DİJİTAL KÜTÜPHANE KANALI

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

https://rantey.org

Yedek ve Duyuru Kanallarımız
Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

• Telegram: https://t.me/birkitapbir

• WhatsApp Kanalımız : https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4IvMoc0Y

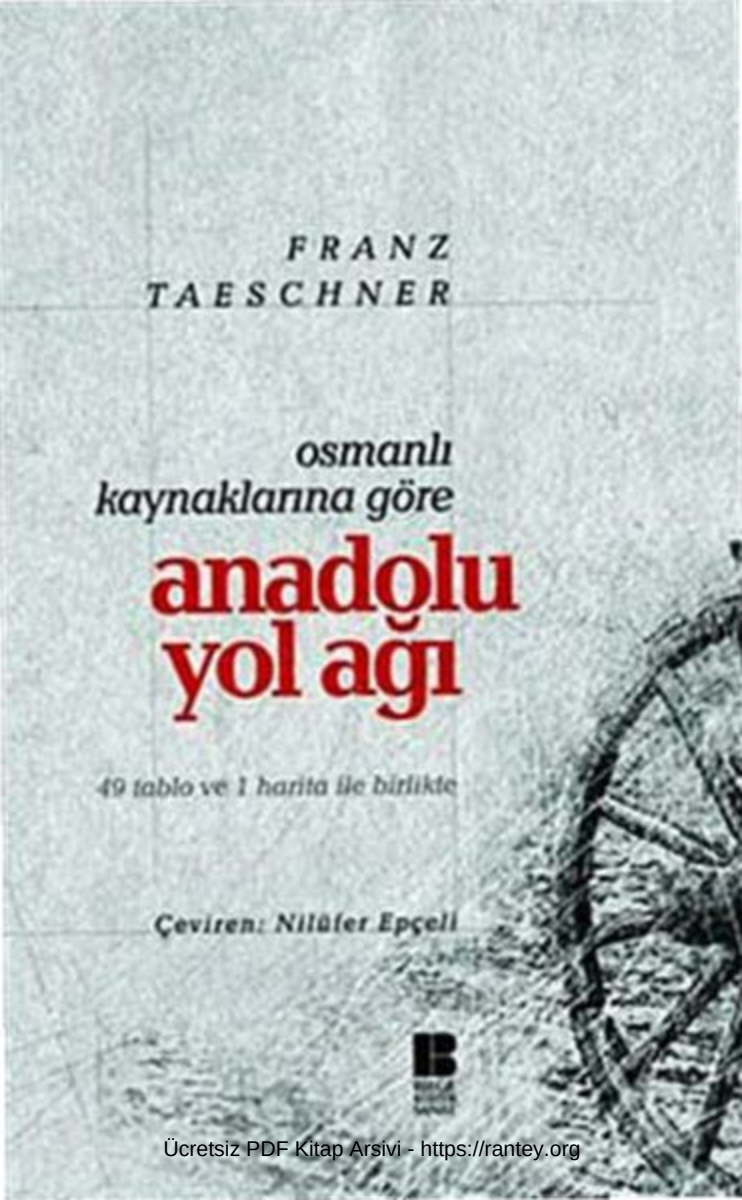
FRANZ
TAESCHNER

osmanlı
kaynaklarına göre

anadolu yol ağı

49 tablo ve 1 harita ile birlikte

Çeviren: Nilüfer Epçeli



Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

OSMANLI KAYNAKLARINA GÖRE ANADOLU YOL AĞI

BASKI BİLGİLERİ

OSMANLI KAYNAKLARINA GÖRE ANADOLU YOL AĞI

FRANZ TAESCHNER

49 tablo ve 1 harita ile birlikte

Tercüme: Nilüfer Epçeli

Editör: Yücel Öztürk

LOGO

İÇİNDEKİLER

Yayınevinin Önsözü 11
Türk Tarihçiliğinde Franz Taeschner 15

Cilt I

Önsöz 49
Kısaltmalar 53
Giriş 57
Osmanlı kaynaklarına göre ilk dönemlerde Osmanlı Anadolu'sunun yol ağı 69
1. Karadeniz sahillerinde seyir 109

2. Marmara Denizinde seyir 116
a) İzmit Körfezi 116
b) Gemlik Körfezi 118

3. İzmir Körfezi 119

4. İstanbul–Mudanya–Bursa 119
a) Mudanya'ya deniz yolculuğu 119
b) Mudanya–Bursa 120

5. Hersek ve Bursa arası yollar 121
a) Evliya Çelebi'nin Hersek–Gemlik–Bursa gezi notları 122
b) Samanlı–Pazarköy–Bursa 124
c) Dil–Samanlı–Pazarköy–Ulubat 125

6. İstanbul'dan Suriye'ye uzanan diyagonal yol 126
a) Üsküdar'dan Gebze üzerinden İzmit ve İznik'e gidiş 151
α. Yürüyüş yolları 151
β. Hac yolu 156
b) Üsküdar–İzmit karayolu 158

c) İzmit–İznik 158
d) İznik–Bursa 163
e) İznik–Eskişehir 164
α. Yenişehir üzerinden.....164
β. Lefke üzerinden.....167
f) Eskişehir–Akşehir 169
g) İznik–Kütahya–Afyonkarahisar–Akşehir 171
h) Akşehir–Konya 174
i) Konya–Ereğli.....176
k) Konya Ereğlisi–Adana.....180
l) Adana–Antakya.....188
m) Adana'dan Antep üzerinden Birecik'e giden yol.....193

7. Çanakkale Boğazı'na giden ordu yolu 194
a) Bursa–Ulubat 195
b) Evliya Çelebi'nin Ulubat'tan güzergâhları.....198
c) Ulubat–Çanakkale Boğazı 199

8. Bursa–Balıkesir–Bergama–Ayazmend ve geriye 203

9. Mihaliç (veya Ulubat)–Manisa–İzmir.....205

10. Bursa–Kütahya 210

11. Denizli'den giden güzergâhlar.....211
a) Denizli–Isparta 211
b) Denizli–Antalya.....212
c) Denizli–Scalanova (Kuşadası).....212

12. Marmaris'e giden yollar 213

13. Sivas'a giden diyagonal yolun bağlantıları 218
a) Ereğli–Kayseri.....221
b) Kayseri–Sivas.....222
c) Kayseri'den Aksaray üzerinden diyagonal yola 224

14. Toroslardan Amasya'ya.....225

15. Bolu üzerinden Erzurum'a giden kervan yolu 226
a) İzmit–Sapanca–Bolu.....232

α. Mudurnu üzerinden 232
β. Düzce üzerinden....234
b) Bolu–Tosya....235
c) Tosya–Amasya....238
d) Direklibel'in etrafından dolanmak....241
α. Defterdarzâde Mehmed Paşa, Direklibel'in etrafından dolanıyor....241
β. Varvar Ali Paşa, Direklibel'in etrafından dolanıyor....243
γ. Murtaza Paşa'nın Kargı üzerinden seferi....248
e) Amasya–Tokat–Sivas....250
f) Osmancık'tan Ladik üzerinden Niksar'a....254
g) Amasya ve Tokat'tan Niksar'a....255
α. Amasya'dan Niksar'a....255
β. Tokat'tan Niksar'a....256

16. Kastamonu'ya....256
a) Safranbolu üzerinden....257
b) Araç üzerinden....257
c) Kastamonu'dan doğuya....258

17. Merzifon'dan Vezirköprü üzerinden Tosya'ya....259

18. Ankara'ya....260
a) Eskişehir üzerinden....263
b) Beypazarı üzerinden....264
c) Ankara bölgesinde yolculuklar ve seferler....265

19. Ankara'dan doğuya ve kuzeydoğuya....268
a) Evliya Çelebi'nin bir tarafta Ankara ve diğer tarafta Çorum ve Sivas arasındaki güzergâhları....270
α. Eski Ankara–Amasya yolu....270
β. Ankara–Kalecik–Sivas....272
b) Hacı Kalfa'nın bir tarafta Ankara ve diğer tarafta Tokat ve Sivas arasındaki güzergâhları....274
α. Ankara–Çeşnigir Köprüsü....275
β. Çeşnigir Köprüsü'nden Tokat'a....275
γ. Sivas sapağı....277

20. Ankara'dan güneye ve güneydoğuya 277
a) Ankara–Konya 277
b) Ankara–Aksaray–Niğde 277
c) Ankara–Kayseri 278

Ekler ve Düzeltmeler 281

Cilt II

Ekler Listesi 3

Önsöz 7

21. Niksar, Tokat ve Sivas'tan Erzurum'a 9
a) Ordu yolu 9
α. Erzincan üzerinden ana güzergâh 10
β. Ana yoldan sapma 17
b) Yavuz Sultan Selim'in bir tarafta Sivas–Niksar hattında, diğer tarafta Erzurum'daki seferleri 19
α. 1515 yılı ilkbaharında Sivas'tan Kemah üzerine yapılan sefer 19
β. 1514 yılı sonbaharında Erzurum'dan Bayburt üzerine Niksar'a yapılan sefer 19
c) Kervan yolları 21
α. Niksar–Erzincan 22
β. Karahisar üzerinden Hacı Murad Han veya Koyluhisar ile Şiran–Kelkit arasındaki bağlantı güzergâhı 25
γ. Tokat'tan Doğu'ya 26

22. Sivas'tan Diyarbakır'a 31
a) Malatya üzerinden 31
b) Divriği üzerinden 32

23. Sivas'tan Elbistan üzerinden Maraş'a 34
a) Sivas–Elbistan 34
b) Elbistan–Maraş [–Halep] 36

24. Adana'dan Maraş üzerinden Fırat Nehri'ne 37

a) Adana–Maraş 37
b) Fırat Nehri'nden Maraş'a....38

25. Kayseri'den Halep'e....39

26. Antalya–Isparta 43

27. Evliya Çelebi'nin hac yolculuğunda Batı Anadolu'daki güzergâhları 44

Son Söz....47

Ek. 19. yüzyılda Anadolu yol ağı....50
1. Kuzey güzergâhı: Üsküdar–Tokat–Erzurum ve Diyarbakır....58
a) Tokat'a kadar ortak güzergâh 58
α. Tokat'tan Erzurum'a devam 58
β. Tokat'tan Diyarbakır'a devam 59

2. Üsküdar–Ankara–Kayseri 60

3. Üsküdar–Şam 61

4. Üsküdar–Antalya–Alanya 62

5. Üsküdar–Hersek–Bursa–İzmir....63

6. Trabzon–Erzurum....64

Ekler ve Düzeltmeler 65

Türkçe İndeks 69

Osmanlıca İndeks....85

Bölüm 15 g–25 güzergâhları (litografyalı) 107

Tablolar ve Haritalar....113

YAYINEVİNİN ÖNSÖZÜ

Franz Taeschner'in elinizdeki eserinin birinci cildinin ilk Almanca Baskısı 1924, ikincisinin ise 1926 yılında gerçekleştirilmiş ve günümüze kadar Türkçeye kazandırılmamıştır. Bu eseri Türkçe çevirisi ile yayımlamaya karar verme aşamasında iken gerçekleştirdiğimiz sathî bir araştırma sonucunda, eserin Frankfurt Johann Wolfgang Goethe Üniversitesi'ndeki History of Arabic-Islamic Science Enstitüsü tarafından, 2008 yılında, Fuat Sezgin editörlüğünde tıpkıbasımı ile yeniden yayınlandığını tespit ettik. Enstitü, 2008 tarihinde Taeschner'in 1924 ve 1926 tarihinde yayımlanan eserini hiçbir müdahalede bulunmaksızın aynen yayımlamıştı. Yayınevi olarak ilgili Enstitü ile irtibata geçerek eserin 2008 tarihli bu tıpkıbasımını Türkçeye kazandırdık.

Taeschner, Türk kültürüne en üst düzeyde hizmet eden birkaç şarkiyatçıdan birisidir. Bu eserin yayımlanmasının yüz yıllık bir gecikmeye uğraması, hatta bu kıymetli esere Türk ilim efkârının adeta sırtını çevirmiş olması, bütün ilim ve kültür camiasını derinden düşündürmesi gereken bir hadisedir.

Mevcut eserin neşrini bize tavsiye eden, bunun için gerekli çalışmayı başlatmamızı sağlayan Doç. Dr. Yücel Öztürk'tür. Sakarya Üniversitesi öğretim üyesi Sayın Yücel Öztürk, bir müsteşrik olarak Taeschner'in Türk tarih ve kültürü alanında sahip olduğu değeri ve bu eserin Türkçeye kazandırılmasının gerekliliği konusunda bizi ilk uyaran kişidir. Öztürk, eserin editörlüğünü de üstlenerek nihaî aşamaya ulaşmasını sağlamıştır. Kendisine içten teşekkürlerimizi sunarız.

Mevcut eseri Türkçeye kazandırmış bulunan Sayın Nilüfer Epçeli, gerçekleştirmiş olduğu başarılı tercümelerle ken-

disini ispat etmiş bir şahsiyettir. N. Iorga'nın beş ciltlik eserini de tercüme etmiş olan Epçeli, Taeschner'in çevirisinde ilk istifade etmek isteyeceğimiz kişiler arasında idi. Tezini yürütme gibi ağır bir çalışma periyodunda bu meşakkatli işi gerçekleştirmiş olması, her türlü takdirin üstündedir. Kendisi, bir yandan aslî uğraşı olan tezini yürütürken, bir yandan da yayım aşamasında bizden hiçbir yardımı esirgememiştir. Sayın Epçeli'ye içten teşekkürlerimizi sunarız.

Nilüfer Epçeli ile bizi tanıştıran Prof. Dr. Acar Sevim Bilgin'in de bu yayında önemli katkısı bulunmaktadır. Fakülte yıllarından beri arkadaşımız olan Marmara Üniversitesi Alman Dili ve Edebiyatı Bölüm Başkanı Sayın Acar Sevim Bilgin, Taeschner'in çevirisi hususunda yardım ricamızı geri çevirmedi. Bu bakımdan kadim dostumuz Acar Sevim Bilgin'e içten teşekkürü bir borç biliriz.

Sakarya Üniversitesi'nden K. İlker Bulunur da eserin yayım aşamasında bizden desteğini esirgemeyerek bu yayının gerçekleşmesinde değerli katkılarda bulunmuştur. Kendisine teşekkür ederiz.

Yayım ve transkripsiyonda takip edilen usul ve uygulanan kurallara da kısaca değinmek istiyoruz. Yayımda mütercim haricinde nadiren müdahale yapılmış, yazarın özgün imla ve ifadesine bağlı kalınmıştır. Bu maksatla, *Münşiât us-selâtin* şeklinde günümüz transkripsiyon usulünden farklı terkiplere müdahale edilmemiştir. Bilineceği üzere, günümüz imlasına göre bu terkibin *Münşe'ât ü's-selâtîn* olması gerekirdi. Yazarın âdeta hemhâl olduğu, hususî bir yakınlık tesis ettiği yazarlar arasında olan Kâtip Çelebi'nin özellikle müsteşrikler arasında yaygın olan Hacı Kalfa şeklindeki isim versiyonunu sık sık kullanmasını hatırlatmakta yarar görüyoruz.

Yazarın kendi yaptığı başlık ve alt başlık düzenine de müdahale edilmemiştir. Bu eserin, yazarı ve kendi dönemi

için sahip olduğu şekil ve muhteva niteliğinin korunması amaçlanmıştır.

Yazarın kendi tasarrufu olup bazı uyumsuzluklara yol açan hususlara da işaret edelim. Yazar, Almanca transkripsiyon ile *Pambudjaq*'ı, parantez içinde Osmanlıca transkripsiyon ile *Pamukçu* şeklinde belirtmiştir. Çevirmenimiz, Almanca transkripsiyonu esas alarak *Pamucak* şeklinde Türkçe transkripsiyona uyarlamıştır. Ancak, bunun Pamukçu olduğu, orijinal haliyle verilen Osmanlıca transkripsiyondan takip edilebilecektir. Bu gibi okuyucu tarafından takip ve kontrol edilebilecek hususlara müdahale edilmemiş, yazarın tercihine sadık kalınmıştır. Bunun bir sebebi de, parantez içindeki ifadeyi yine parantezde bırakmaktır. Diğer yandan, yazar, *Pamucak* ve *Pamukçu* ifadelerini daha sonraki metinde vermiştir. Bu nedenle, bizim düzeltmemiz, sonra değinilecek olan bir nüansın ortadan kaldırılması anlamına da gelebilecektir. Yazar, metinde bu isimleri tekrarlamış, ancak, dipnotta gösterdiği varyantlara girmeden yalnız birini kullanmıştır. Metinde *Pamucak*'ı tercih ettiği görülecektir.

Taeschner, yer adlarını büyük çoğunlukla Osmanlıca transkripsiyon ile vermiş, nadiren Almanca veya Türkçe-Latin transkripsiyonunu eklemiştir. Biz yer adlarını okuyabildiğimiz kadarıyla Osmanlıca transkripsiyon önüne Türkçe transkripsiyonu ekleyerek verdik. Taeschner'in muhtemelen okuma problemine bağlı olarak sadece Osmanlıca transkripsiyonuyla verdiği ve bizim de okumada güçlük çektiğimiz isimleri aynen vererek bir tasarrufta bulunmadık. Taeschner'in çok nadir olarak Osmanlıca transkripsiyonunu Türkçe transkripsiyonda değiştirdiği ve aynen tekrar etmediği görülmüştür. *Bartın Nehri* yerine, *Bartın Su*, *Kavak Kal'ası* yerine *Rumeli Kavak* gibi. Bu durumlarda biz tamamen yazarın tasarrufuna bağlı kalarak müdahale etmekten kaçındık.

Yazar, Osmanlıca ibareleri zaman zaman bire bir Latinize etmemiş, sadece bunların günümüzdeki yaygın tek isimle-

rini vermiştir. Latinize ibarelerde Osmanlıca bire bir tekrarlanmadığı gibi, bazen farklı kelimeler de eklenmiştir. Mesela, *Kadıköyü Burnu*, sadece *Kadıköy* şeklinde verilirken, *Kalamış Burnu*, *Moda Burnu* olarak verilmiştir. Bu durumlarda da yazarın anlayışına bağlı kalınmıştır.

Mütercimin aslına uygun olarak dipnotların cümlelerinde yazarın belki o dönemin uygulamasının ürünü olan (-) işaretini kaldırdık. Bilindiği üzere, tre (-) işareti, cümle içinde ilave teşkil eden açıklamaları başta ve sonda iki tre çizgisi içine almak suretiyle metin bütünlüğünü muhafaza etmek için kullanılmaktadır. Ancak, bizim tespitimize göre yazar bu tür bir ayrımdan ziyade, bazen müstakil bir bütün teşkil eden cümleler arasında tre çizgisi koymuştur.

Eserin yayınında bizim açımızdan peşin bir eksiklik teşkil eden, ancak çözümü gücümüzü aşan bazı hususlara da temas edeceğiz. Yazar, eserini 50 tablo ve 2 harita ile takviye etmiş, metinlerin karmaşık analitik yapısını görsel malzeme ile anlaşılır kılmaya çalışmıştır. Ayrıca, üst sağ köşesine yıldız koyduğu numaralarla ilave bir not kısmı teşkil etmiş, bu notlara metin içinde sık sık atıflarda bulunmuştur. Bahis konusu tablo, harita ve yıldızlı notlarda yazar hem Latinize, hem de Osmanlıca ifadelerde kendi el yazısını kullanmıştır. Bu el yazıları bazen öylesine spesifik bir hal almıştır ki, eksiksiz okunması mümkün olmamıştır. Bu durumda, orijinal metinleri muhafaza etmek bizim için kaçınılmaz olmuştur. Ancak 1-2 ve 36-50 numaralar arasındaki tabloların, 2008 tarihli tıpkıbasımda, yazarın kendi el yazısıyla almış olduğu notlar okunarak yeniden düzenlenmiş olması, bizim de bu tabloların çevirilerini verebilmemizi mümkün kılmıştır.

Nihayet, orijinal baskıları iki cilt halinde yapılmış olan bu eşsiz eseri, maliyetin artmaması düşüncesiyle tek kitapta toplayarak yayımlamayı uygun bulduğumuzu ifade etmek isteriz.

TÜRK TARİHÇİLİĞİNDE FRANZ TAESCHNER

Tarihçilik yolunda ilerledikçe Alman tarihçiliğinin Türk tarih araştırıcılığı üzerinde yapmış olduğu etkileri daha iyi anlıyoruz. Modern Osmanlı tarih yazıcılığının ilk olarak Almanlar tarafından gerçekleştirildiğini söylemek sanırım abartı olmayacaktır. Hammer, Babinger, Taeschner, Giese ve Wittek gibi Alman menşeli şarkiyatçıların olmaması halinde Osmanlı tarih araştırıcılığının ne vaziyette olacağını düşündüğümde bu duygunun ağırlığı altında ezilmeye başladığımı ifade edebilirim. Osmanlı tarihini vakanüvist formatından çağdaş şekle büründüren ilk şahsiyet tartışılmaz biçimde Joseph von Hammer Purgstall'dır. Franz Babinger, aynı işi Osmanlı tarihi kaynakları alanında yapmıştır. Bu iki yazarın kendi alanlarında aşılmamış olduklarını görmek günümüz tarihçiliği açısından esef vericidir. Hammer'in ana şema kazandırdığı Osmanlı tarihi, Friedrich Giese, Franz Taeschner ve Paul Wittek tarafından analitik bir yapıya büründürülmüştür. Mehmet Fuat Köprülü, bu velud Alman tarih ekolünün de katkılarıyla kanaatimizce hâlâ temel eser niteliğindeki *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu* adlı eserini gerçekleştirmiştir. Köprülü, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunu sosyal, ekonomik, demografik, siyasî, askerî ve bunun gibi çoklu faktörlerin ışığında analiz etmiştir. Köprülü, şarkiyatçılardan yararlanmakla birlikte onların bazı hatalarını ayıklamasını bilmiş, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunu tek faktöre göre analiz etmekten özellikle kaçınmıştır. Son zamanlarda ise İnalcık'ın Giese'ye ait "ahî" ve Wittek'e ait "ga-

za" faktörlerini ön plana çekerek Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş dönemini ele aldığı gözlenmiştir[1].

Taeschner'in Osmanlı tarihçiliğinin temel analitik problemine katkısı, Giese'in *ahî* unsuru üzerinde bina ettiği ilk teşekkül safhasını[2] daha sistemli çerçevede ele alarak geliştirmesidir[3]. Taeschner'in uzmanlık alanı Ahîlik ve Fütüvvet idi[4]. Bu nedenle, kuruluş hakkında Giese'nin temelini atmasına rağmen, ahîlik üzerinde Taeschner'in vukufiyeti tartışılmaz şekilde ileri düzeyde idi. Taecshner, Giese'yi yeni materyal ile destekleyerek Osmanlıların kuruluşunun ahîliğe dayandığı iddiasını iyice geliştirdi[5].

Taecshner, Osmanlıların kuruluş felsefesinin temelini teşkil eden Ahîlik ve onun hukukî, zihnî, kültürel boyutlarını temsil eden fütüvveyi sistematik olarak ele alan ilk araştırıcı-

---

[1] İnalcık'ın, özellikle gaza faktörü üzerine bina ettiği kuruluş dönemi analizi, en belirgin şekilde "Osmanlı Tarihine Toplu Bakış" adı altında kaleme aldığı taslakta görülür (Bkz. Halil İnalcık, "Osmanlı Tarihine Toplu Bakış", *Osmanl*ı, Volume 1, [1999]). *Devlet-i Aliyye* adlı eseri, bu taslağın biraz daha genişletilmiş bir halidir (Bkz. H. İnalcık, *Devlet-i Aliyye - Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar 1*, İstanbul 2009).

[2] Friedrich Giese, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu Meselesi", Çev. Zehra Aksu Yılmazer, *Söğüt'ten İstanbul'a* (Derl. Oktay Özel – Mehmet Öz), Ankara 2005, s. 159 vd.

[3] Burada Taeschner'in bütün fikrî ve ilmî mesaisini değerlendirme imkânından mahrumuz. Eser ve makalelerinin tamamını zikretmeye de gerek duymuyoruz. Taeschner'in makale ve eserlerinin bibliyografik listesi için bkz. Zehra Göçer, *Franz Taeschner'in Hayatı ve Eserleri*, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2006.

[4] Franz Taeschner, "İslâm Ortaçağında Futuvva (Fütüvvet Teşkilâtı)", Çev. Fikret Işıltan, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 15, Ekim 1953–Temmuz 1954, No. 1–4, (1955), s. 4–32; Aynı yazar, "İslâm'da Fütüvvet Teşkilâtının Doğuşu Meselesi ve Tarihî Ana Çizgileri", Çev. Semahat Yüksel, *Belleten*, C. XXXVI, No. 142, (Nisan 1972), s. 203 – 235.

[5] Franz Taeschner, "War Murad I. Grossmeister oder Mitglied des Achibundes?", *Oriens*, Vol. O, No. 1 (Jun. 30, 1953), s. 24.

lar arasındadır[6]. Ahîliğin ahlakî ve hukukî doktrini olan Fütüvvetnâmelerin en önemlileri arasında olan Mevlâna Nâsırî'nin fütüvvetnâmesi ilk kez onun tarafından 1944 yılında neşredilmiş ve dört yıl sonra Abdülbâki Gölpınarlı tarafından tıpkıbasımı ve Türkçe çevirisi yayımlanmıştır. Taeschner, Ahîlik ve Fütüvvet hakkında yazdığı makalelerinde bu teşkilatların iç yapısını aydınlatmaya çalışmıştır. Onun, Mevlâna Nâsırî'ye ait Fütüvvetnâme'den yola çıkarak Mesnevî ve yazarı Mevlâna Celâleddinî Rumî arasında fikri bir ilişki kurması, oldukça önemlidir. Bilindiği üzere, Ahîlik hakkında Türk tarihçiliğinin önde gelen simalarından olan Mikail Bayram, Mevlevîlik ve Ahîliği birbirine düşman iki örgüt olarak ele almış, bu iki örgütün liderleri olan Ahî Evren ve Mevlâna Celâleddinî Rumî'yi can düşmanları olarak değerlendirmiştir[7]. Taeschner, Mevlâna ve Nâsırî'nin dayandığı müşterek zemin olarak da Şihabeddin Ebü'l-Fütûh Yahya es-Sühreverdî el Maktûl (1191)'un *Hikmetü'l-İşrâk* adlı temel eserini vermiştir. Taeschner, İşrakiyyeyi, Platonist temele dayanan akılcı Meşaîlik'ten ayrı, mistik, sezgici bir karakterde *teosofi* olarak tanımlamıştır. Taecshner, Mevlevîlik ve İşrakiyye akımlarının uygulamasında müziğin, semanın ve enstrüman olarak neyin yer aldığını da tespit etmiştir. Bu müziğin fütüvvetnâmelerde de yer aldığını tespit etmiştir. Taeschner, diğer yandan Menâkıbü'l-Arifîn'den yola çıkarak Ahîlik ve Mevlevîlik arasındaki bazı ihtilaf noktalarına da temas etmiştir. Bu açıdan, Taeschner, kültürel bir entiteyi, tek boyutlu ele alma yanlışına düşmeyerek, onu kendi girift boyutu içinde tahlil etmiştir. Taeschner'den yola çıkarak, Mevlevîlik ve Ahîliğin fikir olarak aynı kültürel zemine dayandıklarını, ancak top-

[6] Taecshner'in metodolojisi ve branş alanları hakkında bkz. Zehra Göçer, *Franz Taeschner'in Hayatı ve Eserleri*, s. 9 vd.

[7] Bkz. Mikail Bayram, *Ahî Evren ve Ahî Teşkilatının Kuruluşu*, Konya 1991; Aynı yazar, *Nasrettin Hoca ve Ahî Evren,* İstanbul 2001.

lumsal bir aksiyon olarak hitap ettikleri tabanı paylaşma noktasında kaçınılmaz olarak rekabete girdikleri ve birbirleriyle mücadele ettiklerini düşünmek mümün olmaktadır. Belirtildiği üzere, Taeschner değindiği konuları tek bir özelliği içinde ele almamış, çok yönlü açılardan değerlendirmiştir. Fikri üslup açısından Ahîlik ve Mevlevîlik arasındaki bazı temel farklılıklara da dikkat çekmiştir. Ahîlik ve Mevlevîliğin temelinde İşrakiyyun'un yattığını iddia etse de, Ahilik'te akılcı Platonist anlayışın da önemli etkileri bulunduğu, bu açıdan Mevlevîlikle ters düştüğü kanaatindedir[8].

İslam ve Osmanlı coğrafyacılığı, onun kafa yorduğu diğer temel branşlar arasındadır. Esasında Osmanlı döneminde Anadolu yol ağını inceleyen mevcut eseri de onun İslam–Türk coğrafyacılığı üzerinde gerçekleştirdiği yorucu ve disipliner mesaisinin bir meyvesidir. "Osmanlılarda Coğrafya" adlı makalesi, Osmanlıların yalnız coğrafya sahasında değil, topyekün ilim alanında analizini mükemmel bir şekilde gerçekleştiren temel bir etüd niteliğindedir. Osmanlı Coğrafyacılığı hakkında yapılan hatırı sayılır neşriyata rağmen, Taeschner'in bu uzun makalesinin hâlâ kıymetini muhafaza ettiğini rahatlıkla ifade edebiliriz. Taeschner'in bu kıymetli analizinin gerekli yansımayı bulduğunu ifade etmek de ne yazık ki mümkün değildir. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Türk tarihçiliğinin dünya ile at başı gittiği dönemlerde bu makale Türkçeye çevrilmiş, ancak 1926 yılının Osmanlı harf sistemi içinde yer almıştır. Latin harflerine çevrilmiş yeni bir baskısına rastlamadık. Taeschner'in söz konusu makalesini geniş ola-

[8] Taecshner'in Ahîlik ve Mevlevîlik arasındaki temel benzerlikleri irdeleyen makalesi için bkz. "Das Anatolische Achitum des 13 / 14. Jahrunderts und seine Beziehung zu Mevlâna Celâleddin Rumi", Çev. Zehra Göçer, *Mevlâna Araştırma ve Uygulama Merkezi Mevlâna Araştırmaları Dergisi*, Sayı, 1, (2007), s. 169–175.

rak değerlendirerek onun Türk–İslam coğrafyacılığı hakkındaki tespit ve kanaatlerini nakledeceğiz.

Taeschner'e göre Osmanlılara ait coğrafya eserleri içinde ehemmiyet arz edenler, özellikle tarihî coğrafyaya ait olanlardır. Bunlar, 14. asırdan itibaren coğrafya sahasında mevcut olan boşluğu doldurmaktadırlar[9]. Osmanlılar, salt coğrafyaya münhasır eserlerde 17. asra kadar Ortaçağ İslam ananesine bağlı kalırken, söz konusu tarihlerden itibaren Avrupa'yı izlemeye başlamışlardır. Taeschner, bu noktada Kâtib Çelebi'yi dönüm noktası olarak ele alır.

Osmanlılar tabii ve riyazî coğrafya ile ilgilenmemişler, daha çok mevzii ve topografik coğrafyaya ilgi duymuşlardır. Osmanlıların coğrafya ile münasebeti, Yeniçağ'ın bütün ilimleri gibi edebî ve naklî mahiyette idi. Osmanlılar "arzın etrafında ve üzerinde ne vardır?" gibi bir soruyu araştırmazlar, tersine, kadimden beri saygınlığı, edebî niteliği ispat edilmiş eserlerin nakline önem verirlerdi. Bu nakil işinde bilgilerin kendi çağına uygun olup olmadığı, bunların geçerlilik taşıyıp taşımadığına bir önem verilmezdi. Bu nedenle, coğrafya aslında bir edebî ilim niteliğinde sürdürülürdü[10].

Burada, okuma, anlama ve naklin ilahiyat ile ilişkisi karşımıza çıkıyor. İlim, aslında değişmez ilahî evrenin anlatımı olarak anlaşılıyordu. İmam Gazzali'den Taşköprülü-zâde'ye kadar uzanan klasik medrese geleneğine göre yapılan ilim tasniflerinde de aynı esaslar hâkim idi[11]. Osmanlılar, coğrafî eserlerinde eskinin naklini asıl, kendi dönemlerine ait bilgileri ise tali bir anlayışta ele alırlardı. Bu nedenle Batlamyus,

---

[9] Franz Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", Terc. Hamid Sa'di Bey, *İstanbul Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türkiyat Mecmuası,* C. 2, (1926 [baskı yılı: 1928]), s. 272.

[10] Taeschner, Osmanlılarda Coğrafya, s. 273.

[11] İslam tarihinde ilimlerin tasnifi hususunda yeni bir yayın için bkz. Saçaklızâde eş-Şeyh Muhammed b. Ebî Bekr el Mera'aşî, *Tertîbü'l-Ulûm*, Çev. Zekeriya Pak, M. Akif Özdoğan, Kahramanmaraş 2009.

Osmanlı coğrafyacılığının merkezinde hiç değişmeden kalan arka plandır. Batlamyus coğrafyası, Ortaçağ Şark coğrafya ananesinin de değişmeyen arka planını teşkil eder. Avrupalıların da yer aldığı bu ananeyi Osmanlılar sadakatle sürdürmüşlerdir. Ancak, Hümanizm'in Ortaçağ ananesini kuvvetle sarsmasından sonra yeni bir coğrafya ananesi teşekkül edecektir. Avrupa'nın Batlamyus'u yeniden ele alışı ile Osmanlıların bu geleneği sahiplenmesi arasında ciddî bir fark bulunmaktadır. Avrupa, bu ananeyi sarsarak yeni coğrafya sistemini geliştirmiştir. Osmanlıların Batlamyus sistemini terk edişi, bu yeni Avrupalı cereyanın tesiriyle olmuştur[12].

Taeschner, Osmanlı coğrafyacılığını üç kısımda ele alır. Birinci kategoride Coğrafya ilmi hakkındaki riyazî, hey'et ve felekiyat ile ilgili eserleri, ikinci kategoride amelî ihtiyaçlara yarayan eserleri ele alır. Üçüncü kategoride ise seyahatnâmeleri verir. Taecshner, bazen bu grupların birbirinin hududunu aşmalarına rağmen, genel çerçeveyi muhafaza ettikleri kanaatindedir[13].

Taeschner, söz konusu makalede bu üç aşamayı analitik bir anlayışla değerlendirir. Yazıcıoğlu Ahmed Bican, ilk Osmanlı coğrafyacısı olarak ele alınır[14]. Bu erken dönemde

---

[12] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 274.

[13] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 274.

[14] Taecshner'in makalesini Osmanlıca transkripsiyonla Almancadan tercüme eden mütercim Hamid Sa'di Bey de bu makaleye bazı haşiyelerde bulunmuştur. H. Sa'di Bey, Taeschner'in bu makaleyi yazdıktan sonra ortaya çıkan bir eseri tanıtıyor. *Acâibü'l-Mahlûkât* adıyla tanınan bu eser, tahminen 1365 yılında yazılmış olup Yazıcıoğlu'ndan yaklaşık bir asır öncedir. Mütercim, bu eserin Taecshner tarafından daha sonra İstanbul'a geldiği sıralarda görüldüğünü belirtiyor ve eserin içeriğini kısaca tanıtıyor. Bkz. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 275. Yazıcıoğlu Ahmed Bican tarafından 857 / 1453'te telif edilen *Acâibü'l-Mahlûkât* ismindeki küçük kozmografya risalesi, Kazvinî'nin aynı isimdeki eserinden iktibas edilerek yazılmış Türkçe bir özettir. Yazıcıoğlu Ahmed'in asıl eseri, *Dürr-i Meknun*'dur. Yazıcıoğlu kozmografya hakkındaki bu eserinde Ortaçağ İslam koz-

Taecshner'in keşfettiği ve tanıtımını yaptığı *Dürr-i Meknun*, yakın zamanlarda yeni Türk harflerine çevrilerek yayınlanmıştır[15].

Osmanlılar için her bakımdan klasik bir devir olan 16. yüzyılda hararetli bir tercüme faaliyeti göze çarpmaktadır. Osmanlılar, bu suretle, Ortaçağ İslam coğrafyasını hazmetmişler ve onunla aynı paralelde eserler vermişlerdir. Bu tercüme eserler arasında en muteberi Kazvinî'nin *Acâibü'l-Mahlûkât*'ı olup pek çok kez Türkçeye tercüme edilmiştir. Ebü'l-Fida'nın *Takvimü'l-Büldan*'ı Ortaçağ'ın sonlarına doğru Kazvinî'nin eseri ile aynı değerde bulunuyordu[16].

---

mografyacılarından hayli farklı, kendine has yeni bir kozmografya ortaya koyuyor. Yazıcıoğlu'nu Hacı Bayram Veli'nin ateşli bir müridi olarak tavsif eden Taeschner, kardeşi Mehmed ile birlikte kozmografyayı dinî bir açıdan ele aldığını ifade ediyor. Türk tekke edebiyatının devrinde en önemli isimleri olan bu iki kardeşin ortaya koyduğu orijinal kozmografik perspektif, Ortaçağ İslam Kozmografyası kadar Türk kozmografyası açısından da ehemmiyet taşıyor. Bu eserin eski Türk kozmik anlayışını yansıtması söz konusudur. Yazıcıoğlu, bu eserinde yerin yapısından ziyade, semâvâtın, cehennemin tabakâtı, dünyanın yaratılışının çeşitli safhaları, peygamberler, kıyamet gününde ortaya çıkacak olan hadiseler hakkında bilgi veriyor. Âlem-i süflîden bahseden kısımda da her türlü hikâye büyük bir yer tutuyor. Ahmed Bican'ın bu hikâyeci anlayışı kendinden sonra da takip edilmiştir. Yazıcıoğlu Ahmed'in Mirâtü'l-ulûm risalesi gibi bazı şerhler ve haşiyeleri aynı niteliktedir. Bkz. Taecshner, aynı makale, s. 275–277.

[15] Bkz. Yazıcıoğlu Ahmet Bican, *Dürr-i Meknun*, Nşr. Necdet Sakaoğlu, İstanbul 1999.

[16] Sipahizade (Öl. 997/1588) bu eseri muhtasar olarak, bazı eklemeler ile Türkçeye tercüme etmiştir. "Arabça *Evzahü'l-Mesâlik ilâ Ma'rifetü'l-Büldân ve'l-Memâlik*, yine Sipahizade tarafından telif edilmiştir." Ebü'l-Fidâ'nın meşhûr eserinden başka *Mu'cemü'l-Büldân*'ın özeti olan *Merâsıdü'l-Islâ'* kendine me'haz olmuştur. Bu büyük eseri 980'de tamamlayarak III. Murad'a sunmuştur. Aynı esere dayanan Türkçe özet bir nüshayı da Sokullu'ya sunduğu, İstanbul Ragıp Paşa'daki nüshasından anlaşılmaktadır. Diğer coğrafî eserler arasında İbnü'l-Verdî'nin *Hırîdetü'l-'Acâ'ib*'i ve III. Mehmed zamanında Belhî'nin İstahrî tarafından tamamlanan nüshası, Şerif Efendi

Taeschner, klasik dönemde riyazî coğrafya alanında tek örnek zikreder. Bu, ünlü matematikçi Ali Kuşçu (Öl. 879/1474)'dur. Kuşçu'nun hey'et ve riyâziyata ait kitabı, riyazî coğrafya hakkında temel eser olup birçok kez Türkçeye çevirilmiştir[17]. Taeschner'in Ali Kuşçu'yu layık-ı veçhile tetkik ve analiz etmediğini düşünüyoruz[18]. Meraga–Semerkant astronomi ekolünün nihaî evrensel temsilcisi Ali Kuşçu, kanaatimizce Şark'ın son özgün matematik ve astronomi bilgini idi. Taeschner'in Ali Kuşçu'yu kısa geçmesinin bir sebebi herhalde onun Osmanlı'nın değil, Türkistan astronomi okulunun ürünü olması idi.

Taeschner, Osmanlıların bizzat kendilerine ait yegâne coğrafî bilgi üretim alanının askerî ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilen amelî coğrafya olduğunu sık sık tekrarlar. Ona göre, Osmanlıların coğrafyaya ilgisi teorik çerçevenin tamamen dışında, amelî, fetih gayelerine müstenit idi. Bir yeri tanımakla orayı fethetmek, birlikte gidiyordu. Bunun dışında bir fetih düşünülemezdi. Osmanlılar karalarda bu tür bilgiye belki daha az ihtiyaç duyuyorlardı. Ancak, vaziyet denizlerde tamamen farklı idi. Denizlerde bilgi olmaksızın ilerlemek, fetih yapmak imkânsız idi. Bu amaçla kullanılmak üzere haritalar acil ihtiyaç idi. Osmanlıların denizlerle ilgili bilgileri Kanunî dönemine kadar büyük çapta korsanlara dayanıyor-

---

tarafından Türkçeye tercüme edilmiştir. Bkz. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 277–278.

[17] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 279.

[18] Ali Kuşçu, Uluğ Bey astronomisini geliştirerek *Zic-i Uluğ Bey Şerhi* adıyla yeni bir eser yazmıştır. *Risale fi Hey'e* veya *Risâle-i Fethiye* olarak bilinen eserinin, 19. yüzyılda İstanbul Teknik Üniversitesinde okutulduğu bildirilir (Bkz. Abdülhakim Koçin, http://www.biltek.tubitak.gov.tr/bilgipaket/bilimin sanlari/caginiasanlar/S-282-42.pdf). Çağının en üst seviyede astronomi ve matematik eseri olan bu eser, Fatih'e sunulmuştu. Eserin yeni bir neşri yapılmıştır. Bkz. Seyyid Ali Paşa, *Mir'atü'l-âlem (evrenin aynası): Ali Kuşçu'nun Fethiyye adlı eserinin çevirisi* , Nşr. Yavuz Unat, Ankara 2001.

du. Kemal Reis gibi kaptanlar, kendi şahsi gayretleriyle gerçekleştirdikleri pek çok seferde Ege, Akdeniz sahalarını büyük çapta Osmanlı Türkleri için bilinen alan haline getirmişlerdi. Kemal Reis'in hemşerisi olan Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye*'si, Osmanlıların denizcilikle ilgili bilgilerinin zirvesini teşkil eder. 129 kısımdan oluşan, Akdeniz'i mükemmel resmeden bu eser, mutlaka İtalyan haritalarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Bununla ilgili mehazlar ise günümüzde kaybolmuştur. *Kitâb-ı Bahriye* de ancak son dönemlerde yayımlanabilmiştir[19]. Piri Reis'in bu eserini, Seydi Ali Reis'in Hind Denizi ile ilgili *Muhît* adlı eseri takip etmektedir. Bu eser Hind Denizi'ni bütünüyle dolaşan Seydi Ali Reis'in kendi müşahadeleri yanında bazı Arab yazarlarından elde ettiği malumatı havi önemli bir eserdir[20]. Seydi Ali Reis'in *Mirâtü'l-Memâlik* adlı küçük yazması da Hind Denizi'nden başlayarak Osmanlı ülkesine kadar gördüğü yerleri ihtiva eden bir çalışmadır. Bu, Osmanlıların kendi zamanına kadar yazmış olduğu ilk seyahatnâme türüdür. Osmanlıların yükselme dev-

[19] *Kitâb-ı Bahriye*'nin ilk Osmanlıca baskısı, tespit edebildiğimiz kadarıyla 1935 yılında bir heyet tarafından gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da Ayasofya Kütaphanesi'nde 2612 numarada kayıtlı nüshasından faksimile edilmiştir. Önsöz Deniz Lisesi ve Harp Okulu Tarih Öğretmenlerinden Fevzi Kurdoğlu ve Haydar Alpagot tarafından yazılmış ve indeks deniz emekli subaylarından Fehmi Pekol tarafından yapılmıştır. Yeni harflerle daha sistemli neşri için bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye, 1-4*, Nşr. E. Zekai Ökte, Vahit Çubuk, Tülay Duran, İstanbul 1988; Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye,* C. I – II, Nşr. Yavuz Senemoğlu, 1001 Temel Eser Serisi – İstanbul 1994 ; Piri Reis için ayrıca bkz. Kemal Özdemir, *Piri Reis*, İstanbul 1994; A. Afetinan, *Life and Works of Piri Reis, the Oldest Map of America*, Çev. Leman Yolaç, Engin Uzmen, Ankara 1987; Metin Soylu, *Piri Reis Haritasının Şifresi,* İstanbul 2005.

[20] Bu eserin yeni, Osmanlıca baskısı için bkz. Seydi Ali Reis, *Kitabü'l-Muhit*, 970/1562 , ed. Fuad Sezgin Frankfurt am Main : Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, 1997.

rinde bizzat kendilerinin telif etmiş oldukları eserler, bu denizcilere ait olan çalışmaların ürünüdür[21].

Taeschner, Kanunî'nin Irakeyn Seferi'ni ve menzillerini ele alan Matrakçı Nasuh'a ait *Beyân-ı menâzil-i sefer-i Irakeyn* adlı eserini ele alıyor. Nasuh'un bu eserini de amelî coğrafyanın tipik bir örneği olarak sunuyor[22]. Osmanlılarda coğrafyanın ilmî bir çalışma konusu olmaktan çok devletin sefer ve fetih amaçlı faaliyetlerinde menzil, mevki ve istatistikî bilgi ihtiva eden eserlere münhasır kaldığı tespitini tekrarlıyor[23].

Piri Reis istisna olmak kaydıyla, Osmanlı coğrafyacıları daima Ortaçağ coğrafya ve coğrafyacıları etrafında faaliyet göstermişler, genel coğrafyayı, kozmografya içinde telakki etmişlerdi. Bu, adeta dinî bir bakış açısı içinde gelişen edebî bir gelenekti. Esaslı bir tecrübe, astronomi, matematik birikimi isteyen eserlerin ortaya çıkışı geç dönemlerde olmuştu. Taeschner, *Keşfü'z-zünun*'dan naklen, bu tür ürünlerin ilkini ortaya çıkaran kişinin, Süleymaniye Muvvakkiti Mustafa b. Ali olduğunu bildirir. Kanunî Sultan Süleyman zamanında telif edilen bu eserin küçük bir özeti mevcuttur. Bu eserde, Fas'tan Çin'e kadar yüz şehrin İstanbul ile gerçek mesafesi ve coğrafî mevkii gösterilmektedir. Bu eserin genel ismi, *Tuh-*

---

[21] Mirâtü'l-Memâlik'in bazı baskıları için bkz. Seydi Ali Reis, *Mir'atü'l-Memâlik*, 970/1562, Nşr. Ahmed Cevdet, Dersaâdet İkdam Matbaası, 1313/1895; Yeni harflere çevirisi için bkz. Seydi Ali Reis, *Mir'atü'l-Memâlik : Ülkelerin Aynası, 970/1562,* Nşr., Necdet Akyıldız, İstanbul Tercüman Gazetesi; Seydi Ali Reis, *Mir'atü'l-Memâlik : İnceleme Metin İndeks, 970/1562*, Nşr. Mehmet Kiremit, Ankara Türk Dil Kurumu, 1999.

[22] Taeschner'in aynı konuda başka bir makalesi için bkz. "The Itinerary of the First Persian Campaign of Sultan Süleyman, 1534–36, According to Nasûh al-Matrâkî", Imago Mundi, Vol. 13 (1956), pp. 53–55.

[23] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 280–283. Nasuh'un bahsedilen eserinin son neşri için bkz. Nasuh b. Abdullah Matrakçı Nasuh, *Beyân-ı menâzil-i sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han 971/1564,* Nşr. Hüseyin G. Yurdaydın, Ankara 1976.

fetü'l-Mecâlis olarak adlandırılmaktadır. Eserde ayrıca coğrafya ilminin kısa bir tarifi de yapılmıştır[24].

Taeschner, meşhur tarihçi Gelibolulu'nun coğrafya ile ilgisine de değinir. Eski coğrafyacıların coğrafya tecrübesi, muhtasar ve mevzii bir surette Gelibolulu Mustafa Âlî tarafından değerlendirilerek meşhur *Künhü'l-Ahbar*'ına konulmuştur. Mezkûr eserin mukaddimesinde ele alınan bu coğrafyanın dikkati çeken tarafı, kâinatın safahatını, klasik coğrafyanın aksine, Âdem'in yaratılışından kendi zamanına kadar nakletmesidir. Bu eserin ilk kısmında zeyl suretiyle coğrafyaya ayrı bir yer ayıran Âlî, klasik coğrafyacılara istinaden eski coğrafyanın bilinen bir çerçevesini ortaya koyuyor. Kaynakları, Ebü'l-Fida'nın *Takvimü'l-Büldan* ile bu eserin Sipahizade'ye ait tercümesi olan *Evzahü'l-Mesâlik ve Sûrü'l-Ekâlim*'dir. Âlî'nin verdiği malumat, ancak tarihî bir eserin içine sıkıştırılmış muhtasar coğrafyadan ibarettir. Bu nedenle pek fazla ayrıntı ihtiva etmez. Coğrafî eser yazıcılığı üzerinde önemli bir tesiri de olmamıştır[25].

Taeschner, buraya kadar verilen bilgileri özetle değerlendirerek Yazıcıoğlu'nun *Dürr-i Meknun*'u dışında özgün bir eser bulunmadığını tekrarlıyor. Piri Reis ve Matrakçı Nasuh'unkiler gibi harita ve sefer menzilciliği istikametindeki eserleri ilmî, analitik eserler kategorisine almıyor, onları tatbiki maksatla gözlem ve müşahadelere göre yazılmış eserler olarak inceliyor. Sipahizade'nin tercümelerini ise yine özgün olmayan çeviriciliğe dahil ediyor. Taeschner, bu anlayışını Mehmed Âşık bahsinde kısmen değiştiriyor. Taeschner, Osmanlılarda gerçek anlamda müstakil coğrafya eserini, Âlî'nin çağdaşı, El-'Âşık lakabıyla tanınmış olan Mehmed b. Ömer bin Bâyezîd'in yazdığı kanaatindedir. Ramazan 1006/Nisan–Mayıs 1595 yılında tamamlanan *Menâzırü'l-Avâlim* adıyla

[24] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 285.
[25] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 286.

yazılan bu eser, Osmanlıların Şark ananesine göre ele aldıkları son coğrafî eserdir. Bu nedenle, klasik Ortaçağ İslam coğrafya ananesinin de son örneğidir. Mehmed Âşık, eski tarz coğrafyayı, yeni bir tarzda geliştirmek amacında idi. Kolayca elde edilemeyecek münferit ve hususi eserlerden istifade etmiş, Ortaçağ coğrafyacılarının birikimini Osmanlı ananesi içinde yeniden tertip ve tasnif etmek istemişti. Bu suretle, ortaya çıkan eser, çok büyük ve orijinal bir eser idi. Mehmed Âşık'ın bütün hayatını kaplayan bir uğraşın ürünü olan bu eser, mufassal bir kozmografyadır. Yazar, coğrafya bahsinde, Ortaçağ kaynaklarına ait malumatı özet, kendi gözlem ve bilgilerini kısmen rivayet ile tamamladı. Bütün Ortaçağ İslam coğrafyacılarını bazı istisnalar haricinde nasıl Batlamyus'un ikinci nüshaları olarak değerlendirebiliyorsak, *Menâzırü'l-Avâlim*'i de Batlamyus'un son Şark nüshası olarak düşünebiliriz. Kâtip Çelebi'nin tetkikine göre, Mehmed Âşık, eserini müsvette olarak tamamlamış, temize çekmemişti. Yazma nüshalarının nispeten az olmasında bunun da etkisi vardır. Taeschner, Mehmed Âşık'ın ehemmiyetini öne süren ilk kişinin Mordtmann olduğunu, müteakiben Babinger'in ele aldığını tespit etmiştir[26].

Fark edileceği üzere, bütün ehemmiyetine ve atfedilen değere rağmen, Taeschner'e göre Mehmed Âşık da aslında özgün olmaktan uzak, Ortaçağ Şark ananesine sadakatle bağlı bir coğrafyacı olarak nitelendirilmektedir. Ona göre Mehmed Âşık, aslında Kazvinî, Dımaşkî ve Hamdullah Müstevfî'nin eserlerini andıran bir kozmografya kitabı kaleme almıştır. Coğrafya, bu eserde ancak bir kısım işgal etmektedir. Eser başlıca iki kısma ayrılır. Biri avâlim-i ulviye, yani

[26] Taeshner, *Menâzırü'l-Avâlim* hakkında makalesini yazdığı tarihe ait bir bibliyografya da veriyor. Bkz. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 287. Bu eserin yeni bir neşri yapılmıştır. Bkz. Mehmed Âşık, *Menâzırü'l-Avâlim*, I-III, Nşr. Mahmut Ak, Ankara 2007.

semadan ibaret olup cehennem ve cehennemliklerden bahseden bir zeyli vardır. Bu kısımda hey'et bahsi çok muhtasardır. Bütün münderecat, ilahiyat ve mitolojiden ibarettir. Birinci kısım, aslında bir giriş niteliğindedir. Asıl eser ikinci kısımda ortaya çıkıyor. Burada âlem-i süfliye ve mahlukât-ı mahsusiye tasvir ediliyor. Bu kısımda coğrafyanın bütün bahislerine giriliyor. Evvela umumi coğrafya, sonra Ortaçağ usulüyle anasıra göre tanzîm edilmiş bir tasnife geçiliyor. Denizler, adalar, bataklıklar, göller, nehir ve kaynakları, dağlar ve şehirlerden bahsediliyor. Şehirler, müstakil bir kısım içinde ele alınıyor. Coğrafya ilmini tabiat ilimleri takip ediyor. Katı, sıvı, gaz halindeki maddelerden, çiçek, bitki, hayvanat ve insan âlemi bahislerine geçiliyor[27].

Taeschner, en fazla, coğrafî kısım ve iskân coğrafyasını meydana getiren, şehirlerin ele alındığı başlığı önemsiyor. Burada bütün coğrafî malumatın, birinci derecede, Batlamyus'un yedi iklim teorisine, yani, İklim-i Hakikiyye'ye göre verildiğini tespit ediyor. Batlamyus'un iklim teorisini daha sonra zikredilen İklim-i Örfiyye'den ayırmak için, ona İklim-i Hakikiyye denmiştir. Ebü'l-Fida'nın sınıflandırmasına göre, toplam 28 İklim-i Örfiyye vardır. Müslümanlarda yeryüzünün ne şekilde iklimlere ayrıldığı hakkında şu bilgiler veriliyor: Batlamyus'un 7 riyazî iklimine ilaveten iklim tabirini "nevâhi-i tabiiyye" anlamında kullananlar mevcut idi. Bunlar muhtemelen Arapça yazan Acem ulemasından Belhî, İstahrî, İbn Havkal gibi şahıslardı[28].

---

[27] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 288 - 289.

[28] Batlamyus'un yedi iklim nazariyesini "İklim-i Hakikiyye" terimiyle ifade etmek suretiyle onu "Nevâhi-i Tabiiyye" tabir edilen İklim-i Örfiyye'den ayırmaya ilk teşebbüs eden kişinin Ebü'l-Fida olduğu sanılsa da, bunu İstahrî'den aldığı anlaşılmaktadır. İstahrî'nin bunu Belhî'den almış olduğu hususu tetkike muhtaçtır. Bu tertibi İran'da yetişen bazı alimler biraz karıştırmışlardır. Taeschner, bu mevzuyu dipnotta hayli uzun bir şekilde ele almıştır. İklimlerin zaman zaman

İklim nazariyesinin Ortaçağ–İslam boyutunu bu şekilde ortaya koyan Taecshner, aynı açıdan Mehmed Âşık'ı tahlil ediyor: "Mehmed Âşık, bu yirmi sekiz ekâlim-i örfiyyeyi Ebü'l-Fidâ'dan alarak Batlamyus'un yedi iklimiyle beraber kendi taksimatına esas tutmuş ve her bir Batlamyus iklimine tesadüf eden memleketleri ekâlim-i örfiyye'ye göre taksim etmiştir. Örfî iklimlerin hududu Batlamyus iklimleriyle tevafuk etmediği yerlerde bir coğrafî nahiyeye aid olan şehirler yekdiğerinden ayrılmış olduğundan ba'zen civar şehirleri başka başka yerlerde aramak icab ider." Yazarın küçük fasıllar altında verdiği ülkeler de aynen Ebü'l-Fida'nın sırasını takip ediyor. Mehmet Âşık'ın eseri toplu olarak değerlendirilecek olursa, eser Ortaçağ İslam coğrafyasının bir derlemesi niteliğindedir. Yazar mehazlarının bazılarını bizzat kendisi vermektedir. Bunlar, İbn Hurdadbih, İbnü'l-Cevzî, İbnü'l-Verdî, Kazvinî, Yakut ve Hamdullah Mustavfî'nin eserleridir. Yazarın verdiği nihaî mehaz, Ebü'l-Fida'nın *Takvimü'l-Büldan*'ıdır. *Menâzırü'l-Avâlim*, Ebü'l-Fida'nın *Takvimü'l-Büldan*'ının hemen hemen tam bir tercümesi niteliğindedir. Eserin bütün ölçütlerinin esasını *Takvimü'l-Büldan* teşkil etmektedir. Bu nedenle, *Menâzırü'l-Avâlim*'i, *Takvimü'l-Büldan*'ın genişletilmiş bir tercümesi olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır. Yazar, Ebü'l-Fida'ya ilaveten istifade etmiş olduğu eserleri zikrettiğinden mehazlar kolayca anlaşılmaktadır[29].

Taecshner, *Menâzırü'l-Avâlim*'in taşıdığı özgün değeri şu şekilde tespit etmiştir: Mehmed Âşık'ın çalışması yalnız

---

değişen sayılarını, farklı iklim cetvellerini vermiştir. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 289–290.

[29] Taeschner, dipnotta şu açıklamayı yapıyor: Mehmed Âşık aslında Ebü'l-Fida'yı mehaz göstermiyor. Sadece onun haricinde aldığı tali bilgileri ayrı bir zeyl halinde veriyor ve bunların mehazlarını da gösteriyor. Herhalde eseri kendine mal etmeye çalışıyor. Bkz. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 291.

bir tercüme ile kalsaydı, ona bir ehemmiyet atfetmek gerekmeyecekti. Ancak, yazar yalnız bir tercüme ile yetinmemiş, kendi gözlem ve birikimlerini de eklemiştir. Mehmed Âşık, kendi devriyle ilgili bilgileri imkânı olmasına rağmen başka eserlerden iktibas etmemiş, bizzat kendi tespit ve gözlemlerine dayandırmıştır. Mehmed Âşık kendi gözlemleriyle eski malumatı karıştırdığı için bunları ayırmak zordur. Yeni malumat, oldukça mufassal bir şekilde eski malumatı takip eder. Eser, mevsuk olması ve zamanının güvenilir kişilerinden istifade edilerek yazılmış olması açısından büyük önem taşır. Mehmed Âşık'ın eserinde Avrupaî eserlerden istifade edildiğine dair hiçbir iz yoktur. Bununla birlikte, o devirde Avrupa mahreçli eserlerin Osmanlı Devleti'nde bütünüyle bilinmez olması söz konusu değildir. Müellif, müşahede ve haberlerini naklederken bir Ortaçağ skolastikçisi gibidir. Klasik Şark eserlerine öylesine dalmıştır ki kendi hemşehrilerinin yazmış olduğu eserlere bile kıymet vermemiştir. Avrupa hakkında verdiği malumat, Ortaçağ eserlerinin verdiği malumatı nadiren geçer. Bu sıralarda Avrupalı alimler ve gemicilerin yaptığı keşiflerle ilgili hiçbir malumata rastlanmaz. Müellif gerçekten bilmediği için mi bu önemli olaylara değinmediği, yoksa bilerek mi bu hususları atladığı hakkında bir şey söylemek mümkün değildir.

"*Menâzırü'l-Avâlim*, Şark'da Ortaçağ coğrafyasının son bir nümunesi olmak itibariyle pek istifadeli bir eser olub birçok mühim malumatı, asliyyetini muhafaza ederek nakl etmektedir"; bununla beraber, bir anakronizmden, yani birçok farklı zamanın olayını birbirine karıştırma yanlışından kurtulamamıştır. Taeschner, *Menâzırü'l-Avâlim* bahsini, bu eserin Şark ananesinin son ve mükemmel bir örneği olduğunu tekrarlayarak bitirir[30].

[30] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 292.

Taeschner, Ortaçağ'da Şark ve Garp'ın birbirine yakın medeniyet seviyesinde olduklarını, buna bağlı olarak birbirleriyle kolayca ilmî teatide bulunabildiklerini; ancak, Yeniçağ'dan itibaren Garp'ın Şark'ı orantısız olarak geri bırakması neticesinde bu ilmî etkileşimin ancak birinin diğerini takip etmesi şekline dönüştüğünü belirtir. Bu tespit Şark için acı olsa da doğrudur. Şark, Yeniçağ'da kendini muhafaza ederek Garp ile sağlıklı bir etkileşimi bile gerçekleştirememiş, ancak tek taraflı takip şeklinde ilim ve medeniyet yolunu belirlemiştir. Taeschner, belli bir aşamadan sonra Şark'ın Garp'ı anlama imkânını da yitirdiğini vurguluyor ki, kanaatimizce abartı değildir.

Taeschner, bu şekilde umumî bir Şark tasviri yaptıktan sonra Osmanlıların Garp ile ilmî ilişkilerini analize yöneliyor. Ona göre Osmanlılar, İslam'ın koruyucusu sıfatıyla Avrupa'yı istila ettikleri 16. asırda, kendileri için muamma teşkil eden Avrupa'dan fikren uzak olup Ortaçağ İslam ananesi içinde yürümekte idiler. Fakat, Avrupa bu esnada ilerleme ve üstünlük kurma aşamasına geliyordu. Osmanlıların sonsuza dek Avrupa'ya kayıtsız kalmaları mümkün olamazdı. Osmanlılar, büyük gururlarına rağmen, Avrupa'nın yeni dünyayı keşiflerinden süratle haberdar oluyorlardı. Ancak, Novus Mundus (Yeni Dünya) tabiri ilk zamanlarda Osmanlı eserlerinde kolayca yer almamıştı. 990/1580'de, Mehmed El-Heroy (Herevî ?) isminde bir alim, *Tarih-i Hind-i Garbî* isminde bir eser yazmıştı. Bu eser, aslında, Osmanlıları Avrupalıların Amerika'daki keşiflerinden haberdar etmek maksadıyla Frenkçeden tercüme edilmişti[31].

Osmanlıların Avrupa tesiri altında kalmaları 17. asırda gerçekleşmiş olup büyük şaşkınlık uyandırmıştı. Osmanlı eserleri üzerinde Avrupa tesirinin ilk belirgin yansımalarını

[31] Taeschner, Osmanlılarda Coğrafya, s. 293.

taşıyan alim, Kâtib Çelebi'nin *Cihânnümâ*'sıdır. "*Cihânnümâ*", "Kosmorama"[32] kelimesinin tam mukabilidir. Bu eserin ortaya çıkmasında Mehmed Âşık'ın da tesiri olduğu şüphesizdir. Ancak, *Cihânnümâ*, hiçbir şekilde *Menâzırü'l-Avâlim* tarzında yazılmış bir eser değildir. Kâtib Çelebi, bütünüyle yeni bir Kozmografya yazmaya karar verdi. Bu maksatla, eserine yeni coğrafya eserlerini de dahil etti. Kâtib Çelebi, *Cihânnümâ*'nın ilk nüshasını 1648'de yazarak IV. Murad'a sundu. Bu nüsha henüz elde değildir[33].

Taeschner, Kâtib Çelebi'nin Avrupalı menbalarla bizzat kendi marifetiyle tanıştığı ve onlarla vasıtasız temasa geçtiğini düşünmemektedir. Kâtib Çelebi, Avrupa dillerini bilmiyordu. Avrupalı menbalarla, Fransız menşeli Şeyh Mehmed İhlâsî vasıtasıyla tanıştı. Bu zatın yardımıyla (1654–55) Merkator'un *Atlas Minor*'unu Türkçeye tercüme etti. Ortelius, Cluverius, Gion Lorenzo d'Anania gibi diğer Avrupa müelliflerine ait eserleri de aynı şahıs vasıtasıyla inceledi. "İhtimal, Avrupa eserlerini tanımak, Kâtib Çelebi'yi *Cihânnümâ*'yı yeni baştan yazmaya sevk etti, buna *Atlas Minor*'un üçte ikisini tercüme ettikten sonra başladı; fakat ikmalde muvaffak olamadı". Taeschner, *Sicill-i Osmanî*'nin, *Cihânnümâ*'nın doğrudan *Atlas Minor* tercümesi olduğu iddiasına katılmıyor[34].

Taeschner, İbrahim Müteferrika tarafından neşredilen *Cihânnümâ*'nın asıl metinle aynı olmadığı, onun değiştirilmiş bir versiyonu olduğunu iddia ediyor. İbrahim Müteferrika tabının *Cihânnümâ*'nın orijinali olmadığını fark etmiş, ancak ona kimin hangi suretle ilavelerde bulunduğunu tespit edememiştir. Bu soruyu en açık bir şekilde soran da odur. *Cihânnümâ*'nın hangi suretle değiştirildiği veya ikmal edildiği

[32] Bu terim, "kozmografya"nın o dönemdeki bir versiyonu olmalıdır.
[33] Taeschner, Osmanlılarda Coğrafya, s. 293–294.
[34] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 295–296.

sorusunun cevabını veremeyen Taeschner, *Cihânnümâ*'nın coğrafî eserler içindeki yerinin tasrih edilmesinin de zorluğunu vurguluyor[35].

Taecshner, ilave değişmeler faslını geçtikten sonra, *Cihânnümâ*'nın ne suretle Avrupa tesirinde kalmış olduğu üzerinde duruyor. Ananevî İslamî usul, şekil alanında terk edilmiş, fasılların ve maddelerin oluşturulmasında yeni usul uygulanmıştır. Batlamyus'un 7 iklim-i hakikisi ile Ebü'l-Fida'nın 28 iklim-i örfîsi tali bir mertebede ele alınmıştır. Buna karşılık, arz, Avrupa coğrafî anlayışına göre 5 kıtaya bölünmüştür. Kâtib Çelebi ile Osmanlı Coğrafya ilmi artık Avrupaî ölçütleri benimsemiş olup mevcut coğrafî malumat yeniden tanzim, tasnif ve tavsife tabi tutulmuştur. Bu açıdan, Kâtib Çelebi, Osmanlı–Türk coğrafya tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Kâtib Çelebi, arzın tabii yapısı ile siyasî coğrafyayı Batılı bir anlayışla ayırmış, siyasî coğrafyayı idarî, mülkî taksimat halinde değerlendirmiştir. Devletleri, coğrafî bölgeler, eyaletler halinde zikretme anlayışı da onunla başlamıştır. Bu suretle, gerçek Batılılaşmanın Kâtib Çelebi ile başlamış olduğunu iddia etmek yanlış olmayacaktır. *Cihânnümâ*, yeni Avrupa coğrafya ananesinin prensiplerini, eski Şark ananesi ile uyumlu bir şekilde vermiştir. Astronomi ve riyazî coğrafya hususunda kendi araştırmaları verilmemiştir. Çünkü, Kâtib Çelebi uzman bir alim değil, toplayıcı ve nakilci bir yazardır. *Cihânnümâ*'nın Osmanlı coğrafyacılığı açısından ehemmiyeti de bu noktadadır[36].

---

[35] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 297–298. *Cihânnümâ*'nın son baskısı için bkz. Kâtib Çelebi (Hacı Halife Mustafa b. Abdullah Kâtib Çelebi, 1067/1657), *Kitâb-ı Cihânnümâ*, collected and reprinted by Fuat Sezgin in collaboration with Carl Ehrig-Eggert, Eckhard Neubauer, Frankfurt am Main, Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften = Institute for the History of Arabic-Islamic Science at Johann Wolfgang Goethe University 2008.

[36] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 298.

Kâtib Çelebi, eski Şark eserleri yanında Garp eserlerinden istifade eden ilk yazardır. Yazarın gayesi, yeni, özgün bir araştırma yapmak değil, Türkleri yeni Garp ananesi ile tanıştırmak, onlara mevcut Batılı yeni coğrafya ilmini öğretmekti. Osmanlı İmparatorluğu'nda adeta medeniyet karşıtı bir hareketi yansıtan Kadızadelilerin bu dönemde çıkmış olması ile bu erken Osmanlı Batılılaşması arasında herhalde bir illiyet ilişkisi mevcuttur[37]. İhtimal, Kâtib Çelebi'nin kamuoyunu aydınlatma ihtiyacı bu hareketin sert muhalefetini yumuşatma amacına yönelikti[38].

Cihânnümâ, coğrafya ilminin tarihi bakımından ikinci bir ehemmiyeti haizdir. Ancak, eser, coğrafya araştırıcılığı açısından hususi bir ehemmiyet taşımaktadır. Kâtib Çelebi, Ortaçağ ananesinin ürünü olan bilgilerden istifade etmiş olmakla beraber, bunları kendine has bir ölçütle değerlendirmiştir[39].

Taeschner, *Cihânnümâ*'daki malumatın hangilerinin kendi zamanına, yani, IV. Murad, İbrahim ve IV. Mehmed zamanlarına, hangilerinin ise Ortaçağ Şark ananesine ait olduğunun tasrih edilmesine yönelir. Bunların bilinmesinin coğrafya tarihi açısından çok ehemmiyetli olduğunu düşünür. Kâtib Çelebi, Mehmed Âşık gibi menbalarını metin içinde zikretmez, sadece mukaddime faslında belirtir. Bu nedenle araştırıcıyı oldukça zor durumda bırakır. Şimdiye kadar *Cihânnümâ*'daki malumatın Kâtib Çelebi'ye atfen nakledilmesi bu nedenle büyük hatalar ortaya çıkarmıştır. Şimdiye kadar

[37] Kadızadeliler için bkz. Mehmet Karagöz, "Osmanlı Fikir Hayatında Kadızadeliler", *Türkler*, C. 11, Nşr. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Ankara 2002, s. 141–152.

[38] Kâtib Çelebi'nin bu tür taassup hareketleri karşısında uyarıcı açıklamalarda bulunduğu ve devrin bu tür sorunlarını ele aldığı eseri için bkz. *Mizanü'l-Hak fî İhtiyârü'l-Ahak*, Nşr. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1980.

[39] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 299.

Kâtib Çelebi'den nakledilen kıymetli malumatın "büyük bir kısmının *Menâzırü'l-Avâlim*'de daha mufassal bir surette mezkûr bulunduğu, bu gün sabit olmuş bir hakikattir." "Bütün bu malumat çıktıktan sonra, Kâtib Çelebi'ye aid birçok malumat mevcuttur. Mesela, Memâlik-i Osmaniye'ye aid tavsifat çok mufassal olub selefi Mehmed Âşıkî bu hususda geri bırakmaktadır."

"*Cihânnümâ,* bir Osmanlı müellifi kaleminden çıkmış Memâlik-i Osmaniye'nin ilk ve yegâne sistematik coğrafya kitabıdır." Kâtib Çelebi, Mehmed Âşık gibi araştırma amaçlı seyahatlere çıkmamış, seyyah araştırıcı bir kimlik taşımamıştır. Ancak, bir devlet görevlisi olarak yaptığı gezilerde mesleki kariyerini de kullanarak bilgi toplamıştır. Salt seyahat maksadı taşımayan, ancak görev maksadıyla yapılan birçok gezide araştırdığı konularla ilgili bizzat kendi gözlemlerine dayanan malumat toplamıştır. Eseri, sırf bu açıdan bile büyük önem taşımaktadır[40].

Cihânnümâ, 1145/1732 senesinde birinci cildi tab edildikten sonra ikinci kuşağın her bakımdan etkisine maruz kaldı. Bu eser temel başvuru kaynağı olarak ya kısmen alınarak çoğaltıldı ya da iktibas edildi[41].

---

[40] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 300.

[41] Taecschner, dipnotta, *Cihânnümâ*'yı tamamladığını bildiğimiz Ebubekir b. Behram Dımaşkî'nin *Atlas Major* tercümesini ele almış ve bazı bilgiler vermiştir. Buna göre, Felemenkli "Guli Bilmo Bilavo?"nun başlayıp oğlu Yuvanis Bilavo'nun tamamladığı *Atlas Major*'un iki nüshası Felemenkliler tarafından Osmanlı padişahına takdim olunmuş, Sadrazam Fazıl Ahmed Paşa bu muazzam eserin tercümesini kendi gözdelerinden müderris Şamlı Ebubekir Efendi'ye havale etmiştir. "Bu zat *Atlas Major*'un bazı cihetlerini ihtisar ve bazı cihetlerine ilaveler yapmak suretiyle 1096/1684 senesinde altı cild olarak tamam etmiştir. İstanbul kütüphanelerinde eserin müteaddid nüshaları bulunmaktadır. Esere *Atlas Major*'daki bütün haritaların tercümesi de derc olunmuşdur." "Mütercim, eserin mukaddimesinde Kâtib Çelebi'den bilvesile bahs etmekde: '…Hâlâ bu ulûm-ı aklîyeyi hususen ilm-i heyet ve hendeseyi çok kimse okurlar,

Kâtip Çelebi'den sonra Evliya Çelebi'ye geçen Taeschner, onu Türklerin, İbn-i Batuta'sı, olarak tavsif ederken, kendi döneminde yazılmış olan *Cihânnümâ*'dan istifade etmemiş olmasını hayretle karşılar. Taeschner, *Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi*'nin nüshaları hakkında bilgiler verdiği dipnotta, Anadolu yolları kitabında bu eseri temel kaynak olarak kullandığını belirtmektedir. Seyahatnameyi tanıtan Taeschner, bu yorulmak bilmez seyyahtaki meraka, enerjiye hayranlığını dile getirir. Eserde yer alan en hurda teferruatın bile kıymetli olduğunu belirtir. Seyahatnamenin ayrıca bir hatırat kitabı olarak da ele alınabileceğini ve bu yönüyle Şark eserleri içinde eşsiz bir örnek olduğunu iddia eder. Taeschner'in Seyahatname hakkında önemli tespitlerinden biri de, E. Çelebi'nin çok iyi tahsil görmüş, her türlü şart ve imkâna sahip olmasına rağmen, eserinde literatürden istifade ettiğine dair bir izlenim bırakmamasıdır. Taeschner'e göre, Evliya Çelebi, çağdaşı ve eski eserlerden istifade etmemiştir. Bize göre bu tespiti şöyle sınırlandırmak gerekir: E. Çelebi, coğrafya ve kozmogragya hususunda kaynaklara müracaat etmemiştir. Bu doğrudur, ancak, gezdiği sayısız sancak, eyalet, kaza ve köy merkezlerinin tarihleri hakkında doğru ve mevsuk bilgiler sunması, hafıza ile izah edilebilecek bir durum olamaz. Gittiği yerlerin eski tarihlerine kısa bir göz atması, buraların kimler tarafından fethedildiğini gayet doğru bir şekilde nakletmesi, onun tarihî kaynaklara müracaat ettiğini gösteriyor.

---

ancak mücerred elfâzını bilirler. Amma harice çıkarmağı asla bilmezler. Zira ilm-i heyet bilen kimesne ilm-i coğrafya ve ilm–ı rasadı bilirdi. Gerçi yakın zamanda Kâtib Çelebi biraz bu ilme mübaşeret itmiştir, amma bir kitap tamam etmedi.' demektedir." Bahiskonusu dipnotta, mütercimden naklen, *Cihânnümâ* ve Dımaşkî hakkında başka mülahazalarda bulunulmakta, bibliyografik malumat verilmektedir. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 300–301. Bu tespitler ışığında, eldeki *Cihânnümâ*'nın, Kâtib Çelebi'nin istifade ettiği *Atlas Minor* ile Ebubekir b. Behram Dımaşkî'nin istifade ettiği *Atlas Major*'un terkibi olarak nitelendirmek yanlış olmayacaktır.

Ancak, bunlar herhalde bir önem taşımıyor, zira, Seyahatname'nin ehemmiyeti bu bilgilerden kaynaklanmıyor. Bu eserin büyüklüğü, bizzat özgün ve orijinal olarak yazarının kendine has üslup içinde bizzat kendi seyahat gözlemlerine dayanan tasvirlerinden kaynaklanmaktadır. Bahsettiğimiz bu tür başvuru ve iktibasların mevcudiyetini daha sonraki açıklamalarında Taeschner de kabul ediyor. Taeschner, seyahatlerinin mukaddime kısımlarında ve bazı vesilelerle zikredilen menakıbın ilk Osmanlı tarihlerinden iktibas edildiğini düşünüyor. Taeschner'e göre Evliya Çelebi'nin *Cihânnümâ*'dan habersiz, ancak Mehmed Âşık'tan istifade etmiş olması muhtemeldir. Ortaçağ coğrafyacılarına ait bilgilerden bu suretle haberdar olmuş olmalıdır. Evliya Çelebi, Batlamyus'a ait hakiki iklimleri ve Ebü'l-Fida'ya ait örfî iklimleri biliyordu. Muhtemelen bunları Mehmed Âşık'ın *Menâzırü'l-Avâlim*'inden almıştı[42].

Evliya Çelebi'nin seyahatlerinde elde ettiği etnografya ve coğrafya hakkındaki bilgileri tasnif ve tavsifi, bunları kendine has üslubu içinde tasviri, Kâtib Çelebi ve Mehmed Âşık'tan farklı olarak orijinal ve çok kıymetlidir. Kâtib Çelebi ve Mehmed Âşık birer nakilci vaziyetinde kalırken, Evliya özgün bir coğrafya ve etnografyacı olarak karşımıza çıkmaktadır. Seyahatname, bazı büyük mübalağalara, uydurma iddialara rağmen, istifadeye açık bir bilgi kamusudur. Seyahatname, Osmanlılara ait mevzii coğrafya hakkında en büyük ve fayda-

[42] "Kendi sözlerine göre, Batılı eserlerden *Atlas Minor*'u, Kâtib Çelebi'nin tercüme ettiği nüshayı, "Mâpâmondo" denilen dünya haritasını görmüş olduğu anlaşılıyor." (Dipnot: Evliya Çelebi, "Mapamondo" yu "Papamunta" olarak yazmış, naşir bunu "Piyemonte"ye çevirmiştir. Her ikisi de yanlış olup bunun "Dünya Haritası" anlamında mezkur şekilde olması gerekir. Babinger buna isabetle temas etmiştir. Ortaçağda da Mappa Mundi tabiri mevcut idi. Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 301–305.

lı eserdir. Evliya Çelebi, amelî ve tasvirî Şark coğrafyacılığının son büyük örneğidir[43].

Evliya Çelebi'nin tahlilini bitiren Taeschner, Osmanlı coğrafyacılığı ve ilmî hayatının nihâî vaziyetini tahlile yöneliyor. Evliya sonrası periyodun temel karakteristiğini, Avrupa matbuatının yerli matbuatı silip süpürmesi ve maarif hayatını yıkıcı yabancı tesirler karşısında çaresiz bırakmasıyla açıklıyor. "Müteakib devirlerde Avrupa müellifatının tesiri o kadar şiddetlidir ki her sahada yerli ilmî eserler tamamiyle münkarız olmuştur. Yalnız müverrihlik, hükûmet hayatiyle sıkı bir suretde alakadar bir ilm telakki idildiğinden, Osmanlı hükûmeti istiklal-i tamını ve Şarklılığını muhafaza ettiği müddetçe, hususi bir hayata nail olmuşsa da o da mukallidliğe doğru sukuttan kendini kurtaramamıştır." Daima Avrupa'yı örnek alan yeni düşünce akımının ürünleri, III. Mehmed ve onun kudretli veziri Damad İbrahim Paşa'ya ithafen meydana getirilmişlerdir. "Bu devirde Osmanlıların büyük ihtişamı yeni bir cereyana tabi olmaya başlar; malum olduğu üzere Macar muhtedisi İbrahim Müteferrika (vefatı 1737)'nın teşebbüsüyle Türkiye'de matbaanın icadı da bu devre tesadüf eder. İbrahim Müteferrika bizzat coğrafya ile meşgul bulunuyordu, hatta bazı yerlerde "el coğrafî" diye imza atmakda olub yeni vazifesi esnasında 1143/1729 senesinde evvelce zikri geçen *Tarih-i Hind-i Garbî*'yi ve 1732'de *Cihânnümâ*'nın bir kısmını tab etti."[44]

Evliya Çelebi'den sonra, yani 18. asra ait coğrafî eserler arasında hiçbir eser üç büyük telif, yani, Mehmed Âşık, Kâtib Çelebi ve Evliya Çelebi'nin eserleriyle boy ölçüşecek bir ehemmiyet arz etmez. Yalnız küçük bir kısmı hakiki Şark eserlerinden sayılabilir[45]. 18. asırda coğrafya ile meşgul olan

[43] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 305–306.
[44] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s.306.
[45] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 307.

yazarların dikkati tamamiyle Avrupa'ya çevrilmiş idi. Eski devirlerde nasıl Osmanlı coğrafyacıları Ortaçağ eserlerini Türkçeye tercüme ettilerse, şimdi de coğrafya ilminin istikametini tayin eden Avrupa eserlerini tercüme ediyorlardı. Bu tercüme devrinde fazla sayıda telif eser ortaya çıkmamıştır. Gözler bütünüyle Avrupa'ya çevrilmiştir. Seyahatnameler ve mevzii eserlerde de merkezî konu Avrupa'dır[46].

Avrupa'nın kendi kültürel üretimiyle iyice kuvvetlendiği, Şark'ın ise kendi iç âleminde hareketsiz şekilde yaşamaya devam ettiği 19. asır boyunca Avrupa ve Şark arasında dengeli bir fikir alış verişinin vuku bulması söz konusu olamazdı. Avrupa üstünlüğünün bariz hale geldiği, bu tesirlerin en fazla kendisini hissettirdiği Osmanlı Devleti'nde artık Avrupa üretimi tek taraflı olarak ithal ediliyor, yerli üretim tamamen ortadan kalkıyordu. Osmanlı ilim muhitlerinde her bakımdan bir şaşkınlık vardı. Osmanlıların Ortaçağ ananesine şuurlu bir şekilde bağlılıkları devam ediyordu. Her ne pahasına olursa olsun maziyle irtibatın kesilmemesi arzu ediliyordu. Bir yandan da başka bir cereyan sürekli Avrupa tesirini içeriye taşımaya devam ediyordu. Bunlar, eski Şark medeniyetini terk etmeden Avrupa medeniyetinin yararlı yönlerini alma düşüncesinde idiler. Bu suretle, Avrupa medeniyeti Osmanlı ilim muhitine bütünüyle nüfuz etti. Artık yerli tarzdan eser kalmadı. Kendi ananesini devam ettirebilen tek ilmi saha tarihçilik idi. Tarihçilik, Avrupa metodunu yerli ananeye uygulayarak kendi tarzını muhafaza etmeyi kısmen başarabilmiştir[47].

Taecshner'in coğrafya hakkında yazdığı, ancak, tam anlamıyla bir Doğu–Batı mukayesesine dönüşmüş bulunan analizi, Cumhuriyet dönemine kadar gelen dönemi ele almaktadır. Cumhuriyet döneminde söz konusu analizde varılmış

[46] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 309.
[47] Taeschner, "Osmanlılarda Coğrafya", s. 314.

bulunan temel neticeleri değiştirecek bir gelişmenin olup olmadığı önemli bir sorudur. Bununla birlikte, sınırlı takdim içinde bu soruya cevap vermek imkânından mahrumuz.

Taeschner'in, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı* adlı eserini hangi anlayış ve bilgi temelleri üzerinde yazmış olduğu sanırız ortaya konulmuş oldu. Biraz da onu etkileyen kendi muhiti üzerinde duralım. Bu husus, mevcut eserinin önsözünde vazıh bir şekilde ortaya konulur.

Taeschner'in eserini kaleme aldığı dönemin yazar üzerinde büyük etkisi vardır. Bu dönem, Almanya'nın Birinci Dünya Savaşı'ndan çıktığı ve savaş yorgunluğunu henüz atamadığı bir dönemdir. Yazar, bu dönemin iktisadî sıkıntılarını çok büyük oranda hissetmiş, hatta eserini bu yüzden ikmal edememiş, bu eziklik içinde bazı bölümlerini kısa tutmuş, bazılarını ise yazmaktan vazgeçmiştir.

Yazarın eserini yazarken yararlandığı kişiler de gayet önem taşımaktadır. Önsözündeki isimler dikkate alındığında, bu Alman şarkiyatçılarının Türk tarih ve kültürü üzerinde silinmez izler bıraktıkları görülecektir. Bu nedenle, Taeschner'in muhitinin has Türkologlardan müteşekkil olduğu ifade edilebilir. Türk kütüphanesinin yayımcıları, G. Jacob ve R. Tschudi, onun mevcut eseri yazarken en çok yardım aldığı kişiler arasındadır.

Menzel, Fr. v. Kraelitz-Greifenhorst, P. Kahle ona el yazmaları temin etmek; Fr. Giese, R. Hartmann, B. Moritz ve Fr. Babinger gibi dönemin en önemli Türkologları ise fikir teatisinde bulunmak suretiyle destek olmuşlardır. Taeschner, her iki alanda en büyük desteği döneminin meşhur şarkiyatçısı, Almanya'da Osmanlı incelemelerinin en eski ustası emekli Başkonsolos J. H. Mordtmann'dan almıştır.

Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı* adlı eserini aslında tek cilt halinde tasarlamış, ancak maddî güçlüklerden dolayı birinci cildi sınırlı tutunca, eserin

bir kısmı zorunlu olarak daha sonra ikinci cilt halinde yayımlanmıştır. Söz konusu iki cilt, rahatlıkla tek ciltte toplanabilecek durumda olup, yayınevi bu yolu tercih etmiştir. Ancak, eserin yazara ait hiçbir şekil unsuru değiştirilmemiş, iki cilt hiçbir değişiklik yapılmadan tek cilt halinde toplanmıştır.

Taeschner'in, coğrafî, siyasî, tarihî ve topografik bir bütün olarak savunduğu Anadolu vizyonuna işaret etmeden geçemeyeceğiz. Bu bakımdan, eser Osmanlı'ya hasredilmesine rağmen, yazar, Yunan Antik Çağı, Roma, Bizans, kısmen Arap ve Türk Anadolu'sunu kesintisiz bir kozalite içinde kavramaya yönelmiş, bütün eser boyunca aynı anlayışını sürdürmüştür. O, bir sonraki topografik, coğrafî ve tarihî dönemin, bir önceki dönemin ürünü olduğunu düşünüyor ve hem günümüzden yola çıkarak geçmişi, hem de geçmişten yola çıkarak günümüze ulaşan kültürel bütünlüğü kurmaya çalışıyordu. Sadece bu yönüyle bile Türk tarih ve coğrafyası açısından ne kadar ehemmiyetli olduğu görülecektir. Taeschner, Selçuklu ve Osmanlı Anadolu'sunu gerek Arap–Fars–Türk kaynakları, gerekse çağdaş kaynaklardan hakkıyla takip etmiş ve elimize ilmî kriterlere sahip bir Osmanlı–Türk coğrafyası çıkarmıştır.

Taeschner, özellikle Selçuklu sonrası ve Osmanlı kuruluş öncesi Arap yazarlarını imkânları ölçüsünde ele alarak değerlendiriyor ki, bunlar, Osmanlı Devleti'nin kuruluşunun aydınlatılması hususunda kaynak yetersizliğinin doğurduğu problemlerin aşılması açısından ciddî ehemmiyet taşımaktadır. Merhum Köprülü'nün de işaret ettiği bu Arap coğrafyacı ve tarihçilerinin günümüzde bile henüz hak ettiği ölçüde ele alınmış olduğunu söyleyemiyoruz. Bu nedenle, yaklaşık bir yüz yıl sonra bile ondan alacağımız dersler bulunmaktadır. Taeschner'in, Osmanlı kozmografları ile Arap kozmografları arasında kurduğu ilgi ve bunların arka planındaki antik çağ kozmografyasını bir bütün olarak değerlendirmesinin ehem-

miyetine bir kez daha işaret edelim. Bu husus, yalnız coğrafî–topografik malumat açısından değil, mitolojik ve kozmografik ananelerin tarihi kavrayış üzerindeki etkilerinin ayrıştırılması açısından da önem taşımaktadır.

Taeschner'in Anadolu'yu tarihî bütünlüğü içinde kavrama anlayışı, onun Anadolu yol ağının dünya yol ağlarının merkezî bir unsuru olarak algılamasında da kendini hissettiriyor. Bu açıdan, ona göre, Anadolu yol ağının iyi bir tablosunun ortaya konulması, Ortaçağ yol sisteminin aydınlatılmasına da önemli katkı sağlayacaktır.

Taeschner'in kendi döneminde modern araştırıcılığın ya henüz keşfetmediği ya da çok az bilgi sahibi olduğu "menzil sistemi" hakkında Taeschner bütün kaynaklara müracaat etmesine rağmen zorlanmaktadır. O, henüz Abbasilerdeki "sahib-i barid" sistemine paralel bir ulaşım ve yol örgütünün Osmanlılarda bulunduğunu düşünmekte, ancak bundan emin olamamaktadır. Adeta el yordamı ile kronikleri taramakta, ancak kesin bilgilere ulaşamamaktadır. Bunun başlıca sebeplerinden birisi, yol ve menzil defterlerinden haberdar olmasına rağmen bunlara ulaşamamış olmasıdır. Daha sonraki araştırıcılar, çeşitli yol güzergâhları hakkında kesin bilgiler ihtiva eden yol ve menzil defterlerine ulaşmışlar ve bunları değerlendirerek kısmen Osmanlı menzil sistemini aydınlatmaya teşebbüs etmişlerdir.

Osmanlı yol ve menzil sistemi ilk kez Rıza Bozkurt tarafından etraflıca ele alınmıştır. Bozkurt, Osmanlı kol teşkilatını, zahire, haberleşme ve menzil çerçevesinde değerlendirmiştir[48]. Yusuf Halaçoğlu, aynı metotla konuyu etraflıca ele alan diğer araştırıcıdır. Söz konusu araştırma ana kaynaklara inerek Osmanlı menzil teşkilâtının kuruluşu, safhaları ve

[48] Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İâşe Menzilleri*, Ankara 1966.

ana menzil güzergâhlarını makro düzeyde ele alan sistemli bir çalışmadır. Halaçoğlu, konuyu hukukî ve idarî yönüyle de değerlendirmiştir. Halaçoğlu'nun Taeschner'den en önemli farkı, arşiv kaynaklarının en önemlileri arasında bulunan yol ve menzil defterlerini kullanmasıdır.[49]

Osmanlı'da yol ve ulaşım hakkında diğer önemli bir araştırma, Ümit Ekin'in doktora tezi olarak gerçekleştirdiği, henüz yayımlanmamış çalışmasıdır. Ekin, bu araştırmasında genel olarak Halaçoğlu ile aynı yöntemi izlemiş, ancak yol ve menzil sistemini, Osmanlı temel idarî yapısını teşkil eden taşra örgütlenmesi içerisinde tahlil etmiştir. Ekin, diğer yandan, ulaşımı iaşecilikle ilişkisi içinde değerlendirmiştir. Ekin, iaşenin iktisadî boyutu ile ulaşım–nakliye boyutunu irdelemiştir[50].

Bu tür genel eserler yanında, konuyu mevzii olarak bölge bölge ele alan daha mikro çalışmalar da önem taşımaktadır. İaşe ve onun ulaşım sistemini teşkil eden menzilcilik, modern iktisat ve nakliyecilik öncesinde uygulanmış çok kapsamlı bir teşkilat olup bu tür mikro çalışmalar onu bölgesel ve yerel ağları içinde daha iyi aydınlatacaklardır. Aslında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan henüz çok azı değerlendirilmiş Maliyeden Müdevver Defterlerinin hemen hemen tamamı bir şekilde Osmanlı iaşe ve menzilciliği ile ilgilidir. Bunlar daha mikro düzeyde ele alınarak bütün menziller lokal düzeyde iaşe, ulaşım, posta, iletişim boyutlarıyla aydınlatılırsa, sadece Osmanlı'yı değil, bir çağın genel yapısını daha iyi anlamış olacağız[51].

---

[49] Bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü - Ankara 2002.

[50] Bkz. Ümit Ekin, *XVII - XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara 2002.

[51] Bu tür örneklerden bazıları için bkz. Musa Çadırcı, "Posta Teşkilatı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzilhane ve Kiracı-

Taeschner bu imkânlara sahip olmuş olsaydı onun Osmanlı Menzil sistemini makro düzeyde layık olduğu veçhile aydınlatabilmiş olacağından şüphe etmiyoruz. O, Osmanlı yol sistemine bölgesel ve şehirsel düzeyde yaklaşmamakta, bütün olarak aydınlatmaya yönelmiş bulunmaktadır.

Taeschner'in 1924'lerde gerçekleştirdiği bu çalışmanın günümüz araştırmacılarına hâlâ önemli bir katkı sağlayacağı kesindir. Eserin hiç kaybolmayacak ehemmiyetini ortaya koyan en önemli özelliği, yazarın, ordu yolları ile kervan yollarını birbirinden ayırmak hususunda gösterdiği olağanüstü gayret ve titizliktir. O, özellikle külçe gibi, tarihî bir birikim halinde bir yol sisteminden ziyade, Anadolu yol ağının tarihî tabakalarını ayrıştırarak izah etmeye yönelmiştir ki, araştırıcılar için en yüksek düzeyde zorluklar içeren bir metot olduğuna kuşku yoktur. Bu bakımdan, günümüz araştırıcıları, daha yeni, kullanılmamış arşiv malzemesinden istifade ederek gerçekleştirdikleri yol–menzil araştırmalarında onun büyük emeğinden yararlanacaklardır. Ordu yolları ile kervan yollarını birbirinden ayırt etmede onun rehberliğinden istifa-

---

başılık", *VIII. Türk Tarih Kongresi* (11–15 Ekim 1976), Ankara 1981; C. J. Heywood, "Some Turkish Archival Sources for the History of the Menzilhane Network in Rumeli during the Eighteenth Century", *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, IV – V, İstanbul 1976 – 77; Aynı yazar, "The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century", *I. Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri,* Ankara 1980; Ali Açıkel, "Osmanlı Ulak Menzilhane Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhanesi (1690 – 1840), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX / 2 (2004), s. 1 – 33; R. Eser Gültekin, *Ulukışla ve Öküz Mehmet Paşa Menzil Külliyesi*, Ankara 2001; Mehmet Güneş, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı ve Karahisar–ı Sahib Menzilleri", http://www.sosbil.aku.edu.tr/dergi/X3/ mgunes.pdf; Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarasında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, I, Ankara 1999; Sema Altunan, "The Communication Network in Silistre Province in 18th Century Rumeli Right Branch Menzils", http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/ 19/23/ 76.pdf.

de edeceklerdir. Ordu yollarının eski ve statik olduğu yolundaki tespiti gayet önemlidir. Böylece, yol ağının değişiminde ordu sistemlerinden ziyade ticarî kervan taşımacılığının daha etkili olduğunu öğreniyoruz. Diğer açıdan, Osmanlı ordu yol sisteminin kendisinden önceki devirlere indiği, Roma–Bizans ordu yollarını tevarüs ettiği gerçeğine de ulaşıyoruz.

Taeschner'in yol–menzil sistemini jeopolitik ve stratejik boyutta ele alışı üzerinde de durmak gerekir. Taeschner, Balkanlara göre Anadolu'nun jeopolitik zenginliğinin gelişememesinin tarihî nedenleri üzerinde durur. O, İstanbul'un aslî ulaşım hatlarını daima kendine bağlaması, kendinden bağımsız ulaşım–nakliye merkezlerinin doğuşuna nadiren izin vermesi, Anadolu'yu ikinci mertebede bırakması gibi nedenler üzerinde durmuştur. Bu tespitinde gayet isabetlidir.

Taeschner'i değerli kılan bir başka hususiyet, yer adlarının izini sürerek bunların türediği ilk adları tespit etmesi veya tespit edemediği durumlarda tahmin etmesidir. Bu, onun etimolog yanını ortaya koymaktadır. *Yalakabad*'ın "Yaylak Abad", *Yalova*'nın "Yalı Ova", *Sultanönü*'nün "Sultan Höyüğü"nden geldiğini tespit etmesi, bu alanda en dikkat çekici olanlardır.

Taeschner'in mevcut araştırması, Anadolu yol ağını kültürel müştemilatıyla vermekte, hiçbir resmî menzil defterinde bulunamayacak canlı şahitlere müracaat etmekte, bir yandan bu şahitlerden yararlanırken, diğer yandan, ana kaynakları oluşturan bu seyyahların izlediği güzergâhları da açıklığa kavuşturmaktadır. Taeschner'in mevcut araştırmasının değerini hiçbir zaman azaltmayacak, hatta zaman içinde daima artıracak olan en önemli niteliği budur. Onun sayesinde adeta her araştırmanın temel başvuru kaynağı olan seyyah, elçi ve ulakların takip ettikleri yollar hakkında çok kıymetli malumat elde etmekteyiz. Yazarın anlatım tarzı, bu yol ağını zihinsel planda yeniden inşa etme ve canlandırmayı mümkün

kılarken, aynı zamanda bu yolların insanî, canlı, organik vasıtalar halinde algılanmasını sağlamaktadır. Taeschner, kendisini bu konuya öylesine büyük bir şevk ve disiplin içinde vermiştir ki, onun bu eserini okurken okuyucunun büyük şarkiyatçının heyecan kaynağını teşkil eden kültür atmosferine nüfuz etmesi kaçınılmaz olmaktadır. Bu ovalar, yollar, dağlar ve beller, yazarın tutkulu takibi içinde, okuyucunun hafızasında saklı olan İbn Battuta, Mehmed Âşık, Evliya Çelebi, Kâtib Çelebi ve daha nice büyük seyyahların tarihî macerası ile de bütünleşmekte, okuyucu kendisini bu tutkulu âlemin bir parçası olarak hissedebilmektedir. Şu cümleye dikkat edelim: "Defterdarzâde Mehmed Paşa, Hicrî 10 Muharrem 1058/Miladî 6 Şubat 1648 tarihinde Erzurum'dan dönüşü sırasında, Evliya Çelebi'yi bir haberle Köprü'ye, yani bugünkü Vezirköprü'ye, ünlü Köprülü Mehmed Paşa'nın yanına göndermiştir." Yazarın bütün dikkati aslında yol, menzil ve güzergâha yöneliktir. Ancak, o, seyyah, sadrazam, yol ve geçit arasında öyle bir ilişki kurmuştur ki, izlenen maksat artık insanî, tarihî hedeflerle bütünleşmiş, okuyucuda yeni bir terkip kazanmıştır.

Taeschner'in yer ve coğrafya tutkusu, ses ve harflerin izini doğru sürmesinin en temel sebebini teşkil eder. Bu sayede, azımsanamayacak sayıda yer adlarının tarih içinde geçirmiş olduğu gelişim ve değişim seyrini takip edebilmekteyiz. Bu tür bir etimolojik analizi de şimdiye kadar toplu bir şekilde başka bir araştırmacıda tespit edebilmiş değiliz.

Taeschner'in yol ağlarının gelişim seyri üzerinde gösterdiği olağanüstü dikkatin, tarihî olaylarla ilgili malumatın doğru anlaşılmasına yapacağı katkı, tartışılmaz. Yine, şu cümleye dikkat edelim: "1473 yılında Uzun Hasan üzerine yaptığı seferde bizim bu yolumuzu kullanmak istediğinde, İstanbul'dan önce Bursa'ya geçmiş olması, İstanbul'un fethinden sonraki ilk on yıllarda uygun bir yol ağının mevcut olmadığı-

nın göstergesidir." Yazarın bu tespiti olmaksızın Fatih'in Akkoyunlu Seferi'ni tam olarak anlayabilmenin imkânsız olduğu herhalde anlaşılacaktır. Zira, tarihî olayın seyri ile sefer güzergâhı arasında mutlak bir ilişki mevcuttur. Taeschner'in bu gibi çok sayıda tespitlerinin tarihî hadiselerin aydınlatılmasına büyük katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Taeschner'in, yolların değişimini heyecanla takip etmesi üzerinde durmak gerekir. Yollar, iktisat, ticaret, siyaset, jeopolitik gibi temel faktörlerin tamamını birleştiren, bunları bir bütün halinde medeniyet köprüsüne dönüştüren vasıtalardır. Bir tarih okuyucusunu bu temel medeniyet köprülerinin değişimini takip etmek, bir yolun bir mecradan diğerine geçişini tespit etmek kadar kışkırtan, başka meraklara sürükleyen bir faktör olamaz. Okuyucu, bir güzergâhın ortadan kalktığını, yerine başka bir güzergâhın geçtiğini okuduğu an, hayal âleminde bu değişimi yaratan sosyal, iktisadî, siyasî ve jeopolitik faktörlerin neler olduğunu merak etmesi kaçınılmaz olacaktır. Sırf bu yönüyle bile, Anadolu medeniyetinin gelişim tarihinin yolların gelişimiyle ne kadar ilintili olduğu sanırız vurgulanmış olmaktadır.

Prof. Dr. Yücel ÖZTÜRK

Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı

CİLT I

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

ÖNSÖZ

Osmanlı Anadolu'sunun tarihî coğrafyasına dair kamuya açık hale getirdiğim bu araştırma, içeriği açısından 1922 yılında Münster Üniversitesi Felsefe Fakültesi'ne sunduğum doçentlik tezimin[52] bir kısmıyla örtüşmektedir.

Baskısı, Almanya'nın en ağır ekonomik çöküş zamanına denk gelmiş ve yalnızca büyük zorluklar altında dostlarımın desteğiyle yapılabilmiştir, ama artık devam ettirilmesi mümkün değildir. Elimizdeki 20 bölümde gerçi Anadolu'nun yüksek bölgelerinin tamamı ele alınmıştır, ama 21 ve 25 arası bölümlerde ayrıca Niksar–Tokat–Sivas hattının doğusundan Erzurum'a kadar olan bölgeyi ve Güneydoğu Torosları ele almıştım. Bu beş bölüm, şimdilik basılamayacak ve belki ek bir cilde kalacaktır. Yine de hem 12 litografya sayfalarında[53], hem de büyük bir bölümü litografyalı 49 tabloda[54] ve haritada[55] göz önünde bulundurulmaktadır.

---

[52] Franz Taeschner, *Evlija Tschelebi, Studien über sein Werk und über die Topographie des osmanischen Kleinasien zu seiner Zeit,* doçentlik tezi olarak Westfälische Wilhelmsuniversität Felsefe ve Fen Bilimleri Fakültesi'ne sunulmuştur. Basılmamıştır.

[53] Sayfa 1*–12*. Baskı masraflarını azaltmak için, Bölüm 15 g α'dan itibaren tipografi açısından en zor yerler olan yer güzergâhlarını kendim yazmaya karar verdim.

[54] Bu tablolarda birden fazla kaynağa sahip yol güzergâhları verilmiştir. İlk ikisi, tipografik olarak basılmıştır. Ancak, fazla pahalı olacağı ortaya çıkınca, ondan sonrakileri kendim yazdım. Kitabın zaman darlığı yüzünden üretim şekilleri itibariyle karışıklığından dolayı özür dilerim. Tablolarda açıklamaların sayıları ayrıca verilmiştir. Bunun sebebi, tabloları satır satır yatay olarak yazmak zorunda kalmamdır.

[55] Haritayı oluştururken, *Corpus inscriptionum latinarum* eserindeki Anadolu haritasını esas aldım ve çizimlerini kısmen Kiepert'in haritasına

Osmanlı kaynaklarının sunduğu bilgileri tanımlamak için kullandığım ana eser, Richard Kiepert'in[56] büyük haritası idi; bunun yanında tabii ki mümkün olduğunca Kiepert'in haritalarının dayanağını teşkil eden Batılı seyyahların orijinal raporlarını da kullandım. Kiepert'in büyük haritasının eksikliklerini kabul etmeme rağmen, şu ana kadar Anadolu'yu gezenlerin keşif faaliyetlerinin en sadık yazını olarak, vazgeçilmez bir yardımcı kaynaktır; ancak, elbette yerinde yapılan keşiflerin yerini tutamaz. Gezi notlarının geçtiği bölgeleri ne yazık ki bizzat görme imkânım olmadığından, Kiepert'in haritasına bağımlılığım, aslında bu haritanın bilimsel güvenilirliğinin haklı gösterebileceğinden daha büyüktür. Yine de bu çalışmamda bundan kaynaklanan eksikliklerin temel eksiklikler olmadığını ve herkese açık tartışmalarda bu yerleri şahsen görmüş olan uzmanların gerekli ilaveleri ve düzeltmeleri yapacaklarını umut ediyorum.

Bildiğim kadarıyla bu araştırma, Anadolu'nun en eski Osmanlı dönemlerine, yani Avrupa'dan kaynaklanan daha yeni ulaşım araçlarının eski yol sistemini temelden değiştirmeden önceki zamana ait yol ağını bir bütün olarak ele almaya yönelik ilk denemedir. İlk deneme olarak, bu araştırma

göre düzelttim. Haritada yol ve güzergâh incelemelerimin sonuçları verilmiştir. Yolların üzerinde ilgili yolun ele alındığı bölümün sayısı verilmiştir. Yalnızca Bölüm 19 ve 21'in alt bölümlerinin tanımlamasında harita ve metin her zaman birbirlerine uygun değildir.

[56] Richard Kiepert, *Karte von Kleinasien*, 24 sayfa, 1:400000, Berlin 1902 – 1906. Yol güzergâhlarında yalnızca Kiepert'in haritasında bulunan yer isimlerini, orada bulundukları şekliyle Latin harfleri ile yazdım. Ancak, isimleri kendi transkripsiyonuma tâbi tuttum (bkz. aşağıda s. 51, dipnot 57). Kitabı Doğulu olmayan kişiler tarafından da kullanılabilir hale getirmek için, metinde (yol güzergâhlarında değil) Kiepert'te bulunan isimleri de, onları vurgulamak için italik olarak transkripsiyona tâbi tuttum. Harita üzerinde Kiepert'te bulunmayan, ama raporlara istinaden kesin gözüyle baktığım isimleri Arap harfleri ile verdim.

hiçbir şekilde ayrıntılı bir önemi talep etmemektedir; elimde mevcut kaynaklar fazla değildi. Yine de Batı'da kütüphanelerde daha birçok gezi notu malzemesinin bulunabileceğinden eminim. Bilhassa Türkiye'de resmî kaynaklar dâhil olmak üzere, daha birçok kaynak mevcuttur ve yapılacak tartışmalarda eski Anadolu yol ağı ile ilgili olarak tarafımca hazırlanan bu taslağın ayrıntılarını tamamlayacak ve iyileştirecek, hatta belki de temelden değiştirecek birçok kaynağın ortaya çıkacağını umut ediyorum[57].

Çalışmamı külliyata dâhil ettikleri için öncelikle Türk kütüphanesinin yayıncıları, Kiel'de çok saygın ustam Özel Danışman Prof. Dr. G. Jacob ve Basel'de Prof. Dr. R. Tschudi'ye ve zor zamanlarda dayandığı için yayıncıma teşekkürlerimi sunmak isterim.

Yardımları ve destekleri sayesinde en azından çalışmamı kesmek zorunda olduğum bu noktaya kadar dayanmamı sağlayan bilim adamlarına ve bilim dostlarına özel olarak teşekkür etmek istiyorum: Berlin'de eczacı W. Seeck ve Kahire'de Dr. M. Meyerhof. Onlara ve bu kitabın yayınlanmasında emeği geçen herkese bir kez daha gönülden teşekkür ederim. Prof. Tschudi'ye kitap teknolojisi açısından gerçekten çok zor bir nesne olan bu kitaba bitmeyen bir ilgiyle gösterdiği özen

[57] Şarkî isimlerin transkripsiyonu sırasında, *Die geographische Literatur der Osmanen* başlıklı yazımda (ZDMG, 77 [N. F. 2], 1923, s. 31 vd.; orada bkz. s. 31, Açıklama 2) takip ettiğim prensipleri uyguladım, yani bir taraftan diakritik işaretler olmadan, diğer taraftan harfleri çok fazla değiştirmeden bir sesi aktarmaya çalıştım. Bu yüzden ş yerine sh, ç yerine tsh, ğ yerine dj kullandım. İkinci olarak, Türk isimlerini mümkün olduğunca Türkler tarafından telaffuz edildiği gibi vermeye çalıştım. İsimleri aktarırken fonetik inceliklerden tabii ki vazgeçmek zorunda kaldım. Burası yeri değildi. Baskının uzun sürmesi, metinde Latin harflerde bazı istikrarsızlıkların meydana gelmesine sebep olmuştur. Baskıyı daha da pahalılaştırmamak için bunları düzeltmedim. Bunun için özür dilerim.

ve tüm tashihleri okurken gösterdiği çabaları için ayrıca teşekkür ederim.

Konu ile ilgili olarak, dostum olan uzman meslektaşlarımdan ödünç aldığım kitaplardan, ara sıra yapılan açıklamalardan, vs. kitap için çok yararlandım. Prof. Tschudi bana eski zamanlara ait Evliya [Çelebi] yazmalarının fotoğraflarına bakmama izin verdikten sonra, Dr. Menzel'in yardımseverliği sayesinde daha sonra el yazmalarının kendilerini kullanabildim; Prof. Fr. V. Kraelitz–Greifenhorst bana Viyana el yazmalarından malzemeler sağladı; Prof. P. Kahle ise bana Feridun el yazmalarını kullandırdı. Bu beylere ve Prof. Fr. Giese, R. Hartmann, B. Moritz ve Dr. Babinger gibi, bana birçok fikir veren diğer kişilere bu yolla bir kez daha teşekkür etmek isterim. Ayrıca Berlin, Leipzig, Münih, Viyana kütüphanelerine de peşin hükümlerden uzak olarak bana kullandırdıkları malzemeler için teşekkür ederim.

En büyük teşekkürü, büyük bir adanmışlıkla kendisinin de bilimsel olarak yaklaştığı bir konu hakkındaki çalışmalarımla şahsen ilgilenmekten ve sonunda tashihlerden birini okumaktan da çekinmeyen, Almanya'da Osmanlı incelemelerinin en eski ustası emekli Başkonsolos Dr. J. H. Mordtmann'a borçluyum. Birlikte geçirdiğimiz saatlerde ve daha sonra yazışmalarda ve son olarak da tashihler üzerindeki açıklamalarıyla yaptığı katkıları için ne kadar teşekkür etsem azdır. Dolayısıyla ona gerçekten borçlu olduklarımın yalnızca zayıf bir karşılığı olabilecek, gönülden teşekkürlerimi kabul etmesini diliyorum.

Münster i. W., Aralık 1923
Franz TAESCHNER

KISALTMALAR

Ali Cevad = Ali Cevad, *Memâlik-i Osmaniye Tarih ve Coğrafya Lugâtı*, 4 cilt, İstanbul 1313–1317.

Anonymus Giese = Eski Osmanlı kronikleri (*Tevârih-i Âli Osman*), yayıncısı Friedrich Giese, Bölüm 1, Breslau 1922.

Apz = Âşıkpaşazâde *Tarihi*, İstanbul 1332.

Armain = Déscription de l'Asie Mineure, extraite de la Géographie turque de Hadji Khalfa, surnommé Kiatib–Tchelebi, impr. … sur la traduction manuscrite d'Armain: L. Vivien de Seint–Martin, Histoire des découvertes géographiques des nations européennes, tome III, Asie Mineure, Paris 1846, s. 637 ve devamı.

Busbeek = Itinera Constantinopolitanum et Amasianum ab Augerio Gislenio Busbequij... confecta, Antverp 1581.

C. Kahle = Prof. Dr. Kahle'ye ait Feridun'un *Münşiât-ı Selâtin* el yazmaları.

d'Aramon = Le Voyage de Monsieur d'Aramon, ambassadeur pour le Roy en Levant, escript par noble homme Jean Chesneau, l'un des secretaires dudicte seigneur ambassadeur, publ. et annoté par M. Ch. Schefer, Paris 1887.

de Bruyn = Reizen von Cornelis de Bruyn door de vermaardste deelen van Kleen Asia ... Delft 1698.

Dernschwam = Hans Dernschwams Tagebuch einer Reise nach Istanbul und Kleinasien (1553/55). Nach der Urschrift im Fugger–Archiv herausgeg. und erl. von Franz Babinger (Studien zur Fugger– Geschichte, 7. kitap), Münih ve Leipzig 1923.

Djih. = Hacı Kalfa (Kâtib Çelebi)'ya ait *Cihânnümâ* baskısı, yayıncısı İbrahim Müteferrika, İstanbul Hicrî 1145/Miladî 1732–1733.

Dr. = Baskı.

EI. = Enzyklopädie des Islam, Leiden ve Leipzig 1913.

Evliya Çelebi = Evliya Çelebi *Seyahatnâmesi*, 6 cilt, Dersaadet, 1314–15 ve 1318.

Feridun = *Münşiât-ı Selâtin-i* Feridun Bey, 2 cilt, ikinci baskı, İstanbul Hicrî 1274–1275/Miladî 1857–1858.

Flügel = Gustav Flügel, Die arabischen, persischen und türkischen Handschriften der k.–k. Hofbibliothek zu Wien, 3 cilt, Viyana 1865–1867.

GOR = Joseph von Hammer, Geschichte des osmanischen Reiches, 10 cilt, Peşte 1827–1835.

Hammer = Narrative of Travels in Europe, Asia nnd Africa in the seventeenth century by Evliya Efendi, Joseph von Hammer çevirisi, vol. II, Londra 1850.

HMT = Historiae Musulmanae Turcorum, de monumentis ipsorum exscriptae, libri XVIII, opus Js. Leunclavii Amelburni, Francofurti 1591.

Hacı Kalfa = Hacı Kalfa (bkz. Djih.).

H. Tsh. = Haydar Çelebi'nin kroniği, Feridun I, 458 ve devamı.

J. S. = Yusuf, *Selimnâme*, Viyana el yazması H. 0. 33 (Flügel II, s. 229, No. 1008).

IBIG = Les voyages et observations du Sieur De la Boullaye–le–Gouz, Paris 1657.

Mehmed Âşık = Mehmed Âşık, *Menâzir ül-avâlim*, Viyana el yazması Mxt. 324 (Flügel II, s. 431, No. 1276).

Mehmed Edib = Mehmed Edib, *Menâsik ül-hac*, İstanbul Hicrî 1232/Miladî 1816–1817.

Mostras = C. Mostras, Dictionnaire géographique de l'empire Ottoman. San Petersburg 1873.

Neşrî = Th. Nöldeke, Neşrî'nin Osmanlı tarihinden alıntılar: ZDMG, cilt 23, 1859, s. 176–218; cilt 15, 1861, s. 333–380.

Newberie = Two Voyages of Master John Newberie, one, into the Holy Land, the other to Balsara, Ormus, Persia and backe thorow Turkie: Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes, contayning a History of the World in Sea voyages &

lande–Trauells, by Englishmen & others ... Samuel Purchas B. D., II. Bölüm, Londra 1625 s. I410 ve devamı.

Norberg = Matth. Norberg, Gihan Numa, Geographia Orientalis, 2 cilt, Londini Gothorum 1818.

Nusretname = Âli, *Nusretnâme*, Viyana el yazması H.O. 67 (Flügel II, s. 238, No. 1017).

Otter = M. Otter, Voyage en Turquie et en Perse; avec une relation des expeditions de Tahmas Kouli Khan, Paris 1748, 2 cilt.

Paul Lucas, 1. yolculuk = Voyage du Sieur Paul Lucas au Levant, 2 cilt, Lahey 1705.

Paul Lucas, 2. yolculuk = Voyage du Sieur Paul Lucas, fait par ordre du roy dans la Grèce, l'Asie Mineure, la Macédoine et l'Afrique, 2 cilt, Paris 1712.

Paul Lucas, 3. yolculuk = Voyage du Sieur Paul Lucas, fait en 1714 par ordre de Louis XIV. dans la Turquie, l'Asie, Sourie, Palestine, haute et basse Egypte etc., 2 cilt, Amsterdam 1720.

Pococke = Richard Pococke, A Description of the East aud some other Countries, 3 cilt halinde 6 bölüm, Londra 1745, III. cilt.

QA = Sh. Sami, *Kamûs ül-âlam*, 6 cilt, İstanbul 1306–1316 (Ch. Samy–Bey Fraschery, Dictionnaire universel d'Histoire et de Géographie, İstanbul 1889–1898).

RAS = Londra Royal Asiatic Society Kütüphanesi'nde Evliya Çelebi el yazmaları, Ms. 22 ve 23.

R. Hartmann = Richard Hartmann, Zu Evlija Tshelebis Reisen im oberen Euphrat– und Tigris–Gebiet: Der Islam, cilt 9, 1919, s. 184–244.

Sami = Sami, *Kamûs ül-âlam*, (bkz. QA).

Seydi Ali = Seydi Ali ... Kâtib-i Rumî, *Mirât ül-memâlik*, Dersaadet 1313 ve The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reis, Vambery çevirisi, Londra 1899.

SpWh = Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce et du Levant fait aux années 1675 et 1676 par Jacob Spon ... et George Wheeler, 2 cilt, Lyon 1678.

Tavernier = Les six Voyages de Jean Baptiste Tavernier, Ecuyer Baron d'Aubonne, en Turquie, en Perse et aux Indes, Paris 1679.

Thevenot = Deß Herrn Thevenot Reysen in Europa, Asia und Africa, Frankfurt am Mayn 1693.

Thevet=André Tevet, La cosmographie universelle, Paris 1575.

Tournefort = Relation d'un voyage du Levant, fait par Ordre du Roy .. par M. Pitton de Tournefort, 2 cilt, Paris 1717.

Tsch. = Prof. Tschudi'nin Photographien aus der Handschrift Tschudi–Menzel (TschM.)

TschM. = Dr. Menzel'e ait Tschudi–Menzel (Menzel I) Evliya Çelebi el yazmaları.

W. = Viyana Milli Kütüphanesi'nde Evliya Çelebi el yazmaları, H. O. 193 (Flügel II, s. 433, No. 1281).

Walpole = Travels in various countries of the East ..., editör Robert Walpole M. A., Londra 1820.

ZDMG = Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft.

GİRİŞ

Önce Selçuklular tarafından İslâmlaştırılan (1077 yılından itibaren) Ortaçağ Anadolu'sunu anlamak için çok fazla İslâm kaynağı yoktur[58]. Muhafaza edilen coğrafyacılar arasında İbn Hurdadbih (Hicrî 3./Miladî 9. yüzyıl ortaları)[59], Bizans Anadolu'sundan haberler getiren ilk âlimdir. Neticede Selçuklu'nun ilk dönemlerine kadar sonraki tüm betimlemeler ona dayanmaktadır. Kısmen hâlâ yorumlanması gereken birçok yeni malzeme sunan İdrisî'de[60] (Hicrî 548/Miladî 1554), İbn Hurdadbih tarafından toplanan malzemeler neredeyse hiç değiştirilmemiş haliyle bulunmaktadır. Bu arada o dönemlerde Anadolu'da büyük bir değişiklik baş göstermişti. Bu topraklar, Anadolu'nun karakterini tamamen değiştiren Türk

---

[58] Ortaçağ'da Anadolu'nun durumunun daha eski Şark coğrafyacılarına göre kısa bir özetini G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, Cambridge 1905, Bölüm IX ve X, s. 128 vd. vermektedir. Gerek Bizans, gerekse İslâm ve Ortaçağ Avrupa kaynaklarına başvurarak, Ortaçağ Anadolu'sunun daha geniş kapsamlı bir tarifini, Wilhelm Tomaschek'in hazırlayacağını umuyorduk. Ancak, eserini tamamlayamamıştır. *Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter* adlı eserinden yalnızca birinci bölümü olan *Die Küstengebiete und die Wege der Kreuzfahrer* yayınlanmıştır: SBAW, Viyana, 124, VIII, Viyana 1891.

[59] Hakkında bkz. EI, II, 422. İbn Hurdadbih, *Kitâb al-Masâlik wa'l-Mamâlik*, editör, M.J. de Goeje: *Bibliotheca geographorum arabicorum*, VI, Leiden 1839, s. 100–113.

[60] Hakkında bkz. EI, II, 480f. *Géographie d'Edrisi*, traduite de l'arabe en français par P. Amadée Jaubert, 2 cilt, Paris 1836–1840; II, s. 129–141; 299–319; 391–393.

Yörüklerin akınına uğradı[61]. Bu değişiklik harici olarak coğrafî isimlerde kendini gösteriyordu: O zamana kadar kullanılan antik Bizans isimleri çoğunlukla kullanımdan kalktılar ve bu yerlere Türk isimleri verildi. Ancak, birçoğu Anadolu'yu bizzat gezen coğrafya yazarları, bu değişikliği başlangıçta fark etmediler. Anadolu'nun İdrisî'nin yaşadığı zamanlara ait tasvirlerinde göründüğü kadar Bizans'a benzediği varsayılamaz[62]. Ne zaman ki Anadolu Selçuklu devleti çöktü ve birçok küçük beyliğe bölündü, Anadolu'nun değişen yüzü işte o zaman İslâm âlimlerinin dikkatini çekmeye başladı. Türk Anadolu'sunun ilk edebî belgesini Ebü'l-Fida (ölümü Hicrî 732/Miladî 1133) vermektedir[63].

---

[61] Anadolu'nun yapısının değişmesinde önemli bir rol oynayan dönemler için bkz. W. M. Ramsay, *The War of Moslem and Christian for the possession of Asia Minor: Studies in the History and Art of the Eastern Province of the Roman Empire,* editör, W. M. Ramsay, Aberdeen 1906, s. 281 vd.; özellikle s. 294 vd. Ayrıca Albert Wächter, *Der Verfall des Griechentums in Kleinasien im XIV. Jahrundert*, Leipzig 1903.

[62] İdrisî II, s. 299 ve devamında daha eski coğrafyacılara, bilhassa İbn Hurdadbih'e bağlı kalarak, Anadolu'nun tamamı için kendi döneminde, bilhassa bu kapsamda konunun dışında olan eski Bizans yapısını da vermektedir.

