

1. ULUSLARARASI SOSYAL BİLİMLER SEMPOZYUMU

1st INTERNATIONAL
SOCIAL SCIENCE SYMPOSIUM

YOL The ROAD

9-10-11 Mayıs / May 2022

Bildiri Kitabı

Editörler / Editors

Doç. Dr. Uğur AKBULUT
Doç. Dr. Mehmet Akif GÖZİTOK
Arş. Gör. Samet BAYTAR
Arş. Gör. Anıl Yasin OĞUZ



ERZURUM TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
EDEBİYAT FAKÜLTESİ

**I. ULUSLARARASI SOSYAL
BİLİMLER SEMPOZYUMU
(Yol)**

ERZURUM TECHNICAL UNIVERSITY
FACULTY OF LETTERS

**I. INTERNATIONAL SOCIAL
SCIENCES SYMPOSIUM
(The Road)**

Bildiri Kitabı

9-10-11 Mayıs / May 2022

ERZURUM

Eser Adı
I. Uluslararası Sosyal
Bilimler Sempozyumu
(Yol)
Bildiri Kitabı
Erzurum-2022

Erzurum Teknik Üniversitesi Yayınları

E-ISBN: 978-605-73570-6-9

Kapak Tasarım/Cover Design
Dr. Öğr. Üyesi Murat KILIÇ
Umut NALBANTOĞLU

Dizgi/Typesetting
Doç. Dr. Akif GÖZİTOK
Dr. Öğr. Üyesi Murat KILIÇ

Editörler/Editors
Doç. Dr. Uğur AKBULUT
Doç. Dr. Mehmet Akif GÖZİTOK
Arş. Gör. Samet BAYTAR
Arş. Gör. Anıl Yasin OĞUZ

Bilim Kurulu

Prof. Dr. Abamüslim AKDEMİR Uludağ Üniversitesi	Prof. Dr. Mehmet IŞIKLI Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Alexander VOVIN Centre de Recherches L. Sur L'asie Orie.	Prof. Dr. Mehmet TEZCAN Bursa Uludağ Üniversitesi
Prof. Dr. Ali Osman GÜNDOĞAN Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Prof. Dr. Murat KACIROĞLU Erzurum Teknik Üniversitesi
Prof. Dr. Ali UTKU Atatürk Üniversitesi	Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU Erzurum Teknik Üniversitesi
Prof. Dr. Behçet Kemal YEŞİLBURSA Bursa Uludağ Üniversitesi	Prof. Dr. Mustafa YILDIRIM Erzurum Teknik Üniversitesi
Prof. Dr. Celal TÜRER Ankara Üniversitesi	Prof. Dr. Ogün COŞKUN Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Elisabetta RAGAGNIN Ca' Foscari University of Venice	Prof. Dr. Sinan ÖZBEK Kocaeli Üniversitesi
Prof. Dr. Gulnar ADAEVA L.N. Gumilyov Eurasian Nat. University	Prof. Dr. Stefan GANDLER Universidad Nacional Autónoma de México
Prof. Dr. Ersin GÜLSOY Bursa Uludağ Üniversitesi	Prof. Dr. Süleyman ÇİĞDEM Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Hanifi ŞAHİN Atatürk Üniversitesi	Prof. Dr. Süleyman EFENDİOĞLU Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Hasan Haluk ERDEM Ankara Üniversitesi	Prof. Dr. Uwe BLÄSING Leiden University
Prof. Dr. Henryk JANKOWSKI Adam Mickiewicz University	Prof. Dr. Ünal KILIÇ Cumhuriyet Üniversitesi
Prof. Dr. İbrahim Ertan EĞRİBEL İstanbul Üniversitesi	Prof. Dr. Yusuf ADIGÜZEL Sakarya Üniversitesi
Prof. Dr. Jens Peter LAUT Georg August Universität Göttingen	Prof. Dr. Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ Erzurum Teknik Üniversitesi

Bilim Kurulu

Doç. Dr. Aydın GÜVEN Atatürk Üniversitesi	Doç. Dr. Uğur UZUNKAYA Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Gökhan TUNÇ Anadolu Üniversitesi	Doç. Dr. Yasin TOPALOĞLU Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Halime ÇAVUŞOĞLU Erzurum Teknik Üniversitesi	Doç. Dr. Zekerya AKKUŞ Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Hamza KURTKAPAN Nevşehir Hacıbektaş Veli Üniversitesi	Doç. Dr. Mehmet GÜNEŞ Marmara Üniversitesi
Doç. Dr. Hasan Tahsin SÜMBÜLLÜ Atatürk Üniversitesi	Doç. Dr. Nilüfer İLHAN Yozgat Bozok Üniversitesi
Doç. Dr. Hüseyin AYDOĞDU Erzurum Teknik Üniversitesi	Doç. Dr. Namık Tanfer ALTAŞ Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Kemal BAKIR Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Ayşe ÇIRÇIR Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. M. Akif GÖZİTOK Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Burçak SÖNMEZ Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Meheddin İSPİR Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Büşra ASLAN CEVHEROĞLU Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Naim ÜRKMEZ Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Emel ZORLUOĞLU Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Oğuzhan EKİNCİ Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Ezgi KAŞDARMA Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Ramazan KAYA Atatürk Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Nesibe Ayşe SAĞLAM Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Serdar NERSE Batman Üniversitesi	Dr. Öğr. Üyesi Serap BELLİ Erzurum Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Uğur AKBULUT Erzurum Teknik Üniversitesi	Dr. Öğretim Üyesi Mehmet Fatih GÜLOĞLU Kilis 7 Aralık Üniversitesi

Düzenleme Kurulu

Prof. Dr. Murat KACIROĞLU (Başkan)

Prof. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU

Prof. Dr. Mustafa YILDIRIM

Prof. Dr. Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ

Doç. Dr. Ali Servet ÖNCÜ

Doç. Dr. Kemal BAKIR

Doç. Dr. Halime ÇAVUŞOĞLU

Doç. Dr. Hüseyin AYDOĞDU

Doç. Dr. M. Akif GÖZİTOK

Doç. Dr. Meheddin İSPİR

Doç. Dr. Naim ÜRKMEZ

Doç. Dr. Namık Tanfer ALTAŞ

Doç. Dr. Oğuzhan EKİNCİ

Doç. Dr. Uğur AKBULUT

Doç. Dr. Uğur UZUNKAYA

Doç. Dr. Derya COŞKUN

Dr. Öğr. Üyesi Büşra ASLAN

CEVHEROĞLU

Dr. Öğr. Üyesi Burçak SÖNMEZ

Dr. Öğr. Üyesi Ezgi KAŞDARMA

Dr. Öğr. Üyesi Bahtinur MÖNGÜ

Dr. Öğr. Üyesi Metin AYDAR

Dr. Öğr. Üyesi Murat BAHADIR

Dr. Öğr. Üyesi Murat KILIÇ

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa BİNGÖL

Dr. Öğr. Üyesi Nesibe Ayşe SAĞLAM

Dr. Öğr. Üyesi Serap BELLİ

Dr. Öğr. Üyesi Emel ZORLUOĞLU

Dr. Öğr. Üyesi Ayşe ÇIRÇIR

Dr. Öğr. Üyesi Serkan ÖZER

Dr. Öğr. Üyesi Sümeyra ALAN

Dr. Öğr. Üyesi Şemsettin ÇELİK

Dr. Öğr. Üyesi Musa SEZER

Dr. Öğr. Üyesi M. Emin ALTINIŞIK

Dr. Öğr. Üyesi Muhammet Raşit ÖZTÜRK

Dr. Öğr. Üyesi Caner SOLAK

Öğr. Gör. Elif DÜZGÜN

Sempozyum Sekreteryası

Dr. Öğr. Üyesi Murat KILIÇ

Arş. Gör. Samet BAYTAR

Arş. Gör. Rumeysa Meliha KANBER

Arş. Gör. Özkan YILDIZ

Arş. Gör. Hasan DAŞDEMİR

Arş. Gör. Kaan AKAR

Arş. Gör. Nusret Burak ÖZSOY

Arş. Gör. Anıl Yasin OĞUZ

Arş. Gör. Betül ÖZCAN

Arş. Gör. Tanju TOKA

Arş. Gör. İlker ERTAŞ

Arş. Gör. Yunus ALICI

Takdim



“Yol” kavramı kültür ve edebiyat tarihimiz boyunca her zaman farklı yönleriyle kullanılmıştır. Yalnızca Türk dili ve kültüründe değil birçok farklı kültürde yol ve yolculukla ilgili farklı kullanımlara rastlanmaktadır. Söz gelimi dilimizde sıklıkla kullanılan yola koyulmak, yola çıkmak, yol göstermek, yolunu beklemek/gözlemek, yolu açık olmak, yola revan olmak ve benzeri deyimler de bu kullanımlar arasındadır. Yol kavramı dilimizde yalnızca bir yerden bir yere gitmek amacıyla takip edilen yer anlamında değil; davranış, tutum, usûl, üslup, metot gibi birçok farklı anlama gelebilecek şekilde de kullanılmıştır. Bütün bu kullanımlar “yol” mefhumunun Türk dilinde ne kadar geniş ve zengin bir kullanım alanına sahip olduğunu göstermektedir. Bu sebeple Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi’nin 9-10-11 Mayıs 2022 tarihlerinde düzenlemiş olduğu I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu’nun temasını “yol” olarak seçmesinin ne kadar isabetli olduğu da anlaşılmaktadır.

Edebiyattan tarihe, felsefeden sanat tarihine, güzel sanatlardan coğrafyaya uzanan sosyal bilimler alanında çok geniş bir yelpazede farklı disiplinlerden bir araya gelen birçok akademisyenin farklı konu ve başlıklarda çevrimiçi sunmuş oldukları bildiriler, hiç şüphe yok ki bilimsel çalışmalara önemli katkılar sunacaktır. Üniversitemiz, düzenlediği bu sempozyumla yurt içi ve yurt dışından farklı disiplinlerde çalışmalarını sürdüren araştırmacıları çevrimiçi platformda bir araya getirerek 120’nin üzerinde bildirinin sunulmasına katkı sağlamıştır. Bilhassa belli bir konu veya tema üzerine düzenlenen sempozyum, panel, çalıştay türündeki bilimsel programların ilmî çalışmalar için her zaman fayda sağlayacağını düşünüyorum. Zira bu noktada farklı düşüncelerden meydana gelen görüşlerin aynı ortamda sunulması; birbirlerinden farklı düşüncelere sahip araştırmacılara da konuyla ilgili göz önüne alınmayan bazı noktaları görme fırsatı sağlamaktadır. Ayrıca birçok disipline ait çalışmanın bir arada bulunması, bu alanlarda çalışan araştırmacıların da diğer disiplinlerde yapılan çalışmalardan haberdar olmalarına fırsat verdiği de akılda tutulmalıdır. Bu tür sempozyumlar genç araştırmacılar için de büyük bir deneyim sağlamakta, genç araştırmacıların kendileriyle aynı alanda çalışan hocaları tanımalarına da yardımcı olmaktadır.

