



Malatya- Hekimhan Tarihi Yol Ağı Üzerinde Yer Alan Su Yapıları (Çeşme-Hamam-Köprü)

Water Structures Located on Malatya-Hekimhan Historical Road Network
(Fountain – Bath- Bridge)

Esra KÖSEOĞLU AKCAN 

tomrisesa25@gmail.com

Erciyes Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü
Yüksek Lisans Öğrencisi, Kayseri, Türkiye
Erciyes University Department of Art
History Graduate Student, Kayseri, Turkey.

Eyüp POLAT 

epolat@erciyes.edu.tr

Erciyes Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü,
Kayseri, Türkiye
Dr. Erciyes University, Department of Art
History, Kayseri, Turkey



Açıklama: Bu çalışma, Erciyes Üniversitesi Sanat Tarihi Anabilim Dalı'nda, *Tarihi Malatya- Sivas Bağlantı Yolu Üzerinde Yer Alan Türk Devri Yapıları (Malatya-Hekimhan)* isimli yayınlanmamış Yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

Explanation: This study was produced from the unpublished master's thesis of Erciyes University, Department of Art History, titled Historical Malatya-Sivas Connection Road (Between Malatya-Hekimhan).

Geliş Tarihi/Received: 16.01.2024

Kabul Tarihi/Accepted: 25.02.2024

Yayın Tarihi/Publication Date: 28.03.2024

Sorumlu Yazar/Corresponding author: Eyüp POLAT

Atıf: Köseoğlu Akcan, E. & Polat, E. (2024). Malatya- Hekimhan tarihi yol ağı üzerinde yer alan su yapıları (çeşme-hamam-köprü). *Palmet Dergisi*, 5, 16-41.

Cite this article: Köseoğlu Akcan, E. & Polat, E. (2024). Water structures located on Malatya-Hekimhan historical road network (fountain – bath- bridge). *Journal of Palmette*, 5, 16-41.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

ÖZ

Ticaret ilkel dönemlerden bu yana insanlık için daimî bir ihtiyaç faktörü olmuştur. İnsanlar gerek ihtiyaçlarını karşılama gerek ise kişisel zevklerini gidermek maksadıyla birbirleriyle mesafe gözetmeden alışveriş içerisinde olmuşlardır. Nitekim ipeğin keşfi ile canlanmış olan, dünyanın dört bir yanını dolaşan kervan yolları yalnızca ticari bir unsur olmamış aynı zamanda farklı kıtalardaki insanların din, dil, kültür ve ananelerini de bu yollar vasıtasıyla taşıyıp aktarmıştır. Avrupa'dan Asya'ya uzanan bu yol Anadolu topraklarını bir ağ gibi sarmış, Anadolu'da ticari faaliyetleri arttırmıştır.

Anadolu ticari yollarına hâkim olan Selçuklu devleti bu yolları elinde tutmak ve genişletmek için her türlü mücadeleye katılmıştır. Selçukluların ardından Anadolu'ya hâkim olan Osmanlılar ise bu yol ağını korumuş askeri ve ticari amaçlar için kullanmış ve dönem dönem yol ağı üzerinde onarım faaliyetlerinde bulunmuşlardır. İpek yolu, Anadolu topraklarının doğusunda Urmiye ve Van göllerinin varlığı dolayısıyla iki kol şeklinde uzanmaktadır. Bu yollardan biri Urmiye gölü güneyinden geçerek Mezopotamya'dan devam edip Musul'da birleşir hemen akabinde Mardin dolaylarından Malatya'ya ulaşır. Kuzey istikametten devam eden bu yol Sivas-Erzincan'ı geçerek Trabzon yahut Giresun'a, kuzeydoğu istikametten Harput-Muş şehirleri geçilip Ahlat'a, doğu istikametinden ilerlediğinde ise Kayseri ve Aksaray'ı geçerek Konya şehrine ulaşır ve güney istikametinden Maraş'ı geçerek Akdeniz'e ulaşan bu tarihi yolun kavşak noktası Malatya'dır. Bu çalışmada tarihi ipek yolunun Malatya üzerindeki kolları üzerinde durularak Malatya-Hekimhan tarihi yol ağı tespit edilmiş olup bu yol güzergâhı üzerindeki su yapıları belge ve kaynaklardan elde edilen bilgiler doğrultusunda sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Ticaret, Malatya, Hekimhan, Su Yapıları

ABSTRACT

Trade has been a constant need factor for humanity since primitive times. People have exchanged with each other regardless of distance, both to meet their needs and to satisfy their personal pleasures. As a matter of fact, the caravan routes that traveled around the world, which were revitalized with the discovery of silk, were not only a commercial element, but also carried and transferred the religion, language, culture and customs of people in different continents through these roads. This road stretching from Europe to Asia wrapped Anatolian lands like a web and increased commercial activities in Anatolia.

The Seljuk state, which dominated the Anatolian commercial routes, participated in all kinds of struggles to keep and expand these routes. The Ottomans, who dominated Anatolia after the Seljuks, protected this road network, used it for military and commercial purposes and carried out repair activities on the road network from time to time. The Silk Road extends in two branches due to the presence of Urmiye and Van lakes in the east of Anatolia.

The Silk Road extends in two branches due to the presence of Urmiye and Van lakes in the east of Anatolia. One of these roads passes through the south of Lake Urmia, continues through Mesopotamia and converges in Mosul and then reaches Malatya around Mardin. Continuing in the northern direction, this road passes Sivas-Erzincan and reaches Trabzon or Giresun, passes Harput-Muş in the northeastern direction and reaches Ahlat, passes Kayseri and Aksaray in the eastern direction and reaches Konya, and reaches the Mediterranean by passing Maraş in the southern direction. In this study, by focusing on the branches of the historical silk road on Malatya, the Malatya-Hekimhan historical road network was determined and the water structures on this road route were presented in line with the information obtained from documents and sources.

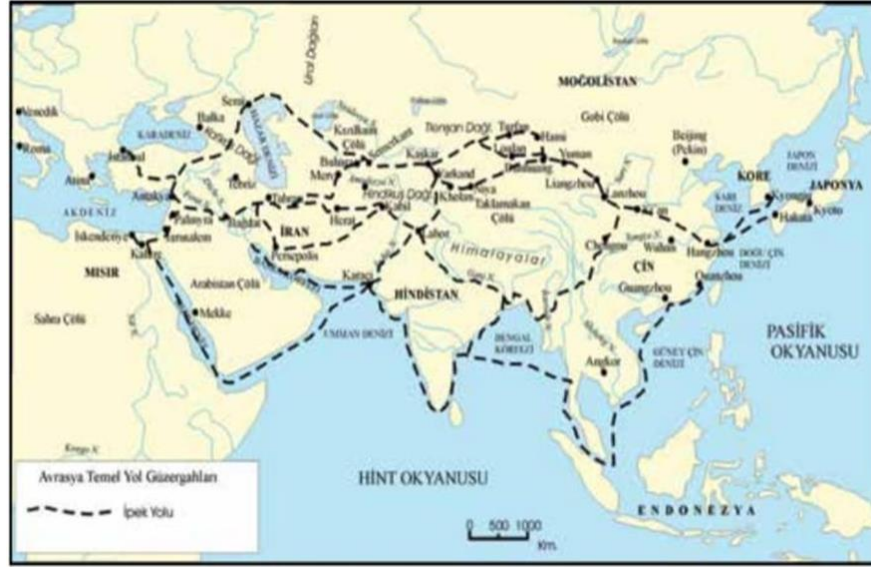
Keywords: Silk Road, Trade, Malatya, Hekimhan, Water Structures

Giriş

Tarihi İpek Yolu

Yapılan arkeolojik çalışmalar neticesinde MÖ II. yüzyılın sonlarında açıldığına dair bilgiler edindiğimiz (Uhlig, 2000, s, 20-23) İpek Yolu, doğu ile batı devletleri arasında sosyo-ekonomik, siyasal ve askeri bağların kurulmasında büyük bir role sahiptir. Adını, çağın önemli ve erişimi zor bir ürünü olan İpek'ten alan İpek Yolu, zaman içerisinde farklı milletlerin bu önemli güzergâhı kullanmalarının sonucu olarak farklı isimlerle tarihi kayıtlara geçmiştir. Batı'da, tarihi kaynaklarda "İpek" için Grekçe ve Latince, "Seres" tabiri kullanılırken "Serica" tabiri ise tam olarak "İpek Diyarı" anlamına gelmekteydi. Arap kaynaklarında "Et-Tariku'l-Harir", İngiliz kaynaklarında "Great Silk Road", Moğol kaynaklarında ise "Jamb" olarak tarihe geçmiştir (Bozkurt, 2000, s, 370-372). Nihayetinde, Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen 1877 yılında bu yol için ilk defa "İpek Yolu" tabirini kullanmış, ipeğin mühim bir etkiye sahip olması hasebiyle "İpek Yolu" tabiri zaman içerisinde genel kabul görmüştür. Batı ile Çin arasındaki ticari ilişkinin temelini ipek ticareti oluşturmuştur. İpeğin keşfi ve üretiminin yapıldığı ilk yer olan Çin'de, ipek üreticiliğinin M.S. 5. yüzyılda başladığı bilinmektedir. İpeğin tam olarak keşfedildiği tarihi saptamak zor fakat ipek üretiminin M.Ö. II bine kadar uzandığını kanıtlayan arkeolojik buluntular mevcuttur. Çin arkeolojik buluntularına göre ipek iplikleri M.Ö. 3. binde, dokumacılıkta kullanılmaktaydı (Tezcan, 2014, s, 97). Çin ipeği hakkında ilk kayıt 4. yüzyılda Büyük İskender'in amirallerinden Nearch (Nearkos) un ipek için kullandığı düşünülen "Ser Derisi" tabiri olmuştur, bunun yanı sıra yapılan arkeolojik çalışmalarda ipek ihracatını gösteren ilk kayıt 6. yüzyılın 2. yarısına tarihlendirilen Heuneburg Kralı mezarında rastlanılan bir ipek parçadır. İpek Çin ekonomisinin temel unsurları haline gelmekte olup desen ve renk çeşitliliği ile kıyafetleri cazip hale getirmiş bu durum zamanla Avrupa modasına sirayet edip ipekli eşyalara olan talep artmış ve farklı ülkelere ithalatı sağlanmıştır. Statü ve zenginlik göstergesi haline gelen ipek belli bir dönem yalnızca Çin'de üretilip ülkeye yüklü ticari gelir sağlamış, ilerleyen zamanlarda İran ve Hindistan gibi çeşitli ülkelere yayılmıştır. İpek yalnızca dokumada kullanılan bir ürün olarak kalmamış zamanla çeşitli telli çalgılarda, savaş aletlerinde de kullanılmıştır, ancak ipeğin bu kadar kıymetli olmasının yegâne sebeplerinden biri; altın, gümüş, bakır gibi ekonomik değer taşıyan mamullere kıyasla erişimi, işlemesi ve üretimin daha kolay olmasıdır. İpeğin Çin imparatorluğunda ve diğer devletlerde döviz yerine kullanıldığı bilinmektedir. Çin İmparatorluğu'na hizmet veren asker, memur gibi görevlilere maaş ödeme olarak ipek verilirken diğer ülkelerle yapılan alışverişlerde de ödeme olarak ipek kullanılmaktaydı (Uhlig, 2000 s, 59-62). Yani ipek, Çin İmparatorluğu için paranın yerini almış, siyasi güç ve ekonomik getiri anlamına gelen bir materyal haline gelmiştir. Orta Çağ döneminde Baharat Yolu ve İpek Yolu, batı ile doğu arasında ticari bir uyum oluşturmaktaydı. İpek keşfedildiği dönemden beri önemli bir materyal olup birçok ülkeyi etkisi altına almıştır. Çin'den başlayarak batı ülkelerine kadar uzanan, iki bin yıllık başat bir kervan yolu olan İpek Yolu, kuş uçuşu 7500 kilometre olup toplamda

