sonra taşlarla doldurularak köreltilmiştir. Bu arada yığma toprağın erozyonla kayıp gitmesini önlemek üzere tepenin etrafına taştan bir ya da iki duvar (krepis) örülmüştür. Mezar odaları taşandır ve dörtgen planlıdır. Bazıları duvar resimleriyle süslü olan odaların boyutları 3.69 x 3.66 x 2.63 m., 2.67 x 2.16 x 2.00 m. ve 2.40 x 2.98 x 1.60 m. kadardır.

Ölüler genellikle taştan süslü sedirler üzerine, bazen de lahitler içine değerli mücevherlerle birlikte yerleştirilmiş, yanlarına, alabaster ve gümüş şişeler içinde parfüm bırakılmış, gümüş buhurdanlıklarla da buhur konmuştur. Her bir mezarda içkili bir ölü yemeğinin kalıntısına rastlanmıştır. Bununla ilişkili olarak çok sayıda gümüş, tunş kap kacak ve kepçe bulunmuştur. Altın, gümüş ve değerli taşlardan mücevherler, mühürler, gerdanlıklar, altın, gümüş ve cam bilezikler, gümüş ve tunş fibulalar ile süs iğneleri olağanüstü bir zenginliğin kanıtlarıdır. Bu anıtların tümü 1960'lı yıllarda yağmalanmış ve "Karun Hazinesi" olarak adlandırılan eserler yurt dışına kaçırılmıştır. New York Metropolitan Müzesi'nce satın alınmış bulunan bu eserler 1993 yılında Türkiye'ye geri dönmüştür. Bugün Uşak Müzesi'ndedirler."⁹³

BAHARAT YOLU; *Günlük, Tarçın, Zencefil Kokan Gemiler ve Kervanlar* İnsan, refleksif hareketleri dışında, esas olarak eylemlerini nitel ve nicel anlamlarını kavrayarak gerçekleştirir. Bu kavrayış; eylemlerinin tarihselliğini, oluş halindeki konumunu ve geleceğe yönelik kaygılarını içerir. Buna göre; insan dışı canlılarda içgüdüsel anlık tepkiler ön planda iken, insanda doğal tutumlar yanı sıra süreçsellik esastır. Bu süreçsellik nedeniyledir ki, ilk insan topluluklarında, hayatta kalma kaygısı içinde verilen beslenme çabaları günümüzde devasa bir yemek kültürü aşamasına gelmesine neden olmuştur.



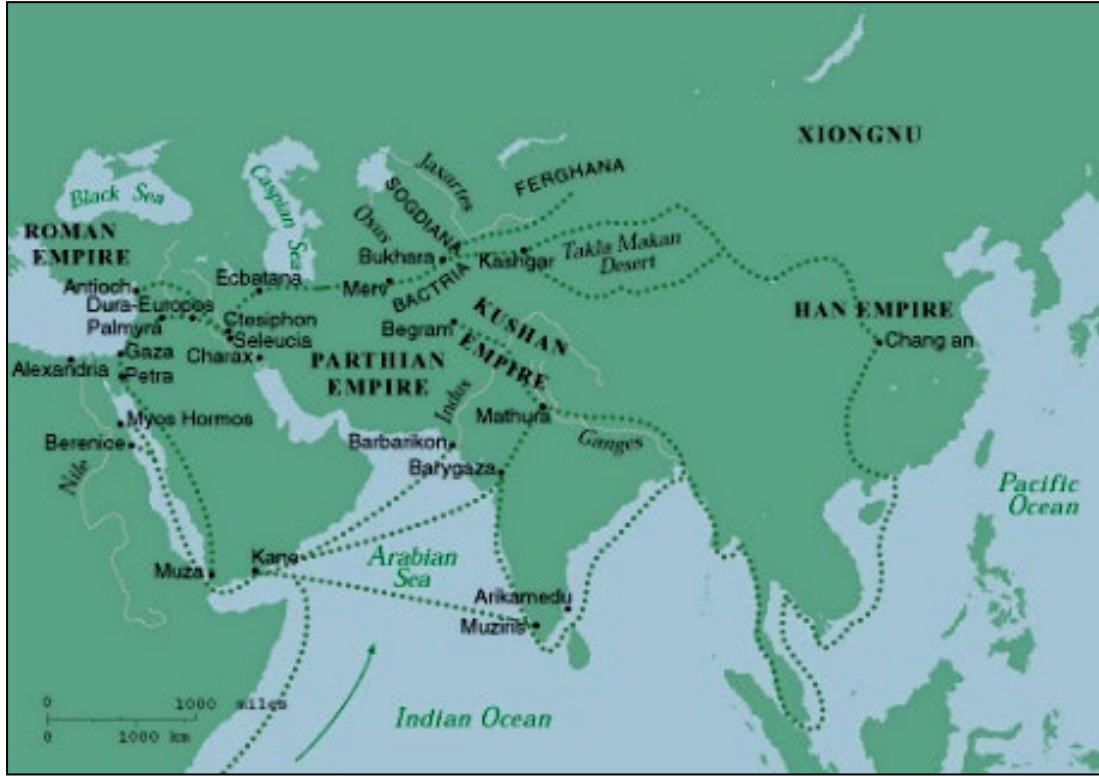
Resim 54: Kulpu, elleriyle iki aslan tutan erkek heykelciği biçiminde tasarlanan gümüş testi. Heykelciğin ayakları yanında oturan iki koç kabartması bulunuyor. (MÖ, VI. yy. sonları)

⁹³ Veli Sevin, **Eski Anadolu ve Trakya**, s. 297.



Elbette ki, yemek kültürünün her toplumdaki gelişim seyri farklı olmuştur. Bu fark, o toplumun coğrafyası ve yaşama biçimiyle sıkı sıkıya ilişkilidir.

Maveraünnehir, İndus çevresi, Çin, Mezopotamya, Anadolu ve Mısır gibi yöreler ilk kentlerin ortaya çıktıkları yerler olduğu kadar, yemek konusunda da sofraların çeşitlendiği, yiyecek unsurlarının değişen toplumsal statülerle birlikte değişim gösterdiği mekânlardır.



Resim/Harita 55: Tarihi yollar.

Yapılan paleobotanik araştırmalar⁹⁴ sonucu Ceytun, Anav ve Namazgâh yerleşimlerinde buğdayın, İndus çevresinde pirincin, diğer alanlarda da yine tarımsal ürünlerin kullanımda olduğu anlaşılmıştır. Hoşa giden bazı bitkilerin kurutulup kullanılmasıyla elde edilen baharat, gelişen yemek kültürü içerisine zamanla katılmış, böylece beslenme, ekstra tat ve kokularla çeşnilemiştir. Baharatı oluşturan bitkiler tropik ve astropik bölgelerde yetişir. Uygun bitkilerin gövdesi, meyvesi, yaprağı, tomurcuğu ya da çekirdeği kullanılarak elde edilen

⁹⁴ Phyllis Pray Bober, *Antik ve Ortaçağda Yemek Kültürü*, Sanat, Kültür ve Mutfak, (çev. Ü. Tansel), İstanbul 2003, s. 27.



baharat ürünleri, yalnızca yetiştiği bölgelerin günlük hayatlarında değil, o bölgenin dış dünya ile kurulan ilişkilerde de önemli olmuştur.

Günlük Yolu; Baharat Yolu olarak belirlenen yol, öncelikle İndus, Hint Okyanusu, Ön Asya ve Akdeniz arası ticaretle ilintilendirilir. Bu, tarihsel olarak oldukça doğrudur; nitekim, dinî törenlerde tütsü olarak kullanılan bir çeşit ağaç sakızı (günlük ağacı= liquidambar orientalis) Somali'nin kıyı kesimlerinde yetişmekteydi. Güney Arabistan kıyıları boyunca uzanan “günlük yolu”, doğuda deniz yoluyla İndus- Hindistan yöresine, kuzeye kara yoluyla Mezopotamya'ya uzanıyordu.⁹⁵ Hindistan- Akdeniz arasında, Ön Asya'yı ören bu yolun batıda Kızıldeniz üzerinden Mısır'a gitmekteydi.



Resim 56: *Bir gemi minyatürü* (Zübdetü't-Tevârih'ten)



Resim 57: *MS, VIII. yüzyıla ait olduğu sanılan ve Borobudur Tapınağı'na işlenmiş bir resim, Endonezyalı gemicilerin de milattan sonraki yüzyıllarda onların Afrika'nın doğu kıyılarına ticarî seferlerde bulunmuş olabileceklerini göstermektedir.*

Somali'nin merkez olduğu bu ticaret sadece “günlük” bitkisiyle sınırlı kalmıyor, sair ticarî nesnelere de dolaşımını sağlıyordu. Eski Dünya Karaları'nın çekirdeğini oluşturan bu bölgeler aynı zamanda en eski uygarlıkların da kurulduğu alanlar arasındaydı. Dolayısıyla, Günlük Yolu, geçmişte MÖ, IV. bine giden oldukça eski ve en önemli tarihi ticaret yollarından biriydi.

Çin gibi ülkelerin halkları, baharat, şifalı ot ve güzel kokusuyla kendini gösteren bitkileri binlerce yıl öncesinden tanıyor ve bunları kullanıyorlardı. Dünya ticaretinin MÖ, III. binde yaygın olarak

⁹⁵ R. Sédillot, *age*, s.22.



örgütlenmesi ve Ön Asya- Anadolu Çin arasında gelişen ticaret, bu bitkilerin doğudan batıya aktarımına neden olmuştur. Kanaatimizce, tarihi daha eskiye giden Günlük Yolu bu kapsamlı ağa eklenerek Baharat Yolu'nun bir parçası olarak addedilmeye başlamıştır.

İlerleyen zamanlar içinde ipeğin bu ticarete dahil olması nedeniyle Çin ve batı ülkeleri arasındaki ana yolun adı yaygınlıkla “İpek Yolu” olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylece, “Baharat Yolu” tekrar eski Günlük Yolu merkezli alanlar arası ticaret yollarının tanımlanması için kullanılmıştır. Kuşkusuz, bu ad ve tanımlamalar, yolların kendi iç tarihselliğini, her bir yolun diğeriyle bazı dönemlerde örtüşük hâle gelişini, ayrı adlarla aynı yolların tanımlanabildiği gerçeğini değiştirmez. İpek Yolu, Baharat Yolu ve diğer yol adlandırmaları, öncelikle bu yol süreçlerinin kronolojik ve kültürel auralarıyla daha rahat ve kolay anlaşılabilir olmasına yönelik bir tercih olagelmıştır.

Henüz “İpek Yolu” tabirinin kullanılmadığı⁹⁶ ve baharatla (tarçın, kakule, zerdeçal zencefil) ön plana çıkan Çin- Ön Asya ticaretinde gelişen olaylar, bu ülkelerin kültürü ve günlük hayatlarını da etkilemiş, hatta Yaşlı Plinius alay etmesine neden olan sıra dışı yapay mitlerin oluşmasına neden olmuştur. Herodotos'un “barbar” olarak nitelediği bazı topluluklarda çiğ et ve bitki yenmesi konusunda verdiği bilgi, esasında MÖ. V. yüzyılda baharat kullanımının yaygınlaştığına işaret etmektedir.

BAHARAT TİCARETİ, BAHARAT YOLU VE ZENGİNLEŞEN DÜNYALAR

Baharat ve şifalı otlar açısından verimli alanlara sahip olan Çin ve Hindistan, dünya ticaret tarihinde ayrıca önem kazanmıştır. Akdeniz- Hindistan arası coğrafyada baharat ürünlerinin kullanım yoğunluğunun, bu alanlarda kurulan büyük ve istikrarlı yönetimler ve bu topluluklardaki yeme alışkanlıklarıyla ilgili olduğu eski yazılı kayıtlardan anlaşılmaktadır. Eski Yunanlılar baharat ürünlerini Persler sayesinde öğrenmişlerdir. Yaşlı Plinius, Roma aristokrat ailelerinin ve lükse düşkün zengin kadınların ihtiyaçlarını karşılayabilmek için, baharatları ve çeşitli lüks malların ticareti aracılığıyla Hint kıtasına altın akıtıldığından bahseder.⁹⁷ Hindistan, Harappa ve Mohenco-Daro gibi, uygarlık döneminin ilk kentlerinin kurulduğu bir yer olarak, ticarî alış- veriş açısından gerekli tecrubî geçmişe sahip bir ülkedir.⁹⁸ Daha MÖ. III. binde bu iki kent ülkenin tahıl ambarı olduğu gibi, Babil, Pers ve Roma

⁹⁶ İpek Yolu ticaretinin uzun bir geçmişi olmasına rağmen, bu adlandırma ilk defa XIX. yy.'nin ikinci yarısında (1877 tarihinde) Alman bilgini Ferdinand von Richthofen (1833-1905) tarafından kullanılmış (Seidenstraße), ondan sonra yaygınlaşmıştır. Mehmet Tezcan, *İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, S. 3/1, 2014, s. 96”.

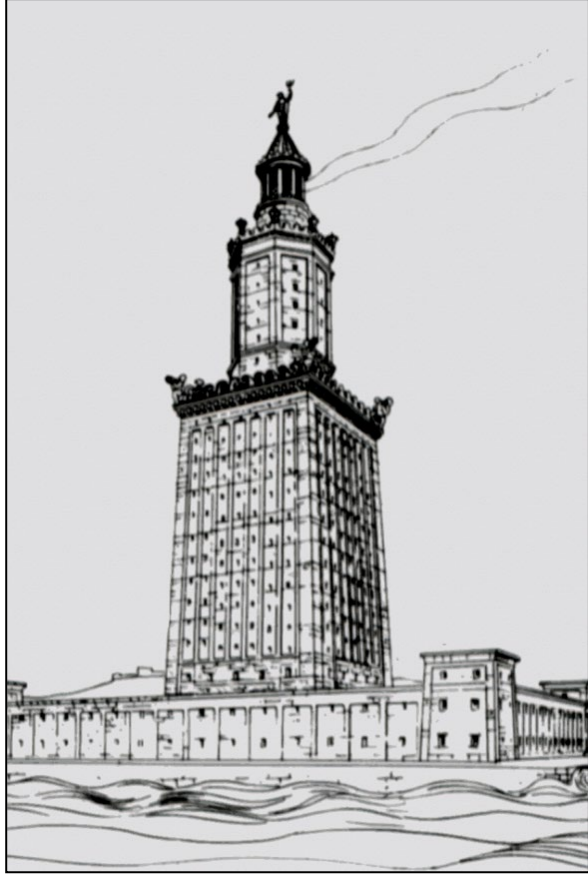
⁹⁷ M. Tezcan, *agm*, s. 99.

⁹⁸ Nagisikbas H. Sanghavi- Laju Mansharamani, *Ancient Indian History*, Bombay, 1964, s. 12; Madhu Bala, *On The Harappan Trail, India Perspective*, September 1993(6/3), s. 19-25; T. E. Şahin, *Hindistan Tarihinin İlk Dönemleri*, s.896-897; H. Kulke- D. Rothermund,, *Hindistan Tarihi*, (çev. M. Günay), Ankara 2001, s. 13.



dönemlerinde özellikle kıyı kentlerde başta baharat olmak üzere; fil, tavus kuşu, sandal ağacı ve abanoz kerestesi gibi mallar (MÖ. 1000) ihraç edilmekteydi.⁹⁹

Resim 58: İskenderiye Feneri. MÖ. 280'li yıllarda Kinidoslu Sostratos Ptolemaios tarafından II. Ptolemaios adına inşa edilmiştir. Depremler nedeniyle günümüze gelemeyen yapının üç kat olduğu, 135 m. yüksekliğe eriştiği, ışığı 70 km. ötelere taşıdığı söylenir. Hakkında yazılı kaynakların verdiği bilgiler yanı sıra Venedik- San Marco Bazilikası'nın (XIII. yüzyıl sonları) mozaiklerinde olduğu gibi bazı yapıların süsleme unsurları arasında resmedilmiştir



Hindistan ihraç ürünlerinin Ön Asya ve Akdeniz limanlarına çoğunlukla deniz yolu aracılığıyla ulaştırılması, aynı şekilde baharat ticaretinin de bu yolla gelişmesini sağlamıştır. Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi'ne ve budan Ön Asya'ya, Doğu Akdeniz kıyılarına ya da Kuzey Mezopotamya yönüyle Anadolu'dan Ege kıyılarına veya Trakya'ya ise doğal olarak kara yolları

kullanılarak gidilirdi. Arabistan Yarımadası kıyı şeridini takip ederek Kızıldeniz- Süveyş Körfezi üzerinden İskenderiye'ye veya Akabe Körfezinden Filistin'e gitmek için de, kısa da olsa, karayolu kullanımı zorunluydu. Baharat Yolu'nun önde gelen tüccarları yüzyıllarca Araplar olmuştur.

İskenderiye: Büyük İskender tarafından Rodoslu mimar Dinokrates'in çizdiği plan üzerine kurulan (MÖ. 332) İskenderiye, Doğu ve Batı arasında yapılan ticaretin önemli merkezlerinden biri olarak gelişmiştir. Kadim Mısır'ın ve Doğunun bilgeliği ile Helenistik dünyanın bilgisi bu kentte buluşmuştur. Denizciliğin ve deniz ticaretinin sembolü olan

⁹⁹ R. Sédillot, *age*, s.22.



İskenderiye Feneri yanı sıra bilim hareketlerinin sembolü olan İskenderiye Kütüphanesi, kentin tarihi-kültürel niteliğini yeterince anlatmaktadır.

Hindistan'ın batısına giden Güney Asya baharat ticaretinin önemli bir merkezi Çin, Malaya, Maluku, Hindistan arasında Seylan'dı. Öncelikle Çinliler bu ada ve yarım adalarda ticaret yapmaktaydılar. Akdeniz'de ise Rodos adası yüzyıllarca ticarî gelişmelerde banka rolü oynamıştır. Asya'ya ve Afrika'ya yakın olan Rodos, Avrupa'nın doğuya bakan iktisadî karakolu olarak sıfatlanabilir. Ancak, eski doğu halkları ve Avrupalılar yanı sıra Güney Asya halklarının da söz



Resim 59: Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye" adlı eserinde İskenderiye- Mısır.

konusu ticari dünya ile ilişkilerinin ve etkinliklerinin olabileceğini gözden ırak tutmamak gerekir. Bazı somut veriler, Malezyalılar gibi bu toplumlar içerisinde dünya ticaretine girenler olduğunu göstermektedir. Böylece, Batı ile Doğu Asya (Çin, Japonya, Kore) arasındaki ilişkilerde İpek Yolu yanı sıra bu yol önemli bir rol oynamaktaydı.

Orta Çağ Avrupası'nda kiliseler için kullanılmak istenen tütsü/buhur ve soyluların sofralarına lezzet arzusu, baharat ticaretine yeni bir boyut kazandırmıştır. MÖ, IV. yüzyıl sonrasında Evkaristiye ayininde yakılan tütsü, zaman içerisinde duaların ve azizlerin iyi işlerinin göğe yükselişi olarak kabul edilmiş, böylece dinî bir gelenek oluşmuştur. Bir dönem mekânsal avantaja ve siyasal konjonktüre bağlı olarak Doğu kiliselerinde buhur daha yoğun kullanılırken, Batı kiliseleri bu nesneyi daha az kullanmak zorunda kalmıştır. Gerek Kilisenin gerekse soyluların baharat ve sair mamuller için doğuya olan muhtaçlığı, Batının Hint ticaretine ayrı bir ağırlık vermesini gerektirmiştir. X. yüzyılda Doğu Akdeniz ticareti sayesinde güç olan Venedik, XIII. Yüzyılda baharat üzerinde tekel kurmuştur. Baharat mamullerinin pahalılığı ve Venedik tekeli karşısında Portekizliler ve İspanyolların gemiciliğe ağırlık vererek yeni yollar aramaları yeni yolların ve yeni keşiflerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Vasco de Gama 1498'de Ümit Burnu'nu dolaşarak uzun da olsa Hindistan'a yeni bir yol açılmasına neden olmuştur. Kristof Kolomb, Batı Hint Adaları'na gitmiş ve Macellan Güney Amerika'yı dolaşarak Doğu Hint Adaları'na varmıştır. Baharat üretilen ülkelere yeni yolların açılması sonucunda Venedik'in tekeli kırılırken, tarihsel Baharat Yolu da önemini yitirmiştir. "Keşifler Çağı" olarak da anılan XV- XVII. Yüzyıllar arasında gelişen olaylar yalnızca ticaretle



sınırlı değildir. Pek çok gelişme, ticarî çıkarların belirlediği çeşitli dünya olaylarına ve alt üst oluşlara neden olmuştur. ¹⁰⁰



Resim 60: Baharat dükkânından bir köşe.

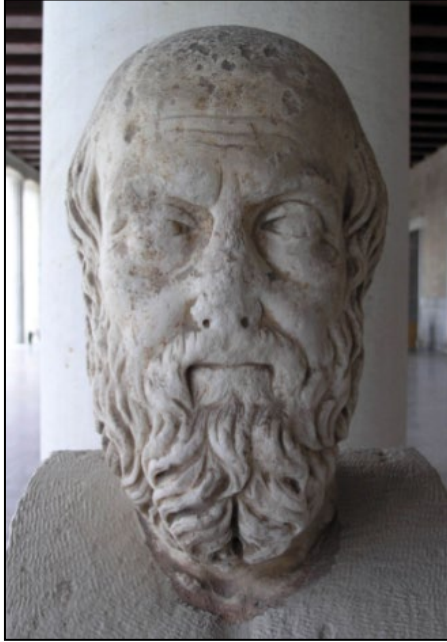
¹⁰⁰ Keşifler ve bu süreçte gelişen olaylar hakkında ulaşılabilir pek çok bilgi kaynağı ve kitap neşredilmiştir. Bunların bazıları makalemizin dipnotlarında belirtilmiştir. Bu nedenle, özetle geçtiğimiz bu bölüm hakkında kaynak gösterme gereği görmedik.



4.

İPEK YOLU; ASHİRAND'IN CAN DAMARI

Kuzeyde Karadeniz, Kafkasya, Hazar ve Horasan'dan güneyde Basra'ya, doğuda İndus'tan batıda Ege'ye kadar uzayan Ashirand,¹⁰¹ kadim uygarlıkların ve kadim yolların üzerinde bulunmaktadır. Hayaşa ve Hititler döneminden itibaren Anadolu'da da bu yol ağlarının bulunduğunu biliyoruz. Bu yollar çoğunlukla döşenmemiş olsalar da nakliye araçları için yeterli olmuş, MÖ. I. bin yıl boyunca hem Anadolu hem İran ülkesi yolları hep çok iyi durumda tutulmuştur. Halikarnaslı Herodotos'tan (MÖ. 484- 426) Yunanlı gezgin Magastenes'in (MÖ. 350- 290) Hindistan merkezli anlatımları içerisinde¹⁰² Ön Asya'nın yolları hakkında da önemli bilgiler bulunmaktadır.



Resim 61: Herodotos'un büstü. "Herodot Tarihi" üç kıtada (Avrupa, Asya ve Kuzey Afrika) yapılan seyahatlerde edinilen bilgilere dayanması nedeniyle yollar hakkında da önemli ölçüde bilgi içermektedir. Kitabının IV. cildinde İskitlerden ve "dünyanın sınırında" yaşayan halklar ile onları birleştiren yollardan bahseder. Bu kayıtlarda MÖ, VII. yüzyılda yaşayan Prokonnesos'lu Aristeas'ın birkaç parçası hariç kaybolan bir destanına atıflar yapmaktadır.

Ashirand'ın kuzeyini kaplayan ve Çin'i de içine alan büyük ülkeler üzerinden doğu batı ve kuzey güney yönünde yapılan ticaretin geçmişi binlerce yıl önceye gittiği gibi, taşınan mallar oldukça çeşitlidir. Mallar içerisinde en özelleri "yeşimtaşı", "kâğıt" ve "ipek"tir. Bunlardan her biri bu tarihî yolun adlandırılmasında kullanılabilir ve kullanılmıştır da.¹⁰³ Ancak, belli bir zamandan sonra ipek dokuması ve bu mamulün ticareti özel bir önem taşımış, yüz yıllarca "ipek" efsanevî bir kavram olarak sıkça kullanılmıştır. Bu nedenle doğu

¹⁰¹ **Ashirand**: Güney Asya, Hindistan, İran ve Anadolu'yu kapsayan tarihsel süreçlere bakıldığında kültürel ve siyasal bütünlük gösteren alan.

¹⁰² John W. McCrindle, Ancient India as Described by Megasthenes and Arrian, Calcutta: 1926; S. R. Goyal, Kautilya and Megasthenes, Kusumanjali Praksshan, Meerut 1985.

¹⁰³ Caner Karavit, Toba Türkleri Döneminde Kansu Koridoru'nda Budist Sanat ve Başyapıtlar, İpek Yolu, TKH (Türk Kültürüne Hizmet) Vakfı Yayınları, İstanbul 2015, s. 29-30.



batı arasında gelişen ticari ilişkilerde ana yol güzergâhının genel kabul görmüş hâliyle “İpek Yolu” olarak anılması doğaldır.

İPEK YOLU

İpek ve Çin: İpek; Çin’de “si/sı” olarak söylenen ve “san gu” yani “Üçüncü teyze” diye adlandırılan üretim tanrıçası konumunda kutsanan¹⁰⁴ mamullerdendir. İpek üretiminin MÖ. II. bine kadar gittiğini gösteren kanıtlar bulunmaktadır. Nitekim, Shang hanedanının başkentlerinden biri olan An-yang kentinde bronz bir baltanın süslemelerinde ipeğe sarılı bedenlerin tasvir edildiği görülmektedir. Batı kaynaklarında “ipek” adı ilk kez MÖ. IV. yüzyılda ilk kez geçer.

İskender’in Hindistan seferi sırasında karşılaşılan ipeğe Yunanlılar Çince kullanımına uygun olarak “serik”, daha sonra Latinlerce “serucum”dan türetilen “serici culture” deyimini kullanmışlardır.¹⁰⁵ İpek, öncelikle kumaş olarak kullanılmakla birlikte, dikiş ipliği, bazı çalgılarda tel, savaş aletlerinin darbelerine karşı koruyucu zırh yapımının da hammaddesidir. “Hanbalık” (Pekin), Çin’de ipekten yapılan kâğıt demektir. Hindistan’da üretilen ipek kâğıt ise “abadi” diye anılır.

Önceleri Çin’deki bazı yönetici ailelerin tekelinde olan ipek üretimi, ticari değeri nedeniyle daha sonra Çin hükümdarlarının tekeline alınmıştır. İpek olarak satılan bu ürünün ana maddesi ipekböceği yumurtaları ise mahfuz tutulmuş, ülke dışına çıkarılması yüzyıllarca yasaklanmıştır. Dördüncü yüz yıla kadar yalnızca Çin’de üretilen ipek bu tarihten sonra Kore, Hindistan ve nihayet dut ağacı yetişebilen başkaca ülkelerde de üretilmiştir.

Çin’de MÖ. III. yüzyılda çeşitli tekstil atölyelerinin ipek fabrikalarına dönüştürülmesiyle ipeğin ülkeler arası dolanımında olması zaman açısından örtüşmektedir. Önceleri belli ailelerin tekelindeyken İmparatorluğun doğrudan denetimine giren ipek üretiminin dış pazarlarda önemli bir meta haline gelmesi varlıklı ailelerin de bu üretim ve satış alanına yeniden girmesiyle sonuçlanır. İpek yalnızca devlet yönetimi ve bazı ailelerin ayrıcalıklığını yansıtan giyim göstermeliği seviyesinde kalmayacak, doğu ve batı ülkelerindeki topluluklarda statüyü teşhir eden sembollerden biri olacaktır. Sadece giyinen elbise ya da örtü olmakla kalmayan ipek, başka mallarla değiştirilebilir kıymetli bir takas unsuru, döviz ve hatta altının muadili seviyesine çıkmıştır. Böylesi bir mamulün ülke ve kıtalar arası ticarete kazandıdığı değer, doğal

¹⁰⁴ Wolfram Eberhard, **Çin Simgeleri Sözlüğü**, (çev. A. Kazancıgil- A. Bereket), İstanbul 2000, s. 149.

¹⁰⁵ Helmut Uhlig, **İpek Yolu**, (çev. A. Kırım), İstanbul 2000, s. 23; Ahmet Rıza Bekin, **İpek Yolu**, Ankara 1981, s. 3; Ümit Koç, **Savaşın Sanata İpek**, Elazığ 2009, s. 1. Kapsamlı bir çalışma olarak bak. **İpek Yolu**, Heyet, TKHV Yayınları, İstanbul 2015; **Dünden Bugüne İpek Yolu/Beklentiler ve Gerçekler**, Heyet, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2008; Orhan Cezmi Tuncer, **Anadolu Kervan Yolları**, Vakıflar Genel Müd. Yayınları, Ankara 2007; **Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları**, Edt. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007; Peter Frankopan, **İpek Yolu**, (çev. Megü Gülmen), Pegasus Yayınları, İstanbul 2015; **Yükselen İpek Yolu I-III**, “Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni” , 3-4 Mart 2016, Ankara 2016.



olarak kadim ticari yollara yeni bir soluk getirdiği gibi, başkaca yeni tali yolların ortaya çıkmasını tetiklemiş olmalıdır. Bu tarihten itibaren “Tarihî İpek Yolu” deyiminin kullanılmasını makul görmek gerekecektir. İpek kadar “İpek Yolu”nun da kıymeti harbiyesi giderek artacaktır.



Resim 62: *Magesten* (MÖ, 350- 290) Hindistan'a ilişkin kayıt tutan Hellen yazarları arasında yer alır. *Selikos'un elçisi* olarak görev yapmıştır. *İndika* adlı eseri, Hindistan ve doğu arasındaki yol bağına da belirtmesi açısından önemlidir.

Temsilî resim onun Hindistan Maurya devleti kralı Çandragupta'nın yanına gidişini göstermektedir. (<http://earlyworldhistory.blogspot.com.tr>)

Uluslararası İlişkiler ve İpek Yolu

Topluluklar arası ilişkilerin ve bu ilişkilerde ticari eylemlerin insanlığın kültürel yapılar olarak ortaya çıktıkları dönemlere kadar giden uzun bir geçmişi bulunmaktadır. Farklı kültürler arasında karşılıklı olarak gelişen ilişkilerin biçiminde, o topluluğun ürettiği maddi ya da manevi değerlerin belli oranda katkısı vardır. Önceleri yakın topluluklar arası ilişkiler zamanla uzak alanlar arasında da gelişir. Nitekim, Sibirya'nın güney bölgelerinden Avrupa'nın batı alanlarına kadar binlerce yıl öncesinden insan toplulukları arasında az ya da çok ilişkiler olduğunun arkeolojik kanıtları ortaya çıkmıştır. Aurignak kültürüne ait olan bir kadın heykelciğinin Yukarı Yenisey'deki Krasnoyarsk'ta rastlanması¹⁰⁶ bu ilişkiye tanıklık etmektedir. Diğer taraftan Orta Asya ile Mezopotamya arasında binlerce yıl öncesinden beri yaşanan toplumsal göç ve hareketler yalnızca kitlesel geçici alt üstlerin değil, kuzey ve güney arasında ticaret adına yapılan etkinlikleri de kaçınılmaz kılmıştır.

Doğu- batı arasında olduğu kadar Anadolu üzerinden kuzey güney bağlantısında İskit/Saka topluluklarının eski dünya karaları üzerindeki varlığı uluslararası ilişkilerde özel bir dönemin açılmasına neden olmuştur. Mezopotamya ve Basra Körfezi'nin uluslararası ticaret açısından taşıdığı önem Hellen, Med, Pers ve Roma arasında süreçlerinde kendini göstermektedir. İpek Yolu'nun işlevselliği, bağlantı kurulan ülkelerin politik ve ticari konumlarıyla ilişkilidir. MÖ. II. yüzyılda Çin, Hun,

¹⁰⁶ H. Uhlig, s.17.



Yüceçi ve Partlar arası ilişkiler süreci içerisinde İpek Yolu'nun kontrolü ve işlevselliği bu ülkeler arası politikaları belirleyecek kadar önem kazanmıştır.¹⁰⁷

Arka planı uzun bir geçmişle ilintilendirilen İpek Yolu,¹⁰⁸ başta Asya kıtası olmak üzere Ön Asya ve Avrupa arası metanın, bilginin, yeniliklerin, farklılıkların, kısaca “insan” olmada ortak paydaya erişmiş nice halkların ve o halkların kültürlerinin taşıyıcısıdır. Eski Doğu bir anlamda İpek Yolu'yla şekillenmiştir. Günümüzde belki kültürel ve tarihsel doğu, batı, kuzey, güney kavramları artık eskisi kadar cari olmasa da, küreselleşme sürecinde “yön”lerden “merkezi dikeyleşim” oluşumuna evrilen yeni oluşumda yine ilişkiler ön plandadır. İpek Yolu'nun kadim zamandan beri insanlık tarihinin geçmişteki başat şekillendiricilerinden biri olma niteliğini günümüzde idrak ediyor olmak, bu şekillendirici gücün sembollerini yaşatmak gibi bir sorumluluğu hissetmektir.



Resim/Harita 63: Çin ülkesinin eski ana yol ağ sistemi. Kuzeyde Mançurya ve Moğolistan'a, batıda Türkistan'a, güneyde Tibet, Hindistan ve diğer Güney Asya ülkesine gitmektedir. (J. K. Fairbank, *Çağdaş Çin'in Temelleri*, s. 105.)

İpek Yolu Ticaret Dünyasında Siyasal Olaylar ve Kültürel Akışlar

Yukarıda belirtildiği gibi, MÖ. II. yüzyılda, özellikle bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren “İpek Yolu” ticaretinde büyük bir artış görülür. Öyle ki İpek Yolu ticareti çoğunlukla ülkeler arası siyasi diplomasiye önce gelmiştir.¹⁰⁹ Çeşitli ülkelerin kendi içinde ya da komşu ülkeler arası yollardan ayrı olarak, bu yolların da

¹⁰⁷ Christopher I. Beckwith, **İpek Yolu İmparatorlukları**, (çev. Kürşat Yıldırım), ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2009, s. 121 vd.

¹⁰⁸ “İpek Yolu” tanımlamasının ilk kez Alman jeolog ve coğrafyacı Ferdinand von Richthofen'in Çin'le ilgili eserinde kullandığı belirtilir. 1910 yılında da Albet Hermann “*Çin ile Suriye Arasındaki Eski İpek Yolları*” adında bir çalışma neşretmiştir. Sven Hedin, **İpek Yolu**, (çev. A. Arpad), İstanbul 1974, s. 226; H. Uhlig, s. 11.

¹⁰⁹ Cevdet Gökalp, **Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticarî ve Askerî Yolları**, Ankara 1973, s. 23; G. R. Garthwaite, **İran Tarihi**, (çev. F. Aytuna), İstanbul 2007, s. 71.



eklemleştği en önemli tarihi yol olarak bilinir. Bu yolu önemli yapan nedenlerin başında; Çin'den Ota Asya üzerinden Ön Asya, Anadolu ve Hindistan- İran Anadolu üzerinden Avrupa'ya kadar uzak alanlar arasında bağ kurması ve kurulan bu bağ üzerinde farklı ülkelerin ürettiği farklı mamullerin taşınması, ayrıca farklı kültürler arası ilişkilerin gelişmesine araç olmasıdır.



Resim 64: Mezsek Kalesi- Bulgaristan. “Karadeniz’in kuzeyinde eskiden beri mevcut olan en önemli ticaret yollarından birini, Büyük İdil Ticaret yolu oluşturmaktaydı. İskandinavya ülkeleriyle Halifeliğin topraklarını bir birine bağlayan ve özellikle 8- 11. Yüzyıllarda yoğun olarak kullanılan bu ticaret yolu, Arap fetihleri neticesinde Avrupalıların Akdeniz’e inmeleri, Bizans ve Orta Doğu ile bağlantılarının kesilmesinden sonra yeni yol arayışları neticesinde ortaya çıktı. Bu bağlantının kurulması için de Doğu Avrupa’nın en uzun nehri olan İdil (Volga) nehrinden daha iyi bir seçenek olamazdı.” İ. Kemaloğlu, *Karadeniz’in Kuzeyinde İdil Yolu ile Doğu ve Batı Tüneli*, s. 13 vd.

Çin, sadece sınırlarını güvenliğe almak için ya da dünya pazarlarına girerek yalnızca ihracat değil ithalat da yapmak istemiştir.

Çin, Hunlarla yaptığı antlaşma gereği; onlara önemli miktarlarda buğday gönderecek, tahta çıkan her Hun hükümdarına Han hanedanından bir prenses eş olarak verilecek, Hunlar da ticaret yolunun güvenliğini sağlayıp işlevsel olmasına katkıda bulunacaklardır. Çin’in antlaşma şartlarını geciktirmesi karşısında Hunların uyarıda bulunması büyük bir tehdit de içeriyordu.

Hunların tehdit ve küçültücü baskısı karşısında Çin yeni diplomatik ilişkiler kurmak için kurma yoluna gitmiştir. O günkü siyasal tabloda bunu gerçekleştirmenin bir yolu, Hunların

¹¹⁰ H. Uhlig, s. 91; P. Frankopan; *İpek Yolu*, s. 13 vd.



eski düşmanları olan Yüecilerle ittifak kurmaktır. MÖ. 138'de İmparator Wu-ti, Hunlara karşı siyasi ve ticari tedbir almak için Chang K'ien'i gizli antlaşmalar için batıya gönderir. Chang K'ien ancak on yıl sonra Yüeci başkentine ulaşmış, ancak istenilen ittifakı kuramamıştır.

MÖ. 127'de Çin'e dönen Chang K'ien her ne kadar diplomatik anlamda eli boş dönse de, batıda bilmedikleri bir dünyanın bilgisini Çin'e aktarmada öncü olmuştur. Bu tehlikeli yolculuğunda Hunlara tutsak olmak dahil birçok macera yaşayan Chang K'ien'i etkileyen olaylardan biri de Fergana'da efsanevi atlarla karşılaşmasıdır. Bu atlara sahip olmak isteyen Çin İmparatoru, ağır bedeller ödemek bahasına batıya sefer düzenlemiştir. MÖ. I. yüzyıl başlarına gelindiğinde Çin'le Akdeniz arasında İpek Yolu'nun belirlediği yüzlerce kent ve kasaba, bu güzergâhların çevresinde varlığı daha yüzyıllarca sürecek özgün bir dünya kurulmuş bulunuyordu.



Resim 65: Pamir Dağlarından bir kesit.

İpek Yolu'nun Ana Güzergâhları

İpek ticareti öncesinde ve sonrasında Çin'den başka dünyalara giden bazı ana yollar ve bu yollara bağlı yan yollar olduğu söylenebilir. Bunlardan biri Çin'i Hindistan, İran ve Güney Asya'ya bağlamaktaydı. Çin'den Kansu bölgesine, Tarım havzasının kuzeyinden Pamir Dağları geçitlerinden Afganistan'a giden bu yol güneyde Pencap üzerinden Hindistan'a ya da Kuzey İran üzerinden Anadolu'ya varmaktadır.



Suriye ya da Anadolu üzerinden Akdeniz'e kadar uzanan bu yol üzerinde çok sayıda büyük merkezler ve sayısız kalıntılar bulunmaktadır. Han hanedanlığı döneminde en çok kullanılan yol buydu. Bu ana yol aynı zamanda Tanrı Dağlarının kuzeyinden, Kansu'dan başlayıp Rusya'nın güneyinden Azak'a kadar da giderdi.

Eski yollardan biri olup daha sonra İpek Yolu dönemiyle örtüşen Çin- Avrupa arası yol "kuzey yolu" olarak da adlandırılabilir. Karadeniz'in kuzeyinden, Hazar ve Bulgar bölgelerinden başlayan Altay ve Sayan Dağları üzerinden İpek Yolu'nu paralel bir biçimde takip ederek Çin ülkesine ulaşmaktadır. İpek Yolu'nun kuzey güzergâhı olarak Hazar İç Denizi'nin ve Karadeniz'in kuzeyinden batıya doğru gelen bir yoldur. İpek ticareti öncesi zamanlarda doğu batı arasında yüzyıllarca kullanıldığı anlaşılan bu yola ilişkin kanıtlar İskit mezarlarında, Kelt kral mezarlarında görülebildiği gibi, Orta Avrupa, Balkanlar ve hatta Yunanistan'a ilişkin arkeolojik veriler içinde görülmektedir.¹¹¹

Çoğunluğu İskit ülkesinde olan Kuzey Yolu veya daha sonraları İpek Yolu'yla eklemlenen bu kuzey bağlantısına "Kürk Yolu" da denmiştir. Kürk Yolu denmesinin nedeni, tarih boyunca çeşitli hayvanların (samur, vaşak, kunduz, tilki, sincap, sansar vb.) kürklerinin batı ülkelerine doğru taşınmasıyla ilgilidir. İdil Bulgar Devleti döneminde işlek hâle gelen yol, bu dönemde İpek Yolu'nun kuzey kolunu teşkil etmiştir.¹¹²

Kuzey İran ve Hazar İç Denizi'nin güneyinden Doğu Anadolu'ya gelen yol Erzincan ve Sivas üzerinden doğrudan Orta Anadolu'ya ve oradan çeşitli bölge ve kentlere giderken, bir kol da Kolkhis- Kelkit vadisi boyunca batıya uzanmaktaydı. İpek Yolu'nun güney batı ana kolu da yan yollarla güney Mezopotamya'ya, Doğu Akdeniz limanlarına ve Anadolu'nun güneyindeki Antalya gibi limanlara erişmekteydi.

Kervanlar, Garnizonlar ve Hanlar

Takasla başlayan mal alış verişleri yakın yerlerden uzak alanlara doğru yayılma gösterdikçe, ticaretin kitlelilik kazandığını ve örgütlü mal satıcı gruplarının ortaya çıktığını söylemek mümkündür. H. Uhlig: "*Bazı malların bazı yerel pazarlarda tahmini miktarlarda iyi kârla satılabildiği farkedildiğinde ilk ticarî kervanlar da yollara düşmüş olmalı*" der.¹¹³

Kesin olmamakla birlikte, ilk kervanların, yani örgütlü mal taşıyıcı ve satıcıların erken uygarlık alanlarının Ashirand'ta ortaya çıktığını söylenebilir. Asya'nın çeşitli yerlerinde bulunan bazı verilerin Ashirand kapsamında olan eski uygarlık merkezlerine ait olduğu bilinmektedir.

¹¹¹ H. W. Haussig, s.42 vd ; H. Uhlig, s. 67- 69.

¹¹² İlyas Kemalöglü, *Karadeniz'in Kuzeyinde İpek Yolu ile Bağlantılı Ticaret Yolları, İpek Yolu*, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 363.

¹¹³ H. Uhlig, s. 56.



Uzak alanlar arası ticari yollar asla tesadüfî değil, tecrübe, bilgi birikimi ve gözlemler sonucu otaya çıkmıştır. Her hangi bir kervan yolu belli bir alandan geçerken, bu geçiş alanlarının güzergâhı öncelikle o yöre insanların öteden beri kullandıkları en uygun yerlerdir. Bu açıdan bakıldığında, ticaret dünyasıyla görece en az bağı olduğu düşünülen göçebe kitlelerin büyük katkısı olduğunu ifade etmek gerekir. Nitekim çöl ya da bozkır alanlarında sürülerini otlatmak zorunda kalan, hatta göçerlik çabalarıyla malını çevre alanlara götürüp kendi ihtiyaç duyduğu mamulleri alan göçebeler, doğanın en çetin koşullarında hangi geçitlerin hangi vahaların hangi su kaynaklarının var olduğunu; nerelerde tehlikelerin, kum fırtınalarının, geçilmez sarp uçurumların, derin bataklıkların olduğunu en iyi bilen insanlardır.

Öncelikle doğa şartları ve güvenliği önceleyen kervanlar, belirli noktalarda konaklamak zorundadır. Bu konaklar su kaynağı başta olmak üzere fiziki şartları uygun, güvenlik açısından emniyetli noktalar olarak özel yerlerdir. Bu özel yerlerin birçoğu zaman içerisinde inşa edilen basit konutlardan müçtemilatlı kervansaraylara dönüşürken, bazıları küçük yerleşimden mamur kentlere evrilmişlerdir. Eski İpek Yolu boyunca inşa edilen yapılara ait bazı kalıntılar bugün hâlâ durmaktadır. XX. yüzyılın en önemli tv olayı olarak anılan “İpek Yolu Belgeseli”, bu yolu gidemeyen insanlar için önemli bir işlevi yerine getirmiştir.¹¹⁴

İpek Yolu'nun işlevselliğinin ve bunun kesintisiz olmasının sağlanmasında temel sorunlar fiziki şartlardan çok siyasî ve beşeri gelişmelerden kaynaklanmıştır. Nitekim, İpek Yolu'nun geçtiği iki komşu ülke arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar doğrudan ya da dolaylı olarak bu yolun güvenliğini tehlikeye sokmuş veya zaman zaman ticaretin kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bazen de yol ve ticaretin kendisi, ülkeler arası savaşlara kadar varan sorunların kaynağıdır. Çin- Hun, Moğol- Harzemşah ve Osmanlı- Safevî arasında meydana gelen siyasal çekişmelerde İpek Yolu'nun özel bir belirleyici olduğu çok açıktır. Yine de, yol güvenliğinin sağlanmasında en önemli şey, yolun geçtiği her ülkenin bu yoldan elde edilen kazançtır. Yolun ekonomik hayata katkısı nedeniyle, yolun geçtiği merkezler ve kurulan pazarlar iktidar mercilerinin her zaman ilgi alanları içinde olmuştur.

Tarihte her olgu, önem ve etki derecesi oranında kendi dünyasını oluşturur. Hayatın bütünü içerisinde bu dünyalar toplumsal gelişmelerin bazen tetikleyicisi bazen bir unsuru

¹¹⁴ İpek Yolu Belgeseli: Hazırlıkları yedi yıl süren İpek Yolu *belgeseli* 7 Nisan 1980 tarihinde gösterime girmiştir. Belgeselde yolculuk Sincan- Uygur özerk bölgesinde başlar ve Pamir Dağları eteklerinde son bulur. Belgeselin yapımında, kapalı ve baskıcı rejimle yönetilen Çin'in ikna olunmasından sonra, Japon NHK kanalı bu ülkeye giren ve çekim yapan ilk yabancı tv kanalı olmuştur. Japon Nhk Kanalı proje için Çin ulusal kanalı CCTV ile protokol imzalamış ve bu sayede 1980 yılında çin'in egemenliğinde olan doğal ve antik tarihi yerler ilk kez kayıt altına alınabilmiştir. japon nhk ve çin'in cctv kanalları bu belgeselde 450.000 uzunluğunda film çekimi yapmıştır. Çekilen görüntüler ve metinler Kitaro'nun müziği eşliğinde 12 bölüm halinde önemli bir belgesel olarak kamuoyuna sunulmuştur. Bu belgesel 80'li yıllarda İpek Yolu ismi ile TRT tarafından da yayınlanmıştır.



olarak var olmaya devam ederler. Genelde yollar, özelde İpek Yolu; kervanlar, hanlar, kervansaraylar, ribâtlar, menziller, köprüler, tüccarlar, hayvanlar, haramiler, korucular, pazar ve panayırlar, taşınan mallar, ticari kaygılar, kâr ve kayıplar, kentler ve ilgili nice insanlarla birlikte bir dünyadır. Ve bu dünya, bilindik Eski Dünya Karaları içinde özgün ve etkin bir yer işgal etmiştir.

İpek Yolu'nun sağladığı zenginlik elbette her kesime yansımamış, hatta ticaret yoluyla varlıkları artan kitle ile halk arasındaki ekonomik eşitsizlikleri daha da artırmıştır. Ticaret ve ticari kazançların geliştirdiği yerleşimlerin giderek gelişip önem kazanması, aynı bölgede yaşayan göçebelere her geçen dönem daha da geri plana itmiştir. Hemen her dönemde türeyen haydutların kervan basıp kaçırdıkları malları başka başka pazarlarda ve daha ucuza sattıklarına her zaman şahit olunmuştur. Bunun önünü almak, en azından minimize etmek için meşru güçlerin sürekli ve kalıcı tedbirler almaları kaçınılmazdır. Yerleşim merkezlerinde pazar ve panayırlar için alınan önlemler dışında, soygun ve baskınların önünü almak için merkezler arası konak ve yolların ara garnizonlar aracılığıyla denetlendiği bilinmektedir. Garnizonlar başlangıçta tüccarları ve dolayısıyla ülkelerin ekonomik çıkarlarını koruyacak olan askeri karargâhlar olmakla birlikte, zamanla etki alanları genişleyen, çeşitli finans işlemlerinin gerçekleştiği güvenilir mekânlar olmuşlardır. Nasıl ki Orta Çağ Avrupa'sında ve Bizans dönemi Anadolu'sunda manastırlar bir tür finans merkezi olarak bankacılığa ön ayak olmuşsa¹¹⁵, Çin'le Akdeniz arasında ticari kaygılarla yapılan bazı garnizonların da benzer görevi ifa etmiş olmaları çok mümkündür. Nitekim uzun alanlar arası mesafeler kateden yollar az ya da çok risk içermektedir. Bu riskler nedeniyle tüccarların belli bir süre için parasını veya özel kıymet arz eden eşyasını bu garnizonlara emanet bırakması, o süre zarfında garnizon ilgililerinin bu paraları kullanmalarına neden olabilecektir. *“Tüccarların Budist manastırlarını hem banka ve borsa olarak hem de depo olarak kullandıkları”*¹¹⁶ ise somut yazılı belgelerden bilinmektedir.

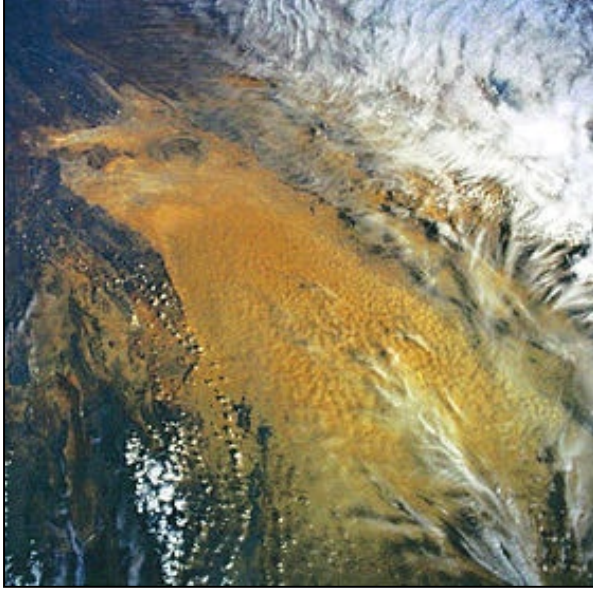
Çin'le başlatılması teamül haline getirilen İpek Yolu ticarî etkinliğinin bu ülke içerisinde tarihi ulaşım alt yapılarından yararlandığını göz ardı etmemek gerekir. Nitekim imparatorluğun merkezî yönetim ve kontrolünün sağlanması nedeniyle bürokratik akışkanlıklar kökleşmiş yol ağı üzerinden mümkün olmuştur. Her türlü resmî evrakların taşra ve merkez arasında gidip gelmesi, bu sistemin hem ülke hem de komşu ülkeler arasında sağlanması kurumsallaşmış bir posta sisteminin olmasına, doğal olarak belirlenmiş yollara bağlıydı. Bu sayede yolların esas olduğu posta sistemi Mançurya, Moğolistan, Türkistan ve güneyde Tibet'e kadar yaygınlaşmıştır. Beş ana yol ve bunlara bağlı tali yollarda ticaret erbabı

¹¹⁵ C. Dawson, **Batının Oluşumu**, s. 103- 106.

¹¹⁶ Wolfram Eberhard, **Çin Tarihi**, Ankara 1995, s.157.



dışında sıklıkla resmî ulaklara ve kuryelere rastlanmaktaydı.¹¹⁷ *Hızlı haberleşme ve olabilir en yakın sürede bir noktadan diğerine gitmenin en gerekli olduğu alan Orta Asya'dır* ve bu büyük kıtada egemen olan devletler için bu elzemdır. Türkler ve daha sonra Moğollar bu sistemle idarî işlerini yönetmişler, Çinliler ülke bütünlüğünü oluşturduklarında büyük ölçüde bu sistem tecrübesinden yararlanmışlardır.



Resim 66: Günümüzde çöl konumunda olan Lop-Nor'un uzaydan çekilmiş fotoğrafı.

ahşap, taş veya tuğladan yaptırılan binalardır. Küçük ve basit olarak yapılmış hanlar yanı sıra açık ya da kapalı avlulu, üst katına taş bir merdivenle çıkılan, dört tarafı odalarla çevrili, ocaklı odaların önünde revaklı geniş sofalar bulunan, belli bir planda ve çeşitli motiflerle bezelenen özenli yapılmışları da vardır. Ki bu tür büyük ve görkemli olan hanlar “*kervansaray*” da denilmektedir.

“Mevsimine göre han sahibinin vereceği, yahut yolcuların tedarik edecekleri yakıtlarla burada ısınılabilir. Tek başına birer oda işgal edemeyecek ise sofalarda veya geniş koğuşlarda sekiler üzerinde yaygısını sererek hep bir arada yatarlar. Buralarda da ocak ve ısıtma tesisatı vardır. Sekiler ekseriyetle hanın alt katındadırlar. Yolcuların hayvanları da yularını

¹¹⁷ John K. Fairbank, *Çağdaş Çin'in Temelleri*, (çev. Ü. Oskay), Ankara 1969, s. 104; L.N. Gumilöv, *Eski Türkler*, s. 69.

¹¹⁸ Osman Nuri Ergin, *Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri*, İstanbul, 2013, s.55.



yemliklere bağlı olarak mekâreci ile birlikte burada yatarlar".¹¹⁹ Anadolu Selçuklu sanatında belirleyici bir yeri olan kervansaraylar Karahanlı, Gazneli ve Büyük Selçuklularda "ribat" adı verilen büyük han geleneğinin devamıdır. Ancak, Oktay Aslanapa'nın deyimiyle "tümüyle gelişmiş, kesme taşın yoğunlukla kullanıldığı mimarisiyle oldukça abidevi" seviyeye erişmiş eserlerdir.¹²⁰ Kervansaray, yol mimari geleneğinin de başat yapıları arasında olup Selçuklu döneminde İpek Yolu ticaretinin yoğunlaştığı zamanlarla örtüştüğü gibi, bu dönemin ticarî canlılığına somut kanıtlar olarak da görülebilir.

Mimari öğeler, öncelikle ihtiyaç ve kullanıma, o binaları inşa edenlerin bilgi, tecrübe ve yeteneklerine; çevre şartlarına ve dönemin anlayışına göre şekillenirler. Kamusal ve uluslararası inşa etkinlikleri, bu binalara uzak alanlardan gelecek insanların ihtiyaçları da göz nüne tutularak yapıldıkları için, özellikle kervansarayların en doğudan en batıya kadar benzeşen ünitelere sahip oldukları görülmektedir. Örneğin 1834- 1835 yılları arasında Filistin'e seyahat eden A. W. Kinglake'nin kaldığı bir kervansaray hakkında yaptığı tanımlamanın her hangi bir klasik kervansarayla büyük ölçüde ölçüştüğü görülmektedir. "Kervansaraylar kalmak için fena bir yer değildir. Ortasında dört köşe bir avlu vardır. Zemin kat depo olarak kullanılır; birinci katta müşteriler kalır. Açık avluda ise develer bağlanır, yükler indirilip bindirilir ve ticarî muameleler yapılır. Müşterilerin kaldığı odalar binanın etrafını içten dolaşan bir koridora açılan küçük hücrelerdir."¹²¹

Sadece tek hat değil beş altı ana hat ve onlarca yan yollarla dünyanın en uzun ve kapsamlı yol ağı olan İpek Yolu'yla ilintili onlarca büyük kent, yüzlerce kasaba ve köy bulunmaktadır. İpeğe ilişkin eski kaynaklar bu ürünün ortaya çıktığını ilk kuzey Çin'de, Şantung 'da (Shantung) ortaya çıktığını gösterir. Bu yöre hâlâ yabani ipeğin üretildiği yerdir.¹²² Doğuda Dun Huang, İpek Yolu dünyasının doğusundaki önemli tarihî merkezidir. Gerek arkeolojik ve gerekse yazılı kaynaklar İpek Yolu'nun Altay Dağlarıyla Pamir arasındaki geçidin daha az, Tarım Havzasından geçen Kuzey İpek Yolu'nun daha çok tercih edildiğini göstermektedir.¹²³ Batıya iki ayrı yön üzerinden devam eden yolun kuzey kolu üzerinde, Tanrı Dağlarının altında Hami, Hoço ve Yarkhoço, Turfan vadisinde Karaşar, Kurla, Kuça, Aksu, Tımşuk ve Kaşgar; yolun orta kesiminde Sven Hedin tarafından keşfedilen Loulan ve güney rotada Miran, Niya, Hotan ve Yarkent kadim kentlerdir.¹²⁴

"Göçebe Göl" Nop-Nor ve Loulan Kenti

¹¹⁹ O. N. Ergin, s. 55.

¹²⁰ Oktay Aslanapa, **Türk Sanatı**, İstanbul 1984, s. 170.

¹²¹ Alexsander William Kinglake, **Doğu Hasreti**, (çev. A. E. Uysal), Ankara 1982, s. 134.

¹²² Ahmet Rıza Bekin, **İpek Yolu**, Ankara 1981, s. 5.

¹²³ H. W. Haussig, s.13.

¹²⁴ Sven Hedin, **İpek Yolu**, s. 227; H. Uhlig, s. 231.

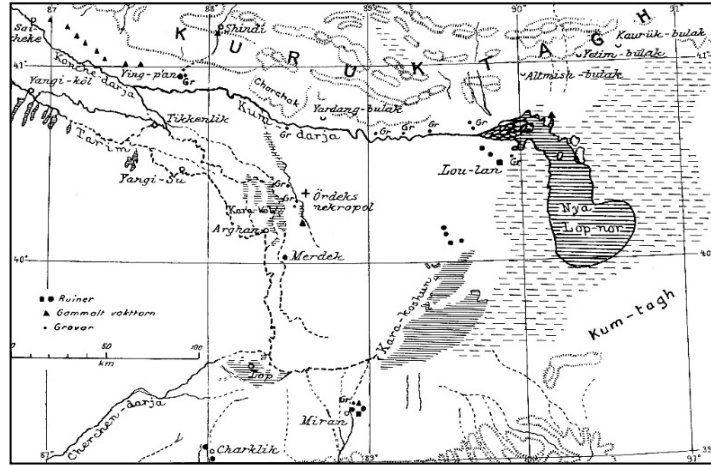


Loulan, Doğu Türkistan- Özerk Uygur Bölgesi içerisinde, Tarım Havzasının doğusunda, Tarım Irmağı ve Lop-Nor Gölü'nün yakınındadır.



Resim 67: Loulan kenti kalıntıları.

Anlaşılmaz doğa olayları ve toplu göçler toplumsal hafızada bir biçimde yer ederken, bu olağan üstü süreçler insanların tahayyülünde kötü cinler, periler, tanrıların etkisiyle gelişmiş addedilir. Nitekim, budist din adamlarından biri Lop Nor Çölü ile ilgili olarak: "*Orada birçok cinler vardır ve çok sıcak rüzgar eser. Bu cinler dünyada en yüksek çarpma gücüne sahip cinlerdir. Mor olanları çoğunluktadır. İncir ağaçlarının altına işemek onları sadece uyandırmakla kalmaz, ayrıca boşaltım organlarınızı da tahrip eder. Onlarla karşılaşanlar, en son adama kadar ölür. Yani tam en son adam değil, Bir iki adam kalır. Kuş ve diğer hayvanlar yoktur. İnsan etrafına bakınca, gözün gördüğü mesafede, hiçbir işaret yoktur, ölmüş hayvan kemiklerinden başka, yol gösteren bir şey yoktur*" diye yazar.¹²⁵



Resim/ Harita 68: Lop- Nor gölü ve Loulan. (Folke Bergman - 1935).

¹²⁵ H. Uhlig, s. 232-233; <https://tr.wikipedia.org/wiki/Lop-Nur>.



Tarım Irmağı ve Lop-Nor Gölü kıyısındaki vahada kurulan kadim Loulan kentinin yeniden bulunması ve bu kentin terk edildiğinin nedeni bin altı yüz yıl sonra, 28 Mart 1900 yılında Sven Hedin'in tesadüfen bulmasıyla anlaşılmıştır. Böylece coğrafi ve iklimsel bir bilmece çözülmüştür.

Xuanzang, Budist kutsal metinlerinin Çince versiyonlarının eksikliğini tamamlamak için VII. yüzyılda Hindistan'a yolculuk yapan Budist keşifçilerden biridir. On beş yıl kadar ortalarda görülmeyen Xuanzang, dönüşünden sonra gördüklerini kaleme almış, gezdiği mekânları tasvir eden yazılar yazmıştır. Stein dahil birçok kişi onun yazdıklarından etkilenmiş, Orta Asya ve Çin'e seyahatlerde bulunmuşlardır. Ayrıca, Stein kendisinden yirmi yıl kadar önce bölgeye giden bir Macar keşif grubu üyesi Kont Loczy'den de bölgede bulunan arkeolojik kalıntılara ilişkin bilgiler edinmiştir.¹²⁶

Sven Hedin, *Göçebe Göl* adlı çalışmasında Lop- Nor'un hareket halinde olan göçebe bir göl olduğunu ispatlamıştır. Buna göre; oldukça düz bir arazide yeryüzü şartlarında oluşan en küçük bir yapısal değişim ırmağın su seviyesini ve yatakların değişimine yol açmakta, buna bağlı olarak beslediği Nop-Lor Gölü de başka bir alana kaymaktadır. Irmak yatağının değişmesiyle birlikte Loulan kenti susuz kalmış, toprak verimsizleşmiş ve böylece önce bataklığa sonra çölleşmeye yüz tutmuştur. Bunun doğal sonucu olarak kent tümüyle terk edilmiştir.

"Sonuçta son engeli de kaldırdık ve tabutu dikkatle ve büyük bir özenle dışarı çıkartıp mesanın tepesine koyduk.

Tabut, bu çamurlu doğanın özelliklerini yansıtıyordu. Baş ve kıç bodoslaması kesilmiş ve çapraz tahtalarla kapatılmış, alışlagelen bir kano biçimindeydi.

Mesanın dış duvarını yıkmadan önce üst örtüyü oluşturan iki tablayı kaldırmıştık. Büyük bir heyecanla, uzun bir zamandır rahatsız edilmeden uyuyan bu ölünün yüzünü görmeyi bekliyorduk. Ama, cesedi başından ayak uçlarına kadar tamamen saran gri bir örtüyle karşılaştık. Bu kefen o kadar çürümüştü ki dokunulduğu anda toz oluyordu. Başını saran kısmı



Resim 69: "Loulan Güzeli".

¹²⁶ Susan Whitfield, *İpek Yolunda Yaşam*, (çev. S. Aydın), İstanbul 2005, s. 19-20.



temizledik ve o, çölün efendisi, Loulan ve Lop-Nor'un kraliçesi, tüm güzelliği ile karşımızdaydı". (S. Hedin- *Göçebe Çöl*'den).

Sven Hedin ve hemen sonraki yıllarda Aurel Stein'in yaptıkları araştırmalarla Lop-Nor Gölü, Loulan kenti ve çevresinde meydana gelen çöl olayları yeterince anlaşılmıştır. S. Hedin'in "*İpek Yolu*" kitabında şu kayıtlar bulunur:

*"1901 yılında, Lu- Lan (Loulan) kentinde bazı eski ipek parçaları bulmuştum. Tahminimce bunlar İpek Yolu'nda ticareti ticareti yapılan ilk ipek türlerindendi. Aynı yerde 1906 ve 1924 yıllarında Stein, çok miktarda ipeğe rastlamıştı. Palmyra'daki mezarlarda kazı yapan Fransız arkeologları da Çin ipeği bulmuştu. Folke Bergman'ın 1930-1931 yıllarında Edsin-gol kıyısında elde ettiği buluntular Han sülalesine aitti ve aralarında az miktarda ipek parçaları vardı. 1934 yılında Kum-derya boyunda yaptığımız yolculukta Parker C. Chen ile daha önce sözünü ettiğim mezarları açmış ve mezarların birinde Lu-Lan'ın son gelişme dönemine ait olan genç bir kadının cesedine sarılı ipek bir kefen bulmuştuk. Aynı yıl içinde Bergman da Kum-derya'nın güneyindeki çöl mezarlığında yaptığı kazıda çok sayıda ipek kefenler ele geçirmişti."*¹²⁷

Antik Loulan kenti yakınlarındaki tarihi kalıntılarda gerçekleştirilen gözlem ve arkeolojik kazılar sonucunda gözlem kuleleri, tahıl ambarları, mezar kalıntıları, Budist pagoda ve ek yapılarının varlığı tespit edilmiştir. Kent içinde çeşitli seramik, battaniye ve ipek kumaşı parçaları ile eski bakır para ve çok iyi korunan mumyalanmış bir kız cesedi bulunmuştur. "Loulan Güzeli" olarak adlandırılan bu kızın Çin'li olmayan biri olduğu tespit edilmiştir. Bölgede daha sonra gerçekleştirilen kazılarda beş farklı ırktan insan cesetleri bulunmuştur. Bunların bazıları, Doğu Akdeniz insanlarının özelliklerini taşımaktadır. Bu insanların nereden ve niçin geldikleri, daha sonra da nereye gittikleri hakkında güvenilir bir kayıt bulunamamış olmakla birlikte, İpek Yolu üzerinde kurulan kentlerin doğu ve batı arasında kültürel ilişkilere neden olduğunu, yeni demografik yapıların oluşmasına katkıda bulunduğunu söyleyebiliriz.

Taklamakan'dan Turfan'a, Pamir'den Afganistan ve Ötesine; Çöller, Vahalar, Dağlar ve Kentler

Yüreğinde ölüm, kıyılarında hayat olan yer neresi? biçiminde bir sorunun en uygun cevabı herhalde "Taklamakan" olur. "İçine girilse de dışarı çıkılmayan" anlamını içeren Taklamakan'ın kuzeyinden ve güneyinden geçen yollar ise hayat bahşeden su kaynakları ve vahalarıyla aksine bir dünya örgüsüne sahiptir.

Taşkent, İpek Yolu'nun kuzey rotası üzerinden değerlendirildiğinde, Loulan'ın kuzeyindeki Kumul'dan Koço'ya ve bu merkezden kuzeye ayrılıp Tanrı Dağlarının ve Issık Gölü'nün üzerinden gelen yol ile daha güneyde, ancak yine Taklamakan Çölü'nün kuzey

¹²⁷ Sven Hedin, *İpek Yolu*, s. 228.



kıyısı boyunca uzanan güzergâhta yer alan Miran, Kuça, Aksu, Kaşgar ve Fergana kentlerinin bulunduğu Fergana vadisinin kuzey batı ucundadır. Miran'dan sonra Taklamakan'ın güneyinden gelen ve Hotan, Tarım havzası, Yangi-hisar ile Kaşgar'a ulaşan yol da Fergana, Hokand (Hocend) ve Taşkent'e çıkmaktadır.

Kaşgar; Doğu Türkistan'ın batısında, Taklamakan'ın kuzeyinden ve güneyinden gelen İpek Yolu'nun bulunduğu yerdedir. Yüzyıllarca önemli bir ticaret ve kültür merkezi olmuştur. Başta Karluk ve Uygurlar olmak üzere, Türklerin yaşadığı önemli kentler arasındadır. “Divanı Lugati't Türk” ün yazarı Kaşgarlı Mahmud ve “Kutadgu Bilig” yazarı Yusuf Has Hâcib dahil pek çok bilim adamı ve düşünür bu yörede yetişmiştir.



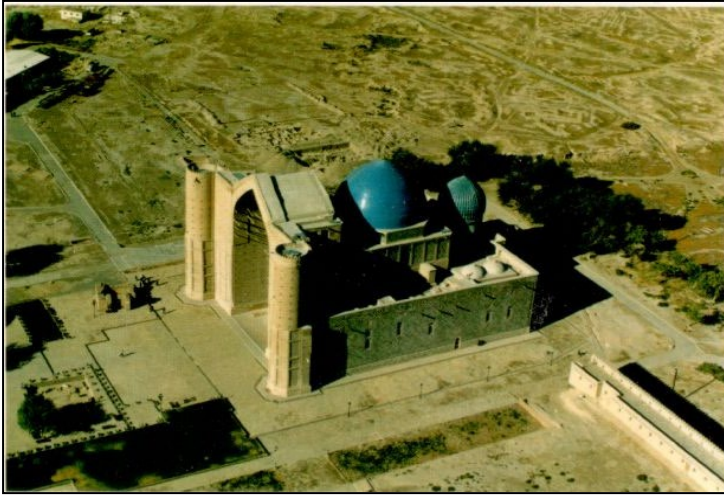
Resim 70: *Semerkant kentinin tarihî pazar yerine konaklayan kervanı gösteren temsili resim. Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, İpek Yolu, s. 245.*

Kaşgar'a kuzeyden gelen yolla bağlantılı önemli bir merkez de *Urumçi*'dir. 1210 km. uzunluğundaki Urumçi- Kaşgar yolu en zorlu kervan yollarından biridir. Bu iki yerleşim yolunda bizzat gözlem yapan H. Uhlig izlenimlerini şu şekilde aktarır: “*Urumçi'den Kaşgar'a yapılan uçuş bana, aşağıda dolaşan kervanları bekleyen tehlikeleri tüm keşif gezisi kayıtları ve gezi notlarından çok daha net bir şekilde gösterdi. Tanrı Dağlarının buzlarla kaplı görkemli doruklarını arkamızda bıraktıktan sonra altımızda sonsuz gibi görünen Tarım Havzası*



uzanıyordu. Monoton bir çöl ve step arazi üzerinde arasına sabah güneşiyle parlayan dar akarsular görünüyordu. Bazı yerlerde tarım yapılan sınırlı alanlar göze çarpıyordu.

Günümüzde Çinlilerin Tarım Havzası'nın kuzeyinde önemli bir garnizon ve mal aktarma merkezi olan Kurla'nın güneyinde, yeşilin o canlılık veren tonlarının hiçbirinden bile eser olmayan, kahverengi ve antrasit renkleriyle parlayan step ve çöl ülkesinde can çekişen bir nehir hissine kapılıyor. Sonra birdenbire birkaç evden oluşan küçük vaha karşınıza çıkınca şaşırıp kalıyorsunuz. Bunlar geçmişin dört gözle beklenen, hayati önem taşıyan su kaynakları. Onlar olmasaydı Tarım Havzası'ndan geçen bir tek ipek yolu da olmazdı.”¹²⁸



Resim 71: Hoca Ahmet Yesevî türbesi. Türkistan veya Yesi, Kazakistan'ın güney kesiminde Seyhun ırmağına yakın bir yerdedir. “Ahmed Yesevî'ye atfedilen çeşitli menkıbe ve kerametler Kaşgar'dan Balkanlar'a kadar bütün Türk yurtlarında yayılmıştır. Türbesi, Türkistan'ın manevî merkezi olarak kabul edilmektedir.”Hayati Bice'nin özenle hazırladığı “Ahmed Yesevî, Divan-ı Hikmet “e yazdığı –giriş-ten. Ankara 1993,s. IX.

Denizi'nin kuzeyinden, Semerkant ve Merv üzerinden giden kol ise bu denizin güneyinden devam etmektedir. Taşkent'ten kuzeye ayrılan ve Seyhun boyunca gidip Aral ve Hazar'ın üzerinden geçen güzergâhta yer alan kentlerden biri de Yesi (Türkistan)'dir. Yesi'yi önemli kılan unsurlardan biri, hatta en önemlisi, Türk dünyasının ünlü mutasavvıfı Hoca Ahmet Yesevî'nin burayla olan ilgisi ve türbesinin bu kente oluşudur.

Genelde yollar, özelde İpek Yolu'nu geçtiği bazı kent ve bölgeler özel ve özgün bir küme niteliğine sahiptir. Yollar, salt ulaşım ve ticarete bağlı meta hareketleri dışında; bilim, sanat, edebiyat, din ve tasavvufu hem hâl olunmuşluğun bir parçası olur. Denilebilir ki, İpek Yolu tarihi içerisinde bir dönem, doğuda Almatı-Kaşgar hattından batıda Aral Gölü- Aşkabat hattına, kuzeyde Sir- Derya'dan güneyde Duşanbe'ye kadar bu alan İpek Yolu'nun bilim, din ve sanat bütünü içerisinde Türk ve Dünya kültürünün ışıltılı bir coğrafyası konumundadır.

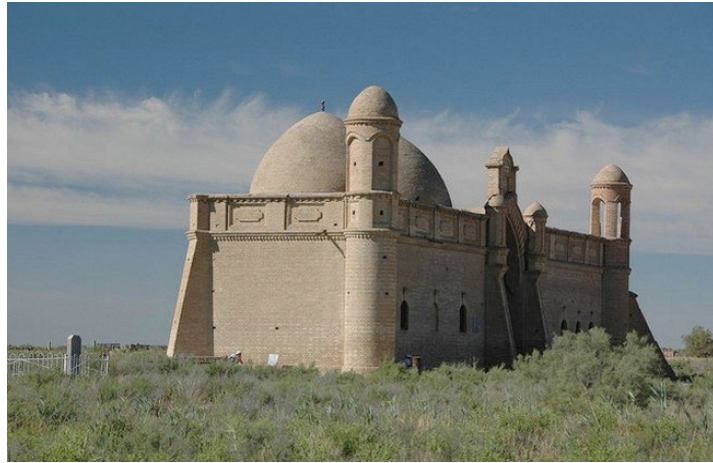
Taşkent'ten batıya giden bir kol Hive üzerinden Hazar İç

¹²⁸ H. Uhlig, s. 347.



Fuad Köprülü'nün ortaya koyduğu çalışmalarla hakkında derli toplu bilgi edinilen Hoca Ahmet Yesevî hakkında şu ifadelere yer verir: *“Menakıb kitapları Ahmet Yesevî'nin Arslan Baba işaretleriyle bir aralık Buhâra'ya giderek oranın en tanınmış müşşidi Şeyh Yusuf Hemadânî'ye intisab ettiğini ve onun ölümüne müteakip bir müddet Buhâra'da halkı dâvete meşgul olduktan sonra, bütün ashâbını Hoca Abdü'l-Hâlık Gucduvanî'ye ısmarlayarak manevî bir işaret üzerine Yesi'ye geldiğini müttefikan zikrederler.”*¹²⁹ *.. Ahmed Yesevî Sir-Deryâ havâlisinde, Taşkent çevresinde, hatta daha kuzeydeki bozkırlarda şöhret kazandı; etrâfına vâkıf, o âdetler ile ülfet etmiş dânişmendler değil, İslâmiyet'e yeni, fakat çok kuvvetli râbitalarla bağlanmış, saf, sâde Türkler toplanmıştı; bu yüzden, Arap ilmini ve Acem edebiyatını tabîî pek iyi bilmekle berâber, mürîdlerine, anlayabilecekleri bir dil ile hitâbetmek mecbûriyetinde bulundu. İran harsı dâiresinde kalan başka sûfiler gibi Farsça ile yazacağına, Türkçe'yi kullandı ve sülûk âdâbını Arapça, Farsça bilmeyen Türk dervişlerine anlatmak için, yine Türklerin halk edebiyatından alınmış basit şekillerle, ahlâkî ve tasavvufî manzûmeler yazdı.”*¹³⁰

Taşkent, Hokant ve Fergana; İpek Yolu'nun Orta Asya'daki dört, hatta Aral gölünün doğusundan kuzeye gidip Cend üzerinden Karadeniz'in kuzeyinden Avrupa'ya geçen rotayı da göz önüne alırsak beş ana yolun düğümlendiği yer olarak da özel bir konumdadırlar. Aral Gölü'ne dökülen Sir-derya Irmağı bu yöreden doğar. Doğuda Tanrı Dağlarının arkasında kalan Kaşgar, Doğu Türkistan'ın batı bölgesi kentlerinden birisi olarak mütalaa edilse de, Fergana Vadisi'nin hemen güney batısında bulunan Semerkant'ı bu grupta ele almak uygundur.



Resim 72: Yesi- Arslan Baba Türbesi.

“Salı günü, 5 Ramazan 899 (10 Haziran 1494) da, Fergana vilâyetinde, on iki yaşında padişah oldum. Fergana vilâyeti beşinci iklimdendir ve mâmurenin kenarındadır. Şarkı Kaşgar, garbı Semerkant ve cenubu Bedeşan'ın hududu olan dağlardır. Evvelce şimalinde Almalık, Almatu ve Yangı (Otrar) gibi şehirler varmış; fakat bugün Moğul ve Özbekler

¹²⁹ Fuad Köprülü, **Türk Edebiyatında İlk Mutasavvıflar**, Ankara 1991, s. 31.

¹³⁰ F. Köprülü, s. 75.



tarafından tahrip edilmiş ve hiçbir mâmure kalmamıştır. Küçük bir vilâyettir. Hububat ve meyvesi boldur. Etrafı dağlıktır, yalnız Semerkand ve Hocend'in bulunduğu garp tarafında dağ yoktur. Kışın bu cihetten başka hiçbir yerden düşman gelmez. Hocend Suyu ismi ile meşhur olan Seyhun Nehri bu ülkenin şimal-i şarkisinden gelir ve içinden geçerek garba doğru akar. Hocend'in şimali ve bugün Şahruhiye namı ile meşhur olan Fenaket'in cenubundan geçip tekrar şimale dönerek Türkistan'a doğru gider. Türkistan'dan epeyce aşağıda bu nehir büsbütün kumlar arasında kaybolur ve hiçbir nehre karışmaz. Beşi Seyhun Nehri'nin cenubunda ve ikisi şimalinde olmak üzere yedi kasabası vardır. (Baburnâme/ Babur'un Hatıratı- I, Haz. R. R. Arat, İstanbul 1970, s. 3.)

Güneyde Semerkant, kuzeyde Taşkent ve iki kent arasında yer alan Fergana ve Hokand, her ne kadar kendi özgün geçmişleri olsa da tarihsel süreçleri itibariyle hemen hemen aynı kaderi paylaşan efsane kentlerdir. Bu kentler ve onların yakın çevresinde oluşan bilim, sanat, kültür hareketleri kendileriyle sınırlı kalmamış, esintileri Anadolu'ya ve bu ülke üzerinden Balkanlara kadar uzamıştır. Semerkant'tan kalkan kervanlar Buhara, Merv ve Aşkabat üzerinden Tebriz'e geldiğinde yalnızca Anadolu'ya değil Kafkaslar'a da gitmekte, böylece maddi unsurlar yanı sıra manevî yüklerini bu dağlık alanlarda incileşen kentlere de taşımaktaydılar.

Taşkent (Terken, Çaş, Divân-ı Lügati't-Türk'te Şaş), Fergana, Hokand ve Semerkant Türklerce kurulup imar edilen merkezler olarak Türk şehircilik tarihi ve mimari gelenekler açısından örnek teşkil ederler. Hemen hepsinde, Karahanlı, Timur ve Şeybani (Özbek) dönemleri izleri görüldüğü gibi, Buhara ve Hokant hanlıklarının katkıları da bulunur. Günümüzde Özbekistan sınırları içerisinde kalan yörede Çin, Arap, Sâ mânî ve Karahitaylar da hüküm sürmüştür.

Tahsin Yazıcı "Pei-şi adlı bir seyyahın MS. V. yüzyıl Fergana'sı hakkında ayrıntılı bilgi verdiğini" belirtir. Pei-şi'ye göre "1, 5 kilometrelik bir çevresi olan başşehir Kâsân'da koç şeklindeki altından bir taht üzerinde oturan hükümdar çok kalabalık bir orduya sahipti." III. yüzyıldan itibaren aralıksız bir şekilde ülkeyi yöneten hânedanın son hükümdarı 649 yılında



Resim 73: Babur Şah. tr.wikipedia.org



Göktürkler'le yapılan bir savaşta öldürülür. Hükümdarın kardeşi ülkenin küçük bir bölgesinde bir süre daha hüküm sürmüştü de toprakların hemen hepsi Göktürkler'in eline geçmişti.¹³¹ Müslüman Hindistan Devleti'nin (Babür Devleti) kurucusu Babür Fergana'da doğmuş ve bu yerde idareci olmuştur.

Hokand, başta nar olmak üzere meyveleriyle, Mutugil adlı dağından çıkarılan firuze ve sair değerli maden ocaklarıyla, sülün ve geyik gibi hayvanlarıyla ünlenmiş kentlerden biridir.¹³² Bâbü'ün Fergana hâkimiyeti dönemine (1494-1504) kadar küçük bir şehirdir. Bu yıllardan itibaren gelişmeye başlayan şehir, XVIII. yüzyılın ortalarından sonra Özbek Ming hânedanının başşehri olmuş ve önemi daha da artarak Batı Türkistan'ı Doğu Türkistan'a bağlayan önemli bir ekonomik merkez hâline gelmiştir.¹³³



Resim 74: *Semerkant- Registan Meydanı. Uluğ Bey Medresesi, Tilla-kari Medresesi, Şir-dor Medresesi.*

1710-1876 yılları arasında Fergana bölgesinde hüküm süren Hokand Hanlığı'nın başşehri olmuştur. Hanlığın kurucusu Şâhruh, Özbekler'in Ming kabilesine mensuptur.¹³⁴

¹³¹ Tahsin Yazıcı, "Fergana" mad. *Diyanet Vakfı İslâm Ans. C. 12, s. 375.*

¹³² *Baburnâme/ Babur'un Hatıratı- I, s. 6-7.*

¹³³ Catherine Poujol, "Hokand" mad. *Diyanet Vakfı İslâm Ans. C. 18; s. 214.*

¹³⁴ Enver Konukçu, "Hokand Hanlığı" mad. *Diyanet Vakfı İslâm Ans. C. 18; s. 214.*



Semerkant, ilk olarak Zerefşân (Soğd) Irmağı'nın güney kıyısında vadiye hâkim yüksek bir mevkide kurulmuş olup günümüze ulaşan harabelerine Efrâsiyâb adı verilmektedir. Anlatılardan efsanevî Türk hükümdarı Efrâsiyâb'ın (Alp Er Tunga) şehrin kurulduğu bölgeyi egemenlik altına aldığı sonucu çıkarılmaktadır. MÖ. V. yüzyılda 535 yılında Pers Hükümdarı Büyük Cyrus tarafından ileri bir karakol olarak kurulduğu kabul edilen kent, Cengiz Han'ın 1220'de tahrip etmesinden sonra daha güneyde bugünkü modern Semerkant'ın bulunduğu bölgede yeniden kurulmuştur. İlk dönemlerde bütün Mâverâünnehir'in, ardından Soğd (Sogdiana) bölgesinin yönetim merkezi olmuştur.¹³⁵

Semerkant, Zerefşân Irmağı ve bu ırmaktan beslenen kanallar sayesinde şiddetli yaz sıcağı ve kuraklıktan pek etkilenmeyen nadir kentlerdendir. İslâm coğrafyacılarının tavsifine göre akarsuları, yemyeşil bitki örtüsü ve tertemiz havasıyla sıhhatli bir yaşama son derece müsait ve doğal görünümü en güzel mekânlardan biridir. Seyyahların cennete benzettikleri bir mevkide bulunmaktadır. Perslerden sonra Hellenler ve Selevkosların egemenliğinde olmuşsa da, nüfusunun yoğunluğunu Türk ve Sogd kabilelerini oluşturduğu kent, I. yüzyıl ve sonrasında çoğunlukla Türk devletlerinin yönetiminde kalmıştır.¹³⁶

Orta Asya ticaret yolları üzerindeki önemli merkezlerden biri olan, İbn Havkal'in Mâverâünnehir'in limanı dediği Semerkant dünyanın her tarafından gelen tüccarlar ve getirdikleri mallarla dolup taşardı. Semerkant ve civarında yaşayan Soğdlular, VI-VIII. yüzyıllarda İpek Yolu ticaretini neredeyse tekellerine alarak bu yolun pek çok güzergâhında ticaret kolonileri kurmuşlardı. Özellikle kâğıdı ile meşhur olup İslâm toprakları üzerinde en kaliteli kâğıt orada üretiliyordu. Ayrıca ipek, yün kumaş ve dokumaları ile de meşhurdur.¹³⁷ Çok sayıda Türk ve İslâm eserlerinin bulunduğu kentte Budist tapınaklarına da rastlanmıştır.

Kaşgar'dan güneye inen yol Pamir Dağlarını aşmak zorundadır. Ötesi; Afganistan, Keşmir, Pakistan ve Hindistan'dır. Afganistan'da *Begram* ve *Bamyan* önemli antik kentler arasındadır. Bergam'da ortaya çıkarılan arkeolojik veriler "bir zamanlar Mısır, Yunanistan, Roma, Suriye, İran, Hindistan ve Çin'den gelmiş olan buluntular o dönemin tanıklığını yaparlar"¹³⁸ Anlaşılan o ki, günümüzde "küresel dönemin dünyayı küçük bir köy" hâline getirdiği algısından çok daha önce dünyanın bazı bölgeleri yeterince küçüktür.

Güney İpek Yolu'nun geçtiği Bamyan, Budizmin kutsal mekânları arasındadır. Budistlerin kutsadıkları bu mekândaki ünlü Buda kaya kabartması Müslümanların egemen olduğu dönemlerde de ihtimamla korunmuş, ancak 2001'de "Taliban" denen domdılایل tarafından dinamitlenmiştir.

¹³⁵ Osman Aydınli, "Semerkant" mad. *Diyanet Vakfı İslâm Ans. C. 36; s. 482.*

¹³⁶ Geniş bilgi için bak. O. Aydınli, *agm.*

¹³⁷ O. Aydınli, *agm.*

¹³⁸ H. Uhlig, s. 354.



Buhara'dan Tebriz'e; Palmira'dan Baalbek'e

Orta Asya Türk uygarlığı için önemli bir kent olan *Buhara*, MÖ. IV. binin başlarına giden bir geçmişe sahiptir. Başta Türk devlet ve toplulukları olmak üzere Fars ve Sogt gibi kitleler yanı sıra Budist, Mani ve nihayet İslâm dini adına yapılan tapınaklarıyla özel bir yere sahiptir. Adının da “tapınak”la ilişkilendirildiği Buhara, doğu batı yönünde yapılan İpek Yolu kervanlarının uğrak yeri olan masalsi kentlerinden biridir. *Şahname* ile onun baş kahramanlarından *Afrasyab* ve onun etrafında meydana gelen bir dizi olayın merkezinde bu kent vardır.¹³⁹

Anadolu'ya göç eden evliya ve alperenlerin doğudan geldiklerini vurgulayan veciz sözlerden biri “..onlar Belh ve Buhara'dan gelmişlerdir” biçimindedir.¹⁴⁰ Yalnızca bu söz bile Afganistan, Horasan ve Anadolu bağında Buhara'nın merkezî rolünü anlatmaya yeter.



Resim 75: *Buhara. Medreseler, camiler, minareler kenti. Kızılıkum ve Karakum çölleri arasında, Zereşan ırmağı kıyısındadır. Kentten ayrılan kervanlar kentin güney doğusu boyunca uzanan Amuderya'yı geçip Merv'e ulaşırdı.*

Buhara'dan batıya Merv, Aşkabat, Kazvin'den Tebriz'e varmak; Hazar'ın güneyini kuşatan Elbruz dağlarının güney eteklerinden Urmiye gölünün kuzeyinden Van'a ve oradan Anadolu içlerine girmek demektir. Buhara ve Tebriz arasında bulunan birçok duraktan güneye, İsfahan ve Şiraz üzerinden Basra'ya inildiği gibi, yine batı yönünde gidilip Palmira (Tadmor) üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına da erişilmekteydi.

¹³⁹ Geniş bilgi için bak. L. U. Mankovskaya, **Buhara**, Taşkent 1997; Ebû Bekr Muhammed b. Ca'fer en-Narşahî, **Târih-i Buhârâ**, (Haz. Erkan Göksu), Ankara 2013.

¹⁴⁰ İnan Tanrıverdi, *Üç Kardeş: Melik Gazi, Acepsir Gazi, Ali Cerrah*, **Tandırbaşı Dergisi**, Yıl: 2020, 13 Şubat Özei Sayısı, Ankara 2020, s. 22.



Merv, Murgāb deltasının aşağı kısmında, İran ile Hazar denizi kıyılarını Orta Asya'nın önemli şehirlerine bağlayan stratejik bir mevkide ve işlek bir ticaret yolu üzerinde kurulmuştur.

Horosan, içinde bulunduğu konum nedeniyle belli dönemlerde idarî bir merkez, belli dönemlerde gelişimi komşu kentlere göre zayıflayan bir mekândır. Altın çağını Büyük Selçuklular döneminde, özellikle Sultan Sencer (1118-1157) zamanında yaşamış, çok sayıda medrese ve kütüphanesiyle bir ilim merkezi haline gelmiştir.¹⁴¹ İstahrî, "Mesâlik" adlı eserinde Merv'in ham ipek ihracatıyla tanındığını kaydeder. Ürettiği ipek ile İpek Yolu'nun aslî bir parçası olmuştur. Selçuklu çağı boyunca Merv halkının en önemli geçim kaynağı ipek ve kumaş dokumacılığı, bakır işçiliği, hayvancılık ve ticarettir.



Resim 76: *Merv. Sultan Sencer Türbesi.*

Rey, Horasan- Tebriz arasında, doğuya ve güneye giden ana yol üzerinde kilit bir yerdedir. Merv gibi Büyük Selçuklu döneminde altın çağını yaşayan, Nizam'ul Mülk'ün önderliğinde Nizamiye Medreseleri ağının ve eğitim için yapılan yeniliklerin başladığı, önemli tıp ve bilim merkezi hâline geldiği bir kenttir. Büyük Selçuklu Devleti'nin kurucusu Tuğrul Bey (990- 1063) burada ölmüş ve yine burada gömülmüştür.

Rey'den güneye inen yol Hemedan ve Kermanşah üzerinden Mezopotamya'nın yüreğine, yani Bağdat'a inmektedir. İster Bağdat'dan ister Hemedan'dan olsun, bu alanlardan doğuya giden yollar Palmira'ya çıkar. Hemedan – Palmira arasında iki kadim kentten biri Kerkük diğeri Musul'dur. Musul, güney doğudan gelenlerin Anadolu'ya erişen kapısıdır. Kuzeyinde Amida (Kara- amid, Diyar-ı bekir), güneyinde Bağdat'ı tutan Musul, Anadolu ve Mezopotamya ruhunun da birleşim yeridir.

Rey'den Urmiye Gölü ve Hazar arasından kuzey doğuya giden yol Tebriz'e varır. Tebriz, kuzeyde tüm ihtişamıyla Kafkasya'ya ve Doğu Anadolu'ya açılan kapıdır. İlk Çağ'da Ön Asya ile ilişkisi tespit edilen Azerbaycan, MÖ, III. yüzyılda Mezopotamya, Anadolu, Filistin ve

¹⁴¹ Osman Gazi Özgüdenli, "Merv" mad., *Diyanet Vakfı İslâm Ans*, C. 29, s. 223.



hatta Avrupa'nın güneydoğu ülkeleriyle ticarî ve kültürel bağlar kurmuş, Nahçıvan ve Urmiye gölü çevresi kentleri etkin dünyanın bir parçası olmuştur.¹⁴²

Bütün bu kentlerin her biri kendi tarihsel derinliği içinde özgün ve fakat ticarî yollarla değerleri Ashirand'ın bütünlüğünde müşterekleşen; efsaneler yaratan, bizatihi kendileri efsane olan mekânlardır. Bu kentlere ilişkin çok sayıda araştırma yapılmıştır ve yapılmaktadır. Görülen o ki, İpek Yolu üzerindeki her hangi bir yerleşimi tek bir boyutuyla ele almak bile bütün bir dünyaya açılmakla eş değerdir. Bu dünya; tarihiyle, alim ve sanatkârlarıyla, mimarî çeşnisiyle, ekonomisiyle, tüm yaşanmışlıklarıyla asla bitirilemez bir çalışmaya kapı açmak, asla gerçekliği tam olarak ortaya konulamaz gizemli hazineleriyle her zaman üzerinde tekrar tekrar durulacak bitimsiz bir konuya dalmak demektir. Örneğin Tebriz, sadece Tebriz değil; İran'dır, Azerbaycan'dır, Anadolu'dur Hazar'dır. Zaman düzleminde Meddir, Perstir, Artaksiaddır, Sâsânîdir, Selçukludur, Akkoyunludur, Safavîdir vs. Bir o kadar Zerdüşttür, Mithradır, Manidir, İslâm'dır; dahası bu dinlerin kelimadır, sufizmidir ve felsefesidir.

Doğu Akdeniz;

Fenike/Filistin ve Efendi Tanrı Baal: Baal, "efendi" kavramıyla ilintili ve özellikle İlk Çağ Filistin çevresinde başat olan tanrıdır. Dolayısıyla Fenike, İbrani, Bâbil, Kartaca ve diğer Suriye halkları arasında önemli bir yere sahip olmuştur. MÖ, 1200'lerde Kenan bölgesine gelen İbraniler bu bölgenin yerel tanrı ve tanrıçalarını aldıkları gibi, bu geleneksel dini anlayışlar bir biçimde Tevrat'a da yansımıştır. Bu Akdeniz kıyılarında yoğun



Resim 77: *Merv- Yusuf Hemadâni Türbesi.*

olarak inanılan Baal'in etkisinin Yahudi inançlarında yer almışlığı, Yahweh- Baal biçiminde Tevrat'ta çok defa kullanıldığından anlaşılmaktadır.¹⁴³ Baal'ın, Baalim=erkek, Baalat ise dişil tarafını yansıtmasıyla yaratılış ve varoluş düzleminde eril ve dişil dualist geleneğin bir parçası olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Baal anlatılarında, Baal'ın eşi konumundaki Anath'ın kendine kuma olmak için çabalayan Aşera (Astarte) ile mücadelelerinde olsun, salt Baal-

¹⁴² Nesrin Sarahmetoğlu, *Tarihi Süreç İçinde Azerbaycan ve İpek Yolu, İpek Yolu*, TKHV Yay., s. 321.

¹⁴³ Fred Gladstone Bratton, *Yakın Doğu Mitolojisi*, (çev. N. Muallimoğlu), İstanbul 1995, s. 103.



Anath hikayelerinde olsun, sürekli karşıtlıklardan, örneğin verimlilik veya kısırlık, yağmur veya kuraklık vurgusu yapıldığı görülmektedir. ¹⁴⁴

Baal gibi tanrı ya da diğer kutsal olgu ve kavramlar dünyasının, ortaya çıktığı coğrafya ve toplum yapılarıyla ilintisi göz önüne alındığında, ayrıcalıklı ve yoksul kimseler arasında bu tür ritüellerin seküler tabanlarını da anlamak kolaylaşacaktır. İlahî kaynaklı dinlerin kitaplarında, örneğin İncil’de Baal’in putçuluk ve yalancı tanrılık olarak görülmesi de, bu tür inançların eşitsiz toplumsal yapılar arası ilişkileri meşru göstermek amacıyla geliştirildiğini gösterir.

Her düşünce ve din gibi, Baal etrafında oluşan zihniyet dünyasının olumlu ya da olumsuz addedilecek yönleri bulunmaktadır. “Efendi “ ve “efendilik” olgusunun, İlahî kaynaklı dinlerin egemen olduğu dönem bir yana modern zamanlarda da etkisini gösterdiğini, Tanrı dışında yaratılmış olmaktan başka bir şey olmayan çeşitli önderlerin yüceltilerek bir tür içdiş edilmiş beyinlerin alçılmasıyla sonuçlanan fanatik yapıların ortaya çıktığı gözlemlenebilmektedir. Bunun en yaygın deyimi “hoca efendi”, “şeyhimiz efendimiz” gibi nakaratlaşan seviyesiz söylemlerde kendini gösterir. ¹⁴⁵ Başta İslâm olmak üzere çeşitli din ve düşüncelerde bu bir tür kutsallaşıp ritüel hâline getirilen “efendilik” karşısında cephe almış olmakla birlikte hâlâ daha kadim geçmişten gelen bu olumsuzluğun önü alınamamıştır.

Güney’in Baal’i kuzeyin Parşam’ı: İlk çağlardan günümüze Anadolu ve Ön Asya arasında her zaman ve her türde ilişkilerin olduğu bilinmektedir. Hurrilerin Doğu Anadolu-Mezopotamya arasında geniş bir alandaki varlıkları bu kadim ilişkinin MÖ, V. binlere değin gidebileceğini ve ilişkinin temellerini attığı iddia edilebilir. Orta Anadolu’da Hattilerin yerini alan Hititler ile bu toplumun doğusunda bulunan Hayaşalılar ve daha güneylerde Mitanniler; Suriye üzerinden Anadolu – Ön Asya ilişkilerini diri tutmuşlardır. Güney sınırı Murat ırmağı olan Hayaşa Krallığındaki “Haya” nın da Sumer – Hurri müşterek tanrılarında Haya ile olan doğrudan bağlantısı, bu ilişkinin kanıtlarından sadece biridir.

¹⁴⁴ F. G. Bratton, *age*. s. 104- 107; Orhan Hançerlioğlu, “Baal” mad. **İnanç Sözlüğü**, İstanbul 1975, s. 88.

¹⁴⁵ Toplumumuzda insanî ve uygarlık adına söylenen, makul saygı ve sevgi içeren masum bir tür nida gibi sıklıkla kullanılan “efendim” sözcüğü ile, bir tür tapınım ve yüceltme amacıyla kullanılan “efendim sözcüklerinin ayrımlanması gerekmektedir. Dinî bilgi derinliği ve açık görüşlülüğü konusunda kuşku duymadığım bir akademisyen dostumuzun Erzincan’da yaygın bir tarikat mekânında karşılaştığı vak’a, “efendilik” etrafında oluşan müritliğin ne denli alçalmalara neden olduğunu apaçık göstermektedir. Bilim adamı dostumuz şimdi hayatta olmayan bir Nakşi şeyhi ile görüşmeye gittiği bir zamanda, şeyhe yalakalığı ve alçalmayı derunilik sayan ve sefilliğini kapatmak için bu yoldan statü elde etmek isteyen bir zat, şeyhi gelince ayaklarına kapanırcasına ona arz-ı endam etmiş, bir tür hâlin yadırgatıcılığına şeyh de tepki göstermiştir. Şeyh, o sülükleşen zatın da yanında akademisyene dönüp:- “Ben bu hayvanlara böyle yapmayın diyorum ama ikna edemiyorum” ifadesini kullanır. İşin daha da ilginç yanı, o alçalmayı marifet bilen zatın kendine şeyhi tarafından “hayvan” denilmesini de lütuf olarak görüp sevinmesidir.



Resim 78: Palmira'daki Baal-şamin Tapınağı. Palmira, Suriye çölünü geçen kervanlarının uğrak noktasında olması sebebiyle "*Çölün Gelini*" olarak da anılmıştır. Terör örgütü "daeş" tarafından tarihî dokusu bozulan ve yağmalanan Palmira kentinde Baal-şamin Tapınağı'nı havaya uçurduğu anın görüntüleri ortaya çıkmış ve bu vahşet dünya basınında yer almıştır. MÖ, IV. yüzyıl başında ise Erzincan- Kemah arasında, bugünkü Tortan (Taranağık) köyünde bulunan bir diğer Baal tapınağı (Başamin), Gregoryen Ortodoks Hristiyanlığı icat eden Krikor Lusavoriç ve yandaşları tarafından yıkılıp yağma edilmiştir. Günümüz domdılaları ise Tortan'da Başamin Tapınağı yerine kurulan Aziz Tiridat Kilisesi içinde yer alan Kral Tiridat 'ın mezarını alt üst etmişlerdir. Mart 2001 'de Talibanlar İpek Yolu'nun güney kolu üzerindeki ana kaya üzerine kabartma olarak yapılan yüzlerce yıl Müslümanlarca da korunan Bamyan Buda heykelini yıkmıştır. Bosna'da Sırp vahşeti Mostar'ı, Irak'ta ABD askerleri Bağdat Müzesini harap etmişlerdir. Yine, Aralık 2015'de "pkk" lılarca atılan el yapımı patlayıcı nedeniyle Diyarbakır Fatihpaşa (Kurşunlu) Camii de benzer vahşete uğramıştır. Görülen o ki uluslararası literatürde "*social vomit*" ya da "*mass abomination*" olarak nitelenen bu kimselerde yıkıcılık ve vahşet; ülke, milliyet ve din ötesinde her zaman ve her mekânda bir biçimde tezahür etmektedir.

