



The Journal of Academic Social Science Studies

JASSS

International Journal of Social Science

Doi number:<http://dx.doi.org/10.9761/JASSS2534>

Number: 28 , p. 349-367, Autumn II 2014

ANADOLU İSKELELERİ VE KARA YOLU BAĞLANTILARI (XVI. YÜZYIL SONLARI)*

*THE ANATOLIA PIERS AND THEIR ROAD LINKS (AT THE END OF THE
XVITH CENTURY)*

Dr. Cemal ÇETİN

Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Özet

Osmanlı Devleti, Asya, Avrupa ve Afrika kıtasındaki topraklarıyla, XVI. yüzyıl ortalarında, muazzam bir büyüklüğe ulaşmıştı. Bu toprakların fethi, idaresi ve başkentin iâşesi için hem deniz hem de karada işlevsel bir yol sistemine ihtiyaç duyulmaktaydı. Osmanlı Devleti ilk fetihlerinden itibaren Romalılar devrinden kalma bu yol sistemlerini, Bizans ve Selçuklulardan - onların da yapmış olduğu ilavelerle birlikte- devralmıştır. Bu yol sistemini kendi ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlemiştir. Köprüler ekleyerek ve kaldırım döşeyerek geliştirdiği gibi, alt yapı birimleriyle de daha işlevsel hale getirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin hem karada hem de denizde sahip olduğu yol sistemini ayrıntılı ve sistemli olarak ilk kez kaydettiği resmi belge, H. 1002 / M. 1594-1595 tarihli menzil ve iskele defteridir. Söz konusu deftere göre Osmanlı Devleti'nin kara üzerinde altı adet ana yol güzergâhı bulunmaktadır. Bunlardan üçü Anadolu topraklarında diğer üçü ise Rumeli topraklarındadır. Osmanlı Devleti kara yollarını isimlendirirken buldukları kıta ile birlikte yolun İstanbul'a göre konumunu esas almıştır. Yine defterin devamında deniz rotası da, üzerinden geçtiği iskelelerin listelenmesi suretiyle, gösterilmiştir. Bu suretle ikisi İstanbul'dan diğer ikisi ise Üsküdar'dan başlatılan dört adet deniz rotası kaydedilmiştir. Üsküdar'dan başlatılan yollar Anadolu sahillerini, İstanbul'dan başlatılan yollar ise Rumeli sahillerini dolanmaktadır. Bazı yerlerde ana güzergâhların, bazı yerlerde ise tali yolların deniz rotalarının menzilleri konumunda olan iskelelerle kesiştiği görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yol, Ulaşım, Osmanlı Yol Sistemi, Anadolu Yolları, Deniz Rotaları

Abstract

In the 16th Century Ottoman State reached its peak with land from the continents of Asia, Europe and Africa. The conquest and administration of these

* Bu araştırma, 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu 1-4 Kasım 2013'te sunulan "Anadolu Yol Sistemi ve Deniz Bağlantıları" isimli bildirinin kısmen değiştirilmiş ve genişletilmiş şeklidir.

regions and subsistence of the capital city required a functional sea and land route system. From the early Ottoman conquests, the Ottomans took over the Roman road system, with Byzantine and the Seljuks adjunctions. The Ottomans did some regulations to these routes after necessities. These regulations could be building of bridges or laying down of pavements or improvement of substructure/infrastructure for more functional use.

The Ottoman State recorded this sea and land route-system detailed and in a systematic way for first time in an official document H. 1002 / M. 1594-1595 (a menzil and a harbor register). According to this register, the Ottomans had six different main routes. Three of these were in the Anatolian area while the rest were in the Rumelia. The Ottoman State entitled these according to the continent they were located and their location regarding to İstanbul. Furthermore the continuation part of the register shows a list of harbours taking place on the sea route. Also four sea routes were registered, two of them started from İstanbul and the rest two started from Üsküdar. The routes which started from Üsküdar sailed to the Anatolian coasts when the other sailed to coasts of Rumelia. Also it appears that in some places, main routes and in other places secondary routes met with the harbours which functioned as menzils on the sea routes.

Key Words: Road, Transportation, Ottoman Road System, Anatolian Road, Sea Routes

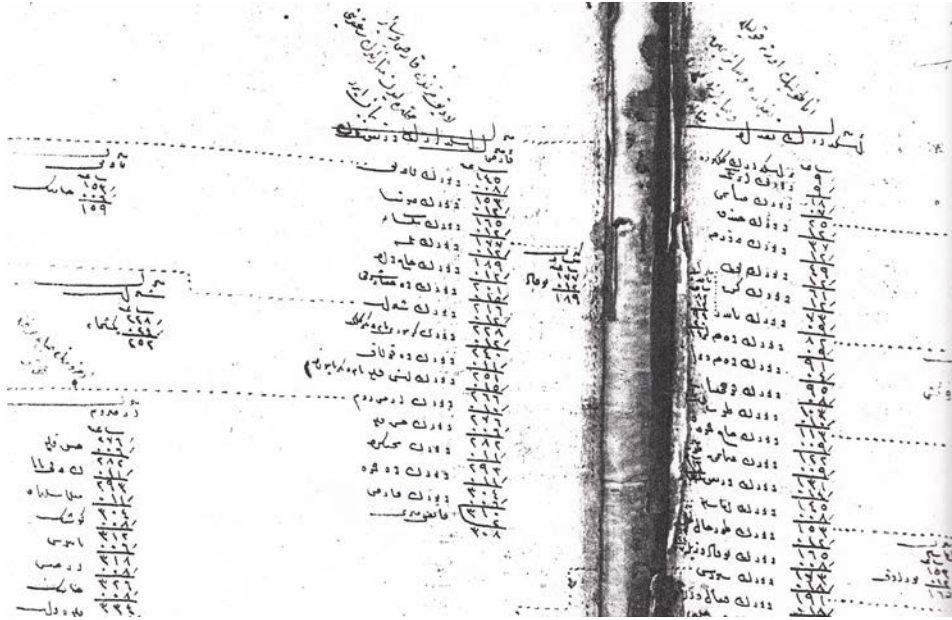
GİRİŞ

Kuruluşundan itibaren stratejik merkezler ile önemli liman şehirlerini ele geçirmek için uğraş veren Osmanlıların, Kanunî Sultan Süleyman devrinin sonlarına kadar, bu amaçlarını büyük ölçüde gerçekleştirdikleri bilinmektedir¹. Bu suretle Osmanlı Devleti, XVI. yüzyıl sonlarında Asya, Avrupa ve Afrika kıtasındaki topraklarıyla muazzam bir büyüklüğe ulaşmıştır. Bu toprakların idaresi, yeni fetihlerin yapılabilmesi, ticaretin gerçekleşebilmesi ve başkentin iâşesi için hem deniz hem de karada işlevsel bir yol sistemine ihtiyaç duyulduğu muhakkaktır. İşte bunun bir gereği olarak yapılan çalışmalarla, ülke topraklarının sınırları ile önemli menzil ve limanlar tespit edilmiş ve kayıt altına alınmıştır. Osmanlı Devleti'nin hem karada hem de denizlerde sahip olduğu yol sistemini ayrıntılı ve sistemli olarak ilk kez ortaya koyduğu resmi belge, H. 1002 / M. 1594-1595 tarihli menzil ve iskele defteridir. Söz konusu deftere göre Osmanlı Devleti'nin kara üzerinde altı adet ana yol güzergâhı bulunmaktadır. Bunlardan üçü Anadolu topraklarında diğer üçü ise Rumeli topraklarındadır. Osmanlı Devleti kara yollarını isimlendirirken buldukları kıta ile birlikte yolun İstanbul'a göre konumunu esas almışlardır. Bu doğrultuda Osmanlı'nın Avrupa'daki yolları Rumeli *sağ, orta* ve *sol kol*; Asya ve kısmen de Afrika'da kalan yolları Anadolu *sağ, orta* ve *sol kol* olarak adlandırılmıştır. 1594/95 tarihli menzil defterinde, yol güzergâhlarını oluşturan menzillerin aralarındaki mesafeler, *saat*²

¹Müderrişoğlu, 2002, s. 921.

² Yaklaşık 5.685 km'lik bir mesafeye karşılık gelmektedir. Saat hakkında detaylı bilgi için bkz. Çetin, 2013b, s. 451-453.

cinsinden, belirtilmiştir. Ayrıca bu ana güzergâhlar üzerinden ayrılan tali yollar vasıtasıyla hem karanın iç bölgelerine hem de önemli liman kentlerine bağlantıları gösterilmiştir. Yine defterin devamında deniz kenarında yer alan iskeleler liste halinde verilmektedir. İskeleler ile ilgili kısmında ikisi İstanbul'dan diğer ikisi ise Üsküdar'dan başlatılan dört adet deniz yolu kayıtlı bulunmaktadır. Üsküdar'dan başlayanlar Anadolu sahillerini, İstanbul'dan başlayanlar ise Rumeli sahillerini dolanmaktadır. Bazı yerlerde ana güzergâhların, bazı yerlerde ise tali yolların deniz rotalarının menzilleri konumunda olan iskelelerle kesiştiği görülmektedir. Bu bilgiler birleştirildiğinde Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz yollarını bir bütün halinde görmek mümkündür³. Bu liste karada ve denizde olduğu kadar, birinden diğerine yapılacak yolculuklarda hangi menzil veya iskelelerin kullanılacağına dair de bir pusula niteliğindedir.