10.000 kilometre uzunluğuna sahiptir (Hedın, 1974, s, 228) (Harita 1). Bu yollar vasıtasıyla doğunun ipek ve baharatının yanı sıra çay, çeşitli boyalar, değerli taşlar barut ve kâğıt gibi çağı ileri taşıyacak buluşların da batı ile tanışması söz konusu olmuştur. Batıdan ise doğuya cam eşya, mücevherler, atlar, eyerler, asma ve üzüm, evcil köpekler, develer ve diğer hayvanlar, hayvan kürkleri ve derileri, yün battaniyeler, halılar kilimler, köleler, silahlar, zırhlar (Polo, 2010, s, 55-56) ve estetik değeri yüksek olan diğer malların taşınması uluslararası bir ticaretin başlangıcı olmasının yanı sıra doğu kültürünün batılılarca tanınmasında da önemli bir etken olmuştur (Ünal, 2010, s, 133) Bu kervan yolları geçtiği ülkeleri ekonomik açıdan döneminin en zengin ülkeleri haline getirmiştir.



Harita 1. (Hansen, 2021, s, 108).

Dünyayı saran bu yol ağı için tek bir güzergâhından bahsetmek mümkün değildir. Dönemin coğrafi ve siyasi şartlarına göre birçok alternatif yol ağları ortaya çıkmıştır. Bugüne kadar yapılan çalışmalar ise İpek Yolu'nun temelde üç büyük bağlantı yolundan oluştuğunu göstermektedir. Bu yolların ikisini kara yolu birini ise deniz yolu oluşturmaktadır. Özellikle kara yolları oldukça çeşitli tali yollara ayrılmıştır.

İlk İpek Yolu; yıllar boyunca Çin ile Batı dünyası arasında ki en eski ve en uzun tek bağlantı yolu olduğu düşünülmüştür. Çin'in başkenti Gansu eyaletinden başlayarak Tarım havzalarının kuzeyinden devam edip Pamir Dağ geçitlerine ulaşmış, buradan Afganistan'a vararak İran platosu üzerinden Suriye ve hemen ardından Anadolu topraklarından Doğu Akdeniz sahillerine ulaşmıştır (Uhlig, 2000, s, 65-66). İkinci yol ise "Okyanus Yolu" bir diğer adıyla "Güney Yolu", Akdeniz sahillerinden, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu vasıtasıyla Batı Hindistan sahillerine bağlanılıyordu. Bu noktada yol ikiye ayrılarak bir ucu İran Körfezi'ne ulaşırken bir ucu ise doğu istikametinde, Hindistan'ın Malabar ve Sri Lanka kıyılarından Ganj nehri ağzına buradan da Hindişin'e ulaşıyordu (Kemaloğlu, 2015, s, 75).

Ticari amaç ile ne zaman kullanılmaya başladığı hakkında net bir bilgiye sahip olmadığımız üçüncü yol olan Kuzey İpek Yolu ile alakalı bilgileri Herodot'un MÖ 450 yılında yapmış olduğu tarihten öğreniyoruz. Herodot'un vermiş olduğu bilgilere göre Kuzey İpek Yolu; Don nehrinin denize döküldüğü yerde başlayıp ilk etapta kuzeye ve hemen ardından Part topraklarına doğru doğuya ilerleyerek Çin'in batı kesiminde yer alan Kansu şehrinde noktalanarak Tanrı dağlarının kuzeyindeki kervan yolu üzerinden geçmektedir (Herodot, 2019, s, 41). Herodot'un notlarında en dikkat çekici husus ise Kuzey İpek Yolu üzerinde "ormanlık bölge" şeklinde bahsettiği bölge olmuştur. Batıda yapılan arkeolojik çalışmalarda Seyma (Seima) ve Turbino mezarlarının açılması ile ele geçirilen bulgular doğrultusunda bahsedilen ormanlık bölgenin Orta Urallardaki Kama nehrini izleyen, Ural geçidi üzerinden Sibirya bölgesine varan, Ural ile Çin arasındaki belki de en eski ticaret yolunun varlığını ortaya çıkarmıştır (Haussig, 2001, s, 28). Buradan anlaşıldığı üzere ipek yolu, belki de yüzyıllardır ticaretin ana damarını oluşturan, ülkeden ülkeye bir ağ misali yayılım göstererek sosyo-ekonomik parametrelerin birbiri ile buluşmasını sağlayan, günümüz de dahi önemi üzerine düşünülen ve çokça konuşulan yollar bütünüdür.



Harita 2. İpek Yolu Karayolu Ulaşım Ağı (Deniz, 2016, s, 201).

İpek Yolu'nun Anadolu Üzerindeki Güzergâhları

Karadeniz, Akdeniz, Ege denizi ve Marmara denizi ile çevrelenmiş, dağlık bir yarımada olan Anadolu, coğrafi ve jeopolitik konumu gereği tarihin ilk çağlarından bu yana enternasyonal ulaşımında etkin bir role sahip olmuş mühim ticaret yollarının kilit mevki konumunu oluşturmuştur. Çağlar boyunca birçok millete farklı dönemlerde ev sahipliği yapan Anadolu siyasi, askeri, ticari ve göç yolları olmak üzere pek çok önemli yolları bir arada ihtiva etmiştir. Bunların en önemlilerinden biri, Hitit döneminde, (MÖ 1800-1200) Mısır ve Asur imparatorluklarıyla askeri ve ticari amaç ile kurulmuş olan

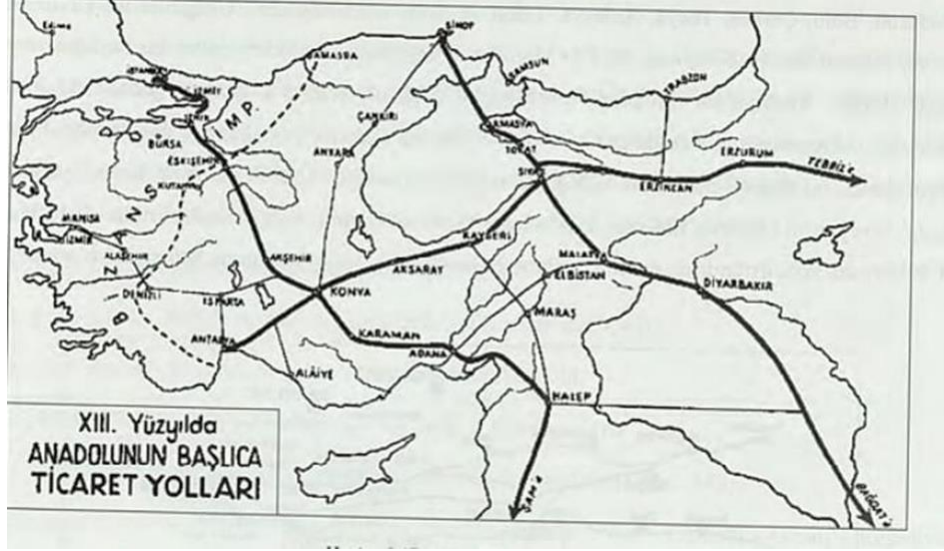
Hitit- Asur ticaret yollarıdır. Bir diğeri ise Pers İmparatorluğunun MÖ 494 yılında batı Anadolu sahillerine egemen olması ile Sardes'ten Efes'e uzanan meşhur Kral Yolu'dur (Göney, 1975, s, 574,577). Anadolu'nun Roma yönetimine girmesi ile Anadolu yol şebekeleri açısından da yeni bir çağın başlangıcı söz konusu olmuş, Roma Yolu ve Bizans Yolu olarak nitelendirebileceğimiz ticari ve askeri (Tuncer, 2007, s, 75) yol ağı zaman içinde İpek Yolu ile bütünleşmiştir. Tarihi İpek yolunun tek bir güzergâh üzerinden ilerlemediği, dönemin şartlarına göre kullanılan güzergâhların değiştiği ve aynı rotada farklı yol varyasyonlarının kurulduğu bilinmektedir. Ticaretin hacmine bağlı olan bu yolun en karlı pazarı nitekim Avrupa olmuştur. İpek yolu kervanlarının Avrupa'ya ulaşması ise ancak Anadolu ve Akdeniz vasıtasıyla mümkün kılınılıyordu. Ticaretin doğudan-batıya doğru yön kazanmasının akabinde Anadolu kilit bölge haline gelerek bu güzergâh üzerindeki stratejik önemi sağlamlaştırmıştır. Anadolu'nun bu stratejik önemini verimli bir şekilde değerlendirebilmesi ise bu topraklara sahip olan otoritenin siyasi yeteneği, gücü ve hedeflerine bağlı olmuştur. Doğu-batı-kuzey-güney ticaret yolları Anadolu'dan geçmekte olup pek çok millet bu topraklara özellikle Akdeniz ve Karadeniz başta olmak üzere İstanbul-Antakya-Sinop gibi sahile kıyısı olan şehirlere hâkim olup ticarete aktif rol oynamayı hedeflemişlerdir.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin en etkin dönemlerinde (1176-1237) Anadolu'da İpek Yolu ülkenin dört bir yanına dağılmış, ticaret oldukça parlak bir dönem içerisine girmiştir. O dönemlerde Avrupa ülkelerinin ticari faaliyetleri kaleden kaleye yapılırken, Anadolu topraklarında ticaretin yollarda, kervansaraylarda yapılması, bu ticaret yolları üzerinde 200'e yakın kervansarayın varlığını doğurdu. Kervansarayların aralarındaki mesafe ise deve yürüyüşüyle 7-8 saat, yani 35-40 km olmuştur. Kimi bölgelerde bu mesafenin daha da azaldığı bilinmektedir. Sivas'la Kayseri arasında 24 kervansaray bulunması bu duruma örnek teşkil etmektedir (Acun, 2007, s, 15).

