

KUZEYDOĞU ANADOLU YOL GÜZERGAHI VE KARAKULAK MENZİLİ*

Prof. Dr. Hamza GÜNDOĞDU**

Anadoluda Antik ve Roma devrinden beri şehirler arasında ve doğu-batı güzergahlarında çeşitli yollar bulunmaktadır. Eskiden Çin ile Avrupa arasında gidip gelen seyyahlar Pekin'den çıktuktan sonra İpek Yolu'nu takiben Hazar Denizi'nin kuzey ya da güneyinden geçerek Anadolu'da Erzurum-Sivas, ya da Diyarbakır-Adana yollarını takip ederek İstanbul'a, oradan da Venedik ve Roma'ya ulaşıyorlardı. Bu yollar üzerinde de çeşitli konaklama merkezleri mevcuttu.

Ancak Anadolu'da gerçek anlamda konaklama merkezleri, Selçuklular ve Osmanlı döneminde meydana getirilerek hemen her tarafta ticari bir canlılık ve güven ortamı yaratılmıştı.

XII. ve XIII. yüzyıllarda Anadolu Selçuklularının ortaya koyduğu en önemli müesseselerden biri olan kervansaraylar, doğu-batı, kuzey-güney arasında yolculuk yapan kimselerin güvenliğini ve her türlü ihtiyacını sağlayan birer sosyal yardım kurumu olarak faaliyet göstermiştir. Bu kervansaraylar tek başına ya da gruplar halinde seyahat eden çeşitli insanlara, hatta yedeklerindeki hayvanlara: din, dil, ırk, renk, cins gibi hiç bir ayırım gözetmeksizin karşılıksız olarak üç gün yiyip içme, yatacak yer temin etme ve çevre güvenliği açısından önemli yardımlarda bulunmuşlardır. Öyle ki hastalara daha uzun süre bakma, hayvanlara nalbantlık vs. gibi sayısız sağlık hizmetleri sunmak da bu müesseselerin görevleri arasında sayılmıştır.

Yolcuların çeşitli ihtiyaçlarının karşılanması, zamanla tahrip olan yapıların bakım ve onarımlarının sağlanması ve kurulan sistemin ayakta kalması için de adına vakıf denilen sağlam hukuki kurallar geliştirilerek bunların yönetimi mütevelliyec, denetimleri de devlete verilmiştir. Vakıfın şartlarına uymayan ya da değiştirmeye kalkışan bey, emir, sultan, hükümdar veya mütegalibe, kim olursa olsun dünyada ve ahirette lanetlenerek vakıfıyıcılara onlara beddualarda bulunulmuştur.

İşte 528 yıl önce Doğuyu ve Batıyı temsil eden iki büyük Türk Devleti'nin karşı karşıya gelmek zorunda kaldığı Erzincan sınırları içerisinde cereyan eden "Otlukbeli Savaşı"nın sebeplerinden biri de çevre güvenliğinin sağlanması, doğu-batı güzergahında seyahat eden yolcuların rahat ve huzurunun tesisine yönelikti.

11 Ağustos 1473 tarihinde cereyan eden Otlukbeli Savaşı'ndan sonra İstanbul Fatihî II. Mehmed'in bu çevreyi, Osmanlı topraklarına katmak istemesinin asıl amacı, asayişsizlik ve yeni siyasi oluşumlara izin vermemektir.

İstanbul'dan bu savaş için hareket eden Fatih Sultan Mehmed'in Otlukbeli'ne gelirken takip ettiği yol, bilindiği gibi Sivas ve Erzincan üzerinden ve Sansa Boğazı'ndan geçilerek sağlanmıştır. Anlaşıldığı kadarıyla bu bölgede o tarihlerde tek geçit ve emniyetli yol, Sivas-Erzincan-Erzurum güzergahıydı. Bu güzergah aynı zamanda Batılı seyyahların da takip ettiği yoldu.

Ancak Otlukbeli Savaşı'ndan sonra anlaşma yapılmasına rağmen Fatih, bu çevredeki halkın, vergi ve mülkiyet sistemi bakımından Uzun Hasan Kanunları'na göre

* Bu makale 1997 yılında Otlukbeli Sempozyumu'nda bildiri olarak sunulmuştur.

** Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Müdürü.

yönetilmelerine bir süre daha göz yummuştur. Ancak 1514 yılında yine iki büyük Türk Hükümdarının karşı karşıya geldiği Çaldıran Savaşı'ndan sonra, Osmanlılar bu çevrenin yönetimi üzerinde daha kesin tavırlar ortaya koymuştur.