Resim 1: H. 1002 / M. 1594-95 Tarihli menzil defterinden bir kesit. (KK. 2555, s. 3-4.)

Şimdiye kadar Osmanlı Devleti bağlamında ulaşım, yol sistemi, yol güvenliği, yol müesseseleri ve sivil, resmî ya da askerî amaçlı olmak üzere yolculukların bizzat kendisi ile ilgili olarak çok değerli çalışmalar yapıldığı bilinmektedir⁴. Yol sistemi ile ilgili çalışmalar arasında belki de en kapsamlısı Taeschner'in Osmanlı kaynaklarına göre yapmış olduğu Anadolu yol ağına dair iki ciltlik araştırmasıdır. Büyük ölçüde seyahatname ve sefer günlüklerinin kaynak olarak kullanılmasıyla meydana getirilen bu çalışmada -muhtemelen kaynakların da etkisiyle- yollar resmî belgelerde telaffuz edildiği şekliyle (sağ, orta ve sol kol biçiminde) isimlendirilmemiştir. Bunun yerine

³ "defter-i müfredât-ı iskele-i ve kolhâ-i menâzil-i atik", KK. 2555, s. 1-12. Söz konusu defterin belirtilen sayfalarındaki menzil ve iskele kayıtları Halaçoğlu tarafından yayınlanmıştır. Bkz. 2002, s. 64-66, 85-86, 93-94, 102-103, 112-113, 120-121, 146-150.

⁴ Bu çalışmaların isimleri için Bkz. Çetin, 2013a, s. 26.

yollar ya tarihî bir yolculuk ekseninde ya da idarî sınırlar bağlamında iki nokta arasındaki bir bağlantı doğrusu gibi ele alınmak suretiyle adlandırılmış ve bu suretle analiz edilmiştir⁵. Bu doğrultuda elinizdeki araştırmanın, yukarıda bahsedilen neşir ve çalışmaları tekrar etmek gibi bir gayesi olmadığı gibi, onlardan bağımsız ya da onlara rağmen sonuca ulaşma gibi bir iddiası da bulunmamaktadır. Bu çalışmayla, Anadolu sahillerinde yer alan iskeleler ve bu iskelelerle bağlantılı kara yolu ağı hakkında bir takım tespitler yapılacaktır. Bunun yanında ulaşım, haberleşme ve nakliyatla deniz ve kara yolu ağlarından hangisinin daha tercih edilir olduğuna dair bir takım tespitlere de yer verilecektir.

Bu makaleyle, kısmen de olsa, gündeme taşınan Anadolu iskeleleri ve bunlarla bağlantısı bulunan kara yolu ağının, uluslararası rota ve yollar bağlamında genişletilmiş ve bütüncül şekilde yeniden ele alınmasının gerekli ve faydalı bir çalışma olacağı kanaatindeyiz. Uzun süreli bir emeğe muhtaç olan bu tür bir çalışma, şüphesiz hem Osmanlı'nın etki sahasının daha net anlaşılmasına hem de bölgesel ve bölgelerarası askerî, ticarî ve kültürel faaliyetlerin boyutları hakkında daha kapsamlı ve detaylı bilgiler edinilmesine sağlayacaktır.

I- Anadolu Sahilleri ve İskeleler

Zaman içerisinde Anadolu kelimesinin uğramış olduğu anlamsal değişimler ve tanımlanmış olduğu coğrafi bölgelerdeki farklılıklar, Osmanlılar zamanında da gözlemlenebilmekte olup; Anadolu ismi önceleri bir eyaleti tanımlamakla birlikte⁶, XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlıların terminolojisinde oldukça geniş bir coğrafyaya tekabül eden bir idarî terim olarak karşımıza çıkmaktadır. Hatta bu terim eyaletler üstü bir idarî yapıyı ifade etmekte olup, öncelikli olarak kurumların isimlendirilmesinde kendini göstermiştir⁷. Bu isimlendirmelerin kapsadığı alanlardan da anlaşılacağı üzere, XVI. Yüzyılda Anadolu tabiri, boğazların doğusunda ve güneyinde, Asya ve Afrika topraklarını içine alan Osmanlı topraklarını tanımlamak için kullanılmaktadır. Literatürde, Anadolu kelimesinin, ancak XVIII. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin Asya'daki tüm topraklarını ifade etmeye başladığı şeklinde bir bilgi bulunmaktadır⁸. Yol ve menzil defterlerine göre, Osmanlı ülkesi daha XVI. yüzyılın sonlarından itibaren, Anadolu ve Rumeli olmak üzere, iki ayrı idarî ünite üzerinden tanımlanmaktaydı⁹. Yine bu defterlerden, söz konusu hususun XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam ettiği gözlemlenebilmektedir¹⁰. Buradan hareketle Anadolu için Osmanlı Devleti'nin batıda Ege Denizi; kuzeyde büyük ölçüde Karadeniz; güneyde Hicaz Yarımadası; güneydoğuda Bağdat, doğuda Kirmânşah,

⁵ Taeschner, 2010. Franz Taeschner'in yine yol sistemi ile ilgili bir başka eseri üzerinden Osmanlı Yol Sistemi üzerine notlarının değerlendirildiği güncel bir araştırma için bkz. E. Çetin, 2014, s. 321-343.

⁶ Kılıç, 1997, s. 52; Anadolu coğrafyası hakkında bkz. Tuncel, 1991, s. 106-107.

⁷ Ünal, 1997, s. 44.

⁸ Baykara, 1988, s. 22.

⁹ KK. 2555, s. 1-9.

¹⁰ Redif Askerî Tâlimatnâmesi.

Tebriz; kuzeydoğuda Revan, Tiflis, Ahıska ve Sohum'a kadar oluşturduğu idari birimleri kapsayan coğrafyanın genel bir adı olduğu şeklinde bir tanım yapılabilir¹¹.

Anadolu, Balkan Yarımadası ile birlikte Avrupa ve Asya arasında ulaşımı temine yarayan doğal bir köprü durumundadır¹². Anadolu yarımadası, Doğu ve Batı dünyaları arasındaki konumuna uygun olarak eski çağlardan itibaren yoğun bir kara trafiğine sahne olmuştur. Kara yolları, bölgenin engebeli coğrafik yapısına göre fizikî şartlara uyarak şekillenmiştir. Binlerce yıl değişik milletten insanlar, ordular, tüccarlar, gezginler ve medeniyetler hep bu yol güzergâhlarını izlemişlerdir. Doğal şartların oluşturduğu bu yol güzergâhları, Anadolu ve komşu coğrafyalardaki siyasal gelişmeler ve değişmelerle ilgili olarak önem kazanmış veya önemini yitirmiştir¹³.

Karada yol güzergâhlarının oluşumu; ticarî, siyasî ve askerî ihtiyaçların yanı sıra büyük ölçüde yeryüzü şekillerine bağlıdır. Aslında deniz yolları için de benzer şeylerden bahsetmek mümkündür. Gerçi deniz üzerinde, karada olduğu gibi, dere, tepe veya uçurum benzeri doğal engeller olmadığı için, kuş uçuşu kestirme bir yol hattı çizmek mümkün gözükmemektedir. Bununla birlikte deniz rotalarının asıl belirleyicileri mevsimsel özellikler, hava koşulları, rüzgârların konumu, akıntıların hızı ve yönü¹⁴, kullanılan deniz taşıtının fiziki imkânları ve kıyı şeridinin arazi yapısı gibi hususlardır. Bunun yanında önceden tahmin edilemeyen bir fırtına, belirlenen rotanın tam zıddı bir yol izlemeye mecbur bıraktığı gibi, geminin su alarak batmasına ya da kıyılardaki kayalıklara çarparak parçalanmasına sebep olabilmektedir¹⁵. Yine zamanında esmeyen ya da ters esen bir rüzgâr bile deniz üzerindeki tüm ulaşım hattını felç edebilmektedir¹⁶. Normal şartlar altında deniz üzerinde yol inşa etmek, bu yolu ara sıra onarmak ve yolcuların dinlenmesine yarayacak sosyal donatılar yapmak gibi zorunluluklar mevzubahis değildir. Ancak su üzerinde birçok hususu göz önünde tutarak belirlenen bu rotalarda, yolculuğu aksatmayacak ya da mümkün kılacak bir takım önlemler alınması ile ikmal yapılacak iskele, liman ve körfezlerin belirlenmesi gerekmektedir. Aslında rotayı etkileyen bir diğer husus da deniz taşıtının karaya olan bağımlılığıdır. Bununla ilgili olarak Akdeniz sularında gezen kadirgaların büyük bir çoğunluğunun, gemi personelinin ve kürekçilerin yiyecek ve su ihtiyaçlarını karşılamak için, en fazla iki haftada bir karaya çıkma zorunluluğunda olduklarını söylemek yeterli olacaktır¹⁷.