İpek Yolu, Anadolu'da üç koldan ilerlemekteydi; Güney yönde ilerleyen kol, Cizre, Hasankeyf güzergâhında ilerlerken, Orta kol; Doğubayazıt, Erzurum, Erzincan, Sivas kuzeyde de Kars, Trabzon şehirlerinden ilerlemekteydi. Anadolu Selçuklu çağında kuzeyden ilerleyen kol Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya, Sinop ve Kastamonu güzergâhından Karadeniz limanlarına (Ünel, 2010, s, 132,142) ulaşmaktaydı. Karadeniz liman kentlerinden en mühimi olan Trabzon limanı, İpek Yolu ticaretinde oldukça verimli bir rol oynamıştır. Karadeniz sahillerinden başlayıp Değirmendere vadisi ve Zigana geçidini geride bırakıp Harşit vadisine inerek Gümüşhane'ye varılan yolda Vuvuk geçidini aşır Çoruh havzasına ulaşılmış hemen akabinde Kop Dağı geçidinden Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşılarak İran' a kadar ilerleyen yol (Koday, 1999, s, 488) Trabzon limanının ehemmiyetini ortaya koymaktadır. Doğu Anadolu Bölgesi'ni Erzurum- Aşkale, Bayburt üzerinden Trabzon limanına ulaşılmıştır. (Doğanay & Çavuş, 2011, s, 653,655) Milletlerarası transit bir liman olan Trabzon limanı, Suriye'den gelen ürünlerin, Kafkasya ve Rusya'ya denizyolu vasıtasıyla aktarılmasında önemli bir etkiye sahip olmuştur. (Tekindağ, 1979, s, 456) Sinop ve Samsun limanları da ticarete aktif roller

oynamıştır. Güney yönde ilerleyen kol ise Bitlis, Malatya, Kayseri, Kırşehir, Konya, Isparta, Antalya şehirlerini geçip Akdeniz limanlarına ulaşmaktaydı. (Günel, 2010, s, 150) Akdeniz kıyılarında bulunan Antalya ve Alanya limanları tarih boyunca ticaretin seyrine mühim etkiler katan limanlar niteliğinde olmuştur. (Darkot, 1978, s, 460) Bilhassa Selçuklu devleti yönetiminde verimliliği arttırılıp ön planda tutulmuştur. Selçuklu devleti, bu limanlar vasıtasıyla çıkış noktası Erzurum olan Erzincan-Sivas-Aksaray güzergâhını izleyerek başkent Konya güzergâhından Akdeniz kıyısına erişmiştir. (Tütengil, 1961, s, 15) Güney yönde ilerleyen kolun hudut noktası ise günümüzde Denizli vilayeti mevcudiyetinde bulunan Akhan'dı. Akhan'dan çıkan kervanlar 20-30 kilometrenin akabinde Menderes Nehri'ne, bu nehirden de Ege sahillerine erişiyorlardı. İpek Yolu, Anadolu Selçuklu çağında doğu-batı, kuzey-güney yönünde Anadolu'yu hiçbir ülkenin sahip olmadığı etki ve hâkimiyet sahalarına sahip olup, doğuda Erzurum, Sivas, Kayseri ve Konya'da düğüm oluşturarak kuzeyde Sinop, güneyde Antalya'ya kadar uzanırdı. (Günel, 2010, s, 153) (Harita:1).

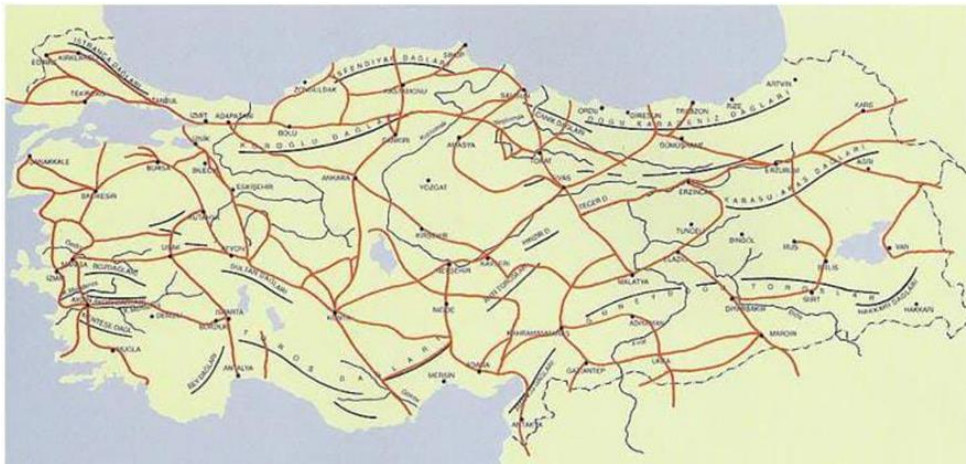
Osmanlı Devleti, Selçukludan miras kalan bu ticari ve askeri yolların hâkimiyetini büyük oranda sağlayıp iyileştirme politikası izlemiştir. Bu bağlamda yollar, Anadolu ve Rumeli topraklarında sağ kol, sol kol ve orta kol olmak üzere üç ana kola ayrılmış ve bunlara bağlı tali yollar şeklinde oluşturulmuştur. Rumeli topraklarında ki sağ kol, İstanbul' dan başlayarak Vize, Kırklareli- Prevadi-Karasu- Babadağı- İshakçı- Akkirman'ı takip ederek Özi üzerinden Kırım topraklarına ulaşır. Orta kol ise İstanbul- Silivri- Edirne- Filibe- Sofya- Niş- Yagodina'yı takiben Belgrad'a ulaşır. Sol kola bakacak olursak, İstanbul- Tekirdağ- Malkara- Firecik- Dimetoka- Gümilcine- Pravişte- Lanzaka- Selanik- İzdin-Livadya üzerinden İstefe'ye varmaktadır. Anadolu topraklarında ise sağ kol güzergâhı şu şekildedir: Üsküdar- Gebze- Eskişehir- Akşehir- Konya -Adana- Antakya yolunu takiben Halep üzerinden Şam' a buradan da Mekke- Medine ve Mısır şehrine ulaşılmaktaydı. Üsküdar'dan başlayan orta kol, Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbakır- Nusaybin- Musul- Kerkük- Bağdat ve Basra'da son bulur. Sol kol ise; Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Lâdik- Niksar- Karahisar-ı Şarki- Kelkit- Aşkale- Erzurum üzerinden Hasankale'ye ulaşır. Hasankale'den sonra iki kola yarılan bir tali yol söz konusudur. Bu yollardan biri Kars- Tiflis'de diğeri ise Kars- Revan- Hoy üzerinden Tebriz'de son bulur. (Polat, 2015, s, 75).



Harita 3. XIII. Yüzyılda Anadolu'da Ticaret Yolları (Tuncer, 2007, s, 28).



Harita 4. Anadolu'nun Önemli Yollar (Bektaş, 1999, s, 46).



Harita 5. Anadolu'nun Önemli Yol Ağlarını Gösteren Harita (Bektaş, 1999, s, 37).

Malatya-Hekimhan Arasındaki İpek Yolu

İlk çağlardan itibaren birçok medeniyetin yaşam merkezi olan Malatya, Doğu Anadolu Bölgesi'nde Yukarı Fırat havzasında konumlanmaktadır. İl, doğuda Elâziğ ve Diyarbakır, güneyde Adıyaman, batıda Kahramanmaraş, kuzeyde Sivas ve Erzincan şehirleri ile komşudur. Malatya 12.313 km² yüzölçümüne sahiptir. Şehir sırasıyla Hitit, Roma, Bizans, Abbasi, Selçuklu ve Osmanlı devletleri arasında zaman içerisinde hâkimiyet değiştirmiş ve yıkılıp yeniden inşa edilerek günümüze kadar gelmiştir. Bölgenin önemli ticaret yolları üzerinde bulunmasından dolayı sıklıkla iki devlet arasında çekişmelere neden olmuştur (Göğebakan, 2003, s, 460,463) Malatya sınırları içerisinde yapılan araştırmalarda farklı kültür ve medeniyetlere ait izlere rastlanarak bölgenin eski dönemlerden itibaren yerleşim yeri olarak kullanıldığını söyleyebiliriz. Malatya şehrinin günümüzde merkeze bağlı 13 ilçesi mevcut olup bunlar; Akçadağ, Arapgir, Arguvan, Battalgazi, Darende, Doğanşehir, Doğanşol, Hekimhan, Kale, Kuluncak, Pütürge, Yazihan ve Yeşilyurt'tur. Malatya, Anadolu ticaret yolları için âdeta bir kavşak olmuştur. Kuzey- güney ve doğu-batı ticaret yollarının kesişim noktasıdır. Malatya'dan civar illere, Malatya- Elbistan güzergâhı, Malatya-Sivas güzergâhı, Malatya-Divriği güzergâhı, Malatya-Harpur güzergâhı, Malatya-Harpur güzergâhı, Malatya-Adıyaman güzergâhı olmak üzere altı farklı kervan yolu tespit edilmiştir. (Aytaç, 2013, s, 23).



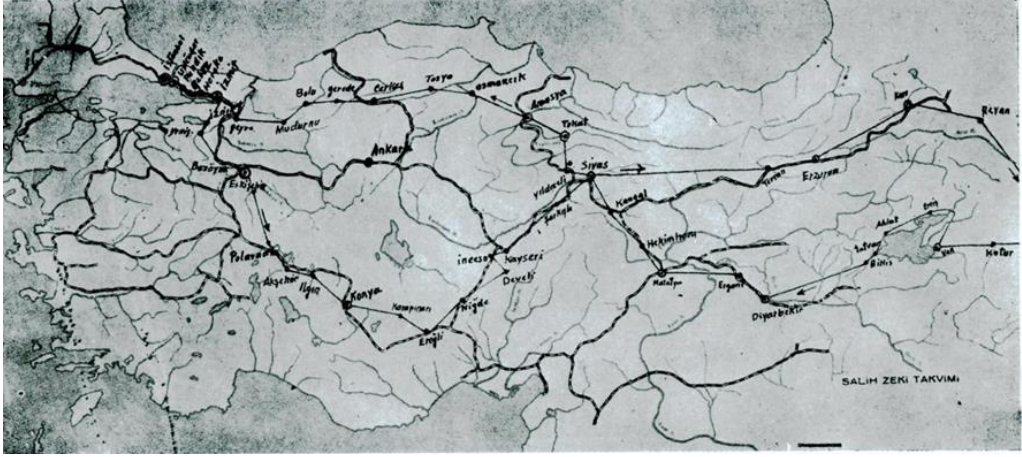
Harita 6. Malatya Kervan Yolları (Aytaç, 1998, s, 17).