Fikrî hazırlık süreci aşağı yukarı bir sene evvel başlayan sempozyumun birçok alana fayda sağlayacağını ümit ediyorum. Dışarıdan bakıldığında sempozyumun düzenlenmesi ve intizamlı bir şekilde devam etmesi nispeten kolay görülmektedir. Fakat Edebiyat Fakültesi tarafından düzenlenen bu sempozyumun arka planında birçok kişinin emekleri olduğu bilinmelidir. Bu vesileyle sempozyumun düzenlenmesinde büyük katkısı olan başta Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dekanımız Prof. Dr. Murat Kacıroğlu olmak üzere sempozyum düzenleme kuruluna ve sekreteriyasına hâssaten teşekkür ederim. Ayrıca titiz çalışmalarıyla sempozyuma katılarak tebliğ sunan araştırmacıları kutlarım. Son söz olarak bu sempozyumun, daha sonra düzenlenecek olan sempozyumlar için de bir vesile olacağına dair kanaatimi özellikle belirtmek isterim.

Erzurum Teknik Üniversitesi Rektörü

Prof. Dr. Bülent ÇAKMAK

Sunuş



Dünyada insanın ve insanlığın serüveni her zaman bir yolda başlamıştır. Yolda olmak, bilgi, bilim, sanat ve edebiyat dolayısıyla kültür ve medeniyet üretmek demektir. Bu açıdan yol, öncelikle insanı, kültürü, medeniyeti, sözü temsil etmektedir. Yolda olmak ruhî, fikrî ve fizikî değişimdir, gelişimdir, ruhen ve madden yenilenmedir. Bu dikkatle çıkmış olduğumuz yolda Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumunun temasını “Yol” olarak belirledik. Amacımız ise hem kendimize ve geleceğimize bir yol açmak hem yola çıkan öncülerden olmaktır.

Sempozyuma davetiye usulüyle katılımcı çağrılmıştır. Sunulacak bildirilerin tamamı çağrılıdır. Uluslararası sempozyumumuzun bilim kurulunu Türkiye’den ve Kazakistan, Fransa, İtalya, Almanya, Polonya, Meksika, Hollanda’dan çok kıymetli araştırmacılarımız oluşturmaktadır. 9-10-11 Mayıs 2022 tarihlerinde gerçekleşen sempozyumumuz 35 oturum hâlinde gerçekleşmiş, yol kavramına dair çeşitli bakış açılarıyla zenginleştirilen bildirilere ev sahipliği yapmıştır.

Sempozyum, Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi bünyesindeki bölümler ile ortaklaşa düzenlenmiştir. Sempozyum organizasyonunu teknik imkânlarıyla destekleyen Erzurum Teknik Üniversitesi rektörlüğüne ve rektörümüz Sayın Prof. Dr. Bülent ÇAKMAK’a, düzenleme ve bilim kuruluna, bize bu yolculukta eşlik eden tüm katılımcılarımıza kalbi duygularıyla teşekkür ediyorum.

Edebiyat Fakültesi Dekanı

Prof. Dr. Murat KACIROĞLU

İçindekiler

XIX. Yüzyılda Sivas Giresun Karayolu ve “Gidemediğin Yer Senin Değildir” in Hikâyesi	
Doç. Dr. Oktay KARAMAN.....	7
Osmanlı Devleti’nde Yol; Batum-Ardahan-Kars-Erzurum Güzergâhı	
Dr. Öğr. Üyesi Sibel ORHANKAZI.....	17
İngiliz Kabinesinde Çanakkale Cephesi Tahliye Tartışmaları	
Öğr. Gör. Zekeriya DURMAZ, Ahmet YURTTAKAL.....	26
Sezai Karakoç’un Siyasal Düşüncesinde “Çıkış Yolu” Arayışları	
Prof. Dr. İdiris Demirel.....	40
Doğru Yol Versus Yeni Yol Ya Da Hakikat Versus Söylem	
Arş. Gör. Dr. Ramazan Yılmaz.....	51
Yolların Başlangıç Noktasında Sokrates’in Felsefesi	
Doktorant Zeynep EKŞİCİ.....	60
İnsanın Ontolojik Yolculuğu: Yaratım Versus Evrim	
Öğr. Gör. Dr. Ragıp ERGÜN.....	68
Kafkas Muhacirlerinin Göç Yolunda Önemli Bir Merkez: Erzurum	
Bilim Uzmanı H. Gizem ACER.....	78
Tahsin Yücel’in <i>Kumru İle Kumru</i> ve Chuck Palahniuk’un <i>Dövüş Kulübü</i> Romanlarında Yolculuk Arketipi	
Dr. Öğr. Üyesi Caner SOLAK.....	89
Orhan Pamuk’un “Kar” Romanında Şair Ka’nın Yolculuğu	
Doktorant Büşra BOZA.....	104
Tarih Öğretiminde Seyahatnamelerin Kullanılması	
Doktorant Ayben NALBANTOĞLU.....	114
Erken Modern Dönem Türkistan’da Yol ve Yolculuk: Timofey Stepanoviç Burnaşev ve Buhara Seyahati (1794-1795)	
Doç. Dr. Murat ÖZKAN.....	126
Rusya Sefâretnâmelerine Göre Osmanlı Elçilerinin İstanbul-Petersburg Güzergâhındaki Gözlem ve Faaliyetleri Hakkında Bir Değerlendirme	
Dr. Öğr. Üyesi Halit BAŞ.....	136
Hız. Peygamber’in Değer Verme Ahlakının Yansımalarından Biri: Sünnette Yol Adabı	
Dr. Öğr. Üyesi Sehal Deniz VARLIK.....	153
Felsefenin Yolculuğu: Arapça Düşüncenin Hazırlayıcısı Olarak Yunanca-Pehlevece ve Yunanca-Süryanice Felsefe-Bilim Tercümelere	
Arş. Gör. Tanju TOKA.....	165

Edebiyat ve Felsefe Yolundaki İnsan	
Doktorant Fatıma KOÇ	174
Yeni Dini Hareketler ve Sekülerleşme	
Kadriye ÖZTÜRK	194
19. Yüzyılın İkinci Yarısında Suriye Bölgesinde Yapılan Karayollarına Dair	
Doç. Dr. Şenay ATAM, Doç. Dr. Ümmügülsüm CANDEĞER	206
Birinci Dünya Savaşı'nda İkmal ve Ulaşım Üssü: Pozantı	
Dr. Güzin ÇAYKIRAN	225
Taşralı Yeniçerilerin Sefer Yolculuğu ve Osmanlı Toplumuna Tesirleri	
Dr. Abdulkasim GÜL	235
Geleneksel Çin Düşüncesinin Metafiziksel Postulatu Dao'ın Konfüçyüsçü Doktrinindeki "Yol" Anlamı	
Dr. İlknur SERTDEMİR	252
Husserl'in Fenomenolojisinde Yönelimsellik: Bilinçten Özlere Yolculuk	
Doç. Dr. Hüseyin AYDOĞDU	262
Doğruya Yaklaşmak Mümkün Mü?: Popper'ın Epistemolojisi Üzerine Düşünceler	
Doç. Dr. Armağan ÖZTÜRK	281
Spinoza ve "Yaşama İlişkin Doğru Bir Yol" Olarak Felsefe	
Dr. Enes DAĞ	289
David Hume'da Kötülük Sorunu Bir Ateizm Yolu Mudur?	
Arş. Gör. Özkan YILDIZ	297
Yolcuyu Ağrlamak: 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Otelleri	
Bilim Uzmanı Sevde Harmandar Polat	308
Yollara Taşınan Mizah: Yol Edebiyatı Örneği Olarak Kamyon Arkası Yazıları	
Arş. Gör. Rumeysa Meliha KANBER	315
Romandan Sinemaya Uyarılma Örneği Olarak Sarı Mercedes Filminde "Yol" İmgesi	
Doktorant Gözde EFE	326
Türkiye'deki Afgan Mültecilerin Göç Deneyimi	
Dr. İbrahim Halil YILMAZ	333
"Akılcılaştırılmış Dünyanın Akılcılaştırılmamış Sığınağı" Olarak Yol'u Düşünmek	
Sümeyye ATEŞ	342
Covid-19 Pandemi Sürecinin Uluslararası Ticaret Yolları ve Sınır Geçişleri Üzerine Etkisi	
Dr. Öğr. Üyesi Tolga KORKUSUZ	351
"Şeytan Uçurtması" Hikâyesinde Mitolojik Yolculuk	
Doç. Dr. Eylem DERELİ SALTIK	366

Türk Halk İnanış ve Uygulamalarında “Yol”	
Dr. Öğr. Üyesi Neslihan Huri YİĞİT.....	373
Cormac Mccarthy’nin “Yol” Adlı Romanında Biyosfer’in Antropojenik Dönüşümü	
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa GÜNEŞ	386
Bilgi Teknolojilerinin Geliştirilmesi Mi? Bilgi Teknolojileri İle Birlikte Gelişmek Mi? “Yol” Metaforu Bağlamında Nitel Bir Değerlendirme	
Dr. İbrahim YILDIZ, Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Kamil KABAKUŞ.....	398
Toplumsal Cinsiyet Perspektifi Açısından Ortopedik Engelli Kadınlara Yönelik Ayrımcılığın İncelenmesi: Zonguldak İli Örneği	
Uzman Gürcan BAL	405
1880-1881 Yıllarında Aydın Vilâyeti’nde Yol Yapım Faaliyetleri	
Dr. Evren GÖKÇE.....	419
Yunus Emre Divanında Yol Kavramının Kullanımına Bağlı Anlam Unsurları	
Doç. Dr. Meheddin İSPİR.....	431
Bir Yol ve Yolculuk Hikâyesi Olarak Kemâloğlu’nun Ferah-Nâme Mesnevisi	
Doç. Dr. Erdem SARIKAYA.....	454
Yol Kelimesi İle Kurulan Teşbih ve Terkiplerde Divan Şiiri ve Halk Şiirinin Müşterekleri .	471
Öğr. Gör. Yücel ÜNLÜ AYDIN	
Hüsn ü Aşk Örneğinde “Yol/Yolculuk” ve “Şehir” Sembolizmi	489
Arş. Gör. Dilek YALÇIN	
Milli Mücadele Döneminde İstiklâl Yolu ve Önemi	501
Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk KIRMIT	
Charles E. Bell’e Göre Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Demiryolları	517
Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TURP	
Şehzade Seyfü’l-Mülûk ve Peri Şahının Kızı Bedî’ü’l-Cemâl Hikâyesine Yol Hikayesi Olarak Bir Bakış; Seyfü’l-Mülûk’un Aşk Yolculuğunun Durak Noktaları Üzerine Değerlendirmeler	
Doç. Dr. Halime ÇAVUŞOĞLU.....	528
Metafor Aracılığıyla “Yol” Sözcüğünün Kazandığı Yeni Anlamlar: Garib-Nâme Örneği	
Dr. Öğr. Üyesi Ebru GÜVENEN.....	541
Klâsik Türk Şiirinde Yol Mefhûmu ve Müterâdifleri	
Doktorant Zeynep AKYEL	554
Demokrat Parti Döneminde Antalya’da Karayolu Çalışmaları	
Doktorant Bayram ÇETİN, Doç. Dr. Sevilay ÖZER.....	567
Yeryüzünden Gökyüzüne Uzanan Yol: Türkiye’de Havacılık Faaliyetlerinin Tarihsel Evreleri (1923-1950)	
Doç. Dr. Mehmed Gökhan POLATOĞLU.....	579

