

## KUZEYBATI ANADOLU'DA GAZİLER, YOLLAR VE TİCARET 1179-1291\*

Ian BOOTH (Sussex)

Çeviren: Murat KEÇİŞ\*\* - Şahin ÇELER\*\*\*

*Bu makale Kuzeypbatı Anadolu Geç Antik Dönem Yol Sistemi'nin bazı bölümlerinin 1179 ve 1291 yılları arasında elverişsiz sebepler yüzünden ve alternatiflerinin kullanımda olduğu dönemlerde zaman zaman kapandığını göstermektedir. Bu alternatif yol; Çaycuma, Daday, Ankara ve Eskişehir'den geçerek Herakleia'dan Kastamonu'ya gidiyordu. Hıristiyan ve Müslüman sınır akıncıları bu bölgede ortaya çıkmış olmalıydılar. Koşullar hem askeri hem de politik olarak değişken olana kadar zaman zaman birlikte hareket ettiler. Ama onların taşıdığı önem yeterince açık değildir. Bu makale Müslüman akıncıların düşünüldüğü gibi gaziler olmadığı sonucuna varmaktadır.*

Bu makale, 1179-1291 yılları arasında Kuzeypbatı Anadolu'da uluslararası ticaret için kullanılan yolları ele almaktadır (Klaudiopolis [Bolu ç.n.] kuşatmasından Eflani'nin düşüşüne kadar). Bu dönemde, bölgedeki ticarete dair kanıtlar çok azdır. Fakat özellikle İbn Sa'id ve İbn Battuta'nın eserleri gibi kaynaklardan bazı ipuçları elde etmek mümkündür. Kaynaklarda bazı bilgiler dönemin uluslararası ticaretine dair ipuçları vermektedir. Ducellier'in bu ticaretin geniş kapsamlı olduğunu düşünmesine rağmen<sup>1</sup> maalesef bu ticaretin hacmini tam olarak ölçebilecek bir birikim yoktur. Bununla birlikte mademki neyin ticaretinin yapıldığı<sup>2</sup> kesin olarak bilinmiyor, onun niçin böyle düşündüğünü

---

\* Makalenin orijinal hali için bkz. Ian Booth, "Ghazis, roads and Trade in north-west Anatolia 1179-1291", *Byzantine and Modern Greek Studies*, Vol. 31, No. 2 (2007), pp. 127-145.

\*\* Yrd. Doç. Dr., Muğla Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Muğla, muratkecis@mu.edu.tr

\*\*\* Muğla Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi.

<sup>1</sup> A. Ducellier, *Chrétiens d'Orient et Islam au Moyen Age, VIIe-XVe siècles*, Paris 1996, 273.

<sup>2</sup> Bkz. Tablo 1.

anlamak çok güçtür. Diğer bir problem ise gerçek tabiatını belirlemenin çok zor olduğu iki kontrol değişkeninin bulunmasıdır: Uzun yıllara dayanan uluslararası bir sınır<sup>3</sup> ve hırsızlar (ordular, yağmacılar, sınır muhafızları, köy korucuları, haydutlar ve yerel isyancılar). Bölgenin oldukça zor coğrafyası sebebiyle dağların zirvelerini takip eden sınırın iyi tahkim edildiği varsayılabilir. Hırsızlık sorunu aşağıda tartışılacaktır.

Bu makale, Herakleia Pontica (Kdz. Ereğli) (Bkz. Harita 1) ile Selçuklu uluslararası ticaretine odaklanmıştır. Çünkü Herakleia, İbn Sa'id tarafından önemi dikkate alınıp belirtilen tek Bizans şehridir. Alışılmadık bir şekilde normalde yaptığının aksine, yollar hakkında hiç bilgi vermemektedir. Kullanımda olmayan yolların işaret edildiği görülmektedir.<sup>4</sup> Bunun sebebi nedir? Üç mühim soru burada ortaya çıkmaktadır: Ticaret yollarının haritası çizilebilir mi? Neden iki ana yol görünürde hayati noktalarda kapanmıştır? Onların yerine hangi yollar kullanılmıştır?

Bir noktaya hemen dikkat edilmeli: Ortaçağların haritasını yapmak mümkündür, büyük çoğunluğu sınırları göstermektedir ve oldukça kıymetlidir, ancak bazıları yanlış bilgilendirme yapmaktadır. Haritalar temsili sanat formlarıdır, fiziki ya da idari temelli bir fotoğraflama metodu değildir. Bu sebepten yolları göstermek için düzenli hatları kullanan Londra Metro formatı [Yolları düz bir hat üzerinde gösteren Londra Metro haritası, ç.n.] benimsenmiştir. Bu format A şehriden B şehrine giden bir yolu göstermesine rağmen gerçek güzergâh hakkında oldukça genel bir fikir vermektedir. Gerçekte söz konusu bölgede dağlar, yolların belirlenmesinde çok fazla seçenek bırakmaz. Yine de bazı alternatif yollar olduğu için bu metot seçilmiştir, çünkü aralarında bir karar vermeyi gerektirmez. Konu ile ilgili bütün alternatifler gösterilmiştir.

Bu makalenin büyük kısmı, İbn Sa'id'in *Dünya Coğrafyası* [Kitabu bast-il Erd fi't-Tul Ve'l-Arz] adlı eserindeki Selçuklu Sultanlığı bölümüne dayanmaktadır. İbn Sa'id'in eseri, Antalya Limanı vasıtasıyla Selçuklu Sultanlığı'nı ziyarete gelen tüccarlar için yol gösterici olması sebebiyle burada önemlidir. Bunun bir güzergâh planlayıcısı olduğu orijinalinde Ebu'l-Fida'nın

<sup>3</sup> Bu bağlamda bu ifadenin ne anlama geldiğinin tam bir tartışması için bkz. Hélène Ahrweiler, "La Frontière et les frontières de Byzance en Orient", Ahrweiler, *Byzance: les pays et les territoires*, Aldershot 1976; C. Colmes, "How the east won", *Eastern Approaches to Byzantium*, ed. A. Eastmond, Aldershot 1999, 41-72; *Medieval Frontier Societies*, ed. R. Barlett and A. Mackay, Oxford 1989; *Shifting Frontiers in Late Antiquity*, ed. R. Mathisen and H. Sivan, Aldershot, 1-214; *Medieval Frontiers: Concepts and Practices*, ed. D. Abulafia and N. Berend, Aldershot 2001, 1-142; *The Frontiers in Question: The Eurasian Borderlands*, ed. D. Power and N. Standen, London 1998.

<sup>4</sup> Ankara ve Eskişehir haritada gösterilmemiştir. Çünkü tartışılan bölgede değildirler.



Diğer daha çok bozulmuş patika yol Beycuma üzerinden Devrek ve Mengen'e devam eden eski anayolun kuzeyine yakın, Zonguldak'ın kuzeyinde bulunan yoldu. Ancak *Anatolian Studies*'in 51 sayısındaki<sup>8</sup> antik yol resimleri ile bu bahsettiğimiz yollar arasındaki benzerlik sebebiyle, bunların ne zaman inşa edildiğini söylemek güçtür. Aynı şekilde diğer benzer bir yol "Osmanlı Patika Yolları" olarak başka bir yerde tasvir edilmiştir. Yüzyıllar boyunca bu yolların Osmanlılar tarafından kullanılmış ve bakım yapılmış olması şaşırtıcı değildir. Bu yüzden yukarıda bahsettiğimizin dışında bir kanıt olmamasına rağmen, Paphlagonia'daki yollar, at arabası yolu olarak görülmektedir. Bu yollarda ne taşındığını sadece geçici mahiyette bir iddia olarak öne sürülebilir, çünkü söz konusu dönem hakkında refansımız, birlikte kaldığı kadın tarafından tüccar sanılan ve kendisine safran satması önerilen İbn Battuta'nın verdiği bilgilerdir.<sup>9</sup> Tablo 1, üretilen ve muhtemelen ticaretinin yapıldığının bildiğimiz malların listesini vermektedir. Bir şey çok açıktır: Safran, köle, asker ve zanaatkarlar dışında, XIII. yüzyıldaki Paphlagonia'nın, erkeklerini savaşmak ve taş oymak<sup>10</sup> için şehir dışına yollayan Fransa'nın Le Crese şehrine çok benzemesinden kuşku duyulmamasına sebep olacak uluslararası talep listesinde, gerçekten de başka bir şey yoktu.

### Tablo 1. Paphlagonia'nın muhtemel ticareti

Kesinlik sütununda bulunan yıldız sayısının artması, bu ticaretin varlığı ihtimalini güçlendirir.

Ürünler	Tür	Hareket	Kesinlik	Yorum
Balık	İç Ticaret	Kıyı İçlerine	***	
İmalat	İç Ticaret	Kıyı İçlerine	***	
Kereste	İç Ticaret	Kıyı Şehirlerine	***	
Domuz	İç Ticaret	Kıyı Şehirlerine	***	
Ođun	İç Ticaret	Kıyı Şehirlerine	***	
Balık	İhracat	Konstantinopolis'e	**	1211-1281 arasında azalmıştır.
Domuz	İhracat	Konstantinopolis'e	***	1211-1281 arasında azalmıştır.
Domuz Salamı	İhracat	Konstantinopolis'e	***	1211-1281 arasında azalmıştır.
Kereste	İhracat	Konstantinopolis'e	**	1211-1281 arasında azalmıştır.

<sup>8</sup> A. Comfort ve R. Ergeç, "Following the Euphrates in Antiquity: north-south routes around Zeugma", *Anatolian Studies*, 51 (2001), 32, 38. Bu doğuya giden uzun bir yoldur, fakat çoğu ayındır.