Filistin ile Doğu Anadolu Kuzey Fırat Havzası arasında var olan derin kültürel ilişkilerin önemli ve özel bir kanıtı, Hayaşa bölgesinin bir parçası olan Kummaha, yani bugünkü Kemah ile Erzincan arasında bulunan Tortan köyündeki Parşam (Baar/baal-şamin) tapınağıdır. Erken Ermeni kaynaklarından sayılan Khorenatsi'nin (Movses H'orenatsi) "*Hayots Patmut'ivn*" adlı eseri bu konunun yazılı kaynakları arasındadır (bak.II/14).¹⁴⁶ Konumuzun savrulmaması

¹⁴⁶ Moses Khorenats'i, **History of the Armenians**, (çev. R. W. Thomson, Harvard University, Cambridge 1980; Movses H'orenatsi, **Hayots Patmut'ivn**, Matenagirk' Hayots, II. Hator, V. Dar, Ant'iliyas-Libanan: Kat'oğikosut'yun Hayots Metz Tann Kilikioy, 2003; René Grousset, **Başlangıcından 1071'e Ermenilerin Tarihi**, (çev. S. Dolanoğlu),



adına bu gelişmelerin ayrıntısına girmeksizin şunu vurgulamak istiyoruz ki, yollar ve görece uzak alanlar arası ilişkiler, sanıldığından ya da sanılacağından çok daha eski, girift, gizemli ve fakat araştırıldığında bir o kadar aydınlatıcı roller üslenmektedir. İpek Yolu olarak adlandırılan ve Asya içlerinden Akdeniz'e uzayan yol Palmira'ya, Heliopolis'e geldiğinde yüzlerce yıl öncesinden bu kentlerin Yukarı Fırat Havzasına varan yollarla buluşmaktadır. Daha geçmişe gittiğimizde Ugarit'te yurt tutan tanrılarla muhataplığıdır. Aydınlatıcı ya da ibretle öğrenilen bir başka boyut da, yollar sayesinde aralarında ilişkiler kurulan kentlerin benzer ve dramatik kaderleridir.

Efendi Tanrı Baal'ın iki kenti; Çölün Gelini Palmira ve Güneş kenti Baalbek: Esasında Doğu Akdeniz kıyısında ya da bu kıyıya yakın çok daha eski kent *Ugarit*'tir. Lazkiye'nin 12 km. kuzeyinde bugünkü Ras- şamra harabelerinin yerinde olan Ugarit, bölgenin en eski ve en önemli ticaret merkezlerinden biriydi. Her ne kadar liman olmasa da, Attalig, Gib'ala ve denizin ortasındaki küçük bir adada yer alan Himuli limanlarına hakimdi.¹⁴⁷ Hurrice dahil, Anadolu, Mısır ve Ön Asya'da kullanılan eski dillere ait belgelerin bulunmuşluğu, bu kentin uluslar arası konumunu yeterince açıklamaktadır. Ugarit belgelerinde Baal ve onun iki tanrıçası (Anath ve Aşera) hakkında en eski bilgilerinde bulunması,¹⁴⁸ bu tanrı ve tanrıçaların merkezî kentlerinin burası olduğunu akla getirmektedir.

İpek Yolu, Babil söyleminde “güneşin battığı kent” olan Ugarit'e, yani Ras-şamra'ya uğramadan önce “çölün gelini” olarak anılan *Palmira*'ya uğrar. Eski adı Tedmur (Tadmor veya Tudmur), Aramice'de “mucize anlamına gelir ki, çöl ortasında bulunan bu tür hayat dolu mekânlarla ansızın karşılaşılması hâline uygun düşmektedir. Her ne kadar Tanah'da Hz. Süleyman tarafından kurulan bir çöl şehri olarak (Tadmur) anılsa da, bunu teyit edecek başka bir kayıt olmadığı gibi, yapılan arkeolojik kazılarla kentin kurulduğu tarihin çok daha eskiye gittiği anlaşılmıştır.¹⁴⁹

Baalbek (Heliopolis), Akdeniz dünyasında ticarî yönleriyle tanınan Fenikeliler tarafından kurulmuştur. Baal tanrısı adına inşa edilişi nedeniyle, bugünkü Lübnan'ın

İstanbul 2005, s. 116; Canan Seyfeli, *Erken Ermeni Kaynaklarına Göre Hıristiyanlık Öncesi Ermeni Tanrılar Panteonu*, *Ondokuz Mayıs Üniv. İlahiyat Fak. Dergisi*, Samsun 2011, S: 30, s.139- 183.

¹⁴⁷ Füzuran Kınal, *Ugarit .Kırallarının Tarihi*, AÜDTCF. C. VIII-XII, S:14-23 (1970-1974), Ankara 1963, s. 15; Dennis Pardee, *Background to the Bible: Ugarit, Ebla to Damascus/ Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 253- 259; Ercüment Yıldırım, *M.Ö. İ. Binyılda Paylaşılmayan Topraklar: Kuzey Suriye*, *The Journal of Academic Social Science Studies, Publication of Association Esprit*, Société et Rencontre, Strasbourg/France 2012, s. 1388.

¹⁴⁸ F. G. Bratton, *age*. s. 103; Jean- Paul Thalmann, *Geç Tunç Çağında Ticari Bir Başkent: Ugarit, Kentlerin Doğuşu*, (çev. A. B. Girgin), Ankara 2000, s. 205.

¹⁴⁹ Adnan Bounni, *Palmyra: The Caravan City, Ebla to Damascus, / Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 381.



doğusunda, Bekaa vadisinde bulunan kent Baalbek diye anılmaktadır. Roma döneminde altın çağını yaşayan kentin tarihindeki en büyük yıkımı Haçlıların yaptığı bilinmektedir. Gerek Palmira ve gerekse Heliopolis, Ugarit mirasını devralmış gibi görülmektedirler.

İpek Yolu'nun batıda çoğaldığı ülke: Anadolu

Farklı dönemleri ve farklı güzergâhları esas alarak yapılan ayrıntılı açıklamalarda artan ya da azalan sayılar ifade edilebilse de, karalar üzerinden tarihi yollar Anadolu'ya beş ana koldan girmektedir. Bunlardan batıda Trakya'dan, kuzey doğuda Kafkasya'dan, güneyden Suriye ve Mezopotamya'dan gelen yollar bir tarafa bırakılırsa, doğudan İpek Yolu'nun iki kol hâlinde geldiği söylenebilir. Ana yolun iki koldan gelmesinin temel fizikî nedenlerinden biri Urmiye ve Van göllerinin varlığıdır. Bunlardan Urmiye gölü güneyinden gelen kol Mezopotamya'dan gelen ana kolla Musul'da buluşur ve Mardin- Diyar-ı Bekir üzerinden Malatya'ya ulaşır.

Malatya (Melitene), ünlü Arslantepe ve Battal Gazi'den (Eski Malatya) bu yana Anadolu'da kilit kentlerden biri olmuştur. Kuzeyde Sivas ya da Erzincan üzerinden Trabzon veya Giresun'a; kuzey doğuda Harput ve Muş üzerinden Ahlat'a; doğuda Kayseri ve Aksaray üzerinden Konya'ya; güneyde ise Maraş üzerinden Akdeniz'e giden ana yolların kavşak noktasıdır. Hiçbir iz olmasa da yalnızca kervansarayları tespit etmek bile bu gerçeği somut biçimde yansıtabilir.¹⁵⁰



Resim 79: Malatya Battalgazi Kervansaray (Fot. F. Güleç)

Selçuklu kaynaklarında bazı kentler, nitelik ve nicelik kriterlerine göre önde gelirler. İlk beş'i; Erzincan, Konya, Kayseri, Akşehir, Sivas'tır. Unvana layık görülen toplam on altı kent vardır. Doğu Anadolu'da unvan sahibi diğer kentler: Malatya, Bayburt ve Ahlat'tır.

Ahlat; İran üzerinden, özel olarak da Horasan üzerinden gelen göçlerin önemli durak ve toplanma alanıdır. XI. yüzyıl başlarında yüz binin üzerine çıkan ani nüfus artışı, Türklerin Anadolu'ya muhaceretiyle

ilgilidir.¹⁵¹ Malazgirt zaferi sonrasında ve Ahlat Şahlar döneminde büyük bir gelişme yaşanır.

¹⁵⁰ Malatya tarihi ve tarihi dokusu üzerinde birçok bilimsel çalışma yapılmıştır. **Akra/ Kültür, Sanat ve Edebiyat Dergisi**'nin 9. Sayısında "Dosya: Malatya" bölümünde yer alan yazılara ve literatüre bakılabilir.

¹⁵¹ Nâzır-ı Hüsrev, **Sefernâme**, (çev. A. Tarzi), İstanbul 1950, s. 10.



Önce siyasî açıdan stratejik konumuyla önem kazanan kentte bilim ve sanat hareketleri hız kazanır. Belh, Buhara ve Merv üzerinden kurduğu bağlantı ve bu yörelerdeki bilgi birikimini kendinde toplaması nedeniyle “Kubbet’ül- İslâm” olarak da anılır.¹⁵²

Ahlat, Meydan Mezarlığı ile çevresinde bulunan mezar taşları ve türbeleriyle açık hava müzesi konumundadır.¹⁵³

Kitabesinden 1331 (1913) senesinde, El – Hac Abdulgâni İranlı Ahmed adlı bir kişi tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Anadolu ve İran arasında yapılan ticaretin arkeolojik verileri arasındadır. Yapı 1980'lere kadar gelmiştir. Kaideleri dışında, tek parça beyaz taşın, simetrik tezyini kabartmalarıyla güzel bir görünümü vardır. (Ne yazık ki şehirde yapılan yeni yol çalışmaları sırasında kaybedilip yok edilen eserler arasındadır).

Erzincan; Azzi/Hayaşa Krallığı, Mengüçükler ve Mutahharten dönemlerinde başkent olan kent, Yukarı Fırat havzasının önde gelen tarihi yerleşim alanlarındandır. Erzincan'a verilen “Dâr un – nasr”; Selçuklu tarihinin büyük otoritesi olan Osman Turan tarafından “Yardıma mazhar olan şehir” olarak tanımlanmıştır.¹⁵⁴

Orta ve Doğu Anadolu arasında yer alan kent, doğuda Ahlat'tan, kuzeyde Giresun ve Trabzon, güneyde Malatya üzerinden gelen yolların buluştuğu kenttir. Batıda Sivas, kuzey batıda Amasya üzerinden diğer bölge ve kentlere gidilmektedir.¹⁵⁵ Şehrin tarihi ve kültürel dokusu içerisinde yol olgusu önemli bir yer tutar.



Resim 80: Erzincan. Abdülğani Ahmed Çeşmesi.

¹⁵² Beyhan Karamağaralı, **Ahlat Mezar Taşları**, Ankara 1972, s. 41- 42; Faruk Sümer- Ara Altun, “Ahlat” mad. **Diyanet Vakfı İslâm Ans.** C. 2, s. 19- 23.

¹⁵³ Beyhan Karamağaralı, **Ahlat Mezar Taşları**, s. 42.

¹⁵⁴ Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, İstanbul 1971, s. 688.

¹⁵⁵ M. Kemal Özerin, **Anadolu Selçuklu Kervansarayları**, İstanbul Üniv. Edb. Fak. Tarih Dergisi, C. 15, S. 20, İstanbul, 1965, harita 4; Gökçe Günel, **Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar – Köprüler**, **Kebikeç** / 29, 2010, s. 135.



Erzincan, somut ya da soyut varlıklarıyla İpek Yolu akışıyla olan yoğun ilişkisini ortaya koymaktadır. Bu ve çeşitli nedenlerle Erzincan, kurulmasını ve işlevsel olmasını tasarladığımız “İpek Yolu Araştırmaları Merkez” ile “İpek Yolu Müzesi” nin, bu yolun geçmişte olduğu kadar Afro- Avrasya merkezinde bir dünya projesi olarak gelecekte de önem kazanmasına önemli ölçüde yararlı olacağı düşünülmektedir.



Resim 81: Erzincan. Cibice Hanı harabesi. Erzincan'ın 15 km. batısında, Erzincan-Sivas yolu üzerindedir.



Resim 82: Erzincan'a bağlı Tercan Mama Hatun Kervansarayı.

Üzerinde herhangi bir kayıt ve kitabe yoktur. Araştırmacılar genellikle, XIII. asırda yapıldığında ittifak etmişlerdir. Bazı kaynaklar da bu yüzyıla tekabül ettiğini teyit edici ifadeler bulunmaktadır. (S. Pogolotti, Kadı Muhiddin adlı bir seyahatten yapılan atıfta, buranın ticari işlerliği ve binanın özellikleri anlatılmaktadır). Yapı, kesme taşlardan inşa edilmiştir.

Erzincan'a bağlı *Mama Hatun Kervansarayı*, çeşitli üniteleriyle gelişmiş han örnekleri arasında özel bir yere sahiptir. Anadolu Selçuklu kervansaraylarının “avlulu” grubuna girer. Yapı içerisinde giriş holü, avlu, ahır ve servis bölümleri bulunur. Taç kapı, bir sivri kemerden ve silmelerinden oluşur. Giriş holünün avluya yakın kesiminde iki yanda yüksekçe iki niş; giriş koridorunun sağında ve solunda ise odalar vardır. Bunu kesen ikinci koridordan, duvarları belirli aralıkları kemerlerle desteklenen ahır bölmelerine geçiş sağlanmıştır.

Avlunun kuzey ve güney kenarlarına beşer oda, birer ayvan sıralanmıştır. Batı kenarında ise ortada büyük bir eyvan, onun iki yanında birer küçük eyvan ve köşelerde birer büyük oda yer almaktadır. Dış duvarların masif kütlesi, köşelerde ve orta kesimde daire planlı payandalarla hareketlenmiştir. Merdivenle çıkılan damdaki doğu - batı yönüne uzanan iki galeri vardır.

Erzincan'da uzak alanlar arası yapılan ticaret folklorik doku içerisinde de yer alır. Yüzyıllarca



söylenegelen bir Erzincan türküsünde Anadolu – Hindistan arası ticaret tüm açıklığıyla vurgulanır.

*Vardım Hind eline kumaş getirdim
Açtım bedestanı sattım oturdum
Sen benim başıma neler getirdin
Ben senin kahrını çekeme gönül.*¹⁵⁶



Resim/ Plan 83: Aksaray Sultan Han. Konya- Aksaray arasında, 1229 yılında inşa edilen Sultan Han çok sayıda kervansaraylardan biridir. Mîmarı Muhammed bin Havlan Dımışkî'dir. Avlulu, kapalı tip kervansaraylar grubunda yer alan Sultan Han, bu tiplerin en büyüğüdür. Dıştan kulelerle desteklenmiş görkemli bir kaleyi andırmaktadır. Avlusunun ortasında bulunan köşk mescit, portallerle birlikte mimari yapıdaki süslemelerin merkezi konumundadır.

yana, Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olmasıyla ayrı bir önem kazanmaktadır. Akdeniz ve Orta Anadolu'dan gelen yolların Konya'da buluşmasının somut örnekleri olan han ve kervansarayların birçoğu hâlâ ayakta'dır.¹⁵⁸

Türkiye'de XVI. yüzyıldan itibaren özgün bir edebiyat olarak ortaya çıkan Âşık edebiyatının XX. yüzyılda yaşayan temsilcilerinden biri de Davut Sularî'dir.¹⁵⁷ Erzincan'a bağlı Mans ilçesinden olan Davut Sularî'nin "Leyla" adlı atıyla Anadolu ve Orta Doğu ülkelerini gezmesi, yüzyıllarca yaşanan bir geleneği yeniden hatırlatması açısından ayrıca önemlidir. Modern vasıtalar olmaksızın, doğa ve yol bütünü içerisinde insanın seyahatli içten hissetmesini mümkün kılan yöntem bu olsa gerekir.

Konya; uygarlık öncesi ve sonrasındaki tarihsel süreci bir

¹⁵⁶ Türkü Turan Engin tarafından derlenip söylenmiştir. Tamamı için bak. Mehmet Özbek, **Folklor ve Türkülerimiz**, İstanbul 1975, s. 144.

¹⁵⁷ Güneş Yılmaz, **Davut Sularî ve Ozanlık Geleneği İçindeki Yeri**, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara - 2006, s. II, 27;

¹⁵⁸ Han ve kervansaraylar hakkında yapılan pek çok çalışma vardır. Bak. Bülent Agaoglu, **Kervansaray, Han, Kale ve Hisarlar Hakkında Bibliyografya**, Ankara, 1982; Anadolu kervansarayları hakkında derli toplu bir yazı olarak bak. Haşim Karpuz, **Ortaçağ Döneminde Anadolu'da Kervansaraylar, İpek Yolu**, TKHV Yay., s. 379-392.



EKLER:

“YOL” KONUSUNDA EDEBİYATIMIZA YANSIYAN METİN VE ŞİİRLERDEN BAZI ÖRNEKLER.

EK 1: *KÜLTÜRÜMÜZDE YOL VE BU BAĞLAMDA; “UZUN İNCE BİR YOLDA YIM” ADLI ŞİİRİN SEMBOLİK ÇÖZÜMLEMESİ*¹⁵⁹

Prof. Dr. Esmâ ŞİMŞEK¹⁶⁰

ÖZET

Kelime anlamı; “*bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık*” olan “yol”un; davranış, tutum, gaye, uğur, maksat, uyulan ilke, sistem, usul, tarz, hayat görüşü, ömür, dünya, ahlâk, gidiş veya davranış biçimi vs. gibi birçok mecazî anlamı vardır. Yol, kişiye göre umuttur, sevinçtir, gözyaşıdır, ayrılıktır. Uzakları yakın eden, hasretleri kavuşturan, engelleri aradan kaldıran yol, bazı zamanlar da yaşanan olumsuzlukların sebebidir.

Gerçek ve mecazî anlamlarıyla kültürümüzde, özellikle de halk edebiyatı alanında önemli bir yere sahip olan yol, bir anlamda hayatı da sembolize eder. Hayata gözlerini yeni açan birey, henüz yolun başındadır ve hiçbir şeyden haberdar değildir. Yaşadığı olaylar onu tıpkı; “hamdık, piştik, yandık” sözlerinde olduğu olgunlaştırıp belli bir kalıba sokar. İşte, Âşık Veysel’in, bugün türkü/şarkı olarak da bestelenip söylenen; “Uzun ince bir yoldayım” adlı şiirinde de yol sembolik olarak dünya/hayat yerine kullanılmıştır. Dünyaya gelen insan, ömrü boyunca bir hedef peşinde koşup durur. Bir sınav yeri olarak değerlendirebileceğimiz dünyada; “*Gidiyorum gündüz gece*” şeklindeki mısradan da anlaşılacağı üzere hep bir arayış içindedir. Kişi, ömrü boyunca “*iki kapılı bir han*” misali geçici ama başka bir âleme açılışı olduğuna inanılan dünyada; kendi benini olgunlaştırma adına, durup dinlenmeden yürür.

Bu yazıda, yolun kültürümüzdeki yeri ve önemi kısaca anlatıldıktan sonra Âşık Veysel’in adı geçen şiiri ve diğer şiirlerindeki “yol” ile ilgili ifadeleri sembolik açıdan değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Âşık Veysel, yol, dünya, sembol, şiir

Giriş

Kelime anlamı; “*bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık*” olan “yol”un, ayrıca; bir amaca ulaşmak için başvurulması gereken çare, yöntem, davranış, tutum, gidiş veya davranış

¹⁵⁹ 24-25 Mayıs 2015 tarihleri arasında Sivas’ta düzenlenen; “Dünya Ozanı Âşık Veysel Sempozyumu”nda sunulan bildirinin düzenlenmiş ve genişletilmiş şeklidir.

¹⁶⁰ Fırat Üniversitesi İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü Öğretim Üyesi / ELAZIĞ esmsimsek@gmail.com, esimsek@firat.edu.tr,



biçimi, uyulan ilke, sistem, usul, tarz, uğur, hayat görüşü, ömür, dünya, ahlâk vs. gibi daha birçok gerçek ve mecazî anlamları¹⁶¹ vardır. Genel anlamda, sürekliliği, hareketliliği ve başarıyı sembolize eden yol, kişiye göre umuttur, sevinçtir, gözyaşındır, ayrılıktır. Beklediklerimizi bize kavuşturan yol, aynı zamanda sevdiğimizimizi de bizden koparan hoyrat bir eldir.

“Yol” kelimesinden türetilen kelime ve deyimlere baktığımızda Türkçemizin ne kadar zengin bir dil olduğunu rahatlıkla görebiliriz. Çünkü sadece “yol” üzerine, anlamları birbirinden farklı onlarca kelime ve deyim türetilmiştir. Yol, yolcu, yol arkadaşı, yol ayrımı, yol ağzı, yol boyu, yolkesen, yoldaş, yolluk, yollamak, yolak gibi kelimelerin yanında; yol almak, yol aramak, yol bilmek, yol bulmak, yol çizmek, yol gitmek, yol göstermek, yol gözlemek, yol kesmek, yol tepmek, yol tutmak, yol vermek, yol yapmak, yola çıkmak, yola dizilmek, yola gelmek, yola getirmek, yola gitmek, yola koyulmak, yola vurmak, yoldan çıkmak, yoldan kalmak, yollara düşmek, yolları ayrılmak, yolları tutmak, yolu açmak, yoluna koymak, yoluna baş koymak, yoluna canını vermek, yoluna çıkmak, yoluna girmek, yoluna koymak, yolundan kalmak, yolunda gitmek, yolunu beklemek, yolunu bilmek, yolunu değiştirmek, yolunu kaybetmek, yolunu kesmek, yolunu şaşırmak, yolunu yapmak vs. gibi kelime ve deyimler (Türkçe Sözlük-2, (t.y.): 2458-2462) bu sözcükteki anlam zenginliğini açıkça göstermektedir.

1. Kültürümüzde Yol

Mecazi olarak zengin bir anlam gücüne sahip olan yol, insanlık tarihiyle birlikte hayatımıza girmiş; seferlerde, savaşlarda ve göçlerde kazanılan veya terkedilen yerlerin birer somut delili haline gelmiştir. Geçmişten günümüze yaşanan birçok olayda hem olumlu hem de olumsuz özellikleriyle belleklere yerleşen yol, gerçek ve mecazî anlamlarıyla kültürümüzde de önemli bir yere sahip olmuştur. Romanlarda, hikâyelerde, şiirlerde özellikle de halk edebiyatı türleri içerisinde “yol” ifadesinin geçmediği bir metin yok gibidir. Türkülerden bilmecelere, ninnilerden tekerlemeler hemen her türde çeşitli özellikleriyle “yol” terimine rastlamak mümkündür. Örneğin, bilmecelerimiz içerisinde bitmek tükenmek bilmeyen uzunluğu ile yer alır: “Başı kapı yanında / Sonu dünya ucunda”, “Dağa attım bir kolan / Dağ yandı, kolan yanmadı”, “Ottan alçak / Dağdan yüksek”, “Uzun kavak, gölgesi yok / Saksagan konar, yuvası yok”, “Uzun oluk / Sırtı yoluk”, “Eğrilir, doğrulur / Uzar, tozar”, “Bir şeyim var / Dağa gider, bağa gider / Fakat yerinden kıpırdamaz”, “Ben giderim, o gider / Ben dururum o durmaz”, “Uzun Hasan çok uzanır / Günde yüzbin can kazanır” vs. gibi (Başgöz 1993: 575-577).

¹⁶¹ “Yol”un diğer anlamları: karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık, tarık; karada insanların ve hayvanların geçmesi için açılan veya kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer. Genellikle yerleşim alanlarını birbirine bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi; içinden veya üstünden bir sıvının geçtiği, aktığı yer; yolculuk; gidiş çabukluğu, hız; kumaşta bulunan çizgi; kez, defa.



Deyimlerin yanı sıra atasözlerinde de yol, farklı özellikleri ile dikkatleri çeker: “Yola çıkan, yolda kalmaz”, “Yol ile giden yorulmaz”, “Yol çalısız, kul delisiz olmaz”, “Yolun işleğinden, karının kışneğinden ayrılma”, “Yola gidenin heybesi, köye gidenin kömbesi”, “Yol yürümekle, borç ödemekle (vermekle) (tükenir) (biter)” , “Göç yolda dizilir.” (Aksoy 1991: 423; Bölge Ağızlarında... 2009/I-II: 404, 90). Yolun bilinmezliklerle dolu olduğu, yolculuk esnasında nelerle karşılaşılacağıın bilinmemesi ise; “Yola gidenin işi, kabak keçinin yaşı belli olmaz.” atasözü ile ifade edilir.

Bunların dışında âşık şiirine, manilere, ninnilere, türkülere, ağıtlara ve diğer türlere de konu olan yol, özellikle destan, masal, halk hikâyesi ve efsane gibi anlatı türlerinde kahramanın erginleşme sürecini tamamlaması için bir vasıtaadır. Bu tür anlatıların çoğunda, öğrenme, araştırma veya bir şeyi elde etme amacıyla kahramanların bir yerden başka bir yere gidişi, yola çıkışı birbirinden farklı olaylara bağlı olarak anlatılır. Yolculukla başlayan ve “ayrılma – erginlenme - dönüş” aşamalarından meydana gelen bu mekân değişikliği kahramanın sınındığı birçok olaydan sonra bambaşka bir insan olmasına, kendini bulmasına ve kemale ermesine zemin hazırlar (Campbell 2010: 63-279). Daha doğrusu kahraman, yolun başında bir “hiç” iken yaşadığı çeşitli olaylarla yoğrulup tecrübe kazanarak, “hamdık, piştik, yandık” misali erginliğe ulaşır.

Öncelikle, bu bağlamda Türk destanlarını düşündüğümüzde, hepsinde büyük bir hareketliliğin olduğunu, kahramanların âdeta at sırtında doğup at sırtında öldüğünü söyleyebiliriz. Oğuz Kağan, destanın belli bir bölümünden sonra at sırtından hiç inmez. O, kazanılan her zaferden sonra yanında bulunan askerlerinden birini/bir gurubunu orada bırakıp; “*Sen burada kal, senin adın ‘Kalaç’ olsun / ‘Kıpçak’ olsun / ‘Karlık’ olsun*” diyerek kendisi yoluna devam etmiştir. Destanın sonunda oğullarına söylediği; “*Daha deniz daha müren / Gök çadır, gün kurikan*” mısraları, hedefinin büyüklüğünü, yolunun uzunluğunu açıkça göstermektedir. Aslında, Oğuz Kağan’ı Oğuz Kağan yapan da budur. O, bütün dünyaya hâkim olmak uğruna çıktığı yolda güçlüklerin üstesinden gelerek eksiklerini tamamlamış ve sınavı kazanarak adını bugünlere taşıyan bir kahraman olmuştur. Aynı durum Manas, Köroğlu, Battalgazi gibi diğer destan kahramanları için de geçerlidir.

Halk hikâyelerinde ise her türlü problemin çözümü yola çıkılarak/gurbete gidilerek bulunur. Daha hikâyenin başlangıcında, kahramanın dünyaya gelebilmesi için yolculuğa çıkılıp çareler aranırken, bunun âşık olmasında, sevdiğini arayıp bulmasında ve ona kavuşmasında da hep yol ve yolda yaşanan maceralar vardır. Örneğin;

- a) Çocuğu olmayan padişah, derdine çare bulmak için tebdil-i kıyafet olup gurbete çıkar.
- b) Bir güzele âşık olan kahraman, sevdiğini bulabilmek için gurbete çıkıp diyar diyar dolaşır.
- c) Sevdiği kıza kavuşabilmek için öne sürülen şartları yerine getirmek isteyen kahraman yine soluğu gurbette alır.



Pekiye neden gurbet, neden yol? Çünkü yola çıkış, gurbete gidiş, kahramanın türlü maceralardan sonra eksiklerini tamamlayıp tamlığa ererek kendini ispatlamasıdır. Hikâyenin başlangıcında henüz kendini ispatlayamamış toy bir delikanlı vardır. Bu delikanlı, bir çağrı ile yola çıkıp yolculuk süresince türlü maceralara atılarak, “gölge arketipi” adı verilen olumsuz özelliklerini öldürerek yok eder ve kendi benliğini tamamlar. O, böylece âşık olduğu kıza sahip olabilmek için girdiği sınavı başarmış olur.

Birçok edebi metinde olduğu gibi masalarda da olaylar, kahramanın yolculuğu ile başlar. Yola çıkan kahraman, yolculuk sırasında yaşadığı maceralarla çeşitli sınavlardan geçer, kendi benini bulup yolculuğunu tamamlayarak başlangıç noktasına ergin birisi olarak döner. Kahraman, bu yolculuk esnasında iç hesaplaşmalarını yapar, mücadelesini tamamlar ve asıl benliğini bulur.

Birçok masalda gördüğümüz “iki yol ağzı” veya “üç yol ağzı”, yolculuğun başlangıcını yani sembolik yolculuğa çağrıyı ve yola çıkışı ifade eder. Yolların seçimi, kahramanın kendisini gerçekleştirme adına attığı ilk adımdır. Bu yolculukta ilk eşiği atlar, kendini yeniler ve tamlığa erer. Bu durum, Motif Indeks’te “N122.0.1. Yolların seçimi” şekliyle yer alır. Örneğin, belli bir süre yol alan kahraman, daha sonra yolun ikiye ayrıldığını görür. Bu yolların adı vardır: biri; “giden döner yolu”, diğeri; “giden dönmez yolu”dur.¹⁶² Kahraman, Âşık Veysel’in; “*Gelmez yola gidiyorum.*” dediği gibi, “giden dönmez yolu”nu seçerek kendisini tehlikelerin içine atar. Çünkü o güne kadar bu yoldan giden hiç kimse dönmemiştir. Ancak kahramanın kendini ispatlayabilmesi için bu yoldan gitmesi şarttır. Girdiği yolda birçok zor ve tehlikeli olaylar yaşayan kahraman bunların hepsinden kurtularak, içindeki korkuyu yenerek başarıya ulaşır. (Bazı masalarda, “iki yol”un özelliği farklılık gösterir: Biri; “duman tüten yer”dir, diğeri “horoz öten yer”dir (Alptekin 2002: 284, 465-466). Dumanın tütmesi ocağın, hayatın, orada bir canlının yaşadığının işareti olduğu için genellikle burası tercih edilir.)

“Üç yol ağzı” da ayrı bir sınav yeridir. Genellikle, yola çıkan üç kardeş/arkadaş üç yol ağzında birbirlerinden ayrılırlar. Birbirlerinden haberdar olmak için de her biri kendine ait bir eşyayı/yüzüğü oradaki bir taşın altına koyar. Burası sembolik anlamda “eşik”tir. Sonra hepsi ayrı bir yoldan maceraya atılırlar ve belli bir süre sonra aynı yerde buluşurlar.

Yolların seçimi dışında yola çıkma ve yolda yaşanan olaylar hemen her masamızda görülen bir olaydır. Yolculuklar bazen bir mağaraya, kuyuya, yedi kat yer altına veya gökyüzüne de olabilir. Biz bu duruma sadece iki örnek vermek istiyoruz. Bu örneklerimizden

¹⁶² ÂşıkVeysel de; “Neler yaptı bana kader” adlı şiirinde; “*Öyle bir yol, giden gelmez / Uzar gider ara bahtım*” (Alptekin 2004: 170) mısraları ile, “Mimar” adlı şiirinde ise; “*Bu dünyaya gelen gülmez / Bir yol var ki giden gelmez / Bu hikmeti kimse bilmez / Ona sır demiş kapatmış*” (Alptekin 2004: 184) diyerek aynı ifadeyi kullanır.



ilki, “Zümrüdüanka Kuşu” masalıdır. Masalda elmayı kaçırın dev büyük ve ortanca kardeşler yakalayamayınca sıra küçük kardeşe gelir. Ancak babası, “*Ağabeylerinin yapamadığını sen nasıl yapacaksın?*” diyerek göndermek istemez. İşte bu söz, kahramanın harekete geçmesi için ilk adım, yani “serüvene çağrı”dır. Kahraman, ısrar ederek devin peşinden yola çıkar ve dev yaralar. Yaralı dev bir kuyuya iner. Büyük ve ortanca ağabeylerinin inemediği kuyuya kahraman inerek dev öldürür ve orada bulunun üç kızı yukarıya gönderir. Kahramanın yolculuğu burada bitmez. Ağabeyleri, en güzel kızı kendisine ayırdığını düşünerek küçük kardeşlerini kıskanıp kuyuda bırakırlar. Kuyu, batılların “balınanın karnı” diye adlandırdığı tasavvuftaki çilehaneden başka bir şey değildir. Kahraman burada yolculuğuna devam edecek “gölge arketipi” dediğimiz içindeki olumsuzluklarla mücadele ederek onları yenecektir. Onun için, ak koça binip yeryüzüne çıkması gerekirken kara koça binip yedi kat yerin dibine iner. Burada, yılanla ve devle mücadele edip onları öldürerek içindeki olumsuzlukları diğer bir ifadeyle korkuyu yenmiş olur. Masalın sonunda, yaptığı yolculukta karşısına çıkan engelleri yenerek kendi benini tamamlayan, kemale eren bir kahraman ile karşılaşırız (Şimşek 2001, II. C.: 52-59) .

Aynı durum “Öksüz Kız”, “İyiliğin Bedeli”, “Sarıtraş”, “Kuşlar Padişahının Kızı”, “Kurbağa ile Padişahın Oğlu”, “İyilik ile Kötülük”, “Limon Kız”, “Korkak Ahmet”, “Yedi Kardeşin Bir Bacısı”, “Gül ile Sinan”, “Hırızva Güzeli”, “Helvacı Güzeli”, “Aynı Kızı Seven Üç Kardeş” (Şimşek 2001, II. C.) vs. gibi birçok masalımızda da görülmektedir.

Bu ve burada adını zikretmediğimiz birçok masalda kahramanlar, yola çıkarak, yol boyunca yaşadıkları çeşitli olaylarla eksiklerini tamamlayıp olumsuz yanlarıyla mücadele ederek kendilerini olgunlaştırıp tamlığa ererler. Kahramanlara, bu yolculuklarında ak saçlı ihtiyar (Hz. Hızır, pir, derviş vs.), olağanüstü at, kedi, köpek ya da yolda bizzat kendisinin yardım ettiği karınca, kuş, balık, yılan gibi kahramanlar yardımcı olabilirler.

Ancak bazı masallarımızda yolculuğun başarısızlıkla bittiği de görülür. Bazı kahramanlar, yaptıkları mücadelede “gölge”lerine yenik düşerek sınavı kaybederler. *Typen Turkischer Volksmarchen* adlı katalogta; “Aptal ve Talih”¹⁶³ adıyla bilinen ve çeşitli bölgelerde; “Allah’ı Arayan Adam” (Alptekin 2002: 328-331), “Feleği Arayan Adam” ve “Şansını Açtıran Adam” (Sakaoğlu 2002: 337-339; 340-3342) adlarıyla anlatılan¹⁶⁴ masal bu konuya verebileceğimiz en güzel örnektir. Masalda, çok fakir olan bir delikanlı, feleğe bunun sebebini sormak için yola çıkar. Yolda; sürekli baş ağrısı çeken kurt, maddi durumu kötü olan kardeşler ve halkı kendisine asi olan padişah da dertlerinin sebebini feleğe sormasını isterler. Felekle görüşen genç dönüşte; aslında kız olan padişahın, evlenip kocasını padişah yaparsa halkın itaat

¹⁶³ W. Eberhard ile P. Naili Boratav tarafından hazırlanan **Typen Turkischer Volksmarchen** (Viesbaden 1953) adlı eserde tip numarası 127 olarak gösterilen masaldır.

¹⁶⁴ “460B The Journey in Search of Fortune” adıyla The Types of the Folktale’de yer almakta olup, Almanya, Rusya, Hindistan vs. gibi ülkelerde de bilindiği kaydedilmektedir (Aarne – Thompson 1964: 156).



edeceğini; iki kardeşin, verimsiz tarlanın dibinde gömülü altınları çıkarırsa dertlerine derman bulacaklarını, başı ağrıyan kurdun ise aptal birinin beynini yere ağrıdan kurtulacağını söyler. Bu olaylardan sonra kahramanın kısmeti de ayağına gelecektir.

Genç, padişah olan kızla evlenmeyi ve tarladan çıkarılan altınlara ortak olmayı reddederek, talihini daha sonra bulacağını düşünüp, derdinden bir türlü kurtulamaz. Sonunda aptal birini yediği takdirde başının ağrısından kurtulacak olan kurt, ayağına gelen kısmetleri tepen gençten daha aptal birinin olamayacağını düşünerek, bunu yer ve baş ağrısından kurtulur (Alptekin 2002: 328-331).

Masalda, fakir olmasının sebebini araştırmak için yola çıkan kahraman, çeşitli aşamalardan geçerek hedefine ulaşır ve zengin olmanın yolunu öğrenir. Ama aklını ve mantığını kullanmadığı için ayağına gelen fırsatları teperek sınavda başarılı olamaz. Eğer bu kahramanımız, yolculuğu sırasında kendisine yapılan teklifleri reddetmeseydi hem ülkenin kadın padişahı ile evlenip yerine kendisi geçecek hem de iki kardeşin tarlasından çıkan altınlara ortak olacaktı. O, bu fırsatları kaçırmakla gölgesine yenik düştüğü için cezasını canıyla ödemiştir. Böylece körü körüne kadere inanmanın insana fayda sağlamayacağı; “Her şey Allah’tan gelir” diyerek, kadere rıza gösterilmemesi gerektiği de ima edilmiştir. İnsanoğlu, derdinin dermanı nerede ise arayacak ve çözümünü bulacaktır. Kişi, gayret sarf etmeden, zorluk çekmeden başarıya ve mutluluğa ulaşamaz.

Efsanelerimizin bir kısmında da sembolik yolculuklar bazen başarıyla bazen de başarısızlıkla sonuçlanır. Darda kalan yolcularla ilgili birçok efsanede Hz. Hızır dilenci kılığına girerek insanları dener. Ayrıca dönüşümü konu alan efsanelerde duâ, bedduâ veya Allah’ın bir cezası sonucu “şekil değiştirmeler” anlatılırken yolculuğun akıbeti de ortaya çıkar. Biz her iki sonucu da içermesi açısından Aksaray’da anlatılmakta olan “Hasan Dağı” efsanesini örnek vermek istiyoruz. Rivayete göre, biri Aksaray’da “kelikçilik” yapan, diğeri dağda bir kulübede yaşayan iki arkadaş vardır. Ali Baba ve Hasan Dede adındaki bu iki arkadaş da mistik yolda epeyce merhale kat ederek erenler katına yükselirler. Bir Temmuz günü, Hasan Dede, çıkınına kar koyup Ali Baba’yı ziyarete gelir ve elindeki çıkını güneş gören bir yere asar. Ama kar hiç erimez. Bu arada dükkânın yanında bulunan hamamdan çıkan kadınlardan birinin göğsü açılır ve Hasan Dede bundan etkilenir. Bunun üzerine çıkındaki kar erimeye başlar.

Bir süre sonra Ali Baba da Hasan Dede’yi ziyarete gider, giderken de avucuna bir miktar ateş alır. Ateşi götürüp Hasan Dede’nin eline bırakır. Elinde ne kül vardır ne de yara! Sonra da şehirdeki ermiş ile köydeki ermişin aynı olmayacağını vurgulayarak oradan ayrılır. Ali Baba’nın sözlerine bozulan Hasan Dede, kalbini bozarak arkadaşının arkasından iri bir taş yuvarlar. Durumu fark eden Ali Baba, taşı yakalar ve taş olduğu yerde kalır! (Sakaoğlu 1989: 53-54).

Burada her iki ermişin de mistik yolculuğu tamamladığı düşünülmektedir. Ama dağda yaşamakla şehirde, her çeşit insanın var olduğu bir mekânda yaşamak aynı şey değildir.



Efsanede, aradaki farkı vurgulamak adına, nefis terbiyesi olmadan bazı şeylerin yarım kalacağı mesajı güzel bir şekilde verilmiştir.

2. “Uzun İnce Bir Yoldayım” Adlı Şiirin Sembolik Çözümlemesi

Asıl konumuz olan Âşık Veysel’in, bugün türkû/şarkı olarak da bestelenip söylenen; “*Uzun ince bir yoldayım*” adlı şiirinde de sembolik yolculuğun anlatıldığını görmekteyiz. Burada yol, sembolik olarak dünya/hayat/ömür yerine kullanılmıştır. Dünyaya gelen insan, ömrü boyunca hep bir hedef peşinde koşup durur. Bir sınav yeri olarak değerlendirebileceğimiz dünyada bir arayış, sürekli bir hareketlilik vardır. Yol boyunca yaşanan olaylar, çekilen acılar, yapılan mücadeleler ve kazanılan mutluluklar insan için bir sınavdır ve “Ne idim, ne oldum, ne olacağım?” misali, nereden nereye geldiğini gösterir.

İlk dörtlük, “*Uzun ince bir yoldayım / Gidiyorum gündüz gece / Bilmiyorum ne haldeyim / Gidiyorum gündüz gece*” şeklindedir. Daha ilk mısradaki, insan ömrü “uzun-ince” bir yola benzetilir. “Uzun-ince” terimi, uzaklığı, bitip tükenmezliği hatta sonsuzluğu ifade eder. Bu, öyle bir yoldur ki, başı ve sonu olmayan, sürekli devam eden bir muammadır. “İnce” kelimesi “uzun” kelimesini hafifletiyormuş gibi görünse de aslında tam tersi daha da uzatmaktadır. Halk arasında “Didon hilesi” diye bilinen bir anlatı vardır. Duruma göre Hasan Sabbah’a, Battal Gazi’ye, Fatih Sultan Mehmet’e hatta Fenikelilere ve Rusyalı Yermak’a bağlı olarak anlatılan bu efsanede, bir yabancı, yerleşmek istediği ülkenin sahiplerinden “*bir öküz derisi ile ölçülecek kadarlık yer*” ister. Öküzün derisinden çok ince bir sıırım çıkarıp onunla istediği kadar toprak parçasını çevreleyince bir kale kuracak kadar geniş yeri elde etmiş olur (Boratav, 1992: 99). İşte, bu bağlamda düşündüğümüzde, bu “uzun-ince” yol, bir hayatı, bir ömrü içine alacak kadar uzundur. Bu da, insanın ömrü boyunca hep hareket halinde olduğunu, hep bir şeylerin peşinde koştuğunu ve hepsinden önemlisi hep zorluklarla sınıandığının bir işaretidir.

“Uzun-ince yol” a bir de “gündüz-gece” ifadesi eklenince, bir ömür yaşanan uğraşlar, çabalamalar daha açık bir şekilde gözler önüne serilir. “Gündüz-gece” kelimeleri birbirinin zıddıdır, ama aynı mısra içerisinde birbirini tamamlamaktadır. Çünkü tabiatta, bütünü oluşturan hemen her şeyin temelinde zıtlıklar vardır. Eksi ve artı kutupların birbirini çekmesi gibi, zıtlıklar birbirini tamamlayarak bütünü oluşturur. Buna “yatay” ve “dikey” boyutların gerçeğinde saklı bulunan zıtlığı örnek verebiliriz (Guenon 2001). İşte yer ile gökyüzünün dünyayı, Tanrı ile Şeytanın bir inanç sistemini, kadın ile erkeğin insanı/insanlığı oluşturduğu gibi geceyle gündüz de zıtlıkta bütünleşip birbirini tamamlayarak bir günü oluşturur.

İnsanın yaşadığı sürece hep hareket halinde oluşu, “gündüz-gece”ye üçüncü mısraın başında yer alan; “*Uykuda dahi yürüyorum*” mısraı da eklenince durum iyice pekiştirilmiş olur. Ancak, uykuda dahi yürümek her insanın yapabileceği bir iş değildir. Feraset sahibi, kalp gözü açık, bilge insanların yapabileceği bir durumdur. Bu mısralarla Âşık Veysel, diğer insanlardan farklı olduğunu ortaya koymaktadır. Onun farklılığını gösteren bir başka durum ise; “*Bilmiyorum ne haldeyim*” mısraıdır. “Bilmek” ve “bilmemek” cahili ve âlimi birbirinden



ayıran iki önemli terimdir. Lehcetü'l Hakâyık'ta, ârif; “*Hiçbir şey bilmediğini bilen kişi*” şeklinde tanımlanır. O halde, her şeyi bildiğini zannetmek cehalet, ilim deryasının derinlikleri içerisinde hiçbir şey bilmediğinin farkına varmak da bilgelik, erdemlilikler. Veysel, “bilmiyorum” derken, aslında çok şey bildiğinin farkındadır.

Şiirin ikinci dördlüğü; “*Dünyaya geldiğim anda / Yürüdüm hayli zamanda / İki kapılı bir handa / Gidiyorum gündüz gece*” şeklinde devam etmektedir. Sorumluluk sahibi olan insan kendini yetiştirmek, çevresine faydalı olmak ve geriye güzel eserler bırakmak için çabalar. Öyle zannediyorum ki, buradaki dünyaya geli, doğmak anlamında değildir. Hayatı, dünyayı ve kendini tanıma anlamındadır. Yürümek ise hayat yolunda bir merhale kat etmektir. Bir insanın hayatı tanıyıp yürümeye ya da ilerlemeye başlaması uzun zaman ve büyük emek ister. Tıpkı masallarımızda geçen; “*Az gitmiş, uz gitmiş, dere-tepe düz gitmiş, altı ay bir güz gitmiş, sonra bir de dönüp bakmış ki, bir arpa boyu yol gitmiş!*” şeklindeki formel gibi. Buradaki “bir arpa boyu yol almak” ne ise, şiirimizde geçen “dünyaya gelmek” ve “yürümek” ifadeleri de aynı anlamdadır.

Dördlüğün devamında, dünya “iki kapılı han”a benzetilir. Bu, her şeyin dünyada başlayıp dünyada bitmediğinin güzel bir örneğidir. Tasavvufta devir nazariyesine göre bütün varlıklar Tanrı'dan gelmiştir ve tekrar Tanrı'ya gidecektir. “*Teoriye göre Tanrı'dan ilahi nur olarak çıkan varlık aşağıya indikçe çeşitli aşamalardan geçerek maddeleşir ve en aşağı seviyedeki varoluş haline düşer. Bu en aşağı noktadan sonra canlılık ortaya çıkarak tekrar yükselmeye başlar. Toprakta bitkiye, bitkiden hayvana, hayvandan insana ve insandan da insan-ı kâmile evrimleşerek tekrar Tanrı'ya dönüşünü tamamlar. Bu süreç bir daire şeklinde çizilir. Tanrı'dan maddeye kadar ki süreç kavş-i nüzul (iniş yayı), maddeden insan-ı kâmile kadar ki süreç de kavş-i uruc (yükseliş yayı) olarak adlandırılır.*” (<https://tr.instela.com/devir-nazariyesi>). Kişi, “*iki kapılı bir han*” misali geçici ama başka bir âleme açılışı olduğuna inanılan dünyada; ömrü boyunca kendi benini olgunlaştırma ve İnsan-ı kâmil olma yolunda hatta fenafillaha erişme adına hep yürüyecektir.

Diğer taraftan, dünya yerine “han” kelimesinin kullanılması da tesadüfi değildir. O, “Dostlar beni hatırlasın” adlı şiirinde de; “*Dünya bir han, konan göçer*” (Alptekin 2004: 177) diyerek aynı benzetmeyi yapmıştır. Handa kalanlar misafirdir, daimi kalmazlar, belli bir süre kalıp sonra esas kalacakları yere giderler. Tıpkı dünyaya gelen her faninin, ömrünü tamamladıktan sonra gerçek mekânına göç ettiği gibi... “Doğum” ve “ölüm” olarak da değerlendirebileceğimiz “iki kapılı han” terimini, Âşık Ömer de bir şiirinde kullanmıştır:

*“Yalancı dünyaya aldanma yâhû
Bu dernek dağılır, bu an eğlenmez
İki kapılı bir virânedir bu
Bunda konar göçer, mihman eğlenmez”*

(Ergun 1936: 19)



Âşığımız, insanın Hak'tan gelip Hakk'a gitme arzusu ile yaşadığını, dünyanın geçici olduğunu, bâkî olanın öbür dünya olduğunu üçüncü dörtlükte de anlatmaya devam eder. O; “*Uykuda dahi yürüyorum / Kalmaya sebep arıyorum / Gidenleri ben görüyorum / Gidiyorum gündüz gece*” derken ibret tablosu olarak değerlendirdiği dünyadan ayrılıp Allah'a kavuşan insanları gördükçe kendisinin niçin hâlâ yaşadığını sorgulamaktadır. Bir an önce esas sevgiliye kavuşmak için çabalayan âşık, oraya eli boş gitmemek için, sadece uyanıkken değil uyurken bile bir şeyler yapmaya çalışmaktadır. Bu arada; “*Gidenleri ben görüyorum*” derken bütün fanilere bir hatırlatma yapmaktadır. Bu dünyada bâkî kalan hiç kimse yoktur. “*Her nefis ölümü tadacaktır.*” Dede Korkut'a, İskender'e, Sultan Süleyman'a kalmayan dünya bizlere de kalmayacaktır. Kalmaya gücümüz yokken bir bahane bulmamız da imkânsızdır.

Veysel, inişli çıkışlı dünyada dağ, dere, tepe demeden engelleri aşarak bir hedefe ulaşmak uğruna yürüyüşü; “*Kırk dokuz yıl bu yollarda / Ovada, dağda, çöllerde / Düşmüşüm gurbet ellerde / Gidiyorum gündüz gece*” mısraları ile anlatır. Hiçbir insanın hayatı güllük gülistanlık değildir. Âşığımız, muhtemelen bahsettiği yaşayken yazdığı bu şiirinde, doğduğu günden beri kendini yetiştirmek, benliğini erginleştirmek için mücadele ettiğini anlatmakta; ova, dağ ve çöl ifadeleriyle de yolculuk süresince karşılaştığı engelleri dile getirmektedir. Yolun sonu gurbettir. Gurbet ise insanın acıyla, hasretle, yoklukla yoğrulup piştiği mekânlardır. Gurbette çekilen çileler ve yaşanan özlemler, ruhu da olgunlaştıracaktır. Bu durum, Âşık Veysel'in, yürüdüğü hayat ya da sınav yolunda erginleşme sürecine doğru yavaş yavaş ilerlediğini göstermektedir.

Ancak o, bitip tükenmek bilmeye yolda henüz çilesini tamamlamamıştır. Hasta iken söylediği “hastane” adlı şiirinde bu durumu daha açık bir şekilde anlatır:

“*Yarı yola vardım geriye döndüm
Kestiler yolumu gitme dediler
Meyve yetmeyince daldan düşmüyor
Zamansız işleri tutma dediler.*”

.....

“*Göreceğim günüm var, çekecek çilem /
Yolculuk ne zaman ben nasıl bilem*” (Alptekin 2004: 243)

Hayatın “bir varmış bir yokmuş”luğunu anlatan; “*Düşünülürse derince / Irak görünür görünce / Yol bir dakika miktarınca / Gidiyorum gündüz gece*” şeklindeki mısralar, oldukça düşündürücü olup acı gerçekleri de hatırlatmaktadır. Ne kadar uzun yaşarsak yaşayalım, ömrün sonuna yaklaştığımızda yaşanan hayatın, “bir arpa boyu” kadar kısa olduğunu anlarız. Önümüzde, yaşanan, yaşanırken tüketilen koskocaman bir ömür vardır. Ancak ömrün sonunda geriye dönüp baktığımızda, bütün yaşanmışlıkların birkaç dakikalık bir film şeridi haline dönüştüğünü görürüz. Nitekim bir manimizde geçen; “*Dünyaya yayak geldim / Yatmadım uyak geldim / Ömür der yüzyıl oldu / Gönül der bayak geldim*” (Kaya 1992: 82)



şeklindeki mısralar, dünyada yüz yıl da yaşasak, hayatın çok kısa ve vaz geçilemeyecek kadar tatlı olduğu düşüncesini güzel bir şekilde anlatır.

Diğer taraftan, Veysel'in bu mısraları, yapılan yolculuğun sonuna yaklaşıldığını ve kişinin kendini yetiştirip erginliğe erişme aşamasında epeyce mesafe kat ettiğini de göstermektedir. “*Düşünülürse derince / Irak görünür görünce*” mısralarında bu düşünceleri görmek mümkündür. Derin düşünmek için insan-ı kâmil derecesine gelmek gerekir. Bu seviyeye gelen insan ise bazı kişilerin hayal bile edemediği birçok gerçeği görebilir. O zaman zor olan kolaylaşır, uzak görünen yakınlaşır.

Son dörtlükte geçen; “Gâh ağlaya gâhi güle” mısraında, zıtlıktan yararlanılarak “ağlamak” ve “gülmek” terimleri birlikte kullanılmıştır. Her iki terim de insana mahsus iki özelliktir ve hislerin dışı vurumudur. Adam olan yeri geldiğinde katıla katıla güler, yeri geldiğinde de hüngür hüngür ağlar. Bu, yüreğinin sesini duyan, insânî değerler taşıyan kişilere mahsus bir haslettir. Üstelik birbirinin zıttı olan, iyilikleri ve kötülükleri sembolize eden iki kelimedir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, zıtlıklar bir bütünü oluşturmak içindir. Yani, gülmek ve ağlamak, kişinin artık belli bir seviyeye geldiğini, diğer bir ifadeyle adam olduğunu gösterir. Şiirin devamında yer alan; “*Yetişmek için menzile*” mısraı da her şeyi açıkça anlatmaktadır. Bir ömür devam eden çileli yolculuğun sonunda yavaş yavaş hedefe yaklaşılmıştır. Böylece hayata gelişle başlayan mücadele tekrar hayattan ayrılmakla anlam kazanacaktır. Sembolik yolculukta “*ebediyete yolculuk / dönüş*” olarak adlandırılan bu aşamada, çeşitli zorluklardan geçen, bütün sınavları başarıyla atlatan kahraman kendisini/özünü bularak geri dönüş yoluna girer. Yola çıkan kişi, bir arayış içerisinde ve sonunda mutlaka dönecektir. Ama bu dönüş farklıdır. Amacına ulaşan, kendisini kanıtlayan, farkındalığını gösteren bir kişinin dönüşüdür (Süme 2011: 593-594). Ancak Veysel'in dönüşü dünyaya değil Tanrı'yadır. Tanrı'dan gelip tekrar Tanrı'ya kavuşarak yolunu tamamlayacaktır.

Dikkat edilirse, diğer şiirlerinde olduğu gibi bu şiirinde de Âşık Veysel, seçtiği kelimeleri ustaca kullanan ve söyledikleriyle gönderme yaptığı mesajların farkında olan bir sanatçıdır. Şair, kelimelerle oynayan, az sözle çok şey anlatan kişidir. Veysel de bizim dakikalarca anlatmaya çalıştığımız düşünceleri sembolik kelimelerle bir şiirde toplamıştır.

Sözün özü, üzerinde durduğumuz şiir, ifade ve semboller açısından oldukça zengin bir eserdir. Şiiri topluca değerlendirdiğimizde; insan hayatının başı ve sonu olmayan bir yol gibi algılandığını görmekteyiz. Şiirde, bir insanın sembolik yolculuğu anlatılır. Bu yolculukla insan, kendini bulur, tanır ve geliştirir. Çünkü yola çıkmak; sembolik anlamda başkalaşmayı, artık eskisi gibi olmamayı ve yenilenmeyi de beraberinde getirir.

Bu yolculuk, aynı zamanda sembolik açıdan bir ölüm ve yeniden doğuş sürecidir. Veysel dünyaya gelerek bir yolculuğa çıkmıştır. Uzun ve meşakkatli yolda türlü çileler çekmiş, gözlerini kaybedip hayatını karartmış, yokluk ve acılarla dolu bir ömür sürmüş ve gün gelmiş ebediyete göç etmiştir. Ancak bu göç ya da ölüm Veysel'in yeniden doğuşu olmuştur. Eğer



Veysel, acılarla dolu hayatında içindeki olumsuzlukları yok edip kendi benini aşmasaydı, birbirinden güzel şiirler, türküler de olmayacaktı. Onun için diyoruz ki, her ne kadar; “*Elli üç yıl kendi kendim aradım / Hiçbir türlü bulamadım ben beni*” (Alptekin 2004: 207) dese de, Âşık Veysel 79 yıllık yolculuğun sonunda nefisini ve bedenini öldürerek yeniden sonsuzluğa doğmuş ve kendini bulmuştur.

Yolun sonuna ya da hakiki yolun başına geldiğinde:

“Helâl olsun hakkım var ise size

Hakkınızı helâl edin siz bize

Sağ olursak yine geliriz yüz yüze

Siz sağ olun biz selâmet gidelim” (Alptekin 2004: 221)

diyen âşığımıza biz de; “selâmetle git, mekânın cennet olsun” diyoruz.

UZUN İNCE BİR YOLDAYIM

Uzun ince bir yoldayım
Gidiyorum gündüz gece
Bilmiyorum ne haldeyim
Gidiyorum gündüz gece
Dünyaya geldiğim anda
Yürüdüm aynı/hayli zamanda
İki kapılı bir handa
Gidiyorum gündüz gece
Uykuda dahi yürüyom
Kalmaya sebep arıyom
Gidenleri ben görüyom
Gidiyorum gündüz gece
Kırk dokuz yıl bu yollarda
Ovada, dağda, çöllerde
Düşmüşüm gurbet ellerde
Gidiyorum gündüz gece
Düşünülürse derince
Irak görünür görünce
Yol bir dakika miktarınca
Gidiyorum gündüz gece
Şaşar Veysel iş bu hale
Gah ağlaya gahi güle
Yetişmek için menzile
Gidiyorum gündüz gece



KAYNAKÇA

- Ali Berat Alptekin; *Taşeli Masallar*, Akçağ Yayınları, Ankara 2002.
- Ali Berat Alptekin; *Âşık Veysel / Türküz Türkü Çağırırız*, Akçağ Yayınları, Ankara 2004.
- Antti Aarne – Stith Thompson; *The Types of the Folktale*, Helsinki 1964.
- Bölge Ağızlarında Atasözleri ve Deyimler I-II*; Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2009.
- Doğan Kaya; *Anonim Halk Şiiri*, Akçağ Yayınları, Ankara 1992.
- Esmâ Şimşek; *Yukarıçukurova Masallarında Motif ve Tip Araştırması, II. C.*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001.
- Gülde Çetindağ Süme; “Kendilik bilincini Kazanma ve Kahraman Olma Yolunda Köroğlu”, *Uluslararası Köroğlu, Bolu Tarihi ve Kültürü Sempozyumu (17-18 Ekim, Bolu 2009)* Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Bolu 2011, 588-595.
- <https://tr.instela.com/devir-nazariyesi>
- İlhan Başgöz; *Türk Bilmeceleeri II*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1993.
- Joseph Campbell; *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (çev. Sabri Gürses), Kabalcı Yayınları, İstanbul 2010.
- Ömer Asım Aksoy; *Atasözleri ve Deyimler Sözlüğü 1-2*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1991.
- Pertev Naili Boratav; *100 Soruda Türk Halk Edebiyatı*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1992.
- Rene Guenon; *Yatay ve Dikey Boyutların Sembolizmi*, (Çev. Fevzi Topaçoğlu), İstanbul 2001.
- Sadettin Nüzhet Ergun; *Âşık Ömer / Hayatı ve Şiirleri*, Semih Lütfi Matbaası ve Kitap Evi, İstanbul 1936.
- Saim Sakaoğlu; *101 Anadolu Efsanesi*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1989.
- Saim Sakaoğlu; *Gümüşhane ve Bayburt Masalları*, Akçağ Yayınları, Ankara 2002.
- Türkçe Sözlük - 2* (---), Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Wolfram Eberhard - Pertev Naili BORATAV; *Typen Türkischer Volksmarchen*, Viesbaden 1953.

EK 2: ATEŞ KULELERİ

Yol kültür ve mimarisinin önemli bir ögesi de “ateş kuleleri”dir. Ateş kuleleri, çeşitli haberleşme, uyarma, yön bulma ve işaretleşme açısından hayati öneme sahiptir. İlk Çağ yolları aynı dönemde inşa edilen bu ateş kuleleriyle birlikte anlam kazanmakta, yol güvenliği ve haberleşmede bu kuleler yerleşim yerleri ve ülke güvenliği açısından başat rol oynamaktadır.

Batı (Hellen, Roma) ile İran arasında yüzyıllarca süren mücadelede her iki taraf da karşıdan gelebilecek saldırıları zamanında haber almak adına casusluk yanı sıra ateş kuleleri yoluyla haberleşmeye ayrı bir önem vermişlerdir. İmparatorluklar içerisinde yönetimden



memnun olmayan halklar, ücretlerini alamayan garnizonlar sık sık isyan ederlerdi. Bunların haberlerinin zamanında öğrenilip, önlemlerinin de zamanında alınması için bu haberleşmenin önemi büyüktü.

Roma İmparatorluğu'nun doğu sınırları her zaman karışık ve sorunlu olmuştur. Ateş Kulelerine yerleştirilen askeri birlikler ayrıca burada karakol görevini de yaparak ülkenin genel asayişini korurlardı. Gelebilecek İran saldırılarının birkaç saat içinde İmparator'un ya da bölgedeki komutanın haberi olduğu, onun da gene birkaç saat içinde o çevreye en yakın garnizonları harekete geçirdiği bilinmektedir. Bugün bile Anadolu'nun her tarafında bazı yüksek tepelerde görülen bina temelleri kalıntıları eski ateş kulelerinin hatırasındır.

İpek Yolu Ateş Kuleleri, o bir zamanların haberleşmesinde varolmanın, güvenin, güvenliğin, doğru yönlendirmenin ve ateş diliyle konuşmanın yüce dağ başlarındaki haykırışıydı. Bugün o kuleleri yeniden tutuşturmak, yüzyılımızda o eski kadim gerçeğimizle, toplumlar arası dostluğumuzla, insanlığımızla ve derin geçmişimizle hâlâ varız demenin bir ifadesi olacaktır.

EK 3: *YOLLARIN VE KERVANLARIN DÜNYASI*

Tahir Erdoğan Şahin

Buzulda ışıdı çöl çiçeği-Elinde küheylan yelesi

Süleyman ve Melike neşidesi

Başka başka âlemlerin, başka başka dünyaların anları yaşandı. Ama sevginin düz çizgisi noktalaştırdı her şeyi. Tümü birden yaşandı ayrılıkların, hasret okyanusunda yeniden yıkandı insanlığın yüreği.

Aşılıp da zaman, kalkarsa sisi dorukların, sesini duyarsın

bir hayal ağıtı gibi yolların.

Yıkılmış Babil, ufkunda tevhid

kuyusunda şeytan.

Tapınağının yolundadır Kudüs, Mescid'te ben,

yani Süleyman.

Damlalarla gelirken ses, nerde neşideler neşidesi?

Okunmakla levhası, stelleri yıkılırken yeni dünyanın

Altın duvarlarında toprak, tunç damarlarından kan.

Söylesin Yemen'in yıldızı, yani sen;

nerde Erden'in hanı, nerde kervan?



Buzullara verdim doğuşu Melikem, ay doğacak gecenin koynunda; ışık süzülüp dökülecek sulara. Sular ısınıp göl cana gelecek, yeleleşip dalgalar buzullar eriyecek.

Mevsimler kovaladı yılları Melikem; kış beyazında açılan konağımızın kapısı kar çiçeği renginde. Bahar rüzgârları okşasın saçlarını sevdamızın. Suya yerinen tarla kuşları taşıyınlar dağın karını çöllere; İsa'nın mucizelerinde, dolsun artık çilesi göklerin.

Buzullardan alınıp buzullara verilsin küheylan.

Çiçek olsun çocuk, doruklara yansıyan gün ışığında

Bahar geldiğinde bulsunlar gültü;

yelesi ellerinde küheylanın, yüzünde tebessüm

Karlar uçuşup beyaz ufuklara beyaz güller çekilecek

Pırıltı saçan ölümün avuçlarında Derviş gelecek.

Yolundayım ışıl ışıl vadilerinde Horasan'ın

Saf tutmuş gün ışığının secdesi ellerimde.

-Gül çehresiyle gülüverdi güzel Isfehan'ın zaviyesi.

Erenler sofrası açılmış, tefekkürse Derviş'in yüreğinde.

Şu yollar, kıraat vurgunu seyyahın sohbeti;

acı bir çığlık gibi rüzgârlara boğulmakta,

gece ile günün ötesinde

-nal, toz, kül ve çömlek-

Şu yollar, boşluğun boğucu yükünde,

Şu yollar ki sonsuzun ıssız düzünde.

Bilge ve Çağ'ın bilgi yoldaşlığı ve yol ezgileri

Bilge ve Çağ birlikte Buzul dağına doğru gidiyorlardı. İpissiz bir yere geldiler. Yol olmaktan çıkıp zor seçilen bir iz üzerinde durdular.

Bilge, Çağ'a dönüp sordu:

-Kendi zamanınızda nasıl bilirdiniz eski yolları?

Çağ, tahayyül etti: Dünyanın yedi bucağından insanlar... Yedi bucağın tacirleri.. düşünürleri...

Yedi bucağın atları...develeri...katırları..Yedi bucağın hasretleri; hanlara toplanıp türkü olan aşık sözleri...Geceler; dağın zirvesinde yanan ateş etrafında sözler, sohbetler...Yıldızlara bakıp sevgilisine selam gönderen gençler...Kentler, kasaba ve köyler..Sabah ezanları, çalınan çanlar; horoz ötüşleri..Yorgunluk, korku ve sevinçler...



*O yollar ve o kervanlar ..
Handılar bu harabeler menzillere kurulu
Kervansaraylarsa bağrıymış kentlerin.
Bir ıraklığın hüznü gibi durmakta şimdi hanlar;
Kendi yalnızlıklarında yıldızlarla konuşan,
Asırlar öncesi nice ademlerin konakladığı,
Nice aşların yendiği, nice ocakların yandığı.
Dokunsam yıkık duvarlarına, anlatırlar
ona yüzlerce kez anlatılan Zerefşan'ı, Kaşgar'ı;
Tebriz'e gelin giden ece'yi, Şam'daki geceyi.
Yolların kocalttığı kervancı dilinden dinlemeli,
Türkistan'ın cennet atları nasıl koşarmış
Nasıl raks edermiş saraylarında Çinli kızlar.
Kervanlar geçermiş yıldızlı gecelerde,
çoğalmış yıldızlar kadar sevgiler.
Ateşler yakılırmış karlı zirvesinde dağın
ve dağlar kadar büyük ayrılıkların
biteceği umudunda söylenirmiş türküler.
Kervanlar geçermiş katar katar kervanlar
şenlenirmiş yollar gökyüzü eteklerinde.
Çöllere aşan kervan görülünce uzaktan
haykırışlarla açılırmış kapıları Bağdat'ın.
Bir cihan karıştırdı kente ney sesleriyle;
İnerdi Konya'nın yükü, gelirdi çarşıya Bağdatlı.
Açılır Erzincan'ın bedestene gelen yemenisi
Akşamlara koşan avizeler ısıtırdı sokakları.
Baharat yolundan giden buram buram koku
Coşar ayinleriyle Ayasofya'nın.
Venedik'ten kalkanlar Bedehşan'da şölen eder,
Varır Hint vadilerinde yudumlar sükütu.*



*Derler ki: Yollar uzarmış Sart'dan Ninova'ya
Krallardan kalan adlarla anılmış.
Yollar gidermiş de Cenova'dan Turfan'a kavuşan
İpekten bezeli kıvrımlarıyla kıt'alar aşarmış.
Yollar uzarmış Basra'dan kalkıp
Akdeniz'in gülen mavisıyla kucaklaşmış.
Yollar görünmekte şimdi
İssiz yerlerde yıpranmış kalıntısı kalan
O yollar, yol boyu yolcusuzluğuna ağlamakta
Pınar pınar gözyaşlarını akıtan.*

(Tahir Erdoğan Şahin, Üçler Vadisi/ Taşıl Bir
Efsanenin Kayıp Notları I, Ankara 2006 , s. 54- 58.)

KAYNAKLAR

- Ağaoğlu, Bülent; Kervansaray, Han, Kale ve Hisarlar Hakkında Bibliyografya, Ankara, 1982.
- Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, Edt. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007.
- Armstrong, Karen; Tanrı'nın Tarihi, (çev. O. Özel- H. Koyukan- K. Emiroğlu), Kabalcı Yayınları, Ankara 1998.
- Artun, Erman; Aşıklık Geleneği ve Aşık Edebiyatı, Edebiyat Tarihi/ Metinler, Adana 2011.
- Arslan, Ahmet; İlkçağ Felsefe Tarihi, İzmir 1995.
- Aslanapa, Oktay; Türk Sanatı, Remzi Yayınları, İstanbul 1984.
- Aydınlu, Osman; *Semerkant*, TDV İslâm Ans., C. 36; s. 482.
- Baburnâme/ Babur'un Hatıratı- I, (haz. R. R. Arat), Millî Eğitim Yayınları, İstanbul 1970.
- Bala, Madhu; *On The Harappan Trail*, India Perspective, September 1993(6/3), s. 19-25.
- Barbaro, Josaphat ; Anadolu'ya ve İran'a Seyahat, (çev. T. Gündüz), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.
- Barkan, Ömer Lütfi; *İstila Devrinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zâviyeler*, Vakıflar Dergisi, S. II, Ankara 1942, s. 279-304.
- Barnett, R. D. ; *Phrygia and the Peoples of Anatolia in the Iron Age*, Cambridge Ancient History, H/30 (1967), Cambridge. s. 1-32. (çev. Ö. Çapar, *Phrygia Ve Demir Devrinde Anadolu Kavimleri*, Cumhuriyetin 60.Yıldönümü Armağanı, ADTCF, Ankara 1987).
- Beekwith, Christopher I. ; İpek Yolu İmparatorlukları, (çev. Kürşat Yıldırım), ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2009.



- Bekin, Ahmet Rıza; İpek Yolu, AÜDTCF Yayınları, Ankara 1981.
- Bilgiç, Emin; *Anadolu'nun İlk Yazılı Kaynaklarındaki Yer Adları ve Yerlerinin Tayini Üzerine İncelemeler*, Belleten X/ 39, Ankara 1946, s. 381- 423.
- Birand, Kâmiran; İlk Çağ Felsefesi Tarihi, AÜ-İlahiyat Fak. Yayınları, Ankara 1958.
- Bober, Phyllis Pray; *Antik ve Ortaçağda Yemek Kültürü*, Sanat, Kültür ve Mutfak, (çev. Ü. Tansel), İstanbul 2003.
- Boorstin, Daniel J.; Keşifler ve Buluşlar, (çev. F. Dilber), İş Bankası Yayınları, Ankara 1994.
- Bounni, Adnan; *Palmyra: The Caravan City, Ebla to Damascus/ Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 380- 385.
- Bratton, Fred Gladstone; Yakın Doğu Mitolojisi, (çev. N. Muallimoğlu), Marmara Ün. İlahiyat Fak. Yayınları, İstanbul 1995.
- Breasted, J. H. ; *Ancient times: A History of the Early World: An Introduction to the Study of Ancient History and the Career of Early Man*, Boston, 1916, 131-32, p. V.
- Bronowski J. ; İnsanın Yücelişi, (çev. Filiz Ofloğlu), Milliyet Yayınları İstanbul 1975.
- Capelle, Wilhelm; Sokrates'ten Önce Felsefe, (Çev. O. Özügül), Kabalıcı Yayınları, İstanbul 1994.
- Casson, Lionel; Antik Çağda Seyahat, (çev. N. Özsoy), MB Yayınları, İstanbul 2008.
- Christoph Columbus, Bordbuch, Briefe, Berichte, Dokumente, Haz. E. Gerhard Jacob, Viyana 1968.
- Campbell, J. ; The Hero With A Thousand Faces/ Bin Yüzlü Kahraman, New York 1949.
- Kahramanın Sonsuz Yolculuğu, (çev. S. Gürses), Kabalıcı Yayınları, İstanbul 2000.
- Cevizci, Ahmet; Felsefe Sözlüğü, Paradigma Yayınları, İstanbul 2002.
- Challeye, F. ; Dinler Tarihi, (çev. S. Tiryakioğlu), Varlık Yayınları, İstanbul 1972.
- Contenau, D. G. ; La Civilisation d'Assur et de Babylone, Paris 1938.
- Coulanges, Fustel de; Antik Site, (çev. İ. Kılınç), Epos Yayınları, Ankara 2011.
- Darga, Mühibbe ; Eski Anadolu'da Kadın, İstanbul Ün. Edb. Fak. Yayınları, İstanbul 1984.
- Drew- Bear, T. ; *Frigya Bölgesinde Üç Köy*, IX. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Ankara 1992, s. 165- 171.
- Dünden Bugüne İpek Yolu/Beklentiler ve Gerçekler, Heyet, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2008.
- Eberhard, Wolfram; Çin Simgeleri Sözlüğü, (çev. A. Kazancıgil- A. Bereket), Kabalıcı Yayınları, İstanbul 2000.
- Çin Tarihi, TTK Yayınları, Ankara 1995.
- Ebü Bekr Muhammed b. Ca'fer en-Narşahî, Târih-i Buhârâ, (Haz. Erkan Göksu), Ankara 2013.
- Eliade, M.; Şamanizm, (çev. İ. Birkan), İmge Yayınları, Ankara 1999.
- Ergin, Osman Nuri; Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri, İstanbul, 2013.



- Ensert, H. K. ; MÖ, *İkinci Binde 'Kanatlı Güneş Kursu' ile Taçlandırılmış Anadolu Hitit Figürleri*, Anadolu / Anatolia/28, 2005, S. 25- 47.
- Erdoğan, S. ; *Saklı Kalmış Bir Coğrafya'nın Tarihsel Kodları: Zubana-Suppina- Şupa(ne/i)- Sophane*, 2. Uluslararası Tunceli (Dersim) Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Tunceli 2014, s. 20-21.
- Fairbank, John K. ; *Çağdaş Çin'in Temelleri*, (çev. Ü. Oskay), Doğan Yayınları, Ankara 1969.
- Frankopan, Peter; *İpek Yolu*, (çev. Megü Gülmen), Pegasus Yayınları, İstanbul 2015.
- Frankfort, Henri; *Uygarlığın Doğuşu*, (çev. A. Şenel), İmge Yayınları, Ankara 1989.
- Garthwaite, G. R. ; *İran Tarihi*, (çev. F. Aytuna), İnkılâp Kitapevi Yayınları, İstanbul 2007.
- Garstang, J. - Gurney O. R. ; *The Geography of the Hittite Empire*, London 1959.
- Goetze, A. ; *Kizzuwatna end the Problem of Hittite Geography*, New Haven 1940.
- Goyal, S. R. ; *Kautilya and Megasthenes*, Kusumanjali Praksshan, Meerut 1985.
- Gökalp, Cevdet; *Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticarî ve Askerî Yolları*, Ankara 1973.
- Grousset, René; *Başlangıcından 1071'e Ermenilerin Tarihi*, (çev. S. Dolanoğlu), Aras Yayınları, İstanbul 2005.
- Guénon, René; *Niceliğin Egemenliği Çağın Alâmetleri*, (çev. M. Kanık), İz Yayınları, İstanbul 1990.
- Gumilöv, L. N. ; *Eski Türkler*, (çev. Ahsen Batur), İstanbul 1999.
- Günaltay, Şemseddin; *İran Tarhi I*, TTK Yayınları, Ankara 1948.
- Gündüz, Şinasi; *Misyonerlik ve Hıristiyan Misyonerler*, Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi II, S.1,Samsun 2002, s. 1- 20.
- Günel, Gökçe; *Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar – Köprüler*, Kebikeç / 29, 2010, s. 135.
- Güneş Yılmaz, Davut Sularî ve Ozanlık Geleneği İçindeki Yeri, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2006.
- Gütebock, H. G. ; *Eti Tanrı Tasvirleri ile Tanrı Adları*, Belleten VII/26, s. 274-275.
- Hançerlioğlu, Orhan ; *İnanç Sözlüğü*, Remzi Yayınları, İstanbul 1975.
- Harmancı, Esat; *Süheylî/ Ahmed bin Hemdem Kethudâ , Dîvân*, Ankara 2007.
- Hedin, Sven; *İpek Yolu*, (çev. A. Arpad), Milliyet Yayınları, İstanbul 1974.
- Herodotos, Herodot Tarihi, (çev. M. Ökmen), Remzi Yayınları, İstanbul 1975.
- Heyd, W. ; *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), TTK Yayınları, Ankara 1975.
- Hırçın, Selen; *Çivi Yazısı*, İstanbul 1998.
- İzgi, Özkan; *Çin Elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur Seyahatnamesi*, TTK Yayınları, Ankara 1989.
- İznic, Erkan; *Anadolu'da Mithra Kültü*, (Yüksek Lisans Tezi), AÜ-Sos. Bil.Ens. Ankara 1999.
- Karamağaralı, Beyhan; *Ahlat Mezar Taşları*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1972.
- Karağuz, Güngör; *Boğazköy ve Ugarit Çivi Yazılı Belgelerine Göre Hitit Devleti'nin Siyasi Antlaşma Metinleri*, Çizgi Kitapevi Yayınları, Konya 2002.



- Karavit, Caner; *Toba Türkleri Döneminde Kansu Koridoru'nda Budist Sanat ve Başyapıtlar*, İpek Yolu, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 29-58.
- Karpuz, Haşim; *Ortaçağ Döneminde Anadolu'da Kervansaraylar*, İpek Yolu, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 379-392.
- Kaya, Doğan; *Âşık Edebiyatına Giriş*, Bişkek 2003.
- Kemaloğlu, İlyas; *Karadeniz'in Kuzeyinde İpek Yolu ile Bağlantılı Ticaret Yolları*, İpek Yolu, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 363- 378.
- Kent, Roland G. ; *Old Persian*, New Haven 1953.
- Khorenats'i, Moses; *History of the Armenians*, (çev. R. W. Thomson, Harvard University, Cambridge 1980.
- Hayots Patmut'ivn', Matenagirk' Hayots, II. Hator, V. Dar, Ant'iliyas-Libanan: Kat'oğikosut'yun Hayots Metz Tann Kilikioy, 2003.
- Kınal, Füzuran; *Ugarit .Kırallarının Tarihi*, ADTCFD, VIII-XII, S:14-23 (1970-1974), Ankara 1963, s. 14- 23.
- *Çivi Yazısının Doğuşu ve Gelişmesi*", TAD, VII/12-13, s. 1- 16.
- Kinglake, Alexsander William; *Doğu Hasreti*, (çev. A. E. Uysal), Kültür Bakanlığı, Ankara 1982.
- Koç, Ümit; *Savaşın Sanata İpek*, Manas Yayınları, Elazığ 2009.
- Konukçu, Enver; *Hokand Hanlığı*, TDV İslâm Ans. C. 18; s. 214.
- Kökten, Kılıç; *Kuzey-Doğu Anadolu Prehistoryasında Bayburt Çevresinin Yeri*, ADTCFD III/I, s. 445- 472.
- Köprülü, Fuad; *Türk Edebiyatında İlk Mutasavvıflar*, Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 1991.
- Kramer, Noah; *History begins at Sumer*, New York 1959.
- Kuhrt, Amélie; *Eski Çağ'da Yakın Doğu II*, (çev. D. Şendil), İş Bankası Yayınları, İstanbul 2009.
- Kulk, H. E. - Rothermund, D. ; *Hindistan Tarihi*, (çev. M. Günay), İmge Yayınları, Ankara 2001.
- Leakey R. ; *İnsanın Kökeni*, (çev. Sinem Gül), Varlık Yayınları, İstanbul 1998.
- Leithäuser, J. G.; *L' Homme à la conquête de l'univers Les grandes explorations depuis Colomb jusqu'aux oyages planétaires*, Paris 1955; *Kitap 1962'de Almanca (Ufer dem Horizont hinter, Hardcover)*, 1971'de Türkçe olarak (*Dünyamızın Fatihleri*, -çev. D. Türkömer-, İstanbul) yayınlanmıştır.
- Levi- Strauss, Claude; *Hüzünlü Dönenceler*, (çev. Ö. Bozkurt),Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1994.
- Lloyd, Seton; *Türkiye'nin Tarihi*, (çev. E. Varinlioğlu), TUBİTAK Yayınları, Ankara 1997.
- Löschburg, Winfried; *Seyahatin Kültür Tarihi*,(çev. Jasmin Traub. Yayına haz. Z. A. Yılmaz- F. Babacan), Dost Yayınları, Ankara 1998.
- Luckenbill, Dancel Davic; *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, New York 1969.
- Mankovskaya, L. U.; *Buhara, Taşkent* 1997.



- McCrindle, John W.; *Ancient India as Described by Megasthenes and Arrian*, Calcutta 1926.
- McNeill, W. H. ; *Dünya Tarihi*, (çev. Alâeddin Şenel), İmge Yayınları, Ankara 1994.
- Mithen, S; *Aklın Tarih Öncesi*, (çev. İ. Kutluk), Dost Yayınları, Ankara 1996.
- Modzelewski, Karol; *Barbarların Avrupası*, (çev. N. Demirtaş), İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011.
- Mallory, J. P.; *Hint- Avrupalıların İzinde*, (çev. M. Günay), Dost Yayınları, Ankara 2002.
- Mallowan, M. E. L.; *Early Mezopotamya and İran*, London 1965.
- Morin, Edgar; *Avrupa'yı Düşünmek*, (çev. S. Tekeli), Afa Yayınları, İstanbul 1995.
- Nâzır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, (çev. A. Tarzi), MEB Yayınları, İstanbul 1950.
- Ocak, Ahmet Yaşar; *Babaîler İsyanı*, Dergâh Yayınları, İstanbul 1980.
- *Alevî ve Bektaşî İnançlarının İslâm Öncesi Temelleri*, İletişim Yayınları, İstanbul 2002.
- Ökse, A. Tuba; *Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları*, Bilig, Yaz – 2005, S. 34, s. 19.
- Ömer Faruk Harman, *Hac*, TDV İslâm Ans. XIV, s. 382.
- Özbek, Mehmet; *Folklor ve Türkülerimiz*, İstanbul 1975.
- Özergin, M. Kemal; *Anadolu Selçuklu Kervansarayları*, İÜ Edb. Fak. Tarih Dergisi, C. 15, S. 20, İstanbul, 1965, harita 4.
- Özgüdenli, Osman Gazi; *Merv*, TDV İslâm Ans, C. 29, s. 223.
- Özkan A. R.; *Dinler Tarihi Literatürü*, AÜ- İlahiyat Fakültesi Dergisi, S. 13, Erzurum 1997, s. 361-409.
- Pardee, Dennis; *Background to the Bible: Ugarit, Ebla to Damascus/ Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 253- 259.
- Poujol, Catherine; *Hokand*, TDV İslâm Ans. C. 18; s. 214.
- Prokopius, *Gizli Tarih*, (çev. Orhan Duru), Milliyet Yayınları, İstanbul 1973.
- Przeworski, Stefan; *Der Grottenfund von Ordu*, Archive Orientalnı VII, 1935,s. 390 – 314; Archive Orientalnı VIII, s. 49 – 68.
- Rousseau, H. ; *Les religions*, Fransa 1968; *Dinler (Tarihi ve Sosyal İncelemeler)*, (çev. O. Pazarlı), İstanbul 1970; *Dinler Tarihi*, (çev. S. Kocapınar) İstanbul 1974.
- Roux, Georges; *Ancient Iraq*, New York 1980.
- Saggs, H. W.: *Peoples of The Past: Babylonians*, London 1995.
- Salvini, M.; *Urartu Tarihi ve Kültürü*, (çev. B. Aksoy), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2006.
- Sanghav, Nagisikbas H. I- *Mansharamani, Laju; Ancient Indian History*, Bonbay 1964.
- Sarıtaş, Eyüp; *Seyyah Hui Chao' nun Beş Tianzu Ülkesine Seyahati ve Türk Tarihi Bakımından Önemi*, www.arastirmax.com, s. 105-117.



- Sariahmetoğlu, Nesrin; *Tarihi Süreç İçinde Azerbaycan ve İpek Yolu*, İpek Yolu, TKHV Yayınları, s. 321- 336.
- Selim, Ahmet E. ; Eş- Şaku'l- Evsat-ı Tarihi Kadimi, Beyrut 1990.
- Sevin,Veli; *Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu*, Anadolu Araştırmaları, F. 4, s. 47.
- Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I., Ankara 2013.
 - *Anadolu ve Trakya*, İ-ABUA/, İstanbul 2003.
- Sevfeli, Canan; *Erken Ermeni Kaynaklarına Göre Hıristiyanlık Öncesi Ermeni Tanrılar Panteonu*, Ondokuz Mayıs Ün. İlahiyat Fak. Dergisi, Samsun 2011, S: 30, s.139-183.
- Störig, H. J. ; İlkçağ Felsefesi/Hint-Çin-Yunan, (çev. Ö. C. Güngören), Yol Yayınları, İstanbul 1993.
- Strabon, Geographika, XII-V/ 3 ,(çev. A. Pekman), İstanbul 2000.
- Süheylî, Ahmed bin Hemdem, Türk İslam Tarihinden (Nevâdir-i Süheylî), (haz. Ş. Kutlu), İstanbul (tarihsiz,Tercüman Gazetesi/ 1001 Temel Eser: 83).
- Sümer, Faruk - Altun, Ara; *Ahlat*, TDV İslâm Ans, C. 2, s. 19- 23.
- Şahin, Tahir Erdoğan; *"Tarihin Sınıflandırılması"* ,Millî Eğitim/Üç Aylık Eğitim ve Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:31,S.161 /Kış 2004,MEB Yayınları, Ankara2004, s. 17- 36.
- Hayaşa Bölgesi Tarihi II, Berikan Yayınları, Ankara 2014.
 - *Tanrı Tanırlık "Yabancılaşma" mıdır?*, Yeni Düşünce, Ankara 1994.
 - *Hindistan Tarihinin İlk Dönemleri*, Meslek Hayatının 25. Yılında Prof. Dr. Abdulhalûk M. Çay Armağanı II, Ankara1998, s. 893-919.
 - *Üçler Vadisi/ Taşıl Bir Efsanenin Kayıp Notları -1*, Dikey Yayınları, Ankara 2006.
- Şimşek, Esmâ; *Yeniden Canlanma Bağlamında Nevruz*, Abdurrahman Güzel'e Armağan, Ankara 2004, s. 587-594.
- Tanrıverdi, İnan; *Üç Kardeş: Melik Gazi, Acepsir Gazi, Ali Cerrah*, Tandırbaşı Dergisi, Yıl: 2020, 13 Şubat Özel Sayısı, Ankara 2020.
- Tarhan, M. Taner; *Eski Anadolu Tarihinde Kimmerler*, Kültür ve Turizm Bak. Anadolu Medeniyetleri Sempozyumu- I. Araştırma Sonuçları Toplantısı- İstanbul 23-26 Mayıs 1983, Ankara 1984, s. 109- 120.
- *"Eskiçağ'da Kimmerler Problemi"*, VIII. Türk Tarih Kongresi- Ankara 11-15 Ekim 1976, Ankara 1979, s.355-369.
- Texier, C. ; Küçük Asya III, (çev. Ali Suat), İstanbul 1939.
- Tezcan, Mehmet; *İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi*, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, S.3/1, 2014, s. 96- 123.
- Thalman, Jean- Paul; *Geç Tunç Çağında Ticari Bir Başkent: Ugarit*, Kentlerin Doğuşu, (çev. A. B. Girgin), İmge Yayınları, Ankara 2000.
- Thomson, G. ; Eski Yunan Toplumuna Üstüne İncelemeler/İlk Filozoflar, (çev. M. H. Doğan), Payel Yayınları, İstanbul 1988.



- Tuncer, Orhan Cezmi; Anadolu Kervan Yolları, Vakıflar Genel Müd. Yayınları, Ankara 2007.
- Turan, Osman; Selçuklular Zamanında Türkiye, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1971.
- Uhlig, Helmut; İpek Yolu, (çev. A. Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul 2000.
- Ülgener, S. F.; İktisadi Çözümlemenin Ahlâk ve Zihniyet Dünyası, Der Yayınları, İstanbul 2006.
- Zihniyet Ve Din, Der Yayınları, İstanbul 1981.
- İktisadi İnhitat Tarihimizin Ahlak ve Zihniyet Meseleleri, Der Yayınları, İstanbul 1951.
- Ünal, Ahmet; *Eski Anadolu'da Feminizmin Öncülerinden Bir Kraliçe Portresi: Kizzuwatnalı Puduhepa*, İdol, s. 5-15. s. 274-275.
- Hititler Devrinde Anadolu II, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2002.
- Wilkinson, Toby; Eski Mısır, (çev. Ü. H. Yolsal), Say Yayınları, İstanbul 2013
- Wolley, Leonard; Mesopotamia and The Middle East, London 1961 - Summerians, London 1965.
- Kitabı Mukaddes/ Eski ve Yeni Ahit, Kitabı Mukaddes Şti. Yayınları, İstanbul 1976.
- Weber, M. ; Protestan Ahlakı Ve Kapitalizmin Ruhı, (çev. Z. Arıoba), Hil Yayınları, İstanbul 1985.
- Whitfield, Susan; İpek Yolunda Yaşam, (çev. S. Aydın), İnkılâp Yayınları, İstanbul 2005.
- Widgery, Alban G. ; Tarih Boyunca Büyük Öğretiler, (çev. G. Soytürk), İstanbul 1971.
- Yağcı, Şerife; "Süheylî'nin Acâibü'l-Meâsir ve Garâibü'n-Nevâdir'i", Ege Üniv. Sos. Bil. Enst., (Doktora Tezi), İzmir 2001.
- Yardımcı, Mehmet; Başlangıcından Günümüze Türk Halk Şiiri / Halk Şiiri, Âşık Şiiri, Tekke Şiiri, Ankara 2008.
- Yazıcı, Tahsin; *Derviş*, TDV İslâm Ans. IX, s.188-189.
- *Fergana*, TDV İslâm Ans. C.12, s. 375.
- Yıldırım, Ercüment; *M.Ö. I. Binyılda Paylaşılmayan Topraklar: Kuzey Suriye*, The Journal of Academic Social Science Studies, Publication of Association Esprit, Société et Rencontre Strasbourg/France 2012, s. 1386- 1406.
- Yılmaz, Güneş; Davut Sulari ve Ozanlık Geleneği İçindeki Yeri, Gazi Üniv. Sosyal Bilim. Enst. Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.
- Yükselen İpek Yolu- I,II, III, "Uluslararası *İpek Yolu*'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni" 3-4 Mart 2016, Ankara 2016.



II TARİHİ YOLLAR VE HANLAR

KONAKLAR, HANLAR, HANKÂHLAR, DERBENDLER, MENZİLLER,
KERVANSARAYLAR, YERLEŞİMLER, GÜZERGÂHLAR, GEÇİTLER,
KÖPRÜLER

Tahir Erdoğan Şahin

GİRİŞ: Erzincan ve çevresi, “Yukarı Fırat Havzası” diye anılan bölge üzerinde; tarihi, coğrafi ve kültürel konumu itibariyle görece bütünlük arz eden bir bölgeyi kapsamaktadır. İlk Çağ’da Azzi/Hayaşa Krallığı’nın (MÖ.1750- 800) ana sahası olan bu bölgede Türkler zamanında Mengüçik Melik Devleti ve Erzincan Emirliği hüküm sürmüştür. Bilinen yazılı tarihsel geçmişi yaklaşık dört bin yıla yakın bir zaman öncesine gitmektedir. Yüzyıllar içerisinde pek çok tarihi olayın, demografik ve toplumsal alt üst oluşların, çok çeşitli inanç ve düşüncelerin yaşatıldığı bu coğrafya kendi iç çeşnisinin bütünü içerisinde özgün ve özel karakteristik bir niteliğe sahip olmuştur.

Geniş bir kültürel/tarihsel kıta olarak Ashirand’ın,¹ daha özeldede Anadolu’nun bir parçası olan bölge, kadim geçmişten gelen değerler ile Türkler döneminde kazanılan yeni anlayışlar arasında soyut ya da somut kendi kurumsal yapılarını oluşturarak, farklılığı olan bütünlüklere doğru evrilen bir süreç yaşanmıştır/yaşanmaktadır. Bu çalışmada; o eski geçmişten bugüne gelen ve öncelikle birçoğu henüz tespiti yapıp

¹ Ashirand: Yaklaşık MÖ. V.bin XII yüzyıllar arası Kızılırmak’dan İndus’a, kuzeyde Kafkasya- Horasan hattından güneyde Basra’ya kadar olan görece büyük bir alanda arkeolojik ve lengüistik müştereklerin yaşandığı kültürel ve yer yer siyasal bütünlük gösteren kültür. Kısmen homojen ve özgün niteliklerinin olduğu bilinen kültürün bilinen ilk toplulukların başında Asyatik- Turani kökenli Hurriler gelmektedir. Mitanni ve Hayaşalılardan başka Urartular da bu topluma ilişkili görülmektedir. Bu nedenle Ashirand kültürünün etkisinin MÖ. V. yüzyıllara kadar deva ettiği söylenebilir. Tahir Erdoğan Şahin, Arkeoloji ve Sanat Tarihi, Berikan Yayıncılık, Ankara 2020, s. 517.



neşredilmeyen arkeolojik veriler² ile tarihsel/dinî derinliği olan ve hâlâ yaşatılan değerleri bir bütün hâlinde sunulması hedeflemiştir.

Yaptığımız saha araştırmaları ve tespit ettiğimiz verilerin niteliği de göstermektedir ki, kuzeyde Şebinkarahisar'dan Bayburt'a, güneyde Eğin'den Bingöl'e (Çapakçur) kadar olan Azzi/Hayaşa Bölgesi, kendi içinde benzer yapıları içermekte ve bu yapıların niteliği bölgenin özgünlüğünü göstermektedir.

Araştırma sahası olarak Azzi/Hayaşa Bölgesi olarak tanımladığımız alanın konumunu daha somut olarak belirlemek gerekirse; doğuda Ezbider (Suşehri), İmranlı, Divriği hattı; batıda Kop Dağları; kuzeyde Gümüşhane ve Soğanlı Dağları; güneyde ise Murat Irmağı sınırları arasında kalan şehir, kasaba ve köyler olduğunu ifade edebiliriz.

Erzincan ve Erzincan Ovası içerisinde yer alan diğer yerleşimlerin yakın ya da uzak alanlara giden yolları, çevre ile olan bağlantıları ve tarihsel dönemler içerisindeki gelişmeler paralelinde pek çok güzergâhın ortaya çıkmasına neden olmuştur.

İlk Çağ'da kullanılan yol ve güzergâhlar, büyük oranda bu dönemden günümüze kadar gelen arkeolojik veriler üzerinden belirlenebilmektedir. Fiziki konumun belirleyici olması nedeniyle bazı yollar İlk Çağ'dan günümüze kadar hâlâ işlevsel olmakla birlikte, bazı yollar için aynı şeyi söylemek zordur. Ayrıca, bir dönemde özellikle kullanılan her hangi bir yol, sonraki dönemlerde eski işlevselliğini tümüyle veya kısmen yitirmiş de olabilmektedir.

Sınırları yukarıda belirlenmiş olan bu bölge üzerinde yaptığımız çalışma, esas olarak bir saha araştırmasıdır. Tarihi, kültürel, arkeolojik, etnoğrafik hatta folklorik değerlerin derlenmesi yönünde olması nedeniyle her hangi bir sınırlamaya gidilmemesi doğaldır. Tespit edilip derlenen ve kayda geçirilen tüm verilerin ait olduğu yöre içerisinde bir bütün olarak sunulması tercih edilmiştir. Bölge hakkında daha sonra yapılacak

² XX. yüzyılın ilk başlarından itibaren bu yöre bazı bilim adamları ve araştırmacıların ilgisini çekmiş, az ya da çok bazı somut veriler hakkında bilgi verilmiştir. Yüzyılın yarılarında Tahsin Özgüç'ün başkanlığında yapılan Altın-tepe kazıları ve iki cilt hâlinde neşredilen Altın-tepe (I-II), bölge arkeolojisi açısından özel ve önemli bir yere sahiptir. Tahsin Özgüç, Altın-tepe I-II, TTK Yayınları, Ankara 1966-1969 ve ilgili makaleleri. Erzincan ve çevresinin derli toplu ve modern tarih yazımı kurallarına uygun ilk detaylı eser, 1977'de özet hâlinde tefrika edilip daha sonra kitaplaştırılan çalışma; Tahir Erdoğan Şahin, *Anadolu'nun Tarihi Akışı İçerisinde Siyasi, Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Açısından Erzincan Tarihi* - I-II, Erzincan 1985- 1987'dir. Bu çalışma daha sonra yeniden ele alınmış ve 5 cilt olarak 2019'da neşredilmiştir (T. E Şahin, Erzincan Tarihi, 1-5, Berikan Yayınları, Ankara 2019).

1986'da Erzincan Müzesi adına yaptığımız envanter çalışmasıyla önemli sayıda verinin bilgisine erişilmiştir. Erzincan Tarihi (5 cilt) yanı sıra Hayaşa Bölgesi Tarihi, I-II, Ankara 2014; Azzi/Hayaşa Bölgesi Efsaneleri, Erzincan 2020, başta Akra Dergisi olmak üzere bazı yayın organlarında neşredilen makalelerimizde, Erzincan ve çevresinde yaptığımız saha araştırmalarıyla tespit ettiğimiz yerleşimler ele alınmıştır. Hayaşa Bölgesi Tarihi-3'de ise Azzi/Hayaşa'nın kuzeyi (Azzi) ve güneyi (Suhme) ele alınmıştır. Bu çalışmamızla birlikte, daha önce yaptığımız araştırmaları ikmal edilebilecek, olabildiği ölçüde bölgenin tüm arkeolojik unsurları ve yerleşimleri neşredilmiş olacaktır.



araştırmalarda kaynak olarak değerlendirilecek olan bu verilerin kullanımının, yeni çalışmaların kendi amaç ve yöntemi içerisinde yürüyeceğine kuşku yoktur.

Tespit edilip kaydedilen veri türlerinin çeşitliliği yanı sıra bu verilerin değerlendirilmesinde de yöntemsel olarak geniş bir çerçevenin çizilmesine, her verinin kendi özgünlüğüne göre farklı yöntemlerle ele alınmasına çalışılmıştır. Bu süreçte, daha önce yapılan nitelikli ve katkı sunabilecek evsafa olan çalışmalardan da yeri geldikçe yararlanılmış ya da bu çalışmalara değinilmiştir.



Harita 1: Azzi/Hayaşa Bölgesi.

1. HAYAŞA BÖLGESİ'NİN KADİM YOL ÖRGÜTÜ

Hayaşa kralı Karanni, Şuppiluliuma'yla yaptığı savaş sonrasında güçlerini geri çekmiş, güney komşuları İşuwa ve Kummuh sınırlarına gelmiştir. Hukkana Antlaşması'ya da ön görüşmeler büyük ihtimalle bu bölgede yapılmıştır. Hitit başkentinden Şamuha'ya giden yol Divriği- Eğin arası vadidir. Bununla birlikte Arziya-Şamuha arasında yapılan ticarî ilişkilerde Hayaşaülkesi yerleşimi olan diğer Kummaha yani Kemah üzerinden Fırat Vadisi'nin kullanıldığı kesin olduğu gibi, siyasî çatışmalarda da aynı yolun kullanılmış olma ihtimali hep vardır. Zira Şamuha ve Puhhuwa yani bugünkü Pinganyöresi, Hayaşa egemenliğinde olan Dukkamma (Refahiye), Kuruçay-Ilıç



bölgeleri tarafından kuşatılmış konumdaydı. Ancak, karave akarsuyun birlikteliği içinde uzanan Arziya- Ilıç- Şamuhayolunda köprü olmaksızın veya sal kullanılmadan geçilmesi imkânsız yerler bulunmaktadır. Bazı kanyonların her iki yakasındaki yükselti ordu ve mühimmatının taşınmasına imkân tanımadığı için bu insan ve eşya yükünü taşıyacak nitelikte sallar ihtiyacı duyulacaktır.