İngiliz İstihbarat Raporlarında Sivas-Erzurum Demiryolu	
Doç. Dr. Hakan GÜNGÖR.....	598
Trabzon-İran Transit Ticaret Yolunun 1934 Yılındaki Durumu	
Dr. Öğr. Üyesi Şemsettin ÇELİK.....	608
Şose ve Köprüler Kanunu'nun Türkiye'nin Karayolu Gelişimi Açısından Değerlendirilmesi	
Arş. Gör. Hasan Daşdemir.....	623
Anadolu'nun İşgali Yıllarında Ermenilerin Fransa Yolculuğu	
Dr. Özer ÖZOCAK	636
Bürokrasi Yolunda Vanlı Gayrimüslim Devlet Memurları	
Öğr. Gör. Talat KARATAŞ	644
Gidenin Dönemediği Yolların Sonu: Yemen	
Bilim Uzmanı Ünal Üstündağ.....	659
<i>Efsus'a Yolculuk: Felsefi Bir Bakış</i>	
Doç. Dr. Mustafa GÜNAY	671
İkinci Dil Öğreniminde Bir Yol Olarak Manzum Sözlükler	
Dr. Öğr. Üyesi Seyit YAVUZ.....	680
Bağdat Demiryolu Projesi'nin Anadolu'daki Son Durağı: Mardin	
Dr. Sıraç AKTÜRK	691
Anadolu'ya Giden Yol: Birinci Dünya Savaşı Eşiğinde Rus İmparatorluğu'nun Borcom-Kars-Oltu Demiryolu Projesi	
Doktorant Ümit Adalar	704
Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı -1913 Tarihli Şark Ticaret Yıllığına Göre-	
Doktorant Yasin TAŞKIN	715
Zafere Giden Yol: Kırım Savaşı Sırasında İngilizler Tarafından Kırım'da İnşa Edilen Demiryolu	
Doktorant Yunus Emre AYDIN.....	731
Osmanlı Mülkünde Saygıdeğer Bir Konuk: Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Kudüs Seyahati (1898)	
Bilim Uzmanı Hatice Çelik	743
Türk İslam Sanatında Türkesk Motifi: Stilizasyon ve Soyutlama	
Prof. Dr. Yunus BERKLİ, Doç. Gülten GÜLTEPEM Mariye PINAR.....	760
Varoluş Gerçeğini Arama Yolunda Bilinçaltına Yapılan Fantastik Bir Yolculuk: <i>Belleğin Kış Uykusu</i>	
Dr. Öğr. Üyesi Gökçen SEVİM.....	772
Bayburt Coğrafyasında Tarihi Güzergâhlara Dair Yeni Bulgular ve Değerlendirmeler: Masat Vadisi	

Prof. Dr. Süleyman ÇİĞDEM, Arş. Gör. Hüseyin İLHAN.....	784
Anadolu Yollarında Haçlılar: Zorluklar ve Zorunluluklar	
Dr. Öğr. Üyesi Serkan ÖZER.....	798
Varenglerden Bizans'a Yol: Dinyeper (Özi) Güzergâhı	
Doktorant Emine DİKMEN	810
Kutsal Yolculuğun Zorlu Güzergâhı: Haçlı Seferleri Ordularının Anadolu'daki Yolculuğu ve Seferlere Olan Etkisi (1096-1099)	
Bilim Uzmanı Şafak EFE	825
Sosyopolitik Oluşumlarda Yol Ve İletişim: Urartu Örneği	
Dr. Abdulsabur ŞİĞVA, Prof. Dr. Mehmet IŞIKLI.....	848
Urartu'nun Kuzeydoğu Anadolu'ya Ulaşımında Yol Ağı Sorunsalı	
Arş. Gör. Dr. Ahmet KOCAİSPİR, Arş. Gör. Dr. Umut PARLITI.....	856
İslam Coğrafyacılarına Göre Tecend Deryâ Yolu	
Doç. Dr. Derya COŞKUN.....	870
Göksel Yolun Yolcuları-Manastr Düzeninin Kötü Şöhretli Keşişleri: Gyrovaglara Dair Bir İkiem	
Doktorant Asiye ABDURRAHMANOĞLU	878
Altay Türklerinin Bağımsızlık Arayışında Çoros-Gurkin'in Siyasi Faaliyetleri	
Dr. Öğr. Üyesi Ali TORAMAN.....	888
Sibirya'ya Örülen Ağlar: Sibirya Demiryollarının Kuruluşu	
Dr. Öğr. Üyesi Zafer SEVER.....	896
Azerbaycan'dan Avrupa'ya Uzanan Yol: Adil Han Ziyadhan'ın Üç Aylık Avrupa Seyahati	
Dr. Zeynep AKARSLAN.....	905
Artuklu Emiri Belek Gazi'nin Faaliyetleri ve Lise Tarih Ders Kitaplarındaki Kullanımı	
Prof. Dr. Yasemin Demircan, Adnan Erken	915
Avrupa'da Bir Cevelan: Muhafazakâr Üst-Kültürün Peşinde Ahmed Midhat Efendi	
Dr. Öğr. Üyesi Can Eyüp ÇEKİÇ.....	927
Kültürel Mirasın Tanıtımında Bir Kültür Yolu Elçisi: Turistik Doğu Ekspresi	
Dr. Öğr. Üyesi Muhammet Emin ALTINIŞIK	934
Geçiş Dönemi Eserlerinde Yol-Yolcu-Yolculuk	
Prof. Dr. Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ	942
Tanzimat Döneminde Mesire Alanlarına Ulaşımın Sağlanması: Kara, Deniz ve Demir Yolları	
Bilim Uzmanı Ümmügülsün ÇETİN.....	953
Survival in a Wasteland and <i>The Road</i> in a Dystopic World	
Arş. Gör. Dr. Kadriye BOZKURT	966
Road as Metaphor in Samuel Beckett's <i>Waiting for Godot</i>	

Dr. Öğr. Üyesi Gamze ŞENTÜRK	972
Paths to Poetry: The Nature of Walking in William Wordsworth's The Prelude	
Dr. Öğr. Üyesi Mümin HAKKIOĞLU	983
Bir Hattat Olarak Yeşilzade Mehmed Salih Efendi	
Prof. Dr. Yunus BERKLİ, Doç. Dr. Gülten GÜLTEPE, Bayram ÇELİK.....	996



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

XIX. Yüzyılda Sivas Giresun Karayolu ve “Gidemediğın Yer Senin Değildir”in Hikâyesi

Doç. Dr. Oktay KARAMAN*

Özet

Tarih boyunca ulaşım, ekonominin, askeri teşkilatın, kültürün, sosyal hayatın dolayısıyla insan hayatını etkileyen en önemli araçlardan birisi olmuştur. XIX. yüzyılda, Osmanlı Devleti'nin modern döneminin başlangıcı olarak kabul edilen Tanzimat Dönemi ile beraber devlet yeniden yapılanma sürecine girmiş ve diğer alanlarda olduğu gibi mevcut yolların onarımı ve yeni yolların yapımına ağırlık vermiştir. İç Anadolu'yu Karadeniz limanlarına bağlayan yolların onarılması ilk olarak Sultan Abdülmecid Dönemi'nde planlanmış ve çalışmalar başlamıştır. Sivas'tan Giresun'a uzanan karayolunun Şebinkarahisar'a kadar olan kısmı, daha kolay iyileştirilmiş ancak Şebinkarahisar'dan Giresun'a kadar olan kısmı, zor şartlar altında tamir edilmiştir. Bu çalışmada, yüzyıllar boyunca önemli bir ticaret yolu olan Sivas - Giresun karayolunun, XIX. yüzyılda daha elverişli hale getirme çalışmaları arşiv vesikaları ve diğer kaynaklar ışığında incelenecektir. Yolun Şebinkarahisar - Giresun arasında bulunan ve günümüzde de kullanılan tüneli, 1882-1885 yılları arasında Sivas Valisi olan Halil Rıfat Paşa'nın gayretleri ile yapılmıştır. Halil Rıfat Paşa'nın bu tünelin açılmasında ortaya koyduğu gayret ve “Gidemediğın Yer Senin Değildir” cümlesi günümüze kadar ulaşmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivas, Şebinkarahisar, Giresun, yol

Sivas - Giresun Highway in The 19th Century And The Story Of "Where You Can't Go Is Not Yours"

Abstract

Throughout history, transportation has been one of the most important means affecting the economy, military organization, culture, social life and thus the whole human life. In the 19th century, with the Tanzimat Period, which is accepted as the beginning of the modern period of the Ottoman Empire, the state entered the process of restructuring and focused mostly on the repair of existing roads and the construction of new roads, as in other areas. The repair of the roads connecting Central Anatolia to the Black Sea ports was first planned during the reign of Sultan Abdülmecid and the work started. The part of the highway from Sivas to Giresun up to Şebinkarahisar was improved more easily, but the part from Şebinkarahisar to Giresun was repaired under difficult conditions. In this study, the Sivas - Giresun highway, which has been an important trade route for centuries, will be discussed. The works to make this highway more convenient in the 19th century will be examined in the light of archive documents and other sources. The tunnel of the road, which is located between Şebinkarahisar and Giresun and is still used today, was built with the efforts of Halil Rıfat Pasha, who was the Governor of Sivas between 1882-1885. Halil Rıfat Pasha's effort in the opening of this tunnel and his sentence "The Place You Can't Go Is Not Yours" has survived to the present day.

Keywords: Sivas, Şebinkarahisar, Giresun, road

* Giresun Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, oktay.karaman@giresun.edu.tr

Giriş

Şehirlerin tam anlamıyla şehir olma vasfını kazanmasında en önemli özelliklerden birisi ulaşım'dır. Tarih boyunca ulaşım problemi çözülen şehirler gelişimlerini daha erken tamamlamışlardır. Ulaşım, devletlerin ekonomisini, askeri teşkilatını, kültürünü, sosyal hayatını etkileyen en önemli vasıtalar'dandır. Devletler, otoritelerini vatandaşlarına hissettirebilmek için ulaşım ağına önem vermişlerdir. Bu sayede güvenlik daha güçlü sağlanmış, halka daha iyi hizmet götürülmüş ve vergiler daha sağlıklı bir şekilde toplanmıştır. Ayrıca herhangi bir saldırı sonucunda orduların sevki ve askerler için gereken mühimmatın taşınmasında, ulaşımını sorunsuz gerçekleştiren devletler önemli avantaj sağlamışlardır (Karaman, 2021: 34; Karagöz, 2009: 438-445).

