

# Büyük Selçuklu Ordusunun Malazgirt'e (1071) Giden Güzergahı<sup>1</sup>

## The Route of Grate Seljuk Army to Manzikert (1071)

Hasan YENİDOĞAN\*

### Öz

Büyük Selçuklular, Sultan Alparslan önderliğinde 26 Ağustos 1071 tarihinde meydana gelen Malazgirt Meydan Muharebesi'nde Bizans ordusunu yenerek o güne kadar İslam tarihinde eşine rastlanmayan bir zafer elde etmişler. Sultan Alparslan, 1071 yılının Mayıs ayında Halep'i kuşatarak Bizans İmparatoru Romanos Diogenes'in üç yüz bin kişilik ordusuyla harekete geçtiği haberini öğrenince haremینی veziri Nizamü'l-mülk ile Tebriz'e (veya Hemedan'a) göndermiş ve vezirine derhal asker toplamasını emretmişti. Sultan'ın kendisi ise toplayabildiği kadar askerle Malazgirt Ovası'na varmıştı. Nizamü'l-mülk ise topladığı birliklerle İran'dan yola çıkarak Malazgirt'e varmıştı. Çalışmada Doğu Anadolu ve İran'daki yol ağları hakkında bilgi verdikten sonra Sultan Alparslan'ın ve İran'dan gelen destek birliklerinin hangi güzergâh üzerinden savaş meydanına ulaştığı tartışılmıştır. Giriş bölümünde Bizanslıların ve Selçukluların kullandığı yol ağları hakkında bilgi verildikten sonra hükümdarların bu yolların bakım, onarım ve yenileme işine vermiş olduğu önemden bahsedilmiş; ardından kara yolu dışında nehir yollarının hem taşımacılıkta hem de lojistikte kullanımı ele alınmıştır. Son bölümde ise Sultan Alparslan'ın ve destek birliklerin ilerlediği muhtemel güzergahların tespiti yapılmış ve ayrıca tespit edilen bu güzergâhlar haritalandırılarak yolların daha iyi anlaşılması sağlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Malazgirt, Alparslan, Sefer, Güzergâh, Bizans.

### Abstract

In the battle of Manzikert, which took place on 26 August 1071 under the leadership of Sultan Alparslan, the Great Seljuqs had achieved an unprecedented victory in the history of Islam by defeating the Byzantine army. While Sultan Alparslan was besieging Aleppo in May 1071, he learned about the news of the Byzantine Emperor Romanos Diogenes had taken action with his army of three hundred thousand people and sent his harem with his vizier Nizam al-Mulk to Tabriz (or Hemedan) and ordered his vizier to recruit soldiers immediately. The Sultan herself reached the Manzikert plain with as many soldiers as he could collect. Nizamü'l-Mulk, reached Manzikert with the troops he collected from Iran. In the study, it was discussed on which route Sultan Alparslan and the support troops from Iran reached the battlefield after giving information about road networks in Eastern Anatolia and Iran. In the introduction, after giving information about the road networks used by the Byzantines and Seljuks, the importance given to the maintenance, repair and renovation of these roads was mentioned. Afterwards, details about the use of river roads in transportation and logistics besides the highway were given. In the last section, the possible routes of Sultan Alparslan and support troops determined in the light of historical data. These routes were mapped to provide a better understanding of the roads.

**Keywords:** Manzikert, Alparslan, Expedition, Route, Byzantine.

### Giriş

Günümüz yol ağlarının tarihi antik döneme kadar gitmektedir. Bunun nedeni ise toplumları birbirine ulaştıran yolların geçmişten gelen bilgi birikiminin bir ürünü olmasıdır. Toplumlar, yüzyıllar içerisinde o günün şartlarında güvenli, taşımacılığa elverişli ve kısa olan yolları meydana getirmiştir. Bu yolları meydana getiren en önemli unsur ise kuşkusuz coğrafi faktörlerdir.

Anadolu'da XI. yüzyılda kullanılan yollarla günümüz Anadolu'sundaki yollar kıyaslandığında ana yollarla birlikte ara yolların birçoğunun kullanılmaya devam edildiği anlaşılmıştır. Örneğin Bizans İmparatoru Romanos Diogenes, Büyük Selçuklu ordusu ile karşılaşmak için Anadolu'nun batısıyla doğusunu birleştiren bugünkü ismiyle E90, D260, D200, D300, E88, D955 ve D270 gibi ana yollar üzerinden Malazgirt Ovası'na gelmişti (Haldon, Gaffney, Theodoropoulos, Murgatroyd, 2011-2012, s. 213; Speros, 1971, s. 17, 26-27).

İran coğrafyasındaki yolların tarihi de Büyük Selçuklu Devleti'nin İran'a hâkim olduğu yıllardan çok daha öncesine dayanmaktadır. MÖ V. yüzyılda yaşadığı düşünülen Herodot,

<sup>1</sup> Bu çalışma "Büyük Selçuklu Ordusunda Sefer Organizasyonu" adlı Dr. tezinden türetilmiştir.