[63] Hakkında bkz. EI, I, 90 vd. Eseri *Takvim al-buldân* Hicrî 721/Miladî 1321 yılında sona erer; *Géographie d'Aboulféda,* texte arabe par Reinaud et Mac Guckin de Slane, Paris 1840; traduction de l'arabe en français par Reinaud I; II, 1 Paris 1848; II, 2 par St. Guyard, Paris 1883. Anadolu tablosunda, s. 380–385, Bizans'a ait olup, daha o zamanlar hiç şüphesiz harabe halinde olan Amorium (عمّوريّة) ve daha eski coğrafyacılardan alınma isim biçimleri örneğin, Heraklia (هرقلة), Ereğli'nin bugünkü hali Reclei olarak daha birinci Haçlı Seferi döneminde belgelenmiştir. Ayrıca, Selçuklu zamanlarında el-Alaiye (العلايا) gibi yeni kurulan yerler Türkçe isimleriyle yer almaktadır. Philomelium için Akşehir (آق شهر) verilmiştir (Bu isim İdrisî II, 310'da Filomi (فلومى) olarak verilmiş olup, Tomaschek tarafından muh-

Sonunda Selçuklu sonrası beylik dönemlerinin Anadolu'su Şahabeddin Ahmed İbn Fadlullah El Umarî (ölümü Hicrî 748/Miladî 1348)[64], Hamdullah Mustafî (ölümü yaklaşık Miladî 1350)[65] ve büyük İbn Battuta'nın (Hicrî 725–750/Miladî 1325–1349 yılları arasında gezmiştir; ölümü Hicrî 779/Miladî 1377)[66] seyahatnâmelerinde ayrıntılı olarak çizilmiştir. El Umarî, bize Anadolu'nun kısmen kendi gözlemleri, kısmen de sözlü anlatımlardan derlediği oldukça ayrıntılı sistematik bir tarifini hediye etmiştir. İbn Battuta ise seyahatnâmesinin kolay anlaşılabilirliği sayesinde, tasavvuf ağırlıklı zengin dinî

---

temelen haklı olarak Filomeni [فلومنی] diye düzeltilmiştir). Eserde Sivas (سیواس) gibi biçim değişiklikleri de görülebilir.

[64] *Masâlik al-abşâr fi mamâlik al-amşâr* adlı eserinden Etienne Quatremère tercümesiyle *Notices et Extraits des manuscripts de la Bibliothèque du Roi*, XIII. cilt, Paris 1838, s. 151 vd.; Kleinasien s. 334–381. Eser, Kahire'de basılacaktır.
Eserin *Masâlik al-abşâr fi achbâr mulûk al-amşâr* başlığı altında üç ciltlik bir el yazması, Mustafa Paşa'nın Kahire'deki kütüphanesinde mevcuttur (ZDMG, 30, 1876, s. 318 ve devamı).
El Umarî hakkında bilgi için bkz. *Al-'Umari, Condisioni degli Stati cristiani dell' Oriente: Atti della R. Academia dei Lincei*, anno 280, 1882–83, seri III, vol. XI, Roma 1883, s. 67 ve devamı; ayrıca şimdiki zamanda R. Hartmann, ZMDG, 70, 1916, s. 1 ve devamı; Fadlullah ailesi hakkında: EI, II, 38.

[65] Farsça yazmış olduğu kozmografyasının coğrafya bölümü *Nuzhat al-kulûb*, kısa süre önce G. Le Strange tarafından yayınlanmıştır: *The geographical Part of the Nuzhat al-Qulûb,* Hamdullah Mustafî derlemesi, editör, G. Le Strange, Leyden ve Londra 1915; çevirisi G. Le Strange, 1919 (Gibb Memorial No. 23). Hamdullah Mustafî genelde coğrafî bilgilerini elimizde mevcut daha eski kaynaklardan alırken, Anadolu'ya dair verdiği bilgiler (s. 94 ve devamı; çevirisi s. 95 ve devamı.), kitabının bu bölümlerinin dayandığı kaynakları henüz tespit edemediğimizden, bizim için şimdilik orijinal belge değerini taşımaktadır (bkz. G. Le Strange'nin kitap hakkındaki önsözü, I. Cilt, s. XVI).

[66] Bkz. EI, II, 391. *Voyages d'Ibn Batoutah,* texte arabe, accomp. d'une traduction par C. Defrémery et le Dr. B.R. Sanguinetti, 4 cilt, Paris 1853–1858; Anadolu yolculuğu için II, 255–354.

hayatın yaşandığı dönemin Anadolu'sundaki beyliklere bir bakış atmamızı sağlamaktadır.

Ortak Ortaçağ İslâm kültürünün daha sonraki çöküş dönemlerinde ortaya çıkmış olan önemli coğrafî eserler çok azdır. Bilhassa Anadolu hakkında neredeyse hiçbir şey öğrenemiyoruz. Ancak 15. yüzyılın sonunda İslâm Şark'ının eski topraklarında Osmanlı İmparatorluğu, Şiî İran ve Hindistan'da Büyük Moğol İmparatorluğu olmak üzere, üç büyük imparatorluk oluştuktan sonra, İslâm kültürü bu üç bölgenin hepsinde coğrafî külliyatın eserlerini de ortaya çıkartan kısa süreli bir canlanma yaşadı. Sonraki dönemler için Anadolu hakkındaki eserler için neredeyse yalnızca Osmanlı eserleri söz konusudur[67].

Anadolu'nun Osmanlı döneminde sistematik bir tarifi Hacı Kalfa'nın (ölümü Hicrî 1067/Miladî 1657) Hicrî 1145/Miladî 1732 yılından kalan bir Türk tıpkıbasım olarak elimizde mevcut *Cihânnümâ* adlı büyük kozmografyasında verilmektedir[68]. Lâkin Hacı Kalfa'nın seyahatnâmesi kısmen yalnızca müşahedeye dayanmakta, büyük çoğunluğu, özellikle de Ana-

[67] Bu konunun geneli ve ileride adı geçen yazarlarla ilgili bilgiler için *Die geographische Literatur der Osmanen* başlıklı makaleme başvurulabilir: ZDMG 77, 1923, s. 31 vd. Burada başka kaynaklar da verilmiştir.

[68] Yukarıda adı geçen makale dışında bilgi için ayrıca s. 57 vd. ve s. 29 vd. Baskıda Anadolu'nun ele alındığı yerler s. 422–431 (Erzurum ve Trabzon eyaletleri), 598–604 (Maraş ve Adana eyaletleri) ve 610–674 (diğer yerler). Math. Norberg'in bilinen Latince *Gihan Numa*, Londini Fothorum 1818 çevirisinden başka Anadolu ile ilgili kısımlar için Armain'in L. Vivien de Saint-Martin, *Histoire des Déconvertes Géographiques des Nations Européennes dans les diverses parties du Monde*, tome III: *Asie Mineure*, s. 637–742'de Fransızca çevirisi, *Déscription de l'Asie Mineure, extraite de La Géographie Turque de Hadji-Khalfa, surnommé Kiatib-Tchelebi*. Çevirilerin ikisi de güvenilir değildir ve kısmen eksiktir.

dolu hakkındaki bilgileri ise kaynaklardan, bilhassa Mehmed Âşık'ın *Menâzır ül-'avâlim* (Hicrî 1006/Miladî 1598 yılında tamamlanmıştır) adlı kozmografyasından derlenmiştir[69]. Bu eser de gerçi tam kapsamı açısından orijinal değil, tüm Ortaçağ coğrafyasının büyük bir derlemesidir; yine de yazarın hassas çalışma tarzı sayesinde başka yerden alınanlardan ayrılabilen birçok kendine ait önemli raporu içermektedir. Mehmed Âşık'ta *Cihânnümâ*'ya aktarılmayan bölümlerin de katıldığı orijinal bölümlerden Anadolu'nun Osmanlı dönemi hakkında oldukça eksiksiz bir resmi verilmektedir. Bu resim daha sonra Hacı Kalfa'nın daha genç bir çağdaşı olan Evliya Çelebi'nin daima birçok ayrıntıya giren ve yaşam dolu, hatta belki de biraz hayal gücüne dayalı raporları ile tamamlanmaktadır[70].

Anadolu hakkında Batılı seyyahlarda bulamayacağımız bilgiler vermesi beklenen diğer Osmanlı coğrafyacı ve seyyahlar arasında bilhassa Piri Reis'in (ölümü Hicrî 959/Miladî 1552)[71] Akdeniz ve Anadolu sahillerinin tarif edildiği ünlü deniz haritası *Bahriye* sayılabilir. Seydi Ali Reis'in (ölümü Hic-

[69] Batı'da Viyana'da mevcut tek el yazması. Mxt 314 (Flügel, Kat. II, s. 431, No. 1279). Mehmed Âşık'ın kozmografyasının coğrafya bölümü Ptolemaeus'un bölgelerine göre düzenlenmiştir. Bu bölümün içerisinde coğrafya malzemesi ayrıca Abulfida'ya göre (Ptolemaeus'un gerçek bölgelerine, *akâlîmi hakîkiye* kıyasla) arazilere, yani "geleneksel bölgelere" (*akâlîmi 'urfîye*) göre ayrılmıştır. Anadolu, 17. *iklîmi 'urfî*'yi (bölgeyi) oluşturmakta olup, Ptolemaeus'un 5. (Viyana el yazması fol 212r–217v), 6. (fol. 245v–251v) ve 7. (fol. 276 v) bölgelerine dağılmaktadır.

[70] Ayrıntılı bilgi için bkz. s. 89 vd. Ayrıca kendi makalem: ZDMG, 77, 1923, s. 64 ve devamı.

[71] Eserin Bologna el yazmasına göre yayımını Kahle hazırlamaktadır. Prof. Kahle'nin nezaketi sayesinde taslağa göz atma fırsatını buldum ve bu sayede Piri Reis'ten bu çalışma için bazı notlar alabildim. Piri Reis'in eserinin bu eser ile temas noktaları tabii ki çok azdır (ayrıca bkz. aşağıda s. 98, Not 150; ZDMG, 77, 1923, s. 41 vd.).

rî 970/Miladî 1562)[72] seyahatnâmesi gibi bazı küçük seyahatnâmeler, kaba ve çoğunlukla sıradan, kimi zaman da bağımsız olmayan hac raporları vardır[73]. Son olarak, raporlar halinde çok çeşitli resmî veya resmî kaynaklara dayanan siyasî, hukukî ve istatistikî mahiyetteki yazın[74] ve seyahatnâmeler[75] de topografya, siyasî ve ekonomi coğrafyası için kaynak olarak kullanılabilir.

Türkçe yazan bu Osmanlı coğrafyacılar bağlamında aynı dönemde yaşamış Yeni Rum coğrafyacılar, bilhassa tamamen Avrupa'ya yönelik olan ve Osmanlı eserleri ile hiçbir bağlantısı olmayan, ama aynı manevi atmosferden gelen ve klasik dönemin Osmanlı Anadolu'su için birçok topografya malzemesi sunabilen Meletios'un kozmografyası Γεωγραφία παλαιά

---

[72] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. aşağıda s. 98 vd.; ZDMG, 77, 1923, s. 43.

[73] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. aşağıda s. 129 vd.

[74] Basit resmî kayıtlardan Aynî Ali'nin (karşılaştırma için P.A. v. Tischendorf, *Das Lehenswesen in den moslimischen Staaten, insbesondere im osmanischen Reiche,* Leipzig 1872) gibi siyasî istatistik incelemelere kadar bu gibi kaynak malzemesi, Avrupa kütüphanelerinde de sıkça bulunmaktadır. Hammer daha sonra eserinde (*Des osmanischen Reiches Staatsverfassung und Staatsverwaltung*, Viyana 1815), eyaletlerdeki resmî daireleri ele almıştır. Daha yeni zamanlar için Osmanlı topraklarının topografyası için olduğu kadar, siyasî ve ekonomik coğrafyası için de kullanılabilir kaynaklar, Cuinet'in büyük istatistik eserinde (Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, 4 cilt, Paris 1891–95) kullandığı resmî salnâmelerdir. Salnâmelere ve bunları esas alan Cuinet konusunda topografik kaynak eser olarak fazla beklentiye girmemek gerekir. Gerçi kimi yerlerde Avrupalı seyyahların eserlerinde mevcut olmayan bir yerin varlığı kanıtlanabilir ve hangi kazaya ait oldukları görülebilir, ancak yerlerini daha ayrıntılı olarak tespit etmek nadiren mümkündür. Cuinet'in haritaları güvenilir değildir. Resmî malzemenin daha eski bir incelemesi için bkz. C. Mostras, *Dictionnaire géographique de l'empire ottoman*, San Petersburg 1873.

[75] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. aşağıda s. 72 vd.

καί νέα[76] hatırlanmalıdır. Ermeni kaynaklarından bugüne kadar yalnızca ya Ermeni Eskiçağ'ını ya da Osmanlı dönemini ele alan ve Osmanlı döneminde yazılan ya da en azından Yeniçağ'ın eşiğinde duran eserleri biliyorum[77].

Dolayısıyla Yeniçağ Anadolu'sunu, yaklaşık 100 yıldan beri burada bir kenara bırakabiliriz, zira çağdaş Batılı seyyahlar aracılığıyla bu dönem hakkında bilgimiz vardır; buna karşın Doğulu yazarlardan neredeyse hiç yeni bir şey öğrenemiyoruz.

Osmanlı seyyahlarının ve kozmograflarının yol güzergâhlarından edindiğimiz topografik bilgiler, (İbn Battuta da dâhil olmak üzere) daha eski Arap yazarlarından çok daha ayrıntılıdır. Anadolu hakkında edindiğimiz resim, bütün olarak baktığımızda, günümüzde Batılı seyyahların raporlarına istina-

---

[76] 1728 Venedik baskısı; ikinci baskı 1807. Sırasıyla Avrupa, Asya, Afrika ve Amerika ülkelerini ele alır; birinci baskı s. 444–484 (ikinci baskı, Cilt III, s. 113–201) Anadolu. Bu esere dikkatimi çeken Başkonsolos Sayın J. H. Mordtmann, zamanında Barthold Georg Niebuhr, *Historische und philologische Vorträge, Vorträge über alte Länder- und Völkerkunde, an der Universität Bonn gehalten,* Berlin 1851, sayesinde bu eserden haberdar olmuştur.

[77] Muhtemelen Ermeni İnciciyan'ın neredeyse bizim çağımıza ait eserleri, Anadolu'nun henüz açıklanmaya gerek duyulan doğudaki eyaletlerinin topografyasına kimi zaman biraz ışık tutmaktadır. İnciciyan, *Storagruthium hin Hayastanеaiths* (Eski Ermenistan'ın tarifi), Venedik 1811; *Dört Kıtanın Coğrafyası* (Ermenice), Venedik 1806; *Asya'nın Genel Toprak Tarifi* (Ermenice), Venedik 1811. Sonuncu eser, Heinrich Kiepert ve Ritter tarafından *Erdkunde*, 18.–19. cildinde ele alınmıştır. Belki de İnciciyan'ın verdiği bilgileri, klasik Osmanlı coğrafyacılarının bilgileri bağlamında ele almak çok da gereksiz olmayabilir. İnciciyan'dan eski Ermenistan tarihi hakkında öğrendiklerimizi H. Hübschmann eski Ermenice yer isimlerine dair çalışmasında ele almıştır: *Indogermanische Forschungen*, 16. cilt, 1904. Ermenistan'ın coğrafyası hakkında Ermeni kaynaklarına ait daha yeni eserler bağlamında P. Alischan'ın eserlerini verebiliriz (örneğin P. Leonce M. Alischan, *Sissorum ou l'Arméno-Cilicie*, Venedik 1899).

den edindiğimiz resme uygundur[78]; ancak, Avrupa'nın Şark'a

[78] L. Vivien de Saint–Martin, *Histoire des Descouvertes Géographiques des Nations Européennes,* tome II, 1. Bölüm B *Asie Mineure*, 2 cilt, Paris 1845–46, Batılı Anadolu seyyahlarının eserlerindeki topografik malzemeleri kendi zamanında yeterince kullanmıştır. Söz konusu eserin ikinci cildinde (eserin tamamının II. cildi), Anadolu hakkında o tarihe kadar yayınlanan seyahatnâmelerin bibliyografik bir özeti verilmiştir. O tarihten itibaren Anadolu seyahatleri her ne kadar bu kadar eksiksiz derlenmemiş olsa da (Batılı seyahatnâmeler hakkında H. Zimmerer, *Deutsche Forschung in Kleinasien: Verhandlungen des 12. Deutschen Geographentages in Jena 1897*, kısa ve genel olarak anlaşılabilir bir özet sunmaktadır; ayrıca Rb Oberhummer ve H. Zimmerer, *Durch Syrien und Kleinasien,* Berlin 1899, s. 1 ve devamında yayınlanmıştır) bu eser artık eskimiştir, zira daha eski başka seyyahların eserleri de yazına kazandırılmıştır (V. de St.-Martin, Evliya Çelebi'yi de bilmemektedir) ve daha yeni seyahatler sayesinde eski zamanlardan kalma malzemeler de daha geniş bir kapsamda yorumlanabilmektedir. O tarihe kadar bilinen Anadolu seyahatlerini esas alarak, Anadolu coğrafyasını sistematik olarak betimlemeye dair ilk ve bildiğim kadarıyla tek denemeyi coğrafyanın eski ustası Carl Ritter'e borçluyuz: *Die Erdkunde,* 18. ve 19. cilt: *Vergleichende Erdkunde des Halbinsellandes Klein-Asien*, 1. ve 2. Bölüm, Berlin 1858–59. Bu iki cilt, Kuzey ve Güney Anadolu'yu ele almaktadır (Anadolu'nun en doğusundaki eyaletler, Fırat ve Dicle topraklarını ve Ermenistan'ı ele alan *Erdkunde*'nin 10. cildinde, Berlin 1843, verilmiştir). Ne yazık ki bu eser yarım kalmıştır. Dördüncü cilt olarak Batı Anadolu ele alınacaktı.

O tarihten beri yapılan yeni Anadolu seyahatleri arasında Anadolu'nun topografyasının incelenmesi için belirli bir bölgeyle sınırlı kalan ve bu bölgeyi sağa sola yaptıkları yolculuklarla açıklamaya çalışan eserler önemlidir. Bunlardan büyük hizmetler sağlayan birkaçının adını burada vermek istiyorum: Batı Anadolu için Alfred Philippson, *Reisen und Forschungen im westlichen Kleinasien: Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap, 167, 172, 177, 180, 183; Paflagonya için Richard Leonhard, *Paphlagonia*, Berlin 1915; Kuzeybatı Anadolu ve Kızılırmak bölgesi için *Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap, 114, 115, 125 ve *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde* 34, 1899, içinde çeşitli Alman subaylarının çalışmaları; Pontus bölgeleri için *Studia Pontica* adı altında

yavaş, ama sürekli nüfuzu, Şark'ta meydana gelen tüm hâdiseleri öyle derinden etkilemiştir ki, bu resim ayrıntılarda önemli değişikliklere uğramıştır. Bu ayrıntıları tespit etmek ve böylece Avrupa öncesi Anadolu'nun resmini oluşturmak, oldukça önemlidir aslında; zira bir taraftan Rumeli'nin yanında, üzerinde Osmanlı tarihinin en önemli döneminin (İstanbul'un fethinden sonraki iki yüzyıl) yaşandığı tarihin anlaşılması için ayrıntılı olarak bilinmesi gereken ana sahnesinden biridir; diğer taraftan, nasıl ki zamane seyyahları tarafından büyük bir bölümü keşfedilen bugünkü Anadolu, bize

---

bir araya getirilmiş iki eser: J.G.C. Anderson, *A Journey of exploration in Pontus*, Brüksel 1903 ve Franz et Eugène Cumont, *Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la petite Arménie*, Brüksel 1906 ve birçok başka eser. Kuzeydoğu için Strecker ve Blau, *Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde*, N.F. II. cilt, 1861, içindeki eski çalışmaları önemlidir. *Das Ausland* 1855, 1856, 1857, 1859, 1860, 1863 altında verilen C.L.H. (= A.D. Mordtmann sen.)'ye ait seyahat mektuplarında da birçok topografik malzeme mevcuttur. Anadolu hakkında birçok coğrafî çalışmanın kullanılabilirliği, her türlü indeksin eksikliğinden dolayı zorlaştırılmaktadır. Bugüne kadar hazırlanan zengin Anadolu araştırmalarını burada bibliyografik olarak yaklaşık bir eksiksizlikle vermek niyetinde değilim.

Daha yeni seyyahların kullanılması için olağanüstü bir yardımcı aracı Richard Kiepert'in bugüne kadar elde edilen araştırma sonuçlarının titizlikle kaydedildiği 24 sayfalık 1:400.000 ölçeğindeki büyük Anadolu haritası *Karte von Kleinasien*, Berlin 1902–1906, sunmaktadır. Tabii ki bu harita, yayınlandıkları takdirde, asla orijinal raporların yerini tam olarak tutamaz. Yine de Kiepert'in haritasının bazı hataları bulunduğunu da inkâr edemeyiz. Bu hataların sebebi kısmen Kiepert'in araştırmacılar tarafından kendisine bildirilen isimleri daima doğru olmayan bazı düzeltmelere tâbi tutmuş olmasıdır. Kiepert'in haritasının açıklamalarının titizlikle kontrol edilmesi gerekmektedir. Kiepert'in haritasını tamamlamak için Philippson'un Batı Anadolu'nun topografik haritası *topographische Karte des westlichen Kleinasiens* (1:300.000, Gotha 1910) kullanılabilir.

klasik Osmanlı döneminin Anadolu'sunu anlamayı öğretiyorsa, bunun da bize daha eski tarihi dönemlerin, yani öncelikle eski Osmanlı ve Selçuklu döneminin ve buradan yola çıkarak, Haçlı Seferleri üzerinden Bizans döneminin ve son olarak antik çağların topografyasına nüfuz etmemize ve böylece zamanla Anadolu'nun topografyasına dair kesintisiz bir gelişim çizgisini elde etmemize yardımcı olacağını umut ediyoruz.

Topografyada da tarih için genel kabul görmüş, her tarihî dönemin önceki dönemin tabii ürünü olduğu[79] prensibi geçerlidir ve Anadolu'nun bugünkü topografyası neticede iskân tarihinin bir sonucudur ve ancak onunla tam olarak anlaşılabilir. Lâkin Anadolu'nun topografya açısından gelişimine dair bilgilerimizde büyük bir boşluk mevcuttur. Gerçi, Avrupalı bilginlerin sayısız keşif gezileri sayesinde ülkenin bugünkü durumunu (bu çalışma ilerledikçe bilhassa doğuda önemli eksikliklere rastlamamıza rağmen) oldukça iyi biliyoruz; ayrıca, antik Anadolu hakkında da antik çağın Avrupa kültüründe gördüğü kalıcı ve haklı ilgiden dolayı o kadar çok çalışmalar yapılmıştır ki, resmini geniş bir kapsamda güvence altına alınmış kabul edebiliriz. Buna karşın daha eski zamanlara ait Bizans ve Türk Anadolu'su üzerine incelemeler çok azdır[80], dolayısıyla artık antik ve bugünkü Anadolu arasın-

[79] Topografyanın, bir topografik durumun bir önceki durumdan etkilendiği sürekli gelişiminin en önemli örneği olarak W.M. Ramsay, *The Historical Geography of Asia Minor*, s. 47'de M.Ö. 129 yılından itibaren Roma ana yolunun doğal olarak olması gerektiği gibi, düz güney kıyısı boyunca değil, Ascanius lacus (Burdur Gölü)'un dik kuzey kıyısı boyunca ilerlediğini tekrarlamak isterim, zira güney kıyısı yol yapılırken henüz Roma İmparatorluğu'na ait değildi. Tüm ülkelerde bu gibi örnekler kolayca gösterilebilir.

[80] Anadolu'nun Ortaçağ'da topografyası hakkında çalışmalar arasında aslında yalnızca W.M. Ramsay'in eserleri (*Historical Geography of Asia Minor*, Londra 1890, dışında ve bilhassa *Cities and Bishoprics*

daki boşluğu, sistematik çalışmalarla doldurmanın zamanı gelmiştir[81]. Bizans ve Türk Anadolu'su arasında, Anadolu'yu bize 14. yüzyılda tamamen değişmiş bir şekilde sunan boşluk, Ortaçağ Anadolu'sunun araştırma konusu haline getirilmesini zorlaştırmaktadır. Bunun yerine iki karşıt uçlardan birinden başlanır ve antik çağların Anadolu'sundan ileriye doğru Bizans Anadolu'suna ve yeni zamanlara ait Anadolu'dan geriye doğru eski zamanlara ait Türk Anadolu'suna girilmeye ve böylece iki taraftan Ortaçağ Anadolu'sunun Türk Anadolu'sunun oluşumunun da ait olduğu zor, ama çok önemli dönemine ışık tutulmaya çalışılır. Bu araştırma, daha eski zamanlara ait Osmanlı raporları yardımıyla yeni çağlardan Ortaçağ'a inmemize katkıda bulunacaktır. Mevcut çok sayıda kaynaktan öncelikle yol ve güzergâh ağını ele alacağım.

---

of Phrygia) ve Wilhelm Tomaschek'in ne yazık ki tamamlanmamış incelemeleri (*zur historischen Topographie von Kleinasien*, SBAW, Viyana, 124, 8, Viyana 1891) gösterilebilir. Arapların Bizans Anadolu'suna seferlerini E. W. Brooks, *The Arabs in Asia Minor 641 to 750: Journal of Hellenic Studies,* XVIII, 1898 (tamamlayıcı bilgiler için ayrıca JHSt, XIX, 1899) ve *Bysantins and Arabs in the Time of the early Abbasids 750 to 813: English Historical Review XV,* 1900 ve XVI, 1901, ele almıştır. Anadolu'dan geçen Haçlı Seferleri ise doğal olarak Batılı araştırmacıların hayli ilgisini çekmiştir. Ortaçağ Müslüman coğrafyacılarının Anadolu hakkında verdikleri bilgilerin bir özetini G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, Cambridge 1905, Bölüm IX ve X sunmaktadır. Babinger, *Der İslam in Kleinasien*, ZDMG, 76, 1922, s. 126 ve devamındaki makalesinde daha eski Osmanlı Anadolu'sunu başka bir yönden, din tarihi yönünden ele almıştır.

[81] Bir kısmı (Giriş, Bizans dönemi ve Türk dönemi) Dr. phil. Nikos Bees, I. cilt, Berlin–Wilmersdorf 1920, s. 263–337'de yayınlanan *Byzantinisch-neugriechische Jahrbücher* içinde verilen J. Sölch, *Historisch-geographische Studien über bithynische Siedelungen, Nikomedia, Nikäa, Prusa*, bu boşluğun ötesinde belirli bir bölgenin birbirine bağlantılı yerleşim tarihini elde etme denemesidir.

OSMANLI KAYNAKLARINA GÖRE İLK DÖNEMLERDE OSMANLI ANADOLU'SUNUN YOL AĞI

Günümüz Anadolu yol ağının, kervan yollarından oluşan daha eski bir sistemden geliştiği ve bunun en azından [Birinci] Dünya Savaşı sonlarına kadar süreklilik arz ettiği hususunda daima bilgi sahibi olmamıza rağmen; Anadolu'da, Avrupa'nın buraya nüfuzundan önce yüzyıllardır var olan ve bir kısmı eski zamanlardan aynen devralınan eski yol sistemini, birbirine uyumlu bir resim oluşturacak kadar iyi bilmiyoruz[82]. Ortaçağ'ın yol ağını öğrenmek istiyorsak, bugün mevcut yol sisteminin bize hiçbir faydası olmaz. Aksine ulaşım

[82] Daha eski Osmanlı Anadolu'sunun yolları hakkında mevcut bilgimizin vaziyeti için J. Sölch'ün incelemesi (*Byzantinisch-neugriechische Jahrbücher* I, 1920) önemli bir örnektir. Bu eserin Türk dönemini ele alan kısmı, bize zengin ön çalışmalara dayalı olarak Bitinya'da modern yol ağının oluşumu hakkında anlaşılabilir bir genel bakış sunmakta; ancak, buna karşılık, daha eski yol ağı hakkında bilinen her şeyi (s. 317'de) bir açıklamayla özetlemektedir (Hacı Edib Mohammed'in, yani Mehmed Edib'in ordu seferleri ile aynı yolu, İznik–Yenişehir–Eskişehir yolunu kullandığı [sayfanın ortası] iddiası yanlıştır; bkz. aşağıda Tablo 5, 6 ve s. 163 vd.).

Ortaçağ ve sonrası eski Osmanlı Anadolu'sunun yol durumu hakkındaki eksik bilgimiz, örneğin Franz F. Schmidt'in *die Verkehrswege in der Türkei in alter und neuer Zeit* (*Vier Vorträge über Vorderasien und die heutige Türkei*, Berlin, 1917 s. 51 vd. Alman Basımevi'nde basılmıştır. Şu anda Berlin'de mevcut olan bu nadir baskıyı Dr. Babinger sayesinde görebildim.) başlıklı bildirisinde verdiği gibi daha geniş kapsamlı özetlerde bariz bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu bildiride çok geniş kapsamlı ele alınan ve bu yüzden oldukça iyi bilinen antik çağlara ait yol ağının hemen ardından buharlı gemiler ve demiryolları çağı gelmek zorundadır.

durumuyla birlikte Avrupa öncesi zamandan ve bununla bağlantılı olarak, bilhassa demiryollarının tesisinden sonra, modern ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasıyla çözülmeye yüz tutan ve bugün yalnızca kalıntılardan oluşan eski yol sistemini yeniden tesis etmeye çalışmalıyız[83]. Bunun için elimizde birçok olağanüstü kaynak mevcuttur: Bize en yakın olanlar, daha eski Batılı seyyahların raporlarıdır. Aktardıkları bilgiler gerçi bilinmektedir, ama bildiğim kadarıyla henüz Anadolu'da eski zamanlara ait yol sistemini yeniden tesis etmek için bir araya getirilerek ele alınmamıştır. Fakat daha eski Avrupalı seyyahlar, ekseriyetle Ortaçağ ile ilgilenmişler ve kendi dönemlerinde Şark'ın içinde bulunduğu duruma genellikle ilginç bir katkı veya amaca giden araç olarak bakmışlardır. Özgün Şark araştırmaları o dönemlerde çok nadirdi. Dolayısıyla, Şark'taki yer isimlerinin yanlış aksettirilmesine, içlerinde birçok yanılgıyı barındırmalarına ve verdikleri bilgilerin aynı döneme ait seyyahlardan edindiğimiz bulgularla özdeşleştirilmesinin her zaman kolay olmamasına şaşırmamalıyız. İşte burada devreye o dönemlerde gerçeğe eski Avrupalı seyyahlardan çok daha doğrudan temas eden ve bunları birçok açıdan tamamlayan ve düzelten Şark kaynakları girer. Aşağıda genel olarak bu kaynaklardan bahsedeceğiz. İncelememizin odak noktasına Şark raporlarını yerleştiriyoruz ve Batılı seyyahları yalnızca Şark kaynaklarını tamamladıkları oranda göz önünde bulunduracağız.

---

[83] Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki yarısı için bilhassa J.C. Jirecek'in Balkan güzergâhları hakkındaki çalışmaları (*Die Heerstraße von Belgrad nach Konstantinopel*, Prag 1877 ve *Die Handelstraßen und Bergwerke von Serbien und Bosnien während des Mittelalters: Abh. D. Kgl. Böhm. Ges. D. Wiss.,* VI. seri, 10. cilt, Prag 1897) önemlidir. Anadolu hakkında neredeyse hiç ön çalışma yoktur. Haçlı Seferleri hakkındaki sayısız yazılar ise bu incelemede ancak tamamlayıcı olabilir.

Türk (henüz tam Osmanlı olmayan) Anadolu'sunun seyahat yolları hakkında Şark'a ait en eski heberler, İbn Battuta ve Hamdullah Mustafi'nin eserlerinde verilen raporlardır[84]. İbn Battuta, ne yazık ki Selçuklu sonrası beyliklerin Anadolu'su olan Rumeli seyahatini tarifinde kesin bir sıra gözetmeyip, yalnızca ziyaret ettiği büyük yerleri tarif etmiş ve bir yerden diğerine giden yollar hakkında neredeyse hiçbir şey anlatmamıştır. Bu yüzden Anadolu'daki güzergâhları her zaman kesin olarak takip edilememektedir; seyahatinde yalnızca İzmir'den hareketle, Bursa üzerinden Sinop'a gittiği ve buradan Güney Rusya'ya gitmek üzere gemiye bindiği, sonuna doğru[85] daha kesin tespit edilebilmektedir.

Hamdullah Mustafî, kozmografyasının coğrafî bölümünde bilhassa Moğol ülkesinin bir tarifini vermektedir. Anadolu'daki güzergâhları olarak yalnızca Hacı Kalfa'nın da *Cihânnümâ*'sına dahil ettiği Tebriz ve Erzurum'dan Sivas'a[86] uzanan bir güzergâh verilmiştir.

Ayrıca, bir bütün olarak bakıldığında, Osmanlı padişahlarının çeşitli seferleri de Anadolu'daki yollar için güvenilir bir kaynak olabilir. Bunlar, ilk padişahların çok az sayıda kuvvetlerle mevcut yol ağından oldukça bağımsız olarak yaptıkları akınlardan ziyade, Yıldırım Bayezid'den sonra Anado-

---

[84] Esas olarak Bizans Anadolu'sundaki durumları yansıttığından, İdrisî'nin zengin güzergâh kaynakları burada söz konusu olamaz. Aynı şekilde burada Haçlı Seferlerinin yürüyüş güzergâhları ve gittikleri yollar dönemin siyasi durumuna bağlı olduğundan (Küçük Ermenistan'ın varlığı), en eski Avrupalı seyyahlar Marko Polo, Pegolotti, Wilhelm von Rubruk (hakkında bilgi için bkz. P. Dr. Achatius Batton O.F.M, *Wilhelm von Rubruk, ein Weltreisender aus dem Franziskanerorden und seine Sendung in das Land der Tataren,* Münster i.W. 1921) da dahil edilememiştir.

[85] İbn Battuta, II, s. 309 vd.

[86] Hamdullah Mustafî, editör, G. Le Strange, s. 183 vd.; özeti s. 175.

lu'da daha geniş kapsamlı bir fetih siyaseti güden padişahların seferleri olacaktır. Ne yazık ki, Yavuz Sultan Selim dönemlerine kadar, daha eski tarihçilerin, tabii ki seferlerde kullanılan yolların kesin bir tarifini vermeyen ve en eski Osmanlı kaynakları açısından tarihsel güvenilirlikleri kontrol edilmesi gereken yetersiz haberlerine bağımlıyız[87]. Böylece Yavuz Sultan Selim'e kadar padişahların kullandıkları yollar hakkında nadiren bilgi verebilecek durumdayız. Yalnızca Timurlenk'in Yıldırım Bayezid üzerine yaptığı sefer için Ali Yezdi'nin[88] *Zafernâme* adlı eseriyle elimizde Timurlenk'in ve generallerinin seferleri hakkında bize daha ayrıntılı bilgiler veren oldukça iyi bir kaynak mevcuttur. Yine de dönemin yol ağını bu eserde yalnızca genel ve kaba hatlarıyla görebiliyoruz; ayrıntılı güzergâhlar bu eserde de mevcut değildir.

Yavuz Sultan Selim'in döneminde, seferler hakkında ayrıntılı yol güzergâhları mevcuttur. Yavuz Sultan Selim'in, eylemlerini vakanüvisler aracılığıyla ebedîleştirmeye özen gösterdiği bilinmektedir. Nasıl ki Osmanlı tarihçiliği o tarihten

---

[87] En eski kaynak olarak tabii ki yalnızca eski Osmanlı tarihçileri söz konusudur ki, bunlardan en azından biri, Muhiyeddin'in devam ettirdiği anonim olup Giese'nin yayını sayesinde erişime açılmıştır (*Die altosmanischen Chroniken Tevârîchi âli Osmân*, yayınlayan Dr. Friedrich Giese, Bölüm I, Breslau 1922). Âşıkpaşazâde'nin İstanbul'da basılan eseri (*Âşıkpaşazâde Tarihi*, İstanbul 1332) burada ne yazık ki bilimsellik açısından yeterli değildir. Neşrî'nin tarihinden, Nöldeke ZDMG, Cilt 13, 1859, s. 176–218 ve Cilt 15, 1861, s. 333–380'de özetler vermiştir.

[88] *The Zafernámeh by Mauláná Sharfuddin 'Ali of Yazd*, editör, Mauláná Muhammad Ilahdád, 2 cilt, Kalküta 1887/88; *Yıldırım Bayezid ile Savaş*: II, s. 252 vd. Fransızca tercümesi: *Histoire de Timur-Bec, comme sous le nom du grand Tamerlan, empereur des Mogols et Tatars,* trad. en français par feu Monsieur Petis de La Croix, 4 cilt, Paris 1722; *Yıldırım Bayezid ile Savaş*: III, 254 vd. (ve ayrıca IV. ciltte).

itibaren Osmanlı edebiyatına özgünlüğünü kazandıran önemli bir gelişme yaşamasını bu çabalara borçluysa, bir ruznâmecinin seferlerde özenle ve ayrıntılı olarak hazırladığı ruznâmelerin[89] tutulmasını da sağlayan yine Yavuz Sultan Selim'di. Birçok sefer hakkında böyle ruznâmeler mevcuttur ve dönemin yol durumları hakkında en güvenilir ve en değerli belgelerdir. Bu ruznâmeler çeşitli yollarla aktarılmıştır. Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sultan Süleyman döneminden kalan bazı ruznâmeler, Feridun tarafından devlet yazıları derlemesine dahil edilmiş ve böylece gelecek nesiller için kullanılmak üzere muhafaza edilmiştir[90]. Halefi ise başta Sultan

---

[89] Ruznâmeci (روزنامه جی) sıkça tarihçiler tarafından anılmaktadır, örneğin Sultan IV. Murad'ın Bağdat seferi sırasında: Naîma, ikinci baskı, III, s. 330, satır 2.

[90] Feridun Bey, *Münşî'ât us-selâtîn* (krş. EI, II, 100), 2 cilt olarak İstanbul'da iki kez basılmıştır. Birinci baskı Hicrî 1264–65/Miladî 1848–49; ikinci baskı Hicrî 1274–75/Miladî 1857–59 (Münih'te birinci baskının eksiksiz bir nüshası, Berlin'de kombine edilmiş bir nüshası vardır: I. Cilt: ikinci baskı; II. Cilt: birinci baskı; DMG Kütüphanesi, ikinci baskının Martin Hartmann'ın mirasından kalan eksiksiz bir nüshasına sahiptir). İleride alıntılar yaptığım ikinci baskı, birinci baskıdan çok daha eksiksizdir.

Feridun'un Münşi'ât'ı ile ilgili birçok el yazması mevcuttur, örneğin Viyana Ulusal Kütüphanesi'nde H.O. 158 (Flügel, I, s. 382; Hammer, GOR, IX s. 246 ve devamında tarif edilmiştir); H.O. 50 (Flügel, I, s. 293, No. 327; Hammer, GOR, IX s. 197 ve devamında tarif edilmiştir; yalnızca resmî yazışmaları ve Kanunî Sultan Süleyman'ın yürüyüş güzergâhlarını vermektedir) ve Şark Akademisi No. 83 (Kat. Krafft, s. 28; aynı yerdeki el yazması No. 489, Krafft s. 187, Feridun'un başka yerlerde de el yazması olarak ayrıca verilen *Miftâh ul-cennet* başlıklı etik makalesini içerir, örneğin Berlin el yazması c.t. 5* [Landberg 589; Pertsch, s. 12 ve devamı] ayrı olarak İstanbul'da 1289 tarihinde basılmıştır [bkz. Beln, *Journal Asiatique*, Seri VII, t. I, 1873, s. 549, No. 44], bunun dışında Feridun'un Münşi'ât'ının her iki baskısında ve M. Wickerhauser, *Wegweiser zum Verständnis der türkischen Sprache*, Viyana 1853, basılmıştır). Langlès'in *Notices et ex-*

IV. Murad olmak üzere, bazı seferlerin en azından yol güzergâhlarını anlatmıştır. Kanunî Sultan Süleyman'ın Feridun'da eksik olan bir diğer ruznâmesi, en azından Leunclavius'un

traits des manuscripts de La Bibliothèque Nationale V, Paris An VII, s. 668–668'de tarif ettiği Paris Ulusal Kütüphanesi'ndeki el yazmasında savaş ruznâmeleri bulunmadığı gibi, Britanya Müzesi'ndeki el yazmalarında da yoktur (Or. 61; Kat. Rieu, s. 80 vd.).

Aşağıda Münşi'ât'ın her iki baskısında mevcut yürüyüş güzergâhlarının bir listesini veriyorum:

	1. baskı	2. baskı
Yavuz Sultan Selim'in İran seferi 1514	–	I, 396
Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi 1516	I, 398	I, 450
Haydar Çelebi'nin günlüğü (Yavuz Sultan Selim yönetiminin son 6,5 yılı)	I, 406	I, 458
Kanunî Sultan Süleyman'ın Belgrad seferi 1521	I, 455	I, 507
Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos seferi 1522	–	I, 529
Kanunî Sultan Süleyman'ın Buda seferi 1526	–	I, 554
Kanunî Sultan Süleyman'ın Viyana seferi 1529	–	I, 566
Kanunî Sultan Süleyman'ın Köszeg seferi 1532	–	I, 577
Kanunî Sultan Süleyman'ın İran seferi 1534	–	I, 584
Kanunî Sultan Süleyman'ın Korfu seferi 1537	–	I, 598
Kanunî Sultan Süleyman'ın Boğdan seferi 1538	–	I, 602
İstanbul – Belgrad yol güzergâhı	–	II, 408
Üsküp – İstanbul yol güzergâhı	–	II, 408
Sultan IV. Murad'ın 1635 tarihli Erivan seferinin yol güzergâhı	–	II, 408
Anonim yol güzergâhı (Sultan IV. Murad'ın 1637 tarihli Bağdat seferine ilişkin)	–	II, 410

Şimdiye kadar yalnızca Viyana seferinin ruznâmesi, Avrupa'da yapılan bir baskı sayesinde, Dr. W.F.A. Behrnauer'un çevirisiyle ilim dünyasının istifadesine girmiştir: *Suleiman des Gesetzgebers (Kanunî) Tagebuch auf seinem Feldzuge nach Wien im Jahre 935-6 H./1529 D.*, Viyana 1858. Kanunî Sultan Süleyman'ın ruznâmelerinin baskısını Viyana'da Dr. Karl Ausserer hazırlamaktadır.

tercümesi şeklinde elimizde mevcuttur[91]. Feridun'un verdiği birçok devlet yazısının gerçekliğine şüphe ile yaklaşmakta haklı olsak bile, aktarılan ruznâmeler kayıtsız şartsız gerçek oldukları izlenimini vermektedirler. Esas olarak Feridun tarafından aktarıldıkları gibi, yerinde veya en azından günlük kayıtlara göre ilgili sefer tamamlandıktan sonra kaleme alındıklarını kabul etmekte tereddüt etmiyorum. Güvenirlikleri hususunda da herhangi bir şüphe duymak için hiçbir sebep yoktur; az sayıda birkaç yanlışlığın dışında, kontrol edebildi-

[91] Leunclavius'un *Pandectes*'inde, Alman baskısı: *Neuwe Chronica Türckischer Nation/von Türcken selbst beschrieben* … Hansen Lewenklaw von Amelbeurn … tarafından derlenmiştir. Franckfurt am Mayn 1590, ikinci baskı 1595, III. Bölüm, *Türckischer histori/genannt Pandectes* (her iki baskı da s. 153'ten itibaren başlar), s. 418 vd.: Feldzug Sultan Solimans wider die Persianer/von Tag zu Tag/sampt den Quartieren … verzeichnet. Neuwe Chronica Tückischer Nation, Johannes Leunclavius, *Annales Sultanorum Othmanidarum a Turcis sua lingua scripti,* Francofurdi 1594 (*İslam* 10, 1920, s. 159'a göre 1588 yılında da bir baskı mevcuttur) eserinin Almanca baskısıdır (3. Bölüm: Jo. Leunclavii, *Pandectes Historiae Turcicae, liber singularis, ad illustrandos annales,* s. 98 vd.); ancak Latin baskısında Kanunî Sultan Süleyman'ın ruznâmesi eksiktir. Lewenklau, girişte belirttiği gibi, Latince baskısını "Bay Verantio'dan Velş dilinde tercüme olarak" almıştır; dolayısıyla İnterpres Verantianus tarafından Türkçeden İtalyancaya tercüme edilmiş olabilir ve ek olarak Codex Verantianus'un (yani Anonymus Giese'nin ve devamı olan Muhiyeddin'in İtalyanca tercümesinin) arkasında bulunuyordu. Ayrıca krş. Leunclavius, *Hist. Mus. Turc.,* Francofurti 1591, s. 837, satır 8–15.

Leunclavius'un ruznâmeyi ikinci elden aktarmasına rağmen (İnterpres Verantianus görünüşe göre yalnızca mesafeleri "Velş mili" olarak vermiştir ve bu da muhtemelen ruznâmede verilen mesafelerin bir tercümesidir), ruznâmeye sadık kalmış gibi görünmektedir ve verdiği bilgilerle diğer yol güzergâhları uyum sağlamaktadır. Dolayısıyla bu eseri de güvenilir kaynaklar arasına alabiliriz. Leunclavius hakkında bilgi için bkz. *İslam* 10, 1920, s. 159 vd.

ğimiz haberler güvenilir olduklarını kanıtlamıştır ve bu yüzden bize yeni malzemeler sağlayan topografya bilgilerine de güvenebileceğimizi düşünüyorum. Dolayısıyla bu ruznâmeler, birincil derecede paha biçilmez belgelerdir.

Feridun, bu resmî ruznâmelerin yanında Yavuz Sultan Selim'in yönetiminin son altı buçuk yılı hakkında, İran ve Mısır seferinin de yol güzergâhlarını içeren[92] ve böylece mutabık kaldığı resmî savaş ruznâmelerinde verilen bilgileri tasdik eden, kronolojiye benzer bir günlük sunmaktadır. Ancak, durakları belirtirken ruznâmeler kadar kesin değildir ve daha ziyade günün siyasi hadiselerine daha fazla değer vermekte ve bundan dolayı kronolojiye benzer bir mahiyet kazanmaktadır. Bunun dışında resmî ruznâmeden bağımsız olarak oluşturulmuş gibi görünmektedir ve ruznâme kadar güvenilir olduğunu ispat etmektedir.

Zaman zaman yazarlarda, bilhassa tarihçilerde ortaya çıkan ruznâmelere dayalı yol güzergâhlarının, Feridun'un aktardığı savaş ruznâmeleri kadar güvenilir olmadığını düşünüyorum. Orijinalinden bir el daha uzak olan bu gibi aktarımlarda yanlışlıkların ve hataların kolayca yerleşmesi gayet doğaldır; kaldı ki, başka konulara dikkatini veren tarihçi, bilhassa bu konularda fazla özen göstermemiş olabilir. Bilhassa Naîma'da aktarılan ve kimi zaman gerçekten suni görünen

[92] Halil Edhem, *Tagebuch der ägyptischen Expedition des Sultans Selim I. aus Feriduns Sammlung der Staatsschriften* (Alman Şark Kütüphanesi No. X), Weimar 1916, s. 5, bu kroniğin yazarı olarak, Yavuz Sultan Selim'in Divân Kâtibi Haydar Çelebi adında bir şahsı vermektedir; ancak, yazarın adını Feridun'un kendisinde bulamadım (acaba *Sicill-i Osmanî* II, yukarıda 260'a göre Hicrî 931/Miladî 1524–25 tarihinde ölen Reisülküttap Haydar Efendi ile aynı kişi olabilir mi?).

yol güzergâhlarına şüpheyle yaklaşılması gerektiği kanısındayım[93].

Feridun ve tarihçiler tarafından aktarılan Osmanlı ordusu yürüyüş yollarını Hammer fark etmiştir ve Osmanlı İmparatorluğu tarihine dair büyük eserinin ekinde bazılarını vermiştir[94]. Sonunda bir sentez yaratmaya çalışmıştır[95], ama bu denemesi, bir taraftan o dönemlerde Şark ülkeleri hakkında coğrafî bilgilerin henüz eksik olması, diğer taraftan da bu sentezi Naîma'nın mutlak güvenilir olmayan yol güzergâhlarına dayandırdığından başarılı sayılmaz.

---

[93] *Tarîh-i Na'îmâ* (2 cilt, İstanbul Hicrî 1147/Miladî 1734; Osmanlı'da matbaanın ilk zamanlarındaki baskılarından biri; bunun hakkında bkz. Babinger, *Stambuler Buchwesen*, Leipzig 1919, s. 17). İlk zamanlarda basılan bu baskı dışında bu eserden ayrıca üç baskı daha mevcuttur (Başkonsolos Dr. J.H. Mordtmann'dan aldığım bilgiye göre). Bunlar arasında Batı'da en yaygın olanı (ve ikinci baskı dediğim), 6 cilt olarak yılı belirtilmeyen İstanbul baskısına da başvurdum. Aşağıda yalnızca birinci baskıya göre alıntı yapıyorum. Yalnızca yürüyüş yolları listesinde ikinci baskının da sayfa numarasını veriyorum.

Yol güzergâhlarını içeren diğer tarihî eserlerden bilhassa Yavuz Sultan Selim'in faaliyetlerini öven sayısız Selimnâmeler burada anılmaya değerdir; bunların arasında H.O. 33 Viyana el yazmasına göre Yusuf'un *Selimnâme*'sini kullanıyorum (Flügel, II, s. 229, No. 1008). Serasker Mustafa Paşa'nın 1578 tarihli Gürcistan seferi, *Künh ul-achbâr* adlı büyük evrensel tarihin ünlü yazarı Gelibolulu Mustafa Âlî tarafından *Nusretnâme* başlıklı bir monografide tarif edilmiştir. Bu monografinin yine H.O. 67 Viyana el yazmasını (Flügel, II, s. 238, No. 1017) kullandım. Her iki Viyana el yazmasını inceleme fırsatını Prof. V. Kraelitz–Greifenhorst'un arabuluculuğuna borçluyum. Hacı Kalfa'daki yürüyüş güzergâhı malzemesi hakkında karşılaştırma için aşağıda s. 30 vd.

[94] Joseph von Hammer, *Geschichte des osmanischen Reiches* (GOR), 10 cilt, Peşte 1827–35. Yürüyüş güzergâhları, "Açıklamalarda" ve kısmen de ciltlere ait "Haritaya dair açıklamalarda" bulunur.

[95] Bilhassa GOR, V, 753 vd.

Kısmen Feridun'da aktarılan orijinal raporlardan, kısmen de bunlar üzerinde başka tarihçilere ait incelemelerden şu yürüyüş yollarını kullandım: Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli İran seferi (Çaldıran seferi)[96], Yavuz Sultan Selim'in 1516–18 tarihli Mısır seferi[97], Kanunî Sultan Süleyman'ın 1522–23 tarihli Rodos seferi[98], Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534–35 tarihli İran seferi[99], Kanunî Sultan Süleyman'ın 1548

[96] Krş. Hammer, GOR, II, 405 vd. Yusuf'a göre aktarılan yol güzergâhı için GOR, II, 640 ve 643 vd.; neredeyse eksiksiz ruznâme için Feridun I, 396 vd.; Haydar Çelebi'nin kroniğinde: Feridun I, 458 vd.; Yusuf, *Selimnâme*, fol. 19 vd., kesin değil ve çoğu kez hatalı. Feridun'da aktarılan ruznâme, elimizde mevcut en ayrıntılı ve bu yüzden de en değerli ruznâmedir. Yalnızca diğer yol güzergâhları gibi tek tek durakların adını vermekle kalmayıp, konaklama yerinin de daha kesin tanımını vermektedir. İleride bu ruznâmeye "neredeyse" eksiksiz diyorsam, yalnızca dönüş yolunun sonunun eksik olduğunu ya da yalnızca özet olarak verildiğini anlatmak istiyorum. Çaldıran seferinde Kayseri'den itibaren dönüş yolu eksiktir. Padişahlar, seferlerden dönerken, orduyu terhis ettikten sonra çoğu zaman resmî ordu yolundan kaçınarak, en kısa yoldan eve geri dönüyorlardı. Dönüş yolu çoğu zaman ayrıntılı olarak verilmemiştir.

[97] Krş. Hammer, GOR, II, 462 vd. (yol güzergâhı verilmemiştir); neredeyse eksiksiz ruznâme Feridun I, 450 vd. (Halil Edhem çevirisi *Tagebuch der ägyptischen Expedition des Sultans Selim I. aus Feriduns Sammlung der Staatsschriften, Deutsche Orientbücherei*, No. X, Weimar 1916); Haydar Çelebi'nin kroniğinde: Feridun I, s. 477 vd.

[98] Krş. Hammer, GOR, III, 20 vd.; yol güzergâhının verildiği yer GOR, III, 628 vd.; eksiksiz ruznâme Feridun I, 529 vd.

[99] Krş. Hammer, GOR, III, 416 vd.; yol güzergâhının verildiği yer GOR, III, 678 vd.; eksiksiz, ama kısa ruznâme Feridun I, 584 vd.; Akşehir'e kadar gidiş yolunun ilk mesafesi ayrıca Berlin el yazmasında, c. Turc. 45 (Ms orient 4, 15, Pertsch, Kat., s. 87), bir derleme yazmasında, fol. 173v'de verilmiştir. Feridun'un aktardığı ruznâme, gidiş ve dönüş yolunu yalnızca kısaca ele almakta ve yalnızca durakları vermektedir. Asıl seferde çok daha ayrıntılıdır ve Sivas'ın doğusundaki

tarihli ikinci İran seferi[100], Serasker Mustafa Paşa'nın 1578 tarihli Gürcistan seferi[101], IV. Murad'ın 1635 tarihli Erivan seferi[102], IV. Murad'ın 1638 tarihli Bağdad seferi[103], IV. Meh-

---

yol hakkındaki bilgilerin de bu inceleme için kullanılmasını sağlayan değerli topografik bilgiler vermektedir.

[100] Krş. Hammer, GOR, III, 284 vd.; yol güzergâhının verildiği yer GOR, III, 717 vd.; neredeyse eksiksiz (Diyarbakır'dan sonra dönüş yolu eksik) ayrıntılı ruznâme Hans Lewenklau, *Neuwe Chronica Türckischer Nation,* Frankfurt am Mayn, 1590, s. 418 vd. Fransız elçi d'Aramon padişaha bu seferde eşlik etmiştir, ancak yolculuğu seferle tam bağdaşmamaktadır. D'Aramon padişahtan çok daha geç yola çıkmış olup, ancak Erzurum'da padişahla bir araya gelmek için daha kısa bir yoldan gitmiştir. Kanunî Sultan Süleyman'a Lewenklau'da verilen günlükte yollarını kaydettiği İran ve Mezopotamya'daki seferlerinde eşlik ettikten sonra, Filistin ve Mısır'a yolculuk yapmak üzere, 1549 yılı ilkbaharında padişahın yanından ayrılmış ve bağımsız olarak karayoluyla geri dönmüştür (*Le Voyage de Monsieur d'Aramon,* … publ. … par Ch. Schefer, Paris 1887). Lewenklau (Leunclavius) hakkında, bkz. yukarıdaki ilgili açıklama. D'Aramon hakkında bkz. aşağıda ilgili yer.

[101] Krş. Hammer, GOR, IV, 61 ve devamı; yol güzergâhının verildiği yer GOR, IV, 705 ve devamı; seferin tarifi için Mustafa Âlî, *Nusretnâme*, fol. 30 ve devamı; salt yol güzergâhı (açıklama yapmadan yalnızca durakların adları) için Mustafa Âlî, *Nusretnâme*, fol. 115 vd. (Erzurum'dan itibaren dönüş yolu eksik).

[102] Krş. Hammer, GOR, V, 193 vd. (yol güzergâhı verilmemiş); eksik yol güzergâhıyla seferin kendisi Naîma, birinci baskı, I, s. 587 vd.da; ikinci baskı, III, 237 vd.da tarif edilmiştir; yalnızca durak isimlerini ve mesafeleri sunan eksiksiz yol güzergâhı için Feridun, II, 408 vd.

[103] Karşılaştırma için Hammer, GOR, V, 230 vd.; yol güzergâhının ele alındığı yer GOR, V, 753 vd.; yol güzergâhıyla birlikte seferin tarifi için Naîma, birinci baskı, I, 633 vd.; ikinci baskı, III, 326 vd.; bilhassa birinci baskı, I, 635 vd.; ikinci baskı, III, 332 vd. Ilgın'a kadar gidiş yolunun başlangıcı, Hacı Kalfa'nın Viyana el yazmasında, Mxt. 389 (Flügel, II, s. 434, No. 1282) mevcut *Cihânnümâ* taslağında kayıtlıdır, fol. 252 v.

Feridun II, 410 ve devamında "Sivas'tan Antep üzerinden Bağdat'a" başlığı altında verilen olağan dışı anonim yol güzergâhı (yalnızca

med'in Anadolu'da (Çanakkale Boğazı'na doğru) asilere karşı 1659 tarihli seferi[104].

---

duraklar ve mesafeler), hiç şüphesiz Sultan IV. Murad'ın Bağdat seferine aittir. Yol güzergâhı, birinci bölümünde Sivas'tan Antep üzerinden Birecik'e, buradan da Adana ve Toros geçidi üzerinden Amasya'ya yapılan olağan dışı yolculuğu vermektedir. Daha sonra da Çerkeş'ten (Amasya'dan Çerkeş'e kadar yolu eksiktir) Ankara üzerinden Konya'ya. Buradan da daima kullanılan yolla Adana, Antakya, Halep, Birecik üzerinden Bağdat'a. Bir oraya, bir buraya yönelen başlangıç yolu, padişahın sefere çıkmış ordusunun yol güzergâhına benzememektedir. Yol güzergâhının yorumuyla ilgili olarak yalnızca durakların listesinde Cüllab (جلاب) durağına eklenen açıklama mevcuttur (Feridun II, 411 aşağıda):

وزير اعظم ابراهيم پاشا بو منـــزلدن عدم آباده رحلت ايلدى

"Vezîr-i a'zam İbrahim Paşa, bu menzilden adem-âbâda rıhlet eyledi". Bildiğim kadarıyla Urfa/Cüllab'da İbrahim Paşa adında bir sadrazam ölmemiştir; ancak Bağdat seferinde burada Hicrî 6 Rebiülahir 1048/Miladî 17 Ağustos 1638 tarihinde Sadrazam Bayram Paşa (bkz. Hammer, GOR, V, 242) öldüğünden, bunu muhtemelen İbrahim (ابراهيم) yerine Bayram (بيرام) olarak okumamız gerekmektedir. Konya'dan Bağdat'a kesin yürüyüşe kadar Sivas'tan itibaren yapılan tuhaf gidiş gelişler, muhtemelen Sultan IV. Murad'ın önden gönderdiği ve Hicrî Safer 1047/Miladî Haziran sonu 1637 tarihinde Sivas'tan Antep üzerinden, burada kurulu topları teftiş etmek üzere Birecik'e ve ertesi yıl padişahın ordusuna tekrar katılmak üzere, Birecik'ten kış karargâhına çekilmek için Amasya'ya giden Bayram Paşa'nın seferlerini temsil etmektedir (bkz. Naîma, birinci baskı, I, 632 orta; ikinci baskı, III, 325; GOR, V, 231).

Sultan IV. Murad'ın Bağdat seferine ait güzergâh, kısmen en azından başka yazarlarda da mevcuttur (Hammer, Solakzâde, Hasanbeyzâde, Cevrî ve Nurî'nin inceleme fırsatı bulamadığım "Bağdat fethi tarihi"ni kullanmıştır), ancak başta Naîma olmak üzere, hepsi ikinci elden verilen bu kayıtlar, güvenilir bir izlenim bırakmamaktadır ve Hacı Kalfa ile Feridun'un sadık kayıtları sayesinde Naîma'nın kayıtlarını kontrol edip, düzeltebildiğimiz için şanslıyız.

[104] Krş. Hammer, GOR, VI, 61 vd. (Açıklamada Naîma'nın yol güzergâhı); Naîma, birinci baskı, II, 693 vd. ve 704; ikinci baskı, VI, 411 vd. ve 429 vd.da yalnızca Bursa'ya kadar olan yol güzergâhı; daha ay-

Sorgulanan çeşitli kaynakların, bilhassa savaş ruznâmelerinin belgelerini bir araya getirdim. Bunlar aşağıdaki karşılaştırılmış tablolardan anlaşılabilecektir. Farklı seferlerin güzergâhları ile ilgili sefer yolu belgelerini bu yolları kervanlarla gezen çeşitli kişilerin belgelerinden bariz bir şekilde ayıran bir bağlantının mevcut olduğu görülebilir.

Oysa, bu bağlantının, söz konusu raporlardan birinin diğerlerine edebî olarak bağımlılığını ortaya koyacak boyutta olmadığı [105], böyle bir bağımlılığın kuramsal olarak aslında imkânsız olduğu, bundan başka, bireysel yolların gelişiminin (bazı durakların kapanması, bazılarının açılması, vs.) buradan okunabildiği gözlemle anlaşılabilmektedir. Bu bağlantı daha ziyade ordu yollarındaki durak sıralarının kanunen düzenlenmiş olduğuyla açıklanmaktadır. Bu hususta çok nadiren ihlal edilen talimatnameler mevcut olmalı idi. Zaman zaman talimatnamelerden sapmalar gerçekleşirdi. Bunlar, ruznâmeciler ve ayrıca tarihçiler tarafından özenle kaydediliyordu[106]. Hakkında henüz bir yürüyüş talimatnamesinin mevcut olmadığı yeni bir yol oluşturulacağı zaman, önce bir yürüyüş düzeni tanzim ediliyor[107], bu düzen, yeni durakların te-

---

rıntılı Evliya Çelebi, Dr. V, 272 vd. Naîma ve Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiler, aynı hususta bahsettikleri yerlerde ille de birbirine uyumlu değildirler. Bana göre burada Evliya Çelebi daha güvenilirdir (bkz. s. 39).

[105] Bunun gibi edebî bir bağımlılığın en iyi ihtimalle bazı durumlarda mevcut olduğu varsayılabilir, ama Naîma tarafından verilen yol güzergâhlarının tamamı için geçerli değildir.

[106] Ruznâmeler, bir durağın atlandığından, yani iki günlük yürüyüşün birleştirildiğinden bahsettiklerinde, tablolarda atlanan durağı bir çizgi (–) ile gösterdim.

[107] 1514 yılında Şah İsmail üzerine sefer düzenlediğinde (Osmanlı ordusunun İran'a ilk girişidir), Yavuz Sultan Selim Erzincan'dan Tebriz'e kadar durak düzenini düzenlediği söylenir (bkz. Hammer, GOR, II, 409).

sis edilmesi ve benzer durumlarda yürüyüş düzeninde bir değişiklik gerekli görülene kadar daha sonraki seferler için kanun kabul ediliyordu[108]. Osmanlı dönemi için de eski Halife devletinde gelenek olduğu üzere, ordunun henüz geçmemiş olduğu bölgelerde yürüyüş düzenini hazırlamak için ulakbaşına başvurulduğu, hatta bu görevin ulakbaşlarına verildiğini[109] varsayarsak, yanılmış olmayız. Zaten Müslüman ülkelerde yürüyüş yollarına dair düzenlemeler, birazdan ele alacağımız ulak sistemi ile yakın bağlantı halinde ve ulakbaşının yönetiminde idi.

Ordu komutanlarının kesin olarak bağlı olduklarını hissettikleri bu denli kesin yürüyüş talimatnameleriyle gelişmelerin çok yavaş ilerlediği bizi şaşırtmamalıdır. Aynı şekilde, ruznâmelerde görülen yürüyüş güzergâhlarının, kervanlarla seyahat eden seyyahlara ait belgelerin ortaya koyduğu Anadolu ulaşım ağından çok daha eski bir gelişme aşamasını oluşturduğunu tespit etmek zorundayız [110].

Osmanlı döneminde Anadolu'da güzergâh ağı için elimizdeki ikinci ana kaynak, Hacı Kalfa'nın ünlü *Cihânnümâ* kozmografyasıdır[111]. Anadolu Türkiye'si burada eyaletler şeklinde ele alınmış olup her bir eyaletin tarifinden sonra genelde söz konusu eyaletteki yolları ve güzergâhları sıralayan özel

---

[108] Bunun dışında da ordunun yürüyüşü için geçerli gelenekleri, kuralları ve düzenlemeleri toplamak ve işlemek ilginç olabilirdi ki, belgelerden bunun için birçok bilgi alınabilir (devriye nöbeti, geçen birliklerin iaşesi, vs.). 1683 tarihli Viyana seferi için bununla ilgili belgeleri Grzegorzewski Jan, *Z sid'zyllatow rumelijskich epoki wyprawy wiedeńskiej akta tureckie: Archivum Naukowe*, I, 6, ve Lwowie 1913, s. 1–408'de derlemiştir.

[109] Krş. Kudâma, editör, De Goeje: Bibliotheca Geographorum Arabicorum VI, s. 185, satır 7 vd.

[110] Aşağıda s. 104 vd.

[111] Yukarıda s. 59 vd.

bir bölüm gelir[112]. Tarif metninin içerisinde kimi yerlerde bazı ayrıntılar ve kimi zaman yollar hakkındaki bölümde özetlenen ve kontrol açısından yararlı olan aynı bilgiler verilmiştir.

Cihânnümâ'nın[113] tıpkıbasım metninin yapısı açısından birinci soru şöyledir: Orada verilen güzergâh malzemesinin ne kadarı gerçekten Hacı Kalfa'ya ve böylece 17. yüzyılın ilk yarısına aittir? Şans eseri olarak, elimizde *Cihânnümâ*'nın Hacı Kalfa'nın kendi elinden çıkmış, Viyana Ulusal Kütüphanesi'nde kayıtlı bir taslağı mevcuttur[114]. Bu taslakta güzergâh bölümleri daha az ayrıntılı olup tıpkıbasım metninde mevcut güzergâhların yalnızca çok azını içermektedir[115]; ancak bunların Hacı Kalfa'ya ait olduğundan emin olabiliriz. Başka bir grup güzergâh, Osmanlı ordularının, bilhassa IV. Murad'ın yukarda bahsettiğimiz yürüyüş yollarıyla yakın bağlantı için-

---

[112] Bizim için öncelikle Sivas (Djih. 627f.), Anadolu ve Karaman (Djih. 671 vd.) eyaletlerinin güzergâh bölümleri söz konusudur. Tarifin metninde ayrıca daha yerel anlamda yollara ait bilgiler de verilmektedir. Ayrıca daha büyük bir yerden en yakındaki yere (yalnızca günlük yürüyüş mesafesi olarak) ara duraklar verilmeden özet şeklinde mesafe bilgileri de bulunabilir. Zaten bilinen daha büyük yerlerin konumunu tespit etmek değil, trafik yollarının yaklaşık olarak geçtikleri yerleri takip etmek isteyen bizler için bu bilgiler değersizdir. İleride göz önünde bulundurulmamışlardır.

[113] *Cihânnümâ*'nın metin eleştirisi meseleleri hakkında krş., *Über die geographische Literatur der Osmanen,* ZDMG, 77, 1923, S. 60 ve devamındaki makalem.

[114] Viyana Mxt. 389 (Flügel, II, s. 434, No. 1282).

[115] Prof. Fr. v. Kraelitz'in arabuluculuğu sayesinde Anadolu eyaletine ait yol güzergâhlarını, fol. 118v'de baskı metnindeki tüm güzergâhlardan yalnızca altı tanesini, yani Mihaliç'ten Manisa'ya (bkz. aşağıda No. 9), Bursa'dan Bergama'ya, Ayazmend'e ve geriye (bkz. aşağıda No. 8) ve Denizli'den başlayan üç güzergâhı içeren Viyana taslağı ile karşılaştırma fırsatı buldum. Sivas (fol. 153v) eyaleti için Viyana taslağında hiçbir yol güzergâhı yoktur.

deymiş gibi görünmektedir[116]. Bunların Hacı Kalfa'ya ait olduklarını kabul etmek istiyorum, zira bir taraftan Hacı Kalfa'nın otobiyografisinden[117], aralarında Erivan[118] seferi de olmak üzere, Sultan IV. Murad'ın bazı seferlerine katıldığını biliyoruz. Dolayısıyle, söz konusu güzergâhlar hakkında verdiği bilgiler kendi şahsi tecrübelerine dayanabileceği gibi, resmî savaş ruznâmelerini şahsen incelemesine de dayanıyor olabilir. Diğer taraftan, *Cihânnümâ*'nın Viyana taslağından Hacı Kalfa'nın savaş ruznâmeleriyle ilgilendiği ve bunları incelediği anlaşılmaktadır[119]. Bunun Hacı Kalfa'nın bu yol güzergâhlarının yazarı olduğunu kanıtlamaya yeterli olduğunu düşünüyorum. Bunun dışında bu güzergâhların tarihleri için Hacı Kalfa'nın haleflerinden birinin, hatta belki de matbaacı İbra-

---

[116] Bilhassa ilk zamanlarda diyagonal yolu kullanan, Konya Ereğlisi'nde bundan ayrılan ve Sivas ve Erzurum'a giden büyük ordu yolunun güzergâhı (bkz. aşağıda s. 77 vd., No. 6, No. 13, No. 21a); ancak, Ankara'ya giden ve Busbeek ile Dernschwam'ın güzergâhıyla tuhaf bir bağlantı gösteren eski yol da sanki buraya aitmiş gibi görünmektedir. Ayrıca Sultan IV. Murad'ın Erivan seferinden dönüşü ile bağdaşan kuzey güzergâhı (bkz. aşağıda No. 15). Yalnızca *Cihânnümâ*'da Bursa'dan Çanakkale Boğazı'na gittiği belgelenen ordu yolunun (bkz. aşağıda No. 7) Hacı Kalfa'dan mı alındığından, yoksa Sultan IV. Mehmed'in 1658–59 tarihli seferinin tekrarı olarak Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa zamanındaki haberleri daha sonra *Cihânnümâ*'ya dahil eden halefinden mi kaynaklandığından emin değilim.

[117] Hacı Kalfa'nın *Mîzân ül-hak* adlı eserinin sonunda; basıldığı yer: Moritz Wickerhauser, *Wegweiser zur Verständnis der türkishen Sprache, eine deutsch-türkische Chrestomathie*, Viyana 1853; Türkçe metni s. 159 vd.; çevirisi s. 166 vd.

[118] Wickerhauser, Türkçe metni s. 161; çevirisi s. 168.

[119] Viyana taslağında fol. 252v'de Sultan IV. Murad'ın Bağdat yol güzergâhı (Hacı Kalfa, bu sefere katılmamıştır; bkz. otobiyografisi için Wickerhauser, Türkçe metni s. 161, alttan satır 7; çevirisi s. 169) ve fol. 253 v'de Kanunî Sultan Süleyman'ın Macaristan seferi yol güzergâhının bir kısmı bulunmaktadır.

him Müteferrika'nın bunları dahil ettiğinin anlaşılması da çok büyük bir fark yaratmayacaktır. Neticede bunları savaş ruznâmelerinden almıştır. Diğer güzergâhların Hacı Kalfa'ya mı, yoksa haleflerinden birine mi ait oldukları belirsizdir; yine de metne çok fazla ilave yaptıklarına inanmak istemiyorum. Gerçekten de güzergâhlarla ilgili malzemeler metne eklenmişse bile, bunu yapan kişi, ilaveleri genelde ilave olarak işaretleyen matbaacı İbrahim Müteferrika değil, Hacı Kalfa'nın *Cihânnümâ*'yı Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa dönemindeki durumuna getiren halefi olabilir[120]. Dolayısıyla metne ilaveler yapıldığını varsayacak olsak bile, bu ilaveler 17. yüzyıla, yani yaklaşık olarak Evliya Çelebi ile aynı zamana ait olmalıdır.

Böylece *Cihânnümâ*'da mevcut güzergâh malzemesinin büyük bir bölümünün Hacı Kalfa'ya ait olduğunu kabul edersek, şu soru ortaya çıkmaktadır: Bu güzergâh planlarını nereden aldı? Hacı Kalfa şahsen çok seyahat etmiş olmasına ve katıldığı seferlerde birçok şeyi şahsen görmüş olmasına rağmen, sunduğu tüm güzergâh malzemelerinin kendi incelemelerine veya keşiflerine dayalı olduğunu kabul edemeyiz. Üstelik az önce yukarıda savaş ruznâmelerini kullandığını da tespit ettik. Dolayısıyla diğer yol güzergâhları için herhangi bir yazılı kaynak kullandığını tahmin etmek zorundayız. Öncelikle daha eski coğrafya kaynaklarını düşünelim: Gerçekten de Hamdullah Mustafi'de Anadolu'ya temas eden tek gü-

[120] Lefke ve Söğüt arasında hac yolu ile ilgili olarak, Djih. 671, z. 6 (aşağıda s. 123, No. 6e, *β*) yalnızca Köprülü Mehmed Paşa dönemindeki halefe ait olabilecek bir açıklama mevcuttur. Çanakkale Boğazı'na giden ordu yolu hakkında bkz. önceki sayfa, Not 65 v. s. 30. Hacı Kalfa'nın halefi meselesinde bir kez daha makalem *Die geographische Literatur der Osmanen*, ZDMG, 77, 1923, s. 61'e atıfta bulunuyorum.

zergâh, *Cihânnümâ*'da da verilmiştir[121]. Bunun dışında daha eski yazarlarda Anadolu'nun güzergâhları hakkında fazla bilgi bulunamamıştır: Hacı Kalfa'dan hemen önceki selefi ve diğer ana kaynak Mehmed Âşık'ta hiçbir güzergâh bilgisi yoktur. Burada İdrisî ve İbn Hurdadbih gibi daha eski coğrafyacıların kısmen oldukça ayrıntılı malzemeleri –şansımıza diyebiliriz– göz önüne alınmamıştır[122].

Hacı Kalfa'nın kendi gözlemlerine dayalı bilgileri ve yürüyüş yollarıyla daha eski yazarlardan aktardığı yol güzergâhları dışında, ana kaynak olarak hiç şüphesiz atlı ulak ve tatarlar için çıkartılan talimatnameler[123] söz konusudur. Gerek eski Halifelik devletinde, gerekse daha sonraki tavâif-i mülûk dönemi İslam devletlerinde, Roma'nın *cursus publicus* ["devlet eliyle gönderim"] sistemi anlayışı içinde yürütülen posta hizmetlerinin, bilhassa İbn Hurdadbih'in bilgi verdiği bir devlet kurumu olarak, önemli bir rol oynadığını[124] bilmekteyiz. Aynı hususun Osmanlı İmparatorluğu için de ge-

---

[121] Erzurum'dan Erzincan üzerinden Sivas'a giden yol (bkz. aşağıda No. 21a).

[122] Hacı Kalfa gerçi İdrisî'nin eserini biliyormuş gibi görünmektedir, ama bu eseri çok yoğun kullandığına dair bir ize rastlamadım. Anlaşıldığı kadarıyla Mehmed Âşık da bu eseri kullanmamıştır.

[123] Atlı postacıyı ve postacılığı tanımlayan Arapça *barîd* (بريد) kelimesi muhtemelen Latince'den (*veredus*) alınmadır; Türkçede *ulak* (اولاق) kelimesi (Evliya Çelebi de her yerde bu kelimeyi kullanmıştır) ve daha sonraki zamanlarda ayrıca *sürücü* (سورجى) kelimesi kullanılmıştır (örneğin Evliya Çelebi V, 14, satır 2); postacı ve kurye için kullanılan bir diğer kelime, bilindiği üzere, Evliya Çelebi tarafından da kullanılan (örneğin RAS, 22, 416r, satır 8) *tatar* (تاتار) kelimesidir.

[124] Halife devletinde postacılık hakkında bkz. A. Sprengen, *Die Post- und Reiserouten des Orients*, I. kitap (yayınlanan tek kitaptır), AKM, III, 3, Leipzig 1864 ve R. Hartmann'ın makalesi *Barîd*, EI, I, 685 vd.; El-Umarî'ye göre Memlûklarda postacılık hakkında bkz. R. Hartmann: ZDMG, 70, 1916, 477 vd.

çerli olduğunu kabul etmek, herhalde yanlış olmayacaktır[125]. Seferler sırasında uyulan ve ruznâmelerde ifade bulan kesin durak düzeni, eski *Sâhib al-Barîd* sistemine uyan böyle bir kurumun varlığına işaret etmektedir. Hacı Kalfa'da verildiği üzere, Anadolu'nun neredeyse her yerini eşit bir şekilde kaplayan güzergâh ağının nispeten eksiksiz oluşunun en yakın açıklaması, ulaklar için Hacı Kalfa'nın bir memur olarak kolayca elde edebileceği muhtemel olan bu gibi yazılı güzergâh talimatnamelerinin kaleme alınmış olmasıdır. Osmanlı döneminden bu tür güzergâh el kitaplarının veya talimatnamelerinin muhafaza edilip edilmediğini[126] ne yazık ki henüz öğrenemedim. Lâkin *Cihânnümâ* dışında da bunun işaretleri mevcuttur[127].

---

[125] Prof. Tschudi, Osmanlı ulak sisteminin zararları hakkında önemli bir yere dikkatimi çekti: Lütfi Paşa, *Tevârîh-i Âli-Osmânî,* Viyana el yazması H.O. 17a (Flügel II, s. 224, No. 1001, I), fol. 87v–92v.

[126] Kısmen el kitabı, kısmen ulaklar tarafından kullanılan basit talimatlar şeklindeki bu yol talimatları, hiç şüphesiz ezelden beri vardı. Roma zamanından kalma yol güzergâhları da muhtemelen bu talimatlara dayanmaktadır. İbn Hurdadbih'in *Kitâb al-Masâlik wa'l-Mamâlik* adlı kitabındaki yol güzergâhları bilindiği üzere devletin posta güzergâhları hakkındaki resmî belgelere dayanmaktadır. Bu kitap, posta hizmetleri memurları için talimatnâme olarak görülmelidir.

[127] El yazmalarında, bilhassa koleksiyon el yazmalarında kısmen ulaklar için bu gibi talimatlara dayanan ve kısmen *Cihânnümâ*'nın yol güzergâhlarıyla uyumlu yol güzergâhları bulunmaktadır. Bu araştırma için Leipzig Üniversitesi'nin fol. 115r ve devamında bazı güzergâhları, örneğin Tiflis'e gidiş ve dönüş, Tokat'a gidiş ve dönüş, Mekke ve Kudüs'e gidiş ve bazı Rumeli yol güzergâhlarını veren 1025 sayılı Türkçe el yazmasını (bundan böyle "Leipzig yol güzergâh kitabı") kullanabildim. Başkonsolos J.H. Mordtmann'ın elinde Rumeli için 18. yüzyıldan kalma Yunanca basılmış bir Λρομολόγιον mevcuttur. Daha eski salnâmelerde de atlı ulaklar (*tatarlar*) için güzergâhlar verilmektedir.

Hacı Kalfa'nın verdiği bilgilerle ilgili olarak metin ve kaynak eleştirisi açısından ileri sürülen endişeleri değerlendirmek gerekirse, *Cihânnümâ*'nın sunduğu güzergâh ağının koordineli olmayıp, ulaşımın daha eski ve daha yeni aşamalarının yan yana ve karışık olarak verildiğini belirtmek zorundayız. Bir yolun geçerliliği için yaklaşık 200 yıllık bir oynama payı (yürüyüş yolları hakkında elimize bilgilerin ulaştığı 1500 yılından sonra *Cihânnümâ*'nın devamı olan yaklaşık 1700 yılına kadar) bırakmak zorundayız. Bu, yürüyüş yollarının zaman bakımından kesin olarak tanzim edildiğine dair bilgiler çerçevesinde, *Cihânnümâ*'da verilen bilgilerin değerini azaltmaktadır. Daha önce de gördüğümüz gibi, *Cihânnümâ*'da verilen güzergâh malzemesinin büyük çoğunluğu muhtemelen Hacı Kalfa'nın kendisine aittir. Orduların yürüyüş yollarını veriyormuş gibi görünen bilgilerin, Sultan IV. Murad'ın yürüyüş güzergâhlarıyla bariz bağlantılar gösterdiği göz önüne alınsa da, bir sınırlama yaparak, güzergâh bilgilerinin çoğunluğu için yalnızca Hacı Kalfa'nın yaşadığı dönemin, yani Sultan IV. Murad veya Sultan İbrahim dönemlerinin söz konusu olabileceğini belirtmek zorundayız. Mantıkî olarak, Hacı Kalfa da herhalde atlı ulaklar için öngörülen talimatnamelerden daha yeni olanları kullanmıştır. *Cihânnümâ*'da verilen güzergâhların zaman açısından tespitindeki belirsizlikler, *Cihânnümâ*'nın nispeten eksiksiz olmasıyla dengelenmektedir.

Osmanlı Anadolu'sundaki yol ağı için üçüncü ana kaynak, Evliya Çelebi'dir[128]. Evliya Çelebi, birçok kez Anadolu'yu

[128] *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*, şimdiye kadar 6 cilt yayınlanmıştır (tamamı 10 cilttir), Dersâadet 1314–1315 (Cilt I–V) ve 1318 (Cilt VI); bu baskı, bundan böyle Dr. olarak alıntılanacaktır. Eserin ilk iki bölümünü Hammer, şu anda Londra Royal Asiatic Society Kütüphanesi'nde bulunan el yazmasına dayanarak tercüme etmiştir: *Narra-*

gezmiştir ve maiyetinde bulunduğu efendilerin emriyle ana güzergâhlardan da sapmıştır. Anadolu, nadiren seyahatinin asıl hedefi olmuş, daha ziyade doğu ve güneydoğudaki ülkelere yaptığı büyük gezilerde Anadolu'yu daima geçiş ülkesi olarak kullanmıştır. Dolayısıyla Anadolu'da asıl gezdiği yerler kuzey ve doğudur. Bu bölgeler, bizim için en bilinmeyen bölgelere dahil olduğundan, gezilerini anlatmasıyla yaptığı yardımlara müteşekkiriz[129]. Raporlarında, en çok kullandığı ana yollar, daha az kullanılan yan yollardan belirgin bir şekilde ayrılmaktadır. Evliya Çelebi'nin güzergâhlarının bizim için en önemli değeri, onun döneminde kullanılan ulaşım yollarına dair açıklamaya dayanan, yaşamdan alınmış bir resme sahip olmamızdır. Tasviri, resmî ordu yollarına[130] değil, bunlardan birçok farklılık gösteren kervan yollarına dayanmak-

---

tive of Travels in Europe, Asia and Africa in the Seventeenth Century by Evliya Efendi. Transl. from the Turkish by Ritter Joseph von Hammer (Odiental Translation Fund), Londra, vol. Bölüm I, 1834; Bölüm 2, 1846; vol. II, 1850.

[129] Evliya çelebi'nin Doğu Anadolu yol güzergâhlarının bir kısmını, Fırat ve Dicle nehirlerinin kaynaklarının bölgesindeki güzergâhları R. Hartmann, değerli eseri *Zu Evlijas Tschelebis Reisen im oberen Euphrat- und Tigrisgebiet: Islam* 9, 1919, s. 184–244'te ele almıştır. R. Hartmann'ın incelemelerini Anadolu'nun tamamı ve biraz daha meslekî bir sınırlamayla kullanıyorum.

[130] Anlaşıldığı kadarıyla ordu yolları 17. yüzyılda gerçekten de yalnızca resmî ordu seferlerinde, genellikle padişahın bizzat sefere çıktığı zamanlarda kullanılıyordu. Evliya Çelebi'nin, maiyetinde yolculuk ettiği devlet erkânı, savaş ruznâmelerinde de görülebileceği üzere, kısmen padişahların da seferlerinden geri dönerlerken, orduyu terhis ettikten sonra sıkça kullandıkları kervan yollarını kullanıyordu. Evliya Çelebi, asıl ordu yolunu yalnızca 1658–1659 yıllarında Sultan IV. Mehmed'in Çanakkale seferine katıldığında kullanmıştır (bkz. No. 6a, c, d ve No. 7).

tadır. Raporlarını daha da değerli hale getiren husus ise ait oldukları yılın özenle belirtilmiş olmasıdır[131].

[131] Evliya Çelebi'nin yolculukları, baskıda mevcut bölümlerde verildikleri kadarıyla şöyledir:

1. Bursa yolculuğu; Muharrem 1050 başı/Nisan 1640 sonundan 5 Safer 1050/27 Mayıs 1640 tarihine kadar: Dr. II, 4 vd. (bkz. aşağıda No. 4).
2. Deniz yoluyla İzmit'e: Rebiülevvel 1050 başları/Haziran 1640 sonu: Dr. II, 60 ve devamı (bkz. aşağıda No. 2, a).
3. Trabzon ve Batum'a deniz yolculuğu: Cemaziyelevvel 1050/Ağustos 1640: Dr. II, 69 vd. (bkz. aşağıda No. 1); buna Evliya Çelebi'nin Kırım üzerinden aynı yılın Şaban ayı başlarında/Kasım 1640 tarihinde geri döndüğü (Dr. II, 141 aşağıda) Azak seferi de eklendi (Dr. II, 113 vd.).
4. Defterdar Salihzâde Mehmed Paşa (ölümü Recep 1066/Nisan–Mayıs 1656; *Sicill-i Osmanî* IV, 168) ile karayoluyla Erzurum'a: Recep 1056/Ağustos 1646 tarihinde başlamıştır (Dr.'de yılı belirtilmemiş olup, TschM'de yanlışlıkla 1050 yılı verilmiştir): Dr. II, 166 ve devamı (bkz. aşağıda No. 15). Maveraünnehir ve Azerbaycan'a yapılan çeşitli akınlardan sonra 18 Zilkade 1057/15 Aralık 1647 tarihinde Erzurum'dan dönüş: Dr. II, 373 vd. Ankara üzerinden dönüş yolu, Evliye Çelebi için ilginç bir ilave yolculuk olmuştur, zira valilikten azledilen Mehmed Paşa, celalî Varvar Ali Paşa ile (*Sicill-i Osmanî* III, 513, Vardar Ali Pasha) müzakerelere girişmiştir (bkz. aşağıda No. 15d; 17; 18c; 19a). Evliya Çelebi, babasının ölüm haberini aldığında, 2 Cemaziyelevvel 1058/Haziran–Temmuz 1648 tarihinde tek başına Beypazarı'ndan İstanbul'a geri döndü (Dr. II, 458 vd.; aşağıda No. 18b).
5. Silahdar Murtaza Paşa (*Sicill-i Osmanî*'de yoktur) ile Şam'a: Başlangıcı Şaban 1058/Ağustos 1648 sonu: Dr. II, 4761 ve devamı; asıl bilgiler ise ancak Dr. III, 1 ve devamında verilmiştir (bkz. aşağıda No. 6); Filistin ve Suriye'de, ardından da Hicrî 1059/Miladî 1649 yılında Mısır ve Hicaz'da kutsal yerlere yapılan bir yolculuktan sonra (Dr. I, 288, alttan satır 4.), Halep'ten Sivas'a yolculuğu gelmektedir: Dr. III, 144 vd. Bu yolculuğu takip etmek biraz zordur. Mezopotamya'da pek muhtemel görünmeyen karışık bir yolculuğu, yine dolaylı bir şekilde Kuzeydoğu Toroslardan Sivas'a yapılan bir yolculuk takip eder. Bu yolculuğa bir de Kayseri, Bor ve Aksaray üzerinden bir bölüm ilave edilmektedir

Buna karşın, onun döneminde Anadolu yol ağını oluşturmak için, Evliya Çelebi'nin verdiği bilgileri kullanırken çeşitli zorlukları göz önünde bulundurmak gerektiğini belirtmek isteriz. Evliya Çelebi öncelikle isimleri aktarırken hatalıdır ve bu esnada kimi zaman yer isimlerinin biçimini oldukça önemli ölçüde bozan[132] bir etimolojileştirme dürtüsüne ka-

---

(bkz. aşağıda No. 13c; 20b; 23; 24). Sivas'tan itibaren Evliya Çelebi Diyarbakır eyaletine ve Ermenistan'a yolculuk yapmıştır: Dr. III, 210 vd. (bkz. aşağıda No. 22b). Murtaza Paşa, Sivas'taki valilik makamından azledildikten ve yerine Evliya Çelebi'nin amcası Melek Ahmed Paşa getirildikten sonra (*Sicill-i Osmanî* IV, 509), 1 Cemaziyelevvel 1060/Mayıs 1650 başında İstanbul'a dönüş yolculuğu başlamıştır: Dr. III, 235 vd. (yine birçok aykırılık ve belirsizlik barındırmaktadır; bkz. aşağıda No. 15d γ; 19a γ). Evliya Çelebi, 15 Recep 1060/14 Temmuz 1650 tarihinde (Dr. III, 254) İstanbul'a varmıştır.

6. Yeni sadrazam İpşir Paşa'yı almak üzere, Melek Ahmed Paşa'nın görevlendirmesiyle at üzerinde Konya'ya; topografik raporu yoktur: Dr. III, 503 vd.
7. Melek Ahmed Paşa ile birlikte Diyarbakır üzerinden Van'a; başlangıcı 1 Cemaziyelevvel 1065/Mart 1655 başı: Dr. IV, 3 vd. (bkz. aşağıda 19a *δ*; 22a). Buradan önce İran ve Bağdat'a uzun bir yolculuk yapmıştır: Dr. IV, 271 vd. Daha sonra Hicrî 1066 yılında (Miladî Kasım 1655) Erzurum üzerinden Van'dan dönüş (Van Gölü'nde Erciş) (Dr. V, 39 vd.); Ramazan 1066/Haziran 1656 sonunda Üsküdar'a varış.
8. Sultan IV. Mehmed'in Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa (ölümü 7 Rebiülevvel 1072/1 Kasım 1661, *Sicill-i Osmanî* IV, 173) ile celalî Abaza Hasan Paşa'ya karşı Anadolu eyaletinde seferi (*Sicill-i Osmanî* II, 137); Üsküdar'dan Recep 1069/Nisan 1659 tarihinde yola çıkış; yürüyüş İzmit ve Bursa üzerinden padişahın yeni kurulan kaleleri teftiş ettiği Çanakkale Boğazı'na yapılmıştır. Padişah buradan Edirne'ye dönmüştür: Dr. V, 272 vd. (bkz. aşağıda No. 6a, c, d; 7).

Karşılaştırma için ayrıca yukarıda s. 81, dipnot 104.

[132] Daha hafif bozulmalar, örneğin, Niksar (نیکسار) yerine Nikhisar (نیکحصار) (Dr. II, 194 vd.), Torbalı Göynük (طوربالی کوینك) (Dr. II, 459) yerine Türbeli Köylük (تربه لی کویلك – *Türbeli köy, Akşemseddin*

pılmaktadır veya yer isimlerini bildiği başka isimlere uyarlamaktadır[133]. Durakların sırasını sıkça karıştırması ise daha da önemlidir[134]. Evliya Çelebi bu açıdan kimi zaman diğer kaynaklara başvurmadan çözülmesi mümkün olmayan büyük karışıklıklara sebep olmuştur. Evliya Çelebi ayrıca bu gibi hataları kesin bir kararlılıkla ifade ettiği ve bu hatalarda kararlılıkla ısrar ettiği için, verdiği bilgiler, yalnızca onlar kullanıldığı takdirde, topografya açısından tespitlerin doğruluğuna dair şüphe uyandırmaya uygundur. Evliya Çelebi'nin yolda kayıtlarını ayrıntılı olarak tutmasına rağmen, anlaşıl-

---

türbesi), Çekerek Nehri için Çekirge (چكركه) (Dr. V, 68 ve 73), vb. Anlamadığı yer isimlerini açıklamak söz konusu olduğunda, Evliya Çelebi bize çok saçma anekdotlar sunmaktadır: İlgili Osmanlı fatihi, daha sonra yer ismi haline gelen fetihle ilgili bir şeyler yapmış oluyor. Karşılaştırma için örneğin İzmit (Dr. II, 63), Giresun (Dr. II, 79), Ladik (Dr. II, 390). Yer isimlerinin etimolojik açıdan bir açıklamasını yapmak, Osmanlı yazınında çok sevilen bir şeydi; Mekke'ye hac yolculuklarına dair raporlarda da buraya ait birçok şey bulunabilir.
Evliya Çelebi'nin bu etimoloji bağımlılığının yanı sıra aslında etimolojik açıdan gayet açık isimlerin basit bir telaffuzunu aksettiren yer ismi biçimleri de görülebilir, örneğin Karadeniz kıyısında Akçeşehir اقچه شهر için Akçaşar (اقچه شار) gibi (yer isminin geçtiği her yerde).

133 Evliya Çelebi, Nallıhan'ı genelde (ناللى خان) veya (etimolojik açıdan Na'llı Han نعللى خان diye yazılır) Nazilli Han (نازللى خان) olarak yazdığında, Büyük Menderes Ovası'ndaki Nazilli kentine bir uyarlama olduğunu düşünüyorum. Aynı şekilde Kelkid كلكيد için sürekli olarak kullandığı Kerkük (كركوك) de ünlü Kerkük şehrine bir uyarlama olabilir.

134 Yanlış sıralamaya dair birçok örnekten Dr. II, 458'de Köstebek'in gerçekte Nallıhan ve Göynük arasında bulunmasına rağmen, yanlışlıkla Sarılar ve Nallıhan arasında olduğu söylendiği yeri örnek gösteriyorum. Evliya Çelebi'nin raporlarındaki tutarsızlıklara dair burada rastgele seçilmiş olup, hepsi neredeyse hep aynı yerde bulunan örnekler, bu hataların sıklığına ışık tutmakta olup, büyük bir bölümü kopyaları çıkartan kâtiplerin değil, Evliya Çelebi'nin kendisinin hatalarıdır.

dığı kadarıyla kimi zamanlarda daha sonra keyfi olarak düzenlediği bazı hususları biraz karıştırmıştır[135]. Ayrıca her seferinde muhtemelen kayıt tutmaya fırsatı olmamıştır veya bazı şeyleri kaybetmiştir. İlgili bölümleri ya hiç vermemiş[136] ya da keyfi olarak tamamlamıştır. Bu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Evliya Çelebi'nin bu hatalı veya eksik bilgilerine sıkça rastlayacağız[137].

Evliya Çelebi'nin doğruyu söyleme alışkanlığının derecesi hakkında da birkaç söz söylemek gerekir. Evliya Çelebi'nin sıkça, severek ve kimi zaman da oldukça abarttığı bilinmektedir. Bilhassa verdiği rakamlara güvenilemez. Bunun dışında anlattıklarından bazılarını da silip atmak gerekir. Seyahatnamesi önyargısız bir şekilde okunduğu takdirde, hayalimizde tarif edilen bölgeler hakkında ister istemez İstanbul ve çevresi veya Avrupa'da alışık olduğumuz tarzda iyi yetişmiş, mutlu ufuklara dair bir resim canlanır. Tesisleri, itibarlı insanları ve buna ait her şeyle her bir yer. Ancak, bu ideal betimlemenin Anadolu için Evliya Çelebi'de göründüğü kadar doğru olmadığını, dönemin seyyahlarından vaziyetin o dönemlerde de şimdikinden farklı olmadığını biliyoruz. Aksine, Sultan III. Murad döneminden itibaren baş gösteren kanlı

---

[135] Dr. II, 176 ve devamında örneğin Kars, Dulkadir'den Elbistan'a buraya hiçbir şekilde ait olması mümkün olmayan Kayseri, Bor ve Aksaray güzergâhı dahil edilmiştir.

[136] Örneğin Dr. III, 252'de Kastamonu yolculuğu hakkında yalnızca başlığın ve Evliya Çelebi'nin eksik bilgilerini belgeleyen tek bir cümlenin kaldığı eksik bölüm.

[137] Evliya Çelebi'nin Kalecik'in doğusunda kalan bölge için yarattığı büyük karışıklık için bkz. aşağıda No. 19a. Murtaza Paşa'nın Hicrî 1060/Miladî 1650 yılında (Dr. III, 235 vd.) geri çekilişi de Evliya Çelebi tarafından aktarıldığı şekilde doğru değildir. Sivas, Zile, Çorum, Çankırı, vs. gibi noktalar, doğru olabilir. Ancak, yolculuğun Evliya Çelebi tarafından aktarıldığı gibi geçtiğinden şüpheliyim (bkz. aşağıda No. 19a ve No. 15 d γ).

İran savaşlarının ve halefi Sultan IV. Murad zamanında yaşanan karışıklıkların, ülkeyi perişan ettiğini varsaymak zorundayız. Yine de Evliya Çelebi'nin gerçekten yalan söylediğini nadiren kanıtlayabiliriz. Daha ziyade vasat ve renksiz olan şeyleri genel olarak hoş renklerle canlandırarak basitleştirdiği, ama diğer taraftan geçitlerin aşılması, hava koşulları, vb. gibi gerçek zorlukları abarttığı ve böylece iyi bir kontrast etkisi yarattığı söylenebilir. Güzergâhların tarifi için bu tabii ki çok önemli değildir. Üstelik genel olarak yukarıda belirtilen sınırlamalarla Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere güvenebileceğimizi düşünüyoruz; yine de anlatımında ilerleyemediği zamanlarda Evliya Çelebi'nin herhangi bir yerden malzeme ödünç almaya çok da uzak olmadığını unutmamalıyız[138].

Böylece Evliya Çelebi'nin anlattıkları için kaynak kullanıp kullanmadığı sorusuna geliyoruz. Başka coğrafî eserlerden haberdar olduğu kesindir; bu eserlere göre Hacı Kalfa gibi sistematik bir şekilde çalışmadığı da kesindir. Buna karşın, bu eserlerden zaman zaman bilgileri neredeyse kelimesi kelimesine aldığını kabul edebiliriz[139]. Ancak, yol güzergâhları hakkındaki bilgiler için bu çok daha nadiren söz konusudur[140].

---

[138] Mezopotamya'da belirli bir düzene konulamayan gidiş gelişler (Dr. III, 160) bana çok şüpheli görünmektedir.

[139] Bilhassa tarihî ve istatistikî bilgiler.

[140] Yalnızca Aksaray hakkındaki şüpheli bölümde (karşılaştırma için bkz. yukarıda s. 93 dipnot 135), Dr. III, 194, Evliya Çelebi'nin bizzat geçmediği ve belki de bu bölümün tamamını yanlış göstermeye müsait yol güzergâhları verilmiştir (bkz. aşağıda No. 20b). Anlaşıldığı kadarıyla Evliya Çelebi, *Cihânnümâ*'yı bilmiyordu. Buna karşın Evliya Çelebi ve *Cihânnümâ*'nın bazı ortak hataları dikkat çekicidir, örneğin Gügercinlik (كوكَرجينلك) Köprüsü (bkz. aşağıda) ve İnepazarı (اينه بازارى)'nın yanlış yere yerleştirilmesi gibi. İlgili yerde gerekli açıklamalar yapılmıştır.

Evliya Çelebi'nin raporlarına karşı tüm bu endişelere, elimizdeki tıpkıbasımda[141] mevcut Evliya metnine karşı duyulan endişeler de eklenmektedir. Elimizdeki tıpkıbasımının, bu dünya seyyahına ait metnin bilimsel açıdan güvenilir bir reprodüksiyonunu sunmaktan uzak olduğu, daha ziyade bu metnin, ayrıca önemli yerleri atlayan[142] modernleştirilmiş bir açımlaması olarak kabul edilmesi gerektiği bilinmektedir. Dolayısıyla tıpkıbasım metninin yanında, İstanbul'da iki eksiksiz nüshası bulunan el yazmalarını da göz önünde bulundurmak gerekir[143]; günümüzde Alman milletinden sıradan bir fani için bu el yazmalarını incelemek mümkün olmadığından, ne yazık ki sadece Batı'da bulunan eksik el yazması malzemeleri kullanabildim[144].

---

[141] 6 cilt, Dersâadet (İkdâm) 1314–1315 ve (6. cilt) 1318.

[142] Başka bir yerde Evliya Çelebi'nin eserindeki metin durumlarını ele alabilmeyi umuyorum.

[143] Üsküdar, Pertev Paşa Kütüphanesi No. 458–462 ve İstanbul, Beşir Ağa Kütüphanesi No. 448–452. Tschudi ve Menzel'in el yazması (şu anda Kiel'de Dr. Menzel'in elindedir; bir zamanlar Prof. Tschudi'ye aitti; ileride Prof. Tschudi'nin bana verdiği fotoğraflar, Tsch. ve el yazmasının kendisi TschM. olarak tanımlanmıştır) da bu iki el yazmasıyla aynı kalemden gelmektedir. İlk üç bölüm ve dördüncü bölümü içeren Viyana Ulusal Kütüphanesi H.O. 193 (Flügel, II, No. 128k, aşağıda W. olarak tanımlanmıştır) el yazmaları buna dayanmaktadır (gerçekten de birbirlerine çok benzeyen bu iki el yazmasının yazısı bakımından bir Evliya Çelebi nüshasına ait olup olmadıkları da göz önünde bulundurulmalıdır). Bu el yazması grubu tarafından aktarılan metin, gerçek Evliya Çelebi metninin sadık bir aktarımı olabilirken, Londra'daki Royal Asiatic Society'nin ilk dört bölümü içeren ve Hammer'in ilk iki bölümünün çevirisine (*Narrative of Travels in Europe, Asia and Africa,* Londra 1834, 1846, 1850) dayanan 22 ve 23 sayılı el yazmaları (bundan böyle RAS olarak anılacaktır) daha az güvenilir bir metin sunabilir.

[144] RAS Kütüphanesi'nin ve Viyana Ulusal Kütüphanesi'nin yardımları sayesinde muhafaza ettikleri el yazmalarını inceleme ve siyah beyaz fotoğraflardan kopyalar alma fırsatını buldum. Tschudi ve Menzel'in el yazmasından Prof. Tschudi'nin bana ödünç verdiği fotoğrafları

Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinin araştırmacıların önüne attığı engeller, bu eseri kullanırken büyük bir dikkatle hareket etmeyi gerektirecek kadar çoktur. Bununla birlikte çoğunluğu savaş ruznâmelerinde ve *Cihânnümâ*'da mevcut resmî güzergâh bilgilerini dönemin canlı gezi trafiğinden alı-

---

kullandım. Aşağıda Anadolu ile ilgili metin kısımlarına ait olup, bu şekilde el yazmalarıyla karşılaştırabildiğim bir tablo veriyorum:

	Dr.	Tsch.	RAS	W.
Başlangıç	II, 173, satır 4	53		
Bitiş	II, 178, satır 15	– 56		
Başlangıç	II, 178, alttan satır 8		22, 319v	
Başlangıç	II, 183, satır 11	62	(22, 321r, satır 10)	
Bitiş	II, 198, satır 1	– 72		
Bitiş	II, 199, satır 14		– 22, 326r	
Başlangıç	II, 384, satır 11		22, 404v	
Bitiş	II, 419, alttan satır 4		– 22, 420r	
Başlangıç	II, 425, satır 19	73		
Başlangıç	II, 425, alttan satır 3	(73, satır 16)	22, 423r	
Bitiş	II, 439, satır 15	(87, satır 16)	– 22, 428r	
Bitiş	II, 455, satır 17	– 114		
Başlangıç	III, 18, satır 2		23, 7v	
Bitiş	III, 30, satır 7		– 23, 14v	
Başlangıç	III, 165, satır 9		23, 69v	
Bitiş	III, 215, satır 16		– 23, 92r	
Başlangıç	III, 235, satır 4		23, 100v	
Bitiş	III, 258, satır 6		– 23, 108v	
Başlangıç	IV, 3, satır 1			3v
Bitiş	IV, 7, alttan satır 8			– 5v
Başlangıç	IV, 19, satır 10			12v
Bitiş	IV, 24, alttan satır 6			– 15r

Evliya Çelebi'nin eserinin ikinci bölümü söz konusu olduğu oranda, RAS el yazmasındaki yerler için, RAS el yazmasına dayanan Hammer'in çevirisine başvurdum.

Dr. Menzel'in yardımları sayesinde daha sonra Tschudi ve Menzel'in el yazmasını da inceleme fırsatım oldu. Bu el yazmasından doğrudan aldığım bilgiler, daha önce de dediğim gibi, aşağıda TschM. olarak işaretlenmiştir.

nan değerli bilgilerle tamamlamış olması itibariyle önem arz etmektedir.

Cihânnümâ'da mevcut güzergâh malzemelerinin yorumlanması ve tarihleri için de Evliya Çelebi bizi memnun eden bilgiler vermektedir. Savaş ruznâmelerinin güzergâhlarıyla *Cihânnümâ*'nın güzergâhları arasında kesin bağlantılar tespit ettiğimizde nasıl *Cihânnümâ*'daki güzergâhların belirli, hatta tabiri caizse daha eski bir tabakasını ayırabildiysek, Hacı Kalfa'ya ait güzergâhların Evliya Çelebi'nin her birinin tarihini özenle attığı güzergâhlarıyla temas noktaları, bu güzergâhların daha yeni bir tabakasını işaret etmektedir[145]. Ancak, bu daha yeni tabakanın Hacı Kalfa'ya mı, yoksa Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa döneminde yaşamış selefine mi ait olduğu sorusu cevapsız kalmaktadır[146]. Daha önce de ima ettiğim gibi, sonuncu olasılığı daha muhtemelmiş gibi göstermek gerekmemektedir; her iki ulaşım yolu sistemi daha ziyade bilhassa Hacı Kalfa zamanında, yani Sultan IV. Murad döneminde, muhtemelen paralel olarak kullanılmıştır. Kendi döneminde başka bir ulaşım ağı oluşmasına ve kervan trafiği için de kullanılmaya başlamasına rağmen, IV. Murad, seleflerinin imparatorluğun görkemli zamanlarından kalan eski ordu yollarını tercih ediyordu.

Anadolu yol sistemi için Osmanlı yazınından bu üç ana kaynağın yanı sıra, çok az kaynak söz konusudur. Osmanlı'nın coğrafî yazını zaten çok zengin olmadığı gibi, yukarıda ayrıntılı olarak ele aldıklarımızın dışında, amaçlarımıza hiz-

[145] Beypazarı üzerinden Ankara'ya giden yeni yol (bkz. aşağıda No. 18b) ve ordu yolu üzerinden Çanakkale Boğazı'na giden yol (bkz. aşağıda No. 7) ve kısmen kuzey kervan yolu (bkz. aşağıda No. 15) hiç şüphesiz buraya aittir.

[146] Hacı Kalfa'da Sultan IV. Murad'ın Erivan seferinden dönüşünü çok fazla hatırlatan kuzey kervan yolunda bu pek mümkün değildir. Ancak, Çanakkale Boğazı'na giden ordu yolunda mümkün olabilir.

met edebilecek neredeyse hiçbir şey yoktur. Hacı Kalfa'nın *Cihânnümâ*'sı için ana kaynaklardan biri olan Mehmed Âşık, ne yazık ki yol güzergâhları vermemektedir ve çeşitli bölümlere yayılmış notlarından, Anadolu'ya yaptığı yalnızca iki gezi yeniden oluşturulabilmektedir[147]. Seydi Ali Reis gerçi hem Hindistan'a yaptığı maceralı yolculuğa çıkarken, hem de geri dönerken Anadolu'dan geçmiştir, ama bilgileri öyle kısa ve ayrıca çelişkilidir ki, çok az olumlu bilgiler alınabilmektedir[148]. Yalnızca İstanbul'dan Mekke'ye giden hac yolunun ilk bölümü olarak genel itibariyle ilgi çeken büyük diyagonal yol için zengin malzemeler var elimizde; bu malzemeleri diyagonal yolun girişinde ayrıntılı olarak ele aldım[149]. Yol ağının tarihi ve yeniden oluşturulması için Osmanlı yazınından şu anda elde edebileceklerimiz bunlardır[150]. Buna ek olarak, Arap

---

[147] Mehmed Âşık, *Menâzir ül-'avâlim*, bitiş tarihi Hicrî 1060/Miladî 1598; Viyana el yazması Mxt. 314 (Flügel, Kat. II, s. 431, No. 1279). Mehmed Âşık, Hicrî 992 ve 993/Miladî 1584–1585 yıllarında Canik sancağından Kastamonu'ya (bkz. aşağıda No. 16c) ve buradan da kuzey kervan yolunu kullanarak (bkz. aşağıda No. 15), İstanbul'a yolculuk yapmıştır. Buradan da Hicrî 993/Miladî 1585 yılında Bursa üzerinden Manisa'ya ve Hicrî 994/Miladî 1586 yılında İzmir'e (bkz. aşağıda No. 9) ve buradan da gemiyle Selanik'e (bkz. aşağıda s. 118, dipnot 228) gitmiştir.

[148] Seydi Ali Reis, Kâtibi Rûmî, *Mir'ât ul-memâlik,* Dersaadet 1313 baskısı, İngilizce çevirisi A. Vambery, *The travels and adventures of the Turkish admiral Sidi Ali Reis*, Londra 1899. Diyagonal yolda Halep'e gidişinden yalnızca kısaca bahsetmektedir; baskının 12. sayfası. Diyarbakır'dan Sivas ve Ankara üzerinden Üsküdar'a dönüşünü daha ayrıntılı olarak anlatmaktadır; baskının 96. sayfası (Vambery çevirisi s. 104 vd.). Her iki tarif de raporun tamamına karşı ihtiyat gerektiren çelişkiler ve başka dikkat çekici hususları barındırmaktadır (bkz. aşağıda No. 18b ve 20c).

[149] Bkz. aşağıda s. 129 vd.

[150] Piri Reis, büyük deniz atlası *Bahriye*'de diğer hususların yanında ayrıca Anadolu'nun orta kısmındaki kıyıları tarif etmiş olup, bu da

yazınından da bir temsilciye, Evliya Çelebi'nin bir çağdaşı olan Antakya Patriği Makarius'a da başvurabiliriz[151].

Evliya Çelebi ve Hacı Kalfa tarafından sunulan güzergâh malzemesini açıklamak ve tamamlamak için, Batılı seyyahlara, bilhassa eski yollardan geçen ve Evliya Çelebi ve Hacı Kalfa'nın atlı ulaklarıyla aynı duraklarda konaklayan daha eski seyyahlara başvurmak gerekir. Daha yeni seyyahlar, gerçi yerlerin kimliklerinin saptanması için vazgeçilmez birer kaynaktır[152] ama, güzergâhların tespiti için söz konusu bile olamazlar; zira bir taraftan yol ağı son yüzyılda hiç de önemsiz sayılmayacak değişikliklere uğramıştır; diğer taraftan seyyahlardan çoğu günümüzde bilinen ve çoğunlukla yolların uzağında bulunan antik harabelerle ilgilenmekte, dolayısıyla bu harabelerden dolayı ana ulaşım yollarından sapmaktadırlar; üçüncü olarak da zamane seyyahlar, bilimin henüz keşfedilmemiş bölgelerini ("Kiepert'in haritası üzerindeki beyaz

---

bizim konumuza aittir, zira Evliya Çelebi'nin Anadolu'nun Karadeniz kıyıları boyunca yaptığı seyahat de burada ele alınmaktadır. Yine de Prof. Kahle'den beklemekte olduğum Piri Reis baskısından dolayı verdiği bilgileri buraya eklemedim. Hac yolunun kıyı boyunca kısa bir mesafede ilerlediği yerde (Karanlık Kapı'dan İskenderun'a kadar, bkz. aşağıda s. 145, No. 61) Piri Reis'ten biraz destek alınabilirdi, ancak tam da bu kısmı, İssos (İskenderun) Körfezi'ni atlamıştır.

[151] Makarius'u yalnızca İngilizce çevirisi olarak kullanabildim: *The Travels of Macarius, Patriarch of Antioch, written by his attendant Archdeacon Paul of Aleppo in Arabic,* F.C. Belfour çevirisi, Londra 1829. Arapça orijinali British Museum, Şark bölümü, Add. 18427 [Mitt. Barnett] altında mevcuttur. Makarius, Bizans takvimine göre 7160 yılında/Miladî 1652–1653 yılında diyagonal yol üzerinde İstanbul'a yolculuk yapmıştır. Rusya'yı gezdikten sonra, Bizans 7168/Miladî 1660 yılında Ünye–Niksar–Tokat–Sivas–Elbistan–Maraş üzerinden Halep'e döndü.

[152] Batılı Anadolu kaynakları hakkında genel olarak bkz. yukarıda s. 64.

yerleri") keşfetmek için, üzerinden geçilebilir yollardan bilerek sakınmaktadırlar.

Aynı şekilde Anadolu'yu gezen daha eski seyyahlardan da hepsi kullanılamaz. Birçoğu, yalnızca özet halinde, içinde yeni bir şeyler öğrenemeyeceğimiz kısa yol bilgileri ve yer tarifleri vermektedir. Buna karşın, Osmanlı yazarlarından bildiğimiz yol güzergâhlarıyla yeni seyyahların yol güzergâhlarından çok daha fazla uyuşan eksiksiz yol güzergâhları sunan seyyahlar önemlidir. Lâkin burada da bir ayrım yapmak zorundayız ve her iki seyyah kategorisinin Anadolu gezisini severek yapmış olmalarına rağmen, güzergâhları hakkında daha kesin bilgiler veren daha eski seyyahlar arasından asıl hedefleri Anadolu'yu gezmek olmayan, daha ziyade seferde bulunan "Büyük Türk'e" ulaşmak veya başka bir sebepten[153]

[153] Anadolu'ya (padişahın bulunduğu Amasya'ya) yapılan böyle bir elçilik yolculuğunun klasik bir örneği, maiyetinde derin bilgi sahibi ve çok yönlü ilgi alanları olan Dernschwam'ın da bulunduğu Avusturya elçisi Busbeek'in yolculuğudur. Busbeek'in defalarca basılan ve şekil açısından mükemmel yolculuk mektupları, ne yazık ki bilimsel topografik araştırmalar için zemin olarak değerlendirilebilecek kadar güvenilir değildir. İlk baskısı, Augerii Gislenii A Busbequio, *Itinera Constantinopolitanum et Amasianum,* Antwerp 1581 (Anadolu yolculuğu s. 69 vd.) olup, A. Gislenii Busbequio, *Omnia quae exstant,* Ludg. Batavorum, örneğin 1633 (Bölüm *Augerii Gislenii Busbequii Legationis Turcicae Epistolae quattuor: epistola prima*; Anadolu yolculuğu s. 75 vd.). H. Zimmerer, *Beiträge zur Kenntnis des Orients*, I, 1902/03, s. 98–139'daki *Vier türkische Sendschreiben Busbecks* mektuplarının çevirisine başlamıştır (ancak, Anadolu yolculuğu burada verilmemiştir). Bilimsel açıdan bugüne kadar yalnız Kiepert'in alıntısı, *Hans Dernschwams orientalische Reise 1553-55 aus Handschriften mitgeteilt im Globus*, Cilt 52, 1887, s. 186 vd., 202 vd., 214 vd., 230 ve devamında (Anadolu yolculuğu s. 214–220, 230–235'te verilmiştir; eserin tamamı derleme olarak da yayınlanmıştır, Brunschweig 1887) erişime açık olan Dernschwam'ın el yazması çok daha değerlidir (ayrıca bkz. *Monats-*

dolayı ya da daha uzak bir hedefe, kutsal topraklara veya İran'a, hatta Hindistan'a[154] gitmek üzere mecburen Anadolu

---

ber. D. Kgl. Preuß. Ak. D. Wiss., Berlin 1864, s. 307 ve devamında H. Kiepert'in makalesi: 13 Temmuz 1863 tarihli oturum). Çok önemli olan bu raporun Augsburg orijinal el yazmasına göre Babinger tarafından yayını (bkz. *Islam* 12, s. 131) şu anda elimizdedir: *Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinasien (1553/1555)* … herausg. … von Frans Babinger, *Studien zur Fugger-Geschichte* dergisinin 7. kitabı olarak 1923 yılında Münih ve Leipzig'de yayınlanmıştır. Heinrich Zimmerer'in *Ludwigshafener Gymnasialprogramm 1899* içerisinde alıntılarıyla karşılaştırma için Babinger, a.g.e., Ek. Ayrıca bkz. Babinger'in *Ungarishe Rundschau*, 1914, s. 41–52 içinde Dernschwam makaleleri; *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik,* Viyana, Cilt 35, 1912–1913, s. 535 vd. ve 542 vd.; Cilt 36, 1913–1914, s. 133 vd. ve 187 ve bilhassa *Die Erde*, cilt 2, Weimar 1913–1914, s. 207 vd. Benzer, ancak çok daha geniş kapsamlı bir elçilik yolculuğu, Kanunî Sultan Süleyman'a 1548 tarihli İran seferinde eşlik eden Fransız elçi d'Aramon'un elçilik yolculuğudur (*le Voyage de Monsieur d'Aramon, ambassadeur pour le roy en levant, escript par noble homme Jean Chesneau*, … publ. … par M.Ch. Schefer, Paris 1887; bu yolculuk hakkında karşılaştırma için ayrıca bkz. yukarıda s. 25, dipnot 2). Kozmografyası (André Thevet, *La comsographie universelle*, Paris 1575, Cilt VII vd., s. 220 vd.) d'Aramon'un gezdiği yerlerle karşılaştırılması gereken kozmograf André Thevet de bu yolculuğa katılmıştır.

[154] Örneğin John Newberie'nin C. Ritter tarafından da kullanılan 1579 tarihli yolculuğu (İran dönüşü) (*Two voyages of M.J. Newberie* … S. Purchas, *Hakluytus Posthmuss or Purchas His Pilgrimes*, Londra 1625–1626, II, s. 1418 vd.; Hollanda baskısı *Twee Reysen van Johann Newberie* …, Leyden 1706). Ayrıca Jean Baptiste Tavernier, *Six Voyages, en Turqie en Perse et aux Indes*, Paris 1679 (Almanca çeviri: Johann Baptisten Taverniers, …, *Vierzig-Jährige Reise-Beschreibung,* Nürnberg 1681). Tavernier, birinci cilt, s. 5 ve devamında (Almanca çevirisi s. 2 vd.), 1631 yılında İran'a yaptığı yolculuğun kuzey kervan yoluyla birleşen güzergâhını ve s. 95 ve devamında (Almanca çevirisi s. 36 vd.) İzmir'den Anadolu'yu boydan

topraklarına ayak basan seyyahları tercih etmeliyiz. Yalnızca bu seyyahlarda belirtilen yolların gerçekten de yaşadıkları dönemde genel olarak kullanılan ulaşım yolları olduklarından emin olabiliriz. Paul Lucas ve Tournefort ve Anadolu'da bir orada bir burada gezen birçok başkaları, genel olarak kervan yollarına bağlı olmalarına ve bu yüzden her zaman kullanılan kervan yollarını bir zamane seyyahtan daha fazla kullanmak zorunda olmalarına rağmen, zamane araştırmacı gezginleri türüne çok daha yakındırlar. Daha eski seyyahlar arasında ayrıca bir kategori daha göz önüne alınmalıdır: Osmanlı yazarları ve Avrupalı seyyahlar arasında en önemli bağı oluşturdukları için, verdikleri bilgilerde Osmanlı yazılı kaynaklarıyla arasında bariz bir bağlantısı olanlar[155].

---

boya geçerek, Tokat'a uzanan güzergâhı vermektedir (yolculuğu 1657). Ayrıca *Les Voyages et Observations du Sieur de la Boullaye-le-Gouz*, Paris 1657, s. 62 ve devamında Şark'ta bildiği kervan yollarının kısa bir özetini; s. 65 ve devamında ise İran yolculuğunun güzergâhını (kuzey kervan yolu) vermektedir.

[155] Burada bilhassa bahsedilmesi gerekenler şöyledir: Otter, *Voyage en Turquie et en Perse*, 2 cilt, Paris 1748. Otter, 1736 yılında İran elçisiyle İstanbul'dan İsfahan'a yolculuk yapmıştır ve Anadolu'yu geçerken büyük diyagonal yolu kullanmıştır. 1743 yılında dönüşü sırasında ise kuzey kervan yolu boyunca yolculuk yapmıştır. Sürekli olarak Şarkî coğrafyacıları da göz önünde bulunduran tek seyyahtır. Örneğin Abulfida'dan sürekli alıntılar yapmaktadır ve yalnızca Géographe Turc (Türk coğrafyacı) diye bahsettiği Hacı Kalfa'nın o dönemlerde basılan *Cihânnümâ*'sından haberdardır. *Cihânnümâ*'nın metnine benzerlikler, raporunun her yerinde görülebilir. Bu yüzden verdiği duraklar, büyük ölçüde Osmanlı kaynaklarında verilen bilgilere uymaktadır ve verdiği durak isimleri o dönem için oldukça düzgündür (Otter, coğrafî isimleri doğru vermeye çok değer vermektedir). Verdiği bilgiler, bizim için Osmanlı kaynaklarındaki bilgilerle bağlantı açısından çok önemli olsa da, raporunu değerlendirirken yine de fazla ileri gidilmemelidir: Otter o anda bulunduğu durak hakkında kendisini aşan bilgilerde bariz bir şekilde *Cihânnümâ*'nın çevirisini yapmaktadır.

İlerleyen bölümlerde, Osmanlı Anadolu'sunun yol sistemini, elimde mevcut Osmanlı kaynaklarına göre ortaya çıktığı haliyle sunmakla yetindim. Daha eskiler de dahil olmak üzere, Avrupalı seyyahlara yalnızca Osmanlı raporlarını tamamladıkları ve açıkladıkları oranda başvurdum; tabii ki eskileri yenilerden daha fazla kullandım ve çok sayıda Avrupalı rapordan amacımıza uygun görünenleri seçtim[156]. Bu sınırlar dahilinde de bölgeyi yeterince ele almadığımın bilincinde-

---

Ayrıca beşinci bölümü (Cilt III) Anadolu'yu ele alan Richard Pococke, *A Description of the East and some other countries*, 3 cilt halinde 6 bölüm, Londra 1745 de ilginç bir eserdir: Richard Pococke'nin Almanca çevirisi: *Beschreibung des Morgenlandes*, Erlangen 1755 ve 1771–1773; Fransızca çevirisi *Voyage de Richard Pockocke*, Paris 1772, 6 cilt. Pococke ayrıca raporların dışında kendi yaptığı yolculuklarla ilgili olarak çoğunlukla Osmanlı yol güzergâhlarıyla benzerlik gösteren ve kısmen tatarların güzergâh kurallarını belgeleyen, ama belki de *Cihânnümâ*'dan (karşılaştırma için: ilginç lapsus calami aşağıda s. 140, dipnot 2) alınan yol güzergâhları vermektedir; örneğin s. 83 vd. (Fransızca çeviri V, s. 166 vd.; Almanca çeviri 123 vd.); diyagonal yol Antakya–Üsküdar; s. 90 vd. (Fransızca çeviri s. 196 vd.; Almanca çeviri 134); Ankara–Kayseri; s. 91 (Fransızca çeviri s. 200 vd.; Almanca çeviri 135 vd.); Ankara–Tosya–Amasya–Tokat; s. 91 vd. (Fransızca çeviri s. 204 vd.; Almanca çeviri 136 vd.) Ankara–İstanbul. Fransız bir albay tarafından *Journal asiatique*, Cilt IX, 1826, s. 225'te aktardığı 1826 tarihli özet halindeki Erzurum–İstanbul güzergâhı da muhtemelen bir güzergâh talimatına dayanmaktadır.