Osmanlı Devleti'nin Klasik Dönemi'nde Anadolu'daki mevcut karayollarıyla ulaşım sağlanmış ve çok fazla yeni yollar yapılmamıştır. Osmanlı Devleti'nin modern döneminin başlangıcı olarak kabul edilen Tanzimat Dönemi ile beraber devlet yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren devlet, diğer alanlarda olduğu gibi yol yapımına da ağırlık vermiştir. 1863 yılında Meclis-i Ma'âbir tarafından yayınlanan nizamname ile ülkedeki bütün yollar ve geçitlerin elden geçirilmesi kararlaştırılmıştır. 1869'da yeni bir nizamname ile karayolları işleklik derecelerine göre 4'e ayrılarak erkek nüfusa yol yapımında çalışma mecburiyeti getirilmiştir. Erkek nüfusun yollarda bizzat çalışma mecburiyetleri 1891 yılında paraya çevrilmiştir (Karaman, 1999: 34; İhsanoğlu, 1998: 591-592).

Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliğine Kadar Yapılan Çalışmalar

Sivas, Giresun ve özellikle bu iki şehrin ortasında bulunan Şebinkarahisar, eski çağlardan itibaren önemli yerleşim merkezleri olmuşlardır. Bölgede yer alan yollar ve ekonomik kaynaklar, şehirlerin gelişmesinde önemli rol oynamış ve tarih boyunca bu şehirlere bir canlılık kazandırmıştır. Sivas- Şebinkarahisar- Giresun karayolu XIX. yüzyıla kadar, bazı dönemlerde yeni güzergâhların ortaya çıkması nedeniyle eski önemi yitirmiş, ancak özellikle Şebinkarahisar'daki şap ve madenlerin Sivas ve Giresun limanına taşınmasındaki öneminden dolayı stratejik bir karayolu olarak günümüze kadar gelmiştir.

XIX. yüzyılda özellikle Tanzimat Döneminden itibaren Osmanlı Devleti yeniden bir yapılanma sürecine girmiştir. Halkın istekleri de göz önünde bulundurularak, planlı imar faaliyetleri başlamıştır. Nitekim Sivas- Şebinkarahisar ve özellikle tarihi Şebinkarahisar- Giresun ticaret yolunun yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Tanzimat'a kadar büyük ölçüde bölge halkının yükümlülüğünde olan ve zaviye-derbent sistemiyle işlerliğini sürdüren bu yolun, artık devlet imkânlarıyla tekniğine uygun olarak kullanışlı hale getirilmesi istenmiştir (Yiğit, 2005: 492).

Sivas-Giresun karayolunun, Sivas-Şebinkarahisar arası arazinin daha elverişli olmasından dolayı çok fazla zahmet çekmeden düzenlenmiş, ancak Şebinkarahisar-Giresun arası oldukça sarp, dar, keskin viraj ve kayalıktan oluştuğu için çok büyük emekler harcanarak yapılmıştır. Bu sebeple XIX. yüzyılda Sivas-Giresun yolundaki çalışmalar, daha ziyade yolun Şebinkarahisar-Giresun arasındaki bölümünde olmuştur.

XIX. yüzyılda, Osmanlı Devleti'nde birçok alanda olduğu gibi mevcut yolların onarımı ve yeni yolların yapımına da ağırlık vermiştir. İç Anadolu'yu Karadeniz limanlarına bağlayan yolların onarılması ilk olarak Sultan Abdülmecit döneminde (1839-1861) planlanmış ve çalışmalar başlamıştır. 1859 yılında Şebinkarahisar-Giresun yolunun yeniden yapımı için 150 bin iş gününe ihtiyaç duyulmuştur. Bu iş gününün 50.000'i Giresun'un esnaf, tüccar ve halkı; 100.000'i de Giresun'a bağlı nahiye halkı tarafından karşılanması taahhüt edilmiştir. Hatta daha fazla işçi gerekirse Şebinkarahisar halkı el birliği ile çalışacaklarını beyan etmişlerdir (Karaman, 2021: 35; BOA. İ.DH. 425/28123, 29.07.1275/4 Mart 1859; Tosun, 2015: 348).

Şebinkarahisar ile Giresun arasındaki yolun tamiri konusunda yapılan girişim, özellikle halkın konuyu sahiplenmesi ve yardımda bulunmak istemeleri, Padişah'ı memnun etmiştir. Yolun tesviyesi hakkında tanzim olunan layihanın gönderildiği belirtilmiş ancak şimdilik ertelenmesi lazım geleceği irade buyurulmuştur (BOA. A.MKT.UM. 463/73, 19.09.1277/31 Mart 1861). Yolun düzeltilmesi, Şebinkarahisar'da bulunan köprülerin tamiri ile yeni köprü yapımına ait gerçekleşen teşebbüsler hakkında bilgi alınması üzerine, yolun araba geçecek şekilde yapılması için ne kadar bütçeye ihtiyaç olduğunun ve yol haritasının gönderilmesi gerektiği bildirilmiştir (BOA. A.MKT.UM. 808/13, 03.05.1281/4 Ekim 1864). 1868'de Trabzon Vilayeti tarafından Giresun-Şebinkarahisar arasındaki yol için mühendis görevlendirilmesi istenmiştir (Karaman 1999: 35; BOA. V.G.-G.D. Trabzon Gelen No:187, s. 306, 29.07.1285/15 Kasım 1868). Bu istek Şura-yı Devlet'e havale olunarak görüşülmüştür. Buna göre, Trabzon yolu başmühendisliğine daha önce Fransa'dan getirilen Mösyö Biryekun 10.666 kuruş maaşla tayin edilmiştir. Mühendisler olarak ise, Mösyö Kuskin 1.500 kuruş, Yüzbaşı Cemal Bey askeri maaşından hariç 1.500 kuruş, Mösyö Fekper 900 kuruş, Mösyö Birteriz 700 kuruş, Mösyö Seyzik 600 kuruş maaşlarla atanmışlardır. Şura-yı Devlet kararının sonunda bu yolun daha önce mühendisler tarafından keşfinin ve haritasının yapıldığı belirtilerek bir an önce tesviyesine başlanması istenmektedir. (BOA. TAD. No:929, s.51, 08.07.1285/25 Kasım 1868; Karaman, 1999: 34-35).

Sivas-Şebinkarahisar ve Şebinkarahisar-Giresun karayolu üzerinde bulunan köprülerin sel suları ve zamana yenik düşerek tamirine ihtiyaç duyulmuştur. 1855 yılında Avutmuş köprüsünün tamiri için çalışmalar başlamıştır. Köprünün önemini vurgulamak için Ordunun bu köprüyü kullandığı belirtilmiştir. Tamir keşif bedeli 8.900 kuruş olduğu tespit edilmiş ve bu miktarın 3.000 kuruşunun halk tarafından ödeneceği, geri kalan 5.900 kuruşun ise hazine tarafından karşılanması talep edilmiştir (BOA. İ.MVL. 334/14379, 12.10.1271/28 Haziran 1855; Tosun, 2015: 512-516). 1871 yılında Biroğul köprüsünün tamiri için çalışmalar yapılmıştır. Köprü 1868 yılında Kayadibi Rum manastırı Papazı Rayanuhi'nin de yardımlarıyla yapılmış, ancak yapım esnasında gereken önem verilmediği için 2,5 yıl gibi kısa bir sürede harap olmuştur. Köprünün tamiri için 19.000 kuruş keşif bedeli çıkartılmış, ancak Vilayet Meclisinde 7.500 kuruş onaylanmıştır (BOA. ŞD. 1782/8, 08.07.1288/23 Eylül 1871; Tosun, 2015: 517-521).

1880 yılında Şebinkarahisar'daki köprülerin tamiri talep edilmiştir. Köprülerin bir kısmı büyük seller sonucunda tamamen yıkılmış, bir kısmı ise tamirata muhtaç hale gelmiştir. Nitekim sel sonucunda yıkılan Mercimek Köprüsü için 30.000 kuruş, Kurbağa, Avutmuş ve Hacı Beğ Köprüleri için 30.000 kuruş, Hasan Ağa Köprüsü için 3.000 kuruş, İmanlı Köprüsü için 1.500 kuruş ve Biroğul Köprüsü için 5.000 kuruşa ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Ayrıca

belediye gelirlerinin yetersiz olması ve zengin halktan da yangından dolayı yardım alınmayacağı bildirilerek, köprülerin tamirata için gerekli kaynağın hazineden karşılanması talep edilmiştir (BOA. Y.PRK.UM. 4/2, 14.11.1297/18 Ekim 1880).

Şebinkarahisar-Giresun yolunun Kazankaya mevki, son derece sarp kayalıklardan oluşması ve kış mevsimlerinde can kaybına yol açan bir yer olduğundan yapılması öncelikle ele alınmıştır. Yolun Şebinkarahisar tarafından yapılmaya başlanılacağı, Giresun tarafından da çalışmaların başlanması istenmiştir (BOA. TAD. No:930, s.47, 09.08.1286/14 Kasım 1869).

Yolun düzeltilmesi için mühendis ve kondüktör getirtilmiş (BOA. ŞD. 1782/28, 05.09.1286/9 Kasım 1869), yol için gerekli ödeneğin ayrılması ve düzenlemelerin yapılması istenmiştir (BOA. İ.ŞD. 19/782, 03.04.1287/3 Temmuz 1870; BOA. ŞD. 1782/3, 22.06.1288/8 Eylül 1871; ŞD. 1782/4, 10.04.1291/27 Mayıs 1874). Bu durum üzerine Trabzon Valiliği, merkeze gönderdiği tahriratta Kazankaya ve Bucak tarafları için lazım olan 2.421.000 kuruşun 3 sene içerisinde 3 taksit halinde karşılanmasını talep etmiş ve yolların yapılmasında gerekli olan 36.500 kıyye barutun Trabzon cephanesinden karşılanacağını bildirmiştir (BOA. V.G.-G. D. Trabzon Gelen No:187, s.362, 20.09.1286/24 Aralık 1869).

Şebinkarahisar yolu çalışmalarında, yol üzerinde bulunan ev ve arsaların istimlak edilmesinde bazı problemler ortaya çıkmıştır. Yolun Giresun tarafının Kaptan Yorgi'nin arsasının kenarından geçirilmesi planlanmış, ancak daha sonra yolun bu arsanın ortasından geçirilmesi kararlaştırılmış, durum arsa sahibi tarafından merkeze bildirilmiş ve merkez tarafından inceleme yapılmasına karar verilmiştir (BOA. TAD. No:928, s.251, 04.01.1288/26 Mart 1871). Yine yolun önüne gelen evlerden Dumanoglu Hüseyin Yazıcı'nın evi kendi rızasıyla 17.000 kuruş bedelle istimlak edilmiş, ancak bu sene için yolun yapımı durduğundan evler yıkılmamış ve durum Trabzon Valisi tarafından merkeze bildirilmiştir (BOA. V.G.- G.D. Trabzon Gelen No:187, s.421, 11.02.1288/2 Mayıs 1871; Karaman, 1999: 35).