\* Arş. Gör. Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, [hsnyenidogan@gmail.com](mailto:hsnyenidogan@gmail.com)

İran'ın Susa<sup>2</sup> şehrinden; günümüzde Batı Anadolu'da bulunan Manisa, Uşak ve Kütahya'nın bir kısmını kapsayan Lidya'nın başkenti Sardes'e kadar uzanan yaklaşık 2.500 km'lik Pers kral yolundan bahsetmektedir (Herodotus, 1994, s. 23-24; Herodotus, 1973, s. 309-10).<sup>3</sup> Bu yolun Herodot'un yaşadığı zamandan çok daha önce yapıldığı düşünülmektedir. Böylelikle bahsi geçen yolun günümüzden en az iki bin beş yüz yıl önce inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu bilgi, İran'daki yolların yapımının Selçukluların İran'da hakimiyet kurmaya başladığı tarihten minimum bin beş yüz yıl öncesine yani Ahemeniş İmparatorluğu'na kadar uzandığı sonucuna ulaşılmasını sağlamaktadır. Bir toplumdaki diğerine miras kalan bu yollardan Büyük Selçukluların istifade ettiği de muhakkaktır.

Hükümdarlar; sosyolojik, ticari ve askeri kaygılardan ötürü bir yandan yolların bakımını yaparken diğer yandan da yeni yollar yapmaktaydı. Mesela IX. yüzyılda Tolunoğlu Humaravayh, Aylah ile Tih Çölü arasında bulunan dağ geçidini yol haline getirmişti. Nil Nehri boyunca uzanan yolun bakımı için her yıl on bin altın harcanmaktaydı. Gazne sultanları, İran'ın doğusunda yol yapımı için çok uğraş vermişti. Ayrıca Sultan Tuğrul Bey, 1054-1055'te Müslümanlarca kutsal sayılan Mekke şehrine giden yolların tamir edilmesiyle bizzat ilgilenmişti. Yolların yapım ve tâtilatına olduğu gibi güvenliğine de önem veriliyordu. Ünlü Selçuklu veziri Nizamü'l-mülk, yolların güvenliği için hazineden büyük bütçenin ayrılması gerektiğini tavsiye etmişti. Bu bütçenin bir kısmı yolların güvenliğinden sorumlu görevlilere ayrılmaktaydı. Ayrıca bu kişiler vergiden muafı (Fahr-i Müdebbîr, 1967, s. 405; İbnü'l Cevzi, 2014, s. 166; Mîrhând, 2006, s. 3150).

Ülkeleri ve kentleri birbirine bağlayan yollar özellikle sefer zamanı ordular tarafından kullanılmaktaydı. Ordu içerisinden seçilen cesur, ileri görüşlü ve yollar hakkında uzman kişiler; yol üzerindeki taşların toplanması, ağaçların kesilmesi, köprülerin inşa edilmesi, nehirlerin geçilmesine engel teşkil edecek şeylerin ortadan kaldırılması ve yolculuk sırasında karşılaşılabilecek diğer sorunların bertaraf edilmesi gibi işlerden sorumluydu. Özellikle yol üzerinde bulunan taşların temizlenmesi atların hareketini kolaylaştırması açısından önem arz etmekteydi. Böylelikle ordunun geçeceği yollar elverişli hale gelmekteydi. Aksi bir durumla karşılaşıldığında ise hareket halindeki ordu gevşemekte ve varılmak istenilen yere gecikmeli ulaşmaktaydı (el-Ensârî, 1961, s. 83-85; el-Makdisî, 1870, s. 10; Sıbt İbnü'l Cevzi, 2011, s. 253). Özellikle suyun bol olduğu ilkbaharda karşılaşılan taşkınlarda yollar zarar görebilmekteydi. Bu tür durumlarda ya yol, ordunun geçişine elverişli hale getirilir ya da güzergâh değiştirilirdi. Yeni sefer güzergahı ordu mensupları tarafından bilinmiyorsa bu iş için bölgede bulunan kılavuzlara başvurulmaktaydı (Mîrhând, 2006, s. 2911-12; Mîrhând, 2015, s. 57-58).

Fırat'ın batısında uzaklık mil (yaklaşık 2 km), doğusunda ise fersah (yaklaşık 6 km) ile ölçülürdü. Orduların, kervanların ve postacıların yollarını kolaylıkla bulabilmesi için her bir milde *el-mil* adı verilen büyük taşlar vardı. Bu taşlar İslam devletlerinin hemen hemen hepsinde

<sup>2</sup> Basra Körfezi'nin yaklaşık olarak iki yüz elli kilometre kuzeyinde bulunan Susa (شوش) şehri İran'ın Huzistan bölgesindedir.