XVI. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren tüm Osmanlı toprakları üzerinde ulaşımın güvenlik içinde sağlanması amacıyla yeni politikaların geliştirildiğine tanık oluyoruz. Öncelikle İstanbul'dan doğuya ve batıya yapılan seferlerde Hicaz ve Viyana yol güzergahının güvenlik altına alınmak suretiyle yol güvenliği için yeni site-şehirler kurduklarına tanık olmaktayız. Kervansaraylar gibi, düz alanlarda ve bir günlük yolculuk sonunda konaklanabilecek yerlere kurdukları için bu şehirlere "Menzil siteleri" denilmektedir.

Menzil siteleri, kentin özünü oluşturan ana binalardan meydana geliyordu. Öncelikle buraya yerleştirilecek halkın sosyal ihtiyaçlarını sağlanması amacıyla; Cami, Medrese, Han, Mektep, Çeşme Hamam, İmaret, Arasta vb. birimler inşa ettiriliyordu. İstanbul'un Anadolu çıkışından itibaren Gebze, İzmit, Han Kasabası, Ilgın, Karapınar, Ceyhan, Payas, Kunaytra bu amaçla kurulmuş menzil siteleriydi. Hatta Karapınar gibi bazı menzil sitelerinde ikamet eden halka çeşitli vergi bağışıklıkları da sağlanmıştı.

XVI.Yüzyılın ikinci yarısından itibaren benzer şekilde kurulan menzil sitelerine Trakya'da da büyük hız verilmişti. İstanbul'dan batıya giden yol üzerinde; Büyük Çekmece, Çatalca, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Babaeski, Havsa ve sınırlarımız dışındaki Svelingrad'da da bu amaçla meydana getirilmiş külliyeler sıralanıyordu.

Kanuni'nin 1535 yılında gerçekleştirdiği İrakeyn Seferi ile daha sonraları gerçekleştirdiği Revan Seferi sırasında bu bağlamda, doğuya yapılan seferler için de yol emniyetinin sağlanması gerekliliği ön plana çıkmıştı.

Gerek Fatih'in Otlukbeli için, gerekse Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Seferi için, oradan da Kanuni'nin İrakeyn ve Revan Seferleri için takip ettikleri güzergah, hep Sivas'tan sonra Erzincan ve Erzurum arasındaki eski güzergah olmuştu. Bu güzergah üzerinde ordunun konaklaması için Sivas'tan itibaren Hafik, Zara, İmranlı gibi merkezlerle, bunların aralarındaki diğer hanlar, bu seyahatleri kolaylaştıran en önemli unsurlardı.

Sivas-Erzincan arasında Sarhan (Kızıldağ ile Sakaltutan arasında), aynı zamanda Karadeniz'e paralel yol güzergahının başladığı noktada kurulmuştu.

Erzincan'a gelen yolcuların daha doğuya gitmek istediklerinde takip edecekleri güzergahtan, bugünkü Sansa Boğazı'nı takip eden Tercan'a, Tercan'dan sonra Aşkale'nin güneyindeki eski Erzurum yolundan Kandilli ve Ilıca'ya ulaşıyordu. Bu güzergah üzerinde Erzincan'dan sonra Cimin Boğazı'ndaki Cibice Hanı, Alakilise'nin 12 km. doğusundaki köyde yer alan Alaca Han, Sansa Deresi boyundaki Halil Ağa'nın Hanı, Mugar Hanı, Tercan'da Mama Hatun Kervansarayı, Aşkale'nin güneyindeki Hacı Bekir Hanı, ya da Kandilli, ya da Aşkale üzerinden Ilıca'ya geldiğinde Daphan, yolcuları konaklatmak amacıyla yapılmış hanlardı.

Ancak Erzincan'ın 40 km. kadar doğusunda, bugünkü Tunceli yol ayrımı yakınlarında ve Sansa'ya girmeden kuzeydoğuya ayrılan yol üzerindeki Sörperan Hanı, Hatun Hanı, Zurun Hanı gibi hanları geçerek Yollarüstü ve Tercan'a ulaşmak da mümkündü.

İşte XVI.yüzyılın sonu ve XVII.yüzyılın başlarında, bu güzergaha alternatif ve paralel bir hat daha geliştirilmiştir.