A-Osmanlıların Denizlerde İlerlemeleri

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan İstanbul'un fethine kadar olan yüz elli yıllık süreçte meydana gelen gelişmeler için bazı önemli değişim noktaları –dönemler- tespit

¹¹ Çetin, 2013a, s. 91.

¹² Özergin, 1959, s. 27.

¹³ Sevin, 2001, s. 4.

¹⁴ Pryor, 2004, s. 98.

¹⁵ Dökmeci, 2011, s. 61, 134.

¹⁶ Lybyer, ", s. 156.

¹⁷ Goffman, 2004, s. 178.

etmek gerekmektedir. İlk dönem Marmara sahillerine ulaşma, denizci beyliklerle temas ve denizlerle tanışma; ikinci dönem Yıldırım Bayezid'in Gelibolu'yu donanma üssü ve tersane olarak teşkil etmesi ile Venedik'le mücadele; üçüncü dönem ise Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethederek Karadeniz ile Akdeniz'e açılması ve Osmanlı Deniz imparatorluğunun temellerini atması olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁸. Osmanlıların Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasını da ele geçirmiş oldukları 1356 yılında, az sayıda gemilere sahip olmalarına rağmen, Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticaretten bir miktar pay almayı başarmışlardır. Bunun yanında Türk beyliklerini ele geçirerek Anadolu birliğini pekiştirirken, onların daha önceden Cenova ve Venedik ile yapmış oldukları ticaret anlaşmalarını da devam ettirmişlerdir. Bu suretle ilhak edilen beyliklerin, Ege adalarından bazıları üzerindeki imtiyazları da doğal olarak Osmanlıların eline geçmiştir. Yine Akdeniz ile Karadeniz arasındaki –alternatifsiz– deniz yolunun geçtiği İstanbul ve Çanakkale boğazları da Osmanlı Devleti'nin kontrolüne girmiştir¹⁹. Fatih Sultan Mehmet devrinde Osmanlı Devleti; Ege, Akdeniz ve Karadeniz ticaret yollarına egemen olmak istiyordu. Bu amaçla denizciliğe ağırlık verilerek donanmanın güçlendirilmesi için muhtelif yerlerde tersaneler kuruldu. Bu suretle zamanla Venedik ve Cenevizlilerle boy ölçüşecek kadar güç kazanıldı. Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki güvenlik meselesini halletmek ve Anadolu'nun siyasi bütünlüğünü sağlamak amacıyla, Karadeniz'de seferler düzenledi. Bu seferler esnasında Batı Karadeniz'de önemli bir ticaret merkezi olan Cenevizlerin kontrolündeki Amasra, ardından da Candaroğulları'nın elinde bulunan Sinop ele geçirildi²⁰. Bunun yanında Trabzon'da kurulan Rum Devleti yöneticilerinin kendilerini Bizans'ın varisi gibi görerek Osmanlı Devleti'ne karşı düşmanca tutum içerisinde olmaları ve Akkoyunlular ile ortak hareket etmeleri gibi sebeplerle, karadan ve denizden kuşatılarak teslim alındı²¹. Karadeniz ticaretini tam olarak güvenlik altına almak için Kırım'ın da alınması gerekiyordu. Kırım halkının, Cenevizlilere karşı Osmanlılardan yardım istemesi üzerine Fatih, Gedik Ahmet Paşa komutasındaki büyük bir donanmayı Kırım'a gönderdi. Venedik ve Cenevizlilerin elindeki şehirler ele geçirildi. Venedik ve Cenevizliler Karadeniz'den tamamen çıkarıldı. Kırım Hanlığı, Osmanlı himayesine girmeyi kabul etti²². Bu suretle Karadeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçtiği gibi Karadeniz adeta bir Türk gölü haline geldi²³. II. Bayezid döneminde Kili ve Akkerman'ın Osmanlı egemenliğine girmesiyle Karadeniz Tuna bağlantısında tam olarak kontrol sağlandı²⁴.

Fatih Sultan Mehmet; boğazların, Anadolu kıyılarının güvenliğini sağlamak ve Ege ticaretini geliştirmek amacıyla, Ege adalarının alınması meselesine önem vermiştir.

¹⁸ Bostan, 2005a, s. 13.

¹⁹ Lybyer, 1987, s. 145.

²⁰ Uzunçarşılı, 1979, s. 47-49.

²¹ Uzunçarşılı, 1979, s. 53-57; Tansel, 1999, s. 261-270; İnan, 2003, s. 74-79.

²² Uzunçarşılı, 1979, s. 127-129; Tansel, 1999, s. 271-279

²³ Lybyer, 1987, s. 149.

²⁴ Uzunçarşılı, 1979, s. 181-183.

Bu dönemde Ege adaları, Rodos Şövalyeleri, Venedikliler ve Cenevizlilerin elinde paylaşılmış durumda idi. Girişilen faaliyetler sonucu Ege Denizi'ndeki Gökçeada, Taşoz, Semadirek, Bozcaada, Limni, Eğriboz ve Midilli adaları fethedildi²⁵.

Küçük bir problem ile başlayan Osmanlı Devleti ile Venedik savaşı on altı yıl (1463-1479) sürdü. Nihayetinde Osmanlılar karşısında ciddi bir varlık gösteremeyen ve toprak kaybeden Venedikliler 1479'da anlaşma yapmak zorunda kaldı. Antlaşmaya göre Venedikliler; Osmanlılara toprak ve vergi vermeyi kabul etti²⁶. Buna karşılık Venediklilere, Osmanlı kara sularında serbestçe ticaret yapma ve Osmanlı limanlarından yararlanma hakkı verildi. II. Bayezid döneminde Venediklilerin Mora halkını Osmanlılara karşı isyana teşvik etmesi üzerine Osmanlı-Venedik savaşları yeniden başladı. İnebahtı, Modon, Koron ve Navarin kaleleri Venediklilerden alındı. Böylece Venedikliler Mora'dan tamamen uzaklaştırıldı²⁷.

Kanuni Sultan Süleyman, Osmanlı Devleti'nin denizlerde güçlü olması için donanmaya önem verdi. Kanuni döneminde Karadeniz'den sonra Akdeniz de Türk denizi haline getirildi²⁸. Rodos adası Anadolu'nun güneybatı kıyılarına yakın ve Akdeniz'in güvenliği açısından önemli bir konumda idi. Burası Sen Jan Şövalyelerinin elinde bir korsan yatağıydı²⁹. Adadaki korsanların Türklerin Akdeniz ticaretini engellemesi üzerine, Mısır ve Suriye'den Anadolu'ya ulaşan deniz yolunun güvenlik altına alınması amacıyla, Kanuni'nin katıldığı şiddetli bir kuşatma ile Rodos Adası ele geçirildi³⁰. Rodos'un alınmasıyla Anadolu, Suriye ve Mısır deniz yolunun güvenliği büyük ölçüde sağlandı. Barbaros Hayrettin Paşa'nın, Venediklilere ait Ege'de bazı kaleleri alması ve İtalya kıyılarına seferler yapması neticesinde Osmanlıların buradaki hâkimiyetleri pekişmişti. Bunun üzerine Osmanlıların Korfu Adası'nı kuşatması, Akdeniz'de Osmanlı etkisinin giderek artması üzerine Venedik, Ceneviz, Malta, İspanya ve Portekizlilerden oluşan bir Haçlı donanması vücuda getirildi. Bu donanma ile Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması Preveze'de karşı karşıya geldi. Osmanlıların, Haçlı donanmasını ağır bir yenilgiye uğrattığı bu savaşın sonucunda Akdeniz'de avantaj ve üstünlük Osmanlı Devleti'ne geçti³¹.

XVI. Yüzyılda Akdeniz'de Osmanlı Devleti'nin en güçlü rakibi İspanyollar olmuştur. İki rakip arasındaki mücadele iki ülke donanmalarının karşı karşıya geldiği savaşlardan daha çok, egemenlik alanları ve ticari bölgelerine gerçekleştirdikleri korsan faaliyetleri şeklinde olmuştur. Söz konusu yüzyıl içinde Rodos'taki Hristiyan korsan merkezine karşılık, Cezayir'de üslenen Türk korsanları Osmanlı egemenliğine girince bu iki devlet, birbirinin güçlerini kırmak için yeni bir mücadeleye giriştiler. Bu

²⁵ Tansel, 1999, s. 231-247.

²⁶ Tansel, 1999, s. 177-194.

²⁷ Uzunçarşılı, 1979, s. 213-219.

²⁸ Uzunçarşılı, 1979, s. 363-389.