<sup>3</sup> Herodot bu yolu eserinde şöyle anlatmıştır: Bu yol boyunca kervansaraylar vardır. Çoğunlukla yerleşim yerlerinden geçer ve ıssız değildir. Lidya ve Frigya içlerinden yirmi konak yol gidilir. Frigya'dan Halys Irmağı'na rastlanır. Burayı aştıktan sonra Kilikya sınırına kadar Kapadokya içinde yirmi sekiz konak gidilir. Kilikya'yı tamamlamak için üç konak ilerlenmektedir. Fırat Nehri, Kilikya ve Ermenistan sınır olmaktadır. Ermenistan içerisinde her biri bir nöbet yeri olan on beş konak olan yol gidilir. Ardından Ermenistan'dan Metaine topraklarına girildiğinde burada otuz dört konak yol gidilir. Bu bölgede gemilerin yüzebildiği dört nehir bulunur. Birincisi Dicle'dir, ikinci ve üçüncü aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar, birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncüsünün adı Gyndes'tir. Buradan Kissia topraklarına vardıldıktan sonra üzerinde Susa kentinin kurulmuş olduğu ve gemilerin işlemesine elverişli bulunan Khoaspes'e kadar on bir konak ilerlenir. Bkz. Herodotus, 1994, s. 23-24; Herodotus, 1973, s. 309-10.

mevcuttu. Ayrıca Kuzey Afrika ve Ermenistan bölgesindeki bütün yollarda da yolu gösteren işaretler bulunmaktaydı (Mazaheri, 1972, s. 348, 360-61).

Yollara verilen önemin bir sonucu olarak bazı şehirlerin yolları taşlarla döşenmişti. Örneğin İstahri, Buhara ve Semerkant gibi Orta Çağ'ın bazı büyük şehirlerin yollarının dağlardan kesilerek getirilen taşlarla döşendiğini aktarmaktadır (İstahri, 1927, s. 312, 318-19).<sup>4</sup> Büyük Selçuklu ordusunun kullandığı güzergahlardaki yolların taşlarla döşenip döşenmediği mevzuatına gelinecek olursa kaynaklarda bu konu hakkında herhangi bir malumata ulaşılmadığı gibi yüzey araştırmaları sonucunda da bir bulguya rastlanılmamıştır. Çok eskilere dayanan bir ordu geleneğine sahip olan Roma'da, MÖ IV. yüzyılda yollara taş döşeme işlemine başlandığından yola çıkarak bu tarihten yaklaşık olarak bin dört yüz yıl sonra kurulan Büyük Selçuklular zamanında da yollara taş döşendiği söylenebilir.

Bahsi geçen yolların boyutuna gelindiğinde ise ana kaynaklar, yolların genişliği hakkında detaylı bilgi vermemekle birlikte sadece üç süvarinin yan yana gidebildiği bir yolun dar bir yol olarak değerlendirildiğini zikretmektedir. Bahsi geçen yolun maksimum 1,5 veya 2 metreye denk geldiği düşünülmektedir. Roma yollarına bakıldığında MÖ V. yüzyılda 12 Levha Kanunları, çakıl taşları dökülerek yapılan yolların genişliği hakkında bilgi vermektedir. Bu kaynağa göre yolun genişliği düz yerlerde 2,48 cm iken virajlarda 4,96 cm'yi bulabilmektedir. MÖ IV. yüzyıla gelindiğinde Roma, yollara taş döşemeye başlamış ve bu yolların genişliği 6-8 hatta özel durumlarda 12 metreye çıkmıştı. Ayrıca Mersin'in Tarsus ilçesinde yapılan kazı çalışmalarında Roma Dönemi'ne ait 7 metre genişliğinde bir yol gün yüzüne çıkarılmıştır. Bu verilerin, Büyük Selçuklu ordusunun kullandığı yolların genişliği hakkında yorum yapılmasına yardımcı olacağı düşünülmektedir (Beyhakî, 1940, s. 553; Beyhakî, 2019, s. 421; Takmer ve Tüner, 2007, s. 465).