İpek yolu güzergâhı, sadece ticari potansiyelle sınırlandırılmayacak kadar verimli, çok bileşenli bir yapıya sahip olmuştur. Malatya ile Sivas arasında bulunan tarihi ipek yolu, Osmanlı yol sisteminde Orta Kol (Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- (Alacahan, Hasan

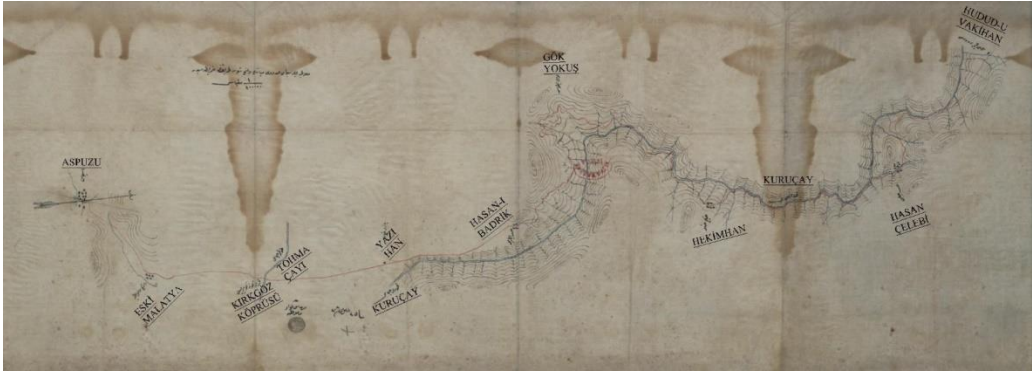
Çelebi, Hekimhan) Malatya- Harput- Diyarbakır- Musul- Bağdat) geçmekte olup doğu ile batı arasında ulaşımın yanı sıra ticaret ve haberleşmeyi de kullanılmıştır. Bu güzergâhın tarihin ilk dönemlerinden itibaren gerek ticari gerek ise askeri bağlamda aktif bir rol oynadığını Evliya Çelebi başta olmak üzere farklı kaynaklarda da bahsi geçmektedir. Evliya Çelebi seyahatnamesinde, 1065 tarihinde Melek Ahmet Paşa öncülüğünde Üsküdar'dan Van istikametine gidilirken bu yolun kullanıldığından bahsedilmektedir. Alacahan'ı geçip Hasan Çelebi'ye gelen Evliya Çelebi buradan Çökeç köyüne geçip bir müddet dinlendikten sonra Hekimhan, Hasan Badrak (Fethiye Köyü) güzergâhından Malatya'ya vardıklarından bahsetmiştir (Çelebi, 2001, s, 10,11). Bu yol ağı Roma, Selçuklu, Osmanlı devirlerin de askeri ve ticari amaçlar için kullanılmaktaydı. Osmanlılar döneminde bu güzergâh doğu seferi için ordunun temel ulaşım ağını oluşturmuştur. Sultan IV. Murad'ın, ordusu ile Revan ve Bağdat seferlerinde Anadolu orta kol güzergâhının kullandığı bilinmektedir. Bağdat seferinde, Halep'e kadar sağ kol kullanılmaktayken Halep'in ardından Diyarbakır'a geçilerek orta kol güzergâhından devam edilmektedir. Revan seferi dönüş yolunda da orta kol güzergâhı kullanılmıştır (Harita 5). Osmanlı ordusu, Revan Seferi dönüşünde Murad suyu menziline geçerek Malatya menziline ulaşmış, 5 saat sonra Tokmak Suyu adlı nehirden 25 gözlü köprü kullanılarak (Sahillioğlu,1965, s. 3,4) Hasan Batrik menziline varılmıştır. Kesik köprü menzili geçilip Hekimhan'ı menziline ulaşılarak 5 saat süren yolculuğun akabinde Hasan Çelebi menziline, takiben yine 5 saat sonra Alacahisar (Alacahan) derbendine vardığından bahsedilmektedir (Polat,1999, s, 42,43).

Sefer öncesi güzergâh üzerinde bulunan viran halde ki menzil ve köprülerin onarımlarının yapıldığı bilinmektedir (Paşa, 2006, s, 85,88). Hekimhan'da bulunan Köprülü Mehmed Paşa Camii'nin kuzey giriş kapısının üzerindeki mevcut kitabeden, Osmanlı döneminde tahakkuk eden yapılanmanın 1071/1660 yılında başladığını, 1072/1661 tarihinde sona erdiğini öğrenmekteyiz (Özkul Fındık, 2006, s, 91,99). Bu yapılanma geniş kapsamlı olup harap olmuş tüm yapıların onarımı söz konusudur. Bu dönemde Malatya'dan Sivas'a uzanan yol güzergâhı şu şekildeydi; Eski Malatya'dan başlayan yol Karlık mevkiini takiben Çingene Hanı'nı geçip Tokma Çayı üzerinde konumlanan Kırkgöz Köprüsüne ulaşır. Bu nokta da iki kola ayrılan yolun bir kolu Arguvan ve Arapkir'e giderken diğer kol Hekimhan'a ayrılır (Aytaç,1998, s, 17). Bu mevkiiden sonra Yazıhan'a ulaşıp Hasan Badrik mevkiine varılır, Gök Yokuş geçildikten sonra Hekimhan'a akabinde Kuruçay mevki geçilip Hasan Çelebiye uzanan yol Alacahan, üzerinden Sivas'a ulaşmaktaydı (Harita 6).

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Malatya- Sivas yol güzergâhı üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde birtakım değişiklikler söz konusu olmuştur. 1973 yılında Sivas Taşlıdere-Ulaş yolunun yapımı ve Çayırağzı Köprüsü'nün inşası ile Eski Malatya yolu ana güzergâh olmaktan çıkarılıp 1977 yılına kadar tali yol güzergâhı olarak kullanılırken 1983 yılında tamamen yol ağından çıkarılmıştır. Dolayısıyla bu yol güzergâhı zaman içerisinde eski önemini yitirmiştir (Topçu, 2018, s, 777).



Harita 7. IV. Sultan Murat'ın Revan Seferi Gidiş ve Dönüşü Takip Ettiği Yol (Ünver, 1956, s, 577).



Harita 8. Malatya-Hekimhan Arası Tarihi Yol Ağı (Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivi, HRT.h./2511.)

Malatya-Hekimhan Yol Ağı Üzerinde Yer Alan Su Yapıları

Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan Hekimhan Doğu Anadolu bölgesinin Yukarı Fırat mevkiinde konumlanmaktadır. Coğrafi açıdan dağlık ve engebeli bir yerleşime sahip olan ilçenin doğusunda Arguvan, batısında Kuluncak ve Darende, kuzeyinde Kangal, güneyinde ise Yazihan ve Akçadağ ilçeleri bulunmaktadır. MÖ II. yüzyıl ila MS XIV. yüzyıllarda ticari ve askeri amaçlarla yoğun bir şekilde kullanılmış olan ilçe; Hitit, Asur, Urartu, Med, Pers, Roma ve Bizans devletleri hâkimiyetlerinden sonra 1071 Malazgirt zaferi neticesinde Selçuklu Devleti hâkimiyetine girmiştir. İlçeye ait en eski tarihi kayıt ise I. Gıyasettin Keyhüsrev'in oğlu Anadolu Selçuklu Sultanı I. İzzettin Keykavus'un (1219-1237) desteği ile Malatyalı ünlü Doktor Ebu Salim bin Ebu'l Hasan El-Malatî tarafından inşa edilen Hekim Hanı'nın (Taşhan) Ermenice, Arapça ve Süryanice olmak üzere üç farklı dilde yazılmış inşa kitabesidir. Nitekim bu yapı zaman içerisinde ilçeye adını vermiştir. Bu yapının yanı sıra bölgede yapılan detaylı incelemeler neticesinde Hekimhan ve çevresinde tarih öncesi devirlerden beri yerleşim ve kültür izlerinin varlığı saptanmıştır (Oğuz, 1985, s, 122). Tarihi ipek yolunun bir kolunun buradan geçmesi bölge üzerinde önemli yapıları beraberinde getirmiştir. Tüccarların konaklaması için yapılmış

olan han kalıntılarının tespit edilmiş olması bölgenin her dönem kullanılan önemli bir yol ağı olduğunu göstermektedir (Darkot, 1977, s, 229,232). İlçe Selçuklu hâkimiyetinin ardından Osmanlı hâkimiyetine girmiştir ve yerleşim yeri olarak en fazla gelişimi bu dönemde yaşamıştır. Osmanlı Devleti sadrazamlarından olan Köprülü Mehmet Paşa 1656-1661 yılları arasında bu bölgede bir iskân politikası gerçekleştirmiş olup Hekimhan bulunan viran haldeki Selçuklu hanını onartmış, cami, dükkân, hamam ve palanka inşa ettirerek bir derbent oluşturmuş olup civar ilçelerden Türkmenleri de yerleştirerek meskûn hale getirmiştir (Aksüt, 1998, s, 5,10).

Evliya Çelebi H.1065'de (M.1655) Melek Ahmet Paşa komutasındaki ordu ile Van istikametine ilerlerken Sivas-Malatya yolunun kullanıldığını ifade ederek, yol üzerinde gördüklerini aktarmıştır. Alacahan derbendinden sonra konaklanan Hasan Çelebi karyesinde üç yüz hane, bir cami ve bir hanın varlığı ve halkının şahseven Türkmenler olduğunu belirtir. Çökeç karyesinde konaklanmış ardından Hekimhan' a varılarak Hekimhan'da Köprülü Mehmed Paşanın bayındırlık faaliyetlerini detayları ile anlatmış. H.1065 (M.1655) tarihlerinde Hekimhan'da mevcut bir kale ve bir cephaneliğin olduğunu, üç yüz asker ve kale dizdarının görevlerinin, Malatya-Ulaş arasında yolcuların güvenliklerinden sorumlu olduklarını belirtir. Bunların yanı sıra bir adet cami, hamam ve yüz adet dükkânın gün geçtikçe kasabayı geliştirdiğinden bahsetmiştir (Çelebi, 2020, s, 10,15).

1842 yılında Hekimhan"a bağlı; Orhan Köyü, Sarı Kız Köyü (Çatal Pınar), Nâhiyât, Sazlu, Çaruk Pınar, Salıcak, Budaklı, Çırzi, Güvenç, Cüzüngüt (Güzelyurt), Koca Özü, Girmana (Kirmânlı), Köse Hasan, Himmetger ve Eyne Veli, Yağmurlu Ağca, Mihmanlı (Akçadağ yakını), Eğin (Akçadağ dâhilinde), Hasan Çelebi, Sultan Hanı, Hamzalı, Ardahan (Beykent), Zorluca Han, Yenice mezarası, Rizvani mezarası, Ördeklüce mezarası, Arudı mezarası, Deveci mezarası, Kilisecik mezarasının bulunduğu görülmektedir (Baş, 2016, s, 13-40).

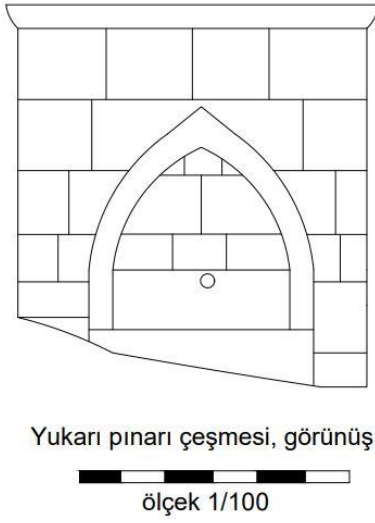
Diyarbakır vilayeti, Malatya Sancağı Akçadağ Nahiyesine bağlı köy olan Hekimhan, 18 Haziran 1921 yılında TBMM'nin 1. Dönem 39. İçtimada görüşülerek, 1 Temmuz 1921 yılında geçerli, Hasançelebi ve Gelengeç bucakları birleştirilmiş olup merkezi Hekimhan Kasabası olmak üzere ilçe statüsü kazanmıştır.