Sivas Vilayeti Salnamelerinde, Sivas-Şebinkarahisar ve Şebinkarahisar-Giresun yollarında görev yapan kişiler şu şekilde verilmiştir:

1871 tarihli salnamede Tarik Emîni Mühendis Gursaki Efendi (SVS. 1288: 45). 1882 tarihli salnamede Tarik İdaresi Kondüktör Asador Efendi (SVS. 1300: 134). 1886 tarihli salnamede Tarik İdaresi Mühendis Jodion Efendi, Kondüktörler Mahmut Efendi, Ohanis Efendi, Halil Efendi (SVS. 1304:130), 1903 tarihli salnamede Tarik Komisyonu Mutasarrıf Mahmut Nedim Efendi, Mühendis Emin Efendi, azalar Rifat Bey, Hacı Mehmed Efendi, Yusuf Efendi, Said Bey (SVS. 1321: 150), 1907 tarihli salnamede Tarik Komisyonu Reisi Mutasarrıf Ahmed Cavit Paşa, azalar Belediye Reisi Rıza Bey, İdare azasından Hacı Şerif Efendi, Nüfus Memuru Emin Efendi, Nafia Mühendisi Fehmi Efendi, Ziraat Bankası Kâtibi Abdülkadir Efendi ve Kâtip Münib Efendi'den oluşmuştur (SVS. 1325: 162).

1874 yılında, Şebinkarahisar ile Giresun arasında yapılmakta olan yol hakkında, Trabzon ve Sivas Vilayetleriyle, Şebinkarahisar Mutasarrıflığından gönderilen raporlar, Şura-yı Devlet'te görüşülmüştür. Bu görüşme sonucunda yol için senelere göre ayrılan bütçeler, Trabzon Vilayeti'ne bildirilmiştir. 1872 yılı için Karahisar tarafına 50.000 kuruş ile 1 mühendis ve 1 kondüktör gönderilmiştir. Karaali mevkiinden Şebinkarahisar'a kadar olan kısmına 2 metre genişliğinde hayvan yolu inşa edilmiş ise de, şose olarak araba yolu yapılması için fazladan masrafa gerek olduğu görülmektedir. Giresun'dan şimdilik Aksu Kasabası'na kadar

yapılacak yolun merkezce uygun görüldüğü ve eski yolun yeni yol ile birleştiği Çaldağı Ormanı'ndan ve gümüş madeni üzerinden bir şubenin açılması istenmektedir. Şebinkarahisar'dan Aksu Kasabası'na kadar olan kısmın arazisi çok engebeli olduğundan 400.000 kuruş, Giresun tarafının masrafı ise, 800.000 kuruş olmak üzere toplam 1.200.000 kuruş olarak tahmin edilmiştir. Ancak daha önce Trabzon Vilayeti tarafından 250.000 kuruş harcanarak Giresun ile Ağaçaşası mevki arası yaptırılmıştır. Bu kısmın harcaması olan 250.000 kuruş, 1.200.000 kuruştan çıkarılarak, yolun toplam 950.000 kuruşa bitirileceği tahmin edilmiştir. 1873 yılında yollar için ayrılan bütçe toplam 5.000.000 kuruştur. Bu bütçeden yolun Giresun tarafı için 100.000 kuruş, Şebinkarahisar tarafına ise, 50.000 kuruş bütçe ayrılmıştır. 1873 yılından sonraki seneler için de, her sene 150.000 kuruş ayrılarak yolun 6 senede bitirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA. TAD. No:929, s.143,144,145, 14.04.1291/31 Mayıs 1874).

Yolların yapımında erkek nüfusun mecburi olarak çalışması Şebinkarahisar yolunun yapılmasında da görülmektedir. Nitekim bu yol yapımında öğrencilerin çalışmak istememeleri, valilik tarafından geri çevrilmiştir (BOA. V.G.-G.D. Trabzon Gelen No: 187, s.718, 14.07.1291/27 Ağustos 1874). Yine Tirebolu kazası halkı da muntazam yolları olmadığından kazalarına yol yapılmasını istemiş, ancak vilayetin aldığı karara göre mevcut yolun bitmeden başka bir yola başlanılmasının bütçe açısından mümkün olmadığı ve civar kaza olarak, Şebinkarahisar yolunda Tirebolulu erkek nüfusun da çalışması gerektiği bildirilmiştir (BOA. TAD. No.932, s.201, 14.09.1292/14 Kasım 1875).

Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Yolları İle İlgili Çalışmaları

Halil Rıfat Paşa 1827-1901 yılları arasında yaşamış ve birçok idari görevden sonra Osmanlı Sadrazamlığına kadar yükselmiştir. Unutulmaz hizmetleri ve kalıcı eserleriyle, daha çok Sivas Valisi (1882-1885) olarak tanınmıştır. Bugün özdeyiş haline gelen "Gidemediğin yer senin değildir" sözü, Halil Rıfat Paşa'ya aittir.

Halil Rıfat Paşa Sivas Valiliği'ne atandığında, Sivas Vilayetinin 4 Sancağı, 26 Kazası ve 247 Nahiyesi bulunmaktaydı. Sivas Merkez Sancağı; Sivas, Aziziye, Koçkiri (Zara), Divriği, Hafik, Gürün, Darende, Tonus ve Yıldızeli kazaları, Amasya Sancağı; Amasya, Merzifon, Gümüşhacıköy, Vezirköprü, Osmancık, Havza, Lâdik ve Mecitözü kazaları, Tokat Sancağı; Tokat, Zile, Niksar ve Erbaa kazaları, Şebinkarahisar Sancağı; Şebinkarahisar, Mesudiye, Suşehri ve Alucra kazalarından oluşmaktaydı. 9 Ocak 1882-17 Eylül 1885 tarihleri arasında yaklaşık 44 ay süreyle Sivas Valiliği'nde bulunan Halil Rıfat Paşa'nın, bu geniş hizmet alanında yaptığı önemli işlerden biri, gerçekleştirdiği yollar, köprüler ve menfezler vasıtasıyla ulaşım imkânlarını artırması, bu suretle ekonomik ve sosyal canlılığı sağlaması olmuştur. Eğitim ve kültür düzeyinin yükseltilmesi, halkın geçim şartlarının iyileştirilmesi de Vali Paşa'nın üzerinde önemle durduğu konuların başında gelmiştir. Halil Rıfat Paşa, Sivas'taki yol çalışmalarına, hazırladığı programları sancak ve kaza ileri gelenlerine benimseterek başlamış, çalışmalarını bir seferberlik ve bir yarış halinde sürdürmüş ve aralıksız takip etmiştir. Zamanın sınırlı teknik ve ekonomik imkânlarına rağmen, insan gücünü en iyi şekilde kullanarak kısa sürede çok büyük sonuçlar almıştır. "Gidemediğin yer senin değildir" görüşü, çalışmalarının itici gücünü oluşturmuştur (Koç, 2020: 63).

Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği sırasında gerçekleştirdiği yollar ile ilgili çalışmalar şunlardır (Koç, 2020: 63-64):

“-Trabzon Vilayetinin Canik Sancağının Samsun merkez kazası sınırından Elazığ Vilayetinin Malatya Sancağının Hasançelebi sınırına kadar yaklaşık 410 km’lik Bağdat Caddesi makadam şose olarak “tanzim ve inşa” ettirilmiştir. Bu yol üzerinde büyük-küçük 314 köprü, 828 menfez ve kasis yaptırılmıştır. Vali ayrıca, kendi parasıyla Çamlıbel’de bir çeşme inşa ettirmiştir.

-Tokat Sancak merkezinden Niksar kazasına ve oradan Trabzon Vilayetine bağlı Ünye kazası sınırına kadar 76 km’lik bir şose açılmıştır. Bu yolda, Kelkit Irmağı üzerinde 630 metre uzunluğunda 41 gözlü, taş ayaklı Hamidiye Köprüsü ile büyük-küçük 55 köprü, 33 menfez ve kasis yaptırılmıştır.

-Amasya Sancağına bağlı Merzifon kaza merkezinden Ankara Vilayeti Çorum kazası sınırına kadar 63 km’lik şose inşa olunmuş ve bu yol üzerinde birçok köprü, menfez ve kasis yaptırılmıştır. Merzifon merkezini Amasya-Samsun yoluna bağlayan 9.5 km’lik yol ile Merzifon ve Osmançık kazaları arasında 60 km’lik şose, köprü ve menfezleriyle birlikte gerçekleştirilmiştir.

-Sivas ile Tokat arasındaki Çamlıbel mevkiinin, kış aylarında fazla yağış alması ve yolunun çok zaman kapanması nedeniyle her mevsim açık kalan 5 km’lik bir yolun yapımı sağlanmıştır.

-Zile kaza merkezini Bağdat Caddesi’ne bağlayan 29 km’lik bir yol yapılmış, sanat yapıları ikmal edilmiştir.

-Sivas’tan başlamak suretiyle Hafik, Zara, Koyulhisar ve Mesudiye kaza merkezlerinden geçerek Trabzon Vilayetinin Ordu Kazası sınırına kadar 212 km’lik şose, 92 köprü ve 300’den fazla menfez ve kasile birlikte inşa olunmuştur.

-Tokat şehrinde, bir km. uzunluğunda bir cadde açılmış, bu cadde Bağdat Caddesi’nin şehir içindeki kısmını oluşturmuştur.

-Halil Rıfat Paşa, varlıklı kişileri teşvik etmek ve onurlandırmak suretiyle de ortaya bir takım eserlerin konmasında etken olmuş, bu amaçla halkla iyi ilişkiler kurmuştur. Bu arada, Sivas’a 25 km. uzaklıkta ve Yıldız Irmağı üzerinde bulunan 13 gözlü Yıldız Köprüsü Sivas ileri gelenlerinden Silahtarzade Mehmet Ali Efendi’nin para yardımıyla onartılmıştır. Sivas’a 20 km. uzaklıkta ve Kızılırmak üzerindeki 18 gözlü Eğri Köprüsü de, yine Paşa’nın teşvik ve taltifi ile Sivas’ın önde gelenlerinden Kangal Ağası Abdurrahman Paşa’nın para yardımıyla tamir ettirilmiştir. Ayrıca Şebinkarahisar Sancağında ve Kelkit Nehri üzerinde Mercimek Köprüsü adıyla bir köprü yaptırılmış, aynı nehir üzerinde bulunan Kurbağa ve Yusufbey adlarını taşıyan iki köprünün de onarımı yaptırılmıştır. Sivas Vilayetinde, esas itibarıyla imeceye dayanan yol çalışmaları sonunda, 1000 km.ye yaklaşan bir yol ağının, zamanın ilkel tekniği ve sınırlı imkânlarıyla gerçekleştirildiği ve günümüzde çoğunun trafiğe açık bulunduğu düşünülürse, başarılı işin önemi ve büyüklüğü kendiliğinden ortaya çıkar. Bu yüzden, bugün yol denince ilk akla gelen Halil Rıfat Paşa olmaktadır.”