Hayaşa yönetiminin ticari etkinlikler için bunu başardığı, ordu seferlerinde kullanılmak üzere daimi sallar bulundurduğu anlaşılmaktadır. Bu aynı zamanda sal ve köprü yapımında çalışan bir kesimin olduğunu da göstermektedir. Şamuha'dan Arziya'ya dönüş büyük oranda yine Fırat boyunca yapılsa da akarsu yönü nedeniyle kara yürüyüşü esastır. Hatta bazı kesimlerde tümüyle vadiden kopuk kavisler izlenmesi zorunludur. Sefer dönüşü oldukça müşkildir. Bunun kolaylaştırmanın en akılcı yöntemi yük ve binek hayvanlarının kullanılması olacaktır.

Güney'de Kizzuwattave Uruşa'dan gelen yol Aşutka, Hinge, Pat, Sosik, Ençiti, Maşgir ve Karpınar-Eğin üzerinden Erzincan'a ulaşıyordu. Hayaşa-Tipiya bölgesine olan yol bağlantısı Laha Dağı (Karadağ) kuzeyinden (ikincisi ise Karadağ'ın güneyinden) Çimen Dağları ve Dukkamma üzerindedir.

Bugünkü Kanlıtaş (Aripşa) ve Avganis (Gölova) aynı konumunu, yani Erzincan-Amasya bağlantısında önemli uğrak yeri olma niteliğini korumaktadır. Bu yol bazı çayve dereler hariç tümüyle kara yoludur. Hayaşa ile Azzi arası bağlantıda bu yol esastır ancak biricik değildir. Dukkamma'ya uğranılmadan Çimen Dağlarının orta kesiminden, bugünkü Gökseki ve Çobanlı Vadisi'nden de Tipiya'ya gidilebilirdi. Ancak bu yolun askeri amaçla kullanımı çok sonraki yüzyıllarda mümkün olmuştur. Erzincan- Alucera üzerinden hem Azzi hem Kaşka ülkesine varılırdı. Doğrudan Arziya- Kaşkaba bağlantısında yine Satala'nın kilit bir yerde olduğunu sanıyoruz. Keşiş Dağlarının kuzey interlantında yer alanyükselti ve stratejik yerlerde bazı tümüslere rastlanmakla birlikte, bulunması gereken Hayaşa tahkim yerleri henüz yeterince araştırılmış değildir.

Hayaşa Krallığı'nın doğusunda yer alan bölge ile bağlantısını sağlayan yollar büyük oranda anlaşılır ve açıklanabilir durumdadır. Mansdüzlüğü ve bu alanda yer alan yerleşimler Bayburt yönünde ve Şirinli yönünde gidecek yolların ayrım mevkilerini barındırmaktadır. Arziya'nın Pülümür ve Kiğibağlantısı, kentin hemen doğusunda yer alan Mutu'dan (Muti) güneydoğuya yönelip mevcut doğal geçitlerden sağlanmaktaydı. Munzur-Mercan deresi ve Kemah'ın güneyindeki Munzur kanyonlarından Suhme coğrafyasına inmek her dönemde mümkün olmuştur.

İlk yerleşimler, bunların geçmişteki konumu ve bunlar arasındaki bağlantılar oldukça karmaşık görünmektedir. Gerekli arkeolojik araştırmaların yeterli düzeyde henüz yapılmaması, eski klasik kaynakların birbiriyle çelişen kayıtları, çağdaş araştırmacıların kanaatlerindeki belirsizlik gibi bir dizi nedenle doğru bilgisinin erişilmesi güç olan bir alana mümkün olduğu kadar itidalle yaklaşmaya çalıştık.



Yerleşme merkezlerinin zaman tespitinde tarihsel kavramlar yanı sıra arkeolojik kavramlar da kullanılmıştır.

Yolların izlediği güzergâhlar büyük ölçüde doğal yapıya bağlı olmakla birlikte, bunu mutlak bir durum olarak kabul edemeyiz. Bölgede farklı siyasal yapıların egemenliği, siyasal yapıların kendi içlerinde uyguladıkları değişik idari uyarlamalar, gelişen veya dönüşen askeri ya da ekonomik ortamlar; yol güzergâhlarının da değişmesine, yeni yollara, hatta bazı yolların tamamen terk edilmesine yol açmıştır. Bazı yollar Roma öncesinde, RomalılarDönemi'nde ve sonrasında aynen kullanılmışlardır. Bazıları ise daha sonradan işlerlik kazanmışlardır. Yine, savaşlar nedeniyle kullanılan yolların ticari yollarla aynı olması zorunluluğu yoktu. Savaşların, ayaklanmaların ve tarihsel süreç içerisinde ortaya çıkan birçok vaka sonunda çeşitli kitlelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde, bugün bir kısmı açığa çıkarılamayacak kadar belirsizleşmiş tali yollar bulunuyordu. Kentlerin durumları konusunda verilen bilgiler, her şeyden önce eşdeğer önemde olmamakta; bazılarının sadece adını anmak zorunda kalmaktayız. Bunların bir kısmının geçtiği alanlar kolaylıkla tespit edilebilmektedir. Ancak bazıları tahmin düzeyindedir.

Hellen, Roma-Doğu Roma, Emevi- Abbasi etkisinin yaşandığı dönemlerden Türklere kadar uzanan zamanlar içerisinde Erzincan ve çevresinde kurulan bazı yerleşme merkezleri yanı sıra bu yerleşme merkezlerini birbirine bağlayan yollar hakkında yazılı kaynaklarda bilgi kayıtlarına rastlanmaktadır. Bu kaynaklardan yararlanılarak yapılan çeşitli çalışmalar yanı sıra yaptığımız yüzey araştırmaları sonucu tespit ettiğimiz eski yerleşimler, anılan yerlerin lokalizasyonu konusunda bize oldukça nesnel ipuçları vermiştir.³

Eski kayıtlar, çeşitli araştırmalar ve mevcut bulgular üzerinde yapılan karşılaştırmalı tahlillerle varılan sonuçlar, öteden beri bilinen bazı yerlerin teyidini içerirken, bazı yerlerin varlığı ve konumu ilk kez ortaya konulmuştur.

2. YOLLAR

1- Sivas – Erzincan Yolu: Bugün Sivas olarak anılan Sebastia - Erzincan arasındaki bağlantıyı sağlayan üç ayrı anayol vardır. Bunlardan biri, kuzeyde bulunan ve Erzincan kentine en kestirme olanıdır. Diğer Divriği üzerinden Kemah'a gelen orta yol; üçüncüsü ise Sivas – Malatya istikametinde uzanan yoldur. Erzincan'a gelen bu yollar daha doğuda Ahlat'a ve kuzeyde bulunan Trabzon'a varmaktadırlar. Nitekim Yakut, “Orası (Erzincan), Ahlat ile Rum memleketleri arasında Ermenistan memleketlerinden meşhur,

³ Konu, İlk Çağlarda yazılan orijinal kaynaklardan, bu kaynaklardan yola çıkarak hazırlanan otoritelerin eserlerinden, yaptığımız yüzey araştırmalarından ve çeşitli haritalardan faydalanarak ele alınmıştır. 1986 yılında Erzincan Müzesi müdürlüğü görevimiz sırasında il, ilçe ve köylerin tümünü kapsayan envanter çalışmamız sonucu topladığımız bilgilerden çıkardığımız notların orijinal nüshası İl Kültür Müdürlüğüne bırakılmıştır.



güzel, hayrı ve halkı çok olan bir memlektir.”⁴ Derken, Erzincan- Ahlat arasında kullanılan yol olduğuna işaret etmektedir.

a. Sivas'tan Kızılırmak (Halys) takip edilerek Kamisa'ya (Hafik civarında) ve oradan Zara'ya gelindikten sonra ırmak terk edilip kuzeydoğuya yönelip Nikopolis'e (Pülk/Suşehri) varılır. Burada yol diğer üç ayrı yol ile birlikte dörtlü bir kavşak teşkil eder. Birisi Karadeniz kıyısından gelip, Kelkit Vadisi boyunca uzanarak Nekisar ve Danae Anniaca (Koyulhisar) üzerinden geçer. Kuzeye giden yol Kolonia'ya (Koloneia - Kögonya / Şebinkarahisar) varır. Kolonia, Nikopolis (Pürk) gibi birkaç yolun kavşağıdır ve önemli kentlere bu kavşaktan hareketle gidildiği bilinmektedir. Buradan kuzeye (Giresun'a) devam eden yoldan başka, Satala'ya (Kelkit'e bağlı Sadak köyü) giden bir yol daha bulunmaktadır.

Nikopolis'ten doğuya gidilerek ve Erzincan havalisinden geçen kestirme (aynı zamanda en işlek) yol: Nikopolis – Sinorya, Clatoidariza – Arauraka – Suissa – Satala'dır. Ancak bu yolun güneyinden yine Nikopolis – Satala yolu var ki, bunun hangi merkezden ayrıştığını tam olarak kestirmek güçtür. Bu yol üzerindeki yerleşme merkezleri daha kalabalıktır. Yine her iki yol bazen paralel ve bazen bitişik olarak uzanabilmektedir.

Nikopolis'ten sonra gelen Selaberoia (bugünkü Akıncılar – Gölova – Çobanlı üçgeni arasında) üzerinden Olotodariza'ya (belki bu kent eski kentlerden sayılan Caleorsiza ve Oberda ile aynı olmalı = Kalkancı/Çakmaklı mevki) ve Basgoidariza'ya (Başgercanis telakkisiyle) giden yol.

Basgoidariza'nın Refahiye – Divir – Gercenis yerleşimlerini içine alan ortak isim olduğunu düşünüyoruz. Buradan şimdiki Kalkancı köyü arazisinde yer alan eski bir yerleşimi göz önüne alarak Basgoidariza'dan doğuya giden yol iki ayrımda ele almak gerekir. İlk ayrım Kalkancı'dan Kurtlutepe'nin batı yamaçlarından güneye doğru kavis çizerek önemine binaen Karsaga'ya (Carcagis /Carpat = Cengerli köyü) varır. Karsaga'dan ya da tercihen Kalkancı'dan kuzey ve kuzey doğuya dönüldüğünde Arauraka'ya (Arauracos – Salavraka – Salambria = Melikşerif köyü) varılır.

Arauraka'dan devam edilerek Çimen Dağları üzerinden Suissa ve nihayet Satala'ya ulaşılır. Karsaga'dan Kuruçay Vadisi'yle bağladığımız Sinebra ve Analiba'dan (Daranalıs) sonra Zimara'da Malatya – Kemah – Erzincan – Trabzon yolu kavşaklarından birine gelmiş olur.

Karsaga- Arauraka- Olotodariza, yani bugünkü Cibolar, Kalkancı, Horun, Hanzar, Melikşerif köyleri yakınlarında yer alan eski yerleşimlerin kavşağı Kurtlutepe'nin batısında yer alan Dikmetaş düzlüğüdür. Bu düzlükle güneyinde bulunan Cengerli arasında bir konut (han harabesi) kalıntısı bulunmaktadır. Bu kalıntının yüzeyindeki seramik parçaları yaklaşık 2 bin yıl önceye aittir ve Karsaga (Roma) kentinde bulunan

⁴Şeyh – İmam Şihabüd'dîn Ebi Abdillâh Yâkud İbn-i Abudullah el-Hamavi er Rûmi'l Bağdadi, Mucemül-Büldan, (Beirut baskısının tarihi yok. Mısır tabı 1323, C. I, s. 194.), C. I, s. 150.



seramiklerle aynı niteliktedirler. Büyük bir ihtimalle bu konut dönemin küçük ama önemli hanlarından biridir.

b. Batıdan Basgauriza ve Olotodariza üzerinden Karsaga'ya gelen yol, Aravraka'ya uğramadan da Erzincan'a varabilmektedir. Ancak bu kent daha ziyade Kummaha (Kemah) ve Melitene (Malatya) gibi ana kentlere giden yolların kavşağı olmak açısından daha önemlidir.

2. Trabzon – Malatya Yolu: Malatya'dan Erzincan'a kadar uzanan yolun takip ettiği yerleşim yerlerinin Kiaka, Daskausa, Saba (Sabus), Tescila (Thencira), Zimara, Kummaha (Gamahha – Ani = Kemah) olarak işaret ettik. Bu yol daha ziyade Fırat'ı ve onun kuzey sahillerini izlemektedir.

Kemah – Erzincan'dan Satala'ya ve oradan Trabzon'a gidecek olan yol, Rumsaray'ın doğusundan gidilerek Satala'ya uğradığı gibi, batıda Suissa'ya uğranıldığında tekrar doğuya yay çizilerek yine Satala'ya uğrardı.

3. Sivas – Divriği – Kemah yolu: Sivas'dan Erzincan'a gelebilecek bir yol, diğerleri kadar önemli olmayan Sivas – Teprike (Divriği) – Kemah yoludur. Bu yoldan daha önemlisi, onun güneyinden gidip Malatya'ya varan Sivas – Blandi – Aranga (Arani) Praetorium üzerinden olanıdır.

4. Erzincan – Erzurum- Tebriz Yolu: Erzincan –Tebriz arasındaki yollar ise diğerlerinden az bir ağı sahip değildir. Bu yönün güneyindeki Erzincan – Vican – Abrenk – Smbatay berd'e (Simbat'ın kalesi) varır. Bu noktadan Erzurum ve Tercan – Pekiç (Boğariç) aşılabildiği gibi, Bingöl ve Kiği'ya da gidilebilmekteydi. Bu doğu yolu, Erzincan- Kiği üzerinden Ahlat'a varmaktaydı.

Bir diğeri Erzincan – Başköy – Mans veya Tivnik; buradan kuzeye Pekiç – Gelengeç – Satala; doğuya ise Mans – Tercan – Erzurum- Ahlat olarak noktalanabilir.



EKLER:

EK 1: STRABON'UN HAYAŞA BÖLGESİ KENTLERİ⁵

Tahir Erdoğan Şahin

Amasya, pek çok yerleşim gibi Anadolu tarihinde önemli ve özgün bir konuma sahiptir. Bu önem, kent ve çevresinde yaşanan tarihi olaylar ile bu gelişmeleri belgeleyen arkeolojik ve yazılı belgelerden somut bir biçimde görülmektedir.⁶



Resim 1: Satala'da bir tarla duvarında kullanılan yapı taşı örnekleri.

kıyıda bir duvar ve her iki tarafta sivri tepelere doğru uzanan duvarlar vardır.”⁹ diye kentinin tanımını yapan “Geographika” (Γεωγραφικα/Coğrafya) yazarı Strabon (MÖ. 64 – MS. 24) bunlar arasındadır.

Hitit belgelerinde “Hakmiş⁷, Mithridates/Pontus Krallığı Dönemi'nde “Amaseia”⁸, Selçukludan bugüne “Amasya” olarak telaffuz edilen kent, geçmişte çok sayıda düşünür, bilim adamı ve tarihçileriyle de ünlüdür. “Benim kentim (Amaseia), içinden Iris Irmağı'nın (Yeşilirmak) aktığı geniş ve derin bir vadide kurulmuştur. İnsan emeği ve doğa buraya hem kent hem de kale karakterini olağanüstü bir şekilde sağlamıştır. Çünkü burası yüksek ve çok sarp bir kaya olup dimdik ırmağa doğru iner ve ırmak tarafında, kentin kurulmuş olduğu yerde,

⁵ Bu bölüm (*Strabon'un Hayaşa Bölgesi Kentleri*), Akra Dergisi, S.15, İstanbul 2018, s. 11 vd. neşredilen makalemiz esas alınarak hazırlanmıştır.

⁶ Amasya hakkında yapılan çok sayıda ve nitelikli çalışmalar neşredilmiştir. Bu çalışmalar hakkında derli- toplu bir bibliyografya için bak. Yavuz Bayram-Avni Erdemir, *Amasya Bibliyografyası Denemesi*, I.Amasya Araştırmaları (2.Kitap), 13-15 Haziran 2007, Amasya Valiliği Yayınları, Amasya 2007, s. 841-875.

⁷ KUB XXXVI 120 I; (7) A-NA mHu-uz-zi-ia LÜURU Ha-ak-mi-eş-şa, (8) [I] GU4 I UDU QA-TAM-MA 7 Hakmiş'li Huzziia'ya; Leyla Murat, *Hitit Tarihi-Coğrafyasında Hakmiş ve İştahara Ülkelerinin Konumu*, Tarih Araştırmaları Dergisi, S.44, Ankara 2008, s. 181-204.

⁸ M.Ö. II. Yüzyıl son çeyreğinde Mithridates zamanında Amasya kenti adına bastırılmış sikke yanı sıra MÖ. I. yüzyıla ait diğer sikkelerde (Amasya Müzesi sikke envanteri) AMASEIA-AMΑΣΣΙΑ, AMΑΣΣΕΙΑΣ yazıları okunmaktadır. A. Yüce, Amasya Müzesi, Amasya, 2004, s. 6; Hüseyin Üreten, *Amasya Müzesi'nde Sergilenen İki Buluntu Işığında Roma Dönemi'nde Amaseia: Neyi Biliyoruz? Neyi Bilmiyoruz?*, Karadeniz Araştırmaları, Güz 2012, S. 35, s. 191-206. not:1.

⁹ Strabon, Geographika/ Antik Anadolu Coğrafyası, (çev. Adnan Pekman), İstanbul 2000, XII. 3. 39 (s. 50). Bu çalışmada Strabon'a ilişkin dipnotlarda () içinde verilen numaralar A. Pekman'ın çevirisinde yer alan sayfayı göstermektedir.



Strabon'un genelde Anadolu hakkında verdiği bilgiler yanı sıra kuzeyde Kelkit Çayı ve vadisinden güneyde Malatya'ya kadar uzanan ve Yukarı Fırat Havzası kapsamında olan yerler hakkında verdiği bilgi,¹⁰ tarihsel geçmişte Hayaşa diye bilinen coğrafyanın batısıyla büyük oranda örtüşmektedir.¹¹

Satala: Kelkit'e bağlı bugünkü Sadak köyünün Antik Çağ yazarlarının belirttiği "Satala" olduğu arkeolojik ve yazılı kayıtlarla kesinleşmiştir. Köylüler tarafından bulunan bazı tuğla parçaları üzerinde, karargâhı Satala şehrinde olan Legio Apollinares'in arması okunabilmiştir. XVI. lejyonun kuruluş tarihi hakkında kesin bilgi olmasa da, Augustus'un döneminde varolan lejyonlardan biri olduğu bilinmektedir.¹² Parthlar karşısında yeni tedbirler almak isteyen Titus Flavius Vespasianus (MS, 69-79), kısa süren hükümdarlık döneminde XVI. Flavia Firma lejyonunun yerine MS. 75 yılında Legio XV. Apollinaris'i ikame etmiştir.



Resim 4: Satala yerleşimi kıyısında bulunan (Mithra?) tapınım mağarası.



Lejyonun en önemli görevi Doğu Anadolu'da güvenliği sağlamak yanı sıra Trapezus (Trabzon), Antiochia (Antakya) hattı boyunca uzayan ticari ve askeri yol güzergâhının denetimini de sağlamaktır.

Resim 2: Satala yerleşim alanı içerisinde bulunan su kemeri kalıntıları.

¹⁰ Strabon, XII/1, 1.(1).

¹¹ Geniş bilgi için bak. Tahir Erdoğan Şahin, Hayaşa Bölgesi Tarihi-I,II, Ankara 2014.

¹² Tymoti B. Mitford, *Cappadocia and Armenia Minor: Historical Settings of the Limes*, ANRW- II. 7.2, Berlin-New York 1980, 1169-1228; *The Inscriptions Of Satala (Armenia Minor)*, aus: Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik 115, Bonn1997 s.137-167; Oğuz Yarlıgış, *Legio XV. Apollinaris'in Doğu'daki Görevleri ve Satala'ya Konuşlandırıldığı Tarih Üzerine*, Eskiçağ Yazıları- 10, İstanbul, 2016, s. 127; Mehmet Ali Kaya, *Roma Lejyonerleri ve Anadolu*, Tarih Araştırmaları - XXII/36 (2005), s.89; Hüseyin Uzunoğlu, *Anadolu'da Roma Lejyonları*, Eski Çağ Yazıları- 2, İstanbul 2012, s. 98, 113.



Resim 3: Satala kenti içerisinde bulunan hamam kalıntıları.

I. yüzyılda İmparator Domitianus ve Nerva zamanında batıdan gelerek Kapadokya üzerinden denize kadar uzanan askeri yolların kilit noktası Satala'dır. İki önemli yol Nicopolis'de ile birleşip buradan farklı bölgelere gidilebiliyordu. Güneye giden yol Satala'dan Arauraka (Melikşerif), buradan Carsaga (Cengerli) Kemah üzerinden ya da Kuruçay üzerinden Melitene'ye varırdı.

Romalıların doğuda Parthlarla olan mücadelesinde Fırat Havzası boyunca kurduğu askerî tahkimat alanlarının özel bir önemi vardır. MS. II. yüzyılda başlayan bu tahkimat inşası ve lejyon yerleştirilmesi işlemleri uzun süre gündemde olmuştur.¹³



Resim 5: Balahor köyü.

¹³ Ercüment Yıldırım, *Roma İmparatorluğu'nun Doğu Sınırını Korumak İçin Fırat Nehri Boyunca Kurulan Lejyonlar*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Vol.: 13 – S. 4, s. 170.



Bir dönem Yukarı Fırat Havzası'nın ve sınırların korunup gözetilmesi açısından stratejik bir öneme sahip olan Satala'nın kuruluş amacı Prokopius'un da ifadesine göre bu stratejik gerekçeye dayalıdır.



Resim 6: Balahor, Çimen Çayı Vadisi yamaçlarında İlk Çağ döneminde kayalıklar üzerine yapılan yontulardan bir kesit.

askeri ve bürokrasi sayısı artan Satala'nın ihtiyaç duyduğu meyve ve sebze Erzincan'dan temin edilmiş olmalıdır.

Traianus (MS 98-117) Kafkas ve Euxin (Karadeniz) prenslerinin önerisiyle Ermenistan'a sefer düzenlediğinde bir süre Satala'da kalmıştır.¹⁵ Bu tarihten sonra Satala öncelikle ve sürekli ordugâh kentlerinden biri olmuş VI. yüzyıla kadar önemini korumuştur.

Satala'da bulunan bir tanrıçaya ait büst British Museum'dadır. Bu tanrıça büstü büyük bir ihtimalle Grekler'in "Artemis" diye andığı Anahita'ya aittir. MÖ IV. yüzyılın ilk yarısından kalan bu büst, Anahita kültürünün merkezi tapınağının bulunduğu Akilisen/Arzingan'dan alınmıştır.

Suissa: Satala ile Arauraka arasında, yani bugünkü Çimen Dağları'nın kuzey eteklerinde; büyük ihtimalle Balahor – İşkilor köyleri arasındaki Han Harabeleri

Roma İmparatorluğu'nun doğu sınırının içinde bulunduğu bu karışık duruma karşın Prokopius'ün verdiği bilgi, Satala'nın ilk kuruluşundan çok Roma'nın ihtiyaç duyduğu kadim kentin askeri bir karargâh olarak yeniden tahkim edildiği biçiminde değerlendirmek gerekir.¹⁴ Trabzon-Samosata askeri yolunun ulaştığı çok önemli bir kavşakta bulunan ve Romalılar'ca "Küçük/Batı Armania" projesine dahil edilen Satala'nın Erzincan'la güçlü ticari ve kültürel bağları bulunmaktaydı. Zaman zaman



Resim 7: Melikşerif köyünün kuzeyinde bulunan Arauraka yerleşim alanı.

¹⁴ Georg Ostrogorsky, Bizans Devleti Tarihi, (çev. F. Işıltan), Ankara 1991, s.90-91.

¹⁵ Hüseyin Uzunoğlu, *agm*, s. 113.



mıntıkasında bulunuyordu. Satala'dan (Sadak) gelen yol Suissa üzerinden Arauraka'ya gelmekteydi.

Balahor Köyü Kalesi, Tapınım Mağarası ve Eski Yerleşimi: Balahor köyü Kelkit'in güneyinde, Erzincan iline yakın köyler arasındadır. Tarbas köyünün batısında, Balahor Vadisi kıyısındadır. Barahor vadisi ve kuzeyinde yer alan yükseltilerde, İlk Çağ Hayaşa ve Roma yerleşimi olduğuna ilişkin veriler barındırmaktadır. Suissa kentini kuzey batısında Çimen Çayı Vadisi'nin sağ yamaçları. Ana kayalarda Roma öncesine giden tapınım mağaraları ve yerleşim izleri bulunmaktadır.



Resim 8: Horun - Pösür mevkiileri arasında bulunan bir sütun başlığı. Refahiye ilçe merkezinde bulunan bir evin bahçesinde.

Arauraka (Arvaraci – Arabraka) : Satala'dan gelen güney batı yolu, Suissa'dan sonra yerleşme merkezi yolu Arauraka'dır. Eski kayıtlarda 72,42 kilometre (45 mil) mesafede olduğu kaydedilir. Ptolemy'deki yazımı "Saravraka" yahut "Salambria"dır. Constantine Porphyrogenitus'de "Arabraka" şeklinde yazıldığını belirten Ramsay, Arauraka kelimesinin Galli bir kabilenin ismi olan Rauraci ile alakasına dikkati çeker.

Antonine rehberinde Aravracos denilen yerleşim Suissa ve Carcagis arasında gösterilir.¹⁶ Biz bu sıraya uygun

olarak yol güzergâhını belirledik. Sair eski otorilerde Apaupaka'nın da aynı yer olduğu sanılır.¹⁷

Ramsay'dan başka Cumont¹⁸ Hirschfeld¹⁹ buranın Melikşerif'le aynı yerde addedilebilecek mıntıkada; Kömür Çayı kaynak yöresinde olduğunda müttefiktirler. Ancak, Kömür Çayı kaynaklarına yakın alanda bulunan Karsaga kentidir. Arauraka ise bugünkü Melikşerif köyünün 1 km. kuzeyinde Aktaş Deresi kenarındadır. Bu dere güneyde Balkar Çayı'na karışıp batı yönünde Kocaçay ile birleşip Köroğlu Çayı'na akmaktadır.²⁰ Kömür Çayı ile Balkar Çayı arasında Kurtlutepe Dağı bulunmaktadır.

¹⁶ S. W. Ramsay. Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, (Çev. M. Pektaş), İstanbul 1961, s. 304 – 305.

¹⁷ S. W. Ramsay, s. 72. deki liste.

¹⁸ F. Cumont – E. Cumont; *Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la Petite Arménie*, Studia Pontica/II. Bruxelles 1910, s. 329.

¹⁹ Hirschfeld Realencyclopaedie der Classischen Altertumswissenschaft, Paul-Wissova. Aravene madd.

²⁰ Mustafa Özdemir, Refahiye Tarihi, İstanbul 2007, s. 22.

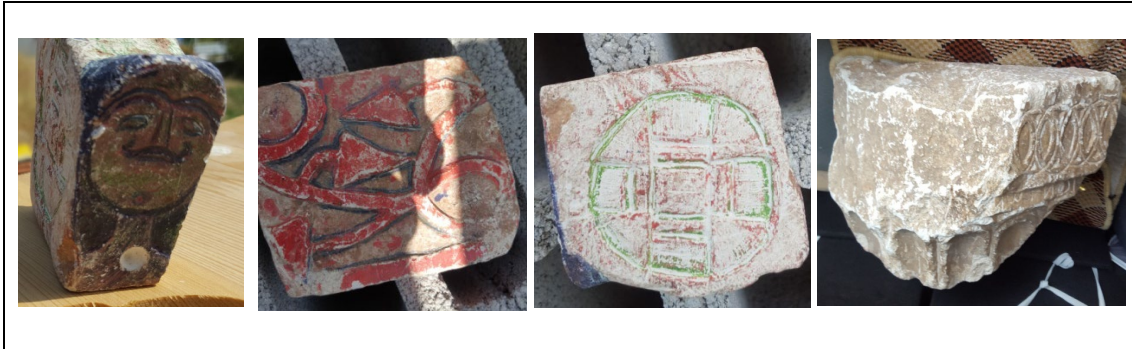


St. Martin'e göre Araroka veya Arznc'ik, Aşharti-daşt kantonundaki Acpte'e tekabül etmiş olmalıdır.²¹ Ancak Aşharti- daşt'daki (Aşkar Ova) bu Ezbider (Arznc'ik) lüzumundan fazla batıdadır.²² Arauraka'yı savunan ihtişamlı surlar, İmparator I. Basil (867 – 886) tarafından, başarısız kaldığı Malatya seferi dönüşü sırasında diğer kalelerle birlikte yıktırılmıştır.



Resim 9: Kova köyü yakınında bulunan eski tapınak alanında bulunan kadın ve erkek figürünün yer aldığı kabartma.

Melikşerif arazisindeki Tombulpe'nin Arauraka'nın geçmişe ait bir parçası olduğu anlaşılmalıdır. birlikte, antik dönem kaynaklarında belirtilen nitelikler açısından merkez bölge olmadığı, Arauraka öncesi terk edilen bir alan olduğu görülmektedir. Antik Çağ içinde zikredilen Arauraka'nın 4 km kuzeyde yer alan Köseadağ silsilesinin²³ güney ve güney batı eteklerinde olduğu bu mahalde bulunan unsurlardan anlaşılmaktadır.



Resim 10- 13: Arauraka'nın 3 km. güneyinde, Çakmaklı'nın (10 km. doğusunda, Kurtlutepe Dağı'nın kuzey ormanlık vadisinde ve Kova köyü yakınında bulunan eski bir tapınak iken sonradan manastıra dönüştürülen bir yapıdan çıkarılan unsurlar. Objelerdeki boyamalar buluntuları muhafaza eden ailenin çocukları tarafından işlenmiştir. (Erzincan Müzesi envanterine kaydedilmişlerdir).

Melikşerif-Arauraka kenti güneyinde Gömsü mevkiinde bulunan Roma dönemi yapılarından birine tesadüf ettik. Kent merkezinin yakın çevresinde bu tür yapı kalıntıları görmek mümkündür. Doğu Roma- Hristiyanlık döneminde eski Arauraka'nın

²¹ J. Saint Martin, *Memoire sur l'Armenie*, Paris, 1818, s. 188.

²² Erns Honigmann, *Bizans Devletinin Doğu Sınırı*, (çev. F. Işıltan), İstanbul 1970, s. 68.

²³ Erzincan- Sivas arasında yer alan Köseadağ'dan ayrı olarak Melikşerif ve Ekecik köylerinin kuzeyindeki yükselti de aynı adla anılır.



500 m. kadar güneye taşındığı ya da güney alana yayıldığını düşündürecek bazı buluntular ve adlandırmalar vardır. Bugün Kilise Deresi ve Dertepesi düzlüğü eski kentin güney ve güney doğusunda yer almaktadır.

Arauraka'nın 3 km. güneyinde, Kova köyü arazisinde kadim bir Anahita tapınağı ve sonrasında kiliseye dönüştürülen bir yapı mevcuttur. Tapınak alanından çıkarılan sütun başları, insan figürü kabartmaları ve henüz ulaşamadığımız bir kitabe; bu tapınak merkezli alanın önemini göstermektedir. Söz konusu alanın doğusunda bazı doğal kayalar "yol-yön gösterme taşı" olarak değerlendirilmiştir.

Olotoidariza: Suissa'dan Arauraka'ya varan yol, buradan güney batı istikametinde Baskaudariza'ya (Başgercenis köyü) ya da yine batı yönünde Nikopolis'e gitmek için Olotoriza'ya uğradı.

Peutinger'de "Oleberda" olan bu yeri, Ptolemy'deki Charax (I.Rarax)'la aynı tuttuk. Olotoidariza (Oleberda)'nın Refahiye'ye 15 km. kuzey batı kesimindeki Horun köyünün batı arazisindeki mıntıkada yer alan Doblaktepe yerleşimi olabileceği akla gelmekle birlikte, konumu ve verileri açısından Kalkancı Köyü'nün 1.5 km. kuzey doğusunda bulunan Çakmaklı eski yerleşimin olması çok daha mümkündür. Ancak, Peutinger (Oleberda) ile Ptolemy (Charax) gerçekten ayrı yerler için kullanılıyor ise, yakın alanlar arasında bunları eşleştirilebileceğimiz iki ayrı yerleşimin varlığını görmek gerekir. Ramsay, Olotoidariza, Ole Oberda ve Klotoidariza ile aynı yer olduğu görüşündedir.²⁴



Resim 14: Kova köyünün doğusunda doğal kaya üzerine kazılı yol işareti.

Olotodariza/Çakmaklı'nın Dumanlı'nın güneyinde yer alan Basgaudariza ile Olotodariza arası uzaklık yaklaşık 15 km. dir. Olotodariza'yla eşitlediğimiz Çakmaklı, kadim geçmişi bir yana, Roma döneminde güneyde Karsaga üzerinden Kummaha'ya, batıda Basgaudariza üzerinden Hydera ve Zimara'ya, 15 km. kuzey doğusunda bulunan Arauraka üzerinden Suissa ve Satala'ya giden üç yol arasında kavşak konumundadır. Yaptığımız yüzey araştırmalarında tespit ettiğimiz "Roma

yol/mil taşı" bu konuda Çakmaklı ören yerini Olotodariza'yla lokaize etmek konusunda bize nesnel bir kanıt olması açısından önemlidir.

Kalkancı, Cibolar, Şahverdi arasında bulunan yerleşim iki su kaynağı arasında kuzey güney yönünde uzanan bir düzlük üzerindedir. Yüzeydeki zengin seramikler arasında İlk Tunç Çağı'na ait olanlar bulunmaktadır. Sonraki zamanlarda da önemini koruyan

²⁴ S. M. Ramsay, s. 57.



yerleşim özellikle Roma dönemine özgü bir alan olduğu izlenimini vermektedir. Batısında yer alan Kurtlutepe ile yerleşim arasındaki yükseltilerin tahkimata elverişli mevkiilerdir. Ekime uygun arazilere sahip Olotodariza'nın yörenin merkezi kentlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır.

Basgoidariza (Başgercanis?): Strabon'da önemli olan ve Mithridat'ın değer verdiği yerler arasında; Hydara ve Sinoria ile birlikte geçen yerdir. Ramsay, Polemaniacus'daki (Pontus Polemenikos = Justinian teşkilatında 7 bölgeden biri) Basgoidariza'nın Küçük Ermenistan adı altına sokulan bölgedeki Klotodariza'dan pek uzak olmayacağını söyler.²⁵

Bugünkü Başgercanis köyü çevresinde yaptığımız yüzey araştırmaları sonucu tespit edebildiğimiz eski yerleşim izlerine Divir Kalesi'nin güney düzlüklerinde rastlayabildik. Bu alan şimdiki Başgercanis'in 2 km. kuzey batısındadır. Söz konusu kale, Roma- Bizans döneminde Basgoidariza'nın güvenliği için tahkimat edilmiş olmalıdır.

Resim 15: Çakmaklı mevkiinde bulunan Roma dönemi "yol taşı" Kabaca yuvarlaklaştırılmış taşın kitabe ve XXX işaretinin bulunduğu üst bölümünde ağaç türü gösterge oku takılacak biçimde oyuk yapılmıştır. MS, 98-117 yılları arasında hüküm süren Roma imparatoru "Nerva" (Marcus Ulpius Nerva Traianus/ Trajanus) ismi okunmaktadır.



Nikopolis: Roma- Bizans kaynaklarında geçen ve Roma komutanı Pompeius'un IV. Mithridates'i yenmesi sonrası (MÖ, 65) kurulan Nikopolis'lerden (Zafer kenti)²⁶ biri bugünkü Pürk köyü arazisindeki eski Roma yerleşimidir.

Roma- Pontus dönemlerinde çevrenin merkezi kenti olan Nikopolis; Komana, Koloneia, Polemonium, Neocaesarea (Niksar) ve Sebasteia (Sulusaray- Sivas), Arauraka (Melikşerif), Arzingan (Akilisene bölgesinde Erzincan) arasında eski kara yollarının kesiştiği bir alanda ve Suşehri'ne yakın bir mesafededir.

MS, 499 yılında meydana gelen deprem Nikopolis kentini ve Şima Kalesi dahil önemli güvenlik yapılarının yıkılmasına neden olmuş, bu kent eski görkemli niteliğini giderek kaybetmiştir. Pürk (Nikopolis) kentinin köyleşmesine karşın kuzeydeki Koloneia (Şebinkarahisar) kentinin yıldızı parlamaya başlamıştır. Güneyden gelen Arap

²⁵ S. M. Ramsay, s. 57.

²⁶ Strabon, XII/3.28 (s.40).



saldırıları Kemah- Başgerçenis (Basgoidarize) üzerinden kuzeybatı Suşehri- Kelkit vadisine uzanınca, bu yörede önemli bir nüfus azalması olacaktır. Bu gelişmeler üzerine Pürk/Nikopolis Metropoliti Koloneia'ya taşınmış, taşındığı eski alanlar onun yetki alanında olmuştur.²⁷ Bu süreçte Şebinkarahisar Metropoliti “Nikopolis- Koloneia Metropoliti” unvanına sahiptir. Zamanla Koloneia adı kullanımdan kalkınca, Koloneia olan Şebinkarahisar “Nikopolis” olarak da anılmaya başlamıştır.



Resim 16: Divir Kalesi çevresinde bulunan ve dibek taşı olduğu anlaşılan unsurlardan biri.

Sinoria/ Seleoberroia: İlk Çağ yerleşimlerin lokalizasyonunda her zaman göz önünde tutulacak hususlardan biri, aynı adla iki ya da daha fazla yerin olabilmesidir. Tanrısal ya da kişilere izafeten aynı adla anılan yerlerin birden fazla olması yanı sıra konum benzerliği de bu konuda önemli rol oynar. Sinoria da bunlardan biridir. Bunlardan biri Nikopolis (bugünkü Pürk köyü) yakınındaki Sinoria olup Strabon dışındaki kaynaklarda “Seleoberroia” diye anılır. Diğer Zımara- Pingan-Honaria köylerine yakın olan ve bugün Sime köyü olan Sinoria'dır. Aşağıda

Strabon'un ifadelerinde görüleceği gibi, Mityléne'li (Midilli adası, yani Lespos'un başkenti) tarihçi Theophenes tarafından konumu göz önüne alınarak bir imlâ oyunuyla Sinoria denmiştir.²⁸ Strabon değişen kelimeyi vermez, “imlâ oyunu” ifadesiyle buranın Seleoberroia olabileceğinin ipucunu verir.

Bu yer adı değişiminin yerin konumuna uygun olarak “imlâ oyununa bağlı” masum bir girişim olduğunu düşünmüyoruz. Büyük Pompeius'un yakın dostu olan Theophenes'in bir düşman tarafından (Mithtidates Eupator) inşa edilen yerleşimin adını Romalılaştırma amacı taşıdığı kanaatindeyiz.

Mithtidates Eupator güçlü olduğu, yani ülkesini Fırat'a kadar genişlettiği dönemde Paryadros Dağ silsilesi (Kaçkarlardan bugünkü Ilıç yönünde uzayan yükseltiler)²⁹ yetmiş

²⁷ W. M. Ramsay, s. 59.

²⁸ Latince Synoria, Türkçede “sınır” kelimesine de oldukça yakındır. Erzincan- Bayburt yörelerinde halk sınır'a “sinor” dediği bilinmektedir. Bu nedenle Baybut'un Sinor köyünün Synoria'yla değil, sonraki zamanlarda Türklerin doğrudan “Sinor” dediği bir yerleşim olma ihtimali daha güçlüdür.

²⁹ Charles Texier, Küçük Asya, (çev. Ali Suat), İstanbul 1939/40, s. 113.



beş kadar kale inşa ettirmiştir. Bunların en önemlileri Hydara, Basgoidariza ve Sinoria'dır.³⁰



Resim 17: Dumanlı Dağları üzerinde bulunan sulak alanlarından bir görünüş.

Refahiye-Ezbider arasında, tahminen Alakilise nahiyesi çevresinde bir yerde olan Seleoberroia (Saleberya), tanımlaması açısından bakıldığında Strabon'un "Sinoria" dediği yerle örtüşmektedir. "Sinoria, Büyük Armania'nın sınırlarına yakındı. Bu nedenle Theophenes imlâsını Synoria (sınır ülkesi) olarak değiştirmiştir. Bölgede genel olarak Paryadros Dağ silsilesi arasında iyi sulanmış ve ormanlık yerlerin bulunuşu ve birçok yerlerin derin vadiler ve dik

uçurumlarla kaplı oluşu, böyle kaleler yapmaya çok elverişlidir. Bu nedenlerle, hazinelerinin çoğunu yerleştirdiği kaleleri burada yaptırmıştır. Ve sonuçta, gerçekten Pompeius ülkeyi istilâ ettiği zaman, Mithridates Pontus Krallığı'nın bu en uç kısımlarına kaçmış ve Akilisené'de(ki) Dasteria yakınında olan sulak bir dağ ele geçirmiş ve kuşatılınca, dağları aşarak Kolkhis'e ve oradan Bosporas'a kaçmaya zorlanıncaya kadar, burada kalmıştır. Bu yerin (Dasteria) yakınında Küçük Armania'da Pompeius, Nikopolis adında bir kent kurmuştur."

Buna göre;

- Synoria, Armania'nın yakınında Pontus Krallığı'nın uç bölgesindedir,
- Paryadros Dağ silsilesi (Gümüşhane Dağları dahil güney doğu yönünde Kuruçay/Ilıç'a kadar uzayan silsile) üzerinde, ormanlık ve sulak bir yerdir,
- Akilisene (Erzincan) bölgesine yakın Dasteria'dadır,
- Korunaklı ve kale yapımına uygun bir konumdadır,
- Mithridates Eupator batıdan gelen Roma güçlerinden kaçma imkânı olup Kafkaslar yönünde gidilebilmektedir,
- Batı Armania içinde olan Nikopolis (Pürk köyü) buraya yakındır.

Strabon'un zikrettiği konum oldukça açıklayıcıdır. Söz konusu veriler bu yerin Refahiye'nin kuzey batısında, bugün büyük bir kent olduğuna ilişkin izleri barındıran Çavuş köyü arazinde bir mevkiidir. "Çavuşun Önü" ya da "Kendirli Şehri" diye söylenen mevkiinin güneyinde ormanlık ve sulak olmasıyla bilinen Dumanlı Dağı bulunmaktadır. Çavuş köyü yakınındaki stratejik bir yükseltisi üzerinde "Toprak Kale" vardır. Tam

³⁰ Strabon, XII/3,28 (s.40).



karşısında ise Hasanlı Höyük yer almaktadır. Çavuşun Önü ya da Kendirli Şehri olarak söylenen mevkii de çok sayıda Roma dönemi keramik unsurlar, yapı izleri ve yapı taş malzemeleri bulunmaktadır. Bu taş unsurlardan bazılarının Çavuş köyü binalarında da kullanıldığı görülmektedir.

Hasanlı Höyük'ün merkez olduğu bu bölgenin Hayaşa Dönemindeki adının Dasteria'ya yakın bir isim olarak Dukkamma olması ayrıca dikkate değer.

Lytararizon: Prokopius, Olotoidariza ve Saunaria'yı (Sinorya) zikrettiği yerde Lytararizon'dan da bahseder. Lytararizon'un (Alytadarizon) Basgoidariza veya yörede adı geçen diğer yerleşimlerden her hangi biriyle aynı yer olup olmadığı meçhul.³¹ Bu yeri tespit edemedik. Strabon'daki Hydarı ile alakasının olup olmadığını bilmiyoruz.



Resim 18-19: Karsaga kent çevresinde bulunan keramik unsurlar. (Mustafa Özdemir'in arşivinden).

Karsaga (Carcagis-Carsat): Karsaga, Satala'dan Melitene'ye kadar uzanan yol üzerinde, Arauraka'dan sonra gelen yerleşme merkezidir. Roma devrinin işlek yollarında bulunan ve zamanın önemli kentlerinden addedilen Karsaga, daha önceki yüzyıllarda vücut bulan bir yerleşme alanı üzerinde oluşmuştur.

Bugünkü Refahiye ilçesine bağlı Cengerli köyünün batısındaki yeni mahallesinden güneyindeki Horopul Çayı'na kadar uzunluğu yaklaşık 1 km. yi bulan büyük bir arazi üzerinde bulunmaktadır.

Cengerli Kalesi civarlarında yapısı ve yaşları birbirinden farklı çok sayıda çanak-çömlek parçaları bulunmaktadır. Bunların bir kısmı Roma- Doğu Roma/Bizans dönemine aittir.

Bu unsurlar ne oldukları konusunda kesin bir şey belirtemeyeceğimiz kadar ufalanmış objelerin konik veya delikli çömlek parçaları arasındadır. Aynı bölgeye ait satıhtan toplanabilenler arasında ancak tek harfleri kalabilen tabletlerin kırık parçaları vardır. Ancak birkaç adet küçük küp, sağlam olarak elimize geçebilmiştir.

Bölgede Roma-Bizans devrinden bina kalıntıları, yuvarlak topraktan veya taştan yontulmuş sütun altlıkları, sair bina kalıntıları halen görülmektedir. Yüzeide

³¹ W. M. Ramsay, s. 57-58.



bulunanlardan haricinde köylülerden alınan küçük mermer bir heykelcik (ebat: 7x 4 cm) ve ihtimal ki, ilaç taşı olarak kullanılan (sihri şekillerle bezeli) madeni bir çanak ve bazıları sağlam keramik eşyalar bulunmaktadır.

Karsaga, güney doğudaki Kummaha'ya (Kamakha/Kemah) batıdan Basguardariza üzerinden Sebastia'ya (Sivas), Sinebra üzerinden Zimara ve Malatya'ya giden yolların kilit noktasındaydı. Buradan kuzey doğu veya güney doğu üzerinden Erzincan'a varılabiliyordu.



Resim 20: Karsaga kentinde bulunan kitabe. “(D M) Tanrılara ve Atalara / Sextilius Longius, dört sene ömrü oldu, burada gömüldü. M. Sextilius I, Trakya ve Syria'dan gelmiş alayın onbaşı, oğlu için anıt yaptırdı.” (Erzincan Müzesi).

Synoria: Refahiye'nin kuzey batısında Nikopolis (Pürk köyü) yakınında ve Dasteria bölgesinde bulunan Sinoria'dan ayrı ikinci Sinoria'dır. Bu yer Ptolemy'de adı geçen Saunaria'dır. Antonine'de ise Sinervas'dır. Karsaga ya da Arauraka'dan Synoria (Saunaria-Sinervas-Sinebra)'ya varılır ve buradan Analiba'ya; oradan da Zimara'ya gidilirdi. Kaynakların verdiği bilgiler, yöredeki tarihsel veriler ve ad karşılaştırması kriterlerine uygun olarak Snoria'nın bugünkü Sime köyü olduğu kanaatindeyiz.

Analiba : Synoria'dan sonra buraya gidilirdi. Ptolemy, Peutinger, Antonine ve sair eski yazarların kayıtlarında Analiba (Analibla) diye anılmaktadır. Ptolemy, buranın Fırat'ın batısında, Küçük Armania'da olduğundan bahseder. Eski yazılı kayıt ve somut dokümanların karşılaştırılması yoluyla edindiğimiz kanaat, Analiba'nın şimdiki Armudan olduğu yönündedir. Hayaşa Krallığı'nın güney batı uç bölgesinin en önemli yerleşimlerinden biri olduğunu düşündüğümüz Armudan'ın Urartu Dönemi'nde bu krallığa bağlı olup olmadığını bugün için bilemiyoruz. Ancak Hellen-Roma paganist geçiş üzerinden Hayaşa/Paulikien

Hıristiyanlığının yaşandığını, daha sonra Doğu Ermeni Kilisesi egemenliğine sokulduğunu ileri sürebileceğimiz etno-arkeolojik veriler bulunmaktadır.

Hydara: Pontus kralı Mithridates Eupator zamanında Paryadros Dağları üzerinde



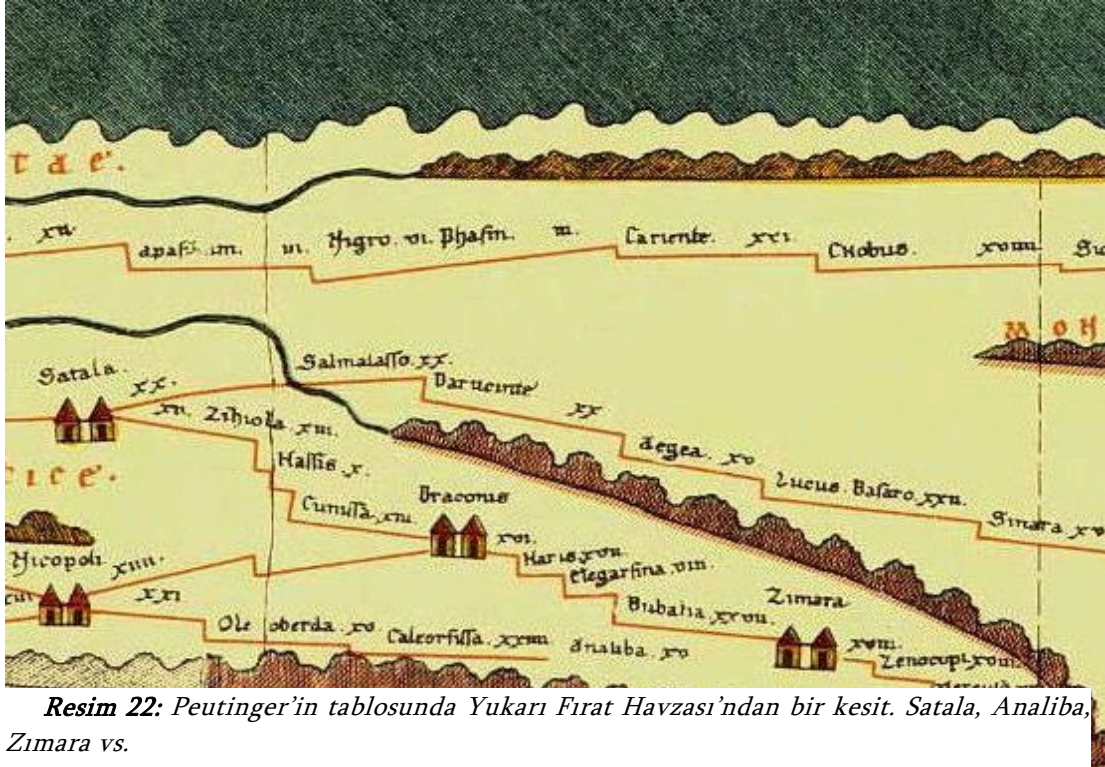
yapılan en önemli üç kaleden biri Hydaradır. Büyük Armudan'ın (Analiba) hemen doğusunda Küçük Armudan'da bulunan yılan (hydar) kabartması oldukça kayda değer. Yerleşim içerisinde bazıları işlemeli eski taş bloklar hâlâ durmaktadır.

Alt mahzen katından anlaşıldığı kadarıyla, daha önceki dönemlere ait bir tapınağın yıkılıp üzerine inşa edilen Büyük Armudan Kilisesi'nin binasının yapı malzemesinin bir bölümü de yine K. Armudan eski tapınaklarına ait olma ihtimali vardır.



Analiba yerleşimine ait veriler özellikle Küçük Armudan'ın çeşitli konaklarında kullanılan malzemelerdir. Bunlar çoğunlukla koyu renk taşlardır. Sarı ve açık renk taşlar ile bunlar üzerine yapılan işlemler sonraki dönemlere ait olduğu izlenimini vermektedir.

Resim 21: Karsaga kenti buluntu örnekleri. (Erzincan Müzesi'ne verdiğimiz objeler arasındadır).



Resim 22: Peutinger'in tablosunda Yukarı Fırat Havzası'ndan bir kesit. Satala, Analiba, Zimara vs.



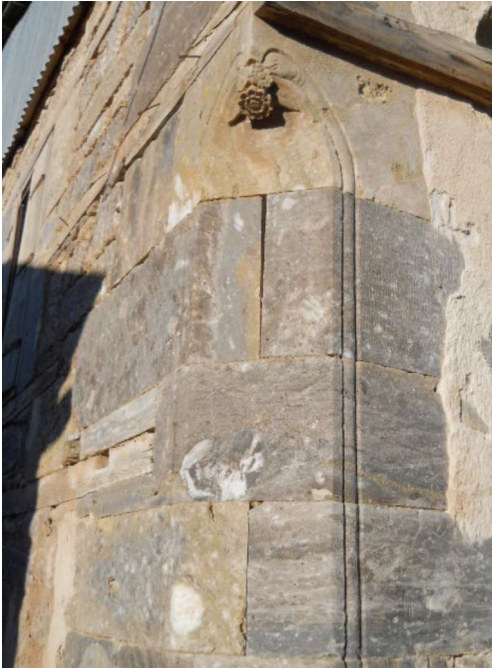
Penga: Pahhuwa bölgesinin merkez kenti. Eğin'in 30 kilometre kuzeybatısında, bugünkü idari düzenlemeye göre Ilıç, Divriği ve Eğin ilçelerinin birleşim yerindedir.

Jorke Vincet, Fırat çevresi gezilerinde Eğin'den sonra Penga'ya (Pingan) gittiğini belirtir. Buna göre, gittiği Penga'nın, Eğin'in 30 km. kuzey batısındaki Pingan (Penga) harabeleri adı verilen yer olduğu açıktır.³²

Kemah'la Pingan, eski adlandırmayla Kummaha ve Pahhuwa arasında uzanan Fırat'ın güneyi boyunca aynı doğrultuda Munzurlar uzanmaktadır. Munzur'un bu kuzey yamaçları ve vadileri İlk Çağ'ın yerleşim, kale ve gizemli bazı tapınım alanlarıyla dikkati çeker. Aynı yoğunlukta olmasa bile, ırmağın sağ, yani kuzeyinde de benzer buluntular göze çarpmaktadır. Bunlardan Uru (Akça), Vaslı (Boğaziçi) ve Sunguru (Taşbulak) köyleri vadinin kuzeyinde bulunan önemli yerleşimlerdir.



Resim 23: Küçük Armudan köyündeki bina köşesinde yer alan çift yılan kabartmasından ayrıntı.



Fırat'ın solundaki Pöstü (Eskibağlar), Dedek, Urfat(Muratboynu) ve Hudu köyleri, kadim yerleşimlerle ilintilidirler. Kuzeydeki Uru ve Sunguru ile güneydeki Urfat köylerinin adları arasındaki "ur/uru" müşterekliği ilginçtir.

Resim 24: Küçük Armudan'ın bugünkü konutlarından birinde kullanılan ve bir konutun köşesini oluşturan yılan figürlü taşların yan ve cepheden görünüşü.

Uru" ve Uru Köyü: Uru Köyü, kadim geçmişe ait adını koruyan nadir yerleşimlerden biridir. Sumercede pek çok kelime "ur"la başladığı gibi, "uru", başta "şehir" olmak üzere çeşitli anlamlarda yaygın olarak kullanılmıştır. Akkadça karşılığı "alum"dur. Uru'ya takılan diğer sözcüklerden

³² Jorke Vincet, A Journey in The Valley of the Upper Euphrates, England 1896, s. 334.



hareketle de çok sayıda sözcük üretilmiştir; uru-sağ= başşehir gibi.³³Yine “Uru-ga-ki-na” gibi bazı kişi adları başında kullanılarak, o kişinin şehir için taşıdığı anlam vurgulanmıştır.

Uru, Hurri ve Hitit dilinde de “şehir”, “yer”, “ülke” anlamında kullanılır.³⁴ Uru yerleşimi Hayaşa coğrafyasında yer alır ve kuşkusuz Hayaşalılar da yine “şehir”, “yer”, “yerleşim”, “kasaba” anlamında kullanmışlardır.

Zimara (Zibatra/Zubatra-Zurpata): Analiba'dan sonra varılan ve batıdan gelen Divriği (Tephrike) yolunun da buradan kesişip Malatya'ya inilen üç yoldan kesişim yerinde; Fırat kenarındadır. İlk Çağ yazarlarınca zikredilir. Roma devrinde olduğu kadar, Doğu Roma (Bizans) zamanında da yerinin niteliğine binaen önemini korumuş, Bizans-Arap mücadelelerinin yapıldığı mıntıklar arasında kalmıştır. VIII. ve IX. yüzyıllar içerisinde Bizans ve Araplar arasında el değiştirmiş, bir ara İmparator Theophilos (829-842) tarafından 837'de tahrip edilmiştir. Yine aynı asır içinde tekrar Arapların eline geçmiş, bu kez de İmp. Basileios (I. Basil) tarafından yağmalanan yerlerden olmuştur. 930'larda eserini kaleme alan Kudama'ya göre, Zibetra yine Arap-Bizans sınırı üzerinde, fakat Bizans arazisi içindedir.



Resim 25: B. Armudan köyü içerisinde bulunan kilise kalıntısından kalabilen duvar kalıntısı.

Çevre yüzey buluntuları, Zimara'nın aynı adı taşıyan köy yanı sıra çevreyi de içeren bir alan olduğu söylenebilir. Arkeolojik veriler özellikle Hinora adlı yerleşim çevresinde yoğunudur. Bu nedenle Hydara'nın burası olma ihtimalini de gözönünde tutmak gerekmektedir.

Pingan Harabeleri, Punkua/Pahhuwa: Şamuha ve Arziya kentlerinin geçtiği yerlerde zikredilen Pittiyariga'nın yeri konusunda da kesin bir yargıya varılmamıştır.³⁵ Şamuha ile yakın,

³³ Nafiz Aydın, Büyük Sümerce Sözlük, Ankara 2013, s. 756- 758.

³⁴ E. H. Sturtevant, Eti Dili Sözlüğü, (çev.M.B. Çelebi), İstanbul 1946; s.213. Ahmet Ünal, Hititçe-Türkçe/Türkçe- Hititçe Büyük Sözlük, Ankara 2016, s. 568.

³⁵ O.R. Gurney, *The Upper Land, matum elitum*, Hittite Studies in Hanor of Harry- A. Hoffner Jr, (Edt. G. Beckman- R. Beal- G. McMahon), 2003, s.124.



aralarında ırmak üzerinden taşımacılık yapıldığı³⁶ düşünüldüğünde, bu kentin de Fırat sahiline yakın olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Şehir adlarının geçtiği bir bayram metninde kurban sulunan Hitit kentleri Nenisankuwa, Adunuwa, Apzisa, Sarissa ve Şamuha biçiminde sıralanmıştır. Bu sıralamada Pittiyariga ile Arziya'nın geçmemesi, söz konusu yerlerin Şamuha ile Divriği- Sivas arasında bulunuşları nedeniyledir. Zira, Sarissa Sivas'ın 50 km. kadar güneyinde bulunan Kuşaklı olarak lokalize edilmektedir.³⁷

Pingan'ın ise Pahhuwa bölgesi olarak lokalize edilmesi oldukça akla yakındır.³⁸

Tevcila (Thencira): Zimara'dan sonra güneye gidilen yol üzerinde, Fırat sahilinde bulunan ilk çağ yerleşme alanlarından. Eğin'in kuzey doğusundaki yükseltiler üzerindedir.

Antoninus'un rehberinde Satala- Malatya arasındaki kentler; Satala, Suissa, Arauracos, Carcagis, Sineruas, Analiba, Zimara, Teucila, Sabuh, Dascousa, Ciaca, Melitena biçiminde sıralanır. Adı geçen Teucila'nın (Tevcila/Tevkila, Thencira/ Theukira) Eğin, daha doğrusu Eğin çevresinde bir yer olabileceği mümkün görülmektedir.³⁹ Nitekim Zimara aynı söyleyişle bugüne geldiği gibi, Hititlerde "Şamuha" olarak kayıtlara giren ve yörede Samuka da denilen yerin Sabuh olduğu (bugünkü Ençiti- Maçkir yöresi) anlaşılmaktadır. Zimara ve Sabuh arasında zikredilen Tevkila da doğal olarak Eğin ve yakın çevresinde olmalıdır.

Grek ve Roma kaynaklarında, belirtilen yerleşimler bu uygarlıklar tarafından kurulmuş olmaları hâlinde bunu belirttikleri, değilse, kadim yerleşimi kendi lisanlarınca ifade ettikleri bilinmektedir. Arkeolojik buluntular Tevkila'nın İlk Çağ güvenli kale-kentlerinden biri olarak bugünkü Eğin'in Taşdibi Mahallesi'nin batısındaki yüksek mevkide konumlandığını göstermektedir. Hitit metinlerinde Tegarama ise bugünkü Gürün'le



Resim 26: Zimara köyü. (fot. facebook)

³⁶ KUB XXXI 79.

³⁷ Andreas Müller-Karpe, "Kuşaklı- Sarissa/Yukarı Ülke'de Bir Kült Merkezi", Hititler ve Hitit İmparatorluğu, Bonn, 2002, s. 47- 475.

³⁸ J. Garstang, *Şamuha and Malatia*, JNES I, 1942, s. 459.

³⁹ W. M. Ramsay, s. 305; Vincent W. Yorke, *A Journey in the Valley of the Upper Euphrates Source*, The Geographical Journal, Vol. 8, No. 5 (Nov., 1896), s. 453- 472.



lokalize edilmektedir. Tegarama, Teprike (Divriği) ve Tevkila arasındaki benzerlik ilginçtir. MÖ. II. bine tarihlenebilen Tevkila'nın esasta Hatti-Hitit veya Luwi kökenli bir adı olduğu, Greklerin bunu Tevcila/Theukira biçiminde telaffuz ettikleri anlaşılmaktadır.

Buna göre; Türklerden önceki yerleşimlerin genelinde yapıldığı gibi kadim olan bu adın Grek, Roma/Bizans, Ermeni veya Türkçe kaynaklarında Tevkila'nın "Eğin" olarak değil, Tevkila'ya benzer bir biçimde söylenmiş olması gerekirdi. Örneğin Teprike=Divriği, Şamuha= Samuka/Sabuh, Dalanda=Darende vb. Ancak, "Tevkila" ve "Eğin" arasında hiçbir benzerlik olmadığı ortadadır. Bunun en akla yakın açıklaması, Tevkila'nın kadim bir yerleşim olarak terk edildiği, Eğin'in ise bu eski kale yerleşimle aynı yerde değil çevresinde ve sonraki yüzyıllarda konumlanan bir yerleşim olduğudur. Nitekim, "Eğin" adına Türklerden önceki hiçbir kayıta rastlanmaz. Yörede bulunan en eski kayıt ise Dilli Vadisi'nde yer alan ve Proto-Göktürk alfabesiyle yazılı olan bir taşdır. Dilli Vadisinde bulunan bu Türkçe yazılı taş Eğin kasabasının kuruluşundan önceki bir zamana, MS. VIII- X. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir.⁴⁰

Fırat ırmağı, doğuda Munzur ve batıda Sarıçiçek Dağları meydana arasından Eğin Boğazı'na girer. Eğin, vadinin batı yakasına kurulmuştur. Zimara'dan sonra güneye gidilen yol üzerinde, Fırat sahilinde bulunan ilk çağ yerleşme alanlarından biridir.



Resim 27: Şamuha kent alanının güneyinde yer alan kaya kapı/geçit yolu.

Antoninus'un rehberinde adı geçen Tevcila'nın (Thencira/ Theukira) adlı yerleşme olabileceği tahmin edilmektedir.⁴¹ Hellen dilinde boğaz, geçit olan Tevcila'nın, Satala - Melitene (Malatya) yolu üzerinde, Zimara ile Sabus yerleşmeleri arasında Fırat kenarında kurulmuş bir kent olarak geçmesi⁴² bu görüşü desteklemektedir.⁴³

Urartu egemenliğinin batıda Kızıldağ'a, güneybatıda Harput yöresine kadar uzadığı bilinmektedir. MÖ. I. binden V. yüzyıla kadar Eğin ve çevresi

⁴⁰ Cengiz Saltaoğlu, *Anadolu Türk Runik Yazıtları ve Erzincan Kemaliye Dilli Deresi Dil Anıtı*, Türk Dünyası Tarih-Kültür Dergisi, S. 299, İstanbul 2011, s. 40.

⁴¹ V. Yorke, *A Journey in The Valley of The Upper Euphrates*, The Geographical Journal, C. 8, s.465'den nakl. Erdal Karakaş, *Kemaliye'nin Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi/ Fırat University Journal of Social Science, C. 14, Sayı: 2, s. 19-48, Elazığ 2004, s. 22.

⁴² W. M. Ramsay, s. 305.

⁴³ E. Karakaş, *agm*, s. 22.



yine Şamuha'nın bir parçası olarak Urartu Devleti'nin güneybatı uç kısmında, merkeze en uzak yerler arasındadır. Urartu sonrasında Eğin yöresindeki yerleşmeler Akilisen-Daranalis bölgesinin güneyinde, Sophane /Dzop'un (Harput çevresi) kuzeybatı ucunda bulunmaktadır.

Şimdiki Eğin'in konumlandığı alanda İlk Çağ'da var olduğuna ilişkin bilgi ve buluntular oldukça sınırlıdır. Ancak miladi ilk yüzyıllardan itibaren önem kazanan bir köy, giderek büyüyen bir kasaba olduğu açıktır. İlk kuruluş yeri, batıda yer alan Taşdibi Mahallesi'nin batısında savunma amacı göz önünde bulundurularak inşa edilmiş ve bugün çok az kalıntıları bulunan kale üzerinde durulmaktadır. “Batıdaki dağlık alan üzerinde yer alan kale konum itibarıyla hem vadinin kuzey ve güneyini kontrol altında tutabilme, hem de doğusunda ki nehir sayesinde rahatça savunma yapılabilme imkanına sahiptir.”⁴⁴ Bu alanda kale- kent kuruluşunda Kadıgölü su kaynağının da önemli bir unsur olduğu anlaşılmaktadır.

Vartenik (Vardenik): Yakuti ve Safiaddin de “Vartanis” diye zikredilir. Sumaysat (Şimşat) civarında mühim bir kaledir. Şimdiki Eğin kazasının doğusunda Munzur Dağı'ndaki Vartenik piskoposu olmalıdır. Vartenik'in güneyinde bulunan Başvartenik ise bu zikredilen yer olsa gerektir.

Sabus: Tescila'dan sonra bu eski yerleşme alanı gelmekteydi. Samuka harabeleri olarak anılmaktadır. Hititler döneminde kutsal Şamuha kentidir.

Hitit kaynaklarında ülkenin doğusunda ilişki kurulan alanlar içerisinde Kummaha yanı sıra Şamuha, Aripşa, Dukkamma, Tipiya ve Ura gibi yerlerin adı geçer. Bunlardan Şamuha, önemli bir yönetim ve kült merkezi olması nedeniyle Hitit belgelerinde sıklıkla zikredilir. Şamuha'nın neresi olduğu konusunda farklı yorumlar olmakla birlikte, bu kentin Malatya-El-aziz-Fırat vadisi arasında kalan topraklar içinde olduğu uygun görülmüştür.⁴⁵ Şamuha'nın merkez olduğu bu alan Kummaha'nın güneyindeki Fırat Vadisi olarak tanımlanmıştır.⁴⁶ Buna göre Eğin çevresinin MÖ. XV- XIV. yüzyıllarda Şamuha'ya bağlı ve bu alanın kuzey ucunda yer aldığı söylenilebilir.

Daskausa: Kuzeyindeki Sabus (Saba)'dan Daskousa gelir ki, daha sonra Kiaka'ya varılıp, oradan da Malatya'ya gidilirdi.⁴⁷ Fırat sahilinin batısında olan bu yerin karşısında Penga bulunuyordu. Ptolemy, bu kenti hem Fırat sahillerinde ve Küçük Armania'da (Dagousa biçimiyle) hem de Melitene bölgesinde kaydeder.⁴⁸

⁴⁴ E. Karakaş, *agm*, s. 23.

⁴⁵ M. Pehlivan, Hayaşa, Erzurum 1991, s.34.

⁴⁶ M. Pehlivan, *age*, s. 34. Belirtilen diğer yerlerin (Aripşa, Dukkamma, Tipiya, Ura) lokalizasyonu için bak. Tahir Erdoğan Şahin, Hayaşa Bölgesi Tarihi- I, s. 167 vd.

⁴⁷ W. M. Ramsay, s.56, 305.

⁴⁸ W. M. Ramsay, s. 305



Ptolemi'nin bu çelişik gibi duran ifadeleri iki ayrı Daskousa olabileceği konusunda yorumlara neden olmuştur.⁴⁹ Daskousa'nın Roma-Bizans savunma hatları üzerinde ve aynı zamanda bazı İmparatorlar döneminde karargâh merkezi olduğunda her hangi bir kuşku yoktur.

Kemah, hem Bizans ve hem Araplar için önemli kalelerden biri olması nedeniyle aralarında daima çekişme konusu olmuştur. Bu iki güç arasında vuku bulan bu mücadelelerin önemli safhalarına daha önce değinmiştik. Belazuri ve İbn al-Aşir'den, ilk kez H. 59'de (678/9) Arapların idaresine girdiğini öğrendiğimiz Kemah, 710 yılında da tekrar Arap istilasına uğramıştır.⁵⁰ H. 105'te (723/4) Mervan bin Muhammed'in, 727'de ise Mesleme bin Abdullah Malik'in komutasında bulunan güçler tarafından alınmış, Ebu Cafer alınan kenti 750'de Bizans'a karşı tahkim etmiştir.⁵¹ Arapların kendi aralarındaki uyuşmazlıkları yüzünden 752⁵² veya 754/5'te⁵³ Constantinos Kemah'a sahip çıkabilmiştir.

Yakuti'ye göre H. 141 (758/9) yılında Kemah, al Muhammediye ve Bab şehirleri, Bizanslılar tarafından yeniden inşa edilmişlerdir. 809-813 yıllarının iç karışıklıkları sebebiyle ellerinden çıkan Kemah'ı, Me'mun zamanında Abdullah bin Tahir 829'da yeniden almıştır.

X. yüzyılın ilk yarısında Kemah, Arap devletinin en uç karakollarındandı; bu kenti içine alan "kuzey geçitler diyarında" (Bilad ad-Durub) Sugur'u oluşturmuşlardır. Buna karşılık Bizans'da, Kharsianon- Sebasteia ve Koloneia gibi bir "kleisura"lar zincirini vücuda getirmişlerdir. 930 yılı civarında eserini kaleme alan Kudâma'ya göre, bu sıralarda Bizans-Arap sınırı, Fırat ırmağını N'rb, Malatya ve Sumaysat arasından, yani hemen Malatya yanından geçiyordu. Kudama, Kemah'ı ve Zibatra'yı Bizans kentleri arasında zikretmiştir.

Tephrike'yi (Divriği) merkez edinen Paulikienler, çevrelerindeki dağları tutarak İslâm ordularının yardımıyla Bizans'a karşı yıllarca direnmişlerdir. Makedonyalı II. Basileius (Basil/976-1025), bunların üzerine yürümeye kalkmış, hücumla cesaret edemeyerek İstanbul'a dönmüştür. Bilahare VIII. Constantinus (Konstantin Koprium/1025-1028), Kemah'ı ve Malatya'yı işgal altında tutan Paulikienler'in üzerine yürüyerek onları anlaşılmak zorunda bırakmıştır. Bu anlaşma gereğince yöreden bir çok ailele İstanbul ve Trakya'ya gitmişlerdir.⁵⁴

⁴⁹ E. Karakaş, *agm*, s. 23-24.

⁵⁰ Theophenes . s. 371.

⁵¹ İbn al-Aşir. V, s. 342.

⁵² S. W. Ramsay, s. 107.

⁵³ E. Honigmann, s. 53.

⁵⁴ C. Texier, III, s. 100; E. Honigmann, s. 67 vd.



Pekeriç (Kemah): Kemah'ın kuzey doğusunda, Kemah- Refahiye- Kuruçay arasındadır. Doğusunda Tortan ve Garni üzerinden Erzincan'a, kuzeyinde Boasgardaniza (Başgercanis- Divir), Arauraka üzerinden Satala'ya, batısında Hydara ve Synoria üzerinden Divriği veya Sebastiana'ya gidilebilir bir mevki üzerinde.

Ermenik/Dipler Yerleşmesi: Kemah'ın 20 km. kuzeyinde bulunan Ermenik'in 3 km. kuzeydoğusundadır. Ötegeçer Deresi'nin hemen kuzeyinde bulunan yerleşmenin bodur ağaçlarla kapalı olmasından dolayı boyutları tespit edilememiştir. Ancak yapılan araştırmada yerleşmenin kuzey-güney doğrultulu olduğu belirlenmiştir.

ŞAMUHA-PAHHUVA (EĞİN; ENÇİTİ - MAŞKİR- PİNGAN) BÖLGESİ



Resim 28: Pingan köyüne gidilen köprü ve çevresi. Resim XIX. yüzyıl. ortalarına aittir. (*Pontsur L'euphrate /Armenie-Bridge On Euphrate*). Pahhuva (Pingan), Kuşşara'ya bağlı ve yakınındaki Mala (Fırat) ırmağı üzerinden sal ticaretim yapılan önemli bir merkezdir. Hitit ve Urartu dönemlerinde o dönemlerin tanrıları adına yapılan tapınakların yerini, Teprike'ye (Divriği) yakın olan bu yerde Paulikien kilisesi inşa edilmiştir.

uygun görülmüştür. Şamuha'nın merkez olduğu bu alan Kummaha'nın güneyindeki Fırat Vadisi olarak tanımlanmıştır.⁵⁵ Buna göre Eğin çevresinin MÖ. XV- XIV. yüzyıllarda Şamuha'ya bağlı ve bu alanın kuzey ucunda yer aldığı söylenilebilir.

Urartu egemenliğinin batıda Kızıldağ'a, güneybatıda Harput yöresine kadar uzadığı bilinmektedir. MÖ. I.binden V. yüzyıla kadar Eğin ve çevresi yine Şamuha'nın bir parçası olarak Urartu Devletinin güneybatı uç kısmında, merkeze en uzak yerler arasındadır. Urartu sonrasında Eğin yöresindeki yerleşmeler Akilisen-Daranalis

Hitit kaynaklarında ülkenin doğusunda ilişki kurulan alanlar içerisinde Kummaha (Kemah) yanı sıra Şamuha, Aripşa, Dukkamma, Tipiya ve Ura gibi yerlerin adı geçer. Bunlardan Şamuha, önemli bir yönetim ve kült merkezi olması nedeniyle Hitit belgelerinde sıklıkla zikredilir. Şamuha'nın neresi olduğu konusunda farklı yorumlar olmakla birlikte, bu kentin

Malatya-El-aziz-Fırat Vadisi arasında kalan topraklar içinde olduğu

⁵⁵ M. Pehlivan, Hayaşa, Erzurum 1991, s.34. Belirtilen diğer yerlerin (Aripşa, Dukkamma, Tıpya, Ura) Şebın Karahisar - Ordu arasında olduğu düşünülmektedir. s. 38 - 39.



bölgesinin güneyinde, Sophane /Dzop'un (Harput çevresi) kuzeybatı ucunda bulunmaktadır.

Eğin yerleşme merkezinin İlk Çağ'da var olduğuna ilişkin her hangi bir bulgu yoktur. Ancak Paulikien ve Türk göçlerinden itibaren önem kazanan bir köy, giderek büyüyen bir kasaba olduğu açıktır. Kent merkezinde (İshak Paşa Mahallesinde) eski bir kilisenin kalıntıları bulunmaktadır. Bu *Eski Kilise'de* yapı malzemesi moloz taştır. Duvar kaplamalarında kesme taş kullanılmıştır. Apsisinin dışa taşkınlığı dikkati çekmektedir.

Samuka Harabeleri: Şamuha. Daha önce değinildiği gibi, Eğin'in güneybatısındaki Samuka, Hitit kült merkezi olarak Anadolu dini tarihi açısından büyük öneme sahiptir. Urartular döneminde, eteğinde yer aldığı yükseltinin yamacında tahkimli bir kale-kent inşa edilmiştir. Roma ve sonraki süreçte gelişen kasabalardan biri olan Ençiti Kilisesi ve sair üniteleriyle dini-toplumsal özelliğini ve önemini korumuştur.

Roma Mezarı: Eğin'in güneyinde Fırat nehri içerisindeki kayalıklar üzerinde bulunmaktadır.

Harap-Pazar Harabeleri: Eğin'in yirmi kilometre uzaklığında ve Çit köyü yakınlarında bulunmaktadır. Kalıntılarında, devrinde büyük ve önemli bir kent yeri olduğu anlaşılmaktadır. Çeşitli bina temelleri, bu kentte yer alan binaların önemini ünitelerin birer parçaları olduğunu, ayrıca özenilerek yapılan bir alt yapı sisteminin bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Pingan/Penga: Hitit metinlerinde geçen Pittiyariga ile ad benzerliği olsa da ayrı kent olarak lokalize ettiğimiz yerleşim. Pahhuwa bölgesinin merkez kenti. Eğin'in 30 kilometre kuzeybatısında, bugünkü idari düzenlemeye göre Ilıç, Divriği ve Eğin ilçelerinin birleşim yerindedir.

EK 2: 1. 2. ÇALDIRAN SEFERİ VE DİĞER İRAN SEFERLERİNDE ORDULARIN İZLEDİĞİ YOLLAR, KONAKLAR

Tahir Erdoğan Şahin

Osmanlılar öncesinde (XIV. Yüzyıl) Erzincan'a ilişkin yollar konusunda bazı kayıtlar bulunmaktadır. Bunlardan birisi Floransalı Pegolotti, bir diğeri Moğol coğrafyacısı Hamdullah Mustafi'dir.

Pegolotti'nin kaydında güzergâhlar için şu bilgiler bulunur: Salvastro (Sivas)-Dudriago (Dodurga/Dodurga Gölü)- Greboco (Pizigani kardeşlerin haritasında Agreboce olarak yazılır).⁵⁶- Mughisar (Kiepert burayı Muhar'a bugünkü Koçyatağı/Mihar'a teşmil eder)- Arzinga (Erzincan)- Gavazera sulta montagna (dağlarda bulunun

⁵⁶ Franz Taeschner, Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, (çev. Nilüfer Epeçeli), İstanbul 2010, s.15. Kiepert burayı Suşehri olarak işaret eder. Dönemin yerleşim konumları, eski güzergâhlar ve yol güvenliği açısından bakıldığında buranın kalesi bulunan ve harabe durumunda olan Ağdaş mevkiisi olması da mümkün.



kervansaray/han: Zurun Han ?)- Ligurti- Ponte (bir köprü: Kötür ?)- Gavazera fuori.. (ihtimal ki Fırat Irmağı kıyısında olan Mama Hatun Kervansarayı)- Bangni d'Arzerone (Ilıca) ve nihayet Arzerone (Erzurum).

Hamdullah Mustafi'de Erzurum- Sivas arası güzergâhlar mesafeleriyle şu şekildedir: Erzurum- 10 fersah- Esce, Sircan'a yani Tercan'a bağlı- 10 fersah- bir tepenin eteğinde bulunan Human Kulu (bugünkü Beşkaya/Humlar olmalı- T.E.Ş.)- 4 fersah- Erzincan- 5 fersah- Hoca Ahmet- 7 fersah- Erzencik- 8 fersah- Akşar- 5 fersah- Egersun- 8 fersah- Zara- 10 fersah... ve nihayet Sivas.

Görüldüğü gibi Osmanlı öncesi yazılı belgelerde verilen güzergâhlar ayrıntılı olmadığı gibi kısmen belirsizlikler de vardır. Ancak, Yavuz Sultan Selim ve sonrasına ilişkin belgeler yeterince ayrıntılı ve belirgindir.⁵⁷

Yavuz'un Çaldıran Seferi'nde takip ettiği yol, genellikle geçmişte ve sonraki Osmanlı – İran mücadelelerinde kullanılan tarihi İpek Yolu'yla birçok yerde örtüşmektedir. Sivas'tan sonraki konak, menzil ve güzergâhlar gösterilen kaynaklar ve bugünkü konumları belirtilerek aşağıda açıklamalarla verilmiştir.⁵⁸

29 Haziran 1514 Perşembe / 5 Cumâdeulâ 920: Osmanlı Ordusu, Sivas'ın Kızılırmak yakınındaki Kehnem (Hekîm) Çayırı konağına gelir. Burada beş gün kalınır. Daha sonra birer gece konaklanarak Rahat köyü – Koçhisar (Hafik) Kaz köyü – Öşküncü Kayası (Kunduz Suyu yakınında olan bu yere 9 Temmuz Pazar günü geldiği vakit, askere cephanesi dağıtılır) gelinir. Buradan Koyulhisar karşısındaki Şahni'ye (Şahne hamni, Şahdir = Kelkit Çayı boyunda) ve oradan Akşehir sahrasına varılır.

Akşehir'in "Güzeller Çayırı" konağında Anadolu Beylerbeyi tarafından karakollar (heberciler) tayin edilir. Buradan yine Akşehir Sahrası içinde kalan Ezdebir (Ezbider) konağına ve oradan 20 Cemaziyelevvel / *13 Temmuz Perşembe* günü Suşehri Çayırı konağına,⁵⁹ bu mahalden ayrılan ordu o zamanlarda Kemah'a tabi bulunan (bugünkü

⁵⁷ Çaldıran Seferi ve bu süreçte yaşananlar hakkında geniş bilgi için bak. Tahir Erdoğan Şahin, *Erzincan Tarihi*, I, Ankara 2019, s. 12- 30.

⁵⁸ Haydar Çelebi, *Ruznâme*, (Haz. Y. Senemoğlu), İstanbul, s. 67 – 75; Ferîdun Beğ, *Münşeâtü's-Selâtin'i Osmaniye-I*, İstanbul 1274, s. 398 – 401. Bizim esas aldığımız bu iki eserden başka Tâcîzâde Câfer Çelebi, *Münşeât*, Mevlânâ Mûz. Ktp. Nr. 2253, 109 b- 110 a-; Celâlzâde, *Selimnâme*, Hazine Ktp. Nr. 3333, Şehabettin Tekindağ, *Yeni Kaynak ve Vesikaların Işığında Yavuz S. Selim'in İran Seferi*, TD, XVII, S. 22, (1967), s. 58 – 71; F. Kırzioğlu, *Osmanlıların Kafkas İllerini Fethi*, s. 100 vd. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi- II*, s. 260 vd.; S. Tansel, *Y. S. Selim*, s. 43 vd. vb.

⁵⁹ Bu mevkiinin Suşehri ile aynı tutulması mümkün görülüyor. Zira, Suşehri merkezi Ezbider'in ziyadesiyle batısında kalmaktadır. Safevî sınırının başlangıcı olarak kaydedilen (Haydar Çelebi, s. 68) bu mahallin, bugünkü Ağvanis adlı kasabanın civarı olduğu kanaatindeyiz. Bilahare 14 Temmuz günü Gökseki'ye (Refahiye) geldiğinin kaydedilişi de bunu teyit eder. Bu itibarla bazı araştırmacılarımızın Osmanlı – Safevî sınırının, Koyulhisar – Suşehri arasında olduğu görüşlerine katılmıyoruz. O günkü yarı resmi sınır, hemen hemen bugünkü Sivas – Erzincan (yalnızca Ağvanis Safevîler'e dahil olmak kaydıyla) sınırının geçtiği yükseltilere tekabül etmekteydi. Yine aynı mevkiye Haydar Çelebi "Çaysu" demektedir.



Zevker karşısında) Gökseki'ye gelir.

Gökseki'de iki gün kalınır. İlk gün (14 Temmuz), Erzincan kethüdası (muhafızı) Gülgen gelerek affedilmesini dilemiş, orduya zahire temin etmek için Erzincan yöresine gitmesi karşılığında bağışlanmıştır. Ertesi gün aynı yerde sancakbeylerinden Faik Bey, yanına bazı sipahi ve topçular verilerek Kemah Kalesi'nin keşfine gönderilmiştir.⁶⁰

16 Temmuz Pazar / 23 Cemaziyelevvel: Yine Kemah'a bağlı Aktepe havalisi içinde kalan Büyük Yurt konağına gelinir.⁶¹

17 Temmuz Pazartesi günü, Erzincan'a tabi Kurtlutepe Yaylağı yakınında (Yassıçemen'e bağlı) Hasan Bey Pınarı konağına gelinir.⁶²

Ertesi gün (18 Temmuz) Kerman (Kermene = bugünkü Kırmama) Çayırı yakınındaki Tepebaşı Konağı'na gelinir... Gelen mektuba cevap teşkil eden Türkçe bir mektup yazılmıştır.⁶³

...

19 Temmuz Çarşamba / 26 Cemaziyelevvel: Tepebaşı konağından ayrılan ordu Erzincan Ovası'nın batı kısmında, Fırat Irmağı kıyısına konaklar.⁶⁴

20 Temmuz Perşembe günü çevreye giden bazı askerler Kemah ve Bayburt yörelerinde akınlarda bulunmuş ve çok miktarda ganimetlerle dönmüşlerdir. Ertesi gün aynı konakta (Fırat kıyısında) bulunurlarken, Mısır Sultan'ı Kansu Gavri'nin elçisi elindeki nameyle gelir. Onun adına ziyafet verilir.

23 Temmuz Pazar: Mısır'dan gelen namenin cevabı yazılarak elçi ülkesine gönderilir.

Ağırlıklarıyla birlikte eski arpa emini Mehmed Çelebi, Trabzon'a gönderilerek otağ-ı hümayunun ağırlıkları ve paşaların çadırları ile yola çıkılarak toplayacağı zahireyi

⁶⁰ Kaynaklarda Faik Bey'in Kemah'a gidişinin hangi yerlerden olduğu belirtilmemişse de, bu güzergâhın Gökseki'den Çatalçam ve Cengerli yakınından Kömür Çayı vadisiyle Kemah'a ulaşmış olduğu en akla yakın olanıdır. Nitekim vadi içerisinde kale surları yıkmak için kullanılan yuvarlak biçimde, yaklaşık 60 cm. çapında fırlatma taşları bulunmuştur.

⁶¹ Selçuklular devrinde Çimen Dağlarından Suşehri'ne kadar olan yerler "Akşehir" sahrası olarak biliniyordu. Sonraki dönemlerde (XV - XVI yy.) Akşehirin shası Suşehri'nden Gökseki'ye kadar olan yerleri kapsamıştır. Gökseki'den Çimen Dağları'na kadar olan mahal "Aktepe" sahrası ve Çimen dağları'nın hakim olduğu sahayı Sipikör Dağları'na kadar "Yassıçemen" Sahrası olarak kabul etmek mümkündür. Yassıçemen'de yer alan Kurttepe Yaylağı ise Erzincan'a tabi yerlerin batı sınırının olduğu noktayı teşkil ediyordu.

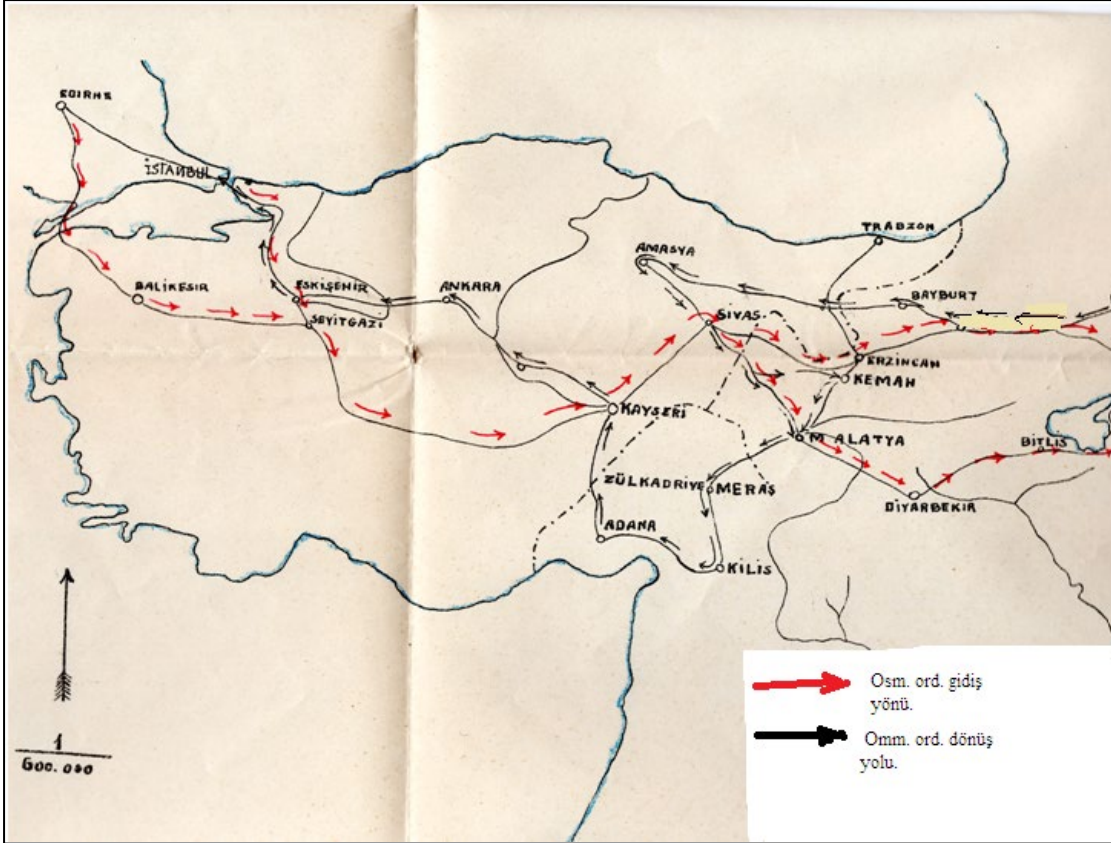
⁶² Hasan Bey Pınarı'nın yerini noktasal olarak tespit edemedik. Ancak "Hasanlı" olarak anılan bölge içerisinde olması gerekir.

⁶³ Tacü't Tevârih, IV. s. 186 - 187.

⁶⁴ Ferruhsad Bey'le ilgili bilgi için bkz. C.2, II/3.



orduya göndermesi emri verilir.⁶⁵



Harita: Osmanlı ordusunun Çaldıran Seferi yol güzergâhı.

24 Temmuz Pazartesi: Erzincan şehir merkezinin yanına gelinir

Yavuz'un Erzincan'dan Tebriz'e kadar kırk konak planını açıklaması üzerine,⁶⁶ artık daha fazla ilerlemenin aleyhinde olanlar Karaman Beylerbeyi Hemdem Paşa'yı ikna ederek onu hükümdara gönderirler. Görünüşe göre, Selim Han'a en yakın bulunan ve öteden beri onunla samimi ilişkileri olabilen tek kimse odur. Şimdi ise bu zatın sözünü

⁶⁵ Osmanlı ordusunun bu ilerleyişi sırasında en büyük zorluk zahire darlığı ve sıkıntısı olmuştur. Onlarla mücadele etmeye gözü kesmeyen Ustaculu oğlu Mehmed Bey, Sivas'tan sonra Safevî ülkesinde kalan güzergâh ve çevresindeki araziye tamamen harap etmişti. Öte yandan Yavuz, sefer sırasında Dulkadir beyi Alâüddevl'e de name gönderip bu sefere katılmasını istemiştir. Alâüddevl'e bu teklifi kabul etmediği gibi, zahire kollarını vurmakla Osmanlı'nın sıkıntısını çoğaltmıştır. Ordunun ana gıda malzemesi, daha önceden tanzimi kararlaştırılan Trabzon üzerinden hayvanlarla gelmekteydi. Bunu takviye etmesi için Gürcü kralına dahi name gönderilmiştir.

⁶⁶“Erzincan'dan Tebriz'e varınca vaki olan konaklardır” başlıklı vesika, Topkapı Saray Müz. Nr. 5465'de kayıtlıdır.



dinleyip teklifini kabul edeceği umulmuştur. Hemdem Paşa konuyu açarak, menzili malum olmayan bir yolda ilerlemek yerine geri dönmenin makul olacağını belirtince, yapılan hesaplar boşa çıkar. Ülke geleceği açısından nazik bir durumda bulunan konuda tezelden hükmünü veren hükümdar, Hemdem Paşa'nın katlini emreder.

...

İdam edilen Hemdem Paşa'nın yerine erkândan Zeynel Paşa tayin edilir. Ordunun o günü Erzincan'da beklemesinin nedeni ise Trabzon'dan gelecek zahiredir. O sırada çevreye çeşitli öncü birlikler gönderilmiştir. Dulkadiroğullarından Şehsuvar oğlu Ali Bey, Bayındırlı Ferahşad Bey (Tercan yöresini iyi bildiği için bu mıntikalara gönderilmiştir), Mihaloğlu Mehmed Ali Bey ve Bali Voyvoda bazı keşiflerde bulunup haber ve ganimetler elde etmişlerdir.

25 Temmuz Günü: Yine Fırat kenarında bulunan Çubuk ⁶⁷ konağına gelinir.

Çubuk (Derbend ağzı, Pınarbaşı, Karahanlı) konağından sonra, *26 Temmuz Perşembe* günü Tercan'a bağlı Dadedye'ye (Orta Viran = veya Ada Tepesi) gelinmiş, fakat köprü zorluğundan dolayı ordu bu derbend önünde biraz beklemek zorunda kalınmıştır.

XVI yüzyıl belgelerinde Erzincan Ovası'nın doğudaki düzlüğü Çubukova diye anılır. Daha sonra Cebeci (bugünkü deyimiyle Cibice) Boğazı'na gelinir. Bu bağızdan sonra kuzeydoğu yönünde vadi ve dağlar aşılarak ilerlenir. Nitekim 1514 ruznâmeleri de ertesi günü (27 Temmuz 1514) Hacme gedüğü /Zon Hanı (Zurun) konağına varılığını kaydederler. Yine aynı belgelerde *28 Temmuz Cumartesi:* Tercan'a tabi Kağızman Konağı'na varıldığında, Bayezid ve İshak Beyler (kendilerine otuzar, adamlarına ise toplam beşer yüz akçe ihsan ile) ileri gönderilmiş, ordu tedbir amacıyla ikiye ayrılmış olarak konaklatılmıştır, bilgisi yer alır.

29 Temmuz Pazar 1514 Çaldıran Seferi'nde Götürü Kalesi Konağı'na (Kötür) ve ertesi gün Tuzla Suyu boyunda bulunan Mama Hatun Kervansarayı'ndan geçilerek Eski-dere (Eşkinci- Eksinci) konağına gelinir. Buradayken Yanya yöneticisi Mustafa Bey ile Trabzon Bey'i (Bıyıklı) Mehmed Bey, Bayburt'un fethine gönderilmişlerdir. Aynı yerde Gureba taifesinin yoklaması yapıldıktan sonra yürüyüşe devam edilir.

Fatih Sultan Mehmed'in Otlukbeli Seferi ile Kanunî'nin 1534 tarihli I. İran Seferi yol güzergâhına göre Fırat Irmağı'nın Kargın mevkisinden geçildiği bilinmektedir.⁶⁸ Kanunî, Kütahya – Konya – Kayseri üzerinden 8 Ağustos 1534'te Sivas'a varır. Bundan sonra ordu, hemen hemen Fatih ve Yavuz'un izlediği güzergâhlar üzerinden yürüyüşüne devam eder. Koçhisar (Hafik), Koyulhisar'dan Aktepe'ye ve oradan da Büyükyurt'a ve

⁶⁷ Çubuk = Çermük. Hoca Sadeddîn, Münecimbaşı. Tacüt-Tevârih, IV, s. 190 – 191; (üçüncü mektup olarak), Haydar Çelebi, s. 47 – 49.

⁶⁸ Franz Taeschner, Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, (çev.Nilüfer Epçeli), İstanbul 2010, s. 13-n.21.



Kermâne (bugünkü Kırmana köyü) üzerinden 10 Safer 941 / 20 Ağustos 1535 gününde Erzincan'a varılır.⁶⁹

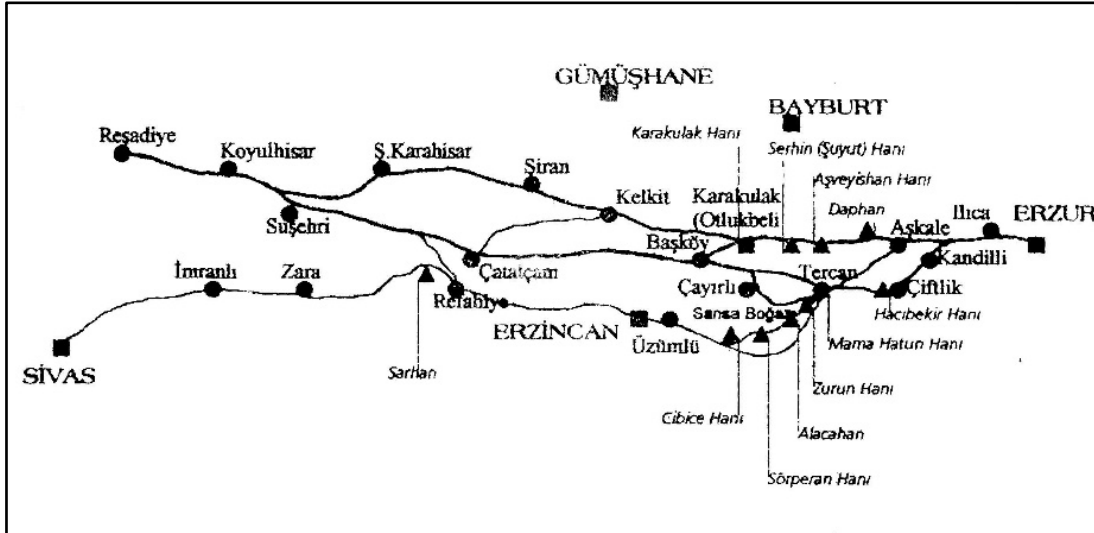
Kargın Kötür'den sonra Tercan'a (Mama Hatun) tabi alanlar geçilir, Erzurum'a tabi Benak (Tercan- Aşkale sınırında bulunan Penek) geçilip Hınıs (Cinis) konağına⁷⁰ ve burdan Erzurum'a gidilirdi.

...

Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Dönüşü (15 Eylül 1514- 15 Eylül 1514)

Bayburt ve Kiğı'nın fethi – Bıyıklı Mehmed Paşa'nın Erzincan'a vali tayin edilmesi (26 Ekim 1514).

Çaldıran'da Safevîleri yenen Yavuz, Tebriz'e kadar varmış, 15 Eylül 1514 tarihinde geri dönmüştür. 16 Ekim'de Çermik ve Ilıca'yı geçip, Tenger Yurdu'na konduğu vakit, Bayburt ve Kiğı'nın fethedildiği haberi alınmıştır.⁷¹



Harita: Erzincan'ın kuzeyindeki güzergâh ve menziller (H. Gündoğdu, *Kuzeydoğu Anadolu Yol Güzergâhı ve Karakulak Menzili*, Güzel Sant. Ens. Der. S. 7, Erzurum 2001, s. 65.)

Bıyıklı Mehmed Paşa 30/31 Temmuz günü Mama Hatun'a geldiği zaman Bayburt'un zabtı için vazifelendirilmiştir. Burayı zabtı sırasında ettiği zaman (27 Şaban Salı), takındığı sert tutum, Kiğı ve çevresindeki bazı merkezlerin koruyucularının

⁶⁹ Ferîdun Bey, I, s. 540 vd.

⁷⁰ Haydar Çelebi, s. 71.