²⁹ Goffman, 2004, s. 125.

³⁰ Erdoğan, 2004, s. 55-71.

³¹ Bostan, 2005b, s. 177.

süreç zarfında Rodos'un Osmanlılar tarafından ele geçirilmesi ve İspanya'nın Afrika'nın kuzeyinde başarısız olması, Osmanlıları Akdeniz'de avantajlı konuma getirdi.

Hint sularında ise karşısına çıkan rakip Portekizliler olmuştur. Osmanlı Akdeniz'de Kuzey Afrikalı korsanların kendisine tabi olmasıyla İspanyollara karşı edindiği üstünlüğü, Hint Denizi'nde Portekizlere karşı gösteremedi³². Osmanlılar, Preveze Deniz Savaşı (1538) ile kazandıkları avantajlı duruma rağmen, Akdeniz üzerinde tam olarak egemen olamamışlardır. Nihayetinde 1571 yılında meydana gelen İnebahtı Deniz savaşıyla da Akdeniz'deki bu avantajları ve üstünlükleri zarar görmüştür. Bunun yanında Hint Okyanusu'nda Portekizliler'in güçlü engelleri de, Osmanlı hâkimiyetinin İran körfezi ve Kızıldeniz ile sınırlı kalmasına yol açmıştır. Bununla birlikte 1591 yılında verilen bir bilgiye göre, Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu kara parçası boyunca uzanan sahillerinin uzunluğu 3 bin mil civarındadır³³.

B-Deniz Yolları ve Güzergâhları

Denizlerdeki tüm faaliyetler -bir şekilde ve neredeyse tümüyle- karadaki faaliyetlerle ilgili ve onların bir uzantısıdır. Neredeyse doğa kanunu kadar net olan bu husus, bir kara imparatorluğu olan Osmanlı Devleti'nde, daha da doğru ve tutarlı bir tespit özelliği taşımaktadır³⁴. Bu nedenle karadan bağımsız bir deniz rotasının ortaya çıktığını söylemek de mümkün gözükmemektedir. XVI. yüzyıl sonlarına ait resmî belgelere göre; Osmanlı Devleti dört deniz rotası belirlemiştir. Bunlardan ikisi Karadeniz'e kıyısı olan, Anadolu veya Rumeli sahil hattı boyunca uzanmakta, diğer ikisi ise Akdeniz'deki sahil hattında yer almaktadır. Osmanlı belgelerinde bu deniz rotaları tanımlanırken, kara yollarında olduğu gibi, Anadolu ve Rumeli gibi bir ayırım yapılmamıştır. Ancak yolların başlangıç iskeleleri ve rotalarının geçtiği noktalar bu tür bir gruplandırma yapmak için adeta teşvik etmektedir. Deniz rotalarından ikisi İstanbul iskelesinden başlayarak, Osmanlı'nın Avrupa'daki topraklarını dolanmaktadır. Söz konusu rotaları *Rumeli deniz yolları* şeklinde adlandırmak, Osmanlı mantığı açısından, çok sunî ve zorlama bir durum yaratmayacaktır. Bu doğrultuda İstanbul'dan başlayan iki ayrı iskele hattının ilki Karadeniz üzerinden diğeri ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik üzerinden ilerlemektedir. Tıpkı kara yolu sistemi gibi bunlara bir isim vererek, güzergâhları bağlamında tanımlamak gerekirse, başlangıç noktası İstanbul olarak verilen, Rumeli sahilleri boyunca Karadeniz üzerinden İshakçı'ya oradan da Tuna iskelelerine ulaşan deniz yoluna, Rumeli *sağ kol* (deniz) denilebilir. Bu su yolu İshakçı civarında Karadeniz'den ayrılarak Tuna Nehri'ndeki sahilleri takip ederek, birçok noktada Rumeli *orta kol* (kara yolu) ile birleşmektedir. Diğer Rumeli deniz yolu ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik denizleri üzerinde Rumeli, Mora Yarımadası ve İtalya sahillerini dolaşarak Ortona İskelesi'nde son bulan oldukça uzun bir

³² Özdemir, 2004, s. 5.

³³ Braudel, 1993, s. 402-403.

³⁴ Murphey, 2007, s. 98.

güzergâhtır³⁵. Söz konusu yolu İstanbul'a olan konumu ve sahillerinde dolaştığı topraklarla bağlantılı olarak Rumeli *sol kol* (deniz) olarak adlandırmak mümkündür.

1-Anadolu Sol Kol Rotası (Üsküdar-Faş)

Anadolu bağlantılı deniz yollarının ilki Üsküdar'dan başlayarak, Anadolu'nun kuzey sahillerine uğrayan ve bu hattı paralel olarak takip eden rotadır. Bu rota Anadolu *sol kol* ile paralel bir güzergâh takip etmekte ve tali yollarla da ana yola bağlanmaktadır. M. 1594-95 tarihli menzil defterine göre, Üsküdar'dan başlayarak, Anadolu sahilleri vasıtasıyla, Karadeniz kıyılarını takip eden ve Faş'a kadar ulaşan deniz yolunun zaman zaman üzerinden geçtiği, çoğu zaman da kıyı hattı boyunca takip ettiği iskelelerin isimleri şu şekildedir:

Fenârboğazı, İrva, Harmankaya, Karaburun, Karakiras, Isfara, Şile, Kaba-koz, Bozgonca, Ağva, Sadırlu, İsterik, Sarısu, Kefken, Kerpe, Vize, Denizköyü, Sakarya, Kamışağzı, Karasu, Umgölü, Melen, Akçaşar, Çalaplı, Samakov, Kabasakal, Kuyulu, Bababurnu, Oğşine, Kaput, Ereğli, Kilimli, Çatalgöl, Hisarönü, Kızılkum, Mukatna, Güzelcehisar, Bartın, Amasra, Çakraz, Deliklişile, Kidroz, Cide, Karaağaç, Aydos, Tinne, Güble (=Çayyaka), Fanat, Mesila, Kayran, İnebolu, Evranye (=Gemiciler), Rüşen, Abana, Kinoli, Ayandon (=Ayancık), Sular, İstefan, Zarbana, Büyükliman, Oluz (Bahçeli), Kozagaç, Akliman, İnceburun, Sinop, Çobanlar, Biga, Gerze, Kurzuvat, Alaçam, Küplüağzı, Çayağazı, Fındıkağzı, Ağaçbaşı, Kızılırmak, Kurçıkra, Kalyonburnu, Kuzupelid, Samsun, Küplüağzı, Çarşanba, Çatlı, Terme, Havza, Ünye, Medropoli, Fatsa, Yason, Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (=Ordu), Turnasuyu, Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Dönetut, Keşab, Tirebolu, Karaburun, Alago, Çavuşlar, Göçele (=Görelle), Büyükliman, Akçakale, Bolatna (=Polathâne), Trabzon, Kavata, Sürmene, Manor, Of, Kocataşı, Rize, Kemer, Atina (=Pazar), Vanca, Arhavi, Eskitrabzon, Gönnye, Magril, Batum, Çaki, Çefençür ve Faş³⁶.

Bu listeye göre Üsküdar-Faş deniz yolu rotası istikametinde 126 iskele bulunmaktadır. Elbette, yukarıda da belirtildiği üzere, bu rotayı takip eden deniz taşıtlarının, isimleri geçen iskelelerin tamamına uğraması gibi bir durum söz konusu değildir. Bu liste, Anadolu sahilleri boyunca Karadeniz üzerinde yolculuk yapan gemilerin zorunlu durumlarda sığınabilecekleri ya da uğrayabilecekleri ve yükleme yapabilecekleri iskelelerin adını ve konumunu göstermektedir.

2-Anadolu Sağ Kol Rotası (Üsküdar-Sebde Boğazı)

Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu kıyılarını takip ederek, İzmir, Antalya, İskenderun üzerinden Sebde Boğazı'na ulaşan denizyolu güzergâhtır. Söz konusu yolun üzerinden geçtiği iskelelerin isimleri, dolayısıyla rotası, şu şekildedir:

Bostancıbaşı Köprüsü, Aliçayırı, Maltepe, Kartal, Pendik, Gekbûze, Dilönü, Hereke, İznikmid, Kazıklı, Karamürsel, Yalakâbâd, Gemlik, Mudanya, Mihaliç, Bandırma, Aydıncık (=Edincik), Çardak, Boğazhisârı, Yenikale, Edremid, Ayazmend, Çandarlı (=Bergama), İzmir, Çeşme, Kuşadası, Kerme Körfezi, Mekri (Meğri), Atalya (=Antalya), Alanya, Silifke, Anamur, Payas, İskenderun, Lâzkiye, Mile, Trablus (=Trablusşam), Yafa, Kuds-i Şerîf, Ariş, Gazze,

³⁵Halaçoğlu, 2002, s. 146-147,149; KK. 2555, s. 22.

³⁶ Halaçoğlu, 2002, s. 147-148; KK. 2555, s. 23.