Bu hat İstanbul'dan Amasya'ya, oradan Niksar, Koyulhisar, Şebinkarahisar üzerinden Kelkit Çayı boyunca takip ederek Kelkit ve Otlukbeli (Karakulak)'ne ulaşan yol idi. Eski güzergahla bu yol arasında, Erzincan'ın kuzeyindeki Esence (Keşiş) Dağları sıralanıyordu (Çizim:1)

Otlukbeli'nden sonra Karasu vadisini takip eden bu yolun, Aşkale ve Daphan üzerinden Ilıca'ya ulaştığı bilinmektedir. Bu güzergahın Kelkit Çayı vadisindeki bölümünde

kalan hanların XVII. yüzyılın içinde yapılmış basit yapılar olması dolayısıyla zamanla ortadan kalktıkları, ancak dikkatli bir çalışma yapılabildiği takdirde izlerinin tesbit edilebileceği aşikardır. Otlukbeli'nden doğuda kalan güzergahta Karasu Irmağı vadisinde Aşkale'ye kadar iki han ismine rastlamaktayız. Bunlardan birisi Serhin (Şuyud) Hanı, diğeri de Karasu (Aşveyishan) Hanı'dır.

Aşveyishan Hanı'nın Maliye Defterinde verilen bilgiye göre "Erzurum eyaletinde Aşkale Köyü ile Karakulak arası 18 saat mesafe olması dolayısıyla ara yerde Birgod Mevkii'nde kargir bir han inşa edilmiştir. Ancak 1747 yıllarına kadar Han, boş bir halde bulunduğundan ulaklar ve hayvanları büyük zorluklarla karşılamakta, ayrıca eşkiyaya karşı emniyet olmadığı için buraya bir miktar hanenin yerleştirilmesi, Erzurum Valisi Vezir İbrahim Paşa'nın teşebbüsü ile 14 Ocak 1747'de devlet tarafından verilen bir emir ve karara bağlanmıştır." denilmektedir.

Bu ifadelerden de anlaşıldığı kadarıyla Han çok önceden yaptırılmış, ancak çevrenin şenlendirilmesi 1747 yılında gerçekleştirilmiştir. Giriş kapısı üzerinde bulunan ve çok az bir kısmı okunabilen kitabesine rağmen Karasu (Aşveyishan) Hanı'nın XVI. yüzyılın sonu, XVII. yüzyılın başlarında yaptırılmış olması akla uygun düşmektedir.

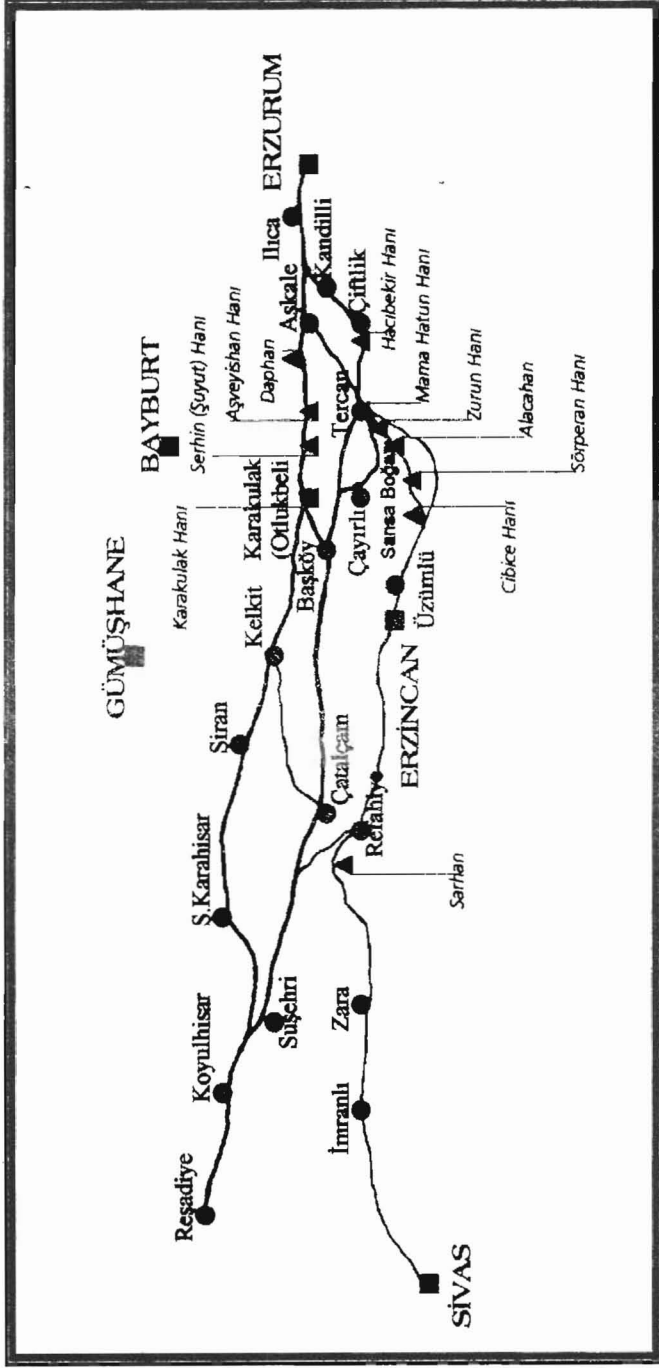
Karakulak ile Aşveyishan Hanı arasındaki Serhin (Şuyud) Hanı konusunda fazla bilgiye sahip değiliz.