⁷¹ Haydar Çelebi, s. 85 (Sinor – Senur sahrasında Akkoyunlulardan Hacı Bey ve Karabölek Kara Yölük Beğın zâviye ve ticarethanesi vardır. Mamur bir kariyedir. Ziraatı bol bir yerdir.); İbn Kemal IX, 235 a; Hoca Sadeddîn, IV, s. 226, Solakzade Tarihi, s. 273; Münecimbaşı, s. 468; Şükrî, s. 22 b; Ali, 242 a.



korkmalarına yol açmış ve buraların alınması kolay olmuştur.

24 Ekim (4 Ramazan) Bayburt tevabinden Danişmend kariyesi yakınına gelindiği gün, Mehmed Bey (Baş Mirahur Bıyıklı Mehmed Paşa = aslı Akkoyunlu Türkmenlerindendir), Trabzon ve Şarkıkarahisar sancak beyi yapılır.

26 Ekim'de Bayburt'un Sinor köyüne varan Yavuz Selim, bayram gününde orada bulduktan sonra, kışı geçirmek için 15 Eylül 1514 tarihine kadar ikamet edeceği Amasya şehrine gider.

Kemah'ın Alınması (19 Mayıs 1515) sırasında zikredilen konaklar: Osmanlı ordusu Çaldıran'da en güçlü düşmanını yenmiş olmakla birlikte Doğu Anadolu'da Kemah gibi güvenlik açısından hâlâ önemini koruyan kale henüz Safevîli kuvvetlerden alınamamıştır. Ayrıca, güneydeki Dulkadirli Alaüddevle ve hatta Kölemenler tehlikesi ortadan kalkmış değildir. Yavuz Selim, Amasya'da bulunduğu Kasım ayının son günlerinde, Şah İsmail'in Abdülvahhab adlı elçisiyle teklif ettiği barış teklifini reddetmiş, doğudaki müttefik kent hükümdarlarından İdris'e de, Kemah'ı gelip alacağını, Alaüddevle'nin ortadan kaldırılacağını bildirmiştir.⁷²

...

19 Nisan 1515 (5 Rebiyülevvelin 921) tarihinde Amasya'dan hareket etmiş olan Yavuz, Sivas – Merzifon üzerinden Kemah'a yönelmiştir.⁷³ Amasya'dan Kemah'a kadar bir ay zarfında gidilmiştir. Orduya, bu ara yolda bazı takviye kuvvet ve harp araçları (Tokat'tan getirilen toplar) katılmıştır.⁷⁴

14 Mayıs 1515 günü Kemah'a tabi Çit Hanı Konağı'na gelen Yavuz, ertesi Rebiyülahir'in ilk gününde Ağarmi Yurdu Konağı'na, 16 Mayıs Çarşamba günü Yoğun Pelid'e, 17 Mayıs Perşembe günü Gördeneç'e ve 18 Mayıs Cuma ise Elmalı Yurdu Konağı'na varır.

19 Mayıs Cumartesi: Bugün Yavuz'un emrindeki kuvvetler, Kemah Kalesi önüne gelmiş ve aynı gün içerisinde kale uygun yerlerden çevrilerek güçlü bir top ateşine tutulmuştur. Daha sonra ikindiye doğru kaleye Osmanlı askerleri çıkmaya muvaffak olup bayrak çekilmiştir. Kale kumandanı Varsak Mehmed üç yüz adamı ile ölünceye kadar direnmiştir. Nihayet akşam vakti olduğu saatlerde karşı koyacak hiçbir asker kalmamış, kaledeki diğer çocuk, kadın ve ihtiyarlar tutsak alınmışlardır.

Kalenin fethinden sonra askerlere yaptıkları işler sayesinde terfi ve ihsan dağıtımı olmuştur.

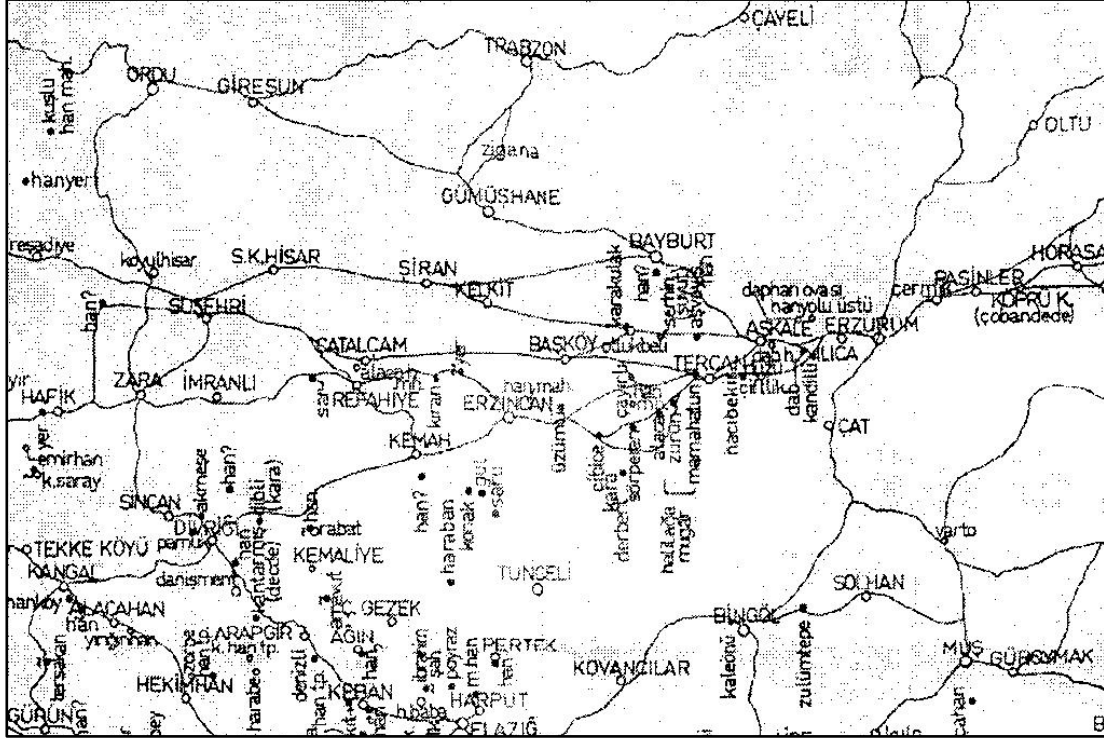
⁷² Hoca Sadeddîn, IV, s. 231.

⁷³ Haydar Çelebi, s. 88 – 89, 150; Sadedîn, IV, s. 233; Feridun Bey, I, s. 413; Âli, 243 a; Keşfi, 53 b; Şükrî, s. 26 a.

⁷⁴ Solakzâde, s. 374; Hoca Sadeddîn, IV, s. 233 – 234.



Ertesi gün, kale içine gelen Yavuz, 27 Mayıs'a kadar burada kalmış, kaleyi onartmaktan başka bir burç ilave ettirmiştir. 27 Mayıs günü “umerâ-i pesendi de râ-i zümerasından” Karaçin oğlu Ahmed kalenin muhafazasına memur edilmiştir.⁷⁵



Harita : Doğu Anadolu'da Osm. dön. ordu yolları ve menziller, (H. G. Yurdaydın'dan nakl. Orhan Cezmi Tuncer, Anadolu. Kervan Yolları, Ankara 2007, s. 50.)

Kemah'ta on gün kalan Yavuz Selim, gelmiş olduğu konaklardan geri dönmüştür. (Kemah – Gördeneç – Yoğun Pelit⁷⁶ – Karye ağzı – Çit- Sivas vs...)⁷⁷

...

Sultan IV. Murat'ın 1578 tarihli Gürcistan Seferi: IV. Murat'ın Gürcistan Seferi için izlediği yol Erzincan'ın kuzeyinden geçmektedir. Şöyle ki: Yassıçimen (bugünkü Çimen Dağları üst patosu) tarihi yollar açısından hemen her zaman önemli bir kavşaktır. Batıdan doğuya yönelen ordular bu kavşaktan güneye (Kemah- Malatya), kuzeye (Giresun- Trabzon), doğuya (Erzincan) ya da kuzeydoğuya (Bayburt- Gürcistan)

⁷⁵ Hoca Sadeddin, IV, s. 234 – 235; Solakzâde, 375; Haydar Çelebi, s. 90, 150; Feridun Bey, I, s. 413, 464 – 465; Müneccimbaşı, s. 470.

⁷⁶ Palutdamı.

⁷⁷ Haydar Çelebi, s. 90 – 91. Hoca Sadeddin, IV, s. 263 – 268; Müneccimbaşı, s. 476.

Selim Zeynep Vakfı 1534; Feridun I, 400	Soliman 1. Vakfı 1534; Feridun I, 400	Soliman 2. Vakfı 1548; İkinci İran Seferi, 423	Yeni Vakıf Nuru'ssaniye, 416	Murad II Vakfı 1636; Feridun II, 449	H.Ş. D.İh. 627 Z. 4	Evliya Çelebi 1677
صو شہری چاری (صو شہری چاری)	کوش دکن (صو شہری چاری)	Söğüt, Bozburun 2670. Söğüt, Bozburun	صو شہری	چوبان یازی	بارودی قی	Sükhari Tshobangy Tse
گوک سکی اقی تپہ سہ سہ صو شہری چاری تہ کد بیوک بورت تہ اقی تپہ تہ صو شہری چاری تہ	اقی دپہ صو شہری چاری تہ بیوک بورت صو شہری چاری تہ	Aktepe Jalfozi Söğüt Jalfozi Jalfozi	اورچل درہی	بار پیکاری	بار غازی پیکاری	Gökseki y. Orshil Dagh
حسن بک پیکاری یہی چمن سہ سہ قوری تپہ بیانی تہ صو شہری چاری تہ تہ باشی کرمانہ چاری تہ یہی چمن فرات کناری ارزنجان تہ	کرمانہ ارزنجان	Erzingian	یہی چمن 7.105	یہی چمن بیوک یہی چمن	چمن بیالیسی یاسی چمن	y. Tshimen Dagh y. Gerneri Erzindjan
17.5. مہ مکمل 17.5. مہ مکمل 17.5. مہ مکمل						

Tablo 2.1: Erzincan- Mamahatun (Tercan) .(F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

L. Selim'in 1514 Iran Seferi Feridun I, 400	Kanuni Sultan Süleyman'ın 1534 Birinci Iran Seferi Feridun I, 586	Kanuni Sultan Süleyman'ın 1548 İkinci Iran Seferi Leunclavius, 423	H. Q. Djih. 428 Z. 4.	Evliya Dr. II, 374 = TschM II, 182 v; Dr. II, 378 = TschM II, 185 r; Dr. V, 53	Kiepert'in haritası
فرات کناری bei ارزنجان	ارزنجان	Erzingian önünde	(ارزنجان?)	قلعة ارزنجان	Erzindjan
چوق kenarında. فرات karşısında: ناک باش diğer isimler: در بند اغزی پیکار باشی (ن خانہ سی) دادہ دیہہ) diğer isimler: (اورتہ ویران 'a bağli تہ اقی تپہ تہ صو شہری چاری تہ	چوق بوردی Boğazın ağzında (در بند اغز دہہ)	Zibuc-oua, Fırat kenarında	قریہ جن	قریہ جن (8)	Djimmin
جیبجہ کیدوکی زرون خانی?)	خانی	Jaila	کشیش خانی	قریہ جیبجہ خانی	krş. için Djibidje Boghazy Keshish Daghy
قازمان?) باغلی: ارزنجان کو نور قلعه سی?) باغلی: ارزنجان	en zor yok: قلارص onlerinde dinlenme (قرص)	8 mil bayır aşağı Karkin Han	ترجان	Fırat üzerinde bir aşıp köprüde قریہ کتور	Qarghyn Terdjan Köttür Köprüsü Köttür
Han'ın geçerek: Mamahatun vorbeji?) sonraki durak: درہ	خوبیار harabelerinde: Kararmak' taki dağılar	Kelai Hubnar Kararmak' taki dağılar	ماما خانون	قریہ ماما خانون	Mamahatun

Tablo 2.2: Erzincan- Mamahatun (Tercan) .(F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



Selim I. İran Seferi 1514; Feridun I, 400	Solimans I. Seferi 1534 Feridun I, 586	Solimans 2. Seferi 1548 Leunclavius, 423	1578 Nusretname, 116r	Mürad II Erzurum Seferi 1635; Feridun II, 409	Djih. 627, vorl. Z. (vgl. 428, Z. 4)	Evlja Dr. II, 202 - TschM II, 95 v; Dr. II, 374 - TschM II, 181 v; Dr. V, 52	Kiepert'in haritası
Am. Hasam Mama Hatun	Am. Hasam Mama Hatun	Kefai Hubnar Kararacak kenarında ordugah, Mamahatun Han'ın yanından 28 M.	Mama Hatun	Mama Hatun	Mama Hatun	Qribe Mama Hatun	Mama Chatun
Aski Dore (Ashkenazi Namen)		28 M.		6 St.	4 1/2 St.		Eskindji
Penek (Penek Dore)	Penek	Peik Jaita ISM-bir dağın üzerinden	Penek	Penek	Penek	5 St. 7)	Penek
Penek (Penek Dore)		16 M.	Penek	5 St.	5 St. 5 Nerdiban		Nerdiban
Penek (Penek Dore)	Penek	Zenzis	Penek	5 St.	5 St.	Qribe Djinis	Djinis
Penek (Penek Dore)	Penek	16 M.	Penek	6 St.	6 St.	5 St.	
Penek (Penek Dore)	Penek	Iligie Erzurum Ovası'nda	Penek	6 St.	6 St.	Qribe Ildje	Ildje
Penek (Penek Dore)	Penek	6 M.	Penek	6 St.	4 St.	5 St.	vgl. Souq Tshermuk
Penek (Penek Dore)	Penek	Erzurum karşısında	Penek	6 St.	4 St.	Qribe Kjan	Kjan
Penek (Penek Dore)	Penek		Penek	6 St.	4 St.	3 St.	
Penek (Penek Dore)	Penek		Penek	6 St.	4 St.	Qribe Erzerum	Erzerum

Tablo 3.1: Tercan- Erzurum. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

I. Selim'in 1514 İran Seferi Feridun I, 400	Kanun'un 1534 Birinci İran Seferi Feridun I, 586	Kanun'un 1548 İkinci İran Seferi Leunclavius, 423	1578 Gürcistan Seferi Nusretname, 116r	IV. Murad'ın 1635 Erzurum Seferi Feridun II, 409	Djih. 627, vorl. Z. (vgl. 428, Z. 4)	Evlja Dr. II, 202 - TschM II, 95 v; Dr. II, 374 - TschM II, 181 v; Dr. V, 52	Kiepert'in haritası
(durak) Han vorbei 1)	harabelerde Mama Hatun ötesinde	Kefai Hubnar Kararacak kenarında ordugah, Mamahatun Han'ın yanından 28 M.	Mama Hatun	Mama Hatun	Mama Hatun	Qribe Mama Hatun	Mama Chatun
(Ashkenazi Namen)		28 M.		6 St.	4 1/2 St.		Eskindji
Penek (Penek Dore)	Penek	Peik Jaita ISM-bir dağın üzerinden	Penek	Penek	Penek	5 St. 7)	Penek
Penek (Penek Dore)		16 M.	Penek	5 St.	5 St. 5 Nerdiban		Nerdiban
Penek (Penek Dore)	Penek	Zenzis	Penek	5 St.	5 St.	Qribe Djinis	Djinis
Penek (Penek Dore)	Penek	16 M.	Penek	6 St.	6 St.	5 St.	
Penek (Penek Dore)	Penek	Iligie Erzurum Ovası'nda	Penek	6 St.	6 St.	Qribe Ildje	Ildje
Penek (Penek Dore)	Penek	6 M.	Penek	6 St.	4 St.	5 St.	vgl. Souq Tshermuk
Penek (Penek Dore)	Penek	Erzurum karşısında	Penek	6 St.	4 St.	Qribe Kjan	Kjan
Penek (Penek Dore)	Penek		Penek	6 St.	4 St.	3 St.	
Penek (Penek Dore)	Penek		Penek	6 St.	4 St.	Qribe Erzerum	Erzerum

Tablo 3.2: Tercan- Erzurum. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



gany. Felt. 1878 Nüsretname, 116v.	Mürad II. Seyahat 1635 Feridun II, 409	H. Q. Djih. 627, Z. 4 v. u.	Kiepert'in haritası
یسی چین	بیروک یسی چین	یاسی چین	krş. için Tschimen Dagh
بالخور	پالاکور	5 Saat	Balahor
	صدقه	قره بولور	
	چبرین	3 Saat	krş. için Djebra
	سنور اباد	سکر صحرایی	krş. için Sünnur
چور شیخی	چامورلو شهنه	چانیک	Chaik?? Tshamur
تولوس	اولوسلر	تولوسلر	Tolos
آق دکرمن	آق کویری	آق دکرمن	
ماما خاتون	ماما خاتون	ماما خاتون	Mama Chatun

Tablo 4.1:
Yassıçimen'den
kuzeydoğu'ya
yönelen Balahor-
Tolos – Tercan yolu .
(F. Taeschner, O. K.
Gr. And. Yol Ağı)

1878 Gürcistan Seferi Nüsretname, 116v.	IV. Murad'ın 1635 Erivan Seferi Feridun II, 409	H. Q. Djih. 627, Z. 4. v. u.	Kiepert'in haritası
یسی چین	بیروک یسی چین	یاسی چین	krş. için Tschimen Dagh
	5 Saat	5 Saat	Balahor
بالخور	پالاکور	قره بولور	
	8 Saat	3 Saat	krş. için Djebra
	صدقه	سکر صحرایی	krş. için Sünnur
	7 Saat	5 Saat	
	چبرین	چانیک	Chaik?? Tshamur
	6 Saat	5 1/2 Saat	
	سنور اباد	تولوسلر	Tolos
چور شیخی	چامورلو شهنه	4 1/2 Saat	
	5 Saat	آق دکرمن	
تولوس	اولوسلر	آق دکرمن	
	5 Saat	Fırat Nehri üzeri 5 1/2 saat	
آق دکرمن	آق کویری	ماما خاتون	Mama Chatun
	5 Saat		
ماما خاتون	ماما خاتون		

Tablo 4.2:
Yassıçimen'den
kuzeydoğu'ya
yönelen Balahor-
Tolos – Tercan
yolu. (F.
Taeschner, O. K.
Gr. And. Yol Ağı)



Djil. 628, l. 9. Leipzig U. B. 1025, 115 r.)	Evl. Dr. II, 197 ff. TschM. II, 93 v.	Evl. II, 388 TschM. II, 190 v.	1727 tarihli Berlin güzergâhı ms. a. 4-1209, 72 v)	Kiepert'in haritası
نیکسار	قلعه نیکسار ¹⁾	قلعه نیکسار	نیکسار	Niksar
9 St.	قریه باش چنتک	قریه باش چنتک	باش چنتک	Bash Tschiftlik
جسر چنم ²⁾ کرکید ایرمنی ³⁾	اسکفسیر قنصاس	قریه کیرادی ولی اغا	5 St.	Iskefsir Kelkit
قلعه	قریه شامنه ⁴⁾	4 St. بوسکک کلمه چک yanından	چاقراس ⁵⁾	Ermanig ¹³⁾
4 St.	قریه ارمی	قریه ارمی	3 St.	
14 St.	قریه تکیه ⁶⁾	5 St. قریه ایرمز ⁷⁾	قریله ویران ¹⁰⁾	Qzyldjören
5 St.	قریه چاودار ⁸⁾	قریه چاودار	4 St.	
حاجی مراد	5 St.	قریه حاجی مراد	8 St.	Sultan Murad Han
1 St. کوندور کوردوسیا ⁹⁾ قونلو حصار ¹⁰⁾	قلعه قونلو حصار	قلعه حاجی مراد	قونلو حصار ¹¹⁾	vgl. Kunduz Köprü Qollu Hisar

1) Leipzig 1025'e göre mesafeler
2) TschM'de ayrıca نیکسار başlığında
3) Sadece Leipzig 1025
4) El yazmasında böyle; Dr.'de شامنه
5) Her yerde böyle, RAS dahil (Hammer yanlışlıkla, Tekine)
6) Her yerde böyle, RAS dahil (Hammer yanlışlıkla, Châddar)
7) Dr.'de eksik.
8) İkinci güzergâh: 1. Üsküdar - Erzurum
2. Ladik - Tebriz; ikinci güzergâh daha eksik
9) Birinci güzergâhta eksik
10) Birinci güzergâhta (Başçiftlik'ten 5 saat) ilave: اسکفسیر 'ye bağlı
11) Ms.'de (ikinci güzergâh) تکیه; birinci güzergâhta eksik
12) Birinci güzergâh (Kızılaviran)'dan 5 saat:
حاجی مراد 'a bağlı قونلو حصار
13) Blau'nun göre Strecker, ZAE, N. F. 11
1861, S. 362

Tablo 5.1: Niksar-Koyulhisar- Hacı Murad. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

Djil. 628, l. Z. Leipzig U. B. 1025, 115 r.)	Evl. Dr. II, 197 ff. TschM. II, 93 v.	Evl. II, 388 TschM. II, 190 v.	1727 tarihli Berlin güzergâhı ms. a. 4-1209, 72 v)	Kiepert'in haritası
نیکسار	قلعه نیکسار ¹⁾	قلعه نیکسار	نیکسار	Niksar
9 St.	6 St.	قریه باش چنتک	8 St.	
جسر چنم ²⁾ کرکید ایرمنی ³⁾	قریه باش چنتک	قریه باش چنتک	باش چنتک	Bash Tschiftlik
قلعه	اسکفسیر قنصاس	قریه کیرادی ولی اغا	5 St.	Iskefsir Kelkit
3 St.	قریه شامنه ⁴⁾	4 St. بوسکک کلمه چک yanından	چاقراس ⁵⁾	vgl. Tschagra
4 St.	قریه ارمی	قریه ارمی	3 St.	Ermanig ¹³⁾
14 St.	قریه تکیه ⁶⁾	5 St. قریه ایرمز ⁷⁾	قریله ویران ¹⁰⁾	Qzyldjören
5 St.	قریه چاودار ⁸⁾	قریه چاودار	4 St.	
حاجی مراد	5 St.	قریه حاجی مراد	8 St.	Sultan Murad Han
1 St. کوندور کوردوسیا ⁹⁾ قونلو حصار ¹⁰⁾	قلعه قونلو حصار	قلعه حاجی مراد	قونلو حصار ¹¹⁾	vgl. Kunduz Köprü Qollu Hisar

1) Leipzig 1025'e göre mesafeler
2) TschM'de ayrıca نیکسار başlığında
3) Sadece Leipzig 1025
4) El yazmasında böyle; Dr.'de شامنه
5) Her yerde böyle, RAS dahil (Hammer yanlışlıkla, Tekine)
6) Her yerde böyle, RAS dahil (Hammer yanlışlıkla, Châddar)
7) Dr.'de eksik.
8) İkinci güzergâh: 1. Üsküdar - Erzurum
2. Ladik - Tebriz; ikinci güzergâh daha eksik
9) Birinci güzergâhta eksik
10) Birinci güzergâhta (Başçiftlik'ten 5 saat) ilave: اسکفسیر 'ye bağlı
11) Ms.'de (ikinci güzergâh) تکیه; birinci güzergâhta eksik
12) Birinci güzergâh (Kızılaviran)'dan 5 saat:
حاجی مراد 'a bağlı قونلو حصار
13) Blau'nun göre Strecker, ZAE, N. F. 11
1861, S. 362

Tablo 5.2: Niksar-Koyulhisar- Hacı Murad. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



S'Aramon 1548 S. 71	Newberie 1581 Purchas S. 1418	Evl. Dr. II, 198 TschM. II, 94 r. f.	Evl. Dr. II, 383 TschM. II, 187 v.	Evl. Dr. V, 53	Kiepert'in haritası
Coyouassar		قلعه قوش حصار 7 St. دوران (1) اق شارا (2) اواسی 4 St.	قلمه قوش حصار 7 St. دوران (1) اق شارا (2) اواسی 4 St.		Qoila Hisar
	Andre	قریه اندرس 2 St.	قریه اندرس 2 St.		Aqshar Ova
Asebidis		طبان احمد چفتلیک 2 St. قریه ازبدر	طبان احمد چفتلیک 2 St. ازبدر (قریه) 2 St.	یعقوب آغا اله ملك	Enderos
Girbanambea ^{*)}	Shewbaning		شیخ ستان (8) قریه بارو کوی (i. d. Nähe)	بارو شیخ سنلی	Ezbider
Ardingicly ^{*)}	Ardansogh		ارزنسی (قریه) 6 St.	ارزنس	Baru
Glardarely ^{*)}	über d. Gebirge Chardalor Karawanserei Serperron	nach Zaghapan Kelkit Täufelilk	باش خان 7 St.	بلغار چایری	Tshobanly Tekje?
Arzingan	Arzingam		ارزنجان	ارزنس	Tshardagly Dagh Su
				بالکن باغ قریه ارزنجان	Jalynyz Bagh Erzindjan

Tablo 6.1: Koyulhisar- Erzincan. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

d'Aramon 1548 S. 71	Newberie 1581 Purchas S. 1418	Evl. Dr. II, 198 TschM. II, 94 r. f.	Evl. Dr. II, 383 TschM. II, 187 v.	Evl. Dr. V, 53	Kiepert'in haritası
Coyouassar	Büyük bir kalenin yanından	قلعه قوش حصار 7 St. دوران (1) اق شارا (2) اواسی 4 St.	قلمه قوش حصار 7 St. دوران (1) اق شارا (2) اواسی 4 St.		Qoila Hisar
	Andre	قریه اندرس 2 St.	قریه اندرس 2 St.	nach Zera — Toqat	Aqshar Ova
Asebidis		طبان احمد چفتلیک 2 St. قریه ازبدر	طبان احمد چفتلیک (3) 4 St. ازبدر (قریه) 8 St.	یعقوب آغا اله ملك	Enderos
Girbanambea ^{*)}	Shewbaning		شیخ ستان (8) قریه بارو کوی (i. d. Nähe)	بارو شیخ سنلی	Ezbider
Ardingicly ^{*)}	Ardansogh		ارزنسی (قریه) 6 St.	ارزنس	Baru
Glardarely ^{*)}	über d. Gebirge Chardalor Karawanserei Serperron	nach Zaghapan Kelkit Täufelilk	باش خان 7 St.	بلغار چایری	Tshobanly Tekje?
Arzingan	Arzingam		ارزنجان	ارزنس	Tshardagly Dagh und Su
				بالکن باغ قریه ارزنجان	Jalynyz Bagh Erzindjan

Tablo 6.2:
Koyulhisar-
Erzincan. (F.
Taeschner, O. K.
Gr. And. Yol Ağı)



Evl. II. 388 TschM. II. 190 v.	1727 tarihli Berlin güzergâhı ns. or. 4' 1209, 72 v.	1757 tarihli Leipzig güzergâhı U.B. 1025, 115r.	Kiepert'in haritası
قلعه حاجی مراد (1) نهر کرکوک 572. m. Tal von قویلی حصار 8 St. قریه یعقوب آغا ماندووال (5) دره لری inden قورد دره لری ve نهر کرکوک 'e akan bir nehir üzerinden geçiş 6 St. قلعه شاین قاره حصار	قویلی حصار (2) 10 St. اندرس (3) 5 St. جسر قورباغی (4) 7 St. قره حصار شرقی 10 (6) St. تکیه 8 (6) St. شیران	قویلی حصار حاج مراد خان عشقر اواسی 14 St. کوردی 12 St. شیران شیران	Qoılıhisar Sultan Murad Han Enderos Aqsher Ova Küdeli Qurba Köprü Shabin Qarahisar Ulu Sheiran

Tablo 7.1: Koyulhisar-Uluşiran. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

Evl. II. 388 TschM. II. 190 v.	1727 tarihli Berlin güzergâhı ns. or. 4' 1209, 72 v.	1757 tarihli Leipzig güzergâhı U.B. 1025, 115r.	Kiepert'in haritası
قلعه حاجی مراد (1) نهر کرکوک 5 St. im Tal von قویلی حصار 8 St. قریه یعقوب آغا ماندووال (5) دره لری inden قورد دره لری ve نهر کرکوک 'e akan bir nehir üzerinden geçiş 6 St. قلعه شاین قاره حصار 1) Dr.'de یوغاز کش adında bir yerden geçilir; bu, yaymının yanığıdır. Evliya Çelebi, süreklı olarak olarak کرکوک diye adlandırılan Kelkit Nehri'nde (karşılaştırma için R. Hartmann, 187, Not 2) Boğazkesen'de Tozani ile ilişkisinde bahsetmektedir.	قویلی حصار (2) 10 St. اندرس (3) 5 St. جسر قورباغی (4) 7 St. قره حصار شرقی 10 (6) St. تکیه 8 (6) St. شیران	قویلی حصار حاج مراد خان عشقر اواسی 14 St. کوردی 12 St. شیران شیران	Qoılıhisar Sultan Murad Han Enderos Aqsher Ova Küdeli Qurba Köprü Shabin Qarahisar Ulu Sheiran

Tablo 7.2: Koyulhisar-Uluşiran. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



Newberie 1581 bei Purchas, S. 1418	Tavernier I, S. 13	Tournefort II, 426 ff.	1757 tarihli Leipzig güzergahı; U.B. 1025, 115v.	Kiepert'in haritası
<u>Tocat</u> Ponnats Nehri kenarında <u>Manec</u> <u>Namnous</u> <u>Prassa</u> <u>Longo</u> başka bir nehire Nehrin kenarında <u>Yeoltedder</u> köyü; nehirin kuzey kıyısında büyük bir kalenin yanından geçilir <u>Andre</u>	<u>Tocat</u> (veya <u>Charkliqueu</u>) <u>Almous</u> <u>Toufanlu-sou</u> <u>Karabehir</u> ¹ Dağı) <u>begui-endren</u> ²) <u>Chesmebeler</u> ³ Çeşmesi) <u>Adras</u>	<u>Tocat</u> <u>Tosanlu</u> Nehri kenarında <u>Almous</u> <u>Agimbrat</u> ou <u>Agimourat</u> <u>Couleisar</u>	طوقات کییره کافر اواسی 'na bağlı (Sivas eyaleti) نهر توزان اوکوزلو مودانیس بی اوبولو حاجی مراد خان	Toqat Almush Tozanly Su krş. için Qozlu (Ipsala Dere) krş. için Modasun (Kelkit) Sultan Murad Han Qoiluhisar Enderes

1) Almanca tercemesi; *Karabchin*
2) "Beyleri attan indiren" anlamında "Beyindiren"
3) *Billur Çeşme*; Almanca baskıda: *Chermedeler*

Tablo 8.2: Tokat- Koyulhisar- Enderes. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

I, S. 17	TechN. II, 99 v.	III	IV	Ezbider
Zacapa Nehri üzerinde bir alay kışma sıcaklığında 4 püskül ya Ezbider	قرية ازبدر 4 St. مطبخات زبدا درمسی (1) 5 St. قرية قره بعلوب 3 St. قورقوز (2) اواسی 8 St. قرية بارنوا (3) شبان د. (4) über d. قشوی اوغالی کوی	Karabehir dağı kenarında	دلو. دلو.	Ezbider Zaghapa yani FyndyqlyBel Ulu Sheiran Qaradja (7) Sarıdje Salut Salut Beli (7) Oermeli Kelkit Tshiftlik
Dikmebel bir değir sıcaklığında	4 St. 4 St. قرية قره جبار 5 St. قرية ساریدر (8) 6 St. قرية ساتورت (9) über den bayı n die صحرای کرکوک اواسی 5 St. قرية کعبه محمد اغا 5 St.	ساشان بابی پورموق درمسی شیران شیران قرية (10) 8 St. ساقلی بابی	کرکوک	
Gormen	قرية کرملی	کرکوک چهلدر	کرکوک	

1) TechN. de köyün bir barada درمسی
2) TechN. de köyün bir barada درمسی
3) TechN. de köyün bir barada درمسی
4) TechN. de köyün bir barada درمسی
5) TechN. de köyün bir barada درمسی
6) D. de ekok
8) D. de ekok
9) D. de ekok
7) Strucka'nın planı:
ZAE, N. F. 11,
1861

Tablo 9.2: Ezbider (Akıncılar)- Germeli-Kelkit Çiftliği. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



Müfredat'ın 1635'te Ferikân II, 416	H. Q. Dîh. 628, Z. 14	ayn yer 15. satırda "veya" (ياصفا) ile	ayn yer 16. satırda veya (ياصفا)	ayn yer 20. satırda veya (ياصفا)	Erl. IV, S. 5 W, 4 v. vd.	1777 tarihli Berlin güzergâhı ms. nr. f. 1289, 72z.	Kâperî'nin haritası
Sivas 5 St.	Sivas	Sivas			Sivas 7 St.	Sivas	Sivas Egri Köprü
Sahibgöçü Hanı 4 St.	اولاقلان كوربي	سلجوق خان 4 1/2 St.			قصبة اولاقان 7 St.	اولاقان	Ulash
حسن كوربي 5 St.	حسن كوربي	دكرمن كوربي 4 St.			برلاق سلطان حسن (hier Stein- pfeiler als Weg- weiser) 7 St.		Dikili Tash
قنقال كوربي 6 St.	قنقال	قنقال			قصبة قنقال 7 St.	قنقال	Qanghal
الاجه خان 5 St.			الاجه خان		الاجه خان	الاجه خان	Aladja Han
حسن چلبی كوربي 5 St.			حسن چلبی كوربي		قرية حسن چلبی 7 St.	حسن چلبی	Hasan Tshelbi
حكيم خان 2 St.			حكيم خان		قرية چورچي 5 St.	حكيم خان	Hekim Han
كسك كوربي 5 St.			كسك كوربي		قنقال كوربي (قره طاقان) 7 St.	قنقال كوربي	Kesmek Köprü
حسن بادرقي 7 St.			حسن بادرقي		حسن بادرقي	حسن بادرقي	Hasan Badriq
ملاطيه 5 St.			ملاطيه		قنقال ملاطيه	قنقال ملاطيه	Malatia (Eskişehir)

1) Dr. de luata 2) Dizi[[[3) W'de boyile; Dr. 5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

2) Dizi[[[3) W'de boyile; Dr. 5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

4) Artından "veya" (ياصفا) ile Karagözü-Mamahatan (bzk. c.II, s.18, dipnot 47) güzergâhı gelir; ayrıca (buraya ait): Alaca Han (الاجه خان) - Armutlu (ارموتلو) - Aladja Han (الاجه خان) - Armutlu (ارموتلو)

5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

Tablo 11.1: Sivas- Malatya. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)

IV. Murad'ın 1635'te Ferikân II, 416	H. Q. Dîh. 628, Z. 14	ayn yer 15. satırda "veya" (ياصفا) ile	ayn yer 16. satırda veya (ياصفا)	ayn yer 20. satırda veya (ياصفا)	Erl. IV, S. 5 W, 4 v. vd.	1777 tarihli Berlin güzergâhı ms. nr. f. 1289, 72z.	Kâperî'nin haritası
Sivas 5 St.	Sivas	Sivas			Sivas 7 St.	Sivas	Sivas Egri Köprü
Sahibgöçü Hanı 4 St.	اولاقلان كوربي	سلجوق خان 4 1/2 St.			قصبة اولاقان 7 St.	اولاقان	Ulash
حسن كوربي 5 St.	حسن كوربي	دكرمن كوربي 4 St.			برلاق سلطان حسن (hier Stein- pfeiler als Weg- weiser) 7 St.		Dikili Tash
قنقال كوربي 6 St.	قنقال	قنقال			قصبة قنقال 7 St.	قنقال	Qanghal
الاجه خان 5 St.			الاجه خان		الاجه خان	الاجه خان	Aladja Han
حسن چلبی كوربي 5 St.			حسن چلبی كوربي		قرية حسن چلبی 7 St.	حسن چلبی	Hasan Tshelbi
حكيم خان 2 St.			حكيم خان		قرية چورچي 5 St.	حكيم خان	Hekim Han
كسك كوربي 5 St.			كسك كوربي		قنقال كوربي (قره طاقان) 7 St.	قنقال كوربي	Kesmek Köprü
حسن بادرقي 7 St.			حسن بادرقي		حسن بادرقي	حسن بادرقي	Hasan Badriq
ملاطيه 5 St.			ملاطيه		قنقال ملاطيه	قنقال ملاطيه	Malatia (Eskişehir)

1) Dr. de luata 2) Dizi[[[3) W'de boyile; Dr. 5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

2) Dizi[[[3) W'de boyile; Dr. 5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

4) Artından "veya" (ياصفا) ile Karagözü-Mamahatan (bzk. c.II, s.18, dipnot 47) güzergâhı gelir; ayrıca (buraya ait): Alaca Han (الاجه خان) - Armutlu (ارموتلو) - Aladja Han (الاجه خان) - Armutlu (ارموتلو)

5) Kâperî'ye yolun uzungunda Alaca Han'ın doğusunda yeni tam binmeyecek bir Akçakale mevcuttur.

Tablo 11.2: Sivas- Malatya. (F. Taeschner, O. K. Gr. And. Yol Ağı)



4. ERZİNCAN OVASI VE YAKIN ÇEVRESİNDE TESPİT EDİLEN YOL VE YOL UNSURLARINDAN ÖRNEKLER



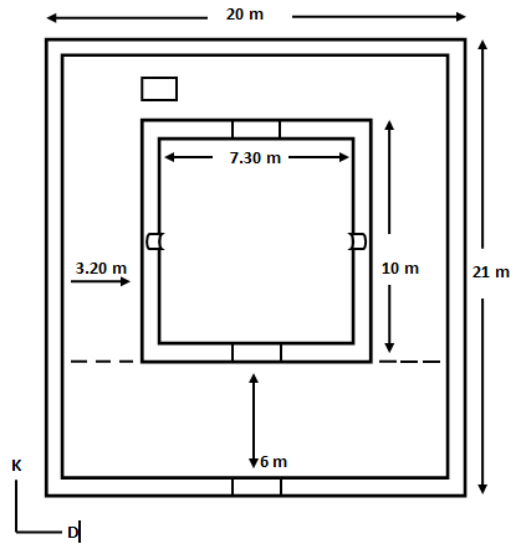
Yol ve yol bağlamında ele alınan unsurların varlığı, tarihin farklı dönemlerinde gerek inşası gerekse kullanımı açısından farklılık gösterebilir. Örneğin İlk Çağ'da belli bir yörede kurulan siyasal yapının niteliği ve çevre ilişkileri buna uygun yolların kullanımını ve bu kullanıma uygun yapı unsurlarını gerekli kılmıştır. Söz konusu yollar yalnızca siyasal ya da ekonomik gerekçelerle değil, kutsal mekânlara erişim için de ortaya çıkmışlardır. Aynı şekilde,

Roma/Bizans, Selçuklu/Megüçik, Osmanlı ve Cumhuriyet

Dönemlerinin kendi şartları içerisinde yol ve yol ağları, dönemin ihtiyaçlarına göre yol güzergâhları ve yapıları ortaya çıkmıştır. Ancak bütün bunlara rağmen, yol ve coğrafya ilişkisi hemen her dönemde temel belirleyici olmuş, yol ve yol unsurları bu temelde oluşturulmuştur.⁸¹ Coğrafi şartların belli ölçüde aşılması son yüzyıl içerisinde mümkün olmuş, kara ya da demir yolları inşasında fiziki engellerin getirdiği zorluklar önemli ölçüde telafi edilmiştir.

Erzincan Ovası kuzeyde Keşiş Dağları, güneyde Munzurlar ve batıda Karadağ ile onun bir parçası olan Köhnem Dağlarıyla çevrilidir. Doğudan batıya doğru akan Fırat Irmağı'nın bu iki cephede oluşturduğu iki vadi doğu ile batı arasında hemen her dönem önemli bir avantaj sağlamıştır. Doğudaki Sansa Boğazı doğu bölge ve ülkelerini, güneybatıdaki Kemah Boğazı ise batı ve güneybatı bağlantısı için kullanılagelmiştir. Erzincan şehri ve yakın yerleşimlerinin çevreyle olan yol bağlantısı bu iki boğazla sınırlı değildir. Hatta bazı dönemlerde ticari veya askeri açıdan derin vadilerin güvenlik riski nedeniyle yüksek ve fakat uygun güzergâhların tercih edildiğini de unutmamak gerekir. Genel hatlarıyla ifade etmek gerekirse;

doğuda Sansa ve Çardaklı Boğazları, kuzeydoğuda Kureyşli Vadisi, kuzeyde Handere ve Vagirt Vadileri, kuzeydoğuda Bahik/Almalı ve Cibice/Sakaltutan geçidi, Munzurlarda



⁸¹ Tahir Erdoğan Şahin, Yolun Tarihi ve Yol Kültürü, Erzincan 2020, s. 18 vd.



ise Sansa'dan güneye ayrılan Kiğı ve Yedisu bölgesine giden geçitler bulunur. Pülümür'e önce bir vadiden daha sonra yüksek bir seki üzerinden gidilmektedir. Dersim, Pertek, Ovacık gibi güney yerleşimlere giden yollar Mercan Vadisi, Cibice- Ergan geçitleri, Caferli yönünde giden vadi ve sekilerden geçmektedir. Güneybatıda Munzurlarla Karadağ arasında uzayan Fırat Vadisi Erzincan'ın çevreyle olan bağlantısının yol ve yol unsurlarının güzergâhlarına temel teşkil etmiştir.

Yapmış olduğumuz çevre araştırmaları doğrultusunda tespit edebildiğimiz yol ve



Resim : Yer Han. İç mekândan..

yol unsurları (çeşitli kalıntılar, bilgi ve belgeler) gerek eski yollar ve gerekse bu yollar üzerinde inşa edilmiş han,hankâh, konak/eğrek, geçit gibi eser ve mevkilerin ilk kez kapsamlı ve derli toplu bir metnin ortaya çıkmasıyla sonuçlandırılmıştır.



Resim : Yer Han. İç avlunun batı duvarı ve ocak yeri..

YER HAN: Erzincan şehir merkezi ile Sakaltutan mevkisi arasında, Erzincan-Sivas karayolunun hemen altındadır. Erzincan il merkezine 20 km, Erzincan (B.Y.) Üniversitesi Kampüs alanının 6 km uzaklıktadır. Yol çalışmaları ve yolun genişletilip yükseltilmesi sonucu bu han yoldan görülemez konumdadır. Erzincan il merkezi çevresinde kısmen ayakta kalabilen tek han kalıntısıdır. Hanın kitabesi yoktur. Bazı sanat tarihçileri tarafından XIII. yüzyılın ilk yarısına tarihlenmektedir.⁸² Anadolu Selçuklu

⁸² Hüseyin Rahmi Ünal, *Sevserek Hanı (Malatya-Pötürge) ve Yerhan (ErzincanRefahiye) Hakkında Bir İnceleme*, I. Türkoloji Kongresi Tebliğleri, İstanbul 1979, 952-968; Aysıl Tükel Yavuz, *Mirçinge Han ve Anadolu Selçuklu Dönemi Eşodaklı Kervansarayları Arasındaki Yeri*, ODTÜ Mfd 1991 (11:1-2), s. 51.



Dönemi hanlarının karakteristik yapısına bakıldığında, bu tarihlenmenin makul olduğu söylenebilir.



Resim: Yer Han. Avlunun kuzeyindeki galerinin batısı.



Resim : Yer Han. İç avlunun doğu duvarı.

Yerhan, 20 x 21 m ölçülerinde kareye yakın dikdörtgen plandadır. Gri renkli kesme taşlar yanı sıra irili ufaklı çay taşları (moloz taş) kullanılmıştır.

Üst örtü sisteminin bir bölümü çökmüştür. Güneyden önce dış avluya, sonra iç avluya geçiş vardır. İç avlunun üç tarafı köşelerde verev olarak birleşen beşik tonozla örtülü galerilerle çevrilidir. İç avlunun doğu ve batı duvarında karşılıklı iki, kuzey hücrede de bir ocak yeri hâlâ belirgin konumdadır.



Resim: Yer Han. Güneydoğudan genel görünüşü.



Resim: Yer Han. Kuzeydeki galerinin üst örtü sisteminde bulunan baca.

EK: Erzincan'ın Gregoryen Ermeni mezaliminden kurtuluşu yılında 9. Tümen Harekâtı ve Yer Han 9. Tümen Harekâtı: ⁸³ Bu tümenimiz, Ruslarla yapılan Erzincan Ateşkes Anlaşması'nda kabul edilen geçici hat üzerinde, Refahiye'nin batısındaki

⁸³ T. E. Şahin, Erzincan Tarihi- 3, s. 317, 322.



havalide tahkim edilen kuvvetlerimizdendir. Yığınakları Bulgar Çayırları, Kurtlutepe ve sair sağ teklerinde bulunuyordu. Bu zamanda yapılan eşinti ve taş örmesi siperler, yaranıp şehit olanların mezarları hâlâ pek çok dağ ve tepeler üzerinde belirli belirsiz durmaktadırlar.

12 Şubat günü, Bulgar/Buları Çayırları'ndan hareket eden kolorduya bağlı birlikler, Çardaklı Boğazı'nı aşıp Erzincan'a kuzeybatıdan girmişlerdir.⁸⁴ Kolordu hareket ettikten sonra, Kolbaşı akşama doğru saat 6.00'da Yerhan'a varmıştır. Geceyi, iki tabur piyade, bir cebel takımı Yerhan'da; iki tabur piyade, bir sıhhiye müfrezesi Kıranhan(Sakaltutan)'da; bir tabur piyade, iki makineli tüfek, bir kuvvetli cebel bataryası, bir seri cebel takımı Kıranhan'ın 5 km. batısındaki Rus zeminliklerinden geçirmeyi kararlaştırmıştır.

Yukarıdakilerden ayrı olarak, geri kalan kıtalar, Ilgar Çayırında geceyi geçireceklerdir. Saat 5.00'de Kıranhan'a gelen bir bölük, üç atlıdan ibaret bir Ermeni Postası'na tesadüf ederler. Fakat ele geçiremeden kaçırlar. Yerhan'a gelirken de 15 atlı ve 10 piyade Erzincan'a doğru çekilmiştir.

Nihayet, 13 Şubat sabahı 9. Tümen öncüleri, erken saatlerde Yalnızbağ mevkiine varacaktır. Bulgar Çayırları'ndan başlayıp, Çardaklı'yı aşan yürüyüş 12 saat kadar sürmüş, soğuk ve tipi sebebiyle bazı kayıplar verilmiştir.⁸⁵ Yalnızbağ ve çevre araziden güneydoğuya doğru kayan tümen, ikindi üzeri pek çoğu kaçmış olan Ermeni kuvvetlerinin ikamet ettikleri askeri kışlaları zabteder.

KERMANE/GIRMANA- TEPEBAŞI KONAĞI : Yavuz'un Çaldıran Seferinde tutulan kayıtlarda 18 Temmuz 1514'te Kerman (Kermene = bugünkü Kırmana) Çayırları yakınındaki Tepebaşı Konağı'na gelindiği belirtilir.

ÇUBUK/ÇERMİK: Çaldıran Seferinde tutulan kayıtlarda 25 Temmuz Günü Yine Fırat kenarında bulunan Çubuk⁸⁶ konağına gelinir.

Çubuk (Derbend ağzı, Pınarbaşı, Karahanlı) konağından sonra, 26 Temmuz Perşembe günü Tercan'a bağlı Dadedye'ye (Orta Viran = veya Ada Tepesi) gelinmiş, fakat köprü zorluğundan dolayı ordu bu derbend önünde biraz beklemek zorunda kalmıştır.

⁸⁴Bu birlikte O. N. Lermioğlu (Halkın İstemediği İnkılâp Meşrutiyet, İstanbul 1976, s. 244 – 245) ve tarihçi Ş. S. Aydemir'de bulunmuşlardır. (Makedonya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa- III, İstanbul 1972, s. 374). Ancak hareket hakkında tafsilatlı açıklamaları Kazım Karabekir (Erzincan ve Erzurum'un Kurtuluşu) kaydeder.

⁸⁵ Ş. S. Aydemir, age, s. 374; K. Karabekir, Cihan Harbini Nasıl İdare Ettik, II/Erzincan ve Erzurum'un Kurtuluşu, İstanbul 1939, s. 92.

⁸⁶ Çubuk = Çermük. Hoca Sadeddin, Müneccimbaşı. Tacüt-Tevârih, IV, s. 190 – 191; (üçüncü mektup olarak), Haydar Çelebi, s. 47 – 49.



HANDERE: Erzincan kent merkezinin kuzeyinde, Handere Vadisi'nde tek bir köy olarak konumlanmıştır. Köy adını şimdiki yerleşimin güney kıyısında bulunan bir handan almaktadır. Hanın yeri belirlenebilmiştir. Ancak günümüze yapıdan kalan herhangi bir unsur gelememiştir.



Resim : Handere Vadisi



Resim : Handere köyünün kıyısında eskin hanın bulunduğu mevki.

HANCI ÇİFTLİĞİ: Erzincan kent merkezinin güneydoğusunda, Erzincan- Erzurum karayolunun hemen güneyindeki köylerdendir. Karadiğın- Saztepe köyleri arasında bulunan mevkide hanaait bir kalıntı bulunamamıştır. Ancak, daha önce bir hanın varlığını köyün adından anlaşılmaktadır.



Resim : Sürbehan- Han mevkisi.

SÜRBEHANI/SÜRBEHAM (ŞEHİR SÜRBEHANI)/BEŞSARAY: Yerleşimin adı ayrımlandığında “Şehir- sur-(be) hanı” birleşik Türkçe yer adlarından olduğu söylenebilir. Ancak “sürb”, “sörp” le başlayan yer adları genelde “aziz” karşılığı vardır. Buna göre “Azizin Hanı” olarak tanımlanabilir.

Sörbahan köyünün eski yeri köyün güneyinde tren yolu altında Eskiköy mevkidir. Kemah Erzincan arası hanlardan biri buradadır. eski köyü güney batısındadır. Her hangi bir unsur kalmamıştır. Yerini tespit etmek mümkün olmuştur.

SÜRBEHANI/KILIÇKAYA (MERCAN SÜRBEHANI): Değinildiği gibi “Surp”, Hıristiyan dini kavramlardan biri olup “aziz”, “mübarek” anlamına gelir. Erzincan Ovası içerisinde bu şekilde (sürp/sörp) başlayan üç köy ve bir palanga bulunmaktadır.



EKREK- EKREK-İ RUM- URUM EKREK: Ekrek, Türkçede “konaklama”, “dinlenme yeri”, “kalınan mevki” anlamlarına gelmektedir. Osmanlı kayıtlarında Erzincan merkeze bağlı iki Ekrek’ten (diğeri Ekrek-i Hûma) biridir. Ahurekrek diye de geçer. Rum-ekrek Köyü, Ekrek-i hûma ve Pulur köylerine yakın yerdedir.

GEÇİT: Geçit, yol ve ulaşım kapsamındaki kavramlardandır. Erzincan kent merkezinin doğusunda yer alan Geçit köyü günümüzde merkeze bağlı mahallelerdendir. Erzincan’dan kuzeydoğu yönündeki alanlara gidilen güzergâh üzerinde olması nedeniyle bu adı almıştır.

GEÇÜRDEK: Bugünkü adı Ekinci’dir. Erzincan kent merkezinin batısında, Karadağın yüksek sekilerinin biri üzerindedir. Türkçede geçirtmek, bazen “yola vurmak”, belli bir alanın ötesine birinin başka birine eşlik etmesi gibi anlamlara gelir. Ekinci/Geçürdek köyü: önemli ve tarihsel bir vade ağzındadır.

HANZAR/HINZOR/HINZORU: Erzincan kent merkezine bağlı Hanzar kent merkezinin güneybatısında, Kemah Boğazi’nin kontrol noktasında bir mevki üzerinde. Bazı yerlerde Hınzor/Hınzoru olarak da söylenir Erzincan, Refahiye, Eğin, Cimin’e bağlı Hanzar/Hınzor/Hınzoru adını taşıyan köy ya da mevki adları bulunmaktadır. Hayaşa’dan bugüne kadar gelebilen nadir kelimelerden biri olabileceği izlenimini vermektedir.

Hanzar, Hanzit ve bu kelimelerle ilişkili diğeri yer adlarıyla karşılaştırmalı olarak ele alındığında “Ana Tanrıça Geçidi”,⁸⁷ veya “vadi ağzı” gibi anlamları içermektedir.

HANKAH/HANKÂH: Hankah kelimesi Farsça hân (خان) “kervansaray, ev, mâbed, sultan”; hân (خوان) “sofra, eyvan” ve hâne (خانه) “ev, oda” kelimelerine yer bildiren -gâh ve -geh eklenerek türetilmiştir. Hankahlar genellikle sakin yerlerde tesis edilmiş, zamanla çevresinde yerleşenler orayı bir kasaba haline getirmişlerdir. Hankahın ve çevresinin bakımlı olması ve temiz tutulması için iş bölümü yapılır, her derviş üzerine düşen görevi titizlikle yerine getirir, görevini aksatanlar çeşitli şekillerde cezalandırılırdı. Buralarda dervişlerden ve tarikat ehlinde başka yabancılara, yolculara, hastalara da hizmet verilirdi..⁸⁸

Osmanlı kayıtlarında bazı yerleşimlerde hankâhların olduğu bilgisi bulunur. Örneğin Karatuş köyünde Hoca Ağa Hankâh’ı bunlardan biridir. Bu hankâh için ayrılan gelir 1.146 akçaya tekabül etmektedir..⁸⁹

⁸⁷ Bilge Umar, Türkiye’deki Tarihsel Adlar, s. 79.

⁸⁸ Süleyman Uludağ, DV-İA, Hankâh mad.

⁸⁹ İ. Miroğlu, KSEK, s. 153.



5. ÜZÜMLÜ'YE (CİMİN) BAĞLI ÇEVRE VE YERLEŞİMLERDE BULUNAN HAN VE YOL UNSURLARI



Resim: Han/Sarıkaya köyünün merkezinde yer alan ve Selçuklu Dönemi'ne ait han alanından çıkan çeşitli para ve objeler. Paraların büyük çoğunluğu Selçuklu, bazıları ise Bizans'tır. (Köy sakinlerinden Fırat Ataş'ın koleksiyonundan)

HAN/SARIKAYA: Günümüzde Sarıkaya Kureyşli Sarıkaya) olarak anılan yerleşim bazı mezra ve ayrışik mahalle yerleşimlerinden oluşmaktadır



Resim: Daha önceleri "Han" olarak söylenen Sarıkaya köyü içinde bulunan handan bugüne kadar gelen duvar kalıntısı. Ağıl gerekçesiyle yapılan tesviye nedeniyle ortaya çıkan alanda birçok para (Selçuklu ve Bizans) bulunmuştur.

Sarıkaya köyünün tarihsel eski adı Han'dır. Bazı yapı unsurlarını tespit ettiğimiz hanın, Selçuklu Dönemi'ne (yaklaşık XIII yy.) ait olduğu temellerinden çıkarılan nümizmatik objelerden de anlaşılmaktadır.



Resim: *Kıştim Hanı'nın bulunduğu mevki.*



Resim: *Düzali Mezrasından Çardaklı köyü.*

KIŞTIM HANI: Kıştim, bugünkü Avcılar köyüdür. Halen bazı ailelerin yaşadığı Eski Kıştim'de (Kıştim 2), yerleşimin batısında bir mevkide yer almaktadır. Yüzeyde han'dan kalan bir iki kesme taşa tesadüf edilmiştir.

ÇUBUK KONAĞI: Osmanlı Dönemi yazılı kayıtlarında Erzincan- Mans-Tercan yol ve konakları zikredilirken “Derbend Ağzı” olarak da vurgulanan Çubuk Konağı, bahsettiğimiz yörenin doğuya gidiş yönünde konumlanan ilk alandır. Çubuk Konağı'nın bulunduğu yerin aynı zamanda bir yerleşim alanı (yurt sahası) olduğu, Feridun Bey'in “*Fırat kenarında Çubuk Konağı'na, der mukabele-i karye Başneliknâm-ı diğer Pınarbaşı nâm-ı diğer Ten hânesi..*” ifadelerinden anlaşılmaktadır. Yazılı kayıtlarında (Hoca Sadeddin, Müneccimbaşı ve Haydar Çelebi vs.) Çubuk, Çermük ya da Pınarbaşı olarak kaydedilen mevki bugün “Çermik” olarak söylenmektedir.⁹⁰ Osmanlı Dönemi'nde ve günümüzde adı hâlâ zikredilen bazı konak, yurt, gedik, boğaz, derbend ve hanlar

bulunmaktadır. Sörperan Hanı, Cibice Hanı (Cebeci/Cibice Gedüğü, Cibice Derbendi), Alakilise'nin 12 km doğusundaki köyde yer alan Alaca Han, Sansa/Balaban Deresi (Sansa Boğazı), Halil Ağa Hanı, Mugar Hanı, Orta Viran Konağı/ Dada Tepe, Zurun Han.. gibi.⁹¹

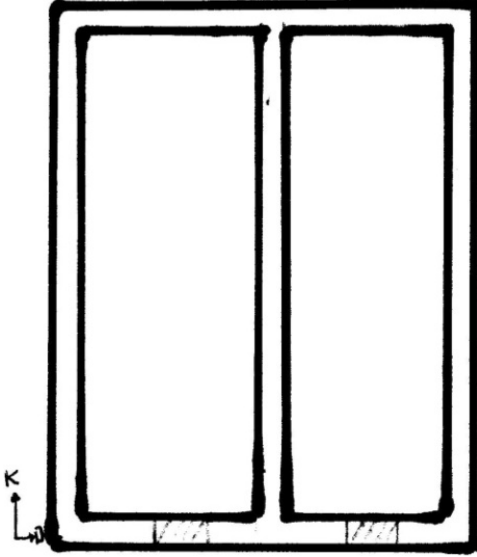
ÇARDAKLI BOĞAZI: Çardaklı Boğazı, Doğu Anadolu'nun Yukarı Fırat Bölümü'nün Erzincan Ovası'nın doğusunda bulunmaktadır. Boğazın kuzey bölümde Çardak Çayı'nın aktığı vadi bulunmaktadır. Bu vadide akan Çardak çayı Fırat nehri dökülmekte olup getirdiği alüvyonlarla boğaz tarafına birikim yapmaktadır.

⁹⁰ T. E. Şahin, *Erzincan Tarihi-3*, s. 17.

⁹¹ Enver Konukçu, *Üzümlü Tarihi*, Üzümlü (Cimin), s. 45-47; Abdulkadir Gül, *Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme*, History Studies, Volume 3 / 1 2011, s. 117.



Boğazda demiryolu ve karayolu geçmektedir. Boğazın genelinde sulu tarım yapılmaktadır. Boğazdan Holosen'de (12. 000 yıl önce) yüzey faylanması oluşturan holosen fayı geçmektedir.



Plan: Halil Ağa Hanı

DEĞİRMENLİ KÖYÜ HAN KALINTILARI: Değirmenli köyü vadi tabanında konumlanan yerleşimlerdenidir. Söz konusu vadiden kuzey yönünde eski bir yol un kullanıldığını gösteren önemli bir unsur, köyün batısında çay kıyısında inşa edilmiş bir hanın bazı duvar kalıntılarıdır. Duvarlar horasan harcıyla örülmüştür. 70 cm. eni bulunmaktadır.

SÖRPERAN HAN, HALİL AĞA HANI: Sörperan Çayı, aynı zamanda Sansa Boğazı mevkisidir. Burada olduğu söylenen handan günümüze her hangi bir unsur gelememiştir.

Halil Ağa Hanı halk arasında bazen “Küpelî Han” olarak da söylenir. Bu han Yeni Balabanlı Sarıkaya ile Eski Balabanlı Sarıkaya köyleri arasında, Alideresi Çayı'nın batısındaki düzlükte dir. Tamamen yıkılan binanın temelleri

kısmen belli olmaktadır. 14 x 18 ebatında iki üniteli bir plana sahiptir.

SANSA BOĞAZI: Sansa Boğazı, Erzincan il merkezinden 40/45 km doğuda, kuzey ve kuzeybatı yönünde gidilen yolların kavşağındadır. Kuzeyindeki Keşiş Dağlarının eteklerinde konuşlanmıştır. Güvenlik için yapılan kale ve bazı gözetleme kuleleri aracılığıyla yöreyi kontrol altında tutan mevki özelliğiyle de önemlidir. Bu niteliğini daha İlk Çağ'da kazandığı, bugüne kadar varlığı gelen Sansa Kalesi'nden apaçık görülmektedir. Denilebilir ki, Erzincan'ı doğu, kuzeydoğu ve güneybatıdaki bölgelere bağlayan en önemli geçitlerden biridir.



Resim: Halil Ağa Hanı'nın bugüne kadar gelebilen kalıntıları.



Resim: Halil Ağa Hanı'nın bulunduğu mevkiden Balaban Sarıkaya Vadisi.

SANSA'NIN EMEKTAR KÖPRÜLERİ: Erzincan'ın doğusundaki Sansa boğazında aynı teknikle yapılan iki köprü vardır. Mevkide zaman zaman yapılan yeni yol çalışmaları nedeniyle bu köprüler eski işlevselliğini kaybetmiştir. Ancak on yıllarca kullanılmaları nedeniyle pek çok insanın belleğinde, o insanların hayatlarında belli bir yer edinmişlerdir.



Resim: Sansa Boğazi görece eski köprü-1.



Gerek yapı teknikleri, gerekse geçmişteki kullanımları ve gerekse bu unsurların bölge halkındaki anlamları nedeniyle korunması gereken anıtlar olarak kalmaları yerinde olacaktır.



Resim: Sansa Boğazı görece eski köprü-2

ZURUN HANI: Zurun/Çamlıca. ve Dalav/Dılav köylerinin bulunduğu alanda bazı tarihi yerleşim kalıntıları mevcuttur.

Zurun Hanı; Selepür/Ocakbaşı, Karacalar ve Bulanık'tan gelip Zurun'dan Mans'a giden yol üzerindedir. XVI yüzyıl belgelerinde Erzincan Ovası'nın doğudaki düzlüğü Çubukova diye anılır.⁹² Daha sonra Cebeci (bugünkü deyişle Cibice) Boğazı'na gelinir. Bu bağzdan sonra kuzeydoğu yönünde vadi ve dağlar aşılarak ilerlenir. Nitekim 1514 ruznâmeleri de ertesi günü (27 Temmuz 1514) Hacme gedüğü /Zon Hanı (Zurun) konağına varılığını kaydederler.⁹³

⁹² Çubuk = Çermük. Hoca Sadeddin, Münecimbaşı. Tacü't-Tevârih, IV, s. 190 – 191; (üçüncü mektup olarak), Haydar Çelebi, s. 47 – 49.

⁹³ Hoca Saadeddin Efn., Tacü't-Tevârih, IV, s. 190 – 191; Haydar Çelebi, Ruznâme, s. 47 – 49; Evliya Çelebi. 374, 378, V, 53; Pegoolotti, Mercatura, 390; Taeschne, Weg. L, II, taf. 38.



15 x 30 m ölçülerinde olan Zurun Han bazı bölümlerden oluşmaktadır. Binanın kuzeyinde 3 ana bölme bulunmaktadır. Duvarlar yaklaşık 90 cm kalınlığındadır; horasan harcı kullanılmıştır ve tamamen haraptır.

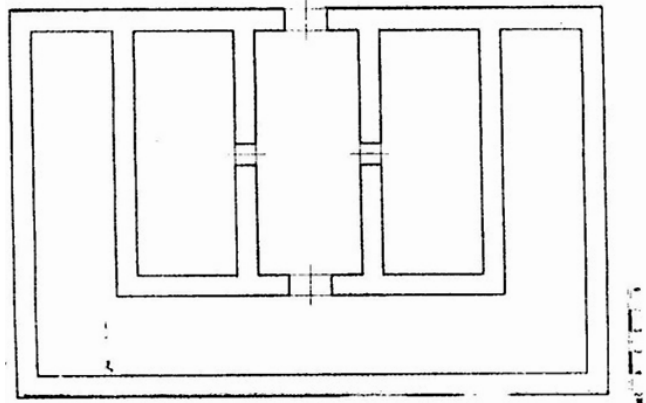
Yıkık da olsa bazı duvarlar hâlen durmaktadır. İnşa malzemesi çevre taşlardan edinilmiştir. Üst örtüsünün bazilikal planda olduğu anlaşılmaktadır.



Resim : Zurun Han duvar kalıntılarından..

AHIRDERE VADİSİ PAZAR
YERİ: Şimdiki Erzincan-
Erzurum karayolu ile Eski
Erzincan- Erzurum karayolu

*Plan: Zurun Hanı (H.
Gündoğdu)*



arasında, tern yolunun üst

*Resim: Ahırlar Pazar yerinin üzerinden
geçen Eski Erzincan- Erzurum karayolu
için yapılan köprü ve istinat duvarı.*

*Resim : Ahırlar Pazar alanında bulunan han
ve dükkânların temel duvarlarından
kalıntılar.*



(kuzey) mevkisindedir. Han ve Pazar yerinin bulunduğu düzlükten akmakta olan çayın kaynakları Mürpet Dağlarının güneyindeki Bulanık Tepesi etekleridir. Sııklı Manastır, Karacalar ve Bulanık köylerinin solundan gelen çay, eski pazar yerinden yaklaşık 100 m sonra Fırat Irmağına ulaşmaktadır. Eski Erzincan – Erzurum karayolunun ilk güzergâhi ise bu yolun 50 m kadar daha kuzeyindedir ve işlevsel olmayan bir köprü ile yolun mevcudiyeti anlaşılabilir.



Ahırdere Vadisi'nde, temelleri bugüne belli belirsiz olarak gelen kalıntıların olduğu mevki öncelikle bir Pazar yeri olarak 1915'lere kadar işlevsel olmuştur. Düzlüğün orta yerinde aynı hizada olan dükkânların bulunduğu Pazar meydanının kuzey ucunda da bazı konut kalıntıları mevcuttur. Bunların konut ya da han olma ihtimali vardır. Pazarın özgün yanı, şehir merkezlerinde kurulan Pazar yerlerinin aksine, çevre yerleşimler arasında bir kırdadır.

olmasıdır.

6. KEMAH, REFAHİYE, İLİÇ VE KEMALİYE'YE BAĞLI ÇEVRE VE



YERLEŞİMLERDE BULUNAN HAN VE YOL UNSURLARI

6. 1. KEMAH

Kemah ilçe merkezi yanı sıra bağlı pek çok yerleşimi de kadim bir geçmişe sahiptir, İlçe merkezi ve bağlı bazı yerleşimler Fırat Irmağı kenarında konumlanmaları nedeniyle, bunlar ırmak üzeri yapılan taşımacılıkta doğan yol kıyısı konak merkezleridir. Kemah ile çevre vadi ve yerleşiklerden geçen yolların güvenliği için iktidarların bazı güvenlik önlemleri aldıkları bilinen bir konudur. Osmanlı kayıtlarında yol kıyısı bazı köyler bu iş için yolcuların güvenliği karşılığında vergiden muaf tutulmuşlardır. Örneğin Çiğdemli/Nezgep bunlar arasındadır.



ELMALI YURDU KONAĞI VE ÇİT HANI KONAĞI: Çaldıran Saşı sonrasında Kemah'ın alınması için gelen ordu güçlerinin konakladığı yerlerdendir. 14 Mayıs 1515 günü Kemah'a tabi Çit Hanı Konağı'na gelen Yavuz, ertesi Rebiyülahir'in ilk gününde Ağarmi Yurdu Konağı'na, 16 Mayıs Çarşamba günü Yoğun Pelid'e, 17 Mayıs Perşembe günü Gördenec'e ve 18 Mayıs Cuma ise Elmalı Yurdu Konağı'na varır.

ÇİĞDEMLİ/NEZGEP: Köy arazisinden geçen yolcuların emniyetini sağlamaları karşılığında avâriz- divâniyye ve tekâlif-i örfiye vergilerinden muaf tutulmuşlardır.

OĞUZ/HOĞOS: Yol üzerinde bulunması nedeniyle, bu güzergâhtan gelip geçen insanların emniyetinden sorumlu tutulmuşlar, karşılığında avarız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiye vergilerinden muaf tutulmuşlardır. (dn.2). Arıca bu köyde de Surbehan denilen bir mevki bulunur. Köyün batısında su kaynakları bulunun eski yerleşimin içerisinde.

KONUKSEVER/KAMERİK DERBENTİ: Köyün yakınındaki Gökderbendi'nin bakımı karşılığında avâriz- divâniyye ve tekâlif-i örfiye vergilerinden muaf tutulmuşlardır.

SARIYAZI/MEYVANLI: Gaban vadisi köyleridir. Gaban geçidinden Tunceli'ye geçilmektedir. munzur'un yüksek dağlık kesimlerindedir.

DOLUGÜN/HASSA: Köyün ilk yerleşimi şimdiki köyün 1 k kuzeybatısındadır. Çayırın Burnu mevkisindedir. Eski İpek yolu bu alandan geçmiştir.

YAYLAPINAR/YAĞCILAR/HANEĞE: Han'dan türetilen yer adlarındandır. Nitekim köyün güneyinde asfalta yakın mevkinde eski bir han olduğu bilinmektedir. Haneğe adı da buradan geldiği rivayet edilir. Günümüzde bu mevkiye "Hanönü" denilmektedir. Han-ı eke olarak bakıldığında büyük olan han denmiş olabileceği akla yakındır. İliç'in 23 km. kuzeydoğusundadır. Eski yol; Suşehri- Hanege (Hanönü) - Boyalık üzerinden Kemah- Erzincan'a gitmektedir.

6. 2. REFAHİYE

Çeşitli kaynaklar yanı sıra Yavuz'un Çaldıran Seferinde tutulan kayıtlar, Refahiye-Erzincan-Tercan bölgelerinde bulunan ve uğranılan eski konak ve menzillerin bazılarının bilinmesine sağlamıştır.

GÖKSEKİ: Çaldıran Seferinde Osmanlı kuvvetleri Akşehir Sahrası içinde kalan Ezdebir (Ezbider) konağına ve oradan 20 Cemaziyelevvel / 13 Temmuz Perşembe günü Suşehri Çayırı konağına,⁹⁴ bu mahalden ayrılan ordu o zamanlarda Kemah'a tabi

⁹⁴ Bu mevkiinin Suşehri ile aynı tutulması mümkün görülüyor. Zira, Suşehri merkezi Ezbider'in ziyadesiyle batısında kalmaktadır. Safevî sınırının başlangıcı olarak kaydedilen (Haydar Çelebi, s. 68) bu mahallin, bugünkü Ağvanis adlı kasabanın civarı olduğu kanaatindeyiz. Bilahare 14 Temmuz günü Gökseki'ye (Refahiye) geldiğinin kaydedilişi de bunu teyit eder. Bu itibarla bazı araştırmacılarımızın Osmanlı – Safevî sınırının, Koyulhisar – Suşehri arasında olduğu görüşlerine katılmıyoruz. O günkü yarı resmi sınır, hemen hemen bugünkü Sivas – Erzincan (yalnızca Ağvanis Safevîler'e dahil olmak kaydıyla) sınırının geçtiği yükseltilere tekabül etmekteydi. Yine aynı mevkiye Haydar Çelebi "Çaysu" demektedir.



bulunan (bugünkü Zevker karşısında) Gökseki'ye gelmiştir.⁹⁵

HASAN BEY PINARI KONAĞI: Çaldıran Seferi sırasında uğranılan konaklardandır.⁹⁶

ÇİT HANI KONAĞI: Çaldıran Saşı sonrasında Kemah'ın alınması için gelen ordu güçlerinin konakladığı yerlerdendir. 14 Mayıs 1515 günü Kemah'a tabi Çit Hanı Konağı'na gelen Yavuz, ertesi Rebiyülahir'in ilk gününde Ağarmi Yurdu Konağı'na, 16 Mayıs Çarşamba günü Yoğun Pelid'e, 17 Mayıs Perşembe günü Gördeneç'e ve 18 Mayıs Cuma ise Elmalı Yurdu Konağı'na varır.

6.3. KEMALİYE

BOZÇALI/SOKOVA Sinebeli/ Çifte Kurunlar: Bozçalı köyüne bağlı eski yerleşimdir. Yerleşimde keramiğe rastlanmıştır. Su kaynağı yerleşim içindedir. Söz konusu yerleşimden eski yolun geçtiği bilgisi edilmiştir. Önemli bir eski yerleşimdir. Köyün bir önceki yerleşim 800 metre doğusundadır. Sinebeli mekisinin güneydoğu bölümünde kısmen bir yükselti üzerinde de eski konut temellerini görmek mümkündür. Bu yerleşimin kuzeyinde Sinebeli Tepesi, yerleşiminin güvenliği için önceki zamanlarda işlevsel olduğu düşünülebilir.

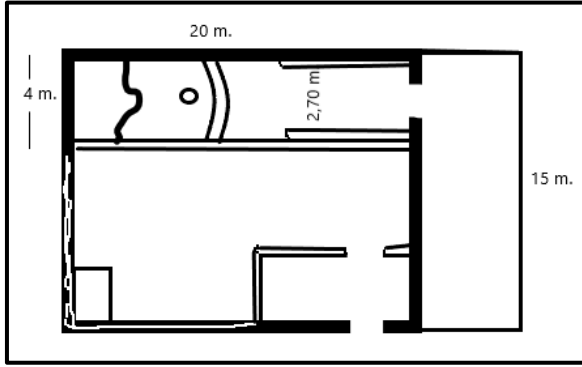
SIRAKONAK/ PEGİR: Eski yol kalıntıları.



YAKAKÖY/VENK: Yakaköy'ün güney tarafında yamaç boyu uzayan eski yollardan biri mevcuttur.

⁹⁵ Gökseki'de iki gün kalınır. İlk gün (14 Temmuz), Erzincan kethüdası (muhafızı) Gülgen gelerek affedilmesini dilemiş, orduya zahire temin etmek için Erzincan yöresine gitmesi karşılığında bağışlanmıştır. Ertesi gün aynı yerde sancakbeylerinden Faik Bey, yanına bazı sipahi ve topçular verilerek Kemah Kalesi'nin keşfine gönderilmiştir. Kaynaklarda Faik Bey'in Kemah'a gidişinin hangi yerlerden olduğu belirtilmemişse de, bu güzergâhın Gökseki'den Çatalçam ve Cengerli yakınından Kömür Çayı vadisiyle Kemah'a ulaşmış olduğu en akla yakın olanıdır. Nitekim vadi içerisinde kale surları yıkmak için kullanılan yuvarlak biçimde, yaklaşık 60 cm. çapında fırlatma taşları bulunmuştur.

⁹⁶ Hasan Bey Pınarı'nın yerini noktasal olarak tespit edemedik. Ancak "Hasanlı" olarak anılan bölge içerisinde olması gerekir.



Plan : Rabat- Han

keramiklerinden anlaşılmaktadır.

ŞAHİNLER- EKİNDERE
KÖYÜ/MEZRASI HANLAR MEVKİİ:
Rabat köyü Ekindere mezarıdır.
Hanın kuzeyinde eski bir yerleşim
olduğuna ilişkin bazı taş ve keramik
unsurları raslanmıştır. Keramikler
Roma dönemi karakteristiğindedir.

Rabat- Han: Rabat köyü- Ekindere
mezarına yakın Hanlar denilen
mekidedir. Han kuzeyindeki düzlük
alanda Roma/Bizans dönemine kadar
giden bir yerleşim olduğu, yüzey



Resim: Rabat- Han'dan..





Resim: Rabat- Han'dan..

ÇANAKÇI:



Resim: Çanakçı-beypınarı arası 4. murat yolu

DUTLUCA/AŞUTKA-KATIRCILAR YOLU : Köyle diğer yerleşim alanları arasında önceden kullanılan yollardan biridir.



Resim: Dutluca/Aşutka köyü yakınında bulunan eski taş döşeli yol,

KEKİKPINARI/OŞNEDEN



1. Köprü: Eski kilise yakınında Meram Çayı üzerindedir.

2. Köprü: Köyün yakınında yine Meram çayı üzerinde köyün altındadır.



ÇALDERE/PEDEĞAN- KÖPRÜ: Pedigan- Çaldere -Kocaçimen arasında Çaldere Çayı üzerindeki köprü kesme taştan, bordürlü, üst genişliği 3 metre kadardır. Kemaliye'den Kabataş'a giden eski yol üzerindedir. Günümüzde işlevsizdir.



KOCAÇİMEN/ MUŞAGA TUNELİ:





YUVA KÖYÜ KÖPRÜLERİ: 1. Köprü yıkılmış sadece ayaklarının kalıntısı vardır.



BALKIRI/MANSAVUT KÖPRÜSÜ: Balkırı köprüsüyle dikkati çeken köyler arasındadır.

Mansavut Köprüsü köyün girişindedir. Kesme taştandır. Üst geçiş yolları koruyucu kaldırımlardır.

Balkırı/Mansavut köyü girişindedir. Kesme taş kullanılmıştır. Genişliği 2.15 m., alt kemer yüksekliği 3 m. dir. Üst geçiş alanını çevresinde koruyucu yükselti vardır.



KÖPRÜ-ÇİZİM YAPILACAK.



6. 4 TERCAN, ÇAYIRLI/MANS, OTLUKBELİ/KARAKULAK'A BAĞLI ÇEVRE VE YERLEŞİMLERDE BULUNAN HAN VE YOL UNSURLARI

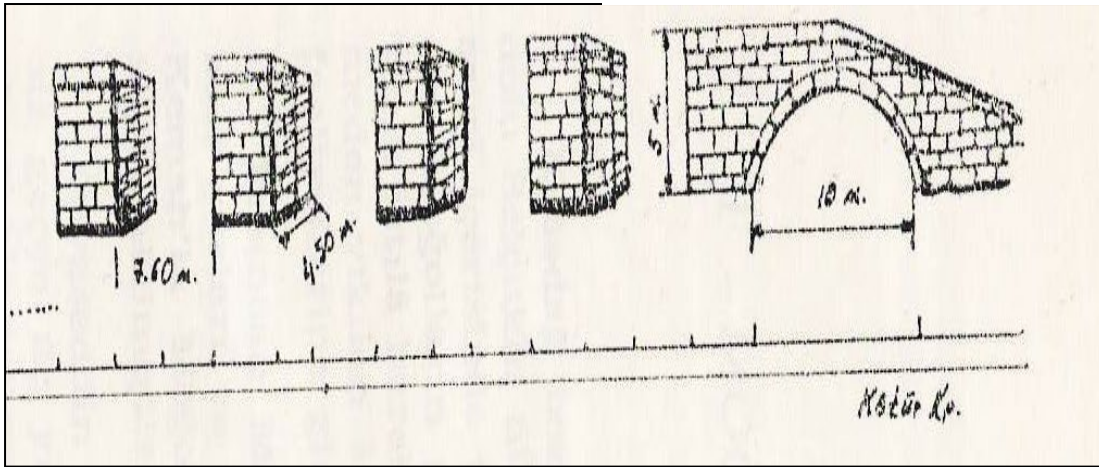
TERCAN

KAĞIZMAN KONAĞI: 1514'te Çaldıran Seferi yürüyüşünde Tercan'a tabi Kağızman Konağı'na varıldığında, Bayezid ve İshak Beyler (kendilerine otuzar, adamlarına ise toplam beşer yüz akçe ihsan ile) ileri gönderilmiş, ordu tedbir amacıyla ikiye ayrılmış olarak konaklatılmıştır.

KÖTÜR KÖPRÜSÜ/KÖTÜR KONAĞI: XIII. yüzyıla ait eserlerden biri olan köprünün yapılışı hakkında fazla bilgi yoktur. Seyyahların eserlerinde köprülere ya hiç değinilmemiş veya çok kısa olarak söz edilmiştir. H. 1057 (M. 1647) yılında Erzurum - Mama Hatun üzerinden gelip, Kemah'a giden Evliya Çelebi mamur haldeki Kötür (Ketür) Köyü'ne uğradığını ve Fırat üzerinde bir köprünün olduğunu zikreder.⁹⁷



Resim : Kötür Köprüsü (1979). Arkada Kötür Kasi görülmektedir.



Kesit- Plan : Kötür Köprüsü.

Üç büyük ayak üzerine, Fırat Irmağıyla Tuzla Suyu'nun birleştikleri yerde yapılmıştır. Tahrip edilmiş ve yıkılmış olan yapı Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde tamir edilip kullanılmış, karayolunun güzergahı değiştikten sonra yine kendi haline

⁹⁷ Evliya Çelebi, Seyahatnâme, II, s. 615.



terkedilmiştir.

Bugün sadece ayaklarının kalıntısı mevcuttur. Her ayak, suyun yıpratmasına karşı yapılan değişik şekilli koruma çıkıntılarına sahiptir.

Yapıların bugünkü durumu, korunması ve restorasyonu hakkında olumlu bir şey söylenemez. Mama Hatun son yıllarda bilinçsizce restore edilmiş, başarılı olunamadığı gibi bazı dekoratif nitelikleri de düzelmesi imkânsız bir biçimde yitirilmiştir. Ülkenin genel kültür politikalarında Doğu Anadolu'nun ikinci planda tutulduğu bir yana, bu yapıların bulunduğu yerleşimlerdeki çoğu yöneticilerin ve toplumun duyarsızlığı kaygı vericidir.⁹⁸

Çaldıran Seferi yürüyüşünde 29 Temmuz Pazar. Götürü Kalesi Konağı'na (Kötür) gelindiği kaydedilir. Bu ibarelerden anlaşılacağı üzere, yakınındaki kale de o dönemde Kötür Kalesi olarak zikredilmektedir.

ESKİDERE/ESKİNCİ KONAĞI: 30 Temmuz 1514'te Çaldıran Seferi yürüyüşünde Tuzla Suyu boyunda bulunan Mama Hatun Kervansarayı'ndan geçilerek Eski dere (Eşinci- Eksinci) konağına gelinir. Buradayken Yanya yöneticisi Mustafa Bey ile Trabzon Bey'i (Bıyıklı) Mehmed Bey, Bayburt'un fethine gönderilmişlerdir. Aynı yerde Gureba taifesinin yoklaması yapıldıktan sonra yürüyüşe devam edilir. 31 Temmuz Salı günü Tercan'a (Mama Hatun) tabi alanlar geçilmiş, Erzurum'a tabi Benak (Tercan-Aşkale sınırında bulunan Penek) geçilip Hınıs (Cinis) konağına.⁹⁹



Resim: Mama Hatun Kervansarayi'nin doğu cephesi (1979).

MAMA HATUN KERVANSARAYI: Anadolu Türk topluluklarının ekonomik gelişiminde büyük fonksiyonu olan han ve kervansaraylar, aynı zamanda mimari nitelikleri açısından da Türk sanatının dünya sanatı içerisinde değişik bir türünü oluşturur. Çoğunluğu Anadolu Selçuklu sultanları ve melikleri ve emirleri tarafından vakıf olarak yaptırılmışlardır. Ticari amacının yanı sıra siyasi ve kültürel açıdan önemli yapılarıdır. Anadolu Türk kültür unsurlarının oluşumunda, zenginleşmesinde ve yayılmasında; bu unsurların ülkenin uzak alanları arasında

müşterek değerlerin tanıtılmasında büyük önem taşımışlardır.

Tercan Mama Hatun Kervansarayi'nin üzerinde herhangi bir kayıt ve kitabe yoktur.

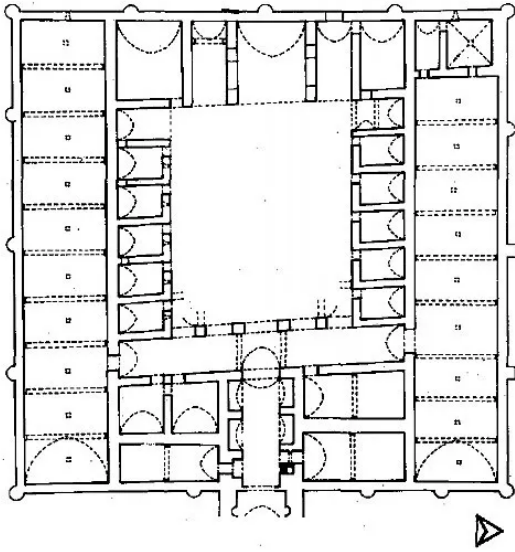
⁹⁸ S. K. Yetkin, Türk Mimarısı, s. 72. Tercan yöresinde yaptığımız gezilerde bize katılan ve samimi ilgilerini gördüğüm Ayhan Ateş ile Mustafa Küçükkaya'ya içten teşekkürlerimi bir borç bilirim.

⁹⁹ Haydar Çelebi, s. 71.



Araştırmacılar genellikle, XIII. asırda yapıldığında ittifak etmişlerdir. Bazı kaynaklar da bu yüzyıla tekabül ettiğini teyit edici ifadeler bulunmaktadır.¹⁰⁰

Dörtgen planlı olan yapı, Anadolu Selçuklu kervansaraylarının “avlulu” grubuna girer. 51 x 51 m kare ebatlarında ve kapısı doğu cephesindedir. Yapı içerisinde giriş holü, avlu, ahır ve servis bölümleri bulunur. Öne çıkık olan taç kapı, bir sivri kemerden ve silmelerinden oluşur.¹⁰¹ Kapı holünün girişinde sağda ve solda birer mihrabiye bulunur. Yine, giriş holünün avluya yakın kesiminde iki yanda yüksekçe iki niş; giriş koridorunun sağında ve solunda ise odalar vardır. Bunu kesen ikinci koridordan, duvarları belirli aralıkları kemerlerle desteklenen ahır bölmelerine geçiş sağlanmıştır.



Avlunun kuzey ve güney kenarlarına beşer oda, birer ayvan sıralanmıştır. Batı kenarında ise ortada büyük bir eyvan, onun iki yanında birer küçük eyvan ve köşelerde birer büyük oda yer almaktadır.

Yapı, kesme taşlardan yapılmıştır. Dış duvarların masif kütlesi, köşelerde ve orta kesimde daire planlı payandalarla hareketlenmiştir. Merdivenle çıkılan damdaki doğu - batı yönüne uzanan iki galeri (depo) şimdi kapalı durumdadır.

Plan: Mama Hatun Kervansaray- şekilli restitüsyon planı. (Ayşıl Tükel Yavuz, *Mirçinge Han Ve Anadolu Selçuklu Dönemi Eşodaklı Kervansarayları Arasındaki Yeri*, ODTU- MFD, 1991 (11:1-2)41-55).

OTLUKBELİ

¹⁰⁰ S. Pegolotti, *La Practica della Mercatura*, (Nşr. A Evans), Massachusettes 1936. s. 890 (XIV. asır başları); Evliya Çelebi, *Seyahatname*, II, 202. 374; Fr. Taeschner, *Das Anatolische Wegnetz nach osmaanfachen. Quellen - II*. Leipzig 1924-26, 11 Not 1, taf. 38 -40; A. Şerif Beygu, *Erzurum*, İstanbul 1939, s. 231 ; S. K. Yetkin, *Mamahatun Türbesi*, *Yıllık Araştırmalar Dergisi*, I, (1955), s. 75. 91; *Türkiye Turizm Dergisi* s. 18'de de Kadı Muhiddin (XIV. asır başları) adlı bir seyahatten (biz tesadüf edemedik) yapılan atıfta, buranın ticari işlerliği ve binanın özellikleri anlatılmaktadır.

¹⁰¹ Bu tanımlamalar için bak. Haşım Karpuz, *Tercan'da Mama Hatun'a Atfedilen Yapılar*, *Mengüceli - II* / 16. s. 18 - 20.



BOĞAZLI/HINZIRI/HINZOR: Hınzırı, Karakulak'ın 8 km doğusundadır. Hınzırı, Hınzoru, Hınzor, Hanzar, Azzi/Hayaşa coğrafyasının çeşitli yörelerinde rastlanan yer adlarıdır. “Vadi ağzı”, “yol üstü geçit yeri” gibi anlamlar içeren Hanzar'ın, Azzi/Hayaşa'nın İlk Çağ inançları içerisinde önemli bir yeri olan Anahita'yla da ilişkili olarak “Anahita /Ana tanrıça geçidi” olarak da kullanıldığı dönemlerin olması mümkündür.

ÇAYIRLI

TOLOS- HANLAR MEVKİ



Resim: Kurtkayalar vadisi ve Hanlar mevkisinin kuzeyden görünüşü.



III

OSMANLI DEVLETİ'NDE GÜVENLİK, İSKÂN VE MU'ÂFİYET: ERZİNCAN-KEMAH ÖRNEĞİ *

Münevver Yapıcıoğlu**

Osmanlı Devleti'nde Güvenlik, İskân, Mu'âfiyet: Derbend Teşkilatı, Erzincan-Kemah Örneği*

MÜNEVVER YAPICIOĞLU**

Öz

Dağlar arasındaki geçiş yolları, toplumların kaderlerini etkilemiştir. Başta ticaret olmak üzere, insanların kaynaşması, birbirlerine bilgi ve birikimlerini aktarmaları, siyasi gelişmeler ve hatta hastalıkların yayılmasında geçitler her zaman etkin rol oynamışlardır. Stratejik öneme sahip yol ve kavşak noktalarının bakımı, güvenliği, yolcuların ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile İslam devletlerinde ribâtlar kurulurken, bu teşekküller, Anadolu Selçuklu Devleti zamanında kervansaray olarak anılmaya başlandı. İlhanlıların da kullandığı bu sistem, Osmanlı Devleti tarafından daha da geliştirilerek o günün şartlarına uyarlandı. Devlet, son derece önemli olan bu güvenlik örgütlenmesini, yukarıda sayılan amaçların dışında stratejik öneme sahip ancak yerleşimin olmadığı bölgeleri meskûn mahal haline getirmek için de kullanırken, buralara imaret, cami, hamam vb. tesisler de kurarak insanların yaşaması için imkânlar oluşturulmuştur. Osmanlı arşiv belgelerinin diliyle, Kutta-i tarîka

* Bu makale XVI-XVII. Yüzyılda Kemah Sancağında Vergi Muâfiyetine Sahip Hizmetler: Derbendçilik, Menzîlcilik, Köprücülük vs. adlı tezden faydalanılarak hazırlanmıştır.

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yeni Çağ Anabilim Dalı, E-Posta: munever1010@hotmail.com, ORCID ID:0000-0003-3945-0132



karşı mücadele ve bölgenin şenlendirilmesi vazifelerine mukâbil devlet de hakkı olan birtakım vergilerden vazgeçerek bu zorlu görevi cazip hale getirmiştir. Ancak bahsi geçen işi üstlenecek kimseleri seçerken rastgele bir tutum içinde olmayıp titiz bir süreç yürütmeyi de ihmal etmemiştir. Celâlî isyanları¹ ile birlikte Osmanlı Devleti'nin kurulu düzeni sarsılırken, teşkilatın önemi anlaşarak yeniden düzenlendi ise de zamanla önemini kaybetmiştir. Son olarak Tanzimat'ın (3 Kasım 1839) ilanı ile lağvedilerek, yerini Zaptiye Teşkilatına bıraktı. Bu makalede, devlet görevlilerinin konu ile ilgili üzerlerine düşen sorumluluklar, derbend teşkilatının kurulduğu yerlerin özellikleri, kurulma şartları, derbendçilerin vasıfları ve görevleri hakkında Osmanlı arşiv belgeleri ışığında ve özelde ise Erzincan ve Kemah bölgelerine dair bilgi verilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Erzincan, Kemah, Derbend, Emniyet, Yollar, İskân

Abstract

Security, Housing, Exemption in the Ottoman Empire: Derbend Organization

Throughout history, passageways which are between the mountains affected the fate of societies. Passageways have duties for different areas. They provided trading, people interactions, transferring the information and experiences, and politic developments. Also, they caused the spreading of diseases. In the Islamic States, structures have been constructed for providing security of the ways and intersections which have strategic importance. In the Anatolian Seljuk State, this structure has been called as caravanserai. The system which is used also by Ilkhanate is adapted by Ottoman Empire according to the conditions of term. In additionally, the state used the system to convert the area which is not residential area to residential area. Moreover, mosques, baths etc. have been founded and opportunities have been served to the citizens. According to the Ottoman archive documents, the state made the duty more attractive by decreasing the fees. However, choosing the responsible person or people is not random. While choosing the responsible, meticulous process has been applied. Together with the Celali Revolts, mechanism of the state has been affected badly and importance of the organization has been understood. Then some arrangements have been realized. However, the organization lost the significance over time. Finally, with announcing of the Edict of Gülhane, the organization has been abolished. In this article, responsibilities of state administrator about organization, organization location and features about location, terms of establishment, qualifications of operators of organization are going to be examined and information is shared thanks to Ottoman State archives.

Key words: Ottoman Empire, Erzincan, Kemah, Derbend, Security, Ways, Housing

¹ XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı idaresine karşı Anadolu'da meydana gelen isyanların genel adı. *TDVİA*.



GİRİŞ

Yolları sadece yolcu ile ilişkilendirmek yeterli olmazken, inşasını bakımını ve muhafazasını sağlayanlarda en az yol ve yolcular kadar önemlidir.² Bu amaçla tarih boyunca farklı isimlerle anılan ancak vazifeleri birbirine oldukça yakın olan teşekküller ortaya çıkmıştır. İşte derbend teşkilatı da bu tarz bir yapılanmadır. Derbend, Farsça kökenli bir kelime olup küçük kale, dağlar üzerindeki geçitlerde ve boğazlarda bulunan karakol olarak tanımlanırken, geçit ve kalelerde hizmet görenlere de derbendçi denilirdi.³ Derbend teşkilatının tarihine baktığımızda, karmaşık bir örgütlenmeye gidilmeden ve daha farklı şekli ile orta zamanlar boyunca kurulmuş olan Türk-İslam devletlerinde de bulunduğunu görmekteyiz. Özellikle yeni yollar yapıldığında buraların güvenliğinin, bakımının sağlanması, yolcuların su ve diğer ihtiyaçlarının temini için vakıfların kurduğu ribât⁴ adı verilen yapılardan faydalanılırdı.⁵ Ribât kelimesi, Kur’ân-ı Kerîm’de Enfâl Suresi 60. Ayette ‘*min ribâti’l hayl*’ yani ‘*kâfirlerle cihada hazır bulunan süvarilerin atlarını bağlayacakları yer*’ olarak ifade edilir.⁶ Kritik yerlerde kurulan bu ribâtlar; yol güvenliği, yolcuların ve ticaret kervanlarının ihtiyaçlarını gidermenin yanı sıra stratejik bölgelerde askerî nedenlerle inşa edilen sağlam yapılar olarak da karşımıza çıkarlar.⁷ Anadolu Selçuklu Devleti (1075-1308) döneminde Anadolu’da bu vazifeyi ifâ eden pek çok teşekkül meydana getirilmiş ancak adına kervansaray denilmiştir. Memlûk⁸ Sultanı Baybars’ın (1260-1277) Moğol istilası altındaki Anadolu Selçuklu Devleti’ne yardım amacıyla 1277’de Kayseri’ye⁹ geldiği ve burada bulunan Sultan Alâaddin Kervansarayı’nda kalarak askerlerinin gereksinimlerini temin ettiğine dair bilgiler mevcuttur. Bu da bize Anadolu Selçuklu döneminde inşa edilen kervansarayların aynı zamanda kale ya da menzil-derbend gibi de görev gördüğünü göstermektedir.¹⁰ Büyük devlet adamları ya da zengin tüccarlar bu kompleks yapıların kurucuları olmuşlardır.¹¹ İlhanlıların¹² (1256-1353) ise tutkavulluk¹³ adını verdikleri bir teşkilat kurdukları ve bu oluşumun Osmanlılar tarafından geliştirilerek devam ettirildiği bilinmektedir. Önemli geçit yerlerinin muhafazası ve kervanların emniyeti için Bizans’ın da derbend teşkilatı benzeri bir yapıdan faydalandığına vâkıfız.¹⁴ Nitekim bu yapılar İslam

² Tahir Erdoğan Şahin, “Yolun Tarihi ve Yol Kültürü-I”, *Akra Kültür Sanat Ve Edebiyat Dergisi*, C.2, S.4, 2014, s. 19.

³ Ayvaz Gökdemir, Alaaddin Korkmaz, vd., *Yeni Türk Ansiklopedisi*, C. II, Ötüken Yayınları, İstanbul 1985, s. 647.

⁴ Ribât; Sınır boylarında ve stratejik mevkilerde askeri amaçlı müstahkem yapılara verilen addır. *TDVİA*.

⁵ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbend Teşkilatı*, Eren Yayınları, İstanbul 1990, s. 2.

⁶ Nesimi Yazıcı, *İlk Türk- İslam Devletleri Tarihi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2014, s.64.

⁷ Tülay Metin, “Selçuklular Çağında Şehir Hayatı”, Edt. Refik Turan, *Selçuklu Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2014, s. 530-531.

⁸ Memlûkler Devleti; (1250-1517) Mısır, Suriye, Hicaz’da hüküm süren Müslüman Türk Devleti. *TDVİA*.

⁹ Mustafa Uyar, “Moğol İstilas Döneminde Selçuklular” Edt. Refik Turan, *Selçuklu Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2014, s. 428.

¹⁰ Koray Özcan, ‘Anadolu’da Selçuklu Dönemi Yerleşme Tipolojileri-I- Pazar ya da Panayır Yerleşmeleri’ *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2006/1, s.214.

¹¹ İsmail Yiğit, “Ribat”, *TDVİA*, C. 35, İstanbul 2008, s.77.

¹² İlhanlılar; İran’da kurulan Moğol Devleti. *TDVİA*.

¹³ Tutkavulluk; yol ve geçit emniyeti için ilhanlıların kurduğu teşkilata verilen ad. Yusuf Halaçoğlu, “Derbend”, *TDVİA*, C. 9, s. 162.

¹⁴ Mehmet Fuad Köprülü, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Alfa Yayınları, İstanbul 2018, s. 166.



dininin yayılması konusunda da önemli görevler ifâ etmişlerdir. Genellikle serhat boylarında kurulan ribâtlar, sınırların genişlemesi ile iç bölgelerde kalırken, ilerleyen zamanlarda tekke-zaviye şeklini almışlardır.¹⁵

Ana Hatları ile Osmanlı Devleti'nde Derbend Teşkilatı

Osmanlı dönemine geldiğimizde II. Murad (1421-1444, 1446-1451) zamanından itibaren artık arşiv belgelerinde derbend terimi kullanılmaya başlanmıştır. Ancak bu teşkilatın daha önceki dönemlerde de işler halde bulunması ihtimali yüksektir. Geçitler, boğazlar, sınır bölgeleri, dağlar arasında güçlkle geçilen yerler ve istihkâm mevkileri için derbend sözcüğü kullanılmıştır.¹⁶ Bu isimle anılan mahaller, dört tarafı duvarlarla kapatılmış, hisar görünümünde, civarında han, camii, okul ve dükkânların yer aldığı ufak bir şehir gibi teşkilatlanmış yerlerdi. Osmanlı arşiv belgelerinden anladığımız kadarıyla derbendler aynı zamanda haydutların sık sık zarar verdiği, tehlikeli bölgelere de kurulurlardı.¹⁷ 22 Temmuz 1585 yılında III. Murad'ın (1574-1595) saltanatı döneminde, Kemah¹⁸ ve Erzincan¹⁹, da gerçekleşen olaylar bu durumu gözler önüne serer. Bu iki şehrin yakınlarında bulunan derbendlere Ekrâd²⁰ taifesinden bir takım eşkıya saldırarak sefere katılmak üzere yola çıkan sipahileri ve yolcuları öldürmüş, mallarını ve erzaklarını gasp etmişlerdir. Olaylar üzerine İstanbul'dan gönderilen hükümle, sâbık Kudüs beyi Hüsrev Bey'den sipahilerin otuz endâz tüfeng ile ve hisar erenlerinin de katılımıyla derbendlerin ve korkulu yerlerin eşkıyadan temizlenmesi, eminliğin zuhur edilmesi istenmiştir.²¹

Derbendlerin asayiş dışındaki mühim bir vazifesi de yukarıda belirtildiği gibi yerleşimin olmadığı bölgelerin yaşam alanı haline dönüştürülmesiydi ve Osmanlı arşiv belgelerinde, *şenlendirmek* tabiri ile ifade edilirdi. 8 Temmuz 1572 tarihli belgede, öncelikle vilâyet-i Rûm'a ait olan eski defterde yer alan verginin ahaliye ağır gelmesi nedeni ile kaldırılması mevzusu dile getirildikten sonra derbendlerde kurulan köylerin maddi sıkıntılar nedeni ile parekende (dağılmış) oldukları, bu sebepten dolayı da buraların korkulu yerler haline geldiği ve durumun daha önceden İstanbul'a bildirildiği belirtilmiştir. Bunun üzerine merkez, Trabzon beyi Rûm muharriri Ömer Bey'den derbend mahallerinin şenlendirilip, yolcuların emniyetinin tesis edilmesini ve derbendçilik âdeti üzere muâfiyet yoluyla ehil kişilerin görevlendirilerek defterlere kaydedilmelerini istemiştir.²² Burada Rûm eyaleti hakkında kısa bir bilgi vermek yerinde olacaktır. Adı geçen bu bölge XV. asrın ilk

¹⁵ Yazıcı, *age*, s.64.