Halil Rıfat Paşa, ülke genelinde karayollarının yetersizliğini ve günün şartları gereği deniz ulaşımının avantajlarını bildiğinden İç Anadolu’yu Karadeniz limanlarına bağlayabilmek için çok büyük çaba sarf etmiştir. Denizyolu uzun yıllar alternatifsiz ulaşım imkânı olarak kullanılmıştır. Bundan dolayı Samsun, Ordu ve Giresun iskelelerine ulaşımı sağlayacak yollara ağırlık vermiş, pek çok yerde sert kayaları deldirerek tüneller açtırmıştır. O gün yapılan işlerin kalitesi günümüzde yapılan benzer işlerden daha alt seviyede değildir. O gün açılan güzergâhlar zamanla ıslah edilerek halen kullanılmaktadır. Şebinkarahisar-Giresun yolundaki Halil Rıfat Paşa Tüneli de bunlardan birisidir. Halil Rıfat Paşa, Giresun sınırına

kadar olan yol çalışmaları sırasında yol üzerindeki sert kayaları murç, çekiç ve balyozla deldirerek iki tünel açtırmıştır. Tünelin açılması sırasında çakmaktaşı gibi sert kayaları delmekte zorlanan işçiler umutsuzluğu kapılarak başlarındaki sorumluyu paşaya yollayarak mümkün değil bu kaya delinmez bu tünel de açılmaz bilgisini vermişlerdir. Paşa ise bunun üzerine bir kişi gün boyunca yumruğu kadar bir yaş da kopartamıyor mu diye sormuştur. Cevap olarak paşam, elbette o kadar taş kopartılıyor denildiğinde, paşa cevaben o zaman endişeye mahal yok bu dağ delinir demiştir. Tekrar çalışmaya başlayan işçiler kısa bir süre sonra tüneli açmayı başardıkları haberini Paşa'ya ulaştırdıklarında, paşa, o heyecan ve sevinçle gelerek o meşhur sözü yani "Gidemediğin Yer Senin Değildir" i söylemiş ve Giresun'a ulaşmak artık kolay oldu diye de ilave etmiştir (Tosun, 2017: 254-257).

Şebinkarahisar-Giresun yolu eski yol ile yeni yolun bağlantıları sırasında meydana gelen aksaklıklar sonucunda 3 yıl gecikme ile ancak Sivas Valisi Halil Rifat Paşa ve Şebinkarahisar Mutasarrıfı Reşit Paşa'nın çalışmaları sonucunda 1883 yılında (BOA. İD. 70565; Y.PRK.UM. 6/33, 02.02.1301/3 Kasım 1883), Şebinkarahisar'dan Giresun Kazası sınırına kadar olan yaklaşık 60 kilometrelik kısmı hizmete açılmıştır (Karagöz, 2009: 440).

Yolun Deliktaş mevkiinde bir tünel yapılmış ve tünelin Şebinkarahisar'a bakan tarafına konmuş bir kitabede "*Şevketlü Abdülhamid Han-ı Sani Hazretlerinin zamanı saltanatlarında, vüzeradan Halil Rifat Paşa'nın Sivas vilayeti valiliğinde mirmirandan Reşit Paşa'nın Karahisar mutasarrıflığında, Karahisar - Giresun hududuna kadar 13 saatlik yol ve bu yolda Tamzara ve Karınca namındaki boğazlar Mente ve Sürmene ve Annakkaya gibi yalçın ve uçurum kayalıklar açıldığı sırada bu tünel dahi küşad olunmuştur. Sene 1300 (1884-95)*" bu bilgiler yer almıştır. Ancak günümüzde bu tünel ve kitabe mevcut değildir. Muhtemelen daha sonra yol genişleme çalışmaları sırasında tünel yıkılmıştır (Tosun, 2015: 342). Halil Rifat Paşa'nın Tamdere mevkiinde yaptırdığı diğer tünel günümüze kadar gelmiş ve Paşanın ismini taşımaktadır.

Halil Rifat Paşa Sonrası Çalışmalar

Şebinkarahisar-Giresun yolunun 1884 yılında ulaşımına açılmasından 6-7 yıl sonra Giresun'a gelen Cuinet, yol hakkında şu bilgileri vermiştir (Cuinet, 1892: 70; Karaman, 1999: 36-37).

"Giresun kazasının tek önemli yolu, bu şehirden Sivas Vilayeti'ne bağlı Şebinkarahisar'a giden yoldur. Bu yolun uzunluğu 122 kilometre olup, 50 kilometresi Trabzon Vilayeti sınırları içerisinde, 72 kilometresi ise, Sivas vilayeti sınırları içerisindedir. Giresun'dan itibaren 30. kilometreye kadar olan kısımda yolun genişliği 7 metredir. Bu noktadan itibaren dağın yüksekliğine doğru yol yükseldikçe gitgide daralır, bir müddet sonra yolun genişliği 4 metreye, daha sonra 3 metreye iner. Ters yönde hareket eden iki arabanın hatta tek arabanın bile geçişini imkânsız kılar. Zira yol bazı yerlerde derin uçurumların kıyısını izlemektedir. Bu sürekli tehlikeye ve yolun Şebinkarahisar tarafının tamamlanmış olmasına rağmen, araçlar epey zamandan beri bu güçlükleri yaşamaktadır".

1885 yılında Şebinkarahisar-Giresun yolunun ıslahı ve genişletilmesi hakkında bir rapor düzenlenmiştir. Raporun hazırlanışının sebebi, yolun güvenliğinin sağlanması konusunda hükümetin emir ve talepleri olmuştur. Raporda yolun mevcut durumu, yolla ilgili eksiklikler ve yapılması gereken çalışmalar hakkında bilgiler verilmiş, ayrıca bazı idari ve askeri konularla birlikte yolun stratejik önemi ortaya konmuştur (Karagöz, 2009: 440).

Şebinkarahisar-Giresun yolunda bazı eşkıyalık hareketleri görülmesi üzerine yolun güvenliği ve korunması için gereken önlemlere dair, Şebinkarahisar Mutasarrıfının başkanlığında oluşturulan komisyonun aldığı kararlar ve Trabzon Valiliği'nin görüşü, Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir (BOA.DH.MKT. 1347/41, 09.09.1302/22 Haziran 1885). 1898 yılında yolun Giresun tarafında 1 kilometre ile 10 kilometre arasında 37, 10 kilometre ile 22 kilometre arası 2 olmak üzere toplam 39 köprü yapılmıştır. Ayrıca 86 menfez inşa edilmiştir (Trabzon Vilayeti Salnamesi (TVS), 1316: 211).

1889 yılında yolun yapılması ile ilgili olarak yolsuzluk iddiaları gündeme gelmiştir. Şebinkarahisar Mutasarrıfılığı, Giresun yolunun üçte birinin 15 senede yapıldığını, geri kalan üçte ikisinin ise 3.5 ayda tamamlandığını belirterek fahiş maliyet farkı konusunu görüş alınmak üzere bildirmiştir (BOA. DH.MKT. 1599/44, 26.06.1306/27 Şubat 1889). Yine 1892'de yol yapım çalışmaları sırasında bazı suiistimalleri araştırmak üzere müfettiş görevlendirilmiş, müfettişten yerinde inceleme yaptıktan sonra rapor hazırlaması istenmiştir (Karagöz, 2009: 448).

1900 yılı Trabzon Vilayeti Salnamesinde, Şebinkarahisar-Giresun yolunun son durumu şu şekilde gösterilmiştir (TVS. 1321: 212-215; Karaman, 1999: 38-39):

Şebinkarahisar-Giresun Yolunun Durumu	Birim (Metre)
Yolun Uzunluğu	92.100
Şose İle Yapılan Kısım	92.100
Tamir Olunan Kısım	77.400
Tamir Olunacak Kısım	14.600
Köprü ve Menfez	74
Kasis	62
Harçlı Duvar Uzunluğu	798
Kuru Duvar Uzunluğu	2.737

1902 yılında Giresun yolunun ağır kış şartları ve toprak kayması gibi sebeplerden dolayı bozulması üzerine tamirine başlanması talep edilmiştir (BOA. BEO.1910/143244, 24.05.1320/29 Ağustos 1902). Sivas'tan Şebinkarahisar'a ve buradan Erzincan'a ulaşan yol, özellikle askeri yönden stratejik öneme sahip olmuştur. Nitekim 1903 yılında bu askeri yol üzerinde bulunan köprü ve menfezler ile ikinci derecedeki yolların tamamlanması talep edilmiştir (BOA. DH.ŞFR. 304/9, 19.01.1319/1 Nisan 1903).

1909 yılında Şebinkarahisar-Giresun yolunun yeterli olmadığından, yeni bir yol açılması için halk dilekçeler toplayarak müracaatta bulunmuşlardır (BOA. DH.MKT. 2730/20, 14.01.1327/5 Şubat 1909). 1910 yılında Şebinkarahisar tüccarlarından Ömer, Arif, Rahmi, İbrahim ve Rasim merkeze çektikleri telgrafta, Giresun yolunda bulunan köprüünün yıkılarak tüccar eşyasının ve Tophane malı barutların suya düştüğünü ve büyük zarar meydana geldiğini ifade etmişlerdir. Telgrafta, bu köprüünün 2-3 lira harcanarak tamiri mümkün iken

Şebinkarahisar Mutasarrıfı tarafından tamiratın yapılmadığı belirtilmiştir (BOA. DH.MUİ. 95/49, 21.05.1328/31 Mayıs 1910).

1914 yılında Şebinkarahisar-Giresun yolunda yapılan tamirat şu şekilde gösterilmiştir (BOA. DH.UMVM. 11/15-9, 05.11.1334/3 Kasım 1916; Karaman, 1999: 40):

Yapılan İş	Para Cinsi
Kürgan Köprüsüyle Kuru ve Harklı İstinat Duvarı	(Kuruş)
Keşif Bedeli	196.330
İhale Bedeli	196.330
Başlangıçtan Beri Harcanan Miktar	81.427
Toplam	114.903

Sonuç

Sivas, Giresun ve iki şehrin ortasında bulunan Şebinkarahisar, eski çağlardan itibaren önemli yerleşim merkezleri olmuşlardır. Bölgede yer alan yollar ve ekonomik kaynaklar, şehirlerin gelişmesinde önemli rol oynamış ve tarih boyunca bu şehirlere bir canlılık kazandırmıştır. Sivas- Şebinkarahisar- Giresun karayolu XIX. yüzyıla kadar, bazı dönemlerde yeni güzergâhların ortaya çıkması nedeniyle eski önemi yitirmiş, ancak özellikle Şebinkarahisar'daki şap ve madenlerin Sivas ve Giresun limanına taşınmasındaki öneminden dolayı stratejik bir karayolu olarak günümüze kadar gelmiştir. XIX. yüzyılda özellikle Tanzimat Döneminden itibaren Osmanlı Devleti yeniden bir yapılanma sürecine girmiştir. Halkın istekleri de göz önünde bulundurularak, planlı imar faaliyetleri başlamıştır. Nitekim Sivas- Şebinkarahisar ve özellikle tarihi Şebinkarahisar-Giresun ticaret yolunun yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Sivas-Giresun karayolunun, Sivas-Şebinkarahisar arası arazinin daha elverişli olmasından dolayı çok fazla zahmet çekmeden düzenlenmiş, ancak Şebinkarahisar-Giresun arası oldukça sarp, dar, keskin viraj ve kayalıktan oluştuğu için çok büyük emekler harcanarak yapılmıştır. Bu sebeple XIX. yüzyılda Sivas-Giresun yolundaki çalışmalar, daha ziyade yolun Şebinkarahisar-Giresun arasındaki bölümünde olmuştur. Sivas-Giresun yolunun iyileştirilmesinde 1882-1885 yılları arasında Sivas Valisi olan Halil Rıfat Paşa'nın çok büyük çabaları olmuştur. Halil Rıfat Paşa, zamanın sınırlı teknik ve ekonomik imkânlarına rağmen, insan gücünü en iyi şekilde kullanarak kısa sürede çok büyük sonuçlar almıştır. "Gidemediğin yer senin değildir" görüşü, çalışmalarının itici gücünü oluşturmuştur. Halil Rıfat Paşa, Giresun sınırına kadar olan yol çalışmaları sırasında yol üzerindeki sert kayaları murç, çekiç ve balyozla deldirerek iki tünel açtırmış ve tünellerden birine verilen adı günümüze kadar gelmiştir. Halil Rıfat Paşa'dan sonra da yolun bakım ve onarımı çalışmaları devam etmiştir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) BOA. İ.DH. 425/28123, 29.07.1275/4 Mart 1859
BOA. A.MKT.UM. 463/73, 19.09.1277/31 Mart 1861. BOA. A.MKT.UM. 808/13,
03.05.1281/4 Ekim 1864. BOA. V.G.-G.D. Trabzon Gelen No:187, s. 306, 29.07.1285/15 Kasım