Büyük Selçuklu ordusu, askerlerin ve ağırlıkların savaş alanına intikali için kara yollarını kullandığı gibi nehir yollarından da istifade etmekteydi çünkü bu yöntem, ordunun savaş alanına daha hızlı ve daha az efor harcayarak ulaşmasını sağlamaktaydı. Örneğin 1064 yılında Ermenistan seferine çıkan Sultan Alparslan; Batı Hazar, Azerbaycan emîrleri ve Türkmenlerle güçlendirdiği ordusunu teknelerle Aras Nehri üzerinden savaş alanına taşımıştı (Friendly, 1981, s. 144). Diğer bir örneğe Selçuklu Devleti'nin ilk kurucusu olan Tuğrul Bey zamanında denk gelmektedir; Sultan Tuğrul Bey, 1058'de ordusuyla Abbasi Halifesi Kaim Biemrillah'ı ziyaret etmek için Bağdat'a Dicle Nehri üzerinden gemilerle (طَبَّارَة) gitmişti (el-Bündârî, 1889, s. 13; el-Bündârî, 1999, s. 10; İbnü'l-Esir, 1987, s. 480). Aras ve Dicle Nehri dışında Büyük Selçukluların egemen olduğu coğrafyada Fırat, Seyhun ve Ceyhun gibi büyük nehirler de mevcuttu. Bu nehirlerin yine gemi taşımacılığı yapılabilen kolları vardı (İstahri, 1927, 80). Selçuklular Dönemi'nde Dicle üzerinde taşımacılık yapan gemilerin bazılarında Sümer gemisi anlamına gelen *Sümeriye* veya *Sümeysiye* denilmekteydi (Mazaheri, 1972, s. 359). Devletin egemen olduğu topraklarda üzerinde gemilerin gidemediği nehirler de vardı. Taberistan, Gürgân, Zencân, Kazvîn, Deylem bölgesinde; Hemedan, Ruzraver, Ramun, Berucerd, Feravende, Zazkan, Şaburhast, Laşter, Nihavend, Kasru'l Lusuz, Esedabaz, Dinaver, Karmasin, Merc, Tazar, Huverme, Sühreverd, Zencân, Ebher, Simnan, Kum, Kaşan, Ruze, Busne, Kerec, Burc, Seray, Devan, İsfahân, Yahudiyye, Hanlencan, Bare, Saymera, Sirevan, Düver, Beni'r-Rasibi ve Talekan gibi yerleşim yerlerinden geçen nehirler bunlardan bazılarıdır (İbn Havkal, 1996, s. 323; İbn Havkal, 2017, s. 331; İstahri, 1927, s. 197-198, 210). Nitekim Selçuklu orduları için hayati önem taşıyan suyun bu nehirlerden sağlandığı çok açıktır.

Malazgirt Savaşı'nın yapıldığı Doğu Anadolu Bölgesi'nin fiziki coğrafyasına bakıldığında nehir yoluna elverişli bir su kaynağının mevcut olmadığı anlaşılmıştır. Nitekim

<sup>4</sup> İstahri, Buhara'da yollara döşenen taşların Verke dağından, Semerkant'ta ise Kuhuk adı verilen bölgeye bitişik olan dağlardan çıkarıldığını söylemektedir. Bkz. İstahri, 1927, s. 312-318-19.

Selçuklu ordusu, su ve yiyecek ihtiyacını karşılamak için Ahlat ve Malazgirt arasındaki Rahve Ovası'nda yer alan bir çay yöresinde kamp kurmuştu (Ahmed b. Mahmûd, 1977, s. 83, 97; Sevim ve Merçil, 1995, s. 61-69).<sup>5</sup> Kaynaklar, bahsedilen çayın ismi hakkında herhangi bir malumat vermemektedir. Buraya en yakın su kaynağının ise Murat Nehri olduğu tespit edilmiştir. Böylelikle kaynaklarda bahsi geçen su kaynağının Murat Nehri olduğu düşünülmektedir.

### Malazgirt'e Giden Yol

Rum İmparatoru ile Malazgirt'te karşı karşıya gelen Büyük Selçuklu Devleti, 26 Ağustos 1071 tarihine kadar İslam dünyasında eşine rastlanılmamış bir zafer elde etmiştir. Büyük Selçuklu Sultan'ı Alparslan, Mayıs 1071'de Halep kuşatmasında iken Rum İmparatoru Romanos Diogenes'in devasa ordusuyla harekete geçtiği haberini almış ve hızla Fırat'ı geçerek Diogenes'i karşılamak üzere Ermenistan'a gitmişti (Ahmed bin Mahmûd, 1977, s. 108; Kemalüddin İbnü'l Adim, 1989, s. 16; Kemalüddin İbnü'l Adim, 2014, s. 24; Bayındır, 2020, s. 53). Sultan'ın Halep önlerinden Malazgirt Ovası'na kadar geçen süreçte izlediği rota hakkında farklı görüşler vardır. Bu görüşlerden biri; Sultan'ın Halep'ten dönerken Urfa, Diyarbakır, Silvan, Bitlis ve Ahlat üzerinden Malazgirt'e ulaştığıdır. Yalnız İbnü'l Adim ve el-Huseynî, Sultan'ın Irak üzerinden memleketine yani İran topraklarına döndüğünü söyleyerek yukarıdaki güzergaha şüpheyle yaklaşılmasını sağlamaktadır. Diğer bir görüş ise Fırat'ı geçerek Diyarbakır'a gelen Sultan'ın buradan Dicle Nehri'ne doğru yol aldığı ardından da güneye doğru ilerleyerek Musûl'a ulaştığıdır. Sultan, Musûl'a giderken nehir yolunu kullanmış olabilir lakin ana kaynaklarda bu konuya açıklık getirecek herhangi bir bilgiye ulaşılmamıştır. Yoluna devam eden Sultan, Musûl'dan kuzeydoğu yönünde bulunan Urmiye'ye ardından da Urmiye Gölü'nün kuzeyinde yer alan Hoy şehrine varmıştı. Sultan, Halep'ten düz bir yolla Hoy'a ulaşabilecekken kuzeydoğu yönünde olan Diyarbakır'a ardından güneydoğu yönünde yer alan Musûl'a buradan da kuzeydoğu yönünde bulunan Urmiye ve Hoy'a giderek zikzaklı bir yolu tercih etmişti. Böylelikle Malazgirt'e ulaşan Sultan'ın Diyarbakır, Musûl, Urmiye ve Hoy'dan topladığı asker sayısı yirmi bini bulmuştu. Bu güzergâhın, İbnü'l Adim ve el-Huseynî'nin vermiş olduğu bilgiyle örtüştüğü ve ayrıca Sultan'ın ihtiyaç duyduğu askerlerin toplanmasına fırsat tanıdığı düşünüldüğünden Büyük Selçuklu ordusunun bahsi geçen zikzaklı güzergâh üzerinden Malazgirt'e ulaştığı sonucuna varılmaktadır.