Dimyât, İskenderiyye, Mısır-ı Kahire, Benderiyye, Hutud, Trablusgarb, Cerbe, Mehdiyye, Tunus, Bizerte (?), Cezâyir, Elmas, Demran, Badis, Nâtûrân ve Sebde Boğazı³⁷.

Söz konusu iskeleler takip edildiğinde, Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu'nun batı ve güney sahillerini dolaştıktan sonra, Afrika'nın kuzeyinden Cebel-i Tarık Boğazına kadar ulaşan deniz rotası meydana çıkmaktadır. Bu rota üzerinde, gemilerin uğrayabileceği 58 iskele bulunmaktadır. Bu deniz rotasının Kahire'ye kadar olan kısmı, Anadolu *sağ kolun* bazen ana caddesi bazen de tali yollarıyla, muhtelif menziller vasıtasıyla, kesişmekte ve bu suretle deniz ile kara arasındaki, ulaşım ve iletim bütünlüğü sağlanabilmektedir. Muhtemelen Kuzey Afrika'da da bir kara yolu sistemi mevcuttur. Ancak, en azından bizim araştırmamız esnasında, Osmanlı Devleti'nin bu tür bir yolu örgütlediği veyahut da menzillerini tespit ettiği şeklinde bir bilgiye ulaşılamamıştır.

II-İskelelerin Kara Yolu Bağlantıları

Anadolu'nun iç taraflarında ulaşımı engelleyen geniş steplerin uzanması ve bu stepleri geçilmesi güç kenar silsilelerinin kuşatması, Asya ve Avrupa arasındaki doğal köprüden yeterince faydalanılmasını engellemiştir. Genellikle Orta Avrupa'dan Balkanlar yoluyla, İstanbul'a doğru oldukça işlek bir ulaşım faaliyeti görülmektedir. Ancak bu faaliyet, yolun tabii bir uzantısı olan Anadolu üzerinde devam eden kısmında, hiçbir zaman Avrupa yakasındaki önemi kazanamamıştır. Çünkü İstanbul'dan Trabzon veya İskenderun'a giden deniz yolu Anadolu üzerinden geçen kara yoluna daima tercih edilmiştir. Anadolu, ulaşım bakımından elverişli olmayan bu özelliğine rağmen, İstanbul gibi dünyanın her tarafı ile hem karadan hem denizden irtibat kurabilecek önemli bir liman kentine sahiptir. İstanbul, Anadolu ile Balkan Yarımadasının tabii bir merkezi durumundadır³⁸. İstanbul, Rumeli ve Anadolu, Karadeniz ve Akdeniz arasında "iki kara ve denizin kavşak noktasında" Doğu-Batı, Güney-Kuzey ticaretinin ana aktörlerinden birisiydi. Bunun yanında Osmanlı gibi devrinin süper gücü olan bir imparatorluğun yönetim aygıtının bulunduğu bir merkezdi. Osmanlı Devleti'nde ulaşım, haberleşme ve nakliyatta mevcut yol sistemlerinden hangisinin daha sık kullanıldığı yönünde bir soruya cevap vermek oldukça güç olmakla birlikte, İstanbul'un her iki yol sistemine de açık olduğu bilinmektedir. İstanbul payitaht olmasının yanı sıra XVI. Yüzyıl itibarıyla yarım milyonu aşan nüfusuyla, önemli bir pazar haline gelmişti. Bu sebeple yükte ağır değerlerde ise düşük buğday, arpa, et, yağ, tuz, salamura balık, kuruyemiş, zeytinyağı, şarap gibi besin maddeleri ile tahta, pamuk, demir, bakır, yün, kıl, kenevir gibi Osmanlı esnafına yönelik hammaddeler ancak deniz yoluyla temin edildiğinde yeterince ucuz olabilmekteydi³⁹. Bununla birlikte önemli emtianın depolandığı ya da el değiştirdiği İstanbul, Bursa, İzmir, Halep, Tokat, Erzurum gibi merkezler Tebriz ya da Halep üzerinden gelen kara yolları ile beslenmekteydi⁴⁰. Yine seferin yönüne göre,

³⁷ Halaçoğlu, 2002, s.149-150; KK. 2555, s. 23.

³⁸ Nasûhü's-Silâhî, 1976, s. 52-53.

³⁹ İnalçık, 2009, s. 301.

⁴⁰ İnalçık, 2008, s. 218; Ekin, 2002, s.19-26.

zaman zaman değişebilmekle birlikte, asker sevki ve lojistik malzemelerin tedariki de genellikle kara yolu ile mümkün olabilmekteydi⁴¹. Hac ve sürre kabilelerinin yolculukları da büyük ölçüde kara üzerinden gerçekleştirilmekteydi⁴². Merkez taşra arasında irtibatı sağlayan ulakların götürdüğü değerli kâğıtların iletimi, eyalet hazinelerinin nakli ve mevâcib ödemelerinin sevki de, mümkün olan yerlerde, hep kara yolu üzerinden sağlanmaktaydı⁴³.

Diğer taraftan Ege sahilleri de, Anadolu'nun dış dünya ile bağlantısını sağlayan önemli merkezlerdendir. İç Anadolu'ya kadar uzanan ve aralarında geniş vadiler meydana getiren, sahil hattına dik dağ sıraları, ulaşım için çok elverişli bir takım körfezler meydana getirmişlerdir⁴⁴. Osmanlı yol sisteminin İstanbul merkezli olarak gelişmesi sebebiyle, söz konusu sahil hattının kara yolu bağlantıları tali yollarla sağlanmıştır⁴⁵. Karadeniz kıyılarında dağların denize paralel uzanması sebebiyle, Anadolu'nun iç tarafı ile sahil arasındaki bağlantı, bazı geçitler üzerinden sınırlı olarak sağlanabilmektedir.

A-Ege Denizi ve Akdeniz Sahilleri

Anadolu *sağ kolun* ana caddenin üzerinden geçtiği veya bağlantılı olduğu iskeleler; Üsküdar, Gekbûze (Gebze), Dil ve Payas'tır. Anadolu *sağ kolun* ana güzergâhı, Payas'tan itibaren -yeryüzü şekillerinin de etkisiyle- denizden uzaklaşarak, ana karadan devam etmektedir. Üsküdar, Anadolu yol sisteminin başlangıç noktası olduğu gibi, Anadolu sahillerini; Akdeniz ve Karadeniz üzerinden, baştanbaşa geçen *Üsküdar-Faş* ve *Üsküdar-Südde Boğazı* (Cebel-i Tarık) deniz güzergâhlarının da başlangıç iskelesinin bulunduğu yerdir. Üsküdar'dan bir sonraki menzil olan ve Anadolu yollarının asıl dağılım noktası olan Gekbûze ise Akdeniz'e uzanan deniz rotası üzerinde önemli bir iskeleye sahiptir. Diğer önemli bir iskelenin yer aldığı Dil İskelesi (Hersek Dili) ise Anadolu *sağ kol* üzerindeki iki önemli menzil olan Gekbûze ile İznik arasındaki en kısa bağlantı noktasıdır. Özellikle ordu ve hac kabileleri gibi kalabalık grupların dışındaki küçük kabileler, düzenli işleyen gemiler vasıtasıyla, yolculuklarına deniz üzerinden devam etmektedirler⁴⁶. Evliya Çelebi, bu deniz yolunun uzunluğunun bir mil civarında olduğunu; Halep, Şam ve Mısır'a giden hacılar, tüccarlar ve sair yolcuların at kayıkları vasıtasıyla Hersek Dili'ne geçtiklerini söyleyerek, bu yolculukları kısaca tasvir etmektedir⁴⁷. 1696 tarihinde Dil İskelesi'nde, menzil hizmetini görmek üzere vergilerden muaf olan bir miktar kayıkçı esnafının da olduğu görülmektedir. Söz konusu kayıkçıların görevleri İznik veya Gekbûze taraflarından gelen ulakları, sayılarına

⁴¹ Murphey, 2007, s. 42-44.

⁴² Sak-Çetin, 2005, s. 200.

⁴³ Çetin, 2013a, s. 81-87.

⁴⁴ Nasûhü's-Silâhî, 1976, s. 52-53.

⁴⁵ KK. 2555, s. 1; Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Anadolu sağ kol.

⁴⁶ Halaçoğlu, 2002, s. 141.

⁴⁷ Çetin, 2013a, s. 99.

bakmaksızın ve hiçbir ücret talep etmeden, bekletmeden karşı kıyıya geçirmektir⁴⁸. Dil İskelesi vasıtasıyla Hersek tarafına geçen yolcular bundan sonra denizi görmeden, Orta Anadolu'yu geçmekte ve Toroslar üzerinden güney sahillerine ulaşmaktadırlar. Burada yolun denizle buluştuğu ilk menzil Payas'tır. Payas'tan sonra -Antakya ile arasında- İskenderun isimli yerleşimde önemli bir iskele bulunmakla birlikte, anayol İskenderun'un kuzeyinden geçmektedir. Elbette bu durum İskenderun İskelesi'nin az kullanıldığı ya da önemsiz olduğu anlamına gelmemelidir. Gerekli durumlarda Payas-Antakya arasındaki ana yol üzerinden ayrılan kısa bir tali yol ile İskenderun'a kolayca ulaşmak mümkündür⁴⁹. Anayolun bundan sonraki etabı, kıyıda uzakta bir güzergâh takip etmektedir. Bununla birlikte tali yollar vasıtasıyla, coğrafyanın müsait olduğu bölgelerden, Akdeniz üzerindeki önemli iskelelere ulaşımının yapılabilirdiği düşünülmektedir.