[156] Yukarıda verdiğim seyahatnâmelerin incelediğim tek güzergâhlar olmadığını söylememe sanırım gerek yoktur. Çalışmam sırasında kimi zaman başka eserlerden de alıntı yaptım. İçinde hiçbir şey bulamadığım ve amacıma uygun görünmeyen eserlerden alıntı yapmaktan kaçındım. Kaynakların çokluğu karşısında bazı şeyleri atlamış olmam da mümkündür. Bu hususta anlayışınızı bekliyorum; ayrıca tamamlayıcı bilgiler için minnettar olurum.

yim[157] (zaten şu anda zamanı da değil gibi görünüyor). Çalışmam, daha ziyade Osmanlı Anadolusu'nun tarihî coğrafyası için, Osmanlı yazarlarını konu itibariyle sınırları belirlenmiş özel bir alan için kullanma yolunda bir başlangıçtır[158].

Osmanlı yazarlarından Anadolu yol sistemi hakkında bize sunulan resim, esas olarak her ikisi de en azından bir süre (17. yüzyılın başlarında, bilhassa Sultan IV. Murad döneminde) yan yana var olan iki farklı sistemden oluştuğuna dair bir resimdir. Ordu yolları, daha eski sistemi temsil eder: Üsküdar'dan Antakya'ya uzanan ve daha eski güzergâhını belirleyen büyük diyagonal yol; Ereğli'de bu yoldan sapan ve Sivas üzerinden Erzurum'a giden yol; Bursa'dan Çanakkale Boğazı'na[159] giden yol ve muhtemelen Eskişehir'den Ankara'ya giden yol. Daha yeni sistem, kervan yollarından oluşur ve en önemlileri şöyledir: Yukarıda adı geçen diyagonal yola yalnızca kısmen temas eden ve bunun daha yeni güzergâhını temsil eden diyagonal yol; ayrıca Üsküdar'dan Bolu, Tosya, Amasya, Tokat üzerinden Sivas'a giden ve bunun Malatya ve

---

[157] Osmanlı yazınında daha fazla güzergâh malzemesi bulabileceğimi umut ediyorum.

[158] Osmanlı araştırmalarının tüm alanlarında faaliyet gösterdiği gibi, Anadolu'nun coğrafyası için Osmanlı kaynaklarını değerlendirmeyi de ilk kez deneyen şahsı burada anmak istiyorum: Joseph von Hammer. Uygun olan her yerde bu hususta bahsetmektedir. Daha önce de belirttiğim gibi, büyük Osmanlı İmparatorluğu Tarihi'nin eklerinde o dönemde elinde olan imkânları en iyi şekilde kullanmaya çalışarak, yürüyüş yollarını açıklamıştır. Bu hususta çalışmaları bilhassa şunlardır: *Über die Geographie der asiatischen Türkei,* Jahrbücher der Literatur, Viyana 1821, Cilt 13, s. 213–265 ve Cilt 14, s. 21–88; ayrıca *Umblick auf einer Reise von Constantinopel nach Brussa*, Peşte 1818.

[159] Bu yolu burada yalnızca ordu yolu özelliğinden dolayı belirttim; daha eski tabakaya ait olup olmadığından emin olmadığım gibi, bunu pek muhtemel de görmüyorum (bkz. yukarıda s. 84, dipnot 116).

Diyarbakır yönündeki devamından oluşan kuzey kervan yolu ve 17. yüzyılda kervan trafiği için önemli bir yer tutan Tokat'tan Erzincan ve Erzurum'a giden yolla bu yolun Osmancık'tan Merzifon, Niksar üzerinden Erzincan ve Erzurum'a giden farklı bir güzergâhı; ayrıca Üsküdar'dan Beypazarı üzerinden Ankara'ya ve Bursa'dan Manisa ve İzmir'e giden yol.

İki yol sistemi tabakasının farklılıklarından anlayabileceğimiz, öncelikle diyagonal yolun bilhassa daha eski tabakada olağanüstü konumudur. Kervan yollarından oluşan daha yeni tabaka, diyagonal yolun gerçekten yalnızca başkentin Suriye ve belki de Güney Mezopotamya ve Irak ile bağlantısı olarak doğal konumuna sahip, İstanbul yönünde tamamen doğal bir yol ağıyken, ordu yollarından oluşan daha eski sistem, aslında tek bir yoldan, yani ister güneydoğudan, ister kuzeydoğudan olsun, doğuya orduları taşımak zorunda olan diyagonal yoldan oluşmaktadır. Bu yoldan kuzeydoğuya, yani Sivas, Erzurum ve Tebriz'e gitmek için, Ereğli'de diyagonal yoldan sapan ve Sivas'a, buradan da doğuya giden bir yol kullanılırdı. Aslında, bu dikkat çekici görüngünün sebebi, muhtemelen yalnızca doğrudan bir yolun Ermenistan ve Azerbaycan'a gidebileceği Anadolu'nun kuzey kesiminin daha yüksek dağlarla kaplı olmasına karşın, büyük Tuz Gölü'nün güneyinde yolların daha rahat geçilebilmesi değildir[160]. Daha ziyade bu büyük diyagonal yolun, Bizans İmparatorluğu ve Türk beylikleri arasında Anadolu'ya sahip olmak için yüzyıllar boyunca süren kavgada kendini muhafaza edebilen tek ya

[160] Evliya Çelebi'nin de şahit olduğu üzere, eyalet valilerinin savaşlarının tamamı, kuzey yolu boyunca meydana gelmiştir. Ancak, söz konusu olanlar, padişahın sefere çıktığı kalabalık ordular değildi. Daha önceki birçok bireysel ordu seferi de kuzey güzergâhını kullanmıştır (en azından Ankara üzerinden), örneğin Timurlenk ve Uzun Hasan'a karşı Fatih Sultan Mehmed.

da daha sakin zamanlar geldiğinde, yeniden düzenli bir trafiğin geliştiği ilk yol olduğu kanısındayım. Zamanla bu yola gitgide daha fazla İstanbul'a yönelen yeni bir yol ağı eklenmiştir. Dolayısıyla bu iki tabakayla elimizde iki farklı oluşum süreci aşaması mevcuttur ki, daha eski aşamanın muhafazasını muhtemelen ordu yolu ağı olarak hizmet görmesine borçluyuz, zira böyle bir yolun gelişmesi için Şark'ın gelişiminde genel olarak görülen yavaşlığa[161] da bir derece daha eklemek gerekir.

"Ordu yolundan", "yollardan" ve benzeri şeylerden bahsettiğimde, buna tabii ki ihtiyatla yaklaşmak gerekir; Leonhard'ın[162] Anadolu'nun iç kesimlerinde günümüz ulaşım yolları hakkında anlattıkları hiç şüphesiz bizi ilgilendiren daha eski zamanlardaki ulaşım yolları için de geçerlidir. Güzergâh dendiğinde genel olarak yalnızca ne yazık ki sadece son noktaları belli olan, onun dışında ise birçok değişik biçime izin veren tek bir yürüyüş yönünden bahsedilmektedir[163]. Çoğunlukla rastladığımız değişik biçimleri de belki buna borçluyuz. O dönemlerde sıkça kullanılan İzmit–Bolu–Tosya yolunun bugünkü durumu hakkında bilgi için Leonhard (s. 391 ve devamı)'a bakılabilir. Bu yolun o dönemlerde bize daha ziyade bir trafik engeli gibi görünen yerlere sahip olduğu, Evliya

---

[161] Karşılaştırma için Kiepert, *Globus*, 52, 1887, s. 235'de Busbeek ve Dernschwam tarafından kullanılan eski Ankara yolunun güneye doğu bariz bir şekilde sapmasına dair açıklamaları.

[162] Richard Leonhard, *Paphlagonia, Reisen und Forschungen im nördlichen Kleinasien*, Berlin 1915, s. 388 vd.

[163] Orduların yürüyüş güzergâhları için konaklanan günlük yürüyüşlerin durak noktalarının bile kesin olmadığını ve konaklama yerlerinin de sabit noktalardan oldukça uzak olduğunu, güzergâhlardan sıkça anlayabiliriz (karşılaştırma için örneğin Altıntaş konaklama yeri hakkında çeşitli seferlerde verilen bilgiler, aşağıda s. 171 vd.).

Çelebi'nin Direklibel [İmad/İskilip] geçişini anlatmasıyla anlaşılmaktadır[164].

Elde ettiğim sonuçları, ekteki haritada işaretledim. Gerek bu iki yolun tabakalarını, gerekse daha önemsiz yolların alındığı kaynakları, güzergâhları farklı çizerek işaretledim[165]. Harita üzerindeki açıklamalar olarak, Kiepert'in haritasında bulunan noktaları da haritanın kenarında verdim[166]. Kiepert'in haritasında bulunmayan, ama güvenilir kaynaklarda verilen bilgilerle neredeyse kesin olarak belirlenebilen noktaları Arapça verdim. Belirlenmesi mümkün olmayan noktaları hiç belirtmedim. Haritada verilen güzergâhlar, aşağıdaki ilgili güzergâhların ele alındığı numaralarla gösterilmiştir.

Aşağıda farklı güvenilir kaynaklar tarafından aktarılan güzergâhları sırasıyla ele alacağım. Sahil güzergâhlarıyla (No. 1–3) başlayarak, İstanbul–Bursa arasında yerel ulaşıma hizmet eden yol (No. 4–5); akabinde Anadolu yol ağının belkemiği olarak diyagonal yol (No. 6); daha sonra sırasıyla batıdan doğuya doğru iç kesimlerdeki yollar; önce diyagonal

---

[164] Dr. II, 182; Hammer çevirisi 97.

[165] Ordu yolları çift çizgi (=), eskimiş ordu yolları ve güzergâhı kesin olmayanlar aralıklı çift çizgi (= = =), kervan yolları tek bir çizgi (–) ile gösterilmiştir. Her iki yolun kesiştiği yerlerde yalnızca ordu yolu gösterilmiştir. Zorunlu olarak ordu veya kervan yolu olarak kabul edilmesi gerekmeyen güzergâhlarda bir bütün olarak topladığım yürüyüş yollarını noktalı çizgi (– . – . –), *Cihânnümâ*'nın güzergâhlarını aralıklı çizgi (– – – –), Evliya Çelebi'nin ve diğer Şarkî seyyahların güzergâhlarını, işaretleyebildiğim kadarıyla noktalı çizgi (….) ile işaretledim ve her seferinde önceki bir sınıfa daha sonraki bir sınıf karşısında öncelik tanıdım. Yavuz Sultan Selim'in yol güzergâhlarında belirtilen imparatorluk sınırları artı işaretli çizgi (+ + + +) ile gösterilmiştir.

[166] Kiepert'in verdiği isimlerin her zaman doğru olmadığını bilmeme rağmen, genel olarak Kiepert'in haritasında verilen isimleri takip ettim. Bazı durumlarda ise bana daha doğru gelen bir ismi kullandım.

yolun batısındaki yollar (No. 7–12); daha sonra Sivas'a doğru bağlantısı (No. 23); ardından da ordu yollarının kuzeyinde ve doğusunda Niksar, Tokat, Sivas hattına kadar olan yollar (No. 14–20) ve nihayet bu hattın doğusunda Ermenistan'a giden yol (No. 21) ve Güneydoğu Toros yolları (No. 22–25) ile devam edeceğim.

İncelemeye tâbi bölgemizin doğu sınırı olarak Trabzon–Fırat–Güneydoğu Toroslar–Amanos (Nur) dağları hattını alsak da, güzergâhları son noktalarına kadar takip etmek üzere zaman zaman bu hattan ayrılabiliriz.

Yol güzergâhlarını, yardımcı olabilecek tüm bilgilerle birlikte mümkün olduğunca eksiksiz vermeye çalıştım[167]. Gerek Şark, gerekse Avrupa kaynakları olmak üzere, birçok kaynaktan daha fazla karşılaştırma yapabileceğim malzemelere sahip olduğum yolları, tablo şeklinde verdim[168].

---

[167] Bu durumda Kiepert'in haritasıyla bağdaştırabildiğim noktaları Latince (Kiepert'in yazım şekliyle) verdim, ama parantez içinde Arapça orijinal yazım şeklini de ekledim. Bağdaştıramadığım noktalarda yalnızca Arapça verdim. Metinde, haritada gösterilmeyen yer isimlerini ve Avrupalı yazarlardan aldığım yer isimlerini Latince veriyorum, ama *italik* olarak.

[168] Bu tablolarda aynı yol için çeşitli güvenilir kaynaklar tarafından verilen tüm noktalar görülebilir. Açıkça ana durak olarak belirtilmiş noktaların (günlük yürüyüşün hedefi) üzeri veya altı çizilmiştir. İki güvenilir kaynak tarafından verilen noktalar birbirlerine uyumlu değilseler ve böylece güzergâhın kısmen farklı olabileceği varsayılabiliyor ise her iki kaynağın bilgileri çift çizgi ile birbirlerinden ayrılmıştır. Yol güzergâhında bir durağın atlandığı açıkça belirtilmiş ise (ve böylece iki günlük yürüyüş bir araya toplanmış ise), bu husus yatay çizgi (–) ile belirtilmiştir. Son sütun olarak da ilgili adın bugün yer olarak taşıdığı ismi ekliyorum ve bu esnada genelde Kiepert'in haritasını takip ediyorum.

1. KARADENİZ SAHİLLERİNDE SEYİR

(Dr. II, 69 vd.; TschM. II, 37 vd.;
Hammer, 35 vd.)

Hicrî Cemaziyevvel 1050/Miladî Ağustos 1640 başında Evliya Çelebi, Kitabcı Ömer Pâşâ (كتابجى عمر پاشا)'ya Trabzon valiliğine giderken eşlik etti. Buradan da Azak[169] kuşatmasına katılarak, Kırım üzerinden İstanbul'a geri döndü. Bizim için burada yalnızca Trabzon'a gidiş güzergâhı önemlidir. Güzergâhı şöyledir[170]:

İstanbul – 3 saat – Yeniköy (يكى كوى) – 7 saat – Rumelikavağı (قواق قلعسى) – 3 mil – Riva (اروه اسكله سى) – 36 mil – Şile (شيله قصبه سى) – Kefken (كفكن قصبه سى) – 100 mil – Kerpe Cezi-resi (كرپه قصبه سى) – Sakarya Nehri (صقريه نهرى) – Akçeşehir (اقچه شار) – Çoban Kalesi (چوبان قلعه سى)[171] – Filyos Çayı (فيليوس نهرى)[172] –Tofadar Nehri (توفادار نهرى) – Bartın Su – (بارطين نهرى) – Bartın (بارطين قلعه سى) – 18 mil – Amasra (اماصره قلعه سى) – Kapı-su Nehri (قپو نهرى)[173]– 40 mil – Kidros Limanı (كدوز ليمانى)[174] – 70[175] mil – Kerembe Burnu (كرنبه برونى) [176] – İneboli (اينه بولى) – Şâtırköy (شاطر كوى) – 20 mil – İstifan (استيفان قريه سى) – Sinop

---

[169] Bu sefer hakkında bkz. Hammer, GOR, V, 310 vd.

[170] Karşılaştırma için ayrıca Alman Denizcilik Bakanlığı tarafından yayınlanan *Segelhandbuch für das Schwarze Mee*, Berlin 1906, s. 381 vd. Karadeniz sahillerinin geç Ortaçağ topografyası hakkında ayrıca bkz. Georg Martin Thomas, *Der Peripherus des Pontus Euxinus nach Münchner Handschriften*, Münih 1864 (Anadolu sahilleri, s. 27 vd.; yorumu s. 46 vd.).

[171] Dr.,قله سى'nin tarifinden önce چوبان'ı eklemekte olup, tek bir kelime açıklama yapmamaktadır: Ereğli (قره دكز اركليسى).

[172] TschM.'de فيليبوز.

[173] Hammer çevirisindeki Latince harflere göre RAS'de bu şekilde verilmiştir; Dr. ve TschM.'de قيو.

[174] Hammer'de ayrıca *Kadoz*.

[175] TschM.'de bu şekilde; Dr. 7.

[176] Hammer'e göre RAS ve TschM; Dr.'de كرنچه.

(سینوب قلعه سی) – Fındık ağzı (فندیجك اغزی) – Kızılırmak ağzı (قیزیل ارماق منـــزلی) – Bafra (بافره) – Samsun (صامسون)[177] – Yeşilırmak ağzı (چارشنبه بازاری صویی) – Ünye (اونیه قلعه سی) – Fatsa (فاتشه قلعه سی)[178] – Yason Burnu (استفانی بورونی)[179] – Vona (وونه قلعه سی) – Giresun (کیره سون) – Tirebolu (پرپولوم قلعه سی)[180] – Zefire Burnu (زمره بورونی)[181] – Görele (کوره لی قلعه سی) – Yoburlu Menzili (پوپولی منـــزلی)[182] – Galita Kal'ası (کلیه قلعه سی)[183] – Yoros Burnu (پوروز برونی قلعه سی) veya (بوروز)[184] – Akçekale (آخچه اباد قلعه سی) – Platana Pazarı (پولطه بازاری) veya (پولطه لیمانی) – Kalanima Deresi (قالاتیمانی دره سی)[185] – Sera Deresi (سره دره سی) – Trabzon (طربزون).

Yol güzergâhı, başlangıcı ve bitişi açısından sanki Evliya Çelebi burada yalnızca deniz yolculuğunun duraklarını değil, İstanbul'da ve Trabzon'da Karadeniz sahillerindeki yerler hakkında edindiği tüm bilgileri yol güzergâhına dahil etmiş gibi görünmektedir. Bu yerler genelde ayrıntılı olarak tarif edilmemiş, yalnızca birkaç kelimeyle anılmıştır. Daha uzun tarifler yalnızca Akçaşehir, Amasra, İnebolu, İstifan, Sinop, Bafra, Samsun, Ünye, Vona, Giresun için verilmiştir. Evliya Çelebi'nin[186], Bartın şehrinin bir körfezin (کورفز) 18 mil içeri-

---

[177] Evliya Çelebi'nin burada bahsettiği قناوکاریز Nehri hakkında bkz. ZDMG 77 (N.F. 2), 69, dipnot; Hammer'e göre (*bad*) RAS'de şöyle denmektedir: فنَا.

[178] Hammer'e göre RAS (*Fatsha*); Dr. ve TschM. فاچه; Hammer, bu ismi *Facha* diye yazardı.

[179] Hammer'de *Cape of Stefan*.

[180] RAS'de Hammer'e göre (*Purpolum*); aynı şekilde TschM.

[181] RAS'de Hammer'e göre (*Zemreh*); aynı şekilde TschM.

[182] RAS'de Hammer'e göre (*Popoli*); aynı şekilde TschM.

[183] RAS'de muhtemelen کلپه; Hammer'de *Kelpe*; aynı şekilde TschM.

[184] RAS'de muhtemelen بوزو; Hammer'de *Bozur*; TschM.'de یوروز

[185] TschM.'de قالاتیماذا.

[186] Dr. II, 71; Hammer, 88–89 yukarıda.

sinde bulunduğuna dair yanlış iddiası da muhtemelen kendi gözlemleri olmamasından kaynaklanmaktadır. Bartın'ın sahilden uzaklığı doğrudur, ancak iç kesimde Bartın Suyu'nun dibindedir, bir körfezin değil. Ayrıca seyahatinin sonlarına doğru kabaca anlattıkları da ilgili yerleri yakından görmediğinin göstergesidir.

Yol güzergâhı hakkında şunlar söylenebilir: Kefken, Kocaeli'nin limanı olarak belirtilmiş, en yakın şehir olarak Kandıra (قصبهٔ قندریه) verilmiştir. Daima Akçaşar (اقچه شار), yalnızca bir defasında[187] Akçeşehir (اقچه شهر) olarak yazılan Akçaşehir, Bolu'nun limanı olarak anılmıştır. Tofadar Nehri (توفادار نهری)'ni henüz tanımlayamadım. Yalnızca Filyos Çayı ve Bartın Suyu arasında, seyyahların neredeyse hiç bahsetmedikleri ve Türkçe adı bilinmeyen önemsiz bir nehir mevcuttur (Kiepert'e göre antik adı Psilis veya Paranius Nehri); bu nehir muhtemelen Evliya Çelebi'nin Tofadar Nehri (توفادار نهری)'dir.

Çok daha büyük olan Devrikâni Çayı eksik olmasına rağmen, çok daha önemsiz olan Kapısuyu'ndan bahsedilmiş olması tuhaftır. Ancak, *kapı* adı bu bölgede başka yerlerde de görülmektedir (Kapıdağı); dolayısıyla ya Evliya Çelebi'nin yanlışlıkla *dağı* (طاغی) yerine *nehri* (نهری) yazdığını ya da Devrikâni Çayı'ndan bahsettiğini varsayabiliriz (ki bu durumda Gideros ile sırası yanlıştır).

Şatırköy (شاطر کوی) bilinmemektedir. Evliya Çelebi, buraya demir attıklarını anlatmaktadır. Dolayısıyla söz konusu olan yerler yalnızca Ginoli[188] (کینولی) ve Ayandun[189] (ایاندون) limanlarından biri olabilir. Tabii ki Sinop'un güneyinde, sahil

[187] Dr. III, 254, satır 3.

[188] Djih. 649, satır 19'da کین اول olarak Kastamonu kazalarının arasında verilmiştir; bunun dışında کینولی.

[189] Djih. 649, satır 16; s. 650'de ایااندون Aya Andon olarak tarif edilmiştir.

üzerindeki Şakiroğlu kasabasından da bahsediyor olabilir. Böyle bir durumda Evliya Çelebi'de yine yanlış bir sıralama yapılmış olması, bu gibi hataların sıklığı karşısında bizi şaşırtmamalıdır. Evliya Çelebi ayrıca şehir sakinlerinin marangoz olduklarını ve büyük gemiler inşa ettiklerini ve buranın Kastamonu'ya bağlı olduğunu belirtmektedir.

Sinop'un tepeleri[190] Evliya Çelebi tarafından da Anadolu'nun en kuzeyindeki noktası olarak belirtilmektedir ve Avrupa'nın (Evliya Çelebi'de Rumeli'nin) karşısında bir çıkıntıya dair tahayyül bununla birleşmektedir. Evliya Çelebi, karşısında Dobruca'nın Kali-Akra Burnu'nun (كلغرا سلطان قايالرى) güney ucunun bulunduğundan bahsetmektedir[191]. Karadeniz'in bu yerine dair tahayyülü, diğer coğrafî tahayyülleri kadar belirsizdir; onların "âdeta bir boğaz" (كويابر بوغاز) olduklarından bahsetmektedir, hatta kendisine söylenen yalanlara kanarak[192], *Sinop* yarımadasındaki Boztepe'den hava güzel olduğunda karşıdaki dağların[193] görülebileceğine inanmaktadır.

---

[190] Dr.'de سناب بورونى olarak tanımlanmıştır. Hammer'e göre RAS'de şehirle aynı isim. Eski Osmanlı tarihçilerinde Sinop çoğu kez سناب olarak anılmaktadır (karşılaştırma için Anonymus Giese).

[191] Hammer'e göre RAS; Dr.'de كلفرا; doğru yazımı Dr. II, 133'te verilmiştir. Burada Evliya Çelebi, Bektaşî tekkesinde تكيهٔ كلغرا سلطان kalışından bahsetmekte ve anlaşıldığı kadarıyla türbesi Dobruca'da Babadağ'da bulunan Sarı Saltuk Dede efsanesinin ilginç bir versiyonunu anlatmaktadır (bkz. Evliya Çelebi Dr. III, 366 vd.; İbn Battuta II, 416 ve 445'te Güney Rusya'da bir Baba Saltuk بابا سلطوق'dan bahsetmektedir). Edebiyattaki varlığı hakkında, Babinger, *Islam*, II, s. 24'te (ayrıca Babinger, ZDMG 76, 150) kısa bir özetin verildiği Sarı Saltuk Dede'nin ilginç kişiliği, ayrı bir monografiyi hak etmektedir (karşılaştırma için ayrıca A. Degrand, *Souvenirs de la Haute-Albanie*, Paris 1901, s. 236 vd.).

[192] Dr. II, 76, satır 15.

[193] Dr.'de (كيل غراد); Hammer'e göre RAS (*Kilghra*) doğrudur.

Evliya Çelebi II, 185'e göre Yeşilırmak Nehri, Amasya'nın alt kısımlarından itibaren, Çarşamba (چهارشنبه قصبه سی) şehrinden dolayı Çarşamba Suyu (چهارشنبه سویی)[194] veya Çarşamba Pazarı Suyu (چهارشنبه پازاری صویی) diye anılmaktadır.

Böylece bu tanım, Sami'ye[195] göre eski İris Nehri'nin Tozalı Nehri'nin (Tokat ve Amasya'daki nehir) Kelkit ile birleştiği yerdeki bugünkü Yeşilırmak (یشیل ایرماق) Nehri'ne uygundur.

Okunuşuna göre, İstefani Burnu (استفانی بورونی) [196] ile Yason Burnu'ndan bahsettiği şüphe götürmemektedir[197]. Evliya Çelebi'nin bu tepelere verdiği isim, bildiğim kadarıyla başka hiçbir yerde belgelendirilmemiştir; buna karşın bugünkü Yason Burnu adı, küçük bazı değişiklikler geçirerek, eski çağlardan beri kullanılmaktadır[198]. Hatta İstemani (استمانی) adı çözümlendiğinde, altında burada bulunan *Stamenia* kasabasının Rumca adını aramak gerektiğini tahmin ediyorum[199]. Evliya Çelebi'ye göre buradaki köylerin sakinleri Rumlar olduğundan, bu isim muhafaza edilmiş olabilir. Evliya Çelebi, bu bölgede liman olarak, Vona limanını (İdrisî'nin eski βοών

---

[194] Aynı şekilde Djih. 627, satır 6.

[195] Samy, *Q.A.*, VI, 4799.

[196] Aynı şekilde TschM.

[197] Dr'ye göre şöyledir: "Buradan (Fatsa) yola çıkarak, İstifan Burnu diye anılan bir yere geldik. Denizin içine 10 mil uzanan sivri bir dağdır. Dağlarda canlı Rum köyleri bulunmaktadır. Toprakları verimlidir ve Canik ülkesine bağlıdırlar. Bu dağları geçtikten sonra kuzeyden (bu şekilde verilmiş!) Vona'ya geldik."

[198] Alt Jasonium promunt.; C. Diassoni eines Wiener Portulans von 1408 (bkz. G.M. Thomas, a.g.e, s. 49; ayrıca W. Tomaschek, *Zur historischen Topographie von Kleinasien*, Viyana 1891, s. 20).

[199] Skylax'a (*Geographi Graeci Minores*, editör, Carolus Mullerius, Vol. I, Parisiis 1855, s. 65 Σταμένεια πόλις 'Ελληνίς) dayanmaktadır (bkz. Henrici Kiepert, *Formae orbis antiqui*, Bl. VIII, s. 15 b).

şehri)[200] bilmektedir ki, Hacı Kalfa da Canik sancağının kazaları arasında bu limandan bahsetmektedir[201]. Vona, bugün kazanın da merkezi olan, ancak o dönemlerde muhtemelen henüz var olmayan Ordu'nun gölgesinde kalmıştır. Evliya Çelebi, başka bir yerde[202] Karadeniz'de Koyluhisar'a en yakın nokta olarak (iki günlük yol), bugünkü Ordu ve Vona arasında Perşembe (پنجشنبه بازاری) şehrinden bahsetmektedir (günümüzde Koyluhisar yolu Ordu'ya bağlanmaktadır).

Perpolum? (پرپولوم) muhtemelen Tirebolu (تیره بولی) kelimesinden bozularak türetilmiştir. Aynı şekilde Zemre (زمره) de Zefre (زفره) kelimesinden bozulmuştur. Tabii bu durumda yine yanlış bir sıralama yapılmış olur.

Görele[203], ana merkezi Elevi olan kazanın[204] adıdır. Evliya Çelebi muhtemelen bundan bahsetmektedir.

Fol (Vakfıkebir)'da Yoburlu denilen yer için Kinneir[205] *Yarbolu* adını kullanmaktadır. Dolayısıyla Evliya Çelebi'de Yoburlu (یوبورلی) veya Yerbolu (یربولی)'yu çözümlememiz gerekir[206].

---

[200] Jaubent çevirisi, II, 393.

[201] Djih. 623, satır 19.

[202] Dr. II, 198.

[203] Antik Coralla'ya eşit Görele (کوره له)'nin yanı sıra, Evliya Çelebi dışında Hamilton'da da belgelenen Göreli (کوره لی) de kullanılmaktadır; bunun dışında Körele veya Görele (کوره له veya کورله) kullanılır. William J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, 2 cilt, Londra 1842, II, s. 251 (Almanca çeviri I, 238) *Kereli*; ayrıca Murray, *Handbook for travellers in Asia Minor*, Londra 1911, s. 4'te *Kureli*. Djih., 429, satır 19 ve devamında yanlışlıkla Yoburlu veya Yarbolu (burada یره بولی) ile bağdaştırılmaktadır.

[204] Cunet, *La Turquie d'Asie* I, 47; aynı şekilde Djih., adı geçen yer.

[205] John Macdonald Kinneir, *Journey throug Asia Minor, Armenia and Koordistan*, Londra 1818, s. 333 (Almanca çeviri s. 282).

[206] Bu ve benzeri çözümlemeler, Evliya Çelebi'nin orijinal yazısına, seyahatnâmelerine, belgelerine ve benzerlerine dayanmaktadır. Kop-

Merkezi Platana[207] olan kazanın bugünkü adı Akçaabat'tır. Evliya Çelebi'nin Ahçeabad (آخچه آباد)'ı ise Hacı Kalfa'ya[208] göre o dönemlerde Akçaabat'ın yanı sıra ayrı bir kaza oluşturan Akçakale olarak görünmektedir.

Metnin değişik yerlerinde Karadeniz limanı olarak ayrıca Bolu[209] sancağının limanlarından biri olarak, Filyos Çayı'nın ağzında Hisarönü (حصار اوکی) limanı bulunmaktadır.

Hicrî 985/Miladî 1577 yılları arasında deniz yoluyla Trabzon'dan İstanbul'a gidip Hicrî 987/Miladî 1579 yılında tekrar geri dönen Mehmed Âşık, giderken Sinop (سینوب)[210] ve Ereğli (هرقله)'de[211] ve geri dönerken Amasra (اماصره)[212], Ereğli, Sinop ve Giresun (کرسون)'da[213] karaya çıkmıştır.

---

yasında tıpkı TschM.'nin el yazmasında olduğu gibi, bozulmuş isimler verilmiş olmalı. Başkonsolos J.H. Mordtmann, Yoburlu yer ismi için eski Türk adı یاپورلی'ya dikkatimi çekmiştir.

[207] Bugün resmî olarak Polathane (پولتخانه) diye yazılmakta olup, bunun yanı sıra Poladhane (پولادخانه) ve Platna (پولاتنه) olarak yazılır; Djih. 429'da Platana (پلاطنه). Platana adı ise eskiden beri belgelendirilmiştir (bkz. S.M. Thomas'ta deniz haritası). İsmin خانه ile bileşimleri suni olarak etimolojileştirilmiş görünmektedir. [Polad'ın çelik anlamından hareketle, poladhane, çelikhane anlamı üzerinde de durulmaya değer –Editör].

[208] Djih. 429, satır 18.

[209] Dr. II, 174.

[210] Viyana el yazması Mxt. 314, fol. 246r, satır 22; eski coğrafyacılara göre arkaik yazımla Sinob (سنوب).

[211] A.g.e fol. 276v, satır 5 arkaik yazım; 15. satırda ayrıca şehrin Osmanlıca adını da bilmektedir: Ereğli (ارکلی).

[212] A.g.e fol. 249v, satır 18.

[213] A.g.e fol. 249r, satır 3.

2. MARMARA DENİZİ'NDE SEYİR

a) İzmit Körfezi

(a: Evl. Dr. II, 60 vd.; Hammer 30.
b: Djih. 662, Z. 9 vd.; Norberg II, 484; Armain 727).

İki yol güzergâhımı kombine edeceğim:

Kadıköy (قاضی کوپی بورونی Evl.) – Moda Burnu (قلامش بورونی Evl.) – Fenerbahçe veya Fener Burnu (فنار باغچه Djih.; خنکار فنار باغچه سی بورونی Evl.) – Kartal (قرتال Djih.) – Pendik (پنديك Djih.) – Tuzla (طوزله Djih.) – Yelkenkaya Burnu (یلکن قیا بورونی Evl.) – Darıca (داریچه Evl.) – 20 mil – Diliskelesi[214] (دیل اسکله سی Evl.; دیل Djih.) – 3 mil – Tavşancıl (انجمه صوبی Evl.) – yarım saat – Zeytinburnu (زیتون بورونی قریه اینه حاجی قریه سی Evl.) – 8 saat – İzmit (ازنکمیت)[215] – 3 mil – Baş İskelesi (اسکله سی باش Evl.) – Karamürsel (قره مرسل Djih.) – 30 saat (Baş İskelesi'nden) – Dil Burnu (دیل اسکله سی Evl.) – Hersek (هرسك Djih.) – Yalova (قره یالوا Evl.;یلاق آباد Djih.) – Samanlı (صمانلی قلعه سی Evl.; صمانلو Djih.) – Katırlı (قاطرلو Djih.) – Bozburun (بوز بورن Djih.).

Kalamış, Moda koyuna akan derenin ve koyun adıdır. Bu yüzden Moda da Evliya Çelebi'de buna istinaden adlandırılmıştır. İzmit Körfezi'nin girişi olarak Hacı Kalfa'da[216] bir tarafta Fenerbahçe ve diğer tarafta Katırlı[217] geçerlidir. Körfezin genişliğini burada 40 mil olarak vermektedir. En dar yeri, Hacı Kalfa'nın[218] genişliğini 5 mil olarak belirttiği İki Dil'dir. Mekke'ye giden hacılar, burada İzmit Körfezi'ni geç-

---

[214] Kababurun'daki tren istasyonunun bugünkü adı; Kiepert'in haritasında isim eksiktir.

[215] Metinde ayrıca İzmit (ازمیت) ve İzmid (ازمید).

[216] Djih. 662, satır 15 vd.

[217] Djih. 662, satır 14'te طرلو olarak verilen ve Tomaschek, *Zur hist. Topogr.*, s. 10'da "Rum yerleşimi Tarlı" olarak belirtilen yer, tabii ki yalnızca قاطرلو için bir basım hatasıdır.

[218] Djih. 662, satır 20.

mektedir[219]. İki Dil, Evliya Çelebi[220] tarafından Gebze Dili (ککبوزه دیلی) ve Hersek Dili (هرسك دیلی) olarak ayırt edilmektedir.

İçme Su, yalnızca Tavşancıl'ın şifalı su kaynağı olabilir[221]. *İnehacı* (اینه حاجی), Naîma'da[222] Sultan IV. Mehmed'in Evliya Çelebi'nin de katıldığı 1658 tarihli seferinin yürüyüş güzergâhında Tuzla ve Çınarlı arasında bir durak olarak anılmaktadır. Evliya Çelebi, burada[223] (اینه حاجی) bir değirmenin bulunduğunu iddia etmektedir. Osmanlı ordularının yürüyüş güzergâhlarında birçok kez Hereke'de bir değirmenden bahsedilmektedir[224] ki, bunun İnehacı (اینه حاجی) Değirmeni ile aynı olduğunu varsayabiliriz. Böylece bu yerin bulunduğu mekân olarak Hereke İskelesi civarını elde ediyoruz.

Hacı Kalfa aslında Yalova şehrinden değil, Yalakabad ve Gürle kazalarından bahsetmektedir. Yalakabad (یلاق آباد), Kocaeli sancağının bir kazası olup, Yalova adındaki şifalı kaynağıyla ünlüdür (Djih. burada یالی اوه)[225]. Gürle (کورله) biraz

---

[219] Aşağıda s. 156.

[220] Dr. II, 66 yukarıda.

[221] Tavşancıl şifalı suları hakkında bkz. Hammer. *Umblick auf einer Reise von Constantinopel nach Brussa*, Peşte 1818, s. 160.

[222] Naîma II, 694; ayrıca bkz. aşağıda.

[223] Dr. II, 62 sondan ikinci paragraf.

[224] Bkz. Tablo I.

[225] Djih. 663, satır 8; Yalova şifalı suları hakkında bkz. Hammer, *Umblick*, s. 50. Hammer ayrıca Evliya Çelebi ve Hacı Kalfa'dan sonra yer ismini kendine göre şu şekilde uyarlamaktadır: Yerin adı *Kara Yalovaç*'tır (Evliya Çelebi II, 66'da bu adın bir kaynağını vermektedir). Şifalı suların bulunduğu ovanın adı, *Yaylakabad* veya *Yalı ova*'dır. Halbuki *Cihânnümâ*'da açıkça kazanın tamamına *Yalakabad* denirken, yerin kendisi ve şifalı suların adı *Yalı ova*, yani Yalova'dır. Bunun dışında Yalakabad ve Yalova, etimolojik açıdan tabii aynı şeydir. Birincisi (*Yaylakabad*), *Yalı Ova* (bugün de resmî olarak Yalova için kullanıldığı söylenmektedir, bkz. Mostras 184) olarak yorumlanan Yalova'nın Türkçe etimolojik değişimidir ve belki de

daha uzakta İznik Gölü kenarında bulunduğundan, muhtemelen her iki kazanın İzmit Körfezi'ne açıldığını söylemek istememiş, birbirlerini takip eden bu iki kazayı bir bütün olarak almıştır. Evliya Çelebi, Yalova'dan 5 saat uzaklıktaki şifalı kaynakları ziyaret etmiş ve buradan arabayla 5 saatlik bir yolculuktan sonra, Prens Adaları'na gitmek üzere gemiye binmek için Samanlı'ya gitmiştir. Acaba gerek Evliya Çelebi, gerekse Hacı Kalfa tarafından sahilde bulunduğu söylenen Samanlı gerçekten de Kiepert'in haritasında verildiği kadar iç kesimlerde mi idi?

Evliya Çelebi, Bursa'dan dönüşünde[226] Katırlı Dağı'nın (قاطرلی طاغی)[227] etekleri olarak Baba Burnu (بابا بورونی) diye anılan tepelerden bahsetmektedir. Bununla muhtemelen Keçikaya Burnu'ndan veya Anadolu'nun bilinen en batıdaki noktasının adını alan Bozburun'dan bahsetmektedir.

b) Gemlik Körfezi

(Djih. 658 aşağıda; Norberg 476; Armain 722)

Bozburun (بوز بورون) – Armutlu (امرودلی)[228] – Fıstıklı (فستقلی) – Kumla (قومله) – Gemlik (كمليك) – Kurşunlu (قورشونلو) – Altuntaş (التون طاش) – Mudanya (مدانيه) – Tirilya (Zeytinbağı) (ترليا).

---

gerçekte Türkmence (Tatarca) *oba* kelimesi ile bağlantılıdır (bkz. Radloff, *Versuch eines Wörterbuchs der Türkdialekte*, I, 1157). Osmanlı yazarlarında oba (اوبه), Türkmen obası (örneğin Naîma, *Tarih* I, 468, satır 6) veya Türkmen boyu (örneğin Köroğlu Destanı, kendi basımım, s. 9, satır 3) anlamına gelir; Neşrî'de (ZDMG, 13, 1859, s. 206, satır 9) bu isim Yalakhisarı (يلاق حصارى) olarak belirmektedir; Âşıkpaşazâde, s. 38 ve devamında ise Yalakova (يلاق اووا;) aynı şekilde Anonymus Giese'de (indekse bakınız) Yalakovası (يلاق اواسى) olarak belirir.

[226] Dr. II, 56.

[227] Hakkında bkz. aşağıda s. 124.

[228] Evliya Çelebi, Bursa'dan dönüşünde (Dr. II, 56) آرمودلی.

Körfezin ağzı olarak Bozburun–Tirilye hattı kabul edilmektedir.

3. İZMİR KÖRFEZİ

Osmanlı yazarlarının bahsettiği sahil yolculuklarından, Mehmed Âşık'ın Hicrî 994/Miladî 1586 yılında İzmir'den Selanik'e yaptığı yolculuk söz konusudur. İzmir Körfezi'nde Scala Tis Vurlas (اورله ليمانى)[229] ve Eskice Foça'da (قره جه فوجه)[230] karaya çıkmak zorunda kalmıştı. Başka noktalara temas etmemiştir.

4. İSTANBUL–MUDANYA–BURSA

a) Mudanya'ya deniz yolculuğu

(Evliya Çelebi Dr. II, 4 vd. ve 5 vd.;
TschM. II, 7v.f. ve 31v.f.; Hammer I vd. ve 28 vd.)

Her zaman İstanbul'dan Bursa'ya giderken en fazla kullanılan güzergâh[231]. Sunulan yol güzergâhı gayet basittir: Sarayburnu (سراى بورنى) – Heybeliada (Halki) (هكبه لى جزيره سى) –

---

[229] Viyana el yazması, Mxt. 314, fol. 217r, satır 17 vd.; satır 22'de Urla şehrinin limandan 2–3 mil uzakta olduğunu doğru belirtmektedir.

[230] A.g.e., s. 1; bunun dışında Karaca Foça olarak da verilmiştir (bkz. Mostras 137, قره جه فقيه).

[231] Neşrî, ZDMG 13, 1859, s. 215, satır 8'de Bursa'nın Orhan Gazi tarafından fethi döneminde İstanbul'a gitmek için liman olarak yalnızca كميليك (Gemilik – gemi yeri) demektedir; Nöldeke'nin belirttiği *Kemlik* (yani Gemlik) ile bağdaşıp bağdaşmadığından emin değilim. Âşıkpaşazâde, Dr., s. 30'da Bursa muhafız kıtasının gemilere götürüldüğünü söylemektedir (كمى يه ايلتديلر). Mudanya'nın Bursa'nın limanı olarak bahsedildiği en eski kaynak, Âşıkpaşazâde, s. 155, satır 16'da Hicrî 864/Miladî 1459–60 (Fatih Sultan Mehmed) için verilmiştir. Bursa ve İstanbul arasındaki bağlantı, Osmanlılar için tabii ki ancak Boğaz'daki bu dünya şehrinin fethinden sonra önem kazanmıştır.

Mudanya (مدانیه)[232]. Dönüşte Bozburun, Armutlu (امرودلی) ve (بابا بوروني)'den (yukarıdaki gibi) bahsedilmektedir. Evliya Çelebi'nin gemisi buradan San Stefano (Yeşilköy)'ya (ایا صدیفانوز) sürüklenmektedir. İzmit Körfezi'ndeki deniz yolculuğunun dönüşünde[233] Evliya Çelebi yolunda Prens Adaları'nı şu isimlerle belirtmektedir: Proti/Kınalıada (قنالی آطه سی), Antigoni/ Burgaz Ada (بورغاز آطه سی)[234], Halki/Heybeliada (هکبه لی آطه سی), Prinkipo/Büyükada (قیزیل آطه), Oksia/Sivriada (طاوشانلی آطه سی). Texier[235], günümüzde yalnızca Büyükada olarak anılan Prinkipo'ya ayrıca *Kızıladası* da demektedir. Kızıladalar bunun dışında genel olarak Prens Adaları'nın (günümüzde yalnızca Adalar) tamamı için kullanılmaktadır.

b) Mudanya–Bursa

(Evl., bkz. yukarıda; ayrıca Djih. 658, Z. 18 vd.;
Norberg 475; Armain 721 aşağıda)

Güvenilir her iki kaynak, yolun ortasında Nilüfer Çayı'nın üzerindeki köprüden bahsetmektedir (نیلوفر جسری Evl.; نیلوفر صویی کوپروسی Djih.). Spon ve Wheeler[236] ayrıca Misopoli (*Moussanpoula*) adında bir yerden bahsetmektedir. Nehrin etrafındaki ovaya Evliya Çelebi, bu ovayı Gemlik Körfezi'nden ayıran Filadar Dağı'na (ve aynı isimle beldeye) istinaden Fi-

---

[232] TschM.'de Mudanya (مودانیه).

[233] Dr. II, 68 vd. TschM. II, 36v vd. TschM.'deki tarif, kısmen Dr.'deki aktarımdan farklılık göstermektedir.

[234] Dr.'de muhtemelen Boğaz (بوغاز) yerine bu şekilde okunmalıdır. Hammer'e göre RAS'de Burgazlı (بورغازلی) verilmiştir. Aynı şekilde TschM. (Piri Reis, tek ada olarak بورغوزلی'dan bahsetmektedir). Antigoni bugün yalnızca Burgaz Ada olarak anılmasına rağmen, ara sıra küçük değişiklikler de oluşmaktadır; örneğin Charles Texier, *Asie Mineure*, Paris 1882, s. 81'de *Boğazlı Ada* demektedir.

[235] A.g.e.

[236] SpWh. I, 276.

ladar Sahrası (فله دار صحراسی)[237] demektedir. Tournefort[238] da bu tepeleri vermekte ve bununla bağlantılı olarak Rumların yerleşim yeri olan *Phisidar*'dan bahsetmektedir.

Evliya Çelebi[239], ikinci ve beşinci kitaplarında Bursa'dan, büyük trafiğe hizmet etmeyen bir güzergâh olduğu için burada ele almayacağım, Bitinya'nın Olymp Dağı olan Keşiş Dağı (کشیس طاغی) 'na yaptığı bir geziden bahsetmektedir[240].

5. HERSEK VE BURSA ARASINDAKİ YOLLAR

Yolculuğun büyük bir bölümünü deniz yolunun oluşturduğu Mudanya üzerinden bu doğrudan bağlantının yanı sıra, daima Bursa'ya giden bir karayolu bağlantısı da mevcuttu; Önce Üsküdar'dan Gebze üzerinden Dil Boğazı'na kadar biraz sonra ele alacağımız hac yolunu takip ederdi. Hersek'ten sonra karşıya geçilirdi (veya İstanbul'dan buraya doğrudan deniz yoluyla gelinirdi); Hersek'ten sonra Gemlik Körfezi ve İznik Gölü arasındaki dar geçitten Bursa'ya gidilirdi. Tabula Peutingeriana'da[241] da verilmiş olan ve Bertrandon de la

---

[237] Bursa Ovası için bu isim, zaman zaman Avrupalı seyyahlarda da verilmektedir (örneğin "Filadar Ovası", C. W. Wutzer, *Reise in den Orient und einen Teil Westasiens*, Elberfelr 1861, II, s. 201).

[238] Tournefort II, 480.

[239] Dr. II, 29 vd.; Hammer 15; Dr. V, 288 vd..

[240] Hammer, *Umblick auf einer Reise nach Brussa*, Peşte 1818, Bölüm III, Uludağ için s. 74–89, Evliya Çelebi'nin ikinci kitabında verilen bilgileri takip etmiştir.

[241] Konrad Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916, s. 694 ve 712 ve devamında *Pylae* (Dil Boğazı'nda) yolunun *Cio* (Gemlik) üzerinden *Apamea* (Mudanya)'ya gittiğini söylemektedir, ancak Mudanya'yı yanlışlıkla *Lamasco* (Lampsacus) yerine koymaktadır ve bu yüzden TP'ye göre yalnızca *Apamea* ve *Prusad Olympum* (Bursa) arasında bir bağlantı vermektedir. Bu çözüm bana göre fazla zorlayıcı ol-

Brocquière'nin 1432–1433 yıllarında üzerinden geçtiği[242] bu yol, İstanbul'dan Bursa'ya giden kervanların güzergâhını temsil eder[243] ve anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı döneminde, Gemlik'e temas edilip edilmediğine göre, iki değişik biçimi mevcuttu.

a) Evliya Çelebi'nin Hersek–Gemlik–Bursa güzergâhı

(Dr. V, 283 vd.)

Evliya Çelebi, padişahın maiyetinde katıldığı seferde, İznik'ten Hersek'e atla tek başına gelmiş[244] ve buradan İstanbul'dan buraya gelen hizmetlileriyle tekrar orduya katılmak üzere Bursa'ya gitmişti. Güzergâhı şöyle idi:

Hersek (هرسك قصبه سى) – 3 saat – deniz kenarında sağda Yalova'yı (يالووا) görür – 7 saat – Karakilise (قره كليسه قصبه سى)[245] – Pazarköy (پازار كويى قصبه سى) – Engürücük (انكوروجك) – Gemlik (كمليك قلعه سى) – Filadar Dağı'nı (فيله دار طاغى) aşar – Filadar (فيله دار قلعه سى) – 4 saat Bursa ovasından ve Nilüfer Çayı (نيلوفر نهرى) üzerinden geçiş – Bursa (بروسه شهرى).

Deniz kenarında bulunduğu söylenen Karakilise'de Aya Yanko (ايا يانقو)'nun[246] bir tekkesi vardır; acaba bununla İzmit

---

muştur. Buradaki Lamasco'nun ne olduğuna karar vermeye çalışmadan, TP bana göre öncelikle *Pylae – Cio – Prusad Olympum – Appolonia* (Apolyont/Ulubat) – *Miletopoli* (Mihaliç) güzergâhını göstermektedir.

[242] *Le voyage d'outremer de Bertrandon de la Brocquière*, publ. Pür Ch. Schefer, Paris 1892, s. 137.

[243] Pococke, III, 97'ye ve Almanca çevirisi 146'ya göre Bursa kervanı Dil'de de karşıya geçerdi.

[244] Aşağıda s. 156 vd.; Evliya Çelebi tarafından tarif edilmemiştir.

[245] Dr. V, 284, satır 3; ayrıca قرقه كليسه olarak da tanımlanmaktadır.

[246] İslâm öncesi şehirlerin Evliya Çelebi'nin aktardığı kuruluş efsanelerinde Yanko bin Madyan (ينقو بن مادیان) adında bir yer önemli bir rol

Körfezi'ndeki Katırlı'nın kuzeydoğusundaki Engüre'yi (H. Kyriaki) mi kastetmiştir? Hersek'ten Yalova civarlarına kadar bir yay çizdiği düşünülse bile Hersek–Pazarköy doğrudan bağlantısından oldukça uzak sayılır (üstelik Evliya Çelebi'nin orada ne aradığı da belli değildir) ve bu yüzden de mümkün görülmemektedir. Güzergâhını Yalova'ya kadar uzattığını düşünmek de mümkün değildir. Evliya Çelebi'nin Yalova'yı üç saatlik yolculuktan sonra görmüş olması, bence yeterince ispat edici değildir[247]. Engürücük ve Gemlik[248] yanlış sıralamayla verilmiştir[249].

Newberie[250], Bursa ve Gemlik (*Gamlech*) arasında, Hristiyan (herhalde Rum demek istedi) yerleşim yeri olan *Peage*'yi vermektedir ve bu da muhtemelen Filadar[251] olmalıdır

---

oynamaktadır. Krş. J. H. Mordtmann'ın tahminleri (Giese, *Die ältesten osmanischen Geschichtsquellen: Janus, Arbeiten zur alten und byzantinischen Geschichte* I, Viyana 1921, s. 34). Buna göre bu isim, Nikomedia'nın Arapça yazılışından, yani Nikomadiya (نيقوماديا) şeklinde oluşmuştur.

247 Hersek'ten Pazarköy'e atla gidildiğinde Yalova'nın gerçekten görülüp görülemeyeceğini bilmiyorum; bölgeyi bilenler buna daha iyi karar verebileceklerdir.

248 Engürcük (انكوريجك), Hacı Kalfa, *Cihânnümâ*, 659, satır 5 ve devamında Gemlik ve Genceli (haritadaki كنجه لو Gendj Ali) arasında bulunduğu söylenmektedir.

249 Sıranın doğru olduğu, ancak Evliya Çelebi'nin Engürücük yerine Gemlik'in kuzeyindeki Gürcüler adındaki yerden bahsettiği, Evliya Çelebi'nin sıralamalarda yanlışlıklar yapmasının olağan olması karşısında pek muhtemel görünmemektedir.

250 Purchas, II, s. 1149'da Newberie; Hollanda baskısı s. 20.

251 Tomaschek (*Zur historischen Topographie Kleinasiens*, s. 11), Filadar'ı Tabula Peutingeriana'daki *Pylae* ile bağlantılı hâle getirmektedir. Oysa *Pylae*'nin başkent ve güneydoğu yönündeki iç kesimleri arasında seferlerde önemli bir karaya çıkış noktası olmasından dolayı K. Miller (*Itineraria Romana*, Stuttgart 1916, s. 694 b), Kiepert (Drako ağzının batısında Topçu İskelesi bölgesinde olduğunu belirtmektedir) ve Ramsay (*The Historical Geography of Asia Mi-*

ki, Tournefort[252] da buranın Rum nüfusa sahip olduğunu belirmektedir.

b) Samanlı–Pazarköy–Bursa

(Djih. 659 yukarıda; Norberg 484; Armain 722.)

Samanlı'dan Samanlı ve Katırlı dağları (صمانلو وقاطرلو طاغلری)[253], yani Arganthonius Dağı) aşıldı. Pazarköy ve Bursa arasındaki yolun ortasında ikinci bir Katırlı (قاطرلو) mevcuttur. Gürle'nin (كورله) de güzergâh üzerinde olup olmadığı, *Cihânnümâ*'nın bu bölümlerinin esik stilinden dolayı kesin karar verilememektedir. Dolayısıyla Evliya Çelebi ve Hacı Kalfa'ya güvenecek olursak, Gemlik ve Bursa arasındaki dağlardan geçen iki yol vardır: Muhtemelen daha sonra Katırlı ve Filadar Dağı arasındaki modern yoldan geçen bir yol ve Gemlik'ten gelerek, daha batıda Filadar üzerinden geçen bir yol.

Newberie, Bursa'dan Hacı Kalfa'nın anlattığı bu yoldan geçmiştir[254]. Oysa yol güzergâhında Gemlik'te görülmektedir. Samanlı (*Sommalech*)'dan Galata'ya gitmek üzere bir gemiye binmek amacıyla bir limana (*Skel*, yani İskele)[255] gitmiştir.

---

nor, s. 187) ve onunla aynı fikirde olan J. Sölch (*Byzantirnisch-griechische Jahrbücher* I, 1920, s. 275) ile birlikte daha ziyade İzmit Körfezi'ni düşünmek isterim, zira daha Bizans döneminde Anadolu'yu boydan boya geçen büyük yol, demiryolları kurulana kadar Mekke'ye gidecek hacıların karşıya geçtikleri bu yerde biterdi.

[252] Tournefort II, 480; buraya *Phisidar* demektedir.

[253] Yalnızca burada Samanlı Dağları (صمانلو طاغلری) olarak tanımlanmıştır; diğer yerlerde her iki yerin adı verilmektedir.

[254] Newberie, a.g.e.

[255] Newberie'nin sesletimi biraz belirsizdir. Önce Samanlı'ya *Skel* demektedir. Ertesi gün yine bir *Skel* görülür. Bu esnada ister istemez Hersek'te Dil Boğazı akla gelir. Diliskelesi, burada Gebze tarafındaki iskele için kullanılmaktadır, ancak Evliya Çelebi, aynı adı Hersek'teki iskele için kullanmaktadır.

Bursa'ya doğrudan giden bu yolların dışında, sefer orduları ve örneğin Hicrî 993/Miladî 1585 yılında Mehmed Âşık[256] gibi kısmen bireysel yolculuk yapanlar, kısmen Dil Boğazı'ndan, kısmen de İzmit üzerinden olmak üzere, İznik üzerinden geçen daha uzak bir yol kullanmışlardır. Bu yol, bir kısmını ya da bir sapağını oluşturduğu diyagonal yol altında tarif edilmiştir[257].

c) Dil–Samanlı–Pazarköy–Ulubat

(Djih. 672, Z. 10 v.u.; Armain 736 yukarıda)

Bu bağlamda hemen Bursa'ya uğramadan İstanbul veya Dil'deki geçiş noktası ve Batı Anadolu arasında bir kara bağlantısı oluşturan bir güzergâhı veriyorum. Burada yanlışlıkla Bazarcık (بازارجق)[258] diye belirtilen Pazarköy'e kadar, yol güzergâhı yeni bir şey sunmamaktadır. Hemen ardından Balabancık (بلبانجق)'tan bahsedilir. Dolayısıyla yalnızca Hacı Kalfa'da güzergâhın nerelerden geçtiği anlaşılmamaktadır; yazılanlardan yalnızca Bursa'ya uğramadığı anlaşılmaktadır. Diğer ayrıntıları, Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos seferinden dönüşüne dair yol güzergâhından çıkartıyoruz[259].

Güzergâh şöyledir: Subaş (سوباش) – Anahori'nin (اناخور) yanından geçerek – Balabancık (بلبانلو)[260] – Kurşunlu'nun (قور شونلو) yanından geçerek – Umurbey (امور بك) – Pazarköy (بازار

[256] Viyana el yazması, Mxt. 314, fol. 250v, satır 11.

[257] Üsküdar – İznik, aşağıda s. 110; İznik – Bursa, aşağıda s. 118.

[258] Bu yol güzergâhında Samanlı (صمانلو)'dan Katırlı Dağları (وقاطرلو طاغلرى)'nın geçilmesi Pazarcık (بازارجق)'tan sonra geldiği söylenmesine rağmen, bu Pazarköy'den başka bir yer olamaz. Burada da muhtemelen yanlış bir sıralama mevcuttur.

[259] Feridun I, 540.

[260] Hammer, GOR, III, 632'de bu ismi doğru okumaktadır (*Balbanlü*); baskı ise şöyle verilmektedir: بليانلو.

قره سی [bu şekilde!]) – Dil (دیل). Muhtemelen Ulubat'tan[261] sahile giden yolun üzerindeki ilk durak, Kiepert'in çok emin olmamakla birlikte Ulubat'ın kuzeydoğusunda olduğunu belirttiği Subaş Ağılı ile aynı olabilir. Mudanya ve Gemlik'e hiç mi temas etmediği belli değildir; yol güzergâhının sessizliğinden bu hususta kesin bir sonuç çıkartılamaz.

Beklenebileceği gibi, Bursa ve Dil Boğazı arasında bölgede birçok yol mevcuttu, ama çeşitli yollar arasında muhtemelen gerçek bir kervan yolu yoktu.

6. İSTANBUL'DAN SURİYE'YE UZANAN DİYAGONAL YOL

(a: Evl. III, 3 vd.; s.18–30 için: RAS 23, 7 v–14.r; İzmit'e kadar başlangıcı için ayrıca Dr. II, i66 vd.; TschM. II, 81 v. vd.; Hammer 89 vd.; Konya'ya kadar ve geriye Evl., Dr. III, 503 vd.; Şam'dan İstanbul'a ve geriye ulakçılık Dr. III, 72 ve 82 vd. İzmit'ten geçen ordu yolu: Dr. V, 272 vd. [birinci kısmını karşılaştırmak için ayrıca kuzey kervan yolu ve Ankara'ya giden yol.]

b: Djih. 671 vd.; Armain 733 vd.; Norberg'de Anadolu eyaletindeki tüm yol güzergâhları eksiktir.)

Osmanlılar tarafından aktarılan, Anadolu'dan geçen karayollarına dair tartışmamıza Üsküdar'dan başlayarak Anadolu'dan çaprazlamasına geçen ve başkentin güneydeki eyaletlerle bağlantılı olarak ele alınacak güzergâhlar arasında en önemlisi olan ve âdeta Anadolu güzergâh ağının bel kemiğini oluşturan yolla başlayacağız. Bu yol hakkında önemine uygun birçok bilgiye sahibiz ve böylece daha yeni birçok Avrupalı seyyah tarafından da onaylanan güzergâhı hakkında artık genelde herhangi bir şüphe mevcut değildir.

[261] Yol güzergâhında verilmemiş olan Ulubat, birbirini takip eden Gerdeme (كردنه, bu şekilde!, Ulubat ve Susığırlı arasında) ve سوباش duraklarından anlaşılmaktadır.

Yol, iki yönden önemlidir: Öncelikle padişahların doğuya yaptıkları tüm seferlerde kullanılan büyük ordu yolu; diğer taraftan her yıl Mekke'ye hacca gidenleri İstanbul'dan Suriye'ye ve buradan da Hicaz'a, yani Mekke ve Medine'ye götüren kervan yolu idi. Bu yolun çifte önemi, yolun kısmen iki yola ayrılması ile kendini göstermektedir. Hacılar, her zaman Osmanlı ordularının geçtiği yolları kullanmıyordu. Herhalde bu yolun ordu ve hac yolu olmak üzere iki yönlü kullanılmasından, yolun tarihinin bir kısmını okuyabileceğimizi düşünüyorum; zira, anlaşıldığı kadarıyla, hakkında hac yolundan çok daha eski belgelere sahip olduğumuz ordu yolu, kervan trafiğinde başta kısmen farklı bir yol oluşturan hac kervanları olmak üzere, uzun bir süre kendini muhafaza eden çok daha eski bir gelişim aşamasını belgelendirmektedir. İlerleyen bölümlerde daima ordu yolunu ve en azından 17. yüzyıldan itibaren genel kervan yoluyla aynı olan hac yolunu, yan yana parça parça ele alacağız.

Girişte Anadolu'daki yol ağının tamamı için verdiğimiz kaynaklar arasında diyagonal yol hakkındaki raporlar doğaları gereği geniş bir yer kaplamaktadır. Bunlar arasında Hacı Kalfa'nın raporları, padişahların yürüyüş güzergâhlarında mevcut bir mesafeden diğerine uzanan daha eski yol ile, kervan ve hac yolunun daha yeni güzergâhını yan yana kaydettiği için bizim için bilhassa önemlidir. Bu genel kaynakların dışında yolumuz için üzerinde daima görülen yoğun trafiğe işaret eden bir dizi özel kaynaklar da verebiliriz; ne yazık ki ancak daha sonraki kaynaklar (17. yüzyıl) eksiksiz yol güzergâhları vermektedir ve bunlar da tabii ki daha yeni güzergâhı belgelemektedir. Özel kaynak olarak öncelikle hac raporları ve bunların arasında bilhassa Müslümanların raporları söz konusudur. Bunun yanında Batılı Kudüs hacıları da karayoluyla seyahat ettiklerinde aynı yolu kullanmak zorunda kal-

dıklarından, bu raporlar da özel kaynaklar arasında sayılabilir. Kutsal toprakları ziyaret eden Hristiyan hacıların büyük çoğunluğu, doğal olarak hem gidiş, hem de dönüş için İtalyan limanlarından (öncelikle tabii ki Venedik) birinden deniz yolunu seçiyorlardı. Karayolu yolculuğu daha ziyade ya Batılı hükümdarlarca padişaha gönderilen elçiler ya da bunların maiyetinde İstanbul'a gelen hacılar için söz konusudur. Lâkin çoğu kez İstanbul'dan da Suriye ve Filistin limanlarından birine deniz yolculuğu, kara yolculuğuna tercih ediliyordu[262].

O dönemlerde yaşamın zevklerinden biri olmaktan çok uzak olmasına rağmen, Suriye ve Filistin'e İstanbul'dan kolaylıkla gemiyle ulaşılabiliniyordu. Karayolu, tamamı tek bir devletin elinde olduğu zamanlarda[263] dahi, bireysel olarak yolculuk edenleri, her gün kendini yenileyen zorlukları ve yolcuları maruz bıraktığı şahsi zahmetleriyle, daima karayolu yolculuğundan çok daha rahat olan deniz yolculuğunun tehlikelerine bırakmaya teşvik ediyordu. Yine de İstanbul'dan kutsal toprakları ziyaret eden seyyahlar, karayollarından en azından birini kullanıyorlardı. Ya İstanbul'daki işlerini bitir-

[262] Salomon Schweigger, 1577–1581 yıllarında Avusturya elçisi Joachim von Sinzendorff'un maiyetinde İstanbul'a gelmiştir ve 1581 yılında buradan deniz yoluyla kutsal toprakları ziyaret etmiş ve Mısır üzerinden geri dönmüştür: Salomon Schweigger, *Eine newe Reyssbeschreibung aus Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem,* Nürnberg 1608 (birkaç yeni baskı; incelediğim: Nürnberg 1619).

[263] Anadolu'dan geçen karayolunun Bizans'a düşman Selçukluların elinde olması gibi siyasi şartlar, gerek Rus keşiş Daniel'in 1113–1115 yılları arasında (*Zeitschrift des Deutschen Palästinavereins*, Cilt 7, 1884, s. 17–64), gerekse Benjamin von Tudela'nın 1173 yılında (Fransızca çevirisini kullandım: *Voyages de Rabbi Benjamin fils de Jona de Tudele*, … Amsterdam 1734) ve başkalarının İstanbul'dan Suriye'ye denizyoluyla gitmelerine sebep olmuştur.

dikten sonra, deniz yoluyla evlerine dönmek üzere[264] karayoluyla Kudüs'e gidiyorlar ya da hac ziyaretini tamamladıktan sonra, bu defa muhtemelen yolculuk yapma zevkiyle, karayoluyla Anadolu'dan geçiyorlardı[265]. Karayoluyla her iki yolculuğu yapanlara herhalde daha nadiren rastlanıyordu[266].

---

[264] Ludwig von Rauter, 1567–1571 yıllarında bu yolu kullanmıştır (Reinhold Röhricht ve Heinrich Meisner, *Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, Berlin 1880, s. 430 vd.). Aynı şekilde 1612–1613 yıllarında Thalwyler Schärer diye anılan Hans Jacob Ammann (ölümü 1658), İstanbul'a kadar Avusturya elçisi Andreas Negroni'nin maiyetinde; seyahatnâmesi *Reiss in Globte Land* (daha eski baskıları 1618, 1630 ve 1678) yeniden basılmıştır (Zürih 1919). Değerli açıklamalar ve notlarla dolu bu yeni baskıya Prof. Tschudi sayesinde sahibim.
1491–1492 yıllarında İstanbul üzerinden Kudüs'e yolculuk yapan Çek Martin Kabatnik (*Martina Kabatnike cesta z čech do Jerusalema a Kaira r. 1491-92,* vydal Dr. Justin Prašek, Prag 1894), Bursa'dan Ankara, Kayseri, Maraş ve Halep üzerinden başka bir yol kullanmıştır.

[265] Bilhassa 15. yüzyıldan önemli tüm yolculuklar buraya aittir: 1432–1433 yıllarında Şark'ta yolculuk yapan Bertrandons de la Broquière (*Le Voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière*, publié et annoté par Ch. Schefer, Paris 1892, s. 87 vd.) ve maceraperest Arnold von Harff (*Die Pilgerfahrt des Ritters Arnold von Harff …* 1469–1499 …, yayınlayan Dr. E. Von Groote, Köln 1860, s. 200 vd.; karşılaştırma için R. Frhr. V. Seydlitz, *Die Orientfahrt des Ritter A. von Harff: Zeitschrift für wissenschaftliche Geographie,* Tamamlayıcı Kitap No. 2, Weimar 1890). Ayrıca Pierre Belons du Mans, *Les Observations de plusiers sinfularitez et choses memorables, trouvées en Grèce, Asie, Judée, Egypte, Arabie et autres pays estranges*, Paris 1554, fol. 161 vd.

[266] D'Aramon da 1548 yılında Kanunî Sultan Süleyman'a İran seferinde eşlik ettikten ve ardından Kudüs'e yolculuk yaptıktan sonra, 1549–1550 yıllarında karayoluyla İstanbul'a dönmüştür (*Le Voyage de Monsieur d'Aramon, ambassadeur pour le roy en levant,* escript par noble homme Jean Chesneau, publ. et ann. par M. Ch. Schefer, Paris 1887, s. 144 vd.).

Hac yoluna ilişkin en önemli kaynaklar, her yönden tamamen bağımsız olmasalar da, Müslümanların hac raporlarıdır. Ne yazık ki bildiğim tüm raporlar, 17. yüzyıla aittir ve yalnızca Hicrî 1032/Miladî 1623[267] yılındaki durakların bir listesini veren en eskisi haricinde, daha yeni hac yolunu herhangi bir değişiklik göstermeden vermektedir. Bu bilgileri tamamlamak için başvurulabilecek, Hristiyanlara ait daha eski raporlar, ne yazık ki yeterince ayrıntılı değildir[268]; dolayısıyla daha yeni yolun oluşum aşamalarının nasıl seyrettiği hakkında yeterince bilgimiz yoktur. Hac yoluna ilişkin en ayrıntılı ve bu yüzden en önemli kaynağımız, Mehmed Edib'in Fransızca tercümesi ile elimizde mevcut[269] Hicrî 1193/Miladî 1779

---

[267] Dresden el yazmasında (Kat. Fleischer, s. 27) E a No. 178, fol. 57v, IV. Mehmed zamanında yazılan, çoğunlukla tarihî içerikli toplu el yazması (fol. 56r'de en erken tarih olarak Hicrî 1062/Miladî 1652 verilmiştir). Yol güzergâhı, yukarıdaki tarihi taşımaktadır.

[268] Orijinal el yazması Dönhofstedt bei Rastenburg arşivinde bulunan ve bazı bilgiler alabileceğimizi düşündüğüm Ludwig von Rauter'in raporu ne yazık ki yetersiz bir şekilde basılmıştır.

[269] Mehmed Edib, *Menâsik ul-hac*, İstanbul Hicrî 1232/Miladî 1817 baskısı. Mekke'ye giden hac yolu, Anadolu'dan geçtiği sürece, s. 24–44'te tarif edilmiştir. Yol güzergâhının tamamı, M. Bianchi tarafından tercüme edilmiştir: *Itinéraire ode Constantinople à la Mecque: Recueil des Voyages et des Mémoires*, publié par la Société de Géographie, t. II, Paris 1825. Birçok *Menâsik ul-hac* başlıklı eser mevcuttur (karşılaştırma için bkz. Hacı Kalfa'nın *Lexicon bibliographicum* VI, s. 132 ve devamında verdiği *Menâsik* başlıklı kitaplar ve Pertsch'in el yazması kataloğundaki el yazmaları derlemesi, Gotha, s. 70). Hac sırasında uyulması gereken seremonileri (Kurân'a göre: Sûre 2, 192 ve 196) ele almaktadırlar. Bu türdeki en yaygın kitap, er-Rumî olarak da geçen Sinan Efendi'nin (Göttingen baskısına göre; ölümü Hicrî 980/Miladî 1572–1573) *Menâsik ul-hac* adındaki eseri gibi görünmekte olup, Göttingen (Ash. 62), Gotha (cod. Turc. 73) ve Münih'te (cod. Turc. 288) el yazmaları bulunmaktadır (Hacı Kalfa, *Lexicon bibliographicum* VI, s. 132 vd., No. 12959'a göre, Rumî gibi Menâsik'ini 20 bölüme ayrılmış olarak Hicrî Ramazan

yılında hazırladığı[270] raporudur. Ancak, anlaşıldığı kadarıyla kısmen Hacı Kalfa'nın *Cihânnümâ*'sından alındığından, verdiği bilgilere biraz ihtiyatla davranmak gerekmektedir. Bu kaynağı uğruna (çoğunlukla yanlış yerde) hac yolunun güzergâhına değil, ordu yolunun güzergâhına ait olan birkaç yer ismi de vermiştir. Daha bağımsız, ama bunun dışında daha az bilgi veren bir eser, Hicrî 1130/Miladî 1718 yılında yapılan hac yolculuğunu anlatan, *Tuhfet-ül haccac* başlıklı küçük anonim bir eserdir[271] ve aynı zamanda iki ayrı rapora da esas teşkil etmiştir[272]. Mehmed Edib'in tarifi ve yukarıda belirtilen raporlar, sade bir dille yazılmış ve hacılara yol rehberi olması ve yolculuk sırasında başta daha küçük hac mekânları olmak üzere, görülmesi gereken yerlere dikkatlerini çekmek amacıyla hazırlanmıştır. Ancak, *Tuhfet-ül Haremeyn*[273] adlı ki-

---

991/Miladî Eylül–Ekim 1583 tarihinde tamamladığı söylenen Şeyh Sinan el-Mekkî'den farklı bir kişidir). Bu eserler bunun dışında hac yolculuğuna dair herhangi bir güzergâh içermemektedirler.

[270] Baskının ikinci sayfasında bu şekilde verilmiştir (Hammer tarafından *Jahrbücher der Literatur*, Cilt 13, 1821, s. 215'te ve GOR, I. cilt, s. XXXI'de doğru verilmiştir). Bianchi, yanlışlıkla Hicrî 1093/Miladî 1682 yazmıştır ve bu hata kaynakçaya da bu şekilde girmiştir (aynı şekilde Vivien de stb Martin, II, s. 757).

[271] Münih el yazması, cod. Turc. 289.

[272] Viyana el yazması, N.F. 228 (Flügel II, s. 439, No. 1288)'de bulunan bir raporun yanındadır (başlıksız ve tarihsiz). Bu rapor, Münih el yazması cod. Turc. 18'de bulunan *Levâzımât-ı hac* eserinin yazarı tarafından kopyası çıkartılmıştır (Hicrî 20 Cemaziyelevvel 1134/Miladî 9 Mart 1722 tarihli); bu eserde yalnızca durakların listesi ve mesafe bilgileri (başlık olarak) bağımsız gibi görünmektedir.

[273] Nabî, Hicrî 1089/Miladî 1678 yılında yolculuk yapmıştır; *Tuhfet-ül Haremeyn* adlı eseri, Hicrî 1093/Miladî 1682 tarihinde yazılmış; Hicrî 1265 yılı Şaban ayı ortasında/Temmuz 1849 tarihinde İstanbul'da basılmıştır (Viyana'da mevcuttur); Münih'te el yazmaları (cod. Turc. 94), Viyana (Mxt. 158; Flügel I, s. 671, No. 721, 2) ve Britanya Müzesi (Add. 7853; Rieu s. 113); ayrıca krş. E.J.W. Gibb, *A History of Otto-*

tabıyla şair Nabî (ölümü Hicrî 1124/Miladî 1712) gibi başka yazarlar, daha yüksek edebî amaçlara sahiptiler; hatta hac yolculuğunu mısralar halinde anlatan eserler bile mevcuttur[274]. Daha yüksek sanatların bu ürünlerinden, topografya açısından bir verim beklenemez. Yolculuğun bu tariflerinin yanı sıra, kimi zaman yalnızca durakları belirten el yazıları da mevcuttur[275], ama bunlardan çok nadiren yeni bilgiler elde edilebilir.

Hac raporlarının dışında elimizde "Mutluluk Kapısı"na varabilmek için bizim diyagonal yolumuzu kullanmak zorunda kalan bazı Arap seyyahlara ait belgeler de vardır. Onlar da ancak 17. yüzyıla, hatta 18. yüzyıla ait olduklarından, bize yeni bilgiler sunmadan yalnızca yol güzergâhlarından zaten bildiğimiz bulguları onaylamaktadırlar. Arap kökenli bu İstanbul ziyaretçileri de genelde karayollarından yalnızca birini kullanmışlardır[276]. Bu Arap raporları arasında belki en ö-

---

man Poetry III, 325 vd.; Hammer, *Geschichte der osmanischen Dichtkunst*, Peşte 1838, IV, s. 49 vd. (bes. 50).

[274] Leipzig Üniversitesi Kütüphanesi No. 1042'de Türk el yazması: منازل طريق الحج بركى منظوم. Berlin Devlet Kütüphanesi'nin yeni edinimleri arasında Başkonsolos Dr. J.H. Mordtmann'ın dikkatimi çektiği ve hac ibadetlerini mısralar halinde anlatan yine *Menâsik ül-hac* başlıklı bir el yazması bulunmaktadır (acc. Ms. 1916, I); fol. 22r ve devamında birkaç mısrada İstanbul'dan Mekke'ye giderken mevcut duraklar da verilmiştir.

[275] Leipzig Üniversitesi Kütüphanesi'nde (No. 1025) Sultan III. Mustafa zamanından kalma Türk el yazmaları derlemesinde (bkz. yukarıda s. 129) fol. 116v. Fol. 120v'de aynı güzergâh (Şam'a kadar!) defalarca Anadolu eyaletinde kazalar arasında listelenmiştir.

[276] İbrahim el-Chijari (ölümü Hicrî 1082/Miladî 1671) Hicrî 1080/Miladî 1669 yılında karayoluyla İstanbul'a gitmiştir. Seyahatnâmesi *Tuhfet al-udabâ wa-sulwat al-gurabâ* (bkz. Brockelmann II, 393 vd.) el yazması olarak Berlin'de bulunmaktadır (Wetzstein I, 125: cod. arab. 6135; Ahlwardt V, s. 433) ve Gotha'da (cod. arab. 1545; Pertsch III, s. 174). Bundan bir süre önce Kibrit lakaplı Mohammed al-

nemlisi, Bizans çağının 7161. yılında (Milâdi 1653) karayoluyla İstanbul'a gelen ve Rusya'ya yaptığı büyük bir bilgi yolculuğundan sonra Bizans takviminin 7167. yılında/Miladî 1659–1660 yılında Samsun–Sivas–Elbistan üzerinden geri dönen Antakya Patriği Makarius'un raporudur[277].

Kervan trafiği için bir kez sabit bir güzergâh oluştuktan sonra, bu yolda daima görülen yoğun trafik, durakların sırasının da gitgide daha sabit hale gelmesine sebep oldu. Böylece neredeyse 17. yüzyıla ait tüm raporlarda nadir görülen bir tekdüzelilikle günümüze kadar kendini muhafaza eden aynı durakların isimlerini duyuyoruz. Halk arasında bir nevi geleneksel yer tanımlarının[278] sıkça ortaya çıkması da düzenli

---

Madani (ölümü Hicrî 1070/Miladî 1659), karayoluyla İstanbul'a dönmüştür. Seyahatnâmesi *Rihlat eş-şitâ* (Brockelmann II, 393), el yazması olarak Gotha'da bulunmaktadır (cod. arab. 1543) ve Hicrî Şevval 1293/Miladî 1876 tarihinde Kahire'de basılmış olup, Prof. R. Hartmann dikkatimi bu esere çekmiştir. Karayoluyla her iki yolu, 1764–1765 yıllarında Gotha el yazmasında (cod. arab. 1550; Pertsch III, s. 180) tarif edilen İstanbul'a gidiş dönüş yolculuğunu yapan Halepli Hristiyan bir hekim kullanmıştır. İstanbul'a yapılan bir yolculuğun bunun dışında Arapça tariflerine erişemedim (karşılaştırma için örneğin Brockelmann II, s. 360 vd.).

277 Britanya Müzesi'nde Add. 18 427'de el yazması; *The Travels of Macarius, Patriarch of Antioch, written by his attendent Archdeacon Paul of Aleppo,* transl. by F.C. Belfour, Londra 1829 (Oriental Translation Comitee).

278 Örneğin *Kargasekmez*, *İtyemez* ve *Sakaltutan*, ki bunları dikkatlice çevirmeye çalıştım (Redhouse sözlüğüne göre örneğin *sekmek* (سكمك) veya *sökmek* (سوكمك). Redhouse sözlüğüne göre, s.v. No. 9 ve Radloff IV, 570). Halk diline ait olup, arazinin, bilhassa üzerinde bulunan yolun bir özelliğini tanımlayan bu gibi komik isimler, daha sonra da sıkça görülebilir. Genelde hep aynı isimler tekrarlanır. Örneğin, Evliya Çelebi Dr. III, 168'de Kuzeydoğu Toroslarda Sirfaz'da (Behisni yakınlarında) bir geçide Kargasekmez (قارغه سكمز) demektedir. Kiepert'in haritasında Göynük'ün güneydoğusunda Kargasökmez Derbent adında bir yer vardır. Kanunî Sultan Süleyman'ın 1522

trafiğin bir kanıtı sayılabilir. Diyagonal yol, yüksek önemini Osmanlı döneminden günümüze kadar muhafaza etmiştir. Bu yol, aynı öneme daha Eskiçağ'ın bitiminde, Bizans'ın Konstantinopolis adıyla Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline getirildiğinde sahipti. İstanbul'dan kuzeybatı yönünde Belgrad'a uzanan Balkanların diyagonal yolu gibi[279], güneydoğu yönünde İstanbul için ana temin yoluydu ve dünyadaki konumuyla yakından bağlantılıydı.

Dolayısıyla Müslümanların fetihleriyle başkente bağladığı güneydoğudaki Suriye ve Mezopotamya eyaletleri Doğu Roma İmparatorluğu'ndan kopartıldıkları zamanlarda da önemini yitirmedi. Akabinde uzun süreli Doğu Roma, Arap ve ardından Türk din savaşçılarıyla yapılan savaşlarda sınırların her iki tarafında savaş halindeki devletlerin orduları için sınırlarını savunmak veya sınır ötesi akınlar yapmak için toplanma yolu oldu. Selçuklu döneminde başkent Konya bu yolun üzerinde idi. Ancak, Balkan diyagonal yoluyla doğu ve batı arasındaki ticaret alışverişinin en rahat şekilde yapılabildiği kesintisiz uzun bir hat oluşturduğundan, Anadolu'ya sahip olmak için yapılan savaşlardan kaynaklanan kargaşalara rağmen, bu yol üzerindeki barışçıl ticaret trafiği Ortaçağ'da dahi hiçbir zaman tam olarak kesintiye uğramamıştır.

---

tarihli yol güzergâhında Muğla'da (bkz. yukarıda No. 12) bu isimde bir dağdan bahsetmektedir. Aşılması gereken bir su için sonsuz sıklıkta kullanılan ve sıkça görülen *Kırkgeçit* tabiri de buraya aittir (Yunanca'da da Sarandoporos olarak görülür, J.H. Mordtmann). Hac yolunda bu isimle iki suyun üzerinden geçilmektedir (s. 111 ve 142). Bilhassa sarplıklarını ve zor geçildiklerini anlatmak için, bu gibi isimler geçitler için sıkça kullanılır; Tavernier I, 13 (Alman baskısı I, 2) böyle bir geçit ismi vermektedir: *Bey İndiren*. Dr. J.H. Mordtmann ayrıca Rumeli'de *Deve Bağırtan* diye bir geçitten bahsetmektedir.

[279] Krş. Constantin Jos. Jireček, *Die Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe*, Prag 1877.

Belki de Doğu Roma ve İslâm dünyası arasında Anadolu'ya sahip olmak uğruna yüzyıllar süren bu savaşın karışıklıklarından daha uzun ömürlü olan tek ordu ve kervan yolu, bu idi. Ancak İstanbul'un 1453 yılında fethiyle birlikte Batı Şark'ın tamamı hiç şüphesiz tekrar İstanbul Boğazı'ndaki tek bir hükümdarın eline geçtiğinde, bu yolun önemini yitirdiğini ve İstanbul'a yönelik yeni bir yol ağının oluştuğunu kabul edebiliriz. Padişahların 16. yüzyıla ait yürüyüş yollarının bize gösterdiği gibi, bu eski diyagonal yol, Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme döneminde doğuya giden tek gerçek ordu yolu idi[280].

İstanbul'dan Kuzey Suriye'ye uzanan bu diyagonal yol böylece hiç şüphesiz Anadolu'daki yol ağının tamamının en önemlisi olsa da, dünya ulaşımı için önemini biraz sınırlamak zorundayız. Örneğin İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayan Balkan diyagonal yolu gibi birincil öneme sahip bir yol değildir. Anlaşıldığı kadarıyla Anadolu'nun coğrafî yapısı, dünya ulaşımı için de önemli bir yolun oluşumunu engellemektedir: Anadolu, bir yarımadadır ve bir tarafta Maveraünnehir, diğer tarafta Kuzey Suriye ve Mezopotamya ve bununla birlikte Irak olmak üzere, Anadolu'yu boydan boya geçen bir yolun bağlantısını kurabileceği ana kültür ülkelerine bazı zorlu olmayan geçitler aşıldıktan sonra, doğrudan denizden ulaşılabilir. Bu nedenle, Anadolu'nun dünya ulaşımı için birincil derecede geçiş ülkesi olarak bir yer edinme şansı oldukça azalmaktadır. Buna bir de bir taraftan ülkenin iç kesimlerinin büyük mesafelerde bozkır özelliğini taşıması, buna karşın yoğun ekilmiş yerlerin yalnızca sahil kesimlerinde bulunması; Kilikya, zengin batı sahilinden kaynaklanan büyük nehir yatakları ve kuzey sahillerinin ormanlık alanları ve diğer taraftan Anadolu kapılarında öncelikle denizyolu özelliklerini ta-

[280] Bkz. aşağıda No. 13.

şıyan birincil derecede bir dünya ulaşım yerinin bulunması eklenir: İki denizin kesiştiği yerde ve Avrupa'nın iç kesimlerine uzanan bir yolun uç noktasında İstanbul. Anadolu'yu siyasî açıdan ikinci sıraya iten de bu sonuncu olgudur. İstanbul var olduğundan beri, Anadolu'nun tüm siyasî yaşamını kendine çekti. Yalnızca kendi siyasî çaresizliğine düştüğü zamanlarda, örneğin Ortaçağ'da Selçuklu Konya, Latin karşıtı İznik, eski Osmanlı başkenti Bursa ve yeni zamanlarda Kemalist Ankara gibi, Anadolu da yine daima Boğaz'daki hükümdarlığa yönelik çalışan kalelere göz yummak zorunda kaldı. Hedefe ulaşıldığında ise Anadolu'nun siyasî rolü ortadan kalkıyordu.

Ulaşım coğrafyası açısından, bozkırlarla kaplı Anadolu düzlüğünde uzun ve zorlu bir karayolu yolculuğuyla İstanbul'dan deniz yoluyla her yere çok daha rahat gidilebilirken, böyle bir yolculuğa gerek duyulmamasından kaynaklanan nispetsizlikti Anadolu'yu dünya trafiğinden uzak tutan. Anadolu'nun ulaşım coğrafyası açısından bu "kül kedisi" konumu, gezi edebiyatında bariz bir şekilde ifade bulmaktadır: Anadolu'ya yapılan gezilerin, İran, Hindistan, Doğu Asya, hatta sayısız Filistin gezileri gibi, Avrupa'ya çok daha uzak ülkelere yapılan gezilerden çok daha ender yapılmış olması bile buna yeterince kanıttır. İstanbul'u ziyaret etmelerine rağmen, Kudüs hacılarının genelde kutsal topraklara deniz yoluyla gittikleri ve tersine Arapların da İstanbul'u ziyaret etmek için daha ziyade deniz yolunu seçtiklerini daha önce söylemiştik. Ana ordunun karayoluyla Anadolu'yu aştığı resmî Osmanlı seferlerinde yine destek olarak denizyolu kullanılıyordu. Toplar, bunun gibi büyük yükler, denizyoluyla İstanbul'dan Suriye limanlarından birine, örneğin Payas'a gönderiliyordu[281]. Hatta, Osmanlı İmparatorluğu'nun görkemli

[281] Örneğin Hüsrev Paşa'nın Hicrî 1038/Miladî 1628 tarihli Bağdat sefe-

zamanlarında padişahın her yıl Kâbe için gönderdiği *surre*'yi götüren resmî hac kervanı bile sanki Anadolu'dan geçmiyor; *surre* önce Kahire'ye ve buradan eski ünlü Mısır kervanıyla Mekke'ye gönderiliyordu[282]. Çok daha sonraki zamanlarda Şam'dan kalkan Suriye kervanına *surre*'ye eşlik etme görevi verildi. Bu kervan ile Anadolu'yu aşıp, Şam'da Suriye kervanıyla birleşen İstanbul kervanı, resmî bir karakter kazandı. Memlûk devletinin Yavuz Sultan Selim tarafından fethinden sonra Kahire'nin uzun süre resmî kervanın başlangıç noktası olarak kalması, muhtemelen kısmen kervan yolunun güzergâhlarının elimize ancak daha sonraki zamanlarda (IV. Murad'dan itibaren) ulaşmasının sebebidir.

Anadolu diyagonal yolunun tarihini ayrıntılı olarak ele almanın yeri burası değildir. Bütün olarak bakıldığında, güzergâhı kimi ayrıntılarda bazı değişikliklere tâbi olmasına rağmen[283], kendini yüzyıllar boyunca muhafaza etmiş ve bazı noktalarla doğanın oluşturduğu mesafeler hiçbir değişikliğe uğramadan korunmuştur. Bu yol, en eski zamanlardan beri hiç değişmeden, aynı Toros ve Amanos geçitlerinden (Gülek Boğazı=Pylae Ciliciae, Karanlık Kapı, Sakaltutan, Bagras Geçidi=Pylae Syriae) geçmiştir. Aynı şekilde başlangıç nok-

---

rinde olduğu gibi: Naîma, birinci baskı, I, s. 151 aşağıda; ikinci baskı, III, s. 10, paragraf.

[282] Lubenau 1587-1589: *Beschreibung der Reisen des Reinhold Lubenau,* yayıncısı W. Sahm: *Mitt. Aus d. Stadtbibliothek zu Königsberg i. Pr.* IV, 1. bölüm, Königsberg i. Pr. 1912, s. 240. Ayrıca Pandectes eserinde Leunclavius: Hans Lewenklaw von Amelbeurn, *Neuwe Chronica Türckischer Nation/von Türcken selbst beschrieben*, Franckfurt am Main 1590 ve (ikinci baskı) 1595, s. 305'te yalnızca Kahire'den Mekke'ye haccı tarif etmektedir.

[283] Yaklaşık 333 yılına ait Kudüs yol güzergâhı gibi farklı güzergâhları burada ele almıyorum: *Itinerarium Burdigalense: Itinera Hierosolymitana sacculi IIII-VIII*, rec. … Paulus Geyer, Vindobonae 1898, s. 13 vd.

tası için de her zaman paralel olarak iki olasılık vardı: Dil Boğazı'nda[284] İzmit Körfezi'nden geçmek ve İzmit (Nikomedia) üzerinden körfezi dolanmak. Sabit noktalar olarak yolun güzergâhını belirleyen şehirler, ezelden beri İznik (Nicaea), Eskişehir (Dorylaeum), Adana, İskenderun (Alexandria), Antakya (Antiochia), daha geç Bizans dönemlerinde ve Osmanlı döneminde ise ayrıca Konya (Iconium) ve Konya Ereğlisi (Heraclea) olmuştur. Eskiçağ'da ve erken Bizans dönemlerinde, yol biraz daha kuzeyde Amorium (Hisarköy/Afyon) üzerinden geçiyordu ve Kilikya kapısına Tyana (Kemerhisar)'dan ulaşılıyordu. Kilikya'da Torosların en rahat geçilebilen yeri (Gülek Boğazı) için en doğal başlangıç noktası, Tarsus şehri olup, buradan en eski zamanlardan beri Ortaçağ'ın sonlarına kadar, tıpkı Bertrandon de la Broquière'nin[285] 1432–1433 yıllarında yaptığı gibi, Toros geçidi aşılıyordu. Kilikya sahilinin

---

[284] Eski Αρεπάνη yakınlarında; Konstantin'in 'Ελενόπολις ή Κιβωτός der Anna Komnena adlı eseri (XIV, I; 5. Dil Boğazı: ὁ ἀναμεταξύ Κιβωτοῦ καί Αἰγιαλών), Haçlıların Civito veya Civitot'u, İbn Hurdadbih ve yazıcılarında, 102'de Hasan El-Gabrâ'i (حصن الغَبْرَاء); bugün Hersek; bkz. Tomaschek, *Zur hist. Topographie von Kleinasien im Mittelalter*, Viyana 1891, s. 9. Tabula Peutingeriana'daki *Pylae* de burada bulunmalıdır, ancak İznik'e giden yol için Konstantin öncesinde çıkış noktası olarak Pronetios (Karamürsel)'u vermektedir. Konstantin'in Dil Boğazı'ndaki yerleşimine rağmen, İstanbul'a yönelen yeni trafiğin ilk zamanlarında henüz önemli bir yer tutan İzmit, yeni başkentin trafiğini güneydoğuya çekmiştir, ta ki Justinian stratejik sebeplerden dolayı trafiği zorla İzmit'ten çekene kadar. O zamandan sonra trafik öncelikle, kısmen de tamamen, Dil Boğazı'ndan geçmiştir. Hatta Justinian, Dil Boğazı'ndan yalnızca karşıya geçmelerini değil, İstanbul'a gitmek için buradan gemiye binilmesini de sağlamaya çalışmıştı (J. Sölch, *Byzantinisch-neugriechische Jahrbücher*, I, 1920, s. 273). Daha sonra, Osmanlı döneminde, en azından seferler için yine İzmit üzerinden bağlantı kullanılmaya başlandı (bkz. aşağıda s. 142).

[285] Bertrandon de la Broquière, s. 87 vd.

Ortaçağ'da kumlaşmasından dolayı öneminin bir kısmını kaybeden Tarsus şehri, zamanla Adana'nın gölgesinde kalmıştır. Türkmen boyu olan Ramazanoğulları hükümdarlığı sırasında ve daha sonra kesin olarak Osmanlı hâkimiyeti altında (1516 yılından itibaren) Adana, Gülek Boğazı'nın çıkış noktası haline gelmiştir. Toros yolu, çıkış noktasının değişmesinden etkilenmedi. Bu yüzden Osmanlı döneminde yolun, Gülek Boğazı'na ulaşmak için, Çakıt Irmağı'nda o zamana kadar takip ettiği ovadan ayrılması, ama daha sonra Pozantı'da tekrar ovaya sapması gibi tuhaf bir durumla karşı karşıya kalıyoruz. Ancak modern demiryolları yüzyıllar süren bu eski geleneği bozmuştur ve Pozantı'dan aynı nehir düzlüğü boyunca Adana'ya ulaşmaktadır.

Eskişehir ve Toroslar arasındaki yolun ortası, Bizans ordu yolu olarak Amorium'dan geçerek, Aksaray (Archelais–Kolonia) üzerinden Kemerhisar'a ulaşıyordu[286]. Bu yolun eski Arap coğrafyacıları tarafından da bilinen değişik bir biçimi[287] ise Amorium'dan ve Akşehir Gölü'nün kuzeyinden Konya'ya ve buradan Konya Ereğlisi'ne gidiyordu. Ancak, Hicrî 223/Miladî 838 yılında tahrip edilmesinden sonra Amorium gitgide daha fazla ıssızlaşmasıyla yolun bu kısmı kullanılmamaya başladı. Türklerin zamanında yerini Akşehir Gölü'nün güneyinde Philomelium (Akşehir) üzerinden geçen bir yol aldı. Artık Efes'ten Λαοδικεία κατα κεκαυμένη (Laodikeia/Ladik) üzerinden doğuya giden, Roma zamanından kalma eski ana

[286] Karşılaştırma için bkz. bu yolda bulunan eyalet birliklerinin ana orduyla buluşma noktalarını gösteren liste: Konstantin Porphyrogennetos, *De ceremoniis*, I, 444–445 (W.M. Ramsay, *The Historical Geography of Asia-Minor*, s. 202 ve yakın zamanda J.B. Bury, ΒυΖαντίς 2, 1911–1912, s. 216–224).

[287] İbn Hurdadbih, editör, Goeje, s. 100 vd.

yolun güzergâhı takip ediliyordu[288]. İdrisî[289] büyük diyagonal yolun bu yeni güzergâhının bir kısmını vermekte ve şu aşamalarını belirtmektedir: Polybotus (ملوطن Bolvadin) – yarım günlük yol – 40 Şehit Gölü (λίμνη τών Σαράκοντα πατέρων: Akşehir Gölü)[290] – bir günlük yol – Philomelium (فلومى: Akşehir)[291] – iki günlük yol – Laodicea (لاديقيه: Ladik) – bir günlük yol – Konya (قونيه), yani Osmanlı döneminden bildiğimiz yerler. Haçlı seferleri de genelde bu yolu kullanmaktadır.

Ortaçağ'ın sonlarına doğru (Anadolu Selçuklu devletinin çökmesinden İstanbul'un fethine kadar) bu yolun güzergâhı Anadolu'daki siyasî güç ilişkilerinden önemli ölçüde etkilenmiştir. O dönemde Bertrandon de la Brocquière'nin Ereğli'den gelerek, önce Karamanoğullarının başkenti Larende (Karaman)'ye ve ancak ondan sonra Konya'ya gittiğini görüyoruz. Larende uğruna muhtemelen Korgos'tan, yani antik Corycos'tan çıkılan Mağara (Cennet–Cehennem Mağaraları) Geçidi de 1496–1499 yılları arasında seyahat eden Şövalye Arnold von Harff'ın[292] at üzerinde yolculuk ettiği Kilikya Ka-

---

[288] W.M. Ramsay, *The Historical Geography of Asia-Minor*, s. 43 vd.

[289] Jaubert çevirisi II, 310.

[290] Tomaschek'e göre. Konumuna göre bu, Eber Gölü olmalıdır. Ancak Tomaschek'te varsaydığım üzere, isimlerin kimlikleri şüphe götürmemektedir.

[291] Tomaschek, a.g.e. 104. Yol güzergâhının bu kısmını ele alır ve yorumlar ve haklı olarak şöyle bir düzeltme yapar: Filomeni (فلومنى: Haçlıların *Finimini* veya *Filomena*'sı).

[292] Yol güzergâhı s. 202 şöyledir: Tarsus (*Tharschen*) – 3 günlük yürüyüş – Korikos (*Kurko*) – 3 günlük yürüyüş – Larende (*Laranta*); yolun üstünde Magara (*Marada*) Kalesi. *Kurko* (*Curco, Curcho*, v.b., Frederik Barbarossa'nın Haçlı seferinin *Curca*'sı) Ortaçağ'da bu kıyının ana liman yeri idi (bkz. Tomaschek, s. 65; Georg Martin Thomas, *der Periphus des Pontus Euxinus*, Münih 1864, s. 61 vd.); v. Seydlitz'in (a.g.e. yukarıda s. 72) burasını *Kilindria* (yani Kelendir

pısı'na (Gülek Boğazı) tercih ediliyordu. Bertrandon ise Karaman ve Osmanlı İmparatorluğu[293] sınırından Afyonkarahisar ve Kütahya üzerinden, Sultan II. Murad'ın başkenti Bursa'ya ve ancak buradan muhtemelen Pazarköy'den[294] geçen yoldan İzmit Körfezi'ne gitti[295].

İstanbul, Osmanlılar tarafından fethedildikten ve bu arada Osmanlı toprakları haline gelen Anadolu'nun başkenti haline geldikten sonra bu yol, güzergâhını değiştirecek önemli etkilere maruz kalmadı. Elimizde mevcut çok sayıda rapor sayesinde (orduların yürüyüş yolları, Hristiyan ve Müslüman

---

veya Çelendere = Silifke ve Anamur arasındaki Gülnar) ile bağdaştırması yanlıştır.

[293] Bertrandon'un raporu burada s. 122 ve devamında biraz karışıktır. Yayıncısı (Ch. Schefer) ile birlikte Bertrandon'un muhtemelen Aksaray ismini düşünmüş olmasına ragmen, Bertrandon'un bahsettiği *Athsaray* = Akşehir olduğunu varsayıyoruz. Daha sonra geçtiği ve Karaman ile Sultan Murad'ın imparatorluğunun sınırını oluşturan nehrin Akar Çay olup olmadığı şüphelidir; en azından 16. yüzyılda ordu yolu Afyon Karahisar ve Akar Su'nun güneyinde Akşehir arasında bulunmaktadır. Ardından gelen *Acchary*'nin nehre adını veren yerin adı olan Akar ismini temsil ettiğine inanmıyorum. Aksine burada Acchary'ye benzeyen başka bir duraktan bahsedildiğine inanıyorum. *Acchary* adı fazlasıyla açık bir şekilde Akşehir'dir, tıpkı Athsaray'ın Aksaray olması gibi: Bertrandon muhtemelen Akşehir'de (ya da raporunu hazırladığı zamanlarda) asla ayak basmadığı Aksaray'da olduğuna inanıyordu; ancak, yolculuğu sırasında Akşehir ismine de rastladığından, bu ismi başka bir durağa vermiştir; bu yer muhtemelen Neşrî'nin eserinde (ZDMG, 15, 1861, 340, satır 5) II. Bayezid'in Karamanoğullarını mağlup ettiği Akçay (اق چای) adındaki yerdi.

[294] Bkz. yukarıda s. 121 vd.

[295] Bertrandon'un İzmit Körfezi'ni geçişi için, en eski zamanlardan beri yakın zamana kadar kullanılan Dil Boğazı'nı kullandığını varsayıyorum; İzmit'in aşağısında Schefer'in Karamürsel olduğunu söylediği 4 millik mesafe bilgisini (s. 138 vd.) fazla önemsemek istemiyorum.

hac raporları, vs.) Osmanlı döneminde yolun son gelişim aşamalarını takip edebiliyoruz.

Yolun Konstantinopolis ve Osmanlı dönemi için en eski güzergâhı, muhtemelen Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden Akşehir'e giden ve İznik'ten Kütahya'ya uzanarak, burada eski Bursa yoluyla birleşen güzergâhtır. Bursa üzerinden yolun uzatılması, gerek Batılı, gerekse Doğulu seyyahlar için daima cazibesini korumuş, anlaşıldığı kadarıyla İstanbul'un fethinden sonra bile zaman zaman devam ettirilmişti[296]. 16. yüzyılda Kütahya'dan geçen yol da sürekli ulaşım için neredeyse tamamen kullanımdan kalkmıştır, ama Yavuz Sultan Selim 1516 yılında Mısır üzerine yaptığı seferde (ve dönüş yolunda), hatta Kanunî Sultan Süleyman da 1534 yılında ilk İran seferinde bu yolu kullanmıştı. 1516 ve 1534 yılları arasında, herhangi bir harici sebebin (muhtemelen isyanlar) o dönemlerde genel olarak kullanılan Eskişehir'den Seyitgazi üzerinden Akşehir'e giden yolu geçilemez hale getirdiğini tahmin ediyorum. Daha sonra 16. yüzyılda genel olarak kullanılan güzergâh, İznik'ten Yenişehir üzerinden Eskişehir'e, buradan da Seyitgazi ve Bolvadin üzerinden Akşehir'e ulaşıyordu[297].

---

[296] Krş. Ritter Arnold von Harff, a.g.e. s. 203 ve Pierre Belon du Mans, *Les Observations de plusieurs sinfularitez et choses mémorables, trouves en Grèce, Asie, Judée, Egypte, Arabie, et autres pays estranges*, Paris 1554, s. 169 vd., bes. 200 vd. (1546–1549 yılları arasında yolculuk yapmıştır). Şövalye Arnold, tıpkı bir zamanlar Bertrandon gibi, İstanbul'a gemiyle gitmek üzere, Bursa'dan muhtemelen Dil Boğazı'na gitmişti. Bursa'ya karayoluyla iki gün ve denizyoluyla bir gün bilgisi başka türlü yorumlanamaz.

[297] Yeni çağlarda tatar postası zamanında gitgide Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden geçen daha eski güzergâh kullanılmaya başlandı ve demiryolları da genel olarak bu güzergâhı takip etti.

Üsküdar'dan İznik'e gitmek için ya İzmit Körfezi'nin etrafından dolanmak ya da Dil Boğazı'ndan karşıya geçmek gibi, daima iki yol mevcuttu. Ancak, Ortaçağ'da en azından Justinian[298] döneminden itibaren, seyyahlar genel olarak ikinci yolu seçiyorlardı. Raporların mutabakat içinde belirttikleri gibi, Osmanlı döneminde de kervanlar bu alışkanlığı sürdürmüşlerdi. Bunun yanında Körfez'i geçmekten kaçınmak için, daha büyük ordulara İzmit Körfezi'nin etrafından dolanmaları tavsiye ediliyordu. Gerçekten de Körfez'in etrafından dolanmak, Osmanlı döneminde bilhassa Osmanlı ordularının nakilleri için vazgeçilmez bir kural idi. Bu şekilde kervan yolunun Hersek üzerinden İznik'e gitmesi, kervanlar bu esnada Gebze ve Hersek'te karşıya geçmek zorunda kalırken, ordu yolunun İzmit üzerinden İznik'e gitmesi gibi bir olgu ortaya çıktı. Bu iki yolun yan yana gidişi, uzun bir süre, Yeniçağ'a kadar kendini muhafaza etmiştir.

İznik–Eskişehir yolu için de Yenişehir ve Lefke üzerinden olmak üzere, iki güzergâh vardır. 16. yüzyıldan ve 17. yüzyılın başlarına kadar bildiğim tüm yol güzergâhları, bilhassa Sultan IV. Murad zamanına kadar ve belki de bunun ötesindeki tüm savaş ruznâmeleri ve 1567–1571[299] yıllarında Kudüs hacısı Ludwig von Rauter ile 1554 yılında Busbeek–Dernschwam, Yenişehir üzerinden geçen, dolayısıyla daha eski olan güzergâhı vermektedir. Ayrıca hac ve kervan yolu için İznik'ten Lefke ve Söğüt üzerinden Eskişehir'e giden başka bir güzergâh ortaya çıkmış olmasına rağmen, bildiğim en eski

[298] Bkz. yukarıda s. 138, dipnot 284.

[299] Reinhold Röhricht ve Heinrich Messner, *Deusche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, Berlin 1880, s. 430 vd.: Ludwig von Rauter'in hiç şüphesiz Hersek'i temsil eden *Herzoduto*'dan İzmit'e gemiyle gitmiş olması, bana göre pek muhtemel değildir. Acaba (tam tersine Tavernier'de de görülebildiği gibi) İzmit ve İznik mi karıştırıldı? Orijinal rapora bakmadan bu hususta karar verilemez.

hac yolu güzergâhı (1623)[300] muhtemelen Bizans geleneğine dayanan[301] ve 17. yüzyılda da uzun süre muhafaza edilen bu daha eski güzergâhı belirtmektedir. Evliya Çelebi, Hicrî 1058/Miladî 1648 yılında bu yeni güzergâhta yolculuk etmişti. Bu güzergâh, kervanlar için 17. yüzyılda da tek güzergâhtır. Yalnızca ordu yollarını da göz önünde bulunduran *Cihânnümâ*, her iki güzergâhtan bahsetmektedir.

Bu daha yeni güzergâhın bir öncüsünü muhtemelen, 1550 yılı başlarında Eskişehir'den (*Eschizaher*) Söğüt (*Sugut*) ve Bilecik (*Biligich*) üzerinden İznik'e (*Isnic, Nicée*) yolculuk yapan d'Aramon'un[302] güzergâhında bulabiliriz. Dolayısıyla daha hareketli yolcu toplulukları daha o dönemlerde her zaman ordu yolunu kullanmayıp, başka bir yol aramışlardı[303], ta ki 17. yüzyılın ilk yarısında Lefke'den geçen yol yerleşene kadar[304].

---

[300] Dresden el yazması (Fleischer), No. 178, fol. 57v.

[301] J. Sölch, *Byzantinisch-griechische Jahrbücher*, I, 1920, s. 332 ve devamında en azından anlaşılabilir sebeplerle Bizans'a ait Μελαγγεία (Μαλάγινα = İbn Hurdadbih'te Melacnet – مَلاجنَة), Osmanlılar tarafından Yenişehir diye anılan yerle aynı olup olmadığını tartışmaya açmaktadır. Μαλάγινα anılan yer güneydoğuya giden yolda ilk ordu toplanma yeri (άπληκτα) olduğundan, bu muhtemel görünmektedir (bkz. J.B. Bury, The άπληκτα of *Asia Minor:* ΒυΖαντίς II, 1911-1912, s. 216-224). Osmanlılarda da önemli bir ordu toplanma yeri olan Yenişehir ovası, çevrede bunun için en uygun yerdir.

[302] D'Aramon, s. 149.

[303] İlk Osmanlı savaşlarının *Belokomc*'si Bilecik (örneğin Pachymeres II, s. 628), şayet eski Agrilium ise (bkz. Bölch, a.g.e., s. 277) bu güzergâh da belki Bizans yolunun bir kısmını temsil eder.

[304] Yenişehir üzerinden İstanbul'a eski yoldan giden bir kervan hakkındaki en son bilgi, Makarius 1653'te verilmiştir; bkz. bu hususta aşağıda s. 166, dipnot 384.

Bu yol daha sonra gitgide geliştirildi; örneğin *Cihânnümâ*[305], Hicrî 1070/Miladî 1659–60 yılında ünlü Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa'nın bugün Vezirhan diye anılan yeri hanı, camisi ve hamamıyla kurduğunu anlatmaktadır.

Daha önce de dediğimiz gibi, 17. yüzyıldan sonra kervan trafiğini aksettiren tüm raporlar, yolun yalnızca şahsi yolcu ulaşımı için kendini kabul ettiren güzergâhtan (İznik'ten Lefke üzerinden Eskişehir'e)[306] bahsetseler de, ordu yolu yeni yol karşısında tamamen teslim olmamıştır ve eski güzergâhı muhafaza etmese de kendisi için özel bir güzergâhı korumuştur. Nasıl ki, yanlarına refakatçiler verilen elçilerde olduğu gibi, resmî yolculuklar için genel kervan yolu değil de ordu yolu kullanılmış ise[307] 1736 yılında İstanbul'dan İsfahan'a dönen ve maiyetinde Otter'in[308] de bulunduğu İran elçisinin güzergâhından o dönemlerde resmî orduların kullandıkları yolu anlayabiliriz. Bu topluluk önce Ankara'dan Sakarya Nehri'ne[309] giden kervan yolunu takip etmiştir. Oradan itibaren Sakarya Nehri boyunca Lefke'ye gitmeleri gerekiyordu,

---

[305] Djih. 671, satır 6 vd. Bu not, *Cihânnümâ* metninin karşısındaki güvensizliğimizi gösterir. Hacı Kalfa'nın ölüm tarihi (Hicrî 1067/Miladî 1657) doğru ise bu not ondan olamaz. Eseri yayınlayan İbrahim Müteferrika tarafından eklendiği, burada belirtilmemiştir!

[306] Bu güzergâhta (İznik–Lefke–Eskişehir) hac yolu boyunca yolculuk eden daha yeni Avrupalı seyyahlar arasında örneğin Leake'den bahsedebiliriz (William Martin Leake, *Journal of a tour in Asia Minor*, Londra 1824).

[307] Krş. Busbeek'in 1554 tarihinde Eskişehir'e kadar ordu yolunu takip eden elçilik yolculuğu. Bu yüzden daha sonraki yolun da en azından Ankara'ya kadar o dönemlerde ordu yolu kabul edildiğini tahmin edebiliriz.

[308] Otter I, s. 37 vd.

[309] Bkz. aşağıda No. 18b veya No. 15a, α. Otter'in yol güzergâhı: Üsküdar (*Scutare, Eskiudar*) – Kartal (*Kartal*) – *Pendik* – Gebze (*Gueguc-bisè*) – Tavşancıl (*Taouchandjik*) – *İzmit* - Sapanca (*Sapandjè*).

ama son durak Sapanca (*Sapandjè)*'dan sonraki durak olan Akhisar (*Akhisar*)'a mesafe çok uzak olduğundan, Sakarya Nehri üzerindeki taş köprüden geçerek, Geyve (*Gueivè*)'de konakladılar. Ertesi gün, asıl güzergâha geri dönmek üzere aynı köprü üzerinden geri döndüler ve bu yolu Akhisar (*Akhisar*)'dan Lefke (*Lefkiè*)'ye kadar takip ettiler. Daha sonra kervan yolunun bir kısmını, ama yalnızca Vezirhan (*Vezir Khani*)'a kadar takip ettiler ve Bilecik üzerinden Bozüyük (*Bozavik*)'e[310] ulaşmak için, tekrar bu yoldan ayrıldılar ve Eskişehir'e (*Eksi-Chehre*) kadar eski ordu yolunu takip ettiler. Onun dışında da, daha yeni zamanlarda, Üsküdar'dan Eskişehir'e İzmit–Sapanca–Geyve üzerinden gidilmesi[311], Ankara'ya giden yolun diyagonal yol üzerinde belirli bir etkisi olduğunu göstermektedir.

Eskişehir'den itibaren Otter'in güzergâhı, Konya ve Karapınar arasında, kısa bir mesafe dışında, hac yoluyla bağdaşırken; Yavuz Sultan Selim'den Sultan IV. Murad'a kadar padişahların Akşehir–Konya ile Konya–Konya Ereğlisi arasındaki yürüyüş yolları, hac güzergâhından farklı, çok daha eski bir güzergâhı göstermektedir[312].

---

[310] Burada ve diğer yerlerde de Otter'in yer isimleri bilgileri sürekli olarak açıkça yazılı bir kaynağı göstermektedir (bkz. bu hususta yukarıda s. 102), ancak Otter'in bu bağımlılığının yolculuğunun tamamını yazılı kaynağına göre daha sonra bir araya getirecek kadar ileri gittiğini düşünmüyorum. Yukarıda belirtilen güzergâhı bu şekilde bildiği kesin olan ve tüm isim biçimlerinin dayandığı *Cihânnümâ*'dan almış olamaz.

[311] Karşılaştırma için tatar postasının güzergâhı, aşağıda s. 149, 150.

[312] Burada Sultan IV. Murad'ın 1637 tarihli Bağdat seferinde kendini kanıtlamış eski ordu yolunu yeni bir ordu yoluyla değiştirme çalışmasını da kısaca hatırlatmak isteriz. Tavernier, s. 101 (Alman baskısı, s. 36 vd.), İzmir'den Tokat'a yaptığı yolculukta Kiepert'in haritasında da Anadolu'nun merkezindeki büyük Tuz Gölü üzerindeki setten bahsetmekte ve 1638 yılında Sultan IV. Murad tarafından ku-

Anadolu diyagonal yolunun en genç varyantı olarak, modern demiryolu hattından (Anadolu ve Bağdat treni) da bahsetmek gerekir.

Mehmed Edib'in bize sunduğu İstanbul'dan Mekke'ye giden hac yolculuğunun kesin biçimi, iki bölümden oluşur: Kervan, 15 Recep tarihinde Üsküdar'dan yola çıkar ve 37 günlük bir yürüyüşten ve yolda altı gün mola verildikten sonra, burada bulunan kutsal mekânları ziyaret etmek üzere, yaklaşık 40 gün kaldığı Şam'a ulaşır. Buradan 39 günlük yürüyüşten ve yolda 10 gün mola verdikten sonra, Mekke'ye varır[313]. Bu yolun yalnızca ilk bölümünü, bu çalışmada göz önünde bulunduracağız ve bunun da yalnızca (Antakya'ya kadar) Anadolu'dan geçen kısmını ele alacağız. Aşağıda yürüyüş ve konaklama günleri ile birlikte Mehmed Edib'e göre Şam'a kadar uzanan birinci bölümün tamamını veriyorum:

1. gün	Üsküdar – Kartal (قرتال) 3 saat
2. gün	Gebze (ككبوزه)'ye kadar, 3 saat
3. gün	İznik (ازنيق); Hersek'ten (هرسك) 10 saat
4. gün	Lefke (لفكه) 11 saat
5. gün	Söğüt (سكوت) 9 saat
6. gün	Eskişehir (اسكى شهر) 10 saat
7. gün	Eskişehir'de konaklama
8. gün	Seyitgazi (سيد غازى) 'ye kadar 9 saat
9. gün	Hüsrev Paşa Hanı (خسرو پاشا) 9 saat
10. gün	Bolvadin (بولاوادين) 12 saat

rulduğunu iddia etmektedir. Ancak, yol güzergâhlarında yolu değiştirme niyetinden bahsedilmemektedir ve başka bir yerde de bu husta bir şey bulamadım.

313 Mehmed Edib, s. 254. Hac yolculuğu hakkında genel olarak bkz. EI, II, 208'deki *Hac* makalesi.

11. gün Ishaklı (اسحاقلی) 8 saat
12. gün Akşehir (اقشهر) 8 saat
13. gün Ilgın (ایلغین) 9 saat
14. gün Ladik (لادیك) 10 saat
15. gün Konya (قونیه) 11 saat
16. gün Konya'da konaklama.
17. gün İsmil (اسمیل)'e kadar 12 saat
18. gün Karapınar (قره بیکار) 9 saat
19. gün Konya Ereğlisi (ارکلی) 12 saat
20. gün Konya Ereğlisi'nde konaklama.
21. gün Ulukışla (اولوقشلا)'ya kadar, 9 saat
22. gün Çifte Han (چفته خان) 9 saat
23. gün Tekir (رمضان اوغلی یلاقی) 9 saat
24. gün Çakıt (چاقد) 11 saat
25. gün Adana (ادنه) 9 saat
26. gün Adana'da konaklama
27. gün Misis (مسیس)'e kadar, 6 saat
28. gün Kurtkulağı (قورد قولاغی) 9 saat
29. gün Payas (پیاس) 10 saat
30. gün Belan (بلان) 9 saat
31. gün Karamurt (قرامطه خانی) 4 saat
32. gün Antakya (انطاکیه) 4 saat
33. gün Antakya'da konaklama
34. gün Zambeki (زنباقیه)'ye[314] kadar, 7 saat

[314] Evliya Çelebi, Dr. III, 56'da Dabkiye (ضبقیه). Latince haliyle haritalarda gördüğüm isimleri veriyorum.

35. gün Cizr eş-Şuğur (شغور)'a kadar, 12 saat

36. gün Kalat el-Medik (مديق)'e kadar, 12 saat

37. gün Hama (حما)'ya kadar, 10 saat

38. gün Hama'da konaklama.

39. gün Hums (حمص)'a kadar, 10 saat

40. gün Hasya (حثيه)[315] veya İkikapulu (ايكى قپولو)[316]'ya kadar, 12 saat

41. gün Nebk (نبك) 9 saat

42. gün Kuteyfe (قطيفه) 10 saat

43. gün Şam (دمشق الشام) 7 saat

Başka yol güzergâhları[317], Belan'dan Antakya'ya bir günde duraklamadan yürüyerek ve Üsküdar ile Şam arasında yalnızca dört konaklama vererek, daha düşük bir gün sayısına ulaşıyorlar; duraklar şöyledir: 1. Eskişehir; 2. Konya; 3. Adana[318] veya Antakya[319]; 4. Hama.

O dönemdeki yolculuğunu efendisi Murteza Paşa tarafından ulak olarak Sadrazam Murad Paşa'ya gönderilen Evliya Çelebi[320], bu yolu 10 günde katettiğini anlatmaktadır. Bu ulak yolculuğu sırasındaki durakları olarak (muhtemelen atlarını değiştirerek) Haysa veya İkikapulı (ايكى قپولى), Hums, Hama, Antakya, Adana, Ulukışla, Konya, Akşehir, Eskişehir, İznik, Gebze'yi vermektedir. Konya'ya kadar olan mesafeyi Evliya Çelebi[321] bir defasında 7 günde (duraklar: Gebze, İznik, Sö-

[315] 1623 tarihli yol güzergâhında Hasya (حصيه).

[316] Ayrıca Evliya Çelebi III, 66'da İkikapulı Han (ايكى قپولى خان).

[317] Münih, c. Turc. 289 ve 18.

[318] C. Turc. 289.

[319] C. Turc. 18.

[320] Dr. III, 72; TschM. III, 40v; Şam'a dönüş s. 82 vd. veya fol. 46v vd.

[321] Dr. III, 503 vd.; TschM. III, 260r; yeni sadrazam, amcası İpşir Paşa tarafından mektuplarla gönderilmiştir.

ğüt, Seyitgazi, Akşehir, Ladik) ve dönüş yolunu[322] 6 günde aşmıştı (duraklar: Ilgın, Hüsrev Paşa, Sögüt, İznik, Gebze[323]). Bu bilgileri tamamlamak amacıyla aşağıda 1882–1885 yıllarındaki tatar postasının duraklarını veriyorum[324]: İstanbul – İzmit (buraya kadar demiryoluyla) – Sapanca – Geyve – Lefke – Bilecik – Söğüt – Eskişehir – Kütahya – Altıntaş – [Afyon] Karahisar – Çay – Akşehir – Ilgın – Ladik – Konya – İsmil – Karapınar – Konya Ereğlisi – Ulukışla – Çifte Han – Gülek Boğazı – Kız Oluğu – Savarcı[325] – Adana – Misis[326] – Kurtkulağı – Payas – İskenderun – Belan – Antakya; buradan da Halep üzerinden Şam. Demiryolunun gitgide gelişmesi tabii ki Anadolu'nun tüm yol ağı gibi, tatar postasının güzergâhlarını da çok değiştirmiştir.

Bölümleri bireysel olarak ele alacağız. Güvenilir kaynaklardan alınan yol güzergâhları ekteki tablolarda verilmiştir[327].

---

[322] Dr. III, 505 vd.; TschM. III, 261r.

[323] TschM.'ye göre; Dr.'de farklıdır; buradaki bayındır – بايندر (باید ve benzerleri için) TschM.'de eksiktir.

[324] Bakan B. Moritz sayesinde Hicrî 1300–1302/Miladî 1882–1885 yıllarına ait olanları inceleme fırsatı bulduğum Suriye (Şam) vilayetinin daha eski salnâmelerinde mevcuttur.

[325] Kiepert'in haritasında yerin adı böyledir; salnâmelerde زوارجه، زواجه، زواچه biçimleri mevcuttur.

[326] Salnâmelerde kesinlikle Sis (سيس) belirtilmiştir. Gerçekten Sis'in söz konusu olması mümkün değildir.

[327] Tablolarda her biri ayrı bütünlük içinde gruplar oluşturan ordu yürüyüş yolları ve kervan trafiği için, ordu yolunun kervan yoluyla birleştiği yollar için de belgeleri ayrı olarak vermekteyim. Başlangıç yolu olan Üsküdar–İzmit yolunda ayrıca güneydoğuya giden trafik (ordu ve hac yolu) ve kuzeydoğuya giden trafik (Ankara ve Sivas'a giden kuzey kervan yolu) arasında ayrım yapmaktayım.

a) Üsküdar'dan Gebze üzerinden İzmit ve İznik'e

α. Yürüyüş yolları (Tablo 1–2)

Yavuz Sultan Selim, 1514 yılında Beşiktaş'tan (بشکطاش) Üsküdar'a geçmiş olup, geçiş yeri genelde hemen yanındaki Tophane'dir[328].

Doğal olarak bu hususta topografya açısından herhangi bir sorunun ortaya çıkmayacağı beklentisini doğuran, Üsküdar'dan İzmit ve İznik'e giden yollara dair çok sayıda belgeye ve başkente yakınlığına rağmen, çeşitli yol güzergâhlarında hâlâ belirsiz olan birçok nokta mevcuttur. Büyük ana duraklardan bilhassa bir zamanlar Fatih Sultan Mehmed'in öldüğü söylenen[329] *Tekfur Çayırı* (تکفور چایری) (veya Hacı Kalfa'ya göre Sultan Çayırı [سلطان چایری], haritamızda eksiktir. Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli yol güzergâhı, Pendik yakınlarında olduğunu belirtmektedir; dolayısıyla Tekfur Çayırı'nı Pendik ve Gebze arasında bir yerlerde aramak gerekir: Lubenau'a göre, Tuzla yakınlarındaki şifalı kaynakla aynıdır[330]; iki defa (Naîma'ya göre IV. Murad 1637 ve IV. Mehmed 1658), Tekfur Çayırı (تکفور چایری)'nın yerini Tuzla almaktadır; onun

---

[328] IBIG 65: *Topkane*; Ammann, *Reiss ins Globte Land* 53: *Topona*.