Ana kaynaklar, Sultan'ın Hoy'dan Malazgirt'e hangi güzergahtan gittiği konusunda sessiz kalmıştır. Lakin bu bölgede iki muhtemel güzergâh yer almaktaydı. Birinci güzergâh, Hoy'dan batıya doğru gidildiğinde Van Gölü'nün güney sahili dolaşarak Bitlis, Ahlat ve ardından da Malazgirt'e ulaşmaktadır. İkinci güzergâh ise Van Gölü'nün kuzeydoğu sahilinden geçmektedir. İkinci yoldan gidildiğinde ilk olarak Erciş'e, buradan da kuzeybatıda bulunan Patnos yakınından geçilerek Malazgirt'e ulaşılmaktaydı. Coğrafyanın elverişli hali, güvenlik ve mesafenin daha kısa olması göz önünde bulundurulduğunda ikinci yolun en muhtemel güzergâh olduğu söylenebilir.

Sultan Alparslan, Rum İmparatoru'nun harekete geçtiğini duyduğunda veziri Nizamü'l-mülk ile birlikte haremini Tebrîz veya Hemedan'a göndererek destek birlik toplanmasını emretmişti.<sup>6</sup> Hemedan'dan yola çıkan Selçuklu birlikleri; muhtemelen Barsiyan, Uz ve Kazvîn yakınlarından kuzeybatı yönünde olan Ebher'e ulaşmıştı. Ebher'den Zencân'a ise iki yol vardı. Birincisi daha güvenli olduğu bilinen Sührevert üzerinden, ikincisi ise düz bir yolla Zencân'a

<sup>5</sup> İbnü'l Adim, Alparslan, Rum ordusu ile karşılaştığında karargâhını Funeydik tepesine kurduğunu söylemektedir. O günden sonra buranın adı sultan tepesi olarak kalmıştır. Daha öncesinde bu tepede insanların konakladığı bir han olduğundan burası Hancık (Funeydik) tepesi adıyla bilinmektedir. Bkz. İbnü'l Adim, 1989, s. 17.

<sup>6</sup> İbnü'l Esir, Nizamü'l-mülk ve Sultan'ın eşinin Tebrîz'e değil de Hemedan'a gönderildiğini yazmaktadır. Bkz. İbnü'l-Esir, 1987, s. 388.