Anadolu *sağ kolun* deniz ile bağlantısı yalnızca ana cadde üzerinden olmayıp, tali yollar vasıtasıyla, deniz rotasının üzerinden geçtiği birçok iskele bağlantı sağlayabilmektedir. Anadolu *sağ kolun*, denize ulaştığı ya da deniz rotalarıyla buluştuğu tali yollar ve bunların ulaştığı iskeleler, kara yolları ekseninde, aşağıda belirtilmiştir.

1-Gekbûze-Güzelhisar Güzergâhı

XVI. Yüzyılın ilk yarısında Batı Anadolu sahillerine, dolayısıyla da deniz yoluna, paralel üç talî yol güzergâhı bulunmaktadır. Ancak bunlardan sadece Gebze-Güzelhisar güzergâhının, Anadolu sahilleri boyunca ilerleyen deniz rotasıyla kesiştiği görülmektedir. Söz konusu yolun güzergâhı, bir önceki menzile ve Üsküdar'a olan uzaklığı, saat cinsinden olmak suretiyle, şu şekildedir. Gekbûze (9), Yalkabâd (8/17), Bazarköy (4/21), Mudanya (8/29), Mihaliç (12/419), Balıkesri (16/57), Akhisar (17/74), Adala (8/82), Birinci(10/92), Tire (88/100) üzerinden Güzelhisar'a (Aydın) ulaşan yol güzergâhıdır. Güzelhisar'ın Üsküdar'a olan uzaklığı 108, Gebze'ye ise 99 saattir. Menzilleri bildirilen bu tali yol, Anadolu *sağ kolun* en sağdaki hattı ve sahil şeridinde en yakın geçen kara yolu güzergâhıdır. Bu yolun son menzili denizle buluşmamakla birlikte, üzerinde yer alan Yalakabâd, Mudanya ve Mihaliç⁵⁰ menzillerinde iskeleler bulunmaktadır⁵¹.

2-Hersek-Bodrum Güzergâhı

Anadolu yollarının ana dağılım noktası olan Gekbûze'den ayrılan yol, Üsküdar'a 131 saat uzaklıktaki Bodrum'da son bulmaktadır. Dil İskelesi'nden ayrılarak Hersek üzerinden giden, 108 saat uzunluğundaki yolun güzergâhı şu şekildedir: Hersek (4/13), Pazarköy (9/22), Gemlik (4/26), Mudanya (6/32), Mihaliç (12/44), Balıkesri (18/62), Akhisar (18/80), Turgutlu(12/92), Bayındır (9/101), Tire (3/104),

⁴⁸ A.DVN. MHM, 948, Özel No:162, s. 1/ 5.

⁴⁹ Çetin, 2013a, s. 112.

⁵⁰ Mihaliç İskelesi'nin bölgeden yapılacak buğday sevkiyatı için önemli bir iskele olduğu anlaşılmaktadır Ekin, 2002, s. 103.

⁵¹ KK. 2555, s. 1,11.

Güzelhisar (6/110), Bodrum (9/131)⁵². Hersek-Bodrum güzergâhı üzerinde Gemlik, Mudanya ve Mihaliç gibi önemli iskeleler bulunmaktadır. Yolun son menzili Bodrum da söz konusu yolun deniz ile olan irtibatını sağlamaktadır. İskele ile ilgili verilere göre ise buraya en yakın iskele, Kerme Körfezi'nde yer almaktadır⁵³.

3-Mihaliç-İzmir Güzergâhı

Hersek'ten ayrılan hat üzerinden anayola bağlanan ile bu güzergâh, Üsküdar'a 44 saat uzaklıktaki Mihaliç'ten başlamaktadır. Yolun devamı Manyas (10/54), Gönen (6/10), Dimetoka (5/65), Biga (3/68), Lâpseki (12/80), Çanakal'ası (5/85), Ezine (10/95), Nusretlü (8/103), Edremid (7/110), Kemer (2/112), Ayazmend (7/119), Bergama (7/126), Güzelhisar (7/133), İzmir (8/141) şeklinde olup, 97 saat uzunluğa ulaşmaktadır⁵⁴. Bu yol üzerindeki Mihaliç, Lâpseki, Çanakal'ası, Edremid, Kemer, Ayezmend⁵⁵, Bergama ve İzmir'de ana yolun deniz ile irtibatını sağlayan önemli iskeleler bulunmaktadır. Söz konusu bağlantıların dışında Mihaliç'ten 8 saat uzaklıkta bulunan ve iskelesi olan Bandırma üzerinden deniz rotasıyla irtibat kurmak mümkündür.

4-Kütahya-Antalya Güzergâhı

İstanbul'a 43 saat uzaklıkta olan Söğüt'ten ayrılarak, Kütahya üzerinden geçerek 61 saat sonra Antalya'da denize ulaşan bu yolun güzergâhı şu şekildedir: Kütahya(16/59), Sincanlı (16/75), Sandıklı (8/83), Keçiborlu(12/95), Burdur (6/101), Bademağacı (7/108), Antalya (12/120)⁵⁶.

5-Kireli-Alâ'ie Güzergâhı

Üsküdar'a 91 saat uzaklıkta olan Akşehir'den ayrılan bu tali yol Kireli (129 ve Beğşehir (6) üzerinden Alâ'ie (18) sahiline ulaşmaktadır. Bu suretle Akşehir'den başlayan tali yol, 36 saat sonra Alâ'ie İskelesi vasıtasıyla denizle buluşmaktadır.

6-Beğşehir-Anamur Güzergâhı

Akşehir üzerinden ana yola bağlanan tali yolun başlangıç menzili olan Beğşehir'in İstanbul'a uzaklığı 109 saattir. Bundan sonra yol Seydişehir (6/115), Bozkır Madeni (6/121), Pirlevganda ma'â Hâdim (12/133), Nevâhi-i İçil (12/145), Ermenâk (8/153) ve Mut (8/161) vasıtasıyla Anamur (13/174) İskelesi ile deniz rotasına ulaşmaktadır⁵⁷. Anamur'un ana caddeye uzaklığı 83 saattir⁵⁸.

7-Lârende-Kıbrıs Güzergâhı

Ana cadde üzerinden İstanbul'a 118 saat uzaklıkta bulunan Konya'dan ayrılan bu tali güzergâh, Lârende (20/138), Karaman (9/147) üzerinden Silifke'ye (9/156) ulaşmaktadır. Silifke deniz rotası üzerinde bir iskeleye sahiptir. Yine bu yolun

⁵² Halaçoğlu, 2002, s. 64; Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Anadolu sağ kol.

⁵³ KK. 2555, s.1.

⁵⁴ Halaçoğlu, 2002, s. 64, Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Anadolu sağ kol.

⁵⁵ Midilli Seferi esnasında Bursa üzerinden Edremid Körfezi'ne gelen Sultan Mehmed, Midilli Adası'na geçmek ve geri dönmek için Ayazmend İskelesi'ni kullanmıştır. Şimşirgil, 2006, s. 196.

⁵⁶ KK. 2555, s. 11.

⁵⁷ KK. 2555, s. 23.

⁵⁸ Halaçoğlu, 2002, s. 65; Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Anadolu sağ kol.

devamında deniz üzerinden Akdeniz’de önemli bir üs olan Kıbrıs’a (10/166) erişim sağlamak mümkündür⁵⁹.

8-Antakya-Akkâ Güzergâhı

Üsküdar’a 226 saat uzaklıkta bulunan Antakya’dan başlayan ve ana caddeye bir alternatif olarak geliştirilen bu yolun uzunluğu 84 saati bulmaktadır. Antakya’dan sonra Orduköy (9/235), Lâzkiye (12/247), Trablusşam (18/265), Beyrut (18/283), Sayda (9/292), Sur (9/301) üzerinden Akkâ (9/310)’ya kadar düzenli bir güzergâh oluşturmaktadır⁶⁰. Söz konusu yol büyük ölçüde sahil hattını takip etmekle birlikte, XVI. Yüzyıl verilerine göre, deniz rotasının üzerinden geçtiği iskeleler Lâzkiye ve Trablusşam’dır⁶¹.