¹⁶ Yusuf Halaçoğlu, "Derbend", *TDVİA*, C. 9, İstanbul 1994, s. 162.

¹⁷ Halaçoğlu, *agm.* s. 162-163.

¹⁸ Kemah; Erzincan iline bağlı ilçe merkezi. *TDVİA*.

¹⁹ Erzincan; Doğu Anadolu bölgesinde şehir ve bu şehrin merkez olduğu il. *TDVİA*.

²⁰ Ekrâd; Kürtler.

²¹ BOA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi) İbnülemin Tasnifi, Mühimme Evrakı, (A:DVNS.MHM.d), 879/53, 993/1585.

²² BOA, A.DVNS.MHM.d, 389/19, 980/1572.



çeyreğinde Amasya, Tokat ve Sivas şehirlerini kapsarken, XVI. asrın başlarında daha da büyütülerek Çorum, Sonisa (Erbaa), Niksar, Karahisar-ı Hasandıraz (Şebinkarahisar), Samsun, Trabzon, Kemah, Erzincan, Bayburt, Malatya, Gerger ve Divriği’yi de içine alacak şekilde genişletilmiştir. Belgede adı geçen eski tahrir defteri ise 1520-21/926 tarihinde hazırlanan Rûm İcmâli olarak adlandırılan ve zikredilen şehirlerin tüm kaynaklarını konu alan hazine değerindeki kayıtlar olsa gerektir.²³

İşkân amacıyla kurulan derbendler Osmanlı yasaları çerçevesinde iki şekilde tanımlanmışlardır: Birincisi, dirlik olarak tasarruf edilenlerdir. Sofyalı Ali Çavuş Kanunnâmesi’nde bu tür derbendler şöyle zikredilir: *Toprak dirliklerinin bir kısmı Osmanlı memleketlerinde bulunan ve derbend diye anılan bazı sarp boğaz ve geçitlerin ve korkulu yerlerin muhafızlarına ayrılmıştır. Bunların tumarları yurtluk ve ocaklık şeklinde olup yalnız kendilerine mahsustur.*²⁴

İkinci grupta yer alan derbendler de ise; yolların geçiş noktaları üzerinde ancak netameli olan bölgelere yerleştirilen reâyâ, vergi muâfiyeti karşılığında derbendçilik hizmeti ederlerdi. Bu kişiler mahalli, korumak ve kollamakla yükümlü idiler.²⁵ 1591-92 yıllarında III. Murad’ın saltanatı döneminde yapılan tahrir neticesinde tutulan kayıtlarda yer alan Güney Erzincan’a bağlı Köskös Köyü’nü bu konuda örnek göstermek mümkündür. Köy, İran yolu üzerinde olup, yolcuların sıkça kullandığı bir mahalde kurulmuştur. Mamafih bölge stratejik konuma sahip olmakla birlikte, tehlikeli bir coğrafi mevkide yer almaktadır. Bu nedenle Köskös köyü ahali emniyeti tesis etmeleri mukâbilinde angarya vazifelerden, avârız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye vergilerinden affedilmiştir. Alınan karar da tahrir defterine kaydedilmiştir.²⁶

Derbend teşkilatını, yer aldıkları coğrafyaya, kendilerine tevcih edilen vazifelerine ve vazifelendirilme şekillerine göre de sınıflandırabiliriz:

- **Derbend görevi gören kaleler:** Özellikle hac yolu üzerinde kale-derbendler çoktu. Hac kabilelerinin güvenliği Osmanlı Devleti’nin önem verdiği bir konu idi.²⁷
- **Vakıf olarak görev yapan derbendler:** Tenha bölgelerde tarım faaliyetlerinin yürütülmesinde vakıflar önemli rol üstlenirken, bu kuruluşlar da derbend olarak kabul edilirdi.
- **Derbend olarak vazife gören hanlar ve kervansaraylar:** Ticaret güzergâhlarında yer alan ve hemen hemen her mola yerinde yapılan hanlar ve kervansaraylar da derbend vazifesi görmüşlerdir. Özellikle önemli devlet

²³ Ali Açık, “Rum Eyaleti”, *TDVİA*, C. 35, İstanbul 2008, s. 225.

²⁴ *Sofyalı Ali Çavuş Kanunnâmesi*, haz. Midhat Sertoğlu, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1992, s. 74.

²⁵ Halaçoğlu, *agm*, s.162.

²⁶ BOA, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Defterleri (TK.GM.d), nr. 68, 61a-b.

²⁷ Ersan Ersoy, “Türklerde Bir İşkân Siyaseti Olarak Derbend Teşkilatı”, *Fırat Üniversitesi Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. 6, S. 2, 2008, s. 51-52.



adamları ve varlıklı kişilerin inşa ettirdikleri bu müesseseler insanına değer veren devletin varlığına işaret etmektedir. Issız yerlerde de kurulan bu teşekküller hem can, mal güvenliğini temin ederken hem de yolcuların tüm gereksinimlerinin giderilmesi için gerekli donanımına sahip olurdu.²⁸

- **Derbend olarak kabul edilen köprüler ve köprücüler:** Su yolları üzerinde kurulan ve iki kıyınının birleşmesini temin eden köprülerin ulaşım açısından önemi tartışılmazdır.²⁹ Bu nedenle köprüler de stratejik noktalar arasındadır. O dönemin seyahat şartları göz önüne alındığında, bu köprülere bakım yapan, güvenliğini sağlayan köprücülerin önemi daha da anlaşılır. İşte bu görevliler de derbendçi olarak kabul edilirdi. 1591-92 tarihli Erzurum'a ait tahrir defterine göre Güney Erzincan'da yer alan Göyne köyü dört haneden müteşekkildir. Köyün yakınlarında yer alan Göyne Deresi adı verilen derbend, yolcuların geçiş güzergâhı üzerinde yer almaktadır. Belgedeki ifade ile ebnâ-ı sebîl (yolcular) eşkıyanın korkusundan ve derbendin yakınından akan suyun taşkınlarından dolayı sıkıntı yaşamaktadırlar. Bazen de suya düşen insanlar ölmekte ve hayvanlar telef olmaktadır. Bu nehir üzerinde kurulan köprünün, Çermük Deresi boyunca Kızıl Tarlaya kadar olan diğer köprülerin ve adı geçen derbendin tamiri, bakımı ve korunması vazifesi işte bu dört haneye verilmiştir. Yapılan hizmetlerin karşılığında ise angaryadan, avârız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye vergilerinden muâf kabul edilmişlerdir.³⁰
- **Derbend olarak vazife gören tekke ve zâviyeler:** Medreseler toplumun eğitimi vazifesini üstlenirken, tekkeler de ruhani anlamada gelişimi için çaba harcamışlardır. Bir şeyhin yönettiği bu teşekküller bazen yolcuların ihtiyaçlarını görürken bazen de hastalara bakım yapan mekânlar olmuşlardır. Önemli kentlerde ve ticaret güzergâhlarında inşa edilen tekkeler han, imaret ve kervansaraylar gibi hizmet görürlerdi. Özellikle yolların zorlu yerlerinde kurulan tekeler sayesinde o bölge zamanla gelişip, büyüyerek bir yerleşim yeri haline geliyordu.³¹ İfâ ettikleri vazifeleri nedeni ile tekkeler de derbend olarak kabul edilirdi.

Derbendler, bazen bir köyün kenarında bazen de köy ile arasında epeyce mesafe olan bir bölgede kurulurlardı. Buldukları mıntıkaya kuş bakışı bakabilen bir konuma sahip olması da önemlerini ortaya koymaktadır. Derbendlerin giriş ve çıkış noktalarında köyler ya da kişiler vazifelendirilirdi. Böylelikle yolun iki yönü de kapatılmak sureti ile olaylara müdahale etmek kolaylaşırdı. Diğer yandan kompleks bir yapıya sahip olduklarından dolayı burada yaşayanların bütün gereksinimlerini görecektir şekilde tanzim edilirdi.³² Hac ve

²⁸ Şebnem Akalın, "Kervansaray", *TDVİA*, C. 25, 2002, s. 300.

²⁹ Kazım Çeçen, "Köprü", *TDVİA*, C.26, 2002, s. 252.

³⁰ BOA, TK.GM.d, nr.68, 49a.

³¹ Mustafa Kara, "Tekke", *TDVİA*, C. 40, 2011, s. 368-369.

³² Orhonlu, *age.*, s. 10-11.



ticaret yolları üzerinde bulunan önemli mevkiilerin korunması görevi hazineye yıllık belli bir miktar ödeme yapılması koşulu ile derbendçilere verilirken, buralara ehl-i örfün karışmasına izin verilmezdi.³³

Mühim Bir Vazifenin Mümessilleri: Derbendçiler

Osmanlı devleti yolların güvenliğine gereken ihtimâmı göstermeye gayret ederken, buna bağlı olarak da derbend teşkilatı büyük öneme sahip olmuştur.³⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı derbendçilerin görevini; “*Tehlikeli yerlerin, boğaz olan yerlerin muhafazası ve yolcuları selamete çıkarmaları*” şeklinde ifade etmektedir.³⁵ XIX. asrın ellili yıllarında demiryolları yapılmaya başlayana kadar kervanlar vasıtası ile gerçekleştirilen kara ticareti, yol kesen haydutların baskınları ile karşı karşıya idiler. İşte bu şaki gruplarına karşı özellikle tehlikeli dağ geçitleri, devletin birtakım vergileri almaması karşılığında derbendçiler tarafından muhafaza edilirdi.³⁶

Derbendçiler ciddi bir soruşturmanın akabinde atanabilirlerdi ve sadece vergi vermemek ve çıkar sağlamak gibi sebeplerle bu işi yapmak isteyenlere izin verilmezdi.³⁷ Bu vazife tevcih edilirken, bölgenin kadısı ve naibinin haricinde sözü dinlenen, itibar edilen şahısların da onayı alınırdı. Vergi muâfiyetinden dolayı bu göreve talip olan çok olsa da ancak işin hakkını verebilecek olanlar tercih edilirdi.³⁸ Bir köyün tümü derbendçi olabileceği gibi içlerinden birkaç kişide bu vazife ile mükellef olabilirlerdi.³⁹ Hangi dine mensup oldukları yetkililer için önem taşımazken, Hıristiyan rahiplerine de bu görevin verildiği Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Bazen de orduda vazifeli askerler derbend muhafazasını ifâ ederlerdi.⁴⁰ XVI. asırda Anadolu’da 2288, Doğu Balkanlar’da ise 1906 aile derbendçi olarak görev yapmaktaydı.⁴¹

Derbend ağası ya da *derbendçi başı* adı verilen kişiler yönetimden mesul idiler. Görevlerin bihakkın yerine getirilmesi ve derbendçiler arasında iş disiplininin sağlanması, onların vazifeleri arasında idi. İhmali olduğu takdirde ise azledilirdi. Derbendçilere silah verilmezdi ancak tehlikeli bölgelerde devletin kontrolü altında silah kullanabilirlerdi. Bunların dışında para mukabilinde bu işi yapanlara *beldar*, Hıristiyan ahaliden atananlara *martolos* denilirdi. Derbendin bulunduğu yerlerde yaşayanlar arasından işe uygun olanlar belirli bir yevmiye karşılığında bu görevi yaparlardı ki bunlara da *pandorlar* denilirdi.⁴²

³³ Ayşe Değerli Keçici, “Osmanlı Devleti’nde Bir Taşra Güvenlik Örgütü Olan Derbend Teşkilâtı”, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 7, S. 1, s. 46.

³⁴ Bahaeddin Yediyıldız, “Osmanlı Toplumunu”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C. 1, Edt: Ekmeleddin İhsanoğlu, IRCICA, İstanbul 1994, s. 506.

³⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.3, 2. Kısım, TTK, Ankara 2011, s.310.

³⁶ Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C.1, Edt: Ekmeleddin İhsanoğlu, IRCICA, İstanbul 1994, s. 589.

³⁷ Abdullah Saydam, *Osmanlı Medeniyeti Tarihi*, Kitapevi Yayınları, İstanbul 2015, s. 149-150.

³⁸ Halaçoğlu, *agm*, s. 162.

³⁹ İsmet Miroğlu, *Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası (1520-1566)*, TTK Yayınları, Ankara 2014, s. 52-53.

⁴⁰ Keçici, *agm*, s. 50.

⁴¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, çev: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2018, s. 155.

⁴² Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK, Ankara 1991, s. 158.



Bu görevlilerin yerlerinden ayrılmaları, vazifeden kaçmaları mevzubahis olamazdı.⁴³ Buldukları mekânları izinsiz olarak terk eden reâyâ için on yıllık bir süre tanınırken, derbendçi olanlara bu süre tanınmamış ve buldukları takdirde derhal yerlerine nakledilmeleri kuralı konulmuştur. Eğer bu yapılamıyorsa kimsenin üzerine kayıtlı olmayan râyânın mahalle yerleştirilmesi yoluna gidilirdi.

Bir başka önemli mevzu da göçebe aşiretlerin iskân edilmeleridir. Bu topluluklar bazen yol üzerinde bulunan derbendlerde ikâmet ettirilirdi. Böylelikle emniyetin tesisi sağlanır, atıl durumda bulunan arazi ahaliye pay edilerek tarım yapılırdı. Bunların da ötesinde göçebe haldeki oymakların yerleşik bir hayata geçirilmeleri hedeflenmiş olsa gerektir. 1696 yılında Mamalı aşireti senelik 2500 guruşluk bir bedel ödeyerek Yozgat'ın Boğazlıyan, Kızıl-Koçlu, Emlâk, Akdağ, Sorgun, Süleymanlı-ı Kebir, Süleymanlı-ı sagir kazalarında belirlenen bölgelere kadı ve iskân mübaşirinin gözetiminde yerleştirildiler. Burada yer alan derbendlerin güvenliğini sağlayıp, bölgeyi imar etmekle vazifelendirildiler. Ayrıca bedel-i nüzûl, âdet-i ağnam ve avârız vergilerinden de muâf kabul edildiler.⁴⁴

Celâlî isyanları sırasında buldukları bölgeden ayrılan derbendçiler sebebiyle ülkenin viran hale geldiği fark edilmiş, bu nedenle geri döndürülmeleri için çaba harcanmıştır. XVII. asırdan başlayarak teşkilatın işlerliği sekteye uğramaya başlamıştır. Bu durumu tetikleyen etmenler; vergi muâfiyetinin yetkililerce ihlal edilmesi, asayiş bozan olayların çoğalması ve derbendçilerin bu durum karşısında etkin olamamaları, derbend ağalarının vasıfsız kişilerden seçilmeleri olarak sıralanabilir.⁴⁵

İslamiyet öncesi Türk töresine bakıldığında bir mekân ya da kervan eşkıya saldırısına maruz kalınca, bu işi yapanlar muhakkak bulunur ve zarar suçluya telafi ettirilirdi. Eğer şaki bulunamaz ise olayın geçtiği yerde yaşayan ahali bu zararı tazmin etmekle mükellef kabul edilirken, suçu soruşturanlara da yardımcı olmak zorundaydılar.⁴⁶ Derbendçiler de görev yaptıkları yerlerde kimsenin mal ve canına zarar gelmeyeceğine, ancak böyle bir olay vuku bulursa da zararın kendilerince tazmin edileceğine dair garanti verirlerdi. Buradan kadim zamanların geleneklerinin daha da geliştirilerek benimsendiği anlaşılmaktadır.

Derbendçi ölünce yerine oğlu bu görevi üstlenirdi. Oğullar farklı bir yere taşındıklarında ise vergilerini verdikleri müddetçe onlara dokunulmaz aksi takdirde eski yerlerine döndürülürlerdi.⁴⁷ Bunun dışında derbendçi tayin edilen kişilere bunu kanıtlayan belge verilirdi. Ancak bu vesikaları her padişah değiştiğinde yenilemek şarttı.⁴⁸ 2 Haziran 1705 tarihli III. Ahmed (1703-1730) dönemine ait elimize ulaşan bir evrak tam da bu konu

⁴³ Hikmet Tongur, *Türkiye'de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi*, İç İşleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1946, s. 103.

⁴⁴ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretlerin İskân Teşebbüsü (1691-1696)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1963, s. 80-81.

⁴⁵ Halaçoğlu, *Devlet Teşkilatı*, s.159.

⁴⁶ Halim Alyot, *Türkiyede Zabıta Tarihi Gelişim ve Bu Güncü Durum*, İç İşleri Bakanlığı Yayınları, Ankara 1947, s. 11-12.

⁴⁷ Tongur, *age*, s. 103.

⁴⁸ Orhonlu, *age.*, s. 11-12.



ile alakalıdır. Erzurum ahalisinden, Kemah kazası, Orçol nahiyesinden Sivkâr adlı köy ahalisinden olan ve Karuz? denilen nehir üzerindeki köprüyü tamir edip bakımını yapan köprücülerin, görevlerini bihakkın yerine getirebilmeleri için fermanlarının yenilenmesi talepleri vardır. Merkeze ulaşan bu talep üzerine köprücülerin ahaliye faydasının olup olmadığı eğer faydalı iseler vazifelerine devam etmeleri ve hizmetleri mukâbelesinde avâriz-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye vergilerinden muâf olmaları bildirilmiştir.⁴⁹

Bir Bölgenin Derbend Olabilmesi İçin Gerekli Olan Koşullar Nelerdi?

Bir bölgenin derbend olarak kabul edilebilmesi için stratejik anlamda bir öneme sahip olması, yolların kesişme yerlerinde bulunması şarttı. Eşkıyanın uğrak yeri olan korkulu ve ıssız bölgeler özellikle seçilirdi. Ayrıca bir yerin derbend kabul edilmesinin hem devlete hem de halka faydasının olması gerekliydi. Bu özellikleri taşıyan yer kadı ya da bölgede yaşayanlar tarafından hükümet merkezine bildirilir ve talepte bulunulurdu. Kadı; bölgenin konumunu, eğer derbend olursa ahaliye ne gibi faydasının olacağını rapor halinde hazırlardı. Ancak onun yaptığı araştırma yeterli görülmez, *vilayet muharririne* de bu anlamda yetki verilirdi. Bu memurlarında olur vermesi ile birlikte derbend olarak kabul edilen yerin ahali *avâriz-ı divaniyye ve tekâlif-i örfiyye* vergilerinden affedilerek mevkufat kalemindeki defterlere yazılırlardı.

Osmanlı Devleti'nin Derbendçilere Tanıdığı Haklar Nelerdi?

Osmanlı toplum yapısını sınıflandırmak için pek çok etmen baz olarak alınabilir. Bu faktörlerden biri de vergilendirilme usullerine göre yapılan gruplandırılmadır. Vergi mükellefleri ve bu vazifeden tamamen affedilenler olarak iki sınıf tahrir defterlerinde karşımıza çıkar. Ancak bu ikisinin arasında bir de yaptıkları hizmet mukabilinde bir takım vergi yükünden kurtulmuş olan reâyâ mevcuttur.⁵⁰ İşte derbendçiler de bu grup içindedir. Önemli geçitlere ikamet ettirilen derbendçilere yerlerinden ayrılmamaları, güvenliği tesis etmeleri ve görevlerine devam etmeleri mukâbilinde birtakım vergilerden muâf olmaları hakkı tanınırdı.⁵¹ Bu görevlilerin vergilerden muâfiyet isteklerini ise merkeze kadılar iletmekteydi.⁵²

XV-XVI. asırlarda Osmanlı köylüleri arasında bir grup vardı ki tahrir kayıtlarında *muâfiye* şeklinde belirtilirlerdi. Stratejik öneme sahip yerleri bekleyen derbendçiler ve köprücüler bu zümre içinde yer alıyordu.⁵³ Bunun dışında *imdadıye-i seferiyye*, *imdadıye-i hazerriyyeden*, *menzil akçesinden*, *avâriz*, *vilayet masrafı*, *paşa salgını*, *devriye*, *kudumuye*,

⁴⁹ BOA, A.DVNS.MHM.d, 2494/50, 1117/1705.

⁵⁰ Sıddık Çalık, *Çirmen Sancağı Örneğinde Balkanlar'da Osmanlı Düzeni (15.-16. Yüzyıllar)*, Bosna Hersek Dostları Vakfı Yayınları, Ankara 2005, s. 160.

⁵¹ Naim Ürkmez, "Belen Derbendi ve Kanuni Sultan Süleyman Vakfı", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 53, s.357.

⁵² İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Yayınları, Ankara 2016, s. 262-451.

⁵³ Yedi yıldız, *agm*, s. 480.



selamiye, teftiş döşeme, kaftan baha vb. vergilerden de affedilirlerdi. Mamafih muâf olunan bu vergiler yere göre farklılık gösterebiliyordu. Korunması istenilen bölge için çok fazla derbendçi gerekli olmadığı takdirde sadece bir köyün ahalisine bu görev verilirdi.⁵⁴ Erzurum beylerbeyine ve Erzincan kadısına gönderilen 15 Kasım 1589 tarihli hükümde, Erzincan kazasında yer alan Çardakbeli adlı köyün halkının buldukları mahalli terk ettikleri merkeze bildirilmiştir. Ancak bölge, belgede ifade edildiği gibi mahûf ve muhataralıdır yani yolcuların geçmeye korktuğu coğrafyası çetin bir yerdir. Bu sebepten dolayı adı geçen mahalle elli altmış yeni kişi yerleştirilerek bir karye kondurulması yetkililerden talep edilmiştir. Yerleşim yerinin oluşturulması ile hem derbend korunup imar edilirken hem de gelip geçenlerin mallarına, erzaklarına zarar ilişmeyecektir. Bunun karşılığında ise hizmet edenler, tekâlif-i örfiyyeden muâf kabul edileceklerdir. Verilen emirle, köye ahali yerleştirilmesi konusunda gerekli ihtimâmın gösterilmesi özellikle istenmiştir.⁵⁵ Konu ile alakalı bir başka kayıt ise 1591-92 tarihli Erzurum'a ait tahrir defterinde yer almaktadır. Erzincan, Bayburt ve Kelkit güzergâhında yer alan Rum Saray köyü, yol üzerinde bulunduğundan hem de derbend mahalli olması nedeniyle ahalisi, hizmetleri mukâbelesinde avârız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye vergilerinden muâf kabul edilerek deftere kaydedilmişlerdir.⁵⁶

Avârız vergileri, padişah ve divan-ı hümayun kararı ile fevkalade durumlarda alınırdı. Derbendçiler bu vergilerden muâf sayılırlardı.⁵⁷ Sancak kanunnamelerinde bu konu şöyle zikredilir: "ve 'âdeti derbendî üzere bağlanan derbend köylerinin müzevveç olanları tayin olunan buğday ve arpayı kendü kadılıkları kilesile vireler ve muhafazat-ı derbend idenler defterde kaydolunduğı üzere vireler tebdil olunmayub avârız-ı divâniyeden mu'âf ve müsellemler olalar"⁵⁸

Devletin tanıdığı vergi affı nedeniyle bazen bir köy kendisine görev verilmediği halde bir başka köyün vazifesini elinden almaya çalışabiliyordu. 20 Şubat 1732 tarihli bir belge Eğin kazası Ekirek köyü derbendçilerinin yaşadıkları sıkıntıyı konu alır. Köylüler hem derbendi korumakta hem de Bektaş? adlı köprünün bakımını yapmaktaydılar. Ancak Hipanos? Köyü ahalisi, köprüyü biz tamir ederiz köprücülük vazifesini de yaparız diyerek sorun çıkardı ise de Ekirek köylüleri şikâyetlerini İstanbul'a ulaştırdılar. Bunun üzerine merkezin Eğin kadısına gönderdiği hükümde Ekirek köyünün eskiden beri bu vazifeyi icra ettikleri, mevkufat defterlerine bakılarak Eğin kazasına bağlı köyün otuz üç nefer ile derbendçi olduklarının anlaşıldığı, vakfi olmayan köprüyü de kendi mallarından harcayarak tamir ettikleri tespit edilmiş ve vazifelerine devam etmeleri bildirilmiştir.⁵⁹

⁵⁴ Tongur, *age*, s. 104.

⁵⁵ BOA, A.DVNS.MHM.d., 133/ 66, 998/1589.

⁵⁶ BOA, TK.GM.d, nr. 40, 73a.

⁵⁷ Yediyıldız, *agm*, s. 539.

⁵⁸ Barkan, *age*, s.281.

⁵⁹ BOA, A. DVNS.MHM.d, 13787/276, 1144/1732.



Diğer yandan derbendçilerin yaptıkları hizmet karşılığında halktan aldığı ücretler de mevcuttu. Buna *derbend resmi* denilirdi. Mehmet Zeki Pakalın Osmanlı Tarih Terimleri ve Deyimleri Sözlüğünde bu resimlerin miktarlarını şöyle zikreder:

“20 akça binek hayvanlarıyla yüksüz hayvanların beherinden, 40 akça yüklü hayvanlardan, 80 akça arabadan alınırdı. Bu resimler mültezimlere ihale olunurdu. Ancak her derbende yeniden yeniden ödeme yapılması şikâyetlere sebep olmuştur. Bu sebepten bac ve resimlerin alınmaması ve gümrük resminden başka bir şey talep olunmaması mükerreren muahadelere geçirilmiştir.”⁶⁰

Tanzimattan sonra zamanın ihtiyaçlarına cevap veremeyen bu yapılanma kaldırılarak yerine 1844'te *Zaptiye Teşkilatı* kurulmuştur.⁶¹

SONUÇ

Daha önceki İslam devletleri ve ardından Türklerin İslam dinini benimsemesi ile kurulan medeniyet her ne amaçla olursa olsun yolculuk yapanların emniyetine ve buna bağlı olarak yolların bakımına önem vermiştir. Bu maksatla kurulan ribâtlar, hankahlar yerlerini Anadolu'da kervansaraylara bırakmıştır. İlhanlıların da kullandığı yol sistemini geliştiren Osmanlı İmparatorluğu kurduğu derbend ağı ile hem yolların hem de derbend mahallerinin emniyetini temin etmeyi başarmıştır. Bir diğer konu ise iskân edilen derbendçilerin kendilerine verilen vazifelerinin yanı sıra tarımla da uğraşmalarıdır. Bu sayede boş arazilerin üretim faaliyetine geçmesi sağlanmıştır. Ekonomisi tarıma dayalı olan Osmanlı İmparatorluğu için bu mühim bir kazançtır.

Vergiden affedilen derbendçiler bazen yöneticilerin talepleri ile karşı karşıya kalmışlar ve şikâyetlerini divân-ı hümayuna iletmişlerdir. Bunun üzerine hükümet idarecilere ikazda bulunarak zaten zor bir iş yapan dereklerin rahatsız edilmemelerini istemiştir. Burada asıl kaygı derbend bölgesinin yeniden ıssızlaşması ve güvenlik konusunun çıkmaza girmesi olsa gerektir.

Derbendler ufak bir şehir olarak düşünüldüğünde burada barınan çeşitli iş grupları için de kazanç kapısı olmuştur. Yörede yaşayan halkın yanı sıra yolcuların ihtiyaçları da karşılanmıştır. Dikkat çeken bir başka konu ise derbend teşkilatının, daha önce var olan benzerlerinin birikimlerinden faydalanırken üstüne eklemeler yaparak daha da geliştirilmiş olmasıdır. Bu anlamda bir diğer konu ise yapılan hizmet mukâbilinde devletin tanıdığı vergi muâfiyeti konusudur. Geçmiş dönemlerde de farklı biçimlerde uygulanan bu sistem, yönetim çarkının dönmesini kolaylaştırmıştır. Burada devlet teşkilatı içinde var olan kurumların devamlılığından bahsetmek yanlış olmasa gerektir. Farklı isimler ve coğrafyalarda kurulmuş olsalar da İslam devlet geleneği mirasının aktarıldığı görülmektedir.

⁶⁰ Mehmet Zeki Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s. 425.

⁶¹ Keçici, *agm*, s. 51.



Parmak basılması gereken bir başka mevzuu ise; geniş topraklara sahip olan Osmanlı Devleti'nin kayıt tutma konusundaki başarısıdır. İstanbul'dan çok uzak mesafede olan bölgelerde kurulan derbend teşkilatına dair bilgiler dahi özenle kayda geçirilmiş ve muhafaza edilmişlerdir. Bu evraklar sayesinde ortaya çıkabilecek problemlerin çözümü kolaylaşmış, adaletin tesisi sağlanmıştır. Toplumun huzuru için bunun önemini anlatmaya gerek yoktur. Zamanın koşulları düşünüldüğünde bu dikkate değer bir başarıdır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, İbnülemin Tasnifi, Mühimme Defterleri Numaraları:

A.DVNS.MHM.d., 19, 50, 53, 91,276.

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü 68 numaralı tahrir defteri.

Araştırma ve İncelemeler

AÇIKEL, Ali, “Rum Eyaleti”, *TDVİA*, C. 35, İstanbul 2008, ss.225-226.

ALYOT, Halim Tevfik, *Türkiye 'de Zabıta Tarihi Gelişim ve Bu Güncü Durum*, İç İşleri Bakanlığı Yayınları, Ankara 1947.

BARKAN, Ömer Lütfi, *Osmanlı İmparatorluğu 'nda Ziraî Ekonominin Hukukî ve Malî Esasları I*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1945.

ÇEÇEN, Kazım, “Köprü”, *TDVİA*, C.26, 2002, ss. 252-255.

ERSOY, Ersan, “Türklerde Bir İskân Siyaseti Olarak Derbend Teşkilatı”, *Fırat Üniversitesi Doğu Araştırmaları Dergisi*, C.6, S. 2, 2008, ss. 47-53.

GÖKDEMİR, Ayvaz, KORKMAZ, Alaaddin, vd., *Yeni Türk Ansiklopedisi*, C. 2, Ötüken Yayınları, İstanbul 1985.

HALAÇOĞLU, Yusuf, “Derbend”, *TDVİA*, C.9, İstanbul 1994, ss. 162-164.

HALAÇOĞLU, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK, Ankara 1991.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, çev: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2018.

KARA, Mustafa, “Tekke”, *TDVİA*, C. 40, 2011, ss. 368-370.

KEÇİCİ, Ayşe Değerli, “Osmanlı Devleti'nde Bir Taşra Güvenlik Örgütü Olan Derbend Teşkilatı”, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, Gaziantep 2008, ss. 44-53.



KÖPRÜLÜ, Mehmet Fuad, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Alfa Yayınları, İstanbul 2018.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı İktisadî Yapısı”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C.1, Edt: Ekmeleddin İhsanoğlu, IRCICA, İstanbul 1994, ss. 513-650.

METİN, Tülay, “Selçuklular Çağında Şehir Hayatı”, Edt. Refik Turan, *Selçuklu Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2014, ss. 509-554.

MİROĞLU, İsmet, *Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası (1520-1566)*, TTK, Ankara 2014.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretlerin İskân Teşebbüsü (1691-1696)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1963.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu 'nda Derbend Teşkilatı*, Eren Yayınları, İstanbul, 1990.

ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Yayınları, Ankara, 2016.

ÖZCAN, Almila Gökçe, *XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devletinde Vergi Muâfiyeti (Anadolu ve Rumeli Beylerbeylikleri Örneğinde)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2017.

ÖZCAN, Koray, “Anadolu Selçuklu Dönemi Yerleşme Tipolojileri-I- Pazar ya da Panayır Yerleşmeleri”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, 2006, ss. 205-223.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1983.

SAYDAM, Abdullah, *Osmanlı Medeniyeti Tarihi*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2015.

SOFYALI Ali Çavuş *Kanunnâmesi*, haz. Midhat Sertoğlu, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1992.

ŞAHİN, Tahir Erdoğan, “Yolun Tarihi ve Yol Kültürü-I”, *Akra Kültür Sanat Ve Edebiyat Dergisi*, C. 2, S. 4, 2014, ss. 7-27.

TONGUR, Hikmet, *Türkiye 'de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi*, İç İşleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 1946.

UYAR, Mustafa, “Moğol İstilas Döneminde Selçuklular”, Edt. Refik Turan, *Selçuklu Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2014, ss. 409-438.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.III, 2. Kısım, TTK, Ankara, 2011.

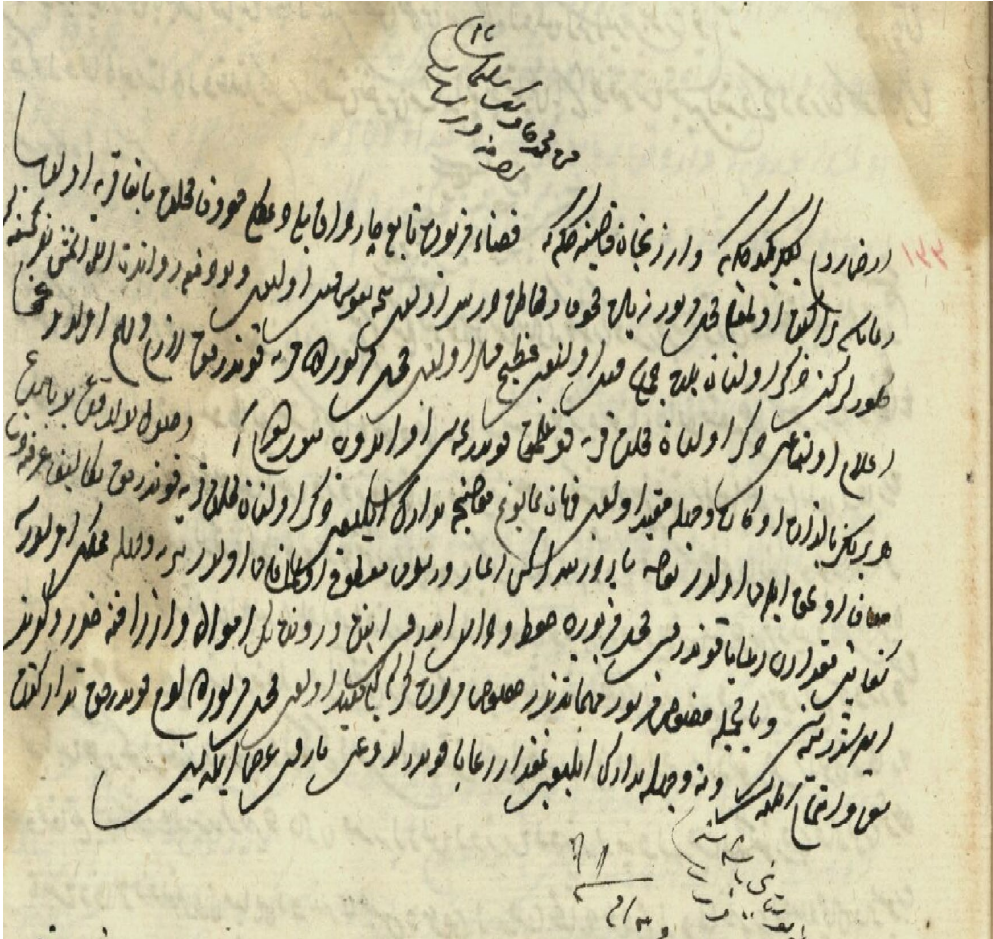
ÜRKMEZ, Naim, “Belen Derbendi ve Kanuni Sultan Süleyman Vakfı”, *Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 53, ss.353-379.



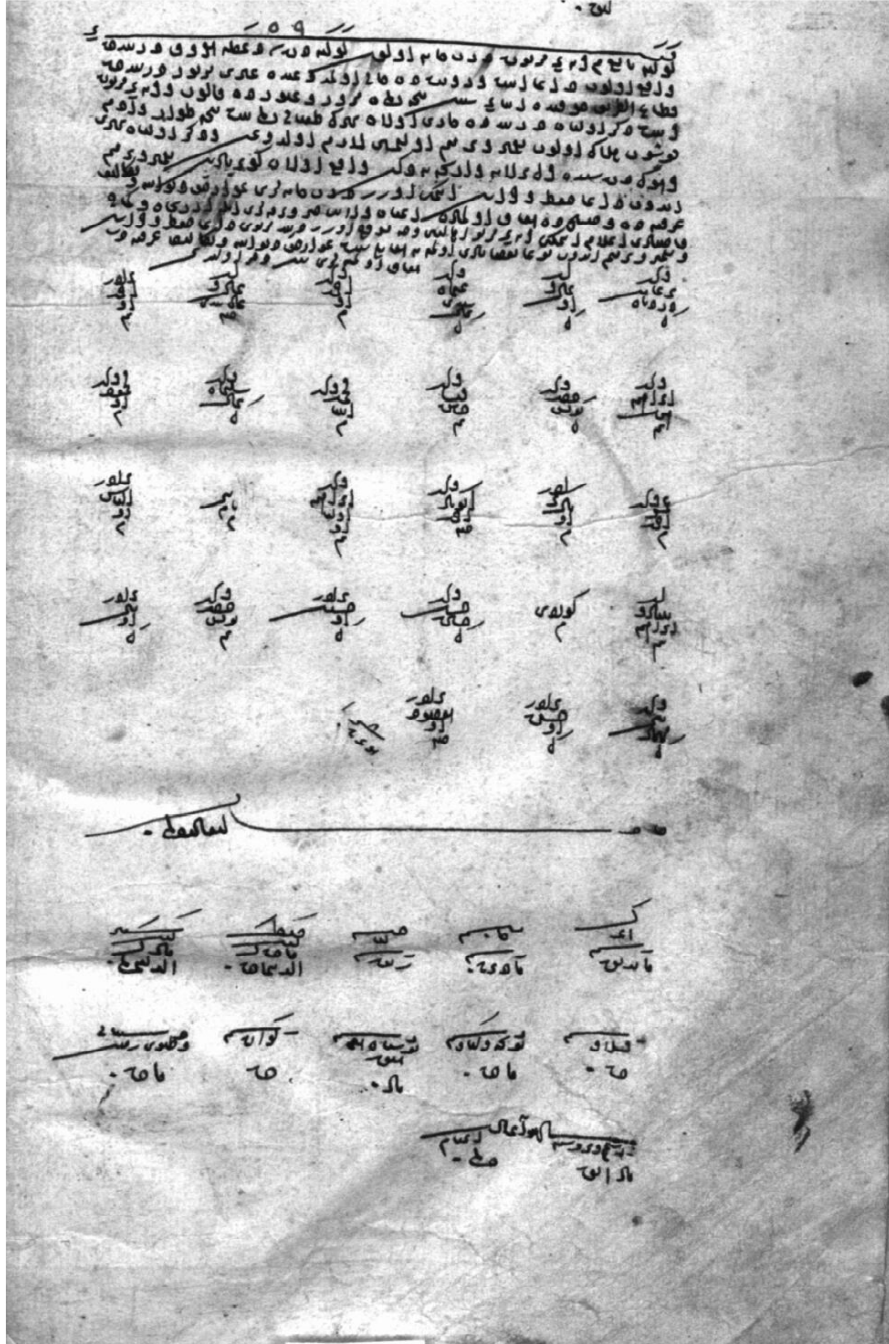
YAZICI, Nesim, *İlk Türk İslam Devletleri Tarihi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2014.

YEDİYILDIZ, Bahaeddin, “Osmanlı Toplumu”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C.1, Edt: Ekmeleddin İhsanoğlu, IRCICA, İstanbul, 1994, ss. 441-512.

YİĞİT, İsmail, “Ribat”, *TDVİA*, C.35, İstanbul, 2008. ss. 76-79.



Erzincan Çardakbeli Derbendi ile ilgili Erzurum beylerbeyine ve Erzincan kadısına gönderilen 26 Nisan 1585 tarihli hüküm.



1591-92/1000 tarihli Erzurum mufassal tahrir defterinde yer alan GÖYNE KÖYÜ'ne dair kayıt.



1591-92/1000 tarihli Erzurum mufassal tahrir defterinde yer alan Köskös Köyü'ne ait kayıt.



IV
İNGİLİZ SEYYAHLARIN
VERDİĞİ BİLGİLER İŞİĞİNDA ERZİNCAN
(XIX. YÜZYIL)

Ahmet Kemal Yüzgüleç¹

ÖZ:

Seyahatnameler tarih araştırmacıları için önemli tarihi kaynaklar arasında yer almaktadır. Seyyahlar gezdikleri ülkelerin kültürü, nüfusu, ekonomisi, sosyal hayatı gibi birçok alanda bilgiler verirler. Verdikleri bilgilerin içeriği ve doğruluğu, seyyahın seyahat amacı, eğitim seviyesi, seyahatin yapıldığı dönem ve süresi gibi birçok etmene göre farklılık arz eder. XIX. yüzyıl başlarından itibaren Asya ve Orta Asya bölgesinde, seyyahların keşif iştahlarını kabartacak, onların meraklarını celp edecek daha önce ziyaret edilmemiş çok az bölge kalmıştı. Bu nedenle bu yüzyılda Osmanlı Devleti'ne ve Anadolu'ya (Asia Minor) Batılı seyyahlar tarafından yapılan ziyaretler daha çok askeri ve siyasi nedenlerden dolayı yapılmıştır. Bu makalede XIX. yüzyıl içerisinde Erzincan'ı ziyaret eden James Brant, Fred Burnaby, Henry Barkley ve Clive Bigham isimli İngiliz seyyahların seyahatnameleri incelenmiş, Erzincan ile ilgili verdikleri bilgiler değerlendirilmiştir. Değerlendirme Erzincan'nın bugünkü idari sınırları esas alınarak yapılmıştır. Bahse konu olan seyyahların amaçlarının özellikle Doğu Anadolu'daki siyasi ve askeri durum, Osmanlı-Rus savaşlarının bölgede yaşayan nüfus üzerindeki etkileri, Osmanlı Devleti'nin savaşa hazırlık durumu gibi konular hakkında bilgi toplamak olduğunu görüyoruz. Bununla birlikte bu seyahatnamelerde Erzincan'ın XIX. yüzyıl nüfusu, idari yapısı, bölgede yaşanan güvenlik sorunları, şehrin gelişmişlik durumu, iklimi, yollar ve konaklama şartları hakkında da önemli bilgiler yer almaktadır.

Anahtar Kelimeler: İngiliz Seyyahlar, Erzincan, Osmanlı Devleti, XIX. Yüzyıl, Asia Minor.

ABSTRACT:

Travel books are among the important documents for historical researchers. Travellers give information in many areas such as the culture, population, economy, social life of the countries

¹ Yakınçağ Tarhi Uzmani, ayuzgulec@gmail.com



they visited. The content and quality of the information they provide varies according to many factors such as the traveller's purpose of travel, education and the period and duration of the visit. From the beginning of the 19th Century there were a few unvisited regions left in the Asia and Central Asia region to what the traveller's appetite for exploration and lure their curiosity. Therefore visits to the Ottoman Empire and Anatolia (Asia Minor) in this century were mostly made for military and political reasons. In this article, the travel books of British travelers named James Brant, Fred Burnaby, Henry Barkley and Clive Bigham who visited Erzincan in the 19th century were examined and the information they gave about Erzincan was evaluated. The evaluation was made on the basis of the current administrative borders of Erzincan province. We see that the purpose of the said travellers was to collect information about the political and military situation in the Eastern Anatolia, the effects of the Ottoman-Russian wars on the population living in the area and the Ottoman State's preparation for war. In addition, these travel books contain important information about Erzincan's 19th century population, administrative structure, security problems in the region, the city's development status, climate, travel and accommodation conditions.

Keywords: English Travellers, Erzincan, Ottoman Empire, 19th Century, Asia Minor

1 Giriş

XIX. yüzyılın üzerinde güneş batmayan İngiliz İmparatorluğu, Hindistan'dan, Kanada'ya kadar birçok sömürgeyi elinde bulundurmak suretiyle, XIX. yüzyıl boyunca ekonomi, ticaret, teknoloji olmak üzere birçok alanda Dünya Liderliğini sürdürmüştür. Yüzyılın sonlarına doğru (1879-80) İngiltere ekonomisinin büyüklüğü 351 milyon doları geçmiştir. Ekonomik büyüklük olarak en yakın rakibi ABD'nin gayri safi milli hasılası 200 milyon dolar civarındadır. ABD ekonomik büyüklük olarak İngiltere'yi ancak 20'inci yüzyılda geçebilmiştir. Aynı dönemde Osmanlı Devletinin ekonomik büyüklüğü 18 Milyon dolar civarında kalmıştır.² Yüzyılın başında 49 Milyon olan British İmparatorluğunun nüfusu sömürgeleri ile birlikte yüzyılın sonunda 403 milyona ulaşmış ve böylece İngiltere, Qing Çin'inin önünde Dünya'nın en büyük nüfusuna sahip siyasi yapılanması olmuştur. XIX. yüzyıl sonu itibari ile Osmanlı Devleti'nin nüfusu ise sadece 31 milyondur.³

Arkasında böylesine büyük bir ekonomik, teknik ve bilimsel bir güçle ve çeşitli maksatlarla Dünya'nın kıta ve ülkelerini keşfe çıkan İngiliz seyyahlar, ziyaret ettikleri ülkelerin tarihini, etnik, dinsel farklılıklarını, demografik yapısını, siyasi eğilimlerini, ekonomik ve tarımsal kapasitelerini, sahip oldukları arkeolojik mirası gibi konuları incelemişlerdir. Daha sonra bu konulardaki gözlemlerini raporlar ve seyahatnameler şeklinde kayıt altına almışlardır. Bu çalışmalar seyyahların yaşadıkları dönemde İngiltere siyaset ve diplomasisini etkilediği gibi bugün de hem İngiltere'nin hem de bahse konu seyyahlarca gezilen ülkelerin tarihine ışık tutarak bu ülkelerin uyguladıkları politikaların belirlenmesinde yararlanan kaynaklar olmaya devam etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu

2 ([https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_-_by_GDP_\(PPP\)_in_the_nineteenth_century](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_-_by_GDP_(PPP)_in_the_nineteenth_century)).

3 (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_population_in_1800/1900).



toprakları, XIX. yüzyılda yaşanan siyasi olaylar ve henüz keşfedilmemiş kültürel ve tabii kaynakları nedeniyle İngiliz Seyyahların en başta gelen hedefleri arasında yer almıştır.

Bu çalışmamız kapsamında XIX. yüzyıl yüzyılda Osmanlı topraklarına gelen ve seyahatleri sırasında Erzincan'ı ziyaret eden İngiliz seyyahlara ait seyahatnameler incelenmiştir. İncelediğimiz seyahatnamelerde, sahip olduğu büyük ekonomik kapasite ve imkânlarla birçok alt yapı sorununu çözmüş, sanayi devriminin beşiği zengin bir ülkenin temsilcileri tarafından, siyasi, ekonomik ve demografik yönden birçok krizle boğuşan gerileme döneminde yıkılmaya yüz tutmuş bir devlet ve halkına yönelik değerlendirmeleri görmekteyiz.

XIX. yüzyılın başında İngiliz seyyahlar eserlerinde Ermeniler, Türkler, Persler ve Kürtler arasındaki etnik, ulusal gerilimleri gözlemleyerek Ermenilerin Rusya'ya yönelik siyasi eğilimlerini vurguladılar. Ermeniler ve diğer farklı gruplar arasındaki etnik-dini ve sosyo-ekonomik çekişmeler, yazarları birbirine bağlayan kalıcı bir tema olarak kaldı. Kırım Savaşı'nın patlak vermesinden çok önce, İngiliz seyyahlar, Ermeni sorununu İngiliz-Rus jeopolitik rekabeti içinde temellendirdiler. Böylece, ilk İngiliz seyyahlar, 1800'lerin sonunda Ermeni Sorunu ile ilgili daha büyük tartışmaların kültürel ve politik zeminini oluşturdular (Reigg, 2018).

Napolyon Savaşları'ndan sonra, çeşitli meslek ve amaçlara sahip İngiliz Seyyahlar Doğu Anadolu'yu baştan aşağı gezdiler. Kökenlerinden ve seyahat ettikleri ülkelerin siyasi koşullarından etkilenen gezginler, XIX. yüzyılın ilk yarısında, anlatılarında Ermenilerin siyasi statüsünü ve sınır bölgelerinde onları etkileyen eğilimleri vurgulamışlardır. İngiliz gözlemciler öncelikle iki temaya odaklanmışlardır. İlk olarak, ziyaretçiler Batı Ermenilerinin Rusya ile güçlü yakınlıklarını vurgulamışlar ve zaman zaman Osmanlı Ermenilerini, doğası gereği, yıkıcı bir ulusal unsur olarak tasvir etmişlerdir. İkinci olarak ise çeşitli Ermeni topluluklarının yetkililer ve komşular tarafından maruz kaldıkları suiistimalleri vurgulayarak, Ermenilerin Osmanlı İmparatorluğu ve İran'daki sosyal ve siyasi olarak güvensiz statülerinin altını çizmişlerdir. (Reigg, 2018)

Erzincan, İmparatorluk sınırlarına uzaklığı sebebiyle XIX. yüzyıla kadar ordular için sadece bir konak yeri olmuştur. XIX. yüzyılda Erzurum'a bağlı bir sancak durumunda olan Erzincan, ancak 1923'te vilayet konumuna yükselmiştir. (Miroğlu, 1995, s. 318-321). Özellikle XIX. yüzyıl yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere ile Rusya arasında yaşanan siyasi rekabet ve çatışmalar, İngilizlerin bölgede yaşayan Ermeni nüfusa yönelik yürüttükleri politikalar nedeniyle İngiliz Seyyahların daha fazla ilgisini çekmeye başlamıştır.

Erzincan ilinin Osmanlı dönemindeki idari sınırı göz ardı edilerek, bugünkü idari sınırlarına göre, sadece incelediğimiz seyahatnamelerde haklarında yeterli bilgi bulunan ilçeleri araştırmamızın kapsamına alınmıştır. Bu nedenle Erzincan merkezi dışında Osmanlı döneminde Eğin olarak adlandırılan, XIX. yüzyılın ilk yarısında Diyarbakır Vilâyeti Harput Sancağı içinde bir kaza merkezi durumunda olan Kemaliye (Akkan&Tuncel, 2022, s. 236-



237) ile Cumhuriyet döneminde Erzincan Vilâyetine bağlanan Kemah (Şahin, 2022, s. 219-220) araştırmamız kapsamına alınmıştır.

2 Erzincan'ı Ziyaret Eden İngiliz Seyyahlar

Doğu Anadolu'da seyahat etmek isteyen seyyahlar seyahat rotalarını belirlerken genellikle kendilerinden önceki seyyahların verdiği bilgilerden yararlanmışlardır. Birbirinden farklı rotalar izleyen Seyyahlar, seyahat amaçları ve Osmanlı topraklarına giriş noktaları ve girdikleri mevsime göre kendilerine en uygun olan rotayı seçerek yolculuklarını yapmışlardır. Bugünkü Erzincan İl'i sınırları içerisinde seyahat eden James Brant, Fred Burnaby, Henry Barkley ve Clive Bigham'ın yine bugünkü Türkiye sınırları içerisinde izledikleri rotalar aşağıdaki haritada gösterilmiştir. Daha sonraki şekillerde ise bahse konu seyyahların Erzincan dâhilinde izledikleri güzergâhlar yer almaktadır.



Şekil 1: Seyyahların Türkiye sınırları içerisinde izledikleri rotalar. (Brant (1835) mavi- Burnaby (1876) kırmızı- Barkley (1878) yeşil- Bigham (1896) turkuaz renklerle gösterilmiştir)

2.1. James BRANT

İngiltere'nin Erzurum konsolosu olan James Brant 1835 ve 1838 yıllarında büyük bölümü bugünkü Anadolu toprakları içerisinde olmak üzere iki farklı gezi yapmıştır. Gezilerin maksadının 1829 Edirne Antlaşması sonrası, özellikle Doğu Anadolu'nun etnik coğrafyası, nüfus, ulaşım, üretim, asayiş durumu hakkında bilgi toplamak olduğu anlaşılmaktadır.

Brant, bu gezilerin ilki olan ve bu makale kapsamında incelediğimiz seyahatine 19 Mayıs 1835'te Trabzon'dan başlamış, 60 saat boyunca Karadeniz sahili boyunca Yumra, Sürmene ve Of, Rize ve Hopa'dan geçerek Batum'dan yaklaşık sekiz saat mesafede olan o zaman ki Türk-Rus sınırına kadar ilerlemiştir. Daha sonra Kars'a gitmiş, buradan da



Ardahan, Hasan Kale, Erzurum uğramış, daha sonra Tercan'dan bugünkü Erzincan sınırına girmiştir. Kemah, Kemaliye (Eğin) ilçelerini de ziyaret ettikten sonra Arapkir üzerinden seyahatine devam etmiştir. Seyyah Arapkir'den Keban Maden, Harput (Elazığ), Ergani, Diyarbakır, Malatya, Hasan Batrik,⁴ Hekim Han, Gürün, Ulaş, Sivas, Kayseri Yozgat, Akdağ Madeni, Artova, Tokat, Niksar, Şebın Karahisar ve Gümüşhane'yi de ziyaret ettikten sonra Erzurum'a dönmüştür. Seyyahın bu gezi ile ilgili olarak "Journey Through A Part Of Armenia And Asia Minor, In The Year 1835" başlığı altında topladığı gezi notları "Journal of the Royal Geographical Society of London" 1836 yılı Temmuz sayısında yayımlanmıştır.

1838 yılında gerçekleştirdiği ve Erzincan'a uğramadığı, "Notes of a Journey through a part of Kurdistan, in the Summer of 1838" isimli ikinci seyahatine ise 16 Haziran 1838'de Erzurum'dan başlamıştır. Yazar Erzurum'dan sonra Hasan Kale (Pasinler), Hınıs' a uğramıştır. Daha sonra Hınıs, Muş, Kulp, Hanî, Maden, Elazığ, Palu, Bitlis, Bingöl, Solhan, Bitlis, Tatvan, Gevaş, Van, Erciş, Adilcevaz, Ahlat, Diyadin, Beyazid, Karakilise, Toprak Kale ve Eleşkirt'i de ziyaret ederek Pasin Ovası üzerinden tekrar Erzurum'a geri dönmüştür. Bu seyahatname ise aynı derginin 1840 yılında basılan 10'uncu cildinde yayımlanmıştır.



Şekil 2: James Brant'ın Erzincan'da izlediği Rota

2.2.Fred BURNABY.

Frederick Gustavus Burnaby bir asker, gezgin ve yazardır. Avcılığa meraklı bir taşra papazının oğlu olarak 3 Mart 1842'de doğmuş, Bedford Gramer Okulu ve Harrow Koleji'nde eğitim gördükten sonra, 1859'da Kraliyet Atlı Muhafızları'na katılmıştır. Sudan'a ve Orta Asya'ya da seyahat etmiştir. 1882 yılında Manş Denizi'ni balonla aşarak bir ilki gerçekleştiren Seyyah, 1885'te, Sudan seferi sırasında öldürülmüştür.

⁴ Yazihan Fethiye Köyü- <http://www.aliseydi-sevim.com/popup/haber-yazdir.asp?haber=1015>



Burnaby; 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'ndeki azınlıkların durumuna ilişkin Avrupa kamuoyunda ortaya atılan iddiaların gerçeklik derecesini anlamak ve Anadolu'da olan bitenleri kendi gözleriyle görmek için 1876 yılında Anadolu'yu baştanbaşa dolaşmıştır. Yazar gezisini tamamladıktan sonra yaptığı değerlendirmede, seyahatinin beş ay sürdüğünü 2000 mil yol aldığını, gezi amacına uygun olarak, gezisi sırasında Rusya ile olması beklenen savaş hakkında Anadolu'da yaşayan her sınıftan insanla konuşma imkânı bulduğunu söylemektedir. Farklı ırklardan insanların -Türklerin, Ermenilerin, Rumların, Türkmenlerin, Çerkezlerin, Kürtlerin ve İranlıların- kendisini her zaman büyük bir misafirperverlikle ağırladıklarını belirtmiştir.

Yüzbaşı Fred Burnaby, 1876 Yılı Kasım Ayında İngiltere'den yola çıkmıştır. Seyyah Osmanlı Devleti Sınırları içerisinde İzmir, İstanbul, Maltepe, İzmit, Sabanca, Geyve, Nallıhan, Beypazarı, Ankara, Yahşihan, Yozgat, Zile, Tokat, Çamlıbel, Yenihan, Sivas, Divriğ, Arapgir, Eğin, Kemah, Erzincan, Erzurum, Doğubayazıt, Hoy, Eleşkirt, Van, Patnos, Kars, Ardahan, Akiska, Livana, Batum, Trabzon, İstanbul güzergâhını takip ederek seyahatini tamamlamıştır. Fred Burnaby, Sivas, Divriği ve Arapgir'i ziyaret ettikten sonra, bugünkü Erzincan ili sınırlarına girmiş ve Eğin ve Kemah üzerinden Erzincan'a ulaşmıştır. Seyyah yukarıda belirtilen gezisini Mart 1877 sonunda bitirerek İngiltere'ye dönmüştür. Bu seyahatindeki izlenimlerini 1877 yılında Londra'da basılan "On Horsback Through Asia Minor" isimli seyahatnamesinde toplamıştır.



Şekil 4: Fred Burnaby'nin Erzincan'da izlediği rota.

2.3. Henry C. BARKLEY.

Henry C. Barkley (D.1825-Ö.1895) ise bir inşaat mühendisi ve yazardır. Tuna ile Karadeniz'i birbirine bağlayan bir demiryolu hattının inşaatında çalışırken geçirdiği beş yılını "Between the Danube and the Black Sea (1876)", Türk, Rus Savaşı sırasında



yaşadıklarını ise, “Bulgaria before the War (1877)” isimli seyahatnamelerde toplamıştır. Seyyah yolculuğa çıkış amacının Anadolu’da (Asia Minor) yaşayan Müslüman ve Hıristiyanların karakter, adet ve hareket tarzlarını gözlemlemek olduğunu belirtmektedir.

Bükreş üzerinden trenle Varna’ya gelen Seyyah, 15 Eylül 1878’de gemi ile İstanbul’a ulaşmış, 20 Eylül Cumartesi günü İstanbul’dan yine bir vapurla Mudanya’ya hareket etmiştir. Buradan itibaren yolculuğuna karayolu ile devam etmiştir. Seyyah 18 Aralık’ta Erzincan’a ulaşmış, daha sonra Trabzon’a intikal eden Seyyah 30 Aralık gemiyle İstanbul’a dönmüştür. İstanbul’dan itibaren 1400 mil yol almış ve tüm yolculuğu 96 gün sürmüştür. Bu sürenin 53 günü at sırtında geçmiştir.

İzlediği rota Bükreş, Varna, İstanbul (Vapurla),Mudanya, Bursa, Eskişehir, Sivri, Hisar, Ankara, Yozgat, Kırşehir, Kayseri, Adana, Antep, Birecik, Urfa, Siverek, Diyarbakır, Harput, Keban Maden, Eğin, Erzincan, Trabzon, (Deniz yoluyla) İstanbul şeklindedir. Seyyahın “A Ride Through Asia Minor And Armenia; Giving A Sketch Of Them Characters, Manners And Customs Of Both The Mussulman And Chiristian Inhabitants” isimli bu seyahatnamesi 1891 yılında Londra’da yayımlanmıştır.



Şekil 5: Henry C. Bakley’in Erzincan’da izlediği rota

2.4.Charles Clive BIGHAM.

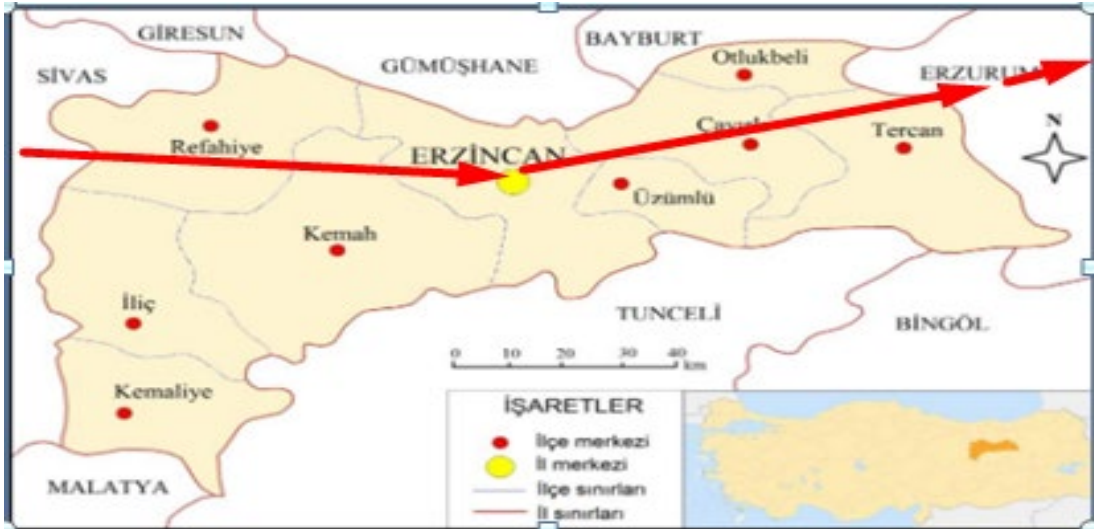
Charles Clive Bigham, (2nd Viscount Mersey asker, diplomat ve gazetecidir. Elton Koleji’ndeki eğitimini tamamladıktan sonra orduda görev almıştır. Ancak askerliği sıkıcı bulduğu için yedeklere katılmış ve başta Osmanlı İmparatorluğu, İran, Rusya, Çin ve Balkanlar olmak üzere İngiliz Büyükelçiliklerinde onursal ateşe olarak görev yapmıştır. Daha sonra The Times gazetesi özel muhabiri olarak Osmanlı Ordusunu takip etmiştir.



Yazar seyahatnamenin ilk bölümünde Seyahat amacını şu şekilde ifade etmektedir. “1895’in sonlarına doğru Ermenistan’daki sorunlar ciddi boyutlara ulaştı. Sultan tarafından Anadolu’ya Avrupalıların girişi, karışıklıklar bitinceye kadar yasaklandı. Bunun üzerine çok zor olmasına rağmen Avrupa siyasetinde önemli bir rol oynayan bu ülkeye gitmeye karar verdim” şeklinde ifade etmektedir. Seyyah ilk araştırmalarında Anadolu ya bir ziyareti pek mümkün görmese de daha sonra şansı yaver giden seyyah “1896 yazını Ermenistan’da” geçirdiğini söylemektedir.

22 Haziran 1896’da Londra’dan trenle ayrılmış, 24 saatte Viyana’ya, 26 Haziran’da ise İstanbul’a ulaşmıştır. Resmi bir başvuru yapmak yerine Tezkere adı verilen sıradan yolcu pasaportu almıştır. Diğer üç seyyahın aksine Bigham, Almanlar tarafından 1892 yılında inşaatına başlanan ve 1914’de tamamlanan İstanbul, Bağdat teren hattının tamamlanan bölümlerinden yararlanarak Ankara’ya kadar terenle gitmiştir. Terenin hızı saatte 16 mildir. Böylece at ya da araba ile gideceğinden daha hızlı şekilde Ankara’ya ulaşmıştır.

Hazırlıklarını tamamlayan Seyyah, 21 Temmuz’da İstanbul’dan Ankara’ya doğru trenle yolculuğuna başlamış, bir gece Eskişehir’de kaldıktan sonra ertesi gün Ankara’ya ulaşmıştır. Seyyah 25 Temmuz’da Ankara’dan Sivas’a doğru atlı olarak yola çıkmış, 14 Ağustos 1896’da Erzurum’a ulaşmıştır.



Şekil 6: Clive Bigham’ın Erzincan’da izlediği Rota

Yazarın izlediği rota, İstanbul, Ankara (trenle) –Yozgat, Yenihan (Yıldızeli), Sivas, Zara, Erzincan, Erzurum, Beyazıt, Tebriz, Erdebil, Tahran, İsfahan, Şiraz şeklindedir. Bu seyahatname “A Ride Through Western Asia With Illustrations” adı altında Londra’da ve New York’ta basılmıştır.



3 Seyyahların Seyahat Öncesi Yaptıkları Hazırlıklar

3.1.Seyahat planının yapılması, seyahat rotasının belirlenmesi

Seyyahlar, seyahat güzergâhlarını belirlerken, çoğu zaman daha önceki seyahatnamelerde tanımlanan rotaları incelemekte, bu rotalar arasından seyahat amaçları ve süresine göre en uygun rotayı seçmektedirler. Rotanın belirlenmesinde, güvenlik ve yolun fiziki durumu önemli kriterler olarak ortaya çıkmaktadır. Çoğu zaman İstanbul'a ulaştıktan sonra kendi büyükelçiliklerinden, aldıkları güncel duruma göre şekillenen tavsiyelere de uymaktadırlar. Mesela Clive Bigham Erzurum'a gitmek için kullanabileceği dört farklı rotayı, İstanbul'a ulaştıktan sonra edindiği bilgiler ve rotaların güvenlik durumu ile ilgili aldığı istihbarat çerçevesinde değerlendirerek kullanacağı rotayı belirlemiştir (1897, s. 4,5).

3.2.Seyahat izni ve ilgili dokümanların temin edilmesi

Seyahat öncesi hazırlıklarında önemli bir aşama da seyahat izni ve ilgili dokümanların temin edilmesidir. Brant, ilk iş olarak İngiltere'nin Erzurum Konsolosu olması hasebiyle, Sultan'dan bir ferman almıştır(1836: 202-205). Burnaby ise İngiltere'nin Türk Büyükelçiliğinden pasaport alarak hazırlıklarına başlamıştır. Barkley'de yola çıkmadan bir pasaport temin etmiş ve "seyyah ya bizim yaptığımız gibi bir pasaport almalı ya da bizim yaptığımız gibi sadece önemli kabul edilen Avrupalılara verilen bir Sultan Fermanı temin etmelidir. Bir şehre ulaşıldığında ferman şehrin yöneticisine gösterilmekte ya da gönderilmektedir. Böylece fermanda yer alan emirler gereğince bir sonraki durağa kadar zaptiyeler⁵ tahsis edilmektedir" (Barkley, 1891, s. 50), diyerek kendinden sonraki seyyahlara tavsiyelerde bulunmuştur.

3.3Refakat edecek elemanların temini

Bu aşamada yapılacak hazırlıklardan diğer birisi de kendilerine rehberlik edecek, seyahat sırasında yardımcı olacak, tercüman, mihmandar, drogaman ya da tatar olarak adlandırılan yerel elemanların temin edilmesidir. Bu elemanlar çoğunlukla gayr- i müslim tebaa arasından seçilse de, Türkçe öğrenmek ya da seyyahın bir Türk'ü daha güvenilir görmesi nedeniyle Müslüman Tebaa arasından da seçilebilmektedir. Mesela Clive Bigham, rehber seçimine çok büyük bir önem vermiştir. Seyyah yanında kendisine yardımcı olacak rehberi seçerken, Ermeni bir rehberi o tarih itibari ile kendisi için ayrıca risk teşkil edeceği için, Rum bir rehberi ise Rumları dürüst ve güvenilir bulmadığı için tercih etmemiş, yabancı bir dil bilmediği halde Murad isimli bir Türk rehberde karar kılmıştır. Seyyah bu konuda " Anlayamadığım bir hizmetçiyi almak bir hızsızı almaktan daha iyi, ayrıca Türkçe de öğrenmek istiyorum." yorumunda bulunmuştur (Bigham 1897, s. 7,8). Brant' seyahati sırasında maiyetinin bir tatar ve iki hizmetçiden oluştuğunu söylemektedir. Bu sayıya devlet tarafından görevlendirilen korumalar dâhil değildir. Barkley kendisine koruma olarak tahsis edilen zaptiyelerden memnun kalmamış ve onların devlet tarafından ücretsiz

⁵ Seyyah zaptiyelerle ilgili bilgi vermektedir.



görevlendirildikleri halde Seyyah'tan ayrıca bahşiş almadıklarında isteksiz davrandıklarını ve beklenen faydayı sağlamadıklarını belirtmektedir (Barkley 1891:50).

3.4. Binek hayvanlarının temin edilmesi

Binek hayvanlarının temin edilmesi yolculuk öncesinde ve yolculuk sırasında seyyahların önem verdikleri ve zaman zaman zorlandıkları bir konudur. Brant'ın seyahat grubunun hizmetinde on iki civarında at kullanılmıştır (Brant 1836: 202-205). Atlar yol kavşaklarında bulunan posta istasyonlarından temin edilmektedir. Posta istasyonlarından temin edilemediğinde bir posta saati, yani üç mil için bir Türk Piastre'si⁶ karşılığında köylülerden de temin edilebilmektedir. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı, Rus sınır bölgelerinde, Posta sisteminin savaşlar nedeniyle bozulması nedeniyle posta istasyonlarından at temini imkânı ortadan kalkmıştır.

3.5. Yiyecek, İçecek ve Diğer Malzemenin Temini:

Yolculuk öncesinde ve yolculuk sırasında devam eden bir hazırlık faaliyeti de yiyecek, giyecek temini ile ilgili olarak yürütülmektedir. Bu kapsamda, Burnaby; Tournefort ve Milner gibi seyyahların yazdıklarından Doğu Anadolu'da kışların çok şiddetli geçtiğini öğrenmiş, Kırgızistan gezisinden edindiği tecrübelerden hareketle Anadolu kışına hazırlık için yanına kışlık elbiseler, bir tüfek, bazı ilaçlar alarak yola çıkmıştır. Bigham ise İstanbul'da bulunan İngiliz Askeri ataşesinin yardımı ile bir hazırlık yapmıştır. Yolculuğa çıkmadan önce temin ettiği malzemeleri “ birkaç parça elbise, Wolseley marka bir valiz, eski bir eğer, bir çift kanvas, eğer torbası, bir toplu tabanca, plastik banyo teknesi, bir tüfek, iki tane tencere, bir kazan, bir su ısıtıcısı, bir leğen, bıçak ve çatal, metal bardaklar ve tabaklar bir çaydanlık, reçel, konserve et, çay, konyak, çikolata, biraz baharat, Galata'da bir Rum dükkânından aldığı ancak sonra bozuk çıkan birkaç kartuş (tüfek mermisi) ve üzerini çadır bezi ile kaplı deri kutular” şeklinde ifade etmektedir. Seyyah yanına aldığı malzemelerle ilgili olarak “*Yol ve han olmayan bir ülkede seyahat için bunların gerekli olduğu*” değerlendirmesini yapmaktadır. (1897, s. 7). Barkley, tüm gün süren bir alışveriş sonunda, bir çadır, eğer çantaları, tencereler, tavalar, diğer bazı ufak ihtiyaçlarını karşılamıştır (Barkley, 1891, s. 18).

4 . Seyyahların Erzincan İle İlgili Olarak Verdikleri Bilgilerin Değerlendirilmesi

4.1. Nüfus

Osmanlı Devleti tarafından XIX. yüzyıl içerisinde Erzincan bölgesinde gerçekleştirilen ilk ve son nüfus kaydı 1835 ve 1841 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle Seyyahlar tarafından nakledilen sınırlı bilgiler de daha değerli hale gelmektedir. Bununla birlikte ne yazık ki incelediğimiz seyahatnamelerde aşağıda aktardığımız bilgiler dışında daha geniş kapsamlı bilgiler bulunmamaktadır.

⁶ Liranın yüzde biri değerinde Osmanlı Parası.



Brant'ın verdiği bilgilere göre 1835 tarihi itibari ile Erzurum Eyaletine bağlı olarak yönetilen Erzincan, 800 (%21) Ermeni, 3000 (%79) Türk haneyi barındırmaktadır (1836, s. 202,205). Abdulkadir Gül'ün 1831 nüfus sayımına dayanarak verdiği bilgiler Brant'ın verdiği bilgileri doğrulamaktadır. Buna göre Erzincan'da bulunan 47 mahallenin 34'ünde Müslümanlar, 11'inde ise gayr-i Müslimler yaşamaktadır. Üç mahallede ise hem gayr-i Müslimler hem de Müslümanlar ortak şekilde meskündür. Şehirde yaşayan 6461 erkek nüfusun 4965'i (%76,8) Müslüman, 1496 'ı (23,2) gayr-i Müslim'dir (2017a, s. 39-66).

Nurettin Birol tüm Erzincan Sancağı'nın nüfusunu değerlendirdiği çalışmasında "1831 yılındaki nüfus sayımına göre Müslümanların 105.000 (%87) kişi iken Ermenilerin 16.000 (%13) kişi olduğunu söylemektedir. Birol'a göre 1881-1882 yılına gelindiğinde ise Erzincan sınırları içerisinde 41.523 Müslüman nüfusa karşılık 12.686 Ermeni yaşamaktadır. 1894-1895 yılları arasındaki nüfus cetveline bakıldığında ise Müslümanların, nüfusun %80'nini oluşturmakta, Ermeniler 'in oranının ise %17' dir. (Birol 2020, s 99-132). Görüldüğü gibi 1830'larda Erzincan nüfusu ile ilgili Brant'ın verdiği bilgilerle, farklı ölçütler kullanılarak hesaplanırsa da diğer kaynakların verdiği rakam ve oranlar neredeyse tamamen uyusmaktadır.

İncelediğimiz seyahatnamelerde Erzincan'ın ilçelerine ait nüfus bilgileri şu şekildedir. Brant'ın tespitlerine göre Kemah'ta 1835'de 400 hane Türk, 30 hane Ermeni nüfus yaşamaktadır. (Brant, 1836, s.202,205). Abdulkadir Gül ise 1835 tarihli nüfus defterine göre Kemah'ta 548 hane Müslüman, 39 hane gayr-i Müslim olmak üzere, toplam 587 hanede 1734 kişinin yaşadığını tespit etmiştir. (2017b, s. 125-136). 1876 yılına gelindiğinde ise Burnaby, Kemah'ta da 800 hanede 4000 kadar nüfus yaşadığını söylemektedir. (1877, II/28).

Brant'ın tespitlerine göre 1835 tarihi itibari ile Eğin'de (Kemaliye) ise 2000'i Müslüman 700'ü Ermeni olmak üzere 2700 hane bulunmaktadır. Şehir merkezinin dışında bulunan bazı köyler de ayrıca 400,500 civarında haneyi barındırmaktadır. Yani Kemaliye bölgesinin nüfusu oldukça yüksektir. (Brant, 1836, s.202,205). Diğer taraftan, Burnaby 1876'da Eğin'in(Kemaliye) nüfusunun 10.000 olduğunu, dağınık bir yerleşime sahip bulunduğunu ve Arapkir'e benzediğini not etmiştir (1877, II/28). Osman Gürcan ise 1841 tarihi itibari ile köy ve mahalleleri dâhil olmak üzere Eğin'de 2617 hanede toplam 6343 erkek nüfus yaşadığını tespit etmiştir (2019, s. 12). Burnaby tarafından Eğin için verilen 10000 rakamının kaza merkezi nüfusu için mi yoksa ilçenin köyleri ile birlikte ilçenin toplam nüfusu için mi olduğu kesin olmamakla birlikte, 1841'den 1876'ya kadar geçen 35 yılda merkez nüfusunun 10 bine ulaşmış olması mümkündür. Sonuç olarak 1835'ten 1876 ya kadar geçen 41 yılda hem Kemah'ın hem de Kemaliye (Eğin)'in nüfuslarının arttığı anlaşılmaktadır. Bu artışın sebebinin Osmanlı, Rus savaşları nedeniyle işgal edilen bölgelerden göçen Türk nüfus olması muhtemeldir. Osmanlı Arşivlerinde özellikle 1864 yılından itibaren Erzincan bölgesine de bir Kafkasya'dan çok miktarda göç olduğunu gösteren bu makale kapsamında incelemeyeceğim miktarda kayıt bulunmaktadır.



4.2. İklim ve Zirai Faaliyetler

Seyyahlar Erzincan'da iklim ve tarımsal üretim kapasitesi hakkında mukayeseli değerlendirmeler yapacak kadar uzun süre kalmadıklarından, bu konudaki değerlendirme ve yorumları şehirden geçtikleri sırada hüküm süren iklim şartları ve üretilen ürün çeşitlerine dayanarak yapmışlardır. Bunlardan James Brant 1835 yılı Mayıs-Haziran aylarında yaptığı seyahat sırasında Erzincan hakkında çok olumlu yorumlarda bulunmuştur. Tercan ovasından geçen Brant; burada iklimin Erzurum'dan daha yumuşak olduğunu buğdayın bire on verdiğini söylemektedir. Seyyah ortasında bir bataklık bulunduğunu söylediği Erzincan ovasının çok zengin ve verimli olduğunu belirtmiştir. Erzincan ovası hakkına "Küçük Asya'da bu kadar bol otlu ve dikkatli ekilmiş bir görüntüye sahip bir ova daha görmedim" diyerek XIX. yüzyılın ilk yarısında Erzincan ovasının tarımsal üretim bakımından çok iyi durumda olduğunu anlatmaktadır. Erzincan'dan sonra uğradığı Harput ovasını değerlendirirken de " Bir bütün olarak alındığında Erzincan hariç, sakinlerinin Harput ovası kadar açık bir refah seviyesine yaklaştığı başka bir yer görmedim." diyerek yine Erzincan ovasının verimliliğine atıfta bulunmuştur (Brant, 1836, s.202-205). Erzincan ovasının iklimi ve zirai kapasitesi ovası ile ilgili yaptığı geniş kapsamlı değerlendirmede ise;

Burada iklim kışın çok sert değil, yazları ise sıcak, ovanın kuzey kenarında, ovayı çevreleyen dağların eteği köylerle dolu. Bu köyler, Erzurum, Bayburt hatta Gümüşhane'yi, bol ve muhteşem meyvelerle dolduran geniş bahçelerle çevrilidir. Üzüm ve kavun yetiştirilen meyveler arasında yer alıyor. Tarlalar başka yerde görmediğim kadar bol ürünlerle dolu. Buğdaylar dolgun ve sapları Erzurum ovasındakinden çok uzun. Buğdayın on misli verdiği söyleniyor. Ova çok sayıda inek koyun ve atın yayılmasına yetecek büyüklükte. Ovada 100 den fazla köy olduğu söyleniyor. Kürtlerin yağmalarının burada oturanların sayısını tedricen azaltmaktadır. Mola verdiğim bir köy eskiden 100 aile barındırırken şimdi sadece otuz aile barındırıyordu. Bana çoğu köylerin benzer şekilde azaldığı bildirildi. Küçük Asya'da bu kadar bol otlu ve dikkatli ekilmiş bir görüntüye sahip bir ova daha görmedim demektedir.

Brant, Kemah'ın nehrin kenarında meyve bahçeleri kaplı bir yamacın üzerinde kurulu olduğunu söylemektedir. Eğin'in ise Fırat'ın sağ kıyısında çok derin bir vadiye kurulduğunu, Vadiye düzgün arazi yokluğu nedeniyle çok az miktarda hububat ekilmiş durumda olduğunu ancak mevcut arazinin hepsi bahçelerle kaplı. Ağaçların çoğunluğu meyvesi taze iken yenilen ve pekmezi yapılan beyaz dut ağaçları kaplı olduğunu söylemektedir. Brant ayrıca ilçede çok küçük miktarlarda şarap üretildiğini, alışlagelmiş meyve çeşitlerinden bol miktarda olduğun nakletmektedir.

1876 Aralık ayında Erzincan'ı ziyaret eden Fred Burnaby ise Erzincan'ın iklimi ve zirai kapasitesi hakkında fazla bilgi vermemiştir. Bununla birlikte Seyyah, çok aktif ve halk tarafından sevilen bir yönetici olarak betimlediği Erzincan valisi Mutasarrıf Paşa'nın⁷

⁷ Mahmud Hürşid Paşa.(1876-1877) Erzincan Mutasarrıfı (Erzurum Vilayet Salnamelerine Göre Erzincan Sancağında İdari Taksimat. Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, TAED-69,2020,499-520



bölgede yetişen ham pamuğu, İngiltere yerine Erzincan'da işlemek için makineler almayı planladığını ancak henüz bu konuda başarılı olmadığını söylemiştir. (1877, II/1,75) Bu da Erzincan'da o tarihlerde büyük miktarda pamuk yetiştirildiği anlamına gelmektedir.

Seyyah ayrıca yaklaşık 50 yıldır Erzincan'da yaşayan bir İtalyan doktorun Erzincan ile ilgili değerlendirmelerine de yer vermektedir. Bahse konu İtalyan doktora göre Erzincan'da yiyecek, içecek maddeleri ucuzdur. Ancak yakıt maddeleri diğer ihtiyaç maddelerine göre daha pahalıdır. 50 l'si (lirası) olan bir kişi Erzincan'da çok iyi bir şekilde yaşayabilmektedir.” (Burnaby 1877, II/73) Yine Burnaby, Kemah bölgesinde arpanın ok ucuz olduğunu, Kemah'tan ayrıldıktan sonra içinden geçtiği çok verimli bir vadide, yüzlerce büyük ve küçükbaş hayvanın bölge sakinlerinin zenginliğini gösterdiğini söylemektedir (Burnaby, 1877, s. 50-53).

93 Harbinden sonra 18-20 Aralık 1878 de Erzincan'dan geçen Henry Barkley, Eğin ile Erzincan arasındaki bölgede köylülerin kendileri ve hayvanları için yiyecek bulmak konusunda yaşadıkları zorlukları gözlemlemiş ve şu değerlendirmelerde bulunmuştur.

En iyi zamanlarda bile dağlar (dağlık bölgeler) köylüler için yeterli zirai kapasiteye sahip değil. Bu nedenle buralarda yaşayan erkekler, hayatlarının en iyi zamanlarını İstanbul'da ya da diğer büyük şehirlerde geçiriyorlar. Ermeniler hamal ya da paşaların hizmetçisi olarak, Türkler ise kasap, fırıncı ya da gemici olarak çalışıyorlar. Çocukluk dönemlerinin yurduna ancak yıllar sonra ve ancak yeterli para biriktirebilecek kadar şanslı olduklarında dönebiliyorlar. Biraz tasarruf yapıp dönenler ise, küçük bir faiz karşılığında kendilerinden bu parayı alıp sonrada sıvışıp ortadan kaybolan Rum dolandırıcılar tarafından sömürülmektedirler.(Barkley 1891:327)

Erzincan ile ilgili olarak da Barkley; Erzincan ovasının Harput ovasının tersine ekili ve bakımlı olmadığını, dağlardan akan derelerin getirdiği tonlarca taş ve kaya ile kaplı olduğunu ifade etmektedir. Kendisi de bir inşaat mühendisi olan Barkley, biraz mühendislik becerisi ile ovayı verimsiz hale getiren selleri uygun şekilde yönlendirmek ve ovayı ıslah etmenin mümkün olduğunu söylemiştir. Aralık ayının ortasında Erzincan'dan geçen Barkley'in, Harput ovası ile Erzincan ovası arasındaki enlem, boylam ve yükselti farkını gözden kaçırmış olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Nitekim 1896 yılı Ağustos ayının ilk yarısında, yaz mevsiminde Erzincan'ı ziyaret eden Charles Cilve Biga'm Erzincan'ın gündüzleri dayanılmaz şekilde sıcak olduğunu, geceleri sinek ve sivrisineklerin istilasına uğradığını, derelerin caddelerle kesiştiğini söyleyerek şehrin görünümü ile ilgili eleştirilerini sıralamıştır. Ancak seyyah diğer taraftan da çevredeki köylerin çok güzel olduğunu, buralarda zengin tüccarlara ait bahçelerinde Pers tarzı bahçelere sahip köşkler bulunduğunu, halkın yaz mevsimlerinde buralara gittiğini nakletmektedir (1897, s. 47).

Sonuç olarak, seyyahlar farklı mevsimlerde ve kısa süreli gezileri sırasında Erzincan bölgesinin zirai kapasitesinin çok yüksek olduğunu fark etmişlerdir. Onların tespitlerine göre gezdikleri dönemde bölgedeki sorun asayişsizlik, iş gücü eksikliği ve modern tarımsal



üretim tekniklerinin yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu durum toplam tarımsal üretim düşmesine ve bölgedeki insanların başka yerlere çalışmak maksadıyla gitmesine neden olmaktadır.

4.3.Yönetim

Erzincan, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, 1835 yılı itibari ile kaza, 1837 yılında da ise kasaba statüsünde yönetilmiştir (Birol 2020 s.268.) Bölgedeki asayiş sorunları ve Ruslarla yapılan savaşların, 1835'te Erzurum'a bağlı bir bey tarafından yönetilen (1836, s. 206), Erzincan şehrinin gelişimini, yönetimini etkilediği anlaşılmaktadır. Yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı mülki sisteminde değişiklik yapan 1864 ve 1871 Vilayet Nizamnameleri yayımlanmış ve bu nizamnamelere göre vilayetler sancaklara, sancaklar kazalara, kazalar nahiyelere dönüşmüştür. Erzincan'da 1864 Vilayet Nizamnamesinin yürürlüğe girmiş olmasıyla sancak hâline dönüştürülmüştür (Birol 2020: 85-98)

Tanzimat fermanı öncesinde Kemah'ı ziyaret eden Brant, Kemah'ın bu görevi nesillerdir elinde bulunduran ve büyük arazi sahibi bir aileden gelen bir derebeyi tarafından yönetildiğini söylemektedir. Bilindiği gibi Tanzimat döneminde âyanın görevleri yeni kurulan müesseselere ve elemanlarına verilmeye başlandı. Öte yandan Bâbüâli, ölen âyanın yerine yenisini tayin etmeyerek resmî âyanlık müessesesine son verdi. Âyanlık ortadan kaldırılmakla beraber âyan, eşraf vb. olarak bilinen kimseler varlıklarını ve nüfuzlarını sürdürdüler. Bunlar arasında halka zulmedenlere karşı Bâbüâli kuvvet kullanarak Doğu Anadolu'da ve yine aynı biçimde Fırka-i İslâhiye ile Çukurova'da merkezî idareyi hâkim kılmaya çalıştı (Mert, 1991)

1864 ve 1871 Vilayet Nizamnameleri sonrasında Eğin ve Kemah'ı ziyaret eden Burnaby'nin ziyareti sırasında ise ilçelerin idaresi atanmış kaymakamların elindedir. Eğin kaymakamı yeni atanmış oldukça iyi derecede İtalyanca konuşan birisidir. Seyyahla Osmanlı Devleti'nde yaşanan güncel siyasi meseleler konusunda fikir alışverişinde bulunan Kaymakam, muhtemelen 23 Aralık 1877 tarihinde düzenlenen İstanbul, Tersane Konferansını kast ederek, Konferans'ın bir başarısızlık olduğunu söylemiştir. Kaymakam'ın yanında bulunan heyetin içinde yer alan Kadı konuyla çok da alakalı olmayan uzun bir hikâye anlattıktan sonra Kaymakam Rusları yenme yönündeki umutlarını dile getirerek konuşmayı sonlandırmıştır. (Burnaby, 1877, s. 28-32).

Fred Burnaby Eğin'de ilçe kaymakamı ile birlikte Katolik ve Protestan Ermeni kiliselerini de ziyaret etmiştir. Katolik Ermeni kilisesinde Koro tarafından Sultan ve İngiltere Kraliçesi için birer şarkı okunmuş, papaz Rusya'ya karşı savaşta Sultan'a bütün güçleri ile destek vermeleri gerektiği yönünde bir konuşma yapmıştır. Daha sonra ziyaret ettikleri Protestan kilisesinde de Papaz tarafından benzer bir konuşma yapılmış ve başlamak üzere olan savaşta tüm dinlere baskı uygulayan Rusya'ya karşı Türklerin yanında olmanın gerekli olduğu vurgulanmıştır (Burnaby, 1877, s. 32-35).

Burnaby Eğin'de çalışan Rum doktora Türk Doktorlarını sorduğunda, "pratik olarak Anatominin okunmadığı bir ülkeden ne beklersiniz? Birisi şüpheli şekilde öldüğünde



otopsiye dahi izin verilmiyor. Türk Doktorlar o kadar bilgisiz ki, ortalama bir ameliyat şöyle dursun bir atar damarı bile bağlayamıyorlar.” şeklinde bir cevap alır. (Burnaby, 1877, s. 35) Eğin kaymakamı da eğitim probleminde ve genel olarak eğitim imkânlarının yetersizliğinden şikâyetçidir. Kaymakam’a göre, eski düşünme şeklinin değişmesi için okullara ihtiyaç vardır. Bir şirket Diyarbakır-İstanbul demiryolu hattını yapma teklifinde bulunmuş ancak Sultan Abdülaziz’in İngiltere’den aldığı paraları saraylara harcaması nedeniyle bu gerçekleştirilememiştir. Et ve diğer yiyecek maddelerinin ucuz olduğunu, bölgede madenlerin de bulunduğunu ancak bunlar çıkarılsa bile nakledilmeleri için uygun vasıtaların bulunmadığını eklemiştir. Kaymakam ayrıca, maaşlarının yeterli olmadığını, gereksiz yere sık sık yer değişikliklerine tabi oldukları yönünde eleştiriler sıralamıştır. “Bu tür idari yanlışların olmaması durumunda Türk İmparatorluğu’nda daha az rüşvet sorunu olacağını” iddia etmiştir (Burnaby 1877, II/35-36)” Eğin kaymakamının ülke sorunlarına eleştirel bir dille yaklaşabilmesi de dikkat çekicidir.

Burnaby’nin Eğin’den sonra ziyaret ettiği Kemah’ın kaymakamı da Eğin Kaymakamı gibi oldukça entelektüel biridir. Seyyahın ziyareti öncesinde İstanbul’dan bir Ulusal Muhafız Birliği oluşturması yönünde aldığı emir nedeniyle bu konu üzerinde çalışmaktadır. Gücü kuvveti yerinde olan her erkek gönüllü olarak bu birliğe kaydolmuştur. Seyyahın Kemah’a ulaştığı gün, Kaymakam ve yanındakiler, Erzurum’daki ordu tarafından kullanılmak üzere getirilen çok kaliteli Türkmen atları ile cirit oynayarak talim yapmaktadır. Kaymakam, Seyyahla görüşmelerinde güncel sorunlar ve Rusya ile beklenen savaş, yani 1877-78 savaşı hakkında görüş alış verişinde bulunmuştur. Seyyah İngiltere’nin bu savaşta tarafsız kalacağını söylemiştir. Kaymakam ise “Bu savaşta Rusya’yı yenmeleri durumunda, Orta Asya’da Osmanlı Sultan’ını tanıyan Yakup Han’ın yönetiminde Müslüman bir imparatorluk kuracaklarını, Polonyalıları özgürleştireceklerini, Baltık eyaletlerini de Almanya ‘a vereceklerini” söyleyerek iddialı bir politik çerçeve çizmiştir.

Kaymakam olası bir Rus işgali durumunda Ermeniler başta olmak üzere bölgede yaşayan insanların daha fazla baskı altında kalabileceği hususunda seyyahı uyarmak istemiştir. “Rusya’nın durdurulmaz ise hem Osmanlı hem de Avrupa için bir tehdit olacağını, yabancıların Türkiye’de özgürlük olmadığını iddia etmelerine karşın, Müslümanların her dine karşı hoşgörülü olduklarını, Rusların ise kadınları ve çocukları kırbaçlayarak insanları din değiştirmeye zorladığını” söyleyerek Avrupa Devletlerinin kimin yanında olması gerektiği yönünde bir mesaj vermek istemiştir. Burnaby, Kaymakam’ın bu fikirlerini açıkça kabul etmese de sonradan aldığı gezi notlarında İngiliz Başkonsolosu Mansfield’in hazırladığı raporlara⁸ atıfta bulunarak, kaymakamın durumu hiç de abartmadığını kabul etmiştir (Burnaby, 1877, s. 52).

⁸ İngilterenin 1874-75 Varşova Başkonsolosu olan Yarbay C. E. Mansfield, tarafından yazılan ve Rusya’nın işgali atındaki farklı Polonya eyaletlerinde Birleşik Rum Kilisesi (Katolik) mezhebinden olanlara yönelik gerçekleştirilen, kötü muamle, işkence ve infazların anlatıldığı 3 rapor.((Burnaby, 1877. s.323-329)



Burnaby'nin Eğin ve Kemah'taki gözlemlerinde, son dönemde Osmanlı Devleti'nin idari sistemde gerçekleştirdiği reformların izleri görülmektedir. Her iki yerleşim yerinin yeni atanan kaymakamlarının da iyi yetişmiş, ülke sorunlarını bilen yöneticiler olduğu görülmektedir. Kaymakamlar bir taraftan halkı beklenen Rus savaşına hazırlarken diğer taraftan da bu savaşta Ermenilerin desteğini sağlamak için halkla ilişkiler faaliyetleri yürütmektedirler. Bununla birlikte aynı zamanda idarede yaşanan israf, rüşvet ve keyfilik gibi sorunların tespit edilmesi ve çözümü için kafa yordukları anlaşılmaktadır.

Seyyah Erzincan' da ise Mutasarrıf Mahmut Hurşit Paşa'yı ziyaret etmiştir. Daha önce Vidin Valisi olan ve bir Rus casusunu tutukladığı için Rus Büyükelçisi İgnatieff'in baskısı nedeniyle Sultan Abdülaziz tarafından Erzincan'a sürülen Paşa görüşmelerinde Seyyaha İngiltere'nin savaşta Osmanlı'ya yardım edip etmeyeceğini sorar. Seyyah bunu bilmediğini ancak pek de muhtemel görmediğini söyler. Bunun nedeni olarak da Osmanlı Devleti'nin İngiliz piyasalarından yaptığı borçlanmaların faizlerini ödememesi ve Bulgaristan' da yaptığı öne sürülen sözde katliamları gösterir.

Burada Paşa'nın verdiği cevap çok ilginçtir. Paşa Seyyaha “ Birinci sebep konusunda haklısınıdır, siz İngilizler her zaman altınlarınızı çok seversiniz, ancak şimdiye kadar kesinlikle Bulgaristan'daki katliamın nedeninin biz değil Ruslar olduğunu öğrenmiş olmalısınız” der ve ilave eder. “Eğer Küçük Asya'da bir savaş olacaksa, onlar (yani Ruslar) Kürtleri Van civarındaki Ermenileri öldürmeleri için teşvik ederler. Ardından da suçu bizim omuzlarımıza atarlar. Rusya'nın, komşuları arasına düşmanlık tohumları ekmek için her zaman yeterli altını vardır” (Burnaby, 1877, s. 60-61).

Daha sonra Paşa, bölgede bu kez son derece güçlü olduklarını, Gürcülerin, Tatarların ve Çerkezlerin Ruslardan nefret ettiğini ve onlara karşı ayaklanacaklarını söyleyerek savaş kazanacakları yönünde ümidini dile getirir. Ardından “ Eğer Rusları yenemeyeceğimizi anlarsak belki de onlara müttefik oluruz ve onlara hizmet ederiz” diyerek Seyyahı böyle bir ittifakın sonuçları konusunda uyardı ve dolayısıyla İngiltere hükümetinin Osmanlı Devleti'nin yanında yer alması konusunda onu ikna etmeye çalışmıştır.

Burnaby son olarak Erzincan Mutasarrıfının çok enerjik ve popüler birisi olduğunu, sadece birkaç aydır Erzincan'da bulunmasına rağmen yolları düzene koyduğunu ve şehri Anadolu'daki en temiz şehir haline getirdiğini Ayrıca bölgede yetişen pamuktan kumaş yapmak için çalıştığını nakletmektedir.

Yüzyılın sonuna doğru Büyük ölçüde tahkim edilen Erzincan artık önemli bir Askeri merkeze dönüşmüş durumdadır. Bu nedenle Erzurum Eyaletinin bağlı bir sancak merkezi olmasına rağmen şehrin askeri yöneticilerinin idari sistemdeki ağırlığı artmıştır. Nitekim Nurettin Birol da askerî alanda yapılan yeni düzenleme sonucunda Erzincan'ın bir ordu şehri olarak artan önemine işaret etmektedir. Birol, IV. Ordu'nun Müşir Zeki Paşa'nın komutanlığında Ermeniler' in bölgede hayal ettikleri Ermenistan'ın inşa edilmesinin önüne geçmiş olduğunu ifade etmektedir. Erzincan'ın IV. Ordu'nun karargâhı olması sebebiyle askerî alanda da önemi artmıştır. (Birol 2020: 85-98).



Henry Barkley Osmanlı, Rus Savaşından hemen sonra 18-20 Aralık 1878 tarihlerinde Erzincan'da bulunmuştur⁹. Eğin'de kalmak için zorlukla yer bulan Seyyah, Burnaby'nin tersine Kemah'ta ve Eğin'de Kaymakamlar ile görüşememiş, Erzincan merkezinde de yine aynı şekilde kalacak yer bulmakta zorlanmış ve üst düzey bir kabul görmemiştir. Bu durumun Osmanlı Yönetiminin İngiltere'nin savaştaki tutumundan kaynaklanmış olması muhtemeldir. Tüm bu nedenlerle seyyahın ziyareti sırasında yaptığı gözlemlerde yüzeysel ve hatalıdır. Seyyah "Erzincan'ın büyük bir askeri istasyondan çok az farkı olduğunu" söyler. "Yazın tozlu kışın çamur bir zemine sahip caddeler taş döşeli ve bakımlı değildir. Her taraf beyaza boyalı çirkin askeri yapılarla ve asker ve subaylarla doludur. Çoğu eksik teçhizatla görev yapan bu askerler burada isyancı Kürtleri kontrol altına almak için buradadır." demektedir. Seyyahın Erzincan'daki Askeri garnizonun varlığını sadece Kürt eşkıyalara bağlaması, buradaki askeri yapılanmanın Osmanlı- Rus Savaşında oynadığı rolden bahsetmemesi büyük bir yanılğı olarak ortaya çıkmaktadır. 20 Aralıkta Erzincan' dan Trabzon'a hareket eden Barkley'in (Barkley, 1891, s. 334) anlatımları bir taraftan Rusya ile savaşan, diğer taraftan da cephe gerisinde eşkıyalık yapan Kürt aşiretlerini bastırmaya çalışan Osmanlı Devlet idaresinin ne kadar zor durumda kaldığını göstermektedir. Bu dönemde Erzincan'ın sivil bir şehirden çok, askeri bir üs olarak gelişimini sürdürdüğü, birçok alt yapı hizmetlerinin yerine getirilemediği görülmektedir.

Bigham; XIX. yüzyıl sonu itibari ile şehrin görünümü ve idari yapısı hakkında, *Mutasarrıf ya da Sivil Vali, yalnızca bir Bey'dir ve oldukça anormal bir konuma sahiptir, çünkü Muhammed (Mehmet) Zeki birinci sınıf bir Paşa ve bir Müşirdir ve dolayısıyla çok büyük bir adamdır. Anlaşılan bütün mülki idare vilayetin merkezi olan Erzurum'dan, askeri emirler ise Erzurum, Trabzon, Sivas'ın bir bölümü, Harput ve Bitlis'e kadar uzanan bir komutanlığın karargâhı olan Erzincan'dan çıkarılıyor. Ordu birliklerinde 15.000'den fazla adam var. Sonuç olarak, Sivil Vali'nin (Erzurum'daki Eyalet Valisinin) yönetimdeki yeri oldukça önemsiz hale getirilmiştir ve konumunu korumak için çok fazla beceri sergilemesi gerekir.* değerlendirmesini yapmaktadır(1897, s. 50,51).