Görülüyor ki XVII. yüzyıl başlarından itibaren İstanbul-Erzurum arasındaki alternatif ikinci yol da Karakulak'tan geçmektedir. Zaten tarihte suyun ve önemli geçitlerin üzerlerinde ya da yakınlarında kurulmuş olan yerleşim merkezleri payidar olabilmıştır. Bu bakımdan bir savaşın cereyan ettiği Karakulak (Otlukbeli) Köyü de böyle bir güzergah üzerinde, nisbeten büyüyerek gelmiş ve günümüzde ilçe haline dönüşmüştür.

Aynı güzergahın Erzurum'dan doğuya uzanan bölümünü ve üzerindeki menzil niteliğindeki hanları, bir başka yazımızın konusu yaptığımız için burada bu güzergahın tanımını gerekli görmüyoruz.

FAYDALANILAN KAYNAKLAR

- BARKAN, Ö.L.; "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler", Vakıflar Dergisi, II, Ankara 1942, s. 279-386.
- ERDMANN, K.; Das Anatolische Karvansaray des XIII. Jahrhunderts, I,II, Berlin 1961.
- ERZİNCAN İL YILLIĞI, 1973, Ankara 1973.
- EYİCE, S.; "Sultaniye-Karapınar'a Dair", İ.Ü. Tarih Dergisi, Sayı 20, İstanbul 1965, s. 117-140.
- GÜNDOĞDU, H.; "Aşkale Yakınlarında Karasu (Aşveyişan) Hanı", Vakıflar Dergisi, XXII, Ankara 1991, s. 289-300.
- GÜNDOĞDU, H.; "KöprükÖy Hanı", Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Sayı 4, Erzurum 1998, s.79-90
- GÜNDOĞDU, H.; "Eski Bir Kültür Merkezi Başköy", Otlukbeli Paneli'ne Sunulan Bildiriler, Ankara 1997, s. 135-142
- HALAÇOĞLU, Y.; XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi, Ankara 1988.
- İLTER, İ.; Tarihi Türk Hanları, Ankara 1969.
- KONUĞU, E.; "Otlukbeli ve Çevresi", Otlukbeli Paneli (11 Ağustos 1996)'ne Sunulan Bildiriler, Ankara 1997, s. 109-116.
- KONYALI, İ. H.; Abideleri ve Kitabeleriyle Erzurum Tarihi, İstanbul 1960.
- ORHONLU, C.; Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı, İstanbul 1967.
- ÖZERGİN, M.K.; "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", Tarih Dergisi, Sayı 20, İstanbul 1965, s.141-170.
- TUNCER, O.C.; "Bitlis-Van Karayolu Üzerindeki Hanlar", Sanat Tarihi Yıllığı, IX-X, İstanbul 1981, s. 317-352.
- TÜRKİYE TURİZM MECMUASI, C.V, (Erzurum Sayısı), 1965, s.(verilmemiş)
- ÜNAL, R.H.; "Erzurum İli Dahilindeki İslami Devir Anıtları Üzerine Bir İnceleme", Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Araştırma Dergisi, Sayı 6, Erzurum 1973, s. 96 v.d.
- ÜNAL, R.H.; "İğdir Yakınlarında Bir Selçuklu Kervansarayı ve Doğubayazıd-Batum Kervanyolu Hakkında Notlar", Sanat Tarihi Yıllığı, III, İstanbul 1990, s. 7-16,



Çizim 1: Erzincan'ın Kuzeyindeki Güzergah ve Menziller