XVI. Yüzyılda Osmanlı kentlerini mercək alarak, mukataa kayıtlarına göre liman ve iskeleleri değerlendiren bir araştırmaya göre; deniz rotası üzerinde kalan Mudanya ve Mihaliç’(Karacabey)’in tatmin edici ticari canlılığına rağmen, İznikmid limanına dair herhangi bir sayısal veriye ulaşamadığı belirtilmektedir. Ayazmend, Edremit, Midilli Adası, Sakız Adası ve Çeşme limanları üzerinden Akdeniz bağlantılı hem bölgesel hem de İstanbul’a yönelik hatırı sayılır bir ticarî faaliyetin olduğu, XVI. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaretin adalar üzerinden ana karaya doğru kaydığı anlaşılmaktadır. Önemli limanlardan İzmir’in ise bunlardan daha da fazla ticarî öneminin olduğu görülmektedir. Deniz rotasının Akdeniz istikametinde yer alan Alâ’iye’nin neredeyse Antalya kadar aktif olmadığı vurgulanmaktadır⁶². Osmanlı’nın güney seferlerinde önemli bir ikmal noktası olan İskenderun ve Payas iskelelerinin⁶³ ticari hacimleri hakkında ise bir bilgi verilmemektedir. Ancak, Halep gibi önemli bir ticari merkeze çok yakın olmaları ve buralara ulaşan yol güzergâhları üzerinde bulunmaları sebebiyle, söz konusu iskelelerin de hatırı sayılır bir ticari hacminin olmasının gerektiği düşünülmektedir.

B-Karadeniz Sahilleri

Anadolu *orta kolun* başlangıç menzili olan İznikmid (İzmit) üzerinde bir iskele bulunmaktadır⁶⁴. Bunun haricinde ise Anadolu *orta kolun* ana güzergâhı üzerinden denize ulaşan başka bir menzili bulunmamaktadır. Söz konusu yolun Karadeniz limanları ile bağlantısı, tali yollar vasıtasıyla sağlanmaktadır. Bu bağlantıyı sağlayan iki tali yol bulunmaktadır. Bunlardan ilki Üsküdar’a 48 saat uzaklıkta bulunan Düzce’den ayrılarak Akçaşehir üzerinden Ereğli’ye ulaşan yoldur⁶⁵. 18 saat uzunluğunda olan yolun bittiği Ereğli’de Karadeniz sahilini takip eden yolun Üsküdar iskelesinden başlayarak, Faş’a ulaşan deniz rotasının önemli iskeleleriyle kesiştiği görülmektedir. Samsun’dan itibaren yol Çarşamba, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun,

⁵⁹ KK. 2555, s. 1.

⁶⁰ Halaçoğlu, 2002, s. 65.

⁶¹ KK. 2555, s. 11.

⁶² Faroqhi, 1993, s. 141-149.

⁶³ Nasûhü’s-Silâhî, 1976, s.52-53; MAD. 9925.

⁶⁴ KK. 2555, s. 1-11.

⁶⁵ Halaçoğlu, 2002, s. 94.

Tirebolu, Şadlı, Büyükliman, Boladhan ve Trabzon gibi kent ve kasabalarda sahile yakın olarak geçmekte olup, bu menzillerin tamamında da iskele bulunmaktadır⁶⁶.

Anadolu *sol kol* üzerindeki tali yollardan Gümüşhane/Bayburd–Trabzon ve Trabzon-Soğucak yolunun deniz ile bağlantısının olduğu görülmektedir. *Orta kol* ile ilgili kısımda belirtildiği üzere orta kolun da Trabzon ile bağlantısı bulunmakla birlikte, asıl bağlantı noktası Anadolu Sol Kolu üzerinde, Üsküdar'a 228 saat uzaklıkta bulunan Şiran'dan ayrılan bir tali yol vasıtasıyla Gümüşhane üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadır. Gümüşhane'nin oldukça önemli ve stratejik bir konumda olduğu anlaşılmıştır. İstanbul tarafından gelenler Şiran'dan geçmek suretiyle, Erzurum taraflarından gelenler ise Bayburd üzerinden Gümüşhane'ye geçmekte buradan da İstavri veya Zigana üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadırlar. Bunun devamı olan yol Sürmene bağlantılı olarak Atina'dan başlamaktadır. Yolun bundan sonraki kısmı Viçe, Arhavid, Gönye, Batum, Faş, Sohum ve Soğucak şeklindedir⁶⁷. XVI. Yüzyıl iskele listesine göre, Osmanlı'nın Karadeniz üzerindeki en son iskelesi Faş olmakla birlikte⁶⁸, Soğucak'ın da deniz ile bağlantısı sebebiyle, bu istikametteki deniz rotasının bir devamı olması mümkündür.

XVI. Yüzyıl verilerine göre Karadeniz sahil hattında yer alan Trabzon, Samsun, Sinop, İnebolu, Amasra, Bendereğli'nin önemli iskeleler oldukları anlaşılmaktadır. Ancak bunlardan en önemli ve en işlek olanı şüphesiz Trabzon İskelesi'dir. Karadeniz'den yapılacak sevkiyatlarda olduğu gibi⁶⁹ Erzurum ve Van gibi önemli lojistik üstlerin takviyesi açısından Trabzon İskelesi çok büyük öneme sahiptir⁷⁰. Trabzon iskelesini Anadolu topraklarına bağlayan yol ağı Gümüşhane ve Bayburt üzerinden ulaşılan Anadolu *sol kolu* ile bağlantılıdır. Anadolu *sol kol* üzerinde Trabzon'dan itibaren sahil hattını takip eden yol üzerinde yer alan Sürmene, Atina, Viçe, Arhavid, Gönye, Batum ve Faş menzillerinde⁷¹, deniz rotasıyla bağlantılı birer iskele bulunduğu anlaşılmaktadır⁷².

SONUÇ

XVI. Yüzyılın sonlarında Osmanlıların, idareleri altındaki topraklarda, ulaşım, iletim ve iletişimi örgütleyebilmek amacıyla, bir takım çalışmalar yaptıkları görülmektedir. Bu doğrultuda, hâkim olunan topraklar üzerinde, kara ve denizde etkili ve kullanışlı bir yol ağı meydana getirebilmek amacıyla, uygun menzil ve iskeleler araştırılmış ve bu araştırma esnasında belirlenen noktalar, belirli bir sisteme göre kategorize edilmek suretiyle, kayıt altına alınmıştır. Bu kayıtlar incelendiğinde

⁶⁶ KK. 2555, s. 11.

⁶⁷ Çetin, 2013a, s. 161-170.

⁶⁸ KK. 2555, s. 23.

⁶⁹ Aygün, 2000, s. 4.

⁷⁰ MAD. 10492, s. 395-396; MAD. 9925.

⁷¹ Çetin, 2013a, s. 161-170.

⁷² KK. 2555, s. 23.

İstanbul ve Çanakkale boğazları doğal sınır kabul edilmek suretiyle, doğusunda ve batısında ayrı ayrı örgütlenen yol ağları içerisinde, Anadolu'nun önemli bir konuma sahip olduğu anlaşılmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu'da üç kara yolu güzergâhı ve iki de deniz rotası bulunmaktadır. Bu rotalardan ilki -Anadolu *sol kol rotası*- Üsküdar'dan başlamakta ve Karadeniz sahillerini takip ederek, Faş İskelesi'ne ulaşmaktadır. Söz konusu rotanın kara yolu ile bağlantının sağlanabileceği 126 iskelesi bulunmaktadır. Yine Üsküdar'dan başlayan ikinci rota -Anadolu *sağ kol rotası*- ise Anadolu'nun batı ve güney sahillerini dolaştıktan sonra, Afrika'nın kuzeyinden Cebeli Tarık Boğazına ulaşmaktadır. Bu rota üzerinde ise kara ile irtibatın sağlanabileceği 58 iskele mevcuttur.

Bu deniz rotalarının irtibatlı olduğu iskelelerden bazılarının, kara yolunun üzerinden geçtiği menziller olduğu görülmektedir. Bu kesişmeler deniz yolu ile kara yolunun birleştiği noktalar olmaları sebebiyle, yol sistemi açısından en avantajlı ve en stratejik noktalardır. Anadolu *sol kol rotası*, Anadolu *orta* ve *sol kola* ait tali yollar vasıtasıyla birçok noktadan kara ile bağlantı sağlamaktadır. Bu bağlantıların en önemlisi Trabzon'dur. Anadolu *sağ kol rotasının* kara yolu ile bağlantısı, Orta Anadolu üzerinden geçerek Harameyn bölgesine ulaşan Anadolu *sağ kol* vasıtasıyla gerçekleşmektedir. İlk olarak Hersek ve Dil İskelesi'nde deniz ile buluşan Anadolu *sağ kol*, Payas ve İskenderun menzillerinde, iskeleler vasıtasıyla, yine deniz rotası ile irtibat sağlamaktadır. Birçok önemli liman ve iskelenin bulunduğu Ege Denizi ve Akdeniz üzerinden geçen rota, anayol ile değil Anadolu *sağ kolun* tali yolları üzerinden kara yoluna erişim sağlayabilmektedir.