Bigham, Erzincan Askeri Valisi Mareşal Muhammed Zeki Paşa'nın Yaveri İbrahim ve Askeri Doktoru eşliğinde yaptığı ziyaretler sırasında gözlemleri şu şekilde anlatmaktadır.

"Birlikte kahvaltı ettik ve kasabanın komutanı "Mir Alai" (Miralay) Hasan Bey'i ziyaret etmek için dışarı çıktık. Bizi coşkuyla karşıladı, yüksek sesle Türkçe konuşarak bize yeni kışlaları, ahırları ve cephaneliği gösterdi. Askerlerin temiz ve şık görünümü, Rusya'nın Trans, Hazar ve Sibiryaya eyaletleri dışında, Doğu'nun başka yerlerinde gördüklerime kıyasla daha iyi idi. Erkekler beyaz yazlık talim üniformalarını giymekteydiler; tunikleri düğmeli, tabancaları temizdi ve Martini, Henry tüfekleri taşıyorlardı. Süvarilerin atları bakımlıydı ve ahırlar Türkiye için oldukça iyi idi. Erzurum'da ve vilayetin diğer kasabalarında işler

⁹ 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı, 3 Mart 1878 Ayestefenos ve 13 Haziran 1878 Berlin antlaşmaları ile sona ermiştir.



buradaki kadar iyi değildi, yetenekli bir adamın çabalarının Türklerin organize bir yönetim altında ne kadar verimli askeri birlikler oluşturabileceğini gösteriyordu.” (1897, s. 49).

Seyyah ayrıca Erzincan’da Avrupa modellerinde iyi şekilde inşa edilmiş iki piyade ve bir süvari kışlası, bir cephanelik ve Komutana ait ofisler bulunduğunu, şehrin iki büyük meydanında sürekli askeri talim yapıldığını söylemektedir. Seyyaha göre merkezi Erzincan’da bulunan Kolordu'nun, onu geliştirmek için çok çalışan Mareşal Muhammet Zeki Paşa'nın¹⁰ enerjisi sayesinde mükemmel bir durumdadır.

4.4.Ekonomik Kapasite ve Faaliyetler

İngiliz seyyahlar Erzincan dışında ziyaret ettikleri Tercan, Kemah ve Eğin’de (Kemaliye) gördükleri ekonomik faaliyetler ve kapasite hakkında da kısa bilgiler verirler. Brant’ın anlatımlarından, Kemahlıların ziraat yanında, Keban Maden’e odun taşıyıp bunları satarak



Mareşal Mehmet Zeki Paşa

geçimlerini sağladıklarını, ayrıca Kemah’tan Eğin’e botlarla ya da su akıntısı kullanılarak kereste taşındığını öğreniyoruz.(Brant, 1836, s.202,205).

Burnaby Arapkir’den ayrıldıktan sonra, Fırat Nehri kenarından Eğin’e doğru ilerlerken, yaz mevsiminde Eğinli zenginlerin ikamet ettikleri bir sayfiye bölgesinden geçer. Burada sepetten yapılan botlarla ağ kullanarak balık avlayan balıkçılarla karşılaşır. Söylendiğine göre 100 okka (25lbs) ağırlığında olabilen balıklar tuzlanarak saklanmakta ve kış mevsiminde tüketilmektedir. Burnaby Eğin halkının ticaretle değil tarımla geçindiklerini, halkın ülkenin iflas etmiş durumda olmasından şikâyet ettiklerin, tasarruflarını Türk hisse senetlerine yatıran çiftçilerin tüm sermayelerini kaybettiklerini nakletmektedir (Burnaby, 1877, s. 35).

Diğer taraftan Burkay Erzincan’ı ziyaret ettiğinde askeri bir merkez olmanın Erzincan İl’inin ekonomisine pozitif bir etki yaptığını gözlemlemiş ve ordunun ayakkabı bot ihtiyacını karşılamak üzere kurulan bot imalathanesini¹¹ ve buradaki çalışmalarını ayrıntılı olarak anlatmıştır. İmalathane, Anadolu’daki birliklere bot temin etmek maksadıyla

¹⁰ Mehmed Zeki Paşa (d. 1846 - 1929) Osmanlı askeri. Kafkasya kökenli bir ailenin çocuğu olarak doğdu. 1887 yılında Erzincan’da bulunan 4. Ordu Komutanlığı’na atandı. 1890 yılından itibaren de hem 4. Ordu komutanı, hem de Hamidiye Hafif Süvari Alayları’nın kurucusu ve başkomutanı olarak görev yaptı. Ermeni isyanlarının bastırılmasında etkin rol üstlendi.

¹¹ Bazı kaynaklarda 1887 yılından sonra Müşir Mehmet Zeki Paşa tarafından kurulduğu rivayet edilen bot imalathanesininin 1876’da çalışır halde olduğu anlaşılmaktadır.



kurulmuştur. Üç yıl Fransa'da kalmış ve bot üretimi ile ilgili eğitim almış, kimya ve mineraloji konusunda bilgi sahibi bir Binbaşı tarafından yönetilmektedir. (Burnaby, 1877, s. 55) “İmalathane şehrin kenar mahallelerinden birisinde kurulmuş büyük bir yapıdır ve 450 kişi çalışmaktadır. İki ayda 40 bin çift bot üretim kapasitesine sahiptir. Binbaşı imalathanede bazı modern deri işleme makinelerinin olmadığından şikâyet eder ve İstanbul'a gerekli talebin yazıldığını ve makinelerin yolda olduğu bilgisini verir. Üretimde kullanılan iplikler Bir İngiliz firması olan Finlayson, Bousfiled Company of Glasgow'dan alınmaktadır. Binbaşı ayrıca üretilen botların İngiliz botlarına göre biraz ağır olduğunu ve askerleri yorabileceğini söylemiştir. Tesiste Türklerle birlikte Ermeniler de çalışmaktadır. Seyyah ayrıca Müslüman okulunu, (muhtemelen medreseyi) ve Sivas Valisi İshak Paşa tarafından inşa ettirilen Camiyi de ziyaret eder. Caminin inşaatı üç yıldır devam etmektedir. Halen yarısı tamamlanmış durumdadır. Cami şehrin 8 mil uzağından getirilen taş ve mermerlerden inşa edilmektedir.

Burnaby Erzincan'da bulunduğu sırada kendisine eşlik eden bu Binbaşından bölgenin madencilik kapasitesi hakkında bilgi almayı da ihmal etmemiştir. Buna göre, daha önce Erzurum çevresindeki ormanlardan sağlanan ve Ermenilerin tüccarlar tarafından Fransa'ya gönderilen Abanoz ağacı ticareti son yıllarda ihmal edilmektedir. Bölgede demir, gümüş ve altın madenlerinin çıkarılması da ihmal edilmektedir. Kurşun madenleri ise silahları için bu maddeye ihtiyaç duyan Kürtler tarafından düşük kapasite ile işletilmektedir. Anadolu şehirlerinin ihtiyaç duyduğu kurşun İstanbul'dan getirildiğinden çok değerlidir. Kürtler bu nedenle ayaklarının altındaki metali kullanma cihetine gitmişlerdir. Yine Burnaby'nin Binbaşından öğrendiğine göre Kemah civarında kaliteli kömür madenleri bulunmaktadır. Kömür üretimi ve tüketiminin önündeki en büyük engel ise civar köylerin kömür yerine geçim kaynakları olan odunu bölgedeki şehir ve kasabalarda piyasaya sürmesi, hükümetin de odun ticaretini destekleyen vergilendirme sistemidir. Böylece insanlar daha karlı ve kolay olan odun ticaretini zahmetli olan madencilığa tercih etmektedirler (Burnaby, 1877, s. 55,56).

İngiliz meslektaşına bölgenin ekonomik ve tabii kaynaklar kapasitesi hakkında İngiliz meslektaşına bu kadar detaylı bilgiler veren Türk Binbaşı bunu 1877-78 savaşında İngiltere'nin desteğini sağlamak isteyen Osmanlı Yönetiminin yürüttüğü bilinçli bir politika çerçevesinde yapmış olabilir.

C. Bigham ise Erzincan'ı ziyareti sırasında gördüğü köylerin çok güzel olduğunu köşklere bahçelerle dolu olduğunu, meyve, pamuk, kumaş ve gümüşle dolu uzun kapalı çarşıların bulunduğunu ayrıca Avrupa modellerinde iyi şekilde inşa edilmiş iki piyade ve bir süvari kışlası, bir cephanelik ve Komutana ait ofisler bulunduğunu nakletmiştir (1897, s. 47).

Diğer taraftan Hamamların kendisini hayal kırıklığına uğrattığını, alçak, karanlık ve İran'daki hamamların tersine süslemesiz olduklarını ifade ettikten sonra, “bunun nedeninin “Sünnilerin (Müslüman inanıştaki Türkler ve Araplar) Kuran'a göre insan formunun temsilinin haram olduğuna inanmaları” olduğu şeklinde bir yorum yapmaktadır. Seyyah



ayrıca Erzincan'da pazarları gezmiş burada Ermenilerin en başarılı satıcılar olarak öne çıktığını gözlemlemiştir. (Bigham 1897, s. 47, 48).

Bigham ayrıca Erzincan'da müşahede ettiği diğer bir olumsuzluk olarak halkın ticari faaliyetler konusunda gösterdiği ilgisizlik ve hareketsizliği not etmiş ve *“Erzincan'da halkın ilgisizliği beni çok etkiledi. Çarşılarda satıcılar, müşterileri çekmek yerine onları adeta itmek için önlerine bakarak oturuyorlardı ve yürürken üzerimize atlayan biri varsa o her zaman bir Ermeni olurdu. Türk'ün zihinsel donukluğu, savunucuları tarafından genellikle "stoacılık" ve "tatsızlık" olarak adlandırılır, ancak bana göre daha kötü bir adı hak ediyor. İklim ve Kuran birlikte Türk'ün ataletini o kadar besledi ki, askerler dışında Erzincan'da hayat dolu ve hareketli tek bir adam görmedim.”* şeklinde bir yorum yapmıştır (1897, s. 48,49).

Fred Burnaby'nin de Eğin'e (Kemaliye) giderken muhtemelen aynı vadiden geçtiği anlaşılıyor. Seyyah bu vadi ile ilgili olarak dağ yamaçlarının alt kısımlarının asma bahçeleri ile kaplı olduğunu, etrafta birçok dağ evi bulunduğunu, bunların bölgeye yerleşmek için gelen daha varlıklı Eğin Türk'lerine ait olduğunu söylemektedir. Seyyah daha sonra dut ve elma ağaçları ile dolu vadiden geçerek Eğine ulaşır ve James Brant'ın geçişinden 41 yıl sonra vadinin hala aynı güzelliğe sahip olduğunu bize nakletmiş olur. Seyyahın anlatımından ayrıca bölgede arpanın çok bol miktarda yetiştirildiğini ve 5 at için gerekli olan arpanın fiyatının 7 penc'i geçmediğini de öğreniyoruz (1877, II/27)

Barkley, Eğin'de (Kemaliye) yaptığı gözlemlerde şehrin gelişmişlik durumu ve geçim kaynakları ile ilgili ek bilgiler vermektedir.

“Öğleden sonra bu yüksek dağlardan birisinin zirvesine ulaştık ve oradan Eğin'i (Kemaliye) gördük..... Şehre girdiğimizde burasının ziyaret ettiğimiz birçok yerden daha üstün ve medeni bir yer olduğunu müşahede ettik. Bir bakıma buranın fakirliği, onu zengin kılıyordu. Çevredeki arazi dağlık ve bir şey yetişmeyecek şekilde verimsiz. Burada yaşayanlar, yiyecek bulabilecekleri yerlere gitmek mecburiyetinde kalmışlar. Bu nedenle, Eğin'de, nesilden nesile genç erkekleri, İstanbul'a İzmir'e, adalara (Islands of arhipelago) ve hatta Mısır'a banker ya da para alıp satan kişiler olarak göndermek bir gelenek olmuş. Onlar on yıl boyunca dışarıda kalıyorlar, sonra dönüp bir ev inşa ediyorlar ve evleniyorlar. Sonra bir erkek çocukları olduğunda, yenide on yıllığına uzağa gidiyorlar ve ailelerini geride bırakıyorlar. Bu sürenin sonunda oldukça kayda değer bir zenginlikle tamamen dönüş yapıyorlar. Kasabanın her tarafında hoş bakımlı, bahçelerin içinde inşa edilmiş, iyi evler var ve bu evler buraya çekicilik katıyor. Şehrin içinde at sürerken çok güzel döşenmiş, konforlu, sıcak, divanla çevrilmiş odalar gördük” (1891:330,333)

Askeri yapılanmanın Erzincan şehrinin önemini, özellikle XIX. yüzyıl sonuna doğru arttırdığı görülmektedir. Aralık 1878'de Erzincan'ı ziyaret eden Barkley, belki biraz da şehrin askerlerle dolu olması nedeniyle yer bulmakta zorlanmaları ve bir yüzbaşının yardımı ile bir kahvehanenin içinde bulunan bir odada kalmalarının etkisiyle bu gelişim trendini algılayamamıştır. Bu nedenle Sürekli askeri birlikler barındıran Erzincan gibi bir



şehrin, başka bir ülkede olsa, bu durumdan ticari yönden büyük ölçüde faydalanacağını, subaylar için evler, oteller, kafeler dükkânlar yapılacağını, ticari mallar için bir pazar haline geleceğini ve denize giden yolun çok işlek bir trafiğe sahip olacağını” söylemiştir. Seyyah daha sonra, “askerlerin harcayacak hiçbir şeyleri, subayların ise çok az paraları olduğu, sıradan bir askerın sigara alabilmesi, tıraş olabilmesi, banyo yapabilmesi ve büyük bir lezzet unsuru olarak birkaç soğan ve sarımsak alabilmesi durumunda çok şanslı sayılacağı ve neyi var neyi yoksa bunlar için harcamaya hazır olacağı” değerlendirmesinde bulunmuştur. Yazara göre şehirde hiç kimse bir domuz ahırından daha iyi durumda bir ev inşa edememektedir, çünkü böyle bir ev inşa etmesi durumunda burası bir subay tarafından kira ödenmeden talep edilmektedir. Subaylar ve askerler veresiye bir şey almaları durumunda, er veya geç başka yere gitmelerinin emredileceğini böylece hiçbir borcun hatırlanmayacağını bilmektedirler. Bu nedenle askerlerin bulunduğu yerlerde hiçbir ticari faaliyet başarılı şekilde yürütülememektedir (1891:330-333).

4.5.Asayiş ve Güvenlik Durumu

XIX. yüzyıl yüzyıla girildiğinde Boğazlar, Anadolu, Trakya, Balkanlar, Arap Coğrafyası, Ege Adaları, Akdeniz’in 4’te 3’ü ve daha birçok yer Osmanlı hâkimiyetinde idi. Osmanlı sınırları içerisinde Rumlar, Latinler, Slavlar, Çerkezler, Gürcüler, Ermeniler, Kürtler, Araplar ve Yahudiler gibi birçok toplum ve Hıristiyanlık, Musevilik gibi dinler bir arada yaşamaktaydı. Bu yüzyılda Osmanlı Devleti siyasi varlığını devam ettirebilmek amacıyla büyük güçler arasında bir denge politikası izlemiştir. Bu politika gereği Avrupa devletleri arasındaki çıkar çatışmalarını kendi lehine döndürmek isteyen Osmanlı, Rusya’ya karşı, İngiltere, Fransa’ya karşı Rusya, İngiltere, Fransa ve Rusya üçlüsüne karşı ise Almanya’ya denge unsuru olarak kullanmıştır.

XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti birçok önemli siyasi olaya şahit olmuştur. Sırp İsyanı, 1806-1812 Osmanlı, Rus Savaşı, Yunan İsyanı, Navarin Olayı, 1828-29 Osmanlı Rus Savaşı, 1829 Edirne Antlaşması, Mısır Sorunu, Hünkâr İskelesi ve Baltalimanı Antlaşmaları, Londra Konferansı, Kırım Savaşı, Paris Barış Konferansı, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı, Ayestefenos ve Berlin Antlaşmaları bunların en önemlileri arasındadır. (Tarihvakti.com) Özellikle Ruslara yapılan savaşlar, Rusların ve Avrupa devletlerin Ermeniler de dâhil olmak üzere Hıristiyan nüfusa yönelik korumacı tavırları tüm imparatorluğu olduğu gibi Anadolu’nun doğusunu da istikrarsızlaştırmış, burada yaşayan Ermenilerin ve Kürtlerin itaatsizliklerini artırmıştır. Kürtler genellikle Osmanlı’nın İslam inancını paylaşmışlar ancak onların siyasi ve kültürel özerklik özlemleri, genellikle Türk yetkililerle Ermenilerinki kadar veya daha fazla çatışmaya neden olmuştur (Reigg, 2018). Nitekim 18’inci yüzyılın sonlarından itibaren Erzincan bölgesinde Kürtler tarafından gerçekleştirilen bazı eşkıyalık ve isyan hareketleri yaşanmıştır. Bu gibi hareketlere örnek olarak Erzincan ve Kemah bölgesinde yaşayan Duçek, Dismelu ve Şeyh Hasanlu aşiretlerinin bölge halkına yönelik gerçekleştirdiği ve Diyarbakır Beylerbeyi Osman Paşa tarafından bastırılan olay gösterilebilir (BOA, AE.SABH:I. 13-1195. H.10-07-1203, 1789). Yine bunlardan en



önemlilerinden biri olan 1889 Emin Ali Bedirhan isyanı Erzincan'dan başlamış, kısa sürede Bayburt'a kadar yayılmışsa da kısa sürede bastırılmıştır (<https://www.bernamegeh.com/19-yuzyil-kurt-isyanlari-listesi/>, tarih yok)

Bölgedeki huzursuzluk özellikle 1828-29 Osmanlı, Rus Savaşı ve Osmanlı Devleti'nin Rusya, Bulgaristan, Romanya, Sırbistan ve Karadağ'ın birlikte oluşturduğu Doğu Ortodoks Hıristiyan koalisyonuna karşı yürüttüğü 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı, yani 93 Harbi sonrasında zirveye çıkmıştır. Rusların, Kırım Savaşı'nda kaybettikleri toprakları geri almak, Karadeniz'in hâkimiyetini ele geçirmek ve Balkan devletlerini Osmanlı hâkimiyetinden kurtarmak amacıyla başlattığı savaş sırasında Osmanlı Devletinin doğu eyaletlerinde yaşayan Ermeniler Rus işgalini sevinçle karşılamışlar ve Kürt ve Çerkez çeteler tarafından gerçekleştirilen saldırılara karşı Rusları kurtarıcı ve güvenliklerinin garantisi olarak görmüşlerdir. Tüm bu gelişmeler XIX. yüzyıla kadar ordular için sadece bir konak yeri olan Erzincan, Osmanlı, Rus sınırının Erzurum'a yaklaşması üzerine önemli bir askeri merkez haline gelmiştir (Miroğlu, 1995, s. 318-321). Gerek isyanlar gerekse de Rus tehdidi nedeniyle Erzincan askeri yönden tahkim edilmiş ve burada bulunan birliklerin sayısı ve statüsü yükseltilmiştir. 1848 yılında ise Osmanlı İmparatorluğu'nda mevcut ordu sayısı 6'ya çıkarılmıştır. Ordu karargâh merkezlerinde değişiklikler yapılmıştır. Bu bağlamda; 4. Ordu'nun (Anadolu Ordusu) karargâh merkezi Erzincan'a nakledilmiştir. Daha sonra 1869'da geçici olarak Erzurum'a taşınan karargâh, 1880 yılında tekrar Erzincan'a nakledilmiştir (Kösem, 2019).

Bu makale çerçevesinde incelediğimiz dört seyahatname, XIX. yüzyıl boyunca Erzincan ve çevresinde yukarıda özetlenen genel çerçeve dâhilinde yaşanan asayiş ve güvenlik şartları hakkında tam ve kapsayıcı bir tanımlama yapmak için yeterli olmasa da bazı ipuçlarına yer vermektedir.

Brant'ın, 1835 yılında yaptığı seyahat 1828-29 Osmanlı-Rus savaşı sonrasına rastlamaktadır. Osmanlı ile Rusya arasında Hünkar İskelesi antlaşmasının cari olduğu bir dönemde İngiltere Rusya'nın Osmanlı Devleti'nin üzerindeki etkisinin artmasından rahatsızdır. Savaş nedeniyle Erzincan'ın da içinde bulunduğu bölgede nüfus ve askeri hareketlilik yaşanmakta ve bu olumsuz atmosferin ortaya çıkardığı güvenlik sorunları bulunmaktadır. 1835'te, James Brant, Kars'tan geçerken, şehrin, 1828-29 Rus savaşı öncesi 6000 binle 8000 bin (civarında) olan nüfusunun 1500-2000'e düştüğünü nakletmektedir. Rus işgali sırasında büyük bir Türk nüfusu şehri terk etmiş, Ermeniler ise geri çekilen Rus ordusu ile birlikte şehirden ayrılmaya zorlanmıştır. Aynı durum Erzurum için de geçerlidir. Brant 1827-28 Osmanlı-Rus savaşında dört aya yakın bir süre Rus işgali altında kalan Erzurum'un yeni yeni toparlamaya başladığını ancak 1827'de 130.000 olan nüfusun, halen 15000 bin civarında olduğunu tahmin etmiştir (Brant, 1836, s.202-205). Bu da savaşın bölgede oluşturduğu büyük yıkıcı etkiyi ortaya koymaktadır. Savaş sonrası şehri terk eden Ermeniler Rusya'nın kontrolündeki bölgelere intikal etmiştir. Müslüman nüfusun ise Erzincan'ın da içinde bulunduğu bölgelere göçmüş olmaları tabidir. Yüzyılın ortalarından



itibaren özellikle Kafkasya bölgesinden göç eden Müslüman nüfusun bölgeye yerleştirildiğine dair Osmanlı Arşivlerinde birçok kayıt bulunmaktadır. 1852 yılında bölgeye intikal eden Çeçen nüfusa devlet tarafından verilen çeşitli yardımları gösteren arşiv kaydı (BOA, İ.ŞD. 6-311. H-11-03-1268, 1852) , bunlardan sadece birisidir. Bu durum bölgede bulunan birçok şehir için geçerlidir. 10 Mayıs 1829'da Erzurum'dan Tokat istikametine giderken Erzincan yakınlarından geçen, T.B. Amstrong, Ilıca ve Aşkale yakınlarında Ordu'ya katılmak üzere Erzurum istikametine giden askeri birliklerle ve Van'a doğru giden 200 kişilik bir Ermeni grupla karşılaşmıştır (1831, s. 191-192).

Brant bugün Erzincan sınırları içerisinde bulunan Tercan ovasına indiğinde ovada bulunan 40 köyün Türk sakinlerinin arasında birkaç tane de Ermeni sakin bulunduğunu tespit etmiştir. Halk en çok güney tarafından ovayı çevreleyen, Dujik dağlarında yaşayan Kürtlerin yağmacı tavırlarından şikâyetçidir. Hiçbir sığırın ve hasat edilen tahılın dışarıda bırakılmadığı aksi takdirde Kürt eşkıyalar tarafından götürüldüğü söylenmektedir. Brant, daha sonra Dujik dağ silsilesinin Tercan Ovası ile Erzincan Ovası arasında bulunan ve Kürt aşiretlerinin yaşadığı bölümünden geçer. Brant bu bölgede yaşayan Kürt aşiretleri ile ilgili “Dujik Dağları¹² Kürtler tarafından iskân edilmiş, Bu Kürtler varlıklı görünüyorlar, ancak hiçbir şekilde Sultana (devlete) vergi ödemiyorlar. Yolculardan zorla haraç alıyorlar ve komşularını sürekli soyuyorlar. İki adet güçlü kabile var, birisi Sarı Huseiu ve diğeri Balabanlı olarak adlandırılıyor. Bana bunlardan her birisinin 4000-5000 erkeği yaya olarak savaş meydanına sürebilecekleri bildirildi. Bu dağlarda birkaç diğer aşiret daha yaşıyor ancak dağ silsilesinin güneyinde yaşadıkları için onlarla ilgili bir bilgi alamadım.” demektedir. Brant ayrıca Erzincan ovasında bulunan sayıları 100'ün üzerinde bulunan köyün, Kürtlerin saldırılarından olumsuz şekilde etkilendiğini mola verdiği bir köyde nüfusun 100 haneden 30 haneye düştüğünü civarında hiçbir sığırın ve mahsulâtın dışarıda bırakılmadığını, hasat edilen tahılın gece olmadan içeri alınmak zorunda kaldığını nakletmektedir. Benzer şekilde Brant'ın Kemah'tan Eğin'e giderken uğradığı Khostu İskelesi¹³ yakınında nehrin diğer yakasında Mısır hasadı yapan kadınların ürünlerini Kürtlerin çalmaması için silahlı adamların gözcülük yaptıklarını da görmüştür. (Brant, 1836, s.202-205).

Sonuç olarak 1835 yılı itibari ile özellikle 1828-29 Rus savaşı başta olmak üzere Osmanlı Devletinin son on yılda yaşadığı savaşlar ve iç karışıklıklar nedeniyle Erzincan'ın bölgesinde devlet otoritesinin zayıfladığı anlaşılmaktadır. Bu durumdan faydalanan ve özellikle dağlarda ve kırsal alanlarda yaşayan Kürt Aşiretlerinin eşkıyalık hareketlerine yöneldikleri ve bölgede yaşayan halkı rahatsız ettikleri görülmektedir. Bu nedenle bölgedeki zirai üretim faaliyetlerinin olumsuz yönde etkilenmiş, bazı köylerin nüfusu azalmıştır. Bununla birlikte Brant'ın verdiği bilgilerden Osmanlı-Rus savaşına rağmen Erzincan bölgesinde halen Ermenilerin köy, kasaba ve şehir merkezlerinde yaşamaya devam ettikleri anlaşılmaktadır.

¹² Esence Dağları

¹³ Bu iskele ile ilgili kayıt bulunamadı.



Osmanlı, Rus savaşında Ruslar tarafından Erivan, Ahılkelek ve Ahıska bölgelerine göç etmeye zorlanan Ermeniler arasında Tercan'dan sadece 33 hanenin bulunduğu bilinmektedir (Özcan, 2011).

Brant'ın Erzincan'ı ziyaretinden 41 yıl sonra, 93 harbi öncesinde, 1876'da bölgeyi ziyaret eden Fred Burnaby Eğin'den Kemah'a doğru giderken konakladığı Hasta Han isimli bir yerde konaklamıştır. Seyyahın Han'ı çalıştıran Türk'ün ağzından naklettiği "Sultanımızın kendi topraklarında padişah olmasını istiyoruz" şeklindeki ifadesi geçen sürede bölgede durumun çok değişmediğini göstermekte ve aslında tüm bir yüzyılın özetini vermektedir. Çünkü hancının söylediğine göre, bölgede düzen yoktur, çevredeki Kürtler komşularını soymakta, sığırlarını çalmakta, polise rüşvet vermekte, çok az olayda adalet karşısında hesap vermektedirler (1877, II/s.41). Seyyahın daha sonra ziyaret ettiği Erzurum'un İngiltere Konsolosu Türk hancının Kürtler hakkında söylediklerini teyit eder. Yine Erzurum İngiliz Konsolosunun Burnaby'ye anlattığı aşağıdaki olayda bölgedeki güvensizlik ortamı ve gergin atmosfer hakkında önemli mesajlar vermektedir.

Erzincan'dan çok uzak olmayan Delsin'de (Dersim) bir Piyade Bölüğünün komutanı olan bir Binbaşı, bir Kürt İsyancı Şef'ini yakalaması yönünde emirler almıştır. Kürt Şef bunu bir şekilde duyar. Bir gün yanına beş bin adamını alır ve askerlerin konuşlandığı yeri kuşatmayı başarır. Komutanın çadırına gider ve Kürt Şef'i aniden karşısında gördüğü için şaşkınlık içinde olan subaya " Selam sana olsun "Bu akşam buraya akşam yemeği yemeye geldim der. Bu Binbaşı için çok nahoş bir pozisyondu, ama ne yapabiliirdi ki? Taburu gafil avlanmıştı; etrafı Kürtlerle çevriliydi, hepsi silahlı adamlardı. Kendini toparladı ve misafirine harika bir akşam yemeği verdi. Ertesi sabah Kürt Şef ona dedi ki: "Dün gece çok iyi yemek yedim ve rahat uyudum. Senin misafirin olmayı kabul ettim. Şimdi ise sen de benimkini kabul etmelisin. Seni benimle yemek yemen için götüreceğim dedi. Hayır, ben!" diye devam etti, teklife biraz kızmış görünen Subay'a dönerek "ve emrindeki her adamı da birlikte götüreceğim. Hepsi bu akşam benim kampımda yemek yiyip uyuyacaklar." dedi. Erzurum Konsolosu hikâyeyi bana anlatırken, "Binbaşı için hoş olmayan bir durumdu," dedi. "Kendisine Kürt Şef'i tutuklaması emredildi ve şimdi Kürt Şef onu tutuklamak üzereydi! Ancak direniş faydasızdı. Taburu, şeflerinin bir işaretiyle her Türk'ü oracıkta katledecek olan Kürtlerle çevriliydi. Subayın yapması gereken tek şey daveti kabul etmektir. Askerler dağ evine vardıklarında Kürt Şef hizmetçilerine bir ziyafet için hazırlık yapmalarını buyurdu. Birkaç yüz koyun kesildi, pişirildi ve tepenin yamacındaki dere katledilen hayvanların kanıyla kıpkırmızı aktı." Yemekten sonra Binbaşı, Kürt'ü Sultan'ı efendisi olarak tanımaya ikna etmek için çok uğraştı. "Padişahımızı sadece sözde kabul etmeniz gerekiyor" dedi subay; "30.000 koyunun var, padişaha yılda 1500 kuruş (10_1_) ver. 10.000 erin var, ona ordusunda hizmet etmesi için 10 tane er ver. Gerisini ben hallederim. Sen çok zenginsin ama bunun İstanbul'da bilinmesine gerek yok. Kürt Reis bu teklife gururla, "Ben hiçbir çocuğumu başka bir efendiye hizmet etmesi için vermem," diye yanıtladı. "Padişahınız İstanbul'da Sultan ama ben de burada Sultanım !" diye cevap verdi. Ertesi sabah, Kürt Şef taburun karargâhlarına dönmesine izin verdi ve binbaşuya ziyaretinin bir



hatırası olarak bir Arap atı hediye etti. Konsolos olayı anlatırken, "Durum olduğu gibi Erzurum'daki askeri yetkililere rapor edildi", "ve subay daha sonra terfi ettirildi." diye ekledi. Bu olay bölgede Kürtlerin devlet otoritesine başkaldırılarının devam ettiğini göstermektedir. Vergi vermedikleri gibi, orduya katılmayı da reddetmektedirler. Arapkir'den Eğin istikametine yolculuk eden Burnaby'de kısa süreli evinde konakladığı bir Ermeni'nin, Kürtlere küfürler savurarak " Haziran ve Temmuz aylarında bölgede kimsenin güvende olmayacağını çünkü çok az sayıda Zaptiye olduğunu soyguncuların işlerini çok rahatlıkla yapacaklarını söylediğini" de nakletmektedir (1877, II/42-44).

Gerek Brant gerekse de Burnaby'nin anlatımlarından bölgede yaşayan Kürtlerin top yekûn bir isyan ve itaatsizlik içerisinde oldukları gibi bir manzara ortaya çıksa da bu doğru değildir. Belki de birazda ufukta yeni bir Rus savaşı ihtimalinin belirmesinin de etkisiyle Kürtler ortak vatanın savunması için yürütülen çabalara da katılmışlardır. Nitekim Burnaby'nin Erzincan'dan ayrılarak Erzurum gitmek üzere yola çıktığında Erzincan'a birkaç mil uzaklıkta karşılaştığı Kürt Redif askerlerinden¹⁴ oluşan 300 kişilik askeri birlik Kürtlerin Ruslara karşı Osmanlı Ordusu içerisinde yer aldığını göstermektedir. Burnaby'nin naklettiğine göre, "Bu birliğin yanında bir subay bulunmamaktadır. İğneli tüfeklerle¹⁵ silahlanmışlardır ancak üniformaları yoktur Bunun yerine yırtık pırtık bir kıyafetler giymektedirler. Birçoğunun ayakkabı hatta çarıkları bile yoktur. Çok azı katırlara binmiştir. Çıplak ayakla ilerlemektedirler" Seyyah biraz dikkatlice bakınca bu garibanların bazılarının ayaklarında soğuk yanıkları olduğunu fark etmiştir (Burnaby, 1877, s. 75).

XIX. yüzyılda Rus-Osmanlı-İran sınır bölgelerini ziyaret eden İngiliz Seyyahlar anlatımlarında, Ermenilerin durumlarını ve bu bölgelerde onları etkileyen gelişmeleri ele almışlardır. Ermenilerle diğer gruplar arasında meydana gelen dini ve sosyoekonomik kaynaklı çatışmalar da sürekli ele alınan konular arasında yer almıştır (Reigg, 2018). Yazarların naklettikleri bilgiler arasında, seyahate çıkmadan duydukları ve bekledikleri bir ortamın bölgede yaşandığına dair kesin bilgiler yer almamakla birlikte, bölgede yaşayan Ermenilerin yüzlerini Osmanlı Devleti'nden başka taraflara çevirmeye başladıkları yönünde işaretler bulunmaktadır. Buna örnek olarak, Burnaby'nin Eğin'de yaptığı gözlemleri verebiliriz. Burnaby, Kaymakam'la birlikte, Eğin'de bulunan Ermeni ve Protestan kiliselerini ziyaret etmiştir. Her iki kilisedeki papazlar vaazlarında Osmanlı devletine ve padişaha bağlılıklarını belirten konuşmalar yapmışlar ve Rusya'nın bölgeyi işgal etmesinin kendileri için iyi olmayacağını söylemişlerdir. Ermeni cemaatinin Kaymakam'ın bulunduğu bir ziyaret sırasında Kaymakam'dan çekindikleri için bu gibi ifadeler kullanmış olmaları kuvvetle muhtemeldir. Bölgede Ermenilere yönelik bir güvensizlik bulunduğunu Seyyah ile Kaymakam arasında geçen bir konuşmadan anlıyoruz. "Seyyah Kaymakam'a bölgede ajanlar olup olmadığını sorduğunda, Kaymakam, onların daha çok Erzurum'da olduklarını ve

¹⁴ Redif (redif), Son dönem Osmanlı ordusunda altı yıllık nizamiye hizmetini tamamladıktan sonra, daha 14 yıl süre ile yedek asker durumunda olanlara verilen ad olarak tanımlanır.

¹⁵ Dreyse tüfeği (Almanca: Zündnadelgewehr), Prusya yapımı bir iğneli kurmalı tüfektir. Tüfek, iğne benzeri bir ateşleme pimine sahip olup aynı zamanda mühimmat bölmesini açıp kapatmak için ilk kurmalı kuyruktan dolmalı tüfektir



burada Ermeni din adamları ile işbirliği yaptıklarını, diğer şehirlerde Ermenilerin onlara söyleyecek çok fazla bir şeyleri olmadığını” söylemiştir (1877, II/33). Nitekim savaş bölgelerine yakın yerlerde yaşayan Ermenilerin büyük bir kısmı 1877-78 savaşı sırasında Rusların yanında yer almışlar ve onlarla birlikte Osmanlı Ordusu’na karşı savaşmışlardır.

Barkley’e Keban Maden’den ayrıldıktan sonra konakladıkları Enchicle isimli Ermeni köyünde, onların ziyaretinden hemen önce “ Derzim Dağlardan bir Kürt çetesinin köyü ziyaret ettiği, geceyi orada bulabildikleri şeyleri yiyip içerek geçirdikten sonra, sabahleyin aldıkları için ödeme yapmayı unutkanın ötesinde, elli koyun ile tüm tavukları alarak gittikleri” anlatılmıştır. Seyyah “ Köyde iki yüz adam varken, bu saldırıyı sadece beş Kürt’ün gerçekleştirmiş olması nedeniyle, tabi olarak neden bu yağmaya baş eğdiklerini” sormuştur. Aldığı cevap “Karşı koymanın delilik olduğu, eğer böyle bir şey yapılırsa Kürtlerin tüm sığırları, genç kızları, ev eşyalarını almak ve ayrılmadan önce köyü yakmak üzere büyük bir güçle geleceklerinden korktukları” şeklindedir. Ermeni köylülerin anlatımlarını çok inandırıcı bulmayan Seyyaha "bu kadar büyük, binlerce, on binlerce hektar büyüklüğünde ekilmemiş zengin ve iyi bir toprağın bulunduğu bir yerde, bu insanların (Ermeni Köylülerin) belalı komşularının uzağına gitmemiş olmaları” tuhaf görünmüştür (1891:317-321).

Barkley, Eğin’den ayrıldıktan sonra bir Türk köyünde konaklamıştır. Bu köyde savaşın ve Kürtlerin asayişsizliklerinin bölge insanların hayatlarına yaptığı olumsuz ve insanların içine düştükleri çaresizliği gösteren bir tecrübesini;

Bu köyde, sıcak bir oda, birkaç yumurta, biraz bal yoğurt alabildiğimiz için çok mutlu olduk. Bu köylü erin bize yaptığı büyük bir iyilikti, çünkü söylediklerine göre ki, doğru söylediklerine inanıyorum, kendilerinin de açlıktan ölmek üzere olduklarını söylediler. Geçen iki yıl boyunca Rus sınırına gidip gelen askeri birlikler köyü silip süpürmüş kaynaklarını kurutmuştu. Öküzler, inekler, koyunlar ve kümes hayvanları tükenmişti. Dağlar o kadar sarp ve verimsizdi ki bu dağlarda mısır ya hiç ya da çok az yetiştirilebiliyordu. Bu nedenle kış için ihtiyaç duyulan mısır Sivas bölgesinden temin ediliyordu. Bu yıl için gerekli miktar iki kez alınmış ancak bu miktarın ilki askerler ikincisi ise Kürtler tarafından yenip bitirilmişti (1891:326). şeklinde dile getirmektedir.

Köylülerden birisi bu durumu Seyyaha biraz da ironik şekilde şu şekilde ifade etmişti “ Şimdi dışlarımızın işi çok zor olacak, çünkü bize sadece taşlar kaldı. Üçüncü kez ihtiyat almak için paramız yok. Paramız olsa bile artık çok geç çünkü birkaç güne kadar yolar kar nedeniyle geçilmez hale gelecek.” Barkley’in bölgede kendisine anlatılanlara dayanarak naklettiğine göre, savaş sırasında, savaş alanlarında dolaşan Kürtler, şimdi (savaş sonrasında) dost düşman ayırmadan yağmalayarak bölgeyi yıllardır yaptıklarından daha fazla rahatsız ediyorlardı. Normal zamanlarda ettikleri küçük arazi parçaları, bu süre içerisinde (savaş süresince) ekilmeden kalmış ve çevre köylerden çalacakları mısırdan başka tek bir tane mısır kalmamıştı (1891:326-327).

Barkley, ziyareti sırasında gözlemler yaptığı Erzincan’ı büyük bir askeri istasyona benzetmiş ve şehri ziyaret ettiği günlerde şehrin yakınlarında, nehrin birkaç mil ötesinde



bulunan isyancı Kürt aşiretlerini bastırmak üzere Erzincan'da bulduklarını düşündüğü askeri birlikler ile ilgili ise şu gözlemlerde bulunmuştur.

Şehir ve çevresinde beyaza boyanmış büyük çirkin askeri yapılar (barracks) bulunuyor. Her yer yırtık pırtık elbiseler giyinmiş askerlerle dolup taşıyor, kahvehaneler, subaylarla, generaller, albaylar, yüzbaşılarda dolu. Hepsi tahtadan yüksekçe sıralara oturmuş, tüm zamanlarını kahve içerek ve sigara tütürerek harcıyorlar (1891:330,333).

Bu satırlardan asayiş soruna yönelik önlemler alındığını ancak askeri birliklerin başarılı operasyonlar yapmak yerine bir hareketsizlik içerisinde olduğunu, ya da en azından dışarıdan bakan bir gözlemciye bu izlenim verdiklerini anlıyoruz. Seyyah askerlerin geceleri çaldıkları borazanların gözlemlediği tek askeri faaliyet olduğunu söyledikten sonra askeri birliklerinin bu hareketsizliğinin sebebini maaşların ödenmemesine, askerlerin giysilerinin ve yiyeceklerinin yetersizliğine bağlamakta ve bunun normal bir sonuç olduğunu söylemektedir. Barkley ayrıca askeri birliklerin rehberlerinin, seyahat etmek için araba ve atlarının da olmadığını, burada sadece Hükümetin yapmaları istediği şeyi yapmak üzere bulduklarını ve İstanbul'daki iktidarda bulunanlara, Erzincan'da Kürtleri takip eden binlerce asker olduğunu söyleme imkânı verdiklerini söyleyerek Osmanlı güvenlik birimleri hakkında yaptığı gözlemleri özetlemektedir. (1891:330-333).

Berlin Antlaşmasından sonra özellikle W.E.Gladstone Liderliğindeki Liberal Parti iktidarı birlikte İngiltere, Osmanlı Devlet'ini karşı yürüttüğü tarafsızlık politikasını terk etmiş, Ermeni meselesinin uluslararası nitelik kazanmasını sağlamış ve Ermenilerin bağımsızlık taleplerini desteklemeye ve Doğu Anadolu'da bağımsız bir Ermeni Devleti kurulması yönündeki hareketleri teşvik etmeye başlamıştır. Bu nedenle daha önceki seyyahların gözlemlerinde yer alan Kürtlerin asayişsizlikleri ve eşkıyalık hareketlerine yönelik bilgilere Ermenilerin de aktif isyan hareketleri içinde bulduklarına dair bilgiler de eklenmiştir. Nitekim Ayestefenos ve Berlin Antlaşmaları ile Ermeni Meselesi” büyük devletlerin nezaretinde olmak üzere Osmanlı Devleti'nde yapılacak ıslahat meselesi halinde tespit edilmiştir. Bunu da bir gerekçe olarak kullanan Ermeniler hem uluslararası diplomatik girişimlerle hem de 1890 yılından itibaren Erzurum, Sason, Van, Bitlis, Elazığ, Sivas, Diyarbakır İsyancıları gibi birçok isyan ve komitacılık hareketleri yürütmek suretiyle Osmanlı Devleti içerisinde bağımsız bir Ermeni Devleti kurmak için 1921'de Fransızlarla yapılan Ankara çalışmaları ancak başarısız olmuşlardır.

Bigham, Erzincan yakınlarında Zaptiye refakatinde yol alırken, bölgede haydutlar olabileceği yönünde sürekli uyarılmıştır. Yolda karşılaştıkları bir Süvari Yüzbaşı ise “ Erzincan'daki Ermenilerin büyük sorun olduğunu, Mareşal Mehmet Zeki Paşa'nın civar bölgelerden daha fazla askeri birliği Erzincan'a getirdiğini” söylemiştir. 14 Teşrin-i Evvel (Ekim) 1311 tarihli Erzincan ve Gümüşhane ve Refahiye gibi ilçelerde Ermenilerin çıkardığı karışıklıklar nedeniyle, Trabzon'da Redif (yedek) ihtiyat taburlarının hazırlanması yönündeki Osmanlı arşiv belgesi Seyyah'ın gözlemlerini doğrular niteliktedir (BOA, A.)MKT.MHM.663-11.H-08-1313, 1895).



Seyyah Erzincan istikametine ilerlerken yine ilerde bulunan dar bir geçitte, bu defa Kürt bir grupla karşılaşmıştır. Kürtler silahlıdır ancak kadınları, çocukları ve eşyaları ile birlikte seyahat ettikleri için seyyah ve yanındakileri saymaya teşebbüs etmek için oldukça hantal bir görünümüleri vardır. Atları çok bakımlı ve iyi durmadadır. Seyyah bir saldırıya uğramaktan oldukça endişe etmiştir (1897, s. 45-46).

Nitekim Osmanlı Devleti, 1890 yılından itibaren Doğu Anadolu'da merkezî otoritenin sağlanması, devletin etkin olacağı yeni bir sosyo-politik dengenin kurulması, aşiretlerin askerî gücünden faydalanılması, bölgede Ermenilerin sürdürdüğü faaliyetlerin engellenmesi ve muhtemel bir Rus saldırısına karşı bölge savunmasının güçlendirilmesi için Bölgedeki yerel aşiretlerden oluşturulan Hamidiye Alaylarının teşkili yolunu gitmiştir. IV. Ordu Kumandanı Müşir Zeki Paşa, Anadolu ıslahat-ı umumi müfettişi ve padişah yaveri Ahmed Şâkir Paşa, Teftiş-i Askerî Komisyonu üyesi Miralay İbrâhim Bey, bu projenin fikir ve uygulama aşamasında aktif rol almışlardır. Devlet Hamidiye Alayları vasıtasıyla Doğu Anadolu bölgesine doğrudan müdahaleyi ve buradaki varlığını iyice hissettirmeyi hedeflemiştir. Askerlik hizmeti mecburi tutulmakla aşiret mensupları süvari alaylarına katılmaya sevk edilmiş, böylece yörede Ermeniler tarafından şikâyet konusu olan kanun ve nizam tanımazlıklar önlenmek istenmiştir. Zira bir yandan İngiltere, bilhassa 1877-1878 savaşından sonra Doğu Anadolu'da Ermeniler lehine bazı düzenlemelerin yapılmasını talep ederken öte yandan Rusya Ermeni çetelerini silâh ve cephane bakımından destekliyordu. Bu proje ile hem bölgede devletin aşiretler üzerindeki hâkimiyetinin, hem de bu mahallî birlikler sayesinde dış destekli Ermeni meselesinin çözümünün sağlanması düşünülmekteydi. Hamidiye Alaylarını kurma faaliyetleri başlar başlamaz aşiret reislerinin halifeyi ziyaret edip bağlılıklarını bildirmeleri dikkat çekicidir. Ayrıca bir defaya mahsus olmak üzere çeşitli suçların affedilmesi de halkın devlete sempatisini arttırmıştı. Hamidiye Alaylarına dâhil edilen aşiretlerin ileri gelenlerinin çocukları askerî okullara kabul edilmiş, ayrıca Doğu ve Güneydoğu Anadolu yöresine gezici öğretmenler ve vaizler gönderilerek bölge halkının eğitimine önem verilmiştir. Karakeçili ve Milli aşiretlerinin Balkan savaşlarına gönüllü üçer alayla katıldıkları ve mücadele ettikleri bilinmektedir. Gerek I. Dünya Savaşı'nda gerekse Millî Mücadele yıllarında aşiret alaylarının bazı askerî görevler aldıkları, Doğu Anadolu'nun savunmasına katkıda buldukları belirtilmektedir (Eraslan, 1997).

Bigham; Mareşal'in (Mehmet Zeki Paşa) yaveri İbrahim Efendi ve Askeri Doktor Abraham ile birlikte şehrin komutanı "Miralay" Hasan Bey'i ziyaret ederler. Miralay Seyyah ve yanındakilere, yeni askeri kışlalarını, ahırları ve silah depolarını gösterir. Seyyah burada gördüğü askerlerin, Rusya'nın Trans Kafkasya ve Sibirya eyaletleri dışında Doğu'nun herhangi bir yerindekilerden daha iyi gördüklerini söylemektedir. Seyyah askerlerin üniformalarını, tüfeklerini, atlarını ve atların kaldığı ahırları çok beğenir. Erzurum dâhil Eyaletin başka yerlerinde işlerin bu kadar iyi olmadığını söyledikten sonra buradaki başarıyı Mareşal Mehmet Zeki Bey'e atfeder. Merkezi Erzincan'da bulunan Odu Birlikleri onu



geliştirmek için çalışman Mareşal Mehmet Zeki Paşa'nın gayreti sayesinde mükemmel durumdadır (Bigham, 1897, s. 48-49).

Seyyah Hasan Bey'in ardında şehrin Mutasarrıfı Ali Namık Bey'i (Karabulut& Tercan, 2020), yani Sivil Valisini ziyaret etmiştir. Seyyah, mutasarrıfın sivil yönetici olduğunu ve sadece bir Bey olduğunu, Mehmet Zeki Paşa'nın ise birinci sınıf Paşa ve Müşir olduğunu, dolayısı ile daha büyük bir rütbeye sahip olduğunu belirtmiştir. Sivil idarenin merkezinin, Vilayet Merkezi olan Erzurum olduğunu, ancak komutanlık merkezî olan Erzincan'ın yetkisinin Erzurum, Trabzon ve Sivas, Harput ve Bitlis'in bir kısmını kapsadığını belirtir. Ordu birliklerinin 15000'üzerinde askere sahip olduğunu bu nedenle Sivil Valinin yetkilerinin idari sistem içerisindeki öneminin çok küçük kaldığını ifade etmiştir.

Seyyah bu ziyaretin ardından ertesini gün 4. Ordu Komutanı Mehmet Zeki Paşa (Mahomet Zekki Pasha) tarafından davet edilmiş ve köşkünde ağırlanmıştır. Seyyah Paşa'nın Çerkez asıllı olduğunu, çok katı bir dini eğitimi aldığını, çok genç, sadece 40 yaşında olan Paşa'nın hızlı yükselişini Sultan'ın Yıldız Köşkündeki gözdelelerinden biri olan kız kardeşine borçlu olduğunu ancak şansını ya da aklı sayesinde görevinde başarılı olarak İstanbul Sarayı'ndakileri asla utandırmadığını nakletmektedir.

Seyyah; Mehmet Zeki Paşa'nın "kibar, ölçülü ancak kararlı bir kişiliğinin olduğunu, emri altındaki birlikleri geliştirdiğini, çeteciliği bastırmak ve ticareti teşvik etmek suretiyle sorumluluğu altındaki bölgeleri daha önce hiç görülmemiş derecede bir sükûnete kavuşturduğunu" söylemektedir. Seyyah ayrıca Paşa'nın konuştukları her konu ile ilgili büyük bir ilgi ve muhakeme gücüne sahip olmasından da etkilenmiştir. Paşa konuşmaları sırasında Seyyahın daha önce asker olarak görev yaptığını öğrenince Erzincan'da birkaç gün kalmasını ve birliklerini görmesini teklif eder. Paşa ayrıca, Ermenilerin daha dengeli bir şekilde dağılacakları ve daha iyi disipline olacaklarını düşündüğü için Hristiyanların Müslümanlarla birlikte orduda görev almasından yanadır. Paşa daha sonra "Ermenilerin halen kendisine büyük sıkıntı oluşturduklarını" söyler. (Bigham, 1897, s. 53-54)

Seyyahların aktarımlarından neredeyse yüz yıl boyunca, Erzincan bölgesinde Kürtlerin ve Ermenilerin asayişsizliklerinin devam ettiği ve Osmanlı Devlet iradesinin bu olayları engellemek için büyük çaba harcadığı anlaşılmaktadır. Nitekim Ayestefenos ve Berlin Antlaşmaları ile Ermeni Meselesi" büyük devletlerin nezaretinde olmak üzere Osmanlı Devleti'nde yapılacak ıslahat meselesi halinde tespit edilmiştir. Bunu da bir gerekçe olarak kullanan Ermeniler hem uluslararası diplomatik girişimlerle hem de, Kumkapı Gösterisi, Erzurum, Sason, Van, Bitlis, Elazığ, Sivas, Diyarbakır İsyanları gibi birçok isyan girişimi ve komitacılık hareketleri ile Osmanlı Devleti içerisinde bağımsız bir Ermeni Devleti kurmak için 1921'de Fransızlarla yapılan Ankara çalışmaları ancak başarısız olmuşlardır.

4.6. Yolların Durumu

XIX. yüzyılın sonlarına doğru gerçekleşen tren yolu hamlesi tüm Osmanlı Topraklarında büyük bir heyecan ve beklentiye sebep olmuştu. Sivas Valisi Halil Paşa, Bigham'a "henüz Ankara'ya kadar uzanan demir yolu hattının yakında Sivas'a kadar



uzamasını umduğunu, böylece Sivas'ın; Erzurum, Bağdat ve Samsun hatlarını birleştiren bir kavşak olacağını" (1897, s. 37) söylemiştir. Yine Bigham'ın görüştüğü, Koçhisar Kaymakamı, trenin çalışma şekli ve hızı hakkında ona sorular sormuş, trenin gücü ve hızı konusunda şaşkınlığını ortaya koymuştur. (1897, s. 41). Tüm bunlar bölge halkının o dönemdeki beklenti ve heyecanını yansıtmaktadır. Ancak henüz Doğu Anadolu'da yolculuk şartlarının değişmesi için on yıllar geçmesi gerekiyordu. İlk demiryolu hattının inşaatına 1866'da başlandı. Almanlar Anadolu, Bağdat hattını 1892-1914 yılları arasında tamamladılar. Anadolu Demiryolu Şirketinin ilk treni Ankara'ya 1892'de ulaşmıştır. Demiryolu ağına Sivas 1930, Erzincan 1932 yılında bağlanabilmiştir. ([https://tr.wikipedia.org/wiki/T.C. Türkiye Cumhuriyeti_Devlet_Demiryolları](https://tr.wikipedia.org/wiki/T.C._Türkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryolları), tarih yok).

Avrupalı seyyahlar Anadolu'da yaptıkları yolculukları kara yoluyla at sırtında ya da at arabaları kullanarak yapmak zorundaydılar. Seyyahlar bu yolculuklar sırasında karşılaştıkları zorluklar ve problemlerle ilgili birçok bilgiye yer vermişlerdir. Osmanlı Topraklarında seyahat eden yabancılar genellikle Posta İstasyonlarında istirahat ediyor, atlarını değiştiriyor, ya da bu istasyonlardan at temin ederek bir sonraki istasyona kadar seyahat etmek suretiyle yolculuk ediyorlardı. Posta İstasyonlarında bulunan tatarlar ise yolculuk sırasında seyyahlara hem rehberlik hem de koruma hizmeti vermekte idiler. Ancak Seyyahlar tarafından özellikle 1828-29 Osmanlı-Rus savaşından sonra Doğu Anadolu'da klasik posta sisteminin önemli ölçüde aksadığı ve zaafa uğradığına dair bilgiler nakledilmiştir. Bu durum Haziran 1830'da Gümüşhane, Şiran'dan geçen Amerikan Misyonlar Kuruluna Bağlı Misyonerler Smith Eli ve Dwight, H.G.O tarafından şu şekilde dile getirilmektedir.

Burası Erzurum paşalığına bağlı bir sancaktır ve ismi Sheheran (Şiran) dır. 8,10 'u Rum hariç olmak üzere 300 evin hepsi Türk'tür. Trabzon'a doğru ayrılan bir posta yolu üzerinde bulunmaktadır. Şiran'dan 12 saatte Gümüşhane'ye, oradan da 24 saatte Trabzon'a gidiliyor. Rusların bu dağların içinden Trabzon Paşalığının sınırlarına kadar indikleri söyleniyor. Bu noktadan itibaren posta kurumu Rus işgali nedeniyle tamamen bozulmuş durumda. Türkiye'de bulunan her posta kasabasında, bir şahsa ya da şirkete ait belli sayıda at, bunlar için ödeme yapan herhangi birisinin emrine verilmek üzere posta istasyonuna bağlı olarak bulunmaktadır. Oraya gittiğimizde rayiç bedel 30 para idi, döndüğümüzde ise saati bir piastre idi. Menzilcinin emrinde bir kaç tane sürücü bulunur, bunlar at bakıcılarıdır. Atlar bir yolculuk için alındıklarında, onları geri getirmek için bir sonraki istasyona kadar atlara eşlik ederler. Çekici anlamına gelen isimleri, işlerinin bir kısmının yüklü atları yönlendirmek gerçeğinden kaynaklanmaktadır. İstasyonda bulunan atlar yeterli olmazlar ise, Seyyahın elinde bulunan ve Menzil Emri olarak adlandırılan atlarla ilgili emir, bu yerin yetkililerinin, o şehirde yaşayanların atlarını aynı fiyatla yolcunun emrine vermelerini gerektirmektedir. Ancak sistem mektupların nakline değil, sadece seyahat için imkân sağladığından, resmi kuryeler olan ayrı Tatar kurumu olmadan mükemmel değildir. Bu tatarların bazıları paşaların emrindedir ve istedikleri parayı veren herkes onları özel ulak olarak kullanabilir. Bunlar saygın görevlilerdir. İstasyondaki yolcular genellikle onlardan



birini kendilerine saygı duyulması ve yolculuklarını kolaylaştırması için alırlar. Ancak burada Osmanlı kurumları artık yok ve posta istasyonları atlarından mahrum durumda, dolayısıyla menzil emrinin bir hükmü olmadığı gibi Tatar'da artık kendisine saygı duyulan biri değil (1834, s. 52-53).

Brant seyahati sırasında yol kavşaklarında posta atlarının çok nadiren bunabildiğini, atların ancak köylülerden temin edilebildiğini söyleyerek Smith ve Dwigth'in söylediklerini teyit etmektedir (Brant, 1836, s.202-205). Bigham'da Sivas'tan refakatine verilen iki zaptiye ile birlikte Zara'dan geçtikten sonra, Erzurum Vilayeti sınırlarına, bugünkü Erzincan İli topraklarından giriş yapmıştır. Sivas'tan beri kendisine eşlik eden Zaptiyeler Sivas, Erzurum Vilayetleri sınırında bulunan Gerdyanis¹⁶ isimli köyden daha öteye gitmeyi reddedince, yine zaptiyelerin aracılığı ile Kaymakam'dan kendisine eski bir Snider marka silahla teçhiz edilmiş, yırtık üniformalı atlı bir rehber almayı başarabilmiştir (1897, s. 44).

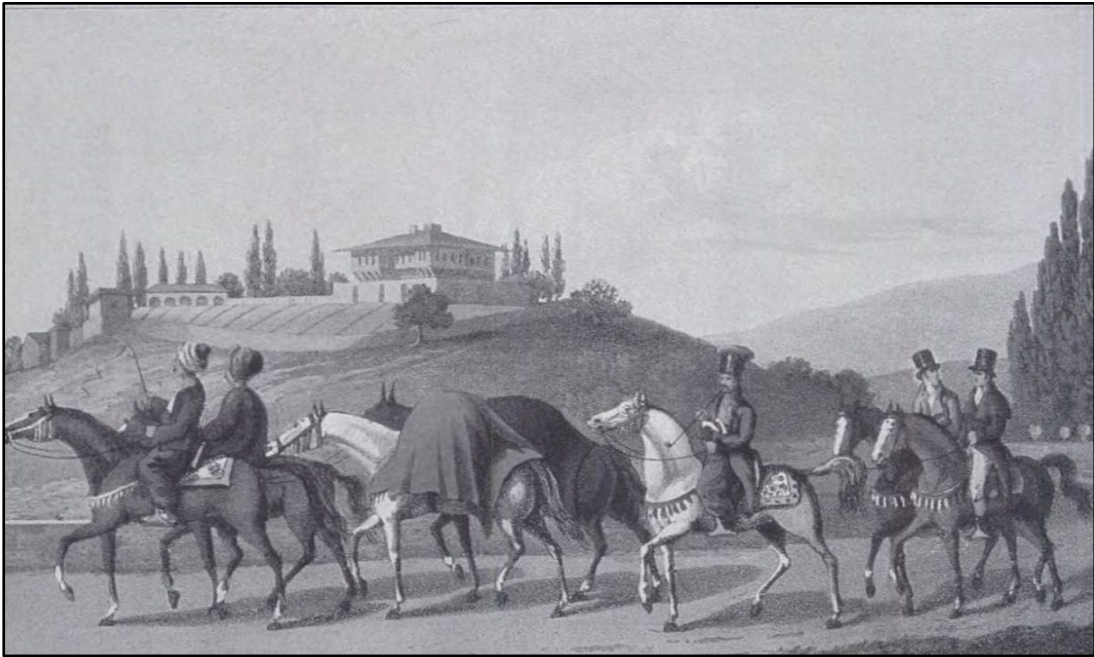
Diğer taraftan yollar genel olarak oldukça kötü durumdaydı. Birant 26 mil mesafeye sahip olduğunu düşündüğü Erzincan'dan Kemah'a on saatte ancak gidebilmiştir. Herhemeh'den Eğin'e olan mesafe 30 mildir ve kötü bir yol olması nedeniyle 13 saatte geçilmiştir. Yollar daha çok Fırat'ın güzergâhını takip etmektedir. Bazen de bu güzergâhtan ilerlemek yolculuk süresini uzattığı için tercih edilmemekte, daha zor, çetin ancak kısa rotalar seçilmektedir. Brant Kemah-Eğin yolunda böyle bir tercih yapmıştır. *"Nehrin sol yakasına geçtikten sonra, nehir kıyısı boyunca, akıntının dağlar arasındaki geniş bir boğaza girdiği bir köye varıncaya dek 3 mil kadar ilerledim. Boğazın iki yakasında uçurumlar 1000,1500 mile kadar yükseliyordu, burada nehirden ayrıldım ve yolu kısaltmak için dağ silsilesini geçtim... dağlar çok sarptı"* (Brant, 1836, s.202-205).

Fred Burnaby ise Arapkir'den ayrılırken geçtikleri yolu şu şekilde tarif etmektedir. "Yol çok dar ve genelde bir tarafı uçurum. Bazı yerlerde bu uçurumun derinliği 400 adımı buluyor. Atların yol aldıkları zemin cam gibi buzla kaplı. Kayıp düşmek ölüm anlamına kesin ölüm anlamına geliyor. Atların bu şartlarda düşmeden ilerleyebilmeleri adeta bir mucize." Seyyahlar yolların kötülüğü nedeniyle bazen atlarından inerek yaya olarak ilerlemek zorunda kamışlardır. Burnaby *"Eğin yakınlarında, Fırat nehri boyunca ilerledikleri yolun yer yer büyük kayalarla kesildiğini, bazı noktalarda yolun genişliğinin dört adıma kadar düştüğünü, atları ve binicileri yardan düşmekten koruyacak bir duvar ya da korkuluk bulunmadığını, nehrin yer yer yola doğru taşıdığını 100 katırlık bir kervanla karşılaştıklarında, birbirlerinin yanından zorlukla geçebildiklerini"* anlatmaktadır (1877, II/26).

¹⁶ Refahiye: Eski adı Gercanis olan Refahiye 1884 yılında ilçe olmuştur. Dönemin Erzincan Mutasarrıfı bu bölgeye geldiğinde buranın ormanın, suyunun ve havasının güzelliği dikkatini çeker. Bunun üzerine yabancı olan Gercanis adını kaldırarak "refah yer" manasına gelen "Refahiye" adını verir. (<http://www.refahiye.gov.tr/tarihce>)



EğİN'den (Kemaliye) ayrılarak Erzincan istikametine yolculuğa başlayan Barkley ve yanındakiler, bir askeri birlikle karşılaşmış, çok dar olan ve bir tarafı da uçurum olan yolda, zaman zaman eşek ve yük atlarını yamaçlardaki boşluklara sokarak zaman zaman da yoldan çıkıp beklemek suretiyle ancak ilerleyebilmişlerdir. “Kemah’tan Erzincan’a 11 saatlik bir yürüyüş mesafesi bulunduğunu, şehre yaklaştıklarında atları büyük yorgunluk emareler gösterdiğini” ifade etmiş, bunun nedeni olarak da “Son 200 mil boyunca, yolculuk sırasında kar yağışı olmasını, sürekli dağları tırmanmalarının yanında yükseltinin fazla olması ve iklimin farklılığını” göstermektedir(1891:330-333).



Resim: William Turner, Türkiye’de Tarzı (Kaynak: Oriental Panorama,1999)

Gerçekten de kış mevsiminde şartlar daha da ağırlaşmakta ve yolculuk tehlikeli hale gelmektedir. Brant EğİN'e nadiren kar yağdığını ancak böyle zamanlarda yüksek dağların geçilmez hale geldiğini ve EğİN'in bulunduğu vadi ile dağların ötesinde yer alan yerleşim yerleri arasındaki iletişimin haftalarca kesildiğini söylemektedir (Brant, 1836, s.202-205).

Fred Burnaby EğİN yakınlarında, soğuktan ayaklarında yaralar oluşan ve bu yaralar nedeniyle birliklerinden geri kalan askerlerle karşılaşmıştır. Seyyah ve yanındakiler EğİN ile Kemah arasında ise 100 yard¹⁷ uzunluğunda bir buzul üzerinde yollarına devam etmişler, buzulu büyük bir zorlukla hayatlarını tehlikeye atarak geçebilmişlerdir (1877, II/37). Barkley de yolların çok kötü olması nedeniyle tüm atların acınacak duruma geldiğini bu nedenle Erzincan’da tam bir gün kalamaya karar verdiklerini ifade etmektedir. Daha sonra

¹⁷ 1 yard, 0,92 m dir.



20 Aralık'ta Erzincan'ı terk ederek, Trabzon istikametine doğru 4 saat boyunca bir katır yolundan kar ve tipi altında ilerlemişlerdir(1891:330-334). Eğin'den ayrılarak Arapkir'e giden Brant ise Eğinden sonra yolun durumunun daha iyi olduğunu, ayrıca nehrin Keban Maden'e kereste taşımak için kullanıldığını söylemektedir (Brant, 1836, s.202-205).

4.7.Köprüler

Seyyahların anlatımlarından, başta Fırat olmak üzere oldukça büyük ırmak ve derelerin bulunduğu bir bölgede, nehir geçişlerini sağlamak üzere inşa edilmiş çok fazla sayıda köprü olmadığı anlaşılmaktadır. Bu durumun bölgede ulaşım ve iletişimi oldukça zorlaştırdığı açıktır. Erzincan sınırları içerisinde geçtikleri nehirlerin çok az noktada geçilebilir durumda olduğunu nakletmektedirler. Brant, “*Karasu Irmağının, Tercan sınırları içerisinde, Mamah Hatun kavşağından sonra bir nehre dönüştüğünü ve kurak mevsimlerde bile ancak bir kaç noktadan geçilebilir olduğunu*” nakletmektedir. Benzer şekilde, “*Kemah'a 25 mil mesafede bulunan Herhemeh isimli bir posta istasyonuna 20 mil mesafede ise Fırat üzerinde bir iskele bulunduğunu nehrin burada çok geniş olduğunu ve geçilebilir olmadığını*” anlatmaktadır (Brant, 1836, s.202-205).



Resim: : Sivas-Erzincan Yolu Üzerinde Bulunan Bir Köprü

Fred Burnaby Arapkir'den Eğin'e giderken taştan yapılmış iki köprüden geçmiştir. Seyyah 1876 kışında çok soğuk bir havada, 40 mil güneyde Fırat'a karışan çok hızlı akan bir dereyi (Kozluk Çayı) çok sağlam taş bir köprüyle (Meydan Köprüsü) geçerek Arapkir'den ayrılır ve yanındakilerle birlikte atını Eğin'e gitmek üzere çok dağlık ve çetin bir bölgeye sürer. Yine Erman Su¹⁸ isimli bir dereyi de yine üzerindeki sağlam ve iyi durumdaki taş köprüden geçerek yoluna devam eder. Daha sonra ziyaret ettiği Eğin ve Kemah'ta ise tahta

¹⁸ Muhtemelen bugünkü Çanakçı Deresi



köprülerden geçerek yoluna devam etmiştir. Seyyah Eğin'den ev sahipliği yapan Kaymakam'ın refakatinde 40 yard genişliğinde dar tahta bir köprüden geçerek ayrılmıştır. Kemah'tan da aynı şekilde tahta bir köprüden Fırat'ı geçerek ayrılmıştır (1877, II/52,53).

Barkley ise Eğin'de gördüğü ve muhtemelen Burnaby'nin de şehirden ayrılırken kullandığı tahta köprüden çok etkilenmiştir. Bunda Seyyahın mesleğinin İnşaat Mühendisi olması herhâlde etkili olmuştur. Barkley daha önce hiç bir yerde görmediği farklı mimari tarzını şu şekilde tarif etmiştir. “Geçtiğimiz köprü'nün mimarisi iyi değilse de çok farklı ve kendine hastı. Nehrin iki yakasına da, uzun kare şeklinde kalın kütük yığını yerleştirilmişti. Her katman nehre doğru, bir öncekine göre bir iki adım kadar çıkıntı oluşturunuyordu. Tüm ters dönmüş merdiven basamaklarına benzer bir yapı oluşturmaktaydı. Basamaklar her iki yakadan nehrin üzerine gelecek kadar uzandığında uzun kütükler aradaki boşluğu doldurmaktaydı, böylece kaba kalaslardan oluşan bir köprü kurulmuş oluyordu” (1891:330-333)

4.8.Konaklama Şartları

Avrupa'da alıştıkları alt yapı ve ulaşım imkânlarını bulamayan ve sürekli karşılaştırmalarda bulunan İngiliz seyyahların en çok zorlandıkları konulardan birisi de konaklama koşullarıdır. Konaklama bazen yol üzerinde bulunan köylerde, kasabalarda, bazen de hanlarda ve posta istasyonlarında yapılmaktadır. Köylerin bazılarında köy odaları, misafir odaları bulunmaktadır. Bigham, Yozgat yakınlarında Tiftik köyünde konakladığı böyle bir odayı şu şekilde tasvir etmektedir. “Tiftik isimli küçük bir Türk köyünde durduk. Burada köy muhtarı tarafından bakılan bir misafir odası vardı. Sonunda, ahşap kaplama ile odanın diğer kısmından ayrılmış yüksekçe bir platform (makat) vardı. Platformun üzerinde halı, yastık ve minderler bulunmaktaydı. Yolculuk eden Türkler bu platformun üzerinde uyurlar, kendisine refakat edenler ise diğer bölümde kalır (1897, s. 28). ”Avrupa kamuoyunda Türkleri barbarlıkla suçlayan kesimlere karşı, öne sürülen en önemli argümanlardan birisi hem İslami dindarlık hem de Türk misafirperverliğinin bir gereği olarak her köyün yolcuları ağırlama geleneği olmuştu, Mesela Arundell, zayıf ve sıkıntıda olan bir yolcuya Avrupa'da böyle bir hizmetin sunulduğu tek ülkenin Türkiye olduğunu söyleyerek böyle bir savunma yapmıştır (Schiffer, 1999)

Bigham, Sivas'tan Erzincan'a giderken bugün Refahiye ilçesine bağlı Melikşerif (Yurtbaşı) köyünde kalmıştır. Seyyah bu tecrübesini şu şekilde özetlemektedir. “*Köy iki yüksek tepe arasındaki bir derede bulunuyor. Bulabildiğimiz tek oda küçük ve kirlili, aynı zamanda penceresi de yok. Bu yüzden damda kaldım. Damların üzerinde koşuşturan ve havlayarak birbirleri iletişim kuran köpeklerin yüzünden çok fazla uyuyamadım*” (1897, s. 45).

Arapkir'den Eğin istikametine seyahat eden Burnaby ve yanındakiler üç saatlik bir yolculuktan sonra Shephe isimli bir Ermeni köyüne ulaşırlar ve burada hayvanlarını yemlemek için birkaç dakika dururlar. Daha sonra Ashoot isimli 50 hanelik bir Müslüman Köyünde Arap atları olan oldukça varlıklı birisinin evinde gecelerler(1877, II/18,19).



EğİN'den Kemah'a doğru seyahatleri sırasında; en az 20 kez kar sürgününe maruz kaldıktan Sonra Hasta Han isimli bir hana ulaşmış ve burada konaklamıştır (1877, II/41). Burnaby, Erzincan'da ise Sivas Valisi İshak Paşa'nın evinde konaklama ayrıcalığına erişmiştir. (1877, II/41).

EğİN'den Erzincan istikametine yolculuk eden Barkley ve yanındakiler, yol üzerinde bulunan bir hanın oda ve ahırlarının dolu olması nedeniyle dar bir vadide kurulu olan Türk köyünde konaklamışlardır. Seyyah bu köyde köylülerin kendileri için yaptığı büyük fedakârlıktan minnettarlıkla bahsetmektedir. *"Bu köyde, sıcak bir oda, birkaç yumurta, biraz bal yoğurt alabildiğimiz için çok mutlu olduk. Köylülerin bize yaptığı büyük bir iyilikti, çünkü söylediklerine göre ki, doğru söylediklerine inanıyorum, kendilerinin de açlıktan ölmek üzere idiler. Geçen iki yıl boyunca Rus sınırına gidip gelen askeri birlikler köyü silip süpürmüş kaynaklarını kurutmuştu. Öküzler, inekler, koyunlar ve kümes hayvanları tükenmişti."* Barkley, bu köyden sonra 16- 17 Aralık gecesi küçük bir Türk köyünde, 17-18 Aralık gecesi ise Erzincan'a yakın bir Rum köyünde konaklamıştır(1891:326).

Brant ise Kemah'tan EğİN'e giderken Kemah'a 25 mil mesafede bulunan Herhemeh isimli küçük bir köye uğrar. Burası aynı zamanda bir posta istasyonudur. Posta istasyonuna 20 mil mesafede ise Fırat üzerinde bir iskele bulunmaktadır. Posta İstasyonunun yerinin, nehir üzerinde bulunan iskele ile de bağlantılı olarak seçilmiş olması muhtemeldir. Böylece ulaşım ve iletişim için nehirden faydalanılmış olmalıdır (Brant, 1836, s.202-205). Ancak araştırmamız sırasında hem bahse konu köy, hem de iskele ile ilgili başka bir kaynakta bilgiye ulaşamadık.

Brant ve yanındakiler EğİN'de ise bir Ermeni tüccarın evinde kalmış bu Ermeni Seyyah ve yanındakilerin kalabilmesi için evi terk etmişti (Brant, 1836, s.202-205). Barkley ise yanındakilerle birlikte Keban Maden'den ayrıldıktan sonra geceleyin Enchicle isimli bir köyde konaklamış ve bir ahırın asma katında uyumak zorunda kalmışlardır. Barkley konaklama konusunda EğİN'de de istediği ortamı bulamamıştır.

"Öğleden sonra bu yüksek dağlardan birisinin zirvesine ulaştık ve oradan EğİN'i gördük. Şehre girdiğimizde burasının ziyaret ettiğimiz birçok yerden daha üstün ve medeni bir yer



Resim: Bir Han,1850, William BARTLETT
(Oriental Panorama,1999)



olduğunu müşahede ettik. Kasabanın her tarafında hoş bakımlı, bahçelerin içinde inşa edilmiş, iyi evler var ve bu evler buraya çekicilik katıyor. Şehrin içinde at sürerken çok güzel döşenmiş, konforlu, sıcak, divanla çevrilmiş odalar gördük, ancak burada kimseyi tanımadığımız ve bir referans mektubumuz da olmadığı için buralarda kalma şansızım olmadı. Bu nedenle şimdiye kadar kaldığımız en berbat yerle yetinmek zorunda kaldık. Burası küçük, köhne, toprak zeminli bir oda idi. Bu nedenle oradan kaçarak uzaklaştık ve zaptiyelerin başına fermanımızı vererek ne pahasına olursa olsun bize iyi bir yer bulmasını söyledik. Fakat hayır, istediğimiz olmayacaktı, zaptiye Sultan'ın tuğrasını saygıyla öptü ve bu konuda bize yardım etmek konusunda yetkisinin olmadığını söyledi. Bu kasabada diğer hiçbir şehirde olmadığı şekilde bir gelenek oluşmuştu. Kaymakam, yabancıları yerlilerin arasına yerleştirmekten alıkoyuyordu. Bu münacatımızın tek neticesi durumumuzu daha iyi yapmaktan ziyade daha berbat hale soktu, çünkü kasvetli inimize döndüğümüzde hava kararmıştı, dükkânların hepsi kapanmıştı, çok az küflü ekmekle ile az miktarda pis bal alabildik. Atlarımızda bizim kaderimizi yaşadı. Onlar için de çok yüksek bir fiyata zorlukla biraz arpa bulabildik.”

Bu şartlar altında Eğin'de sadece bir gece kaldık. Eğin'den sonra Barkley'in konaklama konusundaki talihsizlikleri Erzincan'da da devam etmiştir. Erzincan'da bulunduğu sırada da şehrin askerlerle dolu olması nedeniyle yer bulmakta zorlandıklarını, bir yüzbaşının yardımı ile bir kahvehanein içinde bulunan bir odada kaldıklarını, böylece yağın yağmurdan ve soğuk havadan korunabildiklerini söylemektedir(1891:330-333).



Resim: facebook.com/erzincannostalji/photos, Erzincan (1933)

Seyyahların anlatımlarından, Osmanlı topraklarının büyük bölümünde olduğu gibi, Erzincan ili sınırlarında da yolcuların kalabileceği, Avrupa'daki standartlara uygun otel, motel gibi yapıların bulunmadığı anlaşılıyor. Hanlar ve posta istasyonları da dâhil olmak



üzere konaklama şartları çağın gerisinde kalmıştı. Bu konuda yüzyılın sonlarına doğru bir ilerlemenin olduğuna yönelik bir anlatıma yine Bigham'ın seyahatnamesinde rastlıyoruz. Bigham, Sivas'ta gecelediği Afion (Afyon) hanı şu şekilde betimlemektedir. *“Atlarımızı doğrudan Afion hana sürdük ve bulabildiğimiz en iyi odaya yerleştik. Odadaki mobilyalar, uzun tahta bir yatak, , bir kilim ve eski pirinç bir tencereden ibaretti. Han Türk tüccarlarla doluydu ve hepsi caddeye bakan ortak salonda oturuyorlardı. Az konuşuyor, ancak çok sigara içiyorlardı, sık aralıklarla da Türk Kahvesi içmekteydiler. Bu kahve iyi idi ancak biraz tatlı idi.”* Bigham, Erzincan'da konakladığı şehrin iki meydanından birinde bulunan hanı Picturesque-resmedilmeye değer-şeklinde tasvir etmekte ve *“Kaldığım han, kasabadaki iki handan daha küçüğü olanıydı, ama çok daha gelişmişti, sadece bir mutfağı değil, bir bagatelle.¹⁹ masası da vardı.”* diyerek beğenisini ifade etmektedir. Şehirdeki gezisi sırasında eşlik etmek üzere Mareşal Mehmet Zeki Paşa'nın özel kalemi Rusça ve İtalyanca konuşabilen Çerkez İbrahim ile mükemmel derecede Fransızca konuşan Yahudi Askeri Doktor Abraham kendisini otelde ziyaret ederler ve birlikte kahvaltı yapmışlardır (1897, s. 34).

Sonuç

XIX. yüzyılda Osmanlı Topraklarında seyahat eden tüm seyyahların seyahat öncesi bir takım hazırlıklar yaptıklarını görüyoruz. Osmanlı sınırları içerisinde seyahatlerini kolaylaştıracak tezkere, ferman gibi belgelerin temin edilmesi bu hazırlıkların başında gelmektedir. Daha sonra daha önceki seyyahların yazdıklarından, ilgili ülkenin konsolosluk görevlilerinden ve diğer kaynaklarda faydalanarak, gidilecek yere giden en uygun rota dikkatle seçilmektedir. Bu belgeler bazen yolculuğun tümünde kullanılmakta, bazen de eyalet merkezlerinde yenilenmekte ya da ek belgeler alınmaktadır.

Seyahat sırasında rehberlik ve koruma hizmeti vermek üzere “ Dragoman” , “Tatar”, “Sürücü”, “Tercüman” olarak da adlandırılan kişilerin temin edilmesi de önemli bir hazırlık aşamasını teşkil etmektedir. Seyahat sırasında otoriteler tarafından gerekli görülmesi ve izin verilmesi halinde Seyyaha “zaptiyeler eşlik etmektedir.

Osmanlı Devlet Yetkililerinin, Avrupa'da Osmanlı Devleti aleyhine yürütülen menfi propaganda çalışmalarına cevap verebilmek ve seyyahın görüşlerini etkilemek için bazen Seyyahların gezilerini kolaylaştırdıkları böylece İngiltere Devletinin siyasetini etkilemeyi amaçladıkları görülmektedir. Bu politikanın bir sonucu olarak 93 harbi öncesi bölgeyi ziyaret eden Burnaby, gezisi sırasında ilçe kaymakamları, valiler ve paşalarla görüşme imkânı bulmuştur. Bigham'ın ise bölgenin yabancı seyyahların ziyaretine kapalı olduğu bir dönemde resmi bir izin almadan bölgeyi ziyaret etmesine göz yumulmuştur. Diğer taraftan 1878 yılında bölgeyi gezen Barkley, muhtemelen İngiltere'nin 19877-78 savaşındaki tutumundan dolayı yüksek seviyede bir kabul görmemiştir. Ayrıca arşiv belgelerinden Osmanlı Makamlarının özellikle yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı seyyahların ülke içerisindeki gezilerini takip ettikleri anlaşılmaktadır.

¹⁹ Bilardo benzeri bir oyun



Bir sonraki aşamada ise seyahatin gerçekleştiği mevsim şartları da göz önünde bulundurularak gerekli kıyafet, ilaç, silah ve diğer malzemeler temin edilmektedir. Yüzyılın başından sonuna kadar, karayolu ile yolculuğun büyük oranda tek ulaşım modu olduğu görülmektedir. Kış şartlarında yolculuk daha da zor hale gelmektedir. Konaklama imkânları ise özellikle Erzincan gibi şehirlerde ve özellikle Kemah, Kemaliye gibi kırsal bölgelerde çok yetersizdir. Seyyahlar çoğu zaman köy evlerinde, çok kötü şartlarda konaklamaktadır. Yüzyılın sonuna doğru şehir merkezlerinde konaklama şartlarında iyileşme gözlemlenmektedir.

Yüzyıl boyunca tüm Osmanlı İmparatorluğunda devam eden asayiş sorunu, özellikle büyük savaşların yaşandığı dönemlerde zirveye çıkmaktadır. İncelediğimiz seyahatnamelerde özellikle zirai faaliyetlerin güven ortamının olmayışı nedeniyle olumsuz yönde etkilendiği müşahede edilmiştir. Devletin halkın can ve mal güvenliğini sağlamak için yeterli tedbirleri alamadığı, Türk, Ermeni, Kürt, Müslüman ya da Hristiyan fark etmeksizin halkın tüm kesimlerinin ve bu durumdan şikâyetçi olduğu anlaşılmaktadır.

Erzincan ili özelinde Nüfusun XIX. yüzyıl boyunca büyük oranda aynı kaldığı görülmektedir. 1828-29 ve 1877-879 savaşları dönemlerinde Müslüman ve Ermeni nüfus Osmanlı-Rus sınırı boyunca karşılıklı hareket halinde olsa da, şehir, kasaba ve köylerde farklı etnik ve dini kökenlere sahip insanların hala evlerinde güvenle yaşayabildikleri anlaşılmaktadır.

Seyyahlar gezileri sırasında çeşitli yerleşim yerlerinde Ermenilere misafir olmuşlar ve burada yaşayan Ermeni Nüfus hakkında bilgiler vermişlerdir. Dolayısı ile bölgede 20.yüzyılda Dünya'nın birçok bölgesinde yaşanan iç savaş ve savaşlar sonucunda yerleşim yerlerinde görülen tahribata benzer bir durum görülmemektedir. Seyyahlar özellikle yüzyılın yarısından itibaren özellikle Kafkasya' bölgesinden, Erzincan'a yapılan ve Osmanlı Arşiv Belgelerinde kayıtlarına rastlanan göçlerle ilgili bir bilgi nakletmemişlerdir

Seyahatnamelerde şehir, kasaba ve köylerde yaşayan Kürt nüfusla ilgili fazla bir ayrıntı bulunmamaktadır. Erzincan Bölgesinde yaşayan Kürt nüfusun 19 yüzyıl sonuna kadar daha çok göçebe bir hayat sürdüğü anlaşılmaktadır. Seyyahların anlatımlarından bölgedeki asayiş sorunundan sadece bir etnik ya da dini grubun değil bölgede yaşayan halkın tümünün olumsuz olarak etkilendiği görülmektedir.

Erzincan'ın özellikle yüzyılın 2. yarısından itibaren önemli bir askeri merkez olduğu ve şehrin ekonomik ve sosyal gelişiminin bundan önemli oranda etkilendiği görülmektedir. Bölgenin Osmanlı-Rus Savaşlarının yaşandığı sınır bölgesine yakın olması, ayrıca Ermeni ve Kürtlerin isyan ve itaatsizlik içerisinde bulunmaları şehrin gelişimini olumsuz şekilde etkileyen hususlardan olmuştur.

Şehrin yeterli bir kara ve demir yolu ağına entegre olması ancak 20. Yüzyıl ortalarına doğru mümkün olmuştur. Nitekim Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı Nuri Demirağ ve ortaklarının oluşturduğu bir konsorsiyum tarafından 1933 yılında başlanılmış 1939 yılında



yapımı tamamlanmıştır. İlk tren Erzincan'a 8 Ekim 1938'de girmiş, hattın açılışı ise 11 Aralık 1938'de yapılmıştır.

KAYNAKÇA

- Akkan&Tuncel, A. E. (2022). <https://islamansiklopedisi.org.tr/kemaliye>. İslam Ansiklopedisi, 25, 236-237.
- Armstrong, T. B. (1831). *Journal of Travels in the Seat of War, During the Last Two Campaigns of Russia and Turkey*. London: A. Seguin.
- Barkley, H. C. (1891). *A ride through Asia Minor and Armenia; giving a sketch of the characters, manners and customs of both the Mussulman and Chiristian inhabitants*. London, 1891(Murray), s 330-333. London: Murray.
- Bigham, C. (1897). *A ride through Western Asia with Illustrations*. . London&New York: Macmillan And Co, Limited, New York. The Macmillan Company.
- Birol, N. (2020). *19.Yüzyılda Erzincan Tanzimattan Birinci Dünya Savaşına Kadar.(1839-1914)*. İstanbul: Arı Sanat Yayınları.
- BOA, A.)MKT.MHM.663-11.H-08-1313. (1895). : Ordu merkezi olan Erzincan'da dahi karışıklık çıkaran Ermenilere karşı Trabzon'daki askerın takviyesi.
- BOA, AE.SABH:I. 13-1195. H.10-07-1203. (1789). Erzincan ve Kemah havalisinde icra-yı mezalim eden kürt eşkiyasının tedibleri.
- BOA, İ.ŞD. 6-311. H-11-03-1268. (1852). Erzincan'ın Havalisine İskan Ettirillen Muhacirin.
- Brant, J. (1836, Ocak 1). *Journey through a part of Armenia and Asia Minor in the year 1835*. 6, 202-205.
- Burnaby, F. (1877). *On Horseback Through Asia Minor, (Cilt 2)*. London: Samson Low, Marston, Searle and Rivingtan.
- Eraslan, C. (1997). *Hamidiye Alayları*. İslam Ansiklopedisi, 15, 462-464.
- Gül, A. (2017a). "Osmanlı Dönemi Erzincan Kazasının Nüfusu". *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(47), 39-66.
- Gül, A. (2017b, Mayıs). "Kemah Kazasının Demografik Yapısı üzerine Bir Değerlendirme, (1835 Tarihli Nüfus Defterine Göre)". *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1), 125-136.
- Gürcan, O. (2019). *2611 Numaralı Eğin (Kemaliye) Kazası Nüfus Defteri: Müslim Nüfusun Transkripsiyon Ve Değerlendirmesi (H-1256/M-1841)*, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi ,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı , Yüksek Lisans Tezi, sf. Erzincan: Binali Yıldırım Üniversitesi ,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı , Yüksek Lisans Tezi.
- <http://www.aliseydi-sevim.com/popup/haber-yazdir.asp?haber=1015>. (14 Aralık 2022).
- [https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(PPP\)_in_the_nineteenth_century](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_in_the_nineteenth_century).
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_population_in_1800. (05 Kasım 2022)
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_population_in_1900.
- https://tr.wikipedia.org/wiki/T.C._Türkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryolları. (10 Ekim 2022)



- <https://www.bernamegeh.com/19-yuzyl-kurt-isyamlari-listesi/>. (5 Kasım 2022)
- Karabulut& Tercan, A.-H. (2020). Erzurum Vilayet Salnamelerien Göre Erzincan Sancağında İdari Taksimat. *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*(69), 499-520.
- Kösem, A. (2019). Osmanlı Devleti 3'üncü Ordu Faaliyet Ve Komutanlığı Tarihçesi (1843-2000). Erzincan: BAY Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Mert, Ö. (1991). Ayan. *İslam Ansiklopedisi*,(TDV), 4, 195-198.
- Miroğlu, İ. (1995). "Erzincan". *İslam Ansiklopedisi*, (TDV), 11, 318-321.
- Özcan, B. (2011). 1828-29 Osmanlı-Rus Harbi'nde Erzurum Eyaleti'nden Rusya'ya Göçürülen Ermenilerin Geri Dönüşlerini Sağlama Faaliyetleri. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi (TAED)*(46), 195-204.
- Reigg, S. B. (2018). *British Travelers and the Armenian Question During the First Half of the 19th Century*, Published online by Cambridge University Press. London: Published online by Cambridge University Press.
- Schiffer, R. (1999). *Oriental Panorama:British Travellers in 19th Century Turkey*. Amsterdam: Atlanta,GA.
- Smith, Eli&Dwight, H.G.O. (1834). *Missionary Resarchers in Armenia Including a Journey Through Asia Minor, and into Georgia and Persia with a Visit to The Nestorion and Chaldean Chirstians of Oormiah and Salmas*, London: George Wightman, Peternost. London: George Wightman, Peternost.
- Şahin, İ. (2022). Kemah. *İslam Ansiklopedisi*, 25, 219-220.
- Tarihvakti.com. 2022



V

KARAYOLLARI

16. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
ERZİNCAN İLİ;
BİTEN ÖNEMLİ PROJELER





Erzincan Çevre Yolu

D-100 Karayolu (Kuzey Tetek) üzerinde bulunan uzunluğu **20 km** olan Erzincan Çevre Yolu Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 406.552.000 TL olup **2012** yılında trafiğe açılmıştır.





Refahiye-Erzincan Yolu

D-100 Karayolu (Kuzey Tetek) üzerinde bulunan uzunluğu **60 km** olan Refahiye-Erzincan Yolu Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 294.705.000 TL olup **2016** yılında trafiğe açılmıştır.



Erzincan Havalimanı Ayr.-Pülümür Ayr. Yolu

D-100 Karayolu (Kuzey Tetek) üzerinde bulunan uzunluğu **31 km** olan Erzincan Havalimanı Ayr.- Pülümür Ayr. Yolu Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 50.014.000 TL olup **2011** yılında trafiğe açılmıştır.



(Erzincan-Pülümür) Ayr.-12.Bölge Hud. (Erzurum) Yolu

D-100 Karayolu (Kuzey Tetek) üzerinde bulunan uzunluğu **83 km** olan (Erzincan-Pülümür) Ayr.-12.Bölge Hud. Yolu Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje kapsamında çift tüp (2x260m) Mutu Tüneli tamamlanmıştır. Proje maliyeti yaklaşık 2.500.000.000 TL olup **2014** yılında trafiğe açılmıştır.





Erzincan Ergen Dağı Turistik Yolu

Uzunluğu **5 km** olan Ergen Dağı Turistik Yolu Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 22.000.000 TL olup 2015 yılında trafiğe açılmıştır.





Turnaçayırı Köprüsü

Erzincan-Başköy-Çayırılı yolu üzerinde bulunan **506 m** uzunluğunda 12 açıklıklı Turnaçayırı Köprüsü **2021** yılında trafiğe açılmıştır. Proje maliyeti yaklaşık 49.500.000 TL'dir.





Erzincan-Çağlayan Yolu

Uzunluğu **25 km** olan Çağlayan Yolu; 20 km'si Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Tek Yol (TY-BSK), 5 km'si Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 166.000.000 TL olup **2018** yılında trafiğe açılmıştır.





(Refahiye-Erzincan) Ayr.- Kelkit Yolu

Uzunluğu **19 km** olan Erzincan-Kelkit yolu; 17 km'si Sathi Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-SK), 2 km'si Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Bölünmüş Yol (BY-BSK) standardındadır. Proje maliyeti yaklaşık 105.000.000 TL olup **2014** yılında trafiğe açılmıştır.





VI ERZİNCAN DEMİRYOLU

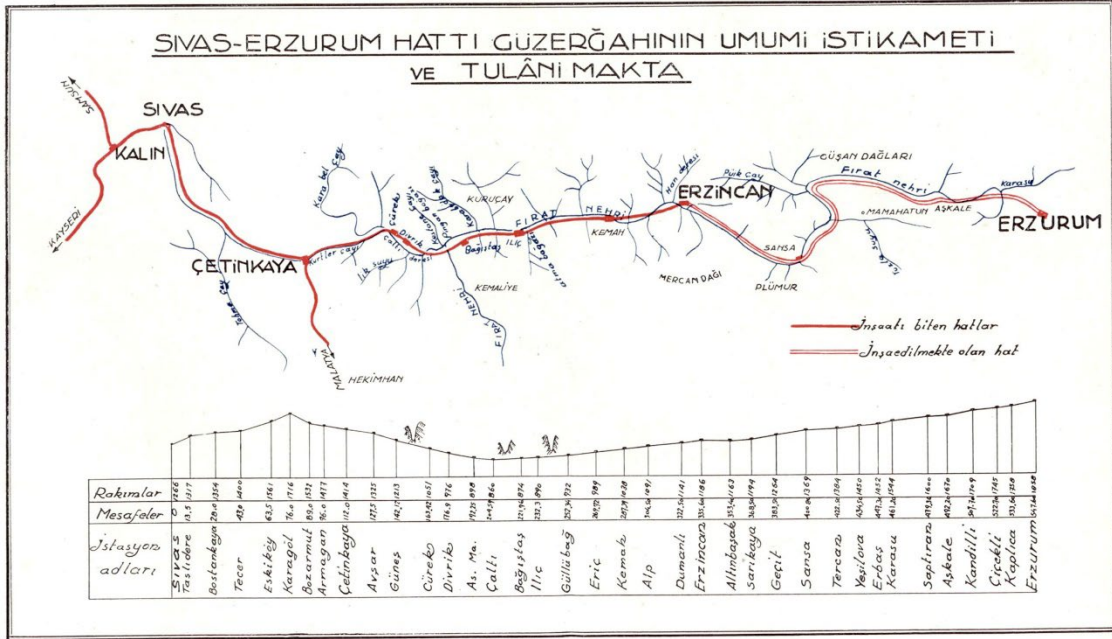
ERZİNCAN DEMİRYOLU VE TREN GARI

Erzincan Tren Garı, Erzincan şehir merkezinin güneyindedir. Bulunduğu mevki Çarşı mahallesi içerisinde bulunmaktadır. Erzincan Tren Garı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na aittir. Gar içerisinde, seyahat karşı satış noktaları ve büfeler bulunmaktadır. Şehir merkezine 1,5 km uzaklıkta bulunan Erzincan Tren Garı'na, farklı bölgelerden özel araçlar ve çeşitli toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlanabilmektedir.

Erzincan'da bulunan tarihi Erzincan Tren Garı, 1938 yılında inşa edilmiştir. Şehir merkezinde bulunan gardan, pek çok yere kolayca ulaşmak mümkündür. Erzincan Tren Garı, birçok otele yürüme mesafesindedir ve otobüs terminaline sadece 4 km uzaklıktadır. Erzincan Tren Garı'nda, Doğu Eksperi ve Turistik Doğu Ekspresi ve Erzincan - Divriği Treni hizmet vermektedir.



Erzincan Tren İstasyonu inşa sırasında, 1938



Sivas - Erzincan - Erzurum arası demiryolu ve istasyonlar.



Kemah, 1939



Demirkapı/Sansa istasyonu.



Erzincan Tren Garı, 1954



Demir köprü. Kemah- Erzincan arası



Kemah Tren İstasyonu'nun Açılış Merasimi, 1938

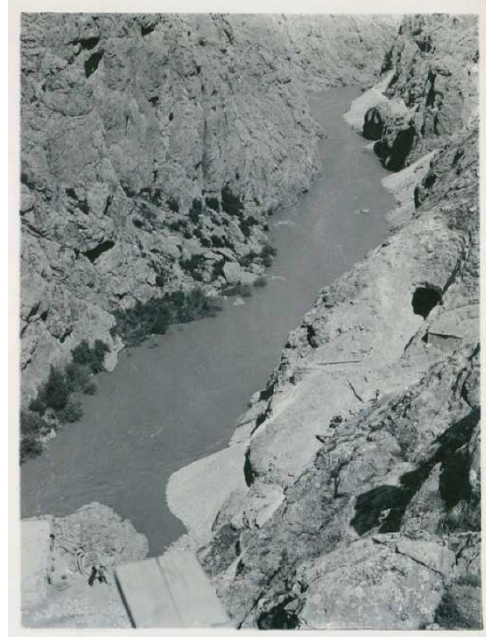


Sivas - Erzincan Demiryolunu yapan İşçilerimizden bir hatıra, 1938



İliç Mintıkası, Sivas - Erzincan Demiryolu yapımında çalışan işçilerin kurduğu çadırlar, 1935

Kemah - İliç arasında Atma Boğazı-1





VII

DEMİRYOLU... MEMLEKETİN KADER YOLU

(Tren Yolunun Erzincan'a Geliş Hikayesi)

Mehmet Ali Akdağ

Yeni Devletimiz kurulalı henüz 10 yıl olmuştu. Genç bir fidanın var olma mücadelesi misali yurdun her yerinde büyük bir gayret kendini hissettiriyordu. Bu uğraşı, memleket adına bir şeyler yapma yönünde idi ama imkânsızlıklar, verilmekte olan mücadelenin boyutunu daha da derinleştirmekteydi.

Anadolu insanının çalışkanlığına ve üretkenliğine rağmen, son elli yılın ekseriyeti savaşlarla geçmiş bu sebeple ne millet ne de devlet, öz yurdunu imar etmeye fırsat bulamamıştı.

Felaketin başlangıcı Balkan Savaşları, sonrasında Cihan Harbi derken, enkazdan doğuş hareketi Kurtuluş Savaşımız bir millet mücadelesi olarak verilmiş ve kurulan yeni Devlette, çoğunluğu yaşlı, savaş gazisi, engelli ve çocuklardan olmak üzere sayıları 13 milyonu aşmayan bir nüfus kalmıştı. Eğitimli insanların çoğu cepheden dönememiş, insanlar meteliğe adeta kurşun atar olmuş, devlet hazinesi ise tamtakır durumda idi. Bir tarım ülkesi olarak tüm faaliyetler kas gücüne umut bağlamış ve tırpanın keskinliği ile kara sabanın gücü oranında üretim yapılabilmekteydi. Ulaşım hizmetleri iptidai usullerde ve olmayan yollarda kağnıların omuzlarına yüklenmekteydi. Saymakla bitmeyecek olan ihtiyaçların, sıkıntılarının en başında ise yakın sayılabilecek yerlerin bile yol olmaması nedeniyle gurbet sayılmasıydı. Köyden köye ya da en yakın şehire ulaşabilme, sağ salım gidip dönebilme, büyük bir şükür vesilesi idi o yıllarda.

Dünyanın göz ucuyla takip ettiği Türkiye Cumhuriyeti, önce kendisi için, sonra kendisinde gözü olanlara ders vermek ve daha sonra da tüm umudunu yitirmiş mazlum milletlere örnek olmak için var olmak, güçlü olmak zorundaydı. Buna göre küçük tezgâh üretiminden çıkıp büyük sanayi üretimine geçiş yapmalı, tarımda makineleşme dönemine girilmeli, “Kağnı kamyonu yener” kafasını değiştirmek için eğitim hamleleri gerçekleştirilmeli ve finans kaynakları geliştirilmeliydi. Yapılması gereken bu önceliklerin her biri diğerleriyle yakından irtibatlı hususlardı. Kıt imkânlar ve büyük mücadelelerle kurulmuş olan yeni devlet, bu zorlu hedeflere akılcı yöntemlerle varmak, imkânsız gibi görülen alanlarda başarılı olmak zorundaydı.



Özetle, Devletin bütün kararlılığıyla neşter vurmaya planladığı ulaşım meselesinde, “Gidemediğin yer sana ait değildir” denirken, gidilebilen yerler de, ya taban gücüyle ya da hayvan sırtında yapılabilmekteydi. .