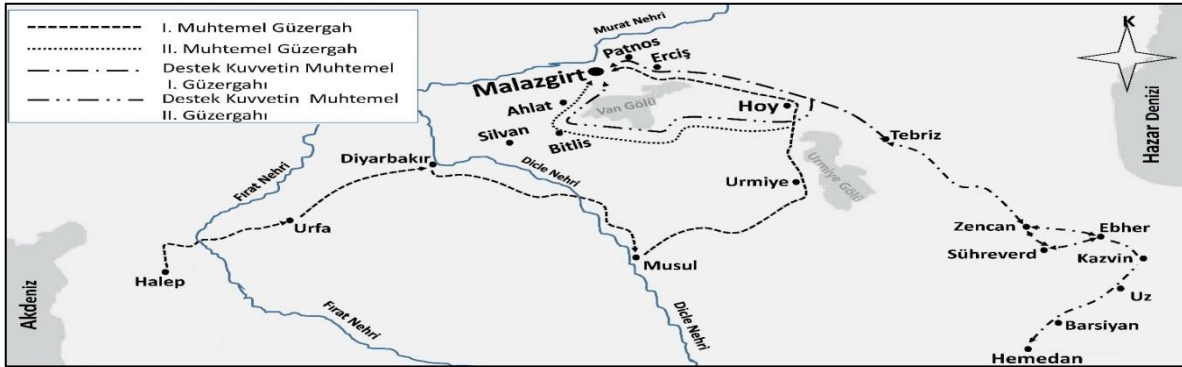


gitmekteydi.<sup>7</sup> Selçuklu ordusunun güvenli yolu tercih ettiği muhtemeldir. Zencân'dan yoluna devam eden askerler Tebrîz'e ardından Hoy şehrine geçmiş, buradan da Van Gölü'nün kuzeydoğusunda ve güneyinde yer alan iki muhtemel yoldan biriyle Malazgirt'e varmıştı. Vezir Nizamü'l-mülk'ün önderliğinde toplanan destek birliklerinin derhal ana orduya katılmak isteyeceği düşünüldüğünden daha kısa ve güvenilir olan Van Gölü'nün kuzeydoğu yolu üzerinden Malazgirt'e ulaştığı yorumu yapılabilir. Kuzeydoğu yolunun daha güvenilir olmasındaki neden ise Bizans ordusunun Ahlat'ta bulunan Selçuklu birlikleri üzerine saldırılar düzenlemesiydi ('Atâ Melik Cuveynî, 1916, s. 367; Ahmed b. Mahmûd, 1977, s. 95; Başan, 2010, s. 79; Carey, 2012, s. 137, 140; el-Bündârî, 1889, s. 38; el-Bündârî, 1943, s. 37; el-Huseynî, 1933, s. 46; el-Huseynî, 1999, s. 32; el-İstahri, 1927, s. 214; Friendly, 1981, s. 174; İbn Hurdazbih, 1988, s. 34; İbnü'l Cevzi, 2014, s. 99; Kemalüddin İbnü'l Adim, 2014, s. 24, 27; Kemalüddin İbnü'l Adim, 1989, s. 15-16, 20; Kesik; 2013, s. 83-88; Nicolle, 2013, s. 39, 56; Resîdü'd-dîn Fazlullâh, 1983, s. 112; Yakubi, 1892, s. 273).

Ana orduya katılmak için Hemedan'dan yola çıkan birliklerin yaklaşık olarak 1000 km yol kat ederek Malazgirt'e ulaştığı anlaşılmaktadır. Bu tür acil durumlarda hızlı hareket eden askerler böylesine uzun bir yolu kısa sürede kat edebilmekteydi. Normal şartlarda ise bir ordu günde ortalama 45 km yol gidebilmekteydi. Başka bir seferde ana orduya destek için yola çıkan Türkiye Selçuklu ordusunun 800 km'lik yolu yaklaşık olarak 13 günde gittiği bilinmektedir (İbn Bîbî, 2014, s. 470, 481). Bu bilgiye dayanarak askerlerin günde 62 km yol aldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Sultan Alparslan, 1063 yılında Selçuklu hanedanından olan Kutalmış'ın isyan ettiğini ve Rey'i işgal edeceğini öğrendiğinde bir birliği Nişabur'dan çöl yoluyla Rey'e göndermişti. Kendisi de Nişabur'dan yola çıkarak 10 merhale (10 günlük yol, yaklaşık 450 km) ileride yer alan Damğan'dan Kutalmış'a mektup yazmıştı. Bu sefer yolculuğunda ise ordunun günde 45 km yol gittiği anlaşılmaktadır (İbnü'l-Esîr, 1987, s. 48; Bayındır, 2020, s. 103-107). Cûzcânî, Alparslan'ın yüz bin kişilik ordu ile birlikte süratle aşağı yukarı 3.900 km'lik bir yol olan Balasagun'dan Fırat Nehri üzerinde bulunan bir kaleye on yedi günde ulaştığını söylemektedir. Yani Sultan'ın günde 229 km yol kat ettiğini zikretmektedir (Cûzcânî, 2015, s. 253). Müellif'in bu bilgiyi abartarak aktardığı düşünülmektedir çünkü bir günlük yol yaklaşık olarak 30 ile 45 km arasındadır. Normal şartlarda orduların bir günde gidebileceği mesafenin iki katına çıkması pek mümkün görülmezken neredeyse sekiz katına çıkması böylesine devasa bir orduyla pek mümkün değildir. Sultan Melikşah zamanında gerçekleşen bir sefer yolculuğuna bakıldığında Sultan, kardeşi Tekiş'in isyan ettiğini öğrendiğinde Rey'den gece gündüz yol giderek altı günde Nişabur'a ulaşmıştı. Bu yolculukta Sultan'ın Reyden yaklaşık 750 km uzakta olan Nişabur'a ulaşmak için günde 125 km yol gittiği anlaşılmaktadır (Ahmed bin Mahmûd, 1977, s. 145; Bayındır, 2019, s. 399-412). Yukarıda verilen örnekler, Büyük Selçuklu ordularının bir günde kat ettiği mesafenin farklılık gösterdiğini anlamamızı sağlamaktadır. Sultan Alparslan'ın Kutalmış isyan ettiğinde Nişabur'dan Damğan'a giderken bir günde kat ettiği mesafe (45 km) referans alındığında Hemedan'dan yola çıkan Selçuklu ordusunun yirmi iki gün sonra Malazgirt'e ulaştığı söylenebilir.

<sup>7</sup> Hemedan'dan Zencân'a Sühreverd yolu üzerinden 30 fersah idi. Bkz. İbn Hurdazbih, 1988, s. 34.