[329] Bu şekilde (*Teggiur-Tzair*) Leunclavius, *Hist. Mus. Turc.* 593, iki Codd. Verantianus ve Hanivaldanus; Anonymus Giese, s. 116, satır 10 Tekür Çayırı (تکور چایری); Hammer, GOR, II, 207 ve Ahmed Rasim, *Osmanlı Tarihi* I, 218'de *Hünkâr Çayırı* (خنکار چایری); Âşıkpaşazâde 220, satır 5'e göre ise Fatih Sultan Mehmed, Maltepe'de ölmüştür.

[330] Lubenanu II, 95 ("*Kaisers Wiese*"), bunun için Yunanca *Clyzomene* adını vermektedir. Buna göre, Bizans döneminde imparatorların yazlık sarayıymış. Hammer, *Umblick*, s. 164'e göre, Tuzla'da *İçme* diye anılan şifalı kaynak, öncelikle Rumlar ve Ermeniler tarafından kullanılırken, Müslümanlar daha ziyade Tavşancıl'ı kullanmaktadırlar.

dışında Tekfur Çayırı (تکفور چایری) ile Kısa? Hevan Köprüsü (قصه خوان کوپریسی)[331] veya Çay Köprü (چای کوپری)[332] yer değiştirmektedir.

Sonuncusunun köprü olarak tanımlandığı veya Tuzla'nın durak olarak gösterildiği yol güzergâhlarında, ertesi gün Gebze'de değil, biraz daha ileride Dilderesi'nde (eski Libyssus ırmağı) konaklandığına dair gözlemlerimize dayanarak[333], köprünün ve Tuzla'nın aynı durak olarak kabul edilmesi, ancak biraz daha Pendik yakınlarında aranması gereken Tekfur Çayırı'ndan ayrılması gerektiği düşüncesini doğurmaktadır. Tekfur Çayırı'nın Tuzla veya köprü ile değiştirilmesi muhtemelen bir günlük bir yürüyüşten tasarruf etmek amacıyla yapılmıştır; zira, Dilderesi'nden sonra Hereke'de değil, Çınarlı'da konaklanmaktadır. Dolayısıyla elimizde günlük yürüyüş mesafelerine ayrılan şu oluşum vardır. 1. Başlangıçta 6 günlük yürüyüş: Maltepe, Tekfur Çayırı, Gebze, Hereke[334], Çınarlı, İzmit[335]. Yolun tamamını 5 günlük yürüyüşle katetmek için farklı ayırma imkânları mevcuttur: a) Duraklardan biri atlanıyordu (Kanunî Sultan Süleyman 1522: Geb-

[331] Berlin c. T. 45'e göre Kanunî Sultan Süleyman 1534 ve Leunclavius'a göre 1548.

[332] 1578 tarihli Gürcistan seferi.

[333] Berlin c. T. 45'e göre Kanunî Sultan Süleyman 1534 yılında böyle yapmamıştır.

[334] Kiepert'in haritasında İzmit Körfezi'nin güney kıyısında (Zeytinburnu'nun karşısında) bir Değirmendere verilmiş olmasına rağmen, Yavuz Sultan Selim'in (1514) yol güzergâhındaki Değirmenderesi (دکرمن دره سی) kesinlikle Hereke ile bağdaştırılmalıdır: Hereke değirmeni yol güzergâhlarında defalarca geçmektedir (Evliya Çelebi, Dr. II, 170, satır 13 ve devamında da); Haydar Çelebi de İzmit'ten önceki durak olarak Hereke (هرکه) adındaki yeri vermektedir (ancak ruznâmeye göre H. Tsh.'da eksik olan Çınarlı durağına ait olan 1. Rebiülevvel'e yerleştirmiştir).

[335] İzmit'in hemen yakınında bulunan Sitare Köprüsü (ستاره کوپریسی) köprüsü üzerinden, bkz. aşağıda s. 158.

ze); b) Ortadaki üç durak, başka iki durakla değiştiriliyordu: Maltepe, Tuzla veya köprü, Dilderesi, Çınarlı, İzmit. Yürüyüşü daha da kısaltmak istediklerinde, ortada Gebze bırakılarak, yürüyüşün iki yarısı yine ikiye bölünüyordu ve bu şekilde bir güzergâh elde ediliyordu: Kartal, Gebze, Hereke, İzmit (IV. Murad, 1635). Bu bölünme, İzmit'ten kuzey güzergâhında ilerleyen kervanlar için kendini kabul ettirmiştir ve hac yolunun sınıflamasında da esas alınmaktadır. Hatta kısmen Gebze ve İzmit arasında Hereke durağı da atlanıyordu.

Hacı Kalfa'nın ya Maltepe veya Pendik'te ya da Sultan Çayırı veya Gebze'de konaklandığına dair verdiği bilgi, yürüyüş yollarından alınabilen bilgilere uymamaktadır.

Evliya Çelebi ve Naîma'nın aynı yürüyüş yolu (IV. Mehmed, 1658) hakkında verdikleri bilgiler ise yalanlanamaz. Her iki bilgiye şüpheyle yaklaşmak gerekir: Evliya Çelebi, temas edilen her yerde orada meydana gelen hadiseleri vermekte ve bunu her defasında sert bir adam olan Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa'nın emri üzerine yapılan kanlı muhakemeyi canlı renklerle anlatmaktadır. Her zamanki abartmalar silindikten ve bazı yanlışlara da izin verildikten sonra, bütün olarak bakıldığında, verdiği bilgilerden şüphe duymamak gerekir. Diğer taraftan temas edilen tüm noktaları (Gebze ve Hereke hariç) durak olarak tanımlamasına da bakılmamalıdır. Naîma da kesin bilgiler vermektedir: Her durağa bir numara vermiştir, ama Sultan IV. Murad'ın Bağdad seferine dair yol güzergâhı, güzergâhlar hakkında verdiği bilgilere kısmen ihtiyatla yaklaşılması gerektiğini göstermektedir. Sultan IV. Mehmed'in 1658 tarihli seferi için verdiği yol güzergâhının, ordu seferleri için kullanılan durakların gerçek bir listesi olduğundan ve birçok kez kullanıldığından şüphe duymamaktayım; zira daha önce bilinmeyen *İnehacı* (اینه حاجی) dışındakiler diğer yol güzergâhlarından zaten bilinmektedir ancak,

IV. Mehmed'in 1658 tarihli seferinde gerçekten de bu yol güzergâhını kullanıp kullanmadığı bununla kanıtlanmamaktadır.

Evliya Çelebi'nin bahsettiği *Ağa İskelesi* (اغا اسكله سى), muhtemelen Diliskelesi'dir. Naîma'nın, verdiği yol güzergâhına göre (İzmit'e 5 günlük yürüyüş mesafesi) öncelikle Diliskelesi'nde aradığımız İnehacı (اينه حاجى), Evliya Çelebi'nin İzmit Körfezi'ndeki[336] deniz yolculuğuna göre bundan ayrılmalı ve Hereke'ye daha yakın bir yerde aranmalıdır[337]. Dernschwam'ın da bahsettiği Kireçhane'nin (كيرچخانه) bulunduğu *Kireç İskelesi* (كيرچ اسكله سى) hakkında şu anda bir şey diyemeyeceğiz[338].

Yavuz Sultan Selim'in İran seferindeki yürüyüş güzergâhı için Feridun'da[339] aktarılan ruznâmeye bakmak gerekir[340]. Diğer belgeler eksiktir ve birçok yerde yanlışlıklar görülmektedir[341].

---

[336] Dr. II, 62.

[337] Bkz. yukarıda s. 116.

[338] Hammer, *Umblick auf einer reise von konstantinopel nach Brussa*, s. 160'a göre, Tavşancıl şifalı kaynağı da kireççibaşının emrindedir.

[339] Feridun I, 396 vd.

[340] Haydar Çelebi'nin Çaldıran seferinden itibaren Yavuz Sultan Selim'in son yönetim yıllarına ait günlüğü: Feridun I, 458 vd.; ayrıca Yusuf, *Selimnâme*, Viyana el yazması, Flügel II, No. 1008, fol. 19v vd. Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi için de Haydar Çelebi ile karşılaştırma yapılabilir: Feridun I, 477 vd. Ancak, Haydar Çelebi burada daha da eksiktir ve bir günlükten ziyade en önemli hadiselerin kesintisiz bir kroniğini vermektedir. Karşılığında Sultan Selim tarafından önden gönderilen ve ruznâmede tamamen eksik olan öncü birliklerinin hareketlerini de vermektedir.

[341] Haydar Çelebi, Üsküdar'dan yola çıkışı bir gün sonrasına atmaktadır. Ayrıca tüm diğer durakları atlayarak, 1. Rebiülevvel olarak Hereke durağını verirken, ruznâmede bu durak, Değirmenderesi (دكرمن دره سى), Safer ayının son günü olarak verilmektedir. 1 Rebiülevvel

Kartal ve Gebze için yol güzergâhlarında birçok yerde daha eski isimlerin muhafaza edilmiş olması ilginçtir. Gerçi Kartal için bu yalnızca Batılılarda ve Türk olmayanlarda görülür[342] (Türkler için adının halk etimolojisine dayalı tanımı bilinçlerine yeterince yerleşmişti), ancak Gebze için Türklerde[343] de bu görülebilir. İzmit için eski bir tanım olan İznikmid yazım açısından doğrudur ve günümüze kadar kendini muhafaza etmiştir[344].

---

tarihinde H. Tsh.'da tamamen eksik olan Çınarlı durağı gösterilmekte olup, böylece İzmit'ten itibaren her ikisinin tarihleri tekrar birbirlerine uymaktadır.

[342] Kartal'ın Bizans biçimi Χαρτολιμήν olup (karşılaştırma için bkz. Tomaschek, *Zur Topographie des mittelalterlichen Kleinasien*, s. 5), J.H. Mordtmann'ın dikkatimi çektiği üzere, Χαλκολιμήν kelimesinden türetilmiştir. Karşılaştırma için ayrıca bkz. d'Aramon ve Dernschwam; Ludwig von Rauter'de Chartalusi denmektedir. Ancak, Busbeek, Tavernier ve Arab (Araber:Editör) Chijäri'de *Quartali* biçimi de görülebilir.

[343] Bilindiği üzere Gebze, eski ΛακίβυΖα şehridir (Robert Walpole, *Travels in various countries of the East*, Londra 1820, s. 196'da Leake yeni Yunanca biçiminin ΚίβυΖα olduğunu iddia etmektedir); krş. d'Aramon'un *Diachidesse* biçimi; Kekivize (ککیویزه) biçimi, Berlin c. T. 45 (Süleyman 1534) dışında ayrıca Seydi Ali, Dr. s. 96 ve Mehmed Âşık, Viyana el yazması, fol. 250r vermektedir. Eski Osmanlı tarihçilerinde Kekibuze (ککی بوزه) biçimi görülebilir (Anonymus Giese, 51, satır 22, 116, satır 10). Hac raporlarında Kekbuze (ککبوزه) şehrinin adının Kekyazı (كك یازی) veya Kelekyazı (كلك یازی) veya Kepekbazı (كپك بازی) ya da benzerleri için sürekli olarak *galat-i meşhur* olarak açıklanması, bu adın biçimine bir atıf olabilir. Kekbüze (ککبوزه) adının bugünkü daha titiz telaffuzu, şimdi Gebze'dir. Ve bu isim zaman zaman yazımda da görülmektedir. Örneğin, Leipzig yol güzergâhı kitabında (U.B. 1025, fol. 118v) ve Evliya Çelebi'de Keybuze (کیبوزه); ayrıca Arap yazarlarda da olağan yazımı (ya da قیبزه).

[344] Mehmed Âşık da (fol. 250r, satır 21) yalnızca İznikmid (ازنکمید) demektedir; bu adın daha İznikümit, İznikümid, Îznikümîd (ازنکومت، ازنکومد، ایزنکومید veya İznîkumid (ازنیقومد) gibi eski bir aşamasını eski

β. Hac yolu (Tablo 3)

Muhtemelen karşıya geçme zorluğundan dolayı ordu seferleri için Osmanlı döneminde İzmit'ten İznik'e giden karayolu güzergâhı kullanılırken, hacılar daha Bizans döneminde alışkanlık olduğu üzere, Diliskelesi'nde Dil Boğazı'nı (دل معبری)[345] aşarak, Hersek'e[346] geçmek ve Hristiyan köyü olan Derbend (en azından 1722 yılından itibaren[347]; Kızderbend diye de anılır) ya da bazı Arap kaynaklarına göre Gâvurköy[348] üzerinden İznik'e gitmek için bu yolu yalnızca Gebze'ye kadar kullanıyorlardı.

Mehmed Edib, Gebze'den karşıya geçme noktasına giden iki yoldan bahsetmektedir ve yollardan birinin üzerindeki duraklar olarak şunları vermektedir:

Osmanlı tarihçileri vermektedir (Anonymus Giese, 9, satır 13; 13, satır 1; 14, satır 1 ve önceki satır). Aynı isim ayrıca Süleyman 1534'te İznikümid (أزنكوميد) olarak verilmiştir.

[345] Mehmed Edib, 25. Dil'deki (دل) geçiş noktası Osmanlılarda ilk kez Neşrî'de (ZDMG, 13, 1859, s. 206, satır 8) Osman Bey zamanı için görülebilir. Karşılaştırma için ayrıca Diliskelesi'nin yerleşim planı: Libyssos Nehri ağzı: *Athenische Mitteilungen*, 27, 1902, Tablo XII.

[346] Hersek, Evliya Çelebi ve Mehmed Edib ve 1623 tarihli yol güzergâhında belirtildiği gibi, adını doğuştan Hersekli olup, Fatih Sultan Mehmed döneminde Anadolu Beylerbeyliği ve II. Bayezid ile Yavuz Sultan Selim dönemlerinde dört kez sadrazamlık yapan Hersekzâde Ahmed Paşa'dan almıştır (bkz. Sami, Q.A. I, 796; *Sicill-i Osmanî* I, 195). Dil'deki vakıflarını öncelikle Aşıkpaşazâde, 193, satır 14 anlatmaktadır.

[347] Münih yol güzergâhına göre, c.t. 18, fol. 1v.

[348] Kibrit, s. 105'te Cavur Köyü (جاور کوی); Gotha, c. arab. 1550'de Gâvur Köyü (کاور کوی). Evliya Çelebi, Dr. III, 506'da İznik ve Hersek arasında atla yaptığı bir yolculukta Kâfirderbendi, Hersekderbendi (کافر دربندی، هرسك دربندی)'nden bahsetmektedir ki bu, iki derbent olarak değil, burada Kâfirderbend (کافر دربندی) adını taşıyan ve Hersek dolaylarında bulunduğu söylenen Derbend adındaki yer olmalıdır.

Tuzlapınar, Yumrukaya, Çurgecioğlu Çeşmesi (یومری قیا، چورکجی اوغلی چشمه سی) ve (توزلی بیکار)[349]

Evliya Çelebi, karşıya geçme noktasına yakınlarda bulunan kasabaya istinaden Tavşandil (ایچمه صو اسکله سی)[350] demekte ve böylece Diliskelesi ile aynı olduğuna dair hiçbir şüphe bulunmayan aynı yer için üçüncü ismi vermektedir[351].

Kırkgeçit Çayı'nın Evliya Çelebi'de[352] Yalakabad Deresi (یلق آباد دره سی) olarak tanımı, Kiepert'in haritasında aynı çayın üst kısmının Yaylak Deresi olarak tanımlanmasına eşittir[353]. Aynı yerde bulunan Kırkgeçid Kalesi (قرق کچید قله سی) muhtemelen Çobankale harabeleridir. Neticede Evliya Çelebi'nin ulak olarak bu isimlerden bahsettiği güzergâhı muhtemelen her zamanki güzergâhtan farklı idi.

Evliya Çelebi ve Mehmed Edib'de ana durakların arasında verilen yerler, kesin olarak tanımlanamamaktadır[354].

---

[349] Aynı şekilde *Tuhfet ül-haccac*, Münih, c.t. 289, fol. 2v.

[350] Dr. III, 4, satır 2. Diliskelesi (دیل اسکله سی) ve Tavşancıl (ایچمه صو) ayrımı için bkz. yukarıda s. 66'da İzmit Körfezi'ndeki deniz yolculuğu.

[351] Diliskelesi (دیل اسکله سی) II, 61 (yukarıda s. 66); İçmesu İskelesi (ایچمه صو اسکله سی) III, 4 (burada) ve muhtemelen Ağa İskelesi (اغا اسکله سی) V, 274 (s. 108).

[352] Dr. III, 72.

[353] Ayrıca Djih.'ya göre Yalakabad (یلق اباد), Yalova kazasının adı ve bu adın Türkçe türevidir (bkz. yukarıda s. 68, Not 3). Hac yolunun ve Kırkgeçit Çayı'nın geçtiği bölge muhtemelen Yalova kazasına bağlı idi.

[354] Evliya Çelebi'nin bahsettiği Sülen (سولن)'de aklımıza Sölös geliyor. Ancak, İznik Gölü'nün diğer kıyısında bulunduğu için doğru olması mümkün değildir. Mehmed Edib'in bahsettiği Merg (مرغ) Magara olabilir mi? Mesafesi (2 saat) doğru olabilir.

b) Üsküdar–İzmit karayolu

(Evliya Çelebi Dr. IV, 3 vd.; W., fol. 3v.)

Ek olarak burada Evliya Çelebi'nin Van'a yolculuğu sırasında amcası ve hamisi Melek Ahmed Paşa'nın maiyetinde Hicrî 1 Cemaziyevvel 1065/Miladî 1655 yılındaki güzergâhını vermek istiyorum. Güzergâh, Üsküdar'dan Sarıgazi (Dr.: صاری غازی قریه سی W.: صاری قاضی)[355] – Tavşanlı (طوشانلی قریه سی) – 13 saat – İzmit üzerinden geçmiştir.

c) İzmit–İznik

(sadece yürüyüş yolları; Tablo 4)

Kiraz Suyu üzerindeki köprü, Hammer'e göre[356] bu suyun ağzında bulunmakta olup, muhtemelen yürüyüş yollarının *Sitare Köprüsü* ile aynıdır. Anlaşıldığı kadarıyla, Osmanlı ordu seferleri için İzmit durağı konaklama yeri olarak daima önemini korumuştur[357].

İzmit Körfezi'nden dağları aşarak, İznik Ovası'ndaki Dikilitaş'a giden yolun güzergâhı tam kesin değildir, zira bu yol üzerindeki ana durak (قازقلی) *Kazıklı* bilinmemektedir. Hacı Kalfa ile birlikte bir grup oluşturan yürüyüş yolları, ayrıca Busbeek–Dernschwam ve Evliya Çelebi olmak üzere, bu isim üç tanık tarafından yeterince kanıtlanmaktadır, ama bildiğim kadarıyla Busbeek–Dernschwam'dan sonra Lubenau 1588[358]

---

[355] *Hadîkat ül-cevâmî*, İstanbul 1281, II, s. 261 de Sarıkadı (صری قاضی) olarak vermektedir.

[356] Hammer, *Umblick*, 128.

[357] Neşrî'de (1485 ve 1495 yılları arasında yazılmıştır) II. Bayezid için İznikmid Köprüsü (ازنکمید کوپریسی) olarak verilmiştir (ZDMG, 15, 1861, 377, satır 2).

[358] Lubenau'da (*Beschreibung der Reisen des Reinhold Lubenau,* II. bölüm, Königsberg 1915, s. 110 vd.) Kazıklı (قازقلی) adı *Nasockli* ve

dışında başka hiçbir Batılı seyyah tarafından anılmamıştır. Hatta, *Umblick* adlı eserinde Hacı Kalfa'yı ve yürüyüş yollarını da göz önünde bulunduran Hammer'de bile yoktur. Kazıklı (قازقلی), bilhassa daha eski zamanlarda İzmit Körfezi ve İznik Ovası arasındaki dağlık arazinin tamamını kapsayan oldukça geniş bir kavram gibi görünmektedir[359]. Belki daha sonra bu isim belirli bir yere verilmiştir[360]. Burada söz konusu olan ancak bugün Bahçecik ve Başkiraz diye bilinen yerler olabilir. Bu iki yerden hangisinden bahsettiğini ayırt edebil-

---

Casilik yer isimlerinde bulunmaktadır (ayrıca iki sonraki dipnota bakınız).

[359] Yavuz Sultan Selim'in ve Kanunî Sultan Süleyman'ın (bilhassa 1522 ve 1534 yılındaki dönüş) yol güzergâhlarında bu şekilde verilmiştir. Yavuz Sultan Selim 1514 güzergâhında Kazıklı (قازقلو) bölgesinde iki duraktan bahsedilmektedir (sonraki dipnotta Lubenau ile karşılaştırınız).

[360] Dernschwam'da kesin ifade bulmuştur. Ayrıca Berlin'de toplu bir ciltte (c. turc. 185; Diez Fol. 58, Harita No. 4) Marmara Denizi'nin 18. yüzyıla ait olduğunu düşündüğüm bir Türk haritasında da Kazıklı (قازقلی)'yı yer (⚓) olarak İzmit Körfezi'nin iç kısmının güney köşesinde, yaklaşık olarak Bahçecik'in bulunduğu yerde kayıtlı gördüm. Bu harita genelde muteber olduğunu kanıtlamış olsa da, şimdilik böyle bir yerin konumunun değil, yalnızca varlığının kanıtı olarak kabul edilmelidir. Muhtemelen 18. yüzyıla ait çeşitli menşeli haritalar barındıran aynı toplu ciltte 6 no.lu harita olarak bir Fransız haritası verilmiştir: *Carte de la mer Marmara … en 1776*, Paris 1784; haritanın açıklamaları Fransızca ve Türkçe olarak verilmiştir. Burada aynı yerde *Kazulu* قاظولی kayıtlı olup, Fransızca yazımı muhtemelen Kazıklı (قازقلی) kelimesinden bozulmuş olarak türetilmiştir (Türkçe açıklamaların değeri yoktur ve yalnızca Fransızcasını tekrar vermektedir; karşılaştırma için: *Cebisé* (جبسه) diye anılan Gebze!). Lubenau, bildiğim kadarıyla isimleri Kazıklı (قازقلی)'ya dayanan iki yerden bahsetmektedir: İznik'ten bakıldığında dağın diğer tarafında bulunan *Nasockli* (s. 110) ve Lubenau'nun bir kayıkla İzmit'e geçtiği İzmit Körfezi'nde *Casilik* adındaki yer. Lubenau'ya göre, *Casilik* adındaki yerden İstanbul'a gemilerle odun götürülüyordu.

mek ve yolun yaklaşık olarak nereden geçtiğini öğrenmek için, Dernschwam ve Evliya Çelebi'de verilen daha ayrıntılı raporların yardımına başvurmak gerekir. Dernschwam, Kazıklı köyünün hem öncesinde, hem sonrasında, çoğunlukla Lubenau'nun da bahsettiği Roma yolu üzerinde seyrettiklerini söylemektedir. Bu ise Başkiraz'dan dağların üzerinden Dikilitaş'a giden bir Roma yolunun bariz kalıntılarına işaret etmektedir. Verdiği isimler ne kadar tuhaf ve Naîma'nın bilgileri ile ne kadar zor bağdaşsalar da[361], Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiler de anlaşıldığı kadarıyla Sultan IV. Mehmed'in, buradan dağları aşmak için, "topların bulunduğu yere" gelene kadar, İzmit Körfezi'ni 5 saat boyunca dolandığını söylemektedir. Bu da yine Kiepert'in *Bey Yolu* dediği Başkiraz yolunu vermektedir ve böylece yine Kazıklı Derbendi (قازقلی دربندی) olarak Başkiraz Geçidi'ne ulaşmış oluyoruz[362].

Dikilitaş (دیکلو طاش) ile bildiğimiz Dikilitaş'ın kastedildiğine hiç şüphe yoktur[363], ama burada Deliklitaş (دلکلی طاش)[364]

---

[361] Burada, Naîma'nın Sultan IV. Mehmed'in seferi hakkında hazır bir güzergâh talimatını kullandığını düşünüyorum.

[362] Aynısını George Perrot bir betimlemede (*Exploration archéologique de la Galatie et de la Bithynie*, Paris 1872, Metin cildi, s. 9) söylemektedir. Gerçi burada da *Kazıklı* ismi verilmemiştir, ancak Perrot'nun kullandığı ve dağlardan geçen dolaysız İzmit–İznik güzergâhının tarifi (Perrot'nun Bizans'a ait olduğunu sandığı yol, daha sonra da Roma yolu), Dernschwam, vs.'den ordu yolu için aldığımız bilgilerle uyuşmaktadır. Perrot'ya göre, o zamanlar oldukça ıssız olan bu yolun yanı sıra Karamürsel üzerinden geçen ve daha sık kullanılan bir yol mevcuttur.

[363] Daha Hammer, *Umblick*, s. 181 ve yürüyüş yollarının ele alındığı yerlerde anlaşılmıştır. Nöldeke'nin Neşrî kopyasında, ZDMG, 13, 212, satır 4'teki مرمر دقلاتی, Âşıkpaşazâde, 21, satır 4 ve C. Hanivaldanus'tan Leunclavius, H.M.T. 155'te (Marmorae civitas) belirtildiği gibi, Marmara Vilayeti (مرمره ولایتی) olarak okunmalıdır ve İznik'teki Dikilitaş anlamına gelmeyip, Bergama bölgesi anlamına gelmektedir

ile kolayca bir karışıklık yaşanabilir[365]. 1578 tarihli Gürcistan seferinde ortaya çıkan, ama bunun dışında pek bilinmeyen Minareliköy (منارہ لی کوی) belki de Dikilitaş ile bağlantılı olabilir[366].

Eski zamanlarda Osmanlı orduları İznik kapıları önündeki Dikilitaş'ta konaklarlardı. Sonraki durak, Kiepert'in İznik'in güneyindeki dağlarda (İznik ve Yenişehir arasında) belirttiği Pamucak'tı. Daha sonraki yol güzergâhlarında Dikilitaş'tan sonraki durak olarak İznik'i görürken, Pamucak eksiktir. Oysa Dikilitaş ve İznik, bu sınıflandırma bizi hayrete düşürecek kadar birbirlerine yakındır. Burada bize belki Hacı Kalfa yardımcı olur. *Cihânnümâ*'da daha önce kullanılan ve İznik durağı için Dikilitaşla sona eren güzergâhın yanında, iki değişik biçim daha sunmaktadır. Birincisi şöyledir[367]: Kazıklıbeli (قازقلو بلي) – 7 saat – Kuşcular (قوشجيلر) – İznik (ازنيق); ardından Pamucak, vesaire. İznik'te konaklandığı, ama Dikilitaş'ta değil, daha yukarılarda dağlarda bilinmeyen bir yerde

(bkz. J.H. Mordtmann, *Altertümer von Pergamon*: Alexander Conze, *Stadt und Landschaft*, Berlin 1912, s. 82, Not 1).

[364] Berlin, c.t. 45, fol. 173v, Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli seferi için böyle demektedir. *Deliklitaş,* Hammer, *Umblick*, s. 126'ya göre, aynı yol üzerinde mağara olarak tarif edilen kayalık bir kapıya denmekteyken, bu kapıyla muhtemelen aynı olan Katırcıini Mağarası, Kiepert'in haritasında bambaşka bir yerde, İznik'in doğusunda kayıtlıdır. Karşılaştırma için ayrıca bkz. Kiepert'in haritasında İznik'in kuzeydoğusunda Magara adındaki yer.

[365] Gerek Hammer, *Umblick*, s. 127'de, gerekse erişime açık seyahatnâmelerde (örneğin B. Baedeker, *Konstantinopel und Kleinasien*, Leipzig 1905, s. 155), Dikilitaş Elbeyli (ya da Mordtmann'ın bildirdiği gibi Erbeyli) adındaki yere çok daha yakın kaydedilmiştir ki bu, varsayılan güzergâha çok daha uygundur.

[366] Dikilitaş burada minare olarak tanımlanmış olabilir mi? İnce, kule şeklindeki yapıların Minare (منارہ) olarak tanımlanması pek olağan dışı bir şey değildir.

[367] Djih. 671, satır 13.

konaklandığı için, bu güzergâh bize farklı bir yürüyüş günü sınıflaması vermektedir. İkincisi ise şöyledir[368]: Dikilitaş (دیکلو طاش)– 2,5 saat – Gölbaşı (کول باشی) – ardından: – 3 saat – Yenişehir, yani Pamucak değil. Sanırım bu, daha sonraki yol güzergâhı ile ilgili olarak yukarıda belirttiğimiz yürüyüş sınıflamasıdır. Dolayısıyla burada adı geçen "İznik", İznik şehri değil, İznik Gölü üzerinde, muhtemelen dağın eteklerinde, Pamucak yerine Dikilitaş ve Yenişehir arasında durak olarak görülen herhangi başka bir noktadır.

Çeşitli yol güzergâhlarının Pamucak ile ilgili olarak bize verdikleri bilgilere bakıldığında, sanki önceki Pamucak ve daha sonraki İznik, aynı yeri, gölün kenarında İznik civarında bir yeri[369] işaret etmekte ve burada dağların ortasında Kiepert tarafından belirtilen köyden bahsedilmemekte veya göle haritada belirtildiğinden çok daha yakınmış gibi görünmektedir. Bu durağa İznik adının verilmesi muhtemelen Dikilitaş'ın eskiden İznik durağı kabul edilirken[370], artık İznik durağı olarak, ara sıra bir gün dinlenilen Pamucak'ın kabul edilmesinden kaynaklanmaktadır.

Evliya Çelebi'nin Sultan IV. Mehmed'in seferine dair raporunun Naîma'nın aksine Dikilitaş'ın özel bir durak olarak atlandığı ve doğrudan İznik ve çevresinde konaklandığı şeklinde ayrıca bir gelişim aşaması sunması da mümkündür.

---

[368] A.g.e., satır 14 vd.; Armain tarafından atlanmıştır.

[369] Berlin el yazması c.t. 45'e göre Kanunî Sultan Süleyman'ın yol güzergâhında "deniz kenarı" (کول کناری) doğrudan Feridun'da belirtilen Pamucak (پاموقچی) yerine geçmektedir. Dolayısıyla Hacı Kalfa'nın sunduğu biçimi onaylayan bulgu burada bilhassa ilginçtir. Yol güzergâhında İznîk (ازنیق), Hacı Kalfa'nın Pamucak (پاموجق)'ı yerine geçiyor. Bu türdeki diğer yol güzergâhlarında olduğu gibi, Naîma'nın verdiği bilgiye fazla itibar etmememiz gerekir.

[370] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli yol güzergâhında Dikilitaş'ta 1 gün konaklama.

Kervanlar için kendiliğinden tavsiye edilen aynı tarzda bir yürüyüş sınıflaması, Busbeek–Dernschwam ve 1623 tarihli hac yolu güzergâhında gözlenmektedir. Ayrıca, Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli ilk İran seferinin dönüşünde görüldüğü gibi, orduyu kısmen terhis ettikten sonra, padişahların da dönüşleri gidişleri kadar resmî değildir ve sade kervanlara benzemektedir.

d) İznik–Bursa

(Djih., 672, Z 16; Armain, 735 aşağıda)

Bu yol, Bursa'dan Çanakkale Boğazı'na[371] giden ordu yoluna ulaşan, İzmit'ten İznik'e giden ordu yolunun bağlantısıdır. Hacı Kalfa'nın İznik ve Bursa arasındaki tek durak olarak gösterdiği[372] Yenişehir'e kadar, İznik'ten Yenişehir üzerinden Eskişehir'e, vs. giden ordu yolunun devamıdır[373]. Sultan IV. Mehmed, Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa ile Evliya Çelebi'nin de katıldığı bir seferle (Hicrî 1069/Miladî 1658–1659) Çanakkale Boğazı'na gittiğinde, bu yolu kullandı. Ancak, Evliya Çelebi, Hersek'e gitmek üzere İznik'te izin istedi ve buradan tekrar Osmanlı ordusuna katılmak üzere Bursa'ya devam etti. Dolayısıyla bu yol, Evliya Çelebi'de neredeyse tamamen eksiktir. Naîma[374] ise bize şu yol güzergâhını vermektedir: İznik (ازنیق) – Yenişehir (یکیشهر) – Kestel (کستل) – Bursa (بروسه).

---

[371] Bkz. aşağıda No. 7.

[372] Burada ve 7. satırda (bkz. Tablo 5) yanlışlıkla Yenişehir Aydın (یکی شهر آیدین) demektedir. Bu, s. 637'ye göre Aydın eyaletinde bir şehir, muhtemelen Balyambolu'nun doğusundaki Yenişehir'dir.

[373] Karşılaştırma için sonraki paragrafa bakınız.

[374] Naîma II, 694.

e) İznik–Eskişehir

α. Yenişehir üzerinden (yürüyüş yolları; Tablo 5)

Dernschwam, Yenişehir'den[375] sonra, Keşiş Dağı'nı gören bir *Galborsu*'dan (Süleyman 1548; Leunclavius'a göre daha açık: *Kalbursu*) bahsetmektedir.

Bu, yalnızca Yenişehir dolaylarında eski adı Gallus olan Gökçesu olabilir. "Kalbursu" adına başka hiçbir yerde rastlanmamakta olup kendini muhafaza edememiştir.

Akbıyık[376] adını hiç şüphesiz Sultan I. Murad[377] zamanında <<vixit in agro Genischeherense>> (yani Yenişehir bölgesinde) yaşamış mübarek bir adamdan almıştır.

Yol güzergâhlarında Pazarcık'ta zamanla gelişen bir isim değiştirmeye rastlıyoruz. Kazanın adının eski zamanlarda Ermeni[378] olup, hem pazar yeri[379] (*Ermenipazarı* veya *Er-*

---

[375] Guazzo, *Compendio … de la guerre di Mohametto gran Turco,* Venedik 1552, s. 28v'de Cem Sultan'ın hikâyesinde Yeniceşehir (يكيجه شهر) ile bağdaşan *Genigesar* olarak anılmıştır (Neşrî, ZDMG, 15, 377, satır 1'de aynı yerde Yenişehir – يكى شهر). İbn Battuta'nın (II, 325) Yanca (ينجا) diye bahsettiği yer ise Yenişehir değil, Taraklı'dır (bkz. aşağıda).

[376] Dernschwam 162'ye göre, büyük han Rüstem Paşa tarafından yaptırılmıştır.

[377] Leunclavius, H.M.T, s. 243, satır 10 vd. (*Akbıyık Dedem* = اق بيق ددم, Anonymus Giese, s. 25, satır 21 vd.; Hacı Kalfa'nın bahsettiği Akbıyık Baba – اق بيق بابا, Sultan I. Selim'in 1514 tarihli yol güzergâhında Akbıyık adındaki yer, Zaviye [زاويه] olarak tanımlanmaktadır). Büyük bir ihtimalle Apz. 135, 1. satırda Kosova Muharebesi sırasında bahsettiği Derviş Akbıyık (درويش اق بيق) ile aynıdır. Apz. s. 202, II. Murad zamanından başka bir Akbıyık (آق بيق)'dan bahsetmektedir.

[378] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 yılında birinci İran savaşından dönüşüyle karşılaştırınız.

meni Pazarcığı[380]) hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşu sırasında önemli bir rol oynayan geçit (*Ermeni Derbendi*) bu adı taşıyordu[381]. Yol güzergâhlarında verilen bilgilere istinaden yeri şüphe götürmemektedir: Pazarcık'tan Bozüyük Suyu'nun ovasına inen yer veya Bozüyük Ovası'na girmeden önce bu yolun boyudur[382]. Bir yerde Ermeni Derbendi'nin ağzında, başka bir yerde Pazarcık'ta bulunduğu söylenen Zincirlikuyu'nun yeri ise kesin değildir. Buna bir de Kiepert'in haritasında muhtemelen aynı yer ismi olan Zincirlikaya'nın bambaşka bir yerde, Eskişehir yakınlarında (kuzeydoğuda) kaydedilmiş olduğu eklenmektedir.

Eskişehir'den Bursa'ya ulaşmak için, Pazarcık'a kadar bu yol takip ediliyordu ve Aksu'dan Bursa'ya geçmek için bu-

---

[379] Tarihçilerde her iki biçime de rastlanır. Apz. 191, satır 9'da Ermenibazarı (ارمنی بازاری); aynı şekilde Anonymus Giese, s. 14, satır 4'te (B'de ise Ermenek – ارمنك).

[380] Apz. Ermenibeli (ارمنی بلی); Anonymus Giese Ermenek Dağı (ارمنك طَاغی); krş. Leunclavius, H.M.T. 655.

[381] Tomaniç (طومانیج) yanında Ermeni (ارمنی), Sultan Alaeddin tarafından Ertuğrul Bey'in boyuna yayla olarak tahsis edilen yer olarak anılmaktadır (Neşrî, ZDMG, 13, s. 192, satır 9; Apz. s. 24, satır 6; Anonymus Giese s. 5, alttan satır 3). Ermeni Geçidi'nde Osman Bey, İnegöl Beyi'ni mağlup etmiştir (GOR, I, 52 vd.; Apz. s. 5); Mehmed Çelebi, ağabeyi İsa Çelebi'ye karşı mağlubiyet kazanmıştır (GOR, I, 341 vd.); ayrıca Cem Sultan'ın, ağabeyi II. Bayezid'den kaçışı sırasında da önemli bir rol oynamaktadır (GOR, II, 256 vd.); 1513 yılında Mirza Ahmed, Yavuz Sultan Selim'in birliklerine karşı zafer kazanmıştır (GOR, II, 387).

[382] Kiepert'in haritasında burada birkaç kez Derbend tanımı verilmiştir. Ahmed Rasim, *Osmanlı Tarihi*, I, İstanbul 1328–1330, s. 10'da *Ermeni Derbendi*'ni yanlışlıkla Yenişehir ve Bursa arasında vermektedir.

radan Kurşunlu'ya geçilirdi[383]. Bu güzergâh günümüzde de hâlâ kullanılmaktadır. Modern bir bulvarla çevrilmişken, Pazarcık ve Yenişehir arasındaki eski ordu yolu, hac yolunun rekabetinden dolayı uzun zamandır terk edilmiş bir haldedir[384].

Busbeek–Dernschwam ve Newberie, Eskişehir'in etrafından dolanarak, Bozüyük'te[385] ordu yolundan ayrılmışlardır.

---

[383] Örneğin Newberie 1582, s. 1419; Hollanda baskısı s. 20 (krş. C. Ritter, *Kleinasien* I, s. 553 ve 559); Tournefort II, 466. İkisinin yol güzergâhı şöyledir (Parantez içindeki Türkçe ilaveler yayıncıya aittir):

Newberie	Tournefort	Kiepertsche Karte
Bouseiuc (Bozüyük)	Boutdouc	Boz Üjük
Basarich (Bazarcık)	——	Bazardjyk
Korshonnou (Kurşunlu)	Koursounou	Qurshunlu
Actsau (Aksu)	Acsou	Aq su
Borsa (Bursa)	Pruse	Brussa

[384] Bu ordu yolunda İstanbul'dan gelen bir kervana en son Makarius'ta 1653 yılında rastladım. Bu kervan Bursa'ya gidecekti, ama her zamanki gibi Pazarcık'tan Kurşunlu'ya gitmeyip, kervandan ancak Akbıyık'tan sonra ayrılmıştır. Bursa'ya devam eden yol üzerinde *Kastal* (قصطل) diye bir yerden bahsetmektedir. Müslüman olmayan Makarius'a muhtemelen şaka olsun diye bu yerin adının Pezeveng (*Bazaveng*) olduğu söylenmiştir.

Bozüyük daha önce de doğru yerde verildiğinden, çevirmenin okuma hatası veya yazım hatası (بُز اويك yerine بز اونك) söz konusu değildir.

[385] Dernschwam (s. 165), Bozüyük'ün *Cassau Pasha* (Kasım Paşa) tarafından kurulduğunu belirtmektedir. Oysa bu yer daha Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli yol güzergâhında belirtildiğinden, burada yalnızca büyük vakıflar söz konusu olabilir. Busbeek, yerin adı olarak *Bosouick*'in yanında *Kassumbasa* (Kasımpaşa) adını da vermektedir. Busbeek tarafından karla dolu mağara veya oluğa dair anlatılan hikâyeye istinaden bu yeri İnönü ile bağdaştırmak isteyen C. Ritter, 18. cilt, s. 545'te iddia ettiğinin aksine, metinden (*Itinera constantinapolitanum et amasianum*, s. 72'deki) birincisinin Bo-

Kütahya'ya giden ordu yolu İnönü'den[386] sapmaktadır.

β. Lefke üzerinden (hac yolu; Tablo 6)

Bu yol hakkında 16. yüzyıldan herhangi bir belge bilinmemektedir. 17. yüzyılda ise yaygın olarak kullanılmaktadır. Nasıl ki Kanunî Sultan Süleyman'ın devlet erkânı Yenişehir'den geçen eski yolun bakımını üstlendilerse[387], bu yeni hac yolu kendi sevaplarını düşünen devlet erkânının yaptığı hayırların meyvelerini topluyordu. Bu yol üzerindeki trafiği

---

züyük'ten sonra özel bir yer olup olmadığını anlayamadım. Naîma, Kasım Paşa'nın Bozüyük'teki vakıflarından bahsetmektedir (I, 636'da). Burayı kuran veya durak olarak bu yere önemini kazandıran kişi, yani Kasım Paşa, muhtemelen Kanunî Sultan Süleyman döneminde vezirlik ve çeşitli yerlerde valilik yapan iki paşadan biri olmalıdır. Krş. Sami, Q.A. V, 3534 (bu iki paşadan daha ünlü olan ve İstanbul'daki bir mahalleye adını veren Güzelce Kasım Paşa, ardı ardına Adana, Anadolu ve Rumeli Beylerbeyliği yapmış ve Hicrî 929/Miladî 1522–1523 yılından itibaren Mısır valisi ve İbrahim Paşa döneminde ikinci vezir olmuştur. Hakkında ayrıca bkz. Hammer, GOR, II, 480; *Sicill-i Osmanî* IV, 46 vd.). Rodos seferi ruznâmesinde 6 Şaban 928/1 Temmuz 1522 tarihinde [Feridun I, 529, satır 20], Anadolu Beylerbeyi olarak bir Kasım Paşa'dan bahsedilmektedir. Bu şahsın da Güzelce Kasım Paşa olduğunu düşünüyorum. Bozüyük'teki vakıfları büyük bir ihtimalle Anadolu Beylerbeyi olduğu zamanlardan kalmadır.

[386] Yol güzergâhlarında İnönü (این اوکی) adının bir sancak adı olan Sultanönü (سلطان اوکی) ile karıştırılması tuhaftır. Anonymus Giese, s. 7, satır 10 ve s. 13, satır 27'de sancağın adı İnönü (این اوکی) olup (aynı şekilde Apz.'de), Sultanönü (سلطان اوکی) yalnızca Sebastiani 2, satır 13 ve s. 19, satır 26'daki şiirlerde görülmektedir. J.H. Mordtmann'a göre, Önü (اوکی) adındaki yer İnönü (این اوکی) içindedir ve Sultanönü (سلطان اوکی) adındaki yer, Öyügü (اویوکی)'den oluşmuştur. İbn Battuta II, 324 ve 342'de *Sultanhöyüğü* biçiminde bir isme işaret eden السلطانیوکی biçimi bulunmaktadır.

[387] Rüstem Paşa Akbıyık'ta (bkz. yukarıda s. 164, dipnot 376) ve Kasım Paşa Bozüyük'te (bkz. yukarıda s. 166, dipnot 385).

oldukça rahatlatan en önemli bağışı, Köprülü Mehmed Paşa[388] Hicrî 1070/Miladî 1659–1660 yılında ıssız ve güvensiz bir bölgede Vezirhan diye anılan durağı kurarak yapmıştır[389]. Yenişehir üzerinden geçen eski yolun zamanla ıssızlaşmasına da muhtemelen katkıda bulunmuştur[390].

Çeşitli yol güzergâhlarının gösterdiği gibi, Vezirhan'ın kurulmasıyla günlük yürüyüşlere göre yapılan sınıflamada değişiklikler oluşmuştur ve kimi zaman Lefke, kimi zaman Vezirhan[391], bazen de ikisi konaklama durağı olarak belirtilmektedir. Genelde ise Lefke tutunabilmiş gibi görünmektedir. Daha sonraları Lefke ve Söğüt arasında durak olarak Vezirhan değil, yakınlardaki Bilecik görünmektedir[392].

Mehmed Edib, Söğüt için ayrıca Söğütcük (سكوتجك) ve Sağsaf (صغصاف) isimlerini vermekte olup, sonuncusu muhtemelen daha eski Arap coğrafyacılar tarafından bilinen ve Toroslardan geçen yol üzerinde Lulu (لؤلؤة) (antik Lulum)'da ve Ma'asker el-Melik (معسكر الملك) (Ulukışla)'da ortaya çıkan el-Sağsaf (الصغصاف)[393] isimli yere istinaden *söğüt* kelimesinin Arapçasıdır.

---

[388] Viyana el yazması, Flügel No. 1288, fol. 1r, yanlışlıkla ikinci Köprülü Ahmed Paşa'yı Vezirhan'ın kurucusu olarak vermektedir.

[389] Hacı Kalfa, *Cihânnümâ*, 671, satır 6 vd. (durağın adını vermeden); Mehmed Edib'in raporu, bariz bir şekilde *Cihânnümâ*'ya bağımlıdır. Bu not hakkında karşılaştırma için bkz. yukarıda s. 166, dipnot 120.

[390] Yenişehir yolu üzerinde İstanbul'a giden bir kervandan en son 1653 yılında Makarius'ta bahsedilmiştir (yani Vezirhan kurulmadan önce). Evliya Çelebi, Lefke üzerinden yoluculuk yaparken, Vezirhan henüz yoktu.

[391] Chijäri, 1667, Berlin, c. arab. 6135, fol. 581 vd.

[392] Tatar postası (bkz. yukarıda s. 149, 150).

[393] İbn Hurdadbih, editör, De Goeje, BGA VI, s. 100; Le Strange, *The Lands of the Eastern Chalifate*, 134'te burayı Faustinopolis ile bağdaştırmaktadır. Sağsaf (صغصاف) ile ilgili karşılaştırma için ayrıca

Mehmed Edib, Söğüt ve Eskişehir arasında Keskin (کسکین قریه سی), haritada bu isimde iki yer gösterilmiştir) ve Karındaşlar nam makbereden (قرنداشلر نام مقبره لر) (Leake'nin *Beş Kardeş*[394] harabeleri, Eskişehir'den 7–8 [İngiliz] mili uzaklıkta) bahsetmektedir.

f) Eskişehir–Akşehir (Tablo 7 ve 8)

Güzergâhların birçoğunun verdiği duraklar, Osmanlı ordularının kullandıkları ordu yolunun, hac yoluyla aynı olduğunu göstermektedir. Günlük yürüyüş mesafelerinin sınıflandırması bile esas olarak aynıdır.

Yalnızca Hicrî 1039/Miladî 1629–1630 yılında[395] kurulan Hüsrev Paşa Hanı[396], *Kulapa* (قولاپا) veya Kulpa (قولپه) durağının yerine geçmiştir. Aynı dönemde ortaya çıkan Bardakçı (veya Bardaklı)[397] durağı da en azından hac yolu için muha-

---

bkz. A. D. Mordtmann, *Sitz.-Ber. Bay. Ak. D. Wiss.*, Münih 1861, s. 169–198.

394 William Martin Leake, *Journal of a tour in Asia Minor*, Londra 1824, s. 17; eserin ekinde bulunan haritada bu yer belirtilmemiştir. Bu yüzden Kiepert'in haritasında da esiktir.

395 Kibrit'in anlatımına istinaden: *Rihlat eş-şitâ ve es-saif*, Kahire 1293, s. 107. Tarihi yaklaşık olarak doğru olmalıdır: Hüsrev Paşa, bu durağı Hicrî 1038/Miladî 1628 yılında başarısız Bağdat seferine çıktığında kurmuş olmalı. I Rebiülevvel 1040/Ekim 1630 yılında dönüş yolunda Tokat'ta öldürülmüştür (bkz. Hammer, GOR, V, 136 vd.; *Sicill-i Osmanî* II, 274). Hüsrev Paşa Hanı, 1718 ve 1722 tarihli hac yolu güzergâhlarına göre o dönemlerde harap haldeydi.

396 Naîma I, 636'da belirtilen Kızıl Kilisa (قزل کلیسا) ve Çamlıbel (چاملی بل) isimleri şüphelidir: Her ikisi de başka yerlerde de bulunan yer isimleridir (krş. bilhassa Afyonkarahisar ve Akşehir arasında bulunan Kızılkilise, Tablo 9 ve Tokat ile Sivas arasında bulunan Çamlıbel).

397 İlk kez 1623 tarihli hac yolu güzergâhında bahsedilmiştir. Hüsrev Paşa muhtemelen kendi adını taşıyan durağı, Seyitgazi ve Bayat arasındaki aşırı uzun günlük yürüyüşü bir kez daha bölmek için yaptırmıştı. Dolayısıyla o zamana kadar ana durak görevini gören Ku-

faza edilememiş gibi görünmektedir. Hiç şüphesiz Kulapa veya Kulpa (قولپه– قولاپا)'yı, Kiepert'in Kulaf Ova diye adlandırdığı yerle bağdaştırmak gerekir. Ancak, bununla ova değil, muhtemelen ovanın kuzeyinde bulunan bir tepe[398], kastedilmektedir.

Gerek 1718 ve 1722 yıllarına ait hac güzergâhlarında, gerekse Mehmed Edib aracılığıyla, hac yolu güzergâhlarında yalnızca ara durak olarak gösterilen Bayat yakınlarında bir yerlerde mağaralardan bahsedilmektedir[399]. Ancak, bunlar Bayat'a ters yönde verilmektedir[400].

Akarsu ve eski Καύστρου πεδίον olan Eber Gölü ovasındaki durakların sırası çok ilginçtir. Yavuz Sultan Selim'in burada iki durağı mevcuttur: Birisi oldukça yukarılarda Dişli'de idi. Daha sonra Bolvadin köprüsü üzerinden (Dereli Köprü?), *Kuruçay* (قورى چاى)[401] yakınlarındaki ikinci durağa,

---

lapa durağı atlanıyordu. Yerine Bardaklı ve Hüsrev Paşa Han'ı geçti (bkz. IV. Murad 1635). Hüsrev Paşa Hanı, Djih. s. 642, satır 7'de Yenihan (يكى خان) şeklinde verilmekte, Kibrit (1647, a.g.e.) tarafından da aynı şekilde Yengihan (ينكى خان) olarak anılmaktadır.

398 Alan? (آلاك) (IV. Murad 1635) ve Boğaz (بوغاز) (Mehmed Edib) tanımlarına bakınız; ancak Leunclavius'ta *Çayır*, (چاير) diye anılmaktadır.

399 1718 (C. Münih) ve 1722 (C. Viyana) yol güzergâhlarında *İnönü* (اين اوكى); Mehmed Edib'de *İnler* (اينلر).

400 Bölgeyi şahsen tanımıyor olmama rağmen, sanki Bayat'ın güneyindeki arazi, kuzeydeki araziden daha fazla mağaralara işaret ediyormuş gibi görünmektedir (yolun batısındaki *Kırkini* ve *Gözini* ile karşılaştırın). 1764 yılında yolculuk yapan Hristiyan seyyahta (Gotha, c. arab. 1550, fol. 13 r vd.) görülen Eski Fahişe (اسكى فاحشه) adı, hiç şüphesiz yine Müslüman olmayan birine yapılan bir şakadır.

401 *Kuruçay* (قورى چاى) yakınlarındaki *Selamaleyküm* (سلام عليكم)'ün konumu için bkz. Tablo 9 (Yavuz Sultan Selim 1516 ve Kanunî Sultan Süleyman 1534). Kuruçay'ın bir başka adı da sanki *Akçay* (اق چاى) idi (bkz. yukarıda s. 141, dipnot 293).

"سلام عليكم *Selam aleikum*" kuyusuna geldi. Kanunî Sultan Süleyman 1548 yılında birinci durağı doğrudan Bolvadin köprüsüne yerleştirmiştir. Böylece zaman içinde tamamen vazgeçilen, dolayısıyla ovada durak olarak yalnızca Bolvadin'in görülmesine sebep olan ikinci durağa yalnızca kısa bir yürüyüş mesafesi kalıyordu.

Ordugâhların genelde verilen durak adlarına ait duraklardan çok uzakta kuruldukları, orduların genelde gölün kenarında (dolayısıyla muhtemelen Akşehir Gölü'nün) konakladıkları[402], İshaklı'dan ve bir defasında haritadaki Atsız[403] ile bağdaştırdığım Oksuzçayırı (اوقسز چايرى) durağının konaklama yeri olarak belirtildiği, Akşehir'den anlaşılabilir.

Mehmed Edib[404], İshaklı'da veya yakınlarında bir Yağlıpınar (ياغلى بيكار)'dan bahsetmektedir. Bu bize Ilgın'daki göle *Yagigal*, yani Yağlıgöl diyen Ludwig von Rauters'i hatırlatmaktadır[405].

g) İznik–Kütahya–Afyonkarahisar–Akşehir

(Tablo 9)

(İznik–Kütahya yolu için: Djih. 672, Z. 19; Armain 735 u.)

Bu yol, Kütahya'da muhtemelen İstanbul'un fethi zamanlarından kalma, Bursa'dan gelen hac yoluyla birleşmekte ve böylece Bizans–Osmanlı döneminde diyagonal yolun en eski güzergâhını temsil etmektedir. İstanbul'dan gelen trafik için

---

[402] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1548 tarihli yol güzergâhındaki (Leunclavius'a göre) *Tatarköy* hakkında bkz. Tablo 9 (Yavuz Sultan Selim 1518).

[403] Yol güzergâhının isminin yazılışı şöyledir: *Otsuz Çayırı* (اوتسز چايرى).

[404] Mehmed Edib, s. 32.

[405] Ayrıca bkz. Akşehir Gölü'nün? batısındaki Jaghdian; d'Aramon, s. 149, Akşehir (*Axar*) ve Eskişehir arasında yalnızca *Livrigia* (yani Ilıca) kaplıcalarını vermektedir ki, bunların eskiden beri bilinen, ama burada yanlış yerde belirtilen Ilgın kaplıcaları olduğunu düşünüyorum.

16. yüzyılda nadiren kullanılmıştır. Oysa ne tuhaftır ki, padişahlar 1516 ve 1534 yılları arasında doğuya yapılan seferlerde (Yavuz Sultan Selim 1516; 1522 tarihli Rodos seferi haricinde bu yolun zaten kullanılması gereken yol olduğu; Kanunî Sultan Süleyman 1534) her zamanki gibi Eskişehir–Bolvadin üzerinden geçen yolu kullanmayıp, Bursa'dan gelen eski yolu kullanarak, Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden yolu uzatmışlardır. Kütahya'ya giden yol, İnönü'de Eskişehir yoluna sapmakta olup, Akarsu ovasında (Çay'da) tekrar ana yolla birleşiyordu.

Hacı Kalfa'nın Gencelu (كنجه لو)'sunun Ilıca ile aynı olduğu, burada bir kaplıcanın (ايليجه) bulunduğu açıklamasıyla sağlamlaştırılmaktadır.

Altıntaş, daha Timurlenk'in seferinde Kütahya ve Denizli arasında durak olarak belirtilmektedir[406]. Yol güzergâhlarında belirtilenlere göre, orduların ordugâhları engin ovanın çeşitli yerlerine, kısmen Altıntaş'ın oldukça uzağına kuruluyorlardı. Şansımıza, burada adı geçen üç yer, Sevdiken[407], Pınarbaşı[408] ve Çakırsaz[409] seyyahlar tarafından keşfedilmiş ve haritaya kaydedilmiştir.

1578 tarihli Gürcistan seferinin güzergâhı olağan dışı bir durak sıralaması vermektedir[410]. Birinci bölümü kolayca tanımlanabilmekte olup, Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden geçen eski yolun daha yeni ve daha rahat bir biçimidir. Bu yol

---

[406] *Zafernâme*, Kalküta baskısı. II, 459 ve devamında Alkuntaş (القون تاش) demektedir. Tercüman Petis de la Croix, IV, 35 ve devamı da ismi aynı şekilde okumaktadır (aynı şekilde daha önce İbn Bibi, J.H.M).

[407] Yavuz Sultan Selim 1516 ve 1518.

[408] Kanunî Sultan Süleyman 1522.

[409] Kanunî Sultan Süleyman 1534 (Berlin, c.t. 45'e göre).

[410] *Nusretnâme* (Viyana el yazması, Flügel 1017), fol. 115v.

gibi, İnönü de Eskişehir'e giden ana yoldan sapmaktadır. Güzergâhı bu durumda şöyledir:

Kalburcu (قالبرجی) – Sakaköy (سقا) – Beylikavak (بیل قواق) – Döger (دوگر) – Akören (آغ اورن) – Selim Çavuş (سلیم چاوش) – Giceler (کیجه لر) – Eberköy (آبر) – Karalar (قره لر) – Akşehir.

Bu güzergâhın bunun dışında bilinen Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden geçen yolla ne kadar aynı olduğu her defasında söylenemez, zira söz konusu olan yalnızca yanında başka bir açıklama olmayan bir isim listesidir. Yine de her iki güzergâhın başlangıcının Porsuk'a kadar aynı olduğundan şüphem yok. Oradan itibaren (Kalburcu'da, muhtemelen Hacı Kalfa tarafından Suluköy (صولی کوی) diye anılan Susuz'un biraz güneyinde) daha sonraki durak olan Sakaköy'e kadar Porsuk Çayı'nın ovası takip edilebilir. Kütahya'ya giden güzergâh hiç şüphesiz buradan geçiyordu. Ancak bu şekilde 1578 tarihli güzergâh için yol uzatılmış olur. Ancak, güzergâhın günümüzde demiryolları tarafından kullanılan doğudaki paralelindeki ovadan geçmesi çok daha yakın bir ihtimaldir. Ardından gelen Sakaköy'den yeri tam olarak bilinmeyen, ama Afyonkarahisar ovasında bulunduğu düşünülen Selim Çavuş (سلیم چاوش)'a kadar giden yol, duraklar aracılığıyla oldukça kesin olarak verilebilmektedir. Altıntaş üzerinden geçen güzergâh gibi Porsuk Çayı'nın üst kısmını değil, günümüzde demiryollarının da kullandığı[411] ovayı takip eder.

Ardından Akşehir'e kadar giden yol, yalnızca Eberköy aracılığıyla diğer güzergâhlar gibi Eber Gölü'nün güneyinden geçtiği şeklinde belirlenmiştir. Bunun dışında da bu yolla aynı olup olmadığı ve bu yola ne kadar eşit olduğu söylenemez, zira isimler bunun dışında bilinmemektedir[412]. Eber'den Ak-

[411] Yol güzergâhının belirttiği duraklar bugün demiryollarının durakları ile hemen hemen aynıdır (yalnızca isimleri farklıdır).

[412] Giceler (کیجه لر), *Cihânnümâ*'nın Ilıca'nın (Bozüyük veya İnönü ile

şehir'e kadar bilinen güzergâhta fazla bir değişiklik olduğunu düşünmüyorum. Buna karşın, ordunun Eber'e kadar kuzeyde Akar Çayı boyunca hareket etmiş olması mümkündür.

h) Akşehir–Konya

(Tablo 10 ve 11)

Ilgın'a[413] kadar güzergâhın ilk kısmı fazla zorluk çıkartmamaktadır[414]. Padişahların orduları burada hiç şüphesiz hacılarla aynı yolu kullanıyorlardı.

Akabinde Ilgın'dan Konya'ya kadar uzanan kısmında ise ordu yolu sanki hac yolundan ayrılmaktadır. Hac yolu, yaklaşık olarak bugün modern yolun bulunduğu yerdeymiş gibi görünmekteyken, ordu yolu için belirtilen Zengipınar ve Gülmük[415] durakları, biraz daha kuzeyde yaklaşık olarak demiryolu hattını takip eden bir güzergâha işaret etmektedir. Sultan IV. Murad'ın Sarayine* (سراى اينه)'sinin haritadaki Sarayönü olduğunu varsaymamız da buna uygun olurdu. Farklı isimler altında verilen antik köprü muhtemelen Balaban'da aynı isimdeki nehrin üstündeki köprü olmalıdır[416]. Konya'dan

---

Kütahya arasında) adı olarak belirttiği Gencelu (كنجه لو) ile grafik olarak bariz bir benzerliğe sahiptir.

413 Ludwig von Rauter'de değişik bir biçimde *Sligum* (='σιλγύν) olarak verilmektedir. Bkz. Tomaschek, *Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter*, Viyana 1891, s. 87.

414 Kanunî Sultan Süleyman'ın 1535 yılında dönüşüne dair bilgiler: Bunun dışında da bilinen, ancak burada belgelenemeyen isimleri temsil ettikleri için, Altuntaş (التون طاش) ve Bozok (بوز اوق) adlarına güvenmemek gerekir. Aslında Kızılırmak'ın doğusunda bir sancağın adı olan Bozok (بوز اوق) belki de yakındaki Bozdağ'ın adından etkilenmiştir.

415 Adının bugünkü biçimine bakılırsa, bu adın en doğru biçimi muhtemelen Gülmih? (كلميخ) dir.

* Bu isim, *İnchacı* örneğinde olduğu üzere, *İnesaray* olabilir (Editör).

416 Bovalhasan? (بوالحسن [Yavuz Sultan Selim 1514]), Balis, Balkam

önce yalnızca IV. Murad'ın yol güzergâhlarında belirtilen son durak Hodpınarı (حوض پیکاری 1635; حوض veya Karızbaşı – کاریز باشی Hacı Kalfa) bilinmemektedir. Bu durağın aynı isimli tren istasyonunun bulunduğu Pınarbaşı ile bağlantılı olduğunu düşünüyorum.

Mehmed Edib'in Ilgın ve Konya arasındaki hac yolu için kısmen ordu yoluyla aynı noktalardan bahsetmesi çok önemli değildir. Bu noktaları hiç şüphesiz *Cihânnümâ*'dan almış ve kısmen yanlış yerlerde vermiştir. Lâkin önemli olan, muhtemelen Hristiyan hekimin 1764 tarihli Kadıköyü (قاض کوی)'nde verilen yeni bir ana duraktan, Kadınhan'dan[417] bahsetmesidir. O tarihe kadar bu durak, Mehmed Edib dışında hiç kimsede söz konusu olmamıştır. Bildiğim kadarıyla ilk kez 1 Ocak 1737 tarihinde burada konaklayan Otter'de belirtilmiştir[418].

Dağlarda bir saat mesafede Ladik'te Mehmed Edib *Dumlupınar* (طوملی بیکار) adında bir pınardan bahsetmektedir. Ladik'in diğer isimleri olarak Lazkiye-i Karaman (لازقیهٔ قرمان) (muhtemelen Lazkiye (لازقیه) diye okunmalıdır), *Yorgan* (یورکان) ve *Saideli* (سعید ایلی) isimlerini vermektedir[419]. Ordu güzergâhlarında[420] da adı geçen sonuncusu, muhtemelen bölgenin adıdır.

(بالس، بالقام – Hacı Kalfa) ve Baliş (بالیش – Mehmed Edib) gibi farklı isim biçimlerini, yalnızca bu adı aktarmak için yapılan farklı denemeler olarak kabul edebilirim. Yaygın olarak en fazla kullanılan biçimine (Balasan) en uygun olanını Leunclavius (*Polasan*) vermektedir.

[417] Mostras 86'da Hatun Hanı (خاتون خان)

[418] Otter I, 59.

[419] Yukarı Mısır için kullanılan aynı isimle karıştırılmamalıdır; örneğin Anonymus Giese, s. 136.

[420] Zengipınar (Yavuz Sultan Selim 1514) ve Sarayönü'nün (IV. Murad 1637) buraya ait olduğu söylenir.

i) Konya–Ereğli

(Tablo 12–13)

Hacıların güzergâhı bellidir. Mehmed Edib ve Hacı Kalfa[421], İsmil'in karşısında muhtemelen kuzey İsmil tepelerine ait olan ve hakkında birçok ilginç hikâyenin bulunduğu *Fudul Baba Dağları* (فدول بابا طاغلرى)'ndan bahsetmektedirler[422].

Mehmed Edib, İsmil üzerinden geçen yolun dışında *Gücü* (كوجى)'den geçerek Konya'dan Karapınar'a giden, ama hacılar tarafından kullanılmayan ikinci bir yol bilmektedir. Haritada belgelenemeyen bu yeri Otter[423] de *Gucitchi* olarak tanımaktadır. Ancak o, bu yolun İsmil üzerinden değil, Gücü üzerinden geçtiğini söylemektedir. Gücü ve Karapınar (*Kara Bignar*) arasında, gerçi haritada görünen, ama yolun *Gücü* (كوجى) üzerinden geçen versiyonunu daha belirgin hale getirmeye uygun olmayan Geyve (*Gucivè*)'den bahsetmektedir.

Osmanlı ordularının yürüyüş yolu, İsmil–Karapınar üzerinden geçen ve en azından 17. yüzyılın başlarından itibaren hacılarla kervanlar tarafından kullanılan bu normal yoldan çok farklıdır. Her iki güzergâhın hiçbir ortak durakları yoktur. Hacılar kuzeyde Ereğli Gölü'nün yanından geçerlerken, ordular burada belirtilen noktalarla belgelendiği gibi, gölün güneyinden geçiyorlardı. Ne yazık ki duraklar her defasında tam olarak belirlenememektedir. Bilhassa güvenilir kaynaklardan her birinde farklı olan birinci durak zorluk çıkartmaktadır: Pınarönü, Kırkpınar, (بيكار اوكى، قرق پيكار) veya Pınaroğlu (بيكار اوغلى) (ya da Pınarı بيكارى). Kesin olan bir şey, tıpkı ikinci durakta olduğu gibi, söz konusu olanın bir pınar oldu-

---

[421] Djih. 616, satır 6 ve devamı.

[422] En ilginç olanı, Fudul Baba'nın kutsal sürüsü hakkındaki hikâyedir. Bu yer aynı zamanda Mehmed Edib'in *Cihânnümâ*'ya ne kadar bağımlı olduğunun bir göstergesidir. Karşılaştırma için: Mehmed Edib, s. 32, İsmil ve Djih., s. 616, satır 6 vd.

[423] Otter I, 62 vd.

ğudur (Konya bozkırında doğal bir pınar). Orada geçen isimlerden ilki, aslında kolayca Karapınar (قره پیکار)'dan türetilmiş olabilir. Ancak, gerek yazımı, gerekse Konya'dan sonra ilk durak olarak belirtilmesi, bu benzetmeyi çürütmektedir[424]. Bu arada topografya açısından bu üç isimden birini bağdaştırabileceğimiz kesin bir noktayı nafile yere arıyoruz[425]. Dolayısıyla, bu durağın yeri belirsiz kalmak zorundadır.

Hatta üç ismin tamamı aynı yeri mi belirtiyor, yoksa en azından aralarından ikisine mi eşit olduğuna bile karar vermeye cesaret edemiyoruz. En azından birinci durak olarak *Pınarönü* (پیکار اوکی)'nün ikinci durak olarak Karahöyük ile bağlantılıyken, diğerlerinin *Pınarbaşı* (پیکار باشی) ile bağlantılı olması, bunun en azından diğer iki isimden farklı bir yeri tanımladığı sonucunun çıkartılmasını sağlamaktadır.

Buna karşın ikinci durağın yeri biraz daha kesin olarak belirlenmelidir, hem de bu durağı Madenşehri'nin (= Binbir Kilise) yakınlarında bulunduğunu belirten Hacı Kalfa'ya gö-

---

[424] Naîma tarafından Sultan IV. Murad'ın 1637 yılı için verilen yol güzergâhında ikinci yer olarak belirtilen ve Naîma'nın hiç şüphesiz Karapınar saydığı Kırkpınar (قرق بیکار)'da durum farklıdır (başka yerlerde de belgelenen Sultan II. Selim'in buradaki vakıflarından bahsetmektedir –ki Hacı Kalfa, Djih. 616 ve Evliya Çelebi III, 28 ve tabii ki Mehmed Edib 38 bunların Kanunî Sultan Süleyman'a ait olduklarını iddia etmektedir– ve bu yere ayrıca Sultaniye (سلطانیه) demektedir). Ancak, Naîma'nın yol güzergâhlarında güvenilir olmadığını biliyoruz ve bu yüzden Karapınar'ın Sultan IV. Murad'ın yol güzergâhı üzerinde olduğunu varsaymamalıyız. Üstelik Feridun'dan bunun doğru olmadığını anlıyoruz. Hammer, GOR, V, 756'da No. 32 altında Naîma'nın belirttiği Kırkpınar (قرق بیکار)'ın Karapınar olduğunu anlamış, ancak III, 30'da Lewenklau'nun Karacadağ'ındaki (yani Karadağ) şifalı kaynağının (*Bigiar)* Karapınar olduğunu söylerken yanlışa düşmüştür.

[425] Yol güzergâhına pek uygun olmayan belirsiz bir konumda (muhtemelen Şark kaynaklarına göre), Kiepert'in haritasında belirtilen Bakioğlu Tolon, *Pınaroğlu* (بیکار اوغلی)'nu hatırlatmaktadır.

re[426]. Durağın Karadağ'da ya da Karadağ eteklerinde bulunduğu bilgisi de buna uygundur. Yol güzergâhlarında daima Koca Dağ (قوه جه طاغ) olarak adlandırılması bizi şaşırtmamalı

[426] Hacı Kalfa, Djih. 672, satır 9'da konumu hakkında şu bilgiyi vermektedir:

"Pınaroğlu karyesi altı sâatdır, harabdır. Pınarbaşı ki, kurb-ı Larende'dir. Altı sâat ma'den şarı kurbünde, buna Eflatun suyu dirler firuz andan ilh…"

بیکار اوغلو قریه سی التی ساعتدر خرابدر بیکار باشی که قرب لارنده در التی ساعت معدن شاری قربنده بوکا افلاطون صویی دیرلر فیروز اندن الخ …

En sondaki Firuz (فیروز) kelimesi muhtemelen yeni bir durağı belirtmektedir, ama yol güzergâhının verildiği diğer yerlerde değil, yalnızca burada verilmiştir. Bu, bunun dışında yalnızca Naîma'nın Sultan IV. Murad'ın Bağdat seferinin güzergâhında görülen Kuduz (قدوز) adıdır. "Larende yakınlarında" (= bugünkü Karaman) açıklaması, hiç şüphesiz biraz abartılmıştır, ama güzergâhın yine de Konya Ovası'nın daha ziyade güney kesiminden geçtiğine işaret etmektedir.

Ayrıca Eflatun (افلاطون)'un bir su yapıları sanatçısı olarak, bu bölgedeki pınarlar ve su yapı teknolojisi yapıtları kabul edilen anıtlarla bağlantılı hâle getirildiğini unutmayınız. Beyşehir Gölü'nün doğusunda Eflatunpınar adında (bir Hitit anıtının yanında) bir pınar tanıyoruz (örneğin Sarre, *Reise in Kleinaisien*, s. 123'te resmedilmiş ve yeri tarif edilmiştir). Bu gibi yerler, Şark'ta genel olarak Türkçe *Pınarbaşı*, Arapça *Ra's el-'ayn* diye anılmaktadır. Pınarbaşı'ndan gelen derenin adı (sanırım yeri bu şekilde düşünmeliyiz) burada Eflatun Suyu'dur. Bu bağlamda hiç şüphesiz Hacı Kalfa'nın Eflatun'un İsmil Ovası'nın suyunu çektiği su yapı sanatı (Huart, *Konia*, *La ville des derviches tourneurs*, Paris 1897, s. 132'de bahsedilmektedir) hakkındaki raporu da hiç şüphesiz bu bağlama aittir. Eflatun bunun dışında Şark efsanelerinde müzisyen olarak bilinmektedir ve Orfeus'un karakterini almıştır (bkz. Nizamî, 2. İskendernâme, genelde İkbalnâme olarak anılır, Litographie Bombay 1328, s. 272; Wilhelm Bacher, *Nizamis Leben und Werke*, Leipzig 1871, s. 78 vd.). Ayrıca krş. Rüstem Paşa'nın Osmanlı kroniğinde Estergon'a atfedilen Eflâtun efsanesi: Türk Kütüphanesi, 21. cilt, s. 125 vd.

ve Karapınar'daki Karaca Dağı olduğu varsayımına sürüklememelidir.

Akçeşehir (اقچه شهر) veya Akçaşar (اقچه شار) ile Kiepert'teki *Aqtshetash*'ın aynı yer olduğu şüphe götürmez. Yalnızca Hamilton ve Ainsworth'de rastladığımız bu durağın muhtemelen sadece doğru adıdır bu[427].

En azından Madenşehri ve Akçeşehir sayesinde ordu yolunun Konya Ovası'nın güney kısmı boyunca uzandığı yeterince belirlenmiş oldu. Ereğli Gölü kenarında durak olarak adı geçen Düden[428] veya gölün güneyindeki Ada ya da Adabağı sayesinde ise bu varsayım onaylanmaktadır[429].

1578 tarihli Gürcistan seferinin tuhaf isimlerle dolu yol güzergâhını şimdilik yorumlayamayacağım. Gerek Akçeşehir'in, gerek topografik açıdan yeri tam belirlenemeyen durakların bulunması, güzergâhın diğerinden çok fazla sapmadığı varsayımını ortaya çıkartmaktadır.

Yavuz Sultan Selim, 1536 tarihli Mısır seferinde kısmen farklı bir güzergâh kullanmıştır. Tıpkı 1514 yılında olduğu gibi, Konya'dan Kayseri'ye ulaşmaya çalışmıştır. Oysa 1514 yılında, daha sonra ister Ereğli'den Toros Dağları'na, ister Kayseri'ye gitsinler, diğer padişahlar gibi Ereğli Gölü'nün güneyinden dolanırken, Yavuz Sultan Selim bu defa (1516) Pı-

---

[427] W.J. Hamilton, *Researches in Asia Minor*..., Londra 1842, II, 315 (Alman baskısında II, 303). Haritadaki Akçetaş biçimi, Hamilton'un *Akchesha* biçimini bir etimolojiye göre bağdaştırma denemesi olarak reddedilmelidir. Mostras'ta da Akçeşehir (اقچه شهر) olarak verilmiştir.

[428] Otter I, 64, Düden (*Doudne*) adını Ereğli'deki kayayla bağlantılı hâle getirmektedir.

[429] Hacı Kalfa'da verilen Kurdpınarı'nın yeri (قورد بیکاری = Ereğli yakınlarındaki Kurtpınar Han) muhtemelen yine yürüyüş mesafelerinin günlük yürüyüşlere göre ayarlanmış olmasından kaynaklanmaktadır.

narbaşı (بیکار باشی – yaklaşık olarak Madenşehri)'nda her zaman kullanılan güzergâhtan ayrılmış ve Karapınar'a (burada قرجه بیکار) doğru yol almıştır. Bir sonraki durak olan *Horti Köprüsü* (خورتی کوپریسی) muhtemelen bataklık Kızılca Su üzerindeki bir köprüyü belirtmektedir. Bir sonraki durak (نقره زن *Nakarezen*) ise Bor yakınlarındadır. Dolayısıyla güzergâhta yolu kısaltmak için Konya Ereğlisi etrafından dolanıldığını göstermektedir. Yavuz Sultan Selim geri dönerken Konya'ya hiç uğramadan Kayseri'den Aksaray üzerinden doğrudan Ilgın'a gelerek, yürüyüşü daha da kısaltmıştır.

k) Konya Ereğlisi–Adana

(Tablo 14–15)

Ünlü Toros geçidini (Pylae Cilicae) içeren ve bu yüzden yeri kesin olarak belirlenebilen bu yol[430], yine de bazı zorluklar çıkartmaktadır. Bu zorlukların biri, yol güzergâhlarından hiçbirinde büyük, ünlü ve günümüz Toros ziyaretçilerinden hiçbirinde eksik olmayan Pozantı hanının geçmemesidir. Günümüzde orada bulunan han yeni tarihli olsa bile, adının tamamen eksik olması çok tuhaftır, zira Pozantı adı bu yerin Arap coğrafyacılarda el-Bedendon (اَلبَدَنْدُون) olarak geçen[431] ve

[430] Toros yolu ile ilgili karşılaştırma için bilhassa W.F. Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldaea and Armenia*, 2 cilt, Londra 1842, II, s. 71 vd.; Th. Kotschy, *Reise in den cilicischen Taurus*, Gotha 1858 ve W.M. Ramsay, *Cilicia, Tarsus and the great Taurus Pass: The Geographical Journal*, vol. 22, 1903, s. 357 vd. Ainsworth, Bianchi'nin çevirisinden bildiği Mehmed Edib'in verdiği bilgileri takip etmiştir. Güzergâhları W.J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, 2 cilt, Londra 1842, haritasında da gösterilmiştir.

[431] İbn Hurdadbih, editör, De Goeje, s. 100; İdrisî, Jaubert çevirisi, II, 306 ve devamında Bedendon (بدندون).

Birinci Haçlı Seferleri Haçlılarında da *Botreutol*[432] ve benzer isimler altında anılan eski adına (Podandus) dayanmaktadır[433]. Anlaşıldığı kadarıyla bu isim daha sonra kaynaklardan yok olmuş ve ancak 19. yüzyılda tekrar modern haliyle Pozantı olarak ortaya çıkmıştır[434].

Bugün Pozantı Hanı'nın bulunduğu ve gerek Eskiçağ'da, gerekse Ortaçağ'da yaklaşık olarak aynı isim altında ana duraklardan biri olan bu yerin Osmanlı'nın ilk dönemlerinde her türlü konaklama imkânından yoksun olduğunu varsayamayız. Dolayısıyla, bu yerin bizim yol güzergâhlarımızda da herhangi bir isim altında belirtildiğini tahmin etmek zorundayız. Kaynaklardan tanımlayamadığımız isimlere baktığımızda, bilhassa Evliya Çelebi'de adı geçen, ancak Hacı Kalfa[435] ve ardından Mehmed Edib[436] tarafından yalnızca laf arasında belirtilen *Sultan Hanı* (سلطان خانی) söz konusu olabilir. Ne yazık ki, çoğu zaman olduğu gibi, Evliya Çelebi'de sıralama tamamen yanlıştır[437]; dolayısıyla yalnızca onu dinlediğimiz takdirde, mutlaka farklı bir sonuç çıkacaktır. Oysa, burada Hacı Kalfa bize önemli bir yardımda bulunmaktadır: 3–4

---

[432] W.M. Ramsay, a.g.e., s. 384'te Haçlıların *Butrentum*, v.b. gibi isim biçimleri, Bizans adı *Rodentos* ve antik *Podandos* adının bir karışımıdır.

[433] Tomaschek, *Zur histor. Topogr. Von Kleinasien im Mittelalter*, s. 84; C. Ritter, *Erdkunde*, 19, s. 266.

[434] Th. Kotschy, a.g.e., s. 239 vd. ve 334'ten beri. Ainsworth II, 74, Pozantı'yı bilmemektedir (onun döneminde Türkiye ve Mehmed Ali Bey'in devleti arasındaki sınır yaklaşık olarak burada idi).

[435] Djih. 672 yukarıda.

[436] Mehmed Edib, 40, satır 3 vd. Metinde yine bariz bir şekilde *Cihânnümâ*'ya bağımlıdır.

[437] Hem Dr. III, s. 39, hem de s. 72'de Sultan Hanı'nın Ereğli'den sonra birazdan ele alacağımız Ramazanoğlu Yaylası'nın arkasında olduğu belirtilmektedir.

gün içinde Çifte Han'dan Çakıt'a gidilebilen bir kış yolundan bahsederken, bunun dışında aynı yolun (yaz aylarında) yalnızca iki günde katedildiğinden bahsetmektedir. Bu amaçla yol üzerine birçok hanın kurulduğunu anlatmaktadır. Bunlardan biri olarak Sultan Han'dan[438] ve Sarışık (Sarishek)[439] Han'dan (صاری اشق) bahsetmekte, muhtemelen ordu yürüyüş yollarına göre de doğrudan yeni bir yol güzergâhı vermektedir: Çifte Han – Sultan Hanı – Sarışık Hanı – Çakıt[440]. Yaz yolu ise Mehmed Edib'e göre Derbend (دربند)'den geçmektedir. Gerek Pococke'nin[441] Gülek ile aynı yer olduğunu söylediği Derbend, gerekse Sarışık (Sarishek) Hanı aynı yol üzerinde bulunduklarından ve bölgeyi bilenlerin onaylayacakları gibi, burada ikinci bir yolun mevcut olması mümkün olmadığından, bu yol da muhtemelen yine yolun farklı bir şekilde günlük yürüyüşlere ayrılmasıdır. Hacı Kalfa'nın kış yolu güzergâhını, yaklaşık olarak 1648[442] de bu yolu kullanan ve Sultan Han ile Çifte Han arasındaki mesafenin 7 saat olduğunu belirten Evliya Çelebi'nin yol güzergâhını bir araya getirdiği-

---

[438] Hacı Kalfa'ya göre Hacı (Cacı) Sultan جاجی سلطان (1. حاجی) tarafından yaptırılmıştır.

[439] Muhtemelen W.M. Ramsay, a.g.e., s. 370'e göre Kiepert'in haritasında bu şekilde verilmiştir; Osmanlı kaynakları *Sarıışık* demektedir. Ramsay, a.g.e., s. 371'e göre, han sakinleri bu hanın ve Ulukışla Hanı'nın Mısır Hidivi Mehmed Ali Paşa'nın Kilikya ve Toros geçidinin bir nevi millî kahramanı olma yolunda olan oğlu İbrahim Paşa'ya ait olduğunu iddia etmektedirler.

[440] Mehmed Edib, bağlamı tam anlamamıştır ve iki cümleyi değiştirmiştir.

[441] Pococke, III, 83; Fransızca çevirisi V, 166 vd., Almanca çevirisi III, 123, "bir arkadaşa" sorduktan sonra "*Dulack* (bu şekilde!) veya *Daverent*".

[442] Şaban sonu 1058/Eylül ortası 1648 tarihinde İstanbul'dan yola çıkmıştır.

mizde, Pozantı Hanı'nı buluyoruz. Bunun o dönemde Sultan Hanı olarak adlandırıldığı tahminini dile getirebiliriz.

Bu tahmin, Sultan Hanı yalnızca beklediğimiz yerde belirtmekle kalmayıp, tıpkı Makarius gibi güneyden gelindiğinde sağ tarafta kalan ünlü Annaşa Kalesi'nden de bahsetmektedir[443].

İkinci zorluk, Türk yol güzergâhlarında geçen ana duraklardan birini, Ramazanoğlu Yaylası'nı bilmememizdir. Tüm kaynaklarda Adana halkının yazlık yeri olduğu belirtilen Ramazanoğlu Yaylası, bildiğim kadarıyla hiçbir Avrupalı seyyah tarafından belirtilmemektedir[444]. Dolayısıyla nerede olduğunu bulmak için Osmanlı kaynaklarında verilen bilgilere başvurmak zorundayız.

Hacı Kalfa'nın[445] tarifinden, Ramazanoğlu Yaylası'nın Gülek Boğazı civarlarında[446], hatta Gülek Boğazı ile Pozantı[447] arasında bir yerde olduğu anlaşılmaktadır. Aynı şekilde farklı yol güzergâhlarına bir bütün olarak bakıldığında, hac yolu raporlarından alışık olduğumuz fikir birliğiyle Ramazan-

---

[443] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1535 tarihli güzergâhındaki Bacdan Hanı (باجدان خانی) veya Bacdar (باجدار) ile Pozantı, Sarıışık ve Ulukışla arasında hızlandırılmış bir yürüyüşün tek durağı olarak aynı olması muhtemel görünmektedir, ama bunun dışında belgelenmemektedir. Adı, yol vergisi alındığını çağrıştırmaktadır.

[444] Otter I, s. 66 ve Pococke III, 83 gibi Şark kaynaklarını bilen, ama bize pek de yardımcı olmayanlar hariç.

[445] Djih. 671, alttan satır 8; Armain 734, satır 10 ve Djih. 601, satır 21 ve devamı; Norberg II, 354; Armain 661.

[446] Gülek adı, ilk kez 1432–1433 yıllarında Bertrandon de la Brocquière tarafından ve Osmanlı yazınında Hicrî 887/Miladî 1482 yılında Âşıkpaşazâde 215'te Gülekhisarı (كولك حصارى) olarak belgelenmiş gibi görünmektedir. Sayfa 225 ve devamında ise Kilikya'da Ramazanoğullarının hükümdarlıklarını kurdukları dönemde.

[447] Kotschy, a.g.e., burada yazlıkların ve üzüm bağlarının olduğunu belirtmektedir.

oğlu Yaylası'nın Çifte Han ve Çakıt arasında bir yerde, günümüz koşullarına göre ana durak olarak Gülek Boğazı durağının bulunmasını beklediğimiz yerde olduğu anlaşılmaktadır[448]. Ramazanoğlu Yaylası'nı Ulukışla ve Çifte Han arasında bir yerlere yerleştiren Evliya Çelebi'nin verdiği bilgi, diğer raporların fikir birliği karşısında herhangi bir ağırlığa sahip değildir. Yaylanın daha kesin bir yer tanımı, Sultan IV. Murad'ın söz konusu yayla ve Gülek Kale[449] arasında yalnızca kısa bir mesafe (1 saat) olduğunu söyleyen Feridun'da verilen yol güzergâhında ve ayrıca Sultan IV. Murad zamanından kalma çeşitli yol güzergâhlarına sahip olan ve *Tekirbeli*[450] (تكربلى) adındaki bir yeri bu yayla ile bağdaştıran Hacı Kalfa'da[451] verilmiştir. Ramazanoğlu Yaylası'nın bugünkü Tekirhan'da[452] Toros geçidinin en yüksek yeri olduğunun onayını yine Sultan IV. Murad'ın Bağdat[453] seferinin yol güzergâhından ve *Tekir*'i bizim yaylamızla bağdaştıran Makarius'tan alıyoruz.

---

[448] Krş. Tatar postası, yukarıda s. 149, 150.

[449] Sultan IV. Murad'ın yol güzergâhlarından Mehmed Edib'e kadar devam ettirilen, hatta Pococke'de (III, 83: *Dulack*) bile görülen –ki bu, Pococke'nin bu bilgi için yazılı bir kaynağa başvurduğunu gösterir (muhtemelen *Cihânnümâ*)– Gülek (كولك) yerine Dülek (دولك) yazılışının yalnızca bir kalem sürçmesi olduğunu düşünüyorum (Hammer, GOR, V, 758, No. 41 altında daha önceki anlayışa rağmen, Dülek'i Gülek'ten ayırmak istemektedir). Mehmed Edib, doğru yerde yanlış ismi: Dülek (دولك), ancak yanlış bir yerde doğru ismi vermektedir: Gülek (كولك).

[450] Djih. 672, satır 13.

[451] Bu yer, Âşıkpaşazâde 225 tarafından (تكفور بيلى) *Tekfur Beli* olarak Ramazanoğullarının Kilikya'da hükümdarlıklarının tesisi ile ilgili olarak gösterilmektedir.

[452] Krş. W.M. Ramsay, *The Geographical Journal*, vol. 22, 1903, s. 381.

[453] Feridun'un durağı daima Ramazanoğlu Yaylası olarak tanımlaması, Naîma'daki *Tekfur Beli* (تكور بلى) tanımı uymaktadır.

Bu defa ayrıca bir onay almak için Leipzig yol kitapçığına[454] başvurabiliriz[455].

Tanımlayabildiğimiz bu ana durakların dışında bilhassa Mehmed Edib'de tanımlanması gereken birçok küçük yer mevcuttur. Konya Ereğlisi ve Ulukışla[456] arasında (چاوشی کویی) veya (چاوشی کوپروسی) *Çavuşköy* veya *Köprü* hakkında bir şey bilinmemektedir. Hammer'e göre Kanunî Sultan Süleyman'ın 1535 tarihli yol güzergâhında da mevcut[457] (صندیغی) veya (کافر

[454] Leipzig Üniversite Kütüphanesi Türk el yazması, No. 1025, fol. 116v.

[455] Leipzig el yazmasındaki durak listesi, diğer yönlerden hac raporlarına bire bir uymasına rağmen, hac raporlarında Mizanoğlu Yaylakı (مضان اوغلی ییلاقی) durağının gösterildiği yerde, Tekfur Yalagı (تکفور یلاکی) durağını vermektedir (یلاکی yazılışını ییلاقی ve الکی isimlerinden bozma olduğunu düşünüyorum). Tekirbeli (yani = Ramazanoğlu Yaylası) ile Mehmed Edib, s. 39'da yanlış bir yerde verdiği (Çiftehan ve Akköprü arasında) Tekirili Yaylak (تکریلی ییلاق) aynıdır (büyük bir ihtimalle Tekir Beli Yaylağı تکر بلی ییلاقی diye okunmalıdır). Ayrıca bazı yol güzergâhlarında Ramazanoğlu Yaylası'ndaki hanın bu soyun en ünlü temsilcisi Piri Paşa'nın (ölümü Hicrî 970/Miladî 1562–1563, bkz. *Sicill-i Osmanî* II, 44) adıyla anıldığını hatırlatmak isteriz (örneğin Kibrit, s. 109'da Pirî Paşa Hanı – خان بیری پاشا). Buna karşın, Türk el yazması olarak Leipzig Üniversite Kütüphanesi'nde 1042 sayıyla mevcut mısralar halindeki Türk hac defteri, Toros Dağlarının tamamını Ramazanoğullarına göre adlandırmaktadır ve Çakıt için: Çakıt hanı der zeyl-i cebel-i ibn-i Ramazân (چاقت خانی در ذیل جبل ابن رمضان), Tekir Han için: Hân vîran ve menzil bî-nân bir ser kûh pür şükûf ferzend-i Ramazân (خان ویران ومنـــزل بی نان بر سر کوه پر شکوف فرزند رمضان) ve Çifte Han için: Çifte Hân virandır nihâyet-i cebel-i Ramazân, (جفت خان ویراندر نهایت جبل رماضان) demektedir.

[456] Ulukışla Hanı'nın kurucusu olup, kısmen adıyla anılan kişi, hac yolu güzergâhlarına göre (Evliya Çelebi III, 37, birinci satır şöyle demektedir: Koca Mehmed Paşa – قوجه محمد پاشا), Öküz Mehmed Paşa'dır (sadareti: Hicrî 1021–1026/Miladî 1612–1617 ve Hicrî 1028/Miladî 1619; ölümü Hicrî 1029 veya 1031/Miladî 1620 veya 1622, *Sicill-i Osmanî*, IV, 147).

[457] Karşılaştırma için Tablo 14. Hammer, Viyana el yazması, Flügel No. 327'yi aktarmaktadır.

صندی) *Gavursındığı* ile ilgili olarak Ramsay (*Giaour Sindikh*)[458], 63. kilometre taşında bir tepeden inen doğal bir merdivene işaret etmektedir[459]. Şeker Pınarı (شکر پیکاری), yani Ainsworth'de[460] adı geçen *Shakar Punar* veya *Shughar Ponghar,* Ramsay'e[461] göre, köprünün üst tarafındaki ikinci daha büyük olanını *Karasu* diye adlandırdığı iki pınardan birinin güney ucunda, Akköprü'ye çok yakın bir yerdedir. Anlaşıldığı kadarıyla Hacı Kalfa da Karasu (قره صو) ile Akköprü'nün üst taraflarında Tahta Köprü'de Pozantı Suyu'na (güvenilir kaynaklarımızda genel bir isim olarak قرق کچید, "Kırk Geçit"[462] olarak adlandırılır)[463] akan küçük çayı kastetmiştir.

Günümüzde, Pozantı'da *Kırk Geçit* adı altında yolu terk ettikten sonra, yolun tekrar geri döndüğü aynı isimli nehrin kenarında Bayram Paşa tarafından yaptırılan bir hanın bulunduğu[464] yerde haritada belirtilen Çakıt durağı, muhtemelen haritanın Çakıt Tahtalı'sıdır. Mehmet Edib, aynı yerde iki handan daha bahsetmektedir: (قز اولوق) *Kız Oluk*[465] ve bunun

---

458 W.M. Ramsay, *THA Geographic Journal*, vol. 22, 1903, s. 400.

459 Mehmed Edib'de verilen Sandıklı (صندیقلی) ve Arap kaynaklarındaki عقبة de aynı yer olabilir mi?

460 Ainsworth II, s. 74.

461 Ramsay, a.g.e., s. 392.

462 *Kırkgeçit,* Anadolu'da sonsuz sayıda görülebilen bir isimdir. Hacılar, Hersek'ten hemen sonra da böyle bir nehirden (eski Draco) geçiyorlardı.

463 Gülek Boğazı'nın alt kısmında aynı nehir bugün de Çakıt Su olarak anılmaktadır.

464 Bayram Paşa, IV. Murad'ın sadrazamı (ölümü Bağdat seferinde Rebiülevvel 1048/Temmuz–Ağustos 1638, bkz. *Sicill-i Osmanî* II, 36), Evliya Çelebi'ye göre hanı Hicrî 1047/Miladî 1637–1638 tarihlerinde inşa ettirmiştir. Bu tarih, doğru olabilir, zira Safer 1048 sonlarında/Haziran 1638 tarihinde IV. Murad, Bayram Paşa ile birlikte Bağdat seferine çıkışta buradan geçerlerken, han henüz tamamlanmamıştı (Naîma I, 640).

465 Tatar postasının Kızolığı (قیز اولغی).

dışında da Çakıt'ın başka bir biçimi olarak anılan *Çavuş Hanı*. Yine de bu aynı yer olamaz, zira Kiepert, (قز اولوق) ile aynı yer olan[466] Kız Oluk Hanı'nı çok daha yukarılarda (Çakıt ve Sarıışık arasında) bir yerlere kaydetmiştir.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1535 tarihli sefer güzergâhında Çakıt durağının yerini alan Husun (حصون), eski Türkçe Kuzun[467] aşiret adı ile bağlantılı olabilir ve bugün Adana'nın[468] veya Tarsus'un bir nahiyesidir.

Hacı Kalfa ve Mehmed Edib'e göre Çakıt'tan Adana'ya iki yol gidiyordu; biri dağlardan geçerken, diğeri birkaç kez karşıya geçmek zorunda oldukları nehrin üzerinden geçiyordu. Birincisi *Kargasekmez* (قرغه سكمز), (Mehmed Edib'te Kargakesmez قرغه كسمز) adını taşıyordu, ama Evliya Çelebi bu ismi bu yola değil, İskenderun'dan Belan Dağları'na çıkan yola vermektedir[469]. İkinci yolun adını yalnızca Mehmed Edib vermektedir: *İtyılmaz*[470] (ايت يلمز). Bu iki yoldan birinin Savarcı üzerinden geçen tatar postası[471] yoluyla aynı olup olmadığını söyleyemeyeceğim.

Toros yolundan aşağı doğru inen yollar arasında bilhassa Akköprü'den önce Yukarı Körkün Suyu ovasından Develi

---

[466] Ramsay, *THA Geographical Journal*, 22, 1903, s. 407'de *Eukyz* (bu şekilde!) *Oluk* denmektedir; ekindeki haritada ise bu yer *Ekuz Oluk* olarak tanımlanmıştır. Kızoluk (قز اولوق) adı ise muhtemelen Cuinet'nin *Kuzunlu Hanı*'na dayanmakta olup, Cuinet tarafından ekteki Adana vilayeti haritasında Kiepert'in Kızılhan olarak belirttiği yerde (Tarsus yolu üzerinde Sarıışık Hanı'nın güneyinde) verilmektedir.

[467] Âşıkpaşazâde 225, Kilikya'ya yerleşen altı Türk boyu arasında قصون وارساقی adında bir boydan bahsetmektedir.

[468] Cuinet: *Koussoum*.

[469] Bu ve benzer isimler hakkında bkz. yukarıda s. 132, dipnot 275.

[470] Mehmed Edib'de bu şekilde verilmektedir; yazım hatası olduğu düşünülmektedir: İtbilmez (ايت بلمز).

[471] Bkz. yukarıda s. 104.

Karahisar'a[472] ve Ulukışla'dan kuzeye (Kemerhisar'a) sapan yollar verilebilir. Ne tuhaftır ki, Makarius[473] Konya Ereğlisi üzerinden geçen doğrudan yoldan bahsetmesine rağmen, bu yolu kullanmıştır ve uzun süren yorucu bir yürüyüşten sonra Bor'a gelmiştir. Buradan *Kirvan* adında bilinmeyen bir Türkmen köyü üzerinden Karapınar'a (*Kara Yenar*) ve buradan tekrar ana yola ulaşmıştır. Yolu neden uzattığı ise bilinmemektedir.

I) Adana–Antakya

(Tablo 16–17)

Önemli bir kısmı eski Arap coğrafyacılardan bilinen bu yol (burada eski zamanlardaki İslâm topraklarına, Suguru'ş-Şam [ثغور الشام]'a gelmiş bulunuyoruz), güzergâh olarak Hacı Kalfa'da yalnızca Şam–Konya güzergâhı dahilinde özet olarak verilmiştir[474], ancak Adana eyaletinin tarifinde değişik yerlerde mevcuttur. Güzergâhı hakkında hiçbir şüphe yoktur. Burada hatırlatmak isterim ki, hac kervanı genelde İskenderun'da durmuyordu. Topografik ayrıntılar açısından şunlar söylenebilir:

Hacı Kalfa'nın ve ona bağlı raporların Misis hakkındaki açıklamaları, en eski Arap coğrafyacılar tarafından en yeni Osmanlı cografyacılarına taşınan açıklamaların tipik bir örneğidir[475].

---

[472] Bkz. Feridun tarafından verilen Bayram Paşa'nın aşağıda No. 14'teki yol güzergâhı.

[473] Makarius, s. 6.

[474] Djih. 604, satır 12.

[475] Hacı Kalfa, Djih. 602, satır 16'ya göre Misis, birine كفر بنا dediği ve diğeriyle Misis'i daha eski Arapça adıyla tanımladığı Misis (مصيصه) olmak üzere, iki şehirden oluşmaktadır. Bu bilgi, İdrisî, Jaubert çevirisi, II, s. 133'te de verilmektedir (Editio Medicea, Roma 1592'de bu açıklama eksiktir).

Feridun tarafından verilen Bayram Paşa'nın yol güzergâhında durak olarak görülen Şahmaran "Yılankral" (شاه ماران قلعه سی), güvenilir kaynakların tamamı tarafından Misis'ten Kurtkulak'a giden yol üzerinde dağların ovayla birleştikleri yerde nehrin sol tarafından görülen ıssız bir kale veya harabe olarak verilmektedir[476]. Bu hiç şüphesiz haritada Yılan Kalesi Köyü'nde Ceyhan Nehri'nin sol kıyısında gösterdiği Yılan Kalesi harabesi olup, yol sol kıyıdan devam etmektedir. Hacı Kalfa bununla ilgili olarak doğrudan Şahmaran (شاه ماران) ve (ییلان قلعه سی)[477] kimliklerini belirtmektedir. Haritası ise Yılan Kalesi'nın dışında Ceyhan Nehri'nin sol kıyısında, yol tarafından Zohhakmaran[478] diye bir yerden bahsetmektedir. Bu, başlangıçta hatalı bir kelime gibi görülse de Cuinet[479] (*İlan Kalé* ve *Chamiran Kalé*) tarafından da sunulmaktadır. Dolayısıyla Osmanlı yazarlarında Şahmaran (شاه ماران) diye adlandırılan sağ kıyıdaki Yılan Kalesi harabesi[480] ve bu harabeden adını alan, ama sol kıyıda bulunması gereken durak arasında bir ayrım yapmak gerekir, zira Misis'in hemen arkasında Ceyhan Nehri şehirden adını alan bir köprü ile geçiliyordu.

---

[476] Evliya Çelebi, Dr. III, 41, ana metin satır 5; Djih. 602, satır 10 vd.; burada Irakdan (ایراقدن)'ı Irmakdan (ایرماقدن) olarak düzelttim.

[477] Bu kimlik, Mehmed Edib'in Bianchi çevirisine istinaden Ritter, *Erdkunde*, 19, s. 107'de doğru anlaşılmıştır.

[478] Bu = شاه ماران. Zohak, Şahnâme'de yılan biçiminde ünlü kraldır. Her iki isim, Mehmed Edib'i Bianchi çevirisinden bilen Ainsworth tarafından da belgelenmiştir. II, 89'da Cebel-i Nur üzerinden geçen yolun kuzeyinde bulunan *Şahmaran* harabelerinden bahsetmektedir. Ainsworth ve Hamilton'un eserlerinin ekinde bulunan haritada Yılan Kalesi Ceyhan Nehri'nin sol kıyısında, bu nehir ve hiç şüphesiz hac yoluyla aynı olan Ainsworth güzergâhı arasında *Sohagmaran* olarak belirtilmiştir. Dolayısıyla *Yılan Kalesi* adı Ainsworth'ta yalnızca *Castle of Serpents* tanımının çevirisi olarak gösterilmektedir.

[479] Cuinet, *La Turquie d'Asie* I, Adana vilayetinin haritası.

[480] Ainsworth'un aksine.

Yılan Kalesi'nin açıldığı ova, Mehmed Edib tarafından Çukurova (چقور اوه) diye anılmaktadır ki, bu isim bunun dışında genel olarak Kilikya ovasının tamamına verilmektedir.

Kaynaklarımızın Demirkapı'sı Ainsworth[481] tarafından Karanlık Kapı (*Caraly-capy* Paul Lucas[482]) ile doğru bağdaştırılmaktadır. Buraya aynı zamanda *Kara Kapı* da demektedir[483].

Mehmed Edib ise Kurtkulak ve Payas arasında (Burnaz Köprüsü'nden sonra) deniz kenarında bir *Üzeyir* (عزير)'den (ayrıca مطخ olarak da adlandırılır) bahsetmektedir ki, bu da yine eski Türkçe bir aşiret adı olup[484], yeri muhtemelen doğru verilmiştir[485] (bugün hâlâ var olan Erzin olabilir), ama

---

[481] Ainsworth, II, 89.

[482] Paul Lucas, 2. R., 365; 1764 yılında yolculuk yapan Hristiyan Arap'ta (Gotha, c. arab. 1550, fol. 21): Kırân Kapı (قران قپی).

[483] JRGS, VIII, 1838, s. 189; karşılaştırma için: 1764 yılında yolculuk yapan Hristiyan Arap'ın raporu.

[484] Âşıkpaşazâde 225'te Kilikya'ya yerleşen altı Türk boyundan biri olan اوزر (yayıncısı tarafından dipnotta عزير ile açıklanmıştır. Sonraki sayfada bu isim اوزير biçiminde belirmiştir). اوزر ve عزير isimlerinin ilişkisi, Babinger'in *Islam* 12, 102'de Zülkadriye (ذوالقدرية) = Turguteli için yaptığı gibi olabilir.

[485] Ainsworth ve Hamilton'un eserlerindeki haritalar, Burnaz Çayı kenarında Üzeyir (عزير)'e eşit *Ursin* (yani Erzin) diye bir yer belirtmektedir, ancak *Matakh* (krş. Mehmed Edib) adını ise Kurtkulak'tan gelerek, deniz kıyısında rastlanan daha önceki bir yerde vermektedir (bu iki isimden hiçbiri, Ainsworth II, 90 ve devamındaki metinde bulunmamaktadır). Üzeyir, daha sonra liva adı olarak Payas ve bu bölgenin başka yerleriyle birlikte anılmaktadır (örneğin Mostras, s. 66 ve diğerleri; ancak başlık olarak burada bulamadım). Büyük bir ihtimalle 1764 tarihli Arapça raporda geçen el-Özer (الاوزر) ile aynıdır. Gotha, c. arab. 1550 (bkz. önceki dipnot). Bununla birlikte Sultan IV. Murad'ın 1637 tarihli yol güzergâhında Kurtkulak ve Payas arasında kıyılarında konaklanan nehrin (yani Burnaz Çayı) eski tarihçilerde Nehr-i Ezrak (نهر ازرق) diye geçtiğine dair açıklamayla karşılaştırılmalıdır. Bu, tarihî açıdan fazla değer verdiğim

Mehmed Edib'in *Cihânnümâ*'ya bağlı eserinde karıştırılmıştır[486].

Evliya Çelebi, Payas ve İskenderun arasında, muhtemelen Payas şehrinin topografyasına giren birkaç yerden sonra Merkez'de (مرکز قلعه سی) bunun dışında bilinmeyen Mehrîn (مهرين)[487] adında bir nehir üzerinden geçen bir köprüden bahsetmektedir. Nehir, muhtemelen önemsiz sahil ırmaklarından biridir. Köprü ise muhtemelen *Tuhfet-ül haccac*'da belirtilen Merkez Cisri (مرکز جسری)'dir. Merkez de çok iyi belgelendirilmiş[488] olup, d'Aramon[489] tarafından *Mergues Calassy* olarak anılmaktadır. Sakaltutan geçidinden sonra Evliya Çelebi'de Kiepert'in haritasında Nar Ağacı olduğunu söyleyebileceğimiz Acıçayı (آجی چایی) gelmektedir.

---

bir açıklama değildir, ancak ilgili ruznâmenin benzer telaffuza sahip bir isim duyduğunu göstermektedir. Burnaz'ın doğrudan el-Özer (الاوزر) veya Üzeyir (عزیر) ile bağdaştırılması ise hem Mehmed Edib'in, hem de 1764 tarihli güzergâhın yazarının bunu ve Burnaz'ı yan yana koymalarından dolayı mümkün değildir.

[486] Bkz. Djih., s. 598. Burada Halep eyaletinin belgelenerek, Üzeyir (عزیر) diye anılan ve belki de Âşıkpaşazâde 226'da belirtilen Üzeyir İli (اوزیر ایلی) ile aynı olan livasının yeri, Kuvayk Nehri'nin ağzında el-Maç diye tanımlanan bataklıkta olmalıdır. Dolayısıyla söz konusu olan bir taraftan İssos Körfezi'nin herhangi bir yerinde bir Türk boyu olan Özer (اوزر) boyunun merkezi, diğer taraftan da Üzeyiroğlu Davud (اوزیر اوغلی داود)'un hükümdarlığıdır (bkz. Apz., a.g.e.). Tomaschek, s. 71, Mehmed Edib'in bahsettiği Üzeyir (عزیر)'i, Arap coğrafyacıları tarafından "Ömer bin Abd el-Üzeyir" diye anılan ve kıyıda Missis geçidi tepesine çıkılan yerde bulunduğu söylenen Hasan el-Mankıb (حصن المنقب) adındaki yerle bağdaştırmaktadır. Ancak, daha önce söylenenlere istinaden, bu benzetme mümkün değildir.

[487] TschM.'ye göre; Dr.'de Mehersen (مهرسن).

[488] Diğerlerinin yanında Paul Lucas, 2. R. I, 365.

[489] D'Aramon 145; d'Aramon, Merkez'in yanı sıra Antakya ve Adana arasında muhtemelen -köy ile biten, ancak daha fazla yorumlayamayacağım *Scilechuy* diye bir duraktan bahsetmektedir.

Bu sahildeki ana liman, Osmanlı'nın ilk dönemlerinde hac kervanlarının hiç durmadıkları İskenderun değil, Payas'tı. Anadolu'dan karayoluyla zorlu bir yolculuktan kaçınmak için, güneydoğuya yapılan seferlerde ağır eşyalar, toplar, vb. buraya gemiyle getirilirdi. Kuzey Suriye ve Mezopotamya bozkırlarından karayoluyla devam eden yolculuk zaten yeterince insan ve hayvan gücü gerektiriyordu[490].

Amanos Geçidi[491] Bagras Beli (بغراس بلی), eski coğrafyacılar tarafından bile bilinmektedir. Mehmed Edib, geçidi onun zamanında muhtemelen kullanılmayan ve yalnızca eskiye duyduğu meraktan dolayı verdiği bu isimle tamamen yanlış bir yerde vermektedir[492]. Daha eski zamanlarda bu geçidin durağı Bagras[493], bir sonraki durak İskenderun'du, ancak Osmanlı döneminde durak sırası değişmiştir: Bagras'ın adı nadiren geçmektedir ve Belan ana duraktır[494]. Bunun yerine, fazla yakın olan İskenderun atlanmaktadır. Belan ve Bagras arasında bir yerde, Antakya'ya giden yoldan Halep'e giden yol da sapmakta idi: Bugün Halep'e giden modern yol asıl geçitten (Pylae Syriae–Gülek Boğazı) biraz sonra Antakya ve

---

[490] Örneğin Sadrazam Hüsrev Paşa'nın Hicrî 1038/Miladî 1628 tarihli Bağdat seferinde toplar Payas'a kadar gemiyle getirilmişti. Karayoluyla nakledilmeye devam edilmeleri sırasında 1.000 kadar mandanın öldüğü söylenmektedir (bkz. Naîma, I, 473, satır 4 vd.; ikinci baskı, 3. cilt, s. 10, paragraf).

[491] Amanos'un Bertrandon de la Brocquière, s. 87'de *montaigne que l'on nomme Negre* diye tanımı hakkında karşılaştırma için bkz. Tomaschek, *Zur histor. Topographie*, s. 73.

[492] Burayı Merkez ile bağdaştırmaktadır.

[493] Eski Πάγραι, daha eski coğrafyacıların Hasan Bağras (حصن بغراس)'ı, örneğin İdrisî, Jaubert çevirisi, II, s. 140.

[494] Ne tuhaftır ki, tüm diğer belgelerin aksine Leipzig el yazmasında (Üniversite Kütüphanesi), No. 1025, fol. 116a'da Bagras (بقراص), Payas ve Antakya arasında bir durak olarak gösterilmektedir.

Şam'a giden yoldan ayrılmaktadır. Kibrit de[495] 1674 yılında muhtemelen aynı güzergâhı kullanmıştır. Lâkin sahilde Amanos'un ötesindeki arazinin henüz Mısır ordularının elinde olmadığı eski Memlûk zamanlarında Halep'ten önce Bagras'a gelinir ve ancak ondan sonra Amanos Dağları geçilirdi[496].

Dağlarda bir yerde Mehmed Edib'in bahsettiği ve belki de Evliya Çelebi'nin de Akırcılar (عقیرجیلر) dediği Veste (Bedrgafir – بدرغفیر) mevcut olmalıdır. Evliya Çelebi'nin Bagras'ın alt kısımlarında olduğunu söylediği Kayaağaç (قیا اغاج) da belki de Karaağaç (قره اغاج) olarak okunmalıdır (İskenderun'da bir Karaağaç kayıtlıdır).

Mehmed Edib, Karamurt[497] için Balamut Hanı (بلامط خانی) okunuşunu vermektedir. Sultan IV. Murad'ın Balkalağı (بالقلاغی)'nın bununla bağlantılı olup olmadığına karar veremiyorum[498]. Otter[499], Belan ve Antakya arasında Yeni Han'dan (*Yegni Khan*) bahsetmektedir.

m) Adana'dan Antep üzerinden Birecik'e

Burada ek olarak Sultan IV. Murad'ın Bağdat seferinden önce Bayram Paşa'nın Feridun'da verilen teftiş gezisinin yol güzergâhını vermek istiyorum[500]. Bayram Paşa, Sivas'tan gelerek, Antep'e (عینتاب) ulaşmıştır; buradan itibaren yol güzergâhı şöyledir: – 6 saat – Nizip'in batı güneybatısında Orul – 5

---

[495] S. 111, satır 7'de el-'Ayn el-Beyza – Ağpınar (العین البیضاء)'ı yol ayrımından sonra ilk durak olarak vermektedir. Ancak bu, yolun güzergâhı hakkında pek bilgi vermemektedir.

[496] Bkz. R. Hartmann. ZDMG, 70, 1916, s. 498'de İbn Fadlallah.

[497] 1764 tarihli Arapça raporda (Gotha, c. arab. 1550, fol. 2r) Karamurt (قرامورط).

[498] Eski tarihçilerde Kalikala (قالیقلا) denildiği açıklaması saçmadır. Kalikala, genel olarak bilindiği gibi, Erzurum'dur.

[499] Otter I, 79.

[500] Feridun II, s. 410 aşağıda.

saat – Birecik (بيره جك). Dönüş yolunda da muhtemelen Antep'e kadar aynı güzergâh kullanılmıştır, ancak bu güzergâh tekrar verilmemiştir. Yol hemen şöyle devam etmektedir: – 3 saat (bu yalnızca Antep'ten veya yakınlarında bir duraktan olabilir) – Ispatrun (اسباترين) – 7 saat – Keferdiz Höyük (كفرديز) – 3 saat – Arslan Boğazı'nın önü (ارسلاملو بلى)[501] (اوكى)– 3 saat – Arslan Boğazı'nın ortası (ارسلانلى اورته سى) – 6 saat – Subaşı (صوباشى) – 5 saat – Yılan Kalesi (شاه ماران قلعه سى) – 3 saat – Misis Köprüsü – (مش كوپريسى [böyle!]) – 3 saat – Adana (آدنه).

Arslanlı Bel (ارسلانلو بل) ile bugün bile Kiepert tarafından kaydedilen ismin yanında bu ismi de taşıyan bugünkü Amanos tünelinin etrafı kastedilmektedir.

7. ÇANAKKALE BOĞAZI'NA GİDEN ORDU YOLU

(a: Evliya Çelebi Dr. V, 290 vd.; b: Djih. 672, Z 8 v. u. vd.; Armain 736, eksik, burada bir satırı atlamıştır)

Hicrî 1069 yılı Receb ayı/Miladî 1659 yılı Mart–Nisan ayında Evliya Çelebi, seferi bizzat yöneten padişahın maiyetinde (genç IV. Mehmed) Anadolu eyaletindeki celalîlere karşı sefere çıktı[502]. Osmanlı ordusunun bu sefer için Bursa'dan sonra aşamalarını Hacı Kalfa'nın Evliya Çelebi ile uyum içinde verdiği yolları vardı. Ordu, hac yolu olarak, önce Üsküdar'dan başlayarak sahil boyunca İzmit'e ve Kazıklı Bel üzerinden İznik'e kadar, daha önce dile getirdiğimiz ordu yolunu kullandı[503]. Evliya Çelebi, Hersek'te uşaklarıyla buluşmak i-

[501] Baskıda yanlışlıkla beği (بكى).

[502] Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa tarafından sertlikle mağlup edilen Abaza Hasan Paşa İsyanıdır. Konu hakkında bilgi için bkz. Hammer, GOR, VI, s. 47 vd. Evliya Çelebi, Üsküdar'dan Bursa'ya giderken yolda idam edilen sayısız asilerden bahsetmektedir.

[503] Bkz. yukarıda s. 151 vd. ve s. 158 vd.

çin izin istedi ve onlarla birlikte Bursa'ya geldi[504]. Padişah da bu arada İznik'ten Yenişehir[505] üzerinden Bursa'ya gelmişti. Çanakkale Boğazı'na giden asıl ordu yolu (genelde Boğaz Hisar – بوغاز حصار[506] olarak adlandırılır), Bursa'dan başlardı.

Bana göre, 1659 yılı, bu ordu yolu için en eski tarih olduğundan[507], yaşı hakkında bir şey söylenememektedir. Çanakkale Boğazı'nın İstanbul'un fethinden önce eski Roma İmparatorluğu için önemine bakılınca, daha o dönemde var olduğu kesinlikle varsayılabilir. Hatta, bu yolun bir kısmı (İznik–Bursa–Ulubat) Bizans dönemi için İdrisî[508] tarafından belgelendirilmektedir.

a) Bursa–Ulubat

(Tablo 18)

(Tamamlamak için Hacı Kalfa'nın Bursa–Bergama–Ayazmend güzergâhına dair açıklamalarına [bkz. aşağıda No. 8] ve tıpkıbasımda sonu eksik olan Ayazmend dönüş güzergâhına da başvurulmuştur)

Paul Lucas'ın *Gâvurköy* dediği yerin Bursa'dan 6 saat uzakta olması, ama yine de Uludağ eteklerinde bulunması bir çelişkidir. Bu yer muhtemelen A.D. Mordtmann[509] ve Osmanlı-

---

[504] Bkz. yukarıda s. 73 vd.

[505] Bkz. yukarıda s. 118.

[506] Djih. 672, alttan satır 8; *Les Voyages et Observations du Sieur de la Boullaye le-Gouz*, Paris 1657, s. 23'te *Boghas Essarler*. Salomon Schweiger, *Eine neuwe Rayssbeschreibung aus Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem*, Nürnberg 1619 (1576–1581 yılları arasında yolculuk yapmıştır), s. 238'de *Bogazassar*.

[507] Yolun Djih.'daki tarifi, büyük bir ihtimalle Hacı Kalfa'ya dayanmayan bir metne ait olup belki doğrudan 1659 tarihli seferle ilgilidir. Bu husus hakkında bkz. yukarıda s. 84, dipnot 116.

[508] İdrisî, Jaubert çevirisi, II, 305 ve 312. Ayrıca krş. Tomaschek, s. 13 (Sölch, *Byzant.-neugriech. Jahrbücher* I, 1920, s. 277, dipnot 2'de burada Tomaschek'ten kaynaklanan bir baskı hatasını almıştır: *Lubadia* yerine *Luhadia*).

[509] *Das Ausland*, 1855, s. 533–559.

lara[510] göre *Kete* diye telaffuz edilen Kiti bölgesinde herhangi bir yerde olmalıdır. Paul Lucas'ta verilen mesafeler biraz yüksek görünmektedir. Kete'nin güneyinde, Thevenot'ta[511] Tahtalı Köyü ile bağdaştığını düşündüğüm *Yachtalie* köyü de muhtemelen Kete ile aynı durağa işaret etmektedir. Verilen mesafe[512] de bunu onaylamaktadır.

Anlaşıldığı kadarıyla kervanlar ve seferler, her iki yeri birer ada addeden Tourenfort'un da belgelediği gibi, her ikisi de Ulubat Gölü'nde birer burun üzerinde bulunan Ulubat ve Karaağaç'a uğramamaktadır.

Beylik Çayırı (بكللك چايرى)'nın yeri belli değildir. Basılı metinde[513] verilen mesafeye göre, burası da Kete civarlarında bir yerde olmalıdır. Lâkin bu bilgi, gölün kenarında olduğuna dair ekteki dipnotla çelişmektedir. Muhtemelen metinde küçük bir bozulma yaşanmıştır: Ya dipnot yanlış yerdedir[514] ya da mesafeler karıştırılmıştır.

---

[510] Evliya Çelebi'de Kite (كيته), Hacı Kalfa'da Kete (كته). Ayrıca bkz. Djih. 658, satır 12.

[511] Thevenot I, 124.

[512] Brussa'dan (*Bursa*) 10–12 mil; Ulubat'tan (*Loubat*) 30 mil.

[513] Şöyledir:
Beylik Çayırı üç saattir. Gölbaşıdır. Kurbu Karaağaç Bağları altı saat. Andan Ulubad Köprüsü iki buçuk saat.

بكللك چاير (bu şekilde!) اوچ ساعتدر كول باشيدر قربى قره اغج باغلرى التى ساعت اندن اولوباد كوپروسى ايكى بوچق ساعت.

[514] Viyana Milli Kütüphanesi'nde Hacı Kalfa'nın elinden çıkma eserin taslağından anlaşıldığı üzere (Mxt. 389), Hacı Kalfa bu açıklamaları ait oldukları kelimenin çaprazına yazmıştı. Bu şekilde açıklamalar kolayca yanlış bir kelimenin yanına gelebiliyordu. Hacı Kalfa, Dr. 673, satır 3 ile ilgili olarak Mxt. 389, fol. 118v, satır 3'te Karaağaç ile ilgili açıklamada şu vardır: Ulubad Gölü başında karyedir (اولوباد كولى باشنده قريه در). Dr.'de bundan yalnızca Ulubad Gölü (اولوباد كولى) kısmı kalmıştır. Dolayısıyla, Gölbaşıdır (كول باشيدر) Dr. 672, satır 25, Beylik Çayırı (بكللك چايرى)'na değil, Karaağaç'a ait olabilir.

Evliya Çelebi'de durak (منـــزل) olarak yalnızca Karaağaç verilmiştir, ama Evliya Çelebi'nin beraber seyahat ettiği padişahın Bursa'dan Karaağaç'a giden yolu bir günde katettiğinden şüpheliyim. Aksine, arada bir yerde (Kete veya Ulubat'ta) konakladığını düşünüyorum.

Ayrıca Hacı Kalfa'nın verdiği Bergama ve Ayazmend[515] güzergâhının bunları ayrı olarak belirtmemesine rağmen, aynı noktalara temas ettiği ve Ulubat Köprüsü'nden geçtiği de hiç şüphe götürmez. Hacı Kalfa, bu yol için günlük yürüyüşler halinde farklı bir sınıflama vermektedir: Ulubat yerine burada Ulubat ve Susığırlı arasında Çeltikçi görünmektedir.

Bursa'dan gelindiğinde (muhtemelen Bursa'dan çok erken saatte yola çıkılmadığı için) ilk yürüyüş gününün çoğunlukla Kete'de veya civarında erken bitirilmesi ve ikinci gün Ulubat'a kadar yola devam edilmesi kervanlar için genel olarak bir kural gibi görünmektedir. Ya da birinci gün Karaağaç'a kadar gelinip ikinci gün Ulubat'ta konaklamayarak, daha sonraki durağa ulaşılmaya çalışılırdı[516]. Ordu seferleri genelde daha yavaş bir tempoya sahipti.

İlginç olan, Ulubat Köprüsü stratejik olarak büyük bir öneme sahipken[517], şehir olarak çok daha önemli olan Mihaliç'in yolun tamamen uzağında kalmasıdır[518].

---

[515] Bkz. aşağıda Güzergâh No. 8.

[516] İdrisî II, 306 ve 312, el-Burusa (ابروسيه) ve Lupadion – Ulubat (لوباضيه) arasındaki mesafeyi bir gün olarak vermektedir.

[517] Tıpkı Bizans döneminde τού Λοπαίου γέφυρα gibi; bkz. Tomaschek, *Zur historischen Topographie von Kelinasien im Mittelalter*, Viyana 1891, s. 12. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde Ulubat Köprüsü için bkz. Anonymus Giese, s. 57, satır 24 vd.

[518] Ayrıca krş. aşağıda, s. 205-206.

b) Evliya Çelebi'nin Ulubat'tan sonraki güzergâhları

Evliya Çelebi, Ulubat'tan yola çıkarak tek başına yaptığı bazı yolculuklarını anlatmaktadır. Örneğin, buradan önce Susığırlı'ya[519] (صوصغرلی کویی) ve Kirmastı (کرماستی قصبه سی)'ya gitmiştir. Burada sadrazamdan izin almış ve sözde Manyas Gölü'nün güneyinde Bilecik (بولجه اغاج) üzerinden tek başına uşaklarıyla birlikte Mihaliç (میخالیج شهری)'e gitmiştir. Ancak, bu güzergâh bağlama hiç uygun değildir[520].