1868. BOA. TAD. No:929, s.51, 08.07.1285/25 Kasım 1868. BOA. İ.MVL. 334/14379, 12.10.1271/28 Haziran 1855. BOA. ŞD. 1782/8, 08.07.1288/23 Eylül 1871. BOA. Y.PRK.UM. 4/2, 14.11.1297/18 Ekim 1880. BOA. TAD. No:930, s.47, 09.08.1286/14 Kasım 1869. BOA. ŞD. 1782/28, 05.09.1286/9 Kasım 1869. BOA. İ.ŞD. 19/782, 03.04.1287/3 Temmuz 1870. BOA. ŞD. 1782/3, 22.06.1288/8 Eylül 1871; ŞD. 1782/4, 10.04.1291/27 Mayıs 1874. BOA. TAD. No:928, s.251, 04.01.1288/26 Mart 1871. BOA. V.G.-G. D. Trabzon Gelen No:187, s.362, 20.09.1286/24 Aralık 1869. BOA. V.G. - G.D. Trabzon Gelen No:187, s.421, 11.02.1288/2 Mayıs 1871. BOA. V.G.-G.D. Trabzon Gelen No: 187, s.718, 14.07.1291/27 Ağustos 1874. BOA. TAD. No:929, s.143,144,145, 14.04.1291/31 Mayıs 1874. BOA. TAD. No.932, s.201, 14.09.1292/14 Kasım 1875. BOA. İD. 70565; Y.PRK.UM. 6/33, 02.02.1301/3 Kasım 1883. BOA.DH.MKT. 1347/41, 09.09.1302/22 Haziran 1885. BOA. DH.MKT. 1599/44, 26.06.1306/27 Şubat 1889. BOA. BEO.1910/143244, 24.05.1320/29 Ağustos 1902. BOA. DH.ŞFR. 304/9, 19.01.1319/1 Nisan 1903. BOA. DH.MKT. 2730/20, 14.01.1327/5 Şubat 1909. BOA. DH.MUİ. 95/49, 21.05.1328/31 Mayıs 1910. BOA. DH.UMVM. 11/15-9, 05.11.1334/3 Kasım 1916

Salnameler

Trabzon Vilayeti Salnamesi (TVS) 1316-1321

Sivas Vilayeti Salnamesi (SVS) 1288-1300-1304-1321-1325

Araştırma Eserler

Cuinet, Vital (1892), *La Turquie d'Asie*, Paris.

Çetin, Atilla (1997), "Halil Rıfat Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt: 15, s. 327-328.

Demircioğlu, İsmail H.-Kuruca Nazım (2006), "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu (İpek Yolu)", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı:7, s. 35-41.

Karagöz, Rıza (2009), "Giresun-Karahisar-ı Şarki Yolunun Islahı Hakkında Bir Rapor ve Değerlendirme". *Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu Bildirileri*, 9-11 Ekim 2008, Giresun: Giresun Üniversitesi.

Karaman, Oktay (1999), *Giresun Kazası (1850-1900)*, Doktora Tezi, Erzurum.

Karaman, Oktay (2021), *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Şebinkarahisar*, Ankara: Akademisyen Kitabevi.

Koç, Mustafa Sami (2020), "İz Bırakan Mülki İdare Amirleri: Halil Rıfat Paşa", *İdarecinin Sesi Dergisi*, Sayı: 198, s. 62-69.

Tosun, Murat Dursun (2015), *Arşiv Belgelerinde Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar Tarihi)*, İstanbul.

Tosun, Murat Dursun (2017), *Halil Rıfat Paşa 1828-1901*, İstanbul: Rıhtım Dijital Matbaa.

Yiğit, Ali Ata (2005), "Tarihi Süreci Işığında Kelkit Vadisi ve Sivas-Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu". *Orta Karadeniz Kültürü*, Bahaeddin Yediyıldız, Hakan Kaynar, Serhat Küçük (Haz.), Ankara: Siyasal Kitabevi, s. 479-494.

Osmanlı Devleti'nde Yol; Batum-Ardahan-Kars-Erzurum Güzergâhı

Dr. Öğr. Üyesi Sibel ORHANKAZI*

Özet

Yolun ilk olarak zaruri gereksinimlerle insan ve yük hayvanlarının ayak izleriyle ortaya çıktığı tahmin edilmektedir. Yol ile birlikte ana yollara ara yolların karışması ulaşım sistemini meydana getirmiştir. Nüfus, iletişim, nakliyatın artması ve devletlerin ortaya çıkmasıyla beraber zamanla inşa edilmiş olan yollar ihtiyaca bağlı olarak genişlemiştir. Osmanlı devletinde yollar genellikle bir faaliyet doğrultusunda gelişim göstermiş, devletlerarası siyasi ve askeri münasebetlerle de bakım ve onarımı gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin iki büyük rakibi Rusya ve İran ile münasebeti, Anadolu'nun sol kolu güzergâhındaki Batum-Gönye-Ardahan-Kars ve Erzurum hattı ile bu hattın bağlı olduğu yolların farkedilmesini sağlamıştır. Çünkü İstanbul, Samsun, Trabzon, Rize ve Batum limanlarından taşınan zahire ve mühimmat Doğu Anadolu karayolu ile bağlantısı olan bu güzergâhlarla sağlanmaktaydı. Bununla beraber sadece savaş zamanlarında değil sükûnetin hâkim olduğu dönemlerde de bu güzergâhların işlevini koruduğu ve devletin yollar üzerindeki denetiminin devam ettiği bilinmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Yol, Ulaşım, Menzil.

Roads in the Ottoman Empire: The Route of Batum-Ardahan-Kars-Erzurum

Abstract

It is estimated that what eventually has evolved into a road originally began to form as footprints of humans and beasts of burden as a result of necessities. Transportation networks were formed by adding secondary roads to main roads. Being gradually improved in parallel to the increase in population, communication and transportation, roads were also widened in width according to needs.

The system of road and transportation, which is as old as the history of humanity, was built in the Ottoman Empire depending on transportation, conquests, wars, and communication. Establishing lodging places called menzil on roads, the Ottoman State made great efforts to keep safe the land transportation that followed sea transportation of grain and ammunition. Benefiting from the transportation network of previous civilizations, the Ottoman Empire also built fortified castles on roads for security and control. The steep and dense forest areas that surrounded these castles were also cleared when necessary.

The Batum-Gönye-Ardahan-Kars-Erzurum line, which was on the left branch route of Anatolia, along with the connected roads, always maintained their importance for the Ottoman Empire against the two great rivals of the Ottoman Empire, Russia and Iran, because the grain and ammunition sent from the ports of İstanbul, Samsun, Trabzon, Rize, and Batumi were transported by these routes, which were connected to the Eastern Anatolian route. It is known, however, that these routes continued to function and the state maintained its control over the roads, not only during wartime but also during periods of calm.

Keywords: Ottoman State, Road, Transportation, Menzil

* Kafkas Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, sibelorhankazi@gmail.com

Giriş

Sözlükte *münâkale* olarak geçen ve taşıma, ulaştırma, aktarma anlamına gelen¹ insanlık tarihi kadar eski olan yollar, Osmanlı Devleti'nde fetihlere, savaşımlara ve haberleşmeye bağlı olarak inşa edilmiştir. Yollar üzerinde menziller tesis eden Osmanlı Devleti deniz ulaşımının ardındaki kara ulaşımını, ayrıca zahire ve mühimmat nakillerini güvende tutmak için büyük çaba sarf etmiştir. Kendinden önceki medeniyetlerin ulaşım açısından yararlanan Osmanlı Devleti ayrıca güvenlik ve denetim için yol üzerine yapılmış sağlam kaleleri kullanmıştır. Bu kalelere ulaşan sarp ve kayalık yollar ile sık ormanlık alanları da gerekli zamanlarda temizletmiştir.

Tanzimat öncesi Osmanlı Devleti'ndeki yolların büyük bir bölümü patikalardan, eski Roma yollarından ve bazı Selçuklu ile Osmanlı sultanlarının bir takım düzeltmelerinden oluşmuştur. Klasik dönem boyunca Osmanlı Devleti'nin yol yapım politikası var olan yolların korunmasından ibarettir.² Osmanlı Devleti'nde yollar zamanla hem Anadolu hem Rumeli'nde arazinin yapısına göre oluşmuş ve en uygun güzergâhlar ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet sürecinde Bizans ve Selçuklulardan devralınan ulaşım teknolojisinde çok büyük bir değişiklik olmamıştır. Anadolu ve Balkanlarda Romalıların yaptığı yollar Osmanlılar tarafından yeniden onarılmış, ihtiyaç duyulan yerlere yeni yol ve köprüler eklenmiştir. İmparatorlukta yol yapımı ve tamiri ile ilgilenen bir kurum olmadığı gibi bu konuda oluşturulan yasal düzenlemeler de bulunmamaktaydı.³ Ancak bozulan yolların tamiri ile ilgili fermanların olduğu bilinmektedir. Coğrafi koşullar sebebiyle yollar her zaman düz bir alandan geçmemektedir, özellikle Anadolu'nun kuzey doğu tarafları sarp ya da ormanlıktır. Ormanların sık sarmaşıkların fazla olduğu ve kalelere ulaşan çetin yollarda temizlik ile tamir gibi işlemler yakın çevredekilerin de yardımıyla giderilmekteydi. Yolların temizlik ve onarımına iştirak edenlerin hizmetlerine karşılık vergiden muaf tutulmaları söz konusuydu. ⁴ Bununla birlikte yollar üzerindeki köprü, kervansaray gibi bayındırlık tesislerini oluşturmak ve işlerliğini sağlamak için vakıflar kurulmuştu. Bu açıdan Osmanlı İmparatorluğunda bir yol düşüncesinin, yol bakım ve onarımı fikrinin var olduğu söylenebilir.⁵ Osmanlı Devletinde yol sistemi ile ilgili derbend, köprü ve gemicilik gibi kuruluşların varlığı da bu düşünce ve fikirleri desteklemektedir. Adı geçen kuruluşların, *avarız-ı divaniye* ve *avarız-ı örfiyeden* muaf tutulmak suretiyle yol açma, tamir etme, köprülerin bakım ve onarımı, köprüsü olmayan nehirlerden insanları ve eşyalarını parasız olarak karşıya geçirme gibi görevleri bulunmaktaydı. Yol yapımı ve bakımı için ayrıca bazı köylerin doğrudan doğruya yol yapımı ve bakımı için görevlendirildiği bilinmektedir.⁶

¹ Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara, 2011, s.847.