Mesela, Erzincan’dan İstanbul’a ulaşım; ya binek sırtında ve hanlarda, kervansaraylarda dura kalka haftalar boyu sürecek kara yolculuğu ile ya da Hac Yolu olarak ta bilinen ve en az iki hafta sürecek olan patika yollardan Trabzon’a ve sonrasında iptidai gemilerle zorlu bir deniz yolculuğu ile mümkün olmaktadır.

Makineleşmeye dayalı tarım politikaları ve sanayi hamleleri sonrası üretilecek mal, hammadde veya işgücünün transferi... Hepsi sağlam bir ulaşım altyapısını zorunlu kılmaktaydı. Şayet yol yoksa vasıta yoksa ürün elde kalacak, dolayısıyla üretim de anlamsız olacaktı.

Yani gelişmişliğin önemli mihenk taşı ulaşım hamlesi idi ve derhal başlatılmalıydı. Yıllar önce Osmanlı'nın son dönemlerinde, genellikle ordunun ulaşımını sağlamak için uygulamaya konulan yol vergisi şimdi yurdun inşası için devam ettirilmeliydi. Bu hedefi hayata geçirmek içinse eli kazma, kürek tutan her erkek her yıl bir hafta süreyle devlet için, millet için yol yapımında ücretsiz çalıştırılacaktı.

Mali imkânı olanlar, isterlerse bu sürenin parasını verebilecek, bakmakla mükellef olduğu beş ve fazlası çocuğu olanlar ise yol vergisinden muaf tutulacaktı. Ayrıca yol vergisini ifa etmek üzere çalışmaya gelenler, ihtiyaç olması halinde, vergi mukabili çalışmaları tamamlanınca ücretli olarak görevine devam edebileceklerdi.

Uygulama, zaman zaman suiistimal edilmesi nedeniyle önemli eleştiriler almış olmasına rağmen günün şartlarına bakıldığında görece iyi kurgulanan bu sistemle; hem bayındırlık hizmetleri başlatılmış olacak, hem parası olanlardan mali kaynak sağlanacak ve hem de çocuk sayısına bağlı muafiyetler ile de nüfus artış politikasına katkı sağlanmış olacaktı.

Muharrem, kunduracı dükkânında 7-8 yaşlarında başladığı vasıfsız eleman serüvenini, ustasının babacan ve öğretici tavırları sayesinde kısa sürede iş öğrenen, adam olacak insan tanımlaması ile devam ettirmiş ve 13 yaşına girince de iyi bir çırak oluvermişti.

17 yaşlarında çıraklıktan kalfalığa yükselmesi, işi yarıda bırakanlara ve halen çırak olarak devam eden yaşlılarına göre, kendisi için bir ayrıcalık ve onur meselesiydi. Ayakkabıcılık öğrenirken aynı zamanda ustasından adab-ı muaşeretini, beşeri münasebetleri, esnaflığın inceliklerini de öğrenmiş oluyordu.

Akranlarının birçoğu öksüz ya da yetimlerdi ama çoğunun şükür ki en azından annesi ya da babası hayattaydı. Bir kısmının da kardeşleri, abileri vardı. Muharrem içinse, daha 3 aylıktan tatmış olduğu babasızlık yetmezmiş gibi, 10 yaşında da anasız kalmanın tarifsiz acısı küçücük yüreğine yüklenmişti. Mücadeleden başka çıkar yolu olmayan genç kalfanın kaderine yalnızlık yazılmış gibiydi.



Bu nedenle ustası, kalfasının dünyasını bir atmosfer gibi sarmalamış oluyordu. Dükkândan aldığı haftalık, müşterilerinin evlerine kadar götürdüğü ayakkabılar için verilen bahşişler ona yetiyor ve hatta birikim bile yapabiliyordu.

Lakin nasıl oldu bilinmez ama muhtemelen yaz mevsiminin de etkisiyle işler bir anda bıçak gibi kesilivermişti. Kunduracı Kalfası, bu boşluğu yeni mükellef olduğu yol vergisi borcunu, yıllardır devam etmekte olan Erzurum ve Sivas karayolu yapımında çalışarak ifa etmek istiyordu.

Bir gün Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın emri, Vali Bey tarafından il yöneticileri ile istişare edilirken Vali Bey'in çaycısı tarafından duyulmuş ve müjdeli haber kulaktan kulağa hızla yayılmaya başlamıştı. Emre göre, İstanbul'dan hareket edecek bir tren Kars'a kadar gitmeliydi. Abdülhamit Han döneminde zirveye ulaşan çalışmalarla, İstanbul, Eskişehir üzerinden Çukurova ve Hicaz'a kadar tren gitmişti ama İstanbul nere... Kars nere. Hem de bu kadar imkânsızlıklar içinde.

Bugüne kadar kimsenin aklına böyle bir fikir belki de gelmemişti. Hem nasıl gelsin ki... Kızıldağ Geçidi öylesine acımasızdır ki, özellikle kış şartlarında bırakınız insanlara yol olmayı, kurda kuşa bile geçit vermemektedir. Ya efsanelere konu olan Sakaltutan Geçidi? Belki adı geçit ama geçebilene aşk olsun. İşte bu coğrafi şartlarda tren geçmesi de hiç mi hiç mümkün değildi.

Bu konu kısa sürede akşam odalarının baş mevzusu olmuştu. İnsanlar, tren Kars'a kadar gidecek sözünü duydukça gözleri ışıldıyor ve gülümsemeleriyle, yüzlerindeki ömürlük yorgunluk ifadesi adeta yok oluyordu.

Bir müddet sonra, “Peki nereden geçebilir?” sorusu tebessümün yerini umutsuzluğa bırakıyor, yeni bir fikir ileri sürülmesi ile insanlar yeniden dikkat kesiliyordu. Mahalle Muhtarı, “Mustafa Kemal Paşa söylediye mutlaka yapar” derken birçok insan omuzlarını hafifçe dikerek haklı bir gurur yaşıyor ve manalı bakışlarıyla, baş sallamalarıyla muhtarın düşüncesini tasdik ediyorlardı. Cevapsız kalan tek soru ise nereden gelebilir ve nereden geçer cümlesiydi.

Özellikle Kızıldağ ve Sakaltutan Geçitleri, demiryolu için gerekli olan eğim şartlarına sahip değildi. Düşünceleri zorlayarak, bir diğer muhtemel istikamet olarak ulaşımın Kemah, İliç ve Divriği üzerinden sağlanabileceği, bölgeye ticaret için giden güngörmüşler tarafından söyleniyordu. Gazi Paşa herkese “Uygun bir istikamet bulun” şeklinde emir vermişçesine, herkesin önceliği bu konu olmuştu adeta.

Aslında Kemah, İliç istikameti de imkânsız gibi bir şeydi. Belki Karasu, yatağı boyunca yer yer trene arkadaşlık edebilirdi, belki nehir eğim ölçümleri için de uygundu ama Karasu etrafında nehirden onlarca metre yükseklikte duvar gibi yükselen, göktaş misali ve kurşun sertliğinde öyle kayalar, öyle kayalıklar vardı ki...

Kanyonlar yer yer öylesine acımasızca daralıyordu ki, öylesine derinliklere ulaşıyordu ki, nehir dahi adeta boğulacak oluyordu. “Kuşlar konacak yer bulamıyor” tabirine birebir uyan bu yerlerden tren nasıl geçecekti? Bunlar anlatılınca insanların yüzünde yeni bir durgunluk



oluşuyor; özellikle gençlerin duygularını diri tutmak isteyen oda sahibi Hüseyin Çavuş, muhtarla kısa bir göz teması kurduktan sonra “Dostlar, imkân yoksa demiryolu başka şehirlerden geçer. Erzincan'dan geçmesi şart mı?” deyince millet beklenmedik bir anda, bir fişek sesi duymuşçasına, “Ne münasebet Efendi! Devletin başı emir vermiş, tren bu şehirden geçecek!” demekten kendilerini alamıyorlardı. Hatta yeter ki tren Erzincan'a gelsin helalinden bir koç deviririm diyerek kurban adayanlar, yol vergisini ifa etmek için birkaç katı fazla çalışırım diyenler, başımızda büyük Paşalar var, söz verdiyse yaparlar diye söylenenlerin etkisiyle, rüzgâr bir anda olumlu yöne dönmüş oluyordu.

Her şey bitti denilen yerde, Milli Mücadele yıllarında, volkan misali gümbürdeyen millet azmi, böylece kalkınma hamlelerinde de kendini dalga dalga göstermiş oluyordu. Belki de her şey yeni başlıyordu. Çok defa hararetle başlayan oda sohbetleri, “Tren yolu Erzincan'dan geçecek, bizler de Devlet Erkânını karşılamaya gideceğiz” niyetleriyle son buluyordu. Hem, tren yolu devlet demektir, daha ucuz ve daha güvenli ulaşım demektir, böylece Türk Devleti'nin neler yapabileceğini bütün milletler bir kez daha görmüş olacaktı.

Kalfa Muharrem, yol vergisi için çalışmaya gitme fikrini dükkanda açınca, ustası dikkatle dinledi ve “Oğul isabet olur, zaten işler de kesat, belki bu durgunluk sonbahar ortalarına kadar sürebilir. Şayet burada bir hareketlilik olursa, sana bir türlü haber gönderirim ama yine de hazırlıklı gitmede fayda var. Vergi süresi için çalışman sonunda, sana kalma teklifi edilirse, baş üstüne de ve sebatlı şekilde çalış” diyerek sıkıca tembihledi.

Hazırlıklar kapsamında muhtara talepler iletilince de tren yolları için amele ihtiyacı olduğunu ve buraya da gidebileceklerini öğrenmiş oldular. Kemah ile İliç arası için hazırlanan yol projesi kapsamında, yeme içme ihtiyaçları herkesin kendi imkânlarıyla karşılaması şartıyla çalışılacaktı. Konaklama ihtiyacı ise şantiye alanında kurulmuş olan çadırda karşılanacaktı.

Hazırlıklar kapsamında ve ustası refakatinde önce kasap dükkânına, ardından da yağ dükkânına uğranılmıştı. Çengellerde sergilenen etler, leğenler dolusu tereyağları tek tek kontrol edildikten sonra birinde karar kılınmış oldu.

Ana yerine saydığı ustasının eşiyle Muharrem'in rahmetli anası, hayatta iken bacılık olmuşlardı. Bacılık olma ve herhangi birine bir şey olursa, evladını bacılığına emanet etme, o günün şartlarında bir kardeş hukuku gibi algılanır ve buna hassasiyet gösterilirdi. Usta, neler yapılacağını eşine tembihledikten bir süre sonra et kavurma yapılmış, tereyağı eritilip tuzlandıktan sonra kabına doldurulmuş, yirmi kadar cevizli kete ve kurutulmuş ekmeğe heybeye yerleştirilmişti.

Aynı yola gidecek arkadaşlarla Çayınönü denilen Köprübaşı'ndan ayrılmak üzereyken ustanın son uyarısı “Unutma ha! Mevcut harçlığına ve orada kazanabileceklerine çok dikkat et. Oralarda çeşit çeşit insanlar olur. Sen kendine mukayyet olmalısın.” sözleri duyuldu ve gençler dua eşliğinde uğurlanmış oldular. Heybeler sırtlarında, 17 kilometrelik mesafeyi aşır Erzincan'a vardıklarında, kale kapısı önünde toplanmış olan 100 civarındaki amele grubuna katıldılar.



Valilik görevlisi düzgün giyimli bir beyefendinin, “Memleketin fedakâr insanları, yapacağınız bu çalışmalar, çocuklarımıza, torunlarımıza ve vatanımıza kıymetli bir hediyedir... Memleket meselesidir. Ayrıca sizlerin can güvenliği de oldukça önemlidir. Özellikle, akrep ve yılan sokmalarına, böcek ısırıklarına karşı dikkatli olmalısınız. Gazi Paşamızın yüce selamlarını sizlere iletiyorum. Yolunuz açık olsun!” şeklindeki konuşmaları dinleyenler üzerinde açık bir etki bırakmıştı.

Ertesi sabah erkenden yine aynı toplanma yerinden hareket edilecekti. O geceyi kimileri evlerinde, kimileri akraba veya arkadaş yanında geçirdiler. Muharrem ise eski bir otelde oda tutmayı tercih etmişti. Uyku saati ile tahtakurularının mesaisi çakışınca, Muharrem çaresizce kalkıp Terzi Baba'ya kadar yürümüş, okuduğu birkaç sure ardından sırtını türbe duvarına dayayıp öylece uykuya dalmıştı. O geceden kalan en önemli hatıra, ruha huzur fısıldayan hoş bir rüyayı görmüş olmasıydı.

Seher vakti çıkılan Kemah yolculuğu, aralıklı dinlemelerle uzunca bir zaman devam etmişti. Uzaklardan seçilmeye başlanan şantiye alanı, çadırlar, barakalar her geçen dakika daha da merak uyandırmakla birlikte hedefe yaklaştıkça, yorgunluğun etkisiyle dizlerdeki fer adeta can çekiştirmektedir.

Şantiyede amele diye çağrılan işçiler, her on ameleyi sevk ve idare edecek amele çavuşları ve birkaç çavuşun amiri konumunda çavuşbaşları görevlendirilmiş vaziyetteydi. Çadırlara dağılım yapıldıktan sonra, bir heybeden ibaret olan giyim eşyaları ve yiyecekler en değerli varlıklar olarak yerli yerince konulmuştu.

Şartlar çetindi... Çadırlarda kalınacak, herkes kendi imkânıyla beslenecek, Karasu nehrinde banyo yapıp, çamaşırlar yıkanacak ve gün boyu da kazma kürek çalışmış olunacaktı..

Yataklar, otlarla desteklenen ve üzerine özenle serilmiş ince bir örtüden başka şey değildi. Muharrem, Erzincan'daki yetkilinin “Kendinizi haşerelerden korumalısınız.” uyarısı üzerine, Ustası'nın “Akrep, yılan gibi haşere gazyağı kokusuna yanaşamaz” şeklindeki hayati öneme sahip dersi aklına gelmişti. Kendisi yanına bir şişe gaz yağı alırken, bu bilgiyi arkadaşlarına aktarma gayretine rağmen önemseyen olmamıştı. Bir ara, ustasının bir sözü kendisinde bu kadar kalıcı olmuşken ve de şimdi meselenin tehlikesine rağmen, kendisinin anlattıklarına bunca insan neden önem atfetmedi acaba diye düşündü ve “Sanırım etki, sözde değil söyleyende gizlidir” deyiverdi içinden.

Yatmadan önce çadırın etrafı bir miktar gaz yağı ile çevrilmiş olması nedeniyle diğer çadırlardakilerin haşereden zarar görme vukuatları veya “Verilmiş sadakamız varmış” kabilinden ucuz atlattıkları maceraları, Muharrem ve arkadaşlarının çadırında pek yaşanmamıştı.

Seher vakti matarada yapılmış yavşan kokulu çay, özenle hazırlanmış Erzincan ketesi, bir miktar kavurma ve püfür püfür esen dağ havası eşliğinde yapılan ilk kahvaltı akabinde, çavuşun amelelerini toplayıp kazma ve kürekleri zimmetlemesi üzerine çalışma alanına varılmıştı.



Bir tarafta uçurum ve kayalıkların heybeti, diğer bir tarafta nehrin yer yer kıpırdaşan, oynaşan, yer yer dolapçı beygiri gibi dönüp duran kararsız suları insana ürküntü veriyordu.

Başmühendis Ekrem Bey yanında çavuşbaşı olduğu halde şantiyeye gelince, çavuşlar öncülüğünde herkes ayağı kalkmıştı. Kararlı ama mülayim bir ses tonuyla “Arkadaşlar, yalçın kayalıklardan ibaret görülen bu geçit vermez yerlerde, azmimiz sayesinde tüneller açacağız, yollar yapacağız. Belki imkânsızlıklar diz boyu ve sahip olduğumuz malzeme balyoz, manila, kazma ve kürekten ibarettir. En faydalı teknolojiniz ise dinamitten başka şey değildir. Ama bizim inancımız, azmimiz var. Ankara’mızın emrini, buralara kadar uyguladık. Şimdi biraz daha fazla gayret etmemiz gerekmektedir. Bu işi başardığımız zaman devletimizin onuru yükselecek, sizlerin de haklı gururu olacaktır. Özellikle dinamit patlatılırken kaya parçalarından kendinizi koruyacak mesafeye kadar uzaklaşmamız elzemdir. Buraya kadar vergi borcu için gönüllü olarak gelmiş sizlerden istekli olan herkes kalıcı olarak da çalışabilirler. İşinde ustalaşmış çavuşlarınızın talimatlarına uymanız gerekmektedir. Ayrıca nehir, yüzmek için oldukça tehlikelidir.

Burada öncelikle Karasu bize yol olacak, can olacak. Nehir üzerinde göreceğiniz sandallardaki teknik arkadaşlarımız, bu yamaçlardan tünelin geçeceği yerleri tespit etmektedir. Siz de bu işaretlere göre kazma vuracaksınız. İşiniz rast gelsin.”

Ameleler, nehir görüntüsünü hoyratça perdeleyen kayalara tırmanıp aşağı doğru baktıklarında, gördüklerine gerçekten şaşırmışlardı. Küçük küçük sandallar üzerinde cambaz maharetiyle duran insanlar, uzunca sııklardan üç veya dördünü birbirine sıkıca sabitlemişler ve uçlarına bağladıkları kocaman pamuk toplarını beyaz ve kırmızı boyaya batırılmış halde, duvar gibi yükselen kayalara işaret vurmaktaydılar. Biraz kımıldasalar nehrin gece karanlığını andıran sularına düşeceklermiş gibi eğreti durmalarına rağmen sanki görünmez bir el onları muhafaza etmekteydi.

Böylece “Bismillah!” eşliğinde ilk kazmalar dağ ile buluşmuş oldu. Kanyonda inleyen balyoz, kazma ve kürek seslerini yürekte gelen yanık bir türkü bir an için kesiyor ve yıllarca insana hasret kalmış bu yerler, yalnız başına akıp durmuş nehir suları türkülere misliyle mukabele ediyordu.

Bir lütuf gibi imdada yetişen bir saatlik öğlen arası... Bohçaların açılması, güneşte erimiş tereyağına ekme banılması... Yahut bir kavurma lokması sarılması ardından 15-20 dakikayı geçmeyen şekerleme molası veya yaban gülleri ilave edilmiş bir matara çayı sefası... Karşılıklı ikramlar derken, tren yolu inşası ile birlikte adeta kadim dostlukların da temelleri atılmaktaydı.

Yol vergisi sayılan bir haftalık süre, su misali geçip gitmiş ve köyüne, kentine dönmeye karar verenler ayrıldıktan sonra kalanlar için artık yevmiyeli, paralı çalışma günleri başlamıştı.

Ömrü şantiyelerde geçmiş muhasebe memuru amele defterini tutarken, bir bahane ile yanına yaklaşma fırsatı bulan ameleler, göz ucuyla hak ediş günlerini, “ne olur ne olmaz” diyerek kontrol etmekteydi.



Karışmalar için saplarına farklı farklı işaretler konulmuş kazma kürekler ise devlet zimmeti olması nedeniyle çok kıymetliydi. Herkes kendi güvenliğine dikkat ettiği kadar zimmetindeki alet edevata da dikkat etmek zorundaydı. Kırılan sapları amelenin bizzat kendisinin tazmin etmesi gerektiğinden böyle bir şey vuku bulduğunda, sessizce ağaçlık bir alana gidilir ve uygun bir sap ayarlamaya çalışılırdı. Eller nasır tutmuş, gözler kavruk yanaklar içine çökmüş vaziyetteydi. Simsiyah kayalıklara kazmanın hışımla inmesiyle önce bir kıvılcım parlaması sonra kulakları çınlatan bir ses ve ardından “Dokunma bana” dercesine kayadan kopan bozuk para büyüklüğündeki parçacıkların insanlara karşı kurşun hızında ilerlemesi... İsbet edebildiği her yerden bir parça yara açılması... Eli ayağı yaralananların uzak mesafelerdeki şantiye sıhhiyesine gitmek yerine, belki de işinden yevmiyesinden alıkonulma endişesiyle, amonyak tedavisi için bir kayanın tenhasına doğru ilerlemesi... Bunlar, her günün sıradanları arasındaydı.

Tünel, korkunç bir canavar gibi ağzını ağır ağır açmaya başlamıştı. Yer yer insanlara küçümser bakışlar atan kendinden emin devasa kayalar umutları azaltsa da, artık pes etmek olamazdı. Bu tür inatçı kayaların uygun bir yerine hemencecik bir delik açılır ve dinamit özenle yerleştirildikten sonra uygun mesafeye kadar fitil döşenir ve sinsin sinsin ilerleyen kıvılcıklar bir yılanbaşı gibi tıslayarak, ateşler çıkararak hedefine doğru ilerlerdi.

Ameleler, can korkusu ile siperde yatmış halde beklerken kulakları sağır edencesine bir patlama ve yakınlarına kadar fırlayan jilet keskinliğindeki kaya parçaları yüreklerde bir ürperti oluştururdu. Bu patlamalar sonucunda bazen kaya bütünlüğünden eser kalmamış olurdu bazen de dinamit pes etmiş olurdu. Bir dinamit etkisiz kaldığında başka dinamitlerin devreye girmesi gerekirdi. Parçalanamayan kayaların bu durumu, dinamit ustalarının genelde malzemenin tahrip gücündeki yetersizliğine bağlanır, ustalıklarına asla söz ettirmezlerdi.

Günler, Karasu ile yarışmasına akıp gitmekteydi adeta. Akşama kadar canhıraş çalışmalar, akşam kısa bir yemek atıştırması ve hasbihalden sonra düşülen derin uykular, her gün perçinleşen dostluklar... Haftada bir günlük dinlenmede ise banyo, çamaşır, temizlik işleri halledilmiş olurdu.

Güzel bir başlangıç yapılmış olmakla birlikte, işin beklenenden daha ağır yürümeye başlaması ve uzunluğu kilometreyi aşacak olan tünelin içinde ilerledikçe kayaların daha da inatlaşması dizlerde takat bırakmıyor, vurulan her kazmada kayadan koparılan parçaların ebadı biraz daha küçülüyordu.

Her ilerleme sağlandığında nem ve sıcaklık biraz daha artıyor, bazen nefes almakta zorlanmalar dahi baş gösterebiliyordu. Çalışanlar arasında dost canlısı, gözü kara ve elinden birçok iş gelen bir kişi vardı. Bir gün öğlen arası için tünelden çıkış yapıldığında, dışarıda güneşin yakıcılığı, içeriden nemin boğuculuğu ter ile birleşince, hiç yapılmayan bir şeye yönelmesine vesile oldu. Karasu'nun o bölgelerinde oluşan tandırlar nedeniyle suya girmek yasaklanmış olmasına rağmen, nehir onu çağırıyormuşçasına, hiç kimseyi duymuyor ve sudan başka hiçbir şeyi görmüyor gibi elbiselerini çıkararak ilerliyordu. O mu nehre gidiyordu yoksa nehir mi onu çağırıyordu tam bir bilmeceydi. Çavuşun ardı sıra



bağırmlarına rağmen onu bile elinin tersiyle reddederek hiç ama hiç dikkate almadı. Önce yüksek bir yerden suya atlayışı, sonra çaresizce birkaç kez el sallaması görüldü.

İşin ağır ilerlemesi ile başlayan moral zayıflığı bu elim olayla birlikte daha da ileri boyuta taşınmıştı. İsteksizlik ve umut kaybı herkesin üzerine karabulut gibi çökmüştü. Günlük yaşanan irili ufaklı kaza sayısı da önemli ölçüde artmaktaydı.

Bir ara tünelin aydınlatma işi Muharrem'e verilmişti. Her sabah on civarında karpit lambasını, merdiven yardımıyla tırmanıp tünel inşaatı tavanına sabitlenmiş çengellere asıyor ve kibriti çakıyordu. Haznedeki su damlası karpit taşıyla temas edince ortaya çıkan gaz aydınlatmak için kullanılmış oluyordu. İş bitince, lambaları tek tek söndürerek topluyor ve son lambanın ışığıyla tünelden geri çıkıyordu. Bir gün son lambaya kadar hepsini toplamış ve koluna takmış olduğu halde merdivene tırmandığında, günün yorgunluğu veya kafa dalgınlığı etkisiyle dengesi bozulmuş ve merdivenle birlikte zemini boylamıştı. Bıçak keskinliğinde, çivi sertliğinde taş parçalarına rağmen büyük bir yara almamış olması, yanmakta olan lambanın yangına mahal vermeden sönmesi ve çarpmanın etkisiyle oracıkta ve sabaha kadar uykuya dalması onun için büyük bir şans sayılabilirdi. Çadırı paylaştıkları iki arkadaşının aynı gün köylerine gitmiş olmaları nedeniyle, Muharrem'in yokluğu, aydınlatma yapılmadığı için ancak sabah fark edilebilmişti. Ne Muharrem vardı, ne de lambalar. Hepsini, dünyaya küsme sessizliğinde tünelin derinliklerinde bulmuşlardı. Bir miktar kan kaybına ve vücudundaki eziklere rağmen, ölüm onu teğet geçmiş ve kazayı hafif atlatmıştı.

Günler hızla geçiyor ama işler bir türlü istenilen seviyede ilerlemiyordu. Umutlar her gün daha da azalıyor, kazmalar kayalıklara eskisi kadar söz geçiremiyordu. Bir gün Başmühendis yanında Çavuşbaşı ile birlikte tüm amele ve çavuşları şantiye alanında topladı.

Başmühendis “Arkadaşlar! Ankara'nın emrini yerine getirmek için büyük gayret sarf ettik ama şartlar gösteriyor ki işimiz gün geçtikçe daha da zorlaşmaktadır. Durumun vahametini yetkililerimize, gerekirse Mustafa Kemal Paşa'ya arz etmek, mümkünse yeni bir istikamet belirlemek üzere mülki idareden bir büyüğümüz başkanlığında Ankara'ya gitme planımız var. Bu süreçte siz çalışmalarınıza imkânlar ölçüsünde devam edeceksiniz. Yevmiyeleriniz yazılacaktır. Şimdilik Allaha ısmarladık”

Moraller, bu sözlerin etkisiyle de iyice tükenmiş olmakla birlikte, çavuşların gayreti sayesinde her gün iş başı yapılmakta, ameleler bir yandan takatleri ölçüsünde, karınca kararınca da olsa çalışırken bir yandan da Ankara'dan gelecek, hayırlı mı yoksa hayırsız mı olduğu bir türlü anlaşılamayan haberi beklemekteydiler.

Bir hafta, on gün derken mevzu şehirde de duyulmuş ve herkes ne olacağını merakla bekler olmuştu. Heyet, Valilik makamında konuyu istişare yaptıktan sonra yola revan olmuş, günler sonra Ankara uzaktan kendini göstermeye başlamıştı. Ziyarete nereden başlanacak, Gazi Paşa'ya durumu arz etmeye imkân olacak mı, imkânsızlıklar nasıl anlatılacak tedirginliği ve acaba gelmesek daha mı iyi olurdu pişmanlığı kendini göstermekteydi.



Önce Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne gidildi, durum aktarılınca Genel Müdürün de katılımıyla heyet, o dönemdeki çoğu devlet büyüğü gibi asker kökenli olan ve sert mizacıyla bilinen, Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya'nın huzuruna çıkmış oldu.

Çam sakızı babından hediye takdimini takiben konuya girildi. Ali Çetinkaya hem güngörmüş adamdı hem de Gazi Paşa'nın güvenini kazananlar arasında önemli yer teşkil eden bir konumdaydı.

Bakan Çetinkaya heyeti dikkate dinlemekteydi. “Efendim Erzincan dolaylarında, geldiğimiz noktada şartlar göstermiştir ki bu yönde ilerlemek pek mümkün değildir. Kazmalarımızın ucu, küreklerimizin ağzı tersine dönmektedir. Dinamitlerimiz, mantar tabancası kadar dahi etki gösterememektedir. İmkânsızda ısrar eder bir duruma düştük ve yüce talimatlarınızı almaya geldik.”

Bakan, tüm söylenenleri dinledikten sonra bütün heybetiyle ayağa kalkar ve eski asker olmasının da etkisiyle, kesin ve açık bir irade ile söze başlar. “Efendiler! Bir amele bir günde bir kilo somun ekmeği yemiş olsa, akşama kadar iki kilo taş çıkarabilir mi?” sorusuna Heyet Başkanı “Tabii ki efendim, gün akşamına kadar iki kilo taşın sözümü olur?” diye cevap verir. Bakan “Bu demektir ki ilerliyoruz. Geri dönüş asla olamaz. Efendiler! Erzincan'ı geçememek demek Erzurum'dan vazgeçmek, Sarıkamış'a sahip çıkamamak demektir. Amelelerimize haber ediniz. Devletimiz, ücretlere ilaveten her gün bir kilo somun ekmeği verecektir.” der ve Genel Müdüre dönerek, yine otoriter bir tavırla “Heyet benim misafirimdir. İstirahat ettiriniz ve yarın da yola çıkmalarını sağlayınız” şeklinde emrini bildirmiş olur.

Diğer taraftan ameleler ise bir süredir kendilerini umutsuzluk cenderesine düşmüş hissederek sadece çalışıyormuş gibi yapıyorlardı. Yine ahalinin gözü kulağı da, Ankara'dan gelecek habere odaklanmıştı.

İliç-Kemah-Erzincan arasında yalçın kayalıkların tren yoluna geçit vermemesi nedeniyle heyetin Ankara'ya gittiği haberi, halk arasında hızla yayılmış ve insanlardaki umut kırıklığı iyiden iyiye kendini belli eder olmuştu. Aynı ruh hali, aylardır şantiyede çalışan ya da çalışmaya çalışan amelelerde zaten mevcuttu ve şehirlerine yol götürememenin sebebi kendileriymiş gibi mahcubiyet hissini üzerlerinden bir türlü atamıyorlardı.

Heyetin Ankara'ya gidiş nedeni aşikâr iken, geri gelişlerine neden bu kadar anlam yüklenildiğini kimseler bilmiyor gibiydi.

İstişare heyeti yola çoktan çıkmış, faytonlar umut taşıyor gibi Hızır aciliyetinde ilerlemekteydi. Yol üzerinde uğranılması planlanan dostlar, yapılması planlanan hasbihaller unutulmuş, verilen zorunlu molalar mümkün mertebe kısa kesilerek Erzincan'a beklenenden çok daha kısa sürede varılmıştı.

Bu geliş önemseyen Vali makamının emriyle, heyet derhal kabule alınmıştı. Vali Bey, kısa bir hal hatır sorma akabinde heyet başkanının anlattıklarını dikkatle dinledi. Ankara'nın talimatı arz edilmişti ve herkeste farklı bir heyecan ve iç rahatlığı var gibiydi. Başmühendis zaman kaybetmeden şantiyeye varmayı tercih etmiş, çavuşbaşına ameleyi, çavuşları alanda toplamasını haber etmişti.



Amelelerin, bir işi başaramamış olmanın ağır yükünü taşıdıkları, adım atarken dahi yaşadıkları zorlanmadan belli oluyordu. Elbiseler yırtılmaya yüz tutmuş, kaya parçalarının çarpması neticesinde yüzlerinde, vücutlarında oluşan irili ufaklı yaralar nedeniyle adeta sağlam yerleri kalmamıştı. Kazma, kürek tutmaktan ellerinde oluşan nasırlar taşlaşmaya yüz tutmuş gibiydi. Beklenen şey, başmühendisin iş paydos demesi ve herkesin ayların yorgunluğunu ve sonucun olumsuzluğunu sırtlarına yüklenmiş halde evlerine dönmeleriydi.

Başmühendis, üzerine çevrilen solgun bakışları önemsemeden, kısa bir süre önce kendisi de aynı duyguları taşıdığını unutmuş şekilde, “Kıymetli arkadaşlar! Hepinize Ankara'nın, Sayın Bakanımızın, Genel müdürümüzün selamlarını getirdim. Sizler benim için kader arkadaşısınız. Hep beraber memleketimizin geleceğine omuz vermiş insanlarız. Ne pahasına olursa olsun, bu yol buradan geçmek zorundadır. Demiryolundan vazgeçmemiz demek, Erzurum'a, Kars'a gidememek, Vatanımıza ve Sarıkamış'ın hatırasına sahip çıkamamak demektir. Bu da devlet kudretinin sorgulanması anlamına gelmektedir. Başaracağız, başarmak zorundayız. Başardığımız gün, Erzincan'ın ve bölgenin kaderi değişecek demektir... Sözleri üzerine, yenilgiden adeta yeni bir zafer doğuyordu. Duygular harekete geçmiş, başarıma arzusu Karasu gibi kabarmaya başlamıştı. Sarıkamış hatırasına sahip çıkmak sözü, oradakilerin çoğunun Sarıkamış'ta kalmış bir yakını olması nedeniyle, küllenmiş volkanı harekete geçirir türdendi. Yapamadık demek, yakışır mıydı hiç Anadolu delikanlısına!

Bakanımız Ali Çetinkaya Bey, devletimizin sizlere her gün 1 kiloluk somun ikram edeceğini müjdeledi.” sözleri üzeri ise bir başka bayram müjdesi mahiyetindeydi.

Kayaların sertliğine karşı iradeler adeta çelikleşmiş halde, “Bu yolu açacağız ve Reisi Cumhur, tren ile Erzincan'a geldiğinde hep birlikte karşılayacağız. Kısa bir zaman önce büyüklerimizin düşmandan temizlediği vatani, bizler imar edeceğiz.” naraları atılırken “Asla mümkün değil diyenler” söylediklerini çoktan unutmuş, “Azmin elinden hiçbir şey kurtulmaz” havasına girmişlerdi.

Yevmiyelere ilaveten verilen kiloluk ekmek ise dağ başında önemli bir ihtiyacı karşılamaktaydı. İnsanların, özellikle yokluk zamanda karnını doyurabildiği temel gıda maddesi ekmek idi. Belki de bunun içindir ki eskiler, insanları sofraya çağırırken “Buyurun ekmek yiyelim, sofraya hazır” derlerdi. Bunun için peynirin, çökeleğin adına “Katamak”, yoğurda da “Katık” denirdi. Çünkü bu gıdalar ekmeğin arasında tadımlık olurlardı. Zamanla refah seviyesi yükselip, çeşit çeşit yemekler sofralarımızda arzı endam edince “Buyurun ekmek yiyelim sözü, yemek yiyelim” şekline dönüşüvermişti.

Türk'ün azim ve kararlılığı yine bir destan yazmaya hazırlanıyordu. Şimdi, tünel açma çalışmaları, gerekli yerlerde zemin sağlamlaştırılmalar, istinat duvarı çekmeler büyük bir hızla devam etmekte idi. Amelelerden birçoğu duvar yapmayı burada öğrenmişti.

Ayakkabıcı kalfası Muharrem için köyünden ve çok sevdiği ustasından işlerin açıldığına dair hiçbir haber gelmemişti. Ya işler hala kesat gitmekteydi ya da haber ulaştırmaya imkân bulunamamıştı ama her halükarda şantiyede kalmakla iyi yaptığını düşünmekteydi. Bu



tercihiyle hem Erzincan için, hem de memleket için tarihi bir döneme şahitlik ediyor aynı zamanda da para kazanmış oluyordu. Bu para belki de ustalık dönemine geçtiğinde, can suyu misali ilk sermayesi olacaktı.

Çalışanların dış dünya ile yegâne temasları, yarım saatlik mesafedeki yakın köylere, zaman zaman alışveriş maksatlı bakkal ziyaretine gitmekten ibaretti. Bunun ötesinde para harcayacak yerleri yok gibiydi. Hakedişlerini genellikle mutemet kasasında muhafaza etmekteydiler.

Tünelden ilk ışık görüldüğünde, herkeste bir bayram sevinci oluşmuştu. Başmühendis bu sevinci öngörmüş ve şehirden gelirken yanına bol miktarda aldığı akide şekeri, yaşanan sevincin adeta tadı lezzeti olmuştu. Açılan yollara dökülen çakıl zemin, balyozlarla dövülerek sağlamlaştırılmış ve ağaç traversler üzerine demir rayların döşenme vakti gelmişti.

Artık maceranın ikinci kısmına başlanmış oluyordu. Bu kadar ağırlıktaki ve metrelerce uzunluktaki raylar, ağaç ya da demir traversler nasıl taşınacaktı? Belki nehir bunun için iyi bir yoldu lakin kısa kısa cılız sandalların bu iş için yeterli olması mümkün değildi.

Anadolu insanının çılğın zekâsı bir kez daha devreye girecek ve havanın mükemmel kaldırma gücünden faydalanılacaktı... Yöreden bol miktarda keçi derisi toplanır, ayakkabıcılık mesleği nedeniyle deri dikim işinden de anlayan Kalfa Muharrem ve bir grup arkadaşının yardımıyla, balmumu ile sağlamlaştırılan iplikler hazırlanır ve tığ ve biz yardımıyla derilerden tulumlar dikilmeye başlanır. Bu tulumların hava kaçırmaması ve su sızdırmaması esastı. Onlarcası kısa sürede hazırlanıp, içleri hava ile doldurularak sıkıca bağlandı. Balon haline getirilen tulumlar birbirlerine iki taraftan urgan ile sabitlenerek üzerlerine tahtalar yerleştirildi.. Artık, yeterli uzunlukta bir nakliye gemisi oluşturulmuştu. Onlarca ray, yüzlerce travers tek seferde istenildiği yere suyuyla taşınabilmekteydi.

Erzincan yiğitleri, Devletin emrini yerine getirmek, Erzincan'a teslim edilen emaneti Erzurum'a, Kars'a ulaştırmak için, Kemah çıkmazını bu zorluklarla geçmiş oldular. O gün yapılanlardan ötürü bugün hala çocukları ve torunları ata babalarıyla gurur duymaktadırlar. 1937'lere kadar devam eden demiryolu yapımından yıllar sonra Muharrem, "Farkında olmadan hem kendi hayat yolumuzu hem de şehrimiz Erzincan'ın kader yolunu yapıyormuşuz meğer. Oğul, benim için burası işlerin durduğu bir yaz mevsiminde rızık kapısı olmuştu. 4-5 yıl süreyle yaz mevsimlerinde buradan kazandığım para ile meslek büyüğümün ustalık peştamalını bağlaması sonrasında, kendi tezgâhımı kurmuş oldum. Bu sermaye sayesinde Kunduracı Muharrem Usta oldum." diye anlatırdı genç nesillere.

"Tren yolunun kader yolu olması yönüyle Erzincan'a gelince, 1939 Kış mevsiminde bir gece yarısı şehir yerle bir olmuştu. On binlerce can kaybı, yüz bini aşkın yaralı... Yıkılmış evler, tükenmiş hayatlar... Batmış bir şehri ayağa kaldırmak önce Yüce Allah'a, sonra devlete mahsustu. Ankara'ya felaket haberi ulaştığında havayolu kavramı zaten yoktu ve patikayı andıran karayolları ise paramparçaydı. Öyle çatlaklar oluşmuştu ki, insanı bile yutabilecek vaziyetteydi.



İmdadımıza sadece demiryolu yetişmişti. Canımızı hiçe sayarak yıllarca çalıştığımız ve bir yıl önce şükür kurbanları ve dualar eşliğinde açtığımız bu hat, bugün depremzedelerin imdadına yetişmekteydi. Devletimiz bütün imkânlarını bu hatta koymuşçasına, trenlerin biri gelip diğeri gitmekteydi. Sağlık malzemeleri, çadırlar, yiyecekler ve yardıma koşanlar tren yolu ile gelmekte ve yaralılarla dolu olduğu halde Sivas, Kayseri, Ankara ve hatta İstanbul'a doğru yola çıkmaktaydı.

Bu nedenle, demiryolları benim için başlangıçlar demektir, umut demektir, aşk demektir, vatan sevdası demektir.

Not: Hikâyemizin kaynağı, Kunduracı Muharrem AKDAĞ Ustanın, dost meclisi, irfan merkezi misali değerlendirilen dükkânında... Sedir sohbetlerinde, metinde adı geçenler tarafından dile getirilen anlatımlardır.

Bu insanların çoğunluğu 1900- 1920 yılları arasında dünyaya gelmiş, dolayısıyla, Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerini, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu, devrimleri, çeşitli savaşları, darbeleri, kıtlıkları, depremleri görmüş, yaşayan tarih misali şahsiyetlerdir.

Yazar, 1980'li yıllardan itibaren bulunduğu bu sohbet ortamlarında dile getirilen hatıraları, unutulmaması adına kaleme almıştır.

İffet, samimiyet, vefa ve fedakârlık timsali büyüklerimizi rahmet ve minnetle anıyoruz.



VIII

SİVAS- ERZİNCAN- ERZURUM DEMİRYOLUNUN YAPIM SÜRECİ, SOSYO-İKTİSADİ ETKİLERİ VE GELECEĞİ

Yrd. Doç. Dr. Vedat Karadeniz - Yrd. Doç. Dr. Deniz Akpınar¹

Sanayi Devrimi'nin ulaşım sistemleri üzerindeki ilk etkisi demiryollarında olmuştur. İngiltere'de başlayıp sonra Avrupa kıtasında yayılmaya başlayan demiryolları, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarında da yapılmaya başlanmıştır. Ancak o dönemde yapılan hatların büyük kısmı Batılı ülkelerin çıkarları doğrultusunda birbirinden ayrı etki hatları şeklinde inşa edilmiştir. Ülke topraklarını siyasi ve iktisadi olarak birbirine bağlayacak ağ tipi hatlar bir türlü yapılamamıştır.

Osmanlı Devleti döneminde Anadolu'nun doğusunu batısına bağlayacak hatlar planlanmışsa da gerek sermaye sıkıntısı gerekse siyasi çalkantılar yüzünden bir türlü başarı elde edilememiştir. Yeni kurulan Cumhuriyetle birlikte demiryolu yapımı ülkenin milli bir politikası haline gelmiştir. Bu nedenle ülkeyi demir ağlarla örmek sloganıyla demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir. Ülkenin siyasi, iktisadi ve kültürel olarak bütünlüğünün sağlanması için doğusu ile batısı arasında bir demiryolu ağının gerekliliği Cumhuriyet yöneticileri tarafından her fırsatta dile getirilmiştir. Bunun için Ankara'nın Sivas üzerinden Erzurum'a bağlantısının bir an önce yapılması gündeme gelmiştir. Anadolu insanının kendi sermayesi, mühendisi ve işçisiyle yapılan Sivas- Erzurum hattı 1939 yılında tamamlanmıştır. Cumhuriyet döneminin en önemli projelerinden biri olan Sivas-Erzurum demiryolu projesi bölgenin dışarıya açılmasında önemli bir araç olmuştur. Bu çalışmada demiryolunun bölgeye siyasi, iktisadi ve kültürel etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca günümüzde Sivas, Erzurum ve Kars'ta TCDD tarafından planlanan lojistik köyler ile Ankara-Kars yüksek hızlı tren hattının gelecekte bölgenin ülke ve dünya ile entegrasyonundaki önemi hakkında değerlendirme yapılmıştır.

1. GİRİŞ

¹ ATA. ÜNV.-Atatürk Der. C. 3, Sayı 1, 2014, s. 13 – 40'daki makaleden düzenlenerek alınmıştır.



Ulaşım bir ülkenin siyasi, iktisadi, sosyal ve kültürel özelliklerinin gelişmesinde önemli araçlardan biridir. Gelişmiş bir ulaşım şebekesinin, ülkelerin askeri gücü ile milli birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında, mal alış-verişinde, devletlerarası ilişkilerin gelişmesinde ve kültürel etkileşimde önemli bir rolü vardır.² Nitekim dünyanın önemli imparatorlukları olan Roma, Osmanlı veya İngiliz İmparatorlukları ile günümüzde ABD'nin dünyada hakim güç olması, ulaşım akslarına sahip olması ya da bunları kontrol edebilmesiyle mümkün olabilmiştir. Öte yandan ekonomide geçmişteki takas usulünden günümüzdeki küreselleşme boyutlarına varan gelişmeler de ulaşım faaliyetlerindeki gelişmenin bir sonucudur. Aslında ulaşımın en önemli etkisi medeniyetler arasındaki kültürel özelliklerin aktarılmasında görülmüştür.

Ulaşım faaliyetlerindeki gelişmelerin küresel boyutları, Sanayi Devrimi'yle Batılı devletler sürdürülebilir bir ekonomik sistemin ve büyük devlet olabilmenin yolunu hammadde, enerji ve pazar alanlarına zahmetsiz ulaşımına sahip olmakta görülmüştür. Bu durum söz konusu bu nesnelere bir yerden başka bir yere nakli için ulaşım ve iletişim alanında köklü değişikliklere neden olmuştur.³ 19. yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolları, yeni bir ulaşım sistemini ortaya çıkarmıştır. Dönemin en hızlı ve güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları Osmanlı idarecileri tarafından da ekonomik, askeri ve siyasi yönden ülkedeki ulaşım problemlerinin çözülmesinde önemli bir çare olarak düşünülmüştür.⁴ Ancak gerek ülkenin içinde bulunduğu siyasi çalkantılar, gerekse ekonomik koşullar demiryolu ulaşımında önemli atılımların yapılmasını engellemiştir. Bu duruma ilaveten Osmanlı ülkesi üzerinde siyasi ve iktisadi emelleri olan ülkeler de Osmanlı'da demiryolu inşasına karşı gelmişlerdir. Bu ülkelerden biri de hiç kuşkusuz Rusya olmuştur.⁵

Büyük oranda yabancılar tarafından yapılmış olsa da, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişiminin temelde iki önemli rolü bulunmaktadır. Bunları demiryollarının emperyalist sömürüye ve ekonomik gelişmeye hizmet edici yönü olarak sıralamak mümkündür.⁶ Gerçekten de sanayi ülkeleri bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı topraklarında da demiryolunu sömürü politikasının bir aracı olarak görmüşlerdir. Osmanlı sermayesinin demiryolu yapımı için yetersizliği inşa edilecek hatların yabancı sermaye eliyle çözümlenmesini zorunlu kılmıştır. Bu nedenle dış sermayenin etkisiyle ülke, demiryolu politikası ve hatların geçeceği güzergâhlar, Batılı devletlerin ve şirketlerin siyasi

² Yalçın Karabulut, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", **Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı:6, İstanbul, 1997, s.163.

³ Gülpınar Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010, s.1-2.

⁴ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s.5.

⁵ Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", **Osmanlı Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Sayı:6, Ankara, 1995, s.31.

⁶ Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2 Sayı:3, Balıkesir, 1999, s.170.



ve ekonomik çıkarlarına hizmet edecek şekilde, birbiriyle bağlantısı olmayan hatlar planlanmıştır. Bu kapsamda kısa mesafeli iktisadi hatlar inşa edilme yoluna gidilmiştir. Örneğin İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba, Mersin- Adana gibi tarımsal açıdan verimli bölgelerdeki hatlar, hammadde temini ve mamul maddenin pazarlara taşınması amacıyla yapılmıştır. Öte yandan Osmanlı idarecileri ulaşım sorununun çözümlenmesiyle bölgede tarımsal üretim ve dolayısıyla tarımdan alınacak vergi gelirlerinin yükselebileceğini umuyorlardı. Bununla birlikte ticaretin gelişmesiyle ihracat ve ithalattan elde edilecek vergilerle devletin gelirleri artacaktı. Ayrıca ülkede demiryolunun geçtiği sahalardaki maden yatakları işletmeye açılarak maden üretimi ve gelirleri hazineye önemli katkı sağlayacaktı.⁷ Aslında her iki düşüncenin de ülkede demiryolu yapılması noktasında birleştikleri ancak amaçlarının farklı olduğu görülmektedir. Bu beklentilerin yanında Osmanlı Devleti'nde 1820 yılından I. Dünya Savaşı'na kadar dönemde ulaşımın gelişmeye başlamasıyla, Batı'dan ithal edilen mamul mallar yerli ürünler karşısında rekabeti lehlerine çevirmiştir. Özellikle Anadolu'nun kıyı ve iç bölgelerine doğru yapılan tren hatlarının geçtiği güzergâhtaki yerli küçük sanayi olumsuz etkilenmiştir.⁸

Osmanlı yönetimi ekonomik açıdan olduğu kadar geniş ülke topraklarını kontrol etmek amacıyla da demiryolu yapımını gerekli görmüştür. II. Abdülhamid'in (1876-1909) İslamcılık siyaseti demiryollarına büyük önem veriyordu. II. Abdulhamid Hicaz demiryolu vasıtasıyla Arabistan'ın merkeze ve Akdeniz'e bağlanmasını bir yandan da Anadolu demiryollarını bu ana hatlara bağlayarak hem siyasi hem de iktisadi kazanımlar elde etmek istiyordu.⁸ Batılıların aksine kısa hatlar yerine ülkenin merkezi yönetimini güçlendirmek amacıyla uzun mesafeli hatların yapılması için çaba göstermiştir. Nitekim Anadolu ve Bağdat demiryolları⁹ ile Rumeli demiryollarının¹⁰ yabancı şirketler eliyle yapım sürecinde bu düşünce etkili olmuştur. Ancak yapılan hatlar yabancı ülke menfaatlerine göre inşa edildiği için bu bölgelerde otoritenin tesis edilmesi zorlaşmış ve milliyetçilik akımlarıyla birlikte toprak kayıpları yaşanmıştır. Hatta Osmanlı topraklarında çıkarları olan devletlerin siyasi çekişmeleri nedeniyle adı geçen projelerde sıkıntılar ortaya çıkmış ve hatların bazı kesimleri bitirilememiştir.

Osmanlı Devleti döneminde Batı emperyalizmi etkisiyle gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyetle birlikte milli politikalar doğrultusunda şekillenmiştir. Bu dönemde benimsenen milli politikalarla ülkede ana yönler arasında büyük ölçüde bağlantı sağlanmış ve Osmanlı Devleti'nden kalan hatlar yabancılardan satın alınmıştır. Böylece Türk toplumunda ekonomik hayatın gelişmesini sağlayan demiryolları, toplumda milli bir

⁷ İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)*, s.6.

⁸ Ahmet Tabakoğlu, *İslam İktisadı II*, Kitabevi İstanbul, İstanbul, 2005, s.51. ⁸ A. Tabakoğlu, *İslam İktisadı II*, s.262.

⁹ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.1-3.

¹⁰ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.221.



bilincin oluşmasına da katkı sağlamıştır.¹¹ Yeni demiryolu politikasıyla öncelikle ülkenin her tarafına devlet otoritesinin götürülmesi ve ülke savunması ilk planda tutulmuştur. Ancak bunların yanında en önemlisi ülkenin sosyoekonomik ve kültürel kalkınmasına yapacağı etkilerin düşünülmüş olmasıdır.¹² Bir başka ifadeyle, ülkenin doğusunu batıya, kuzeyini güneye bağlayarak hem siyasi hem de iktisadi olarak ülkenin bütünleşmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Aynı zamanda Cumhuriyet döneminde yapılan inkılapların halka yayılmasında ve toplumun modernize edilmesinde demiryolu bir araç olarak görülmüştür. Bir bakıma demiryolu devleti simgeleyen bir yatırım aracı hüviyetini kazanmıştır.¹³

Milli Mücadele yıllarında ülkenin tek hedefi milli bağımsızlığı gerçekleştirmek olduğundan demiryolu yapımına öncelik verilmemiştir. Mili Mücadele bir bakıma ulaşımda bağımsızlık elde etmek için de yapılmıştır.

Cumhuriyet döneminin önemli demiryolu projelerinden biri de, ülkenin doğusunu Ankara'ya bağlamak amacıyla planlanmış Sivas-Erzurum demiryoludur. Bu proje, Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteşebbisi, Türk işçisi ile gerçekleştirilmiş milli ve yerli bir özelliğe sahiptir. Bu çalışmada, söz konusu hattın geçtiği sahalardaki iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel hayata etkilerinin yanında ülkenin siyasi birliğine olan katkıları da ele alınmıştır.

2. SİVAS-ERZURUM HATTININ YAPILMA GEREKÇELERİ

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ülkenin doğusunu demiryoluyla batısına bağlamak için birtakım girişimlerde bulunulmuşsa da Rusların baskıları nedeniyle bir sonuç alınamamıştır.¹⁴ Türkiye Büyük Millet Meclisi görüşmelerinde; Osmanlı hükümeti, II. Meşrutiyet'tin ilanından hemen sonra 10 Mart 1909'da Erzincan Mebusu Osman Fevzi Efendi ve 28 arkadaşı tarafından, Karadeniz sahil şeridinde, Güney ve Doğu Anadolu'ya demiryolu ağının döşenme konusu meclise taşındığı kaydına rastlanmıştır.¹⁵ Bu çerçevede, 1908-1923 yılında Chester projesi gündeme gelmiştir.¹⁵ Ancak bu proje ile ABD'nin bölgedeki maden yataklarına hâkim olmasını istemeyen İngiltere, Almanya ve

¹¹ Gülpinar Akbulut, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)", *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi*, Cilt:1, Sayı:1, 2012, Erzurum, s.227-228.

¹² Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 18 Aralık 2008, Atatürk Araştırma Merkezi, 2010, Ankara, s.88.

¹³ Zafer Toprak, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir Modernite Metaforu", *Toplumsal Tarih Dergisi*, Sayı:168, 2007, s.26-30.

¹⁴ M. Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", s.31. ¹⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, I/2, s.225.

¹⁵ Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı:24, Kasım 1999-2003, s.529530; Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2006, s.65-68. ¹⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, I/28, s.436-515. ¹⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, I/10, s.118.



Rusya gibi devletler projeye karşı çıkararak engellemişlerdir. Bunun üzerine yerli imkânlar çerçevesinde batıdan doğuya demiryolu inşa etmeye karar verilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla rafa kaldırılan proje, Kurtuluş savaşı yıllarında yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Nitekim 8 Nisan 1923'te Doğu

Anadolu'ya tren rayı yapma ve rayların 20 km etrafındaki madenleri işletme hakkını vermeyi içeren Chester projesi Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde tartışılmıştır. Bölgede yıllarca Rusya tehdidinden dolayı demiryolu ulaşımının sağlanamamasının iktisadi ve siyasi zararları ortaya koyulmuştur.¹⁷ Ancak söz konusu proje, Musul ve çevresinin ülke sınırları dışında kalmasıyla gerçekleştirilememiştir. I. Dünya Savaşı döneminde Ruslar Doğu Anadolu'yu işgalleri sırasında bölgenin iktisadi zenginliklerini kendi ülkelerine taşımak için Erzurum-Tercan arasına dekovil hattın tesviyesini yapmışlardır.¹⁸ Ruslar bu faaliyetleriyle Doğu Anadolu'da ilk defa demiryolu hattı inşa etmişlerdir.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde demiryolu politikasının oluşturulmasında gerek Birinci Dünya Savaşı gerekse Milli Mücadele döneminde Ankara'nın doğusunda demiryollarının olmaması nedeniyle yaşanan sıkıntıların etkisi büyüktür.¹⁶ Bu nedenle Cumhuriyetle birlikte dönemin en hızlı, yaygın, güvenilir ve ekonomik ulaşım sektörü¹⁷ olan demiryoluyla Doğu Anadolu'yu Ankara'ya bağlama en önemli hedefler arasında yer almıştır. Sivas-Erzurum hattı Anadolu'nun tam ortasından geçeceği için gelecekte demiryolu hatlarının bel kemiği olarak nitelendirilmiştir. Bu hattın Sivas-Erzurum kısmı çok sarp ve engebeli bir araziden geçiyordu. Üstelik bu hat, döşenecek hatlar içinde en uzun olanıydı.²¹ Fakat demiryolunu Erzurum'a ulaştırma hedefi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke yöneticilerinin her fırsatta dile getirdikleri bir konuydu.¹⁸ Nitekim bu konuda 1924 Pasinler depreminden sonra Erzurum'a gelen Mustafa Kemal Paşa'nın yaptığı konuşmasında demiryolu ihtiyacının ne kadar gerekli olduğunu şu sözlerle dile getirmiştir; *"Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demiryolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele sayıyorum"*²³ Ankara-Erzurum demiryolunun gerekliliğini İsmet Paşa da: *"Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu"*¹⁹ şeklinde ifade etmiştir. Bu durum Cumhuriyet yöneticilerinin o dönemin en önemli ulaşım sistemi olan demiryollarının ülkenin bütünlüğü açısından ne derece önemli olduğunun idrakinde

¹⁶ E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, s.98.

¹⁷ Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2010, s.94. ²¹ B.C.A., 030.10-0.151.69.2.

¹⁸ Murat Küçükuşurlu, ve Gürkan Fırat Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı:38, Erzurum, 2008, s.317-318. ²³ *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Ankara, 1989, s.210-212.

¹⁹ *İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları*, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933, s.294. ²⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, III/10, s.400-410.



olduklarını göstermektedir. İsmet Paşa beşinci hükümeti programında, bayındırlık konuları su şekilde yer almıştır; “...Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatanın imar ve ulaştırması, çalışmalarımızın başlıca bir sahası olacaktır. Demiryolu siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu yıllarda, her sahada milli birlik, güvenlik ve iktisadi kudretin gelişmeye ve kolaylığa mahzar olacağına şüphemiz yoktur.”²⁵

13 Şubat 1923 Umur-u Nafia programında ülkeyi doğu-batı yönünde geçen hatları merkez ve limanlara bağlayan demiryolu ağı planlanmıştır.²⁰ Bu kapsamda en önemli güzergâh kuşkusuz Erzurum’u Ankara’ya bağlayan demiryolu hattıdır. Nitekim 1921 yılında Heyet-i Vekiliye Riyasetine gönderilen layihada Ankara-Erzurum demiryolunun askeri, siyasi, iktisadi ve kültürel olarak ülkenin bekasıyla yakından alakalı olduğu ortaya konulmuştur. Layihada Erzurum demiryolu hattının olmaması nedeniyle Birinci Dünya Savaşı’nda batı ve doğu orduları arasında bağlantı kurulamadığı, doğu ordularına gerekli lojistik sağlanamadığından Kafkas cephesinde Türk ordusunun kaybettiği tespiti yapılmıştır. Ülkenin bütünlüğünün her manada sağlanması adına Ankara-Erzurum demiryolu hattının ülke için elzem olduğu belirtilmiştir. Ayrıca raporda Anadolu dâhilinde şimdiye kadar önemli bir sanayi tesisinin kurulamadığı, doğuya medeniyetin bu hat vasıtasıyla gireceği ve ne kadar pahalıya mal olursa olsun hattın yapılmasının zorunluluğu vurgulanmaktadır.²¹ Anadolu’nun ortasında esaslı bir demiryolu şebekesi olmaması Birinci Dünya savaşında ve Milli Mücadele döneminde ülkeyi siyasi, askeri, iktisadi ve kültürel olarak büyük bir eksiklik olarak kendini hissettirmiştir.

13 Şubat 1931 Malatya’da Mustafa Kemal Paşa “*Türkiye’de iktisat hayatının gelişmesi ancak demiryollarıyla olacaktır. Milletın saadeti, istiklali bu yollardan geçecektir*” diyerek demiryolu politikasına atıf yapmıştır.²²

3. SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ KANUNLAR VE HATTIN FİZİBİLİTESİ

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından kısa bir süre sonra, ulaştırma alanında siyasi kararlılık gösterilmiştir. Bu minvalde demiryolları inşasıyla ilgili olarak ilk çıkartılan kanun, 449 sayılı ve 23 Mart 1924 tarihli Samsun–Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarının inşası kanunu buna güzel bir örnektir. Bu kanunda demiryolu inşası için bütçeden 65 milyon lira harcanmasına onay verilmiştir.²⁹ Bu kanun aynı zamanda doğuya yapılması düşünülen Ankara-Sivas hattının yapımına dair Cumhuriyet hükümetinin ilk icraatıdır.

Hattın Sivas-Erzurum arasındaki kısmı ile ilgili ilk kanun ise 20 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilmiştir. Söz konusu kanun, Sivas-Erzurum hattı ile Malatya’dan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek bağlantı hattının yapımlarını

²⁰ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **1923 tarihli Umur-u Nafia Programı**, TTK Yayınları, Ankara, 1989, s.1650.

²¹ B.C.A., 030.10-0.151.69.2.

²² İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)**, s.52. ²⁹ TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:3, s.287.



kapsamaktadır. Yaklaşık 548 km²³ uzunluğundaki hattın yapımı için bütçeden 80 milyon lira bütçe ayrılmasına ve 8 senede bitirilmesine karar verilmiştir.²⁴ Bu kanunla birlikte 12 Haziran'da yapılan ihale ile hattın yapımı en uygun teklifi veren Mühürdarzade Nuri Bey'e verilmiştir.³² Bu yönüyle Sivas-Erzurum hattı, Türkiye inşaat mühendisliği tarihinde öyküsü anlatıldığı zaman değerini bulan eserlerden birisidir. Proje, alçak gönüllülüğü, içinde taşıdığı bilgi ve teknik zenginliğini bir bütünlük içinde yansıtmayı başarmıştır. İlk defa Türk yatırımcı, Türk mühendis, Türk formen gibi, tamamen ulusal zenginlikten oluşan bir yelpazeye gerçekleştirilen yerli bir proje olmuştur.²⁵

Sivas-Erzurum hattı güzergâhının belirlenmesinde Bayındırlık Bakanlığı Zara istikametinden Genelkurmay Başkanlığı ise Divriği üzerinden geçirilmesi yönünde fikir beyan etmişlerdir. Bayındırlık Bakanlığı hattın Divriği istikametinden geçirildiği takdirde arazinin çok engebeli olduğu ve yapım maliyetlerinin artacağını belirtmesine rağmen, Genelkurmay Başkanlığı bölgedeki demir cevherinden dolayı güzergâhın daha ekonomik olacağı yönünde görüş bildirmiştir.²⁶ Sonuç olarak hattın güneyden; Divriği istikametinden geçirilmesine karar verilmiştir (Harita 1). Söz konusu bu güzergâh Çetinkaya'da Malatya bağlantı hattından sonra sırasıyla Cürek ve Divriği boğazları ve Fırat'ın kolu olan Çaltı suyunu takip ettikten sonra Fırat vadisine ulaşmaktadır. Buradan itibaren Pingan, Atma ve Kemah gibi sarp boğazları aşarak Erzurum'a kadar bu ırmağı takip etmektedir. Sivas-Erzurum hattı topoğrafik yapısı oldukça arızalı olan bir bölgede

²³ Sivas-Erzurum demiryolu hattı uzunluğuyla ilgili değişik eserlerde farklı rakamlar verilmektedir. Hattın uzunluğu Dervişoğlu'na göre 537 km olarak kabul edilirken (Fatih Dervişoğlu, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007, s.82), başka bir kaynakta 520 km. olarak verilmiştir

(Firdes Temizgüney, **Erzurum'a Demiryolunun Gelişi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum, 2008, s.60).

²⁴ TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:12 s.347. ³² B.C.A., 030.18-1.2.37.45.8.

²⁵ Hakimiyet-i Milliye, 29 Ekim 1933.

²⁶ Hilmi Uran, **Hatıralarım**, Ankara, 1959, 238-239; İhsan Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul, 2008, s.13-14.



Harita 1. Türkiye demiryollarının 1936 senesindeki vaziyetini gösterir harita (1 Haziran 1936 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nden alınmıştır).

Türk insanının doğanın zorlu koşullarına karşı vermiş olduğu amansız mücadelenin büyük bir başarı öyküsüdür.

Sivas-Erzurum hattı hem uzunluk itibarıyla hem de engebeli arazi nedeniyle mali boyutuyla Cumhuriyet döneminin en büyük demiryolu projelerinden biri olmuştur.

Hükümet ile hattın yapımını üstlenen SİMERYOL şirketi arasında 29 Haziran 1933'te imzalanan sözleşmeye göre hattın ihale bedeli 52.1 milyon lira olarak belirlenmiştir. Hükümet ödemeyi %7 faiziyle birlikte şirkete 58.2 milyon lira ve 12 yılda taksitle yapacaktı. Yıl içindeki ödemeler 3 ayda bir ve son ödeme ise Nisan 1944'te yapılacaktı.²⁷ Ancak hattın geçtiği güzergâhın arızalı olması inşaat masraflarının artmasına ve tahmin edilenden fazla paraya mal olmasına neden olmuştur. Bu nedenle hükümet ihale bedelinin üzerindeki masrafları gidermek ve hattın kısa sürede bitirilmesini sağlamak amacıyla iç borçlanmaya gitmiştir. Bunun için 28 Mayıs 1934'te çıkarılan 2463 sayılı kanunla, geliri Erzurum-Sivas hattına harcanmak için yıllık faiz ve ikramiye toplamı %7 olmak suretiyle her yıl 10 milyonu geçmemek ve 20 yılda ödenmek üzere 30 milyon liralık tahvil çıkarılmıştır. İç borçlanma yapılması hususunda ise Maliye Bakanlığı görevlendirilmiştir.³⁶ Sivas- Erzurum demiryolu yapımına Sivas Kongresi'nin 14. yıldönümü olan 4 Eylül 1933'te başlanmış ve 20 Ekim 1939'da resmi olarak işletmeye açılmıştır

²⁷ İsmail Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 1999, XV/44, Ankara, s.623. ³⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, IV/22, s.378-379.



(Cumhuriyet 5 Eylül 1933, Tablo 1). Hattın inşa sürecinde malzeme temininde çeşitli zorluklar yaşanmıştır. Bu süreçte Sovyetler Birliği'nden yakınlığı ve daha ucuza mâl edilmesi dolayısıyla öncelikle tonu 80 liraya,²⁸ üç bin ton çimento alınmasına karar verilmiş ve hattın yapımı boyunca çimento alımına devam edilmiştir. Çimentoyla birlikte Sovyet Rusya'dan demiryolu rayları, su boruları ve elektrik malzemelerinin de alınması uygun görülmüştür. Ayrıca demir köprülerin inşaatında kullanılmak ve işi bittikten sonra geri gönderilmek üzere yurt dışından montaj aletlerinin getirilmesi kabul edilmiştir. Bölge sarp arazilerden oluştuğu ve kereste, çimento vb. inşaat malzemesinden yoksun olduğu için, gerek Avrupa'dan gerekse memleketin çeşitli yerlerinden malzeme teminine gidilmiştir.²⁹ Özellikle Sivas-Erzincan arasındaki Cürek, Divriği, Çaltı, Pingan ve Atma boğazlarının olduğu kesimlerde sarp yamaçlardan dolayı otomobil ve kamyon seferlerine müsait yollar yapılamamıştır. Nakliyat işleri ufak dar geçit ve yollarda ancak hayvanlarla ve Fırat üzerinde de keleklerle yapılmıştır. Sallar boğazların suları üzerinde başlıca ve tek taşıma aracı olmuştur.³⁰ Hattın geçtiği güzergâhın fiziki coğrafya koşullarının olumsuzluğu yapımını güçleştirmiştir. Bu nedenle inşaat faaliyetlerini kolaylaştırmak ve hattın kısa sürede bitirilmesi amacıyla hat 7 bölge ve 26 kısma ayrılarak yapılma yoluna gidilmiştir. Nitekim güzergâh boyunca toplam uzunlukları 22422 m olan 138 adet tünel ile 22'si demir olmak üzere 971 köprü hattın geçtiği sahanın ne derece arızalı olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.³¹

Hattın İsmi	Uzunluğu (Km)	Açılış Tarihi
Sivas-Tecer	43	19. 12. 1935
Tecer-Çetinkaya	69	01. 11. 1936
Çetinkaya-Divriği	65	20. 11. 1937
Divriği-İliç	54	17. 08. 1938
İliç-Kemah	54	01. 10. 1938
Kemah-Erzincan	48	23. 12. 1938
Erzincan-Aşkale	159	22. 09. 1939
Aşkale-Erzurum	59	20. 10. 1939
Erzurum-Hasankale	42	20. 12. 1949

Tablo 1. Sivas-Erzurum hattındaki istasyonların işletmeye açılış tarihleri.

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s.366.

²⁸ B.C.A., 030.10-151.70.6.6.

²⁹ Firdes Temizgüney, **Erzurum'a Demiryolunun Gelişi**, s.65; M. Küçükuşurlu ve G. F. Saylan, **Şimendiferin Erzurum Yolculuğu**, s.325.

³⁰ İ. Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, s.19.

³¹ T.C. Nafia Vekaleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 6, Sayı 6, II. Teşrin 1939, s.34. ⁴¹ B.C.A., 030.10-151.70.6.14.



1929 yılında Erzurum-Sivas demiryolu hattının inşaat programında tahmin edilen bütün inşaat maliyeti 55 milyon lira olarak belirlenmişti.⁴¹ Ancak demiryolu güzergâhının arızalı olması maliyetinin artmasına da neden olmuştur. Hattın maliyeti keşif bedelini aşmış ve 80 milyon lirayı geçmiştir. Sadece tüneller için harcanan miktar 16 milyon lirayı bulmuştur. Fırat içinde yapılan 50–60 m. açıklığında bir demir köprünün orta ayağı ortalama 40 bin liraya, bir kenar ayakta 60 bin liraya mal olmuştur.³² Bu bakımdan Sivas-Erzurum hattının Cumhuriyet döneminde yapılan hatları içinde yapım maliyetleri en fazla olan güzergâh olduğu söylenebilir.

Hattın yapımında 1933-1937 yılları arasında 6.076.026 amele ve işçi yevmiyesi çalışmıştır. Bu büyük inşaat ordusunun 1.519.938 yevmiyesini taşçı, duvarcı, demirci, marangoz, lağımçı, makinist gibi işçiler ve 4.559.088 yevmiyesini de yalnız amele grupları yapmıştır. Bunlar için verilen yevmiyeler takriben 750.000 liradır. Altı yıl içinde toplam işçi sayısı 14.996.300'dür.³³ Bu hatta çalışan işçi ve memurların gelirlerine her sene yaptıkları iş üzerinden kilometre ikramiyesi verilerek çalışanların performansları artırılmaya çalışılmıştır.⁴⁴

4. SİVAS- ERZİNCAN- ERZURUM DEMİRYOLUNUN SOSYO-İKTİSADİ ETKİLERİ

Demiryolları bir yurdun kan damarlarına benzetilir. Bu söz Türkiye için bir kat daha isabetlidir. Çünkü memleketi muhtelif istikametlerde kat eden gemi işletmeye yarar nehirler ve kanallar yoktur. Yaz ve kış kullanılabilen şose ağı yeterli değildi. Onun için ülkede demiryollarının kıymeti başka memleketlerden çok üstündür. Türkiye için demiryolu belli başlı vatan müdafaası vasıtası olduğu gibi, iktisadi kalkınma için önemli bir araçtır. Hudutlarının dörtte üçü sahil olmakla beraber, Türkiye üretiminin önemli kısmı vatanın gövdesi üzerinde, demiryolları şebekesi etrafındaki muhitlerde olduğu şüphesizdir. Bu gövde üzerinden dış pazara çıkacak mahsulleri en çabuk ve ucuz vasıta ile limanlara akıtmak, kurulmakta olan Türk sanayisine içerde yeni pazarlar hazırlamak, iklimi ve coğrafya şartları çok farklı olan memleketin muhtelif mevsimlerinde de büyük şehirlerde gıda maddeleri satışlarını artırmak ve bu suretle üreticileri korumak amacıyla Cumhuriyet'in ilk on yılında demiryolu önemli bir mesele olarak ortaya konuldu.³⁴

Anadolu'nun zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarının iktisadi pazarlara ulaştırılmasında en büyük eksikliklerden birisi ülkenin bazı kesimlerinin demiryollarından yoksun olmasıydı.⁴⁶ Cumhuriyet kurulmadan önce 1923 yılında yapılan tespitlerde, ülkenin iktisadi gelişiminin ancak ve ancak çağdaş ulaşım vasıtası olan demiryolu ile sağlanabileceği

³² İ. Çalapverdi, *Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939*, s.19.

³³ İ. Çalapverdi, *Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939*, s.20. ⁴⁴ B.C.A., 030.10-151.70.6.12.

³⁴ Hakimiyet-i Milliye, 11 Ağustos 1934.

⁴⁶ Cumhuriyet Gazetesi, 20 Eylül 1925 ⁴⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, I/28, s.441.



belirtilmiştir.⁴⁷ Bu bakımdan Cumhuriyet yöneticileri, Orta Anadolu'da bir demiryolu hattının olmaması kalkınma hamlesi önündeki önemli engellerden biri olarak görmüşlerdir. Dolayısıyla Sivas-Erzurum arasında yapılacak demiryolunun, siyasi olduğu kadar iktisadi ve kültürel açıdan da doğunun kaynaklarının değerlendirilmesinde ve pazarlara ulaştırılmasında önemli bir araç olacağını düşünmüşlerdir. Bir bakıma bu hat yıllarca dış dünyaya kapalı olan bölgenin açık pazarlara açılmasını sağlamıştır. Çelik rayların Erzurum'a ulaşmasıyla doğu ve batı bir birine bağlanmıştır. Siyasi olarak ülkenin birbirine bağlanmasının yanında doğu ve batı iktisadi zenginliklerin birbirine ulaştırılmasında önemli bir adım atılmıştır.³⁵ Demiryolunun bölgeye ulaşması kısa bir süre sonra etkisini göstermeye başlamıştır. Bölge açık pazarlara demiryoluyla bağlantısının sağlanmasıyla Erzurum Yeniköy istasyonu civarında bulunan Kükürtlü kömür madeninin demiryolu idaresince üretime açılmasıyla iktisadi değeri de artmıştır.³⁶ Demiryolu devletin siyasi ve iktisadi politikalarının uygulamasında önemli bir araç olmuştur. Ülke içinde insanların iskânı, araç gereçleri ve hayvanlarının nakliyesinde önemli bir unsur olmuştur.⁵⁰

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı (Kişi)	Taşınan Yük Miktarı (Ton/Km)
1942	267.230	10.934.226
1943	195.117	13.013.488
1944	231.114	13.069.874
1945	135.799	7.902.170
1946	285.741	16.387.893
1947	196.694	15.606.550
1948	208.021	8.779.089
1949	168.113	11.556.078

Tablo 2. Sivas-Erzurum demiryolundan taşınan yolcu ve yük miktarları (1942-1949).

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s.368-370.

Ülkenin batı şehirleri ekmek ihtiyacını karşılamak için dışarıdan buğday ithal etmekteydi.³⁷ Bu ithalat genelde deniz yolu ile Karadeniz sahil devletlerinden tedarik edilmekteydi, Anadolu içlerinde demiryolu bağlantısı olmadığı için tarım ürünlerini büyük şehirlere ulaştırmakta büyük sıkıntılar yaşanmış ve bu durum ülkenin tarım politikasını olumsuz olarak etkilemiştir. Sivas-Erzurum hattının işletmeye açılmasıyla birlikte bu

³⁵ Cumhuriyet Gazetesi, 20 Ekim 1939

³⁶ Vefik Altuğ, *Erzurum ve Civarının Tarihi, Tabii, Beşeri, İktisadi Durumu Üzerinde Tetkikleri*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1941, s.80. ⁵⁰ TBMM Kanunlar Dergisi, Cilt 13, s.784.

³⁷ Deniz Akpınar, *Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Kayseri'nin İdari ve İktisadi Gelişimi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2013, s.225.



bölgenin hububat sahaları batının tüketim hizmetine sunulmuştur. Erzurum, Kars ve Erzincan büyükbaş hayvanları demiryolu vasıtasıyla batı Anadolu'daki üretim şehirlerine taşınmasıyla bölgedeki hayvancılığın gelişimine katkı sağlanmıştır. Devlet demiryollarında 1943-1949 yılları arasında büyükbaş hayvan nakliyatı her yıl artmıştır.³⁸ Sadece hayvan nakliyatı değil diğer emtiaların taşınmasında da demiryoluyla birlikte artış olmuştur (Tablo 2). Celal Bayar 8 Kasım 1937 tarihli İcra Vekilleri Programında; Sivas-Erzurum hattının inşaatına devam edileceği vurgulanarak, hububatın iç piyasalara taşınması için silolar ve depolar yapılması ön görülmüştür.³⁹ Bu kapsamda Erzurum ve çevresindeki köylülerin hububatlarını toplamak için demiryolu hatlarının uygun olduğu bölgelere silolar yapılması için Ziraat Vekilliğine başvuru yapılmıştır.⁵⁴ Örneğin Kemah istasyonu gibi birçok istasyonda kurulan Amerikan silolarında toplanan hububat vagonlarla batı şehirlerine taşınmıştır.⁵⁵ Bu sayede hem bölge çiftçisinin belli başlı iktisadi geliri demiryolu marifetiyle pazarlara daha ucuz ve kolay ulaştırılmış⁴⁰ hem de buğday ithalatının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bunun yanında Kemah'ta bulunan Timisi, Kömür ve Yerhan tuzlarından çıkarılan tuzun iktisadi pazarlara taşınması demiryoluyla mümkün olabilmiştir.⁴¹ Kemah gibi demiryolu hattı çevresindeki kasaba ve ilçeler demiryolu sayesinde iktisadi gelişime açık olmuşlardır. Devlet demiryollarında uygulamaya konulan ticaretin ve turizmin canlandırılması için 15 günlük, bir aylık ve iki aylık ucuz ticaret biletleri verilmiştir.⁵⁸ Bu sayede bölgedeki müteşebbisler demiryolundan daha fazla yararlanmaya başlayarak bölgenin ticaret hacmi gelişmeye başlamıştır. Demiryoluyla birlikte Kemah'ta bulunan tarihi ve turistik yerler ülkede daha fazla tanınmaya başlamış ve bölge turizminin gelişimine de etki etmiştir.

İsmet İnönü'nün 1935 yılında Doğu Anadolu ile ilgili hazırladığı raporda, bölgenin tren hatlarıyla idari, iktisadi ve siyasi olarak kontrol altında tutulması gerektiği tespiti yapılmıştır. Bu manada ülke bütünlüğü için Erzurum'un iktisadi açıdan kalkındırılması gerektiği belirtilmiştir.⁴² Doğunun iktisadi olarak daha etkin hale getirilmesi adına bölge ekonomisinde önemli bir yeri olan hayvancılıktan daha fazla gelir sağlanması için Erzurum'da bir et kombinasyonunun kurulması gündeme gelmiştir.⁶⁰ Bu düşüncenin oluşmasında Erzurum'a demiryolunun gelmesi etkili olmuştur. Doğudan ihraç edilen hayvanlar demiryolu olmadığından İstanbul pazarına Trabzon yolu ile vapurlarla gönderildiğinden hayvan başına maliyetli vergi alınmaktaydı.⁴³ Kuşkusuz soğuk hava

³⁸ Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s. 378.

³⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, V/20, s.30.

⁵⁴ Cumhuriyet, 11 Ekim 1937. ⁵⁵ Cumhuriyet, 03 Eylül 1947.

⁴⁰ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, Cumhuriyet Matbaası, Ankara, 1938, s.254.

⁴¹ Meral Kayhan, Türkiye Tuz Envanteri, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, Ankara, 1976, s.37. ⁵⁸ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.253.

⁴² B.C.A., 030.10.0.13.75.34. ⁶⁰ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1939.

⁴³ Cemal Kutay ve Celal Bayar, 9.9.1932 den 21.1.1939 a kadar, 2. cilt, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939, s. 831.



nakliye vasıtaları ve depoları ile batıdaki pazarlara et daha ucuza taşınacaktı. Nitekim o dönemde Trabzon ile İstanbul arasında soğutulmuş et nakliyesi için 300'er tonluk 3 soğuk hava vapuruna ihtiyaç duyulmaktaydı. Oysa aynı taşımacılık demiryoluyla birlikte Erzurum veya Elaziz'den yapılırsa soğuk hava vapurları yerine 100 izotermik (soğuk hava) demiryolu vagonu alıp işletilmesi yeterli olacaktı.⁴⁴ Ancak Ankara ve İstanbul gibi pazarların et ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayan Erzurum'da, demiryolu ile nakledilecek et ürünlerini hazırlayacak et kombinası⁴⁵ 1953'de faaliyete geçebilmişti.⁴⁶

Sivas-Erzurum hattı inşa edildikten sonra bölgenin sanayisine katkıda bulunacak olan bir şeker fabrikası kurulması için uygun bir alan aranmaya başlanmıştır.⁶⁵ Söz konusu şeker fabrikası 1956 yılında demiryolu hattı üzerindeki Ilıca'da işletmeye açılmıştır. Bu şeker fabrikası ile birlikte aynı hat üzerinde Erzincan'da da aynı yılda bir şeker fabrikası kurulmuştur. Bu kuruluşlarla bölge insanı tahıl yerine ekonomik getirisi daha yüksek olan şekerpancarı üretimine yönelmiştir. Demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş ve sanayinin ülke geneline yayılma sürecinde ve sanayi kuruluşlarının yer seçiminde belirleyici unsurlardan olmuştur. Nitekim Erzurum ve Erzincan şeker fabrikalarının kuruluş yeri seçiminde demiryolu güzergâhı etkili olmuştur.

Sivas-Erzurum hattının yapımıyla birlikte Sivas'ta bir lokomotif ve vagon tamir atölyesi yapılmaya başlanmıştır. Sivas Cer fabrikası olarak bilinen bu fabrika 16 Ekim 1939'da hizmete açılmıştır.⁴⁷ Bu fabrikanın faaliyete geçmesiyle demiryollarında kullanılacak olan vagonların yerli üretim imkânlarıyla sağlanması ülke parasının yurt dışına çıkmasının önüne geçilmiştir. Aynı zamanda ağır sanayisinin gelişimine katkı sağlayan fabrikanın 1947'de üretim kapasitesinin artırılması için genişletilme kararı alınmıştır.⁶⁷ Fabrika tarımsal faaliyetlerin ağırlıkta olduğu bölge için aynı zamanda önemli bir istihdam olanağı sağlamıştır.

Erzurum ve hinterlandının iktisadi gelişimine katkı sağlamak için Erzurum demiryolu hattının İran transit hattına bağlanması gündeme gelmiştir.⁴⁸ Nitekim 1 Kasım 1924'te Trabzon Limanı'nın inşasıyla birlikte Erzurum-Trabzon demiryolu bağlantısı da gündeme gelmiştir. Trabzon Limanı ve demiryolu bağlantısı ile bölgenin ticaretinin gelişmesi hızlanacak, bu da ekonomik sıkıntı içerisindeki bölge halkının refahını artıracaktır.⁴⁹ Bu

⁴⁴ C. Kutay ve C. Bayar, **9-9-932 den 21-1-939 a kadar.**, s.606.

⁴⁵ Türkiye'nin ilk et kombinası 17 milyon liraya Erzurum'da faaliyete geçmiştir. Burada işlenen hayvan mamulleri demiryolu vasıtasıyla özellikle frigorifik taşıma sisteminin de kullanılmaya başlanmasıyla ülkenin batı bölgelerine ulaştırılabilmektedir. Bölgede faaliyet gösteren müteşebbislerin hayvancılık alanında önemli iktisadi kazanımlar elde etmesinde demiryolu temel etken olmuştur (Selçuk T. Trak, **İktisadi ve Ticari Türkiye**, Endüstri Basım ve Yayım Evi, İzmir, 1959, s.102-104).

⁴⁶ M. Küçükkuşurlu ve G. F. Saylan, **Şimendiferin Erzurum Yolculuğu.**, s.338. ⁶⁵ Cumhuriyet, 02 Nisan 1937.

⁴⁷ B.C.A., 030.10.0-171.187.35; Cumhuriyet, 11 Aralık 1938. ⁶⁷ B.C.A., 030.18.1.2-114.68.17.

⁴⁸ Cumhuriyet, 24 Mayıs 1936.

⁴⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, II/8 s.539-540.



sayede Doğu Anadolu Bölgesi'nin hayvancılık ve tarımsal potansiyeli demiryoluyla Trabzon'a dolayısıyla açık pazarlara erişim imkanı bulacaktı. Ancak bu proje değişik zamanlarda gündeme gelmiş olsa da bir türlü hayata geçirilememiştir. Tarih boyunca sadece Doğu Anadolu'nun değil İran transit ticaretinin de önemli limanlarından biri olan Trabzon limanına demiryolu bağlantısının kurulamaması bölge ekonomisini ve ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir.

Sivas-Erzurum demiryolunun yapılmasıyla hattın çevresindeki maden yatakları işletmeye açılabilmiştir. Hattın güneyden yani Divriği'den geçirilmesinde buradaki demir yataklarının varlığı etkili olmuştur. Hattın inşası sırasında Çetinkaya civarında 15 milyon ton saf demir madeni yatağı keşfedilmiştir.⁵⁰ Güzergah tayininde coğrafi koşulların olumsuzluklarına rağmen Divriği üzerinden geçirilmesinde buradaki demir madeni etkili olmuştur. Bu görüşün ne kadar isabetli olduğu zengin demir madeni yataklarının keşfedilmesiyle anlaşılmıştır.⁵¹ Hattın açılmasıyla birlikte buradaki demir madeni demiryoluyla Karabük'teki demir-çelik fabrikasına taşınma imkanı bulmuştur. Müteakiben taşıma maliyet fiyatları da düşmeye başlamıştır.⁵² Bölgedeki demir madenin Cürek istasyonundan pazarlara taşınmaya başlanmasıyla beraber bölge iktisadi olarak cazibe merkezi olmaya başlamıştır. Bu sayede Cürek istasyonuna işçi ve memur evleri, hastane, okul ve 100 kişilik bir lokanta inşa edilmiştir.⁵³ Demiryolu vasıtasıyla hem bölgedeki zenginlikler ülke ekonomisine kazandırılmış hem de bölge imar edilmiştir.

Erzincan'a bağlı kazalardan Refahiye'den eskiden beri bölgenin ihtiyacı olan odun ve kereste ihtiyacı karşılanmaktadır.⁵⁴ Refahiye bölgesindeki ormanlık alanlardan kara ve demiryolu şebekeleri yapılmasıyla bu zenginlikten faydalanılması daha fazla olmuştur.⁵⁵

Erzincan'a demiryolu gelmesiyle iktisadi ve ticari faaliyetleri artmıştır. Aynı zamanda demiryolu vasıtasıyla Erzincan'ın güneyinde bulunan yerleşim yerleriyle bağlantısı sağlanmıştır.⁵⁵

Geçmişte Diyarbakır ticaret yolu üzerinde bulunan Eğin (Kemaliye) kazası özellikle halı dokumacılığında önemli bir yere sahipti. Ancak kaza demiryolu güzergâhı dışında kalınca dokuma alanındaki kalifiye nüfus başta İstanbul olmak üzere ülkenin batısına göç etmiştir.

Hattın Erzurum-Tercan arasındaki kısmının tesviyesi Cumhuriyetten önce Ruslar tarafından yapılmıştı.⁵⁶ Rusya her ne kadar bölgeyi askeri açıdan kontrol etmek için Kafkas

⁵⁰ Cumhuriyet, 25 Haziran 1937; Tan, 8 Kasım 1937.

⁵¹ Tan, 8 Kasım 1937.

⁵² B.C.A., 030.10-151.79.9.

⁵³ Ayın Tarihi, 16 Aralık 1939.

⁵⁴ Selçuk T. Trak, **İktisadi ve Ticari Türkiye**, s.139. ⁷⁵ Hüseyin Saraçoğlu, **Türkiye Coğrafyası Üzerine Etütler**, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1956, s. 477.

⁵⁵ Tahir Erdoğan Şahin, **Erzincan Tarihi**, Erzincan Hayra Hizmet ve Dayanışma Vakfı, Erzincan, 1987, s. 502.

⁵⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, 1/10. 26. İnikat, s. 118.



demiryollarına bağlamayı öncelikle düşünmüş olsa da, asıl amacının Tercan çevresindeki petrol yataklarını işletmekti. Ancak Rusya'nın Birinci Dünya Savaşı'ndan çekilmesiyle bu girişim başarılı olamamıştır.

Sivas-Erzurum demiryolunun yapılması hattın geçtiği sahalardaki yerleşmelerin gelişmesine ve canlanmasına da önemli katkı sağlamıştır. Önceleri küçük bir nahiye merkezi olan Aşkale'nin iktisadi olarak büyüüp gelişmesi ve 26 Mayıs 1937 yılında kaza merkezi durumuna getirilmesinde⁵⁷ yol güzergâhında olması temel etken olmuştur.

20 Eylül 1939'da Erzincan'dan Aşkale'ye karşılıklı olarak yolcu ve nakliye tren seferleri başlamıştır.⁵⁸ Bu durum kaza merkezinin giderek büyüüp gelişmesinde oldukça önemlidir. Buna karşın eskiden kaza olan Çat, yol güzergâhının dışında kaldığı için idari ve iktisadi olarak gerileyerek nahiye statüsüne düşmüştür.⁵⁹ Aynı şekilde İliç önceleri nahiye durumundayken demiryoluyla birlikte iktisadi ve idari olarak gelişmeye başlamış ve 15 Mayıs 1939'da kaza statüsüne kavuşmuştur. Bunun yanında demiryolu güzergâhı dışında kalan Kuruçay kazası da iktisadi ve idari olarak gerileyerek nahiye statüsüne düşmüştür.⁶⁰ Hatta istasyon çevresinde nüfus toplanmaya başlamış ve zamanla burada kazanın bir mahallesi ortaya çıkmıştır. Kemah kazası demiryolundan önce iktisadi ve sosyal olarak gelişmemiş ortaçağ kasabasını andıran bir görünümdeydi. Tren istasyonlarına kurulan Amerikan silolarına köylerden önemli miktarda buğday getirilmekteydi.⁶¹ Buğday nakliyatı ve ticareti kazanın eski ihtişamlı günlerini tekrar yaşamasını sağlamıştır. 1939'da demiryolunun Erzurum'a gelmesiyle birlikte Erzurum-Trabzon yolculuğu yerine Erzurum-Haydarpaşa tren hattı kullanılmaya başlandı. Aynı zamanda Trabzon'un iktisadi canlılığının Erzurum'a kaymasına ve Erzurum'un doğunun ticaret merkezi konumuna gelmesinde önemli bir avantaj sağlamıştır.

Demiryolunun geçtiği yerleşmelerde istasyon binalarından başlayarak şehre uzanan ana caddenin her iki tarafına kurulan yüksek binalar, fabrika ve hastane gibi medeni tesisler, resmi ve yarı resmî yapılar iktisadi kalkınmayı simgelemektedir.⁸³ Bu bakımdan demiryolları geçtiği sahalarda sanayileşme ve beraberinde kentleşme üzerinde önemli etki oluşturmuştur. Zamanla yerleşmelerin nüfusu artmış ve altyapı hizmetleriyle birlikte yerleşmelerin çehresi değişmeye başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde ülkede uygulamaya konulan eğitim politikalarının halka ulaştırılmasında demiryolu önemli bir altyapı görevi üstlenmiştir. Bir bakıma demiryolu sadece ulaşım meselesini çözmekle kalmamış, modern yaşamın bütün unsurlarını Anadolu'ya taşımada da önemli bir araç olmuştur. Eğitim ve kültür politikasının ülkede

⁵⁷ Resmi Gazete, Sayı:3614, s.8130.

⁵⁸ B.C.A., 30..10.0.0152.77.4.

⁵⁹ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1939; B.C.A., 30.11.1-112.13.9.

⁶⁰ B.C.A., 030.11.1-131.16.2; Adem Başbüyük, "Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulmuş Bir İlçe Merkezi: İliç", **Doğu Coğrafya Dergisi**, Sayı:15, Erzurum, s.251-274.

⁶¹ Cumhuriyet, 3 Eylül 1947. ⁸³ Ulus, 6 Aralık 1950.



daha kolay uygulanması adına demiryollarının geçtiği kasaba ve köylerdeki öğrenciler yakın merkezlerdeki eğitim ve kültür kurumlarına ucuz ve rahat bir şekilde taşınmaya başlamıştır.⁶² Sivas-Erzurum arasında bulunan birçok yerleşim biriminde ikamet edenler bu uygulamadan yararlanarak bölgenin eğitim ve kültür seviyesinin yükselmesine öncülük etmiştir.

Erzurum'a demiryolu gelmesi bölge ve ülkeyle bağlantısının sağlanmasıyla birlikte, bölgenin iktisadi, kültürel, milli gelişimini sağlamak ve bölgenin en büyük eksiklerinden biri olan yüksek öğretim problemini çözmek adına 25 Şubat 1953 yılında Doğu Üniversitesi kurulması kararı alınmıştır.⁶³ Doğu vilayetlerimizde kurulmasına⁶⁴ karar verilmiş olan üniversiteye 12 Mart 1954'te Atatürk Üniversitesi adı verilmiştir.⁶⁵ Van ve çevresinde kurulması düşünülen Atatürk Üniversitesi 1957 yılında Erzurum'da kurulmuştur.⁶⁶ Erzurum'da bu üniversitenin kurulmuş olması hiç kuşkusuz bölgeye göre altyapısının daha uygun olmasıyla ilgilidir.

Sivas-Erzurum demiryolu sadece Doğu ve Orta Anadolu şehirlerini birbirine bağlamanın yanı sıra SSCB, İran ve Irak demiryollarıyla da ticari faaliyetlerde bütünleşmeyi sağlama hedefi gözetilmiştir.⁸⁹

5. SİVAS- ERZİNCAN- ERZURUM DEMİRYOLUNUN MEVCUT DURUMU VE PLANLANAN YÜKSEK HIZLI TREN HATTI PROJESİ

Sanayi devriminin kara ulaşım sektörleri üzerindeki ilk etkisi buharlı lokomotifler aracılığıyla demiryollarında olmuştur. Batı dünyasının sömürgeciliğinin önemli vasıtalarından olan bu ulaşım sektörü 20. yüzyılda karayolu araçlarının ortaya çıkmasıyla birlikte gerileme sürecine girmiştir. Ülkemizde ise 1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişikliklerle karayollarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. 1950'li yıllardan sonra özellikle ABD'nin Marshall yardımları çerçevesinde yaptığı mali desteği ve politika önerileri ile ulaşım sistemlerinin planlanmasında ve öncelikli tercihin belirlenmesinde ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen ve tümüyle karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir. Gerçekten de 1950-1970 yılları arası karayolu yapımında önemli gelişmeler yaşanmış ve karayolları altın çağını yaşamıştır. Arızalı topoğrafyanın da etkisiyle demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, karayollarında altyapı yatırımlarının maliyetinin daha az

⁶² Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.253.

⁶³ TBMM, Kanunlar Dergisi, Cilt:35, s.270; Ömer Kaya, Atatürk Üniversitesi 50. Yıl (1957-2007), Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2008, s.18.

⁶⁴ Doğu Anadolu'da bir üniversite kurulmasını Cumhuriyet Döneminde ilk defa Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 yılında TBMM açılış konuşmasında dile getirmiştir: "...Doğu bölgesi için Van gölü sahillerinin en güzel bir yerinde, her şubeden ilkokullar ile ve nihayet üniversitesiyle modern bir kültür şehri yaratmak yolunda, şimdiden faaliyete geçmelidir. Bu Hayırlı teşebbüsün Doğu vilayetlerimiz gençliğine bahsedeceği feyiz, Cumhuriyet Hükümeti için ne mutlu bir eser olacaktır..."; bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, V/20, s.7.

⁶⁵ TBMM, Kanunlar Dergisi, Cilt:36, s.1105.

⁶⁶ M. Tahir Hatiboğlu, Türkiye Üniversite Tarihi (1845-1997), Selvi Yayınevi, Ankara, 1998, s.119. ⁸⁹ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.246.



olması ve 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayisi ile birlikte karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre dengesiz artışlar meydana gelmiştir.⁶⁷ Nitekim karayolu- demiryolu rekabetinde karayollarının bu üstünlükleri karayolu taşımacılığı lehine gelişmiş ve demiryollarının gerilemesine neden olmuştur. Demiryollarında yaşanan bu olumsuz durum kalkınma planları dönemlerinde her ne kadar dile getirilse de çözüm noktasında gerekli adımlar atılamamıştır.

Dünyada demiryolları küreselleşme sürecinin oluşturduğu düzene uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içinde demiryollarının yapıları ve devletle olan ilişkileri de yeniden gözden geçirilmektedir. Demiryollarının diğer ulaştırma sektörleri karşısında rekabet gücünün artırılmasının yanında mevcut altyapıda sektör içi rekabet imkânının sunulması da hedefler arasında yer almaktadır.⁹¹

Sanayileşmiş Batı ülkelerinin kalkınmasındaki en önemli araçlardan biri olan demiryollarının günümüz koşullarına göre yeniden dizaynedilip geliştirilmesi ülkemiz ulaştırma sektörü açısından oldukça önemlidir. Taşımacılık alanında karayollarına göre daha ekonomik olan demiryollarının canlandırılması için birtakım önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunların başında mevcut hatların iyileştirilerek elektrifikasyon, sinyalizasyon sistemlerinin yaygınlaştırılması, lokomotif ve vagon gibi demiryolu araçlarının modernize edilerek geliştirilmesi gibi faaliyetler gelmektedir.⁶⁸

Ülkemizde demiryolunun ihmal edilmesi sorunların ağırlaşmasına neden olurken can ve mal kayıplarına da neden olmuştur. Yıllarca göz ardı edilen demiryolu taşımacılığının en temel sorunu altyapı yetersizliğidir. Zamanın koşullarına göre altyapı hizmetleri tesis edilemediğinden demiryollarında verimlilik, kârlılık, hizmetin gereği gibi yapılması ve hizmet kalitesi yükseltilememiştir. Ulaştırma sistemleri içerisinde demiryollarına talebin düşük olmasının temelinde altyapı problemi yatmaktadır.⁶⁹ Bu nedenle öncelikle altyapı sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Eskimiş altyapı sistemleri ile günümüz koşullarında sektörün ayakta kalması mümkün değildir.

Zamanın en etkin şekilde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi ve diğer taşıma sektörlerine göre demiryolunun daha güvenilir bir ulaşım aracı olması gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de yüksek hızlı tren hatlarının yapımı konusunda önemli yatırımları gündeme getirmiştir. Bu kapsamda 2000'li yıllardan itibaren demiryollarının yeniden devlet politikası haline getirilerek yapılandırılması ile yüksek hızlı tren projeleri planlanmaya başlanmıştır. Öncelikle yolcu potansiyeli yüksek olan Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi nüfus

⁶⁷ Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Oda Raporu, Nisan 2012, s.9. ⁹¹ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001-2005, Ankara, s.155.

⁶⁸ Serdar Altınok, "Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi", Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Sayı:1-2, Konya, 2001, s.86.

⁶⁹ İzzet Ulvi Yöner, "Türkiye'de Demiryolları ve Demiryollarının Alt Yapı Sorunlarının İktisadi Çerçeve Değerlendirilmesi", Ulaşım 2023 Derneği 2023 Dergisi, Ağustos 2004, s.43. ⁹⁴ <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=6>.



açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak olan koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışma başlatılmıştır.⁹⁴

Ülkemizde planlanan yüksek hızlı tren hatlarından Ankara-Eskişehir (245 km/1 saat 5 dakika) ve Ankara-Konya (212 km/1 saat 15 dakika) hatları tamamlanarak yolcu taşınmaya başlanmıştır. Ülkemizin doğusunu batısına bağlayacak olan Ankara-Kars arasında inşa edilecek hattın 405 km'sini oluşturan Ankara-Sivas arası yapım çalışmaları devam etmektedir. Toplam 710 km'lik Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars yüksek hızlı tren hattının Sivas-Erzincan arasındaki 245 km'lik kısmının fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır. Söz konusu bu yüksek hızlı tren hattı tamamlandığında bölgeyle, ülkenin batısı ve diğer bölgeleri arasında güçlü bir ulaşım ağı meydana gelmiş olacaktır.