**Şekil 1** Büyük Selçuklu ordusunun Malazgirt'e giden muhtemel güzergahları. Çizen: Hasan Yenidoğan.



## Sonuç

Çalışmada, Büyük Selçuklu Devleti'nin egemen olduğu coğrafyada bulunan yol ağlarının çok eski dönemlere ait olduğu anlaşılmıştır. Yüzyıllar içerisinde bu yol ağlarının geçtiği topraklara hâkim olan devletlerin hükümdarları hem askeri hem sosyolojik hem de ticari kaygılarla yolların bakımını üstlenmiş ve bu iş için ciddi bütçeler ayırmıştır. Özellikle Büyük Selçuklu sultanlarının yolların bakım ve onarım işine büyük önem verdiği sonucuna varılmıştır. Toplumları bir araya getiren yollar, ordular için de büyük önem arz ettiğinden yolların güvenlik ve bakımından sorumlu birlikler oluşturulmuştur. Çalışmada, Halab kuşatmasında iken Bizans İmparatoru Romanos Diogenes'in ordusu ile harekete geçtiğini öğrenen Sultan Alparslan'ın Malazgirt'e hangi yolu tercih ettiği tartışılarak olası durumlar ele alınmıştır. Sonuç olarak, ana kaynaklardan edinilen deliller ışığında Selçuklu ordusunun Halab'ten yola çıkarak Diyarbakır, Musul, Urmiye, Hoy, Erciş, Patnos üzerinden Malazgirt'e vardığı sonucuna varılmıştır. Hemedan'da toplandığı düşünülen destek birliklerin ana orduya katılmak üzere Barsiyan, Uz, Ebher, Zencân, Tebriz, Hoy ve Van Gölü'nün kuzeydoğu yolu üzerinden Malazgirt'e ulaştığı tespit edilmiştir. Ayrıca Selçuklu ordularının bir günde aldığı mesafenin koşullara göre değişkenlik gösterdiği anlaşılmıştır.

## Kaynakça

- 'Atâ Melik Cuveynî. (1916). *Târîh-i Cihânguşâ*. II. (Mîrzâ Muhammed-i Kazvînî. Nşr.). Leyden.
- Ahmed bin Mahmûd. (1997). *Selçuk-nâme*. I-II. (E. Merçil, Haz.). İstanbul: 1001 Temel Eser.
- Başan, A., (2010). *The Great Seljuqs*, New York: Taylor and Francis Group.
- Bayındır, A., (2019). "Selçuklularda vuku bulan taht kavgaları üzerine bir değerlendirme (Melikşah dönemi taht kavgaları 1072-1092)". *Gaziantep University Journal of Social Sciences*. 18(1), ss. 399-412.
- Bayındır, A., (2020). *Selçuklularda saltanat mücadeleleri*. İstanbul: Hiperyayın.
- Carey, B. T., (2012). *Road to Manzikert, Byzantine and Islamic Warfare 537-1071*. South Yorkshire.
- Ebû İshak el-Farisi el-İstahri. (1927). *Mesâlik el-Memâlik*. Bibliotheca Geographorum Arabicorum. I. (Geoje M. J., Nşr.). Brill.
- Ebû Şâme el-Makdisî. (1870). *Kitâbü'r-ravzateyn fi ehberiad devleteyn*. I. (Z. K. Urgan, Çev.). Ankara. TTK Kütüp. No: T/0052'de yayınlanmamış Türkçe tercüme).
- Ebû'l-Fazl Muhammed Beyhakî. (1319/1940). *Târîh-i Beyhakî*. (Saîd-i Nefisî. Nşr.). Tahran.
- Ebû'l-Fazl Muhammed Beyhakî. (2019). *Târîh-i Beyhakî*. (N. Lügal, Çev.). Ankara: TTK.
- el-Hüseyn b. Muhammed b. Ali el-Ca'feri er-Rugadi (İbn Bîbî).(2014). *el-evâmîrû'l 'Alâ'iy fi'l-umûri'l-'Alâ'iy*. (M. Öztürk, Çev.). Ankara: TTK.
- Fahr-i Müdebbîr. (1346/1967). *Âdâbu'l-harb ve's-seca'a*. (Ahmed Süheyli-i Hânsârî, Nşr.) Tahran.