<sup>9</sup> *The Travels of Ibn Battutah*, ed. T. Mackintosh-Smith, Londra 2001, 118.

<sup>10</sup> Akropolites, Paphlagonia'nın kaliteli savaşçılara değinin: Georgii Acropolitae, *Opera*, ed. A. Heisenberg, I, Leipzig 1903, 147-148.

*Kuzeybatı Anadolu'da Gaziler, Yollar ve Ticaret 1179-1291*

Odun	İhracat	Konstantinopolis'e	***	1211-1281 arasında azalmıştır.
Gemi	İhracat	Genel Olarak Konstantinopolis'e	**	1211-1281 arasında azalmıştır.
Ayı ve Kurt Yavrusu	İhracat	Genel Olarak Konstantinopolis'e	*	1211-1281 arasında azalmıştır.
Yoğurt ve Peynir	İhracat	Konstantinopolis'e	*	1211-1281 arasında azalmıştır.
Bahçe Ürünleri	İhracat	Konstantinopolis'e	**	1211-1281 arasında azalmıştır.
Mantar	İhracat	Konstantinopolis'e	*	1211-1281 arasında azalmıştır.
Canlı Et Hayvanları	İhracat		***	1211-1281 arasında azalmıştır.
Safran	İhracat		***	1211-1281 arasında azalmıştır.
Asker	İhracat	İmparatorluk Ordusuna	****	Genel olarak 1261'den sonra
Sanatçı	İhracat		***	Genel olarak 1261'den sonra
İmalat Ürünleri	İthalat	Konstantinopolis'ten	**	1211-1281 arasında azalmıştır.
Kitap vb.	İthalat	Konstantinopolis'ten	**	1211-1281 arasında azalmıştır.
Metal	İthalat	Nerede Bulunuyorsa	**	
Köle(Rus)	Transit Nakliyat	Antalya-Kastamonu'ya	***	
Köle(Bizanslı)	Transit Nakliyat	Kastamonu'ya	****	
Kürk	Transit Nakliyat	Her yere	**	Olasılığı yüksektir.

Ancak, Kastamonu'daki transit ticaret hakkında bilgi veren İbn Sa'id'in metni gibi, Tablo 2'de üç şey belirtilmektedir: Memlukler, köleler, kürkler. Herakleia'dan Antalya güzergâhına taşındığı İbn Sa'id tarafından belirtilmeyen Memlukler<sup>11</sup> (Mısır'da asker olarak kullanılmak için satılan erkek köleler) Kastamonu için eserin girişinde bahsedilir. XV. yüzyılda Herakleia'dan Antalya'ya diğer bir yol vasıtasıyla gidilir, İbn Sa'id bu yoldan bahsetmez. Ancak XIII. yüzyılın koşulları muhtemelen burada belirtilen yolların kullanımını zorunlu kılıyordu.

İbn Sa'id'in Herakleia'yı tasviri<sup>12</sup> coğrafi olarak doğrudur, fakat Harun Reşid tarafından sefer düzenlenen Herakleia burası değildir; o Tarsus Dağları'ndaki Herakleia'yı tahrip etmiştir. İbn Sa'id'in yaptığı gibi, Endülüs'te yaşayan birinin bu hatayı yapması gayet doğaldır, çünkü [Bu dönemde Anadolu'da] Herakleia diye adlandırılan dört şehir bulunmaktadır. Bu metnin güvenilirliğini zedelemeyiz.

<sup>11</sup> İbn Sa'id, 48.

<sup>12</sup> A. g. e., 43.

**Tablo 2. Paphlagonia yöresindeki bilinen huzursuzluklar.**

Bu liste muhtemelen tamamlanmamıştır, fakat bölgedeki oyuncu devleti göstermek için yeterlidir.

Tarih	Olay	Süresi	Özelliği	Yakınlık
1206	Laskaris yağmayı geri püskürttü.	Birkaç ay	Savaş	Karşısında
1206 veya 1207	Paphlogonia'da iç savaş.	Bilinmiyor	İç savaş	Yakınında
1207	Laskaris'in Paphlogonia'ya baskını.	2 ay	Savaş	Karşısında
1209	Laskaris'in Paphlogonia'ya baskını.	2 ay	Savaş	Karşısında
1211-12	Sultanlıkta iç savaş.	2 Yıl	İç Savaş	Çok yakınında
1213	Araç'ın geçici kaybı.	Bilinmiyor	Savaş	Karşısında
1214	İmparatorlukta iç savaş.	Birkaç Ay	İç savaş	Yakınında
1223	Laskaris'in kardeşlerinin isyanı.	Birkaç Ay	İç savaş	Yakınında değil
1224	Thracian Soylularının isyanı.	Birkaç Ay	İç savaş	Yakınında değil
1225-31	Michael Strategopoulos Paphlogonia'da.	Yıllarca	Baskın	Karşısında
1234	Frank Keşişlerin ziyaretini bitirmek zorunda kalması.	Olay	Eşkiyalık	Yakınında
1239-41	Sultanlıkta Babali isyanı.	2+ Yıl	İç Savaş	Yakınında değil
1245-8	Moğolların bozgunundan sonra sultanlıktaki kargaşa.	3 Yıl	Savaş	Yakınında
1256	Michael palaiologos'un paphlogonia'yı savunması.	2+ Yıl	Baskına Karşı?	Karşısında?
1256	Selçukluların Moğollara karşı isyanı.	Birkaç Ay	İç Savaş	?
1267		Aylarca?	Baskın	Karşısında
1277	Pervane'nin idamı.	Aylarca	İç Savaş	Yakınında değil
1280-2	Sınırların tekrar tahkim edilmesi.	Aylarca	Küçük Mücadele	Yakınında
1280-2	Paphlogonia'da isyan.	Yıllarca	Sivil İsyandır+Baskın	Karşısında
1290/91	Eflani'nin kaybı.	?	?	Karşısında
1291-3	Kastamonda Türkmen isyanı.	3 Yıl	İç Savaş	Yakınında

İbn Sa'id daha sonra Herakleia tasvirini tekrar eder, ancak şu açıklama ile devam eder; "Bu şehrin doğusuna doğru, tüccarlar tarafından çok iyi bilinen Rum'un limanlarından biri bulunur, Müslümanlara ait Kastamonu"<sup>13</sup> Bu sadece 1270'lerde Herakleia ve Kastamonu arasında ticaretin var olduğu anlamına gelmektedir. Herakleia, Selçuklu Devleti'nin egemenliği altında değildir, bu yüzden iki kez dışında hiç bahsi geçmemiş olması çok ilginçtir. İbn Sa'id'in ana

<sup>13</sup> A.g.e., 48.

rotası yüzlerce kilometre boyunca Bizans üzerinden geçmesine rağmen, başka hiçbir yabancı şehrin adı geçmemektedir. Bu, ne tür ürünlerin ticaretinin yapıldığını söylemeye gerek duymaksızın okuyucunun bunu bildiğini ve çok önemli bir ticaret akışı olduğunu belirtir. Bir iç şehir olmasına rağmen Kastamonu, burada bir defasında Manchester için de yapıldığı gibi, bir liman kenti olarak tasvir edilmiştir, fakat İnebolu Limanı'nın varlığından bahsedilmez, bu yüzden büyük ihtimalle mallar Herakleia'da karaya çıkıyor ve buradan karayolu vasıtası ile Kastamonu'ya ulaşıyordu. Peki, bu hangi yol üzerinden gerçekleşiyordu?

Normal olarak, Herakleia'ya bugün ve geçmişteki en kestirme yol;<sup>14</sup>

**Güzergâh 1 (400 km.)<sup>15</sup>**

Herakleia→[Düzce]→[Gerede]→Safranbolu→Kastamonu

[ ] Metinde bahsi geçmeyen şehirleri gösterir.

**Güzergâh 2 (300 km.)**

Herakleia→[Düzce]→[Gerede]→Ankara

İbn Sa'id'in Kastamonu'ya ulaşmak için kullandığı güzergâh çok daha karmaşıktır. O Ankara üzerinden gider. Ankara'ya kadar şu güzergâhtan devam etmiştir.

**Güzergâh 3 (570 km.)**

Herakleia→[Düzce]→[Malagina]→[Eskişehir]→Prairies→Ankara

Bu yol muhtemelen en güvenlisiydi, fakat en kısa olanı değildi.

Ankara'dan Kastamonu'ya uzanan normal yol geçmişte ve şimdi şu şekildedir:

**Güzergâh 4 (370 km.)**

Ankara→[Gerede]→Safranbolu→Kastamonu

İbn Sa'id'in Ankara'dan Kastamonu'ya gitmek için kullandığı gerçek yol güzergâhı şöyledir:

**Güzergâh 5 (1100 km.)**

Ankara→Nevşehir→Sivas→Kastamonu

Bu, Herakleia'dan Kastamonu'ya 1. Güzergâhtaki 400 km.'ye karşı (Güzergâh 2+Güzergâh 5) 1700 km.'lik toplam mesafeyi geçmektedir. Açıkça

<sup>14</sup> D. French, *Roman Roads and Milestones in Asia Minor*, 2 Vols, Londra 1981. Bu çalışma boyunca referanslar vardır.

<sup>15</sup> Bütün mesafeler Türkiye Turist Haritası'ndan alınmıştır. Turizm Bakanlığı, 1994 ve mesafeler en yakın rakama yuvarlanmıştır.

Güzergâh 5+1 İbn Sa'id'in iki şehri birbirine bağlarken ima ettiği güzergâh değildir. Bu mesafe herhangi bir kullanım için çok uzundur.