Evliya Çelebi, Mihaliç'ten Bandırma (باندیرمه قصبه سی)[521] – Kapıdağı Yarımadası (eski Arktonnesus, قپوطاغ برونی) – Erdek (اردك قصبه سی) – deniz üzerinden 5 mil – Edincik (آیدنجق); buradan geri – 9 saat – Örenci? (اورنجی قریه سی), Ulubat yönünde padişahın Sarıcabey'deki ordugâhına gitmişti.

Evliya Çelebi, Kapıdağı Yarımadası'nda Perama (پرمه), Mudanya (موحانیه)[522] ve *Arnavutköy*'den bahsetmektedir. Kapudağı Burnu (قپوطاغ برونی) muhtemelen haritadaki Kapsala Burnu'dur. Kizikos harabelerine ise Belkıs taht-ı harâbistânı (بلقیس تختی خرابستانی) demektedir; bunların bir kısmına günümüzde hâlâ Belkıs Sarayı denmektedir[523].

---

[519] Genelde Susurlu diye telaffuz edilir.

[520] Evliya Çelebi, baskı metnine istinaden, Ulubat ve Mihaliç arasında olduğunu iddia etmektedir. Bu yerden başka bir bağlamda da bahsetmektedir; bkz. aşağıda s. 199-200.

[521] Piri Reis'te Balayırma (بال ایرمه) veya (بان ایرمه) olarak geçer.

[522] Kiepert'in haritasında Michania; Dr. J. H. Mordtmann'ın verdiği bilgiye göre bu yerin Türkçe adı Muhanya ve yeni Yunancada Michanionia'dır. Piri Reis'te Muhaniye (موخانیه) olarak geçer. Bunun dışında Kapıdağ'da yalnızca Perma (پرمه) 'yı vermektedir.

[523] Kizikos ve Anadolu'nun burada ele alınan güzergâhların hepsini içeren kuzeybatı köşesinin tamamı hakkında karşılaştırma için F.W. Hasluck, *Cyzicus*, Cambridge 1910. Kizikos'un Salomo Sarayı ve Belkıs Tahtı olarak yorumlanması hakkında bkz. aynı eser, s. 204.

Edincik için yazım şekli, ön damaktan çıkan sesle artdamaktan çıkan Aydıncık şekli arasında gidip gelmektedir[524]. Buradan kuzeyde 40 mil uzakta Marmara Adası (مرمره جزيره سی)'ndan bahsetmektedir. Örenci (اورنجی) bilinmemektedir. Kiepert'in çok emin olmamakla birlikte Karadağ eteklerine yerleştirdiği Örencik, buraya uygun değildir. Edincik veya Panderma'dan Sarıcabey'e giden hattın üzerinde daha güneyde olmalıdır.

c) Ulubat–Çanakkale Boğazı

Padişah, ordusuyla Ulubat'tan Mihalçik'i sağda bırakarak, *Cihânnümâ*'da bahsedilen ordu yolu üzerinden (4 saat) Sarıcabey'e (صاريجه بك قريه سی Evl.; صاری بك; Kirmasti'ye bağlıdır; Djih.)[525] doğru yola devam etmiştir. Evliya Çelebi de burada tekrar ordu yoluna çıkmış ve Manyas Gölü (مانياس كولی)'nde, muhtemelen bir sonraki durak olan Salır'da (Sarıcabey'den 4,5 saat – بلجك اغاج yakınlarındaki صالدر; Manyas'a bağlıdır; Djih.) yeniden buluştuğu Osmanlı ordusunun arkasından gitmiştir. Yakınlarda hareketli bir pazarın bulunduğu ve Kuzeybatı Anadolu'nun her yerinden insanların geldiği Bolcaağaç بولجه اغاج (Djih. بلجك اغاج)[526] adında bir yere işaret

[524] Kiepert'in haritası dışında Edincik'i diğerlerinin yanı sıra şu eserler sunmaktadır: Djih. 656, satır 14, A.D. Mordtmannn, *Ausland,* 1856, 688. Daha sık rastlanan Aydıncık yazımı için ise bkz. Evliya Çelebi'nin dışında diğerlerinin yanı sıra Cuinet, *La Turqie d'Asie*, IV; W.J. Hamilton, *Researches*, Londra 1842, s. 97 (Almanca çevirisi s. 94); Otto Friedrich von Richter, *Wallfahrten im Morgenland*, yayıncı J.P.A. Ewers, Berlin 1822, s. 421. Tarihçiler, örneğin Âşıkpaşazâde, ayrıca Sami ve Ali Cevad, her iki biçimi vermektedir.

[525] Djih., birçok durakta savaş ruznâmelerine göre siyasî aidiyetini ve hangi büyük şehrin yakınlarında bulunduklarını da belirtmektedir.

[526] Bilecik, Leunclavius, H.M.T. 875 (*Belezug*) uyarınca "bodur meşe" (*quercus parua, pumila quercus, aut quercula*) anlamına gelmek-

eder. Başka bir bağlamda[527] burada iki kubbeli bir hamamdan bahseder. Bu, Kiepert'in haritasında Salır'ın güneyinde gösterilen ve o dönemlerde Hacı Kalfa'nın da Salır'ın yerini buna göre belirlemesini sağlayacak kadar önemli olması muhtemel Bilecik olmalıdır.

Ordu, Salır'dan (4,5 saat, Djih.) Gönen* (كونان قصبه سى)'e devam etmiştir. *Cihânnümâ*'da bunun yerine Gören'e bağlı *Budyan* (بوديان)'da *Körpe* (كورپه) adında bir ahşap köprüden bahseder. Bu, Gönen'in çok uzağında olmayan Gönen Çayı üzerinde bir köprü olmalıdır.

Daha sonra (6,5 saat, Djih.) bir çınar ovasına ve Gügercin Köprüsü كوكرجين كوپريسى (Djih. جسر كوكرجنلك) adında bir yere ulaşılmıştır. Bu yer, haritada bulunmamaktadır, ama Sami ve Ali Cevad, aynı zamanda Mostras tarafından Dimetoka Irmağı (دمتوقه چايى) kenarında *Güvercinlik* (كوكرجينلك) olarak bilinmektedir.

Buna göre, Kiepert'in kendi keşiflerine dayanarak, Biga'dan Dimetoka Irmağı'nın kuzeybatısında olduğunu söylediği Karabiga'ya giden yolun üzerinde, Biga Çayı'nın üstünden geçen Çınar Köprü'den bahsetmektedir. Oysa *Cihânnümâ*, 6,5 saatlik yürüyüşün ardından bir sonraki durak olarak Dimetoka (قريهٔ دمتوقه)'yı gösterdiği düşünülürse, bu doğru olamaz. Ancak, bu yerin kesinlikle ordu yolu üzerinde olduğunu varsaymalıyız (Evliya Çelebi de Dimetoka'ya دمه توقا قصبه سى geldiklerini söylemektedir). Bana göre Gönen ile Dimetoka arasındaki mesafe, ordunun bir günlük yürüyüşü için fazla uzun görünmektedir. Dolayısıyla, bu iki yer arasında bir du-

---

tedir; *Neuwe Chronika Tückischer Nation,* Franckfurt 1595, s. 178'de "genç meşe fidanı veya genç meşelerin dikildiği bir yer".

[527] Bkz. yukarıda s. 198.

* Aslında Gönan, Günan, Gonan. Bunun Günhan'ın dönüşmüş hali olması mümkün görünüyor (Editör).

rağın mevcut olduğunu varsayıyorum. Yalnızca bu durağın adının gerçekten Güvercinlik mi olduğu, yoksa hem *Cihânnümâ*'da, hem Evliya Çelebi'de bir hatanın bulunup bulunmadığı belli değildir[528].

Evliya Çelebi akabinde Biga (قره بیغا زمینی)[529] topraklarına geldiklerini belirtmekte ve ordu yoluna temas etmesi pek mümkün görünmeyen Biga şehrini meydanlarıyla birlikte tarif etmektedir. Biga ne de olsa yolun yönünde değildir.

Evliya Çelebi ayrıca başka bir yerde bulunmayan *Çavuş Cami* (چاوش جامعی قریه سی) diye bir yerden bahsetmektedir. Yalnızca Tshihatscheff,[530] Biga yakınlarında bizzat ziyaret etmediği Çavuş adında bir yerin varlığına işaret etmektedir.

Dimetoka'dan sonraki durak (4,5 saat, Djih.) Çınardere'dir (چنارلی دره Evl.; قوری دره Djih., krş. yakınlarındaki Kuru Dağ). Daha sonraki durak ise Evliya Çelebi'ye göre Akyeraltı (آق یرآلتی), *Cihânnümâ*'ya göre "denizin yakınlarındaki" Küreci (کوره جی) verilmektedir. Bu yerin kimliğinden hiçbir şüphe yoktur. Bunu (Evliya Çelebi'ye göre 6 saat, *Cihânnümâ*'ya göre 4 saat) Çardak (چارداق قصبه سی Evl.; چارطاق Djih.) – Lapseki (لاپسکی قصبه سی, yalnızca Evliya Çelebi) – Çardak'tan 4 saat – Burgaz (بورغاز قصبه سی Evl.; برغوس Djih.) – Karacaören (قره جه اورون قصبه سی, yalnızca Evliya Çelebi) – Burgaz'dan 5 saat (Djih.) – Çanakkale (قلعهٔ سلطانیه Djih., başlıkta بوغاز حصار olarak geçer) izler. Dolayısıyla ordu yolu, Evliya Çelebi ve *Cihânnümâ*'ya göre gayet iyi takip ediliyor.

---

[528] Her halükârda Güvercinlik'in hem Evliya Çelebi'de, hem de *Cihânnümâ*'da aynı şekilde verilmesi, ortak bir kaynağa işaret etmektedir. Bu kaynak, 1659 tarihli ruznâme ise *Cihânnümâ*'da bu yol güzergâhının verilmesi, Hacı Kalfa'dan kaynaklanamaz.

[529] Evliya Çelebi, قره بیغا dediğinde, bir şeyleri birbirine karıştırmaktadır: Karabiga, Biga şehrinin limanıdır ve sancağa adını vermiştir.

[530] Yayıncısı Kiepert, *Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap 20, 1867, s. 5b.

Evliya Çelebi, Çanakkale Boğazı üzerindeki hisarlarda büyük bir karışıklığa sebep olmuştur. Bugünkü Çanakkale'ye, Kilidü'l-Bahreyn Kal'a ve kasabası (كليدالبحرين قلعه وقصبه سى)[531] demektedir. Ancak, doğru olarak Fatih Sultan Mehmed tarafından inşa edilen Eski Hisar olduğunu belirtmektedir. Diğer üç hisar ise bizzat belgelediği gibi, padişahın maiyetinde buraya geldiği dönemde inşa[532] veya tadilat halinde idi. Padişahın seferinin bir amacı da bu hisarları teftiş etmekti. IV. Mehmed'in Çanakkale Boğazı'na bir hisar kurma planını ortaya atan annesi Valide Sultan'a istinaden Kum Kalesi'ne *Sultaniyye* (قلعهٔ سلطانيه) demektedir. Karşısındaki Seddülbahir Kalesi'ne padişaha istinaden *Hakaniyye* (قلعهٔ خاقانيه) ve Kilidülbahir'e Burceyn (برجين قلعه سى) demektedir. İbn Battuta'da[533] geçen *Barcin* ile hiçbir alakası olmayan, daha ziyade *Burceyn* diye okunması gereken bu isim, besbelli Fatih Sul-

---

[531] Dr. V, 313'e göre; başlığı şöyledir:

اوصاف قلعهٔ كليد البحرين برجين

كليد البحر *Kilîd ül-bahr* isim olarak Âşıkpaşazâde 254'te görülmektedir; Gelibolu (كليبولى) ve Kilitbahir, Türk donanmasının Hicrî 904/Miladî 1498–1499 yıllarında Çanakkale Boğazı'nda demir attığı duraklardır (7 gün süren bir yolculuktan sonra [böyle bir baskı altında!] قيزيل *Kızıl Kale* adında bir kale gelmektedir). Bana göre, Kilitbahir, bugün olduğu gibi yalnızca Avrupa tarafındaki kale değil, karşılıklı kale çiftini temsil etmektedir. Feridun I, 471, satır 25'e göre İran elçisinin mürettebatı, Hicrî 921/Miladî 1515 yılında كليد البحر'de hapse atılmıştır. Bunun dışında Çanakkale Boğazı üzerindeki kalelerin eski adı (بوغاز حصارى) *Boğaz Hisarı*'dır (bkz. yukarıda s. 195, dipnot 506); Schweiger, a.g.e., her iki kaleye *Bogazassar* demektedir (ve antik isimleri Sestos ve Abidos'u da belirtmektedir).

[532] Çanakkale Boğazı üzerindeki kalelerin inşası hakkında bkz. Hammer, GOR, VI, 65; karşılaştırma için ayrıca EI, I, 961'deki makale "*Dardanellen*".

[533] İbn Battuta, editör, Defrémery et Sanguinetti, II, 278. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, 154'te eski Bargylia ile bağdaştırılmıştır.

tan Mehmed tarafından inşa edilen karşılıklı iki kaleyi işaret etmektedir. Evliya Çelebi'nin o dönemde inşa halindeki hisarları bu şekilde tanımlaması, isimleriyle ilgili olarak o dönemdeki belirsizliği de aksettirebilir.

Evliya Çelebi, kalelerin inşaatını inceleyen padişah ile birlikte Çanakkale'den 8 saat içinde Kum Kalesi'ne ve buradan da 6 saat içinde Bozcaada karşısındaki yere gelmiştir. Burada bir *Kazdağı* (قازطاغی)'ndan bahsetmektedir ki bu, aslında Karadağ (Kaz Dağı, İda Dağı'dır)'dır. Sonra da 10 mil karşıya Bozcaada (بوزجه آطه)'ya geçmiştir. Daha sonra Avrupa tarafındaki kaleleri incelediği Kum Kalesi'ne kadar geri dönmüştür. Daha sonra padişahla birlikte Edirne'ye gitmiştir.

Şimdiye kadar Evliya Çelebi'yi bilgilerini kontrol edebileceğimiz iyi bilinen yerlere kadar takip ettik ve birçok hata ve yanlışlıklar, belirsizlikler ve ayrıca keyfilikler de bulduk. Bundan, daha az bildiğimiz doğu ve kuzeydoğu bölgelerine dair verdiği bilgileri dikkatle kullanmamız gerektiği dersini çıkartabiliriz.

8. BURSA–BALIKESİR–BERGAMA[534] –AYAZMEND VE GERİYE

(Djih. 673, Z. 2 vd.; Mxt. 389, fol. 118 v, Z. 4 vd.;
Armain 736; karşılaştırma için Hasluck, Cyzicus, s. 133 vd.)

Tıpkıbasımda gidiş dönüş seferi olarak gösterilen bu güzergâh, Viyana el yazmasında daha ayrıntılı olarak iki parçaya ayrılmaktadır: Bergama üzerinden Ayazmend'e gidiş ve Edremit üzerinden dönüş. Bursa–Balıkesir–Bergama–Ayazmend (Altınova) ve geri.

---

[534] Osmanlı dönemindeki Bergama hakkında (Osmanlı'nın ilk dönemlerinde *Marmara* diye anılmıştır, bkz. yukarıda s. 160, dipnot 363) bkz. J.H. Mordtmann'ın Berlin'de yayınlanan Bergama eserinde: *Altertümer von Pergamon*: Alexander Conze, v.d., *Stadt und Landschaft*, Berlin 1912, s. 82 vd.

Başlangıç yolunda günlük yürüyüşlere ayırma, ordu yolundaki ayrımdan biraz farklıdır. Birinci günün yürüyüşü Karaağaç'ta, ikinci gün ise Ulubat'ta durmadan Çeltikçi (چلتكجى)'de[535] sona erer. Dönüş yolunda Hacı Kalfa'ya göre Çeltikçi ve Bursa arasında Kete'ye bağlı (چوبانلر) adında bir yerde konaklanmıştır; bu yer bulunamamıştır. Günlük yürüyüşlerin diğer durakları şöyledir: Ömerköy (عمر نام قريه) – Balıkesir (باليكسرى) – Bardakçı (برداقچى) – Soma (تارحالا)[536] – Çavdır? (چاوديز)[537] – Belücek? (بلوجك) – Bergama (برغمه) – Ayazmend (ايازمند).

Ulubat'tan Susığırlı Suyu'na kadar uzanan yolun Manisa–İzmir yolunu takip edip etmediği, yani Susığırlı'da nehrin üzerinden geçip geçmediği bilinmemektedir, ama muhtemeldir. Tarhala (تارحاله ya da Tırhala ترحاله ; bunun dışında Teselya'daki Trikkala şehrinin de Türkçe adıdır), kazaların listesine göre Hüdavendigâr[538] sancağına bağlı olup, kaza adı So-

---

[535] Mxt. 389'da bu şekilde verilmiştir; baskıda Çeltikli (چلتكلى). Baskı metni burada tam açık değildir. Viyana el yazmasında ise şunlar yazılıdır:

Karaağaç / Ulubad Gölü başında karyedir. Çeltikçi karyedir. / Ömer …

…قره اغاج اولوباد كولى باشنده قريه در چلتكجى قريه در عمر…

Karaağaç (قره اغاج) hemen arkasındaki (اندن işareti) muhtemelen Çeltikci (چلتكجى)'nin hemen önüne gelmelidir, zira Ulubad Gölü başında karyedir (اولوباد كولى باشنده قريه در) hiç şüphesiz Karaağaç (قره اغاج) ile ilgili bir açıklamadır.

[536] Mxt. 389; Dr.'de Tarhane (تارحانه).

[537] Mxt. 389'de açıkça bu şekilde verilmiştir; Dr.'de Cavdır (جاوديز). Yol güzergâhını *Umblick* adlı eserinin ekinde veren Hammer, *David* diye yazmıştır (ير harfi, baskıda د harfinden fazla uzak kalmıştır ve böylece buna mı ait olduğu, yoksa ardından gelen بر ile ilgili bir baskı hatası mı olduğu hakkında şüpheler uyanmaktadır). Burada söz konusu olabilecek bir yer ismi göremiyorum.

[538] Djih. 656, satır 15.

ma ile aynı anlama sahiptir (burada صوما; onun dışında صومه). Mesele aslında şöyledir[539]: Tırhal (ترحال)[540] (Soma'nın güneyinde), kazanın adıdır ve bir zamanlar muhtemelen bir kadının da ikâmeti olmuştur, ama kadı artık Soma'da ikâmet etmektedir. Yol güzergâhında Tarhala (تارحاله) adındaki yeri Soma olarak kabul etmemiz gerektiğini varsayıyorum.

Ayazmend'den dönüş yolu, Viyana el yazmasında çok daha eksiksiz verilmiştir: Ayazmend (ایازمند) – Edremit (ادرمید) – Kemer Edremit (کمر نام قصبه)[541] (sanırım yer değiştirmeleri gerekiyor) – İvrindi (اورندی) – Saceriye? (سجریه)[542] – Çeltikçi (چلتکجی) – Çobanlar (چوبانلر) – Bursa (بروسه).

Saceriye (سجریه) adlı yerin Balıkesir'in karşısında olduğu söylenmektedir. Bu yeri tanımlayamıyorum, ama Balıkesir ve Ömerköy arasında olduğunu tahmin ediyorum.

9. MİHALİÇ (VEYA ULUBAT)–MANİSA–İZMİR

(Tablo 19).
(Djih. 673 o.; Mxt. 389, fol. 118v, Z. 2 vd.;
Armain 736; Hasluck, Cyzicus, s. 133 vd.)

Hacı Kalfa'nın verdiği bilgilere göre Mihaliç yine güzergâhın dışındadır. Buradan Manisa veya İzmir'e gitmek istendiğinde, önce yola ulaşmak için Ulubat'a gitmek gerekiyordu.

---

[539] Djih. 659'a göre, alttan satır 7.

[540] Kiepert'in haritasında Darchula, Berlin Bergama eserinin haritasında Trachala.

[541] Dr.'de eksiktir, ama s. 661, satır 21'deki tarifte verilen bilgi sayesinde: Ayazmend – bir günlük yürüyüş – Edremit – bir günlük yürüyüş – Kemer Edremit (burada کمر ادرمید) yukarıdaki biçimde Hacı Kalfa tarafından amaçlanan versiyon için belgelenmiştir.

[542] Dr.'de bunun yerine Balıkesir; Mxt. 389'da ise (satır 6) şöyle demektedir: Balıkesri mukâbili Saceriye (بالیکسری مقابلی سجریه). Kalanı Dr.'de eksiktir; Mxt. 389, fol. 118v, satır 7'de şöyledir:
Çeltikci / Çobanlar karye tâbi'-i Kete / Burusa.
چلتکجی، چوبانلر قریه تابع کته، بروسه.

Ancak, Mihaliç–Ulubat günlük yürüyüşten kabul edilmemekte idi[543].

Dolayısıyla Bursa'dan gelen daha sonraki tüm seyyahlar da adını bilmelerine rağmen[544], Mihaliç'i sağda bırakıp, yalnızca Ulubat'a gitmişlerdir. Her iki şehir, gerek Mihaliç (eski Μιλητόπολις), gerekse Ulubat (Λοπάδιον veya Λουπάδιον) Ortaçağ'da ulaşım coğrafyası açısından önemli yerlere sahiptiler, ama Ulubat, stratejik nokta olarak daima daha büyük bir öneme sahip olmuştur[545]. Daha önce gördüğümüz gibi, Ulubat Köprüsü hiç şüphesiz Bursa'dan Çanakkale Boğazı'na giden ordu yolu üzerinde stratejik olarak en önemli noktayı temsil ederken[546], Mihaliç'ten geçilmiyordu bile. Buna karşın Mihaliç, Türklerin döneminde şehir ve siyasi merkez olarak Ulubat'ı zamanla geçmiştir[547]. Hacı Kalfa'da[548] Ulubat ve Mihaliç hâlâ Hüdavendigâr sancağının kazaları olarak verilmekteyken, bugün ikisi birlikte merkezi Mihaliç olan tek bir kazayı oluşturmaktadır.

Yalnızca İzmir–Manisa'dan gelerek, İstanbul'a deniz yoluyla ulaşmak isteyen seyyahlar, Bursa'ya hiç uğramadan,

---

[543] Mihaliç'ten, Ulubat'ın göz ardı edildiği, günlük yürüyüşlerin toplamından ortaya çıkmaktadır, Djih. 661, satır 9 ve alttan satır 5.

[544] Tournefourt II, 486'da bu ovaya *La Michalicie* denmektedir. Anlaşıldığı kadarıyla Paul Lucas, üçüncü yolculuğunda (I, s. 130) Mihaliç'i ziyaret etmiştir.

[545] Ortaçağ'da Ulubat hakkında bkz. Tomaschek, *Zur histor. Topographie von Kleinasien im Mittelalter*, Viyana 1891, s. 12 vd. (Mihaliç hakkında, a.g.e., s. 95).

[546] Bkz. yukarıda s. 197.

[547] Türklerin zamanında Mihaliç hakkında bkz. J.H. Mordtmann, ZDMG, 65, 1911, s. 101. Mihaliç, Timurlenk'in seferinde Mirza Mohammed'in en önemli üslerinden biri idi; bkz. *Zafernâme*, Kalküta baskısı, II, 455, 466.

[548] Djih. 656, satır 14 ve 18.

Ulubat'a varmadan biraz önce yoldan sapıyor ve buradan en yakın limana gitmek için Mihaliç'e gidiyorlardı[549].

Önemli bir ticaret şehri olan İzmir'i Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli merkezleri Bursa ve İstanbul'a bağlayan yol olarak, bu güzergâh çok hareketli idi. De la Boullaye-le-Gouz, her 8 günde bir İzmir'den İstanbul'a bir kervanın gittiğini iddia etmektedir[550]. Güzergâhları bizim bu yolumuz olmalı idi. Birçok Avrupalı seyyah da bu yolu kullanmıştır. Örneğin, Hacı Kalfa'nın bir çağdaşı olan Thevenot 1656, Spon ve Wheeler 1675[551] ki, Tournefort'un (1701–1702 yıllarında seyahat etmiştir)[552] raporu onlara bağlıdır. Sonra de Bruyn 1678, üçüncü yolculuğunda Paul Lucas 1714[553] ve verdikleri bilgiler Hacı Kalfa'nın verdiği bilgileri onaylayan ve böylece Bursa'dan İzmir'e giden yolun o zamanda esas olarak tıpkı 100 yıl önce olduğu gibi aynı duraklarla kullanıldığını belgeleyen birçok başkaları. Brownes'un[554] 1802 tarihli kervanı bile 100 yıl sonra aynı yürüyüş düzenine sahiptir. Burada tıpkı diyagonal yolda olduğu gibi, durak düzeni sabit olan ve sık kullanılan bir kervan yoluna sahibiz.

---

[549] Kıyıdaki iskeleye *Kitchiquoy* diyen Hollanda konsolosu 1688 yılında böyle yapmıştır (bkz. *Journal de Monsieur Colier, Résident à la Porte, pour Messieurs les Etats Généraux des Provinces Unies, traduit du Flamand*, a.g.e. 1672, s. 18 vd.). Ayrıca krş. Egmond ve Heyman, *Reizen door en Gedeelte von Europa, Klein-Asien …* I, Leiden 1757, s. 188.

[550] *Les Voyages et Observations du Sieur de la Boullaye-le-Gouz*, Paris 1657, s. 62. Thevenot I, 123'e göre o tarihte (1656) her Perşembe günü Bursa'dan İzmir'e bir kervan gidiyordu.

[551] SpWh. I, 281 vd.

[552] Tournefort II, 482 vd.

[553] Paul Lucas, 3. R.: I, 129 vd.

[554] Robert Walpole, *Travels in various countries of the East*, Londra 1820, s. 141 vd.

Hacı Kalfa'nın ve daha eski Avrupalı seyyahların verdikleri bilgiler sayesinde yolun güzergâhı kesin olarak belirlenmiştir. Ulubat ve Susığırlı arasında Tournefort[555], *Squeticui* (yani …. köy) diye bir köyün adını vermektedir. Susığırlı Suyu (eski Mecestus Nehri), adını taşıdığı bu yerde aşılır. Paul Lucas[556] nehri altı kez geçtiğini belirtmektedir. Ayrıca Demirkapı ve 2 mil uzağında Balıkesir (*Beli Caisser*)'in göründüğü Mendehor'da, dağlarda *Daumachi* adında bir yerden bahsetmektedir. Üzerinden geçilen çaya ise (muhtemelen Susığırlı Suyu'nun üst kısmı) *Souarageas* demektedir.

Avrupalı seyyahları ayrıca güzergâhın biraz dışındaki Akhisar'da Thyatira harabeleri de cezbetmiştir: Spon ve Wheeler[557], harabeleri ziyaret etmek için kervandan ayrılmışlardır. Paul Lucas'ın kervanı, üçüncü yolculuğunda[558] Akhisar'ın 1 mil ötesinde konaklamış ve daha sonra geceyi *Zairzou* (*Çayır Su* olabilir?) kenarında geçirmiştir ki bu, muhtemelen üst kısmı Kum Çayı diye adlandırılan eski Hyllus Nehri olmalı.

De Bruyn'un kervanı, İzmir'den ilk gün yalnızca yakınlardaki Pınarbaşı'na kadar gitmiş ve burada toplanmıştır[559]. Tavernier'in 1657 yılında İzmir'den Tokat'a gittiği kervan da aynı toplanma yerini kullanmıştır[560]. Büyük şehirlerde ilk yürüyüş gününün yalnızca kısa bir mesafeye kadar gitmesi sanki bunun dışında da bir alışkanlıkmış gibi görünmektedir.

Manisa'ya kadar aynı güzergâh üzerinde Mehmed Âşık da Hicrî 993/Miladî 1585 yıllarında seyahat etmiştir. Ancak

---

[555] Tournefort II, 486.
[556] Paul Lucas, 3. yolculuğu: I, 131 vd.
[557] SpWh. I, 293.
[558] Paul Lucas, 3. yolculuğu: I, 138.
[559] Colier, *Journal*, s. 16 ve devamında 1688 tarihinde Hollanda konsolosunun kervanı (*Bonarbasi*).
[560] *Pongarbachi*: Tavernier, s. 95 (Almanca çevirisi s. 36).

her zamanki gibi ara durakları vermeyi ihmal ettiği için[561], bilgileri pek işimize yaramamaktadır. Akhisar'a uğraması, o dönemlerde hakkında Mehmed Âşık'ın en eski tarihli belgeyi verdiği yol güzergâhı için, ne yazık ki fazla bilgi ortaya koymamaktadır. Mehmed Âşık, burada bir tanıdığı olan Cahit Çelebi'yi ziyaret etmiş ve birkaç gün kalmıştır. Mehmed Âşık daha sonra gerek Akhisar'dan, gerekse Manisa'dan eski Sard olan Sartköy'den (صارت)[562] yukarı çıkılan eski Tmolos'a, yani Bozdağ Yaylası'na (بوزطاغ ییلاقی) yolculuklar yapmıştır. Akhisar'dan Sart'a giden yol, Mermere (مرمرا)[563] üzerinden geçmektedir.

Ertesi yıl olan Hicrî 994/Miladî 1586 yılında Mehmed Âşık, buradan gemiyle Selanik'e gitmek için İzmir'e[564] gelmiştir.

Bursa'dan İzmir'e giden yolun bir kısmını Kanunî Sultan Süleyman, Hicrî 929/Miladî 1523 yılı başlarında Rodos fethinden dönerken kullanmıştır[565]. Yola Akhisar'dan sonra girmiştir. Buradan itibaren yol güzergâhı ise şöyledir: Akhisar (اقحصار) – çok uzun bir yürüyüş – Balıkesir'in güneydoğusunda Paşaköy (پاشا کوپی) – Kurt Hisarı (قرت حصاری) – Susığırlı (صوصغرلق) – Gerdeme (کردنه bu şekilde!) – Subaş (سوباش).

Yol güzergâhının günümüzde tespit edilebilen noktalarından anlaşılacağı üzere, bu gerçekten aynı yoldur, yalnızca günlük yürüyüş mesafelerine ayrımı farklıdır. Ne tuhaftır ki, Ulubat Köprüsü durak olarak değil, muhtemelen Kiepert'in

---

[561] Mehmed Âşık'ın verdiği duraklar şöyledir: İznik (ازنیق, Viyana Mxt. 314, fol. 250v, satır 11) – Bursa (بروسا, a.g.e., satır 21) – Akhisar (اقحصار, fol. 216v, satır 17) – Manisa (مغنیسا, fol. 216r, satır 4) – İzmir (ازمیر, fol. 217r, satır 6).

[562] Viyana el yazması, Mxt. 314, fol. 217r, satır 2.

[563] A.g.e., fol 216v, satır 22.

[564] A.g.e., fol 217r, satır 6.

[565] Feridun I, 540.

Subaşıağıl diye adlandırdığı yer ile bağdaştırmamız gereken (سوباش) diye bir yer olarak görünmektedir. Kanunî Sultan Süleyman buradan Bursa'ya giden bilinen yoldan değil, Bursa'ya uğramadan Gemlik üzerinden Dil'e gitmiştir[566].

Bu yolun ne kadar eski olduğunu bilemiyoruz: Kanunî Sultan Süleyman'ın 1522 tarihli yol güzergâhından en azından orada verilen yolun daha o zamanlar güzergâh olarak kullanıldığı; İbn Battuta'nın yolculuklarından ve Timurlenk'in seferleriyle 1480 tarihli kara kuvvetlerinin seferlerinden, Osmanlı'nın ilk dönemlerinde bu güzergâhın henüz bilinmediği ve Balıkesir ile Bergama üzerinden Manisa ve İzmir'e gidildiği anlaşılmaktadır[567].

Günümüzde yolun güzergâhı farklıdır. Bilhassa bizim güzergâhımızda temas edilmeyen Balıkesir, bu bölgedeki yol sistemini bir şekilde etkilemiştir.

10. BURSA–KÜTAHYA

(Tablo 20)
(Djih. 672, Z. 16 vd.; Armain 735 aşağıda)

Bu güzergâh, İstanbul'un fethinden önce başkent Bursa'yı Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden Toroslara bağlayan eski hac yolunun bir kısmıdır[568].

İnegöl ve Kurşunlu, seçime kalmış konaklama yerleri olup, sonuncusu muhtemelen Eskişehir'e giden yolcular tarafından kullanılmaktadır. Domaniç Dağı ve Gümüş arasında Domaniç Dağı'nın nereden geçildiğine dair daha fazla bilgi veren, ayrıca bir durağın mevcut olmasını beklerdik. Paul Lu-

[566] Bkz. yukarıda s. 125 vd.
[567] Hakkında bkz. aşağıda s. 216 vd.
[568] Bkz. yukarıda s. 142 vd. ve 171 vd.

cas tarafından belirtilen *Couyalak* tam olarak belirlenememektedir[569].

Newberie[570] ve Tournefort[571] tarafından verilen güzergâhlarda görülebileceği gibi, Bursa'dan Eskişehir'e giden yola Kurşunlu'dan Pazarcık'a (Tournefort ardından hemen Bozüyük'ten bahsetmektedir) geçilerek ulaşılırdı.

11. DENİZLİ'DEN GİDEN GÜZERGÂHLAR

a) Denizli–Isparta.

(Djih. 673, Z. 5; Mxt. 389, fol. 118v, paragraf; Armain'de eksiktir)

Viyana taslağında Hamid (حميد) –Denizli başlığı altında şu güzergâh verilmektedir: Isparta (اسپارته) – Keçiborlu (كچى بورلو)[572] – 3 saat[573] – Dazkırı (دازقرى)[574] – Denizli (دكزلى)[575]. Tıpkıbasımda Kütahya–Hamid başlığı altında (Kütahya–Denizli hattından bahsedilmemektedir) aynı güzergâh tersine verilmiştir.

Dazkırı[576] çok geniş bir kavram olduğundan, güzergâhın gidişatı için söyleyebileceğimiz tek şey Acı Tuz Gölü'nün kuzeyi boyunca uzandığı ve Keçiborlu'nun adının geçmesinin bunu muhtemel kıldığıdır.

---

[569] Paul Lucas, 2. yolculuğu I, s. 114 vd.

[570] Purchas, s. 1419'da Newberie; Hollanda baskısı, s. 20.

[571] Tournefort, a.g.e., s. 466.

[572] Uluborlu ve Keçiborlu şehirleri çifti, *Zafernâme*, Kalküta baskısı, II, 467'de şöyle tanımlanmaktadır: الغ برلغ ve كچك برلغ.

[573] Baskıda eksik.

[574] Mxt. 389'da bu şekilde verilmiştir; baskıda ise Zazkırı (زازقرى).

[575] Denizli hakkında bkz. J.H. Mordtmann'ın EI, I, 979'daki makalesi; *Zafernâme*'de genel anlamıyla Tonguzlug (تنغوزلغ) olarak yazılmıştır.

[576] Karşılaştırma için J.G.C. Anderson, *A summer in Phrygia II: Journal of Hellenic Studies*, 18, 1898, s. 91: Anava (= Acı Tuz Gölü) Gölü'nün doğusundaki ova.

b) Denizli–Antalya.

(Djih. 673, Z. 6; Mxt. 389, a.g.e.;
Armain 736.)

Denizli – Kazıkbeli (قازق بلی) üzerinden – Asi Karaağaç (عاصی قره اغاج)[577] – Tefenni (تفنی) – İstanoz (استناز)[578] – Antalya (انطالیه). Bu güzergâh ile ilgili herhangi bir açıklamaya gerek yoktur.

e) Denizli–Scalanova (Kuş Adası)

(Tablo 21)
(Djih. 673, Z. 7; Mxt. 389, a. g. e.; Arrnain 736 aşağıda)

Nazilli'den İne Ovası'na giden yol, *Cihânnümâ* (s. 636)'da Aydın eyaletinin tarifinde tekrarlanmıştır. Balad (eski Milet), bu sırada değildir, ama İne Ovası'na sapan yol olarak anlaşılmalıdır.

Kuşadası ve İzmir arasındaki ulaşım, muhtemelen iki yol üzerinden sağlanıyordu. Bunlardan biri, örneğin Pococke'nin 1740 yılında yolculuk ettiği deniz yolu idi.[579] Karaburun üzerinden yol uzatılmayarak, Sığacık ve Urla (*Vurla*) Körfezi aşılıyor ve deniz yoluna ancak ondan sonra devam ediliyordu. Diğer yol ile İzmir'e giden kervan yoluna ulaşılıyor, Ayasoluk'a gelinebiliyordu. İzmir'den Büyük Menderes Ovası boyunca uzanan yola ulaşmak isteyenler, tabii ki Kuşadası'na

---

[577] Asi Karaağaç (bugünkü adı ayrıca Garbî Karaağaç), bugün daha ziyade kazanın adı kabul edilirken, şehrin adı Acıpayam'dır (Türk yazarlar: Sami, Ali Cevad ve salnâmelerle buna göre Cuinet'de *Acıbadem* (اجی بادم), Mostras 42'de Bademağacı (بادم اغاجی). İbn Battuta, II, 270'te Karaağaç (قرا اغاج).

[578] Metinde basım hatası استنار, bilindiği gibi bu isim Yunanca εἰς Στενάς kelimesinden türemiştir. Bunun dışında İstanoz (استانوز) biçimi de yaygındır (bkz. Anonymus Giese, s. 60, satır 22 vd.).

[579] Pococke III, 40 vd.; Alman baskısı III, 59 vd.

uğramıyorlar, İzmir'den Ayasoluk üzerinden Güzelhisar Aydın'a gidiyorlardı[580].

12. MARMARİS'E GİDEN YOLLAR

Fatih Sultan Mehmed ve Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos seferleri bize Rodos'a geçiş limanı olan Marmaris'e giden bazı yol güzergâhları vermektedir. Fatih Sultan Mehmed'in Rodos seferinin yol güzergâhı yalnızca özet olarak verilmiştir[581]. Buna karşın Feridun, Kanunî Sultan Süleyman'ın 1522 tarihli Rodos seferinin ruznâmesini aktarmıştır[582]. Bütün olarak bakıldığında anlaşılırdır, ama bu bölgeye ait tek yol güzergâhı olduğundan ve elimizde karşılaştırma yapabileceğimiz başka bir malzeme olmadığından, bazı noktalarla ilgili yine de sorular kalmaktadır. Padişah, Üsküdar'dan İzmit, İznik, Yenişehir üzerinden geçen, bilinen büyük ordu yolunda ilerlemiş, İnönü'de Kütahya'ya sapmış, Altıntaş'a kadar gelmiş ve burada Marmaris'e ulaşmak için ordu yolundan ayrılmıştır. Dönüş yolu[583] yalnızca kısmen aynıdır. Kanunî Sultan Süleyman ordu yoluna değil, Akhisar'da karşılaştığı ve Bursa'ya uğramadan İstanbul'a döndüğü İzmir kervan yoluna ulaşmaya çalışmıştır.

Altıntaş'tan Çine'ye kadar giden yol güzergâhı şöyledir: Ökçeözü (اوکجه اوزی)[584] – Sıçanlı Ovası (صچانلو صحراسی) – Sandıklı Sahrası (صندقلو صحراسی) – çok uzun bir günlük yürüyüş – Şeyhlu Karyesi (شیخلو قریه سی) – Kavak Karyesi (قواق قریه سی) –

---

[580] Pococke III, 45 (Alman baskısı III, 67), Ayasoluk'ta İzmir'den Güzelhisar'a giden bir kervana rastlamıştır.

[581] Bkz. aşağıda s. 218 vd.

[582] Feridun I, 529.

[583] Feridun I, 539.

[584] C. Kahle'de Akçeözü (اقچه اوزی). Bu, haritanın Akçahisar'ı olabilir mi?

sıkıntısından dolayı üç günlük yürüyüş tek güne indirilmiştir – Honas (خوناذ)'ta[585] Ilıpınar (ایلی بیکار) – Denizli'de (لاذقیه) Ak Han (آق کاربان سرای) – Tunca (طوکجه) – Çoban Ilıcası (چوبان ایلیجه سی) – iki günlük yürüyüş tek bir güne indirilmiştir – Kırksöğüd Çayırı (قرق سوکود چایری) – iki günlük yürüyüş tek bir güne indirilmiştir – Bozdoğan Nehri (بوز طغان) – Dalaman (طالمه) – Cumalı (Şahmaköy: شاه مه دره سی)[586] – Çine (چینه)[587].

Ne yazık ki durakları tek tek belirleyemediğimiz için, gerek Sandıklı ve Honaz, gerekse Denizli ve Bozdoğan arasındaki güzergâh kesin olarak tespit edilememektedir. Şeyhlu (شیخلو) muhtemelen Işıklı ile aynı yerdir. Bu, 1740 yılında Denizli ve Sandıklı arasında yaklaşık olarak aynı yolu kullanan[588] Pococke'nin güzergâhına başvurulduğunda güçlenen bir varsayımdır. Sonraki durağın ardından bahsedilen su sıkıntısı, güzergâhın Büyük Menderes Nehri'nin kaynağının etrafını saran ovadan değil, Dazkırı'nın etrafındaki dağlık bölgeden geçtiğine işaret etmektedir.

Adı geçen Ak Han, Goncarlı'da Sarre'nin[589] gösterdiği Selçuklu hanı olabilir.

Anlaşıldığı kadarıyla Denizli'den Bozdoğan Ovası'na kadar yolun oldukça uzatılması gerekiyordu. Tunca (طوکجه)'nın düz bir yer olduğu söylenmektedir[590], dolayısıyla Davas Ova-

---

[585] Baskıda hata حونار. C. Kahle'de خونار.

[586] Baskıda ayrıca طاله verilmiş olup, C. Kahle'de eksiktir.

[587] Dönüş yolu güzergâhında böyledir; burada چنه.

[588] Yol güzergâhı şöyledir (III, 78 vd.; Alman baskısı III, 115 vd.): Denizli (*Denizley*) – Akhan (*Accan*) – Honas (*Konous*) – doğuda *Dinglar* adında bir yer – Işıklı (*Ishecleh*) – Sandıklı (*Sandacleh*). Buradan da Afyonkarahisar. Karşılaştırma için ayrıca Mostras 38, 111 ve 210'da Şeyhler (شیخلر) [bu şekilde!] = Işıklu (ایشقلو).

[589] Fr. Sarre, *Reise in Kleinasien*, Berlin 1896, s. 10.

[590] Baskı metni: Ziyade sahil yerdir (یردر [yani سهل] زیاده ساحل).

sı'nda olmalıdır. Daha sonraki durağın ait olabileceği kaplıcaları aradım, ama bulamadım.

Bozdoğan'dan sonra Çine'ye ulaşmak için yolun tekrar uzatılması gerekmiştir. Arada bulunan tepeler muhtemelen birlik nakilleri için uygun olmayıp, Kanunî Sultan Süleyman kuzeyden Dalaman Çayı'nın ovasından (Şahma Deresi شاه مه دره سی muhtemelen budur) geçerek, Çine'ye ulaşmak için Büyük Menderes Ovası'nın güney kenarından dolaşmıştır.

Çine'den Marmaris'e giden yol, gidişte de dönüşte de aynıdır. Yol güzergâhı şöyledir (öncelikle gidişe göre): Çine – Gökbel (كوك بيل) geçidi üzerinden uzun ve zorlu bir yol – Bozüyük (بوز ايوك) – Muğla (موغله)'da [591] Karabağlar (قره باغ صحراسی) – Kargasekmez (قرغه سكمز)[592] dağı üzerinden zorlu bir yol – Göko (كوك او) – Mermeris (مرمروس).

Dolayısıyla yol, Çine ve Bozüyük arasında bugünkü yolun geçtiği yerden değil, daha batıdan geçiyordu.

Yolun aynı olduğundan hiç şüphe etmememe rağmen, dönüş yolunun güzergâhı Marmaris ve Çine arasında bazı başka durakları da vermektedir. Güzergâhı şöyledir:

Marmaris – Ula (اولاه قصبه سی) – Muğla'da Lebneönü (لبنه اوكی) – Bozüyük'ün yanından – Südeş? (سودش قريه سی) – Çine Ovası'nda Genevez (كنوس قريه سی).

Çine'den sonraki dönüş yolu gidiş yolundan farklı bir yöndedir ve ne yazık ki belirli değildir. Güzergâhı şöyledir: : Genevez – Uzan tepesi (اوزان بلی) üzerinden uzun bir yol – Kalubegler Karyesi (قالوبكلر قريه سی) – çok uzun günlük yürüyüş – Yenişehir (يكيشهر) yakınlarında (قالوبكلر قريه سی) – Temürtaş Köprüsü(تمرطاش كوپريسی) üzerinden çok uzun günlük yürüyüş – Çauş? (جاعش) – Yarhisar (يارحصار) yanından – Alaşehir (الاشهر)

[591] Dönüş yolu güzergâhında موغلد.
[592] Bu isimle ilgili olarak bkz. yukarıda s. 132, dipnot 275.

– Toraslı (طوره سلی) – Turhanlu (طورخانلو) yanından – Akhisar, vs.[593].

Kanunî Sultan Süleyman'ın Çine Ovası'ndan Büyük Menderes Ovası'na gelebilmek için, gidiş yoluyla neredeyse aynı yolu kullandığını varsayabiliriz. Ne yazık ki yol güzergâhımız (ya da bilgimiz) bundan itibaren tamamen yok olmaktadır. Büyük Menderes'i nerede aştıklarını ve ovanın kuzey kenarında daha o zamanlar çok sayıda olduğu muhtemel hangi yerlerden geçtiklerini belirtmemiş olmaları çok yazıktır. Yol güzergâhında verilen Turhanlu (طورخانلو)'nun yeri, haritanın Yenişehir'i ile aynı olduğundan, (Hacı Kalfa'da يکيشهر آيدين) zorlu yola dair şikâyetleri haklı çıkartmak için, Yenişehir ve Alaşehir arasında yolun yine önemli derecede uzatıldığı, belki de Çavuşdağ Deresi'nin ovasından geçildiği varsayılmalıdır: Acaba Çauş? (جاعش) ile aynı mıdır?

Alaşehir ve Akhisar arasındaki durağın adı hiç şüphesiz haritadaki Duraslu ile aynıdır, ama yeri (Akhisar'ın güneybatısında) Kanunî Sultan Süleyman'ın güzergâhıyla bağdaşmamaktadır. Kanunî Sultan Süleyman'ın güzergâhında Duraslı (طوره سلی)'nın yer değiştirmiş olması muhtemeldir. Böylece, sonuncusu durağın adıdır; "Duraslu'nun yanından" ifadesi, haritada belirtilen bulgu ile bağdaştırılabilmektedir. Yine de Feridun'un elindeki yol güzergâhlarında yerleri karıştırdığının çok nadir görüldüğü de göz önünde bulundurulmalıdır[594].

Aynı zamanda Marmaris limanına gönderilen donanmaya katılmak üzere 1480 yılında Fatih Sultan Mehmed yönetiminde karadan Rodos'a karşı sefere çıkan kara kuvvetleri, Kanuni Sultan Süleyman'dan çok farklı bir yol izledi. Ham-

[593] Bkz. yukarıda s. 209.

[594] Turhanlu (طورخانلو) acaba Salihlu (صالحلو) veya benzer bir kelimeden (haritada Salihli) bozma olabilir mi?

mer'in göz önünde bulundurmadığı bu sefere ait raporu[595] bize Guazzo değerli derlemesinde[596] aktarmıştır. Aslında tam bir yol güzergâhı olmayıp, yalnızca temas edilen daha büyük noktaları vermekte ve böylece sefer hakkında yaklaşık bir resim çizmemizi sağlamaktadır. Bu noktalar şöyle idi: Üsküdar (*scutario*), İzmit Körfezi (*Nicomedia*), Bursa (*Bursia*) ve Mihaliç (*Micalizzi*) ovaları, Balıkesir (*Paleocastro*)[597], Karasi (*Carasi*)'de Bergama (*Pergamo*), Saruhan (*Sarcan)*'da Manisa (*Maguesi*), Alaşehir (*Filadelfia*), dağları aşarak Aydın (*Aidin*)'da Tire (*Tira*), Ayasoluk (*Teologo*), Balad (*Palatio*), Marmaris (*porto di Marmora*, *nommato fisco*)[598]. Dolayısıyla bu kara kuvvetlerinin geçtiği yol, bambaşka bir güzergâhtı. Bu güzergâhta ilginç olan, İbn Battuta'nın yolculuklarından[599] ve Timurlenk'in seferlerinden[600] zamanımıza aktarılan eski Osmanlı dönemine dair bildiğimiz az sayıdaki güzergâhla kısmen uyuşmasıdır. Aradaki en büyük fark ise

---

[595] Bu seferin tarifi için bkz. Hammer, GOR, II, 197 vd.

[596] *Compendio d. M. Marco Guazzo Padouano de la guerre di Mahometto gran Turco fatte con Venetiani, con il Re di Persia …* Venedik 1552, s. 17v. Bu rapora dikkatimi çeken Başkonsolos J.H. Mordtmann olmuştur. Krş. Zinkeisen, *Geschichte des osmanischen Reiches*, II, s. 462, Dipnot 1.

[597] İsmin Yunanca biçimi için en eski kanıttır; şehrin Bizans'ta adı τό ΑΧνράους'dır (bkz. Tomaschek, s. 95 vd.); *el-Umarî*'de her iki isim Demirhan'ın hükümdarlık bölgesi olarak verilmektedir.

[598] Ortaçağ'da *Fisco*, eski Φύσκος hakkında bkz. Tomaschek 41.

[599] İbn Battuta'da bizim yol güzergâhımıza ait olabilecek iki kısım bulunmaktadır: 1. II 278 Muğla (مُغْلَة) – Milas (ميلاس); 2. II, 295 vd. Birgi (برکی) – Tire (تيرة) – Ayasoluk (ایاسلوق) ve 3. kuzeydeki yolun önemli bir bölümü II, 312 vd.: Manisa (مَغْنيسيّة) – Bergama (بَرْغَمَة) – Balıkesir (بَلی کَسْرَی) – Bursa (بُرْصَی) – İznik (یزنیكَ).

[600] Bilhassa Mirza Mohammed'in İzmir kuşatması için seferi (küçük bir değişiklikle): *Zafernâme* II, 466 (çevirisi IV, 42) Yenişehir (نیکی شهر برسا) – Mihaliç (مخالیج) – Balıkesir (بال کسری) – Manisa (مغنی سیاه) (Bergama پرغمه üzerinden geçmemiştir).

yalnızca her ikisinde de gerek Manisa'da, gerekse Ayasoluk[601] veya Tire'de[602], doğal bir bağlantı noktası olarak İzmir[603] güzergâhına bağlanırlarken, 1480 tarihinde sefere çıkan kara kuvvetlerinin geniş bir yay çizerek, İzmir'in etrafından dolanmalarıdır. Güzergâhımızın Bursa'dan Bergama'ya kadar kuzey kısmı, genel olarak Hacı Kalfa'nın aktardığı güzergâhla[604] genel olarak bağdaşmaktadır.

13. SİVAS'A GİDEN DİYAGONAL YOLUN BAĞLANTILARI

Padişahların İran seferlerine ait yürüyüş yollarından, 16. yüzyılda orduların İstanbul'dan Sivas'a ulaşmak için, Anadolu'yu boydan boya geçen ve yukarıda hac yoluyla birlikte ele aldığımız[605] diyagonal yolu kullandıkları ve ancak Konya Ereğlisi'nden sonra, Niğde, Kayseri ve Sivas'a ve buradan da Mama Hatun üzerinden Erzurum'a ve daha doğuya gitmek üzere saptıkları gerçeği bariz bir şekilde görülebilmektedir. Dolayısıyla yol, Anadolu'nun kuzeyinden doğrudan hattı seçmek yerine, güneye doğru, uzatılan yolun uç noktaları olan İzmit ve Sivas'ın, ayrım noktası olan Konya Ereğlisi ile birleştirilerek açıya dönüştürüldüğünde, yaklaşık olarak 90 derecelik açılı dolambaçlı bir seyir meydana getirmektedir. Bu zahmetli yol güzergâhının sebebi muhtemelen, yukarıda da ima ettiğim gibi, öncelikle Anadolu'yu İstanbul'dan itibaren

---

601 İbn Battuta.

602 Timur (*Zafernâme* II, 468; çevirisi IV, 44); Timur, Ayasoluk'tan (ایاسلیق) Tire (تیره) üzerinden İzmir'e giderken, en büyük oğlu Mirza Mohammed aynı zamanda kuzeyden buraya geldi.

603 İbn Battuta II, 309'da İzmir (یزمیر); Timur, *Zafernâme* II, 469 (çevirisi IV, 46)'da İzmir (ازمیر).

604 Bkz. yukarıda s. 203 vd.

605 Bkz. yukarıda s. 126 vd.

boydan boya geçen büyük yolun, Bizans döneminden Osmanlı dönemine geçen tek yol olması ve yeni bir yol ağının ancak zamanla oluşması idi[606]. Doğuya giden yolun öncelikle İstanbul için doğal olarak olması gerekenin aksine daha kuzeyde en azından Eskişehir'de diyagonal yoldan değil, Toroslar'dan kısa bir süre önce Konya Ereğlisi'nden sapması, Şark'taki durumların ve alışkanlıkların kökleşmişliğinden kaynaklanmaktadır. Birlik nakilleri için her zaman *gerekli değişikliklerin yapılması şartıyla* (*mutatis mutandis*) sağlam yolu mümkün olduğunca uzun süre kullanmak istemişlerdi. Burada Ereğli'de muhtemelen daha Selçuklu ve Karamanlı hükümdarların başkentlerini ve kuzeydoğudaki büyük şehirleri birbirlerine bağlamaya yarayan ve Azerbaycan'a, Moğol hükümdarının sarayına giden bir yola rastlamışlardı. Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti Konya için Ereğli–Niğde–Kayseri üzerinden Sivas'a giden yol en doğrudan giden yol olmamasına rağmen (bunun için daha ziyade 1229[607] tarihli görkemli Sultan Han'ın yanından geçerek, Aksaray bozkırından Kayseri'ye giden yol kullanılıyordu), seferler için daha kolay ikmal ve su temininden dolayı Ereğli üzerinden geçen uzun yolu, tuz bozkırlarından geçen güzergâha tercih etmiş olmaları anlaşılabilirdir. Larende'nin (bugünkü Karaman) başkent olduğu Karaman dönemi için (Miladî 1300 yılından itibaren Fatih Sultan Mehmed zamanına kadar bir buçuk asır) Ereğli–Niğde'den Kayseri, Sivas ve doğuya giden yolun

---

[606] Ordu komutanlarının eyaletlerden gelen birliklerle buluşma noktalarıyla kanıtlandığı üzere, tabii ki Bizans'ın resmî ordu yolu Doğu'daki tüm savaş alanları için Tuz Gölü'nün güneyinden geçiyordu. Güneydoğuya (Toroslara) ve kuzeydoğuya (Kommagene, Ermenistan) giden yolların kesiştiği nokta, o dönemlerde Kolonia (eski Archelais, yani Aksaray) idi: Bkz. J.B. Bury, The ἀπληκτα of *Asia Minor:* ΒυΖαντίς II, 1911–1912, s. 216–224.

[607] Friedrich Sarre, *Reise in Kleinasien*, Berlin 1896, s. 71 vd.

seçilmiş olması anlaşılabilir olup[608], o dönem ordularının ancak Ereğli'den itibaren kuzeydoğuya sapmaları muhtemelen Karaman döneminden aldıkları bir gelenektir. Ordu seferleri için bir kez kullanılmaya başlanan bu uzun yolun epey bir süre muhafaza edilmesi (IV. Murad zamanına kadar belgelendirilmiştir), Şark'ın kendine özgü ağır tutumundan kaynaklanıyor olabilir: Yukarıda, bunun dışında çok daha rahat güzergâhlar ortaya çıkmış olmasına rağmen, resmî ordu seferleri için kullanılan yürüyüş yolu ve durak sıralanmasının, zahmetli ordu yolu güzergâhının uzun süre muhafaza edilmesine sebep olduğundan bahsetmiştik. Serasker Mustafa Paşa'nın 1578 tarihli Gürcistan seferinde yeniçerilerin İzmit ve Bolu üzerinden Erzurum'a giden daha kısa yolu kullanmak için bizzat izin isterken, Mustafa Paşa'nın ana ordusuyla her zamanki gibi Konya–Kayseri–Sivas üzerinden Erzurum'a gittiği ve burada tekrar yeniçerilerle buluştuğu anlatılmaktadır[609].

Tabii ki bu gelenek yalnızca birlik nakilleri için geçerli idi. Bölge bizzat savaş sahnesinin kendisi olduğunda geçerliliğini kaybediyordu. Örneğin, Timurlenk ve Yıldırım Bayezid'in birbirlerine karşı seferlerinde yalnızca büyük ordu yolunu değil, mevcut diğer ordu yollarını da kullanmış olmaları ihtimali bulunmakla birlikte, genelde Sivas–Ankara hattını kullanmışlardır[610]. Büyük ordu yolunun mevcudiyeti, kervan-

[608] İbn Battuta, yolculuğunun hedefleri hakkında ayrıntılı bilgiler vermemesine, aksine yalnızca ziyaret ettiği daha büyük yerleri belirtmesine rağmen, II, 284 ve devamında verdiği Larende–Niğde–Kayseri–Sivas sıralamasından Osmanlı ordu yolunu gördüğünü düşünüyorum. II, 285'te Larende ve Niğde arasına sıkıştırılmış Aksaray, burada pek muhtemel değildir. Daha ziyade Niğde'den itibaren bir ziyaret olarak kabul edilmelidir.

[609] Bkz. Hammer, GOR, IV, 62; *Nusretnâme*, fol. 31v ve 38v.

[610] Sivas'tan Ankara'ya doğrudan giden bir yol mevcut olmadığından,

ların ticaret için kullandıkları yol ağının gelişimini engellememiştir. Gördüğümüz gibi, en azından 1578 yılında, Evliya Çelebi'nin ve 17. yüzyılda başka birçok seyyahın kullandığı büyük kuzey kervan yolu[611] mevcuttu.

Osmanlı döneminde iki büyük ordu yolu arasında ayrım yapmak gerekir. Birincisi doğrudan güneydoğuya giderken (diyagonal yol), diğeri bu yoldan kuzeydoğuya sapıyordu (Sivas–Erzincan–Erzurum–İran). Aşağıda Ereğli'den sonra geçici hedefimiz olan Sivas'a kadar uzanan ikinci yolu ele alacağız. Devamına ise kuzey kervan yoluyla birlikte göz atacağız.

Burada ele alacağımız üzere, İran'a giden ordu yolu, Kayseri tarafından neredeyse birbirlerine eşit iki parçaya bölünmektedir.

a. Ereğli–Kayseri

(Tablo 22)
(Djih. 628, Z. 10; Norberg II, 412, Z. 3 v. u.; Armain 686, Z. 8.)

Hacı Kalfa'nın güzergâhı sanki tam doğru değil gibidir[612]. Dört saatlik düzenli aralar şüpheli görünmekte ve güzergâhta belirtildiğinin aksine Niğde ve Develi–Karahisar[613] arasında

---

Timurlenk de Ankara'ya gitmek üzere, burada ele alınacak olan ordu yolu üzerinden Kayseri'ye gitmiştir.

611 Bkz. aşağıda s. 226 vd.

612 Bilhassa Passus Bor–Ereğli doğru değildir. Baskı metninde şöyle geçmektedir:

تقاره زن (bu şekilde verilmiştir!) دورت ساعت (yani Niğde'den)
بو یولده عظیم بطاقلر واردر ارکلی دورت ساعت.

[Tekarazen dört saat. Bu yolda azîm bataklar vardır. Ereğli dört saat]. Djih.'da bunun dışında kullanılan betimleme türüne paralel olarak, bataklıklar Niğde ve Bor arasındadır. Ancak, bu notun nasıl sınıflandırılması gerektiğine dair hiçbir şüphe yoktur.

613 Bkz. J.H. Mordtmann'ın EI, I, 992'deki makalesi. Dr. J.H. Mordtmann, Karahisar'ın adını aldığı livanın Selçuklu döneminde Devle (دوله) olarak adlandırıldığına dikkatimi çekti.

Gölbaşı (كول باشى) diye bir göl yoktur (Konaklı [Misti]'nın kuzeybatısındaki küçük bataklık gölü olamaz).

Ordu yolunun geçmiş olabileceği yerler, Ereğli ve Bor[614] arasındaki geniş, ama bataklık ovada çokçadır. Lâkin kesin güzergâhının belirlenebileceği durak, (كليمسه) veya (كسمه) (Paul Lucas: *Quichemet*[615]) henüz çağdaş bir seyyah tarafından tespit edilemediğinden, güzergâhı hakkında kesin bir şey söylenememektedir. Gürcistan seferinin (اوبروق) adındaki durağı önce insanı şaşırtmakta ve bir hata veya eklenti şüphesini doğurmaktadır[616], ancak Yavuz Sultan Selim'in (صولووبورق) durağı ile belgelenmektedir.

Niğde'den Kayseri'ye giden yol, yorumlanabilen noktalar sayesinde yeterince açıktı; daha yeni seyyahların (hatta Paul Lucas)[617] güzergâhının aksine Konaklı üzerinden değil, daha doğuda tepelerin arasından geçiyordu.

b) Kayseri–Sivas

(Tablo 23).
(Djih. 628, Z 8; Norberg II, 412 aşağıda; Armain 686)

Dönemin yolu, birbirlerini tamamlayan yürüyüş yolları ve *Cihânnümâ* yol güzergâhlarıyla da kanıtlandığı üzere,

---

[614] Bor için sürekli olarak Nekarazen Çayırı (نقاره زن چايرى) kullanılmaktadır. Bor yakınlarında bulunduğu, adı geçen yol güzergâhlarının dışında ayrıca Naîma I, 589'da Sultan IV. Murad'ın Erivan seferini tarif ettiği yerde belgelenmektedir. Evliya Çelebi, RAS 23, fol. 81v, satır 2 ve devamına göre (baskının üçüncü cildinde eksik), Bor'da Niğde'den Aksaray'a giden yol ayrılmaktadır.

[615] Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, s. 185.

[616] Obruk, Konya Ovası'nda Konya ve güzel Selçuklu Sultanhan'ı arasında bir yerdir (bkz. Sarre, *Reise in Kleinasien*, Berlin 1896, s. 74 vd.).

[617] Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, 181 vd.; üçüncü yolculuğunun tarifini içeren haritada bu yer yanlışlıkla Ereğli ve Karapınar arasında gösterilmiştir.

esas olarak bugünkü güzergâhta bulunuyor ve Kızılırmak Nehri'ne belirli bir mesafede paralel yürüyordu. Neredeyse tüm yol güzergâhlarında adı geçen Çubuk Ovası (Djih. چبوق چایری)[618], haritada adı verilmemiş bir çayın geçtiği Gemerek Ovası olmalıdır. Her ikisini ayrı durak olarak gösteren Hacı Kalfa'nın şahitliğinden dolayı IV. Murad'ın seferinde Çubuk Çayırı (چوبوق چایری) ile bağdaştırılan Sarıoğlan olduğuna katılıp katılmamaya karar veremiyorum. Tuhaf olan, Hacı Kalfa'nın IV. Murad'ın son üç durağının aynı olduğunu belirtmesidir. *Gedik Çayırı* (كدك چایری)'nın ve Sarıkışla'nın kimliği hususunda haklı olabilir. Birincisi geniş bir kavram olabilir ve Baltalar Suyu'nun[619] geçtiği Sarıkışla Ovası'nın iki durağa da yer veren tamamını kapsayabilir. Ancak, *Abardı* (ابارد ی) hakkında *Cihânnümâ* kesinlikle hatalıdır. Lakin Sultan IV. Murad'ın Erivan seferine bizzat katılmış olan[620] Hacı Kalfa'nın böyle bir hata yaptığına inanmıyorum. Bu hatayı baskının yayıncısına atfetmek istiyorum.

Uzguluç[621] adının farklı biçimlerde verilmesi tuhaftır.

Dolayısıyla yol güzergâhlarına göre Sivas ordugâhının yeri, Kızılırmak üzerinde Kesik Köprü diye bilinen köprüde idi.

---

[618] Anonymus Giese, s. 129, alttan satır 4 ve sonraki satırda verilmiştir.

[619] Leunclavius'ta bu nehre Sarımsaklı denmesi, Şarkışla Suyu'ndan kaynaklanan bir yanlışlık olabilir, zira Sarımsaklı Suyu göründüğü kadarıyla daha sık kullanılıyordu. Aynı karışıklık, Hicrî 917/Miladî 1511 yılında Şeytan Kuli ve Ali Paşa arasında cereyan eden ve her ikisinin de öldüğü muharebenin Sarımsaklı'da yapıldığını belirten Âlî'de de vardır. Saadeddin ise Kökçay, yani bizim Gedik Çayırı (كدك چایری) demektedir (Hammer, GOR, II, 358).

[620] Bkz. Hacı Kalfa, Otobiyografisi, yayınlandığı yer Moritz Wickerhauser, *Deutsch-türkische Chrestomathie*, Viyana 1853, Türkçe metin, s. 162, satır 1; çevirisi s. 168.

[621] Feridun'da basılan 1514 tarihli Yavuz Sultan Selim ruznâmesinde "Piskoposçuk".

c) Kayseri'den Aksaray üzerinden diyagonal yola

Yavuz Sultan Selim[622], 1518 tarihli Mısır seferi dönüşünde, muhtemelen orduyu kısmen terhis ettikten sonra, Kayseri'den itibaren Ereğli üzerinden yolu uzatan ordu yolundan ayrılarak, daha dolaysız bir yoldan (Aksaray üzerinden) diyagonal yola ulaşmaya çalışmıştır. Aksaray'a kadar yol güzergâhı şöyledir: Kayseri (قیصریه) – Senetlu Hanı (سنتلو خانی) – Dopada (دوباده قریه سی) – yine bir Senetlu Hanı (سنتلو خانی) – Aksaray (اقسرای). Yol güzergâhı, baskıdan sanki tam doğru çıkmamış gibi görünmektedir. Senetlu Hanı (سنتلو خانی) adındaki yerlerden biri muhtemelen yanlışlıkla olmuştur.

Evliya Çelebi de baskının metnine istinaden[623] Aksaray'dan Kayseri'ye yolculuk yapmıştır. Güzergâhı ise şöyledir: Aksaray – Sarıatlı köyü (صاری آتلی کوپی) – Ürgüb (اورکوب) kazasında Debani (دب انی) – Maşkara (مشقره) – Kayseri. Oldukça tuhaf görünen Debani (دب انی) belki Debati (دباتی) olarak okunabilir ve böylece yine Dopada kastedilmiş olur. *Maşkara* (مشقره), bugünkü adını, Sultan III. Ahmed'in, doğum yerini büyük vakıflarla donatan ünlü sadrazamı Damad İbrahim Paşa'dan (Hicrî 1130–1143/Miladî 1718–1730) alan ve bugün Nevşehir diye bilinen kasabadır[624]. Evliya Çelebi'nin yol güzergâhı herhalde güzergâh olarak iyi belgelenmiştir, ancak Evliya Çelebi'nin gerçekten de belirttiği gibi bu güzergâhta hareket edip etmediği şüphelidir[625].

---

[622] Feridun I, 457.

[623] Dr. III, 195; TschM. Ve RAS'de eksiktir. Dolayısıyla, yayıncının ara sıkıştırması olabilir. Bu yer hakkında elimde başka el yazmaları yoktur.

[624] Bkz. Hammer, GOR, VII, 362.

[625] Birden bambaşka bir bağlama alınan Kayseri, Bor, Aksaray meselesi, bana şüpheli görünmektedir (bkz. yukarıda s. 40). Aksaray, Evliya Çelebi'nin bizzat gezmeyerek yalnızca yol güzergâhlarını verdiği tek noktadır (bkz. aşağıda No. 20b).

Yavuz Sultan Selim'in Aksaray'dan itibaren yol güzergâhı şöyledir: Aksaray – Töken? Karyesi (توكن قريه سى) – Süverek (سوارق) – Zengi (زنكى) – Arkıt Han, vs.[626]. Durak sayısının az olması karşısında yürüyüşün Sultan Han üzerinden değil, Tuz Çölü'nün en güney ucundaki bataklıktan geçen en kısa yoldan gerçekleştirildiğini varsayabiliriz.

14. TOROSLARDAN AMASYA'YA

Feridun'un[627] verdiği anonim yol güzergâhında büyük bir ihtimalle Bayram Paşa'nın Birecik'ten kış karargâhlarına giden bir yol mevcuttur[628]. Akköprü'de ünlü Toros yolundan sapmaktadır. Güzergâhı şöyledir: Akköprü Boğazı (اق كوپرى بوغازى) – 5 saat – Kamışlı (صارى قامش) – 3 saat – Bereketli (برکتلى) – 3 saat – Karye-i Eynelli (قريهٔ أينللى) – 5 saat – Karye-i İnehel? (قريهٔ اينهل) – 5 saat – Develi Karahisar (دوه قره حصار) – 5 saat – İncesu (اينجه صو) – 3 saat – Köpkü (كوپكرى) – 4 saat – Taf (طاف) – 6 saat – Elsüzler (السوزلر) – 4 saat – Karye-i Çıkrıkcı (قريهٔ چقرقجى) – Köke? Ca'feroğulları (كوكه جعفر اوغللرى) – 5 saat – Şekrâb (شكراب) – 6 saat –Beğdelişarı (بكدلى شارى) – 2 saat – Zile (زيله) – Derzi Köyü (درزى كويى) – Amasya (اماسيه).

Yol, büyük bir kısmından Körkün Suyu'nun ve daha sonra da bu suyun kaynağı olan Ecemiş Çayı'nın geçtiği, Torosların büyük ve uzun ovası boyunca uzanıyordu. Haritalarda Bereketli diye bir yer değil, yalnızca ikinci pınarı teşkil eden Maden Suyu'nun ovasında Bereketli Maden diye bir yer kaydedilmiştir. Yine de aynı kuzey–güney oluğu takip edilmeye devam edildiğinden, Bereketli Maden'e kadar uzanıldığını hiç sanmıyorum.

---

[626] Bkz. yukarıda s. 174 vd.
[627] Feridun II, 411.
[628] Krş. Naîma I, 362.

Bayram Paşa, Develi Karahisar ve İncesu arasında, Ereğli'den Kayseri'ye giden ordu yolunu kullanmıştır. Boğazköprü'ye kadar devam mı ettiği, yoksa İncesu'dan Kızılırmak'a doğru mu gittiği (bu durumda كوپرى Birgöz Köprüsü'dür), yalnızca devamındaki duraklar bilinmiş olsaydı anlaşılabilirdi. Oysa, burada topografyası açısından Bozok sancağının (Kızılırmak ve Çekerek arasında), Avrupalı seyyahlar tarafından çok düzensiz bir şekilde keşfedilen ve iskânı anlaşıldığı kadarıyla son yüzyıllarda bazı değişikliklere maruz kalan oldukça zorlu arazisine ayak basıyoruz. Devamındaki duraklardan tek bir durağı bile tespit etmeyi başaramadım[629]. Ancak Zile ile birlikte tekrar daha bilindik topraklara girmiş oluyoruz. Ardından gelen Derzi Köyü (درزى كوى) muhtemelen haritadaki Terzi Alan ile bağdaşmaktadır; ancak Zile'den Amasya'ya giden yolu buradan geçmiş olması biraz tuhaftır.

15. BOLU ÜZERİNDEN ERZURUM'A GİDEN KERVAN YOLU

Ana Durakları:

a) Düzce–Bolu–Amasya–Niksar üzerinden: Evliya Çelebi Dr. II, 166 vd.; Hammer 89 vd.; TschM. II, 81 v. vd.; Dr. 178–199 ile ilgili olarak: RAS, 22, 319v–326r. Tosya'dan Bolu–Mudurnu üzerinden dönüş Dr. III, 251 vd; RAS, 23, 105v–107r (karşılaştırma için ayrıca Ankara güzergâhı).

b) Niksar–Ladik üzerinden doğu kısmındaki dönüş yolu: Evliya Çelebi Dr. II, 383ff; TschM. II, 187 v. vd.; Hammer 205; Dr. 384–410 ile ilgili olarak: RAS, 22, 404v–416r.

c) Tokat–Amasya'dan Bolu–Mudurnu üzerinden dönüş: Evliya Çelebi Dr. V, 54 vd.

d) Osmancık'tan itibaren Amasya üzerinden doğudaki yol: Djih. 628, Z. 4; Norberg II, 412, Z. 18; Armaia. 68g, Z. 3 v. u.

---

[629] Bu yüzden ekteki haritada Birgöz Köprüsü'nden Zile'ye kadar giden bu yolu işaretlemedim. Güzergâhın Kiepert'in haritasında "Sultan IV. Murad'ın eski yolu" olarak belirtilen yol ile ilgili olup olmadığına veya ne derece ilintili olduğuna karar veremedim.

e) Osmancık'tan itibaren Ladik ve Niksar üzerinden: Djih. 628, I. Z.; Norberg II, 414 yukarıda; Armain 687.

f) Amasya, Tokat ve Sivas'a kadar batıdaki yol: Djih. 673, Z. 9 vd.; Armain 737.

Anadolu'nun kuzeyinde aslında bir ordu yolu yoktu ve padişahların orduları Kuzey İran üzerine Tebriz hedefli seferlerinde, daha önce gördüğümüz gibi, diyagonal yol üzerinde Ereğli'ye kadar yolu uzatmak zorunda kalıyorlar ve ancak buradan Sivas'a ve oradan da Erzurum üzerinden doğuya, İran'a ulaşabiliyorlardı. Ancak Anadolu'nun tamamı Osmanlı padişahlarının eline geçtikten sonra, doğu ve batı arasında verimli bir ticaret gelişebildiğinden, ilk zamanlarda bu ordu yolunun Kuzey İran'a giden kervanlar tarafından da kullanıldığını varsayabiliriz. Oysa kervan trafiği için Anadolu'nun kuzeyinden uzunlamasına düz bir çizgiyle geçen ve Bolu üzerinden önce kuzeydoğunun üç büyük şehri olan Amasya, Tokat ve Sivas'a uzanan ve Erzurum'da tekrar bir araya gelmek üzere buradan ayrılarak, yaklaşık olarak eski ordu yolundan Tebriz'e giden daha rahat bir yol aramaya başlamaları çok uzun sürmemiştir. Kervanlardan haber aldığımız zamanda, Avrupalı seyyahlarda, Evliya'da veya 17. yüzyıl yol güzergâhlarında, eski ordu yolunun asla sürekli kervan trafiği için kullanılmadığını, aksine kuzey yolunun kullanıldığını görüyoruz. Doğuya yolculuklarında çoğunlukla bu yolda yolculuk eden Evliya Çelebi, ayrımlarıyla bize bu yol için zengin bir malzeme sunmaktadır. Askerî amaçlar için, en azından eyaletlerden gelen birlikleri taşımak için, onun zamanında çok kullanılmıştır. Doğunun asi valilerinin İstanbul'daki yönetime karşı Evliya Çelebi'nin de kısmen şahit olduğu isyanları, genelde kuzey yolu boyunca meydana gelmiştir.

Lakin Anadolu'nun iç kesimindeki karayolu ulaşımı, bu toprakların yarımada şeklindeki özelliğinden dolayı zahmetlerle karşılaşmaktadır. Nasıl ki Suriye ve Mezopotamya'ya hem büyük yükler, hem de insanları taşımak için, onları di-

yagonal yoldan değil de önce gemiyle Suriye'nin sahil noktalarından birine, bilhassa Payas'a taşımak daha uygun ise, İstanbul'dan İran'a yolculuk için de zorlu karayolunun bir kısmından tasarruf ederek, Trabzon'a kadar deniz yoluyla gitmek daha uygun bulunuyordu. Ancak, Trabzon'dan İran'a giden yollar, burada ele aldığımız bölgeye ait değildir. Bu eğilim, son yüzyıllarda denizciliğin gelişimi, bilhassa buharlı gemilerin ortaya çıkışından itibaren doğal olarak daha da artmaktadır. Böylece kervan yolu kısmen ıssızlaştı ve yalnızca yerel ihtiyaçları karşılamaya başlayarak, zamanla yok oldu.

Kuzey kervan yolunun bir kısmı, İbn Battuta'nın[630] gösterdiği gibi, en eski Osmanlı döneminden beri, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk fethedilen başkenti Bursa'dan, Kızıl Ahmed'in merkezi Kastamonu üzerinden Karadeniz'de Sinop'a giden yola aittir. O dönemlerde Bursa'dan daha doğuya gidilecek ise bu yol kullanılmayıp, Eskişehir'de Porsuk Çayı'na gelinir ve oradan Ankara'ya, Ankara'dan da Amasya, Tokat veya Sivas'a gidilirdi. Örneğin, diyagonal yolun Karaman Beyliği'nden geçtiği ve henüz güvenli olmadığı zamanlarda, 1473 yılında, Fatih Sultan Mehmed'in yaptığı gibi.

Busbeek'in 1553–1555 yılları arasındaki elçilik yolculuğundan da anlaşılabileceği üzere, 16. yüzyılın sonlarına kadar resmî olarak kullanılmaya devam edilen[631] bu yolun yanında, 16. yüzyıldan kısa bir süre sonra, en azından zaman zaman Bolu üzerinden geçen kuzey yolu, yerel trafiğin ötesinde kendini kabul ettirmiştir. Bilhassa doğuda daha uzak bir hedefe ulaşmak söz konusu olduğunda ve tıpkı Bus-

[630] İbn Battuta, editör, Defrémery et Sanguinetti, II, 322 vd.

[631] Daha sonraki zamanlarda da muhtemelen bu yol üzerinden birlikler İznik ve Ankara üzerinden İran sınırına gönderilmiştir, örneğin 1588 yılında (Lubenau, II, s. 109 ve başka birçok yerde).

beek'ten önce d'Aramon'un 1548 yılında kuzey yolunda Erzurum'da padişaha yetişmek için padişahın arkasından gitmesi gibi. Çok geçmeden, örneğin 1578 tarihli Gürcistan seferine giden yeniçeriler gibi[632], daha küçük askerî birlikler de kuzey yolu üzerinden taşınmaya başlandı. Yine de kullanımı, anlaşıldığı kadarıyla 16. yüzyılda, daha sonraki yıllar kadar yaygın değildi: Newberie[633], 1582 yılında Erzurum–Erzincan–Tokat'tan gelerek, Amasya'nın yakınlarından geçtikten sonra, Busbeek'in güzergâhına saparak, Ankara ve Eskişehir'in yanından geçmek zorunda kaldı. 17. yüzyılda ise görünüşe göre bu eski güzergâh en azından sürekli trafik için neredeyse hiç kullanılmadı. Doğunun kuzeyine giden kervan trafiğinin tamamının gerçekleştirildiği ve daha önce de dediğimiz gibi, bildiğim kadarıyla ilk kez kesintisiz bir güzergâh olarak 1548 yılında d'Aramon tarafından belgelenen[634], Bolu üzerinden geçen dolaysız güzergâhla yer değiştirdi.

Yalnızca Sivas ve güneydoğu (Diyarbakır, Van, Musul) için hâlâ Ankara üzerinden geçen yol kullanılmaktadır. An-

---

[632] Yeniçerilerin İzmit'te Konya üzerinden eski ordu yolunda ilerleyen ana ordudan ayrılmalarına ve Bolu üzerinden ana orduyla tekrar buluştukları Erzurum'a doğrudan gitmelerine izin verildi. Yolu daha ayrıntılı olarak tanımlayan ara duraklar ne yazık ki verilmemiştir. Âlî, *Nusretnâme*, Viyana el yazması, H.O. 67 (Flügel II, No. 1017), fol. 30v ve fol. 38v yukarıda; Hammer, GOR, IV, s. 62.

[633] Aslında Busbeek ve Dermschwam'ın yol güzergâhından çok da farklı olmayan Newberie güzergâhı ne yazık ki İngiliz'in duyma özründen olumsuz etkilenmekte, bu yüzden birçok isim anlaşılmamakta, hatta hiç tanımlanamamaktadır.

[634] Yalnızca Bolu'nun belirtildiği 1578 tarihli belirsiz bilgiye göre, Kastamonu'dan yaptığı yolculuk sırasında yol üzerinde aşağıdaki noktalara temas eden Mehmed Âşık'ın 1585 tarihli güzergâhını takip etmektedir: Gerede (كرده, Viyana, Mxt. 314, fol. 250r, satır 9) – Bolu (بولى, a.g.e., satır 4) – Sapanca (صبانجه, a.g.e., satır 12) – İzmit (ازنكميد, a.g.e., satır 21) – Gebze (ككيويزه, a.g.e., alttan satır 5)

cak, yeni ve İstanbul için çok daha uygun bir güzergâhta[635], örneğin 1557 yılında Hindistan'dan dönen Seydi Ali ve ayrıca Evliya Çelebi tarafından. 17. yüzyılda Tebriz'e ve oradan da İran'a giden kesintisiz kervanların, görünüşe göre yalnızca Bolu üzerinden geçen kuzey yolunu kullandıklarını, aynı dönemlerde karayoluyla Hindistan'a giden maceraperest dünya seyyahları, bilhassa 1631 yılında Tavernier ve çağdaşı de la Boullaye-le-Gouz belgelemektedir. Her ikisinin raporlarına göre, gerek Üsküdar'dan, gerekse Bursa'dan kervanlar bu yol üzerinden doğuya gidiyorlardı. Hatta Tavernier, Bursa'dan Üsküdar'dan olduğundan çok daha düzenli kervanların yola çıktığını iddia etmektedir[636].

Burada, Ankara üzerinden doğuya giden daha eski bağlantıdan önce, büyük kuzey kervan yolunu, öncelikle Niksar–Tokat–Sivas hattına kadar ele alacağız. Doğuya giden devamına ordu yoluyla birlikte göz atacağız, zira anakarasal bir öneme sahiptir. Konya üzerinden geçen büyük ordu yolunun mirasını devralırken, Ankara üzerinden geçen yol, anlaşıldığı kadarıyla düzenli olarak yalnızca doğunun üç büyük şehri olan Amasya, Tokat ve Sivas trafiğine hizmet ediyor, yalnızca 16. yüzyılda ara sıra kervanlar ve ordu seferleri tarafından kullanılıyordu.

Yol, Üsküdar'dan diyagonal yol ile aynı güzergâhın kullanıldığı İzmit'e gidiyor, yolun Düzce ya da Mudurnu üzerinden Bolu'ya gitmek üzere ayrıldığı Sapanca'ya kadar uzanıyordu. Her iki versiyonda bu yolun tarihi kendini ifade etmektedir: Yolun, İstanbul'dan Bolu üzerinden uzatıldığı an-

---

[635] Bkz. aşağıda No. 18b.

[636] Tavernier (s. 2 aşağıda), Bursa'dan her 10 ayda bir, İstanbul'dan ise çok nadiren Tebriz'e giden bir kervanın yola çıktığını iddia etmektedir. Boullaye-le-Gouz ise (s. 63), üç ayda bir İstanbul'dan ve aynı şekilde İzmir'den Tebriz'e bir kervanın yola çıktığını iddia etmektedir.

lamına gelen Mudurnu üzerinden geçen güney kolu, yukarıda da belirtildiği gibi, Bursa'dan Sinop'a giden yolu kullanırken ve 16. yüzyılda tek başına yaygın olarak kullanımdayken, 17. yüzyılda kervan trafiğine dair belgelerden, o dönemde genelde kuzey kolunun kullanıldığı anlaşılmaktadır. Lakin daha yeni olan kuzey güzergâhı ise muhtemelen kendini ancak 17. yüzyılın birinci yarısında kabul ettirmişti, zira Erivan seferinden geri dönen Sultan IV. Murad, daha eski olan güney güzergâhını kullandı. Evliya Çelebi, aynı yüzyılın ortalarında neredeyse aynı sayıda her iki yolda da yolculuk yapmıştı. Yol, Bolu'dan Tosya, Osmancık ve Direklibel üzeriden Hacıköy'e uzanıyordu ve burada tekrar birkaç kola ayrılıyordu. Ana kolu Amasya üzerinden geçiyormuş gibi görünüyordu. Buradan ya Niksar ve Koyluhisar ya da Tokat üzerinden Suşehri (Akşar) Ovası'na ulaşılıyordu. Oysa sanki Ladik üzerinden Niksar'a giden yol daha çok kullanılmıştı. Suşehri Ovası'ndan ana yol, Zağpa ve Germeli üzerinden Tercan (Mamahatun) veya Aşkale'ye ve buradan da Erzurum'a gidiyordu. Ancak, Suşehri Ovası'ndan Sivas'tan gelen ve Erzincan üzerinden Tercan ve Erzurum'a uzanan ordu yoluna da geçilebiliyordu. Bu, karışık olarak kullanılabilen, çok sayıda uzantıları olan bir yol ağı idi.

Evliya Çelebi, Hicrî 1066/Miladî 1655–56 yıllarında bu yolda ulak olarak Van'dan İstanbul'a at üzerinde 13 günde gelmiştir[637]. Atların değiştirildiği şu duraklar, bizim bölgemize aittir: (Erzurum'un doğusunda Hasankale'den itibaren!) Erzincan, (Koyluhisar üzerinden) Niksar, (Ladik üzerinden) Merzifon, (Osmancık üzerinden) Tosya, gece boyunca İzmit'e, burada sabah 3 saat dinlenme, daha sonra Gebze, Üsküdar.

[637] Dr. V, 13 vd. Belirtilen duraklar toplandığında 9 sayısını vermektedir.

Evliya Çelebi, dönüş yolunda[638] Gebze, İzmit, Hendek, Bolu, Çerkeş, Tosya, Osmancık, Gelkiraz, Amasya, Çengellibel üzerinden, Niksar, Koyluhisar, Germeli, güya Erzincan (?)[639], Erzurum'a temas eder.

Üsküdar'dan başlangıç yolu için hac yolunu ele aldığımız bölüme atıfta bulunmak istiyorum[640]. İzmit'ten Sapanca'ya[641] kadar hiçbir yerde ara duraklar verilmemektedir. İkisi arasındaki mesafeyi Evliya Çelebi 6 saat, Hacı Kalfa ise 9,5 saat olarak vermektedir.

a) İzmit–Sapanca–Bolu

α. Mudurnu üzerinden (Tablo 24)

Bu güzergâh, İbn Battuta[642] tarafından belgelenen, Bursa'dan Karadeniz'e giden ve eski Osmanlı tarihçileri sayesinde en azından dolaylı bilgiye sahip olduğumuz tek eski yolu da içerir[643]. Tabii ki İstanbul'dan Bolu üzerinden doğuya doğ-

---

638 Dr. V, 17 vd.

639 Burada görülen Erzenceli (ارزنجلی) hakkında bkz. aşağıda No. 21c α.

640 Bkz. yukarıda s. 151 vd.

641 Dr. II, 171 ve devamında Evliya Çelebi, sıkça gündeme getirilen (İmparator Trajan döneminde, Sultan III. Murad döneminde 1591 ve daha sonra III. Mustafa döneminde 1758–1759) Sapanca Gölü ve İzmit Körfezi arasında bir kanal inşa etme projesini açıklamakta ve bunun için askerî ve iktisadî açıklamalar vermektedir. Kanal projelerinin ayrıntılı açıklamaları için bkz. Hammer, *Umblick auf einer Reise von Konstantinopel nach Brussa*, Peşte 1818, s. 128–142. Antik kanal projeleri hakkında bilgi için bkz. Sölch, *Über ein wirkliches und ein angebliches Kanalprojekt im alten Bithynien, Ein Beitrag zur historischen Geographie des Landes*, içinde: *Mitteilungen des Vereins der Geograhphen an der Universität Leipzig*, I, Leipzig 1911, s. 36–56.

642 İbn Battuta, II, 325'te at üzerinde İznik'ten (يزنيك) Mekece (مكجا) üzerinden Geyve'ye (كاوية) gelmiştir.

643 Taraklı Yenicesi (طراقلی يكيجه سی veya yalnızca Yenice – يكيجه), Göynük (كوينك) ve Mudurnu'nun (موطورنی veya مطرنی) Anonymus Giese, s.

ru bir trafik oluşmaya başladığında, önce mevcut yol kullanıldı ve böylece d'Aramon ve Sultan IV. Murad'ın Erivan seferinin yol güzergâhıyla belgelendiği üzere, en eski zamanlarda İzmit'ten Bolu üzerinden doğuya giden olağan bağlantıyı sağlayan yine bu yol oldu[644]. Bunun daha sonraki zamanlarda, bu arada Düzce üzerinden yeni oluşan bağlantı yolunun yanında, kullanılmaya devam edildiği, Hacı Kalfa'nın yanı sıra bilhassa Evliya Çelebi tarafından belgelendirilmektedir. Yolun bir kısmı, en azından Nasuh Paşa'nın[645] döneminden beri, Ankara'ya giden yeni kervan yolu için kullanıldı.

15, satır 7 ve 8 ve devamında (= Âşıkpaşazâde s. 43, satır 10; krş. burada s. 13) bir arada anılmış olması, bu yolu bence yeterince belgelemektedir. Taraklı için Tarakcı Yenicesi (طرقجی یکیجه سی) biçimi de kullanılmaktadır. Belirtilen üç isim biçiminin karşılaştırması için, belirtilen kaynakların dışında ayrıca bkz. Neşrî, ZDMG, 15, s. 349, satır 4 vd.; Anonymus Giese, s. 28, alttan satır 4; Aşıkpaşazâde baskısı s. 12, satır 17; 43, satır 17; 68, satır 6; ayrıca Hacı Kalfa, Djih. 687, satır 7'de Yıldırım Bayezid tarafından buradan İstanbul'a Müslüman iskâncıların gönderilmesine ilişkin eski tarihçilere dayanan raporda Taraklu Yenicesi (طراقلو یکیجه سی) demektedir (krş. Neşrî, a.g.e.; Anonymus Giese 28; Âşıkpaşazâde 68; ayrıca bkz. Seydi Ali). İbn Battuta (II, 325) tarafından yolculuğunun durağı olarak olmasa da, bu yolculuk bağlamında belirtilen Yenice (ینجا)'nin (İznik–Mekece'den gelerek, Geyve'ye gitmek için ینجا'ye giden bir kadını takip etmektedir), Taraklı ile aynı olduğu, verilen kanıtlara istinaden şüphe götürmemektedir. Taraklıborlu (طراقلی بورلی) hakkında bkz. aşağıda s. 256 vd.

644 1578 yılında Gürcistan seferinde Bolu üzerinden Erzurum'a giden yeniçerilerin Mudurnu üzerinden giden bu güzergâhı kullanıp kullanmadıkları anlaşılmamaktadır, zira *Nusretnâme*'nin Viyana el yazmasında başka duraklar verilmemiştir, ama mümkün olabilir. Ne yazık ki, Bolu ve Sapanca arasında ara durakları belirtmeyen Mehmed Âşık da bizi bu hususta karanlıkta bırakmaktadır.

645 Bkz. aşağıda s. 260 vd.

Evliya Çelebi, Hicrî 1066/Miladî 1655–1656 yılında Van'dan[646] dönerken, Göynük ve Sapanca arasında Taraklı ve Geyve duraklarının yerine, bunun dışında bilinmeyen *Kuruçeşme* (قورى چشمه) duraklarını saymaktadır.

Mudurnu yerine d'Aramon[647] ve Sultan IV. Murad[648] tarafından belgelenen *Dibek* durağı, haritalarda verilmemiştir. Muhtemelen Mudurnu yakınlarında aranmalıdır. Acaba, Mudurnu'nun biraz kuzeyindeki Eski Han olabilir mi?

β. Düzce üzerinden (Tablo 25)

Düzce üzerinden geçen yol, Tavernier ve de la Boullaye-le-Gouz'a göre 17. yüzyıldan itibaren doğuya gitmek için yaygın olarak kullanılan kervan yoludur. Yolun bu güzergâhının ne zaman oluştuğu söylenemez. Evliya Çelebi, hem Mudurnu üzerinden eski yol, hem Düzce üzerinden yeni yol olmak üzere, her ikisini de hemen hemen aynı sıklıkla kullanmıştır.

Tavernier'in *Concoly* diye adlandırdığı yer kesin olarak belirlenememektedir. Hendek olamaz, zira Tavernier yolculuğunda başka bir, günlük yürüyüş sırası kullanmıştır. Hendek ve Düzce arasında bir yerlerde aranması gerekir[649]. Yine de sıkça kullanılan bir durak olmalıdır, zira Tavernier'e göre burada yolcular için dört han mevcuttur. Tavernier'in oraya giden bataklıklı araziden geçen yolda, köprüler ve setler üzerinden geçildiği bilgisi, Evliya Çelebi'nin[650] Hendek'te üzerin-

---

646 Dr. V, 74.

647 D'Aramon, 62; Schefer'in 5 no.lu dipnotta *Duzdjeh* olarak okunması gerektiği açıklaması, tabii ki reddedilmelidir.

648 Feridun II, 410, satır 9.

649 İsmi, Eftene Dağı'nın kuzeyindeki Yongalık'ı veya Kargalı'yı andırmaktadır. Diğer taraftan mutlaka *oğlu* ile biten bir şahıs ismi görülmek istenir.

650 Dr. II, 172, satır 13; TschM. II, 84r, satır 19.

den uzun ahşap bir köprünün geçtiği ünlü bir bataklığın var olduğu bilgisiyle uyuşmaktadır. *Cargueslar* adı ise Tavernier tarafından muhtemelen haksız yere Düzce ve Bolu arasında bir yere yerleştirilmiştir[651].

Evliya Çelebi[652], Düzce'den sonra Akçeşehir (اقچه شار) yönünde: – 2 saat – Milan Çayı (ملان صویی)[653] üzerinden – Üskübü[654] (اوسکوبی قصبه سی) isimli bir güzergâha sapmıştır. Kesin olmayan ifade tarzına göre, Üskübü'den (muhtemelen yine Düzce demek istemiştir) 9 saatte Bolu'ya gelmiştir.

b) Bolu –Tosya

(Tablo 26)

Bu yolun bir kısmı (Bolu'dan Kastamonu sapağına kadar), İbn Battuta zamanında İznik'ten veya Bursa'dan Karadeniz'e (Sinop) giden eski yola aittir (İbn Battuta II, 336 Bolu بولی; II, 338 Gerede کردی بولی). Bugün hâlâ neredeyse aynı şekilde kullanılmaktadır. Anlaşıldığı kadarıyla, Evliya Çelebi'nin her iki yeri de zaman zaman belirttiği gibi, ilk durak olarak ya Çağa'da veya Gerede'de konaklanmaktadır.

Hacı Kalfa'nın Gölbaşı (کول باشی) diye adlandırdığı yer, Demirciler'deki[655] küçük göllerden biridir. Burası kervanların Kastamonu'ya gittikleri duraktır[656].

Bayındır ve Hamamlı da aralarından seçim yapılabilecek bir durak çiftidir. Hacı Kalfa[657], doğuya yolculuk edenlerin

---

651 Çerkeş olduğunu tahmin ediyorum; bkz. aşağıda s. 236.

652 Dr. II, 172; TschM. II, 84r.

653 El yazmalarına göre baskıdaki صلان bu şekilde düzeltilmelidir.

654 Kiepert'in aksine (Üsküp) Osmanlı yazarları bu yerden bu şekilde bahsetmektedirler (Mostras 15'te اسکوبی).

655 Mesafe, Djih.'da Gerede'den 4 saat, Bayındır'dan 5 saattir.

656 Bkz. aşağıda s. 256 vd.

657 Hacı Kalfa, Djih. 673, satır 15.

Hamamlı'da durduklarını belirtirken, güvenilir diğer kaynaklar ise bunun her zaman böyle olmadığını göstermektedirler.

D'Aramon, Hamamlı'da burada bir araya gelen üç nehri anmaktadır. Bunlardan biri yerin adını taşımaktadır (yani muhtemelen Hamamlı Suyu ki bu, Kiepert'in haritasının Ulu Çayı veya Soğanlı Çayı olmalı), ikincisi *Cierguas* (yani Çerkeş Çayı) ve üçüncüsü *Guivra* (bu, yukarı Ulu Çayı olmalı; isim tam net değildir).

Tavernier'in uygun yerde *Cargester* olarak bahsettiği Çerkeş adı, sanki yanlışlıkla Bolu ve Düzce arasında belirttiği *Carguesla*r ile aynı gibidir (karşılaştırma için IBIG'te *Serkesler*).

D'Aramon'dan daha eski zamanlarda, en azından ara sıra, Çerkeş yerine Bozoğlu'nun ana durak olarak kullanıldığını anlamaktayız. Çeşitli eski kaynaklarda Karacalar veya Karacaviran diye anılan durak, muhtemelen hep aynı duraktır. Kiepert'in haritasında Atkaracalar ile aynı olabilir, zira Hacı Kalfa[658] da Karacaviran (قره جه ویران) sakinlerinin at tüccarı (آت جانبازی) olduklarını belirtmektedir. Ancak, mesafeye[659] ve Karacaviran'ın bugün hâlâ ana durak olduğuna bakıldığında, sonuncusunun doğru olduğunu göstermektedir. Her iki yerin 18. yüzyıl yazarları tarafından daha kesin bir ayrımı yapılmıştır: Tosya'dan gelerek, her zamankinden farklı günlük yürüyüşler yapan Otter[660], Koçhisar'da değil, Umurlu'da konaklamaktadır. Bunun yerine ertesi gün yine de adını andığı Karacaviran'da (*Karadgè-viran*) değil, sakinleri at tüccarı olan Atkaracalar'da (*Karadjalar*) konaklamaktadır. Daha sonraki durak tabii ki bu durumda çok yakın olan Çer-

[658] Djih. 673, satır 16.

[659] Dr. II, 177: Çerkeş'ten 7 saat, Koçhisar'dan 9 saat; Djih., adı geçen yer: Çerkeş'ten 8 saat, Koçhisar'dan 10 saat.

[660] Otter II, 348 vd.

keş değil, Bayındır'dır. Leipzig ve Berlin el yazması derlemelerindeki[661] yol güzergâhları, kısmen durak olarak her iki yerden, kısmen de yalnızca Karacaviran'dan bahsetmektedir.

Hacı Kalfa'ya göre Karacaviran üzerinden yolculuk yapmak yerine, *Kurşunlu* (قورشونلو) üzerinden de gidilebilir. Bu, daha sonra göstereceğimiz gibi[662], Devrez Çayı kenarındaki Köprülük mevkiindedir.

Hicrî 1060/Miladî 1650 yılında[663] Sivas'tan dönerken, Evliya Çelebi düz olarak sol taraftan yoldan saparak, dağlara çıktığını ve bu esnada şu yerlere uğradığını anlatmaktadır: Alacamescid menzili (الاجه مسجد منـــزلی) – Kızılöz karyesi اوز قریه سی (RAS. قزل اوز) – Dört Divan (دورت دیوان مترلی)[664] – Çağa. Bunun dışında bilinmeyen Alacamescid (الاجه مسجد) ve *Kızılöz* (قزل اوز), bir önceki sayfada Çankırı'nın nahiyeleri altında sayılmaktadır. *Öz,* bu yörede çoğunlukla bir nehrin ovasını tanımlamaktadır. Adlarından da anlaşılabileceği üzere ve

---

[661] Leipzig Üniversite Kütüphanesi Türk el yazması, No. 1025, fol. 115r; Berlin, Ms. Or., 4, 1209, fol. 72 vd.

[662] Bkz. aşağıda s. 247.

[663]. Dr. III, 251; TschM. III, 135r aşağıda

[664] Bu bölgede birbirine uzak çiftliklerden ve farklı yerlerde yapılan tarımdan oluşan (bkz. Richard Leonhard, *Paphlagonia*, Berlin 1915, s. 15; Anton, *Pet. Mitt.,* Tamamlayıcı Kitap, 116, 1895, s. 84 ve 96) Divân tanımı için Evliya Çelebi, II, 175'te Sultan Alaaddin'in fetih sırasında burada Divân'ı topladığı için bu şekilde anıldığı açıklamasını yapmaktadır. Hacı Kalfa, Djih. 653, aynı hikâyeyi burada çıktığı seferde 4 gün Divân'ı toplayan Kanunî Sultan Süleyman için anlatmaktadır. Evliya Çelebi, a.g.e., یدی دیوان'a kadar gelmektedir; III, 250'de ayrıca 10 mahallelik bir kaza olduğunu söylediği Dört Divan'dan başka (bugün Gerede kazası, Çağa nahiyesine bağlıdır; Leonhard, a.g.e. tarafından 40 köylük nahiye olarak tanımlanmaktadır), s. 651'de Bolu'nun kazaları arasında Yedi Divan (یدی دیوان) ve Oniki Divan (اون ایکی دیوان)'dan bahsetmektedir. Divân ile birlikte bu yer isimleri hakkında bkz. J.H. Mordtmann, ZDMG, 68, 1914, 139 vd.

Evliya Çelebi'nin de kesin olarak ifade ettiği gibi, bu yörede çoğunlukla Türkmenler ve Yörükler yaşamaktadır[665].

c) Tosya–Amasya

(Tablo 27)

Hacı Kalfa (ve ardından Otter) ve yol güzergâhı kitapları tarafından belirtilen *Kepirbeli* (كپير بلى) geçidi, muhtemelen Derbend (Hacı Hamza'nın batısında, Devrez Çayı kenarında) yakınlarında aranmalıdır[666].

Sarmaşıklı Kaya (صارماشيقلى)[667] Dağı'nda Kızılırmak Nehri'nin daraldığı yerin adı, Kiepert'te tam belli olmamakla birlikte, Sarmaşık olarak verilmiştir. Ancak, nehrin daraldığı bu yer aslında biraz daha güneydoğuda, Osmancık'a daha yakın bir yerde aranmalıdır.

Evliya Çelebi orada bulunan Bektaşi tekkesi[668] ile tanınan Osmancık ve Hacıköy arasındaki Direklibel Geçidi'ni, çok canlı bir biçimde dik bir yamaçta yer alan ve kısmen sarkan kayaların yanından geçen bir geçit olarak tarif etmektedir.

---

[665] Dr. II, 175 ve devamında Evliya Çelebi Tosya, Bolu ve Dört Divan'daki Türkmenlerin lehçelerinden örnekler vermektedir. Evliya Çelebi'nin seyahatnâmesinde farklı birçok dil ve lehçe için birçok örneklerin bulunduğu bu dil örnekleri, Türk lehçelerinde uzman biri tarafından incelenmeyi hak eder.

[666] Djih. 673, satır 33 uyarınca burada 4 hane olduğu söylenmektedir. Diğer belgelerin aksine Berlin, Ms. Or., 4, 1209, fol. 72v'deki yol güzergâhı, *Köprülü* (كوپرولى) adındaki yerden bahsetmektedir.

[667] Evliya Çelebi, başka yerlerde de buradan bahsetmektedir, örneğin Dr. II, 445, satır 9'da Sarmaşıklı Kayabeli (صارماشيقلى قيابلى) olarak. Bkz. Maercker, ZGE, 34, 1899, s. 376'da Hacı Hamza ve Osmancık arasındaki yol üzerinde geçitlerin tarifi.

[668] Bkz. Georg Jacob, *Die Bektaschije in ihrem Verhältnis zu verwandten Erscheinunge, Abh. D. Bayr. Ak. D. Wiss.*, Münih 1909, s. 9. Bektaşiler hakkında genel olarak bilgi için bkz. Tschudi'nin EI, I, 720 ve devamındaki makalesi.

Bunlardan bir kısmını Evliya Çelebi'nin canlı hayal gücüne atfedebilsek de, yolun bugünkü yolun geçtiği ovadan geçmeyip, Osmancık'tan doğrudan dağlardan geçtiğini varsayabiliriz.

Hacıköy'ün değişik bir biçim olarak Hacı Kalfa tarafından verilen *Köse Şaban* (کوسه شعبان)'ın Merzifon Ovası'nın sonunda olduğu söylenmektedir. Evliya Çelebi[669] ise Dankaza [bugünkü Damladere köyü] durağının çok yakınlarında Dankaza'da Köse Şa'bân Paşa (کوسه شعبان پاشا)[670] adında bir kişinin mülkünden bahsetmektedir. *Bulak* (بولاق), hem Evliya Çelebi[671], hem de Hacı Kalfa[672] tarafından Amasya'nın kazası olarak tarif edilmiştir. Yeri, Hacı Kalfa tarafından çok belirsiz bir biçimde verilmiştir[673]. Ancak Gümüş ve Hacıköy yakınla-

---

669 Dr. II, 406, satır 6 = RAS, 22, 414r, birinci satır; Dr. III, 243, satır 2 = RAS, 23, 103r, satır 14; ayrıca RAS 22, 417r, satır 9 (Dr.'de ve Hammer'de eksiktir).

670 Dr. II, 406'da Köşe (کوشه); TschM. 200v aşağıda ve Dr.'de de bunun dışında doğrudur. Muhtemelen Naîma, *Tarih* I, 509, satır 17'ye göre Hicrî 1041/Miladî 1631 yılında, Hüsrev Paşa'nın 1630 tarihli Bağdat kuşatmasından sonra Anadolu'da baş gösteren karışıklıklarda İskilip (اسکلیب)'e derebeylerden biri olarak yerleşen Köse Şa'ban (کوسه شعبان)'dır (Krş.GOR, 5, 132). Naîma I, 637, birinci satırda Kör Şa'ban Paşa (کور شعبان پاشا –bu şekilde!) adında birinin Yenişehir (Tesalya'da Larissa) sancağını timar olarak aldığını belirtmektedir (bu kişi, *Sicill-i Osmanî* III, 148'de adı geçen ve Hicrî 1051/Miladî 1641 tarihinde ölen شعبان پاشا'dır). Yukarıda adı geçen Köse Şa'ban (کوسه شعبان) ile aynı kişi olup olmadığına karar veremedim. *Sicill-i Osmanî* III, 149, birinci satırda ayrıca Kör Şa'ban Ağa (کور شعبان اغا) diye birinden bahseder, ama zaman olarak uygun değildir.

671 Dr. II, 183.

672 Djih. 626, satır 8.

673 S. 626, satır 8'deki tarifte Gümüş (کومش) yakınlarında; yol güzergâhı, s. 628, satır 5'te Merzifon yakınlarında. Ancak, bu yol güzergâhının tam tersine verildiği s. 673, satır 23 vd. yolun Merzifon'un yanından geçtiği söylenmektedir. Leipzig derlemesinde (Üniversite Kü-

rında bir yerde bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu yer, Hacıköy'ün tanımında Kulak Hacıköyü (قولاق حاجی کویی) olarak verilmiş, Evliya Çelebi'de[674] başka bir yerde muhtemelen Bulak Hacıköyü (بولاق حاجی کویی) olarak değiştirilmiştir ki, doğru bir değiştirmedir. Yine başka bir yerde[675] Evliya Çelebi Hacıköy ve Gelgiraz arasına bir Ovacık (اووه جق) eklemektedir. Haritadaki Ovacık ise sanki bu güzergâha hiç uygun değil gibidir. Daha ziyade Hacı Kalfa tarafından aktarılan ve Dankaza ile Gümüş veya Hacıköy arasında bu bölgenin etrafından dolanan güzergâh üzerinde olmasını beklerdik.

Birbirlerinden bağımsız üç tanığımız Hacı Kalfa[676], Evliya Çelebi ve Tavernier ile ayrıca güzergâh kitaplarından anlaşıldığı kadarıyla, yeni seyyahlardan yalnızca verdiği bilgilere göre yeri haritaya eklenen Cumont'un[677] ziyaret ettiği Gelgiraz'ın, Hacıköy ve Amasya arasındaki güzergâhta belirtilmiş olması ilginçtir. Dolayısıyla kervan yolu, bugün Osmancık ve Amasya arasındaki trafiği kendine çeken Merzifon üzerinden değil[678], Merzifon Ovası'nın güneyinden geçiyordu.

Verdiği durak adı bilgileri Tavernier'in verdiklerinden çok daha kesin olan de la Boullaye-le-Gouz, Gelgiraz yerine bunun dışında bilinmeyen Çavuşköy'den (*Chiaoux coi*) bahsetmektedir.

---

tüphanesi 1025, fol. 123v yukarıda) Gümüşabad (کمش اباد) yanında kaza olarak Hacıköy değil, Bulak (بولاق) verilmektedir.

674 Dr. II, 403v, birinci satır = TschM. II, 199v; RAS, 22, 413v, satır 5.

675 Dr. V, 73.

676 Hacı Kalfa'nın katıldığı Erivan seferinden dönüş yoluyla ilgili raporu (Feridun II, 410) da bununla bir araya getirilmelidir.

677 *Studia Pontica*, II, s. 145.

678 Pococke V, 200 vd. (Almanca çevirisi 136)'da *Masouan*; tabii ki tatar postasının güzergâh talimatlarına dayanan Erzurum–İstanbul yol güzergâhında da verilmiştir, *J.A*, IX, 1826, s. 225. Otter II, 339, Amasya ve Hacıköy arasındaki durak için isim vermemektedir.

d) Direklibel'in etrafından dolanmak

Anlaşıldığı kadarıyla Direklibel, kötü hava şartlarından dolayı (kar yağışı) geçilemez veya ordu tarafından işgal edildiğinde kapatılabilen, aşılması zor bir geçitti. Evliya Çelebi, bir yıl içinde her iki engelin de meydana geldiğini belirtmektedir.

α. Defterdarzâde Mehmed Paşa, Direklibel'in etrafından dolanıyor

(Evl., Dr. II, 404 vd.; TschM. II, 200r vd.; RAS, 22, 413 v vd.; Hammer 219 vd)

Hicrî 1057/Miladî 1647–2648 yılının kış aylarında Defterzâde Mehmed Paşa, Erzurum'dan İstanbul'a dönerken, ordusuyla Hacıköy'den (burada قولاق حاجی کوپی, yani muhtemelen بولاق, bkz. yukarıda) gelirken, Direklibel'in kar altında olduğunu gördü. Dolayısıyla bir nevi kar tekerlekleriyle (پاچیله) donattığı bazı cesur kişiler bile bu geçidi aşamıyordu. Mehmed Paşa, çaresizlik içinde, birliklerinde bazı firarlara da maruz kaldıktan sonra, Direklibel'i geçmekten vazgeçmek ve İstanbul'a yürümeye devam edebilmek için, Ankara yoluna ulaşmak zorunda kaldı. Sözde 6 saat sonra vardığı Gümüşköy'e (کموش شهر) yöneldi (bu uzun süreye muhtemelen Direklibel'i geçmek için gösterilen çabalar da dahildir)[679]. Buradan – 5 saat – neredeyse her seferinde Köse Şa'ban Paşa (کوسه شعبان پاشا)'ya ait olup ve muhtemelen Dankaza'nın durağı olan mülkün[680] adının da geçtiği Dankaza (دانقضا کوپی). Buradan bir kez daha kar altındaki Kırkdilim Dağı (قرق دیلیم طاغی)'nı aşmaya çalıştılar. Büyük zahmetler altında (hayvan ve insan kaybı, firarlar ve ancak büyük çabalarla bastırılabilen isyanlar),

[679] Acaba ٦ sayısının ٢ olarak düzeltilmesi mi gerekir? RAS'de gerçi ٦ sayısını vermektedir; TschM.'de anlaşılmamaktadır.

[680] TschM. II, 204r, satır 24 = RAS, 22, 417r, satır 9 (Dr. Ve Hammer'de eksik).

zorlu geçidi aşmayı ve Çorum'a ulaşmayı başardılar. İlk geceyi ormanlık bir vadide geçirdikten sonra, ertesi sabah Evliya Çelebi'nin adını bilmediği bir köye ulaştılar ve sonra da 5 saat – Büyük Bardakçı Köyü (بيوك بارداقچى كوپى) – 4 saat – Çorum sancağına ait Kırkdilim Karyesi (قرق ديليم قريه سى)[681] karargâhına ve Çorum'a geldiler. Kutsal bir mekânın bulunduğu söylenen (muhtemelen Evliya Çelebi'nin Dankaza yakınlarında كوسه شعبان پاشا'ya ait mülkün civarında olduğunu söylediği Bardaklı Baba Sultan باباسلطان بارداقلى'a ait) *Büyük Bardakçı Köyü* (بيوك بارداقچى كوپى) büyük bir ihtimalle yanlış yerde verilmiştir. Varvar Ali Paşa, Dankaza ve Kızılırmak arasında (Dankaza'dan 5 saat) Bardakçı Köyü ile aynı olması muhtemel Bardakçı Baba Köyü (بارداقچى بابا كوپى)'ne temas etmektedir (Evliya Çelebi, orada[682] bu yeri tarif ettiğini iddia etmektedir). Dolayısıyla burada da Büyük Bardakçı Köyü (بيوك بارداقچى كوپى), 5 saatlik mesafeyle birlikte Dankaza'nın hemen arkasına, Kırkdilim Dağı aşılmadan öncesine ait olmalıdır. Yine de Bardaklı Baba (بارداقلى بابا)'ya ait kutsal mekânla birlikte bu yer, dağların ortasında bulunmalıdır: Evliya Çelebi, başka bir yerde[683] bu kutsal mekânı, doğrudan orada Bardaklıbeli (بارداقلى بلى)[684] diye anılan Kırkdilim Geçidi'nin aşılmasına bağlamaktadır.

---

[681] Neşrî, ZDMG, 15, 1861, s. 341, satır 10'da (= Leunclavius, *H.M.T.*, 334, alttan satır 7) Kırk Dilim (قرق دَلم) diye bir yerden bahsedilmektedir. Burada eskiden (Hicrî 794/Miladî 1372) Yıldırım Bayezid ve Sivas kadısı Kadı Burhaneddin arasında bir çatışma olduğu söylenmektedir.

[682] TschM. II, 223v; Dr. II, 445'te eksik.

[683] RAS, 22, 417r; DR. II, 42'de bozulmuş haliyle verilmiştir.

[684] RAS, 22, 417r, satır 4'te Çardıklıbeli (چارداقلى بلى); bunun dışında burada da Bardaklıbeli (برداقلى بابا).

Amasya'dan Ankara'ya giden yola çıkmış olması gereken Mehmed Paşa'nın bundan sonraki güzergâhına tekrar aşağıda değineceğiz.

β. Varvar Ali Paşa, Direklibel'in etrafından dolanıyor

(Evl, Dr. U 443 vd., çok eksik; TschM. II, 222v vd.; Hammer 235 vd.)

Ertesi yıl, Hicrî 1058/Miladî 1648 ilkbaharında, Sivas valisi Varvar Ali Paşa, Tokat'tan bir ordu kuvvetiyle Direklibel'e doğru hareket etti[685]. Emrinde olduğu paşası tarafından Ankara'nın batısındaki Mürted Ovası'ndaki karargâhından, Varvar Ali Paşa'nın yanına gönderilen Evliya Çelebi, paşaya Gelgiraz'da rastladı. Rakipleri olan Köprülü Mehmed Paşa ve müttefiklerinin Direklibel'i, Osmancık Köprüsü'nü ve Sarmaşıklı Kaya (صارمشیقلی قیا)[686] Boğazı'nı işgal ettikleri haberi geldiğinden[687] Varvar Ali Paşa, yolu uzattı ve 7 saat – Dankaza – 5 saat – Bardakçı Baba Köyü (باردقجی بابا کوی)[688], buradan[689] Kızılırmak (منزل ساحل قزل ارمق) üzerinden yoluna devam etti. Bu defa hiçbir zorluk yaşanmadan nehir geçildikten sonra, Çankırı sancağına ait Ayrık Karyesi (آیرق قریه سی) adındaki yerde ordugâh kuruldu. Gerek İskilip, gerekse Osmancık ve Hacı Hamza, *Cihânnümâ*'ya[690] göre Çorum sancağına bağlı olduklarından, nehri geçiş noktasını en azından İskilip ile aynı boylamda, yani şiddetli akıntıların olduğu yerin güneyinde aramak gerekir. Oysa bu, buradan 2 saat içinde Dodurga'ya

685 Tarihî bağlamı hakkında bilgi için bkz. Hammer, GOR, V, 420–429.
686 Dr. II, 445 ortada.
687 Bkz. yukarıda s. 238.
688 TschM. II, 223v, satır 6'da Bardakçı Baba (باردقجی بابا).
689 Saatlerin sayısı Tschudi'de doldurulmamıştır. Dr.'de ise her zamanki gibi boş sâatde (ساعتده) bastırılmıştır.
690 Djih. 625.

(دوردُق قریه سی veya دوڈُرق)[691] ulaşıldığı bilgisiyle uyuşmamaktadır. Ayrıca güneye doğru sapma da fazla uzak olurdu ve Varvar Ali Paşa'nın Köprülü Mehmed Paşa tarafından yolu kesilen Osmancık'ın etrafından dolanarak, İstanbul'a giden yola ulaşma niyetine de pek uygun olmazdı. Lakin Evliya Çelebi'nin belirttiği sancağa da çok güvenmemek gerekir, zira bulundukları yer hakkında hiçbir şüphe olmayan Dodurga ve Kumbaba'nın da Çankırı'ya bağlı olduğunu söylemektedir. Böylece Varvar Ali Paşa'nın Kızılırmak'ı, şiddetli akıntının olduğu yerin kuzeyinde, Teke diye anılan bir yerde geçtiğini varsaymak da zor değildir. Evliya Çelebi'ye göre *Ayrık* (آیرق)'ta gerçekten de Mehmed Şah Dede (محمد شاه دده) mezarını da barındıran bir Bektaşi tekkesi vardı[692].

Yoklamanın yapıldığı Dodurga'dan 3 saat boyunca Kumbaba (قوم بابا تکیه سی)'ya[693] gidildi. Buradan (Evliya Çelebi kuzeye doğru diyor) sözde yine Çankırı sancağına ait olan Türkmen Keskini (ترکمان کسکنی) bölgesine geçilmiştir. Keskin adı, burada Kızılırmak kıyılarında çok yaygındır. Keskin, bugün Kızılırmak ve Delice Irmağı arasında Hacı Kalfa'nın[694] Kal'acık Keskini (قلعه جك کسکنی) adı ile Çankırı'nın kazası olarak andığı kazadır[695]. Kalecik'in güneyinde bulunduğu, ama Kızılırmak Nehri ile bundan ayrıldığını belirmektedir. Tepeli bir arazi olup, 36 nahiyeye sahipmiş ve nüfusunun çoğunluğu Türkmenlerden oluşuyormuş. Ankara–Sivas yol güzergâhın-

---

[691] TschM.'de tam olarak anlaşılmamaktadır, önceki harfin üzerinde bir dama vardır; Dr.'de (دوردق).

[692] TschM.'ye göre; Dr.'de Mehmed Şah Dede (محمد شاه دده) adındaki kutsal yerin yeni bir durak olduğu bilgisi yanlıştır.

[693] Dr.'de buradan Boz Oğlan (بوز اوغلان)'a kadar duraklar eksiktir.

[694] Djih. 645, satır 8 ve 647, sondan bir önceki satır.

[695] Muhtemelen Hacı Kalfa'ya bağlı kalarak aynı açıklamayı, Âşıkpaşazâde'nin Kalecik'i (قلعه جك کسکنی) ile bağdaştıran yayıncısı 89, dipnot 2'de vermektedir.

da da Kızılırmak ve Delice Irmağı arasında olduğunu belirtmektedir[696]. Evliya Çelebi[697], Keskin adında üç kazadan bahsetmektedir. Bunlardan *Keskiniçi* (کسکین ایچی)'yi ayrı bir kaza olarak vermekte ve[698] Kalecik mevkiinde olduğunu söylemektedir. Yine adı geçen Dikik Keskini (دیکك کسکنی)[699] (yani Denek), Kırşehir'in bir subaşılığı gibi görünürken, *Türkmen Kalesi* (ترکمان کسکنی)'nin Kalecik'in subaşılığı ve Çankırı sancağına ait olduğunu belirtmektedir. Keskiniçi (کسکین ایچی) muhtemelen Hacı Kalfa'nın *Kalecik Keskini* (قلعه جك کسکنی) ile aynı yerdir. Kalecik ile bağlantısına rağmen Kızılırmak'ın doğusunda olması gerekir[700]. Bu yer, Denek diye adlandırılmasından dolayı, ikinci Keskin[701] için şüphe götürmez; Türkmen Keskini (ترکمان کسکنی) muhtemelen Kalecik, Çankırı ve Tosya arasında, Kızılırmak'ın batısında, Varvar Ali Paşa'yı bulduğumuz ve birçok Türkmen boyunun dolaştığını düşündüğümüz, henüz az keşfedilmiş bir bölge olmalıdır[702]. Hacı

---

[696] Aşağıda No. 19b β.

[697] Dr. III, 237, satır 4 vd.; TschM. III, 129v; burada farklı nahiyelerin siyasi aidiyetleri hakkındaki liste (bilhassa Bozok sncağının tarifi) pek açık değildir.

[698] Dr. II, 454, satır 12 vd.

[699] El yazmalarında bu şekildedir. Dr.'de daha kötü düzeltilmiştir: Lâdik Keskini (لادیك کسکنی).

[700] Dr. 415'te (bkz. aşağıda No. 19a α) Evliya Çelebi, hiç şüphesiz Kızılırmak'ın doğusunda bulunan Akçakoyunlu ve Koçibaba'nın کسکین ایچی'ye ait oldğunu söylemektedir. Ancak, bu yerlerin Kızılırmak Nehri'nin batısında oldukları konusunda yanılmaktadır.

[701] Evliya Çelebi'nin bu açıklama konusunda haklı olup olmadığı belli değildir. Haklı ise دیکك کسکنی, asıl Keskin'in güneyindeki کسکن ایچی kesimi olabilir.

[702] Evliya Çelebi, Dr. III, 250, satır 9 = TschM. III, 134v; RAS, 23, 105r, sondan önceki satırda Çankırı Türkistan diye anılmaktadır. İlgili yer şöyledir:
Dağıstan ve Türkistan içre kalub Türkistan vilâyetidir.
داغستان وتورکستان ایچره قالوب تورکستان ولایتدر

Kalfa'da Keskin Kazası'nın Kalecik'ten sonra anılmış olması ve Evliya Çelebi'de de kesin olarak Kalecik ve Çankırı ile bağlantılı olarak anılması[703], Keskin adının önceleri daha fazla yeri kapsadığı ve Kızılırmak Nehri'nin her iki kıyısındaki nahiyeleri tanımladığını gösterir. Yoksa bu, Türkmen göçlerinden kaynaklanan bir isim aktarımı mıdır?[704]

Varvar Ali Paşa, Evliya Çelebi'ye göre 10 gün Türkmen Keskini (ترکمان کسکنی)'nde dolaştıktan sonra[705], Karye-i Savlı (قریهٔ صاولی)'da[706] Keskinsu (کسکن صو)'nun kaynağında ordugâhını kurdu. Her iki isim tarafımızca bilinmemektedir. Türkmen Keskini'nin yerini yalnızca tahmini olarak tespit edebildiğimize göre, Keskinsu'nun yerini de tam olarak tespit edemedik. Ancak, Varvar Ali Paşa daha sonra Orta Devrez Çayı'na gittiğinden, Çankırı'nın nehirlerinden biri, muhtemelen batı yönündeki nehir, olabilir. Varvar Ali Paşa, Çankırı ve Devrez Çayı arasında henüz tam olarak keşfedilmemiş bölgeden geçmiş olabilir.