Yapılan saha çalışması neticesinde Malatya-Hekimhan tarihi ipek yolu güzergâhı üzerinde inşa edilmiş olan beş çeşme, iki köprü ve bir hamam tespit edilerek bu çalışmanın konusunu oluşturmuştur.

Yukarı Pınar Çeşmesi

Hekimhan ilçe merkezinde İnönü Caddesi Şehit Fethi Akyüz mahallesinde güneydoğudan kuzey batı istikametine doğru meyilli bir alanda yer almaktadır. Tek cepheli, bağımsız çeşmeler grubuna girmektedir (Plan1). Dikey dikdörtgen forma sahip çeşme düz damlı, sivri kemerli, kesme taştan inşa edilmiştir. Çeşme nişi sivri kemer formuna sahiptir ve kesme taş ayaklar üzerine

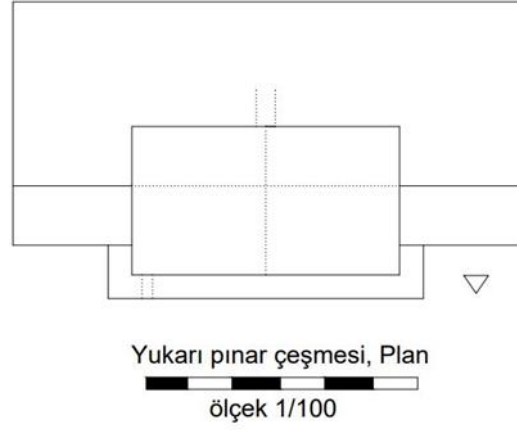
oturmaktadır (Resim 1). Çeşmenin batı ve doğu kemer ayaklarının önüne yerleştirilen dinlenme sekilerinin gün yol yapımı sırasında oluşan kotun altında kaldığı görülmektedir. Yapının dikdörtgen forma sahip teknesi bulunmakta olup bir kısmı yol ile bütünleşmiş durumdadır. Çeşmenin sivri kimeri üzerinde dört satırlık inşa kitabesi yer almaktadır. Bu kitabeye göre yapı Miladi 1803 yılında inşa edilmiştir. Taşa oyularak yazılan kitabeldeki ifadeler şu şekildedir; " ...zuhrun neydi bu hasreden oldu. İçeler cam duttular ellerinde birkaç fırlatsın aşk olan rehberi Şad olundu ervah geçen teşnelere veşrebu Elhamdülillah ...tarihle sene 1218 (M.1803) tezyin etti 5 C (Cemaziyelahir)" (Özkul Fındık, 2006, s, 105). Yüzü doğuya çevrilmiş olarak yapılan çeşme yol yapımı sırasında 5 metre ileriye taşınarak yüzü kuzey yönüne çevrilmiştir.



Çizim 1- Foto. 1. Yukarı Pınar Çeşmesi Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



Foto. 2. Yukarı Pınar Çeşme Kitabesi (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



Plan 1. Yukarı Pınar Çeşme Planı (N.,Özkul Fındık'tan İşlenerek, 2016).

Gariboğlu Çeşmesi

Hekimhan ilçe merkezinde Çarşı Mahallesi Kaya apartmanı önünde yer almaktadır. Tek cepheli bağımsız çeşmeler grubuna girmektedir (Plan 2). Çeşme dikeyde dikdörtgen forma sahiptir. Düzgün kesme taştan inşa edilen yapı sivri kemerli olup düz dam ile sonlandırılmıştır. Sivri kemerli niş etrafı profilli silmeler ile süslenmiş olup blok ayaklar üzerine oturmaktadır. Sivri kemerin doğusunda altı satırlık taşta işlenmiş büyük oranda tahribata uğramış, okunması oldukça zor bir kitabe bulunmaktadır. Çeşme kitabesine göre Miladi 1862 yılında inşa edilmiştir. Çeşmenin kitabesi okunduğu kadarıyla şu şekildedir;

"onda yad eyledi

....Muhammed adı ile yad eyledi

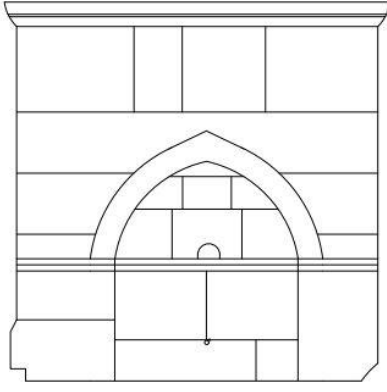
....zadenin lütfu inayeti ile ezdiyat eyledi

....ile bu alemi yad eyledi

....revnak-ı sudura yad eyledi

Halled Allahu ... kabra hu sene 1279" (Özkul Fındık, 2006, s, 4).

Sivri kemerin batı köşesinde yine oldukça tahribata uğramış, kazıma tekniği kullanarak yapılmış bir adet rozet motifi yer alırken tam ortasında ise aynı teknikle geometrik ve bitkisel süslemeler yapılmıştır. Niş içerisinde tam orta ekseninde profilli silmelerin üzerinde bir adet tas nişi yerleştirilmiş olup aynı eksenin tam ortasında ise biri günümüzde yapılmış diğeri çeşmenin orijinal oluşu üzere iki adet daire formunda su lüleleri mevcuttur. Yapıda bir tekne bulunmaktadır fakat yapılan yol çalışması neticesinde kot farkından dolayı yolun alt kısmında kalmıştır. Yapının doğu ve batı cephelerinde dinlenme sekileri mevcut olup doğu cephedeki seki yol altında kalmıştır.



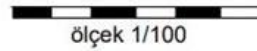
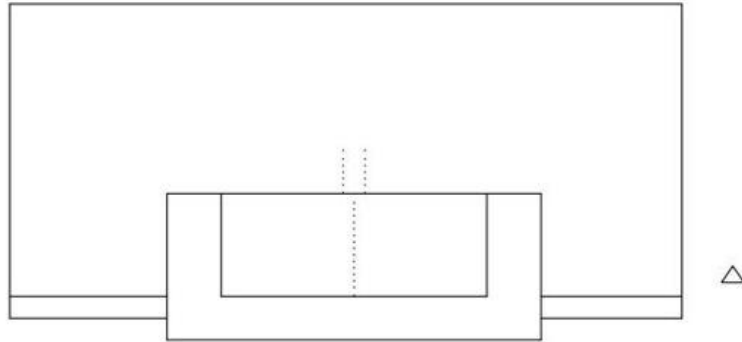
Garipoğlu çeşmesi, görünüş



Çizim 2- Foto. 3. Garipoğlu Çeşmesi Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



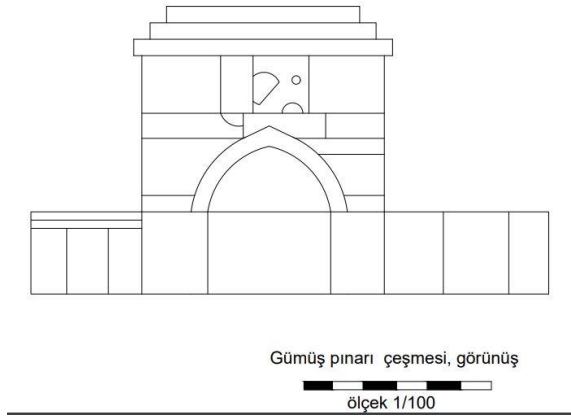
Foto. 4. Garipoğlu Çeşme Kitabesi (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



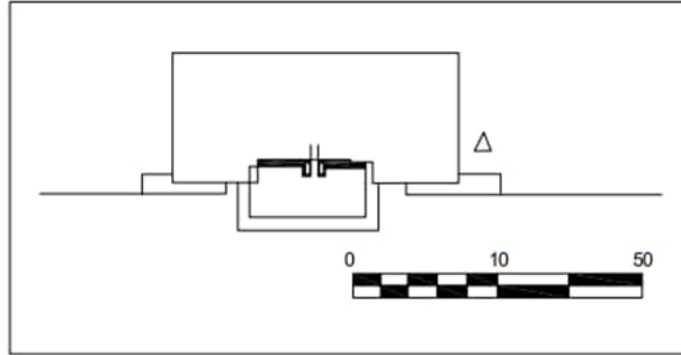
Plan 2. Garipoğlu Çeşme Planı (N. Özkul Fındık'tan İşlenerek, 2016).

Gümüş Pınar Çeşmesi

Hekimhan ilçesi Gümüş Pınarı mahallesinde yer almaktadır. Tek cepheli bağımsız çeşmeler grubuna girmektedir (Plan 3). Dikdörtgen forma sahip olan çeşmenin üst örtüsü üç kademeli bir sanduka görünümünde olup kesme taştan inşa edilmiştir. Çeşme sivri kemerli olup niş kemeri üzerinde kitabesi bulunmaktadır. Kitabe yerinden söküldüğü için yapım tarihi ve banisi hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Hareketli bir cepheye sahip olan yapının cephe kompozisyonunda herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır.



Çizim 3- Foto. 5. Gümüş Pınar Çeşmesi Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



Plan 3. Gümüş Pınar Çeşme Planı (N. Özkul Fındık'tan İşlenerek, 2016).

Dutluk Pınar Çeşmesi

Hekimhan'da yer alan çeşmeler arasında en eski kitabeye sahip çeşme eski Malatya- Hekimhan yol ağı üzerinde Gafle Gediği mevkinde yer almakta olup ana yolun batısında yol seviyesinin altında kalan arazi üzerine, dut ağacı yanında konumlanmaktadır. Doğu- batı yönünde uzanmış yapının ön cephe yüzü doğu yönünde inşa edilmiştir. Düzgün kesme taştan inşa edilmiş olan çeşme tek cepheli bağımsız çeşmeler grubuna girmektedir (Plan 4). Yatayda dikdörtgen forma sahip olan çeşme basık kemerlidir ve kemerin hemen üzerinde dört satırlık inşa kitabesi mevcuttur.