Güzergâh 2 (Düzce'den başlayan) Ankara karayoludur, ancak her zaman anayol değildir: Güzergâh 3 (Malagina'dan başlayan) büyük imparatorluk döneminde daha sık kullanılırdı. Ancak bu yol üzerindeki ana ikmal üssü Eskişehir (Dorlaeum) Selçuklular zamanında tahribata uğradı ve ele aldığımız dönemde belki de terk edildi. Bölge, etrafındaki ovanın verimli olmasının yanı sıra, XIII. yüzyılın üçüncü çeyreğinde İmparator Manuel'in Bizans yönetimini tekrar kurmaya çalışırken kesin Türk yerleşiminin olduğu yöredir. Bölgede büyük şehirlerin olmayışı, bu yolun kullanımını zorlaştırmış olabilir ki, özellikle her zaman baş gösteren su ve yiyecek kıtlığı<sup>16</sup> ve Türkmenlerin şehirlerden satın aldıkları sanayi mallarına duydukları ihtiyaç sebebiyle artan baskıları diğer etkenlerdir. İbn Sa'id'in çok iyi bir neden olmaksızın 2. Güzergâh yerine 3. Güzergâhı seçmiş olması muhtemel görünmektedir. 2 numaralı güzergâh daha kısadır. Bununla beraber, yol boyunca küçük şehirler vardır ve su açısından zengindir. Ayrıca İbn Battuta, Bolu ve Gerede arasında 1320'li yıllarda,\* bahsi geçen bu güzergâh boyunca yiyecek temini konusunda herhangi bir sıkıntı yaşanmamıştır.<sup>17</sup>

Böylece ele aldığımız dönemin hem öncesi hem de sonrasında İbn Sa'id'in seçtiği yollardan daha iyi koşullarda kullanıldığı bilinen yolların olduğu kanıtlanmaktadır. Daha iyi yollar niçin kullanılmamıştır? O, böyle yapmayarak akıcı olarak ilerleyen kendi metninin formundan sapmıştır. Malagina ve Ankara arasındaki yolda bu dönemde bir tüccarı cezbedip istikametinden sapmaya teşvik eden hiçbir şey yoktur. Niçin safran bölgesinin başlangıcı olan Bolu üzerinden Ankara'ya gitmemiştir? Safran elde etmek amacıyla Gerede'den Safranbolu'ya sapmış olması mantıklı olabilir ve bu yolun akışını ciddi anlamda değiştirmemiştir. Bu düşünceler Bolu Geçidi'ndeki yolun kapandığını kuvvetle kuvvetle belirtir, Bolu ve Düzce arası yalnızca 44 km.'dir ve bu iki şehir de İbn Sa'id'in çizdiği rotanın üzerindedir. Bununla birlikte gaziler ve eşkıyalar için ideal olan Bolu Geçidi topografik özellik olarak bu iki yerin arasındadır. Bu bölüme kesin alternatif Yeniçağa'dan Ankara anayoluna katılmaktadır. Bu da Herakleia'dan Ankara'ya Devrek üzerinden giden 6. Güzergâhı vermektedir (Bu yol 1920'lerden 1960'lara kadar anayol olarak kullanılmıştır.).

<sup>16</sup> Bkz. Odo of Deuil, *De profectioe Ludovici VII in orientem*, ed. V. G. Berry, New York 1948, 91-7. Benim arazi deneyimim de bunu güçlendiriyor.

\* Metnin İngilizcesinde yazar, İbn Battuta'yla ilgili bu tarihi muhtemelen tashih hatası sebebiyle 1420'ler olarak vermiştir. [ç.n.]

<sup>17</sup> *The Travel of Ibn Battutah*, ed. Mackintosh-Smith, 43-48.



**Güzergâh 6 (220 km.):**

Herakleia→[Devrek]→[Yeniçağa]→[Gerede]→Ankara

Bu, Güzergâh 6'dan bir sapma yaparak Bolu'yu<sup>18</sup> içine alabilir.

**Sapma 1 (76 km.)<sup>19</sup>:**

[Yeniçağa]→Bolu→[Yeniçağa]

Sapmayla birlikte, 6 numaralı güzergâh 240 km. olmaktadır.

Herakleia→[Devrek]→[Yeniçağa]→Bolu→[Yeniçağa]→[Gerede]→Ankara

Şimdi kendi içinde alışılmamış bir gidiş-geliş yolculuğu olan Ankara-Bolu güzergâhı:

Ankara→Gerede→Yeniçağa→Bolu→Gerede→Yeniçağa→Ankara

Devrek'ten Gerede'ye sapma 76 km. olmasına karşın, İbn Sa'id'in o dönemde Bolu'ya ulaşmak için tek güzergâh olarak önerdiği Ankara'dan gidiş-geliş yapılırsa mesafe 380 km.'ye çıkmaktadır. Bu, Bolu Dağları boyunca uzanan yolların muhtemelen kapalı olduğu anlamına gelmektedir. İbn Sa'id tarafından önerilen güzergâh 3 ve güzergâh 6 arasındaki fark 330 km.'dir ki, bu çok fazladır. Aynı tartışma Safranbolu'ya giden ikinci sapma üzerine de yapılabilir. Bununla birlikte İbn Sa'id bu yoldan hiç bahsetmez. Bu yüzden Devrek ve Mengen arasında dağların içinden geçen dar yollar da muhtemelen kapalıydı. Gerçekten de bölge oldukça dağlıktır. Ve günümüzde yoğun bir nüfusa sahip olmasına rağmen, köylerin çoğu 1950'lerin sonlarındaki yerleşmelerle beraber kurulmaya başlanmıştır. Bir ucu Bolu Geçi'ndeki bu dağ silsilesi, 1270'lerde mükemmel bir eşkiya yuvası olabilirdi; bu yüzden bu yolun kapalı olması kuvvetle muhtemeldir.

**Ankara'dan sapma 2 (440 km.):**

Ankara→[Gerede]→Safranbolu→[Gerede]→Ankara

Daha doğuda başka bir yol olmasına rağmen Ankara'dan Safranbolu'ya yolculuk en iyi Gerede üzerinden yapılır. Bununla birlikte eğer Ankara'dan seyahate başlanıp daha sonra iki sapma birlikte gerçekleştirilirse hem Bolu'ya hem de Safranbolu'ya uğranması mantıklıdır.

**Ankara'dan Sapma 3 (550 km.):**

Ankara→[Gerede]→Bolu→[Gerede]→Safranbolu→[Gerede]→Ankara

Safranbolu'ya alternatif bir yol varyantı İbn Sa'id'in metninde oldukça sonraları gözükten Kastamonu'dan olabilir, fakat yoktur.

<sup>18</sup> Bu sapma bir yol bağlantısıdır, bir gidiş-dönüş sapması değildir.

<sup>19</sup> Bütün sapmalar gidiş-dönüş mesafesi olarak gösterilmiştir.

## Kastamonu'dan Sapma 4 (2. Sapma için yedek güzergâh):

Kastamonu→Araç→Safranbolu

Şimdi, XIII. yüzyılın büyük kısmında Araç'ın bir Bizans şehri olduğu fiilen kesindir. Bu konuda bazı şüpheler vardır,<sup>20</sup> fakat şehrin ilk camisinin inşa tarihinin 1374<sup>21</sup> olması, 1291 yılından önce buranın fethedilmediğini güçlü bir şekilde ortaya koymaktadır. 1214 yılında Sinop'un fethinden beri Paphlagonia Bölgesi'nde ilk kaybedilen yer Eflani'dir.<sup>22</sup> Araç, 1210'larda meydana gelen mücadelenin yeridir ve Langdon'un araştırmaları Michael Melissenos'un 1220'lerin sonunda 1230'ların başında Strategopoulos sıfatını kazandığı yerin de burası olduğunu belirtir.<sup>23</sup> Bu yüzden Araç, Safranbolu'dan Kastamonu'ya giden yolu keser, kullanılmaz hale getirir. Ayrıca eğer hem Bolu hem Ahmet Usta Geçitleri kapalı ve Araç da düşman Bizans'ın elinde olsa bile o zaman ki Safranbolu'nun İbn Sa'id'in tasvir ettiği gibi Ankara'dan geçen sadece bir giriş çıkışı vardı. Bu büyük bir "ihtimal" gibi gözükebilir, ama değildir. Safranbolu; Kastamonu'dan Hereakleia'ya giden normal güzergâhın üzerindedir; oldukça büyük bir şehirdi ve 1270'lerde Müslümanların elindeydi. Ancak şehrin Kastamonu'dan Herakleia'ya giderken yol ile bağlantısından bahsedilmemektedir. İbn Sa'id'in Herakleia yolu üzerinde hiçbir Hıristiyan kasaba ya da şehri zikretmesini beklememek gerekir. Bununla birlikte İbn Sa'id genellikle önemli Müslüman kentlerinden söz eder. Özellikle Safranbolu olayındaki safran bitkisi gibi önemli bir ürünü varsa. Bu sebepten Ahmet Usta Geçidi'nin kapalı olması muhtemeldir, çünkü burası bu dağlar boyunca uzanan en kısa yoldur.

İlhanlılar başka başka bir bölgede geniş çaplı bir savaş içerisindeyken bu bölge 1270'lerin sonunda İlhanlıların hâkimiyetinden çıkmış olabilir. Cahen, Shukurov veya Korobeinikov'un çalışmalarında herhangi bir mücadelenin bahsi geçmemektedir. Ancak Eflani, Kastamonu'da bulunan 1305<sup>24</sup> tarihli bir yapı kitabesine göre kesinlikle 1291'den sonra Candaroğulları'nın karargâhı haline gelmiştir. İlhanlılara karşı 1290-91 ayaklanmaları büyük oranda bastırılmış; Candaroğulları sınırı kalmıştır. Ama Kastamonu'yu tekrar ele geçirebilecek kadar değerli olmayan dağlarda bu kalıcılık sağlanmıştır. Böylece bu faktörlerin hepsi birlikte dikkate alındığında bu yolun kapalı olduğu açıkça görülmektedir

<sup>20</sup> Y. Fuat, *Araç*, İzmir 1990, 23, 337. Kullanılan dil bir derece de belirsizliği ima etmektedir.