Sivas-Erzurum demiryolu geçmişte olduğu gibi gelecekte de lojistik hareketliliğin önemli güzergahlarından biri olacaktır. Bölgesel konumu itibariyle Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerinden biri olan Erzurum'da sanayi tesisleri yetersiz olmakla birlikte taşımacılık alanında önemli bir yere sahiptir. Kentin gelecekte İpek Demiryolu Projesi sayesinde ulaşımdaki konumu giderek daha da güçlenecektir. Halihazırda Erzurum'u demiryoluyla Kars üzerinden Nahçıvan'a ve Iğdır'a bağlama projesi onay almıştır. Ülkemizin Erzurum üzerinden Kafkas ülkeleri, Türk Cumhuriyetleri ve İran üzerinden Asya'ya güçlü bir demiryolu bağlantısı kurulması bu hattın işlevini artıracaktır.⁷⁰ Ayrıca TCDD tarafından 2006 yılından itibaren ülkemizin yük taşıma potansiyeli yüksek güzergâhlarında diğer ulaşım sistemleriyle entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren lojistik merkezler kurulmaya başlanmıştır.⁷¹

Lojistik merkezlerin kurulmasıyla yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacaklardır. Lojistik merkezleri, bulunduğu bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine önemli katkıda bulunduğu gibi bölge trafiğini de düzenlemektedir.⁷² Modern taşımacılığın önemli bir aracı olarak kabul edilen lojistik köylerin kurulmasıyla demiryolları diğer ulaşım sektörleriyle rekabet edebilecek duruma gelecektir. Bu lojistik merkezlerden 3'ü de Sivas, Erzurum ve Kars'ta inşa edilecektir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren Anadolu'nun demiryolu ile doğu-batı yönünde bağlantı kurulması planlanmıştır. Ülkenin siyasi, iktisadi ve sosyal çöküntü içinde

⁷⁰ Vedat Karadeniz ve Erdal Akpınar, "Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:23, 2011, İstanbul, s.60.

⁷¹ Gülşen Teslime Aydın, ve Kemal Selçuk Ögüt, "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri" **II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı**, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, s.1478.

⁷² <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>.



bulunması ve yabancı ülkelerin siyasi tavırlarından dolayı Anadolu için elzem olan bu proje gerçekleştirilememiştir. Bu büyük proje yeni kurulan Cumhuriyet ile birlikte tekrar gündeme gelmiş ve zorlu çalışmalar sonunda hayata geçirilmiştir.

Orta ve Doğu Anadolu'nun siyasi ve iktisadi olarak ülkenin yönetim ve ticaret merkezlerine bağlantısının sağlanması Sivas-Erzurum demiryolu yapımıyla mümkün olabilmiştir. Bu demiryolu hattı Cumhuriyet döneminde ulaşım alanında gerçekleştirilen ilk büyük projelerden biridir. Sivas-Erzurum hattının inşası, ulaşım probleminin çözüm noktasında önemli bir yatırım olması yanında Orta Anadolu ve Doğu Anadolu iktisadi zenginliklerinin ülke menfaatine kullanılması için de önemli bir araç olmuştur. Bölgenin iktisadi, idari ve kültürel gelişiminde önemli bir lokomotif olmuştur. Bölgenin iktisadi kaynakları iç ve dış pazarlara demiryolu vasıtasıyla ucuz ve kolay bir şekilde taşınabilmiştir. Bu durum bölge ve ülke ekonomisine önemli girdiler sağlamıştır. İleride kurulacak olan sanayi kuruluşlarının altyapısı hazırlanarak, sanayi yatırımlarının yer seçiminde demiryolu tercih nedeni olarak ön plana çıkmıştır.

Sivas-Erzurum demiryolu hattı yapıldığı dönem itibariyle, 1929 Dünya ekonomik buhranı sonrası ve II. Dünya Savaşı öncesi bir dönemde yerli imkanlarla böyle büyük bir yatırımın yapılması Türk iktisat tarihi açısından oldukça önemlidir. Ülkenin yerli kaynaklarıyla büyük işler başarılabilceği gerçeği tatbik edilmiştir. Söz konusu bu hattın yapımı aynı zamanda ülke ekonomisine ivme kazandırmıştır. Bu tür iktisadi teşebbüsler başta inşaat olmak üzere birçok sektöre katma değer katmıştır.

Bölgenin demiryoluyla merkeze bağlanması siyasi ve idari anlamda kontrolünü kolaylaştırmıştır. Modern yöneticilik anlayışının bölgede tesis edilmesinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Demiryolu hattının geçtiği güzergâhtaki yerleşim alanlarında alt ve üst yapılar bir plan dâhilinde inşa edilerek planlı ve modern şehircilik anlayışına da etki etmiştir.

Demiryolu yeni kurulan devletin cumhuriyet fikrinin kültürel ve sosyal olarak bölge halkına benimsetilmesinde önemli bir araç olmuştur. Erzurum ve Sivas gibi merkezlere ulaşım probleminin çözülmesiyle birlikte halk, sosyo-kültürel alanlarda gelişime ve değişime açık hale gelmiştir. Demiryolu milli kültür ve değerlerin oluşturulması ve paylaşılmasında çok önemli bir işlevi yerine getirmeye başlamıştır.

Ülkemizde 1950'lerden sonra karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikası benimsenmiştir. Bir dönemi simgeleyen demiryolları büyük ölçüde ihmal edilmiştir. Kamu kaynaklarının karayolu sektörüne aktarılmasıyla demiryolu ulaşımı gerileme sürecine girmiştir. Ancak 2000'li yıllardan itibaren demiryolu ulaşımının önemi yeniden tartışılmaya başlanmış ve çağın koşullarına göre modernize edilmesi gündeme gelmiştir. Nitekim 2003 yılından itibaren ülkemizin büyük kentleri arasında yolcu taşımacılığına yönelik yüksek hızlı tren hatları planlanarak yapımına başlanmıştır. Bu hatlardan biri de Ankara'yı Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars üzerinden Orta Asya'ya bağlayacak olan yüksek hızlı tren hattıdır. Günümüzde bölgenin kaynaklarının etkin bir şekilde değerlendirilmesi için bu tür yatırımların yapılması gerekmektedir. Hem mevcut demiryolu hattının modernize edilmesi



hem de yüksek hızlı tren hattının yapılmasıyla bölgenin ülke ve dünya ile entegrasyonu sağlanmış olacaktır. Ancak yapılacak yüksek hızlı tren hattı sadece yolcu taşımaya yönelik olarak planlanmıştır. Oysa topoğrafik yapısı arızalı olan bölgede yapım maliyeti artan yüksek hızlı tren hatlarından taşımacılık alanında da yararlanacak şekilde dizayn edilmelidir.

Ülkemizde 2006 yılından itibaren TCDD tarafından planlanan 18 değişik yerde lojistik köy planlanmıştır. Sivas, Erzurum ve Kars'ta kurulacak lojistik merkezleri güzergâhta taşımacılığın etkinliğini artıracaktır. Söz konusu bu lojistik merkezlerin kurulmasıyla Sivas-Erzurum hattı Avrupa, Kafkas ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere doğu ile batı arasında önemli bir köprü durumuna gelecektir. Aynı zamanda hattın en yakın liman olan Trabzon limanına bağlanması eski İran transit ticaret yolunun yeniden canlanmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak doğal koşulların bütün olumsuzluklarına rağmen Sivas-Erzurum hattı, Türk insanının milli sermaye ile yapmış olduğu Cumhuriyet döneminin en önemli ve zorlu demiryolu projelerinden biridir. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bölgenin siyasi, iktisadi ve kültürel olarak dış dünyaya açılan önemli bir kapısı olmuş, ülkenin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlamıştır. Gelecekte hattın çoklu ulaşım sistemlerine göre yeniden düzenlenmesi verimliliğini artıracığı gibi açık pazarlara ulaşmada tekrar eski parlak günlerini yaşayacaktır.

KAYNAKÇA

Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (B.C.A) ; T.B.M.M. Arşivi

Resmi Yayınlar

Resmi Gazete; TBMM Kavanin Mecmuası; T.B.M.M. Kanunlar Dergisi; T.B.M.M. Zabıt Ceridesi

Gazeteler ve Dergiler

Cumhuriyet; Hakimiyet- i Milliye; Ulus, Tan, Ayın Tarihi, Bayındırlık İşleri Dergisi, Demiryolları Dergisi, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

İkincil Kaynaklar

Akbulut, Gülpınar, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010.

Akbulut, Gülpınar, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)", **Atatürk Üniversitesi Atatürk**

İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi, Cilt:1, Sayı:1, 2012, Erzurum.

Akpınar, Deniz, **Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Kayseri'nin İdari ve İktisadi**

Gelişimi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2013.

Albayrak, Mustafa, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", **Osmanlı Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Sayı:6, 1995, s.1-38.



- Altınok, Serdar, “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi”, **Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Sayı:1-2, Konya, 2001, s.73-88.
- Altuğ, Vefik, **Erzurum ve Çivarının Tarihi, Tabii, Beşeri, İktisadi Durumu Üzerinde Tetkikleri**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1941.
- As, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2006.
- Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, C.I**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını. 4.Baskı. Ankara, 1989.
- Aydın, Teslime Gülşen ve Öğüt, Kemal Selçuk, “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri”, **II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı**, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, s.1471-1481.
- Başbüyük, Adem, “Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulmuş Bir İlçe Merkezi: İliç”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, Sayı:15, Erzurum, s.251-274.
- Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Matbaası, Ankara, 1938.
- Çalapverdi, İhsan, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933-1939**, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul, 2008.
- Dervişoğlu, Fatih, **Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007.
- Engin, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Gürbüz, Ali Kemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü”, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2 Sayı:3, Balıkesir, 1999, s.169-193.
- Hatiboğlu, M. Tahir, **Türkiye Üniversite Tarihi 1845-1997**, Selvi Yayınevi, Ankara, 1998.
- İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933)**, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933.
- Karabulut, Yalçın, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, **Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı:6, İstanbul, 1997, s.163-184.
- Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal, “Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:23, 2011, İstanbul, s.49-71.
- Kaya, Ömer, **Atatürk Üniversitesi 50. Yıl (1957-2007)**, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2008.
- Kayhan, Meral, **Türkiye Tuz Envanteri**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, Ankara 1976.
- Kutay, Cemal ve Bayar, Celal, **9.9.1932 den 21.1.1939 a kadar**, 2. cilt, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939.
- Küçükkuşurlu, Murat ve Saylan, Gürkan F., “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Yıl:15, Sayı:38, Erzurum, 2008, s.313-342.
- Öztürk, İlker, **Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.



- Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- Saraçoğlu, Hüseyin, **Türkiye Coğrafyası Üzerine Etütler**, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1956.
- Şahin, Tahir Erdoğan, **Erzincan Tarihi**, Erzincan Hayra Hizmet ve Dayanışma Vakfı, Erzincan, 1987.
- Tabakoğlu, Ahmet, **İslam İktisadı II**, Kitabevi İstanbul, İstanbul 2005.
- Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, **1923 tarihli Umur-u Nafia Programı**, TTK Yayınları, Ankara, 1989.
- Temizgüney, Firdes, **Erzurum'a Demiryolunun Gelişi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum, 2008.
- Toprak, Zafer, 2007, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir "Modernite" Metaforu", **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı:168, s.26-30.
- Trak, Selçuk T., **İktisadi ve Ticari Türkiye**, Endüstri Basım ve Yayım Evi, İzmir, 1959.
- Türkiye İstatistik Yıllığı**, Cilt:18, Ankara, 1950.
- Uran, Hilmi, **Hatıralarım**, Ankara, 1959.
- Ulaşımında Demiryolu Gerçeği**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Oda Raporu, Nisan 2012.
- Yavuz, Bige Sükan, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Kasım 1999-2003 s.527-561.
- Yavuz, Ünsal, 2010, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, s.83-90.
- Yıldırım, İsmail, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanma", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, 1999, XV/44, Ankara.
- Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.
- Yıldırım, Seyfi, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, s.94-100.
- Yönter, İzzet Ulvi, "Türkiye'de Demiryolları ve Demiryollarının Alt Yapı Sorunlarının İktisadi Çerçeve de Değerlendirilmesi", **Ulaşım 2023 Derneği 2023 Dergisi**, Ağustos 2004.

Elektronik Kaynaklar

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>



IX ERZİNCAN YILDIRIM AKBULUT

Mustafa Fehmi Yavuz

HAVALİMANI

04.09.1988 tarihinde sivil hava trafiğine açılan Erzincan Havalimanı halen sivil ve askeri hava trafiğine hizmet vermekte olup, Hava Limanı Müdürlüğü tarafından işletilmektedir.

Hizmete verildiği tarihte, terminal binası ve kuvvet santralinden oluşan havalimanına zaman içerisinde İtfaiye, garaj, ısı merkezi, misafirhane ve Jandarmanın kullanımında olan iki adet binanın eklendiği, binaların 2006 yılında tadilatı yapılarak; eğitim tesisi, özel güvenlik binası ve muhasebe olarak düzenlenip kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca 14 Mart 2006 Tarihinde 500 m² büyüklüğünde Teknik Blok ve 28 m yüksekliğinde Kontrol Kulesi'nden oluşan tesisin yapımı tamamlanıp hizmete açılmıştır.

3. Ordu Komutanlığı'nın bulunduğu askeri kentlerden biri olan Erzincan' da, Erzincan Üniversitesi'nin açılması, yamaç paraşütü ve su sporları etkinliklerinin düzenlenmesi, Erzincan Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu'nun açılması; Ergan Dağı kayak merkezi projesinin ve Türk Hava Kurumu simülör pilot yetiştirme okulunun hayata geçirilmek üzere olunması, çeşitli yatırımların yapılması ve özel hava şirketlerinin kurulması en hızlı ve en rahat ulaşım şekli olan hava yolu ulaşımına talebi artırmıştır. Bu gelişmelerin yaşanmasıyla; mevcut terminal binasının ihtiyaçlara cevap vermediğine tanık olunmuş ve yeni bir terminal binası için çalışmalara başlanmıştır.

2009 yılında yapımına başlanan yeni terminal binası ve pat sahası bakım-onarım çalışmaları tamamlanmış olup, yeni terminal binası, 05 Mart 2011 tarihinde hizmet vermeye başlamıştır.

Toplam 31.276 m²'lik alana kurulu bulunan Hava Limanında 3.250.000 Yolcu/Yıl kapasiteli iç ve dış hatlar terminali, 10 adet check-in kontuarı, 9 adet pasaport kontrol, 2



adet bagaj alım konveyörü, 2 adet gümrük muayene bankosu, 2 adet pasaport polisi ofisi, 11 adet check-in ofisi, 3 adet CIP bekleme salonu, 4 adet seyahat acentesi, silah teslim, boşaltım ofisi ve dinlenme salonu mevcuttur. 3000x45 m boyunda beton ve asfalt kaplamalı piste ve 345 araç kapasiteli otoparka sahiptir.

Hava Limanında; büfe, sağlık hizmeti, bay-bayan wc ve mescit, bebek bakım odası, PTT hizmeti, satış standı ve oto kiralama imkanları bulunmaktadır. Otomatik aydınlatma sistemi, CUTE(Ortak kullanımlı terminal ekipman), HVAC (Isıtma, soğutma ve havalandırma), atık su arıtma, yangın ihbar ve söndürme, uçuş bilgi sistemi, CDB(merkezi veri tabanı), X-RAY, INTERKOM, UPS(kesintisiz güç kaynağı), genel yayın anons sistemi mevcut bulunan Hava Limanında, Meteoroloji İstasyonu 24 saat hizmet vermektedir.



Resim 1: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı.

Hava Limanında; 8 oda 16 yatak kapasitesiyle hizmet veren misafirhane bulunmaktadır. Misafirhanede, odalarda banyo ve günün her saati sıcak su, televizyon izleme odası, kantin, çamaşırhane ve ütü odası bulunmaktadır. Bununla birlikte Hava Limanında bulunan; havuz başı kamelyası, kondisyon çalışma odası ve çim futbol ve voleybol sahasıyla, misafirlerine ve Hava Limanı çalışanlarına rahat ve huzurlu bir ortam sağlamak için tüm detaylar düşünülmüştür.

Ayrıca; 15 kişi kapasiteli eğitim sınıfından oluşan Eğitim Tesisi' inde, çay ocağı, dinlenme salonu, mescit ve bay, bayan wc bulunmakta , eğitim için misafir olan konuklara 3 öğün yemek hizmeti verilmektedir.



Resim 2: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı.

Eğitim tesisimiz binasına ilave olarak, ARFF binasında 25 kişi , teknik blokta 20 kişi kapasiteli, eğitim salonlarında ihtiyaç anında kullanılacak şekilde dizayn edilmiş olan sınıflarıyla kurumumuz eğitim üslerinden biri olmaya adaydır. Uçak kaza kırım ve yangınlarına müdahale konularında, Hava Limanlarımızın ARFF ünitelerinde görev yapan yaklaşık 800 ARFF personelinin periyodik olarak pratik

eğitmelerini gerçekleştirmek, müdahale usul ve taktikleri konusunda çalışmalar yaparak gerçeğinden farksız olan canlı bir uçak yangınına karşı tecrübe kazanılmasını ve personelin fonksiyonel olarak hazır tutulmasını sağlamak amacıyla Türkiye’de bir ilke imza atılarak Erzincan Hava Limanları’na; bir uçak yangın söndürme simülasyon sistemi tesis edilmesi; ilimiz ve ülkemiz açısından önemli bir gelişmedir. Eğitimler önümüzdeki yıllarda Genel Müdürlüğümüzün belirleyeceği eğitim programlarıyla hizmet vermeye devam edecektir.

HAVALİMANI AÇILDIKTAN SONRAKİ 10 YILLIK YOLCU TAŞIMA İSTATİSTİKLERİ

2022 yılı ilk çeyreği için DEĞİŞİM Oranı %51.48 dir

Erzincan Havalimanı yolcu taşıma istatistikleri						
Yıl (ay)	İç Hatlar	% değişim	Dış Hatlar	% değişim	Toplam	% değişim
2017	439.611	%27	1.175	%3	440.786	%27
2016	345.800	%17	1.144	%93	346.944	%17
2015	295.246	%0.4	594	%52	295.840	%0.2
2014	294.055	%4	1.237		295.292	%5
2013	281.502	%21			281.502	%21
2012	233.580	%13			233.580	%13



2011	207.074	%58			207.074	%58
2010	130.892	%3			130.892	%3
2009	127.030	%38,8			127.030	%38,8
2008	91.540	%42,0			91.540	%42,0
2007	64.681	-			64.681	-

HAVALİMANI TEKNİK BİLGİLERİ

Bulunduğu Şehir :Erzincan

Hizmete Giriş Yılı :1988

Havalimanı Statüsü :Sivil / Askeri

ICAO Kodu :LTCD

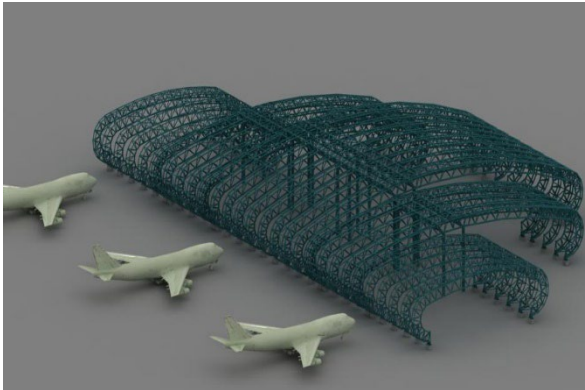
IATA :ERC

Trafik Tipi :İç Hat

Terminal Binası Toplam Büyüklüğü :27132 m2

Cografî Koordinatları :39°42` 47"N, 39°31` 14"E

HAVALİMANI MEVCUT VE İNŞA HALİNDEKİ GÖRSELLER :



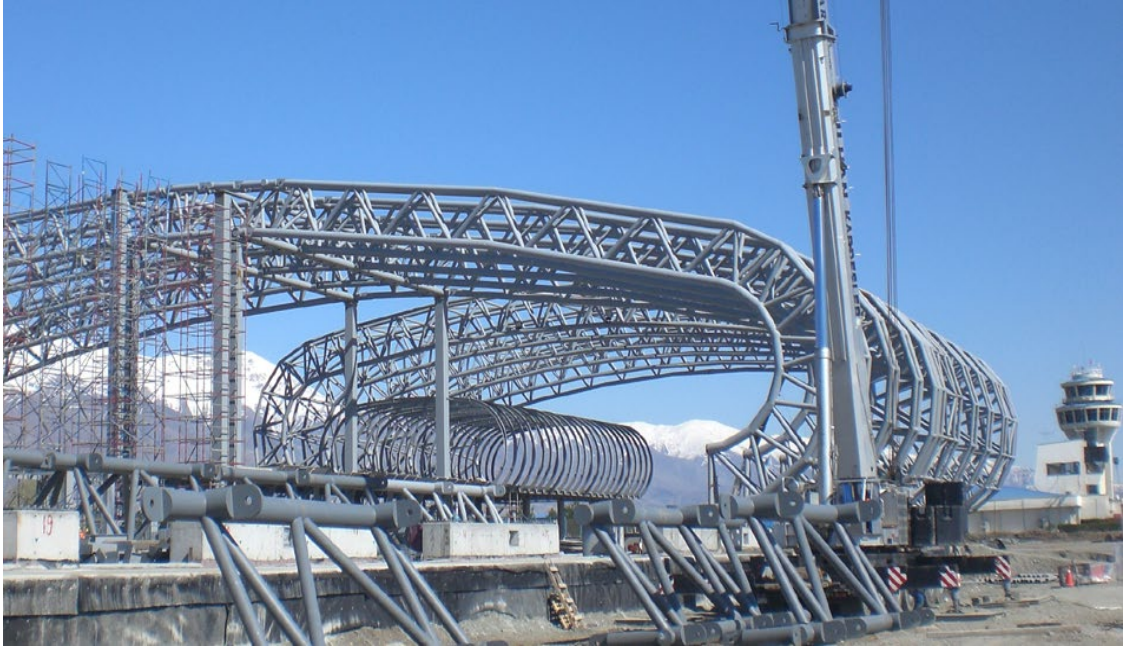
Resim 3-4: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim 5: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim 6: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim 7: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim 8: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim 9: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından.

İç Hat Terminal

2009 yılında temeli atılan yeni terminal binası 05 Mart 2011 tarihinde açılışı yapılarak hizmet vermeye başlamıştır.

Toplam 27.132 m²'lik alana kurulu bulunan havalimanında 3.400 m² iç hat yolcu kullanım alanı bulunmaktadır. 3.000.000 Yolcu/Yıl kapasiteli iç ve dış hatlar terminali, 10 adet check-in kontuarı, 9 adet pasaport kontrol, 2 adet bagaj alım konveyörü, 4 adet seyahat acentesi, silah teslim-boşaltım ofisi, dinlenme salonu, bebek bakım odasına sahiptir. Havalimanımızda 334 araç ve 11 Otobüs kapasiteli otopark mevcuttur.

Dış Hat Terminali

2009 yılında temeli atılan yeni terminal binası 05 Mart 2011 tarihinde açılışı yapılarak hizmet vermeye başlamıştır.

Toplam 27.132 m²'lik alana kurulu bulunan havalimanında 3.400 m² iç hat yolcu kullanım alanı bulunmaktadır. 3.000.000 Yolcu/Yıl kapasiteli iç ve dış hatlar terminali, 10 adet check-in kontuarı, 9 adet pasaport kontrol, 2 adet bagaj alım konveyörü, 4 adet seyahat acentesi, silah teslim-boşaltım ofisi, dinlenme salonu, bebek bakım odasına sahiptir. Havalimanımızda 334 araç ve 11 Otobüs kapasiteli otopark mevcuttur.

Dış hatlar, 4.175 m² yolcu kullanım alanına sahiptir. Havalimanımız tarifersiz dış hat uçuşlarına açık olup (daimi hudut kapısı olarak ilan edilmiştir), Tarifeli dış hat uçuşumuz bulunmamaktadır.



Resim 10: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim: 11: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



KURTARMA

Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı ARFF (Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele)

ARFF İstasyonunda bulunan araç listesi.

- 1 Adet Chevrolet kuru kimyevi tozlu ilk müdahale aracı
- 1 Adet Ford Ranger kuru kimyevi tozlu ilk müdahale aracı
- 1 Adet Iveco Dragon 8x8 Su + Köpük +Kuru Kimyevi Tozlu itfaiye aracı
- 1 Adet Roseunbaur 8x8 Su + Köpük + Kuru Kimyevi Tozlu itfaiye aracı
- 1 Adet Mercedes 6x6 Su Köpük sistemli itfaiye aracı
- 1 Adet Mercedes kurtarma aracı
- 1 Adet MAN arazöz su ikmal aracı
- 1 Adet Iveco arazöz su ikmal aracı

Toplam 8 araç ile hizmet vermektedir.

TEKNİK BİLGİLER

İntifa	DHMI - MSB
Şehre Uzaklık	7.6 kilometre
Ulaşım	Taksi - Otobüs (HAVAŞ)
Yükseklik (AMSL)	3783 FT (1153 M)
Aydınlatma Kategorisi	28 CAT I / Hassas Yaklaşma
İtfaiye Kategorisi	7
VİP	VAR
CİP	YOK



Banka Hizmetleri	VAR
Sağlık Hizmetleri	VAR (112 Acil)
PTT	YOK
Otopark	334 Araç 11 Otobüs

PİSTLER			TAKSİRUTLAR			
Doğrultu	Uzunluk(m)	Mukavemet	Yüze y	Uzunluk(m)	Kaplama	Mukavemet
10/28	3000x45	PCN 85	Asfalt	B 263x24	Asfalt	PCN 96
10/28	İlk 400 Mt.	PCN 105	Beton	C 863x24	Asfalt	PCN 96
APRONLAR		D 182x24		Asfalt	PCN 96	

Boyut	Kaplama	Mukavemet	Uçak Kapasitesi
150x312	Beton	110R/C/W/T	6



Resim: 12: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



Resim: 13: Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanından..



CUMHURİYETİN 100. YILINDA ERZİNCAN





ERZİNCAN TELEKOM MÜDÜRLÜĞÜ



ERZİNCAN TELEKOM MÜDÜRLÜĞÜ HİZMETLERİ

- İlimiz genelinde 55.472 kapasiteli 644 telefon santrali bulunmaktadır. Tüm santrallerde 64.970 XDSL kapasitesi bulunmaktadır.
- Planlanan Kablosuz telefon sistemi kurulumları tamamlanmıştır. Bu sistemlerle kırsal sahada telefon ve internet hizmeti verilmektedir.
- İl, İlçe Merkezleri ve Kırsalda Mobil haberleşme hizmeti verilmektedir.



- İl ve İlçe merkezlerinde fiber alt yapısı kullanılarak metro ethernet hizmeti de verilmektedir.
- IPTV hizmeti (İnternet üzerinden televizyon hizmeti) İl Merkezi, İliç, Üzümlü, Tercan, Kemah, Kemaliye, Refahiye, Çayırılı ilçe merkezlerinde hizmet vermektedir. Tivibu uydu üzerinden ilimizin her noktasına hizmet verilmektedir.
- Türk Telekomünikasyon Bilişim Merkezinde Türk Telekom'un iştiraki olan AssisTT Rehberlik ve Müşteri Hizmetleri A.Ş. ile birlikte Türk Telekom İl Müdürlüğünde 921 personel istihdam edilmektedir.

TÜRK TELEKOM HAKKINDA

180 yıllık köklü bir geçmişe sahip olan Türk Telekom, Türkiye'nin ilk entegre telekomünikasyon operatörüdür. Müşterilerin hızla değişen iletişim ve teknoloji ihtiyaçlarına en güçlü ve en doğru şekilde cevap verebilmek amacıyla 2015 yılında Türk Telekomünikasyon A.Ş., TT Mobil İletişim Hizmetleri A.Ş. ve TTNET A.Ş. tüzel kişiliklerini mevcut şekliyle muhafaza ederek ve tabi oldukları mevzuat ve regülasyonlara tamamen uyarak, "müşteri odaklı" ve entegre bir yapıya geçmiştir.

Bireysel ve kurumsal hizmetler alanında geniş hizmet ağı ve zengin ürün çeşitliliğine sahip olan Türk Telekom, Ocak 2016 itibarıyla mobil, internet, telefon ve TV ürün ve hizmetlerini 'Türk Telekom' tek marka çatısı altında bir araya getirmiştir.

Türk Telekomünikasyon A.Ş., PSTN ve toptan genişbant hizmetlerini sunmakta olup, mobil operatör TT Mobil İletişim Hizmetleri A.Ş., perakende internet hizmeti, IPTV, Uydu TV, Web TV, Mobile TV, Smart TV hizmetleri sağlayıcısı TTNET A.Ş., yakınsama teknolojileri şirketi Argela Yazılım ve Bilişim Teknolojileri A.Ş., BT çözüm sağlayıcısı Innova Bilişim Çözümleri A.Ş., çevrimiçi eğitim yazılımları şirketi Sebit Eğitim ve Bilgi Teknolojileri A.Ş., çağrı merkezi şirketi AssisTT Rehberlik ve Müşteri Hizmetleri A.Ş., proje geliştirme ve kurumsal risk sermayesi şirketi TT Ventures Proje Geliştirme A.Ş., elektrik tedarik ve satış şirketi..

TTES Elektrik Tedarik Satış A.Ş., tesis bünyesinde kombine destek hizmetleri sağlayıcısı TT Destek Hizmetleri A.Ş. ile TT International Holding BV ve toptan veri ve kapasite servis sağlayıcısı TT International Telekomünikasyon Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin doğrudan; diğer TT International Holding BV iştiraklerinin, televizyon yayıncılığı ile isteğe bağlı yayıncılık (VOD) hizmetleri sağlayıcısı Net Ekran şirketlerinin, cihaz satış şirketi TT Satış ve Dağıtım Hizmetleri A.Ş.'nin ödeme hizmetleri şirketi TT Ödeme ve Elektronik Para Hizmetleri A.Ş.'nin rehberlik hizmetleri şirketi 11818 Rehberlik ve Müşteri Hizmetleri A.Ş.'nin (tasfiye halinde) ve web portalı ve bilgisayar programlama şirketi APPYAP Teknoloji ve Bilişim A.Ş.'nin ise dolaylı olarak %100'üne sahiptir.

KİLOMETRE TAŞLARI

1840

Posta ihtiyaçlarına cevap vermek amacıyla daha sonraki yıllarda telekomünikasyon hizmetlerini de sunan Posta Nezareti kuruldu.

1909

Telefon hizmetlerinin de eklenmesi ile kurum, PTT Nezareti'ne dönüştürüldü.

1994

Türk Telekomünikasyon A.Ş. 30 Haziran 1994'te kuruldu

1995

24 Nisan'da PTT'deki telekomünikasyon ve posta hizmetleri birbirinden ayrılarak PTT'nin telekomünikasyon hizmetleriyle ilgili tüm personel, varlık ve yükümlülükleri; hisselerinin tamamı Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı'na ait olan Türk Telekom'a transfer oldu.

2004

19 Şubat'ta Türk Telekom'un GSM Operatörü Aycell ile İş-TİM'in birleşmesi sonucu TT&TİM İletişim Hizmetleri A.Ş. kuruldu.

TT&TİM İletişim Hizmetleri A.Ş.'nin ticari unvanı 15 Ekim'de Avea İletişim Hizmetleri A.Ş. (Avea) olarak değiştirildi.

2005

Türk Telekom'un özelleştirilme çalışmaları 14 Kasım'da tamamlanarak %55 hissesi Ojer Telekomünikasyon A.Ş.'ye devredildi.

2006

Türk Telekom iştiraki TTNET kuruldu ve 14 Mayıs'ta internet servis sağlayıcı lisansı alarak faaliyetlerine başladı.

Türk Telekom, 15 Eylül'de İş-TİM'in %40,56 oranındaki hissesini 500 milyon ABD Doları karşılığında satın alarak Avea'daki hisse oranını %81,12'ye yükseltti.

2008

Türk Telekom hisselerinin %15'lik payı 15 Mayıs'ta halka arz edilerek İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem görmeye başladı. İşlem, o dönem Türkiye'de son 4 yılda gerçekleşen en başarılı halka arz olarak kayıtlara geçti.

2009

Türk Telekom'un iştiraki Avea (yeni adıyla TT Mobil), başarılı bir şekilde 3G hizmetleri vermeye başladı.

2010

Türk Telekom, Orta ve Doğu Avrupa bölgesinin önde gelen toptan kapasite sağlayıcısı Invitel International'ı (yeni adıyla Türk Telekom International) bünyesine kattı.

2011

Türk Telekom, CDP'ye (Carbon Disclosure Project/Karbon Saydamlık Projesi) karbon salımını raporlayan Türkiye'nin ilk telekomünikasyon şirketi oldu.

2012

Türk Telekom'un Avea sermayesindeki toplam payı %89,99'a yükseldi.

2014

Türk Telekom'un yurt dışında 5 ve 10 yıl vadeli ve toplam 1 milyar ABD Doları tutarında tahvil ihracına uluslararası yatırımcılardan sekiz kat talep geldi. Bu işlem o güne kadar Türkiye'den ihraç edilen en büyük ve eş zamanlı olarak iki farklı vadede gerçekleştirilen ilk kurumsal tahvil ihracı oldu.

TTNET A.Ş. UEFA Şampiyonlar Ligi ve UEFA Avrupa Ligi maçlarının Türkiye yayın haklarını 2015-2016 sezonundan başlamak üzere üç sezon için satın aldı. Maçlar Türk Telekom Grubu yayın platformu Tivibu üzerinden yayınlandı.

2015

İş Bankası Grubu'nun sahip olduğu Avea İletişim Hizmetleri A.Ş. hisselerinin Türk Telekom'a devir işlemlerinin tamamlanması ile Türk Telekom, Avea hisselerinin tamamına sahip oldu.

Türk Telekom International, 17 ülkeyi birbirine bağlayacak SEA-ME-WE-5 deniz altı kablo konsorsiyumuna tam üye oldu.

Şirket iştiraki Avea, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından 26 Ağustos'ta yapılan IMT Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme İhalesi'ne (bilinen adıyla LTE Yetkilendirme İhalesi) katıldı. Farklı frekans bantlarında aldığı paketlerle kapasitesini genişleten Avea, abone başına en geniş frekansa sahip mobil operatör haline geldi.

2016

Mobil, internet, telefon ve TV hizmetlerini tek bir kanaldan sunabilmek için Avea, Türk Telekom ve TTNET markaları "Türk Telekom" olarak tek marka altında birleştirildi.

Türk Telekom'un iştiraki Avea (yeni adıyla TT Mobil), başarılı bir şekilde 4G hizmetleri vermeye başladı.

Türk Telekom, Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nın desteğiyle; Aselsan, Netaş ve Türk Telekom'un Ar-Ge iştiraki Argela tarafından geliştirilen Türkiye'nin ilk yerli ve milli LTE baz istasyonu ULAK'ı şebekesine entegre eden ilk operatör oldu.

Türk Telekom, yeni gençlik markası Selfy'yi gençlerle buluşturdu.

Türk Telekom, Nokia iş-birliği ile Narrowband IoT (Dar Bant Nesnelerin İnterneti) teknolojisini Türkiye'de ilk kez kendi şebekesinde test eden operatör oldu.

Türk Telekom International'ın üyesi olduğu SEA-ME-WE-5 deniz altı kablo sistemi yılsonunda hizmete girerek Asya'dan Avrupa'ya 20 bin kilometreden uzun bir mesafede 17 ülkeyi birbirine bağladı.

2017

Müşterilerine yeni nesil ödeme hizmetleri sunmak amacıyla Türk Telekom iştiraki TT Ödeme Hizmetleri A.Ş. BDDK'dan (Bankacılık Denetleme ve Düzenleme Kurumu) ödeme hizmetleri lisansını aldı.

T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı'na ait %6,68 (%5 B Grubu, %1,68 D Grubu) oranındaki Türk Telekomünikasyon A.Ş. payı ilgili Bakanlar Kurulu kararını takiben Türkiye Varlık Fonu'na aktarıldı.

Türk Telekom iştiraki Argela tarafından milli 5G teknolojilerinin geliştirilmesi amacıyla tasarlanan 5G Mükemmeliyet Merkezi Ankara'da açıldı.

Türk Telekom, uluslararası marka değerlendirme kuruluşu Brand Finance tarafından Türkiye'nin en değerli markası seçildi.

Türk Telekom, yerli ve milli teknoloji geliştirme vizyonundan hareketle geliştirdiği platform özellikli dijital klavyesi TAMBU'yu tanıttı.

Türk Telekom, teknolojik altyapısını geliştirerek yenilediği dijital müzik platformu MUUD'u kullanıcıların beğenisine sundu.

Türk Telekom, ödemeli TV pazarında sunduğu üstün teknolojinin ve zengin içeriğinin gücüyle pazarda ikinci sıraya yükseldi.

Türk Telekom, dünya teknoloji devlerinin üyesi olduğu başta 5G ve ötesi teknolojileri tasarlayan, ONF (Open Networking Foundation) platformuna ortak üye statüsü ile katılan ve yönetimine giren ilk Türk şirketi oldu.

Türk Telekom, küresel boyutta önde gelen operatörleri ve teknoloji tedarikçilerini bir araya getiren Açık Şebeke Otomasyon Platformu'nun (Open Network Automation Platform-ONAP) platin üyesi oldu.

Ar-Ge odaklı şirketi Argela'nın, ABD'deki iştiraki olan "Netsia", "RAN Dilimleme" teknolojisinin test platformunu Orange, Verizon ve Telefonica'da başarıyla kurdu.



2018

Türkiye'deki en büyük izleme alanı ve en yüksek kapasiteli DDoS koruma altyapısına sahip Türkiye'nin en büyük Siber Güvenlik Merkezi, Türk Telekom'un Ankara'daki yeni genel müdürlük binasında hizmete açıldı.

Türk Telekom, erken aşamada ve ölçeklenebilir şirketlere yatırım yapma odağı doğrultusunda Türk telekomünikasyon sektörünün ilk kurumsal girişim sermayesi şirketi TT Ventures'ı kurdu. Şirket, ilk yatırımını Türkiye'de online sağlık hizmetleri alanının ilk girişimlerinden olan Doctor Turkey'e yaptı.

Türk Telekom'un mobil iletişim şirketi Avea'nın ticari unvanı, tek marka vurgusunu destekleyecek şekilde Haziran 2018 itibarıyla TT Mobil İletişim Hizmetleri A.Ş. olarak değiştirildi.

Türk Telekom, Turkcell, Vodafone, Türksat ve Telkoder arasında, sabit altyapının etkin şekilde kullanılmasını ve mükerrer yatırımların asgariye indirilmesini amaçlayan "Sabit Elektronik Haberleşme Altyapısı Kiralanması"na ilişkin iş birliği protokolü imzalandı.

Vodafone ile aktif mobil şebeke paylaşımına yönelik ilk pilot proje çalışmaları başarıyla tamamlandı.

Türk Telekom, Türkiye'de ilk kez Süper Lig stadyumlarına kurduğu yeni MTN (Media Transport Network - Medya Taşıma Ağı) teknoloji altyapısı ile Türkiye Futbol Federasyonu'nun (TFF) Video Yardımcı Hakem (VAR) sistemine hayat verdi.

Türk Telekom hissedarlarından Ojer Telekomünikasyon A.Ş.'ye (OTAŞ) ait %55 oranındaki hisse, özel amaçlı şirket (SPV) olarak kurulan Levent Yapılandırma Yönetimi A.Ş.'ye (LYY) (yeni adıyla LYY Telekomünikasyon A.Ş.) devredildi.

2019

Türk Telekom, Nokia iş birliği ile 5G yapay zeka, Bulut Radyo Erişim Şebekesi (Cloud-RAN), Wireless PON (Kablosuz Pasif Optik Ağ) ve Endüstri 4.0 Akıllı Fabrika teknolojilerini deneyen ilk Türk operatör oldu.

Türk Telekom, 500 milyon ABD Doları tutarındaki tahvil ihracını başarıyla gerçekleştirdi. 39 ülkeden 264 yatırımcının 5 kat talep gösterdiği tahvil ihracı, Nisan 2018'den ihraç tarihine kadar geçen sürede Türk şirketleri tarafından yapılan ilk işlem oldu.

Türk Telekom, Huawei ile birlikte AR ve VR tabanlı eğitim içeriklerinin test edildiği Türkiye'nin ilk 5G bulut uygulamasını gerçekleştirdi.

Türk Telekom'un kurumsal girişim sermayesi şirketi TT Ventures, Türkiye'nin çocuklara yönelik ilk ve tek oyunlaştırılmış dijital eğitim platformu MentalUP'a ortak oldu.

Türk Telekom Grubu, Türkiye'nin sağlık alanındaki en büyük kamu-özel iş birliği "Ankara Şehir Hastanesi"nin teknoloji altyapısını hazırladı.

Türk Telekom, 2014'ten bu yana yürüttüğü "İnternetle Hayat Kolay" projesinin ilk fazını tamamladı. Bu sürede 300'den fazla gönüllü ile 50 bin katılımcıya internet okuryazarlığı öğretildi.

Ümit Önal, Türk Telekom'un yeni CEO'su oldu. Önal, öncesinde, şirketin Satış, Pazarlama ve Müşteri Hizmetlerinden sorumlu Genel Müdür Yardımcılığı pozisyonlarını 3 yıl başarılı şekilde yürüttü.

Türk Telekom, Huawei ile birlikte gerçekleştirdiği 5G hız denemesinde saniyede 2.9 Gbps üzeri hızlara ulaşarak dünya 5G hız rekorunu kırdı.

Türk Telekom, 5G Yeni Radyo Taşıyıcı Birleştirme Teknolojisi'ni ticari telefonlar ile dünyada deneyen ilk operatör oldu.

Türk Telekom, Kızılay iş birliği ile SMS üzerinden Abonelikli Bağış Sistemi'ni Türkiye'de ilk defa hayata geçirdi.

Türk Telekom, uluslararası marka değerlendirme şirketi Brand Finance tarafından üst üste on birinci kez "Türkiye'nin en değerli telekomünikasyon markası" seçildi.

2020

Türkiye'nin ilk gerçek 5G canlı maç yayını Türk Telekom tarafından gerçekleştirildi.

Türk Telekom, Ocak 2020'de dünyanın en büyük kurumsal sürdürülebilirlik inisiyatifi olan Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne (UN Global Compact) katılım sağladı.

TT Ventures, dijital sağlık alanına yatırım yaparak yerli yazılım şirketi Virasoft'a ortak oldu.

Türk Telekom, kurumsal vaadi olarak benimsediği "Değerli Hissettirir" prensibini hayata geçirdi.

Türk Telekom, Türkiye'nin ilk "Online Siber Güvenlik Kampı"nı gerçekleştirdi.

Yeni nesil XGS-PON teknolojisi Türkiye'de ilk kez Türk Telekom tarafından test edildi.



Barış Can- 2021 tarihi itibarıyla Erzincan-Telekom Müdürlüğünü yürütmektedir.



CUMHURİYETİN 100. YILINDA ERZİNCAN



Türk Telekom'un hayat kurtaran yerli eCall teknolojisi Honda araçlarda kullanılmaya başlandı.

Türk Telekom, Ceza İnfaz Kurumları'nı dijitalleştiren e-Görüş sistemini hayata geçirdi.

Argela, 5G alanında aldığı toplam uluslararası patent sayısını 40'a çıkardı.

Argela, iştiraki Netsia'nın 5G alanında patentli RIC ürünü için dünyanın sayılı network ekipmanları üreticisi Juniper Networks ile lisans ve iş birliği anlaşması imzaladı.



Şefik Aras ve Kâzım Erdem Aksoy'un Anısına

X

BASIN, YAYIN
HABERLEŞME/İLETİŞİM

ERZİNCAN'DA BASININ TARİHÇESİ

– Şefik Aras

“Basın” deyince akla öncelikle gazete, mecmua, dergi gibi yayımlar gelmektedir. Basın; haber toplama, yorumlama ve yayma müessesesi olarak tanımlanır.

Çağımızda hızla gelişen ve güçlenen Basın, toplumda “Dördüncü Kuvvet” adını almıştır. İnsanın etrafında ve dünyada olup bitenleri öğrenmek ihtiyacından doğan basın, artık sadece bir haber organı değil, aynı zamanda toplumun daha iyiye yönelmesinde uyarıcı görev yapması gereken bir kamu oyu kuvvetidir de... Basın'ın hemen her yerde “Dördüncü Kuvvet” olarak kabullenilmesi bundandır...

Erzincan'da basının çok uzun bir geçmişi yoktur. Kaldı ki, bu konuda yapılacak araştırmalar için, sağlam kaynaklar bulmak da mümkün olamamaktadır. Yegâne kaynak, Erzincan'da Basın'ın oluşup gelişmeye başladığı 1940 yıllarından bu yana Basın'ın bizzat içinde olanlardır... Bu kişilerden biri olarak, benden “Erzincan'da Basın'ın Geçmişi” konusunda bir yazı yazmamı, araştırmacı dostlarım istedi. Bu tür bir yazının, gelecekte bu konuyu araştırarak olanlara ışık tutacağı, kaynak olacağı belirtildi...

Araştırmacı dostumuz Fahri Taş, Erzincan Basını konusunda yapmak istediği araştırma sırasında hiçbir kaynak bulamadığını, hiç olmazsa şu anda bilinenlerin yayınlanmasının ileriye dönük bir hizmet olacağını hatırlattı... Bu hatırlatma iledir ki, gelecek kuşaklara yararı olur, düşüncesi ile bildiklerimi yazmayı görev saydım...



Resim 1: Şefik Aras.

Basın'ın matbaanın icadı ile doğup geliştiği bilinmektedir. O nedenledir ki, Erzincan'da da Basın, Erzincan'da kurulan matbaa ile doğmuştur.

İlde ilk düzenli gazetenin, 1940 yılında Vilâyet Matbaasında basılan “*Yeni Erzincan*” olduğunu görmekteyiz. Haftalık olarak yayın hayatını sürdüren bu gazete, 1950 yılına kadar devam etmiştir. 1950 yılında meydana gelen iktidar değişikliğinden sonra, Özel İdareye ait olan Vilâyet Matbaası, alınan bir kararla kiraya verilmiştir. Matbaayı kiralayan Sadullah Erim adlı Manisalı bir gazeteci, kendisine ortak yaptığı Eyüp Bezirci ile birlikte “*Demokrat Erzincan*” adlı ilk günlük gazeteyi çıkarmaya başlamıştır.

Erzincan'da ilk günlük gazetenin çıkmaya başladığı 1950 yılının sonlarından sonraki yıllarda, ilin basın hayatında bir canlanma ve gelişmenin olduğu görülmektedir. Nitekim hemen bir yıl sonra, yine o tarihte

İstanbul'dan Erzincan'a gelen ve fakat aslında Erzincanlı olan Cahit Şenol'un girişimi ile “*Halkın Sesi*” adlı bir gazete daha çıkmaya başlamıştır. Bu gazetenin yöneticileri arasında Av. Mustafa Yıldırım da bulunmuştur.

1953 yılında “*Öz Erzincan*” yayın hayatına girmiştir. Günlük olarak yayınlanmaya başlanan *Öz Erzincan*'ı, Kemahlı Suphi Özdemir kurmuştur. Bu gazete daha sonra el değiştirmiş, Refik Kurdoğlu ve Hüseyin Tiryaki *Öz Erzincan*'ı devralmıştır. Daha sonraları sadece Hüseyin Tiryaki tarafından çıkarılan *Öz Erzincan*, yine el değiştirmiş, önce Hüseyin Tiryaki, Hüseyin Ercan ve Şefik Aras, Özdemir Bitlis tarafından, genişletilerek ve gazete ebadı büyütülerek yayın hayatında tutulmuştur. Gazetenin yayını halen devam etmektedir...

Erzincan'da, 1954 yılında yayın hayatına giren diğer bir gazete, *Fırat* adlı günlük gazete olmuştur. Bu gazete, kurulan Fırat Matbaasında Hüseyin Ercan ve Ali Tanrıverdi ortaklığınca çıkarılmıştır. Daha sonra Hüseyin Ercan ayrılmış, Fırat Gazetesi yayın hayatını, 1960 yılına kadar sürdürmüştür. 1958 yılında, Hüseyin Ercan, devraldığı *Demokrat Erzincan*'ı devam ettirmiş, daha sonraları, 1960 inkılabından sonra bu gazetenin adı “*Hür Erzincan*” olmuştur. Yayınını bu ad altında sürdürmüştür.



1962 yılında, Fırat Gazetesi de el değiştirmiş, gazete Fehmi Bilyay, Ali Tanrıverdi ve Özdemir Bitlis tarafından çıkarılmıştır. Daha sonra bu gazeteye Öztürk Tokyürek de ortak olmuştur.

1960 yılı ortalarında, Erzincan'da tüm gazeteler “Birlik” adı altında toplanmış ve bu adla 0,90 ebatlı tek gazete yayınlanmaya başlamıştır. Ancak bu Birlik fazla devam etmemiş, 3 ay sonra dağılmıştır. Erzincan'da yeniden, Öz Erzincan, Birlik, Yeşil Eğin ve Kazankaya gazeteleri günlük olarak çıkmaya başlamıştır. Birlik Gazetesi bir ara Mustafa Temeltaş, Aslan Uygun tarafından sürdürülmüştür.

1965 yılında Erzincan'da yayınlanan günlük gazeteler yeniden birleşmiş ve 1974 yılı sonuna kadar Erzincan'da günlük olarak tek gazete “Öz Erzincan” yayınlanmıştır. Yeşil Eğin Birlik Gazeteleri ise haftalık olarak yayınına sürdürmüştür.

Erzincan'da, 1955-60 yılları arasında adı geçen gazeteler dışında, Ilıç ilçemizde “Demokrat Ilıç” Çayırılı'da “Çayırılının Sesi”, Kemaliye'de ise “Eğin” adlı gazeteler çıkmıştır. Ayrıca 1967 yılında Erzincan Akşam Lisesi öğretmen ve öğrencilerinin gayretiyle 15 günde bir yayınlanan “Köşebaşı” gazetesi çıkarılmıştır. Ancak bu gazeteler uzun ömürlü olmamıştır.

Erzincan'da halen, *Öz Erzincan*, *Birlik* ve *Erzincan'ın Sesi* adlı üç gazete günlük yayın hayatını sürdürmektedir.

Erzincan'da Dergiler konusunda elimizde fazla bilgi yoktur. Ancak, 1961 – 63 yılları arasında “Ufuk” adlı aylık bir kültür dergisi yayınlanmıştır. Bu yıl içerisinde Erzincan'da MENGÜCELİ ve MUŞTU adlı iki aylık dergi yayına girmiştir.

Yazımızın başında, basının gelişmesinin matbaa ile paralellik gösterdiğini belirtmiştik. Nitekim Erzincan'da bu yıl içerisinde yayın hayatına giren iki aylık dergi, ERMAT adı ile kurulan matbaada basılabilmek olanağı bulmuştur...

Öteki yörelerdeki basın gibi, Erzincan basınının da, Basının fonksiyonları yönünden mükemmel olduğu söylenemez. Fakat yetersiz imkânlar içerisinde, yine de Erzincan'da Erzincan'ın sorunlarına eğilen, Erzincan halkının gözü ve kulağı olma çabasında olan bir basın vardır. Ve bu basın, gerçekten bir çok yöreden ileri seviyededir. Erzincan'da yayınlanmakta olan Öz Erzincan adlı günlük gazetenin, Basın – Yayın Genel Müdürlüğüne düzenlenen, Anadolu Basını Özendirme Yarışmalarında, 1975 yılında Makale dalında birincilik, 1976 yılında (En Az Dizgi Yanlışı) dalında ikincilik ödülü almış olması, Erzincan'daki mahalli basının niteliği konusunda olumlu işaretler sayılmaktadır... *Mengüceli Dergisi*, C.I, Sayı: 7, s. 7- 9.Ocak 1980

Şefik Aras: 1935 yılında Erzincan'da doğdu. Ailesi, 1939 Depremi'nden sonra Erzincan halkının bir kısmının diğer illere göçünü, kendilerinin de bu süreçte yaşadıklarını, deprem öncesini sonrasında kıyaslayarak şehir planlamalarının eksikliğini, vali Recep Yazıcıoğlu'nu



protesto gösterilerine değindiği anlatımı E. Kaya'nın, *Şehre Tanıklık Edenler/Erzincan Sözlü Tarih Çalışması*, C.II, s. 407- 436'da yer almıştır.

ŞEFİK ARAS; ERZİNCAN'IN BASIN DÜNYASINDAN BÜYÜK İSMİ

Cengiz Bahşi

Tanıştığımız günü hatırlıyorum. Yazılarımın çıkmaya başladığı Doğu Gazetesi'nin başyazarıydı. Ofisine gittiğimde kader arkadaşı daktilosunun başında oturuyordu. Daktilonun etrafında düzenli ve üst üste kümelenmiş ansiklopediler, dergiler vardı. Doğu Gazetesi'ndeki yazılarını sürekli takip ettiğimi kendilerini örnek aldığımı her söylediğimde mahcup oluyordu. Bazı şeyleri yazmak insana zulüm gibi gelir. Ve bir düşünürün dediği gibi bazı insanları toprağa vermek daha bir zor gelir. Belki de Şefik Ağabey'in bizim üzerimizde bıraktığı izlerdir bizi etkileyen. Yaşadığı şehre sürekli hizmet veren, ilkeli ve dürüst tavırlarıyla kendisine temas eden herkese iyiliklerde bulunan bir "Erzincan Beyefendisi"ni yeni nesillere tanıtmanın sorumluluğunu duyuyorum.



Resim 2: 2018 yılı bahar ayında Şefik Aras ve ziyaretinde bulunan dostlarından bir grup.(Gürsel Arslan, Hamdi Ülker, Şefik Aras, Tahir E. Şahin).

Şefik Aras ismi unutturulmamalı

Şefik Aras isminin unutulmamasını Erzincan'da yaşayan insanlar için ifade ettiği anlamın canlı tutulması gerektiğini düşünüyorum. Böyle isimleri sokak, cadde, park ve anı



köşelerinde yaşatarak yüceltmeli yeni nesillere örnek olarak göstermeliyiz. **Resim 2: Rahatsız olduğu** Erzincan'ı konu alan yazılarını bir araya getirip kitaplaştırmalı ondan geriye kalan her şeyi kutsal görüp sahip çıkmalıyız. Erzincan kitaphığı ve 1955 ten buyana devasa bir basın arşivi bıraktı.

Erzincan basın tarihinde bir okuldu

-1970- 1990 tarihinde 20 yıl TRT Erzincan temsilciliği yaptı. -50 Yıllık gazetecilik hayatında “Öz Erzincan” ve Doğu Gazetesiyle çeşitli dergilerde tam tamına 13.000 makale kaleme aldı. Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi'nin değerli hocalarından Doç. Dr. Nejet Tozlu hocamız; kültür elçimiz Musafa Uçar ve şairimiz Metin Tombul'u makale konusu yaparak ölümsüzleştirdi ve öğrencileri yüksek lisans tezi olarak çalıştırdı. Aynı şekilde Şefik Aras'da çalışılmalı ve bıraktığı arşiv dijital ortama aktararak Erzincan Üniversitesi bünyesinde koruma altına alınmalıdır. Yaklaşık 65 Yıllık çıkmış olan gazetelerin bir arada toplandığı ve yıllara göre tasnif edilip ciltlettilerilerek oluşturulan bu dev arşive gözümüz gibi bakmalıyız.

Şefik Aras'ın bugüne kadar aldığı görev ve plaketter

-8 yıl Sosyal Yardımlaşma Dayanışma Vakfı Mütevelli Heyeti Üyeliği 1984- 1992 - 2 dönem Erzincan Üniversite Vakfı Yönetim Kurulu Üyeliği(kurucu üye) 1996- 2000 - ERAYKUD(Arama Kurtarma Derneği) Yönetim kurulu üyesi - İl İnsan Hakları Üyesi 2000-2002 - Terzibaba Mezarlığı Derneği Onursal Üyesi 2000 Anadolu Basını Özendirme Yarışmasın da makale dalında Türkiye birinciliği ödülü. (1975) Doğu Anadolu Gazeteciler Cemiyetinden(Gazetecilik Başarı) ödülü (1984-1985-1986-1989) -Basın Yayın Müdürlüğü'nden; (1979-1980-1981-1982) yılları gazetecilik başarı ödülleri -Kızılay Erzincan Şube Başkanlığı'ndan teşekkür plaketi 2000 yılı. -Türkiye Yazarlar Birliği'nden teşekkür plaketi 2009 yılı. -Erzincan Valiliği ve Belediye Başkanlığı'ndan 13 Mart 1992 depremindeki sorunların çözümüne yaptığı katkı için verilen teşekkür plaketi 2007 yılı. -İlk sarı basın kartını 1964 yılında aldı.

1978 'deki kart no: 2916. 1982'de ise sürekli sarı basın kartı sahibi oldu. Kart no:1367 Erzincan'ın özü, eşrafı iyi niyetli beyefendisine Allah'tan rahmet diliyorum. *Doğu Gazetesi-*

KÂZIM ERDEM ÖZSOY

1935 yılında Erzincan'ın Kemaliye (Eğin) ilçesine bağlı Yuva (Gerüşla) Köyünde doğdu.

İlkokulu köyünde okuyan Özsoy, daha o yaşlarda babası Fikri Özsoy ile birlikte Malatya'nın Arapgir, Sivas'ın Divriği, Tunceli'nin Ovacık ilçeleri ile İliç ve Kemah'a bağlı köyleri gezerek ayakkabı tamiratı yaptı.

Ortaokul çağına gelince, okumak üzere İstanbul'da bulunan dayısının yanına gönderildi. Okul şartları ve ekonomik zaruretler karşısında, dayısına yük olmak istemeyen Kâzım Erdem Özsoy para kazanabilmek için çalışma hayatına atıldı.



Resim 3: Kâzım Erdem Özsoy.

dönemde Erzincan Kazankaya gazetesini çıkardı.

Kendi işini kurduğunda ise Erzincan'ın sayılı mücellitlerindendi. Mesleğinin gelişen teknoloji ve matbaacılık karşısında içine düştüğü sıkıntıyı görünce; patronları da matbaacılık işini bırakınca Özsoy Matbaasını kurdu.

Uzun yıllar matbaacılık yapan Kâzım Erdem Özsoy, 1990 yılında günlük olarak yayınlanan Özsöz gazetesini çıkarmaya başladı.

Memleketi Kemaliye'ye olan düşkünlüğü nedeniyle, ilçesindeki müzeye pek çok kıymetli eser hediye ederek zenginleşmesine katkıda bulundu.

28 yıl boyunca Erzincan'da seviyeli bir gazetecilik ve doğru habercilik yapmaya çalışan Özsoy evli ve üç çocuk babasıydı.

Kâzım Erdem Özsoy 28 Şubat 2018 tarihinde tedavi gördüğü hastanede vefat etti. Kabri Erzincan Terzibaba mezarlığındadır.

Kader onu mücellit ve matbaa ortamına attı. İstanbul'da uzun yıllar çalıştıktan sonra askerlik vazifesini yaptı. 1954 yılında askerlik sonrası döndüğü Kemaliye'de ailesinin ısrarı üzerine Necdet Güven'e ait Yeşil Eğin Matbaası ve gazetesinde çalışmaya başladı. Burada çalışırken Yeşil Eğin, Demokrat İliç, Divriği'nin Sesi, Arapgir Postası Gazetelerinin baskılarını yaptı. Patronlarının işlerini Erzincan'a nakletmeleri üzerine Erzincan'da matbaacılık yapmaya başladı. O



Resim 4: Kâzım Erdem Özsoy bir etkinlikte bazı Erzincanlı dostlarıyla.



Resim 5- 6:- Doğu ve Taraf 24 gazeteleri.



Resim 7-8: Haber-can ve Gündem 24 gazeteleri.



Resim 9- 10: Yeni Erzincan ve Kazankaya gazeteleri.



Resim 11- 12: Erzincan net ve Özsöz gazeteleri.



HABERLEŞME: Erzincan, bütün yerleşim birimleri ile her türlü telefon haberleşmesine açıktır. Erzincan ili, haberleşme alanında Türkiye geneline oranla gelişmiş bir ildir. İdeki bütün köylere otomatik santrali telefon hizmeti götürülmüştür. İl genelinde otomatik santral kapasitesi 65.000'dir. İl genelinde telefon hatlarının yaklaşık büyük çoğunluğu yer altı hatlarından oluşmaktadır. Şehir merkezleri, sanayi çarşıları ve iş merkezlerinin bulunduğu tüm yöreler yer altı tesisleri ile ikmal edilmiş durumda olup, havaî hatlar genelde küçük yerleşim birimleri, köyler ve kenar mahalleler kullanılmaktadır.

Erzincan'da sekiz gazete çıkarılmaktadır (2018). Bunlar; *Kazankaya Gazetesi, Özsöz Gazetesi, Gündem24, Erzincan net, Haber can, Taraf 24, Doğu Gazetesi, Yeni Erzincan Gazetesi*'dir.

MENGÜCELİ; ERZİNCAN'DA BİR NEŞRİYAT EFSANESİ

- Cengiz Bahşi.

"1977'de yayın hayatında olan Birlik adlı Erzincan'ın yerel gazetesinde ilk kez "ERZİNCAN TARİHİ"nin taslağını neşreden Tahir Erdoğan Şahin, 1979 da aylık olarak MENGÜCELİ/ Kültür, araştırma ve inceleme dergisinin çıkarılmasıyla uğraşır. O günün teknolojisi ve maddi imkânsızlarına karşın, 17 sayı çıkan Mengüceli, yalnızca Erzincan'da değil, ülkenin pek çok akademik kurumunda da çok önemsenir. Hatta şimdi emekli olan ve o günlerde bu dergiye de yazılarını gönderen Prof. Saim Sakaoğlu, katıldığı bir sempozyum konuşmasında, ABD'nin bir üniversitesinde Mengüceli'ye ilişkin bir münazaranın cereyan ettiğini söylemiştir.

Tahir Erdoğan Şahin , Mengüceli yanı sıra Türk Kütüphaneciler Derneği Başkanı olarak da Erzincan'da olağan üstü kültürel etkinliklerde hep öncü olmuştur. Erzincan'a ilişkin olarak ilk ciddi-akademik sempozyum, konferans, sergi ve imza günleri etkinliğinde onun imzası vardır. Mengüceli'de yazma imkânı bulan pek çok kimse arasında bugün yazar, araştırmacı ve akademisyen bulunmaktadır. Ve o günden bugüne gelen çizgiyi takip



Resim 13: Mengüceli- Aylık Kültür, Araştırma ve İnceleme Dergisi'nin ilk sayısı.



edenler bilir ki, hiçbir yüksek okulun dahi olmadığı zamanlarda Tahir Erdoğan Şahin, Mengüceli ve kurduğu dernekler, bu kentte sahici bir üniversite ortamı yaratmış, bu günkü üniversitenin zihniyet temeli de bu çizgi içerisinde oluşmuştur”.

EFSA NE GERİ (Mİ) DÖNÜYOR !

- İhsan Ünlü

Bir şehir düşünün ki, sadece görkemli binalarıyla göz kamaştırıyor.

Bir şehir düşünün, alt yapısı üst yapısıyla pırıl pırıl..



Resim 14: Mengüceli- Aylık Kültür, Araştırma ve İnceleme Dergisi'nin 5. sayısı

bir boşluğu doldurmuştur.

Şehrin suskunluğa gömüldüğü, insanların kültüre ve sanata bigâne kaldığı şu günlerde bu derginin ihyası gündemde.

Tarihin menfi veya müsbet tekerrürü o anı yaşayanların ellerinde biraz da.

Yine bir şehir ki aydın ve elitlerinden yoksun veya bu zevat nedense bir araya gelemiyor.

Evet, şehirleri karye(köy)lerden ayıran en önemli özelliği, sosyal ve kültürel dokularındır.

Şehir, medeniyet; şehirli medenî demektir.

Medeniyetin ölçüsü, şehirleşme hamlesiyle birlikte okuryazar kitlenin nüfusu ve nüfuzuyla ortaya çıkar.

Erzincan'ımız bu bahsedilen vasıflarıyla ne zaman ayağa kalksa maalesef depremlerle hafıza kaybına uğramıştır.

Hafızasının yerinde olduğu ve tam da şehir havasını yakaladığı 70'li yıllarda, değerli ağabeyimiz Tahir Erdoğan Şahin'in öncülüğünde 'Mengüceli' dergisi yayın hayatına girmiştir.

Onca imkânsızlıklar ve çeşitli risk faktörlerine rağmen bu dergi çok önemli



Biz, hep birlikte pozitif düşünerek bu anı güzelliklere tebdil edebiliriz diye düşünüyorum.

Kendi enerjilerimiz ferdi anlamda bir işe yaramasa da kolektif manada bir sinerji oluşturup çok işe yarayabilir.

'Birlikten kuvvet doğar' fehvasınca çok güzel eserler çıkabileceğine inanıyorum.

Öte yandan bu derginin, yayıncılık yanında bir kültür adresi olacağını ve çok önemli sosyal ve kültürel aktivitelere vesile olacağını düşünüyor ve diliyorum.

Erzincanımız üniversitesi ve devasa yatırımlarıyla artık kendini aştı ve aşıyor.

Bu şehirde çok güzel, çok hünerli ve marifetli insanlar var.

Bakırcısından tutun şairine, yazarından tutun ozanına kadar yüzlerce isimsiz potansiyel, işlenmeyi ve kendisine fırsat verilmesini istiyor, bekliyor..

Bu potansiyeli harekete geçirecek bir kıvılcım neden Mengüceli dergisi olmasın?

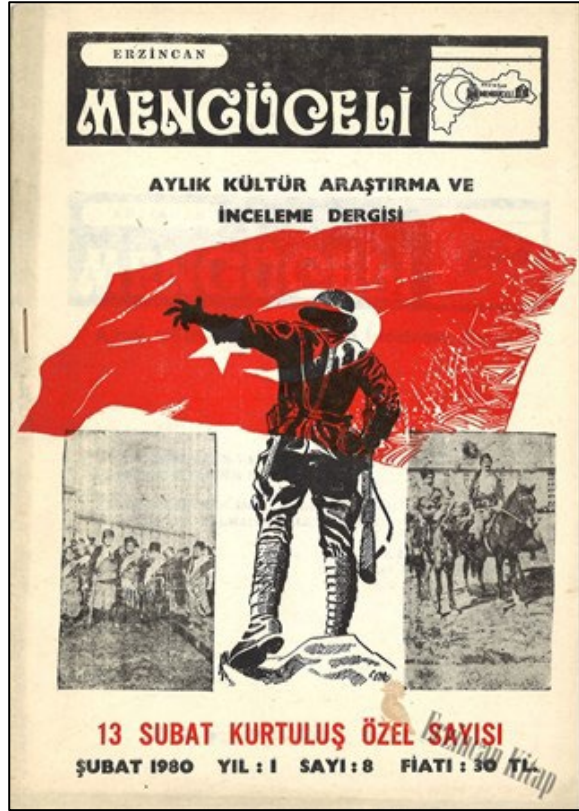
Gelin, birlikte çıkaralım bu dergiyi..

Bu mutfaktan güzel bir yemek çıkarmak ve tatmak için herkese iş var.

Unutmayalım fark tecellidir. Farklı sesler ve renkler yaratanın doğasının eseridir.

Farklı sesler ve renklerle en güzel harmoniyi yakalamak dileğiyle...

06.03.2012- www.gundem24gazetesi.com



Resim 15: Mengüceli- Aylık Kültür, Araştırma ve İnceleme Dergisi'nin 8. (13 Şubat Kurtuluş Özel) sayısı.

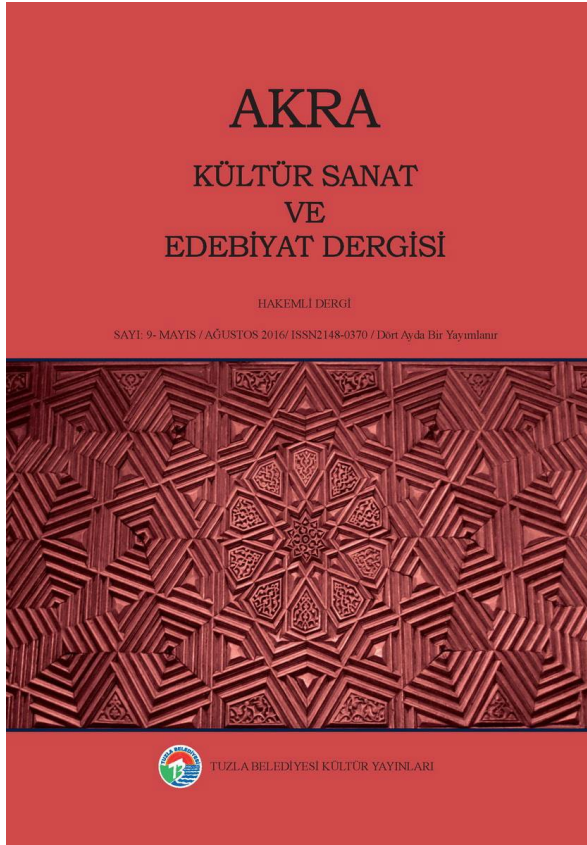
Not: Bu temenni AKRA Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisinin çıkmasıyla gerçekleşmiş, Mengüceli geleneği devam ettirilmektedir.



MENGÜCELİ'DEN AKRA'YA

-Hamdi Ülker

O bir rüyaydı, ütopyaydı bir zamanlar. Yirmili yaşlarında asi bir delikanlının çok uzaklardaki peri kızına duyduğu karşılıksız aşk ve bir sevda masalıydı bir zamanlar... Yüreği doludizgin bir Anadolu delikanlısı, Tahir Erdoğan Şahin'in yetmişli yıllarda çıkardığı ancak maddi sorunlar nedeniyle bir süre sonra ara vermek zorunda kaldığı *Mengüceli Kültür, Sanat ve Edebiyat Dergisinden* söz ediyorum. Değerli hocamızı Tahir Erdoğan Şahin yapan da zaten onun, göğüs kafesine sığmayan kocaman yüreğinden başka bir şey değildi. O, yıllar önce henüz bıyığı yeni terlemişken, akranları başka sevdalar peşinde koşarken yaşadığı şehri kendisine dert edinmiş ve bir dergi çıkarmaya karar vermişti.



Resim 16: Akra Dergisi

Dergisi'ni çıkarma kararı alınmış ve şehrin duyarlı insanları ile paylaşılıp duyurulmuştu. Ne yazık ki gelinen nokta yine karamsardı ve kimseden dost eli uzanmamıştı. Yeryüzünde yayın hayatına maddi sorunlar yüzünden henüz başlamadan son veren dergiler gibi olma tedirginliği kimsenin içine sinmemişti. Zira sevgili hocam o tecrübeyi henüz yirmili yaşlarda yaşamıştı.

Şehrin her yıkılışında birlikte götürdüğü kültürel değerlerini bir nevi arşivleyecek, gelecek nesillere vesika olarak bırakabilecek mütevazı bir dergiydi Mengüceli. Biz onunla, yayın hayatına son verildikten sonra tanıştık ve neden yürümedi diye hayıflanıp durduk yıllar yılı. Sonra bir gün sevgili hocamla bir kavşakta buluşuverdi yollarımız ve yürek arkadaşı olduk. Munzur sevdasıydı, Munzur Kartalı Gökçekanat sevdasıydı bizi birbirimize yakınlaştıran. Uzun zaman yüreğimde sakladığım o sevdayı, Tahir Erdoğan Şahin'in Üçler Vadisi adlı öykülerini okuduğum zaman kendi kendime; “yalnız değilmişim!” diyerek açığa vuruyordum.

Bir gün sordum hocama; “Mengüceli neden yok?” diye... Mengüceli ruhunun her zaman var olduğunu ve dünya durdukça da olacağını onun ışıldayan bakışlarında görmek pekâlâ mümkündü. Uzun süren alt yapı çalışmaları sonrasında Mengüceli



Ve bir dost eli uzanıyordu çok uzaklardan, ta Tuzla'dan... Değerli hemşerimiz emekli öğretmen Mustafa Özdemir'in girişimleri sonucu Tuzla Belediye Başkanı Sayın Dr. Şadi Yazıcı'nın dost eli tutuyordu Erzincan'dan uzanan bu eli. O, Erzincan'dan uzanan bu ele zaten aşına bir insandı. Zira bu toprakların çocuğuydu, İspirliydi... Birkaç aylık çalışmanın akabinde ise ortaya; *Akra Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisi* adı altında sıra dışı bir dergi çıkıyordu. Bu dergi dört ayda bir çıkacak olup ilk sayısı Ağustos 2013 te yayımlanmıştır.



Resim 17: Akra- Mengüceli- Dergileri Sohbetleri-3 (Erzincan-2018)

Ağustos sayısında şehrimizin ışıldayan simaları Tahir Erdoğan Şahin, Prof. Dr. Erdal Akpınar, Lütfü Şehsuvaroğlu, Doç. Dr. Mustafa Alıcı'nın eserleri ve naçizane benimde bir hikâyem yer almaktadır. İkinci sayı Kasım 2013 te yayımlanacak olup Akra- Mengüceli dosyası ile biraz daha Erzincan ağırlıklı olacaktır. Dergide kültürel, sanatsal ve edebi değeri olan bütün yazı türlerine yer verileceği gibi her hangi bir sayfa ve karakter sınırlaması da söz konusu değildir.

Hayatımıza yeni bir renk katacak olan Akra Kültür, Sanat ve Edebiyat Dergisi'ne yayın hayatında başarılar ve uzun ömürler dilerken, dergiye emeği ve katkılarından dolayı Başta Tuzla Belediye Başkanı güzel insan Dr. Şadi Yazıcı ve değerli ağabeyimiz Mustafa Özdemir olmak üzere bütün emeği geçenlere yürek dolusu teşekkürlerimi sunuyorum.

Kocaeli gazetesi-1 Ekim 2013, Salı



Resim 18: Akra Dergisi yazarlarından bir grup (İstanbul-Tuzla 23 Eylül 2017)

AKRA'DAN

- Mustafa Özdemir

Ülkemizde dergiciliğin geçmişine baktığımız zaman ümitsizliğe düştüğümüz zamanlar da olur. Çünkü yüzlerce dergi başta ekonomik nedenler olmak üzere türlü nedenlerle yayın hayatını durdurmak zorunda kalmıştır. Buna rağmen her geçen gün yeni bir dergi yayın hayatına başlamakta. İşte işin can alıcı noktası da burada. Önümüzde, sayısı binlerle ifade edilen dergi yayın hayatını durdurmak zorunda kalmışken yeni bir dergi çıkarmak için işe soyunmanın sırrı nedir acaba? Bu soruya verilecek cevap; bu işin bir sevda, bir aşk, bir gönül işi olduğudur kanımca. Ekonomik sıkıntılar o an için görmezden gelinir ve dünyanın sana sunduğu tatlı nimetler elin tersiyle itilir bir tarafa. Çünkü, her yeni başlangıç tatlı bir heyecan verir insan ve insanın umutlarını, beklentilerini yönlendirir yeni ufuklara doğru. Ürettiklerinin hazzına varmak için o günün gelmesini ipe çeker insan. O sırada kendimizi daha dinç, daha zinde hissederiz ve kısa süreli de olsa bütün sorunlarımızı unuttur bakışlarımızı odaklarımız sabırsızlıkla beklediğimiz günün seher vaktine.

İlk olarak tanıştığımız “Erzincan Mengüceli” dergisinde de bu heyecanı duymuştuk. Mengüceli'nin o tadına doyum olmaz “Galender Sohbetleri” asla unutulmadı ve o sohbetlerin yansıması uzun yıllar sonra “Galender” adında fikir dergisi olarak vücut buldu.



Ne hazindir ki bu dergi de ekonomik neden-lerden dolayı yedi sayı ancak yayımlanabildi. İşte 2013 yılının Ağustos ayının seherinde okurlarımızla buluşturduğumuz “*Akra Kültür, Sanat ve Edebiyat*” dergisi; Mengüceli-Galender geleneğinin bir devamı niteliğinde olup din, kültür, sanat, tarih, edebiyat, felesefe vb. konularda güzel olan her ne varsa daha önce eindiğimiz tecrübelerin ışığında siz okurlarımıza sunmaya çalışacağız.

Dergimizdeki konu başlıklarına bakıldığı zaman dergimizin kapsamının oldukça geniş tutulduğu görülmektedir. Ayrıca yayımlanacak yazılara bir sınırlama getirilmeyecektir. Bunu söylerken elbette ki sayfalarımızı kalabalık ve kuru bilgilerle doldurmak değil; amacımız hafızalarda tatlı, güzel, ferahlatıcı anıları bırakmanın yanında her dönemde yararlanılmak üzere kültürel alanda doyurucu ve tatmin edici yeni ürünler, yorumlar ve sağlıklı bilgiler sunmaktır okuyucuya. Özet olarak söylesek, bilimsel literatüre katkıda bulunmak ilk hedefimiz olacaktır. Üzerinde durduğumuz bir diğer önemli husus ise, toplumumuzda genel kabul görmeyen yani etik olmayan konuların dergimizin muhtevasında yer almamasına azami özeni göstermektir.

Burada şunu da açıklamada yarar var: Dergimizin muhtevasının niteliğine gereken önemi ve özeni gösterirken yeni yeteneklere ve söyleyecek sözü olanlara da kapımız her zaman açık olacaktır.

Bu arada ileriki günlerde oluşacak hedef kitlemizin beklentilerini elbette ki göz önünde bulunduracağız ve yüklendiğimiz vizyonun önündeki olum suzlukları kaldırmak için yapıcı ve yerinde yapılan eleştirilere de açık olduğumuzu samimiyetle beklemekteyiz ve de arzu etmekteyiz. Çünkü dünyada hiçbir şey yüzde yüz mükemmel değildir. Dolayısıyla hatalarımızı ve eksikliklerimizi en aza indirmek için geri bildirim her zaman ihtiyacı duyarız, duymalıyız. “Güzelin düşmanı daha güzeldir.” sözünde belirtildiği üzere yapıcı eleştiriler bizim eksikliklerimizi tamamlamamıza vesile olacak, biz de daha günele daha mükemmele doğru emin adımlarla yol almaya devam edeceğiz.

Mengüceli, bilindiği kadarıyla bu şehirde çıkan (1979), bu şehir ve çevresinin tarihini, kültürel ve folklorik değerleri konusunu esas alan ilk dergidir. Derginin 17. sayıyla yayınına ara verilmiş, uzun yıllar ve hâlâ şehirde bu evsafa dergi çıkarılmamıştır. Ancak, bilgisayar ve teknolojik gelişmeler sonrasında çeşitli okullarda zaman zaman dergi ya da broşür basımı olmuş, hatta bu tarz neşriyatta ciddi sayılara ulaşılmıştır. 2010 yılı sonrasında bir ya da iki sayıyla sınırlı bazı dergi çıkarma girişimleri de görülmüştür.

Günümüzde “Uluslar arası Hakemli Dergi” niteliğine sahip, ülkede çıkan sair dergiler arasında çizgi üstü bir yayın olarak AKRA dört ayda bir aksamadan yayını sürdürmekte, matbu ve dijital ortamda neşredilen derginin hemen her sayısında Erzincan’a ilişkin önemli bilimsel makalelere yer vermektedir. Bunu yanı sıra Erzincan/Binali Yıldırım Üniversitesi bünyesinde dijital ortamda çıkan bazı (hakemli) dergiler bulunmaktadır. - Editör



CANER RADYO TELEVİZYON VE İLETİŞİM HİZ. A.Ş -

Hüseyin Arslan

"1995 Yılında Erzincan'da kuruluşu gerçekleştirilen CAN TV24 Erzincan'ın gözü kulağı olmuştur."

CAN TV24 TELEVİZYONU meslekte uzun yıllar tecrübesi bulunan gazeteci ve programcılarıyla Erzincan'da yayın yapmaktadır.

Erzincan'da UHF 57. bandında yayın yapan ve hızla gelişmeye devam eden CAN TV24 sahip olduğu vizyonuyla da bölgede örnek olarak gösterilen TV ler arasındaki yerini saygın bir şekilde almaktadır.

Yerel kamuoyunun oluşumunda yerel basının rolü. Yerel basın Uluslararası ve ulusal kamuoyunu oluşturan öğeler içerisinde yer almakla birlikte belirli bir yörede yaşayan insanlardan oluşan yerel kamuoyu, kapsamı ve niteliği itibariyle daha lokal boyutlarda oluşmaktadır. Bu çerçevede içerisinde ortaya çıkan yerel kamuoyunun oluşumunda yine bulunan yöre içerisinde faaliyet gösteren yerel basın organı olan yerel televizyon ve gazeteler işlevsel olarak belirlemektedir.

Yerel kamuoyunun oluşumunda yerel basının rolünü değerlendirmek amacıyla, alan araştırması yöntemi ile veri toplama tekniği olarak anket tekniği kullanılarak basit tesadüfi örneklemeyle anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Buna göre, deneklerin büyük bir çoğunluğu (%92) yerel basını haber ve bilgi kaynağı olarak görmekte ve yine önemli bir kısmı (%58.3) ortak bir kanaatin oluşmasında yerel basını "etkili" olarak değerlendirmektedirler.

CAN TV24, bulunduğu yörenin bir kitle iletişim aracı olmasının yanı sıra o yörede yaşayan, o yörenin bir parçası olan ve yöredeki gelişmelerden çeşitli açılardan etkilenebilen yerel halkın da, öncelikle kendi sorunlarına, yöredeki sosyal, siyasal, ekonomik, kültürel, sanatsal, sportif vb. konulara ve gelişmelere karşı duyarlıdır. Dolayısıyla, yerel kamuoyunun oluşumunda rol oynama noktasında yerel kamuoyu için yerel gündemi hazırlaması gerekmektedir. Muhtevasının ortaya çıkardığı nitelikler itibariyle aynı zamanda demokrasinin sağlıklı bir şekilde işleminde esaslı öğelerden bir tanesi olarak gösterilen kamuoyu ile demokratik düzenin prensipleri de gerçekleşme şansına kavuşmaktadır. Bu açıdan demokrasi ile kamuoyu arasında son derece önemli ve kopmaz bir bağlılık bulunmaktadır.



BASIN VE NEŞRİYAT DÜNYASINDAN BAZI PORTRELER



Resim 19: Cengiz Bahşi

Cengiz Bahşi :24 Nisan 1978'te Malatya'da doğdu. İlk orta ve lise öğrenimini Malatya'da tamamlayan Cengiz Bahşi 2001 yılında Erzincan Eğitim Fakültesi'nden mezun oldu. Henüz 3 sınıf öğrencisiyken Ağabey'i Suat Bahşi ile beraber ticari faaliyetinin yanında Erzincan'ın tarihi, kültürel ve sanatsal yaşamına ışık tutan “Çirahane Sanat ve Kültür Evi”ni kurdu.

2001 Yılında tanıştığı Fotoğraf Sanatçısı Halil Yüksel'in yanın da amatör fotoğrafçılığa merak saldı. Başlangıçta zevk duyduğu, boş vakit uğraşı olarak gördüğü fotoğraf bir tutkuya dönüştü ve girdiği uluslar arası fotoğraf yarışmalarında ödüller aldı. 2008 Yılında Doğu Gazetesi'nde köşe yazarlığına başladı. 1 Ağustos 2013'ten beri Uluslar arası Hakemli Dergi Akra Kültür Sanat Edebiyat Ve Eğitim Bilimleri Dergisi'nde Sanat Danışmanlığı yapmakta.

Adnan Öksüz: Gazeteci-yazar. 1964, Erzincan/Ilıç doğumlu.

İlk ve ortaöğrenimini İstanbul ve Erzincan'da tamamladı. Ankara Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulundan mezun oldu. İmam Hatip Lisesi yıllarında Erzincan'ın günlük Doğu Gazetesi'nde öykü ve şiirleri yayımlandı.

Aktif gazeteciliğe başladığı 1987 yılından bu yana kadar çeşitli gazete, dergi ve televizyonlarda muhabirlik, editörlük ve temsilcilik görevlerinde bulundu.

“Seçim Sistemleri” konulu araştırması Çağdaş Gazeteciler Derneği Araştırma Ödülüne layık görüldü.

İlk kitabı “Siyasette Arka Oda Manzaranı Tık Sesi”, 2004'te yayımlandı.

Hâlen, Milli Gazete'nin Sorumlu Yazı İşleri Müdürü.

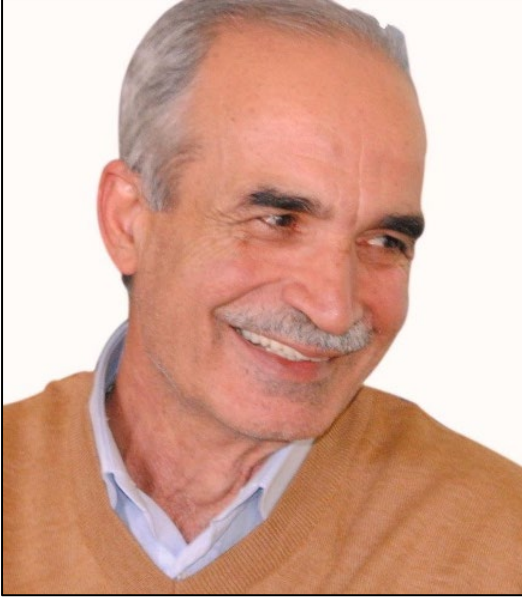
Aynı zamanda Milli Gazete'de haftanın 3 günü köşe yazısı yazmakta ve TV5 Kanalında hafta içi her gün “Kupür Haber” isimli programın sunuculuğunu yapmaktadır.

Parlamento Muhabirleri Derneği üyesi.

Adnan Öksüz, Sürekli Basın Kartı sahibidir.



Resim 20: Adnan Öksüz



Resim 21: Hikmet Köksal

Hikmet Köksal: (10.03.1950) Erzincan, Hahk (Bahçeliköy) doğumlu araştırmacı, gazeteci yazar. İlk, orta ve lise tahsilini Erzincan'da tamamladı. 1975 yılında Atatürk Üniversitesi İşletme fakültesinden mezun oldu. Aynı yıl Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Erzincan Şeker Fabrikasında başladığı iş hayatında 1979 yılında basın iş koluna geçerek çalışmaya başladı ve bu tarihten itibaren Türkiye Gazetesinin Erzincan, Erzurum, Samsun ve İzmir Bölge müdürlüklerinde bulundu.

Türkiye Gazetesinde köşe yazıları yayınlamakla birlikte, iş ve sosyal hayatta başarılı olmak üzerine dergilerde makaleleri ve kitapları yayımlandı. Eğitim Kurumlarında, kamu ve özel iş yerlerinde verdiği seminerlerde öğrenci, yönetici ve çalışanlarla tecrübelerini

paylaştı. Erzincan ERT-TV'de "Açık Kürsü" Programını yaptı. Yurt içinde birçok dergi, yerel Gündem 24 Gazetesinde köşe yazıları ve makaleleri yayımlandı. Halen Türkiye Gazetesinde "Yerel Pencere" başlığı altında köşe yazıları hazırlamaya devam ediyor.

"Toplumsal travmaları söndürecek olan dışardan biri değil yine o toplumun içinde saklıdır." diyen Köksal'a göre " Liderlik" sıradan insanları ikna ederek takipçi yapma yeteneğidir. Her türlü topluluk bireyin zekâ seviyesiyle orantılı kararlar almasını önleyen kitlenin kendi psikolojisini yansıtan bir "kalabalık" tan ibarettir. Kitlesele yapılar bireyin kendi doğrusunu yutar. Kitlelerin anaforunda kaybolmamanın çaresi bireyin kendi doğrusunun kitlelerin menfaatine olduğuna ikna etmektir. Kendi doğrusunu kitlelerin muhalefetine rağmen yaşamak (rol modeli olmak) ikna için tek çıkar yoldur.

Yayınlanmış eserleri; Bir Şehrin Hikâyesi, Hayat Fıçısı-Etkili Yaşam ve Temel İlkeleri, Bir Anda Sabah Olmaz, Başarı Yolunda 11 Ölümcül hata ve Hamur Çocuk.

HAH FİDANLIĞI HAKKINDA

Erzincan Bahçe Kültürleri Araştırma Enstitüsü, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığının 18.1986 tarihli olurları ile (milga) Bahçe Kültürleri Araştırma Üretim ve Eğitim Merkezi müdürlüğü (milga) Bölge Ziraat Mücadere Araştırma Enstitüsünün birleşmesi ile kurulmuş ve 01.05.1987 tarihlerinde yeni ismiyle gelişmelerine başlamıştır.

03.06.2011 tarih ve 639 sayılı KHK ile Bakanlığımızın adı " GIDA TARIM VE HAYVANCIK BAKANLIĞI" genel müdürlüğümüzün adı " TARIMSAL ARAŞTIRMALAR VE POLİTİKALAR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" kurumumuzun ismi ise BAHÇE KÜLTÜRLERİ ARAŞTIRMA İSTASYONU MÜDÜRLÜĞÜ" olarak değiştirilmiştir. Daha sonra yapılan değişiklik ile "BAHÇE ÖLÜTLERİ ARAŞTIRMA ENSTITÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ" ismi ile faaliyetlerine devam etmektedir.

Müdürlüğümüz T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı tarımsal araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğüne doğrudan bağlı bir kuruluştur. Enstitümüzü oluşturan milga kuruluşların geçmişi şöyledir.

Bahçe Kültürleri Araştırma ve Eğitim merkezi Müdürlüğü, 1927 yılında "Tali Mıntika Mektebi" adı altında ilk defa kurulmuş, daha sonra, "İpekböcekçiliği Üretme İstasyonu", "Eğitmen yetiştirme merkezi", "Deneme Üretim İstasyonu" adları altında faaliyet göstermiş, daha sonra 1938 yılında Bahçeli köyde kurulmuş olan fidanlık ile birleştirilmiştir. 1961 yılında " Bölge Ziraat Okulu" olarak yeniden yapılmaya gidilmiştir. 1963 yılında ise " Ziraat Okulu" kapatılarak " Bahçe Kültürleri Araştırma Üretim ve Eğitim Merkezi" haline dönüştürülmüştür.

Not: Kuruluşu ve üretim faaliyetleri hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığımız, ancak 1960'lı yıllara kadar haritalarda " hah Fidanlığı" olarak geçen " Fidan Üretim merkezinde" işçi olarak çalışanlar Alman Ziraat Mühendisleri ile birlikte çalıştıklarına istinaden buranın Alman uzmanların bilgi ve desteği ile 1939 yılında faaliyete geçtiği anlaşıyor. İstihdam açısından çevre köylerine katkı sağlayan hah Fidanlığı yukarıdaki resmi belgeye göre 1961 yılına göre Fidanlık Üretim merkezi olarak faaliyet göstermiş sonradan Bahçe Kültürleri Araştırma Üretim ve Eğitim Merkezi'nin bir birimi olarak bünyesine katılmıştır.

FOTOĞRAF: 1939LU YILLARDA HAH FİDANLIĞINDA ÇALIŞAN BİR GRUP TARIM İŞÇİSİ GÖRÜLMÜKTÜR.



Halil İbrahim Özdemir: Gazeteci, araştırmacı, yazar. 1956 yılında Erzincan'ın Üzümlü ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Erzincan'da tamamladı. Atatürk Üniversitesi Erzincan Eğitim Enstitüsünden mezun olduktan sonra yurdun çeşitli şehirlerinde sınıf öğretmenliği yaptı. İngiltere'de yabancı dil eğitimi aldı. Bir grup arkadaşıyla Muştı dergisini çıkardı. Sur, Hareket, Türk Edebiyatı gibi dergilerde şiir ve hikâyeleri yayımlandı. Yazdığı çocuk hikâyelerinin yanı sıra ilk gençlik yıllarındaki tek roman denemesini Bu Topraklar Afganlı ile (1982) yaptı. Yazar, Eyvah adlı tarihi romanı ile bu alandaki çalışmalarını sürdürmüştür. Asıl başarısını Sislerin Ardında isimli romanı ile yakaladı. Naturalist ve realist tarzda kaleme alınmış bu eser, tehcir döneminde Doğu Anadolu'nun genel manzarasını ortaya koymada başarılı kabul edilmektedir. Sislerin Ardında Dincolo De Ceafă adıyla Rumence'ye, За Туманами adıyla da Rusça'ya çevrildi. Yazarın yalnızca Rumence yayımlanmış üç araştırma kitabı daha bulunuyor.

Kapı Komşumuz Gürcistan, Altın-Siyanür-Amerika adlı gezi notlarının; Gözleri Var Yalnızlığın, Veda ve Hüzün Adın adlı şiir kitaplarının yanı sıra derlediği Erzincan Fıkraları ve Düünden Bugüne Üzümlü adlı araştırma kitapları yayımlandı. Çeşitli şehirlerde açtığı kişisel sergilerden başka ilk fotoğrafalbum'ünü Terzi Babave Erzincan Mezarlıkları adıyla çıkardı. Erzincan Üç Şehir adlı fotoğraf albümündeyseniz gerek derlediği gerek kendi çektiği resimlerle Erzincan'ın görsel tarihine hizmet etti.

Rıfkı Kaymaz ile 2001 Erzincanlı'nın biyografisini derlediği Erzincanlılar Ansiklopedisi'nin birinci cildini yayımladılar. 2015 yılında Elif Alfa Depremi adlı hikâyesi yayımlandı. Basılamayan dört ciltlik Erzincan Ansiklopedisi çalışmasında genel koordinatör olarak çalışan H. İbrahim Özdemir, Erzincan'da yayın yapan Doğu gazetesini ve CAN TV'yi kurdu. TRT muhabiri olarak çalıştı. Halen Doğu Gazetesi genel yayın yönetmeni olarak görevini sürdürmektedir.

Sözlü ve Sosyal Tarihi ile Üzümlü-Cimin adlı araştırma kitabı, Türkiye Yazarlar Birliği'nin 2014 yılı Şehir Kitapları dalındaki ödülüne layık görüldü.

Türkiye Yazarlar Birliği Erzincan Şube Başkanı'dır.



Resim 22: Hikmet Köksal



Resim 23: Hüseyin Arslan.

Hüseyin Arslan: 1959 Bayburt doğumludur. Lise eğitimimi Bayburt E.M.Lisesinde okudu. Üniversite eğitimimi Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi ardından Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesinde tamamladı.

Lisans eğitimimi tamamlayarak değişik illerde 7 yıla yakın öğretmenlik yaptım. 1987 yılında öğretmenliği bırakarak iş hayatına atıldım. Ticaretle uğraşırken değişik sivil toplum örgütlerinde (T.S.O) meclis başkanlığı, kurul başkan yardımcılığı ve yönetim kurulu üyeliği yaptım. İnsan hakları kurul üyeliği, iş kollarında ve kuruluşlarda yönetici ve genel müdür olarak çalıştım.

1995 yılın da basın hayatına adım attım. Can tv de diyalektik (tartışma) programını hazırlayıp sundum.

2005 yılında ERT tv yi satın alıp 2015 yılına kadar Başkan yardımcılığı ve genel müdür olarak görev yaptım.

2006 yılında kurduğum Gündem24 Gazetesinin Baş yazarlığını ve kurucu üyeliğini yaptım.

Halen ERT Şah tv de diyalektik programını hazırlayıp sunmaktadır.

2017 yılın da başladığım Kamu hukukunda yüksek lisansımı tamamlamış bulunmaktadı. Halen ticaretle uğraşmaktadı.

Recep Demirci: 1973 yılında Erzincan'ın Refahiye ilçesinde doğdu. Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Kamu Yönetimi'ni bitirdi. Gazeteciliğe 1994 yılında başladı. Anadolu Ajansı, Türkiye Gazetesinde çalıştı. İhlas Haber Ajansı Erzincan Temsilciliği ve son olarak 16 yıl Doğan Haber Ajansı Erzincan Temsilciliği görevinde bulundu.

Erzincan Gazeteciler Cemiyeti kurucu üyeliği ve başkanlığı yaptı. 23 yıllık gazetecilik görevinin ardından 2017 yılında Başbakan Binali Yıldırım'ın Basın Müşavirliği görevine atandı. Halen TBMM'de Başkan Müşaviri görevini sürdüren Demirci, sürekli basın kartı sahibidir.



Resim 24: Recep Demirci.



Resim 25: Muammer Yıldıztaşı.

Muammer Yıldıztaşı: 1962 yılında erzincan'ın ekmecli köyünde doğdu. İlk, orta, lise ve yüksekokulu Erzincan'da okudu. Tarım teknikeri olarak erzincanda ve aydın da farklı görevlerde bulundu. Memuriyet yıllarının ortalarında yani 1990 lı yılların başında özsöz gazetesiyile başlayan köşe yazarlığı farklı mahalli gazetelerde devam etti. 2002 yılında mpm (milli produktivite merkezi) özel eğitimlerine katılarak motivasyon, verimlilik, etkili iletişim ve beden dili, toplam kalite yönetimi ve kurumsal yapılanma konularında özel eğitimler aldı. 2003 yılında memuriyetten emekli oldu.

Özel kurumlarda ve ticari işletmelerde danışmanlıklar ve üst yöneticilikler yaptı. Birçok resmi kuruma ve özel işletmelere etkili iletişim, beden dili ve motivasyon eğitimleri verdi. 2008 yılında her sabah yeniden doğun, 2010 yılında prestij isimli kişisel gelişim kitapları hayat yayınlarınca yayınlandı ve tüm ülkede satışa sunuldu.

“Gönül kervanı” ve “ız bırakanlar” isimli televizyon programlarını hazırlayıp sunarak Erzincan'ın renkli simalarını ve yaşadıkları yıllardaki hayatı topluma tanıttı. Böylece şehrin hafızasına ışık tutan projelerini hayata geçirdi.

Türk halk müziği alanında şiiri ve müziği kendisine ait besteler yaptı. Bu besteler içerisinde “ebile ebile gel” türküsü erzincanlılar tarafından çok beğenildi. Mesam, ilesam ve türkiye yazarlar birliği üyesidir. “Pozitif pencere” logosuyla mahalli gazeteler ve sosyal medya organlarında yazdığı eleştirel köşe yazılarıyla tanınan Muammer Yıldıztaşı evli ve üç çocuk babası olarak Erzincan'da yaşamını sürdürmektedir.

Yusuf Bahadır Ulucan: 1972 Elazığ- Palu doğumlu. Tahsil hayatını Elâzığ'da tamamladı. 1995 ten itibaren de Erzincan da yaşamaya başladı. Burada basın hayatına radyoculukla başlayıp tv programlarıyla devam etti. Daha sonraki zaman diliminde Ayrılık Kayası adlı romanı yayınlandı ve ardından Evliya Mekâbeleri Hep İyilik İste Işığa Koşanlar Peygamberimizin etrafındaki Kadınlar ve Allah de Mahsun Olma kitaplarını yazdı. Halen Özsöz gazetesinde köşe yazılarına devam etmektedir.



Resim 25: Yusuf Bahadır Ulucan.



Musa Ağacık: 1959 yılında Erzincan'da doğdu. 1967'da ailesiyle birlikte İstanbul'a yerleşti. Kalacak yerleri olmadığından amcası Hüseyin Ağacık'ın kalfalık yaptığı Bebek Ayşe Sultan Korusu'ndaki bir inşaatta 2 sene ikamet etti. Ağacık inşaatta kaldığı sırada yoksul görüntüden dolayı neredeyse her gün zengin çocuklarından şiddet gördüğünü belirtmiştir. İnşaatin yapay gölünde oyun oynarken tiyatro sanatçısı Emel Gözne Marciniac su almaya geldi ve ayağına çivi battığı için su bidonlarını evine Ağacık götürdü. O günden sonra Marciniac ile Polonyalı uçak mühendisi olan eşi Slowamir Antny Marciniac'ın manevi kardeşi oldu. Marciniac ailesinin hafta sonları tiyatro, sinema, edebiyat ve müzik çevresinden tanınmış kişileri eve getirmesiyle Apacık pek çok sanatçı ve yazarla tanıştı.^[1]



Resim 26: Musa Ağacık

Gazeteciliğe 1978 yılında *Aydınlık* gazetesinde başladı. Ardından Türk Haberler Ajansı'na girdi, ancak buradan istifa edip *Güneş* gazetesinde çalışmaya başladı. Daha sonra *İstanbul Yeni Asır* gazetesi ve ardından *Milliyet* gazetesine geçti. Burada uzun süre Melih Aşık ile birlikte "Açık Pencere" adlı köşesinde çalıştı.



CUMHURİYETİN 100. YILINDA ERZİNCAN