Köprülü Mehmed Paşa'nın Babıâli tarafından Varvar Ali Paşa'ya karşı yapılacak harekâtların serdarlığına getirildiği haberi üzerine, Varvar Ali Paşa ilerlemeye başladı. 7 saat sonra, rakiplerini mağlup ederek, Köprülü Mehmed Paşa'yı

---

[703] Evliya Çelebi, T. III ile ilgili el yazmalarında Çankırı'ya Keskin Kırı (کسکن قری) demektedir. Bir satır sonra (= Dr. III, 250, satır 8) Kalecik'in Keskin bölgesinde bulunduğunu belirtmektedir (کسکن صحرالرده).

[704] Benzer hadiseler, ama farklı boyutlar için bkz. Babinger, *Islam* 12, s. 102.

[705] TschM. II, 224v, satır 11'de bu şekilde verilmiştir. Bu ve devamı Dr.'de eksiktir.

[706] Hammer'de *Sáli*; ancak GOR, V, 424'te *Ssauli* demektedir. Dolayısıyla RAS'de Savli (صاولی) olarak geçer.

esir aldığı Kurşumlu Dağı (قورشوملی طاغی)[707] yamacına geldi. Kurşumlu Dağı (قورشوملی طاغی)'nın yeri hakkında yalnızca Evliya Çelebi'den Çankırı bölgesinde bulunduğunu öğreniyoruz. Daha fazla ayrıntıyı Hacı Kalfa vermektedir.[708] Ona göre *Kurşunlu* (قورشونلو), 35 nahiyesiyle Çankırı Livası'nın bir kazasıdır. Devrez Çayı (نهر دورس)'nın ortasından itibaren başlamakta ve kadısı, Köprülü (کوپرلو) adında bir yerde ikâmet etmektedir. Burasının Alman subaylar tarafından keşfedilen Köprülük olduğundan hiç şüphem olmadığından, Kurşunlu kazasının yeri de bu sayede belirlenmiştir.

Varvar Ali Paşa, Kurşunlu'dan yine Çankırı sancağına ait Boz Oğlan (بوز اوغلان)'a[709] gelmiştir. Burası muhtemelen Çerkeş'teki Bozoğlu[710] ile aynı yerdir. Evliya Çelebi buradan at üzerinde hızlı bir şekilde üç gün içinde Mürted Ovası'ndaki ordugâhında bulunan paşasının yanına döndü[711]. Daha sonra yine bu defa Çerkeş'te İstanbul yoluna ulaşan Varvar Ali Paşa'nın yanına gönderildi ve burada Varvar Ali Paşa'nın İpşir Paşa tarafından mağlup edildiğine tanık oldu.

Varvar Ali Paşa belki Çerkeş'e gitmek için yolu uzattığında, en azından kısmen Hacı Kalfa'nın hakkında Karacaviran yerine Kurşunlu üzerinden de gidilebileceği dediği yolu

---

[707] Hammer'de isim eksik olduğundan, RAS'de de muhtemelen eksiktir. Kurşunlu (قورشونلی) yerine Kurşumlu (قورشوملی) yazması, TschM.'ye özgüdür.

[708] Djih. 647, satır 7.

[709] TschM. ve Hammer'e göre RAS'de bu şekildedir. Dr.'nin tekrar devreye girdiği daha aşağısında, Dr. II, 448, satır 3'te Yüzoğlan (یوز اوغلان) denmektedir. Aynı şekilde Hammer, 237'ye göre RAS; TschM. II, 226r, satır 22 doğrudur.

[710] Djih. 647, satır 4'te bu şekilde de verilmektedir: Bozoğlu (بوز اوغلی).

[711] Evliya Çelebi'nin bu amaçla kuzeye yöneldiği ve Ankara'yı sağında bıraktığı açıklaması yine tamamen yanlıştır. Belki Evliya Çelebi'nin yazısını yazarken, Mürted Ovası'ndan Çerkeş'e yapacağı yolculuğu düşünmüş olmasıyla açıklanabilir.

kullanmıştı[712]. Kumbaba ve Kurşunlu arasındaki yol hakkında olumlu haberlerin yokluğu sebebiyle bu iki nokta arasındaki güzergâh hakkında da fazla bir şey söyleyemiyoruz[713].

γ. Murtaza Paşa'nın Kangırı üzerinden seferi

(Evl., Dr. III, 241 ve 250; TschM. III, 131r ve 134v; RAS 23, 102v f. ve 105r ve v.)

Sivas valiliğinden azledilen Murtaza Paşa, Hicrî 1060/Miladî 1650 yılında İstanbul'a dönüş yolunda Çorum'a gelmiştir. Evliya Çelebi'nin aktardığı güzergâh, bu yolculuğun tamamı gibi bir muamma olup yaklaşık olarak şöyle geçmektedir: Çorum'dan İskilip (اسكليب قلعه سى)'e geçmiş ve buradan da Merzifon'a ulaşmıştır. Buradan sonra ise her zamanki duraklar kullanılmıştır: – Murteza Paşa Çiftliği (مرتضى پاشا چفتلكى)[714] – Gümüşköy – Dankaza Köyü (دانقضا كويى) veya Köse Şa'ban Paşa Çiftliği (كوسه شعبان پاشا چفتلكى)[715]. Evliya Çelebi buradan at üzerinde tek başına uşaklarıyla birlikte Kızılırmak geçidine kadar ilerlemiş ve bir müddet çete reisi Çomar Bölükbaşı (چومار بلوك باشى)'nın eline düşmüştür. Bu olaydan sonra aniden[716] paşayı maiyetiyle birlikte Kızılırmak'ı geçerken görüyoruz. Burada, daha önce Defterdarzâde Mehmed Paşa'da gördüğümüz aynı duraklar karşımıza çıkmakta: Kurdlar Sarayı (قوردلر سرايى) ve Boyalı (بويالى)[717]. Ayrıca bununla doğrudan bağlantılı olarak Çaşnigir Köprüsü (چاشنكير كوپريسى)'nden bahsetmektedir: Bazı ağalar buradan karşıya geçmişlerdir. Dolayısıyla topografya açısından burada diğerinde gördüğü-

[712] Bkz. yukarıda s. 237.
[713] Dolayısıyla bu yolu da haritada işaretlemedim.
[714] Bkz. aşağıda s. 254; Tablo 29.
[715] Bkz. yukarıda s. 239.
[716] Dr. III, 249.
[717] Bkz. aşağıda No. 19a α.

müz aynı zorluklarla karşılaşıyoruz. Bunları yeri geldiğinde daha sonra ele alacağız[718].

Boyalı (بویالی)'dan yola tabii ki tespit edilmesi zor Arslan Paşa Çiftliği (ارسلان پاشا چفتلکی)'ne ve ardından da Çankırı (کانقری veya کنغری)'ya[719] kadar devam etmektedir. Buradan da hiçbir ara durak adı vermeden Tosya'ya devam etmiştir.

Bu yol güzergâhı fazla işimize yaramamaktadır. Çorum'dan Kızılırmak üzerinden[720] İskilip–Çankırı'ya giden bir güzergâh gibi görünmektedir. Merzifon'dan Kızılırmak geçidine kadar Mehmed Paşa'nın bir güzergâhıyla aynı olan, ancak Çorum'un etrafından dolanan bir güzergâhın bozulmuş halidir. Murtaza Paşa'nın gerçek güzergâhının hangisi olduğu tabii ki söylenemez[721]. Murtaza Paşa'nın dönüş yolu hakkındaki raporun tamamı, ileride de gösterileceği gibi, bir sürü uyumsuzluklar ve çelişkiler ile doludur. Burada Evliya Çelebi'nin günlüklerinde daha sonra gelişigüzel anlatımlarla düzeltmeye çalıştığı çarpıtılmış karışık bilgilerden yola çıkmak zorundayız.

Hacı Kalfa[722] yalnızca Tosya'dan Çankırı'ya bir günlük bir yürüyüş mesafesinden bahsetmektedir (burada چانغری). Oysa bu yürüyüş olukça uzun gibi görünmektedir.

---

[718] Bkz. aşağıda No. 19a α.

[719] Dr.'de کنغری; RAS'de کانقری. El yazmalarına göre ayrıca Keskin Kırı (کسکن قری); muhtemelen Evliya Çelebi'nin etimolojik bir görüşüdür.

[720] Şimdiki geçişte (Merzifon ve Çankırı arasında), Evliya Çelebi, Dr. III, 248, fazla kayıp vermediklerini söylemektedir. Yalnızca beş kişi boğulmuştur.

[721] Evliya Çelebi'nin bu raporunu da haritada işaretlemedim, zira faydalı olacak bir yol güzergâhı vermemektedir.

[722] Djih. 673, satır 20; Armain 737 ortada.

e) Amasya–Tokat–Sivas

(Tablo 28)
(a. Djih. 628, Z. I; Norberg, 412 orta; Armain 685; Djih. 673, Z. 6 v.u.; Armain, 737, Z. II v.u.; b. Amasya–Tokat: Evliya Çelebi V, 72 vd.)

Amasya'dan Tokat üzerinden Sivas'a giden yol, farklı bölgelerde süreklilik izlenimi bırakacak oranda belirtilmesinden dolayı, İstanbul'dan doğuya giden büyük kervan yolunun son parçasıdır. Bu, Kuzeydoğu Anadolu yol ağının belkemiğidir. Aradaki doğrudan bağlantıyı oluşturduğu üç büyük şehir Amasya, Tokat ve Sivas'tan gerek kuzeydoğu yönünde Erzincan ve Erzurum'a, gerekse güneybatı yönünde Engürü (Ankara)'ye her iki yönde yol sistemleri oluşturan çeşitli ikincil öneme sahip yollar sapmaktadır.

Sivas'tan Zile'ye giden bağlantı, Artıkova'ya kadar bu yolu kullanmaktadır. Bu yüzden de ilgili yol güzergâhları (Hacı Kalfa ve Evliya Çelebi'de) oraya kadar verilmiştir.

Yol güzergâhı çok sayıda belgelerle oldukça kesin tespit edilmiştir. Ayrıca arazi de değişikliğe fazla imkân tanımamaktadır. Dolayısıyla güzergâhı son yüzyıllardan bugüne kadar pek değişmemiştir.[723] Yalnızca 18. yüzyıldan itibaren sanki Tokat–Sivas yolu için Yıldız Suyu ovasından Kargın üzerinden geçen yol, Çamlıbel üzerinden geçen yola tercih edilmişti[724].

Yol güzergâhının farklı güvenilir kaynaklar tarafından genel olarak kesin bir şekilde tanımlanmasına rağmen, yine de sıkça zorluklar çıkmakta ve böylece bazı sorular cevaplanmadan kalmaktadır.

---

[723] Eski yol bugün modern bir yolla değiştirilmiştir.

[724] Örneğin Otter, Sestini (*Voyage de Constantinople à Bassora en 1781*, Paris, l'an VI, s. 54 vd.) ve modern Arap seyyah Alusi, 1851; el yazması Berlin c. arab. 6154 (Ahlwardt V, s. 444; Pm 618), fol. 18r vd. ve 43v vd.; baskı, Bağdat 1923, I, s. 33 ve II, s. 24; muhtemelen Berlin'de bulunan 1727 tarihli güzergâh talimatında da vardır.

Yavuz Sultan Selim'in yürüyüş güzergâhının durakların sırası doğru değilmiş gibi görünmektedir. Amasya ile başlar ve – Geldiklan? (كلدكلان) – Kazabad Baş Köyü (قازاباد باش كوپى) – Orta (=*Kazabad – قاز اباد) – Çinganlubel (چنكانلو بيل) – Artıkova'daki yerler, vs. diye devam eder. Geldiklan (كلدكلان) muhtemelen haritadaki *Geldiken* olmalıdır (Kaz Gölü'nün doğusunda)[725]. Bu yer, doğru yere yerleştirilmiş ise Amasya'dan hemen sonra durak olarak uygun değildir. Bu yol, bir ordu seferi için fazla uzun olurdu. Buna karşın Amasya'dan sonra ilk durak olarak, üçüncü durak olarak verilen ve büyük bir ihtimalle Çengel Boğazı (Evliya Çelebi, چنكللى بل) olduğunu düşünebileceğimiz (چنكانلو بيل) olabilir. Kazovası için belirtilen, ancak üçüncü durak olarak (كلدكلان)'ın da eklendiği iki durağın dağılımı biraz zorluk çıkartmaktadır. Bu yer, haritaya göre Kazovası'nın ortasında bulunmaktadır. Bunun yanına neden ayrıca "Kazovası'nın ortası" diye bir durağın eklendiği muammadır. Kazovası'ndaki Başköy'ün Turhal'da bulunduğunu, sözde "Kazovası'nın ortasında" bulunan durağın ise Tokat'a yakın olduğunu, ancak (كلدكلان)'ın iki şehir arasında yerine daha sonra Pazarköy'ün geldiği bir durağı temsil ettiğini varsayarak, deneme olarak (كلدكلان)'ı iki durağın arasına ekledim. (كلدكلان)'ın anlaşıldığı kadarıyla Tokat ve çevresini gayet iyi bilen van Lennep'ten[726] kaynaklanan kaydı acaba doğru mu? Yeşilırmak'ın sol (güney) kıyısında bulunduğu bilgisi (Pazarköy gibi), bu güzergâha pek uygun değildir.

---

* Yazar, Orta'nın Kazabad olduğunu düşünmektedir (Editör).

[725] Geldiklan (كلدكلان), Hacı Kalfa'da, alttan satır 4'te Amasya'nın kazalarından biri olarak verilmiştir; s. 629'a eklenen Anadolu haritasına da işaretlenmiştir.

[726] Henry J. Van Lennep, *Travels in little known parts of Asia Minor*, Vol. I, Londra 1870, Harita II, Bölüm V (s. 113) *Geldighen* yazılmıştır.

Yürüyüş güzergâhı bu yolda biraz belirsiz olup kısmen daha sonra oluşturulmuş gibi bir izlenim bırakmaktadır. Bunun sebebi bilhassa Kazovası ve Artık Ovası'nda biri *Başköy*[727], diğeri de *Ortaköy*[728] olmak üzere iki durağın belirtilmiş olmasıdır. Resmî ruznâme burada düzgün tutulmamış olabilir.

Yine de Kazovası'ndaki Başköy, de la Boullaye-le-Gouz tarafından da belgelenmiş olup Turhal yakınlarında bir yerde olması gerekir[729]. Bizim için Yavuz Sultan Selim'in yol güzergâhı, bir taraftan Çamlıbel (قورت بلى *Kurtbeli*)'in ve Yıldız Irmağı'nın *Günbet Suyu* –(كنبد صويى) eski adlarını öğrenmemizi sağlayan, diğer taraftan da daha yeni yazarlarda Ardova veya Artukova (آرتق اووه) diye adlandırılan yerin eski bir Türk adı olan Ortok ile bağlantılı olduğunu bildiren endeksinden dolayı çok önemli bir kaynaktır[730].

Gerek Hacı Kalfa'nın (tabii ki Sultan IV. Murad'ın yol güzergâhlarına uygun olarak), gerekse Evliya Çelebi'nin tüm diğer güvenilir kaynaklara karşın sundukları İnepazar ve Pazarköy adındaki yerlerin adları göze çarpmaktadır. Bu, Evliya Çelebi'nin Hacı Kalfa ile uyum sağladığı nadir noktadan

---

[727] Geldiklan (كلد كلان)'ın arkasına eklenen ve genelde resmî evraklarda halk dili olan ova (اووا) kelimesinin yerine kullanılan abad (اباد) kelimesi, كلدكلان'ın Kaz Ovası'nda (قازاباد) bulunmadığına mı işaret ediyor?

[728] Kazabad vasatında (قازاباد وسطنده) ve Artukabad Orta Köyü (ارتوغ اباد اورته كوىى) bağdaştırılabilir mi? Kazovası'nın kuzey kenarında gerçi Ortaköy (Geldiken'in karşısında) diye bir yer vardır, ama güzergâha ait olduğunu sanmıyorum.

[729] De la Boullaye-le-Gouz, Başköy'ün ve Turhal'ın aynı yer kabul edilmesine karşı çıkmakta ve Başköy'ün sağında *Herkar* (ki bu, büyük bir ihtimalle Turhal'dır) diye bir şehrin görüldüğünü söylemektedir.

[730] Karşılaştırma için Hacı Kalfa'da Artuk (ارتوق). Ard Ova biçimi, Osmanlılarda pek görülmemektedir.

biridir[731]: Buna göre Kazovası'nda[732] bugünkü Pazarköy *İnepazar*[733] diye adlandırılırken, bugünkü İnepazar'ın adı da *Eski İne*, *Eski Ezine*[734] veya buna benzer bir şekilde adlandırılıyordu. Sultan IV. Murad'ın hem Hacı Kalfa, hem de Evliya Çelebi tarafından kullanılan yol güzergâhı belki de yer isimlerinin o dönemdeki durumunu yansıtıyordu.

Hacı Kalfa'nın ve Evliya Çelebi'nin raporları için Newberie'nin raporu da önemlidir: Hacı Kalfa'nın Tekyeler (تکیه لر) diye andığı yolun değişik bir biçimi olarak, Newberie'nin raporunda, bugünkü İnepazar'ın yakınlarında (belki karşısında) bulunması gereken *Tackia* adlı yeri buluyoruz. Evliya Çelebi'nin Dadoy Karı Köprüsü (دادوی قاری کوپریسی) diye adlandırdığı yer de Newberie'de *Dadow* olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ikisinin raporlarından bu yerin yaklaşık konumu olarak Çekerek Suyu'nun Tozanlı (Yeşilırmak) ile birleştiği yer anlaşılmaktadır[735].

---

[731] Benzer bir hadise (*Güvercinlik*) için bkz. yukarıda s. 157 ve devamı.

[732] Evliya Çelebi'de Kazovası (قاز اوواسی); yakınlardaki Kaz Gölü, Evliya Çelebi, V, 68, satır 20'de Kadı Gölü (قاضی کولی) diye adlandırılır.

[733] IV. Murad'a göre *Ezine Pazarı*. Aynı biçim, bugünkü İnepazar için de talep edilmektedir. Örneğin Ezine Pazarı (ازینه بازاری) olarak, daha yeni Arap seyyah Alusi (1851 yılında yolculuk yapmıştır) tarafından, Berlin, c. arab. 6154 (Ahlwardt V, s. 444), Pm 618, fol. 20v ve 42r (baskı Bağdat 1293, I, s. 35 ve II, s. 16). Ayrıca A.D. Mordtmann, *Das Ausland*, 1863, s. 767 vd. (ayrıca bkz. Barth'ın yolculuğu: *Pet. Mitt.*, Tamamlayıcı Kitap, Gotha 1860, 26 aşağıda); İne ve Ezine'nin değiştirilmesi hakkında bkz. Tablo 21, dipnot 3.

[734] Bu adın Hacı Kalfa'da görülen bozulmuş değişik biçimlerine bakınız. *İne* ve *Ezine* hakkında yukarıdaki dipnotu karşılaştırınız.

[735] Evliya Çelebi'nin raporu belirsiz ve çelişkilidir. Krş. V, 72 ve devamındaki yol güzergâhı ve V, 68, satır 21 vd. Burada Çekerek Nehri ağzında iki köprüden bahsetmektedir (burada چکرکه صویی); bu köprüden başka (Newberie'de *Dadow*) bir de *Ceylan Köprüsü* (جیلان کوپریسی).

Güneyden Tokat'tan önce son durak olarak Tahtoba da (krş. Hacı Kalfa), Tavernier'in[736] *Taquibac* olarak adlandırdığı yer olabilir.

f) Osmancık'tan Ladik üzerinden Niksar'a

(Tablo 29)
(a: Evl. Dr. II, 389 vd.; RAS 22, 406v vd.;
Hammer 209 vd. b: Ulak olarak Evliya Çelebi Dr. V,
4. c: daha kısa Djih. 628, 1. Z.; Norberg II, 414 yukarıda)

Üç büyük şehir Amasya, Tokat ve Sivas üzerinden geçen ana yolun yanında, Osmancık'tan sonra, en azından Hacıköy'de, ana yoldan sapan ve Niksar üzerinden geçen yol da çok kullanılıyormuş gibi görünmektedir. Evliya Çelebi, Defterdar Mehmed Paşa'nın maiyetinde Miladî 1647/48 yılı kışında Erzurum'dan dönerken bu yolu tercih etmiştir. Lakin paşa, Direklibel'i aşamadığı için kuzey yolunu takip etmekten vazgeçmek ve Ankara'ya giden yola sapmak zorunda kalmıştı[737].

Evliya Çelebi'nin verdiği çok sayıda yerler genelde bilinmeyen yerlerdir[738]. Ancak, görünüşe göre, yol güzergâhının

---

[736] Tavernier I, 103 (Alman baskısı I, 39), İzmir'den Tokat'a yolculuğunun son durağı olarak.

[737] Bkz. yukarıda s. 241.

[738] Boğazkesen ve Niksar arasındaki *Kazankaya* adı şüphelidir, zira bunun dışında da bilinen bir yer ismidir [Evliya Çelebi'nin de ziyaret ettiği, Zile ve Çorum arasındaki Çekerek Suyu üzerinde geçiş noktası]. Ayrıca Taylor'a göre (JRGS 38, 1868, s. 295), Şebinkarahisar'ı sahilden ayıran dağların adı böyledir. Evliya Çelebi'de bahsi geçen كوركوى, Cumont'un Kerköy'ü olabilir. Burada işaretlenmiş, ancak Evliya Çelebi'nin haberdar olmadığı manastır, Cumont'a göre (Franz & Eugen Cumont, *Studie Pontica* II, s. 146) 1786 yılında inşa edilmiştir.

Ladik ve Niksar arasından önce güneyden Ladik Gölü'nün[739] yanından ve daha sonra Sepetli Su Vadisi'nin kuzey yönünden geçtiği anlaşılmaktadır.

g) Amasya ve Tokat'tan Niksar'a

İran'a giden büyük kuzey kervan yolunun başındaki parçayı tamamlamak için, buraya Amasya'dan ve Tokat'tan Niksar'a giden bağlantı yollarını da eklemek istiyoruz.

α. Amasya'dan Niksar'a

Anlaşıldığı kadarıyla Amasya'dan Niksar'a giden normal yol, öncelikle Yeşilırmak'ın (Tozanlı) sol kıyısından Sonisa'ya [bugünkü Uluköy] kadar uzanıyordu. Buradan kervan yolunun kuzey koluna ulaşılıyordu. İbn Battuta[740] da muhtemelen bir şekilde Gümüşhane (كُمش)'ye [741] doğru yoluna devam etmek için, Amasya'dan Sonisa (سُونُسى)'ya kadar gelmiştir. Çaldıran seferinden dönerken[742], Amasya'da kış karargâhına çekilen Yavuz Sultan Selim de aynı yolu kullanmıştır. Sonisa ve Amasya arasında durak olarak *Tahtacı* (تختاج) durağı verilmektedir.

Evliya Çelebi[743] ise Amasya'dan doğrudan doğuya doğru dağları aşarak geçen bir yoldan bahsetmektedir (bkz. s. 1*).

Ana durak kesin olarak belirlenemediğinden[744], güzergâhı tam olarak tespit edilememektedir[745].

---

[739] Evliya Çelebi'de bahsi geçen Hamid (حميد) haritada Hemitsh olabilir mi?

[740] İbn Battuta II, 292 vd.

[741] Ya da Gümüşköy?

[742] Feridun I, 407.

[743] Evliya Çelebi, Dr. II, 194; TschM. II, 92r vd.; RAS 22, 324v; Hammer 102.

[744] Evliya Çelebi'de bahsi geçen ايزك veya ايزل, haritadaki Eksel ile aynı olabilir mi?

β. Tokat'tan Niksar'a

Batıdan doğuya giden kervanlar tarafından daha nadiren kullanılmış olması muhtemel bu güzergâh için, elimizde 1727[746] tarihli Berlin basımı yol güzergâhı mevcuttur. Bu güzergâhta tek durak olarak Tokat ve Niksar[747] arasında Karakaya (قره قیا) durağı verilmiştir.

Örneğin Makarius[748] gibi, kıyıdan Tokat'a ve tersine gidip gelen seyyahlar bu yolu muhtemelen daha sık kullanmışlardır. Makarius'un güzergâhı şöyledir: Ünye (*Oenoos*) – dönemin celalîsi Abaza Hasan Paşa'nın topraklarında 3 gün – Türkçesi *İli Veârâsi* diye adlandırılan büyük bir nehri (Tifi Suyu olmalı) geçtikten sonra, Hristiyan yerleşimi olan *Argosti* – *Niksar* – Kelkit geçişi (*Eddib*, yani الذءب)[749] – Hristiyan yerleşimi olan *Omala* – *Comana* harabelerinin yanından (Aziz Krizostomus'a dair hatıralar) – Tokat (*Tocat*). Başka yerler de verilmesine rağmen, Berlin basımı yol güzergâhıyla aynıdır.

16. KASTAMONU'YA

(Djih. 673, Z. 18 vd.; Armain 737, Z. 16.)

Hacı Kalfa, Kastamonu'ya giden ve her ikisi de Gölbaşı'nda, yani Demirciler'deki küçük göllerde büyük yoldan sapan iki yoldan bahsetmektedir.

---

[745] Amasya'nın doğusundaki dağların tamamının, Amasya'dan Tokat'a giden yol üzerindeki Çengellibel'den adını aldığını hatırlatmak isterim.

[746] Berlin, Ms. Or. 4, 1209, fol. 72v.

[747] Her iki yöndeki mesafe 6 saat.

[748] Makarius II, 9, s. 437 vd.

[749] Ermenice *gail-git* (Kurt Ayağı) kelimesinden çeviri (ayrıca krş. nehrin antik adı: Lycus).

a) Safranbolu üzerinden (s. 1*).

Sorgun adı muhtemelen aynı adlı kasabayı değil, ilgili nahiyeyi[750] ya da bunun merkezi olan Daday'ı tanımlamaktadır.

Hacı Kalfa'nın burada Safranbolu için kullandığı *Borlu* adı (bunun dışında[751] Zağferanborlu – زغفران بورلى), İbn Battuta'nın[752] da Borlu (بُرْلو) ile Safranbolu'yu kastettiğine dair bir kanıttır.[753] Böylece İbn Battuta'nın Bursa'dan Karadeniz'e yolculuğu da esas olarak açıklığa kavuşmaktadır[754]. Bu sayede yolculuğu 16. ve 17. yüzyıldan kalma Osmanlı güzergâhlarıyla belgelenebilmektedir. İbn Battuta'nın geçtiği yolların daha sonra *Cihânnümâ*'da verilen birçok yolla aynı olduğundan hiç şüphem yoktur.

b) Araç üzerinden (s. 1*)

Güzergâh, Bayındır'da ancak Tosya'ya giden yoldan sapmaktadır. Karşılaştırma için Leipzig basımı yol güzergâhına

---

[750] Krş. Kastamonu'nun batısındaki bölgenin Kiepert'in haritasında Sorgunka Toprak olarak tanımı.

[751] Djih. 651, satır 17 ve 653, satır 15; yalnızca s. 629'da yayıncısı İbrahim tarafından temin edilen haritada Zağferanbolu (زعفران بولى) yazılıdır. Eski Osmanlı yazarlarında Safranbolu'ya Taraklıborlu (طراقلى بورلو) denmektedir (örneğin Anonymus Giese s. 34, satır 14, [karşılaştırma için değişik varyasyonlar] = Âşıkpaşazâde s. 72, satır 16; yine aynı yazar s. 104, satır 1 vd.). Mostras 121'de زعفران بولى'nun değişik biçimi olarak طراقلوى بولى verilmiştir. Karşılaştırma için ayrıca Hans Lewenklau von Amelbeurn, *Neuwe Chronica Türckischer Nation*, Franckfurt am Mayn 1595, s. 217 ve devamında *Tarachi Borli*. Taraklı hakkında eski Osmanlıca Taraklı Yenicesi (طراقلى يكيجه سى), bkz. Tablo 24 ve yukarıda s. 232 vd.

[752] *Voyages d'Ibn Batoutah*, editör, Defrémery et Sanguinetti, II, 340.

[753] Boyalı ile bağdaştırmaya çalışan yayıncıların aksine Hacı Kalfa'nın bahsettiği Borlu'nun yalnızca Safranbolu olabileceği, haritaya bakıldığında ilk bakışta anlaşılabilir.

[754] S. 347'de Zâviye-i azîme (زاوية عظيمة) dışında Kastamonu'dan Sinop'a giden yol üzerinde.

da başvurulabilir[755]. Burada Viranşehir'in ilk durak olarak gösterilmesi, Kastamonu'ya giden iki yolun bozulmasına dayanması gerekmez: Viranşehir çok geniş kapsamlı ve yalnızca bu güzergâhta kastedilmiş olması mümkün Viranşehir Pazar için kullanılmayan bir kavramdı[756]. Kiepert'in haritasında Hacı Kalfa'nın (صرت) diye adlandırdığı yerle bağdaştırdığımız Sirp adı da Leipzig basımı yol güzergâhında Viranşehir ve Hacılar Obası arasında zor geçilebilen (صرب, okuma hatası, *sarp* yerine Sirp okunmuştur) bir geçidin mevcut olduğuna dair bir açıklamayla verilmiş olup, yazılı bir taslağın mevcut olduğunun en iyi kanıtıdır. Kiepert'in haritasındaki kayıtlar, kısmen belirsiz olabilir.

Gerçi Mehmed Âşık[757] ve Evliya Çelebi[758] de Kastamonu'ya yolculuk etmişlerdir, ancak birincisi, yol üzerindeki, Kastamonu ve Gerede arasındaki, ara durakları vermezken, Evliya Çelebi yalnızca Kastamonu yolculuğunu anlatacağı bölümün başlığını verir.

c) Kastamonu'dan doğuya (s. 1*).

Bu bölge için iki yol güzergâhımız var. Biri Mehmed Âşık'ın[759] aktardığı Samsun güzergâhı, diğeri ise Leipzig basımı yol güzergâhı kitabında[760] verilen Amasya–Tokat güzergâhıdır. Her ikisi Boyabat'ta birleşmektedir. İkinci güzergâh,

---

[755] Leipzig, ÜK, cod. Or. 1025 (büyük bir ihtimalle Sultan III. Mustafa döneminde), fol. 118v.

[756] Mostras'ın dönemlerinde (bkz. s. 178), Viranşehir diye bir liva mevcuttu.

[757] Viyana el yazması, Mxt. 314, fol. 250r.

[758] Evliya Çelebi, Dr. III, 252; TschM. III, 136r; RAS 23, 103r; TschM.'de başlıktan sonra neredeyse dört satırlık bir boşluk mevcuttur.

[759] Mehmed Âşık iki kez (Hicrî 992 /Miladî 1584 sonu ve Hicrî 993/Miladî 1585 başı) Canik (جانيك)'ten Kastamonu'ya gitmiştir. Sivas eyaletine bağlı Canik sancağı hakkında bilgi için bkz. Djih., s. 623; EI, I, 1058.

[760] Leipzig, ÜK, c. or. 1025, fol. 118v.

Leipzig yol güzergâhında belgelendiği gibi, Gök Irmak vadisinden ve daha sonra Kızılırmak boyunca değil, tepeler üzerinden geçerdi. Hacı Kalfa[761] ve Evliya Çelebi[762], Bafra'da Kızılırmak üzerinden ahşap bir köprünün geçtiğinden bahsetmektedirler.

Evliya Çelebi[763], yukarıda bahsedilen yolculuklardan sonra da Kastamonu'nun ötesine yolculuklarda bulunmuştur: Bakır Küresi (باقر کوره سی)[764], Devrekani (دوره کانی) [765] ve Taşköprü'den (کوپروطاش) bahsetmektedir. Ancak, bu yerlerin tarifini bize borçlu kalmıştır.

17. MERZİFON'DAN VEZİRKÖPRÜ ÜZERİNDEN TOSYA'YA (S. 2*)

(Evl. Dr II, 399 vd. [bozulmuş]; TschM. II, 197 v vd.; RAS 22, 411r–413r; Hammer 216 vd.)

Defterdarzâde Mehmed Paşa, Hicrî 10 Muharrem 1058/ Miladî 6 Şubat 1648 tarihinde Erzurum'dan dönüşü sırasında, Evliya Çelebi'yi bir haberle Köprü'ye[766], yani bugünkü Vezirköprü'ye, ünlü Köprülü Mehmed Paşa'nın yanına göndermiştir.

---

[761] Djih. 623, sondan önceki satır.

[762] Evliya Çelebi, Dr. II, 77, satır 7 vd.

[763] Evliya Çelebi, Dr. III, 252.

[764] Âşıkpaşazâde 104, satır 15 ve 155, satır 11'de böyledir; Djih. 648, satır 19'da کورهٔ نحاس; bugünkü resmî adı da böyledir; karşılaştırma için Mostras, s. 154.

[765] Dr.'de دورو کان; Osmanlı yazarlarında genelde دورکان (Âşıkpaşazâde 157, satır 18; Sami Q.A. III, 2175).

[766] Hacı Kalfa, Djih. 625, alttan satır 4 ve 628, satır 9'da Vezirköprü'yü *Kedagra* (کده غره) veya *Gidakra* (کده قره) adı ile anmakta, ikinci isim olarak ayrıca *Köprü* (کوپری) demektedir.

Âşıkpaşazâde'nin[767] de bahsettiği Koca (*Koca* veya قوجه قیا *Kocakaya*) Kalesi'nin tam yeri belli değildir. Evliya Çelebi, burasını doğal bir kale olarak tarif etmektedir; acaba haritadaki Berg Quale (dağ kalesi) ile burası mı kastedilmişti?

Kiepert'in haritasında Evliya Çelebi tarafından verilen durakların yerleri kesin değildir. Evliya Çelebi'ye göre *Kunduz Dağı* adı, haritada gösterildiğinden çok daha geniş kapsamlı bir anlama sahipmiş gibi görünmektedir. Hacı Kalfa[768], Zeytin ve Kargı kazaları arasında Kızılırmak üzerinde muhtemelen Evliya Çelebi'nin de kullanmış olduğu bir ahşap köprüden bahsetmektedir.

18. ANKARA'YA

Kuzey Anadolu'nun başkente en yakın önemli şehri olan Ankara güzergâhları için de daha eski ve daha yeni tabakalar arasında bir ayrım yapabiliyoruz. En eski yol Heinrich Kiepert[769] tarafından da vurgulandığı gibi, Eskişehir üzerinden Bursa'ya yönelirken, Beypazarı üzerinden İstanbul'a yönelen yol, daha yeni tarihlidir. Yolun tarihi hakkında çeşitli raporlar değerlendirildikten sonra, şunlar söylenebilir: Daha eski zamanlarda, tabii ki Eskişehir üzerinden geçen güzergâhında Ankara'dan öteye giden uzantısıyla, Osmanlı payitahtını kuzeydoğunun büyük şehirleri Amasya ve Tokat'a bağlardı. Fatih Sultan Mehmed'in 1473 yılında Uzun Hasan üzerine yaptığı seferde, bizim bu yolumuzu kullanmak istediğinde, İstanbul'dan önce Bursa'ya geçmiş olması, İstanbul'un

---

[767] Apz. 114, satır 7 ve devamında *Kocakayası*'ndan Osmancık nahiyesindeki Zeytun'da sağlam bir kale olarak bahsetmektedir. Bu bilgi, Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiyle bağdaşmamasına rağmen, her iki yerin aynı olduğuna inanmak isterim.

[768] Djih. 626, birinci satır. Yerin adı olarak Djih. Dr.'de حای verilmiştir.

[769] *Globus* 52, 1887, s. 235.

fethinden sonraki ilk on yıllarda uygun bir yol ağının mevcut olmadığının göstergesidir[770]. Ankara'ya giden yolun en eski güzergâhının belgesi olarak elimizde Busbeek'in 1555 yılında yaptığı elçilik yolculuğunun raporu vardır. Hacı Kalfa da bu yolu Busbeek ve refakatçisi Dernschwam ile neredeyse aynı haliyle tanımaktadır.

Bu arada Bursa'dan Karadeniz'e giden yol kullanılarak (Mudurnu üzerinden Bolu'ya giden eski güzergâh)[771], İstanbul ve Ankara arasında Beypazarı üzerinden daha doğrudan bir bağlantıyı oluşturan yeni güzergâh oluşmuştu. Bu yolun en eski belgesi, oldukça belirsiz ve şüpheli de olsa, Busbeek'ten kısa bir süre sonra Diyarbakır, Malatya, Sivas'tan Ankara ve Beypazarı üzerinden İstanbul'a giden ve Hicrî Recep 964/Miladî Mayıs 1557 tarihinde buraya varan deniz kahra-

---

[770] Dr. J.H. Mordtmann'ın dikkatimi çektiği, ancak ne Hammer, ne de Zinkeisen tarafından aktarılan önemli bir kaynak olan *Compendio di M. Marco Guazzo Padouano de la guerre di Mahometto gran Turco fatte con Venetiani, con il Re di Persia, & con il Re di Napoli, & quelle di suo figliuolo Baiasit fatte co' l vaiuoda de la valachia, & con il soldan del Cairo, con la morte del Magnifico Bertoldo, & altri gran Capitani, opera nouamente reuista, corretta, & con gran diligentia ristampata*, Venedik MDLII (1552), s. 16v'ye bakınız. Yol güzergâhı aynen şöyledir: *Scutari* (Üsküdar) – *Nicomedia* (İzmit) – *Prusia* (Bursa) – *Auguri* (Ankara) – *Amasia* (Amasya) – *Tocat* (Tokat). Hammer, GOR, II, 118 ve ona göre Zinkeisen II, 352, muhtemelen daha sonraki tarihçilere göre (Saadeddin, Solakzâde) şöyle bir yol güzergâhı vermektedirler: Üsküdar – Yenişehir – Beypazarı – Kazova (Tokat'ta) – Sivas, ki bu güzergâh bilhassa Beypazarı'ndan dolayı mümkün değilmiş gibi görünmektedir: Âşıkpaşazâde s. 177 ve Leunclavius, *H.M.T.* 588. *Neuwe Chronica* 26'da hiçbir güzergâh verilmemiştir. Neşrî ve İdrisî'ye erişemedim.

[771] Bkz. yukarıda s. 232.

manı Seydi Ali'nin[772] belgesidir. Yeni yol, şimdiki kesin halini 17. yüzyıl başlarında Nasuh Paşa'ya[773] borçlu olup, Köstebek ve Nallı Han duraklarını kuran veya donatan da aynı paşa olmuştu[774].

Bu yeni kervan yolu zamanla İstanbul ve Ankara arasındaki trafiğin tamamını kendine çekerken, Eskişehir üzerinden geçen eski yol zamanla bozuldu ve unutulmaya yüz tutarak, artık yalnızca Eskişehir ve Ankara arasındaki yerel trafiğe; ayrıca İzmir ve bir tarafta Bursa ile diğer tarafta Ankara arasında çok sık olmayan trafiğe hizmet vermeye başladı. Güzergâhı belirsiz hale geldi. Daha sonraki zamanlarda Eskişehir'den Ankara'ya veya tersine yolculuk eden seyyahların da gitgide yeni yolun etkisi altına girdiklerini görüyoruz. Newbe-

---

[772] Seydi Ali Reis, *Mir'ât ül-memâlik*, İstanbul 1313, s. 96. A. Vambery, *The travels and adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reis*, Londra 1899, s. 104 ve devamı. Seydi Ali, Beypazarı ve İzmit arasında durak olarak Bolu'dan Mudurnu'ya giden yol üzerindeki tüm durakları vermektedir. Bunun mümkün olmamasının dışında, her zamanki anlatım tarzına da uymamaktadır. Sanırım, o dönemlerde İstanbul'da çok bilinen bu güzergâhı bir yerlerden kaleme aldı. Raporu, yola hangi noktada saptığına dair bir belge olarak değil, yalnızca Ankara'dan Beypazarı üzerinden Bolu yolunu kullanarak İstanbul'a geldiğinin belgesi olarak kullanılabilir.

[773] Sultan I. Ahmed zamanında Hicrî 1020/Miladî 1611 yılından itibaren üç yıl sadrazamlık yapmıştır.

[774] Hacı Kalfa, her ikisine de Nasuh Paşa Hanı (نصوح پاشا خان) demektedir. Evliya Çelebi de her ikisinin Nasuh Paşa tarafından kurulduğundan söz etmektedir (Dr. II, 458 ve devamında نظیف پاشا, TschM. II, 234r'de doğru) ve IV. ciltte Hacı Kalfa gibi Nallı Han'dan bahsetmektedir (W. 4r; Dr. IV'te yukarıdakiyle aynı hata; Evliya Çelebi'nin Dr.'sindeki نظیف ile ilgili karşılaştırma için: Hans Jacob Ammann, *Reiss ins Globte Land*, Zürih [yeni baskı] 1919, s. 44'te ismini *Nassuff Bascha* olarak duymuştur).

rie'nin zamanında yeni yola Ayaş'ta[775], Paul Lucas[776] ve Tournefort[777] zamanında ise Beypazarı'nda ulaşılmaya çalışılıyordu.

Anadolu'nun yakın zamanda ulaşımındaki gelişiminin en yeni aşaması olan demiryolu döneminde, neredeyse Busbeek'in eski hattının kullanılmaya başlanması ise ilginçtir.

a) Eskişehir üzerinden

(Tablo 30–31)
(Djih. 673 geçici Z.; Armain 738 yukarıda)

Bu güzergâh, Eskişehir'e kadar İzmit–İznik–Yenişehir üzerinden gelen ordu yolunu kullanmaktadır. Eskişehir'den itibaren Beypazarı üzerinden geçen yeni kervan yolunun ortaya çıkmasıyla birlikte zamanla unutulmaya yüz tuttuğundan ve yerleşim şartları, bilhassa Sakarya Nehri ve Ankara arasındaki kesimde, her yönden oldukça değişikliğe uğradığından, son kısmını tespit etmek biraz zor olduğu gibi, Sakarya Nehri üzerinden geçilen yer bile belirsiz kalmak zorundadır[778].

---

[775] Newberie'nin (s. 1419) 1581/1582 tarihli yol güzergâhı şöyledir: Ayaş (*Aash*) – batıya akan bir nehir üzerinden – dağlarda Karaçam (*Garacham*) adında bir köy – *Chambelle* Dağları üzerinden – Gaye (*Gaye*) – *Carralla*; buradan itibaren Busbeek–Dernschwam'ın güzergâhı (Tablo 30).

[776] Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, 133 ve devamı.

[777] Tournefort II, 464 ve devamı. Carsten Niebuhr'un keşfettiği, ama daha sonra Eskişehir'in güneyinde etrafından dolanan güzergâh da aynı yol olabilir (Carl Ritter, *Erdkunde*, 18. cilt, 555).

[778] Ainsworth'un bahsettiği ve Kiepert'in haritasına Muslim olarak işlenen *Maslü*'nün yukarıda adı geçen *Muhat* geçiş noktası ile aynı olduğunu düşünmüyorum (krş. Dernschwam içinde: Babinger, s. 296, dipnot 71).

Birinci kısmıyla bilgili olarak bir taraftan *Cihânnümâ*, diğer taraftan da Busbeek–Dernschwam iki farklı güzergâh vermektedir. Ancak, her iki güzergâh da birbirlerinden çok da uzak değildir. *Cihânnümâ*, Eskişehir güzergâhını atlarken, Newberie'nin ve kısmen Tournefourt'un güzergâhlarıyla da birleşen Busbeek–Dernschwam güzergâhı, Eskişehir'in kuzeyinden geçmektedir[779]. Eskişehir'in etrafından dolanan yol, 16. yüzyıl içerisinde daha da genişletilmiştir[780]. Hacı Kalfa'nın ve Busbeek–Dernschwam'ın güzergâhları, Porsuk Çayı[781] üzerindeki At Köprü'den[782] itibaren birleşerek, Ankara'ya uzanmaktadır.

b) Beypazarı üzerinden

(Tablo 36)
(a: Evliya Çelebi Dr. II, 455 vd.; Hammer 239 vd. b: Evl. Dr. IV, 4 (kısa); W. 4r; c: Djih. 674, Z. 9; Armain 738 aşağıda)

Yerinde şimdi modern bir karayolunun bulunduğu yol, Torbalı Göynük'e kadar, yolun Mudurnu üzerinden geçerek Bolu'ya ve kuzeydoğuya giden daha eski güzergâhıyla aynıdır.

Gerek Evliya Çelebi'nin, gerekse Hacı Kalfa'nın Aladağ Suyu'nu geçerken bahsettikleri Sarılar ile, tabii ki haritada[783]

---

[779] Krş., Bu yolun J.G.C. Anderson, *Journal of Hellenic Studies*, 19, 1899, s. 19'daki yorumu.

[780] Dernschwam, s. 170, *Czomschuran* adında bir köyde yalnızca yeraltında sefil bir konaklama yeri, Newberie ise güzel ve yeni bir han bulmuştur.

[781] Dernschwam tarafından "Kütahya'nın nehri" diye anılmıştır.

[782] Yanındaki harayı da göz önünde bulundurarak, Hacı Kalfa, W. v. Diest ve Kiepert'in haritasının aksine, Dernmschwam ve Babinger ile birlikte Atköprü isminin doğru olduğunu varsayıyorum.

[783] Kiepert'in haritası, burada Geogres Perrot, *Exploration archéologique de la Galatie et de la Bithynie*, Paris 1872, tablo cildine da-

Alaca Suyu'nun açısında, yakınlarda Sakarya adıyla kaydedilmiş, küçük köy değil, modern seyyahlar tarafından oybirliğiyle Çayırhan diye anılan yer kastedilmektedir. Burada ezelden beri yol, nehrin üzerinden geçerdi[784]. Ancak önceki yüzyılın ortalarında, Bruce'nin 1812[785] yılında *Sareler* olarak tanıdığı Sarılar, Çayırhan olarak değiştirilmiştir. Çayırhan'ın kuzeydoğusundaki harabeler bugün hâlâ Eski Sarılar olarak anılmaktadır.

Evliya Çelebi'de sürekli olarak Ankara ve İstanoz arasında adı geçen Erkeksu (ارکك صو), haritada İstanoz'un batısında İkrek Suyu olarak verilmiştir[786]. Erkeksu (ارکك صو) ve Ankara arasındaki mesafe 8 saat olarak belirtilmiştir[787].

c) Ankara bölgesinde yolculuklar ve seferler

Evliya Çelebi'nin hamisi Mehmed Paşa, 1647/48 yılı kış aylarında, uzun bir süre Ankara'da ve çevresinde konaklamış olup Evliya Çelebi'yi birkaç kez ulak olarak müttefiki Varvar Ali Paşa'ya göndermiştir. Evliya Çelebi böylece Ankara çevresini gezme fırsatını bulmuştur. Ancak, gezdiği yerleri bize her zaman ayrıntılı ve yeterince kesin bir şekilde anlatmamaktadır.

---

yanmaktadır (Ayrıca krş. V. Diest, *Pet. Mitt.,* tamamlayıcı kitap 125, Gotha 1898).

[784] Krş. V.D. Goltz, *Anatolische Ausflüge*, Berlin 1896, s. 248.

[785] John Macdonald Kinneir, *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan*, Londra 1818, s. 564; burada verilen tarif (Alaca Suyu'nun doğu kıyısında), Çayırhan'ın tarifine uygundur. Buna göre Sarılar, William Martin Leake, *Journal of a tour in asia Minor*, Londra 1824, ekindeki haritada doğru işaretlenmiştir. Pococke III, 91 ve devamında (Alman baskısı III, 136 vd.) keşfine istinaden bu durağı *Sarilar* olarak bilirken, Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, 203, *Chaurevis* diye anlaşılmaz bir isim kullanmaktadır.

[786] Anderson'a dayanmaktadır.

[787] Dr. II, 439.

Paşa, Ankara'dan önce Hüseyingazi'de konakladığından, Evliya Çelebi tek başına keşif gezisine[788] çıkmıştır: Çubukovası (چبوق اوواسی), Yabanova (یبان اووا) ve Çorba (چوربا)[789] kazalarına. Ardından paşa Ankara'ya geldi; ama ordugâhını İstanoz'da[790], Mürted Ovası (مُرطات اواسی)'na [791] kurdu. Evliya Çelebi'yi buradan iki kez Varvar Ali Paşa'nın yanına gönderdi.

Evliya Çelebi ilkinde[792] at üzerinde Ankara Kalecik üzerinden, birazdan ele alacağım, Çorum'a giden güzergâhı kullandı. Paşasının müttefikiyle Gelgiraz'da buluştu, ardından yukarıda belirttiğimiz gibi[793], Varvar Ali Paşa'nın Direklibel'in etrafından dolandığı seferine katıldı ve Bozoğlu'dan Mürted Ovası'ndaki ordugâha geri döndü[794]. Ne yazık ki Evliya Çelebi burada bu güzergâh hakkında fazla ayrıntı vermemektedir.

Evliya Çelebi hemen ardından[795] yeniden Çerkeş'e Varvar Ali Paşa'nın yanına gitti ve burada mağlubiyetinin tanığı oldu. Galip İpşir Paşa'dan izin aldıktan sonra, geri döndü[796]. Temas ettiği son yer, sahibinin adını taşıyan ("Timarcı Ali") ve Mehmed Paşa'nın o dönemlerde Mürted Ovası'ndaki ordu-

---

[788] Dr. II, 426; TschM. II, 212r; RAS 22, 4231; Hammer 228 vd.

[789] Her üçü Djih. 643 ve devamında da kaza olarak verilmiştir (Çorba burada: شوربا).

[790] Dr. II, 439; TschM. II, 218v.

[791] Dr. II, 448; TschM. II, 226r; Dr.'de مرطاط اووه; Djih. 643, satır 16 ve 644, satır 6'da مرتضی اباد.

[792] Evliya Çelebi, Dr. II, 443 vd.; TschM. II, 222v vd.; Hammer 235 vd.

[793] Bkz. yukarıda s. 204 vd.

[794] Paşayla tekrar bir araya geldiği yerin adı olarak TschM. II, 226r'de (= Dr. II, 448) bir boşluk bırakılmıştır.

[795] Dr.'nin metni burada Bâbıâli'nin ortaya çıkan entrikalarından dolayı bozulmuştur: Dr. II, 448; TschM. 103; Hammer'de bu yer eksiktir.

[796] Dr. II, 453; TschM. 231v; Hammer 238.

gâhını tanımlayan, yorumlanması imkânsız bir güzergâhı (s. 2*) vermektedir.

Sultan IV. Murad zamanında Çerkeş'ten Mürted Ovası'na veya Ankara'ya giden ve Feridun'un selefi[797] tarafından aktarılan güzergâhı, Evliya Çelebi'ninkinden biraz daha iyi bir güzergâh üzerinden takip edebiliyoruz (s. 2*). Aynı yolu yaklaşık olarak Pococke de 1740 yılında kullanmış olmalıdır[798]. Onun güzergâhı da şöyledir: Ankara (Türkçe resmî dilde okunuşunun *Angara*, halk arasında ise *Enguru* olduğunu belirtmektedir) – Ankara'dan 12 mil uzakta bir yer – dağlık araziden 20 mil – *Kisdjee Hamam* (Kızılcahamam?) – *Sha Hamam* (Seyhamamı?) – Ormanlık – Çerkeş (*Cherkes*). Her iki yol güzergâhı birbirlerini tamamlamaktadır. Yol, Yabanova bölgesinde, Pertin Çayı veya Sey Çayı vadisindeki kaynarcalardan geçiyordu. Pococke, muhtemelen *Şıhhamamı* (شك حمامى) ile eşit olan ve Şıhtepe, Şıhlar, vb. gibi yer isimlerini hatırlatan *Sha Hamamı*'nın bir mil uzağında bir türlü tespit edemediğim *Clesikui*, yani Kiliseköy diye bir yer olduğunu belirtmektedir.

Evliya Çelebi, Varvar Ali Paşa'nın mağlubiyetini ve ölümünü kendisine bildirdikten sonra Mehmed Paşa, muhtemelen tekrar Ankara'ya dönmek üzere, Ankara'nın etrafından dolanarak, kendisinden uzak duran İpşir Paşa'nın arkasından gitti. Evliya Çelebi'nin burada verdiği az sayıda isimleri yorumlayamıyoruz (s. 3*)[799].

---

[797] Feridun II, 411, satır 4. Bu güzergâh, Amasya'dan Ankara'ya giden bir güzergâha dahil edilmiştir, ancak Amasya ve Çerkeş arasında duraklar verilmemiştir. Doğrudan Ankara–Amasya güzergâhı için bkz. yukarıda s. 234 vd.

[798] Pococke, Fransız baskısı V, s. 208; Alman baskısı III, s. 137 vd.

[799] Dr. II, 454 vd.; TschM. II, 231v vd.; Hammer 238 vd.

19. ANKARA'DAN DOĞUYA VE KUZEYDOĞUYA

Ankara, İçanadolu'da âdeta merkezî bir konuma sahiptir ve tıpkı bir yıldız gibi her yöne çeşitli yollar göndermektedir. Biz bu yollardan öncelikle doğu ve kuzeydoğu yönünde Kuzeydoğu Anadolu'nun üç büyük şehri Amasya, Tokat ve Sivas'a giden yolları ele alacağız.

Ankara'nın doğusundaki topraklar, eski dönemlerde yollardan çok yoksundu[800]. Burada yalnızca dönem dönem sabit güzergâhlar gelişmiştir. Tüm bunlara bir de bu bölgenin, yani Bozok sancağının yerleşim ve trafik durumlarının zamanla değiştiğini göz önünde bulundurursak[801], bu bölgeyi ele alan yol güzergâhlarının elimizde mevcut en belirsiz güzergâhlar olduklarını anlayabiliriz[802].

Bu bölgenin yol ağının tarihi hakkında ancak şunlar söylenebilir: Eskiden Ankara'dan doğuya askerî birlikler için yalnızca iki yol, Amasya ve Kayseri'ye giden yollar mevcuttu. Her iki şehirde Sivas'a giden eski yollara bağlanıyorlardı. Timurlenk, Sivas'tan Ankara'ya ulaşmak istediğinden, Kayseri[803] üzerinden Seydi Ali'nin de 1557 yılında kullandığı[804]

---

[800] Djih. 625, satır 20'de zamanında livanın merkezi olup, aslında büyük bir şehir olan Çorum'un hiçbir resmî yol (*şahrah*) üzerinde bulunmadığını belirtmektedir.

[801] Bilhassa bu bölgenin tüm trafiğini kendine çeken Yozgat'ın Bozok derebeyleri Çapanoğulları tarafından kurulmasından dolayı (Çapanoğulları hakkında bilgi için bkz. J.H. Mordtmann'ın "Derebeys" başlıklı makalesi, EI, I, 985 vd.).

[802] Burada ele aldığım yol güzergâhlarını bu yüzden haritada yalnızca kısmen işaretledim.

[803] *The Zafer Nameh by Moulana Sharfuddin Ali of Yazd*, Kalküta 1887/1888, II, s. 412 = *Histoire de Timur-Bec*, Petis de la Croix çevirisi, Paris 1722, IV, s. 1.

[804] Seydi Ali, *Mir'ât ül-memâlik*, s. 96; Vambery çevirisi s. 104 vd.

yolu seçmiştir. Fatih Sultan Mehmed, 1473 yılında Uzun Hasan üzerine bir sefer düzenlerken, Ankara'dan Amasya üzerinden Tokat'a yürümüştür[805].

Ankara–Amasya yolu için klasik bir belge yine Busbeek'in 1555 yılında yaptığı ve Newberie'nin 1581 tarihli güzergâhıyla esas olarak uyumlu olan elçilik yolculuğunun raporudur.

Bu yol, o zamana kadar İstanbul'dan Ankara üzerinden Amasya'ya giden resmî yolun bir kesimi olarak bir nevi anakarasal bir öneme sahipken; Amasya ve Tokat'ı ve böylece doğunun kalan kısmını İstanbul'a daha doğrudan bir hatla bağlayan kuzey kervan yolu oluşmaya başladıktan sonra, önemini yitirdi. Artık yerel bir öneme indirgenen Amasya yolundan, Kızılırmak üzerinden geçen köprüde Kayseri yolundan Tokat yönüne sapan ve Zile'de Sivas yönüne bir kol gönderen bir yol oluştu. Bu bilgiyi bize veren Hacı Kalfa'dır. İçinde bulunduğu şartlardan dolayı Mehmed Paşa ile Amasya'dan Ankara'ya gelen Evliya Çelebi, Busbeek'in eski yolunu, ama önemli bir değişiklikle, kullandı: Busbeek Çubukovası'ndan Balıkhisar üzerinden yolculuk ederken, Evliya Çelebi Kalecik üzerinden yolculuk etmiştir. Evliya Çelebi tarafından da belgelendiği gibi, bu değişiklik, muhtemelen Ankara'dan Kalecik üzerinden Sivas'a ve Hacı Kalfa tarafından belgelendiği üzere, oradan Tokat'a giden daha eski yoldan meydana gelen yeni bir güzergâhın sonucu olarak değerlendirilebilir. Sonunda Çorum üzerinden geçen Ankara–Amasya yolu tamamen unutuldu. 18. yüzyılda kuzey güzergâhından Amasya ve Tokat'a yolculuk etmek için Ankara'dan Çankırı üzerinden

[805] *Compedio di M. Marco Guazzo Padouano de la guerre di Mahametto gran Turco fatte con venetiani, con il Re di Persia …*, Venedik 1552, s. 16.

Tosya'ya gitmek zorunda kalınırken[806], Sivas'a doğrudan giden yol, güneydoğuya (Malatya, Diyarbakır) giden sürekli trafik için muhafaza edilmiştir.

Bu bölgedeki yollar için ana kaynaklarımız olan Hacı Kalfa ve Evliya Çelebi, yol ağına ilişkin iki farklı gelişim aşaması sunmaktadır. Her ikisi, diğerinden çok önemli bir şekilde ayrılan kendi sistemini sunmakta olup, bu yüzden her ikisinin raporlarını ayrı olarak ele almak istiyoruz. Bunun dışında Evliya Çelebi'nin sistemi, Hacı Kalfa tarafından belgelenen sisteme kıyasla çok daha yeni bir aşamayı temsil etmesine rağmen, eski Ankara–Amasya yolunu da içerdiği için, Evliya Çelebi'nin raporuyla başlayacağız.

a) Evliya Çelebi'nin bir tarafta Ankara ve diğer tarafta Çorum ve Sivas arasındaki güzergâhları

(a. Çorum–Ankara: Dr. II, 410 vd.; TschM. II, 230r; RAS 22, 416r vd.; Hammer 223 vd.

b. Kısmen aynı güzergâh (Ankara–geçiş noktası): Dr. II, 443; TschM. II, 222v; Hammer 235.

c. Kısmen aynı güzergâh (geçiş noktası): Dr. III, 249 vd.; TschM. III, 134v; RAS 23, 105r.

d. Ankara–Sivas: Dr. IV, 4 vd; W. 4r vd.).

α. Eski Ankara–Amasya yolu (Tablo 33–34; s. 3*f.)

Evliya Çelebi'nin, güzergâhı Busbeek–Dernschwam ve Newberie tarafından oldukça iyi belgelenmiş bu yol hakkındaki raporu, he ne kadar kesin olsa da, sıralamaları yanlıştır[807]. Öncelikle Evliya Çelebi'nin Kızılırmak'ın geçildiği yere

[806] Krş. Pococke III, 91 (Almanca çevirisi 135 vd.). Orada verilen yol güzergâhı önemli ayrıntılar içermemektedir.

[807] 33 no.lu tabloda Evliya Çelebi'de karşılıklarıyla birlikte yolun Busbeek–Dernschwam ve Newberie'ye göre doğru güzergâhı verilirken, s. 3*'te Evliya Çelebi'nin suni olarak oluşturduğu yol güzergâhı dü-

ilişkin tanımına itiraz etmek zorundayız. Dernschwam ve Newberie'ye göre bu yer hiç şüphesiz doğrudan Çorum'un batısında idi. Dernschwam, biraz aşağıda Çukur'da, yaklaşık olarak geminin kaydedildiği yerde karşıya geçerken[808], Newberie biraz daha yukarıda Kurtlar Sarayı'nda (krş. haritada Kurtçiftligi ve Sarayköy) karşıya geçmiştir. Aynı yer muhtemelen burada hiç görmeyerek, başkalarından dinlediği Çeşnigir Köprüsü'nden ve Karakeçili'den –hatta nehrin yanlış kıyısından– bahseden Evliya Çelebi'nin de geçiş yeri olmalıdır[809].

Evliya Çelebi'nin yol güzergahında sürekli olarak Kalecik'ten bahsedilmesi, dönemin yol ağının durumuna uygundur: Busbeek–Dernschwam'ın yolu, o dönemlerde Ankara'dan Kalecik üzerinden Sivas'a doğrudan giden yeni yolun etkisi altında güzergâhında değişikliğe uğramıştır. Bunun dışında yerleri henüz tam olarak tespit edilememiş olsa da, hiç şüphesiz Kızılırmak'ın doğusunda bulunan Şeyh Şami, Koçi Baba ve Akçakoyunlu[810] bu yol güzergâhına değil, Sivas güzergâhına aittir.

---

zeltme yapılmadan verilmiştir. Bunun ana kaynağı Dr. II, 443'tür; diğer yerler yeni bilgiler vermemekte, ama büyük bir kararlılıkla Evliya Çelebi'de genel olarak görülen hataları tekrarlamaktadır.

808 Dernschwam (s. 200), burada bir ahşap köprü bulmuştur.

809 Karşılaştırma için Dr. III, 237; TschM. III, 129v; RAS 23, 101r; burada köprü ve Karakeçili dışında ayrıca Çukurcuk (چقورجه قضاسی) nahiyesinden de bahsedilmektedir.

810 Yalnızca Koçibaba güzergâhın (Prittwitz ve Gaffron tarafından) tam olarak kaydedilmiş olmasından dolayı kesin olarak belirlenmiş gibi görünmektedir. Anlaşıldığı kadarıyla Akçakoyunlu yalnızca van Lennep, *Travels in little-known parts of Asia Minor*, 2 cilt, Londra 1870, II, 154'e (*Aghaju Koyoonoo*) dayanmaktadır. Şeyh Şami, Hans Hermann Graf von Schweinitz, *In Kleinasien*, Berlin 1906, s. 198'de *Schechschamli* olarak anılmakta olup, yazar köyün Şam'dan gelen bir şeyh olan büyükbabası tarafından kurulduğunu söyleyen köy muhtarı tarafından kandırılmıştır. Evliya Çelebi'ye göre *Keskin* nahiyesinde bulunmaktadır; hakkında bkz. yukarıda s. 206 vd.

Evliya Çelebi, yolun Çorum'dan Amasya'ya[811] giden son kısmını tarif etmemiştir. Daha sonra Hicrî 1 Cemaziyevvel 1060/Miladî Mayıs 1650 tarihinde Murtaza Paşa ile Sivas'tan İstanbul'a dönerken[812], Zile'den gelerek, Elvan Çelebi'de[813] bizim yolumuza sapmıştır. Burada verilen yol güzergâhı (s. 4*) bunun dışında tıpkı Ankara–Çorum [–Amasya][814] yolu gibi keyfî olarak bir araya getirilmiştir.

β. Ankara–Kalecik–Sivas (s. 4*)

Dönemin muhtemelen çağdaş yolu olan bu güzergâh için, Evliya Çelebi sayesinde elimizde sağlam belgeler mevcut-

---

[811] Bkz. Tablo 34.

[812] Dr. III, 235 vd.; TschM. III, 129r vd; RAS 23, 100v vd.

[813] Evliya Çelebi, Tekkeköy (örneğin Busbeek–Dernschwam; karşılaştırma için ayrıca Anderson, *Stude Pontica* I, s. 9) olarak da bilinen Elvan Çelebi'nin yanlışlıkla Hüseyin Ovası yakınlarında Bozok sancağına bağlı olduğunu söylemektedir. Başka bir yerde (Dr. II, 184, satır 1) Evliya Çelebi, Elvan Çelebi'yi Zünûnâbâd Kabr-i Elvân Çelebi (زنون آباد قبر الوان چلبی) olarak (yani ذو النون اباد, Djih. 625, alttan satır 4) Amasya'nın kazaları arasında doğru vermektedir. *Elvan*, Evliya Çelebi'nin zaman zaman (Dr. II, 410) ve Djih.'nın (625, satır 20'de Çorum'dan bir günlük yürüyüş mesafesi olarak شیخ علوان تکیه سی) da bahsettiği *Ulvan Çelebi*'nin halk arasındaki kullanımına benzemektedir. Ünlü Osmanlı sûfî Âşık Paşa'nın burada mezarı bulunan oğlunun adıdır (bkz. Sami, *Q.A.*, IV, 3174; E.J.W. Gibbs, *History of Ottoman Poetry* I, 180). Evliya Çelebi'nin Elvan (الوان) diye yazımı dışında bugün telaffuz edildiği gibi Elvan, eski zamanlarda Dernschwam ve tarihçiler tarafından da belgelenmektedir (krş. Âşıkpaşazâde baskısı, 97, satır 15; 114, satır 17; 247, sondan önceki satır). Georges Perrot, *Exploration archéologique de la Galatie et de la Bithynie*, Paris 1872, Metin cildinde *Evlen-Tchelebi* denmektedir. Elvan Çelebi manastırı, Apz.'ye göre eskiden hapishane olarak kullanılıyordu.

[814] Ayrıca bkz. aşağıda s. 275.

tur[815]. Evliya Çelebi döneminde, Çorum–Amasya güzergâhı için de geçerli, Ankara–Kalecik güzergâhında bir kez[816] Balıkhisar adı geçmektedir, ancak buraya pek uygun değildir. Balıkhisar, Çubukovası'nı geçerek, Çorum'a giden ve Dernschwam tarafından da bu şekilde verilen yol için anlaşılabilir bir yol olmakla birlikte, Kalecik güzergâhına uygun değildir. Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilerin, diğerleriyle çeliştikleri zamanlarda fazla ciddiye alınmaması gerektiğini daha önce de yaşadık[817]. Çubukovası ve Nenek [Mamak]–Kurbağalı hattı arasındaki dağlık arazinin adı ise Sarıalan'dır[818].

Sivas'a kadar eşit olmayan şekilde araştırılan güzergâhın devamı her ne kadar genel olarak tespit edilmiş olsa da, yolun uzunluğu açısından birkaç sabit nokta daha olması, iyi olurdu[819].

---

[815] Bilhassa Dr. IV, 4 vd. Evliya Çelebi burada yolu daha önce tarif ettiğini iddia etmektedir ki, bu yalnızca Çorum'a giden yolla kesiştiği yere kadar (Kalecik'e kadar) ya da bu yolun duraklarını burada saydığı oranda doğrudur.

[816] Evliya Çelebi, Dr. II, 443; TschM. II, 222v; yol güzergâhı şöyledir: Ankara – Hüseyingazi – Balıkhisar (بالق حصارى) – Sarı Alan (burada köy olarak verilmiştir) – Kalecik.

[817] Dr. II, 473'te Evliya Çelebi, Balıkhisar'da Haydaroğlu'nun eline düştüğünü iddia etmekte; ancak hadiseyi anlattığı yerde Balıkhisar hakkında bir şey yazmamaktadır.

[818] Djih., s. 629'daki harita da Ankara ve Çankırı eyaletleri arasındaki sınır üzerinde Sarıalan (صارى الان) diye bir yer sunmaktadır. Burada da muhtemelen Ankara ve Kalecik arasındaki geçidi temsil etmektedir, ancak metinde adını bulamadım.

[819] Sorgun dışında Sungurlu ve Yenihan arasında yalnızca haritadaki Sincan olan Sindjar (Alaca'nın güneyinde; karşılaştırma için Tschihatscheff'in raporu, *Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap 20, 1867 ekindeki haritada verilen Kiepert ve aşağıda Hacı Kalfa) ve Şeyh Halil Tekkesi tespit edilebilmiştir. Cumont'ta *Sheik-Alil Tekke* olarak görülen ismi, Kiepert haritasında yanlışlıkla Sheih *Ali* T. olarak düzeltmiştir. Doğru ismi *Cheik-Halil Tekessi* (Şeyh Halil Tekkesi), Cuinet, *La Turqie d'Asie* I, s. 661'de ve Sivas eyaletinin haritasında verilmiştir.

b) Hacı Kalfa'nın bir tarafta Ankara ve diğer tarafta Tokat ve Sivas arasındaki güzergâhları

(1. Ankara–Sivas: Djih. 628, Z. 6 v. n.; Norberg II, 413; Armain 686; = Djih. 674, Z. 4; Armain 738;
2. Ankara–Tokat: a) Djih, 628, Z. 4 v. n.; Norberg II, 413 u.; Armain 687; = Djih. 673, Z. 3 v.u.; Armain 737 u. b) Djih. 674, Z. 1; Armain 738 o
3. [Halis Köprüsü'ne kadar] Djih. 674, Z. 7)

Ankara'dan Sivas'a kadar henüz bağımsız bir güzergâh oluşmadığı, yalnızca Kızılırmak üzerindeki Çeşnigir Köprüsü'ne[820] kadar eski Ankara–Kayseri yolu boyunca uzanan ve ancak Zile'de Sivas'a sapan Ankara–Tokat arası bir ana yol mevcut olduğu için, Hacı Kalfa'nın yol güzergâhları, Evliya Çelebi'nin güzergâhlarından daha eski bir ulaşımı vermektedir.

İneli (اینه لی) yer ismini bugün Kalecik'in bir nahiyesi olan İneli Ballı (اینه لی باللی) ile karşılaştırınız (Ali Cevad 138, Cuinet IV). Djih. 622, satır 21'de İnalı Beher Emşah Ballu (اینالی بهرامشاه باللو) olarak Sivas'ın kazaları arasında sayılmaktadır. Beher Emşah (بهرامشاه) için bkz. aşağıda s. 279, dipnot 845.

[820] Köprü, bu isim altında Osmanlı yazarları arasında oldukça ünlüdür (Hacı Kalfa'nın dışında Seydi Ali, İstanbul baskısı, s. 96; Vambery çevirisi, s. 105; hatta Evliya Çelebi bile köprünün namını duymuştur: Dr. II, 16; 197; 410; III, 237, 250; karşılaştırma için yukarıda s. 271) ve Avrupalı seyyahlarda da adı geçmektedir (bkz. Humann ve Puchstein, *Reisen in Kleinasien und Nordsyrien*, Berlin 1890, s. 49; köprünün resmi tablo VI'da ve Edmund Naumann, *Vom goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat*, Münih 1893, s. 177'de ve Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, 155'te *cherchemir-Cuprussu* olarak verilmiştir). Yine de ismi Kiepert'in haritasında işaretlenmemiş olup, daha ziyade komşu yerlerin bozulmuş hali olarak verilmiştir. Örneğin biraz daha yukarıdaki Çeşni Köprü ve Çeşme Köprü köyü ve köprünün biraz aşağısındaki Çeknir köyü (bkz. H. Kiepert, *Memoir über die Konstruktion der Karte von Kleinasien*, Berlin 1854, s. 144'te Vincke *Tscheschnegri Köprüsü* adını vermektedir).

α. Ankara–Çeşnigir Köprüsü (Tablo 35)[821]

Kayseri yolunun buraya ait tüm yol güzergâhlarında beliren başlangıç kısmı, Hacı Kalfa'nın iki Tokat güzergâhından biri, muhtemelen Sultan IV. Murad'ın 1637 yılında Bağdat seferinden dönüşüne dayanmaktadır[822].

β. Çeşnigir Köprüsü'nden Tokat'a (s. 5*)

Zile'ye kadar Hacı Kalfa'nın birinci Tokat[823] güzergâhının yanında Sivas[824] güzergâhı da karşılaştırılmalıdır. Kısmen farklı isimler sunmasına rağmen, burada verilen güzergâhlar yine de aynı olmalıdır: Halis Köprüsü'nden kuzeydoğu yönünde Budaközü nahiyesine[825], buradan doğu yönünde Hüseyinova nahiyesi üzerinden Kazankaya'da Çekerek Suyu'nun dirseğine ve oradan da *Meşat* adında bir yer[826] üzerin-

---

[821] Ankara'dan Kızılırmak Nehri'ne giden yollar için bkz. Humann ve Puchstein, *Reisen in Kleinasien und Nordsyrien*, Berlin 1890, s. 45.

[822] Naîma I, 680. Sultan IV. Murad, Diyarbakır'dan gelerek, Sivas ve Ankara üzerinden geri dönmüştür. Naîma, bu yola ait yalnızca *Lalaçayırı* (لالاچایری) durağından bahsetmektedir.

[823] Djih. 673, alttan satır 3 = 628, alttan satır 4.

[824] Djih. 673, satır 4 = 628, alttan satır 6.

[825] Leunclavius, *H.M.T.* 876'ya göre *Budac*, "nehir kolu" (*ramus aut brachium, ut in fluminibus*) anlamına gelir. Djih. 626, alttan 8. satırda Budaközü, Bozok'un (بوزاوق) kazaları arasında sayılmaktadır. Bozok'un daha önceki en önemli yeri, bugün Sungurlu kazasına bağlı (Cuinet) Boğazköy idi. (bkz. A.D. Mordtmann, *Sitz.-Ber. Bayr. Ak. D. Wiss.*, Münih 1861, I, 171). Hacı Kalfa belki de Budaközü ile Sungurlu'yu kastetmiştir.

[826] Hacı Kalfa'nın bahsettiği Meşhedabad (مشهد آباد), haritada yol güzergâhına pek uygun olmayan bir yerde işaretlenmiş olmasına rağmen, büyük bir ihtimalle haritadaki Meşat ile eşit tutulmalıdır. *Meşat* (مشاد) veya (مشهد < مشط), "Müslümanlara ait olmayan mezarlık" anlamına gelir, bkz. *Islam* 12, s. 223; ayrıca Fr. v. Kraelitz–Greifenhorst, *Bericht über den Zug des Groß-botschafters Ibrahim Pa-*

den, anlaşıldığı kadarıyla Tokat'a giden yolun güneyden etrafından dolandığı Zile'ye kadar uzanıyordu[827].

Bu güzergâh, Evliya Çelebi'nin Sivas'a[828] giden güzergâhıyla kesişmektedir. Lakin her iki güzergâh muhtemelen Budaközü bölgesinde bir parça birleşiyorlardı[829]. Murtaza Paşa'nın Sivas'dan Çorum'a[830] yaptığı sefer hakkındaki bilgilerin bir kısmının Hacı Kalfa'nın güzergâhına ait olduğunu varsayıyorum.

Hacı Kalfa ayrıca Ankara'dan Tokat'a[831] giden, ancak doğrudan bir güzergâh anlamına gelmeyen ikinci bir yol güzergâhı sunmaktadır: Çeşnegir Köprüsü üzerinden güneydoğu yönünde bir süreliğine (Sofular'a kadar) Kayseri yolunu takip etmekte ve ancak yukarıda adı geçen Meşat'ta tekrar her zamanki yola temas etmektedir. Arada verilen isimleri, haritadaki noktalarla bağdaştıramadım.[832]

Anadolu'da az sayıda ana yolların dışında güzergâhlarda görülen genel serbestliğin Kızılırmak'ın doğusundaki bölgede biraz daha fazla olduğunu varsayabiliriz, zira burada kısmen genelde mevcut olan sabit noktalar da eksiktir. Bu bölgedeki yol güzergâhlarındaki belirsizliğin ana sebebi bu olmalıdır.

---

sha, Viyana 1908, s. 40, dipnot f ve s. 42, dipnot c. [Şehitlik anlamına gelen Meşhed ile karıştırılmamalıdır. Editör].

827 Hacı Kalfa'nın bahsettiği ve Evliya Çelebi, III, 238'de Tekye-i Şeyh Nusret (تکیه شیخ نصرت) olarak görülen *Şeyh Nusret* (شیخ نصرت), bence Zile'nin güneydoğusunda Tekke olarak anılan Kırklar olmalıdır.

828 Evliya Çelebi, Dr. IV, 4 vd.

829 Her iki yolun güzergâhı şu duraklara sahiptir: Akçekoyunlu ve büyük bir ihtimalle Sungurlu ve Sincan. Budaközü ve Sungurlu arasındaki ilişki için bkz. yukarıda dipnot 825.

830 Evliya Çelebi, Dr. III, 240 (s. 4*). Zile – Kazankaya – Sungurlu durakları ile tanımlanan kısmî yol.

831 Djih. 674, satır 2. Busbeek–Dernschwam'da tanıdığımız Eskişehir – Ankara güzergâhının devamıdır.

832 Bu güzergâhı haritada işaretlemedim.

γ. Sivas sapağı

Hacı Kalfa'nın Sivas[833] yol güzergâhı, ancak Zile'de Tokat'a giden yoldan sapmakta ve Ardova'da Tokat–Sivas yoluna bağlanmaktadır. Zile'de veya civarında Amasya–Tokat–Sivas ana yolunun belirli noktalarından gelen yolların birleşmesi, gayet anlaşılabilir bir şeydir[834]. Evliya Çelebi'de de aynı Zile–Sivas sapağı belgelendirilmiştir[835].

20. ANKARA'DAN GÜNEYE VE GÜNEYDOĞUYA

a) Ankara–Konya (s. 6*)

Feridun'un[836] aktardığı Bayram Paşa'nın güzergâhı, muhtemelen Paul Lucas'ın ikinci yolculuğunda takip ettiği güzergâh olmalıdır[837]. Buna göre başlangıç yolu için Örencik dışında Çakal'ın da (Paul Lucas'ta *Chakale*) göz önünde bulundurulması gerekir. Bayram Paşa, *Havuzlar* (حوضلر)'da Konya'ya giden büyük ordu yoluna sapmıştır.

b)Ankara–Aksaray–Niğde (s. 6*)

(Evl., Dr. III, 194; TschM. III, 104r; RAS 23, 81v.)

Evliya Çelebi, *Ulu Irmak*[838] (اولو ايرماق) nehrinden diye bahsettiği Aksaray'ı tarifinde, Aksaray'dan farklı yönlere giden güzergâhlar hakkında çok az bilgiler vermektedir. Muh-

---

[833] Djih. 674, satır 4 = 628, alttan satır 6 ve s. 5*.

[834] Hacı Kalfa'da dağınık bir halde (Djih. 623, satır 6) Zile'den Turhal'a giden yolun 3 saat sürdüğü bilgisi verilmektedir.

[835] Evliya Çelebi, Dr. III, 235 ve 238. Duraklar: Sivas – Yenihan – Çamlıbel üzerinden – Ard Ova – *Şeyh Nusret Tekkesi* – Zile.

[836] Feridun II, 411.

[837] Paul Lucas, 2. yolculuğu, I, 200 vd.

[838] Tschihatscheff'in yolculuğu 1848, editör, Kiepert, *Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap 20, 1867, s. 8b'de *Ulu Çay*.

temelen ikinci elden alınan ve genelde eksiksiz yol güzergâhlarına dönüştürülemeyen bu bilgilerin arasında diğerlerine kıyasla daha eksiksiz oldukları için, Ankara'ya ve Evliya Çelebi'nin bizzat kullandığını söylediği[839] Niğde'ye giden yollar önemlidir. Birinci yol güzergâhın başı ve sonu açık olmakla birlikte, ortasında Ankara–Kayseri güzergâhı üzerinde bulunan Sofular da aktarılmıştır. Aksaray–Niğde güzergâhı da tek bir durak[840] haricinde oldukça açıktır.

c) Ankara–Kayseri (s. 7*)

(Djih. 674, Z. 7; Armain 738.)

Yol, Ankara'dan güneydoğu yönünde zaten bildiğimiz bir yol olarak, Çeşnigir Köprüsü'nden geçiyordu. Sofular'dan itibaren Hacı Kalfa'nın yol güzergâhı bilinmeyen isimler vermektedir. Ancak Kayseri'den hemen önce, Bruce'de[841] Kayseri'den Ankara'ya giderken ilk durak olarak görünen Ambar ile tekrar bilindik topraklara ayak basıyoruz. Bu güzergâhı tamamlamak için, Pococke'nin[842] verdiği, muhtemelen herhangi bir yazılı kaynağa göre şu duraklarla tarif ettiği normal güzergâhı da veriyorum: Kızılırmak üzerindeki köprüden itibaren: – 14 mil – Kaman (*Camana*) – 8 mil – Kırşehir (*Kirsaer*) – 16 mil – Hacı Bektaş (*Hadjee Bectas*) – 24 mil – Bayram Hacı (*Biram Hagilech*) – Hristiyanlar tarafından *St. Helen's Bridge* diye anıldığı söylenen Birgöz Köprüsü (*Jalenes Kous*) üzerinden; nehrin diğer kıyısında *Achmes Kasily* diye

---

[839] Dr. III, 191 vd.; TschM. III, 101r.

[840] حرودالی durağı, Kiepert'in haritasındaki Irchala olabilir mi?

[841] Bruce'nin 1812 tarihli Halep'ten Ankara ve İstanbul'a güzergâhı, J.M. Kinneir, *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan*, Londra 1818, s. 562.

[842] Pococke III, 90 vd. (Almanca çevirisi III, 135 vd; Fransızca çevirisi V, 196 vd).

bir kale – 12 mil – Kayseri (*Caesarea*). Hacı Kalfa'nın güzergâhının bu yolla birleşip birleşmediğini ya da ne kadar birleştiğini benim için söylemek mümkün değildir[843].

Bu yol oldukça eskidir. Muhtemelen Timurlenk de Yıldırım Bayezid'e karşı seferinde bu yolu kullanıyordu[844]. Bu, ayrıca Seydi Ali'nin verdiği az sayıda bilgiden de anlaşılabilir[845].

[843] Haritada Sofular'a kadar Hacı Kalfa'nın yol güzergâhını, devamında ise Pococke'nin güzergâhını işaretledim.

[844] Timurlenk (*Zafernâme* II, 417; çevirisi IV, 2), Kayseri'den güya 3 gün *Yolgun Suyu* (يولغون سوءى) boyunca yoluna devam etmiştir ve dördüncü gün Kırşehir'e gelmiştir. Bahsi geçen nehir, Kızılırmak ile aynı ise Timurlenk'in yolu daha sonraki yolla bağdaşmamaktadır.

[845] Seydi Ali, baskıda s. 12 (çeviri s. 3), İstanbul'a Konya üzerinden Halep'e, yani diyagonal yolda Kayseri üzerinden gittiğini iddia etmektedir. Bu, bana pek mümkün görünmedi. Aksine Kayseri, Sivas'tan Ankara'ya gittiği dönüş yoluna ait olmalıdır. Kayseri–Ankara yolu üzerinde baskının 96. sayfasında şu durakları vermektedir: Bozok sancağında Hacı Bektaş, Kırşehir ve Çeşnegir Köprüsü; ayrıca *Karahisar Behramşah* (قره حصار بهرام شاه) ve "Ayaş'a giden yol üzerinde" *Varsak* (وارصق). Birincisi, Hamdullah Mustafi, *Nüzhat ülkulûb*, editör, G. Le Strange, s. 97'ye (çeviri s. 97) göre Konya yakınlarındadır. Ahmed Vefik, *Lehçe-i Osmanî*, 1306 baskısı, s. 629'a göre, dönemin Çorum sancağında bir kazadır. Hacı Kalfa, Djih. 622, satır 21, *Behramşah*'ı Sivas'ın kazaları arasında göstermektedir. Bu iki bilgiye göre, ünlü Höyük harabelerinin kuzeyinde bulunan Karahisar ile bağdaştırılabilir. Varsak, bir Türkmen boyunun Anadolu'da sıkça duyulan adı olup, Djih. 644'e göre Ankara'nın bir livasıdır (bkz. Babinger, *Islam* 12, 102).

EKLER VE DÜZELTMELER

Birinci Cilt

Sayfa 59, dipnot 64

Kahire'de bulunan Dr. Max Meyerhof sayesinde yukarıda adı geçen ve Kahire'de bulunan Omari el yazmasında Anadolu hakkındaki bölümün bir kopyasına sahip oldum. Dr. Meyerhof'a bunun için şükranlarımı sunarım.

Sayfa 73, dipnot 90

Bonn'da bulunan Prof. Kahle, bana ödünç verdiği iki Feridun el yazmasına sahiptir. Sultan II. Bayezid'den Kanunî Sultan Süleyman'a kadar padişahların resmî yazışmalarını içermektedir (baskının [ikinci baskı] birinci cildinde sayfa 290'dan itibaren birinci cildin sonuna kadar olan bölüme eşittir; burada Kanunî Sultan Süleyman'ın baskıda eksik olan bazı resmî yazışmalarını da içerir). Ne yazık ki bazı sayfaları eksiktir ve mevcut olanların bir kısmı da örneğin yanlış birleştirilmiş ve bu sıraya göre Şark stilinde düzenlenmiştir. İçinde yalnızca iki savaş ruznâmesi bulunmaktadır: Birinci cilt I, fol. 448 ve devamında Haydar Çelebi'nin (bkz. ilgili yer) Yavuz Sultan Selim'in Mısır'dan Şam'a dönüşüne kadar kroniği (Dr. 2, birinci baskı, s. 493); ikinci cilt I, fol. 515 ve devamında Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos seferinin ne yazık ki seferin ortasında kesilen savaş ruznâmesi (Dr. 2, birinci baskı, s. 532). Metinde bu el yazmasına atıfta bulunduğum yerlerde el yazmasını C. Kahle olarak belirttim.

Sayfa 76, dipnot 92

Haydar çelebi'nin adı geçen kroniğin yazarı olarak adı ve unvanı, Dr. J.H. Mordtmann'ın dikkatimi çektiği üzere, Feridun I, 477, alttan satır 7'de verilmektedir.

Sayfa 80, dipnot 104 işaretinden sonra

Değişik yerlerde seferlerin yürüyüş güzergâhlarıyla ilgili el yazmaları mevcuttur. Örneğin Paris Ulusal Kütüphanesi'nde Yusuf Paşa'nın Araplara karşı Hicrî 1011/Miladî 1602 tarihli seferinin yol güzergâhını (İstanbul-Basra) veren bir el yazması vardır (*Catalogus codicum Manuscriptorum Bibliothecae Regiae*, Paris 1739, I, s. 317, No. 127). G. Ferrand'ın verdiği bilgilere göre, bu el yazması yaklaşık 100 yıl önce çalınmıştır).

Sayfa 87, dipnot 127

Berlin'de Prusya Devlet Kütüphanesi'nin yeni edindiği kitaplar arasında Dr. J.H. Mordtmann, aralarında bazı yol güzergâhlarının da bulunduğu çeşitli resmî belgeler içeren ilginç bir antolojiye rastlamıştır (Ms. Orient. 4, 1209). Bu yol güzergâhları, antolojiyi yazan memurun yazdığı güzergâhları vermektedir ve Afgan Şah Eşref'e karşı 1726/27 yıllarında yapılan savaş ile ilgilidir (krş. GOR VII, 335). Antolojinin bu bölümleri Mevkufât kaleminin resmî defterleri kabul edilebilir. Anadolu hakkındaki araştırmamız için, yol güzergâhlarından üçünü kullanabiliriz. Fol. 72r ve devamında: 1. Üsküdar-Kermanşah, 2. Ladik-Tebriz, 3. Üsküdar-Erzurum. Bu yol güzergâhları ve Leipzig yol güzergâhları, bariz bağlantılar göstermektedir. 1. *Cihânnümâ*'ya tamamen bağlı olduğu söylenemezse de *Cihânnümâ* ile bir bağlantı göstermektedir, dolayısıyla Hacı Kalfa'nın yol güzergâhlarını aldığı kaynaklara işaret etmektedir. 2. Otter'in verdiği bilgilerle bir bağlantı göstermektedir ve böylece Otter'in *Cihânnümâ*'dan başka benzer resmî yol güzergâhı kayıtlarını da kullandığına işaret etmektedir.

Sayfa 87, dipnot 127

Gerek resmi yol güzergâhlarına dair kayıtlar, gerekse *Cihânnümâ*'da kaleme alındığı yerle ilgili bir kaynak, İbrahim Müteferrika'nın atölyesinden çıkan ve Viyana Harp Arşi-

vi, Harita Bölümü Ea 178 sayısı altında bulunan el yazması Anadolu haritasıdır (ilk kez Hammer GOR VIII, s. 594 ve devamında tanımlanmıştır). 2.26 x 0.92 ve 0.93 metrelik iki parçadan oluşan bu haritanın iki tarihi vardır: 1. İstanbul Hicrî 1139/Miladî 1726 ve 2. büyük coğrafya'nın (yani muhtemelen *Cihânnümâ*'nın) yazarı, Hafızzâde olarak bilinen El-Hac Abdullah tarafından İbrahim Müteferrika'nın tarifi üzerine hazırlanan Hicrî 1141/Miladî 1728-29 tarihli sureti (*Tercümat*). Avusturya Harp Arşivi'nin kayıtlarına göre bu harita 1729 yılında Avusturya elçisi Talman tarafından Avusturya'ya gönderilmiştir (Hammer, a.g.e., s. 596'da Venedik Harp Arşivi'nden Viyana Harp Arşivi'ne geldiğini söylemektedir).

Bu haritada diğer kaynaklardan bilinen büyük yollar tüm duraklar verilmiştir. Anadolu'da duraklar şöyledir:

1. Erzurum'a ve Tebriz üzerinden İran'a kadar uzanan kuzey kervan yolu: Üsküdar – İzmit – Düzce – Bolu – Merzifon (bkz. Bölüm 15). Yol, burada ayrılmaktadır. a) Bir kolu Merzifon'dan Niksar (Bölüm 15, f) – Hacı Murad – Karahisar – Kelkit – Aşkale üzerinden Erzurum'a (Bölüm 21, c) gider; b) ikinci bir kol Merzifon'dan Amasya – Tokat üzerinden Sivas'a (Bölüm 15, e) ve buradan α) bilinmeyen yedi durak üzerinden Aşkale – Erzurum'a (ordu yolu: Bölüm 21, a) ve β) Sivas – Malatya – Diyarbakır'a (Bölüm 22, a) gider. Çerkeş ve Karacalar arasında ise c) Çağa ve Viranşehir duraklarıyla [Kastamonu'ya sapan] bir yolun varlığı ima edilmiştir (Bölüm 16).

2. Diyagonal yolu: İznik'ten itibaren (Bölüm 6) İskenderun'dan sonra (Belan'da) bir yol ayrımı gösterilmiştir: a) Halep'e ve buradan Diyarbakır'a giden yol; b) Antakya ve Şam'a giden yol. Haritada işaretlenmiş yollar yeni bilgiler vermese de diğer kaynaklardan Anadolu yol ağı hakkında öğrendiklerimizi onaylamaktadır.

İstanbul'daki kitapçıda kısa bir süre önce ayrıca 19. yüzyıldan kalma (1866), Türk devletinin tamamını (daha geniş

anlamda Rumeli ve Anadolu) düzenli bir yol ağı ile kaplayan 4 sayfalık askerî amaçlı bir litografik Türk yol güzergâhı tasvirini buldum. Hakkında daha fazla bilgi için bkz. yukarıda s. 47.

Bu tasvirden Anadolu'nun geçen yüzyılın ortalarındaki haline dair çıkan resim, esas olarak 17. ve 18. yüzyıldan edindiğimiz resimden çok farklı değildir. Bu alanda en büyük değişiklik, demiryollarıyla başlamıştır.

Sayfa 116 ("Kalamış" kelimesinden itibaren)

Cihânnümâ'nın baskısının ekinde bulunan İstanbul ve çevresine dair haritada Moda Koyu'na akan dereye gerçi *Kalamış Deresi* denmiştir, ama bu isim artık yaygın olarak kullanılmamaktadır. Dere, bugün farklı isimler taşımaktadır. Dere ağzında Kuşdili Deresi diye anılmaktadır. Ancak, *Kalamış* adı bugün hâlâ Moda Koyu'nu (Kalamış Koyu) ve iç köşesindeki rıhtımı (Kalamış İskelesi, Fenerbahçe Yarımadasının başladığı yerde) tanımlamaktadır. Karşılaştırma için Genelkurmay Başkanlığı tarafından basılan *İstanbul Boğazı ve Civarı Haritası*, 1:25.000, İstanbul 1327, *Bilâd-ı selâse*.

Sayfa 116 (Bölüm 6, a, α; Tablo 1)

1924 yılında İstanbul'da kaldığım süre içinde yerinde bazı bilgiler edinmeyi ve böylece yol güzergâhında bazı düzeltmeler yapmayı başardım.

Hacıların da Anadolu toprağına ayak bastıkları Üsküdar'daki eski iskele, yeni iskelenin hemen yanında idi (Üsküdar İskelesi). Buradan devam eden yolun eski güzergâhı hâlâ muhafaza edilmekte ve kısmen eski haliyle kervan ve ordu yolu olarak kullanılmaktadır; İstanbul'un kenar mahallelerinde yalnızca kısmen modernize edilmiştir. *Bağdat Yolu* olarak bilinmektedir ve en azından İzmit'e kadar taşları hâlâ birçok yerde görülebilen antik yolla örtüşmektedir. Bu yol ve Bağdat Yolu, genelde birbirlerine paralel olarak yürümekte

olup, kimi yerlerde kesişmektedir, ama nadiren birbirinden uzaklaşmaktadır.

Sultan IV. Murad'da ordunun dinlenme yeri olarak görülen *İbrahim Ağa Çayırı*, Haydarpaşa tren garının hemen arkasında, bugün hâlâ İbrahimağa Caddesi olarak anılan eski yolun her iki tarafındaki düzlüktür (trenin bir virajla gardan ayrıldığı yerde). Genelkurmay Başkanlığı tarafından basılan haritada (*İstanbul Boğazı ve Civarı Haritası*, 1:25.000, 1327, *Bilâd-ı selâse*) bir İbrahim Ağa Çayırı Mescidi (karşılaştırma için: Mehmed Raif, *Mirât-ı İstanbul,* İstanbul 1314, s. 36; İbrahim Ağa, ölümü Hicrî 988/Miladî 1580; karşılaştırma için: *Sicill-i Osmanî* I, s. 95) ve bir İbrahim Ağa Çeşmesi gösterilmektedir. İbrahim Ağa Çayırı'nın hemen arkasında, Gazhane Caddesi'nin (Baedecker'in 1914 tarihli, haritasında Agvelik [aynen bu şekilde!] Çeşme Caddesi olarak verilmiştir), bundan böyle Bağdat Caddesi olarak anılan kervan yolundan saptığı yerde, büyük bir çınar ağacının altında hacıların onlara buraya kadar eşlik eden akrabaları ve dostlarıyla vedalaştıkları Ayrılık Çeşmesi bulunmaktadır (karşılaştırma için bkz. *Mirât-ı İstanbul*, s. 37; yukarıdaki gibi, *İstanbul Boğazı ve Civarı Haritası*'nda aynı sayfada kayıtlıdır).

Tekfur (ya da *Tekür*) veya *Sultan Çayırı* (*Hünkâr Çayırı* olarak da geçmektedir) günümüzde artık yokmuş gibi görünmektedir. Aynı şekilde Fatih Sultan Mehmed'in nerede öldüğüne dair hiçbir gelenek canlı tutulmamıştır. Bana göre, Tuzla ılıcalarının bulunduğu düzlüğün (Kiepert'in Büyükdere ve Umurdere arasında gösterdiği koyda), Tekfur Çayırı ile aynı yer olması büyük bir olasılıktır. Tuzla'nın ardındaki koydaki düzlüğe (Kiepert'te Tuzla B.) Çayırovası dendiğini söylemişlerdir, ama yalnızca adı böyle bir çağrışım yaptığı için burasının aradığımız Tekfur Çayırı olup olmadığına karar veremedim.

Köprü olarak tanımlanan durak (*Kızahân Köprüsü* veya *Çay Köprüsü*), Tekfur Çayırı'ndan farklıdır. Adı geçen isimler günümüzde bilinmemektedir. Pendik ve Gebze arasında kervan yolu üzerinde aşağıdaki köprüler mevcuttur: 1. Pendik'ten hemen sonra 1309 tarihli küçük modern bir köprü; 2. biraz daha ileride küçük bir çayın üzerinden geçen (Kiepert'e göre Büyükdere; bana bu çayın adı olarak Kemikli Dere veya Kemikli Dede Suyu verilmiştir; Kemikli Dere adı, Kiepert'te bir sonraki sahil deresi olan Umur Dere'nin üst kısmı için verilmiştir; bir diğer adının Pavlı Deresi olduğu söylenmekte olup, Kiepert'in aynı yerde verdiği Pavlo Burnu ile karşılaştırılabilir), harap halde üzerinde hiçbir yazı bulunmayan bir Türk köprüsü; anlatılanlara göre Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılmış ve 1921 yılında İngilizler tarafından harap edilmiştir; 3. Tuzla tren garının yanından geçen çayın üzerine (Kiepert'teki Kemikli Dere; bana ise Kara Mandıra Suyu adı verilmiştir) bir köprü kurulmaktadır; 4. Bağdat Yolu'nun Tuzla koyundan ayrıldığı yerde (yaklaşık olarak Kiepert'in Mungata Deresi olarak verdiği yer; üst kısmı Eshekli Deresi) bir hendeğin üzerinden antik yolun güzergâhında küçük antik bir köprünün kalıntıları görülebilir. Bana göre bu köprülerin arasında en uygunu Tuzla'daki köprüdür (No. 3).

Gebze ve İzmit arasındaki noktalar için yerinde değil, yalnızca ikinci elden bilgi alabildim. Gebze yakınlarında, şehrin güneydoğu yönünde, İkiselvi'den önce (söylenenlere göre Hanibal'ın mezarı) günümüzde artık suyu olmadığı söylenen Hanım Çeşmesi adında bir yer, IV. Murad'da adı geçen ve Dil'in karşısında bulunduğu söylenen *Hatun Suyu*'nu hatırlatmaktadır. Ne yazık ki, burayı bizzat gezemedim ve bu yüzden de tam yerini veremiyorum.

Evliya Çelebi'de IV. Mehmed ile ilgili olarak ortaya çıkan *Ağa İskelesi* hakkında Gebze'de Yarımca ve Derince arasında halk arasında Ağa Deresi olarak bilinen Ahi Deresi diye

bir çay olduğunu öğrendim. Yine de bu bilgi, Evliya Çelebi'nin bu yeri gösterdiği noktayla (Gebze ve Hereke arasında) örtüşmemektedir.

اسنه حاجی (İnehacı?)'nın bugünkü adının İnerci olduğu söylenmektedir ve bu adı tabii ki haritada bulamıyorum. Evliya Çelebi'de adı geçen Kireç İskelesi (کیرچ اسکله سی) ile Hereke İskelesi kastedilmiş olmalıdır, ama Evliya Çelebi'de birçok çelişkiye, hatta kasıtlı yanlışlıklara rastladığımız için, bu varsayımla bağlantılı bilgiler bizi yanıltmamalıdır. Hereke kireç madenlerinin varlığı fazlasıyla kanıtlanmıştır ve uzun süredir çalışmamasına rağmen, günümüzde de hâlâ bilinmektedir.

Sayfa 133, dipnot 278

Tarih yazınında da benzer komik isimler mevcuttur. Dr. J.H. Mordtmann, Berlin'de henüz kataloğu hazırlanmamış el yazması acc. Ms. 1894, 177, fol. 160r'de bir yerde (Sultan II. Bayezid'in Hicrî 895/Miladî 1490 tarihli seferi) Arnavutluk'ta *Kuşuçmaz* ve *Kargasekmez* adı verilen dağlardan bahsedildiğini bildirmiştir. Berlin'deki Ms. Orient. 4, 1209 sayılı antolojide (bkz. yukarıda dipnot 76'ya yapılan ilave) Ali Paşa'nın Hicrî 1125/Miladî 1713 tarihinde Edirne'den Mora'ya yürüyüşüne ait yol güzergâhında Libanova Dağları'na *Torba Boşaltan* denmektedir.

Sayfa 131, dipnot 272, 273

Aşir Efendi Kütüphanesi'nde (Süleymaniye Kütüphanesi'ne dahil edilmiştir) Nabî'nin *Tuhfet ül-Haremeyn* adlı eserini (belki de yazarın kendi el yazmasını) içeren 241 sayılı el yazmasının ekinde hacılar için, adı geçen eserlerden farklı olarak, Hicrî 1194/Miladî 1780 tarihli *Menâzil ül-hac* başlıklı bir seyahat rehberi bulunmaktadır. Bu el yazmasını birileri yolculuğu sırasında yanında taşımış ve kenarına her durağın tarihini yazmıştır.

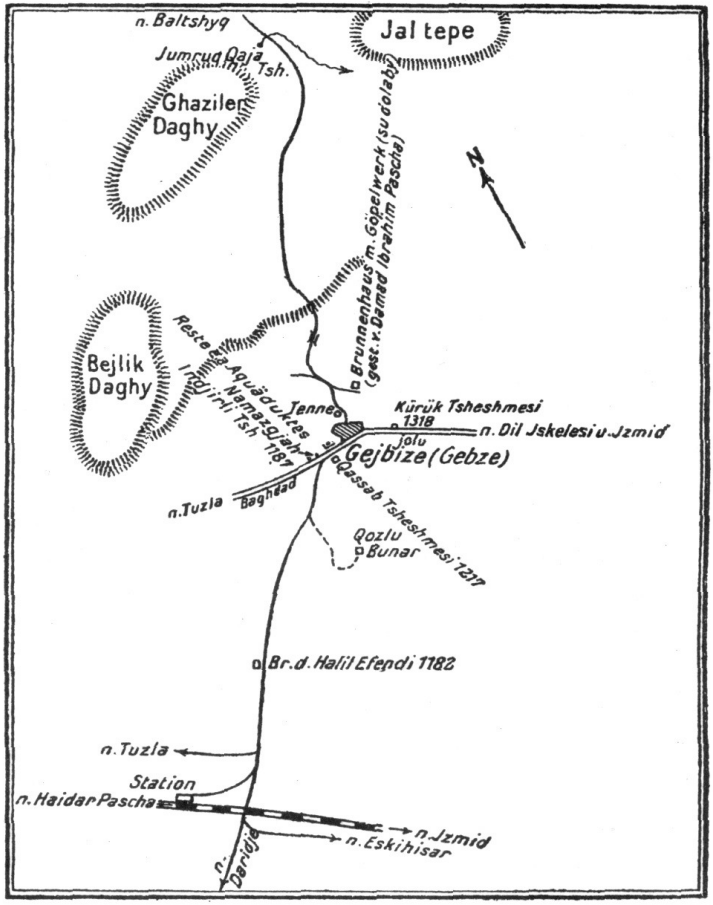
Sayfa 157, dipnot 349

Mehmed Edib'in *Menâsık ül-hac* adlı eserinde ve Münih'teki *Tuhafat ül-hac* eserinde adı geçen pınarlar arasında Gebze'de bu isim altında yalnızca tek biri bulunmaktadır: *Yumrukaya Çeşmesi*. İkinci pınarda grafiksel olarak bir hata bulunmaktadır: توزلى yerine قوزلى بيكار *Kozlupınar* denmeli idi. Burada geçen üçüncü isim olan چورکجى اوغلى چشمه سى ile ilgili olarak yalnızca telaffuzu açısından benzer bir isim bulabildim: *Kürük Çeşmesi* (كوروك چشمه سى) (Karşılaştırma için, karşılaştığım tüm çeşmeleri işaretlediğim aşağıda Gebze ve çevresi haritasına bakabilirsiniz. Haritada, ziyaret ettiğim noktaların yalnızca yaklaşık olarak yerlerini belirttim. Tam bir güzergâh kaydı yapmadığım için, mesafelerde hatalar olabilir). Bu üç pınardan yalnızca sonuncusu olan Kürük Çeşmesi, Dil Boğazı iskelesinin yolu üzerinde bulunmaktadır. Bu ise چورکجى اوغلى چشمه سى ile aynı yer olduğu ihtimalini güçlendirmektedir. Buna karşın Mehmed Edib, *Tuhafat ül-hac* adlı eserinde bu pınarın Dil'e giden yol üzerinde olduğunu iddia etmektedir. Kürük Çeşmesi'nin şimdiki yapısı, 1318 yılında yapılan bir restorasyondan kalmadır.

Yumrukaya Çeşmesi, içinden bir derenin çıktığı basit bir pınardır (bu yer için başka bir isim öğrenemedim: Yaltepe Deresi isminin gelişigüzel verilmiş bir isim olduğunu düşünüyorum).

Gebze'den kuzey yönünde yaklaşık olarak Gebze'nin tren istasyonundan mesafesi kadar bir mesafede bulunmaktadır.

Kozlupınar'a karayolundan tren istasyonuna giden tarla yollarından ulaşılmaktadır. Bir çınar ağacının altında, deniz manzaralı, yapım tarihi belli olmayan küçük bir çeşmedir.



Gebze ve Çevresi Haritası

Sayfa 158, dipnot 358

Kazıklı ismi, erişebildiğim hiçbir haritada bulunmamasına rağmen, hâlâ bilinen bir isimdir. İzmit önlerinde İzmit Körfezi'nin (güney sahilinde) son vapur iskelesinin ismidir. Vapur iskelesinin hemen yanında bir yerleşim yeri yoktur. Daha ziyade Tatarköy ve büyük bir ihtimalle Başkiraz gibi, daha gerideki yerleşim yerlerine hizmet etmektedir. Muhte-

melen Kiepert'in haritasında Halıdere İskelesi yakınlarında adı geçen iskele ile örtüşmektedir. Bahçecik'in iskelesi olan Seymen'de bugün bu güzergâhta seyreden (Seyrüsefain İdaresi'ne ait) vapurlar genelde durmamaktadır.

Günümüze ait bu bulgu, *Casilik* adında bir iskeleden bahseden Lubenau'nun verdiği bilgiye uymaktadır (bkz. dipnot 309). Bunun dışında dağlarda Kazıklı olarak adı geçen yerin (Lubenau'da *Nasockli*) hâlâ mevcut olup olmadığını tespit edemedim.

Sayfa 164, dipnot 375

Son parantezin içine şunlar eklenecektir: (bkz. aşağıda dipnot 643).

Sayfa 167, dipnot 386

Berlin'de henüz kataloğu hazırlanmamış el yazması acc. Ms. 1894, 177'de (eski Osmanlı tarihi) Dr. J.H. Mordtman'ın bildirdiğine göre fol. 15v'de ismin şu şekli bulunmaktadır: سلطان اُیوکِی.

Sayfa 167, dipnot 386

Sultanöyüğü adını Neşrî (سلطان اویوکی, ZDMG 13, b. 190) ve Th. Seif tarafından yakın zamanda yayınlanan Farsça yazılmış Şükrullah (سلطان ایوکی, MOG 2, s. 75 ve 90) da vermiştir.

Sayfa 176

C. Niebuhr, *Reisebeschreibung* III, 113'te İsmil ve Karapınar arasında bir tepede bulunan *Yelekli* adında, eşkıyalara karşı bir Türk birliği bulunduran bir kuleden bahsetmektedir. Acaba Kiepert'te yeri tam belli olmayan İleka köyü burası olabilir mi?

Mehmed Edib'in verdiği سلطان ایوکی (bkz. Tablo 13) ismini C. Niebuhr III, Tablo IX (*Kumburnu*) üzerinde Karapınar'daki Tuzlu Göl yakınlarına kaydetmiştir.

Sayfa 180, *Hortu Köprüsü*'nden sonra

Yavuz sultan Selim'in 1516 tarihli yol güzergâhında gördüğümüz خورتی کوپریسی kelimesi, C. Niebuhr III, Tablo IX'da *Hortu* olarak verilmiş olup, Kızılca Suyu üzerinde bir köprüdür (Kiepert'in haritasında Bektik adındaki yerin verildiği noktada). C. Niebuhr'un verdiği bilgiler, çoğu kez 18. yüzyıla ait el yazması yol güzergâhlarında verilen bilgilerle bağlantılı olduğu için önemlidir, ama eski yol güzergâhlarıyla herhangi bir bağlantı gösterilememektedir. Dolayısıyla خورتی *Hortu*'nun yeri kesin kabul edilebilir. Bu yüzden Yavuz Sultan Selim'in Karapınar–Bor yolu güzergâhının buna uygun olarak harita üzerinde düzeltilmesi gerekmektedir. *Hortu* ismi aynı zamanda Otter'in verdiği *Hartan* ismi ve Kiepert'in (Ainsworth ve Vrontschenko'ya göre) verdiği Har Han ismiyle örtüşmektedir.

Sayfa 183 ve devamı, dipnot 444

1866 tarihli litografik yol güzergâhında durak olarak görülen Ramazanoğlu Yaylası'nın bugünkü adı Gülek Yaylası'dır ve savaş sırasında hazırlanan Alman Genelkurmay haritalarında (*Karte der Gegend zwischen Bosanti und Tarsus*, 1917 ve *Karte von Mesopotamien und Syrien*, geçici baskı Mayıs 1918, Sayfa B *Adana*), muhtemelen resmî durak olan Tekir Han'ın batı kuzeybatı yönünde kaydedilmiştir.

Sayfa 190, dipnot 484, 485

Ara sıra Kurtkulak ve Payas arasında görülen عزیر veya اوزر (Viyana Harp Arşivi'nde اوزرکوکی , C. Niebuhr II, Tablo 52 ve III, s. 102'de *Öseler*), Kiepert'in haritasında Özerli olabilir (Erzin değil). Bu yerin kaydedildiği konum, yol güzergâhı için Erzin'den çok daha uygundur, ama yine de tam tatmin etmemektedir.

Sayfa 198, dipnot 523

Arnavutköy ile ilgili ek bilgi: Kapıdağ Yarımadası'nın doğu sahilinde (Perama'nın güneybatısında) Ermeniköy diye bir yer mevcuttur (Evliya Çelebi burada bir ismi mi karıştırmıştır, yoksa bir yazım hatası mıdır?)

Sayfa 199, Örencik

Evliya Çelebi'nin belirttiği اورنجی, haritalardaki Örencik'ten başka bir yer olamaz. Bu haritalarda (Kiepert'in ve Philippson'un haritalarında) konumu tam kesin değildir. Evliya Çelebi'ye göre biraz daha güneyde olmalıdır Türk Genelkurmay'ının 1:200.000 ölçekli haritasında bu yer hiç verilmemektedir.

Sayfa 199, Bolcaağaç

Türk Genelkurmay'ının 1:200.000 ölçekli haritasında Bölecik (Kiepert) veya Bolacık (Philippson) adındaki bu yer Evliya Çelebi gibi tanımlanmaktadır: بولجه اغاج.

Sayfa 199, sondan dördüncü satır

Evliya Çelebi'de adı geçen چاوش جامعی قریه سی, haritalarda Biga'nın kuzeyinde gösterilen Çavuşköy olmalıdır.

Sayfa 204, Belucak ? (بلوجك)

Belucak (بلوجك) ile ilgili bilgi: A.D. Mordtmann, *Anatolien*, s. 213'de *Böjedschik* demektedir; acaba haritalardaki (Kiepert ve Philippson) Bürdje veya Bökrüdje ile aynı yer olabilir mi?

Sayfa 204, Ulubat'tan Susığırlı Suyu'na kadar uzanan yol

Balıkesir'e giden yolun başlangıçta belli bir mesafe boyunca İzmir yoluyla kesiştiği ve Susığırlı'da bu yolla birlikte nehrin üzerinden geçtiği, Ömerköy'ün Philippson tarafından

verilen yerinin (Demirkapı'ya Kiepert'in haritasında olduğundan çok daha yakın bir yerde) doğru olduğu varsayılırsa, çok daha muhtemel görünmektedir.

Sayfa 205

ترحال kelimesi ترحاله diye okunacaktır.

Sayfa 213

قواق قریه سی arkasına (Kavaklar) eklenecektir.

شیحلو kelimesi شیخلو diye okunacaktır.

Sayfa 214 ve devamı

Anlaşıldığı kadarıyla Denizli'den Bozdoğan Ovası'na kadar ... diye başlayan paragraftan … *güney kenarından dolaşmıştır* diye biten paragrafa kadar iki paragraf silinecektir.

Haritada verilen bilgileri yeniden inceleyince, Kanunî Sultan Süleyman'ın Denizli yakınlarındaki Akhan'dan Çine'ye kadar uzanan seferi sırasında, daha önceki görüşümün aksine Bozdoğan'a girmeyip –yol güzergâhının metninde böyle bir şey geçmemektedir– yalnızca Bozdoğan'daki nehirden (Kiepert'in Akçay dediği eski Harpasus Nehri) herhangi bir yerde geçtikleri kanaatine vardım. Bir ovada bulunduğu söylenen طوکجه adındaki yeri, haritalardaki (Sarayköy'ün güney güneydoğusunda) Doncalı ile bağdaştırdığımızda ve چوبان ایلیجه سی'nın Kabaağaç'ın (Philippson'da: Kabatsh) doğu güneydoğusunda bulunan Hamam ile aynı yer olduğunu varsaydığımızda, Menderes Ovası'nda nehrin güney kıyısında Denizli yakınlarındaki Akhan'dan (güneyde Köşk'ün karşısındaki) Dalaman'a kadar uzanan ve ancak buradan itibaren Çine Çayı ovasına ulaşmak için dağlardan geçen çok daha rahat bir yol güzergâhı bulmaktayız. Bu güzergâhta Bozdoğan Nehri Menderes Nehri'ne aktığı yerde geçilmiştir. Yol güzergâhı, haritada buna uygun olarak değiştirilmelidir.

Sayfa 215

سودش قريه سى yanına (Sütçü?) eklenecektir.

Sayfa 216

Duraslu kelimesi *Durasoluk* olarak okunacaktır. … *aynıdır* kelimesinden sonraki virgülden itibaren paragrafın tamamı … *çok nadir görüldüğü de göz önünde bulundurulmalıdır*[594]… cümlesine kadar, 594 sayılı dipnot ile birlikte silinecek ve Durasoluk noktası haritaya eklenecektir. Buna göre Kanunî Sultan Süleyman'ın güzergâhı, Alaşehir'den kısa bir süre sonra (en geç Durasoluk'ta) Alaşehir Çayı'nın (eski Phryx Nehri) kuzey kıyısına geçmiştir.

Sayfa 221, ikinci paragraf

Yaklaşık olarak aynı yol güzergâhını veren, ama Çakıt Han'dan Kayseri'ye gittiğini söyleyen Niebuhr III, s. 225'te Bereketli'nin yerinde, Ecemiş Suyu düzlüğünde bulunan ve büyük bir ihtimalle Bereketli'nin resmî durağını temsil eden Kayaaltı Hanı'nı vermektedir.

Sayfa 222, dipnot 615

Paul Lucas'ın ikinci yolculuğunun belirtildiği yerin arkasına noktalı virgülden sonra *Quichemet* adındaki yer ile ilgili 565 sayılı dipnottaki açıklama gelecektir.

Sayfa 232, dipnot 641

Djih., s. 666, satır 12'de bir baskı hatası, yani 909 yerine 999 yazılmasından dolayı III. Murad döneminde Sadrazam Sinan Paşa'nın Hicrî 999/Miladî 1591 tarihli kanal projesi, literatürde II. Bayezid döneminde Hicrî 909/Miladî 1503 tarihli bir proje haline gelmiştir (bkz. Hammer, s. 139 ve 167 ve devamında *Cihânnümâ*'daki rapor tercüme edilmiştir ve C. Ritter, *Kleinasien*, I, s. 669'da Nordberg çevirisiyle verilmiş olup, Mimar Sinan, Sadrazam Sinan Paşa ile karıştırılmıştır). Hammer, GOR IV, s. 200'de Selanikî'ye göre doğru tasviri

vermektedir. Osmanlı döneminde iki Sapanca kanalı projesi hakkında bilgi için bkz. TOEM (*Revue historique*) 3, 1328, s. 948 ve devamındaki makale.

Sayfa 234, son paragraf

Concoly yerine *Cancoly* yazılacaktır. Bu paragrafın ilk satırı şöyle olacaktır: "Tavernier'in *Cancoly* diye adlandırdığı yer, büyük bir ihtimalle Hendek ile aynı yerdir." Bunun dışında dipnot 649 da dahil olmak üzere, dipnota kadar olan kısım silinecektir.

Ayrıca, *Carguеslar* yerine *Carguestar* yazılacaktır (aynı şekilde s. 234, son satırda).

Sayfa 240, dipnot 678

Avusturya Harp Arşivi'nin 1726/1727 tarih ve E a 178 sayılı haritasında da (bkz. yukarıda Dipnot 76 ile ilgili ek bilgiler) daha güneyde bulunan Gelgiraz yerine Merzifon verilmiştir. Ancak, daha kolay olduğu için belki de daha büyük olan Merzifon, Niksar'a giden yolun yanında Amasya'ya giden yol için de kullanılmış olabileceğinden, burada bir belirsizlik olabilir.1866 tarihli litografik yol güzergâhında ve tüm daha yeni yol güzergâhlarında burada yalnızca Merzifon'un görünmesi gayet doğaldır.

Sayfa 252, ikinci paragraf

(كنبد صويى *Günbet Suyu*) yerine كنبدلو صويى *Günbetli Suyu* yazılacaktır.

Sayfa 259, dipnot 766

W.F. Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor,* …, Londra 1842, I, s. 94'te de Vezirköprü'nün eski ismini *Gkedakara* olarak vermektedir.

Sayfa 259

كوپرو طاش yerine طاش كوپرو yazılacaktır.

Sayfa 264

Tablo 36 yerine Tablo 32 yazılacaktır.

Sayfa 272, dipnot 813

Dr. J.H. Mordtmann'dan öğrendiğime göre, gerek *Danun* (Yunanca: Λανούνης), gerekse *Elvan*, ذا النون ve kısmen علوان olarak Araplaştırılan eski Osmanlı isimleridir. Benzer bir durum hakkında bilgi için bkz. dipnot 484.

Sayfa 273, dipnot 819

İneli adı, Kiepert'in haritasında belirsiz bir şekilde Akdağmadeni'nin güneybatısında, Konak Suyu'nun ortaya çıktığı yerde bulunmaktadır. Aynı bölgede *Karahisar Behramşah*'ın olduğu da iddia edilmektedir. Evliya Çelebi'nin yol güzergâhı için, bu konum uygun değildir.

Sayfa 279, dipnot 845

Karahisar Behramşah adındaki yerin Maden kazasının (Akdağmadeni, Yozgat sancağı, Ankara vilayeti) bir mahallesi olduğu ve Yozgat'tan 24 saat mesafede olduğunu Dr. J.H. Mordtmann'dan öğrendim (karşılaştırma için: Sami, Q.A. I, 441; Ali Cevad 599, Karahisar Bahram). Haritalarda bu isme rastlamadım. Dolayısıyla yaklaşık olarak Kiepert'in belirsiz bir yerde gösterdiği İneli'de bulunabilir (*İneli*'nin *Behramşah* ile birleşimi için bkz. Birinci Cilt, s. 273, dipnot 819 ve yukarıda bu dipnotla ilgili ek bilgiler).

Karahisar Behramşah için ayrıca bkz. J.H. Mordtmann, EI II, s. 788, lb.,

Ayrıca aynı yerde sondan ikinci ve sonuncu satır: Sondan ikinci satırda *Anadolu'da* kelimesi silinecek olup, yerine *Toros bölgesinde* kelimesi eklenecektir (Varsak Dağı: Djih. 611, satır 19; bkz. Babinger, *İslam* 12, 102).

Varsak adı ayrıca Şakâyik en-Nu'mâniye, İstanbul 1269, s. 135'te de Sivas ve Tokat arasında geçmektedir (bu bilgiyi

J.H. Mordtmann'dan aldım). Ayrıca Kiepert'in haritasında Antalya'nın hemen kuzeyinde de Varsak adında bir yer belirtilmiştir.

Sayfa 5*, Bölüm: Djih. 674, satır 2, satır 4:
مسهد آباد yerine مشهد آباد olacaktır.

Sayfa 8*, Bölüm: 21 b β, satır 3:
سكا yanına (Şagav?) eklenecektir
كازور yanına (Kerrer?) eklenecektir.

Tablo 4
Sütun 7: I. *Kilos* yerine *Kiles*.

Tablo 15
Sondan ikinci sütun: دلك yerine دولك olacaktır.

Tablo 19
Sağda dıştaki sütun: Sapanca Beli ile ilgili bilgi:
De Bruyns'un bahsettiği *Jakatswie*, Yakaköy olabilir.

Tablo 27
Sütun 7: صامشق قيا yerine صارمشق قيا olacaktır.
Sağda son sütuna Gelgiraz yanına "veya Türnük" eklenecektir.

Tablo 30
Sütun 3: *Bousciuc* yerine *Bousejuc* olacaktır.
Carralla yerine *Caralla* olacaktır.

Tablo 32
Son sütun: *Gönük* yerine *Göynük* olacaktır.

Tablo 44

Sütun 4: I. ايوبلر yerine ايوبلو.

Harita:

39º ve 40º kuzey enlem, 29º ve 30º doğu boylam arasındaki karede: *Ilıca* ve *Gümüş* adındaki yerlerin yerleri değişecektir.

37º ve 38º kuzey enlem, 29º ve 30º doğu boylam arasındaki karede: Denizli–Antalya yolu, 11b olarak işaretlenecektir (19 b yerine).

40º ve 41º kuzey enlem, 35º ve 36º doğu boylam arasındaki karede: Hacıköy–Amasya yolu, 15c olarak işaretlenecektir (150 yerine).

Haritada 39º ve 40º kuzey enlemi ve 27º ve 28º doğu boylamı arasındaki dikdörtgen:

Soma'nın hemen güneyindeki yer *Kurugölcük* değil, *Tarhala*'dır.

Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı

CİLT II

EKLER LİSTESİ

CİLT I

I. Tablolar

Tablo 1 Üsküdar–İzmit (Yürüyüş yolları; Bölüm 6 a α).
Tablo 2 Üsküdar–İzmit (Kervanlar; Bölüm 6 a α).
Tablo 3 Üsküdar–İznik (Hac kervanları; Bölüm 6 a β).
Tablo 4 İzmit–İznik (Bölüm 6 c).
Tablo 5 İznik–Yenişehir–Eskişehir (Bölüm 6 e α).
Tablo 6 İznik–Lefke–Eskişehir (Bölüm 6 e β).
Tablo 7 Eskişehir–Akşehir (Yürüyüş yolları; Bölüm 6f).
Tablo 8 Eskişehir–Akşehir (Kervanlar; Bölüm 6 f).
Tablo 9 İnönü–Kütahya–Afyonkarahisar–Akşehir (Bölüm 6 g).
Tablo 10 Akşehir–Konya (Yürüyüş yolları; Bölüm 6 h).
Tablo 11 Akşehir–Konya (Kervanlar; Bölüm 6 h).
Tablo 12 Konya–Ereğli (Yürüyüş yolları; Bölüm 6 i).
Tablo 13 Konya–Ereğli (Kervanlar; Bölüm 6 i).
Tablo 14 Ereğli –Adana (Yürüyüş yolları; Bölüm 6 k).
Tablo 15 Ereğli–Adana (Kervanlar; Bölüm 6 k).
Tablo 16 Adana–Antakya (Yürüyüş yolları; Bölüm 6 l).
Tablo 17 Adana–Antakya (Kervanlar; Bölüm 6 l).
Tablo 18 Bursa–Ulubat (Bölüm 7 a).
Tablo 19 Ulubat–İzmir (Bölüm 9).
Tablo 20 Bursa–Kütahya (Bölüm 10).
Tablo 21 Denizli–Kuşadası (Bölüm 11 c).
Tablo 22 Ereğli–Kayseri (Bölüm 13 a).
Tablo 23 Kayseri–Sivas (Bölüm 13 b).
Tablo 24 İzmit–Mudurnu–Bolu (Bölüm 15 a α).
Tablo 25 İzmit–Düzce–Bolu (Bölüm 15 a β).
Tablo 26 Bolu–Tosya (Bölüm 15 b).

Tablo 27 Tosya–Amasya (Bölüm 15 c).
Tablo 28 Amasya–Tokat–Sivas (Bölüm 15 e),
Tablo 29 Osmancık–Niksar (Bölüm 15 f).
Tablo 30 Bozüyük–Atköprü (Bölüm 18 a).
Tablo 31 Eskişehir–Ankara (Bölüm 18 a).
Tablo 32 Göynük–Ankara (Bölüm 18 b).
Tablo 33 Ankara–Çorum (Bölüm 19 a α).
Tablo 34 Çorum–Amasya (Bölüm 19 a α).
Tablo 35 Ankara–Çeşnigir Köprüsü (Bölüm 19 b α).
Tablo 36 Sivas–Suşehri (Bölüm 21 a α).
Tablo 37 Suşehri–Erzincan (Bölüm 21 a α).
Tablo 38 Erzincan–Tercan (Mamahatun) (Bölüm 21 a α).
Tablo 39 Tercan–Erzurum (Bölüm 21 a α)
Tablo 40 Yassıçimen'den Tercan'a sapan yol (Bölüm 21 α β).
Tablo 41 Niksar–Koyluhisar ve Hacı Murad (Bölüm 21 c α).
Tablo 42 Koyluhisar–Erzincan (Bölüm 21 c α).
Tablo 43 Koyluhisar–Uluşiran (Bölüm 21 c α).
Tablo 44 Tokat–Koyluhisar ve Enderes (Bölüm 21 c β).
Tablo 45 Akıncılar (Ezbider)–Germeli ve Kelkit Çiftliği (Bölüm 21 c β).
Tablo 46 Germeli–Erzurum (Bölüm 21 c β).
Tablo 47 Sivas–Malatya (Bölüm 22 a).
Tablo 48 Malatya–Diyarbakır (Bölüm 22 a).
Tablo 49 Kayseri–Göksun (Bölüm 25).

II. Harita

1:2250000 ölçeğinde Anadolu haritası
17. yüzyılın ilk yarısında (IV. Murad dönemi) yolların yaklaşık yerleri ile birlikte

CİLT II

I. Tablolar

Tablo 36 Sivas–Suşehri (Bölüm 21 a α).
Tablo 37 Suşehri–Erzincan (Bölüm 21 a α).
Tablo 38 Erzincan–Mamahatun (Bölüm 21 a α).
Tablo 39 Mamahatun–Erzurum (Bölüm 21 a α).
Tablo 40 Yassıçimen'den Mamahatun'a sapma (Bölüm 21 a β).
Tablo 41 Niksar–Koyluhisar ve Hacı Murad (Bölüm 21 c α).
Tablo 42 Koyluhisar–Erzincan (Bölüm 21 c α).
Tablo 43 Koyluhisar ve Hacı Murad–Şiran (Bölüm 21 c β).
Tablo 44 Tokat–Enderes (Bölüm 21 c γ).
Tablo 45 Ezbider–Germeli ve Kelkit Çiftliği (Bölüm 21 c γ).
Tablo 46 Germeli ve Kelkit Çiftliği–Erzurum (Bölüm 21 c γ).
Tablo 47 Sivas–Malatya (Bölüm 22 a).
Tablo 48 Malatya– Diyarbakır (Bölüm 22 a).
Tablo 49 Kayseri–Göksu (Bölüm 25).
Tablo 50 1263 sayılı salnâmeye göre Mihaliç'in batısındaki yol ağı (s. 60, Bölüm 5, Ek).

II. Harita

1:2250000 ölçeğinde Anadolu haritası
19. yüzyılın ilk yarısında ve ortasında yaklaşık posta ve ana yolların yaklaşık yerleri ile birlikte

ÖNSÖZ

Şartların olumsuzluğu sebebiyle, bu eserin Türk Kütüphanesi'nin 22. cildi olarak yayınlanan ana cildi[1], kamuoyuna eksik sunulmak zorunda kaldı. Şükürler olsun ki Almanya'da ortamın düzelmesiyle Türk Kütüphanesi'nin bu 23. cildiyle eseri tamamlayabildik. Tamamlayıcı olan bu ciltte[2] öncelikle birinci ciltte basılamayan tüm bölümler (Bölüm 21–26) tamamlanabildi. Birinci ciltte –otografide– verilmiş olan, ama aslında buraya ait tablolar da (Tablo 36–49) matbaa baskısı olarak bir kez daha verilmiştir. Birinci ciltte mevcut tüm otografik tabloları daha iyi kullanılabilmeleri açısından ikinci ciltte bir kez daha matbaa baskısı olarak vermem istendi. Ancak, bu haklı istek, bu denli karışık tablolara ilişkin maliyetlerin çok yüksek olmasından dolayı yerine getirilemedi ve bu yüzden 36–49 arası tablolarla sınırlı kalmak zorunda kaldım.

Birinci cildin sonuçlarından ilaveten elde ettiğim harita malzemesini[3], 1924 yılı sonbaharında İstanbul'da kaldığım sırada yaptığım araştırmalar sayesinde yeniden gözden geçirebildiğim için, birinci ciltte birçok ilave ve düzeltme yapma-

---

[1] Bundan böyle birinci cilt olarak anılacaktır.

[2] Bundan böyle ikinci cilt olarak anılacaktır.

[3] Bilhassa: A. Philippson, *Topographische Karte des westlichen Kleinasien*, 6 sayfa, 1:300.000, Gotha 1910–1913. –*İstanbul Boğazı Civarı Haritası*, 16 sayfa, 1:25.000, Harbiye Matbaası 1327–1340.– Anadolu'ya dair Türk (kısmen *Asya-i Osmanî Haritası,* 1:200.000) ve İngiliz (*Asia Minor*, 1:250.000) Harbiye Nezareti haritalarını sadece kısmen inceleyebildim.

ma ve yeni bir bölüm (27) ile yeni bir ek ilave etmeme sebep oldu. Bu ekte, resmî güzergâh malzemesine dayanarak, son zamanların Anadolu yol ağını modern trafik araçlarından dolayı değişikliğe uğramadan önceki haliyle, yani yaklaşık olarak 19. yüzyılın ortalarındaki haliyle ortaya koydum. Bu taslağa birinci cildin haritasına dayanılarak hazırlanan birer harita ekledim[4].

İkinci cilt son olarak, biri Latin harfleri, biri de Arapça harfler olmak üzere, eserin tamamı için yer isimleri listesini de içerir.

Tüm düzeltmeleri okuyan Prof. Tschudi'ye ve metin kısmının düzeltmelerini okuyan ve bunun dışında da eser için değerli bilgiler ve tavsiyelerle destek veren Dr. J.H. Mordtmann'a bir kez daha gönülden teşekkür etmeyi borç bilirim.

Münster i. W., Ocak 1926 sonu
Franz TAESCHNER

[4] Anadolu'da zaten çok karışık olan isimleri daha da karıştırmamak için, haritada büyük bir ihtimalle yanlış oldukları yerlerde bile Kiepert'in kullandığı isimleri kullandım.

21. NİKSAR, TOKAT VE SİVAS'TAN ERZURUM'A

Niksar–Tokat–Sivas hattından doğuya uzanan alan, dağlık bir bölge olmasına rağmen, birçok yolu barındırmaktadır, ancak bunlardan hiçbiri, daha önceki bölümlerde ele aldığımız yollar kadar önemli olmamıştır. Bu yollarla kıyaslanabilecek tek yol, Sivas'tan Erzincan üzerinden Erzurum'a giden ve aynı zamanda burada ele alacağımız kısmın üssünü ve çoğunlukla güney sınırı oluşturan ordu yoludur. Bunu, savaş ruznâmelerinde aktarılan güzergâhları vereceğiz. Bunlar arasında Yavuz Sultan Selim'in 1514 yılında kış karargâhlarına ulaşmak için kullandığı yürüyüş güzergâhı (bu bölüm için yolun Erzurum'dan Bayburt üzerinden Niksar'a giden kısmını ele alacağız), aynı zamanda bölgemizin kuzey sınırını oluşturmaktadır. Son olarak, aradaki boşluğu dolduran kervan yollarının yarattığı karışıklık arasında yolumuzu bulmaya çalışacağız.

a) Ordu yolu

a) Djh. 627, Z. 9 v. u., ordu yolu olarak tanımlanmıştır; Norberg II, 412; Armain 685 ; ayrıca krş.:

b) Djih. 628, Z. 17 vd., başka bir yol güzergâhına dahil edilmiştir; Norberg II, 413; Armain 686, orta;

c) Erzurum–Erzincan [–Kemah] yolu için Djih. 428, Z. 4; Norberg I, 631; Erzincan–Erzurum yolu için ayrıca:

d) Evl. II, 374 vd. ve 378 vd.; TschM. II, 182r vd. ve 185 r; Hammer 199 ve 202; R. Hartmann 191;

e) Evl. V, 53; R. Hartmann 199;

f) (yalnızca Mamahatun–Erzurum) Evl. II, 202 vd.; TschM. II, 95 v vd.; Hammer 102 vd.; R. Hartmann 186 vd.

Yol, çeşitli yol güzergâhlarının karşılaştırılmasından anlaşılabileceği üzere, bir bütünlük içinde uzanmaktadır. Daha eski olanı, Yalnızca Yassıçimen diye anılan noktada ve Mamahatun'da muhtemelen Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sul-

tan Süleyman tarafından kullanılan Erzincan üzerinden geçerken, daha yeni olanı, Serasker Mustafa Paşa'nın Gürcistan seferinde ve daha sonra Sultan IV. Murad'ın kullandığı Erzincan'ın kuzeyinden geçen iki kola ayrılmaktadır.

Yolu önce, güzergâhı kimi zaman birlik nakilleri için terk edilmesine rağmen, ana güzergâh kabul edilmesi gereken ve Evliya Çelebi'nin de gösterdiği gibi, daha sonraki zamanlarda da önem taşıyan Erzincan üzerinden geçen güzergâhla bir bütün olarak ele alacağız.

α. Erzincan üzerinden ana güzergâh (Tablo 36–39)

Yolun güzergâhı esas olarak sabit birer nokta olan Koçhisar, Aşkar Ovası[5], Suşehri, Erzincan, Mamahatun, Penek, Cinis, Ilıca sayesinde bilinmesine rağmen, bu bölge hakkındaki eksik bilgiler sebebiyle çoğu zaman ayrıntıları kesin olarak yorumlayamıyoruz. Bu yüzden başka yollara kıyasla yol güzergâhlarında[6] verilen zengin bilgileri tam olarak kullanmakta zorluk çekiyoruz.

---

[5] Bu ismin biçimi *Akşar* ve *Aşkar* arasında gidip gelmektedir. Etimolojik açıdan *Akşar* (*Akşehir*) doğru kabul edilmektedir. Yerel olarak ise Cumont, *Studia Pontica* II, 314 uyarınca *Aşkar* kullanılmaktadır. Türkler genelde Akşar (اقشار) diye yazmaktadırlar (Djih. 623, Z. 18; ancak bir defasında 629, Z. 1'de ayrıca Aşkar Ovası (اشقر اوه سی); Djih. 428, Z. 9 v.u. ve Evliya Çelebi II, 198 ve devamı [TschM.'ye göre; Dr.'de آق شارا آق شار], ki bu biçim Pizigani kardeşler tarafından 1367 yılı için belgelenmiştir (*Acxar*) (bkz. Kiepert, *Über Pegolottis vorderasiatisches Itinerar, SBBA,* Berlin 1882, s. 901–913). Selçuklu zamanında burada *Akşehir* (آقشهر) adı geçmektedir (bkz. Hamdullah Mustafî 183, Z. 1; çevirisi s. 175; karşılaştırma için Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, Cambridge 1905, s. 147; ayrıca bkz. aşağıda s. 16, dipnot 39).

[6] Bilhassa Sivas'a kadar yalnızca durak isimlerini veren Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli yol güzergâhı, şimdi daha ayrıntılı olmaya başlamış ve bize birçok değerli topografik bilgiler vermeye başlamış-

Yolun bir kısmı, *Kaz Gölü* diye anılan ve haritadaki Dodurga Gölü[7] ile aynı olduğunu düşündüğümüz göle kadar, Kızılırmak boyunca veya en azından nehre[8] paralel olarak, belki de Zara'ya[9] kadar uzanmaktadır. Daha sonrasında ise Kelkit Nehri'nin kaynağında, Koyluhisar yakınlarında[10] tüm yol güzergâhlarında adı geçen *Şahna*[11] *Çimeni* adındaki durak-

---

tır. Bu esnada daima sürekli atıfta bulunduğu aynı yolun önceki (Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli) yol güzergâhını göz önünde bulundurmaktadır.

[7] *Dudriago* olarak Pegolotti'de belirmektedir, bkz. aşağıda s. 15.

[8] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1548 tarihli güzergâhında Sofular ile aynı olabilir. Haritadaki kaydı çok belirsiz olup Kanunî Sultan Süleyman'ın yol güzergâhında verilen konuma uygun değildir.

[9] Zara, Hamdullah Mustafî'de (bkz. aşağıda s. 16) ve Evliya Çelebi'nin V, 54'teki tuhaf yol güzergâhında da verilmiştir, bkz. aşağıda s. 27. Ayrıca Yavuz Sultan Selim'in 1515 tarihli yol güzergâhında (Yavuz Sultan Selim'in Sivas'tan Kemah'a seferi) Zara ile ilintili hâle getirilen (bkz. aşağıda s. 11 ve devamı) *Kunduz Suyu* (قوندز صويي)'nun anılması, Zara'ya işaret etmektedir. Kiepert'in Kelkit'e kaydettiği Kunduz Köprüsü ile tabii ki hiçbir ilgisi yoktur. Bu köprü, yol güzergâhlarında Kundur Köprüsü (كوندور كوپروسى – bu şekilde!) olarak belirtilmektedir (bkz. aşağıda s. 23, dipnot 60).

[10] Djih. 424, aşağıdan Satır 5'te Koyluhisar (burada Koyunluhisar – قيونلو حصار)'ın ordu yolu üzerinde bulunduğu söylenmektedir. İsminin buradaki biçimi ile ilgili olarak bkz. H. Barth, *Reise von Trapezunt … nach Skutari i. J. 1858: Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap, Gotha 1860, s. 18'de A.D. Mordtmann (ayrıca bkz. A.D. Mordtmann, *Anatolien*, Hannover 1925, s. 448 vd.). Doğru etimolojiyi (*Koylu* = *Koyunlu*) O. Blau, *Pet. Mitt.* 1862, dipnot s. 46 ve devamında vermiştir. Adın en yaygın yazım biçimi قويلو (İbn Bibi) veya yakın zamandan beri قويلى'dır.

[11] شحنَة (Türkçe muhtemelen *Şahne* diye okunur), "şehir komutanı" anlamına gelir. Sivas'ta Kayseri yolu üzerinde Sivas ve Kesik Köprü arasında Şahne Kümbeti diye bir türbe bulunmaktadır (bkz. Max von Berchem et Halil Erdem, *Materiaux pour un Corpus Inscriptionum Arabicarum*, III. Bölüm, *Asie Mineure*, Kahire 1910, s. 17; Tab-

ta tekrar yolumuzu bulmakta zorluk çekiyoruz[12]. Şahna Çimeni'nin Koyluhisar'ın "karşısında" bulunduğu bilgisi, muhtemelen dağların diğer tarafında bulunduğu anlamında okunmalıdır ki bu, topografik raporlarda sıkça rastlanan bir ifadedir[13]. Bu yüzden Şahna Çimeni'nin Değirmen Dağı'nın güney yamacında veya Değirmen Suyu vadisinde aranması gerektiğini düşünüyorum.

Yol, buradan Akşar Ovası[14] ve Suşehri[15] nahiyelerinden geçerek, Orçil Dağı ve Çimen Dağı[16] arasındaki düzlüğün su çatalı üzerinden, tüm yol güzergâhlarında belirtilen ve önemli bir durak gibi görünen, ancak haritalarda nafile yere aradığımız *Yassıçimen*'e gidiyordu. Bu yeri muhtemelen Çimen Dağı'nın yamacında bir yerde, belki de Fırat Nehri'nin kollarının kaynağında aramalıyız[17]. Buradan Erzincan'ın etrafın-

---

lo 16 f'de verilmiştir), ama bu türbe tabii ki burada söz konusu olamaz.

[12] Yol güzergâhlarında adı geçen ve Evliya Çelebi'nin bahsettiği *Ogdumt?* (اوغدومت) ile bağdaştırılabileceğini düşündüğüm *Arganut?* (ارغنوت) (v, 54; bkz. aşağıda s. 27) ana merkezi Koçhisar ile birlikte Sivas'ın doğusunda bulunan Hafız kazasındaki bir nahiyenin adında bulunabilir: اوغويد (Cuinet *Oguovid*; Mostras'ta yoktur). P. Leonce M. Alishan, *Physiographie de l'Arménie*, Venedik 1870, s. 25, tuz (Ermenice *aghi*) madeninden adını alan *Aghiovid* adında bir yerden bahsetmektedir.

[13] "Karşısında" ifadesi örneğin Djih.'da sıkça bu anlamda kullanılmaktadır.

[14] Hakkında bkz. yukarıda s. 10, dipnot 5.

[15] Suşehri durağı, Çobanlı Suyu'nun kıvrımında, Baru yakınlarında olmalıdır. Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli yol güzergâhı, yakınlarında evliya kabul edilen *Çoban Emre* (چوبان آمره)'nin mezarının bulunduğunu belirtmektedir ki bu, Kiepert'in haritasında Çobanlı Tekke anlamına gelir.

[16] Yolun güzergâhı için burada da Djih. 628, Z. 17'yi karşılaştırınız. Bkz. aşağıda s. 18, dipnot 47.

[17] Yassıçimen büyük bir ihtimalle oldukça geniş bir ifade idi, zira Sultan IV. Murad ve Djih. burada iki durak vermektedir. Tabii bu bir yanlış-

dan dolanan yol, Erzincan üzerinden geçen ana yoldan ayrılıyordu.

Anlaşıldığı kadarıyla eski ordu yolunun Erzincan–Erzurum kısmı, kervan trafiği tarafından devralınmış olup[18] bugün kervan yolu olarak hizmet görmekte ve çok fazla zorluk çıkarmamaktadır. Yol güzergâhlarında Çubukova diye geçen Erzincan düzlüğünden[19] geçip, Cebeci Boğazı'ndan itibaren dağları aşarak, Fırat Nehri yayını[20] kesiyor ve Köttür Köprüsü'nde Fırat Nehri'nden geçiyordu[21]. Mamahatun'dan sonra 1473 yılındaki savaşa sahne olan Tercan[22] üzerinden bugün de bilinen yol üzerinde dağları aşarak Erzurum'a gidiyordu. Burada, Kan köyünde[23] veya *Çermük*[24]'te [Ilıca] ordugâh kuruluyordu.

---

lık da olabilir (karşılaştırma için Leunclavius'ta *Jazigimen Jailazi* ve Djih.'nın iki durağı). Kazvini, *Athar al-bilâd*, editör Wüstenfeld, Göttingen 1848, s. 381'de Ahlat ve Erzurum arasında tüm canlıları öldüren bir kaynakla birlikte جمن يلسى diye bir yerden bahsetmektedir.

[18] Bu yüzden 38 no.lu tablodan itibaren kervan trafiği hakkında raporlar da göz önünde bulundurulmaktadır. Hacı Kalfa'nın raporu, Djih. 428, Z. 4'te bir yol güzergâhında Kemah üzerinden Sivas–Diyarbakır güzergâhı verilmiştir. Karşılaştırma için ayrıca bkz. daha yeni seyyahların raporları, örneğin *Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde* (ZAE), N.F. 11, s. 263 ve devamında Strecker.

[19] Krş. Leunclavius HMT 759 aşağıda: "et haec ipsa planities (*Zibucoua*) nobili Armeniae municipio Erzintzani finitima est."

[20] Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli güzergâhına göre *Dji[bi]djc Gediji* (Cebeci Geçidi).

[21] Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli yol güzergâhına göre Fatih Sultan Mehmed, Uzun Hasan'a karşı sefere çıktığında قرص (=*Kargın*?)'da Fırat Nehri'ni geçmiştir.

[22] Eskinci'de; Yavuz Sultan Selim'in 1514 tarihli ruznâmesine göre.

[23] Yavuz Sultan Selim'in Erzurum'dan Bayburt üzerinden Niksar'a seferinde de verilmektedir (bkz. aşağıda s. 19–20). Yürüyüş güzergâhlarında *Çayır-ı Kân* veya *Yurd-ı Kân* olarak verilmiştir.

[24] Burada 1578 tarihli Gürcistan seferinde Bolu üzerinden kuzeydeki yolu kullanan yeniçeriler tekrar ana orduyla buluşmuşlardır.

Erzincan–Erzurum yolunda birkaç kez yolculuk eden Evliya Çelebi, Erzurum–Mamahatun yolu için açık bilgiler verirken, Mamahatun'dan Erzincan'a giden yol hakkında yalnızca bir bütün olarak kullanılması zor, karışık ve çelişkili bilgiler vermektedir[25]. Ayrıca R. Hartmann tarafından da yeterince takdir edildiğinden, daha fazla açıklama yapmaktan vazgeçiyorum[26].

Elimizde Erzincan–Erzurum yolunun kervan yolu olarak kullanımına ilişkin 16. yüzyıldan kalma iki belge vardır: D'Aramon'un 1548 tarihli ve Newberie'nin 1581/82 tarihli yol güzergâhları. Birincisi[27] şöyledir: Erzincan (*Arsingan*) – bir köprü üzerinden Fırat Nehri'ni geçiş – Pekeriç (*Bettaric*) – *Dibligy* – *Chiobane*[28] – *Portary* – doğal ılıcalar (yani Ilıca) – Erzurum (*Esdron*). Newberie'nin[29] yol güzergâhı ise ters yönde şöyledir: Erzurum (*Arzerum*) – *Pretton* – *Shennar* (= Cinis?) – Köttür? (*Gotter*) – *Gebesse* – Pekeriç (*Backerreg*) – *Bettarreg* – Erzincan (*Arsingan*). Tüm bunlardan yalnızca tek bir sonuç çıkmaktadır, o da her iki güzergâhın Pekeriç

---

[25] a) Evliya Çelebi, Dr. II, 373 vd.; TschM. II, 182r vd.; Hammer II, 199 vd.; R. Hartmann; Islam 9, 191. b) Evliya Çelebi, Dr. V, 52 vd.; R. Hartmann 199.

[26] R. Hartmann'ın s. 191'deki açıklamalarına Dr.'deki karışıklığın, çok daha güvenilir bir kaynak olan TschM.'de de mevcut olduğunu, dolayısıyla Evliya Çelebi'ye dayanmasının muhtemel olduğunu söylemek isterim. R. Hartmann'ın parantez içine aldığı kısım da bu el yazmasında mevcuttur (Hammer çevirisine dayanan RAS el yazmasının aksine). Tablo 39'da Evliya Çelebi'nin verdiği her iki yerden oluşan bir yol güzergâhı işaretlenmiştir. Tablo 38'de ise Evliya Çelebi'nin yalnızca yaptığı sıralamaya bakılmaksızın, yol güzergâhı için değerlendirilebilecek bilgiler verilmiştir.

[27] D'Aramon, s. 73.

[28] Yayıncısı Ch. Schefer'in burayı Erzurum'un doğusunda bulunan Çoban Köprüsü ile bağdaştırması tabii ki reddedilmelidir.

[29] S. Purchas, 1418; Hollanda baskısı s. 16'da Newberie.

üzerinden geçtiğidir; bunun dışında ordu yolundan ne kadar saptıkları, tüm diğer isimler tam olarak yorumlanamadığından[30], tespit edilememektedir. Yine de o dönemlerde kervan yolunun henüz daha sonra Hacı Kalfa ve Evliya Çelebi dönemlerinde katıldığı ordu yoluyla aynı olmadığını varsaymak zorundayız.

Ordu yolunun bir bütün olarak tarihi açısından 14. yüzyıldan, Osmanlı öncesi dönemden, yolun esas olarak daha o dönemlerde mevcut olduğunu kanıtlayan bazı belgeler gösterebiliriz. İran Moğol İmparatorluğu'nun batıdaki en uç noktası olan Sivas'ı Azerbaycan'da bulunan başkente bağlıyordu. Bu belgeler, Floransalı Francesco Balducci Pegolotti ve Moğol coğrafyacı Hamdullah Mustafî'dir. Pegolotti, şu güzergâhı vermektedir[31]: Sivas (*Salvastro*)[32]– *Dudriago* (Dodurga ve Dordurga Gölü ile karşılaştırın) – *Greboco*[33] – *Mughisar*[34] – Erzincan (*Arzinga*) – dağlarda kervansaray (*Gavazera sulla montagna*) – *Ligurti* – bir köprü (*Ponte*), muhtemelen Fırat Nehri üzerinde – kervansaray (*Gavazera fuori d'Arzerone*) – Ilıca (*Bangni d'Arzerone*) – Erzurum (*Arzerone*). Verilen bilgiler çoğunlukla fazla belirsiz olsa ve yolun ayrıntılarında

---

[30] *Backerreg* = Pekeriç ve *Gotter* = Köttür denklemleri doğru ise durakların sıralamasındaki hata dikkat çekici ve Newberie için olağandışıdır. *Batterreg*, *Backerreg* biçiminin değişik bir hali olabilir.

[31] *Della Decima e delle Altre Gravezze imposte dal comune di Firenze, della Moneta è delle Mercature dé Fiorentini fino al Secolo XVI; tomo III, continente La Pratica della Mercatura scritta da Francesca Balducci Pegolotti* …, Lizbon e Lucca 1766, s. 9; krş. Heinrich Kiepert, *Über Pegolottis vorderasiatisches Itınerar*, SBAW, Berlin 1882, s. 901–913.

[32] Sivas, dönemin Avrupalı yazarlarında böyle ya da benzer bir şekilde anılıyordu: Marco Polo *Savast*; d'Aramon *Savatz*.

[33] Pizigani kardeşlerinin haritasında 1367'de *Agreboce*. Kiepert (a.g.e) tarafından Suşehri'ne atfedilmiştir.

[34] Kiepert tarafından Çimen Dağı'nın güney yamacında bulunan Muhar ile bağdaştırılmıştır.

o dönemlerde daha sonraki zamanlardakinden farklı bir güzergâha sahip olmuş olabilse de bütün olarak bakıldığında yine bizim ordu yolumuzu görüyoruz.

Aynı husus, Hamdullah Mustafi'nin[35] güzergâhı için geçerlidir[36]: Erzurum (ارزن الروم) – 10 fersah – Esce? (اسجه)[37], Sircan? (سيرجان)'a (yani Tercan'a) [38] bağlı – 10 fersah – bir tepenin (درپای گريوه) eteğinde Human? Kulu' (خومان قلوع) – 4 fersah – Erzincan (ارزنجان) – 5 fersah – Hoca Ahmed (ديه خواجه احمد) – 7 fersah – Erzencik (ارزنجك) – 8 fersah – Akşar (آقشهر) – 5 fersah – Egersun (اكرسوك) – 8 fersah – Zara (زاره) – 10 fersah – Rabat-ı Hoca Ahmed (رباط خواجه احمد) – 4 fersah – Sivas (سيواس). Bu yol güzergâhından Erzincan–Sivas yolu için sabit birer nokta olan Aşkar[39] Ovası ve Zara'yı ve artık gerçi mevcut olmayan, ancak Osmanlı'nın ilk dönemlerinde belgelenen *Erzencik* (ارزنجك) diye bir yerin varlığını öğreniyoruz[40]. Bu yerin

---

[35] Hamdullah Mustafî, *Nüzhat al-qulûb*, editör G. Le Strange, s. 183 vd.; çevirisi s. 175.

[36] = I, s. 7*.

[37] Değişik biçimi الجه (yani Ilıca)'dır. Erzurum'un batısındaki Ilıca, mesafeden dolayı söz konusu olamaz.

[38] Yani ديرجان Dercan (değişik biçimlerine bkz.), eski Ermenice *Derjan*, bkz. Hübschmann, *Indogermanische Forschungen* 16, 1904, s. 283 vd.

[39] Bunun dışında da *Akşehir* (اقشهر) olarak Hamdullah Mustafî'de görülebilir, s. 95, çevirisi s. 96'da Konya'nın batısında bu isimle bilinen şehirle karıştırılmıştır. Aşkar hakkında bkz. yukarıda s. 2, dipnot 1.

[40] D'Aramon 71'de Ezbider ve Erzincan arasında *Ardingiely* (yayıncısı Schefer, bu ismi dipnotta *Ardingichy* olarak vermektedir). Thevet, *La cosmographie universelle*, Paris 1575, s. 275r'de daha doğru verilmiştir: *Ardingichy*. Newberie 1418'de Erzincan ve Enderes arasında bir yerde (ortasında) *Ardansegh* (bkz. aşağıda s. 24). Son olarak, Evliya Çelebi'nin Dr. V, s. 18'de ulaklık görevi sırasında bahsettiği Erzenceli? (ارزنجلى baskıda "şehir" denmiş ve Germeli ile Erzurum arasında bulunduğu söylenmiş) buraya ait olabilir, ancak bu, Erzincan (ارزنجان) için bir yanlışlık da olabilir; gerçi Erzincan da güzergâha pek uygun değildir.

Suşehri nahiyesi olduğunu varsayabiliriz. Hacı Kalfa, bu yol güzergâhını oldukça bozarak *Cihânnümâ*'ya aktarmıştır[41].

Yavuz Sultan Selim'e kadar daha sonraki dönemle ilgili başka ayrıntılı belge yoktur[42].

β. Ana yoldan sapma (Tablo 40)

Yassıçimen ve Mamahatun arasında daha sonraki yol güzergâhları, yani Sultan IV. Murad'ın 1578 tarihli Gürcistan seferi ve buna uygun olarak Hacı Kalfa, Erzincan'ın kuzeyinden sapan bir güzergâh vermektedir. Başlangıçta, Balahor'un ve sonunda Çamur ve Tolos'un[43] hepsinde birbirine uygun göründüğü yerlerde, yol güzergâhı gayet açıktır; ancak Sultan IV. Murad ve Hacı Kalfa'da farklı belirtilen ortadaki duraklar yine de büyük zorluklar çıkartmaktadır. Kısmen bulunamamakta, kısmen de Bayburt yönünde fazla kuzeye işaret

---

[41] Hacı Kalfa, Djih. 428, Z. 10; Norberg I, 632, Z. 2 (= I, s. 7*): Erzurum – 3 saat – Ilıca (ايليجه), Tercan (ترجان) 'a bağlı – خان لوج كه بارك لودمدر – Erzincan (ارزنجان) – Hoca Ahmed (خوَاجه احمد) – 3 saat – Erzencik (ارزنجيك) – Zâdesur (سور — زاده – bu şekilde!) – Rabât-ı Hoca Ahmed (رباط خواجه احمد) – Sivas (سيواس). Bozulmalar kısmen Nüzhat al-qulûb metninin değişik okuma türleri sayesinde anlaşılmaktadır; bkz. baskı.

[42] Timurlenk'in seferi için Erzurum ve Sivas arasında yalnızca Erzincan verilmektedir (bkz. *Zafernâme* Dr. II, 404; çevirisi III, 413). Fatih Sultan Mehmed'in seferi için bkz. yukarıda Fırat Nehri geçiş noktası ve Tercan Muharebesi'nin yapıldığı yer hakkındaki bilgiler (Kargın ve Eskinci). Hammer, GOR, II, 120'deki bilgiler buna uymamaktadır, ama çok da önemsenmemelidir, zira daha sonraki tarihçilerden alınmıştır. Burada bahsi geçen Otlukbeli (bkz. aşağıda s. 29, dipnot 85) ve yürüyüşün Bayburt yönünde ilerlemesi, daha ziyade Erzincan'ın etrafından dolanan bir güzergâha uygun olurdu. Eski tarihçiler bu hususta ayrıntılı bilgi vermemektedirler.

[43] Sultan IV. Murad'ın ve Hacı Kalfa'nın Toloslar'ı hakkında karşılaştırma için bkz. *Yukarı Tolos* ve *Aşağı Tolos* olmak üzere, iki Tolos'tan bahseden Strecker, ZAE, N. F. 11, 1861.

etmektedirler[44]. Ordu yolunun gerçekten kuzeye doğru bu kadar geniş bir yay çizip çizmediği[45], yoksa burada yabancı bir yol güzergâhının, örneğin Erzincan–Bayburt yolunun bir kısmının mı araya karıştığı açık değildir[46].

Buraya ait olan oldukça tuhaf bir yol güzergâhı kesimi, Sivas'tan Malatya'ya[47] giden bir yol güzergâhına karışmış bir halde *Cihânnümâ*'da görülmektedir. Eksik anlatımında hiç şüphesiz Erzincan'ın etrafından dolanan bu ordu yolunun en yeni güzergâhını göstermektedir, ancak yeni bilgiler alınamamaktadır.

---

[44] Sultan IV. Murad'da bahsi geçen Sınurabad (سنور اباد) veya Sınır sahrası (سكر صحراسی) ve Hacı Kalfa'da ve Yavuz Sultan Selim'in Bayburt'tan Karahisar'a (bkz. aşağıda s. 19 vd.) seferinde de bahsi geçen *Sünnur Ova* = Koşmadek Ova buraya aittir. Ayrıca Koşmadek Ovası'nın güney kenarında bulunan Cebra ile aynı olması muhtemel *Cebrin* (جبرين). Hatta belki de Hacı Kalfa'nın bahsettiği Karabulur (قره بولور) (= aynı ovanın biraz güneyindeki yer) de olabilir.

[45] Peçevî II, İstanbul 1283, s. 430 vd. da Sultan IV. Murad'ın İran seferi için (bunun dışında ayrıntılı bir güzergâh yoktur) Koşmadek Ovası'nı Sivas'tan Erzurum'a giden yol üzerinde olduğunu söyleyerek, *Sünnur Çayırı* olarak belgelemektedir (s. 431 ve 435'te önemsiz baskı hataları vardır).

[46] Yol güzergâhlarının bu şekilde karışması için başlangıç noktası belki de Bayburt'un kuzeydoğusunda da görülen Balahor ismi olmuştur.

[47] Djih. 628, Z. 17 (= I, s. 8*): Koçhisar (قوج حصار) – Dodurga Gölü (قاز كولى) – Gölbaşı (كول باشى) – Güzelhisar (Dr.'de حصار كوزل) – Oyuk (اويوك) – Tahtalu (تحته لو) (= شحنه چمنى?) – Akşar Ovası (طپراق قلعه اقشار) – Karayakup (قره يعقوب ya da ارپه) – Çatı (چاتى) – Çamur (چامور) – Tercan (ترجان) – Mamahatun (ماماخاتون).

b) Yavuz Sultan Selim'in bir tarafta Sivas–Niksar hattı ve diğer tarafta Erzurum'daki seferleri

α. 1515 yılı ilkbaharında Sivas'tan Kemah üzerine yapılan sefer

Feridun 1, 408 (= I, s. 8*): Sivas (Lager – Çeknem Çâyırı [چکنم چایری] ordugâhı) – Yârhisâr (یار حصار) – Şeyh Merzifon Yurdu (شیخ مرزیفون یوردی) İmparatorluğun sınırında قوندز صویی kıyısında Zara (ازاره)'da; buradan itibaren tüm topraklar İran Kemah'ına aittir – Çit Hanı (چیت خان) – Kın Ağzı (قین اغزی) – Yogun Pelid (یوغون پلید) – Gördeyenic? (کورده ینج)[48] – Elmalı (آلمالو یوردی) – Kemah (کماخ)'ın karşısında.

İsimlerin çoğunu tanımlamak mümkün olmadığından[49], sefer hakkında fazla bilgi verilememesine rağmen[50], bu güzergâh muhtemelen ordu yolunun Akşar Ovası üzerinden yolu uzatarak çizdiği yayı keser. Yavuz Sultan Selim, Kemah'ı fethettikten sonra, aynı yoldan Sivas'a geri döndü.

β. 1514 yılı sonbaharında Erzurum'dan Bayburt üzerine Niksar'a yapılan sefer

Feridun I, 406 (= I, s. 8*f): Erzurum'un karşısında Kan köyünde (بورد کان , yani یورد کان) konaklama – Çermük (چرموك)

---

[48] Dönüş yolu güzergâhında بنج ك.

[49] Güzergâhta bahsedilen *Yarhisar* (یارحصار) ancak Koçhisar için yanlışlıkla verildiği düşünülebilir.

[50] Yolun başlangıçta ordu yolunu kullandığını ancak ordu yolunun güzergâhlarında da bahsi geçen (bkz. yukarıda s. 11, Dipnot 9) ve Zara yakınlarında olduğu söylenen *Kunduz Suyu* (قوندز سویی)'nun burada belirtilmiş olmasından anlaşılabilir. Bu güzergâhı, birinci cildin ekindeki haritada işaretlemedim. Bir diğer kanıt, Hammer, GOR, II, 425'te daha sonraki tarihçilere göre verdiği *Karlıgöl* (tabii ki bu, ordu yolunda bahsedilen *Kaz Gölü* - قازکولی) adı olabilir. Hammer'in bahsettiği diğer bir isim olan *Karaca Çayırı* bir türlü bağdaştıramadım.

ve Ilıca (ایلیجه) 'nın yanından – Titgir (تنکیر bu şekilde!) – سکا (Şagav?) – Kazur (کازور– Karrer?) – Zernih? (زرنیخ) – Çimağıl (وحیم آغلی)[51] – Yenice Köyü یکیجه کوی – Bayburt (بایبورد) karşısında ordugâh – Danişment (دانشمند کندی = کنبدی?), Bayburt'a ait – Sünnür Ovası ستور صحراسی bu şekilde!) – Viranşehir (ویران شهر)'in yanından – Trabzon'a ait yerde konaklama – Tayi Şeyh Zaviyesi (طایی شیخ زاویه سی)'ndeki Merakum (مرکوم قریه سی)'da Görgin Çiri (کورکین چیری) – Şiran (شریان; Karahisar'a ait)'a bağlı Cengariş (جنکاریخ) – Hoca Pireyvan? (خواجه پیر ایوان – Karahisar'a bağlı)'ın yanından – Çalgan (چالغان) – Aluhaza (آلوح ازا – bu şekilde! Muhtemelen Alicera? – آلوج ارا) – Alişar Ovası (علیشیر) – Şebinkarahisar (قره حصار شرقی) – Ağaç Ağılı (یالچق حصار ve ناز یوردی :diğer isimleri– اغاج آغیلی) – Gönüllü Köyü (کوکللی کوپی) yakınlarındaki Ali Yesi (الی یصی) – Aruc Yuki? (آروج یوکی) – Bağırsak Derebaşı(باغرسق دره باشی) – Sorhun Deviyi (صورحون دوپی) – Hisarcık (حصارجق) – Hacılar Köyü (حاجیلر کوپی) – Niksar (نیکسار).

Leipzig, Üniversite Kütüphanesi 1025, fol. 115 v (= I, s. 9*): Erzurum – Beymansur (بك منصور) – Kuş Beli (کوش بلی) üzerinden – Çimağıl (اورطا جیم اغیل) – Çavuş Kıranı Beli (چاوش قراکی بلی) üzerinden – Helva (حلوا) – Bayburt (بایبود bu şekilde!) – Kelkit'e bağlı Murmiç (مورمیج) – Kelkit* Çiftliği (کرکید چفتلکی), vs.

Söz konusu olan, Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran seferinden Amasya'daki kış karargâhlarına dönüşüdür. Yol, Erzurum ve Karahisar arasında yolu bütün olarak tespit etmemizi sağlayan birçok noktayı ortaya çıkartmaktadır. Buna göre Erzurum–Bayburt yolu, Leipzig'deki yol güzergâhının aktar-

[51] Daha ileride Recim (رجیم).

* Görüldüğü üzere, Osmanlıca harflerle "Kerkid", yazar tarafından "Kelkid" okunmuştur. Bu tür tasarruflar hayli çok olup yazara bağlı kalınmıştır (Editör).

dığı[52] daha sonraki zamanlara ait güzergâhla her yerde aynı değil gibi görünmektedir. Bilhassa Erzurum ve Çimağıl[53] arasında her iki yol güzergâhı farklı yollara sapabilir[54]. En açık kısmı, Bayburt'tan Sünür kasabasından adını alan Koşmadek Ovası üzerinden Kelkit Çiftliği'ne[55] ve oradan da Karahisar'a giden yoldur. Son kısmı muhtemelen daha sonraki kervan yoluyla aynıdır. Karahisar–Niksar yolu hakkında ise hiç bilgi yoktur[56].

c) Kervan yolları

a) Niksar–Kemah: Djih. 628, I. Z.; Norberg II, 414, Z. 3; Armain 687, Z. 12.

b) Zagapa–Germeli üzerinden Niksar–Erzurum: Evl. Dr. II, 197 vd.; TschM. II, 93 v vd.; RAS 22, 325 v vd.; Hammer 102 vd.; R. Hartmaim 186.

c) [Erzurum–] Erzincan–Niksar: Evl. Dr. II, 384 vd; TschM. II, 187 v vd; RAS 22, 404 r vd.; Hammer 205 vd.; R. Hartmann 191 vd.

d) [Erzurum–] Erzincan–Tokat: Evl. Dr. V, 53 vd.; R. Hartmann 199 vd.

e) Ulaklık görevi: Evl. Dr. V, 14 ve 18.

Sivas–Erzincan–Erzurum ordu yolu tarafından güneyden ve Yavuz Sultan Selim'in Erzurum–Bayburt–Karahisar–Niksar yürüyüş yolu tarafından kuzeyden çevrili alan, kafa karıştıran birçok kervan yoluyla doludur. Ancak, bunlardan hiçbiri sanki örneğin Bolu'dan Amasya, Tokat ve Sivas'a giden büyük kuzey yolu gibi asıl kervan yolunun önemine sahip

---

[52] Leipzig Üniv. Kütüph. 1025, fol. 115v; Bayburt–Karahisar yolunda yalnızca yorumlanamayan bir isme sahiptir: *Mormiç*?

[53] Harita, Yukarı ve Aşağı Cimağıl derken, Leipzig yol güzergâhı *Orta Çimağıl* demektedir.

[54] Kanunî Sultan Süleyman'ın yol güzergâhındaki سکا ve کازور durakları, haritadaki Şagav ve Karrer isimleri ile bağdaştırılabilir mi?

[55] Burada Merakum denmektedir.

[56] Tanımlanabilen tek nokta Asarcık (burada *Hisarcık)*, d'Aramon, s. 71'de Niksar ve Koyluhisar arasında tek durak olarak adıyla verdiği noktadır (*Assarguict*).

değildi. Bu arazi, ne kadar dağlık ve aşılması zor olursa olsun, neredeyse her yönden ortasında Koyluhisar'ın, daha doğrusu Enderes'in ve Akşar Ovası'nın karşısında, Kelkit kıyısındaki Hacı Murad Han'ın oluşturduğu yıldız şeklinde bir ağ oluşturan seyahat yollarıyla kesilmektedir. En önemli yollar şunlar olabilir: 1. Niksar'dan Erzincan'a giden ve burada ordu yoluna bağlanan yol 2. Tokat'tan Kelkit Çiftliği üzerinden geçen ve Mamahatun'da ya ordu yoluna bağlanan ya da Aşkale üzerinden Erzurum'a kendi yolunu çizen güzergâh. Her iki yol, Hacı Murad Han ve Akşar Ovası arasında bir parça birbirlerine bağlanmaktadır. Bu iki ana yolu ele alacağız, ancak kervan yollarının bu bölgede kullanabilecekleri değişik yollardan dolayı uzunluklarının kesin bir şekilde belirtilemeyeceğini ve yalnızca bu bölgedeki farklı güzergâh bilgilerine biraz olsun düzen getirmek amacıyla orta yolları temsil ettiklerini hatırlatmak isteriz. Bu iki ana yolu ele aldığımızda, daha az sık kullanılan sapaklar da ister istemez dahil edilmektedir.

α. Niksar–Erzincan

Yol, Hacı Murad Han tarafından doğal iki kısma ayrılmaktadır.

Niksar–Hacı Murad Han yolu hakkındaki raporların aynı hattı kastedip etmedikleri tam belli değildir, ancak aradaki büyük farklılıklardan dolayı ayrıntılarda biraz şüpheli görünmektedir. Bu bölgeye dair eksik bilgimizden dolayı bu yol güzergâhlarındaki birçok bilgi yorumlanamamaktadır[57].

---

[57] Hacı Kalfa ve Leipzig güzergâhlarında Niksar ve Hacı Murad arasında tek durak olarak beliren تلمسه *Telmesa* veya *Tilmisa*?, Evliya Çelebi'de de belki, ama tabii ki yanlış bir yerde, Zagapa adında görülmektedir: *Tilismat Zagapa* طلسمات زغپه دره سی (aynı şekilde TschM. II, 94v; Dr. II, 199'da bozulmuş halde). Evliya Çelebi'nin bahsettiği *Şahne* (شاحنه)'nin yol güzergâhlarında "Koyluhisar'ın

Kelkit kıyısında kervanlar için düzenli olarak kullanılan durak Koyluhisar değil, Hacı Murad idi ki, bununla Kelkit'in güney kıyısındaki Sultan Murad Han kastedilmiş olmalıdır[58]. Karşı kuzey kıyısında Uzun Hasan'ın Hacı Murad adında bir vezirinin vakfettiği bir yer olması sebebiyle Evliya Çelebi tarafından onun adıyla tanımlanan bir harabe (Hacı Murad Kalesi)[59] bulunmaktadır. Koyluhisar, bu güzergâhın üzerinde olmamasına rağmen, raporlarda sıkça adı geçmektedir[60].

Şahne (شاحنه)'nin yol güzergâhlarında "Koyluhisar'ın karşısında" bulunduğu söylenen *Şahne* ile aynı olması bana göre pek muhtemel görünmemektedir. Bahsettiği *Ermeni* (ارمنی), kaynakçalarda *Ermeniköy* veya *Arminag* olarak görülmektedir (Kiepert'in haritasında *Almadjik* [Elmacık] ile aynı olabilir mi?); Blau, ZAE, N. F. 11, 1861, s. 365'e göre *Itinéraire d'un voyage fait par terre depuis Constantinople jusqu'à Téhéran, dans l'année 1805: Voyages en Perse,* III. cilt, Paris 1813, s. 241–321 arasında *Armeny-Kévi* (Ermeniköy) olarak Niksar'dan 12 saat, Koyluhisar'dan 21 (6,5 + 5,5 + 9) saat mesafededir; s. 362'de Blau, Tschihatscheff'in *Elmanek*'i karşısında *Ermeniköy*'ün doğru biçimi olarak *Ermanig*'i vermektedir.

[58] *Dr. H. Barths Reise von Trapezunt durch die nördliche Hälfte Kleinasiens nach Scutari im Herbst 1858: Pet. Mitt.*, tamamlayıcı kitap, Gotha 1860, s. 19'a göre. Karşılaştırma için bkz. A.D. Mordtmann, *Anatolien*, Hannover 1925, s. 453. Başka daha eski Avrupalı seyyahlar da Hacı Murad Hanı'ndan bu isim altında bahsetmektedirler: Örneğin Tournefort II, 426'da *Agimbrat* veya *Agimourat*, Koyluhisar'dan 1,5 saat mesafede; resmî Osmanlı onotamolojisi için bkz. örneğin Mostras, s. 82.

[59] Evliya Çelebi, Dr. II, 388 aşağıda.

[60] Leipzig yol güzergâhı kitabı, Hacı Murad ve Koyluhisar (1 saatlik mesafe) arasında *Gündür Köprüsü* (کوندور کوپروسی)'nden bahsetmektedir. Bu tabii ki haritanın ya burada ya da Leipzig yol güzergâhı kitabında yanlış işaretlenmiş Kunduz Köprüsü'dür (dolayısıyla کوندوز *Gündüz* olarak okunmalıdır). Tabii ki Yavuz Sultan Selim'in Zara dolaylarında bahsettiği قوندز *Kunduz* ile ilgisi yoktur (bkz. yukarıda s. 11, dipnot 9).

Yolun devamı (Hacı Murad Han–Erzincan) 16. yüzyılda uzunluğu boyunca kullanılmış gibi görünürken (bkz. d'Aramon, Newberie; belki de ordu yolunun etkisi altında), bu yolu Evliya Çelebi'nin raporundan parça parça bir araya getirmek zorundayız ve o durumda bile güzergâhı hakkında tam bir resme ulaşamamaktayız. Başlangıcı sanki ordu yoluyla aynıdır. En azından burada kısmen diğerinde bulunan duraklar belirmektedir[61], ta ki Çobanlı Tekke'ye kadar[62]. Erzincan'a devam eden yol için, ordu yoluyla aynı olup olmadığı şüphelidir. Hamdullah Mustafî'den bildiğimiz *Erzencik*'in d'Aramon ve Newberie'de[63] ortaya çıkması da bizi ileri götürmemektedir, zira bu yer savaş ruznâmelerinde görünmemektedir. Lâkin bundan, ordu yolu üzerinde olmadığı anlamı çıkartılamaz. Görünüşe göre daha sonraki zamanlarda yok olduğundan[64], yaklaşık yeri hakkında yalnızca tahminler yürütebili-

---

[61] ازندرلر, büyük bir ihtimalle Ezbider'dir: Tavernier'in Fransızca baskısı, s. 17; Alman baskısı s. 7a (*Aspider* ve *İzbeder*), İnciciyan (Ritter, *Erdkunde*, 18. cilt, s. 193'te) ve daha yeni seyyahlar (örneğin Tschihatscheff: *Pet. Mitt*., tamamlayıcı kitap 20, s. 65b; Strecker: ZAE, N.F. 11, 1861, ayrıntılı haritada *Aschagy* ve *Yokary Ezbider* [Aşağı ve Yukarı Ezbider], büyük haritada ise *Ezbiderler*; bkz. Strecker, a.g.e., s. 362'de Blau) tarafından belgelendiği üzere, bu isimde iki yer mevcuttur.

[62] D'Aramon'un bahsettiği *Girbanambea* ve Newberie'nin bahsettiği *Shewbaning* ile Kanunî Sultan Süleyman'ın 1534 tarihli ruznâmesinde bahsedilen *Çoban Emre* (چوبان امره) mezarının haritada işaretlenmiş Çobanlı Tekke ile aynı yer olduğu açıktır; Evliya Çelebi'nin bahsettiği *Şeyh Sinan* için Baru, Dr. II, 383'te; TschM. II, 187v'de *Çoban Kordoman Şah* (چوبان قوردومان شاه)'ın mezarı anılmaktadır ki, R . Hartmann, s. 200'de buna dikkat çekmiştir.

[63] Karşılaştırma için yukarıda s. 16, dipnot 40.

[64] Evliya Çelebi'nin (Dr. V, 18) bahsettiği Erzenceli (ارزنجلى) ve (ارزنجك) isimlerinin bağdaştırılması, bir şeyler anlatamayacak kadar belirsizdir. Aynı şekilde Evliya Çelebi'nin güzergâhlarımızda bu yerde görü-

riz; ancak Evliya Çelebi'nin güzergâhıyla yukarıda adı geçen iki Avrupalı seyyahın güzergâhının aynı olup olmadığını kesin olarak söyleyemeyiz. Evliya Çelebi'nin güzergâhının ordu yolundan farklı olduğuna, yani ordu yolunun aksine Orçil ve Çimen Dağı arasından değil, Orçil Dağı'nın güneyinden, yaklaşık olarak bugünkü yol hattından geçtiğine dair yalnızca tek bir kanıt ileri sürebilirim ki, bu da Gercanis Suyu'nun bir yan kolunun[65] ovasıyla bağdaştırdığım *Bulgarçayırı* (بلغار چایری)'nın belirtilmiş olmasıdır.

Hacı Kalfa'nın yol güzergâhının[66] devamı, Hacı Murad'dan Akşar Ovası (burada اشقر اوه سی) ve Gercanis (كرجامس bu şekilde!) üzerinden Kemah'a (كماخ) gidiyordu.

β. Karahisar üzerinden Hacı Murad Han veya Koyluhisar ile Şiran–Kelkit arasındaki bağlantı güzergâhı (Tablo 43)

Bu güzergâh ancak Akşar Ovası'nda yukarıda bahsettiğimiz güzergâhtan[67] sapmakta olup, Leipzig'deki yol güzergâhında belirtilen Salma Beli (سلما بلی)[68] aşıldıktan hemen sonra, aşağıda ele alacağımız güzergâhla birleşmektedir. Evliya Çelebi, Kelkit'i geçerken, şunları söyleyebileceğimiz

---

len Erzenis (ارزنس) ismi de Erzencik (ارزنجك)'den türetilmiş olabilir. Bkz. yukarıda s. 16, dipnot 40.

[65] Cumont tarafından *Boulqar-Sou* diye anılmıştır. Karşılaştırma için F. Cumont, *Studia Pontica*, II, s. 324, harita 24. Strecker, ZAE, N.F. 11, 1861, s. 356'da *Avanis* diye bozulmuş bir biçimini verdiği ارزنجك'i *Aghvanis* ile bağdaştırmak doğru olur mu? Bugün آغوانس diye yazılmaktadır (örneği Ali Cevad; Hacı Kalfa, Djih. 422, Z. 1'de Güvanis (كوانس); 424, Z. 20'de Güvanîs (كوانيس).

[66] Hacı Kalfa, Djih. 629, Z. 1 (= I, s. 9*).

[67] Evliya Çelebi'nın bahsettiği Ya'kûb Ağa (يعقوب اغا), başka bir yerde bahsettiği aynı isimli yer ile aynı ise (bkz. Tablo 42), bu yalnızca Akşar Ovası'nda bulunuyor ise mümkündür.

[68] Bkz. aşağıda s. 28.

bazı karışık bilgiler vermektedir: *Mandoval* (ماندووال) adı hiç şüphesiz Mindaval[69] kazasının adı olup, *Kurd Dereleri* (قورد دره لری) Kelkit adının[70] tercümesi olabilir. Tarifinden, buranın muhtemelen bir dizi nehrin Aşağı Kelkit'i oluşturmak için bir araya geldikleri yer olduğu anlaşılmaktadır. Karahisar–Şiran yolu için ayrıca Yavuz Sultan Selim'in 1514 yılı sonbaharındaki yol güzergâhına başvurulabilir[71].

γ. Tokat'tan Doğu'ya (Tablo 44–46).

Niksar'dan Erzincan'a giden yol, trafik gelişiminin belki daha eski bir gelişme aşamasına aitken, 17. yüzyılda genelde Tokat'tan doğuya giden ve ilk yolu kesen güzergâh kullanılıyordu. Batılı seyyahların ifadelerine göre[72], Tokat o dönemde önemli bir ticaret yeri ve kervan trafiği için, İran'a giden tüm kervanların da yola çıktığı bir kesişme noktası idi. Yol, başlangıçta[73] ağırlıklı olarak Hristiyan olan Almuş[74] üzerinden,

---

[69] Blau, ZAE, N.F. 11, 1861'de dönemin Karahisar livasındaki kazaların listesinde verilmiştir. Mindaval, bugün artık kaza değildir ve anlaşıldığı kadarıyla Djih.'da yoktur.

[70] Kelkit = Ermenice *gail-get* "Kurt Ayağı" (bkz. R. Hartmann, 187, Dipnot 2). Eskilerde nehrin adı *Lycus* nehridir. Adın anlamının o dönemlerde bilinmediği, nehrin adı olarak Makarius II, 9, s. 439'da verilen *Eddib* (yani الذءب) adı kanıtlamaktadır.

[71] Bkz. yukarıda s. 19 (= I, s. 8*).

[72] Bilhassa Tavernier, her iki yolu da tarif ettiği İstanbul'dan İzmir'e giden kervanların burada buluştuğunu belirtmektedir. De la Boullaye-le-Gouz'un kervanı da Tokat'ta ilaveten 5 gün konaklamıştır (bunun dışında İzmit, Bolu, Çerkeş, Tosya'da ikişer gün, Amasya'da üç gün konaklanırdı). Daha sonraki zamanlar için bkz. örneğin Pococke III, 91; Sestini, *Voyage de Constantinople à Bassora en 1781*, Paris, l'an VI, s. 53.

[73] Tokat, Hüsrev Paşa'nın birliklerinin işgali altında olduğundan, Tavernier'in kervanı Tokat'tan 2 mil uzakta *Charkliqueu* (Çarklıköy) diye bir yerde konaklamıştır.

Tozanlı boyunca yukarı doğru; daha sonra aşılması zor[75] Karaçam Dağı üzerinden Kelkit Ovası'ndan Hacı Murad'a ilerlemektedir. Buradan ele aldığımız yolda Akşar Ovası'ndan Enderes ve Ezbider üzerinden devam etmektedir[76].

Tokat'ı Akşar Ovası ve sair yol sistemlerine bağlayan ve ordu yolunun etkisi altında kalan daha eski bir güzergâh, Evliya Çelebi tarafından Melek Ahmed Paşa ile Hicrî 1066/Miladî 1655–56[77] yılında Van'dan dönerken yalnızca özet olarak verdiği güzergâhta görülebilir. Bu yol güzergâhından anladığım kadarıyla Evliya Çelebi'nin güzergâhı Erzincan'dan itibaren Akşar Ovası'ndan[78] Kızılırmak vadisine kadar (Zara'da) çizdiği yayda esas olarak ordu yolunu takip etmiş[79] ve ancak burada herhangi bir noktadan sonra, Sivas'ın etrafından dolanarak, doğrudan Tokat'a gitmiştir.

---

[74] Leipzig yol güzergâhının bahsettiği *Gebere* (كيبره), muhtemelen Müslüman olmayanlar için kullanılan كفره *Kefere*'den türemiştir. Makarius II, 9, s. 441 vd., Tokat'tan sonra burada birçok Hristiyan mahalleyi ziyaret etmiştir. [كيبره nin gebere okunması mümkün görünmüyor. Editör.]

[75] Karşılaştırma için geçitle ilgili olarak Tavernier tarafından aktarılan lakabı "*Bey İndiren*".

[76] Tavernier bununla ilgili olarak *Aspider* ve *İzbeder* olmak üzere, iki isim vermektedir. İki Ezbider hakkında bkz. yukarıda s. 24, dipnot 61.

[77] Evliya Çelebi, Dr. V, 52 vd.; R. Hartmann, s. 199 vd. Yol güzergâhı şöyledir (= I, s. 9*): Baru (بارو) – Alamelek? (اله ملك) – Yakub Ağa (يعقوب اغا) – Kaplanlıbel (قاپلانلى) – Zara (زاره چايرى) – Oğdumet? (اوغدومت), her ikisi de Sivas'a bağlı – Nis Çayırı (نيس چايرى) – Kurdiler (قورديلر) – Tokat (توقات قلعه سى).

[78] Buraya yerleştirilebilen *Yakup Ağa* hakkında bkz. yukarıda s. 25, dipnot 67.

[79] Bu bağlamda Evliya Çelebi'nin bahsettiği اوغدومت *Oghudumt* [bize göre Oğdumet. Editör]'u, yürüyüş güzergâhlarında bahsedilen ارغنود *Arganud* ile bağdaştırıyorum. Karşılaştırma için yukarıda s. 12, dipnot 12.

Akşar Ovası'ndan sonraki hedef, ya Karahisar üzerinden tarif ettiğimiz bağlantı güzergâhından veya Zagapa üzerinden ana yoldan ulaşılabilen Ulu Şiran'dı. Her iki güzergâh, Ulu Şiran Ovası'na giden geçidin aşıldığı yerde, R. Hartmann tarafından da doğru tespit edildiği üzere[80], Fındıklıbel'de birleşiyordu. Evliya Çelebi'nin burada bahsettiği durakları bulamamamızın sebebi, R. Hartmann'ın da ileri sürdüğü gibi, öncelikle kervanının Zagapa'nın henüz keşfedilmemiş yan vadilerinden birinden yukarıya doğru ilerlemesidir. Yine de burada verilen isimler oldukça şüphelidir. Bunlardan üçü, kısmen daha önce de karşımıza çıkan[81] ve çok da uzaklarda olmayan isimlerdir. Bu yüzden boşlukları doldurmak için keyfî olarak kullanılan isimler olduklarını varsayıyorum ki, Evliya Çelebi söz konusu olduğunda, bu bizi şaşırtmamalıdır[82].

Kervan yolu, Ulu Şiran'dan Germeli'ye[83] ya da değişimli olarak Kelkit Çiftliği'ne gidiyordu.

Evliya Çelebi, Germeli'den itibaren ayrıntıları tespit edilemeyen bir yoldan[84] Mamahatun'a gelmiş ve burada kervan-

---

[80] Bu geçidin haritada Fındıklı Bel adıyla verilen geçit ile aynı olduğu, Evliya Çelebi'nin hem Zagapa'dan gelen yolu, hem de Leipzig yol güzergâhında Karahisar'dan gelen yolun bu geçidi aşmasından anlaşılmaktadır. Evliya Çelebi'nin bahsettiği *Tekman Beli* (تکمان بیلی) *Tekman Beli*'nin (Tavernier'de *Dikmebel*), Leipzig yol güzergâhı kitabındaki سلمان بلی ile aynı olduğu şüphe götürmemektedir.

[81] Kara Yakup (bkz. Hacı Kalfa'nın kısmî güzergâhı, Djih. 628, Z. 17, yukarıda s. 11, dipnot 1) ve Baru (bkz. Tablo 42). *Kadıoğlu Köyü* (قاضی اوغلی کوی), haritada Gercanis, yani Refahiye'nin güneyindeki Kadıköy olmalı.

[82] Belirtilen üç yerin de birbirlerinden fazla uzak olmaması, dolayısıyla tek bir kaynağa ait olması da muhtemeldir.

[83] Evliya Çelebi'nin burada verdiği bilgi, Kiepert'in haritasından ziyade *Salut Bel*'i Şeyren ve Germeli arasına yerleştiren Strecker, ZAE, N.F. 11, 1861, s. 357 ekinde verilen haritaya uygundur.

lar tarafından kullanılan ordu yolundan Erzurum'a gitmiştir. Diğer raporların çoğunluğu ise kervanların, ordu yolundan bağımsız olarak, Kelkit Çiftliği'nden oldukça açık olarak tarif edilen bir güzergâhla Karasu'ya ulaşan nehir boyunca, Aşkale'ye ulaşan ve ancak ordu yolunun da Karasu vadisine girdiği Cinis'te, ordu yoluyla birleşen bir yoldan ilerlediklerini söylemektedir[85].

Aşkale'den geçen bu yol, zamanla asıl kervan yolu haline gelmiş gibi görünmektedir. İbrahim Müteferrika'nın atölyesinden alınan Viyana'daki harita da yalnızca bu yolu göstermektedir[86].

Niksar–Tokat–Sivas hattının doğusundaki alanda bulunan bu karışık yol ağının tarihî gelişimi, yaklaşık olarak şöyledir: İlk zamanlarda, Bolu'dan geçen kuzey kervan yolu oluş-

---

[84] Evliya Çelebi, Dr. II, 200 vd.; TschM. II, 95r vd.; R. Hartmann 186 ve 188; R. Hartmann'ın anlattıklarına bir şey ekleyemeyeceğimizden, yol güzergâhını bir kez daha vermekten vazgeçiyorum. Germeli'den Mamahatun'a varmak için, Pulk Suyu ve Tolos Suyu vadileri olmak üzere, iki vadi mevcuttu. Ordu yolu bir müddet Tolos Suyu vadisinden geçtiğinden, Evliya Çelebi'nin de Mehmed Paşa'nın maiyetinde buradan geçmiş olması muhtemeldir.

[85] Otlukbeli'ni yol güzergâhlarına göre haritada belirtildiğinden biraz daha kuzeybatıda (Loriler ve Karakulak) arasında aramamız gerekir. Lori ve Loriler'de yine Ezbider'de karşılaştığımız sorun söz konusudur: Topluca Loriler diye anılan bir Yukarı Lori ve Aşağı Lori mevcuttur (W. Strecker, ZAE, N.F. 11, 1861, 343).

[86] Djih. 427, alttan Z. 5'deki kısmî güzergâhta muhtemelen aynı yoldan bahsedilmektedir; Norberg I, 631, Z. 6; Armain 655; bu güzergâh şöyledir (= I, s. 9*): Erzurum – Aşkale اشقاله – Tercan (ترجان) – Kelkit (ككليت) – muhtemelen Çiftlik – Şiran (شير اوهسى) – Karahisar – Sivas. Yol güzergâhının sonunda son durak olarak Sivas'ın verilmiş olması herhalde bir yanlışlıktır. Şimdiye kadar Tokat'a kadar kuzey kervan yoluyla ilgili bize iyi hizmetlerde bulunan de la Boullaye-le-Gouz, burada bize sırt çevirmektedir: Tokat ve Erzurum arasında yalnızca üç isim vermektedir: *Salingi, Corpican* ve *Sahabha*.

tuktan sonra, Niksar'ı aşarak Akşar Ovası üzerinden Erzincan'a kadar uzadı ve burada ordu yoluyla birleşti (d'Aramon). Tokat bu dönemde kervan trafiği için en önemli nokta haline geldi. Böylece Tokat'tan Akşar Ovası'na uzanan ve yukarıda bahsi geçen Erzincan yoluna sapan güzergâh meydana geldi (Newberie). 17. yüzyılda bu yoldan bağımsız hale geldi ve Akşar Ovası'ndan itibaren doğu yönünde Zagapa üzerinden Ulu Şiran–Kelkit Çiftliği'ne giden kendi güzergâhını yarattı (Tavernier) ve Niksar'dan gelen yolcular da bu yolu kullanmaya başladı (Evliya Çelebi)[87]. Yolun devamında kervanlar, daha sonra Mamahatun'da yeniden ordu yoluna ulaşmaya çalıştı (Evliya Çelebi)[88]. Oysa burada da çok geçmeden Aşkale üzerinden bağımsız bir yol oluştu (Tavernier) ve görünüşe göre bu şekilde kaldı. Bu güzergâhın oluşmasında eski gelenek de hiç şüphesiz bir rol oynamaktadır. Bu yol, esas olarak Tabula Peutingriana tarafından belgelenen Antik Nicopolis (Akşar Ovası) – ad Dracones (Ulu Şiran Ovası) – Satala (Kelkit'in kaynağı) – Lucus (Aşkale'de) – Calcidaua (Erzurum Ovası)[89] yoludur.

---

[87] Viyana Savaş Arşivi, E a 178; hakkında bkz. aşağıda s. 62. Diğer yol güzergâhlarına uygun olarak (bkz. Tablo 46) şu durakları vermektedir: Kelkit – Elmalı – Karakulak – Issız Han (اسسز خان) – Aşkale – Erzurum. Tüm bu yol güzergâhlarında Karakulak ve Aşkale arasında bahsi geçen durağı (*Issız Han*?) bir türlü tanımlayamadım.

[88] Viyana Savaş Arşivi E a 178 de bu güzergâhı ve Merzifon'da Sivas yoluna girdiği yerden itibaren şu durakları vermektedir: – Ladik – Sunisa – Niksar – Hacı Murad – Koyluhisar – Şebinkarahisar – Kelkit – Erzurum. Yalnızca Kelkit – Erzurum yolu, ara duraklarla daha ayrıntılı olarak verilmiştir (bkz. önceki dipnot). Bu harita, Sivas'tan Erzurum'a giden eski ordu yolunu da hatırlamaktadır, ancak yanlışlıkla Aşkale'de kervan yoluna saptığını belirtmektedir. Keyfî olarak isimlerini vermediği yedi durak olduğundan bahsetmektedir.

[89] Konrad Müller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916, Sp. 675 vd.

Tokat veya Niksar'dan Erzurum'a giden kervan yolunun tarihinin son aşaması (18. yüzyıldan itibaren), Hacı Murad veya Koyluhisar'dan ve Akşar Ovası'ndan artık Zagapa üzerinden değil, Karahisar üzerinden Şiran–Kelkit Çiftliği'ne, vs. uzanması idi (Viyana Savaş Arşivi haritası, Leipzig ve Berlin güzergâh kitabı ve 1866 tarihli Lith. Routier)[90].

22. SİVAS'TAN DİYARBAKIR'A

Aşağıda yalnızca kısaca Kuzeydoğu Torosların güzergâhlarını vereceğim. Bu güzergâhların en önemlisi, Sivas'tan kuzey kervan yolunun uzantısı olarak güneydoğu yönünde Diyarbakır'a uzanarak Musul ve Bağdat yolunun bağlandığı yoldur. Sivas ve Diyarbakır arasındaki yol için, Malatya ve Divriği olmak üzere, iki güzergâh kullanılıyordu, ancak bunlardan yalnızca birincisi asıl kervan yolu olarak görülmelidir.

a) Malatya üzerinden (Tablo 47–48)

a) H. K., Djih. 628, Z. 14 vd.; Norberg II, 413, Z. 2; Armain, 686 orta;
b) Evl. IV, s. 5; Malatya'ya kadar W., fol. 4v vd.; R. Hartmann, s. 194 vd; Malatya'dan itibaren Dr. IV, s. 19 vd.; W., fol. 12v vd.; R. Hartmann a. g. e.

Malatia'ya[91] kadar kervan yolu, bir tarafta Sebastia (Sivas) ve Melitene (Malatya) antik yolu diğer tarafta da günümüzdeki yol ile, Şark'taki istikrar için bir örnek teşkil edebilir.

---

[90] Bkz. aşağıda s. 53.

[91] Malatia burada tabii ki bugünkü Malatya değil, eski adı böyle olan şehirden (bugünkü Eskişehir) ve eski şehrin bir zamanlar yazlık yeri olan Azbuzu'dan (Evliya Çelebi'de اصپوزو ve اصپوزان) bahsedilmektedir. Osmanlı–Mısır savaşında eski Malatia'nın Türk birlikleri tarafından sürekli işgalinden dolayı 1838/1839 kışında insanlar eski şehirden ayrılmak ve Azbuzu'ya taşınmak zorunda bırakıldılar. Karşılaştırma için H.V. Moltke, *Briefe aus der Türkei*, 7. baskı, Berlin 1911, s. 349; Ali Cevad, s. 9.

Hacı Kalfa'nın aktardığı ve Sultan IV. Murad'ın Erivan'dan dönüşüne ilişkin anlaşılabilir güzergâhıyla bağlantılı olan yol güzergâhı, çok karışıktır ve birçok *yahut* (veya) diye birbirlerine bağlanmış ve çoğu kez bilinmeyen isimler içeren parçalardan oluşmaktadır[92]. Kısmen, R. Hartmann'ın varsaydığı gibi[93], bazı zamanlarda ana yoldan sapan başka yollar mı olduğu, yoksa yalnızca aynı yolun günlük yürüyüşlere ayrılmış farklı bölümleri mi olduğu anlaşılamamaktadır. Bana göre sonuncu daha muhtemel görünmektedir.

Yolun devamı, Malatya'dan İzoğlu'nda Fırat Nehri'ni aşarak, muhtemelen Harput Ovası'nın güney kenarı boyunca, Gölbaşı Han'ı üzerinden Diyarbakır'a devam ediyordu. Burada dar anlamıyla Anadolu toprağından ayrıldığımız ve bu güzergâh R. Hartmann tarafından ayrıntılı olarak ele alındığı için, bu yolu burada daha fazla ele almaya gerek görmüyorum[94].

b) Divriği üzerinden

(Evl. Dr. III, s. 210 vd.; TschM. III, 115r vd.;
RAS 23, fol. 90r vd.; R. Hartmann, s. 192 vd.)

Yol güzergâhı şöyledir: (= I, s. 9*f.): Sivas – Kızılırmak üzerindeki Eğri Köprüsü (Zagzagı Cisri زغزغی جسری veya Eğri

[92] Bu parçalardan biri, Sivas'tan Erzurum'a giden ordu yoluna aittir ve yukarıda s. 11'de ele alınmıştır.

[93] Hacı Kalfa'nın bahsettiği اقچه قلعه (Djih. 628, Z. 20), Kiepert'in belirsiz bir şekilde ana yolun dışında, Alaca Han'ın doğusuna yerleştirdiği Akçakale ile aynı olsa idi, durum böyle olurdu.

[94] R. Hartmann, *Islam* 9, 1919, s. 195 ve devamı. Yalnızca Evliya Çelebi'nin *Malkoç Efendi* (مالقوچ افندی)'yi Hacı Kalfa'nın bahsettiği Bağnık ile eşitlemesi zorluk çıkartmaktadır ki, Evliya Çelebi, Dr. III, 216'da başka bir bağlamda (Arşvan ve Harput arasında) bahsedilen Bağnık, daha kuzeyden geçen başka bir güzergâha işaret etmektedir (Cumont II'de *Pagnik*, İzoğlu yakınlarındaki Kömür Han'dan Harput'a giden yolda kayıtlıdır).

Köprü (اکری کوپری) – Karye-i Zagzagı (قریۀ زغزغی) – 8 saat – Karye-i Tabanoğlu (قریۀ طبان اوغلی) – Karabel üzerinden (قاره بیل) – Yağbasan (قریۀ باغ بصان [bu şekilde!]) – Siliski (قریۀ زنسکی)[95] – Fırat Nehri'ni geçtikten sonra 6 saat – Divriği (قلعۀ دیوریکی) – 3 saat, yanında نهر کالوق دره سی bulunan Lig Çayırı (تیغ چایری)[96] üzerinden – bu nehrin üzerinden geçen bir köprü üzerinden – Tugut (قریۀ طوغود) – Sarıçiçek Gölü (صاری چیچك کولی)'ne (karşılaştırma için Sarıçiçek Dağı) akan bir derenin üzerindeki köprünün üzerinde – Eğin (قلعۀ اکین) – 7 saat[97] – Arapkir (شهر عربکیر) – Fırat geçidinde Karye-i Dutluca (قریۀ دوتلیجه) – Evliya Çelebi'nin adını unuttuğu bir köy – gemiyle Murad Suyu (نهر مراد) üzerinden – Aşivan (قلعۀ اشیوان)[98] – Bağnık (قریۀ باغنیك)[99] – Harput (قلعۀ خرپوت).

Evliya Çelebi tarafından belgelenen ve yalnızca Harput'a kadar uzanan güzergâhın Eğin sapağıyla her zamanki güzergâhı oluşturup oluşturmadığı, şüphelidir. Otter[100], 1743 yılında Arapkir'den Sarıçiçek Dağı (*Çiçek Dağları*) üzerinden 10 saatte doğrudan Divriği'ye gelmiştir.

Anlaşıldığı kadarıyla Evliya Çelebi, Arapkir'den doğrudan Fırat Nehri'ne kadar gitmiş ve Fırat Nehri'nin iki kaynağını, birleştikleri noktadan önce geçmiştir. Daha sonraki güzergâh, bu yoldan farklıdır ve Arapkir'den Keban Madeni üzerinden Harput'a gitmektedir[101]. Aynı günümüzdeki yol gibi.

---

[95] TschM. ve RAS'de bu şekildedir; Dr.'de Zefseki (زفسکی). Cuinet I (Sivas vilayeti) *Ziniski* demektedir.

[96] TschM. ve RAS'de bu şekildedir; Dr.'de نیغ.

[97] Yalnızca Dr.'de; TschM.'de üç satırlık boşluk.

[98] Dr.'de Ayşivan (ایشیوان).

[99] Dr.'de Bağinik (باغینك).

[100] Otter II, s. 299.

[101] Otter II, s. 286 vd. Yol güzergâhı şöyledir: Ermeni köyü Tadem (*Tadoum*) – 6 saat – Boğaz (*Maden Bogazi*) – 6 saat – Keban Maden (*Kiebban*) – Fırat Nehri üzerinden geçiş – 1 saat – Kürt köyü Denizli

Kuzeyde etrafından dolanılabilen[102] Harput'tan kolayca Diyarbakır kervan yoluna ulaşılıyordu.

23. SİVAS'TAN ELBİSTAN ÜZERİNDEN MARAŞ'A

Kuzeydoğu Torosların Elbistan şehrinin iki parçaya ayırdığı uzunlamasına ana güzergâh.

a) Sivas–Elbistan.

(Evl. Dr. III, 195 f.; TschM. 104 v; RAS 23, 82r f.)

Bu güzergâh hakkında Osmanlı döneminden kalma en eski belgeler, Yavuz Sultan Selim'in İran savaşında Dulkadir üzerine yaptığı sefere[103] ait Sivas'ta Alaca Han'a kadar Malatya yolunu takip eden yürüyüş yoludur[104]. Yol güzergâhı şöyledir: (= I, s. 10*): Sivas – Alaca Han (الاجه خان) – Çamur Çayırı (چامور چایری) – Enîkih (انیکخ) – Elbistan'a bağlı Tâğlıkkan (طاغلیغان) – Elbistan yakınlarında Turakin Yurdu (توره کین یوردی) – çok uzun günlük yürüyüş – Çini (چینی)[105] Kalesi – Göksun (کوکس چایری).

Makarius, görünüşe göre benzer bir güzergâhı 1660 yılında göstermektedir[106]. Güzergâhı şöyledir: Sivas – Ulaş (*Olash*) – Deliklitaş (*Delkeli Caya*) – Kangal (*Canghal*) – nehir vadisi boyunca – *Elmaghair* – Derende (*Derinda*) – El-

(*Degnizlu*) – 5 saat – Arapkir (*Areb-kir*). Aynı yoldan Sestini, *Voyage de Constantinople à Baskora en 1781,* Paris, l'an VI, s. 82'de vermektedir.

[102] Karşılaştırma için Otter, önceki dipnot.

[103] Feridun I, 408.

[104] Dikkat çekici ve coğrafî keşifle bağdaşmaz olan, Sivas'tan Alaca Han'a yürüyüşün yalnızca bir günde gerçekleştirilmiş olmasıdır.

[105] Feridun I, 408, alttan Z. 5; s. 407, alttan Z. 6'da Çemini (چمینی).

[106] Makarius II, 9, s. 445 vd.

bistan Ovası'na (verimli arazi: *Eli Bostan*) – Elbistan şehri (*Elbestan*).

Evliya Çelebi'nin güzergâhı, Ulaş'ta Malatya yolundan ayrılıyordu; yol güzergâhı (ters sıraya göre) şöyledir (= I, s. 10*): Elbistan (قصبهٔ البستان) – Aşudi (قصبهٔ اشدی)[107] – Görün (قصبهٔ کورون) – Derende (قلعهٔ درنده) – Karye-i Sazcığaz (قریهٔ صازجیغاز)[108] – Mancılık (قریهٔ منجلق)[109] – Ulaş (قصبهٔ اولاش) – Eğri Köprüsü üzerinden – (جسر زغرغی d.i. اکری کوپرو) – Sivas. *

Makarius'un yolculuk ettiği nehir vadisi, Çamur Çayırı (چامور چایری) olarak Yavuz Sultan Selim'in yol güzergâhında da beliren Çamurlu Su vadisi olmalıdır. Kangal'dan doğrudan gelen bir güzergâhtan ziyade Alaca Han'dan gelen bir güzergâha daha uygun görünen Derende'yi de Yavuz Sultan Selim'in güzergâhında bulabiliriz. Her ikisi, Müslümanlar ve Bizanslılar arasındaki kavgalarda eski Mezopotamya bölgesinde (ثغورالجزیرة) paylaşılmayan birer sınır kalesi olan Derende[110] ve Elbistan[111] arasındaki bağlantı, Evliya Çelebi'nin de Sivas'a giden doğrudan yola sapmak için kullandığı eski bir bağlantı olmalıdır[112].

---

[107] TschM. ve RAS'de bu şekildedir; Dr.'de Açdı (اچدی).

[108] RAS ve Dr.'de bu şekildedir; TschM.'de Sarcığar (صارجیغار).

[109] TschM.; Dr.'de مانجیلق.

* Bu isimlerin, sırasıyla *Aşdı*, *Gürün*, *Darende*, *Uluş* olarak okunması daha doğru olurdu (Editör).

[110] Arapça طَرَنْدَة; Bizans *Taranta*; krş. G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, s. 120.

[111] Arapça genelde Ebulustan (اَبُلُسْتَان); İdrisî II, 311'de Ebliste (ابلسطة); Bizans τά Πλαστα veya *Ablastha*, vb.; krş. G. Le Strange, s. 113; Tomaschek, *Zur Topographie Kleinasiens im Mittelalter*, s. 86.

[112] Evliya Çelebi'de mümkün olmayan Elbistan – Aşudi – Görün – Derende, vs. sıralaması kafamızı karıştırmamalıdır; Evliya Çelebi'den böyle şeylere zaten alışığız.

b) Elbistan–Maraş [–Halep]

Bu yol için en anlaşılır güzergâh, Makarius'un güzergâhıdır[113]. Güzergâhı şöyledir: Elbistan – bir geçit üzerinden Ceyhan Nehri'ni aşarak – hac yeri *Sob Kerabid* (yani bir *Surp Karapet*[114]) – Zeytin (*Zeitoon*) – çoğunlukla Ceyhan Nehri boyunca – bir köprüden Ceyhan Nehri'ni geçerek – Maraş (*Marhash*).

Yavuz Sultan Selim, Dulkadir'de tanımlayamadığım[115] *Çini* (چینی) diye bir kale üzerinden Göksun'a giderken, Evliya Çelebi, Maraş'tan Göksun üzerinden Kayseri'ye ve buradan da Bor ve Aksaray'da konakladıktan sonra, Elbistan'a giden bir güzergâh hakkında karışık bir rapor vermiştir[116].

Makarius[117], Maraş'tan sonra Aksu (*Ak Soo*) Nehri üzerinde bir köprüden geçmiş; daha sonra da bir zamanlar *Osmancık* veya *Osman Dada* diye adlandırdığı büyük şehrin bulunduğu söylenen yere gelmiştir. Bu, Dedeler ve Karahöyük'ü hatırlatmaktadır, dolayısıyla Aksu Nehri üzerindeki köprü de Altınköprü olmalıdır. Devamı şöyledir: *Duranda* geçidi; dağlarda (geçidin düzlüğünde) Antep ve Kilis'e giden yolla kesişmektedir; Makarius, ikinci yolu Burç (*Borge*) üze-

---

[113] Makarius II, 9, s. 450 vd.

[114] Zeytin (Ermenice Ulnia) bölgesinin tamamında, bilindiği üzere birçok Ermeni yaşıyordu.

[115] Rüstem Paşa'nın kroniğinde (Türk Kütüphanesi XXI, s. 41), Sinan Paşa Dulkadiroğullarını takip ederken, Yavuz Sultan Selim'in ordugâh kurduğu yerin adı, *Çerçin Boğazı* (چرچین بوغازی) olarak verilmiş olup, bu adı bir türlü tanımlayamadım (yalnızca Göksun Suyu'na ait, Binboğa Dağı'ndan gelen İrçin Su [Hırçın Su] diye bir yan kolunu bulabildim). Muhtemelen Binboğa Dağı'nın geniş bölgesinde bir yerdir. Henüz tam olarak keşfedilmediği göz önünde bulundurulursa, bölgesindeki birçok yer ismini tanımlayamadığımıza şaşırmamak gerekir.

[116] Bkz. aşağıda s. 43, dipnot 147.

[117] Makarius II, 9, s. 453 vd.

rinden Kilis'e (*Keliz*) bağlamaktadır. Buradan da yol başka bir güzergâh verilmeden Halep'e gider.

Evliya Çelebi, hac yolculuğunu[118] anlattığı yerde, daha fazla bilgi vermiştir. O dönemde doğrudan Maraş'tan değil, önce Behesni'ye uğrayıp Antep'ten Halep'e gitmiştir. Antep'ten itibaren yol güzergâhı şöyledir: – Kilis (كِلِس) – Re'is Osman (رأس عثمان) – Azaz (عزز) – Halep.

24. ADANA'DAN MARAŞ ÜZERİNDEN FIRAT NEHRİ'NE

Kuzeydoğu Toroslarda uzunlamasına ikinci güzergâh

a) Adana–Maraş

(Evl. IX, Hdscr. Beshir Aga 452, fol. 69 vd.; Pertev Pasha 462)[119]

Yol güzergâhı şöyledir: Adana – Misis – *Şahmaran*[120]– Sis – Kınık (قنق) – Çanâkçı (چناقچی) – Asnin (اثنين) – Saruanlı (صاروانلی) – Maraş. Sis ve Maraş arasındaki yer isimlerini tam olarak tanımlayamadım[121] ve bu yüzden güzergâhı da tam olarak tespit edemedim.

---

[118] Evliya Çelebi IX, el yazması Beşir Ağa 452, fol. 72 vd.; Pertev Paşa 462; ayrıca bkz. aşağıda s. 44 vd.

[119] Ayrıca bkz. aşağıda s. 44 vd.

[120] Ayrıca bkz. Cilt I, s. 188 vd.

[121] Yer isimlerinde üçü için Kiepert'in haritasında yalnızca çok belirsiz karşılıklar buldum: *Qanaq* قنق (ya da *Fanaq*?) için Ceyhan Nehri'nin güney kıyısındaki Sarıkayışlı'nın güneyindeki Karafenk; *Tshanaqtshy* (چناقچی) için Sarıkayışlı'nın ve Kursulu Çay'ın doğusunda Çanaklı ve *Sarvanly* (صاروانلی) için Sarıkayışlı'nın batısında Ceyhan Nehri ve Kursulu Çay'ın arasında Surancı Uşağı. Gerek Evliya Çelebi'nin, gerekse Avrupalı seyyahların, hatta Kiepert'in de yapmış olabileceği hatalar göz önünde bulundurulursa, bahsi geçen yer isimle-

Şayet Evliya Çelebi'nin belirttiği قارص مرعش ile Karspazar (Kars-ı Zulkadiriye) ve Kiepert'in belirttiği صاری قامش ile Sarıkayışlı'nın aynı yer olduğu doğru ise Evliya Çelebi'nin Maraş–Kayseri yol güzergâhından[122] aldığı bazı bilgiler de aynı güzergâhtan alınmış olabilir.

b) Fırat Nehri'nden Maraş'a

(Evl. III, 167 aşağıda vd; TschM. III. 89 r vd.; RAS 23, 70v.–71r.)

Evliya Çelebi'nin yol güzergâhı şöyledir (= I, s. 11*): Siverek (سيورك) – Ali Pınarı (علی بیکاری)'na temas etmeden: Karakabık (قره قابق= Karakoyun?) – Gerger (كركر). Çermük'e (چرميك), vs. uğradıktan sonra, Gerger'den itibaren: – Safraz? (قلعهٔ صفراز)[123] – Kargasekmez (قارغه سكمز) diye bir yer üzerinden – Kömür Dağı (كمور طاغی) kenarında Sure (قصبهٔ سوره) – yine قصبهٔ سوره kenarında Kâhta (كاخته) – Adıyaman veya Hısn Mansur حصن منصور سورمتين – Semyat (قلعهٔ سمياط)– Behesni (قلعهٔ بسنی[124] veya (قلعه صدرباز) – Maraş (قلعهٔ مرعش)[125]. Güzergâh, Gerger–Kâhta–Hısn Mansur–Behesni–Maraş noktalarından dolayı gayet açıktır. Ayrıntılarda ise tabii ki yine belirsizlikler mevcuttur[126].

---

rinin bu şekilde bağdaştırılması mümkün olabilir, ancak bunlara göre güzergâhı tespit etmek için fazla belirsizdirler.

[122] Evliya Çelebi, Dr. III, s. 174 vd.; TschM. III, 91v vd.; bkz. aşağıda s. 43, dipnot 147. Karspazar – Sarıkayışlı – Maraş yoluna dair ana cildin ekindeki haritadaki kayıt, (23b), 24a olarak değiştirilmelidir.

[123] El yazmasına ve Dr.'ye göre bu şekilde; Dr.'nin başlığı şöyledir: Sagrât (صغرات).

[124] RAS'de bu şekildedir; Dr.'de بمسنی; TschM. قبنی.

[125] RAS'nın yan biçimleri: مرعيش ve مرحيش.

[126] Evliya Çelebi'nin bahsettiği سيماط, Çambayat (Humann, *Reisen in Kleinasien und Nordsyrien*, Berlin 1890, s. 195 *Schambayad*) ile aynı olabilir mi? Anlaşıldığı kadarıyla Fırat Nehri kenarında ünlü bir yer olan Samsat'ın adına atıfta bulunulmaktadır. Evliya Çele-

Evliya Çelebi[127], hac yolculuğunda ayrıca yukarda bahsedilen[128] Maraş güzergâhının dışında Behesni'ye[129] kadar ve ancak buradan Antep'e gittiğini belirtmektedir.

25. KAYSERİ'DEN HALEP'E (TABLO 49)

Yavuz Sultan Selim, Miladî 1516 yılında Mısır'ı fethetmek üzere yola çıktığında, diyagonal yolu coğrafî açıdan beklenebileceğinin aksine Toroslar üzerinden takip etmeyerek, Toroslardan önce Kayseri'ye giden yola sapmış ve bu yolu Kayseri'ye, hatta belki de bir durak öteye, Sarımsaklı'ya[130] kadar takip etmiştir. Yolu uzatmasının sebebi, Ramazanoğulları Beyliği'ne ait Kilikya'nın henüz Osmanlı İmparatorluğu'na ait olmaması, aksine Mısır Sultanı'na bir nevi bağımlılık içinde bulunması idi. Yavuz Sultan Selim, 1518 yılında dönüş yolunda, Mısır'ı fethettikten sonra kendiliğinden eline düşen Kilikya'nın etrafından dolanmıştır.

Gidiş ve dönüş yolu[131], yalnızca Kayseri'den biraz sonrasına, Saris'e kadar aynıdır. Yavuz Sultan Selim, buradan 1516 yılında Elbistan'a yönelirken, 1518 yılında Göksun'dan gelerek, buradan tekrar önceki güzergâhına sapmaktadır[132].

---

bi'nin Göksu kıyısında bulunduğunu söylediği Safraz (صفراز), hiç şüphesiz Sirfaz'dır, ancak Evliya Çelebi tarafından yine yanlış bir yere yerleştirilmiştir.

[127] Evliya Çelebi, IX, el yazması Beşir Ağa 452, fol. 71 vd.

[128] Bkz. Bölüm a), yukarıda s. 37.

[129] Burada da *Besni* (بسنى) denmektedir.

[130] Bu durak büyük bir ihtimalle o isimdeki yer değil, o yerden adını alan nehir anlamına gelmektedir (krş. I, Tablo 23).

[131] Gidiş yolu: Feridun I, 450; Halil Edhem 12 vd. Dönüş yolu: Feridun I, 457; Halil Edhem 33 vd.

[132] Tablo 49'da Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferinden önceki yıl (1515) Dulkadir seferinden dönüşünü ve Evliya Çelebi'nin Dr. III, 176 Göksun–Kayseri yolculuğunu karşılaştırma için kullandım. Evliya Çelebi'nin yolculuğu, Yavuz Sultan Selim'in yol güzergâhlarıyla uyumlu

Yavuz Sultan Selim'in Kayseri'den Halep'e bu seferleri ve dönüşü, Kuzeydoğu Toroslardan geçen iki ana çapraz güzergâhı kapsamaktadır: Kayseri'den Elbistan'a ve Kayseri'den Maraş'a.

Gidiş yolunun güzergâhı şöyledir: (= I, s. 11*): Kayseri … (bkz. Tablo 49) … Saris – Otlupınar (اوتلو بيكار) – Yassıoyuk (يصى ايوك) – Elbistan (البستان) – Söğütlü Yurdu (سكوتلو يورتى)[133] (krş. Söğütlü Suyu) – Sultan Suyu (سلطان صويى) – Malatya Ovası (ملاطيه) – Dokima Çayırı (دوقيمه چايرى) (krş. Tokma Suyu) – Samanlı Yurdu (صمانلو يورتى) – Şamlı Yurdu (شاملى يورتى) – Zeliha Yurdu (زليخا يورتى) – Subara (صوبادره)'da durmadan – Sürgü[134] (سوركه يورتى) – Kocakdere (توجاق دره)[135] – Göksu – (كوك صو يورتى) – Bişgeçit (بيش كچيت) – Şar Suyu (شار صويى) – Araban Çayı (عربان صويى) – Merziman Suyu (مرزمان صويى[136]) – Bedirkendi (بدر كندى) – Antep (عينتاب) – Sözkun (سوزقون)[137] – Tel Habeş (تل حبش) – Yavuz Sultan Selim'in önemli zaferini kazandığı Mercidabık (مرج دابق) – Heylan (حيلان) – Halep (حلب).

Yavuz Sultan Selim'in Kayseri'den sonraki hedefi Elbistan'dı ve Saris üzerinden geçen güzergâh, öncelikle Elbistan'a bağlanmak için hizmet verirken, Göksun için fazla kuzeye sapıyordu.

Evliya Çelebi de Kayseri'den Elbistan'a gittiğini belirtmektedir[138], ancak durakları vermemektedir. Elbistan'dan

---

değildir ve anlaşıldığı kadarıyla farklı bir güzergâhı temsil etmektedir.

[133] Burada da birçok yerde olduğu gibi, Dr.'de yanlışlıkla بورن.

[134] Halil Edhem'de de aynı şekilde.

[135] Dr.'de توجان; Halil Edhem'e göre bu yer başka kroniklerde *Bucak* (yani بوجاق) *Dere* diye anılmaktadır; Hammer, GOR, II, 464'te de *Bucakdere* denmektedir.

[136] Hammer, GOR, II, 464'te *Merseban*.

[137] Halil Edhem'e göre *Sasgın* diye okunur.

[138] Evliya Çelebi, Dr. III, 195; TschM. III, 104v aşağıda vd.

bayağı uzak bir yerde Yediuyur Mağarası'ndan bahsetmektedir. Bundan, genelde bu mağaranın bulunduğu yer olarak belirtilen Yarpuz üzerinden buraya gittiği sonucunu çıkartabiliriz[139].

Yavuz Sultan Selim, Elbistan'dan Mısır Sultanı'nın topraklarına bağlı Malatya'ya[140] devam etti. Burada eski Zibatra Kalesi[141] üzerinden Antep'e giden ve Ebü'l-Fida tarafından Hicrî 715/Miladî 1315 yılında belgelenmiş yolu kullandı[142]. İki yol güzergâhı karşılaştırıldığında, kolayca Yavuz Sultan Se-

---

[139] Karşılaştırma için Yakut I, 91, Z. 4; 93, Z. 2 vd.; 330, vd.; ayrıca İbn Hurdadbih, editör de Goeje, 27 ve 29. Yediuyur efsanesinin genellikle Yarpuz'da (Arapça Efesus – افسوس veya eski Arapça Arabsus – عربوس) geçtiği söylenmekle birlikte, Efes adına benzerliği de muhtemelen bunda rol oynamaktadır. Karşılaştırma için M. Huber, *Die Wanderlegende von den Siebenschläfern*, Leipzig 1910, s. 221 vd.; bilhassa s. 228 vd; 233 vd. Moltke, *Briefe aus der Türkei*, s. 329, Deliklitaş (Sivas–Malatya yolu) ve Sivas–Kayseri yolu arasındaki Gazi Mağarasında bir Yediuyur mağarasından bahsetmektedir ve anlaşıldığı kadarıyla mağaraların bol olduğu Kuzeydoğu Toroslarda başka yerlerde de Yediuyur mağaraları mevcuttur.

[140] Malatya yakınlarındaki Dukime Çayırı (دوقيمه چايرى) konaklama yerinin adında (Rüstem Paşa kroniğinde [Türk Kütüphanesi XXI, s. 47] bozulmuş haliyle Dertime Suyu [درتيمه صويى] adını vermektedir) hiç şüphesiz Tohma Suyu'nun adı saklıdır.

[141] Yavuz Sultan Selim'in güzergâhındaki Subatra (صوبادره); Arapça Zibatra (زِبَطْرَة); Bizans *Sozopetra* veya *Zapetra*, şimdi Viranşehir'dir. Krş. G. Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, s. 121.

[142] Abulfida, *Tarih*, İstanbul 1286, IV, s. 77; Kahire 1325, IV, s. 75. Hicrî 715/Miladî 1315 yılında Hama'dan Malatya'ya yapılan seferdir. Bu yere Dr. J.H. Mordtmann dikkatimi çekmiştir. Yol güzergâhı şöyledir (= I, s. 12*): Antep (عين تاب) – Merziman Çayı (مرزبان نهر) – Araban Çayı (رعبان) – Göksu (نهرالازرق); burada güzel bir Roma taş köprüsü vardır – Adıyaman'ı (حصن منصور) sağda bırakarak – Han-ı Kamereddin (خان قمر الدين) – 2 gün 2 gece Tucukdere (طُجُقْ دَرَا) adında bir geçitten geçiş – Zibatra (زِبَطْرَة) – Malatya (ملطيه).

lim döneminde, 200 yıl önce, kullanılan aynı durakların kullanıldığı anlaşılmaktadır. Daha Ebü'l-Fida'nın harabeye döndüğünü belirttiği terk edilmiş Zibatra, Yavuz Sultan Selim için de resmî bir durak olup, ruznâmeci de buna uygun olarak Yavuz Sultan Selim'in burada durmadığını belirtmek gereğini hissetmiştir. Ebü'l-Fida'nın *Tucukdere* (طُجُقْ دَرَا) diye adlandırdığı yer, Yavuz Sultan Selim'in yol güzergâhında *Tucakdere* (توجاق دره) olarak görülmektedir. Muhtemelen Kiepert'in haritasındaki Toidjaq Dagh (Toycak Dağı) ile bağdaşmaktadır. Güzergâh büyük bir ihtimalle Sürgü ve Kiepert'in Toidjaq Dagh (Toyçak Dağı) arasında henüz keşfedilmemiş bölgeden geçmekte idi[143].

Ebü'l-Fida'nın bahsettiği Göksu Nehri üzerindeki Roma Köprüsü, ünlü Pons Singae'dir[144].

Yavuz Sultan Selim'in Antep'ten Halep'e gidiş ve dönüş yolu da muhtemelen Memlûk döneminden kalma idi[145].

Yavuz Sultan Selim, dönüş yolunda[146] Antep'ten Maraş üzerinden Göksun'a gelmiş ve Saris'te Kayseri'ye giden eski güzergâhına sapmıştır.

---

[143] Malatya, Besni ve Adıyaman arasındaki bölge için beyaz boşlukların yanındaki az sayıdaki kayıtlar da dikkatle kullanılmalıdır. Yalnızca çok belirsiz bazı güzergâh bilgilerine dayanmaktadırlar. Ebü'l-Fida'nın Adıyaman ile aynı yükseklikte bulunduğunu söylediği *Chan Qamr eddin* [Han-ı Kamreddin], İngiliz subaylarının verdiği bilgilere göre, haritalara Kamerit Han adı altında, ancak mümkün olmayan bir yere, Besni'nin kuzeybatısında Göksu'nun Egin Su diye anılan kaynağının bölgesine kaydedilmiştir.

[144] Tabula Peut. *Ad pon. Singe* (Miller, *Itineraria Romana*, Sp. 758); ayrıca bkz. Ainsworth I, 359. Köprünün İslam Ortaçağı'ndaki anlamı için bkz. A. Mez, *Die Renaissance des Islam*, Heidelberg 1922, s. 463.

[145] Yavuz Sultan Selim'in güzergâhında صماقه olarak verilen Zamuha, el-Umarî'nin kaydettiği Halep'ten Antep ve Besni'ye giden posta yolunda da görülmektedir (*as-Samûqa*: bkz. R. Hartmann, ZDMG 70, 1916, s. 497).

Evliya Çelebi de Maraş'tan Göksun'a ve buradan da Kayseri'ye giden bir güzergâhtan bahsetmektedir[147], ancak bu güzergâh hiçbir harita üzerinde takip edilememektedir[148].

Böylece üç Osmanlı kaynağına göre, Anadolu'dan geçen güzergâhların sistematik tanımının sonuna gelmiş bulunuyoruz. Aşağıda yakın zamanda varlığından haberdar olduğum Batı Anadolu'dan iki güzergâhı da vermek istiyorum.

26. ANTALYA–ISPARTA

Cihânnümâ'nın Viyana'daki taslağında,[149] baskıda eksik olan ve burada vermek istediğim aşağıdaki yol güzergâhını buldum150:

Antalya (انطاليه) – Düden Suyu (دُودَن) vadisi ("çöl" *beyaban*) – Payamağaç (بيام اغاجى) – Kestel Gölü (اغا كولى شعبان) – Ağlasun (آغلاس) – Isparta (اسپارته).

---

[146] Feridun I, 457; dönüş yolunun güzergâhı şöyledir (= I, s. 12*): Halep – Heylan – Zamuha Köprüsü (صماقه كوپروسى) – Mercidabık – Arkuk (عرقيق, birinci baskıda bu şekilde; ikinci baskıda yanlışlıkla عرقپق) – Antep – İncesu Yurdu (انجه صو يورتى) – Pazarcık (بازارجق) – Maraş önlerinde (قصبهٔ مرعش) – Ceyhan kıyısında (جهان صويى اوستى) – Furnus önlerinde (فرنوس قلعه سى) – Tekürpınarı (تكور بكارى [krş. Tekiryazı ve Tekirsu]) – Göksun Ovası. Devamı Tablo 49'dadır.

[147] Evliya Çelebi, Dr. III, s. 174 vd; TschM. III, 91v vd.; RAS 23, 72v vd. Yol güzergâhı şöyledir (= I, s. 12*): Maraş – Kars-ı Zulkadriye (قارص مرعش) – دوه لى etrafından (hangi tarafta bırakıldığı boş bırakılmıştır) – Karye-i Sarıkamış (قريهٔ صارى قامش [krş. Sarıkayışlı?]) – Göksun Dağları (جبل كوكسون يايلاسى, vs. (bkz. Tablo 49).

[148] İçindeki قارص مرعش = Kars-ı Zulkadriye ise (bkz. yukarıda s. 31) yol güzergâhının yine farklı unsurlardan oluşturulduğu şüphesi ortaya çıkmaktadır.

[149] Viyana, Mxt 389; Kanat II, s. 434, No. 1282, fol. 111v.

[150] Bu bölüm, birinci cildin 11. bölümünün arkasına gelmelidir.

Kestel Gölü'nden başka bir şey olması mümkün olmayan Şabanağa Gölü'nde Sultan Alaeddin'in bir hanından bahsedilmektedir. Bu, büyük bir ihtimalle iki Selçuklu hanı Susuz Han[151] veya İncir Han'dan[152] biri olmalıdır.

27. EVLİYA ÇELEBİ'NİN HAC YOLCULUĞUNDA BATI ANADOLU'DAKİ GÜZERGÂHLARI

(Evl. IX, Handschr. Beshir Agha 452; Pertev Pasha 462)[153]

Evliya Çelebi, Hicrî 1081/miladî 1670 yılında başladığı hac yolculuğunda, Anadolu'yu boydan boya geçen ve zaten bildiği her zamanki hac güzergâhını seçmeyip, büyük bir ihtimalle yeni yerler görme hevesiyle tek başına yeni yollardan Şam'a gitti. Ancak buradan sonra bir hac kervanına katıldı. Daha sonra Mısır güzergâhından Kahire'ye gitmek üzere her zamanki güzergâh üzerinden Mekke'ye geldi.

Evliya Çelebi'nin Şam'a yolculuğu, şayet doğrulara dayanıyor ise Evliya Çelebi'nin yaptığı en olağanüstü yolculuktur. Batılı araştırmacıların Türkiye'de ancak 18. yüzyılın başlarından itibaren yapmayı başardıkları bir araştırma gezisi izlenimini bırakmaktadır. Tabii ki Evliya Çelebi de yine yaygın olarak kullanılan kervan yollarına bağlıdır, ama buradan sanki kimi zaman daha az kullanılan yollara da sapmıştır. Yolculukları bazen çok cüretkârdır. Bu yüzden de Evliya Çe-

---

[151] Lanckoronski, *Städte Pamphyliens und Pisidiens*, Viyana 1890–1892, Cilt II, Tablo 32 ve 33.

[152] Lanckoronski, Cilt I, s. 1 ve Cilt II, s. 187, Resim 154.

[153] 1924 yılı yazında İstanbul'da kaldığım kısa süre içinde burada bulunan Evliya Çelebi el yazmalarını yüzeysel olarak inceledim ve bu belgelere göre Evliya Çelebi'nin hac yolculuğunu Anadolu topraklarında olduğu sürece, genel olarak kısaca aktarıyorum. Evliya Çelebi'nin el yazmalarını daha ayrıntılı olarak inceledikten sonra, yolculuğunu daha ayrıntılı olarak aktarma hakkımı saklı tutuyorum.

lebi'nin bilinen abartma huyundan dolayı, sözde temas ettiği noktaları tarif edebilmek için, uydurma yolculukları da dahil ettiğinden şüpheleniyorum. Bu şekilde eserini tamamlamayı ve onu coğrafî bir derleme haline getirmeyi umuyordu, sanırım. Karışık olarak verdiği güzergâhlardan kolayca anlaşılabilir ve gerçekliği hiç şüphe götürmeyen bir ana güzergâh çıkartılabilmektedir. Araya ve daima birbirlerine çok yakın duraklar arasına da kısa yolculuklarını sıkıştırmaktadır. Kısa yolculukları şimdilik aşağıdaki yol güzergâhında köşeli parantezler içine alacağım ve gerçek yolculukları uydurma olanlardan ayırmayı daha sonraki eleştirilere bırakıyorum.

Yol güzergâhı şöyledir: Gebze – *Yalakabad* (hiç şüphesiz Dil Boğazı'nın ötesindeki bölgede İznik yolu üzerindedir[154]) – Yenişehir – Kestel – Bursa. Buradan sonra: Aksu – İnegöl – Domaniç dağı üzerinden – Tavşanlı – Kütahya (dolayısıyla bu Bursa – Kütahya güzergâhı *Cihânnümâ*'da belirtilen eski güzergâhtan başka yöne sapmaktadır[155]). Buradan: Afyonkarahisar [– Pazar Şehvez? پازار شهوز – Sandıklı] – Banaz – Uşak [Gediz – Simav – Demirci] – Kula – Alaşehir – Balasart (بالاصارت) (?) [–كوددوسه (Gördiz?) – Kayacık (قياجق) – Şahinkaya (شاهين قياسى)] – Akhisar – Mermere – Turgutlu [–Nif] – Manisa [– Bergama] – Menemen [– Eskice Foça] – bir geçit – İzmir. Buradan itibaren: [–Sancak سنجاق – Urla – Karaburun – Çeşme – Sakız Adası – Sığacık – Sivrihisar] – Çimovası (جمعه آباد) – Kızıl Hisar قزل حصار (= Kızılbel?) – Ayasoluk [– Kuşadası – Balat – Mandalyat مَانداليَات – Söke (شوكه)] – Güzelhisar Aydın [– Yaylağbal Pınarı ياالاغ بال بكارى – Tire – Bayındır – Birgi – Bozdağı Yaylası – Keles (كليس) – Balyambolu] – Köşk [– Donduran (دوكديرن) – Amasya? (اماسيه)– Bozdoğan – Aryan آريان (= Arpas?] – Sultanhisarı – Nazilli – Kuyucak – Saray-

[154] Bkz. Cilt I, s. 111.
[155] Bkz. Cilt I, s. 168.

köy – Denizli[156] – Honaz[157] [– Isıklı – دكلر (= Diner?)] – Ulubor-lu – Göl Hisar (كول حصار) (Eğridir Gölü kenarında bir yer) – Eğridir – خارزم — كره نوس] – Kızılhisar – Vakıf – Tilkili – Davaz – Muğla [– Ula – Yerkesik (يركسكى)] – Bozüyük – Eskihisar – Milas – Payçin[158] (پچن) – Bodrum. Buradan deniz yoluyla İstanköy (Kos) ve diğer adalar üzerinden Marmaris'e. [Burada Evliya Çelebi'nin yalnızca Ege Denizi'nin tüm adalarını tarif etmekle kalmayıp, Sicilya, Malta, Korsika, Minorka ve Mayorka adalarını ve son olarak Marmara Denizi'ndeki adaları da tarif ettiği geniş kapsamlı bir Akdeniz yolculuğu başlar]. Daha sonra Makri Adası'nda karaya çıkış. Buradan: [Finike – آدرصان] – Elmalı – İstenaz [– Isparta] – Antalya – تكه – Güvercinlik (كوكرجينلك) – Manavgat – Alara – Alanya – Ma'muriye (معموريه) – Kızıl Hisar (قزل حصار) – Feriske (فرشكه) – Ermenek (ارمناك) [كافريات – صيره – Larende – [قلعهٔ تاقيه نوس – Mut – زنبور – Silifke – Akliman آق ليمان (Korgos?)[159] – Kamer Görsün قنر كورسين (Mersin?) – Termez طرمز – Tarsus – Adana.

Ardından daha önce bahsettiğimiz Maraş'a ve buradan [Besni–Antep üzerinden] Kilis ve Halep'e giden yol gelir[160]. Evliya Çelebi, buradan önce kıyı yoluyla Kudüs'e ve ancak ondan sonra asıl hac yolculuğunun başladığı Şam'a gelmiştir.

---

[156] Evliya Çelebi'de ters sırada verilmiştir.

[157] Philippson Bedjen.

[158] Biraz daha kuzeydoğusunda Kiepert'in haritası kıyıda Akkale diye bir yer vermektedir.

[159] Bkz. yukarıda s. 37.

[160] Bkz. yukarıda s. 39.

SON SÖZ

Ulaşım coğrafyası tarihiyle ilgili incelemeyi bir kez daha özet olarak vermek gerekirse, Osmanlı döneminde Anadolu topraklarında kullanımda olan birçok güzergâh ve yolun farklı tabakalarını görmüş olduk. En eski tabaka, çok büyük değişikliklere uğramadan antik zamanlardan Osmanlı dönemine kadar muhafaza edilen, çoğunlukla kısa mesafelerden, yol parçacıklarından oluşan yollardır. Akşar Ovası'ndan veya Şebinkarahisar'dan Germeli ve Aşkale üzerinden Erzurum'a giden yol, bu türde eski bir yol parçası, büyük diyagonal yolun bazı kısımları ve Büyük Menderes Ovası'ndaki yol (Güzelhisar Aydın'dan Denizli'ye giden yol) da buraya aittir. Yine de bu eski yol parçalarının belki de en önemlisi, Sivas'tan Malatya'ya giden kervan yoludur. Ancak, bunlar yalnızca bir dereceye kadar antik zamanlardan kalma ve bağlamından kopartılmış az veya çok öneme sahip parçalardır. Amacımız, bu kalıntıları aramak değildi. Yerelden daha fazla bir öneme sahip büyük kesintisiz yollar arasında antik zamanlardan, daha önce de defalarca belirttiğimiz gibi, yalnızca diyagonal yol kalmış, ancak o da birçok değişikliğe uğramıştır. Nihaî Hac yolu güzergâhı olan Toros geçidi, Kilikya Kapısı gibi doğadan kaynaklanan güzergâh kesimleri hariç tutulursa, yukarıda belirttiğimiz yol parçaları şeklinde doğrudan antik zamanlardan devralınan çok fazla yol parçası yoktur. Bir bütün olarak ise daha sonra uğradığı tüm değişikliklere rağmen, yüzyıllarca önemini yitirmeden kendini muhafaza etmiştir ve antik (ya da en azından geç antik) Anadolu'nun trafik yaşamının yaşayan gerçek tek tanığıdır.

Diyagonal yol üzerinde yapılan değişiklikler haricinde, açıkça Bizans veya Selçuklu döneminin damgasını taşıyan Osmanlı yolları, bulamadım. Yolların bir sonraki tabakası, Karaman veya Moğol döneminden kalma yollardı. Doğrudan Moğol yol ağından devralınan yollar arasında, Sivas'tan Erzurum–Tebriz'e giden ordu yolunu bulduk. Bu yolun diyagonal yoldan gelen bağlantı yolu (Konya Ereğlisi–Kayseri–Sivas) ise Karaman döneminin izlerini taşımaktadır.

Moğolların Anadolu'nun kuzeydoğusunda büyük bölgeleri topraklarına kattığı ve Karamanlıların Güneydoğu'da Anadolu Selçuklu Devleti'nin çekirdek topraklarının mirasını devraldığı dönemlerde, Anadolu'nun kuzeybatısında Osmanlı hükümdarlığı gelişmeye başladı. Bu yüzden Bursa'ya yönelik eski Osmanlı yolları da Karaman ve Moğol yollarıyla aynı tabakaya ait olup, bunlardan ikisinin eski Osmanlı döneminden kaldıkları doğrudan belgelenmiştir: 1. Nihaî oluşumuna kadar (Balıkesir'in yanından geçer) birçok değişikliğe uğrayan, Bursa'dan Manisa üzerinden İzmir'e giden yol ve 2. Bursa'dan İznik – Geyve – Torbalı Göynük – Mudurnu – Bolu – Gerede – Safranbolu – Kastamonu üzerinden Sinop'a giden yol. Çıkarttığımız sonuçlara dayanarak, iki yolun daha var olduğunu varsayıyoruz: 3. Diyagonal yol üzerinde Bursa'dan Kütahya – Afyonkarahisar üzerinden Akşehir'e giden yol ve 4. Bursa'dan Eskişehir üzerinden Ankara'ya giden yol. Son olarak, 5. Bursa'dan Çanakkale Boğazı'na giden, ama çok daha sonraki dönemlerde haberdar olduğumuz bir yol olduğu görülmektedir.

Üçüncü tabakası ise Bursa'ya yönelik yolları sapaklarla İstanbul'a bağlayan erken Bizans dönemine ait (16. yüzyıl) yollardır. Bu sayede Üsküdar–İzmit–İznik–Yenişehir–Eskişehir bağlantı yoluyla Ankara'ya giden eski yol ve (İznik'ten) Sinop'a giden yol, İstanbul'a bağlanmış oldu ve ikincisi Bo-

lu'dan bir uzantıyla doğrudan Doğu'ya (Amasya üzerinden Erzurum'a) bağlanarak, doğudaki eyaletleri rahat bir şekilde payitahta bağlamak için kullanıldı. Anadolu'nun tamamı Osmanlı İmparatorluğu'na ilhak edildiğinden beri, diyagonal yol (ordu yolu güzergâhı) da yeniden kullanılmaya başlandı.

Dördüncü ve son tabaka, hac yolu olarak hizmet yapan eski diyagonal yolunun güzergâhının yanı sıra, bilhassa Düzce–Bolu–Tokat üzerinden Erzurum'a giden kuzey kervan yolunun ve Beypazarı üzerinden Ankara'ya giden kervan yolunun ait olduğu, İstanbul'a yönelik yeni yollardır (17. yüzyıl).

EK
19. Yüzyılda Anadolu Yol Ağı

Anadolu yol ağının son salt Şarkî aşamasında, modern trafik araçları kullanılmaya başlamadan önce –âdeta yukarıda kısaca verilen gelişiminin sonucu olarak– nasıl göründüğünü, gitgide çoğalan yolculuk raporlarının yanı sıra, bazı resmî Türk kayıtları da göstermektedir. Söz konusu resmî kayıtlar, bana göne gerçekten kullanımda olan yol ağı için yolculuk raporlarından çok daha büyük bir öneme sahiptir; zira seyyahların çoğunlukla öznel raporlarından ziyade, nesnel bulgular sunmaktadırlar. Bu yüzden bu kısa son bölümü yalnızca yakın zamana ait resmî güzergâh kayıtlarıyla sınırlı tutmak istiyorum. Bu bölümün amacı, Anadolu yol ağının 19. yüzyılda nihaî resmî olarak kabul edilmek değildir, yalnızca yol ağının elimde mevcut resmî güzergâh kayıtlarına göre nasıl göründüğünü göstermektir. Yolun resmini çizme denemesinde benim için en önemlisi, bu bölüme yalnızca bir giriş ve açıklama olarak düşünülen cildin ekindeki haritadır[1].

Türk hükümeti için resmî güzergâh listeleri tutma sebebi, askerî ve posta olmak üzere, iki türlüydü. Her ikisi eski zamanlarda neredeyse aynı idi; en azından birlik nakillerinin yapıldığı ve ulakların gönderildiği güzergâhlar aynı idi. Oysa 19. yüzyılda ordu Avrupa tarzına uygun olarak değiştirildikten sonra, birlik nakilleri için bizim buradaki amacımızı aşan daha modern başka yöntemler kullanılmaya başlandı[2]. Posta

---

[1] Harita, birinci cildin ekindeki haritaya göre hazırlanmıştır.

[2] Kısa bir süre önce İstanbul'da Ali Emirî Efendi Kütüphanesi'nde umumî 1245/hususî 2306 sayısı altında Avrupa birlik nakil yöntemlerine dayanan yeni bir el yazması eser gördüm. Başlığı جوغرافیای سوق الجیش idi. Türkiye hakkında askerî coğrafyasına dair bir defter mahiyetinde

sistemi ise eskisi gibi kaldı: Ulakların gördüğü eski resmî posta hizmetleri, artık özel ulaşıma da hizmet veren tatar postası kurumu tarafından devam ettirildi[3].

Tatar postasının güzergâhları kısmen hâlâ mevcuttur, ancak büyük bir kısmı basılmamıştır ve İstanbul arşivlerinde erişime açık olmayan şekilde durmaktadır. Yine de bazıları basılmıştır ve bu yüzden herkesin erişimine açıktır. Bunlar bilhassa ara sıra tatar postasının güzergâhlarının da verildiği resmî yıllıklar, yani salnâmelerdir. Erişebildiğim salnâmelerde şu güzergâhları buldum:

1. Hicrî 1263 yılına ait salnâme (başlangıç Miladî 20 Aralık 1846), mevcuttur: Berlin Devlet Kütüphanesi, sayfalandırılmamış; Osmanlı İmparatorluğu'nun her yerindeki tatar postası güzergâhları, "Posta" başlıklı bölümde kaydedilmiştir (fol. 54 vd.)[4]. Salnâmenin takip eden ve erişemediğim yıllarında bu güzergâhların aynı şekilde ayrıntılı olarak verilip verilmediğini bilmiyorum. Hicrî 1265 yılına ait salnâmeden sonra tamamen eksiktir.

2. Hicrî 1279 yılına ait salnâmeden itibaren (başlangıç Miladî 29 Temmuz 1862) "Postalar" bölümünde en azından tatarların doğrudan temas ettikleri yerler alfabetik olarak verilmiştir (Hicrî 1284 yılına ait salnâme dahil). Daha sonraki salnâmelerde (Hicrî 1286–1293 yılına ait salnâmeleri de gördüm) fazla ayrıntılı bilgi verilmeden, yalnızca tatar postasından bahsedilmektedir.

---

idi. Bursalı Mehmed Tahir, *Osmanlı Müellifleri*, IV, s. 319 ve devamında bu başlık altında üç eser vermektedir.

[3] Hakkında bkz. Cilt I, s. 86 vd.

[4] Bu salnâmenin tamamı Bianchi, *Notice sur le premiere annuaire (salnâme سالنامه) impérial de l'empire ottoman, publié a Constantinople pour l'année de l'hégire 1263 (1847): Journal Asiatique*, VI. serisi, t. X, s. 117 vd.; t. XI, s. 1 vd., 293 vd. Tatar postasına ilişin bölümün çevirisi: XI, 296 vd.

3. Hicri 1300–1302 (Miladî 1882–1885) yılına ait Şam vilayet salnâmelerinde en azından İstanbul'dan Şam'a giden tatar postasının güzergâhı verilmektedir. Bu güzergâhı ana ciltte daha önce kısaca ele almıştım[5].

4. Hicrî 1307/Miladî 889–890 yılına ait Ankara vilayet salnâmesinde tatar postasının Ankara'yı ilgilendiren güzergâhları kaydedilmiştir. Hicrî 1311/Miladî 1893–1894 yılından sonra, tatar postası demiryollarını çok kullanıyordu[6].

Aşağıdaki eser, salnâmelerde kayıtlı güzergâhlarla bariz bir bağlantıyı göstermektedir:

5. Osmanlı İmparatorluğu'nun, 4 yaprak olarak hazırlanan ve kısa bir süre önce İstanbul'da bir kitapçıda bulduğum, askerî amaçlı hazırlanan litografik güzergâhı. Başlığı şöyledir:

عساكر خاصّه ونظاميّهٔ شاهانه امرا وضابطانندن برى مأمورًا بر محلّه اعزام اولندیغى وقت كيده جكى محلك بعد ومسافه سى بيلنمك وخرجراهى اكا كوره حساب اولنماق اوزره ترسيم ايتدريلان طريق تعرفه سيدر

" 'Asâkir-i hâssa ve nizâmiyye-i şâhâne. Ümerâ ve zâbitândan biri me'mûran bir mahalle i'zâm olunduğı vakit gideceği mahallin bu'd ve mesâfesi bilinmek ve harcırâhı ana göre hesâb olunmak üzere tersîm itdirilen tarîk ta'rifesidir."

Bu güzergâh, Türk devletinin tamamını, (geniş anlamıyla Rumeli ve Anadolu) devletin her iki kısmı için üç bölüme yani

[5] I, s. 104.

[6] No. 1 altında belirtilen yayınlanmış ve Berlin Devlet Kütüphanesi'nde kullanmama izin verilen en eski salnâmenin dışında salnâmeler hakkındaki bilgiler, Berlin Şark Seminerinin Kütüphanesi'ndeki salnâmeleri incelememe dayanmaktadır.

üç sisteme (veya "kola"[7]) ayrılmış, düzenli bir güzergâh ağıyla kapsamaktadır[8].