<sup>21</sup> Günümüze ulaşan bina yaklaşık 20 yaş daha gençtir, orijinali yanmıştır.

<sup>22</sup> İ. Kara, *Kastamonu*, 1997, 102, 220-1; Y. Öztuna, *Türkiye Tarihi II*, İstanbul 1964, 206; H. Yazıcıoğlu ve M. Al, *Safranbolu*, Karabük 1982, 20-1.

<sup>23</sup> J. S. Langdon, *Byzantium's Last Imperial Offensive in Asia Minor*, New York 1992, 13.

<sup>24</sup> Kara, *Kastamonu*, 165, 217-21; Öztuna, *Türkiye Tarihi II*, 206-7; İ. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal*, Ankara 1988, 138 dipnot 139.

ki, bu da Safranbolu'nun dönemin Herakleia ve Kastamonu yolu üzerinde olmadığı anlamına gelmektedir.

Şimdi Herakleia'dan Ankara'ya diğer bir güzergâh ihtimali vardır:

**Güzergâh 6 (375 km.):**

Herakleia→[Devrek]→[Yenice]→Safranbolu→[Gerede]→Ankara

Bu yol bu defa 205 km. ile İbn Sa'id'in önerdiği yoldan yine kısadır. İbn Sa'id'in önerdiği ve Gerede üzerinden 100 km.'lik bir sapma ile Bolu'ya ulaşabilen bu yol üzerindeki şehirlerden biri Safranbolu'ya doğru da gider. Bu güzergâh çok iyi olabilir ama kullanımda değildir. Tekrar belirtelim ki Araç'a doğru giden yol ve Ahmet Usta Geçidi de hemen hemen kapalıdır.

Bu yüzden Düzce'den Ankara'ya ulaşan yol hariç İbn Sa'id'in tasarladığı rota muhtemel durak noktaları arasındaki en kısa mesafe ile olabildiğince ihtiyaç duyulan şehirlere uğrayabilmek için etkin tüccar yolculuğu olan genel kavisler silsilesidir, onun anayoldan ayrılmasına bu harici faktörler etki etmiş olmalıdır.

Yukarıda da gösterildiği üzere en kuvvetli faktörler Bolu Geçidi, Ahmet Usta Geçidi ve Araç'a doğru giden kapalı olmasıdır. Bu yüzden bilinen faktörlere dayanan mantıklı argümanlar ile Herakleia ve Ankara arasındaki yolu İbn Sa'id'in özellikle seçmesini açıklamak mümkündür. Daha açıktır ki daha sonraki ve önceki tarihlerle karşılaştırıldığında da bir kerede olsa bu yolları kapatan problemler bu seçimi açıklamaktadır. Ne çeşit sıkıntılar bu yolların kapanmasına sebep olmuştur?

İlk olarak bütün bu yolların kapanmasına aynı sıkıntıların sebep olmadığı farkında olunması gerekir. En temel olasılıklar gaziler, eşkiyalar, isyanlar, Türkmenler, savaşlar ve sel baskınları olarak görülmelidir. Bunlar aşağıda ele alınacaktır.

Sellerle kolaylıkla başa çıkılabilir. Devrek ve Mengen üzerinden giden anayol ve daha önce bahsetmediğimiz Yenice Vadisi boyunca ilerleyen yolun her ikisi de büyük oranda her daim sele maruz kalabilmektedir. 1960'larda bile Devrek-Mengen bölümü bu sebepten birçok kez kapanmıştır, son olarak 1967 baharında daha önceden de olduğu gibi bu yol terk edilmiştir. Ancak at arabası yolunu tamir etmek karayolunun tamir etmekten daha kolaydır, bu sebepten sel bu yolun terk edilmesi için yeteri kadar önemli bir sebep olmasa gerektir.

İbn Sa'id, eserinde sadece iki kez (Safranbolu'da 30.000 çadır ve Kastamonu'da 100.000 çadır) bölgede yaşayan Türkmenlerin sayıları için tahmini bir rakam verir; başka bir yerde karizmatik bir liderin hâkimiyetinde yaşayan bu tür hareketli bir nüfus için hemen hemen dünya çapında standart iddialarda bulunur. Tahminen o, bu sayıları Türkmenlerin ne kadar çok

olduğunu belirtmek için verir, ama onları bebek çalmak gibi olaylarla suçladığı Tarsus Dağlarında ata bindiklerinden bahseder.<sup>25</sup>

Ele aldığımız bölgede Türkmen kabile üyeleri, 1256 yılında Selçuklu sultanlarına sığınırken Michael Palaiologos'u soydular.<sup>26</sup> Bu yüzden İbn Sa'id'in bu kişileri o dönem Ortadoğu'da görülmesi alışılmadık olan güvenlik problemi olarak görmesi muhtemeldir. Bu durumda dönem itibarıyla alışılmadık bir şey yok gibidir. Türkmen kabileleri tarafından yapılan soygunlara dair o kadar çok olay rapor edilmiştir ki, bu olay seyahat risklerinden biri olarak görülmüş ve işi haydutluk olanların ürettiği problemlerden tamamen farklı olmuştur. Barış koşulları altında yarı göçebe Türkmen ve bedeviler hakkındaki makale ve kitaplarda, onlar için söylenen çeşitli tasvirlerle uymaları dışında bu adamların gazi olduğuna dair herhangi bir delil yoktur. Bolu kenti (Klaudiopolis) Bolu Geçidi'nin 15 km. doğusunda Ankara anayolunun üzerinde bulunmaktadır. Bu geçit o kadar diktir ki, çok tehlikelidir ve Khoniates'in Klaudiopolis yolu üzerinde 1179 yılında hafif yağmurlu bir havada Bolu Dağları'nın gür ormanları boyunca Klaudiopolis'e doğru savaşan I. Manuel'i betimlediği yer de buradır.<sup>27</sup> Burası aynı zamanda 1280'lerde VIII. Michael ile savaşan "Zealotların"<sup>28</sup> muhtemelen tekrar yolu keserek kendilerini korudukları yerdir.<sup>29</sup>

Sakarya Nehri'nin doğusu Ankara anayolundan Paphlagonia'nın kuzeyine dönen iki yol vardır. Fakat güneye dönen makul bir yol Gerede'de de yoktur. Yaklaşık 1320'lerde İznik'ten Bolu'ya seyahatinde İbn Battuta; Mekece, Göynük, Geyve ve Mudurnu köyleri boyunca ilerleyen bir yolu takip etti. Fakat 1967 Nisanında benim yaptığım gibi, yavaş ilerledi. Göynük, Bolu'ya giden anayolun biraz güneyinde Sakarya'nın kenarında bulunur. Ve nehirden karşıya geçerken bir adamın boğulduğunu bir kadının da az kalsın boğulacağını kaydeder. Bolu yakınlarında bir boğulma olayı daha meydana gelmiştir.<sup>30</sup> Geçiş noktasının olmaması onu nehirden geçmekten kaçınarak Khoniates'in bahsettiği sık ormanlı ikinci yolu kullanmaya itmiştir. Bu ikinci yol, o dönemde şimdi de olduğu gibi muhtemelen ormanlık değildi. Çünkü Mudurnu'dan Bolu'yu ayıran volkanik sıradağların güney tarafında oldukça seyrek ağaçlar vardır.

Birkaç yıl önce Donald Nicol gaziler hakkında aşağıdaki görüşü öne sürdü:

---

<sup>25</sup> İbn Sa'id, 50.

<sup>26</sup> George Pachymeres, *Relations Historiques*, ed. A. Failler, I, Paris 1984, 43.

<sup>27</sup> Niketas Khoniates, *Historia*, ed. J. L. Van Dieten, Berlin 1975, 197-8.

<sup>28</sup> Pachymeres, ed. Failler, II, 634.

<sup>29</sup> 1179'da I. Manuel oradayken ve muhtemelen 1180'lerdeki ayaklanmalarda yol kesinlikle kesilmişti.

<sup>30</sup> *The Travels of Ibn Battutah*, ed. Mackintosh-Smith, 113-17.

“1261’de göçmenlerin sayısı 1.000’leri bulmuştu. Kendi aralarında birleşik tek cephe oluşturmuş değillerdi ve asgari harekâtları küçük ölçekteydi. Ne var ki akınlarını fanatik dindarlığın coşkusuyla ve geri çekilme olanağı bulunmayan insanların kendini esirgemezlikleriyle yapıyorlardı.”<sup>31</sup>

Bu öneriler ilginçtir. Fakat bu yolların kapanmasına gaziler mi, Bizanslı asiler mi ya da eşkıyalar mı sebep olmuştu? Pachymeres’in surlarla çevrili şehirler dışında bütün Paphlagonia’nın 1267’de kaybedildiğine yönelik iddiası<sup>32</sup> seferin bir sebebi olabilir. Bu problemlerin bu zamandan başladığını söyleyemeyiz. Fakat bu örneklerden birisidir. Bununla birlikte Pachymeres, imparator ve onun yakınlarının mülklerini yağmalayanlara rehberlik yapan hainleri şiddetle kınar. 1280 yılı akını hakkında o şöyle kaydeder: “Bütün Sakarya bölgesinde Prousa’ya (Bursa) kadar durum çok kötüydü.”<sup>33</sup> Bu, geniş manada Sakarya’nın sınır olduğu anlamında yorumlanır. Fakat Pachymeres bunu söylemez. Gerçekte VIII. Michael’in nehri hemen geçtiğini söyler ve bu yağmacılar için alışılmadık bir durumdur. Üstelik Sakarya Nehri’nin yukarı bölümünün hala Bizans askeri hükümetinin sınırları içinde olduğunu ima eder (1256’da olduğu gibi). Bu nedenle 1267 yılı için söyledikleri doğru değildir. Herakleia’dan Sakarya’ya doğru devam eden yol akıncılar tarafından (ki gerçekten basit akıncılarsa) kapatılmış olmasına rağmen, imparator 1280’de hala Paphlagonia’yı yönetiyordu.