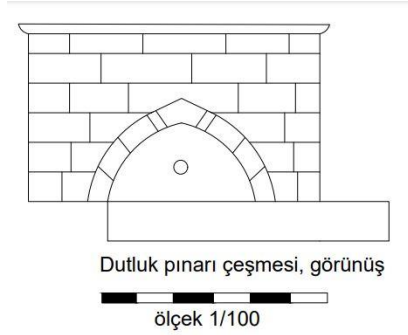
"1071 'de yaptırdı çeşmeyi Hasan Ağa

1155 tamir eyledi Salih Ağa

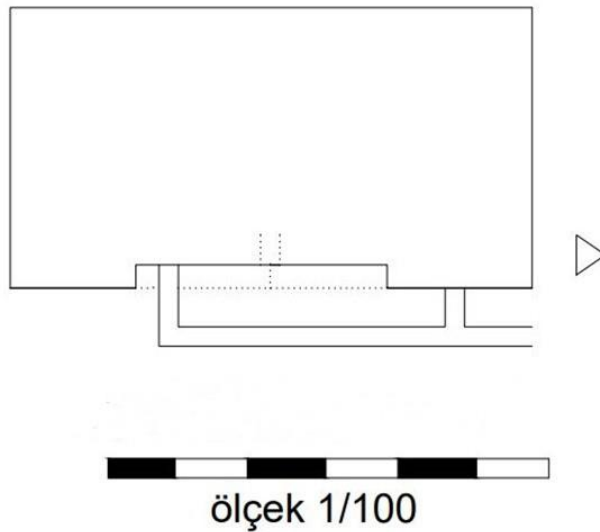
.... olup Osman ...iken

.....iken ... İsmail" (Fındık ,2006:7)

Kitabeye göre çeşmenin Miladi 1660 tarihinde Hasan Ağa tarafından yaptırılmış olup Salih Ağa tarafından Miladi 1742 tarihinde onarılmıştır. Çeşmede iki adet dinlenme taşı inşa edilmiştir. Güneydoğu yönündeki dinlenme taşı yapının önünde yer alan onarım sırasında yapılan teknenin altında kalmıştır. Kuzeydoğu yönündeki tekne taşı ise kısmen mevcuttur. Tekne tamamen beton sıva ile yenilenecek orijinalliğini kaybetmiştir. Yapı süsleme ve bezeme açısından oldukça yalın bir görünüme sahiptir. Düz dam ile sonlanan yapı oldukça âtıl bırakılmış üst kısımda yer alan kesme taşlar dökülmeye başlamıştır. Çeşme cephesine boyalar ile yazı yazılarak tahribata uğramış, yazıların bir kısmını kapatmak için yapılmış badana işlemi çeşmenin orijinal cephe görünümünü kaybetmesine neden olmuştur.



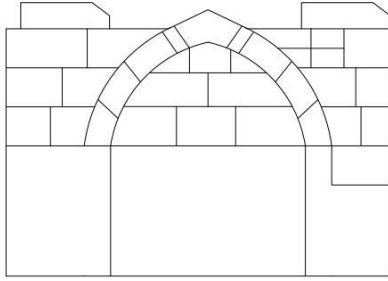
Çizim 4- Foto 6. Dutluk Pınar Çeşmesi Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN, 2023)



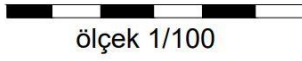
Plan 4. Dutluk Pınar Çeşme Planı (N. Özkul Fındık'tan İşlenerek, 2016).

Kale Kapısı Çeşmesi

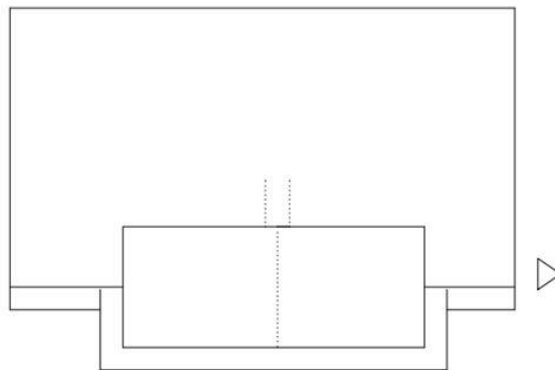
Yapı Hekimhan merkezde Taşhan mahallesinde evlerin arasında yer almaktadır. Tek cepheli bağımsız plan tipine sahip çeşme (Plan 5) düzgün kesme taştan inşa edilmiştir. Sivri kemerli yapının üst örtüsü deformasyona uğrayarak taşları dökülmeye başlamıştır. Yapının üzerinde herhangi bir kitabe mevcut olmadığı için tarihi ve banisi hakkında kesin bilgilere ulaşılamıyor ancak bölge halkından edinilen bilgilere göre çeşme, mevcut han, hamam, cami ile beraber evleri de kapsayan kale kapısının doğusuna inşa edilmiştir. Bahsi geçen kaleye dair günümüzde herhangi bir inşa kalıntı mevcut değildir. Yapının teknesi ve dinlenme sekileri kot farkından dolayı yol seviyesi altında kalmış. Yapı oldukça sade inşa edilmiş olup süsleme ve bezemem öğelerine yer verilmemiştir. İlçe merkezinde yer almasına rağmen atıl kalmış bir çeşmedir.



Kale kapısı çeşmesi, görünüş



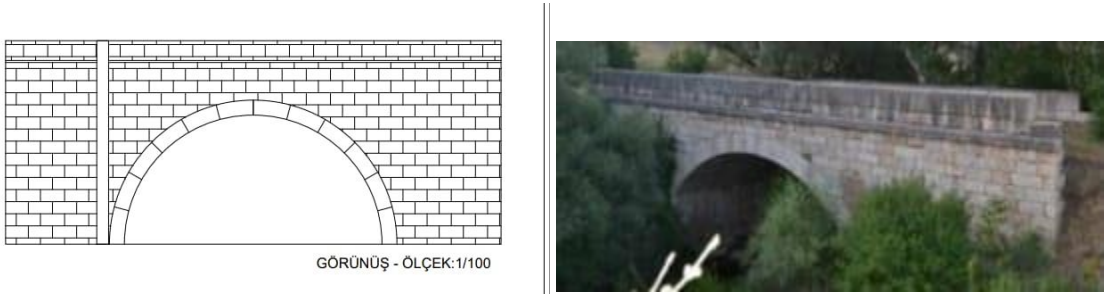
Çizim 5- Foto 7. Kale Kapısı Çeşmesi Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



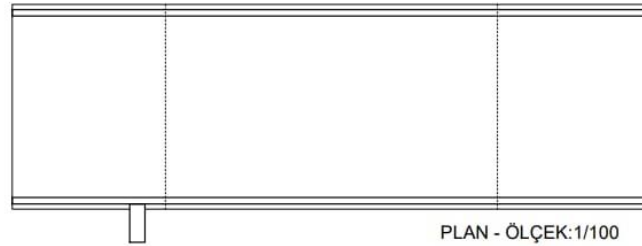
Plan 5. Kale Kapısı Çeşme Planı (N. Özkul Fındık'tan İşlenerek, 2016)

Höyük Deresi Köprüsü

Malatya- Sivas karayolunun kuzeybatısında tarihi ipek yolu üzerinde yer alan köprü Hasan Çelebi mahallesi Höyük Deresi mevkiinde bulunmaktadır. Düzgün kesme taştan inşa edilmiştir. Kemerli ve tek gözlü olan köprü 3.50 m. genişliğine sahip olup kilit taşı hizasına kadar 4.10 m. yüksekliğindedir. Kilit taşı altında yan korkulukların üst seviyesine kadar 1.65m mesafe söz konusudur. Köprü'nün üzerinde yer alan tabliyenin iki yanına kesme taş malzemedan korkuluk inşa edilmiştir. Kesme taş örgünün bitiminde köprü'nün kemer yanlarında moloz taş malzeme kullanılmıştır. (Malatya Envanter Kayıtları, Malatya Belediyesi: 434) Arapgir Yusuf Kâmil Paşa Köprüsü (1858-1859), Arapgir Vavilik Köprüsü (19. yüzyıl) gibi tarihi belirlenmiş köprüleri incelediğimizde malzeme ve teknik benzerlikler göz önüne alınarak Höyük Deresi Köprüsü'nün inşa süreci açısından Geç Osmanlı Dönemi içerisinde tarihlendirebiliriz.



Çizim 6- Foto 8. Höyük Deresi Köprüsü Cephe Çizim ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)



Plan 6. Höyük Deresi Köprüsü Planı (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)

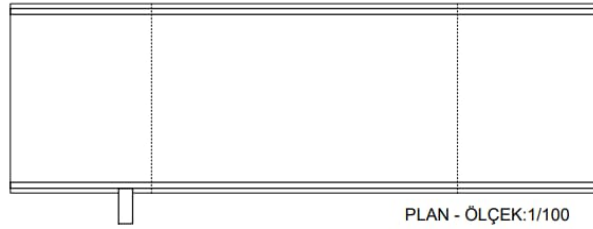
Halil Rıfat Paşa Köprüsü

Köprü, Yeşilkale Köyü'nün Kötünün Hanı mevkiinde konumlanmaktadır. Yapıda kesme taş malzeme kullanılmıştır. Yolun altından geçen derenin yapısı gereği köprü kemerleri çapraz biçimde şekillenmiştir. Köprü'nün kuzeybatı yönünde bulunan istinat duvarı kemer boyunca yükselmektedir. Aynı kemerin alt kısmında kemer altlığını oluşturan bir adet selyaran bulunmaktadır. Tek gözlü olan köprü 3.80 m genişliğine sahip olup kilit taşı hizasına kadar 4.15 m yüksekliğindedir. Kilit taşı altından

yan korkulukların üst seviyesine kadar olan mesafe 1.75 m ölçüsündedir. Köprü 10.50 m uzunluğunda birbirine çapraz duran iki ayak üzerinde yükselmektedir. Kemerlerin bindiği ayaklar 1.20 m. yüksekliğindedir. Ayaklar üzerine çapraz olarak giden 15 adet kemer yerleştirilerek köprü inşa edilmiştir. Köprünün her iki tarafında istinat duvarları oluşturularak köprünün ve yolun sağlam olması gerçekleştirilmiştir. (Malatya Envanter Kayıtları, Malatya Belediyesi: 430) Arapgir Yusuf Kâmil Paşa Köprüsü (1858-1859), Arapgir Vavilik Köprüsü (19. yüzyıl) gibi tarihi belirlenmiş köprüleri incelediğimizde malzeme ve teknik benzerlikler göz önüne alınarak Halil Rıfat Paşa Köprüsünün inşaa süreci açısından Geç Osmanlı Dönemi içerisinde tarihlendirebiliriz.



Çizim 7- Foto. 9. Halil Rıfat Paşa Köprüsü Cephe Çizimi ve Görünümü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)

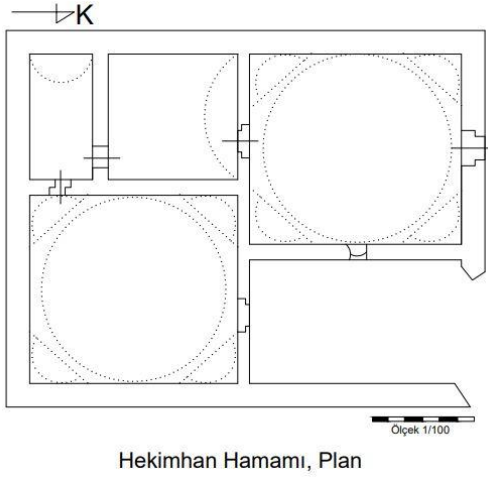


Plan 7. Halil Rıfat Paşa Köprüsü (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)

Köprülü Mehmed Paşa Hamamı

Yapı Hekimhan ilçe merkezinde yer almaktadır. Taş Han'ın doğu duvarına bitişik güney-kuzey doğrultuda inşa edilmiştir (Resim 8). Hamamın doğusunda ise Köprülü Mehmed Paşa Cami konumlanmıştır. Hamam kare sıcaklıklı, tek halvetli plan tipine sahiptir. Hekim Han'ın hamamı olduğundan dolayı genel plan tipolojilerine sahip değildir.Yapının girişi kuzey cephededir. Girişin güney kısmında, kare planlı, kubbe ile örtülü, kubbede yer alan fil gözü pencerelerle aydınlatılmış soyunmalık bölümü, hemen ardından güneybatı yönünde üstü beşik tonoz ile örtülü iki mekânlı ılıklik gelmektedir. ılıklikın kuzeyinde ise kubbe ile örtülü sıcaklık birimi yer almaktadır. (Plan 8) Sıcaklık biriminin kuzeydoğu bitişiğine inşa edilen odunluk günümüze ulaşmamıştır. Hamam, 2006 yılında Malatya Vakıflar Bölge Müdürlüğü tarafından restore edilmiştir (Aytaç, 2013, s, 237). Malatya ve çevresinde bulunan en eski hamam olması yapıya ayrı bir önem katmaktadır.