H. 1002/ M. 1594-95 yılında tutulan menzil ve iskele defterini -yukarıda sayılan teknik verilerin yanı sıra- Osmanlıların etkili bir ulaşım, iletim ve iletişim için deniz ve kara yollarının senkronize biçimde örgütlenmesinin önemini kavradıkları ve bununla ilgili gerekli çalışmaları yaptıklarının bir göstergesi olarak da görmek mümkündür.

KAYNAKÇA

I-Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Bâb-ı Âsafi Divan-ı Yol Menzil Defteri, *A.DVN. MHM, 948*, Özel No:162, s.1/ 5.

Kamil Kepeci Tasnifi (*KK.*): 2555.

Maliyeden Müdevver Defterleri (*MAD.*): 9925, 10492.

II-Süleymaniye Kütüphanesi

Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Türkçe Yazmalar, Hüsrev Paşa Kısmı, nr. 813/4.

III-Yayınlanmış Belge, Araştırma ve İnceleme

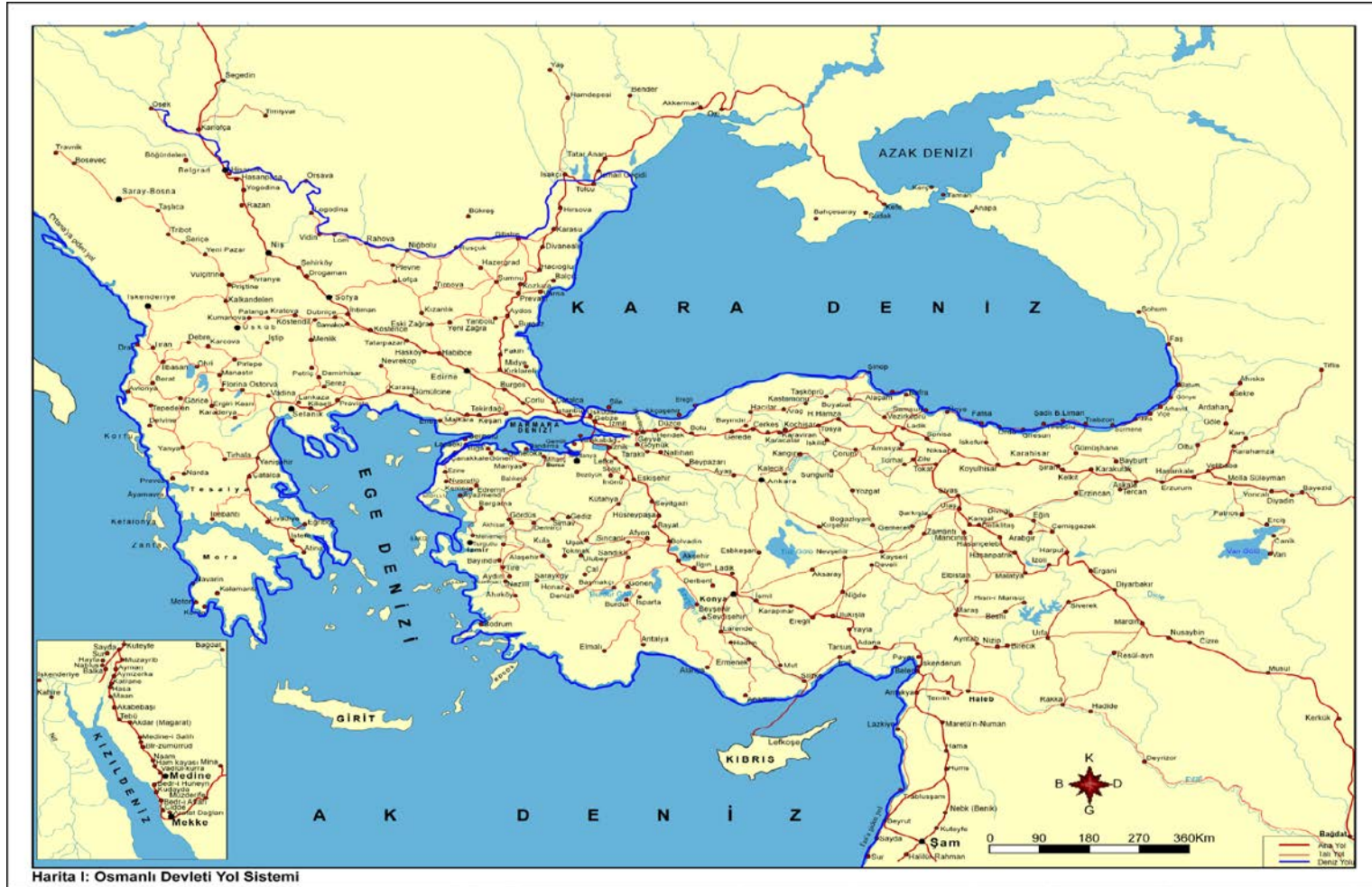
AYGÜN Necmettin (2000). "Trabzon Gümrüğünde İktisadî Faaliyetler 1750-1800, I", Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 11, s. 1-22.

BAYKARA Tuncer (1988). *Anadolunun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimatı*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü.

BOSTAN İdris (2005a). "Kanunî, Barbaros ve Akdeniz'de Değişen Güç Dengeleri", *Doğu Batı Düşünce Dergisi* Sayı: 34 Akdeniz, XXXIV, s. 171-180.

- BOSTAN İdris (2005b). Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- BRAUDEL, Fernand (1993). Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm XV-XVIII. Yüzyıllar (Gündelik Hayatın Yapıları), I-II, (Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara: Gece Yayınları.
- ÇETİN Cemal (2013a). Ulak Yol Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (1690-1750), İstanbul: Hikmetevi Yayınları.
- ÇETİN Cemal (2013b). "Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci", Prof. Dr. Nejat Göyünç'e Armağan, (Edit. Hasan Bahar vd.), Konya: Selçuk Üniversitesi Türkiyat Enstitüsü, s. 443-466.
- ÇETİN Emrah (2014). "Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerinde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar", Tarih Okulu Dergisi, S.XVII, s. 321-343.
- DÖKMECİ Volkan (2011). Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- EKİN, Ümit (2002). XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Araştırma, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ERDOĞRU Mehmet Akif (2004). "Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi Ruznamesi", Tarih İncelemeleri Dergisi: İzmir, XIX, 1, s. 55-71,
- SEVİN, Veli (2001). Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, I, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- FAROQHI Suraiya (1993). Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, (Çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul: Tarih Vakfı.
- GOFFMAN Daniel (2004). Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700, (Çev. Ülkü Tansel), İstanbul: Kitapevi Yayınları.
- GREÇEK Konstantin Yosif (1990). Belgrad- İstanbul Roma Askerî Yolu, (Çev. Ali Kemal Balkanlı), Ankara: Kültür Bakanlığı.
- HALAÇOĞLU, Yusuf (2002). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara: PTT Genel Müdürlüğü.
- İLTER Fügen (1978). Osmanlılara Kadar Anadolu Köprüleri, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.
- İNALCIK Halil (2003). Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600), (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul: Yapı ve Kredi Yayınları.
- İNALCIK Halil (2008). Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İNALCIK Halil (2009). Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İNAN Kenan (2003). "Trabzon'un Osmanlılar Tarafından Fethi", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 14, s. 74-79.
- KILIÇ, Orhan (1997). 18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdarî Taksimatı-

- Eyalet ve Sancak Tevcihatı, Elazığ: Ceren Matbacılık.
- LYBYER Albert Howe (1987). "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi, III, İzmir, s.141-157.
- MURPHEY Rhoads (2007). Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul: Homer Kitabevi.
- MÜDERRİSOĞLU M. Fatih (2002). "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", Türkler, X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 920-926.
- NASÛHÛ'S-SİLÂHÎ MATRAKÇI (1976). Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han, (Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- ÖZDEMİR Şenay (2004). Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789), Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ÖZERGİN M. Kemal (1959). Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları, Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul.
- PRYOR John H. (2004). Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, (Çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- SAK İzzet ve ÇETİN Cemal (2005). " XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri", Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi,19, Konya, s.199-260.
- ŞENTÜRK M. Hüdai (2002). "Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", Türkler, X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s.904-912.
- ŞİMŞİRGİL Ahmet (2006). Birincil Kaynaklardan Osmanlı Tarihi, Kayı II, İstanbul: Şems Yayıncılık.
- TAESCHNER Franz (2010). Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, (Çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- TANSEL Selahattin (1999). Fatih Sultan Mehmet'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri, İstanbul: Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları
- TUNCEL Metin (1991). "Anadolu-Coğrafya", DİA, C.III, İstanbul, s. 106-107.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı (1979). Osmanlı Tarihi, II, Ankara: TTK.
- ÜNAL, M. Ali (1999). Osmanlı Müesseseleri Tarihi, Isparta: Fakülte Kitabevi.



Halaçoğlu, 2002'den geliştirilerek hazırlanmıştır.