Pachymeres 1281 yılında Aleksandria Patriği ile İmparator VIII. Michael’in bir konuşması vasıtasıyla ne olduğunu kısmen açıklar, bu tarihte imparator, ona karşı savaşmak için imparatorun halkını ikna etmek isteyen Arsenites’in taraftarları tarafından çıkarılan isyanı bastırmak için düzenlenen seferin sebebini açıklar.<sup>34</sup> Metin göstermektedir ki, bu sadece basit bir akın değildir, fakat VIII. Michael’in dini karşıtları tarafından düzenlenen bir isyandır. Pachymeres tarafından çok süslü bir yorumla “yerde yatan küçük meyveler” bunun bir isyan olduğunu desteklemektedir. Bu saldırı da onların yaptığı gibi ağaçlar kesilmemiştir.

Tablo 2’ye bir göz attığımızda bile güç kullanımını kapsayan yeterince resmi ve yarı resmi faaliyetlerin sınırın her iki tarafında, gaziler olmadan bile, bir dizi ciddi tehdit olduğu görülmektedir. Bununla birlikte İbn Sa’id’e göre Kastamonu’da satılan mallardan birisi de Bizans toprakları içinde doğmuş Bizans yurttaşı kölelerdi. Bu esirler genel olarak akınlarda ya da savaşta esir

<sup>31</sup> D. M. Nicol, *The Last Centuries of Byzantium*, Londra 1993, 82.

<sup>32</sup> Pachymeres, ed. Failler, I, 291-3.

<sup>33</sup> Pachymeres, ed. Failler, II, 598-9; ayrıca bkz. A. Failler, “Chronologie et composition dans l’Histoire de Georges Pachymère”, *REB*, 39 (1981), 242-248.

<sup>34</sup> Pachymeres, ed. Failler, II, 633-7.

olarak ele geçiriliyordu. Bu savaşlar ya iç savaşlar ya da devletler arasında meydana gelen savaşlardır. Ve bu esirler Zealotlar tarafından XIX. yüzyılda bazı Afrika liderlerinin yaptığı gibi, isyan girişimlerini<sup>35</sup> finanse etme metodu olarak kullanıyordu. Bu konu hakkında İbn Bibi, Selçuklu Sultanlığında bu gibi kölelerin oldukça değerli olduklarını bize söylemektedir.<sup>36</sup>

1267 akını için Pachymeres'in bölümünün başlığı "Doğu Nasıl Kaybedildi?", ki durum öyle değildir. Gerçekte bu abrtı Pachymeres'in tasvir ettiği herhangi bir kuşatmayı abartma eğilimiyle benzerlik göstermektedir.<sup>37</sup> Pachymeres bundan önceki savaşlarda da yaptığı gibi abartılı bir üslup kullanmıştır. Onun üslubu bir terör olayını rapor eden modern bir gazeteyi okuyan herhangi birinin alışık olduğu bir dildir, abartılıdır. Abartıya rağmen doğru olay temeline dayanan etkili bir propaganda yazısıdır. Gerçekleri abartmaktadır.

Yüzeyi kaplanmış yollar en geç II. yüzyılın itibaren Paphlagonia'da ortaya çıkmış olmalıdır, aksi takdirde Amastris'in dönemin Bithynia ve Pontus eyaletlerinin merkezi durumunda bulunmasını kolayca açıklamaz. Paphlagonia Vadisi dik yamaçları, sık ormanlık dağları ve hızla akan nehirleri ile pek misafirperver sayılmaz ve burada yol inşa etmek muazzam bir iştir. Ancak Genç Pliny'nin mektuplarında da gösterdiği gibi, Amastris büyük bir kentti ve bunlara ihtiyacı vardı.<sup>38</sup> Fakat Amastris daha sonra geçmişinin gölgesi haline gelince II. İoannes 1132 yılında Kastamonu ve Çankırı civarına bir sefere çıktı. Khoniates, İmparatorun Paphlagonia eyaletine doğru gittiğini<sup>39</sup> ve daha sonra 1138 yılında Paphlagonia Vadisi boyunca ilerlediğini belirtmektedir.<sup>40</sup> Kıyı boyunca ilerlemek pek kolay değildi<sup>41</sup> ve İoannes'in acelesi vardı, yapılmış bir yolu kullanması gerekiyordu. Gerçekten de zamanlamasının iyi olduğu görülmektedir; yol çoktandır vardı ve Safranbolu üzerinden Kastamonu'ya geçiyordu.

Safranbolu son olarak 1197 yılında kaybedildi.<sup>42</sup> Ancak Bolu'nun kaybedildiği tarih kesin değildir; muhtemelen 1180 ve 1214 tarihleri arasındaki bir dönemde kaybedilmiş olmalıdır. I. Manuel 1179 kışında Bolu kuşatmasını

---

<sup>35</sup> Bu sadece bir tahmindir.

<sup>36</sup> İbn Sa'id, 48 (dipnot).

<sup>37</sup> M. Bartusis, *The late Byzantine Army*, Philadelphia 1991, 263-5.

<sup>38</sup> Pliny (Genç), *Letters and Panegyrics*, trans. B. Pardine, Cambridge MA 1969, 293.

<sup>39</sup> Khoniates, ed. Van Dieten, 18; John Kinnamos, *Epitome*, ed. A. Meineke, Bonn 1836, 14.

<sup>40</sup> Khoniates, ed. Van Dieten, 34.

<sup>41</sup> W. Calder ve E. George, *A Classical Map of Asia Minor*, London 1958. Bu harita sahil yolunu göstermektedir. Bu ciddi bir hatadır.

<sup>42</sup> Yazıcıoğlu ve Al, *Safranbolu*, 13.

kaldırmak zorunda kalmıştır.<sup>43</sup> Bu yüzden şehir o yılın sonunda İmparatorluğun elinden çıkmıştır. Manuel tarafından düzenlenen sefer ile ilgili Khoniates'in tasviri kuşatmanın hafiflediğini şöyle bildirmektedir:

*“İmparator geceleri uyumuyor, çıra ışıkları altında Bitinya'yi<sup>44</sup> aşıyordu. Bu yöre uçurumlarla doludur ve sık ormanlar yüzünden birçok yerinde geçişe izin vermez.”*

Bu metin Bizans İmparatorluğu'nun sağlam yollar üzerinde ilerlemesine rağmen Manuel'in kuvvetlerinin Bolu Geçidi bölgesinde oldukça yavaş ilerlediklerini belirtmektedir. Bu kadar yavaş ilerlemenin tek sebebi geçitleri tutan düşman kuvvetlerinin karşı durmasıdır. Daha sonra her şey birden değişmiş ve imparator geçidin zirvesine ulaşmış, Bolu'ya doğru hızla ilerlemiştir. Bütün bu faktörler bir araya gelince, Bizans'ın bölgedeki ilerlemesini düzenli Selçuklu birliklerinden ziyade Türkmen kabileleri durdurmuştur.

Bolu Geçidi'nden geçen Ankara anayolu kapandığından beri yeni bir anayola ihtiyaç vardı. Andronikos Komnenos 1182'de Konstantinopolis'e giderken bu yolun yakınlarından geçti. Fakat Herakleia üzerinden geçerek Konstantinopolis'e döndü. Bununla birlikte Andronikos Komnenos'un isyanını Khoniates şöyle zikreder:

*“O, Paphlagonia sınırını geçti, Postus'taki Herakleia'ya ulaştı ve [Nicae'ye doğru] yoluna devam etti.”<sup>45</sup>*

Andronikos'un ilerleyişiyle ilgili bir sorun vardır, ancak o hızlı ilerlemiş gözüküyor, buradan da yolların kötü olduğuna dair hiçbir sonuç çıkarılamaz.

Henry de Valenciennes'in naklettiğine göre, Laskaris 1208 yılında Herakleia'dan Sakarya'ya kadar olan 150 km.lik mesafede, Henry de Hainault'un aynı mesafe olan, boğazlardan Sakarya'ya kadarki bölgeyi kontrol altına almasından daha hızlı geri çekilmiştir. Bu Adapazarı'ndan Düzce'ye (Ankara Yolu) ve sonra Düzce'den Herakleia'ya devam eden yolun bu kısmının iyi şartlarda olduğunu göstermektedir. 1205-6 yıllarında David Komnenos'un kardeşi David'le savaşırken Bolu hariç bütün şehirleri Türklere kaybetmesi Khoniates'in kızdıran suçlamasıdır. Yine de o bu şehirlerin adlarını zikretmez. Bu yüzden bu konuda kesin bir hükme varamayız. Bu mücadele Bolu Geçidi'nin tekrar kapatmış olabilir. Fakat böyle bir açıklama yapan yer yoktur.

Böylece Herakleia'dan Kastamonu'ya bilinen güzergâhlar bazı durumlarda Bolu Geçidi, Araç ve Ahmet Usta Geçidi'nde kapanmış

<sup>43</sup> Khoniates, ed. Van Dieten, 197-8.