Evliya Çelebi seyahatnamesinde tenhalaşmış olan Hekimhan kasabasını canlandırmak amacıyla Köprülü Mehmet Paşa tarafından cami, hamam ve yüz dükkânın yapılmış olduğunu bu yapıların kasabanın ilerlemesinde büyük rol oynadığını beyanetmiş olup hamam hakkında bilgi vermemiştir (Evliya Çelebi Seyahatnamesi, s, 11). Köprülü Mehmed Paşa'nın 1660 tarihli ilgili vakfiyesinde de Hekim Hanı'na (Taşhan) yapılan onarımlardan bahsederken hamam ile ilgili herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir (VGMA, 580:127). Hamamın mevcut ve sağlam olmasından kaynaklı vakfiye ve dönem kaynaklarında herhangi bir bilgi verilmediği düşünülmektedir bundan dolayı yapı, kuvvetle muhtemel 17. yüzyılın ilk yarısında inşa edilmiştir



Plan 8. Köprülü Mehmet Paşa Hamamı Planı

Foto. 10. Hamam güneydoğudan genel

görünüş

(Vakıflar Genel Müdürlüğü'nden İşlenerek, 2016) (E. KÖSEOĞLU AKCAN,2023)

Değerlendirme

Ticaret ilkel zamanlardan beri insanlığın temel olguları arasında yer almıştır. Çin'de keşfedilen, bir sır gibi saklanan ipek, ülkesine önemli ekonomik getiriler sağlamıştır. İpek zamanla İran ve Hindistan başta olmak üzere Anadolu'ya ve oradan da Avrupa'ya ulaşarak tüm dünyayı etkisi altına almış büyük bir ticaret ağı oluşturmuştur. Özellikle Avrupa modasını etkileyen ipekli giysiler statü ve zenginlik göstergesi haline almıştır. Zamanla döviz niteliği kazanan ipek, savaş aletleri, ülke bayrakları, telli çalgılarda da kullanılmıştır. Hiç şüphesiz Anadolu toprakları ipeğin Avrupa'ya ulaşmasında büyük bir rol oynamaktaydı. Ticaretin doğudan-batıya doğru yön kazanması ile Anadolu kilit bölge haline gelmiştir. Selçuklu Devletinin oldukça önem verdiği tarihi yol ağları özellikle Alâeddin Keykubad'ın devleti zenginleştirmek ve orduya hız kazandırmak maksadı ile Karadeniz ve Akdeniz'i birleştirerek askeri- stratejik bir konum sağlamıştır. Anadolu'nun orta kol güzergâhında bulunan Malatya ile Sivas arasında ki tarihi ipek yolu doğu ile batı arasındaki ticaret, ulaşım ve haberleşmeyi sağlaması bakımından büyük önem arz etmiştir. Bir dönem ıssızlaşmış olan tarihi yol ağı Osmanlı himayesinde 17. Yüzyılın ikinci yarısında iskân ve bayındırlık sürecinde tekrar canlandırılıp güvenliği sağlanmış.

Gerek ticari gerek ise askeri amaçlar doğrultusunda var olan yapılar onarımla kullanılabilir duruma getirilirken aynı zamanda ihtiyaca yönelik yapılar inşa edilmiştir.

Çalışma kapsamında yer alan beş çeşme ve bir hamam Hekimhan merkezde yer almakta olup Halil Rifat Paşa Köprüsü Kötünün Hanı mevkiinde, Höyük Deresi Köprüsü ise Höyük Deresi mevkiinde yer almaktadır. Çalışma içerisinde yer alan çeşmelerden Kale Kapısı Çeşmesi ve Gümüş Pınarı Çeşmelerinin üzerinde herhangi bir inşa kitabesi bulunmadığından banisi ve tarihi hakkında bir bilgiye sahip değiliz. Gümüş Pınarı Çeşmesi'nin cephe ve malzeme yapısı ile Hekimhan ve köylerindeki tarihi tespit edilmiş çeşmelerle olan benzerlikten dolayı yapıyı Geç Osmanlı Dönemine tarihlendirebiliriz. Kale Kapısı Çeşmesi'nin Hekimhan Kalesi ile aynı dönemde inşa edilmiş olabileceği düşüncesiyle en erken tarihli çeşmelerden olabilir. En erken tarihli kitabeye sahip yapı ise 1660 senesinde inşa edilen Dutluk Pınarı Çeşmesidir. Çeşmeler tek cepheli, düzgün kesme taş malzemeli ve bağımsız formda inşa edilmiştir. Gümüş Pınarı Çeşmesi arazinin eğiminden kaynaklı iki yandan kısa duvar arasına bağımlı formda inşa edilmiştir. Tarihi yol ağı üzerinde konumlanmış olan çeşmeler cephe kompozisyonuna göre sivri kemerli ve yuvarlak kemerli olmak üzere iki gruba ayrılmıştır. Yukarı Pınar Çeşmesi, Garipoğlu Çeşmesi, Gümüş Pınarı ve Kale Kapısı çeşmeleri sivri kemer formuna sahiptir. Dutluk Pınarı Çeşmesi ise basık, yuvarlak kemerli bir forma sahiptir. Kale Kapısı ve Dutluk Pınarı Çeşmesi yatay dikdörtgen forma sahipken Yukarı Pınar, Gümüş Pınar ve Garipoğlu çeşmeleri dikey dikdörtgen formda inşa edilmiştir. Çeşmelerin üst örtüleri düz damlı inşa edilmiştir. Gümüş Pınarı Çeşmesi üst örtüsü ise üç kademeli lahit forma sahiptir. Çeşmeler içerisinde lüle taşı orijinal olan tek çeşme Gümüş Pınarı Çeşmesi olup diğer çeşmelerin lüle taşlarının orijinal olmadığı yapılan çalışmada anlaşılmaktadır. Garipoğlu Çeşmesi'nde üç kademeli, kemerli bardaklık bulunmakta olup diğer çeşmelerde bu özellik görülmemektedir. Çeşmelerin teknelerinin büyük bir bölümü kot farkı nedeniyle yolun alt kısmında kalmıştır. Yukarı Pınar Çeşmesi'nin teknesi diğer çeşmelere göre sağlam ve yüksektir. Çeşmelerde yer alan taş bloktan yapılmış dinlenme sekileri de kot farkı sebebiyle büyük oranda tahribata uğramıştır. Yapıların cephesinde bezeme ve süsleme unsurları oldukça azdır. Çalışma içerisinde yer alan Garipoğlu Çeşmesinin diğer çeşmelere nazaran daha bezemeli olduğu anlaşılmıştır. Çeşmenin genel olarak süsleme kompozisyonu incelendiğinde, kemer köşelerinde taşra üslubu ile ele alınmış kabara, ay ve yıldız motifleri bulunmaktadır. Tarihi yol ağı üzerinde yer alan çeşmeler sivri kemerli nişleri, kitabe, tekne ve teknenin iki yanında konumlanmış oturma sekileri ile İstanbul'da 15. Yüzyılda başlayıp 16. Yüzyılda devam eden karakteristik özelliklere sahip Klasik Osmanlı Çeşme biçimine sahipti (Fındık, 2006, s, 115). 17. yüzyılda geldiğinde İstanbul'da bu şemaya silmeli çerçeveler eklenerek Bostancı Çatal Çeşmesi (1550), Rüstem Paşa Çeşmesi (1554), Mehmed Paşa Çeşmesi (1570) gibi daha abidevi bir forma sahip çeşmeler inşa edilmiştir. Çalışma konusu içerisinde yer alan tarihi ipek yolu üzerinde bulunan su yapılarından biri de köprülerdir.

Nehir, vadi ve dere yatakları gibi fiziksel engellerin daha kolay bir şekilde aşılmasını sağlayan köprüler, tarih boyunca insanlara ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Höyük Deresi Köprüsü ve Halil Rıfat Paşa Köprüsü tek kemer gözlü köprü tipolojisine girmekte olup düzgün kesme taştan inşa edilmiştir. Höyük Deresi ve Halil Rıfat Paşa Köprülerinin korkuluk kısımları mevcuttur. Köprülerde yer alan korkuluk kısmı dikdörtgen formlu blok taşlar şeklinde tempan duvarın üzerinde yer almaktadır. Selyaranlar, köprülerin menba kısmında ayakların sudan etkilenmemesi için yapılan mimari elemanlardır. Halil Rıfat Paşa Köprüsünde kemer altlığını oluşturan bir adet selyaran bulunmaktadır. Çalışma konumuz içerisinde yer alan köprüler süsleme ve bezeme açısından incelendiğinde oldukça sade bir yapıya sahip oldukları tespit edilmiştir. Bu durumun oluşmasında ki en büyük etki ise köprülerin tarihi yol güzergâhı üzerinde inşa edilmesinden dolayı daha çok işlevsel açıdan ön planda tutulmasından kaynaklanmaktadır. Köprüler üzerinde inşa ve onarım kitabelerine rastlanılmamıştır ancak Arapgir Yusuf Kâmil Paşa Köprüsü (1858-1859), Arapgir Vavilik Köprüsü (19. yüzyıl) gibi tarihi belirlenmiş köprüleri incelediğimizde malzeme ve teknik benzerlikler göz önüne alınarak Halil Rıfat Paşa Köprüsü ve Höyük Deresi Köprülerini inşa süreci açısından Geç Osmanlı Dönemi içerisinde tarihlendirebiliriz. Anadolu'da farklı dönemlerde inşa edilmiş tek gözlü köprüler arasında ise Bursa Irgandı Köprüsü (M.1441), Bursa- Mudanya yolunda Geçit Köprü (Osmanlı Dönemi), Bitlis Keşiş (Molla Değirmeni) Köprüsü (15.-16. yüzyıl) yer almaktadır.