Eserin tarihi yoktur, ancak elimdeki verilere göre 19. yüzyılın ortalarında (yaklaşık olarak 1866 yılında) oluşturulduğunu varsayabileceğimi düşünüyorum[9].

---

[7] Salnâmelerde tatar postasının "hatlarını" ifade eden kelimedir (bkz. aşağıda s. 54).

[8] İçindekiler. Sayfa 1. Rumeli: a) sağ sistem: İstanbul – Kırkkilise – Doğu Rumeli'den ve Bulgaristan'dan geçiş – Köstence – Serhad boylarında Tulça ve İsakçe; daha sonra Tuna Nehri'nden yukarı doğru Adakale'ye (*Ada-i Kebir*); b) orta sistem: İstanbul – Edirne – Filibe – Köstendil – Üsküp – Yenipazar – Saraybosna ve Mostar; c) sol sistem: İstanbul – Gümülcine – Selanik – Kuzey Tesalya'dan geçiş (Yenişehir [Larissa] ve Tırhala) – Yanya – Delvinon.
Sayfa 2. Anadolu, sağ sistem: Şam'a giden diyagonal yol (= hac yolu) ve Batı Anadolu'nun güzergâh ağının tamamı.
Sayfa 3. Anadolu, orta sistem: Sivas'a giden kuzey kervan yolu ve Malatya – Diyarbakır – Musul – Bağdat uzantısı.
Sayfa 4. Anadolu, sol sistem: Tokat'a giden kuzey kervan yolu ve Niksar – Koyluhisar – Karahisar – Şiran – Kelkit Çiftliği – Aşkale – Erzurum uzantısı. Buradan Oltu – Ardahan – Ahıska, Kars, Doğubayezid ve Van.
Güzergâh kitabında verilen bilgiler gayet açıktır. Her yerde günlük durakları ve bunların saat olarak mesafelerini vermektedir. Yalnızca bazı yerlerde ana duraklar hakkında bilgi verilmiştir.

[9] Garnizon hizmeti söz konusu olduğundan, o dönemde Osmanlı İmparatorluğu'na ait olmayan noktaların da verilmediğini varsayıyorum (tabii Adakale gibi başka devletlere ait yerler değil ise). Bir taraftan Sırp'ın etrafından dolanıldığı, diğer taraftan Kars ve Ardahan'ın hedef noktaları olarak verilmiş olmasından, eserin 1877/1878 Osmanlı–Rus Savaşı'ndan önce (Ayastefanos Antlaşması ve Berlin Kongresi) hazırlandığı anlaşılmaktadır. Bu eserle birlikte 1866 yılında basılan Girit'in elimizdeki güzergâh kitabı gibi 4 sayfa olarak oluşturulan ve hiç şüphesiz aynı kaynaktan alınan Almanca bir haritası satılmıştır (Gesellschaft für Erdkunde dergisi, Cilt I, Tablo VII). Muhtemelen güzergâh kitabı da haritayla aynı zamana aittir.

Son olarak: 6. Ya bilhassa tatar postasının güzergâhlarıyla ilgili olan ya da bunların özelliklerini taşıyan ve bu yüzden muhtemelen aynı kaynaktan gelen Batılı yazarların verdiği az sayıdaki bilgiler, örneğin Journal Asiatique dergisinde anonim olarak ve özet halinde aktarılan Erzurum'dan başlayan yollar[10] veya Anadolu gezilerini 1816 yılında kısmen bir tatar eşliğinde yapan Richter'in[11] yol güzergâhları da göz önünde bulundurulmalıdır.

En önemli ve bu bölüm için esas alınan bilgiler ise birçok hususta birbirine uyumlu Hicrî 1263 yılına ait salnâmeden (No. 1) ve yaklaşık olarak 1866 yılına (No. 5) ait litografik yol güzergâhından alınmıştır. Bazı ayrıntılar ayrıca 3 sayılı Şam salnâmesinden alınırken, diğer bilgiler (No. 2 ve 4) bir yol güzergâhı oluşturmak için yetersizdir.

1263 yılına ait salnâmeye göre, kara yolu postası Osmanlı İmparatorluğu'nda çeşitli hatlara (*kollara*) ayrılmaktadır. Bir hattın posta durakları, tek bir postane müdürünün emrindedir. Ayrıca çok önemli noktalarda posta müdürleri de mevcuttur. Dönemin Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa kesiminde 14, Anadolu kesiminde 23 posta müdürü mevcuttu[12]. Resmî postacıların (*tatar*) temas etmedikleri yerlerde en yakın postaneyle irtibatı sağlayan posta memurları (*sürücüler*), kullanılıyordu.

Anadolu'da İstanbul'dan itibaren üç ana kol mevcuttu (kuzeyden güneye): 1. Tokat ve Sivas üzerinden Diyarbakır'a;

---

[10] *Déscription de la ville d'Arz-roum, suivie de six itinéraires de cette ville à Constantinople, Tiflis, Dijarbekr, Trébizonde, Bagdad et Smyrne, par le consul *** 1826: Journal Asiatique*, Cilt IX, 1826, s. 223 vd.

[11] Otto Friedrichs von Richter, *Wallfahrten im Morgenlande*, … yayıncı J.G. Ewers, Berlin 1822.

[12] Anadolu'da posta müdürlüklerinin bulunduğu yerlerin haritada altı çizilmiştir.

2. Ankara üzerinden Kayseri; 3. Şam (diyagonal yol); 4. Kütahya ve Antalya üzerinden Alanya; 5. Bursa üzerinden İzmir. 6. Erzurum'a karayoluyla posta güzergâhı mevcut olmayıp, ki burada modern trafik araçlarının etkisi görülebilir, posta Trabzon'a kadar buharlı gemiyle götürülerek, oradan itibaren bir tatar at üzerinde Erzurum'a giderdi. 7. Son olarak Diyarbakır'dan Musul üzerinden Bağdat'a giden bir posta güzergâhı sayılabilir. Ana kollardan birçok yan kol ayrılmaktadır, ancak hatların sistemleri birbirlerinden kesin olarak ayrılmış olup birbirlerinin hatlarına girmemektedir.

Litografik yol güzergâhında ayrıca tek bir ana güzergâhın belirlenemeyip, her sistemden kolayca bir güzergâhın çıkartılabileceği çeşitli hatlara (*kollara)* ayrılmış bir sistem gösterilmektedir. Sistemler burada birbirlerinden kesin çizgilerle ayrılmamış olup, birçok yerde kesişmektedir. Anadolu Türkiye'si için bu yol güzergâhı hem Rumeli, hem de Anadolu için üç hat sisteminden bahsetmektedir[13]: 1. Tokat ve Erzurum üzerinden Ahıska, Kars, Doğubayezid ve Van (sayfa 4); 2. Tokat (buraya kadar = 1.), Sivas ve Diyarbakır üzerinden Rakka (yani Urfa) ve Bağdat (sayfa 3); 3. Şam. Diyagonal yol dışında Batı Anadolu'nun tüm güzergâhlarını da içerir (sayfa 2). Bu sistemlerden elde edilebilecek ana güzergâhlar tabii ki 1263 tarihli salnâmede ilgili güzergâhlara uyumludur.

Ekte verilen haritada bu iki kaynaktan alınan ana güzergâhlar bilhassa vurgulanmıştır[14]. Ayrıca özel bir şekilde de işaretlenmişlerdir: a) Hem salnâmede, hem güzergâh kitabında bulunan yan yollar[15], b) yalnızca salnâmelerde bulunan güzergâhlar (1263 tarihli salnâme ve Şam salnâmeleri[16] ve c)

[13] Karşılaştırma için güzergâh eseri hakkındaki içindekiler kısmı, yukarıda s. 47, dipnot 2.
[14] Çift çizgi == ile işaretlenmiştir.
[15] Tek çizgi – ile işaretlenmiştir.
[16] Noktalı çizgi – . – . – ile işaretlenmiştir.

yalnızca litografik güzergâh kitabında bulunan yollar[17]. 1263 tarihli salnâmede bazı ana güzergâhlar, mümkün olduğunca çok şehre temas etmek için çok uzun yollar katederken, litografik güzergâh kitabında düz yollar verilmiştir. Dolambaçlı yollar, birbirlerine uygun yan güzergâhlar şeklinde ele alınmıştır, ancak takip eden açıklamada ayrıca belirtilmiştir.

Gerek 1263 tarihli salnâmede, gerekse litografik güzergâh kitabında verilen bilgiler her zaman doğru değildir ve kimi zaman bariz hatalar barındırmaktadır. Çoğu kez ne anlatılmak istendiğini anlamak için diğer kaynağa başvurmak zorunda kalındı. Her iki kaynakta mesafeler saat olarak verilmiştir ve bu da hataları düzeltmeye yaramıştır, ama bazı durumlarda da çok saçma bilgilerin oluşmasına sebep olmuştur. Haritada saatleri tabii ki vermedik. 1263 tarihli salnâmede bilhassa yanlışlıklara ve istikrarsızlığa sebep olan karışık düzenleme çok olumsuz bir etki yaratmaktadır.

Aşağıda üzerinde bilhassa durulan bazı durumlarda, bilgileri tamamlamak için seyyahların verdiği bilgileri de kullandım. Bilhassa güzergâh ağının tamamını, C. Niebuhr tarafından keşfedilen güzergâh bilgilerini[18] kullanarak tamamladım. Bu kaynaklar neredeyse harita için kullanılan kaynaklardan[19] bir yüzyıl daha eski, ancak birçok yönden bu bilgilerle aynıdır. Niebuhr, profesyonel seyahat şirketleri, büyük at satıcıları ve katırcılardan elde ettiği bilgilerde yolculuk amaçlı güzergâh ağının mümkün olduğunca eksiksiz bir resmini

---

[17] Çizgili olarak – – – – işaretlenmiştir.

[18] C. Niebuhr, *Reisebeschreibung nach Arabien und anderen umliegenden Ländern*, II. cilt, Kopenhag 1778, s. 421 vd.; III. cilt (= C. Niebuhr, *Reisen durch Syrien und Pallästina nach Zypern und durch Kleinasien und die Türkey nach Deutschland und Dänemark* …, yayıncı I.N. Gloyer ve I. Olshausen), Hamburg 1837, s. 120 vd.

[19] Niebuhr'un bilgileri 1766 ve 1767 yıllarına aittir.

çıkartmaya dikkat ettiğinden, bu bilgileri tamamlayıcı bilgi olarak kullanabileceğimi düşündüm. Dolayısıyla haritada Niebuhr'un bilgileri, resmî yol güzergâhlarından farklılık gösterdiği yerlerde[20] güzergâhı ya 19. yüzyılda artık eskimiş bir yol olarak kabul edilmelidir ya da seyyahların birçok yere temas etmeyi amaçlayan tatar postasının güzergâhından farklı güzergâhları olarak görülmelidir[21]. Niebuhr'un güzergâhında bazı yer isimleri açıklanamamaktadır, ancak onları burada ayrıntılarıyla ele almak bizi fazla ileri götürürdü[22].

---

[20] Niebuhr'un güzergâhları, diğerlerinden saptıkları yerlerde noktalı çizgi …….. ile işaretlenmiştir.

[21] Örneğin Niebuhr'un yüzyıllardır kullanılan ve tatar postası Balıkesir'e temas ederken, Balıkesir'in etrafından dolanan eski kervan yolunu belirttiği Bursa–İzmir güzergâhı.

[22] Niebuhr'un 19. yüzyıla ait resmî güzergâh kayıtlarıyla uyumluluklarını ve farklılıklarını göstermek için, Niebuhr'un aktardığı güzergâhların bir listesini veriyorum. Şahsen yalnızca tek bir güzergâhı kullanmıştır (III, 98 vd.): Halep – Antakya – Konya (III, 126 ve devamı) – Afyonkarahisar – Kütahya – Bursa – Mudanya. Tüm diğerlerini yalnızca araştırarak öğrenmiştir:

II, 421 vd.	Diyarbakır – Erzurum
	Kayseri – Hanlı – Ulaş – Keban Maden – Diyarbakır,
	Diyarbakır – Sivas – Yenihan – Tokat – Amasya,
	Van – Erzurum,
	Van – Diyarbakır,
III, 120 vd.	Adana – Kaya Altı Han – Kayseri,
	Konya – Ereğli – Kayseri,
	Konya – Afyonkarahisar – Uşak – İzmir,
	Bazı önemsiz değişikliklerle,
	Ankara – Beypazarı – Uşak – İzmir,
	Konya – Isparta,
	Afyonkarahisar – Isparta,
	Isparta – Denizli – Alaşehir – İzmir,
	Isparta – Antalya,
	Konya – Eskişehir – Bursa,
	Bursa – Kirmasti – Susığırlı – Mendehor – Akhisar – İzmir,

Aşağıda haritada belirtilen güzergâhlarla ilgili bazı açıklamalarda bulunacağım ve bu amaçla elimdeki malzemeleri elde ettiğim ana güzergâhlara göre düzenledim[23].

1. KUZEY GÜZERGÂHI: ÜSKÜDAR–TOKAT–ERZURUM VE DİYARBAKIR

a) Tokat'a kadar ortak güzergâh

Bütün olarak bakıldığında, birinci cildin 15. bölümünde ele aldığımız kuzey kervan yoluyla aynıdır. Tek farkı, bu güzergâhın artık Gelgiraz üzerinden değil, yalnızca Merzifon üzerinden yürümesidir[24].

Kastamonu'dan Taşköprü ve Küre'ye (كورهٔ نحاس) giden yollar, salnâmede öyle gösterilmiştir ki, ne yazık ki tanımlayamadığım قوكر (*Konar*?) adında bir noktada bir araya toplanmaktadırlar[25].

α. Tokat'tan Erzurum'a devam

Yalnızca güzergâh kitabında; bunun yerine salnâmede Trabzon–Erzurum (No. 6) yolu görülmektedir. Koyluhisar ve Şebinkarahisar arasındaki yolu eski zamanlarda olduğu gibi Akşar Ovası üzerinden geçiyormuş gibi göstermiş olmam,

---

Bursa – Pazarköy – Gebze – Üsküdar,
Konya – Eskişehir – Lefke – İznik (Çinislik) – Gebze – Üsküdar,
Adana – Tarsus – Silifke – Karaman – Konya.

III, 124 vd. Mardin'de yaşayan bir Ermeni tüccardan aldığı bilgilere göre:
Üsküdar – Bolu – Amasya – Tokat – Kargın – Sivas – Keban Maden – Diyarbakır – Mardin.

[23] Harita üzerindeki ana güzergâhların yanındaki rakamlar, açıklamaların bulunduğu bölümleri göstermektedir.

[24] Bkz. I, s. 240 vd.

[25] Kastamonu (veya Tosya) – قوكر (12 saat) – Küre (10 saat) – Taşköprü (12 saat) – vs.

başka belgelere dayanmaktadır[26]. Güzergâh kitabında yalnızca arada 12 saatlik mesafe ile iki ana durak verilmiştir.

Fatsa–İskefsir güzergâhı üzerinde durak olarak *Gümüş Deresi* (كمش دره سى) verilmiştir. Bu yalnızca Melet Irmağı'nın bir yan kolu olan Çekmendere'nin vadisindeki Hapsamana gümüş madenleri bölgesi olabilir.

Güzergâh kitabında Tirebolu ve Trabzon arasında Platana (يولاد خان) dışında شادلى (*Şadlı*) ve *Büyük Liman*[27] (بيوك ليمان) adında, deneme mahiyetiyle Elehu ve Vakfıkebir (Folpazar) ile bağdaştırdığım iki durak belirtilmiştir.

β. Tokat'tan Diyarbakır'a devam

Tokat ve Sivas arasında ne salnâmede, ne de güzergâh kitabında hiçbir durak belirtilmemiş olup, her ikisinde de mesafe olarak 18 saat verilmiştir. Daha yeni tüm seyyahların birbirlerine uyumlu raporlarına göre ana güzergâh olarak Kargın üzerinden geçen yolu seçtim. Niebuhr, bu güzergâhın yanında ayrıca eski zamanlarda daha yaygın kullanılan Çamlıbel üzerinden geçen güzergâhı vermektedir.

Malatya üzerinden geçen eski ana yolun yanında Hekimhan'dan sapan ve Keban Maden ve Harput üzerinden geçen yolun da ana güzergâh olarak kendini kabul ettirdiğine dikkat etmek gerekir. Niebuhr ve salnâme, bilhassa bu yolu vermektedirler. Hekimhan ve Keban Maden arasında kabul edilen ara durak, Sürmeli'dir[28]. Haritalarda bunun yanında belirtilen Silmeni, aynı yerin değişik bir ismine benzemektedir.

---

[26] Örneğin posta tatarları için öngörülen güzergâhı da veren *Journal Asiatique*, Cilt IX, 1826, s. 225'te Erzurum – İstanbul güzergâhı (bkz. yukarıda s. 53 vd.).

[27] Tirebolu – 5 saat – Şâdlı (شادلى) – 7 saat – Büyük Liman (بيوك ليمان) – 9 saat – Platana – 3 saat – Trabzon.

[28] Salnâmede Sürmeli (سورملى); Yol güzergâhı kitabında سلومنلى.

İzoğlu ve Argana arasında güzergâh kitabında *Karayün?* (قره يون) diye tanımlayamadığım bir isim geçmektedir[29].

Görün, salnâmede Dikilitaş (12 saat), güzergâh kitabında ise doğrudan Sivas (24 saat) ile bağlantı halinde gösterilmiştir. Ana güzergâhın Ulaş'tan sonra başka bir güzergâha saptığını varsaymak, sanırım burada yanlış olmayacaktır.

2. ÜSKÜDAR–ANKARA–KAYSERİ

Bu güzergâh, salnâmede en uzun yolu kapsamaktadır. Güzergâhı şöyledir: Üsküdar – Gebze – Hersek – Gemlik – Bursa – İznik – Lefke – Geyve – Göynük – Mudurnu – Nallıhan – Beypazarı – Ankara – Kırşehir – Nevşehir – Kayseri. Bu, Ankara vilayet salnâmesinde tatar postasıyla ilgili bilgilerle uyumludur. Güzergâh kitabı, bu dolambaçlı yollar da görünse, öncelikle ana güzergâh olarak işaretlediğim doğrudan yolları göstermektedir.

Köstebek durağı, yol güzergâhlarında bu şekilde belirtilmemiştir. Buna karşın hem salnâme, hem de güzergâh kitabı, bir seferinde Göynük'ü, bir seferinde de Nallıhan'ı bunun dışında bilinmeyen ve Köstebek olabileceğini düşündüğüm bir durağa bağlamaktadır[30].

Ankara–Çankırı güzergâhında güzergâh kitabında ara durak olarak bilmediğim قره اورن (*Karaören*) diye bir yer verilmektedir[31]. Bu güzergâh gerek seyyahların, gerekse Anka-

---

[29] İzoğlu – 12 saat – Karayün (قره يون) – 18 saat – Argana. Karşılaştırma için ayrıca 1727 tarihli yol güzergâhında Kuyulu (قيولى) *Kuyulu*; bkz. Tablo 48.

[30] Salnâmede Göynük – ? saat – Kara Hisar Nallu (قره حصار نعللو); Güzergâh kitabında: Nallı Han – 8 saat – Kuru Pazar Nallu (قورى پازار نعللو). Haritalarımızda Köstebek'te Karasar Kayası (bkz. salnâme) diye bir kayanın verilmiş olması da Köstebek'i işaret ediyor.

[31] Ankara – 12 saat – *Karaören* – 12 saat – Çankırı.

ra vilayet salnâmesinin tanıklığına göre Çubuk Ovası'ndan geçtiğinden, güzergâhı hakkında hiçbir şüphe yoktur.

Kızılırmak'ın doğusundaki topraklar yine zorluklar çıkartmaktadır. Salnâme, Ankara–Yozgat–Sorgun güzergâhını vermektedir. Güzergâh kitabı ise yalnızca genel olarak Ankara – 120 saat – Sivas güzergâhını belirtmektedir. Sorgun'dan sonraki kayda kesin gözüyle bakılmamalıdır. Salnâme ayrıca bulamadığım كللى (*Kelli?*)[32] adında bir ara durakla Sungurlu–Akdağ güzergâhını vermektedir. Bu güzergâhı yalnızca deneme mahiyetiyle Sorgun üzerinden geçirdim.

Ankara vilayet salnâmesinde ayrıca Kırşehir'den Mecidiye (Boyalık) üzerinden Yozgat'a giden bir tatar postası güzergâhından bahsetmektedir.

Güzergâh kitabında Kayseri–Sivas güzergâhında Sarıkışla (شادلشلا bu şekilde!) dışında ara durak olarak Gedik (كدك)[33] de belirtilmiştir. Daha eski yol güzergâhlarından her ikisinin de neredeyse aynı olduğu sonucu çıkmaktadır[34]. Buradaki Gedik'in daha ziyade, daha eski güzergâhlarda adı geçen Çubukçayırı veya burada bulunan ve Niebuhr'da aynı yerde durak olarak görünen Gömerek olduğunu tahmin ediyorum.

Güzergâh kitabı, hiçbir ara durak belirtmeden, Kayseri'den itibaren Maraş'a giden 55 saatlik bir yolu vermektedir. Harita üzerindeki kayıt kesin değildir ve daha eski yol güzergâhlarını takip etmektedir.

3. ÜSKÜDAR–ŞAM

Ana cildin 6. bölümünde ayrıntılı olarak ele aldığımız diyagonal yol. Salnâmede yalnızca birkaç sapma verilmektedir: Lefke'den Bilecik–Küplü üzerinden Söğüt. Buna karşın normal güzergâh muhtemelen Bilecik'e hiç temas etmiyordu.

---

[32] Sungurlu (صونقورلى) – ? saat – Güllü? (كللى) – 18 saat – Akdağ.
[33] Kayseri – 12 saat – Gedik – 6 saat – Şarkışla – 24 saat – Sivas.
[34] Ayrıca bkz. Cilt I, s. 222.

Şam vilayet salnâmesindeki güzergâhta ise oldukça önemli sapmalar mevcuttur[35]. Tatarlar Antakya'dan önce Halep'e[36] giderlerken, güzergâh kitabında her zamanki gibi daha dolaysız bir yol verilmektedir.

Ramazanoğlu Yaylası, Toros geçidinin ana durağı olarak hem salnâmede, hem de güzergâh kitabında gösterilmiştir (her ikisinde yalnızca yayla – يايلا)[37].

Salnâmede Karaman 18 saatlik mesafeyle Ilgın'a bağlanmış olup, muhtemelen Niebuhr'un da belirttiği gibi, Konya bağlantısı kastedilmiştir.

Konya'da ve Karaman'da kesin olarak tanımlayamadığım bazı isimler mevcuttur[38].

4. ÜSKÜDAR–ANTALYA–ALANYA.

Birbirlerine uyumlu belgelere göre Söğüt'te[39] diyagonal yoldan ayrılır. Isparta'nın birçok değişik küçük posta güzergâhlarının kesişme noktası olarak sistemde oynadığı rol dikkate değerdir.

Salnâmede belgelendiği üzere, Alanya'ya giden bu ana güzergâh dışında Richter'den[40] Kütahya'dan Afyonkarahisar–Akşehir–Yalovaç–Beyşehri üzerinden Alanya'ya giden ve kısmen başka yerlerde de belgelenmiş (salnâme, güzergâh

[35] Karşılaştırma için Cilt I, s. 149, 150.

[36] Hem 1263 tarihli salnâmeye, hem de Şam salnâmesine göre.

[37] Karşılaştırma için Cilt I, s. 184 vd.; ayrıca aşağıda s. 76'da ek.

[38] Salnâme: Karaman – 9 saat – *Gafurabad* (غفور اباد). Güzergâh kitabı: Konya – 12 saat – Esikşan? (اسيكشان). Konya'nın kuzeybatısındaki Elkesik Han mı kastedilmiştir?

[39] Salnâmede Üsküb (اسكوب) verilmiş olup, hiç şüphesiz Söğüt (سكوت) için baskı hatasıdır.

[40] O.F. v. Richter, *Wallfahrten im Morgenlande*, s. 343 vd.; kısa yol güzergâhı s. 382 vd.

kitabı, Niebuhr) ikinci bir güzergâhı öğreniyoruz[41]. Akşehir'den itibaren Alanya'ya kadar giden ve güzergâh kitabının yalnızca Kirili, Beyşehir ve Seydişehir noktalarını verdiği yol, haritada Richter'in verdiği bilgilere göre tamamlanmıştır.

5. ÜSKÜDAR–HERSEK–BURSA–İZMİR

Bursa–İzmir yolunun, Balıkesir ve Akhisar şehirlerini de içine alarak, birinci cildin birinci bölümünde ele alınan eski kervan yoluna kıyasla ne kadar değiştiği dikkate değerdir. Niebuhr, en azından Balıkesir ile ilgili olarak, hâlâ eski güzergâhı göstermektedir.

Çanakkale Boğazı civarındaki yol sistemi (Mihaliç'in doğusunda), salnâmede pek anlaşılır olmamakla birlikte. Muhtemelen bozulmuş bir halde verilmiştir[42] ve güzergâh kitabında da çelişkiler mevcuttur[43]. Belki o toprakları bilen biri, ne demek istenildiğini anlayabilir.

Kuşadası limanı, salnâmede 12 saat ile Güzelhisar Aydın'a bağlanırken, güzergâh kitabında aynı mesafeyle İzmir'e bağlanmıştır. Anlaşıldığı kadarıyla iki kaynaktan birinde yanlış verilmiş bir husustur. Ancak, Kuşadası her iki şehirden aynı mesafede olduğundan, hangisinin doğru olduğu anlaşılamamaktadır. Yine de İzmir bağlantısı daha muhtemel görünmektedir.

---

[41] Richter, diyagonal yolda o dönemde ilerlemek mümkün olmadığından, Alanya'dan gelirken Yalovaç'ta yoldan sapmak ve Alanya'dan İstanbul'a giden diğer posta yoluna erişmek için, Eğridir üzerinden Isparta'ya gitmek zorunda kaldı.

[42] Tablo 50'de burada yazılı olanlar verilmiştir.

[43] Tuzla (طوزله) adında bir yer, 8 saat ile Çan (چاك)'a bağlanmaktadır. Burası haritalarda belirtilen Baba Burnu yakınlarındaki Tuzla ile aynı ise bu bilginin doğru olması tabii ki mümkün değildir.

Aydın–Bodrum güzergâhı, salnâmede ve güzergâh kitabında farklı duraklarla verilmektedir. Yine de aynı güzergâh olabilir[44].

Milas, salnâmede Aydın–Çine–Muğla–Marmaris güzergâhına dahil edilmiştir. Halbuki gerçekte tabii ki Karpuzlu (Hacıhanlar) ile birlikte ayrı bir güzergâh oluşturmaktadır.

Son olarak güzergâh kitabında Honaz'dan itibaren yalnızca ilk durağı tanımlanabilen kısa bir güzergâh mevcuttur. Bu duraktan itibaren güneye gittiği söylenir[45].

6. TRABZON–ERZURUM

Gerek salnâme, gerekse güzergâh kitabı, ara durak olarak yalnızca Gümüşhane ve Bayburt'u vermektedir. Haritada bu güzergâhı Flandin ve Coste'ye[46] göre tamamladım. Güzergâhları Trabzon'dan Erzurum'a giden modern yola uygun olduğu ve başka seyyahlar tarafından da yeterince belgelendiği, dolayısıyla 19. yüzyılın tamamında değişikliğe uğramadan kullanıldığı için, bunu rahatlıkla yapabileceğimi düşündüm.

1826 tarihli güzergâh kitabı[47], kış yolu olarak tanımlanan bu yolun dışında yaz yolu olarak tanımlanan ve Balahor'dan Yağmurdere nahiyesi üzerinden dağları geçerek doğrudan Cevizlik'e giden başka bir güzergâhtan daha haberdardır.

---

[44] Salnâme: Aydın – 8 saat – Sobuca – ? saat – Güvercinli (كوكرجنلك) – ? saat – Bodrum. Güzergâh kitabı: Aydın – 12 saat – آخر كوى (*Ahırköy?*) – 9 saat – Bodrum.

[45] Honaz – 4 saat – Karayük Pazar (قره ايوك) – 8 saat – بياغى (*Bayağı?*) – 18 saat – اطله (*Adala?*).

[46] Eugène Flandin ve Pascal Coste, *Voyage en Perse pendant les années 1840 & 1841*, Paris 1851, s. 505.

[47] *Journal asiatique*, t. IX, 1826, s. 227 vd.

EKLER VE DÜZELTMELER

İkinci Cilt

Dipnot 5

Dr. J.H. Mordtmann, Akşehir'in Bizans episkopat listelerinde de geçtiğine dikkatimi çekmiştir. Erken Selçuklu döneminde (bkz. Gelzer, aynı eser, s. 279) Antakya Patrikliği'nin kayıtlarında 'Αειέη ('Αειέρη) – *Axieri* (Theodosiopolis-Erzurum kilise vilayetinde) olarak geçer (H. Gelzer, *Byzant. Zeitschr.* I, 1892, s. 249, satır 149; s. 269 ve devamı).

Dipnot 17

Dr. J.H. Mordtmann'ın dikkatimi çektiği üzere, *Yassıçimen* ayrıca burada Hicrî 627/Miladî 1229-1230 yıllarında meydana gelen meydan muharebesinden dolayı bilinmektedir (İbn Bibi, editörü Th. Houtsma, *Recueil de textes rélatifs à l'Histoire des Seldjoucides*, vol. IV, s. 168'de يلسى چمن. Karşılaştırma için: İbn el-Athîr, editör C.J. Tornberg XII, 320, satır 4'te يلسى چماك).

Dipnot 40

Ardingichy yerine *Ardingicly* olacaktır.

Dipnot 41

لودمدر yerine لوده در olacaktır.

Dipnot 57 (ayrıca karşılaştırma için Tablo 41)

Cihânnümâ ve Leipzig yol güzergâhında bahsi geçen تلمسه, belki de İngiliz Genelkurmay Başkanlığı'nın Doğu Ana-

dolu haritasında (*Eastern Turkey in Asia*, 1:250.000, Sayfa 3, *Amasya-Tokat*, Kasım 1902) Kiepert'in haritasında da Kelkit Nehri üzerinden geçen ahşap İdiren (Adrin?) Köprüsü'nün (birinci baskı; daha sonraki baskılarda yoktur) biraz daha kuzeyinde gösterdiği *Tilimie* olabilir. Bu doğru ise bu güzergâh Evliya Çelebi'nin ve Berlin yol güzergâhı kitabındaki güzergâhtan farklıdır ve Kelkit Nehri'nin çok daha yakınından geçmektedir.

Evliya Çelebi'nin ارمنی, Tshihatcheff'in ise *Ermonig* olarak verdiği yer, İngiliz Genelkurmayı'nın haritasında Başçiftlik'in doğusunda, bugünkü yolun biraz ötesinde (güneyinde) *Bereket* (*Ermenis*) olarak verilmiştir. Aynı haritada biraz daha doğuda, Koyluhisar'a giden yolun hemen üzerinde *Tekke* diye bir yer gösterilmiştir. Bu, büyük bir ihtimalle Evliya Çelebi'de gösterilen تکیه ve Berlin yol güzergâhında طاش تکیه diye verilen yer ile aynıdır.

Kiepert'in belirsiz bir yerde daha doğuda, Kızılcaören yakınlarına kaydettiği Çakras (Berlin yol güzergâhında چاقراص) İngiliz Genelkurmay haritasında daha batıda, Ermanik yakınlarındadır.

Gerek İngiliz Genelkurmayı'nın ve Kiepert'in, gerekse bunların değişik baskılarındaki haritalarında verilen kayıtlar, bu bölgede kısmen büyük farklılıklar göstermektedir.

Sayfa 46, satır 15

کافریات ile ilgili bilgi için daha aşağıda s. 62, dipnot 198.

Sayfa 61, 3. Üsküdar-Şam

C. Niebuhr'a göre Diyarbakır'a giden yolun Kayseri-Sivas yolundan saptığı yer olan Hanlı (II, s. 421: *Chane*), A.D. Mordtmann tarafından (*Anatolien*, yayıncı Franz Babinger, Hannover 1925, s. 150: *Chani*), daha eski yol güzergâhlarında bahsi geçen *Latif Hanı*'nın yerine koymaktadır (bkz. I, Tablo 23).

Dipnot 198

Evliya Çelebi'de كافريات olarak geçen, Karaman (Larende) yakınlarındaki غفور اباد, Kiepert'in Karaman'ın kuzeydoğusunda verdiği kasabadır (*Gafirjat*). Londra baskısı *Cihânnümâ* el yazmasının kenarında not şeklinde غفرياد ve Larende'nin bir kazası olarak, bu şehrin batısında 4 saat mesafede verilmektedir. Dr. J.H. Mordtmann, bu yerin ayrıca غفرياد veya قافرياد olarak birkaç kez Itrî (*Şakâik en-nu'mâniye*, Bölüm III) anıldığını belirtmiştir.

Dipnot 204

آخر كوى adındaki yer, haritalardaki Ahırköy ile aynı yer ise Aydın – Çine – Muğla güzergâhına aittir. O. F. v. Richter'e göre (*Wallfahrten im Morgenlande*, Berlin 1822, s. 544: *Ahariköi*), burada Muğla'dan gelen yol, Milas yönüne ayrılmaktadır.

TÜRKÇE İNDEKS

A

Abardı: I/ 223

Ablasta: II/ 35

Achmes Kasily: I/ 278

Acıbadem: I/ 212

Acıpayam: I/ 212

Adabağ: I/ 179

Adala: II/ 64

Adalar: I/ 120

Adana: I/ 6, 9, 60, 80, 138, 148, 149, 167, 180, 183, 187, 188, 189, 191, 193, 194, 291, II/ 3, 37, 46, 57, 58

Adıyaman: II/ 38, 41, 42

Adrin: II/ 66

Afyonkarahisar: I/ 6, 9, 141, 142, 169, 171, 172, 173, 210, 214, 45, 48, 57, 62

Aghaju Koyoonoo (Ağaç Koyunu): I/ 271

Aghiovid: II/ 12

Agrebocc: II/ 15

Ağa Deresi: I/ 286

Ağa İskelesi: I/ 154, 157, 286

Ağı Murat: II/ 23

Ağımbrat: II/ 23

Ağlasun: II/ 43

Ahırköy: II/ 64, 67

Ahi Deresi: I/ 286

Ak Han (Denizli'de): I/ 214

Akarsu (Bolvadin'de): I/ 170, 172

Akbıyık: I/ 164, 166, 167

Akchesha: I/ 179

Akçahisar (Karaman): I/ 213

Akçakale (Sivas ve Malatya arasında): II/ 32

Akçakale (Trabzon): I/ 115

Akçakoyunlu: I/ 245, 271

Akçaşehir (Karadeniz): I/ 110, 111

Akçay: I/ 141, 170, 293

Akçeşehir: I/ 92, 109, 111, 179, 235

Akdağ: II/ 61

Akdağmadeni: I/ 296

Akhisar (eski Thyatira): I/ 208, 209, 213, 216, II/ 45, 57, 63

Akhisar (Geyve'de): I/ 146

Akkale: II/ 46

Akköprü (Toroslar'da): I/ 186, 187, 225

Akköprü: I/ 185

Akören: I/ 173

Aksaray: I/ 6, 8, 90, 93, 94, 139, 141, 180, 219, 220, 222, 224, 225, 277, II/ 36

Aksu: I/ 16, 165, 166, II/ 36, 45

Akşar Ovası (Akşehir): I/ 231, II/ 10, 12, 16, 18, 19, 22, 25, 27, 28, 30, 31, 47, 58

Akşehir Gölü: I/ 139, 171

Akşehir: I/ 6, 9, 58, 78, 139, 141, 142, 146, 148, 149, 169, 171, 173, 174, II/ 10, 16, 48, 62, 65

Alaca Han: II/ 32, 34, 35

Alaca Su: I/ 265

Alaca: I/ 265, 273

Aladağ Su: I/ 264

Alara: II/ 46

Alaşehir: I/ 215, 216, 217, 294, II/ 45, 57

Alişar: II/ 20

Altınköprü: II/ 36

Altıntaş: I/ 106, 150, 172, 173, 213

Amasra: I/ 109, 110, 115

Amasya: I/ 10, 80, 100, 103, 104, 113, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 238, 239, 240, 243, 250, 251, 254, 255, 256, 258, 260, 261, 267, 268, 269, 270, 272, 277, 283, 295, 298, II/ 20, 21, 26, 45, 49, 57, 58, 66

Ambar: I/ 278
Anahori: I/ 125
Ankara: I/ 10, 16, 22, 23, 24, 26, 33, 41, 42, 43, 80, 84, 90, 97, 98, 103, 104, 105, 106, 126, 129, 136, 145, 150, 220, 226, 228, 229, 230, 233, 241, 243, 244, 247, 250, 254, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 296, II/ 48, 49, 52, 55, 57, 60, 61
Antakya: I/ 9, 80, 99, 103, 104, 133, 138, 147, 148, 149, 188, 191, 192, 193, 283, II/ 57, 62, 65
Antalya: I/ 6, 212, 296, 298, II/ 43, 46, 55, 57
Antep: I/ 43, 79, 80, 193, II/ 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 46
Antigoni: I/ 120
Apolyont: I/ 122
Araban Çayı: II/ 40, 41
Araç: I/ 257
Arapkir: II/ 33, 34
Ard Ova: I/ 252, 277
Argana: II/ 60
Arganut: II/ 12
Argosti: I/ 256
Arkıt Han: I/ 225
Arkuk: II/ 43
Armutlu: I/ 118, 120
Arnavutköy: I/ 198, 292
Arpas: II/ 45
Arslan Boğazı: I/ 194
Arşvan: II/ 32
Artık Ova: I/ 252
Asarcık: II/ 21
Asi Karaağaç: I/ 212
Aspider: II/ 24, 27
Aşağı Çimağıl: bkz. Çimağıl
Aşağı Ezbider: bkz. Ezbider
Aşağı Lori: II/ 29
Aşağı Tolos: II/ 17
Aşkale: I/ 231, 283, II/ 22, 29, 30, 47, 53
Aşkar: bkz. Akşar
Aşudi: II/ 35
Atkaracalar: I/ 236
Atköprü: I/ 10, 264
Atsız: I/ 171
Ayandun: I/ 111
Ayaş: I/ 263, 279
Ayazmend: I/ 83, 195, 197, 203, 204, 205
Aydın: bkz. Güzelhisar Aydın
Aydın: I/ 163, 212, 217, II/ 64, 67
Aydıncık: I/ 198, 199
Ayrık: I/ 243
Ayrılık Çeşmesi: I/ 285
Azaz: II/ 37
Azbuzu: II/ 31

B

Bababurnu (Anadolu'nun batı ucu): II/ 63
Bababurnu: bkz. Keçikaya Burnu
Bafra: I/ 110, 259
Bağdat Yolu: I/ 84, 284, 286, II/ 31
Bağnık: II/ 32, 33
Bağras: I/ 192
Bahçecik: I/ 159, 290
Bakioğlu Tolon: I/ 177
Balabancık: I/ 125
Balahor: II/ 17, 18, 64
Balat (eski Milet): II/ 45
Balıkesir: I/ 203, 204, 205, 208, 209, 210, 217, 292, II/ 48, 57, 63
Balıkhisar: I/ 269, 273
Banaz: II/ 45
Bandırma: I/ 198
Bardakçı: I/ 169, 204, 242, 243
Bardaklı: I/ 169, 170, 242
Bartın: I/ 13, 109, 110, 111

Baru: II/ 12, 24, 27, 28
Baş İskelesi: I/ 116
Başkiraz: I/ 159, 160, 290
Başköy: I/ 251, 252
Bayağı: II/ 64
Bayat: I/ 169, 170
Bayburt: II/ 13, 17, 18, 19, 20, 21, 64
Bayındır: I/ 235, 237, 257, II/ 45
Bayram Hacı: I/ 278
Bazaveng: I/ 166
Bektik: I/ 291
Bereket: II/ 66
Bereketli: I/ 225, 294
Bergama: I/ 83, 160, 195, 197, 203, 204, 205, 210, 217, II/ 45
Besni: II/ 39, 42, 46
Beşiktaş: I/ 151
Beylik Çayırı: I/ 196
Beymansur: II/ 20
Beypazarı: I/ 90, 97, 105, 260, 261, 262, 263, 264, II/ 49, 57, 60
Beyşehir: I/ 178, II/ 63
Biga: I/ 200, 201, 292
Bilecik: I/ 144, 146, 150, 168, 198, 199, 200, II/ 61
Binbir Kilise: I/ 177
Binboğa Dağı: II/ 36
Birecik: I/ 80, 193, 194, 225
Birgöz Köprüsü: I/ 226, 278
Bodrum: I/ 46, 64
Boğaz: I/ 119, 120, 136, 170, 195, 202, II/ 33
Boğazhisarı: I/ 195, 202
Boğazkesen: I/ 254
Boğazköprü: I/ 226
Boğazköy: I/ 275
Boğazlı Ada: I/ 120
Bolacık: I/ 292
Bolu: I/ 104, 106, 111, 115, 220, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 261, 262, 264, 283, II/ 13, 21, 26, 29, 48, 49, 58
Bolvadin: I/ 140, 142, 147, 170
Bor: I/ 90, 93, 180, 188, 221, 222, 224, 291, II/ 36
Borlu: I/ 257
Boyabat: I/ 258
Boyalı (Soğanlı veya Ulu Çay kıvrımında ilçe): I/ 248, 249, 257
Boyalık (Mecidiye): II/ 61
Bozburun: I/ 116, 118, 120
Bozdağ Yaylası: (eski Tmolos): I/ 209, II/ 45
Bozdağ: I/ 174
Bozdoğan: I/ 214, 215, 293, II/ 45
Bozoğlu: I/ 236, 247, 266
Bozok: I/ 174, 226, 245, 268, 272, 275, 279
Boztepe: I/ 112
Bozüyük: I/ 10, 146, 165, 166, 167, 173, 211, 215, II/ 46
Bökrüdje: I/ 292
Bucakdere: II/ 40
Budaközü: I/ 275, 276
Budyan: I/ 200
Bulak: I/ 239, 240
Bulgarçayırı: II/ 25
Burç (Borge): II/ 36
Burgaz: I/ 120, 201
Burnaz: I/ 190
Bursa: I/ 5, 6, 9, 45, 71, 80, 83, 84, 90, 91, 98, 104, 107, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 136, 141, 142, 163, 165, 166, 171, 194, 195, 196, 197, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 213, 217, 228, 230, 231, 232, 235, 257, 260, 261, 262, II/ 45, 48, 55, 57, 58, 60, 63
Bürdje: bkz. Bökrüdje
Büyük Bardakçı Köyü (Pendik ve Tuzla arası sahil nehri): I/ 242

Büyük Liman: II/ 59
Büyük Menderes: I/ 92, 212, 214, 215, 216, II/ 47
Büyükada: I/ 120

C

Canik: I/ 98, 113, 114, 258
Cebeci Boğazı: II/ 13
Cebeci Geçidi: II/ 13
Cebel-i Nur: I/ 189
Cebra: II/ 18
Cebrin: II/ 18
Cengariş: II/ 20
Cevizlik: II/ 64
Ceylan Köprüsü: I/ 253
Cinis: II/ 10, 14, 29
Cizr eş-Şuğur: I/ 149

Ç

Çağa: I/ 235, 237, 283
Çakal: I/ 277
Çakıt (Tahtalı) ve Hanı: I/ 148, 182, 184, 185, 187, 294
Çakıt Irmağı (Suyu): I/ 139, 186
Çakras: II/ 66
Çambayat: II/ 38
Çamlıbel: I/ 169, 250, 252, 277, II/ 59
Çamur: II/ 17, 18, 34, 35
Çamurlu Su: II/ 35
Çan: II/ 63
Çanak Kalesi: bkz. Kale-i Sultaniye
Çanakkale Boğazı: I/ 80, 84, 85, 91, 97, 104, 163, 195, 199, 202, 206, II/ 48, 63
Çanaklı: II/ 37
Çankırı: I/ 93, 237, 243, 244, 245, 246, 247, 249, 269, 273, II/ 60
Çardak (Lapseki): I/ 201
Çarşamba Suyu (Yeşilırmak): I/ 113
Çarşamba: I/ 113
Çatı: II/ 18
Çavuş Camii: I/ 201
Çavuş Hanı (Çakıt): I/ 187
Çavuşdağ Deresi (Alaşehir): I/ 216
Çavuşköy veya Çavuş Köprüsü (Ereğli ve Ulukışla arasında): I/ 185
Çay (İshaklı): I/ 141, 150, 172, 277, II/ 37
Çay Köprü: I/ 152, 286
Çayırhan: I/ 265
Çayırovası: I/ 285
Çekerek Suyu: I/ 253, 254, 275
Çekirge: I/ 92
Çekmendere: II/ 59
Çeknir Köyü: I/ 274
Çeltikçi: I/ 197, 204, 205
Çengel Boğazı: I/ 251
Çengellibel: I/ 232, 256
Çerkeş: I/ 80, 232, 235, 236, 247, 266, 267, 283, II/ 26
Çermük: II/ 13, 19, 38
Çeşme (Sakız Adası karşısında): II/ 45
Çeşme Köprü Köyü: I/ 274
Çeşni Köprü: I/ 274
Çeşnigir Köprüsü: I/ 7, 10, 271, 274, 275, 278
Çınar Köprü (Dimetoka): I/ 200
Çınar: I/ 43, 200
Çınardere (Biga'nın batısında): I/ 201
Çınarlı (İzmit): I/ 152, 153
Çifte Han: I/ 148, 150, 182, 184, 185
Çimağıl: II/ 20, 21
Çimen Dağı: II/ 12, 15, 25
Çine (Menteşe): I/ 213, 215, 216, 293, II/ 67
Çine Çayı: I/ 293
Çini (Kuzeydoğu Toroslar): II/ 34, 36
Çinislik (=İznik): II/ 58
Çoban Emre: II/ 12, 24
Çoban Kalesi (Hersek): I/ 109

Çoban Kordoman Şah: II/ 24
Çobankale (Sapanca): I/ 157
Çobanlı Su ve Tekkesi: II/ 12, 24
Çorba: I/ 266
Çorum: I/ 10, 93, 242, 243, 248, 249, 254, 266, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 276, 279
Çubuk Ovası (Ankara): II/ 61
Çubuk Ovası (Erzincan): I/ 223
Çubuk: I/ 23, 223, II/ 61
Çukur (Kızılırmak kenarında, Çorum'un batısında): I/ 271
Çukurcuk (Ankara'nın güneydoğusunda): I/ 271
Çukurova: I/ 190

D

Daday: I/ 257
Dalaman: I/ 214, 215, 293
Danişment: II/ 20
Danun: I/ 296
Darende: II/ 35
Darıca: I/ 116
Davaz: II/ 46
Dedeler: II/ 36
Değirmen Suyu/Dağı (Koyluhisar): II/ 12
Değirmendere: I/ 152, 154
Delice Irmağı: I/ 244, 245
Deliklitaş (İznik): I/ 161
Deliklitaş (Sivas-Malatya yolu): II/ 41
Demirci (Simav ve Kula arasında): I/ 45
Demirciler (Gerede): I/ 235, 256
Demirkapı (Balıkesir - İzmir yolu): I/ 190, 208, 293
Denek: I/ 245
Denizli (Germiyan): I/ 83, 172, 211, 212, 214, 293, 298, II/ 46, 47, 57
Denizli (Keban Madeni): II/ 33
Derbend (Gülek Boğazı): I/ 182
Derbend (Kazıklı): I/ 160
Derbend (Kızderbend): I/ 156
Derbend (Pazarcık ve Bozüyük arasında): I/ 165
Derbend (Tosya): I/ 238
Dereli Köprü: I/ 170
Derince: I/ 286
Deve Bağırtan: I/ 134
Develi Karahisar: I/ 188, 225, 226
Devrez Çayı: I/ 237, 238, 246, 247
Devrikâni Çayı: I/ 111
Dibek: I/ 234
Dikilitaş (İznik'te): I/ 158, 160, 161, 162
Dikilitaş (veya Deliklitaş; Ulaş ve Kangal arası): II/ 60
Dikmebel: II/ 28
Dil Boğazı: I/ 121, 124, 125, 126, 138, 141, 142, 143, 156, 288, II/ 45
Dil Burnu: I/ 116
Diliskelesi: I/ 124, 156, 157
Dimetoka: I/ 200, 201
Direklibel: I/ 107, 231, 238, 241, 243, 254, 266
Dişli: I/ 170
Divan: I/ 237
Divriği: I/ 31, 32, 33
Diyarbakır: I/ 10, 79, 91, 98, 105, 229, 261, 270, 275, 283, II/ 13, 31, 32, 34, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 66
Dodurga (Osmancık): I/ 243, 244
Dodurga (Sivas): II/ 15
Dodurga Gölü: II/ 11, 18
Domaniç Dağı: I/ 210
Doncalı: I/ 293
Donduran: II/ 45
Dört Divan: I/ 237, 238
Dumlupınar: I/ 175
Duraslı: I/ 216
Durasoluk: I/ 294

Düden (Ereğli Gölü): I/ 179
Düden Suyu (Antalya): I/ 43
Düzce: I/ 226, 230, 233, 234, 235, 236, 283, II/ 49

E

Eber Gölü: I/ 140, 170, 173
Eberköy: I/ 173
Edincik: bkz. Aydıncık
Edremit: I/ 203, 205
Eflatun Pınarı (Beyşehir Gölü): I/ 178
Eflatun Suyu (Konya Ovası): I/ 178
Eğin: II/ 33
Eğri Köprü: II/ 32, 35
Eğridir Gölü: II/ 46
Eğridir: II/ 46, 63
Eksel: I/ 255
Elbeyli veya Erbeyli: I/ 161
Elbistan: I/ 93, 99, 133, II/ 34, 35, 36, 39, 40, 41
Elehu: II/ 59
Eli Bostan: II/ 35
Elkesik Han: II/ 62
Elmacık: I/ 23
Elmalı (Kelkit ve Fırat arasında): II/ 30
Elmalı (Kemah): II/ 19
Elmalı (Teke): II/ 46
Elvan Çelebi: I/ 272
Elvan: I/ 272, 296
Enderes: I/ 10, II/ 16, 22, 27
Engürcük: I/ 123
Engüre (H. Kyriaki): I/ 123
Erdek: I/ 198
Ereğli: I/ 58, 104, 105, 109, 115, 140, 176, 179, 181, 219, 221, 222, 224, 226, 227, II/ 57
Ermanik (Niksar ve Koyluhisar arasında): II/ 66
Ermenek: I/ 165, 46
Ermeni: I/ 63, 164, 165, II/ 23, 33, 36, 58
Ermeniköy (Kapı Dağ): I/ 292, II/ 23
Ermenipazarı veya Ermenipazarcığı: I/ 164
Erzencik: II/ 16, 17, 24, 25
Erzin: I/ 190, 291
Erzincan: I/ 10, 81, 86, 105, 221, 229, 231, 250, II/ 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 24, 26, 27, 30
Erzurum: I/ 10, 45, 49, 60, 71, 79, 84, 86, 90, 91, 103, 104, 105, 193, 218, 221, 227, 229, 231, 233, 240, 241, 250, 254, 259, 282, 283, II/ 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 47, 48, 49, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 64, 65
Eski Ezine: I/ 253
Eski Han: I/ 234
Eski İne: I/ 253
Eski Sarılar: I/ 265
Eskice Foça: I/ 119, II/ 45
Eskihisar: II/ 46
Eskinci: II/ 13, 17
Eskişehir: I/ 10, 69, 104, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 163, 164, 165, 166, 169, 171, 172, 173, 210, 211, 219, 228, 229, 260, 262, 263, 264, 276, II/ 31, 48, 57, 58
Ezbider: I/ 10, II/ 16, 24, 27, 29
Ezine Pazarı: I/ 253

F

Fatsa: I/ 110, 113, II/ 59
Fenerbahçe veya Fener Burnu: I/ 116
Feriske: II/ 46
Fındıkağzı: I/ 110
Fındıklıbel: II/ 28
Fırat: I/ 64, 89, 108, II/ 12, 13, 14, 15, 17, 32, 33, 38

Fıstıklı: I/ 118
Filadar Dağı: I/ 120, 122, 124
Filadar: I/ 120, 121, 122, 123, 124
Finike: II/ 46
Folpazar (Vakfıkebir): II/ 59
Fudul Baba Dağları: I/ 176
Furnus: II/ 43

G

Gafurabad: II/ 62
Galata: I/ 124
Garbî Karağaç: I/ 212
Gavursındığı: I/ 186
Gazi Mağara: II/ 41
Gebere: II/ 27
Gebze: I/ 5, 117, 121, 124, 143, 145, 147, 149, 151, 152, 153, 155, 156, 159, 229, 231, 286, 288, 289, II/ 45, 58, 60
Gedik Çayırı: I/ 223
Gediz: II/ 45
Geldiken: I/ 251, 252
Gelibolu: I/ 202
Gelkiraz: I/ 232
Gemerek: I/ 223
Gemlik: I/ 5, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 210, II/ 60
Genceli: I/ 123
Genevez: I/ 215
Gercanis: II/ 25
Gerdeme: I/ 126, 209
Gerede: I/ 229, 235, 237, 258, II/ 48
Gerger: II/ 38
Germeli (Kelkit Çiftliği): I/ 10, 231, 232, II/ 16, 21, 28, 29, 47
Geyve (Karapınar): I/ 176
Geyve (Sakarya Nehri kenarında): I/ 146, 150, 232, 233, 234, II/ 48, 60
Ginoli: I/ 111
Giresun: I/ 92, 110, 115
Gök Irmak: I/ 259
Gökbel: I/ 215
Gökçesu: I/ 164
Göksu: II/ 39, 40, 41, 42
Göksun: I/ 36, 39, 43
Göl (Vezirköprü): II/ 46
Gölbaşı: I/ 162, 222, 235, 256, II/ 18, 32
Gönen: I/ 200
Gördiz: II/ 45
Görele: I/ 110, 114
Görün: II/ 35, 60
Göynük: I/ 10, 92, 133, 232, 234, 297, II/ 60
Gücü: I/ 176
Gülek Boğazı ve Kalesi: I/ 137, 138, 139, 141, 150, 183, 184, 192
Gülek Yaylası: I/ 291
Gülmük: I/ 174
Gümüş (Seyit Ömer/Kütahya): I/ 210
Gümüş Deresi: II/ 59
Gümüş Hacıköy: I/ 239, 240
Gümüşabad (Hendek ve Düzce arasında): I/ 240
Gümüşhane: I/ 255, II/ 64
Gümüşköy: I/ 241
Gündür Köprüsü: II/ 23
Gürcüler: I/ 123
Gürle: I/ 117, 124
Güvercinli (Bodrum): II/ 64
Güvercinlik (Antalya): II/ 46
Güvercinlik (Dimetoka): I/ 200, 201, 253
Güzelhisar Aydın: I/ 213, II/ 45, 47, 63

H

Hacı Bektaş: I/ 278, 279
Hacı Hamza: I/ 238, 243
Hacı Murad Han: II/ 22, 23, 24, 25
Hacı Murad Kalesi: II/ 23

Hacıhanlar: II/ 64
Hacıköy: I/ 231, 238, 239, 240, 241, 254, 298
Hacılar Obası: I/ 258
Halep: I/ 80, 90, 98, 99, 129, 150, 191, 192, 278, 279, 283, II/ 36, 37, 40, 42, 43, 46, 57, 62
Halıdere İskelesi: I/ 290
Hama: I/ 149, II/ 41
Hamamlı: I/ 235, 236
Hamid (sancağı): I/ 19, 20, 211, 255
Hanım Çeşmesi: I/ 286
Hanlı: II/ 57, 66
Hapsamana: II/ 59
Har Han: I/ 291
Harput: II/ 32, 33, 59
Hasya: I/ 149
Hatun Suyu: I/ 286
Havuzlar: I/ 277
Haydarpaşa: I/ 285
Helva: II/ 20
Hendek: I/ 232, 234, 295
Hereke İskelesi: I/ 117, 287
Hereke: I/ 117, 152, 153, 154, 287
Hersek: I/ 116, 117, 121, 122, 123, 124, 138, 143, 147, 156, 163, 186, 194, II/ 60
Heylan: II/ 40, 43
Hısn Mansur: II/ 38
Hisarönü: I/ 115
Honas: I/ 214
Hortu Köprüsü: I/ 291
Hortu: I/ 291
Höyük (Yozgat'ın kuzeyinde harabeler): I/ 194, 279
Hums: I/ 149
Hünkâr Çayırı: I/ 151, 285
Hüseyin Ova (Bozok): I/ 272
Hüseyingazi (Ankara): I/ 273
Hüsrev Paşa Han: I/ 147, 169, 170

I

Ilgın: I/ 79, 148, 150, 171, 174, 175, 180, II/ 62
Ilıca (Erzurum): II/ 10, 13, 14, 15, 16, 17, 20
Ilıca (Kütahya): I/ 171, 172, 173, 298
Isparta: I/ 6, 211, 4, 43, 46, 57, 62, 63
Issız Han: I/ 30
Işıklı: I/ 214

İ

İbrahim Ağa Çayırı: I/ 285
İçme (Tuzla kaplıcaları): I/ 117, 151
İçme Su (=Tavşancıl?): I/ 117
İdiren: I/ 66
İkiselvi: I/ 286
İkrek Suyu: I/ 265
İleka Köyü: 290
İncesu: I/ 225, 226, II/ 43
İncir Han: II/ 44
İne Ovası: I/ 212
İnebolu: I/ 110
İnegöl: I/ 165, 210, II/ 45
İnehacı: I/ 117, 153, 154, 174, 287
İnepazar: I/ 252, 253
İnerci: I/ 287
İnönü: I/ 166, 167, 170, 172, 173, 213
İshaklı: I/ 171
İskefsir: II/ 59
İskenderun: I/ 99, 138, 150, 187, 188, 191, 192, 193, 283
İskilip: I/ 107, 239, 243, 248, 249
İsmil: I/ 148, 150, 176, 178, 290
İstanbul: I/ 5, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 33, 34, 43, 44, 45, 53, 54, 55, 65, 72, 73, 74, 77, 90, 91, 93, 95, 98, 99, 102, 103, 105, 107, 109, 110, 115, 119, 121, 122, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 142, 144, 145, 147, 150, 158, 159, 165, 166,

167, 168, 171, 182, 195, 206, 207, 210, 213, 218, 227, 228, 230, 231, 232, 233, 240, 241, 244, 247, 248, 250, 260, 261, 262, 269, 272, 274, 278, 279, 282, 283, 284, 285, 296, II/ 18, 26, 41, 44, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 59, 63
İstanköy: II/ 46
İstanoz (Ankara): I/ 265, 266
İstanoz (Antalya): I/ 212
İstifan: I/ 109, 110, 113
İtyemez: I/ 133
İvrindi: I/ 205
İzmir: I/ 71, 98, 101, 105, 119, 146, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 217, 218, 230, 254, 262, 292, II/ 26, 45, 48, 55, 57, 63
İzmit: I/ 90, 91, 92, 106, 116, 118, 120, 122, 124, 125, 126, 138, 141, 143, 145, 146, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 163, 194, 213, 217, 218, 229, 230, 231, 232, 233, 261, 262, 263, 283, 284, 286, 289, II/ 26, 48
İznik Gölü: I/ 118, 121, 157, 162
İznik: I/ 69, 118, 121, 122, 125, 136, 138, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 151, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 171, 194, 195, 209, 213, 217, 228, 232, 233, 235, 283, II/ 45, 48, 58, 60
İzoğlu: II/ 32, 60

K

Kadıköy: I/ 14, 116, II/ 28
Kalbursu: I/ 164
Kale-i Hakaniye: I/ 202
Kale-i Sultaniyye: I/ 202
Kameriddin Han: II/ 41
Kamerit Han: II/ 42
Kapsala Burnu: I/ 198
Karaca Çayırı: II/ 19
Karacalar: I/ 236, 283
Karacaviran: I/ 236, 237, 247
Karafenk: I/ 37
Kargalı: I/ 234
Kargasekmez: I/ 133, 187, 215, 287, II/ 38
Kargasökmez: I/ 133
Karlıgöl: II/ 19
Karrer: II/ 20, 21
Kartal: I/ 116, 145, 147, 153, 155
Kayaaltı: I/ 294
Kayseri: I/ 6, 8, 9, 10, 78, 90, 93, 129, 179, 218, 220, 221, 222, 224, 226, 268, 269, 274, 275, 276, 278, 279, 294, II/ 11, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 48, 55, 57, 60, 61, 66
Keban Maden: II/ 33, 57, 58, 59
Keçiborlu: I/ 211
Keçikaya Burnu: I/ 118
Keferdiz Höyük: I/ 194
Kefken: I/ 109, 111
Kelkit Çiftliği: I/ 10, II/ 21, 22, 28, 29, 30, 31, 53
Kelkit: I/ 10, 113, 256, 283, II/ 11, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 53, 66
Kelli: II/ 61
Kemah: I/ 11, 13, 19, 21, 25
Kemer Edremit: I/ 205
Kemikli Dere veya Kemikli Dede Suyu: I/ 286
Kepirbeli: I/ 238
Kerembe Burnu: I/ 109
Kerköy: I/ 254
Kesik Köprü (Sivas): I/ 223, II/ 11
Keskin (Eskişehir): I/ 169
Keskin (Kızılırmak kenarında ilçe): I/ 244, 245, 246, 249, 271
Keskiniçi: I/ 245
Keskinsu: I/ 246
Kestel Gölü: II/ 43, 44

Kestel: I/ 163, II/ 43, 44, 45
Keşiş Dağı (Bursa): I/ 121
Keşiş Dağı (Erzincan): I/ 164
Kete: I/ 196, 197, 204, 205
Kırkdilim Karyesi: I/ 241, 242
Kırkgeçit (=Pozantı Suyu): I/ 186
Kırkgeçit Çayı (Hersek): I/ 157
Kırkgeçit: I/ 134
Kırkini: I/ 170
Kırklar: I/ 276
Kırşehir: I/ 245, 278, 279, II/ 60, 61
Kısa Hevan Köprüsü: I/ 152
Kızderbend: I/ 156
Kızıl: I/ 169, 202, 228, II/ 45
Kızıladalar: I/ 120
Kızılbel: II/ 45
Kızılca Su: I/ 180, 291
Kızılcahamam: I/ 267
Kızılcaören: II/ 66
Kızılhan: I/ 187
Kızılhisar: II/ 46
Kızılırmak: I/ 64, 110, 174, 223, 226, 238, 242, 243, 244, 245, 248, 249, 259, 260, 269, 270, 271, 274, 275, 276, 278, 279, II/ 11, 27, 32, 61
Kızılkilise: I/ 169
Kızılöz: I/ 237
Kızoluk: I/ 187
Kidros: I/ 109
Kilidülbahir: I/ 202
Kilis: II/ 36, 37, 46
Kiraz Suyu: I/ 158
Kireç İskelesi: I/ 154, 287
Kirili: II/ 63
Kirmasti: I/ 199, II/ 57
Konya: I/ 6, 8, 9, 16, 17, 80, 84, 91, 126, 134, 136, 138, 139, 140, 146, 148, 149, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 185, 188, 218, 222, 229, 230, 277, 279, II/ 16, 48, 57, 58, 62
Korgos: I/ 140, II/ 46
Kos: II/ 46
Kömür Han: II/ 32
Köprü (Vezirköprü): I/ 45
Köprülü (Kepir Beli): I/ 247
Köprülük (Dervez Çayı kenarında): I/ 237, 247
Körele: I/ 114
Körkün Suyu: I/ 187, 225
Körpe: I/ 200
Köse Şaban: I/ 239
Köstebek: I/ 92, 262, II/ 60
Köşk: I/ 293, II/ 45
Kula: II/ 45
Kulaf Ova: I/ 170
Kulapa: I/ 169, 170
Kum Kalesi: I/ 202, 203
Kumbaba: I/ 244, 248
Kumburnu: I/ 291
Kumla: I/ 118
Kunduz Dağı (Vezirköprü): I/ 260
Kunduz Köprüsü: II/ 11, 23
Kunduz Suyu (Yukarı Kızılırmak bölgesinde Zara'da): II/ 11, 19
Kurbağalı: I/ 273
Kursulu Çay: II/ 37
Kurşunlu (Devrez Çayı kenarında): I/ 237, 247, 248
Kurşunlu (Gemlik Körfezi'nde): I/ 118, 125, 166
Kurşunlu (İnegöl): I/ 210, 211
Kurt: I/ 209, 256, II/ 26
Kurtbeli (= Çamlı Bel): I/ 252
Kurtkulak: I/ 189, 190, 291
Kurtlar Sarayı (Çorumun batısında. Kızılırmak kenarında): I/ 271
Kurtpınar Han: I/ 179
Kuruçay: I/ 170
Kuruçeşme: I/ 234
Kurugölcük: I/ 298
Kuşadası: I/ 212, II/ 45, 63
Kuşdili Deresi: I/ 284

Kuşuçmaz: I/ 287
Kuteyfe: I/ 149
Kuyucak: II/ 45
Kuyulu: II/ 60
Küplü: II/ 61
Küre (Kastamonu): II/ 58
Kürük Çeşmesi: I/ 288
Kütahya: I/ 141, 142, 150, 167, 171, 172, 173, 174, 210, 211, 213, 264, II/ 45, 48, 55, 57, 62

L

Ladik Gölü: I/ 255
Ladik: I/ 92, 139, 148, 150, 175, 226, 227, 231, 254, 255, 282, II/ 30
Lalaçayırı: I/ 275
Lapseki: I/ 201
Larende: I/ 140, 178, 219, 220, II/ 46, 67
Lefke: I/ 85, 143, 144, 145, 147, 150, 167, 168, II/ 58, 60, 61
Lig Çayırı: II/ 33
Lori ve Loriler: II/ 29

M

Maden Boğazı: II/ 33
Madenşehri: I/ 177, 179, 180
Mağara (Larende): I/ 140
Makri Adası: II/ 46
Malatya: I/ 10, 104, 261, 270, 283, II/ 18, 31, 32, 34, 35, 40, 41, 42, 47, 53, 59
Malkoç Efendi: II/ 32
Maltepe: I/ 151, 152, 153
Mamahatun: I/ 10, 231, II/ 10, 13, 14, 17, 18, 22, 28, 29, 30
Manavgat: II/ 46
Mancılık: II/ 35
Mandoval: II/ 26
Manisa: I/ 83, 98, 105, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 217, II/ 45, 48
Mansur: II/ 38
Manyas Gölü: I/ 198, 199
Maraş: I/ 60, 99, 129, II/ 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 61
Marmara: I/ 12, 159, 160, 199, 203, II/ 46
Marmaris (Rodos karşısındaki liman): I/ 213, 215, 216, II/ 46
Maşkara: I/ 224
Mecidiye (Boyalık): II/ 61
Mekece: I/ 232
Melet Irmağı: II/ 59
Mendehor: I/ 208, II/ 57
Menderes: I/ 216, 293
Menemen: II/ 45
Merakum: II/ 20, 21
Mercidabık: II/ 40, 43
Mermere (Akhisar): I/ 209, II/ 45
Mersin: II/ 46
Merzifon: I/ 105, 231, 239, 240, 248, 249, 283, 295, II/ 19, 30, 58
Meşat: I/ 275, 276
Mihaliç: I/ 83, 122, 197, 198, 205, 206, 207, 217, II/ 63
Milan Çayı: I/ 235
Milas: I/ 217, II/ 46, 64, 67
Mindaval: I/ 26
Misis: I/ 148, 150, 188, 189, 194, II/ 37
Misopoli: I/ 120
Misti: I/ 222
Moda: I/ 14, 116, 284
Mormiç: I/ 21
Mudanya: I/ 118, 119, 120, 121, 126, 198, II/ 57
Mudurnu: I/ 9, 226, 230, 232, 233, 234, 261, 262, 264, II/ 48, 60
Muğla: I/ 134, 215, 217, II/ 46, 64, 67
Muhanya: I/ 198
Muhar: II/ 15
Mungata Deresi: I/ 286
Murad Su: II/ 33

Mut: II/ 46

N

Nakarezen: I/ 180
Nallı Han: I/ 262, II/ 60
Nazilli: I/ 92, 212, II/ 45
Nebk: I/ 149
Nenek: I/ 273
Nevşehir: I/ 224, II/ 60
Nif: II/ 45
Niğde: I/ 218, 220, 221, 222, 277, 278
Niksar: I/ 10, 49, 91, 99, 105, 108, 226, 227, 230, 231, 254, 255, 256, 283, 295, II/ 13, 19, 20, 21, 22, 26, 29, 30, 31, 53
Nilüfer Çayı: I/ 120, 122
Nizip: I/ 193
Nur: I/ 108, 189

O

Orçil Dağı: II/ 12, 25
Ordu: I/ 43, 82, 104, 106, 107, 114, 175, 194, 197, 200, 219, 220, 222, II/ 15, 18, 29
Orta Çimağıl: II/ 21
Ortaköy: I/ 252
Orul: I/ 193
Osmancık: I/ 10, 105, 226, 227, 231, 238, 240, 243, 254, 260, II/ 36
Otlukbeli: II/ 17, 29
Ovacık: I/ 240
Ömerköy: I/ 204, 205, 292
Örencik (Ankara): I/ 277
Örencik (Bandırma): I/ 199
Özerli: I/ 291

P

Pamucak: I/ 13, 161, 162
Paşaköy: I/ 209
Pavlı Deresi: I/ 286
Pavlo Burnu: I/ 286
Payamağaç: II/ 43
Payas: I/ 136, 148, 150, 190, 191, 192, 228, 291
Payçin: II/ 46
Pazarcık: I/ 125, 164, 165, 166, 211, II/ 43
Pazarköy: I/ 5, 122, 123, 124, 125, 141, 251, 252, II/ 58
Pendik: I/ 116, 145, 151, 152, 153, 286
Penek: II/ 10
Perama: I/ 198, 292
Perşembe: I/ 114, 207
Pınarbaşı (Altıntaş): I/ 172
Pınarbaşı (İzmir): I/ 208
Pınarbaşı (Konya'nın kuzeyinde): I/ 175
Pınarbaşı (Madenşehri/Konya Ovası): I/ 177, 179
Pınaroğlu: I/ 176, 177, 178
Pınarönü: I/ 176, 177
Platana: I/ 110, 115, II/ 59
Pozantı Suyu: I/ 186
Pozantı: I/ 139, 180, 181, 183, 186

R

Ramazanoğlu Yaylası: I/ 181, 183, 184, 185, 291, II/ 62
Riva: I/ 109
Rumelikavağı: I/ 109

S

Safranbolu: I/ 7, 257, II/ 48
Saideli: I/ 175
Sakaköy: I/ 173
Sakaltutan: I/ 133, 137, 191
Sakarya Nehri (alt kısım: Sapanca itibariyle yollar): I/ 146
Sakarya Nehri (orta kısım: Ankara'ya giden yollar): I/ 145, 263
Sakarya Nehri: I/ 109

Sakız Adası: II/ 45
Sakız: II/ 45
Salır: I/ 199, 200
Salihli: I/ 216
Samanlı: I/ 116, 118, 124, 125, II/ 40
Samsat: II/ 38
Samsun: I/ 110, 133, 258
San Stefano: I/ 120
Sandıklı: I/ 186, 213, 214, II/ 45
Sapanca: I/ 145, 146, 150, 229, 230, 232, 233, 234, 295, 297
Sarayburnu: I/ 119
Sarayköy (Denizli): I/ 293, II/ 46
Sarayköy (Kızılırmak kenarında, Çorum'un batısında): I/ 271
Sarayönü: I/ 174, 175
Sareler: I/ 265
Sarıalan: I/ 273
Sarıcabey: I/ 198, 199
Sarıçiçek Dağı: II/ 33
Sarıgazi: I/ 158
Sarıışık Han: I/ 182, 187
Sarıışık: I/ 182, 183, 187
Sarıkayışlı: II/ 37, 38, 43
Sarılar: I/ 92, 264, 265
Sarımsaklı Su: I/ 223
Sarımsaklı: I/ 223, II/ 39
Sarıoğlan: I/ 223
Saris: II/ 39, 40, 42
Sarmaşık: I/ 238
Sartköy: I/ 209
Saruhan: I/ 217
Savarcı: I/ 150, 187
Scala Tis Vurlas (Urla): 119
Seddülbahir: I/ 202
Sepetli Su Vadisi: I/ 255
Sera Deresi: I/ 110
Sevdiken: I/ 172
Sey Çayı: I/ 267
Seydişehir: II/ 63
Seyitgazi: I/ 142, 147, 150, 169
Seymen: I/ 290
Sığacık: I/ 212, II/ 45
Sırp: II/ 53
Silifke: I/ 141, II/ 46, 58
Siliski: I/ 33
Silmeni: II/ 59
Simav: II/ 45
Sincan: I/ 273, 276
Sinop: I/ 71, 109, 110, 111, 112, 115, 228, 231, 235, 257, II/ 48
Sis: I/ 150, II/ 37
Sitare Köprüsü: I/ 152, 158
Sivas: I/ 10, 49, 59, 71, 78, 79, 80, 83, 84, 86, 90, 93, 98, 99, 104, 105, 108, 133, 150, 169, 193, 218, 220, 221, 222, 223, 227, 228, 229, 230, 231, 237, 242, 243, 248, 250, 254, 258, 261, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 283, 296, II/ 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 41, 47, 48, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 66
Siverek (Konya Ovası): II/ 38
Sivrihisar (İzmir): II/ 45
Sobuca: II/ 64
Sofular (Sivas): I/ 276, 278, 279, II/ 11
Soğanlı Çay: I/ 236
Soma: I/ 204, 205, 298
Sonisa veya Sonsa: I/ 255
Sorgun: I/ 257, 273, II/ 61
Söğüt: I/ 16, 85, 143, 144, 147, 150, 168, 169, II/ 61, 62
Söğütlü Su: II/ 40
Söke: II/ 45
Sölös: I/ 157
Subaşıağıl: I/ 210
Sultan Çayırı: I/ 151, 153, 285
Sultan Han (Kayseri-Sivas): I/ 181, 183, 219, 225
Sultan Murad Han: II/ 23

Sultan Su: II/ 40
Sultanönü: I/ 44, 167
Sungurlu: I/ 273, 275, 276, II/ 61
Surancı Uşağı: II/ 37
Susığırlı Suyu: I/ 204, 208, 292
Susığırlı: I/ 126, 197, 198, 204, 208, 209, 292, II/ 57
Susurlu: bk. Susığırlı
Susuz (Eskişehir - Kütahya arasında): I/ 173, II/ 44
Susuz Han (Isparta - Antalya arasında): II/ 44
Suşehri: I/ 10, 231, II/ 10, 12, 15, 17
Sünnür Ovası: II/ 20
Sürgü: II/ 40, 42
Sürmeli: II/ 59
Sütçü: I/ 294

Ş

Şabanağa Gölü: II/ 44
Şadlı: II/ 59
Şagav: I/ 297, II/ 20, 21
Şahmaköy: I/ 214
Şahmaran: I/ 189, II/ 37
Şakiroğlu: I/ 112
Şam: I/ 90, 126, 132, 137, 147, 149, 150, 188, 193, 271, 281, 283, II/ 44, 46, 52, 53, 54, 55, 62, 66
Şarkışla: I/ 223, II/ 61
Şebinkarahisar: I/ 254, II/ 20, 30, 47, 58
Şeyh Halil Tekkesi: I/ 273
Şeyh Nusret: I/ 276, 277
Şeyh Sinan: I/ 131, II/ 24
Şeyh Şami: I/ 271
Şıhhamamı: I/ 267
Şıhlar ve Şıhtepe: I/ 267
Şile: I/ 109

T

Tadem: II/ 33
Tahta Köprü: I/ 186
Tahtacı: I/ 255
Tahtoba: I/ 254
Taraklı: I/ 164, 232, 234, 257
Tarsus: I/ 138, 140, 180, 187, 291, II/ 46, 58
Taşköprü: I/ 259, II/ 58
Tatarköy (İshaklı): I/ 171
Tatarköy (İzmit Körfezi): I/ 290
Tavşancıl: I/ 116, 117, 145, 151, 154, 157
Tavşanlı (Gebze): I/ 158
Tavşanlı (Kütahya): II/ 45
Teke (Ankara): I/ 244
Tekfur Çayırı: I/ 151, 152, 285, 286
Tekirsu ve Tekiryazı: II/ 43
Tekke (Niksar ve Koyluhisar arasında): I/ 276
Tekke (Zile): II/ 66
Tekman Beli: II/ 28
Tel Habeş: II/ 40
Telmesa: I/ 22
Tercan: I/ 10, 231, II/ 13, 16, 17, 18, 29
Terzi Alan: I/ 226
Tifi Suyu: I/ 256
Tilimie: II/ 66
Tilkili: II/ 46
Tire: I/ 217, 218, II/ 45
Tirebolu: I/ 110, 114, II/ 59
Titgir: II/ 20
Tofadar: I/ 109, 111
Tohma Su: II/ 41
Tokat: I/ 7, 10, 43, 49, 87, 99, 102, 103, 104, 108, 113, 146, 169, 208, 226, 227, 228, 230, 231, 243, 250, 251, 254, 255, 256, 258, 260, 261, 268, 269, 274, 275, 276, 277, 283, 296, II/ 21, 26, 27, 29, 31, 49, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 66
Tolos Suyu: II/ 29

Tolos ve Toloslar: II/ 17
Tophane: I/ 151
Torba Boşaltan: I/ 287
Torbalı Göynük: I/ 91, 264, II/ 48
Tosya: I/ 10, 103, 104, 106, 226, 231, 235, 236, 238, 245, 249, 257, 270, II/ 26, 58
Toycak Dağı: II/ 42
Tozanlı (Yeşilırmak): I/ 253, 255, II/ 27
Trabzon: I/ 60, 90, 108, 109, 110, 115, 228, II/ 20, 55, 58, 59, 64
Tugut: II/ 33
Turgutlu: II/ 45
Turhal: I/ 251, 252, 277
Tuz Çölü: I/ 225
Tuzla: I/ 116, 117, 151, 152, 285, 286, II/ 63
Tuzlu Göl: I/ 291
Türkmen Keskini: I/ 244, 246
Türnük: I/ 297

U

Ula: I/ 215, II/ 46
Ulaş: II/ 34, 35, 57, 60
Ulu Çay (=Soğanlı Çayı): I/ 236
Ulu Çay (Aksaray): I/ 277
Ulu Şiran: II/ 28, 30
Ulubat: I/ 9, 125, 126, 195, 196, 197, 198, 199, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 292
Uluborlu: I/ 211, II/ 46
Ulukışla: I/ 43, 148, 149, 168, 182, 183, 184, 185, 188
Umur Dere (İzmit Körfezi): I/ 286
Umurbey (Gemlik): I/ 125
Umurlu (Koçhisar): I/ 236
Urla: I/ 119, 212, II/ 45
Uşak: II/ 45, 57
Uzan: I/ 215

Ü

Ünye: I/ 99, 110, 256
Ürgüb: I/ 224
Üsküdar: I/ 9, 91, 95, 98, 103, 104, 121, 125, 126, 143, 145, 146, 147, 149, 150, 151, 154, 158, 194, 213, 217, 230, 231, 232, 261, 282, 283, 284, II/ 48, 58, 60, 66
Üsküp: I/ 74, 235, II/ 53

V

Vakfıkebir (Folpazarı): I/ 114, II/ 59
Vakıf: II/ 46
Varsak: I/ 279, 296
Vezirhan: I/ 145, 146, 168
Vezirköprü: I/ 45, 259, 295
Viranşehir (=Zapetra): II/ 41
Viranşehir: I/ 258, 283, II/ 20
Vona: I/ 110, 113

Y

Yabanova: I/ 266, 267
Yağbasan: II/ 33
Yağmurdere: II/ 64
Yakaköy: I/ 297
Yakup Ağa: II/ 27
Yalak (Göksun): I/ 118
Yalakabad: I/ 44, 117, 157, II/ 45
Yalova: I/ 44, 116, 117, 122, 123, 157
Yalovaç: I/ 117, II/ 62, 63
Yaltepe: I/ 288
Yarbolu: I/ 114
Yarhisar: I/ 215, II/ 19
Yarımca: I/ 286
Yarpuz: II/ 41
Yason Burnu: I/ 110
Yassıçimen: II/ 65
Yaylak Deresi: I/ 157
Yelkenkaya Burnu: I/ 116
Yeni Han: I/ 193
Yeniköy: I/ 109

Yenişehir (İznik ve Bursa arasında): I/ 9, 142, 143, 144, 161, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 195, 213, 215, 216, 217, 239, 261, 263, II/ 45, 48, 53
Yenişehir Aydın: I/ 163
Yerkesik: II/ 46
Yeşilırmak ağzı: I/ 110
Yeşilırmak: I/ 110, 113, 251, 253, 255
Yılan Kalesi: I/ 189, 194
Yıldız Suyu: I/ 250
Yoburlu: I/ 110, 114, 115
Yolgun Suyu: I/ 279
Yongalık: I/ 234
Yorgan: I/ 175
Yoros: I/ 110
Yozgat: I/ 268, 296, II/ 61
Yukarı Lori: II/ 29
Yukarı Tolos: II/ 17
Yumrukaya Çeşmesi: I/ 288

Z

Zagapa: II/ 21, 28, 30
Zağferanbrolu: I/ 257
Zara: II/ 11, 16, 19
Zefire Burnu: I/ 110
Zeliha Yurdu: II/ 40
Zengi: I/ 225
Zengipınar: I/ 174
Zernih: II/ 20
Zeytin: II/ 36
Zeytinburnu: I/ 116
Zibatra Kalesi: II/ 40, 42
Zile: I/ 225, 226, 250, 269, 272, 274, 276, 277
Zincirlikaya: I/ 165
Zincirlikuyu: I/ 165

OSMANLICA İNDEKS

ارزنجيك : 17 /II

ارزنس : 25 /II

ارسلاملو بلى : 194 /I

ارسلان پاشا چفتلكى : 249 /I

ارسلانلو بل : 194 /I

ارسلانلى اورته سى : 194 /I

ارغنوت : 12 /II

ارغنود : 27 /II

اركك صو : 265 /I

اركلى : 148, 115 /I

ارمناك : 46 /II

ارمنك : 165 /I

ارمنك طَاغى : 165 /I

ارمنى : 66, 23 /II, 165 /I

ارمنى بازارى : 165 /I

ارمنى بلى : 165 /I

آرمودلى : 118 /I

آروج يوكى : 20 /II

اروه اسكله سى : 109 /I

آريان : 45 /II

ازاره : 19 /II

ازميت : 116 /I

ازميد : 116 /I

ازمير : 218, 209 /I

ازندرلر : 24 /II

ازنكميت : 116 /I

اباد : 252 /I

ابارى : 223 /I

آبر : 173 /I

ابراهيم : 80 /I

اَبُلُسْتَان : 35 /II

ابلسطة : 35 /II

آت جانبازى : 236 /I

اثنين : 37 /II

الاجه خان : 34 /II

الاجه مسجد (مترلى) : 237 /I

اجى بادم : 212 /I

آجى چايى : 191 /I

اچدى : 35 /II

آخچه آباد (قلعه سى) : 115, 110 /I

آخر كوى : 67, 64 /II

آدرصان : 46 /II

ادرميد : 205 /I

آدنه : 194, 148 /I

آرتق اووه : 252 /I

ارتوغ اباد اورته كويى : 252 /I

ارتوق : 252 /I

اردك قصبه سى : 198 /I

ارزن الروم : 16 /II

ارزنجان : 17, 16 /II

ارزنجك : 25, 24, 16 /II

ارزنجلى :24, 16 /II, 232 /I

اصپوزان : II/ 31
اصپوزو : II/ 31
اطله : II/ 64
آغ اورن : I/ 173
اغا اسکله سی : I/ 154, 157
اغا کولی شعبان : II/ 43
اغاج آغیلی : II/ 20
آغلاس : II/ 43
آغوانس : II/ 25
افسوس : II/ 41
افلاطون (صوبی) : I/ 178
آق بیق (بابا — ددم) : I/ 164
اق چای : I/ 141, 170
آق شار (آقشار) : II/ 10
آق شهر (آقشهر) :I/ 58, 148, II/ 10, 16
آق کاربان سرای : I/ 214
اق کوپری بوغازی : I/ 225
آق لیمان : II/ 46
آق یرآلتی : I/ 201
اقچه اوزی : I/ 213
اقچه شار: I/ 92, 109, 111, 179, 235
اقچه شهر : I/ 92, 111, 179
اقحصار : I/ 209
اقسرای : I/ 224
اکرسوك : II/ 16
اکری کوپرو (اکری کوپری) : II/ 33, 35
آلاك : I/ 170
ازنکمید : I/ 155, 229
ازنکمید کوپریسی : I/ 158
ازنیق :I/ 147, 161, 162, 163, 209
ازینه بازاری : I/ 253
اسباترین : I/ 194
اسپارته : I/ 211, II/ 43
استانوز : I/ 212
استفانی بورونی : I/ 110, 113
استمانی : I/ 113
استنار – استناز : I/ 212
استیفان قریه سی : I/ 109
اسجه : II/ 16
اسحاقلی : I/ 148
اسسز خان : II/ 30
اسکله سی باش : I/ 116
اسکلیب : I/ 239
اسکلیب قلعه سی : I/ 248
اسکوب : II/ 62
اسکوبی : I/ 235
اسکی شهر : I/ 147
اسکی فاحشه : I/ 170
اسمیل : I/ 148
اسنه حاجی : I/ 287
اسیکشان : II/ 62
اشقاله : II/ 29
اشقر اوه سی : II/ 10, 25
الاشهر : I/ 215

اوزرکوکی : I/ 291
اوزیر ایلی : I/ 191
اوسکوبی قصبه سی : I/ 235
اوغدومت : II/ 12, 27
اوغوید : II/ 12
اوقسز چایری : I/ 171
اوکجه اوزی : I/ 213
اولاق : I/ 86
اولاه قصبه سی : I/ 215
اولو ایرماق : I/ 277
اولوباد کوپروسی : I/ 196
اولوباد کولی : I/ 196, 204
اولوقشلا : I/ 148
اون ایکی دیوان : I/ 237
اونیه قلعه سی : I/ 110
اووا : I/ 252
اووه جق : I/ 240
اویوك : II/ 18
ایا صدیفانوز : I/ 120
ایااندون : I/ 111
ایازمند : I/ 204, 205
ایاسلوق : I/ 217
ایاسلیق : I/ 218
ایاندون : I/ 111
ایت یلمز : I/ 187
ایچمه صو : I/ 157
ایچمه صو اسکله سی : I/ 157
اَلبَدَنْدُون : I/ 180
آلمالو یوردی : II/ 19
آلوح ازا (آلوج ارا) : II/ 20
اماسیه :I/ 225, II/ 45
اماصره : I/ 115
اماصره قلعه سی : I/ 109
امرودلی : I/ 118, 120
امور بك : I/ 125
اناخور : I/ 125
انجه صو یورتی : II/ 43
انجمه صویی : I/ 116
انطاکیه : I/ 148
انطالیه :I/ 212, II/ 43
انکوروجك (انکوریجك) : I/ 122, 123
انیکخ : II/ 34
اوبروق : I/ 222
اوتسز چایری : I/ 171
اوتلو بیکار : II/ 40
اورطا جیم اغیل : II/ 20
اورکوب : I/ 224
اورله لیمانی : I/ 119
اورنجی : I/ 198, 199, 292
اورندی : I/ 205
اوز قریه سی : I/ 237
اوزان بلی : I/ 215
الاوزر : I/ 190, 191
اوزر : I/ 191, 291

بارداقلی بابا (سلطان) : I/ 242
بارداقلی بلی : I/ 242
باردقجی بابا : I/ 243
بارطین قلعه سی : I/ 109
بارطین نهری : I/ 109
بارو : II/ 27
بازار قره سی : I/ 126
بازارحق :I/ 125 ,II/ 43
باغرسق دره باشی : II/ 20
باغینك : II/ 33
بافره : I/ 110
باقر کوره سی : I/ 259
بال ایرمه (بان ایرمه) : I/ 198
بال کسری : I/ 217
بالاصارت : II/ 45
بالس : I/ 175
بالق حصاری : I/ 273
بالقام : I/ 175
بالقلاغی : I/ 193
بالیش : I/ 175
بالیکسری : I/ 205, 204
باندیرمه قصبه سی : I/ 198
بایبورد : II/ 20
باید : I/ 150
بایندر : I/ 150
بدر کندی : II/ 40
بدرغفیر : I/ 193
ایراقدن : I/ 189
آیرق : I/ 243, 244
ایرماقدن : I/ 189
ایزك : I/ 255
ایزل : I/ 255
ایشقلو : I/ 214
ایشیوان : II/ 33
ایکی قپولو (ایکی قپولی) : I/ 149
ایلغین : I/ 148
ایلی بیکار : I/ 214
ایلیجه :I/ 172 ,II/ 17, 20
این اوکی : I/ 167, 170
اینالی بهرامشاه باللو : I/ 274
اینجه صو : I/ 225
اینلر : I/ 170
اینه بازاری : I/ 94
اینه بولی : I/ 109
اینه حاجی : I/ 116, 117, 153, 154
اینه لی : I/ 274
اینه لی باللی : I/ 274
ایوبلو : I/ 298
بابا بورون : I/ 118, 120
بابا سلطوق : I/ 112
باجدار : I/ 183
باجدان خانی : I/ 183
بادم اغاجی : I/ 212
بارداقجی بابا کوپی : I/ 242, 243

بدندون : I/ 180
برجين قلعه سی : I/ 202
برداقچی : I/ 204
برداقلی بابا : I/ 242
بُرْصَی : I/ 217
برغمه : I/ 204, 217
برغوس : I/ 201
برکتلی : I/ 225
برکِی : I/ 217
بُرْلو : I/ 257
بروسه (بروسا) : I/ 122, 163, 205, 209
بروسیه : I/ 197
برید : I/ 86
البستان : II/ 40
بسنی : II/ 39
بشکطاش : I/ 151
بغراس بلی : I/ 192
بقراص : I/ 192
بك منصور : II/ 20
بکدلی شاری : I/ 225
بکلك چایری : I/ 196
بکی : I/ 194
بلامط خانی : I/ 193
بلان : I/ 148
بلبانجق : I/ 125
بلبانلو : I/ 125
بلجك اغاج : I/ 199
بلقیس تختی خرابستانی : I/ 198
بلوجك : I/ 204, 292
بَلی کَسْری : I/ 217
بلیانلو : I/ 125
بهرامشاه : I/ 274
بهسنی : II/ 38
بوالحسن : I/ 174
بوجاق : II/ 40
بورد کان : II/ 19
بورغاز آطه سی : I/ 120
بورغاز قصبه سی : I/ 201
بورغازلی : I/ 120
بورنی : II/ 40
بوروز : I/ 110
بوز اوغلان : I/ 244, 247
بوز اوغلی : I/ 247
بوز اوق : I/ 174
بوز ایوك : I/ 215
بوز بورون (بوز بورن) : I/ 116, 118
بوز طغان : I/ 214
بوزاوق : I/ 275
بوزجه آطه : I/ 203
بوزطاغ ییلاقی : I/ 209
بوزو : I/ 110
بوغاز : I/ 120, 170
بوغاز حصاری : I/ 195, 201, 202
بولاق : I/ 239, 240

پنجشنبه بازاری : I/ 114
پندیك : I/ 116
پوپولی منـــزلی : I/ 110
پوروز برونی قلعه سی : I/ 110
پولاتنه : I/ 115
پولادخانه – پولتخانه : I/ 115
پولطه بازاری : I/ 110
پولطه لیمانی : I/ 110
پیاس : I/ 148
پیکاری حوض : I/ 175
تاتار : I/ 86
تارحالا : I/ 204
تارحاله : I/ 204, 205
تخته لو : II/ 18
تختاج : I/ 255
تربه لی کویلك : I/ 91
ترجان : II/ 17, 18, 29
ترحال : I/ 205
ترحاله : I/ 204, 293
ترکمان کسکنی : I/ 244, 245, 246
ترلیا : I/ 118
تفنی : I/ 212
تکر بلی ییلاقی : I/ 185
تکربلی : I/ 184
تکریلی ییلاق : I/ 185
تکفور بیلی : I/ 184
تکفور چایری : I/ 151, 152
بولاق حاجی کویی : I/ 240
بولاوادین : I/ 147
بولجه اغاج : I/ 198, 292
بولی : I/ 229
بویالی : I/ 248, 249
بیاغی : II/ 64
بیام اغاجی : II/ 43
بیرام : I/ 80
بیره جك : I/ 194
بیش کچیت : II/ 40
بیکار اوغلی – اوغلو : I/ 176, 177, 178
بیکار (پیکار) اوکی : I/ 176, 177
بیکار (پیکار) باشی : I/ 177, 180
بیل قواق : I/ 173
بیوك بارداقچی کویی : I/ 242
بیوك لیمان : II/ 59
پاچیله : I/ 241
پازار شهوز : II/ 45
پازار کویی قصبه سی : I/ 122
پاشا کویی : I/ 209
پاموحق : I/ 162
پاموقچی : I/ 162
پچن : II/ 46
پرپولوم (قلعه سی) : I/ 110, 114
پرغمه : I/ 217
پرمه : I/ 198
پلاطنه : I/ 115

تیغ چایری : II/ 33
ثغورالجزیرة : II/ 35
ثغورالشام : I/ 188
جاجی سلطان : I/ 182
جاعش : I/ 215, 216
جانیك : I/ 258
جاودیر : I/ 204
جاورکوی : I/ 156
جبرین : II/ 18
جبسه : I/ 159
جبل : II/ 43
جسر زغزغی : II/ 35
جسر کوکرجنلك : I/ 200
جفت خان : I/ 185
جلاب : I/ 80
جمعه آباد : II/ 45
جنکاریخ : II/ 20
الجه : II/ 16
جهان صویی اوستی : II/ 43
جیلان کوپریسی : I/ 253
چاتی : II/ 18
چارداق قصبه سی : I/ 201
چاردافلی بلی : I/ 242
چارشنبه بازاری صویی : I/ 110
چارطاق : I/ 201
چاشنکیر کوپریسی : I/ 248
چاقت خانی : I/ 185
تکفور یلاکی : I/ 185
تکمان بیلی : II/ 28
تکه : II/ 46
تکور بکاری : II/ 43
تکور بلی : I/ 184
تکور چایری : I/ 151
تکیه : II/ 66
تکیه شیخ نصرت : I/ 276
تکیه لر : I/ 253
تکیهٔ کلغرا سلطان : I/ 112
تل حبش : II/ 40
تلمسه : II/ 22, 65
تمرطاش کوپریسی : I/ 215
تنغوزلغ : I/ 211
تنکیر : II/ 20
توجاق دره : II/ 40, 42
توجان : II/ 40
تورکستان : I/ 245
توره کین یوردی : II/ 34
توزلی : I/ 288
توزلی بیکار : I/ 157
توفادار نهری : I/ 109, 111
توقات قلعه سی : II/ 27
توکن قریه سی : I/ 225
التون طاش : I/ 118, 174
تیره : I/ 217, 218
تیره بولی : I/ 114

چمینی : II/ 34
چنارلی دره : I/ 201
چناقچی : II/ 37
چنکانلو بیل (چنکللی بل) : I/ 251
چهارشنبه پازاری صویی : I/ 113
چهارشنبه سویی : I/ 113
چهارشنبه قصبه سی : I/ 113
چوبان امره : II/ 12, 24
چوبان ایلیجه سی : I/ 214, 293
چوبان قلعه سی : I/ 109
چوبان قوردومان شاه : II/ 24
چوبانلر : I/ 204, 205
چوبوق چایری : I/ 223
چورکجی اوغلی چشمه سی : I/ 157, 288
چیت خان : II/ 19
چینه : I/ 214
چینی : II/ 36
حاجیلر کویی : II/ 20
حثیه : I/ 149
حصار اوکی : I/ 115
حصارجق : II/ 20
حصن الغَبْرَاءِ : I/ 138
حصن المنقب : I/ 191
حصن بغراس : I/ 192
حصن منصور : II/ 41
حصن منصور سورمتین : II/ 38
چاقد : I/ 148
چاقراص : II/ 66
چاك : II/ 63
چالغان : II/ 20
چاملی بل : I/ 169
چامور : II/ 18
چامور چایری : II/ 34
چانغری : I/ 249
چاودیر : I/ 204
چاوش جامعی قریه سی : I/ 201, 292
چاوش قراکی بلی : II/ 20
چاوشی کوپروسی : I/ 185
چاوشی کویی : I/ 185
چای کوپری : I/ 152
چایر : I/ 170
چبوق اوواسی : I/ 266
چبوق چایری : I/ 223
چرچین بوغازی : II/ 36
چرموك : II/ 19
چرمیك : II/ 38
چفته خان : I/ 148
چقورجه قضاسی : I/ 271
چکرکه : I/ 92
چکرکه صویی : I/ 253
چکنم چایری : II/ 19
چلتککی : I/ 204, 205
چلتکلی : I/ 204

داریچه : I/ 116
دازقری : I/ 211
داغستان : I/ 245
دانشمند کندی : II/ 20
دانقضا کوپی : I/ 241, 248
دب ابی : I/ 224
دباتی : I/ 224
درپای گریوه : II/ 16
درتیمه صوبی : II/ 41
درزی کوپی : I/ 225
درویش اق بیق : I/ 164
دکرمن دره سی : I/ 152, 154
دکزلی : I/ 211
دکلر : II/ 46
دل : I/ 156
دل معبری : I/ 156
دلکلی طاش : I/ 160
دمشق الشام : I/ 149
دوباده قریه سی : I/ 224
دُودَن : II/ 43
دورت دیوان مترلی : I/ 237
دوردق : I/ 244
دوره کابی : I/ 259
دوقیمه چایری : II/ 40, 41
دوکدیرن : II/ 45
دوگر : I/ 173
دولك : I/ 184, 297
حصون : I/ 187
حصیه : I/ 149
حلب : II/ 40
حلوا : II/ 20
حما : I/ 149
حمص : I/ 149
حمید : I/ 211, 255
حوض : I/ 175
حوضلر : I/ 277
حیلان : II/ 40
خاتون خانی : I/ 175
خارزم : II/ 46
خان بیری پاشا : I/ 185
خان قمر الدین : II/ 41
خان لوج : II/ 17
خان ویران : I/ 185
خرودالی : I/ 278
خسرو پاشا : I/ 147
خنکار چایری : I/ 151
خنکار فنار باغچه سی بورونی : I/ 116
خوَاجه احمد : II/ 17
خواجه پیر ایوان : II/ 20
خورتی : I/ 291
خورتی کوپریسی : I/ 180, 291
خومان قلوع : II/ 16
خوناذ : I/ 214
دادوی قاری کوپریسی : I/ 253

زغزغی جسری : II/ 32
زغفران بورلی : I/ 257
زفره : I/ 114
زفسکی : II/ 33
زلیخا یورتی : II/ 40
زمره : I/ 114
زمره بورون : I/ 110
زنباقیه : I/ 148
زنبور : II/ 46
زنکی : I/ 225
زنون آباد قبر الوان چلبی : I/ 272
زیتون بورون قریه سی : I/ 116
زیله : I/ 225
ساعتده : I/ 243
ستاره کوپریسی : I/ 152
ستور صحراسی : II/ 20
سجریه : I/ 205
سرای اینه : I/ 174
سرای بورن : I/ 119
سره دره سی : I/ 110
سعید ایلی : I/ 175
سقا : I/ 173
سکا :I/ 297 ,II, 20 ,21
سکر صحراسی : II/ 18
سکمك : I/ 133
سکوت :I/ 147 ,II, 62
سکوتجك : I/ 168
دوه قره حصار : I/ 225
دوه لی : II/ 43
دیرجان : II/ 16
دیکك کسکنی : I/ 245
دیکلو طاش : I/ 160 ,162
دیل : I/ 116 ,126
دیل اسکله سی : I/ 116 ,157
دیمتوقه چایی : I/ 200
دیمه توقا قصبه سی : I/ 200
دیه خواجه احمد : II/ 16
الذهب : I/ 256
ذا النون : I/ 296
ذوالقدریة : I/ 190
رأس عثمان : II/ 37
رباط خواجه احمد : II/ 16 ,17
رحیم : II/ 20
رعبان : II/ 41
رمضان اوغلی یلاقی : I/ 148
زاده – سور : II/ 17
زاره : II/ 16
زاره چایری : II/ 27
زازقری : I/ 211
زاویة عظیمة : I/ 257
زاویه : I/ 164
زِبَطْرَة : II/ 41
زرنیخ : II/ 20
زعفران بولی : I/ 257

سوکمك : I/ 133
سولن : I/ 157
سُونُسی : I/ 255
سید غازی : I/ 147
سیرجان : II/ 16
سیس : I/ 150
سیماط : II/ 38
سینوب : I/ 115
سینوب قلعه سی : I/ 110
سیواس : I/ 59
سیواس : II/ 17, 16
سیورك : II/ 38
شاحنه : II/ 23
شادلشلا : II/ 61
شادلی : II/ 59
شار صویی : II/ 40
شاطر کوی : I/ 111, 109
شاملی یورتی : II/ 40
شاه ماران : I/ 189
شاه ماران قلعه سی : I/ 194, 189
شاه مه دره سی : I/ 215, 214
شاهین قیاسی : II/ 45
شِحنَة : II/ 11
شحنه چمنی : II/ 18
شریان : II/ 20
شعبان پاشا : I/ 239
شغور : I/ 149
سکوتلو یورتی : II/ 40
سلام علیکم : I/ 170
سلطان اوکی : I/ 167
سلطان ایوکی (اویوکی) : I/ 291, 290
سلطان چایری : I/ 151
سلطان خانی : I/ 181
سلطان صویی : II/ 40
سلطانیه : I/ 177
السلطانیوکی : I/ 167
سلما بلی : II/ 25
سلمان بلی : II/ 28
سلومنلی : II/ 59
سلیم چاوش : I/ 173
سناب : I/ 112
سناب بوروني : I/ 112
سنتلو خان : I/ 224
سنجاق : II/ 45
سنوب : I/ 115
سنور اباد : II/ 18
سوارق : I/ 225
سوباش : I/ 210, 209, 126, 125
سودش قریه سی : I/ 294, 215
سورکه یورتی : II/ 40
سورملی : II/ 59
سوریجی : I/ 86
سوزقون : II/ 40
السوزلر : I/ 225

صاریجه بك قریه سی : I/ 199
صالحلو : I/ 216
صامسون : I/ 110
صاولی : I/ 246
صبانجه : I/ 229
صچانلو صحراسی : I/ 213
صرب : I/ 258
صرت : I/ 258
صری (صاری) قاضی : I/ 158
صغرات : II/ 38
صغصاف : I/ 168
صفراز : II/ 39
صقریه نهری : I/ 109
صلان : I/ 235
صماقه : II/ 42
صماقه کوپروسی : II/ 43
صمانلو : I/ 116, 125
صمانلو وقاطرلو طاغلری : I/ 124
صمانلو یورتی : II/ 40
صمانلی قلعه سی : I/ 116
صندقلو صحراسی : I/ 213
صندیغی : I/ 185
صندیقلی : I/ 186
صوبادره : II/ 40, 41
صوباشی : I/ 194
صورحون دوپی : II/ 20
صوصغرلق : I/ 209
شك حمامی : I/ 267
شکر پیکاری : I/ 186
شکراب : I/ 225
شهر عربکیر : II/ 33
شوربا : I/ 266
شوکه : II/ 45
شیحلو : I/ 293
شیخ علوان تکیه سی : I/ 272
شیخ مرزیفون یوردی : II/ 19
شیخ نصرت : I/ 276
شیخلر : I/ 214
شیخلو : I/ 213, 214, 293
شیر اوهسی : II/ 29
شیله قصبه سی : I/ 109
صارت : I/ 209
صارجیغار : II/ 35
صارماشیقلی (قیابلی) : I/ 238
صارمشق قیا : I/ 297
صارمشیقلی قیا : I/ 243
صاروانلی : II/ 37
صاری آتلی کوپی : I/ 224
صاری اشق : I/ 182
صاری الان : I/ 273
صاری بك : I/ 199
صاری چیچك کولی : II/ 33
صاری غازی قریه سی : I/ 158
صاری قامش : I/ 225

طوره سلی : I/ 216
طوزله :I/ 116 ,II/ 63
طوشانلی قریه سی : I/ 158
طوکجه : I/ 214 ,293
طومانیج : I/ 165
طوملی بیکار : I/ 175
عاصی قره اغاج : I/ 212
عربان صویی : II/ 40
عربوس : II/ 41
عرقیق : II/ 43
عزز : II/ 37
عزیر : I/ 190 ,191 ,291
عقبة : I/ 186
عقیرجیلر : I/ 193
العلایا : I/ 58
علوان : I/ 296
علی بیکاری : II/ 38
علیشیر : II/ 20
عمر نام قریه : I/ 204
عمّوریّة : I/ 58
العین البیضاء : I/ 193
عینتاب :I/ 193 ,II/ 40 ,41
الغ برلغ : I/ 211
غفریاد : II/ 67
غفور اباد : II/ 62 ,67
فاتشه قلعه سی : I/ 110
فاچه : I/ 110
صوصغرلی کویی : I/ 198
صولووبورق : I/ 222
صولی کوی : I/ 173
صوما (صومه) : I/ 205
صونقورلی : II/ 61
صی ایوك : II/ 40
صیره : II/ 46
ضبقیه : I/ 148
طاش کوپرو : I/ 295
طاغلیغان : II/ 34
طاغی : I/ 111
طاف : I/ 225
طاله : I/ 214
طاوشانلی آطه سی : I/ 120
طایی شیخ زاویه سی : II/ 20
طپراق قلعه : II/ 18
طُجُقْ دَرَا : II/ 41 ,42
طراقلی بورلو : I/ 257
طراقلی بورلی : I/ 233
طراقلی یکیجه سی : I/ 232 ,233 ,257
طربزون : I/ 110
طرقجی یکیجه سی : I/ 233
طرلو : I/ 116
طَرَنْدَة : II/ 35
طلسمات زغپه دره سی : II/ 22
طوربالی کوینك : I/ 91
طورخانلو : I/ 216

قاضی اوغلی کوپی : II/ 28
قاضی کولی : I/ 253
قاضی کوپی بورونی : I/ 116
قاطرلو : I/ 124, 116
قاطرلی طاغی : I/ 118
قاظولی : I/ 159
قافریاد : II/ 67
قالاتیماذا : I/ 110
قالاتیمانی دره سی : I/ 110
قالبرجی : I/ 173
قالوبکلر قریه سی : I/ 215
قالیقلا : I/ 193
قامش صاری : II/ 38
قبنی : II/ 38
قپو نهری : I/ 109
قپوطاغ برونی : I/ 198
قدوز : I/ 178
قرا اغاج : I/ 212
قرامطه خانی : I/ 148
قرامورط : I/ 193
قران قپی : I/ 190
قرت حصاری : I/ 209
قرتال : I/ 147, 116
قرص : II/ 13
قرغه سکمز : I/ 215, 187
قرغه کسمز : I/ 187
قرق پیکار : I/ 177, 176
فدول بابا طاغلری : I/ 176
فرشکه : II/ 46
فرنوس قلعه سی : II/ 43
فستقلی : I/ 118
فلومنی : I/ 140, 59
فلومی : I/ 140, 58
فنّا : I/ 110
فنار باغچه : I/ 116
فندیجك اغزی : I/ 110
فیروز : I/ 178
فیله دار طاغی (قلعه سی) : I/ 122
فیلیبوز : I/ 109
فیلیوس نهری : I/ 109
قاپلانلی : II/ 27
قارص مرعش : II/ 38, 43
قارغه سکمز :I/ 133 ,II/ 38
قاره بیل : II/ 33
قاز اباد : I/ 252, 251
قازاباد باش کوپی : I/ 251
قاز اوواسی : I/ 253
قاز کولی : II/ 18, 19
قازطاغی : I/ 203
قازق بلی : I/ 212
قازقلو بلي : I/ 161
قازقلی : I/ 158, 159
قازقلی دربندی : I/ 160
قاض کوپی : I/ 175

قره لر : I/ 173
قره مرسل : I/ 116
قره یالوا : I/ 116
قره یعقوب (ارپه) : II/ 18
قره یون : II/ 60
قریهٔ باغ بصان : II/ 33
قریهٔ باغنیك : II/ 33
قریهٔ دوتلیجه : II/ 33
قریهٔ دیمتوقه : I/ 200
قریهٔ زغزغی : II/ 33
قریهٔ زنسکی : II/ 33
قریهٔ صاری قامش : II/ 43
قریهٔ صازجیغاز : II/ 35
قریهٔ طبان اوغلی : II/ 33
قریهٔ طوغود : II/ 33
قریهٔ منجلق : II/ 35
قریهٔ أینللی : I/ 225
قریهٔ اینهل : I/ 225
قریهٔ چقرقجی : I/ 225
قریهٔ صاولی : I/ 246
قز اولوق : I/ 186, 187
قزل اوز : I/ 237
قزل حصار : II/ 45, 46
قزل کلیسا : I/ 169
قصبهٔ اشدی : II/ 35
قصبهٔ البستان : II/ 35
قصبهٔ اولاش : II/ 35
قرق دَلِم : I/ 242
قرق دیلیم طاغی : I/ 241
قرق دیلیم قریه سی : I/ 242
قرق سوکود چایری : I/ 214
قرق کچید : I/ 186
قرق کچید قله سی : I/ 157
قرقه کلیسه : I/ 122
قره اغاج : I/ 193, 204
قره اغج باغلری : I/ 196
قره اورن : II/ 60
قره ایوك : II/ 64
قره باغ صحراسی : I/ 215
قره بولور : II/ 18
قره بیغا : I/ 201
قره بیغا زمینی : I/ 201
قره پیکار : I/ 148, 177
قره جه اورون قصبه سی : I/ 201
قره جه فقیه : I/ 119
قره جه فوجه : I/ 119
قره جه ویران : I/ 236
قره حصار بهرام شاه : I/ 279
قره حصار شرقی : II/ 20
قره حصار نعللو : II/ 60
قره دکز ارکلیسی : I/ 109
قره صو : I/ 186
قره قابق : II/ 38
قره کلیسه قصبه سی : I/ 122

قنق : 37 /II
قواق قریه سی : 293, 213 /I
قواق قلعسی : 109 /I
قوج حصار : 18 /II
قوجه قیا : 260 /I
قوجه محمد پاشا : 185 /I
قور شونلو : 125 /I
قورت بلی : 252 /I
قورد بیکاری : 179 /I
قورد دره لری : 26 /II
قورد قولاغی : 148 /I
قوردلر سرایی : 248 /I
قوردیلر : 27 /II
قورشوملی : 247 /I
قورشوملی طاغی : 247 /I
قورشونلو (قورشونلی) : 237, 118 /I
247,
قوری پازار نعللو : 60 /II
قوری چای : 170 /I
قوری چشمه : 234 /I
قوری دره : 201 /I
قوزلی بیکار : 288 /I
قوشجیلر : 161 /I
قوکر : 58 /II
قولاپا : 170, 169 /I
قولاق حاجی کویی : 241, 240 /I
قولپه : 169 /I
قصبهٔ سوره : 38 /II
قصبهٔ قندریه : 111 /I
قصبهٔ کورون : 35 /II
قصبهٔ مرعش : 43 /II
قصطل : 166 /I
قصه خوان کوپریسی : 152 /I
قصون وارساقی : 187 /I
قطیفه : 149 /I
قلامش بوروبی : 116 /I
قلعه جك کسکنی : 245, 244 /I
قلعه صدرباز : 38 /II
قلعهٔ اشیوان : 33 /II
قلعهٔ اکین : 33 /II
قلعهٔ بسنی : 38 /II
قلعهٔ تاقیه نوس : 46 /II
قلعهٔ خرپوت : 33 /II
قلعهٔ درنده : 35 /II
قلعهٔ دیوریکی : 33 /II
قلعهٔ سلطانیه : 202, 201 /I
قلعهٔ سمیاط : 38 /II
قلعهٔ صفراز : 38 /II
قلعهٔ کلید البحر : 202 /I
قلعهٔ مرعش : 38 /II
قله سی : 109 /I
قنالی آطه سی : 120 /I
قناوکاریز : 110 /I
قنر کورسین : 46 /II

كاوركوى : I/ 156
كاوية : I/ 232
كپك بازى : I/ 155
كپير بلى : I/ 238
كتانجى عمر پاشا : I/ 109
كته : I/ 196, 205
كچك برلغ : I/ 211
كچى بورلو : I/ 211
كدك : II/ 61
كدك چايرى : I/ 223
كده غره : I/ 259
كده قره : I/ 259
كدوز ليمانى : I/ 109
كرپه قصبه سى : I/ 109
كرجامس : II/ 25
كردنه : I/ 126, 209
كرده : I/ 229
كردى بولى : I/ 235
كرسون : I/ 115
كركر : II/ 38
كركوك : I/ 92
كركيد چفتلكى : II/ 20
كرماستى قصبه سى : I/ 198
كرنبه برونى : I/ 109
كرنچه : I/ 109
كره نوس : II/ 46
كستل : I/ 163
قوم بابا تكيه سى : I/ 244
قومله : I/ 118
القون تاش : I/ 172
قوندز : II/ 23
قوندز سويى (قوندز صويى) : II/ 11, 19
قونيه : I/ 140, 148
قوه جه طاغ : I/ 178
قويلو : II/ 11
قيا اغاج : I/ 193
قياجق : II/ 45
قيبزه : I/ 155
قيز اولغى : I/ 186
قيزيل ارماق منـــزلى : I/ 110
قيزيل آطه : I/ 120
قيصريه : I/ 224
قين اغزى : II/ 19
قيو : I/ 109
قيولى : II/ 60
قيونلو حصار : II/ 11
كاخته : II/ 38
كاريز باشى : I/ 175
كازور :I/ 297, II/ 20, 21
كافر دربندى : I/ 156
كافر صندى : I/ 186
كافريات : II/ 46, 66, 67
كانقرى : I/ 249
كانقرى قلعه سى : I/ 249

کمر ادرمید : I/ 205
کُمش : I/ 255
کمش اباد : I/ 240
کمش دره سی : II/ 59
کملیك (قلعه سی) : I/ 118, 119, 122
کموش شهر : I/ 241
کنبد صوبی : I/ 252
کنبدلو صوبی : I/ 295
کنجه لو : I/ 123, 172, 174
کنغری : I/ 249
کنوس قریه سی : I/ 215
کوانس (کوانیس) : II/ 25
کوپرلو : I/ 247
کوپروطاش : I/ 259
کوپرولی : I/ 238
کوپری : I/ 259
کوپکری : I/ 225
کوجی : I/ 176
کوددوسه : II/ 45
کور شعبان اغا : I/ 239
کور شعبان پاشا : I/ 239
کورپه : I/ 200
کورده ینج : II/ 19
کورفز : I/ 110
کورکوی : I/ 254
کورکین چیری : II/ 20
کورله : I/ 114, 117, 124
کسکن ایچی (کسکین ایچی) : I/ 245
کسکن صو : I/ 246
کسکن قری : I/ 249
کسکین قریه سی : I/ 169
کفردیز : I/ 194
کفکن قصبه سی : I/ 109
کك یازی : I/ 155
ککبوزه (ککی بوزه، ککیویزه) :I/147, 155, 229
ککبوزه دیلی : I/ 117
ککلیت : II/ 29
کلپه : I/ 110
کلدکلان : I/ 251, 252
کِلس : II/ 37
کلغرا سلطان قایالری : I/ 112
کلفزا : I/ 112
کلك یازی : I/ 155
کلکید : I/ 92
کللی : II/ 61
کلمیخ : I/ 174
کلیبولی : I/ 202
کلید البحر : I/ 202
کلیدالبحرین قلعه وقصبه سی : I/ 202
کلیس : II/ 45
کلیمسه (کسمه) : I/ 222
کلیه قلعه سی : I/ 110
کماخ : II/ 19, 25

كوندور كوپروسى : II/ 23, 11
كوندوز : II/ 23
كويابر بوغاز : I/ 112
كوينك : I/ 232
الكى : I/ 185
كيبره : II/ 27
كيبوزه : I/ 155
كيته : I/ 196
كيجه لر : I/ 173
كيرچ اسكله سى : I/ 287, 154
كيرچخانه : I/ 154
كيره سون : I/ 110
كيل غراد : I/ 112
كين اول : I/ 111
كينولى : I/ 111
لؤلؤة : I/ 168
لاپسكى قصبه سى : I/ 201
لاديقيه : I/ 140
لاديك : I/ 148
لاديك كسكنى : I/ 245
لاذقيه : I/ 214
لازقيۀ قرمان : I/ 175
لالاچايرى : I/ 275
لبنه اوكى : I/ 215
لفكه : I/ 147
لوباضيه : I/ 197
لوده در : II/ 65
كوره جى : I/ 201
كوره له : I/ 114
كوره لى : I/ 114
كوره لى قلعه سى : I/ 110
كوروك چشمه سى : I/ 288
كورۀ نحاس :I/ 259 ,II/ 58
كوزل حصار : II/ 18
كوسه شعبان پاشا : I/ 241, 239
كوسه شعبان پاشا چفتلكى : I/ 248
كوش بلى : II/ 20
كوشه : I/ 239
كوك او : I/ 215
كوك بيل : I/ 215
كوك صو يورتى : II/ 40
كوكرجين كوپريسى : I/ 200
كوكرجينلك :I/ 94 ,200 ,II/ 46 ,64
كوكس چايرى : II/ 34
كوكسون يايلاسى : II/ 43
كوكللى كوپى : II/ 20
كوكه جعفر اوغللرى : I/ 225
كول باشى:I/ 162 ,222 ,35 ,II/ 18,
كول حصار : II/ 46
كول كنارى : I/ 162
كوللك : I/ 184
كوللك حصارى : I/ 183
كومش : I/ 239
كونان قصبه سى : I/ 200

مش کوپریسی : I/ 194
مشاد : I/ 275
مشقره : I/ 224
مشهد آباد : I/ 275, 297
مصیصه : I/ 188
مضان اوغلی ییلاقی : I/ 185
مطخ : I/ 190
معدن شاری : I/ 178
معسکر الملك : I/ 168
معموریه : II/ 46
مُغْلَة : I/ 217
مغنیسا (مغنی سیاه) : I/ 209, 217
مکجا : I/ 232
مَلاجنَة : I/ 144
ملاطیه (ملطیه) : II/ 40, 41
ملان صوبی : I/ 235
ملوطن : I/ 140
مناره لی کوی : I/ 161
منـــزل : I/ 197
منزل ساحل قزل ارمق : I/ 243
مهرسن : I/ 191
مهرین : I/ 191
موحانیه : I/ 198
مودانیه : I/ 120
مورمیج : II/ 20
موطورنی (مطرنی) : I/ 232
موغله : I/ 215
مالقوچ افندی : II/ 32
ماماخاتون : II/ 18
مانجیلق : II/ 35
مَانداليَات : II/ 45
ماندووال : II/ 26
مانیاس کولی : I/ 199
محمد شاه دده : I/ 244
مخالیج : I/ 217
مدانیه : I/ 118, 120
مدیق : I/ 149
مرتضی اباد : I/ 266
مرتضی پاشا چفتلکی : I/ 248
مرج دابق : II/ 40
مرحیش : II/ 38
مرزبان نهر (صوبی) : II/ 40, 41
مرطاط اووه (مرطات اواسی) : I/ 266
مرعیش : II/ 38
مرغ : I/ 157
مرکز جسری : I/ 191
مرکز قلعه سی : I/ 191
مرکوم قریه سی : II/ 20
مرمر دقلاتی : I/ 160
مرمرا : I/ 209
مرمره جزیره سی : I/ 199
مرمره ولایتی : I/ 160
مرمروس : I/ 215
مسیس : I/ 148

هرکه : I/ 152
هکبه لی آطه سی : I/ 119, 120
وارصق : I/ 279
وجیم آغلی : II/ 20
وقاطرلو طاغلری : I/ 125
وونه قلعه سی : I/ 110
ویران شهر : II/ 20
الی یصی : II/ 20
یاالاغ بال بکاری : II/ 45
یاپورلی : I/ 115
یارحصار : I/ 215, II/ 19
یاغلی بیکار : I/ 171
یالچق حصار : II/ 20
یالووا : I/ 122
یالی اوه : I/ 117
یایلا : II/ 62
یبان اووا : I/ 266
یدی دیوان : I/ 237
یربولی : I/ 114
یرکسکی : II/ 46
یره بولی : I/ 114
یزمیر : I/ 218
یزنیك : I/ 217, 232
یشیل ایرماق : I/ 113
یعقوب اغا : II/ 25, 27
یکی خان : I/ 170
یکی شهر : I/ 163, 164, 215
میخالیج شهری : I/ 198
مِیلاس : I/ 217
ناز یوردی : II/ 20
نازللی خان : I/ 92
نبك : I/ 149
نصوح پاشا خانی : I/ 262
نعللی (نالللی) خان : I/ 92
نقاره زن چایری : I/ 222
نقره زن : I/ 180
نهر ازرق : I/ 190
نهر دورس : I/ 247
نهر کالوق دره سی : II/ 33
نهر مراد : II/ 33
نهرالازرق : II/ 41
نهری : I/ 111
نیس چایری : II/ 27
نیغ : II/ 33
نیقومادیا : I/ 123
نیکسار (نیکحصار) : I/ 91, II/ 20
نیکی شهر برسا : I/ 217
نیلوفر نهری : I/ 122
اله ملك : II/ 27
هرسك : I/ 116, 147
هرسك دربندی : I/ 156
هرسك دیلی : I/ 117
هرسك قصبه سی : I/ 122
هرقلة (هرقله، ارکلی) : I/ 58, 115

ینجا : I/ 233, 164
ینکی خان : I/ 170
یوبورلی : I/ 114
یورد کان : II/ 19
یورکان : I/ 175
یوروز : I/ 110
یوز اوغلان : I/ 247
یوغون پلید : II/ 19
یولاد خان : II/ 59
یولغون سوءی : I/ 279
یومری قیا : I/ 157
ییلاقی : I/ 185
ییلان قلعه سی : I/ 189
یکی شهر آیدین : I/ 216, 163
یکی کوی : I/ 109
یکیجه : I/ 232
یکیجه شهر : I/ 164
یکیجه کوی : II/ 20
یلاق آباد (یلق آباد) : I/ 117, 116, 157
یلاق اواسی (اووا) : I/ 118
یلاق حصاری : I/ 118
یلاکی : I/ 185
یلسی جمن (یلسی چماك، یلسی چمن) : II/ 165, 13
یلق آباد دره سی : I/ 157
یلکن قیا بوروئی : I/ 116