<sup>44</sup> Khoniates, 1179'da olduğu gibi, bu pasajda Bitinya'ya atıf yapmaktadır.

<sup>45</sup> Khoniates, ed. Van Dieten, 243.

görülmektedir (Bkz. Harita 3). Fakat İbn Sa'id 1270'lerde hem Bolu civarında hem de Safranbolu'daki yollar kapandığında bile Herakleia'dan Kastamonu'ya ulaşan bir yolun var olduğunu açıklamaktadır. Bu nasıl olabilir? İbn Sa'id'in metni Herakleia'dan Kastamonu'ya giden güzergâhı tasvir etmez ve aynı şekilde metinde verilen yolların tüccarlar tarafından kullanılıp kullanılmadığına ya da birinin onu tanımladığına dair herhangi bir işaret yoktur. Bu durumlara bağlı olarak kullanılan yolların bir seçimin sonucu olduğu ya da İbn Sa'id'in normalde hangi yolun kullanımında olduğunu bilmediği veyahut da basitçe onun gerçek yol hakkında herhangi bir bilgiye sahip olmadığı bunların sebebi olabilir. Eğer varsa alternatif yollar hangileridir?

Herakleia'dan Ankara'ya İbn Sa'id'in güzergâhı, ana hatlarıyla, Bolu ve Safranbolu'ya doğru olan yollar kapalı olduğu takdirde birinin kullanacağı yoldur. Bu yolun Malagina'dan\* Eskişehir'e olan kısmı Konstantinopolis'ten Konya'ya doğru devam eden Hac Yolu'nun<sup>46</sup> bir bölümüdür. Bu dolambaçlı uzun bir yoldur. Fakat Ankara'ya da güneydoğuya giden seyyahlar için şu ana kadar mantıksız bir yol değildir. Ankara'dan Kastamonu'ya Safranbolu üzerinden giden normal yol Araç'ta kapalıydı. Bu yüzden Kastamonu'ya ulaşmak için İbn Sa'id tarafından tanımlanan bir yolu kullanan tüccar, seyahatine 500 km. üzerinde bir yol ekleyerek güneye doğru büyük bir sapma yapmak zorundaydı. İbn Sa'id'in güzergâhı genel ürünleri toplamak için seçilmiş bir güzergâhtır. Sadece Bizans toprakları boyunca devam eden kullanışlı alternatif yollar tasvir edilmemiştir.

Herakleia→[Devrek]→[Çaycuma]→[Daday]→Kastamonu (Harita 5)

Bu güzergâh diğer bütün güzergâhlardan daha kısadır ve Araç'ın diğer taraftaki kaleler tarafından korunmaktadır. Bu bahsedilen rotanın bu olduğunu belirtmektedir. Eğer öyleyse Daday İbn Sa'id tarafından zikredilmediği için, kasaba Bizans'ın elinde olmalıdır. İbn Sa'id güzergâhı üzerindeki bütün zengin şehirlerden bahsetmiştir. Mademki Kara, 1284'te Daday'ın zengin bir pazar şehri olduğunu ve şehrin ilk camisinin 1407 yılında inşa edildiğini belirtiyor, burası 1280'li yıllarda hem Hıristiyan hem de bir Bizans şehriydi.<sup>47</sup>

İbn Sa'id Endülüs'te yaşamış, eserini Rum Sultanlığının [Türkiye Selçuklu Devleti ç.n.] ziyaret etmek isteyenler için kaleme almıştır. Bu eser, kendinden önceki coğrafyacıardan ve ziyaretçilerden elde edilen bilgilerle oluşturulmuştur. Maalesef ne İbn Sa'id ne de Ebu'l-Fida hangi ticari malların

\* Mekece ile Geyve arasında geniş Sakarya Vadisi'nde yer alan Bizans döneminde askeri açıdan stratejik bir mevki. Bkz. Clive Foss, "Byzantine Malagina and Lower Sangarius", *Anatolian Studies*, Vol. 40 (1990), s. 172.

<sup>46</sup> French, *Roman Roads and Milestones in Asia Minor*, bir çok yerde.

<sup>47</sup> Kara, *Kastamonu*, 45, 297.



yürürlükte olduğunu söylememektedir. Ancak XVI. yüzyılda köleler Herakleia üzerinden Antalya'ya buradan da Mısır'a gönderilmekteydi. İbn Sa'id 1270'lerde Kastamonu'da<sup>48</sup> kölelerden bahsetmektedir. Nitekim Mısır'ın Altın Orda ile ilişkisini kesen, İran'ın 1230'larda Rum Sultanlığı'nın ise 1240'larda Moğollar tarafından işgalinden sonra, bu ticaretin özellikle önem kazandığını farz etmek mantıklıdır. Mısır Memluklu ordusu köle askerler olarak eğitilen Altın Orda'dan gelen Kıpçak Türklerine dayanıyordu. Fakat İlhanlı Devleti Mısır Memlukleri ile savaş halinde olduğundan köle ticaretinin kendi toprakları üzerinden olmasına izin vermez hale gelmiştir.<sup>49</sup> Bu kölelerden neden Kastamonu üzerinden gittiği kesin değildir. Fakat İbn Sa'id öyle söylemektedir.

Karşılıklı sınır problemlerinin olduğu açıktır. Fakat gazilerin dini duygularla cihat için hareket ettikleri tam anlamıyla doğrulanmamıştır. Gerçekte, Paul Lemerle, gazilerin hemen hemen XIII. yüzyılın sonunda önemli hale gelmedikleri konusunda emindir.<sup>50</sup> İbn Sa'id gazilerin kim olduklarını belirtmez. Yukarıda bahsedilenlerin onlar olmadığı varsayılmalıdır. Bolu ve Kastamonu civarında büyük nüfuslara sahip Türkmen kabileleri olduğunu söyler. Ama niçin onlardan bahsettiğini söylemez.<sup>51</sup> Kesinlikle onları gaziler olarak isimlendirmez. Bu yüzden bunların zaman zaman eşkıyalık eğilimleri sebebiyle, bir güvenlik problemi teşkil ettiğini düşündüğünü varsayabiliriz. Belki de onlardan bahsetmesi için başka bir sebebin de olması muhtemeldir, ama bunu anlamının bir yolu yoktur.

Yok denecek kadar az olan metinlerdeki diğer referansların, Türklerin dâhil olduğu yerlerde bile "Persai"<sup>52</sup> olarak kullanılan kelime Sultanlıktan gelen akıncılar karşısında, işverenleriyle birlikte savaşan yerel Türklere kolayca göndermede bulunulduğundan anlaşılması güçtür. Üstelik Tablo 1'deki daha resmi çatışmalar esnasında hazır bulunan eğitilmiş askerler veya kendilerinin yardımcı birlik olarak görev yapmış olma ihtimalleri sebebiyle akın yapmış olmaları da olası değildir. Tehlike Bolu ve Safranbolu'nun fethi kabullenmemeleri yüzünden ortaya çıkmış olabilir veya yolun kapalı olmasından başka yine bir kanıt olmamasına rağmen sınırın diğer tarafında bir çatışma olmuş olmalı.

---

<sup>48</sup> Ebu'l-Fida Kastamonu'dan bahsetmez.

<sup>49</sup> R. Amitai-Preiss, *Mongols and Mamluks, The Mamluk-Ilkhanid War 1260-1281*, Cambridge 1995, Bölüm I.

<sup>50</sup> P. Lemerle, "Philadelphia et L'Émirat d'Aydın", *Lemerle, Philadelphie et autres études*, Paris 1984, 55-67.

<sup>51</sup> İbn Sa'id, 44.

<sup>52</sup> "Persai" Bizans literatüründe Türkler için kullanılan bu isim, imparatorlukta ve onların sultanlığı arasında yerleşen Türkler arasında ya da farklı kabileler arasında ayırım yapmaz.

Bolu Türkmenleri yazları yaylalarda (yüksek dağ çayırlarında) kışları ise 1179 yılında tekrar kuşattıkları ve 1960'larda hala buldukları<sup>53</sup> yer olan şehirlerde yaşıyorlardı. Onlara şehir muhafızları olarak iş verilmiş olabilir, bu Ortadoğu'da sıkça olmaktaydı ve aynı sıklıkla muhafızlarla onlara işverenler arasındaki anlaşmazlıklar ortaya çıkmaktaydı. Bu bir istiladan ziyade işverenler ve çalışanlar arasındaki endüstriyel bir anlaşmazlıktı.<sup>54</sup> Bolu civarındaki yaylalar genel olarak Ankara karayolunun güneyine ve çok azı da anayolun kuzeyine Bolu Dağlarına doğru uzanmaktadır. Bu sebepten bu yaylalar yazları Paphlagonia'ya akın yapmak için çok iyi bir konuma sahip değildir. Günümüzde daha önceki dönemlere nazaran daha geniş bir bölgeyi kapsasa da bu yaylalar günümüzde bile 30.000 çadırılık yarı göçebe Türkmenleri barındırmaz; bu sayı Türkmenlerin çok olduğuna bir atıf yapmak için verilmiştir. İbn Sa'id metninde niçin bu sayıları bu kadar az yer vermiştir? Muhtemelen, yolları kullanmak isteyen tüccarları, kendi toplumunu beslemek için Türk akıncılarının yapması muhtemel yağmalara karşı uyarmak için. Diğer taraftan 1305 yılı civarında bölgedeki İlhanlı otoritesinin çökmesine sebep olan 1291-1293 Kastamonu Türkmen isyanında önce hiçbir kaynak Türkmen akınlarından bahsetmemektedir. Ayrıca Bolu civarında<sup>55</sup> bir ordunun hazır bulunduğu dönem hariç, İlhanlı otoritesinin asla tam olarak kurulamadığı muhtemeldir.