Çalışma içerisindeki bölgede yapmış olduğumuz araştırmalar neticesinde elde edilen tek hamam olan Köprülü Mehmed Paşa hamamının kitabesi mevcut değildir. Evliya Çelebi, Hekimhan kasabasında mevcut cami, hamam ve yüz dükkânın, kasabayı yeniden canlandırmak amacıyla Köprülü Mehmed Paşa tarafından yaptırılmış olduğuna dair bilgi vererek hamamdan bahsetmemektedir (Çelebi, 2010, s, 5). Köprülü Mehmed Paşa'nın 1660 tarihli ilgili vakfiyesinde, Hekim Hanı'na (Taşhan) yapılan onarımlardan bahsederken hamam ile ilgili herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir (VGMA, 580:127). Bu bilgiler doğrultusunda hamamın, Hekim Han'ı onarımında ve Köprülü Mehmet Paşa'nın bayındırlık faaliyetleri sırasında da mevcut ve sağlam olduğu anlaşılmakta olup yapı, kuvvetle muhtemel 17. yüzyılın ilk yarısında inşa edilmiştir. Hamam kare sıcaklıklı, tek halvetli plan tipine sahip olup genel bir plan tipolojisine sahip değildir (Topçu, 2015, s, 385). Giriş mekânın güneyinde kubbe ile örtülü soyunmalık biriminden üzeri beşik tonoz ile örtülü ılıklik birimine geçilmektedir. ılıklik biriminden üzeri beşik tonoz ile örtülü halvete geçilip kubbe ile örtülü sıcaklık birimi ve buranın kuzeyinde tahribattan kaynaklı üst örtüsü tespit edilemeyen su deposu bulunmaktadır. Yapının kuzeydoğusunda günümüze ulaşamayan odunluk birimi yer alır. Hamamın cepheleri kaba yontu taş ile inşa edilirken iç mekanlar kırma ve moloz taştan inşa edilmiştir. Hamamın genel itibariyle oldukça sade bir yapıda inşa edildiği anlaşılmıştır. Yapı, Malatya ve çevre illerinde bilinen en eski hamam olması açısından oldukça önemlidir. Anadolu'da kare sıcaklığa sahip hamamlar arasında Erzurum Saray Hamamı (1707), Bolu Tabaklar Hamamı (16. yüzyıl) örnek verilebilir (Topçu, 2013, s, 180).

Sonuç

Bu çalışmada, Malatya- Hekimhan arasındaki tarihi ipek yolu güzergâhı üzerinde yer alan su yapıları ele alınmıştır. Yapılan araştırmalar sırasında Türkçe kaynaklar, yabancı kaynaklar, dönem kaynakları, arşiv kaynakları, kitabeler ve vakfiye kayıtlarından faydalanılarak Malatya- Hekimhan arasındaki tarihi yol ağının farklı dönemlerdeki sosyo-ekonomik ve stratejik önemi üzerinde durulmuş olup tarihi ipek yolu güzergâhı Hekimhan- Malatya arasındaki yol ağı üzerinde bulunan Yukarı Pınar Çeşmesi, Garipoğlu Çeşmesi, Gümüş Pınarı Çeşmesi, Dutluk Pınarı Çeşmesi, Kale Kapısı Çeşmesi, Höyük Deresi Köprüsü, Halil Rifat Paşa Köprüsü, Köprülü Mehmet Paşa Hamamı'ndan oluşan su yapıları tek tek incelenmiş ve Türk sanatı açısından dönem özellikleri ile karşılaştırmalı bir biçimde ele alınarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın ana hatlarını oluşturan söz konusu yapılar incelendiğinde, aynı dönem özelliği gösteren diğer yapılar ile karşılaştırılıp Geç Osmanlı Dönemine tarihlendikleri anlaşılmıştır.

Su, insanlığın vazgeçilmez temel ihtiyaçları arasında büyük bir öneme sahiptir. Fonksiyonel bir yapıya sahip olan tarihi yollar üzerinde kervan konaklaması için başta kervansaray olmak üzere hamam, köprü ve çeşmeler inşa edilmiştir. Hekimhan coğrafyası Osmanlı himayesinden önce uzun bir dönem oldukça ıssız, eşkiya saldırılarına açık تنها bir mevki niteliği taşımıştır. Ticari amaçlar için yol ağını kullanan kervanlar canlarını ve mallarını korumakta zorlanmışlardır. Malatya- Hekimhan arasındaki tarihi yol ağının hem askeri hem ticari amaca hizmet etmesi yol güvenliğinin en üst seviyeye çekilmesini ve güzergâh üzerinde yapılaşmayı sağlamıştır. Osmanlı sadrazamlarından Köprülü Mehmet Paşa, tarihi yol güzergâhını güvenli ve canlı bir mevkie çevirmek istemiş ve 17. yüzyılın ikinci yarısında bayındırlık ve iskân faaliyetleri içerisinde yeniden şenlendirilmiş olup güvenliği sağlanmıştır. Bölgede, ulaklar, ordular ve tüccarın gerekli ihtiyaçların karşılanabileceği ana ulaşım ağı üzerinde bulun çeşme, hamam, han, köprü gibi yapıların yapılışında söz konusu şenlendirmede önemli rol oynamıştır. Tarihi Malatya- Hekimhan İpek Yolu üzerinde inşa edilen yapılar insanların çeşitli ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik inşa edilmiştir. Dolayısıyla süsleme açısından zayıf olmaları yapıların işlevselliğine ve tarihi yolun ticari ve askerî açıdan verilen önemden kaynaklanmakta olup kullanım amaçlarının ön plana çıkması ile yol güzergâhının önemi anlaşılmaktadır.

Yapılan bu çalışma neticesinde Malatya-Hekimhan tarihi yol ağı önemi ve yol ağı üzerinde inşa edilmiş 6 bağımlı çeşme, iki köprü ve bir hamamı bilim dünyasına tanıtmak, eserler hakkındaki bilgi ve belgelerin gelecek nesillere aktarılmasını sağlamak en önemli temennimizdir.

Yazar Katkıları: Fikir: E.K.S.-E. P.; Tasarım: E.K.S.; Denetleme: E. P.; Kaynaklar: E.K.S.-E. P.; Malzemeler: E.K.S.; Veri Toplama ve/veya işleme: E.K.S.-E. P.; Analiz ve/veya yorum: E.P.-E.K.S.; Literatür Taraması: E.K.S.; Yazıyı yazan: E.K.S.- E. P.; Eleştirel İnceleme: E.P.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazarlar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazarlar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Author Contributions: Concept: E.K.S.-E. P.; Design: E.K.S.; Supervision: E.P.; Resources: E.K.S.-E. P.; Materials: E.K.S.; Data Collection and/or Processing: E.K.S.-E. P.; Analysis and/or Interpretation: E.P.-E.K.S.; Literature Search: E.K.S.; Writing Manuscript: E.K.S.-E. P.; Critical Review: E.P.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The authors have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The authors declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

- Acun, H. (2007). *Anadolu Selçuklu dönemi kervansarayları*. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Aksüt, H. (1998). *Hasançelebi (Malatya) ve çevresi tarihi*. Ersa Matbaası.
- Alyılmaz, C. (2004). İpek Yolu ve Orhun Yazıtları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 11, (24), 181-192.
- Aytaç, İ. (1998). *Malatya ve yöresindeki Türk- İslam dönemi yapıları*. Konya Selçuk Üniversitesi Doktora Tezi.
- Bektaş, C. (1999). *Selçuklu Kervansarayları, Korunmaları Kullanımları Üzerine Bir Öneri*. Yapı Endüstri Merkezi Yayınlar.
- Bozkurt, N. (2000). İpek Yolu. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 22, 369-373.
- Çelebi, E. (1986). *Seyahatname*. Kabcacı Yayınları. C.III-IV.
- Darkot, B. (1977). *Malatya*. İ.A., C.VII, M.E.B. Yayınları.
- Deniz, T. (2016). Yeni umutlar ışığında tarihi İpek Yolu coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. (34), 195-202.
- Doğanay, H. & Çavuş, A. (2011). *Türkiye ekonomik coğrafyası*. Pegem Akademi Yayıncılık.
- Eberhard, W. (2000). *Çin simgeleri sözlüğü*. Kabcacı Yayınları.
- Ertem, H. (1973). *Boğazköy metinlerinde geçen coğrafya adları dizini*. AÜ Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınevi.
- Esin, U. (1981). *1980 yılı Değirmentepe (Malatya) kazı sonuçları*, III. Kazı Sonuçları Toplantısı, 39-41.
- Gögebakan, G. (2003). *Malatya. TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 27, 468-473.
- Günel, G. (2010). Anadolu Selçuklu döneminde Anadolu'da İpek Yolu. *Kebikeç*, (29), 133-146.

- Haussig, H. W. (1997). *İpek Yolu ve Orta Asya kültür tarihi*. Ötüken Neşriyat Yayınları.
- Hedin, S. (1974). *İpek Yolu*. Milliyet Yayınları.
- Herodot Tarihi*. (1975). Remzi Kitabevi.
- Heyd, W. (1975). *Yakın-Doğu ticaret tarihi*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İbnü'l-Esir. (1987). *İslam Tarihi El-Kamil Fi't – Tarih Tercümesi*. Ocak Yayıncılık.
- Kafesoğlu, İ. (1993). *Türk milli kültürü*. Ötüken Neşriyat Yayınevi.
- Kemaloğlu, İ. (2015). Karadeniz'in kuzeyinde İpek Yolu ile bağlantılı ticaret yolları. *İpek Yolu*, (363-378). Türk Kültürüne Hizmet Vakfı.
- Kınal, F. (1983). *Eski Mezopotamya tarihi*. AÜ Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınevi.
- Koday, S. (1999). Trabzon limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*. (4), 467-488.
- Oğuz, M. (1985). *Başlangıcından Osmanlıların fethine kadar Malatya tarihi*. Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri Yayınevi.
- Özdoğan, M. (1977). *Aşağı Fırat Havzası 1977 yüzey araştırmaları*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Aşağı Fırat Projesi.
- Özkul Fındık, N. (2013). Hekimhan Köprülü Mehmed Paşa Cami (Derbend Teşkilâtı- Calâli İsyanları bağlamında XVII. yüzyılda bir Osmanlı menzili). *Vakıflar Dergisi*. (39), 89-102.
- Paşa, S. (2006). *Gazavat-ı Sultan Murad-ı Rabi' (IV. Murad'ın Revan Seferi)*. Kitabevi Yayınları.
- Polat, S. (2015). *IV. Murat'ın Revan Seferi organizasyonu ve stratejileri*. Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları.
- Polo, M. (1955). *Seyehatname*. Panama Yayıncılık.
- Sahillioğlu, H. (1965). *IV. Murat'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi*. Türk Tarih Kurumu Basımevi. C II.
- Strabon, G. (1993). *Antik Anadolu coğrafyası*. Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Taeschner, F. (2010). *Osmanlı kaynaklarına göre Anadolu yol ağı*. Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Tekindağ, Ş. (1979). Trabzon. *İslam Ansiklopedisi*. 12/1, 455-477.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya coğrafyası, tarihi ve arkeolojisi*, Enformasyon ve Doküman Hizmetleri Vakfı.
- Topçu, S. M. (2018). Halil Rıfat Paşa'nın Sivas-Hasan Çelebi yol güzergâhı üzerindeki bayındırlık faaliyetleri. *Akdeniz Sanat*. 13, (23), 769-780.
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu kervan yolları*. Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Tütengil, C. O. (1961). *İçtimai ve iktisadi bakımdan Türkiye'nin karayolları*. İstanbul Matbaası.
- Uhlig, H. (2000). *İpek Yolu- Çin ve Roma arasında eski dünya kültürü*. Okyanus Yayınları.
- Zeyrek, Y. (1999). *IV. Sultân Murad'ın Revan ve Tebriz Seferi Rûznâmesi*. T.C. Kültür Bakanlığı Osmanlı Eserleri.