- Friendly, A., (1981). *The dreadful day: The battle of manzikert 1071*. London: Hutchinson.
- Haldon, J., Gaffney, V., Theodoropoulos, G. ve Murgatroyd, P. (2011-2012). Marching across Anatolia: Medieval Logistics and Modeling the Mantzikert Campaign. *Dumbarton Oaks Papers*. (65-66), ss. 1-27).
- Hamîdu'd-dîn Muhammed Mîrhând. (1385/2006). *Ravzatu's-safâ fî sûreti'l-enbiyâ ve'l mulûk ve'l-hulefâ*. IV. (Cemşid Keyanfer. Nşr.). Tahran.
- Hamîdu'd-dîn Muhammed Mîrhând. (2015). *Ravzatu's-safâ fî sûreti'l-enbiyâ ve'l-mulûk ve'l-hulefâ*. (Selçuklular kısmı). (E. Göksu, Çev.). Ankara: TTK.
- Herodotus. (1994). *The history of Herodotus*. (G. C. Macaulay, Çev.). Nev York: Macmillan and Co.
- Herodotus. (1973). *The history of Herodotus*. (M. Ökmen, Çev.). İstanbul: Remzi Kitap Evi.
- İbn Havkal. (1996). *Kitâb-ı sûretü'l-arz*. Beyrut: Menşûrât-i Dâr-i Mektebeti'l-Hayât.
- İbn Havkal. (2017). *10. asırda İslam coğrafyası*. (R. Şeşen, Çev.). İstanbul: Yeditepe.
- İbn Hurdazbih, (1988). *el-mesâlik ve'l-memâlik*, (M. Mahzum, Nşr.). Beyrut.
- İbnü'l Cevzi. (2014). *El-muntazam fî tarihi'l-ümem'de Selçuklular (H.430-485=1038-1092)*. (A. Sevim, Çev.). Ankara: TTK.
- İbnü'l-Esir. (1987). *el-Kâmil fi't-târîh*. VIII. (M. Yûsuf ed-Dekâk, Nşr.). Beyrut-Lübnan.
- İbnü'l-Esir. (1987). *el-Kâmil fi't-Târîh*. IX-X. (Abdulkerim Özaydın, Çev.). İstanbul: Bahar.
- Kesik, M. (2013). *1072 Malazgirt; zafere giden yol*. İstanbul: Timaş.
- Kıvâmu'd-dîn Ebû İbrâhîm el-Feth b. 'Alî b. Muhammed el-Bündârî el-İsfahânî. (1306/1889). *Zubdetü'n-nusra ve nuhbetü'l-'usra*. (M. Th. Houtsman. Nşr.). Leiden.
- Kıvâmu'd-dîn Ebû İbrâhîm el-Feth b. 'Alî b. Muhammed el-Bündârî el-İsfahânî. (1943). *Zubdetü'n-nusra ve nuhbetü'l-'usra*. (K. Burslan, Çev.). İstanbul: Maarif Matbaası.
- Kıvâmu'd-dîn el-Bündârî. (1306/1889). *Zubdetü'n-nusra ve nuhbetü'l-'usra*. (M. Th. Houtsma, Nşr.). Leiden.
- Kıvâmu'd-dîn el-Bündârî. (1943). *Zubdetü'n-nusra ve nuhbetü'l-'usra*. (K. Burslan, Çev.). Ankara: TTK.
- Kemalüddin İbnü'l Adim. (1989). *Biyografilerle Selçuklular tarihi*. (A. Sevim, Çev.). Ankara: TTK.
- Kemalüddin İbnü'l Adim. (2014). *Zubdetü'l Haleb min târihi Haleb'de Selçuklular*. (A. Sevim, Çev.). Ankara: TTK.
- Mazaheri, A., (1972). *Ortaçağda Müslümanların yaşayışları*. (B. Üçok, Çev.). İstanbul: Varlık.
- Minhâc-i Sirâc-i Cûzcânî. (1342/1963). *Tabakât-i nâsirî*. (Abdu'l-Hayy Habîbî, Nşr.). Kâbil.
- Minhâc-i Sirâc-i Cûzcânî. (2015). *Tabakât-i nâsirî*. (E. Göksu, Çev.). Ankara: TTK.
- Nicolle, D., (2013). *Malazgirt 1071*. İstanbul: Türkiye İş Bankası.
- Ömer İbn İbrahim el-Avsî el-Ensârî. (1961). *Tefrîj al-kurûb fî tadbîr al-hurûb (A Muslim Manual of War)*. (G. T. Scanlon, Çev.). Cairo: American University at Cairo.
- Resîdü'd-dîn Fazlullâh. (1362/1983). *Câmi'ü't-tevârih*. I-II. Tahran: Dünya Kitap.
- Sadru'd-dîn Ebu'l-Hasan 'Alî İbn Nâsir İbn 'Alî el-Huseynî. (1351/1933). *Ahbâru'd devleti's-Selcûkiyye*. (Muhammed İkbâl. Nşr.). Lahor.
- Sadru'd-dîn Ebu'l-Hasan 'Alî İbn Nâsir İbn 'Alî el-Huseynî. (1999). *Ahbâru'd devleti's-Selcûkiyye*. (N. Lugal, Çev.). Ankara: TTK.
- Sevim, A. ve Merçil, E., (1995). *Selçuklu Devletleri tarihi: Siyaset, teşkilat kültür*. Ankara: TTK.
- Sıbt İbnü'l Cevzi. (2011). *Mir'atüz zaman fî Tarihi'i ayan'da Selçuklular*. (A. Sevim, Çev.). Ankara: TTK.
- Speros, V., (1971). *The decline of medieval hellenism in Asia Minor and the process of Islamization from the eleventh through the fifteenth century*. Berkeley. Los Angeles. London: University of California.

- Takmer, B. ve Tüner, Ö., (2007). *Via Sebaste: Anadolu'nun en iyi korunmuş Roma yolu'nun Varsak'tan geçen güzergahı*. II. Antalya: Varsak Belediyesi.
- Yakubi, (1892). *Kitap el-Buldan*. Bibliotheca Geographorum Arabicorum. (Geoje M. J., Nşr.). Brill.
-