Böylelikle sınır bölgelerinde baskı altında olan bir yol sisteminin kurulmuş olduğunu kesinlikle söyleyebiliriz. Ama efsaneye göre Söğüt'ten geçen Haç Yolu tam olarak korunuyordu, burada seyahat daha güvenliydi.<sup>56</sup> Ormanların tamamen örttüğü Bolu yakınlarındaki akıncılar, hem Hıristiyan (1280'lerde "Zealotlar") hem de Türkmenler: Bunlar bir taraftan Rum köylüleri ve diğer taraftan şehir, köy muhafızları mıydı? Yarı göçebeler yerleşik olmadığı için Türkmenler yerleşik para ekonomisinde bazı işlerde çalışma zorundaydılar. Çadırın etrafını çevirecek hasır gibi bizzat kendilerinin imal edemedikleri ürünleri satın almak için para kazanmaya ihtiyaçları vardı. Şehir muhafızı olmak onların ikinci işi olan hafif süvarilikle örtüşüyordu. Bu yüzden bu düzenleme Ortadoğu'da 1020'lere kadar tümüyle yaygındı. Bununla birlikte acilen paraya ihtiyaçları olursa onları yaptıkları işlerden ve akınlarından

<sup>53</sup> Ben 1964'ten 1967'ye kadar bölgede yaşadım.

<sup>54</sup> Örnek için bkz. E. Rogan, *The Frontiers of the state in the Late Ottoman Empire: Transjordan, 1850-1921*, Cambridge 1999. Çok örnek verilmiştir, ancak en çarpıcısı 1905'teki isyandır.

<sup>55</sup> Langdon, *Byzantium's Last Imperial Offensive*, 22-3

<sup>56</sup> C. Kafadar, *Between Two Worlds: the Construction of the Ottoman State*, Berkeley 1995, birçok yerde; F. Köprülü, *The Origins of the Ottoman Empire*, tr. G. Leiser, New York 1992, 1-14, 27-8; R. Lindner, *Nomads and Ottomans in Medieval Anatolia*, Bloomington IN 1983, 1-50.

alıkoyacak hayvanlarını satarlardı. Para için yapılmış bilinen sadece iki tane akın vardır. İlki XIII. yüzyılda Bitinya'da papalık elçilerine yapılan saldırı ve diğeri 1230'larda Bitinya'da<sup>57</sup> 1256 yılında Michael Palaiologos'un soyulmasıdır.<sup>58</sup> Bununla birlikte bu saldırılar bir akından ziyade bir eşkıyalık eylemidir, iki olayda da zengin yolculara saldırılmıştır. Böylelikle sınır boyunca yapılan akınların bir problem teşkil etmediği görülebilir.<sup>59</sup>

Ürünlerin listesi (Tablo 1) ihracatın çoğunun, neredeyse tamamının Konstantinopolis'e gittiğini göstermektedir. Bu yüzden bu ticaret 1204-1261 yılları arasında Latin İşgali sırasında hayli azalmış olabilir. Bu ürünler karayoluyla kıyılara taşınıyor ve daha sonra denizden gidiyordu. Ancak İbn Sa'id karayoluyla yapılan ticareti tasvir eder; buradan hareketle Bolu'nun batısındaki Ankara karayolunun kapanması Paphlagonia ticaretini çok az etkilemiştir. Bu durumda karayolunun yön değiştirmesinin talepteki değişim yüzünden olduğuna inanmak için hiçbir sebep yoktur. Tablo 2, Paphlagonia sınırında Türkmen akınları gibi gayri resmi meseleler dikkate alınmaksızın kullarındaki yolların değişmesinin sebebini sınır boyunca yapılan resmi mücadelenin olduğunu göstermektedir. Son söylenen resmi ihtilaflar yüzünden şartlar bozulduğunda artmış olabilir.

Satış için üretim fazlası ürün olmayışı bir yolun kullanımdan çıkması için diğeri bir muhtemel sebep olabilir ki, bu tüccarlar için yolculuğu zorlaştırır. Bununla birlikte İbn Battuta bol ve ucuz yiyecek bulduğu Kastamonu'ya gittiğinde durum böyle değildi.<sup>60</sup> Kendisi sırasıyla Bolu, Gerede ve Safranbolu'da konaklamış, yolculuğu esnasında sadece Arapça konuşan insan bulma problemiyle karşılaşmıştır. Yiyecek eksikliğinin yol açmış olacağı nüfusu az bir bölge olarak gözükmemektedir. Paphlagonia'nın iyi bir savunma sistemine sahip olduğunu, yiyecek yönünden iyi durumda olduğunu Pachymeres'ten biliyoruz. 1290'larda savunma sistemi çökmüştü, bu yüzden daha sonra durum bozulmuş olmalıdır.<sup>61</sup> Fakat kanıtlar kıtlık olmadığını belirtmektedir.

Bilinmeyen sebepler yüzünden ticaret yavaşlamış olabilir. Fakat gerçek şudur ki, İbn Sa'id aksi görüşü destekleyen bir güzergâh belirleyici yayınlamıştır. Özellikle bir yolcu rehberi olarak bütün şehirleri içermez. Diğeri taraftan bu dönemde Bizans Küçük Asya'sında Venedik ve Cenova nüfusunun

<sup>57</sup> Langdon, *Byzantium's Last Imperial Offensive*, 22-3.

<sup>58</sup> Pachymeres, ed. Failler, I, 42-9.

<sup>59</sup> Bu sonuç Paphlagonia sınırı ile kesinlikle sınırlandırılmıştır.

<sup>60</sup> *The Travels of Ibn Battutah*, ed. Mackintosh-Smith, 117.

<sup>61</sup> I. Booth, "The Sangarios frontier: the history and strategic role of Paphlagonia in Byzantine defence in the thirteenth century", *BF*, 28 (2004), 45-86.

zayıf olması burada tartışılmayacak kadar karmaşık bir delildir. Çünkü şehirler sahipleri için bir üretim merkez olmaktan ziyade bir tarım arazisiydi; bu ticaretin yavaşladığı görüşünü desteklemektedir.<sup>62</sup>

Paphlagonia ve Sultanlık arasında geniş ölçekli bir ticaret olduğuna dair herhangi bir kanıt yoktur. Bu açıklamanın doğru olduğunu farz ederek, bölgede herhangi bir kervansarayın zikredilmemesini dikkate almak gerekir. Ama durum böyle değildir. İbn Sa'id'in eserini kaleme aldığı 1280'lerde Anadolu'da birkaç kervansaray inşa edilmiştir. Bu yüzden kervansarayların zikredilmemiş olmasından bölgede olmadıkları sonucunu çıkarmak imkânsızdır.

Sonuç olarak; bu makale French<sup>63</sup> tarafından tasvir edilen Kuzeybatı Anadolu geç antik dönem yol sisteminin büyük kısmının XII. yüzyılın son zamanlarından ve XIII. yüzyıl boyunca değişmediğini göstermektedir. Birkaç büyük fakat önemli kısmı, muhtemelen karışıklık içindeki koşullar sebebiyle ve alternatif yolların benimsenmesi yüzünden kapalıdır. Bu problemlerden Herakleia Pontica'dan Kastamonu'ya giden yol (Harita 3 ve 4) etkilemiştir; Safranbolu yerine Çaycuma ve Daday (Harita 4 ve 5) üzerinden, başka kullanışlı bir yolun olmaması sebebiyle, gidilmek zorunda kalınmıştır. Ayrıca Ankara'dan Herakleia'ya ulaşan yol, Bolu yerine Eskişehir üzerinden gidiyordu. Bununla birlikte, İbn Sa'id'in delili, bu mesafelerin göreceli olarak küçük olduğunu ve etkilenmemiş kısımların yerel çaplı ticaret için halen kullanımda olduğunu göstermektedir (Harita 1).

Sınır akıncılarının varlığı kesindir, fakat atıflar yetersizdir ve VIII. Michael'e karşı olan Hıristiyan Zealotlar durumu hariç dini duygularla akın yaptıklarına dair bir delil yoktur. Müslüman akıncılardan da bahsedilmektedir, fakat kendi hesaplarına akınlarda bulunmaktan ziyade daha çok Hıristiyan asilere yardım ederken zikredilmişlerdir. Bunun için, 1179<sup>64</sup> ve 1291 arasında gazilik faaliyetlerine ilişkin bir kanıt yoktur. Faaliyetlerin çoğu savaşın bazı çeşitleriyle ilişkilendirilebilir ki, burada meşru olarak oluşturulan otoriteler doğrudan müdahildir. Bu nedenle 1270'lerde gazilerin bu sınırdan olmadığı ve Nicol'un bu bölgeyle ilgili olayı büyük oranda abartmış olması kuvvetle muhtemeldir.

---

<sup>62</sup> C. Bouras, "Aspects of the Byzantine city, eighth-fifteenth centuries", A. Laiou (ed.), *The Economic History of Byzantium from the Seventh through the Fifteenth Century*, II, Washington, DC 2002, 523.

<sup>63</sup> French, *Roman Roads and Milestones in Asia Minor*, birçok yerde.

<sup>64</sup> Khoniates, ed. Van Dieten, 420-21, 461-2. Pseudo Alexios, 1193 yılında Türklerin yardımıyla isyan etti ve diğer bir Alexios da yine Türk yardımıyla 1195 yılında Malagina yakınlarında aynısını yaptı. Bu iki örnek, akın meselesi olarak görülmemektedir, fakat yarı resmi yardım olarak görülmektedir.

### **EK: İBN SA'İD'DEN ALINTILAR**

*Aşağıdaki alıntılara bu makale boyunca atıfta bulunulmaktadır. Bunlar Claude Cahen "Ibn Sa'id sur l'Asie Mineure Seljuquide", 43, 44, 48'de yer almaktadır.*

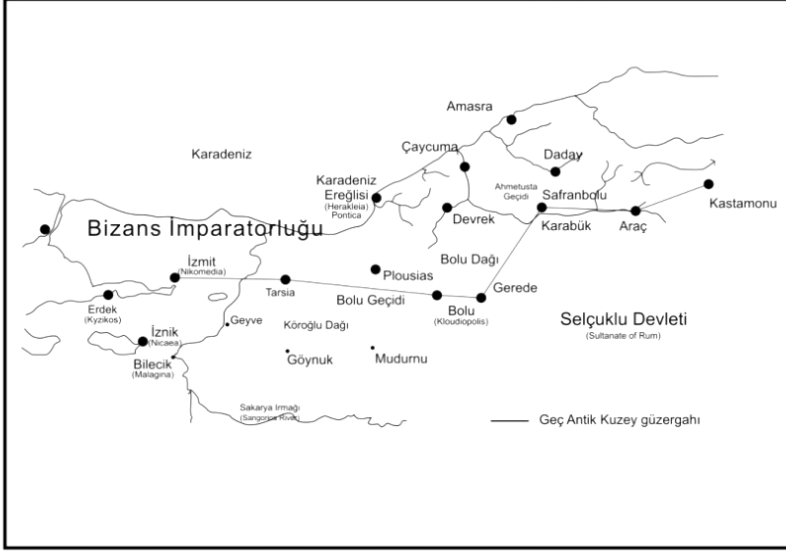
30.000 mil (1 mil:1609 metre) Batı Pontos'tan Denizli'yi ayırır. al-Ala'ya Dağı'ndan Sinop Denizi'ne doğru akan Herakleia (Ereğli) Nehri'nin doğusunda deniz kıyısında Herakleia [şehri] uzanır. Şehir Harun Reşid tarafından tahrip edilmiştir.

[Bunun yanında] Doğuda Rum diyarında, al-Kafir (Mağara) Dağı yükselir. Yedi Uyurlar'ın bulunduğu söylenen yer, al-Vathiq tarihinden bilinir...

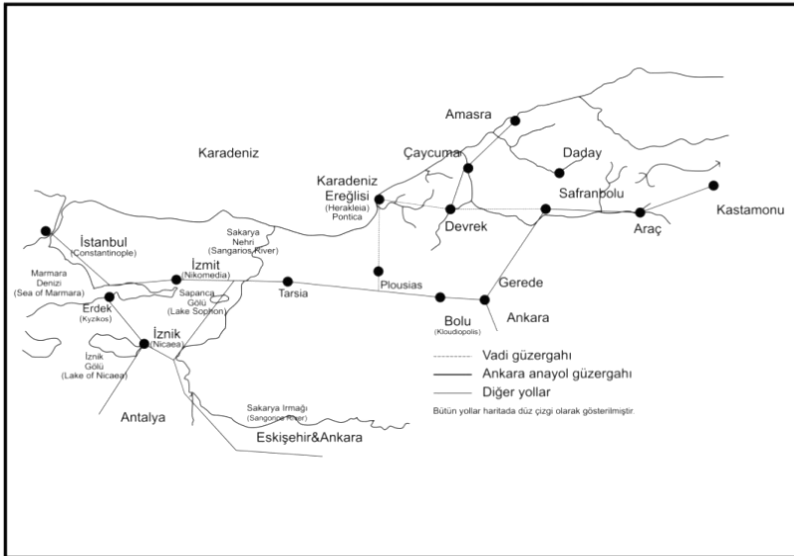
Bu bölgede al-Mutasım tarafından fethedilmiş, Ammuriya da denen şehir, şimdi Müslümanların elinde olan, Ankuriya/Ankara şehri bulunur. Şehir, batısından geçen büyük bir ırmağın kenarındadır. Karanbuli Dağı'nın uzandığı bölgede yaklaşık 30.000 Türkmen çadırı bulunmaktadır. Ankara'nın batısında, 8 fersah mesafede, tarlalar ve pınarlar ortasından geçen iki şehir arasındaki yol Sultanbuli şehri vardır. Şehirde iki hamam bulunur, suyu sıcak bir kaynak suyu gibi, ısıtmaya gerek yoktur, sürekli çok sıcak akar.

Bu şehrin [Herakleia] doğusunda tacirlerin iyi bildiği Rum limanlarından biri Müslümanlara ait KASTAMÛNİYYA bulunur. Bu bölgede 100.000 Türkmen çadırı bulunduğu söyleniyor. Süvari atları, iğdiş atlar, katırlar ve esirler onların bölgesinden gelir.

## GÜZERĞÂHLARI GÖSTEREN HARİTALAR

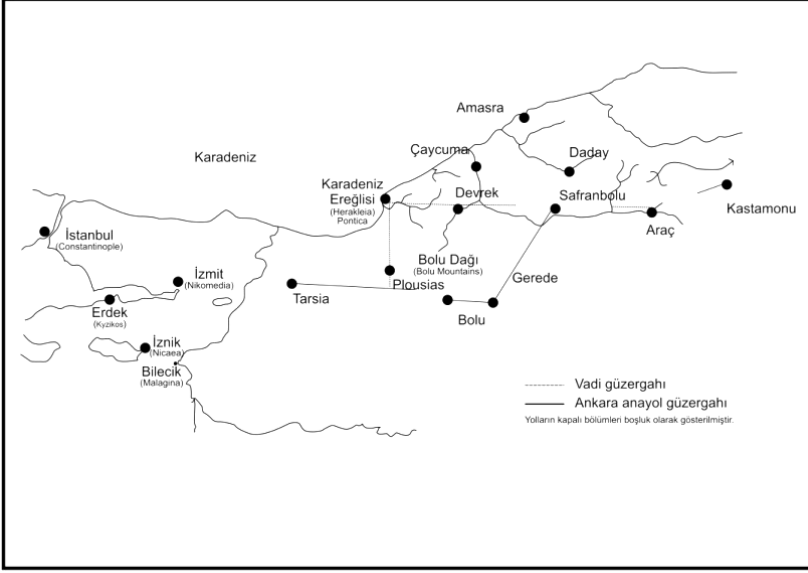


Harita 1. İbn Batuta'nın güzergahındaki ana şehirler ve kasabalar

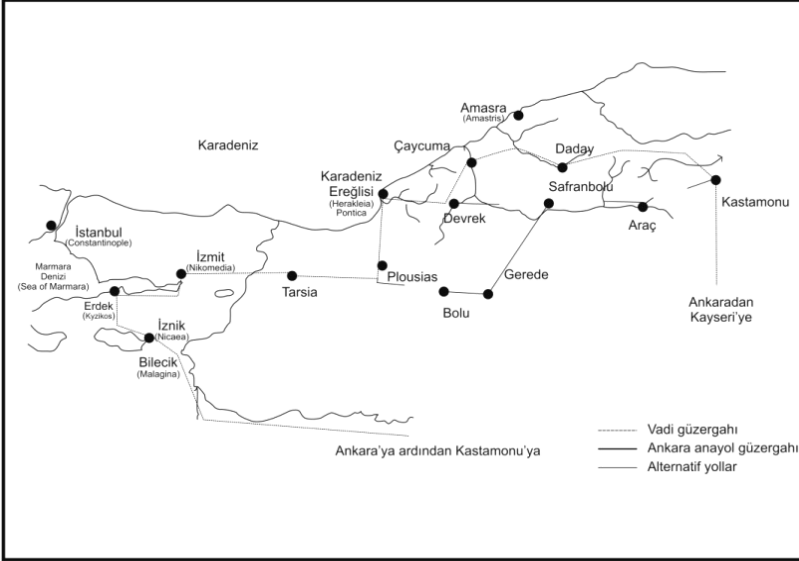


Harita 2. Kastamonu ve Karadeniz Ereğlisi arasındaki normal güzergah

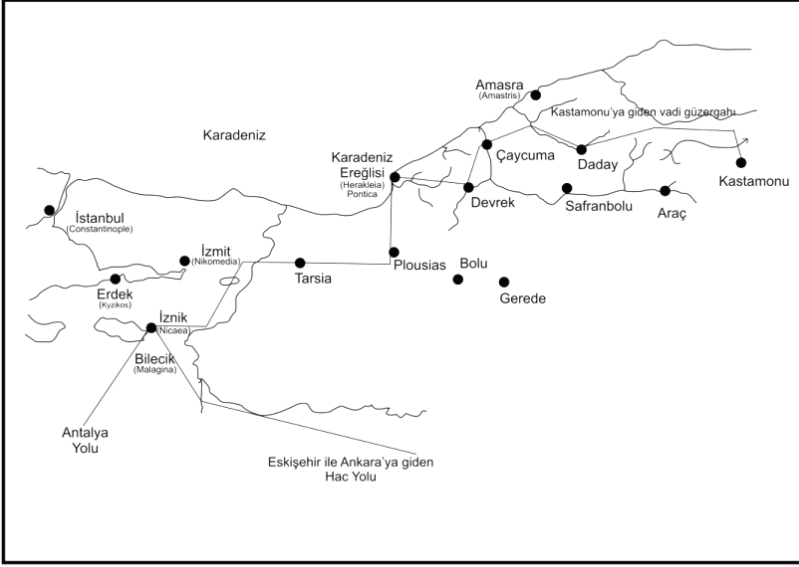
## Kuzeybatı Anadolu'da Gaziler, Yollar ve Ticaret 1179-1291



Harita 3. Yolların kapalı olduğu yerler



Harita 4. Alternatif yollar



Harita 5. 13. YY. daki uluslararası yollar