² Murat Gökhan Dalyan, *Kervandan Demiryollarına Kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular ve Eşkıyalar) Kervan*, Altınpost Yayıncılık, Ankara, 2014, s, 67.

³ Ümit Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatını Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, TTK, 2017, C: 81, Sayı: 291, s. 388.

⁴ BOA. C. Nafia, 7. 318. s.1, 2.

⁵ Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatını Etkileyen Faktörler (1500-1800)", s. 388-389.

⁶ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı Devletinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, drl. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No:31, İzmir, 1984, s. 27.

Osmanlı Devleti'nde yollar genellikle *sağ, orta ve sol kol* olmak üzere üç ana güzergâh ile bunlara bağlı tâlî yollardan meydana gelmiştir. Bu yollar üzerinde de menzil denilen konaklama noktaları tesis edilmiştir. Bu konaklama noktaları birbirine eşit uzaklıkta olmayıp her bir güzergâh coğrafi şartlara, emniyet ve menzil ihtiyaçlarının sağlanabileceği yerlere göre değişik mesafelerde kurulmuştur.⁷ Bununla beraber Kanuni Sultan Süleyman devrinde Lütfi Paşa'nın sadaretinden önce haberleri yerine ulaştırılan ulakların, halka zarar verebilecek hareketlerde bulunmaları dolayısıyla bu devirde bir düzenleme ihtiyacı oluşmuştur.⁸ İstanbul'a uzaklıkları göz önünde bulundurularak yollar üzerinde zamanla ciddi çalışmaların yapıldığı söylenebilir. Bu çalışmalar içerisinde Anadolu'nun sağ kol güzergâhından başlayarak, sol kol güzergâhındaki İstanbul-Erzurum, Erzurum-Tebriz, Erzurum-Ahışa ve Erzurum-Kars tarafına giden yollar oldukça önemlidir.⁹ Şöyle ki Türklere Malazgirt'ten önce Anadolu kapılarını açan ve 1047-1048'lerde Büyük Selçuklu Devleti'nin Erzurum'a kadar ilerlemesini sağlayan etkenlerin başında adı geçen yollar gelir.¹⁰

Batum-Ardahan-Kars-Erzurum Yolu

Şüphesiz tarihteki birçok önemli akının Anadolu'dan bilhassa Kafkaslardan geçmesinin en önemli aracı yoldur. Batıların keşfettikleri deniz yolları Anadolu'nun yol kıymetini düşürse de Osmanlı'da siyasi ve askeri olaylarla birlikte yol ile eksiklikler fark edilmiştir. Bu eksiklikleri daha fazla hissetmiş ve istilalardan kurtulamamış olan bölgelerin başında ana güzergâhtan uzak olan Anadolu'nun Kuzeydoğu kesimi yer alır.¹¹ Fetihlerinden sonra 1579-1580 yıllarında Çıldır ile Kars'ın Erzurum Beylerbeyliğinden ayrılıp müstakim beylerbeylik olması ve Batum'un da beylerbeylik olarak kurumasıyla birlikte Osmanlı Devletinin genel olarak yeniden imar ve inşası söz konusu olmuştur.¹²

Osmanlı hakimiyetinin Kuzeydoğudaki ilk yıllarında beylerbeyliği merkezi olan Erzurum Ardahan'a iki yol ile bağlı idi. Güneydeki yol, sadece yaz aylarında kullanışlı olabiliyordu. Bu yol, Ardahan-Kars-Bardız-Zivin-Horasan-Hasan Kalesi ve Erzurum yoluydu. Ancak kış aylarında bu güzergâhta ulaşım zorlaşmaktaydı. Diğer yol yine Ardahan'dan başlayıp Küçük Ardahan (Göle), Akşar, Penek, Oltu, Namruvan (Narman) ve Tortum kasabalarını takip ediyordu. Erzurum ve Kars'ı Tiflis'e bağlayan yol ise İblis Hisarı-Karsak Gölü-Rukavel Akşehir/Ahılkelek, Pervane Gölü, Zalga, Göl Kenarı-Nazar Bazar Hanı, Elget-Kür Suyu kıyısıdır.¹³ Erzurum, Hasan Kalesi, Çoban Köprüsü, Arıdost, Zak, Toma-damı, Aksal Kuloğlu Yurdu, Kızıl Gedük, Göle, Ardahan, Kinnâv, Varaza ülkesi Tiflise ulaşan yollardı.¹⁴ Erzurum

2010

⁷ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgü Kültür Sanat, İstanbul, 2014, s.51

⁸ Mübahat, S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdî Yapısı*, Ziraat Grup Matbaacılık, Ankara, 2018, s. 396.

⁹ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s.51-95; Serhat Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği (1453-1789)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2017.

¹⁰ Malazgirt Zaferi ile öncesi güzergâhlar ve Anadolu'ya girişi sağlayan yollar için bkz. Feridun Dirimtekin, *Malazgirt Meydan Muharebesi*, İstanbul Askeri Matbaası, İstanbul, 1936.

¹¹ M. Tarhan Tokar, *Kars (Coğrafya, Tarih ve Ekonomi Bakımından Kısa Notlar)*, Kars İl Basımevi, 1938, s. 69,70.

¹² Bkz. Dündar Aydın, *Erzurum Beylerbeyliği ve Teşkilatı*, TTK, Ankara, 1998.

¹³ Enver Konukçu, *Ardahan Tarihi*, Ardahan Valiliği Kültür Yayınları, Ankara, 1999, s. 71;

¹⁴ Sadık Müfit Bilge, *Osmanlı Çağında Kafkasya, (1454-1829)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 478.

ve Aras vadisinden geçen yollardan biri de XV. yüzyıl sonuna doğru Anadolu'yu boylu boyunca uzanan Bursa ile Tebriz arasındaki kervan yolu yani İpek Yoluydu.¹⁵

1578'de Batum gibi Karadeniz iskelesini Ardahan'a ulaştıran basit bir yolun Ardanoç'tan geçtiği bilinmektedir. Güzergah Batum-Ardanoç-Ardahan şeklindedir. Ancak yol bozuktur. Dağlık olan yol II. Abdülhamit devrinde de gündeme gelmiştir. Tamirinin mümkün olması halinde Ardahan'dan Batum'a ulaşımın katır ve deve ile 5-6 günde sağlanabileceği tahmin edilir.¹⁶ Ardahan Kalesi, Erzurum'un kuzeyinde 5 merhale yerd. Ardahan'dan Kargapazarı'nı geçince Kars bir konaktı. ¹⁷ Kars ile Erzurum arasındaki uzunluk ise 220.00 km., Kars Hopa arasındaki uzunluk 326.00 km'ydı.¹⁸ Ardahan'ın Erzurum'a giden yol üzerinde olması XVIII. yüzyılın sonlarında Kafkaslara ilerleme kaydeden Rusya'nın Ardahan'ı işgal ederken daha ileri gidip Erzurum dâhil önemli merkezleri ele geçirebilmelerinin nedenlerinden biri sayılır. Rus saldırısından kaçanlar Oltu-Narman üzerinde Erzurum'a hareket etmekteydi. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Rus tehdidine karşı Ardahan-Kars-Erzurum hattını yeniden inşa etmeye başlamıştır.¹⁹

XVIII. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin ülkenin asayiş ve güvenliği ile beraber yol meselesine eğildiği görülür.²⁰ Artan Rus ve İran istilalarını önleme meselesi yol meselesini ön plana çıkarmıştır. İstanbul'dan temin edilecek bir kuvvet doğuya tabii yürüyüşle ancak altı ayda ulaşabilirdi. Bu uzun ve yorucu yolculuk ise kuvvetleri menzile gelinceye kadar yollarda yıpratır ve işe yaramaz hale getirirdi. Nitekim 1877-1878'de savaşın kaybedilmesinin nedenlerinden biri yardımcı kuvvetlerin zamanında cepheye ulaşamamasıydı. Bu durum ticari, kültürel ve ekonomik faaliyetler için de geçerliydi. Tanzimat döneminde yol politikası ile ilgili çalışmalar görülse de bu eksiklikler ancak Cumhuriyet ile birlikte giderilebilmiştir.²¹

Yolların İnşası ve Güvenliği

Bizans döneminde İstanbul'un imparatorluk yol sisteminin merkezi olduğu bilinir. Bu durum Osmanlı Devleti için de geçerliydi. Savaş zamanında ordunun kolay geçmesini sağlamak için yapılan yol inşası ve eski yolların tamiri işlemleri hariç ülke genelinde bir yol inşası faaliyetine raslanmamaktadır. Küçük çapta yol ve mevzii inşası genellikle varlıklı devlet adamları ve diğer ileri gelenlerin hizmeti ile mümkün olmuştur. Yol inşası her

¹⁵ Orhonlu, *Osmanlı Devletinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, s.144; İpek Yolu, Anadolu'ya üç koldan; Güney'de Cizre-Hasankeyf, Ortada Doğu Bayazit- Erzurum, Erzincan, Sivas, kuzeyde de Kars-Trabzon yoluyla devam ederdi. Bkz. Ali Kılıcı-Gökçe Günel, *Anadolu'da İpek Yolu (XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar)*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2013, s. 11.

¹⁶ M. Fahrettin Kırzioğlu, *Osmanlılar'ın Kafkas-Elleri'ni Fethi (1451-1590)*, TTK, Ankara, 1998, 429. ; Konukçu, *Ardahan Tarihi*, s. 71, 72; Batum Ardanoç Ardahan güzergahı için bkz. Harita 1: İkbâl ve Muallim Halit Kitabhaneleri, İstanbul, Yayın yılı bilinmiyor.

¹⁷ Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C:II, Yapı Kredi Yayınları, 2014, İstanbul, s. 380; *Konak, merhale*: 1 günlük yol, menzil, iki menzil konak arasındadır (bkz.) Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, s. 720.

¹⁸ Tokar, *Kars (Coğrafya, Tarih ve Ekonomi Bakımından Kısa Notlar)*, s. 72.

¹⁹ M. Taner Koltuk-S. Talha Sağlam, *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Ardahan*, Ardahan Valiliği Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s. 10.

²⁰ Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatını Etkileyen Faktörler (1500-1800)", s. 395.

²¹ Tokar, *Kars (Coğrafya, Tarih ve Ekonomi Bakımından Kısa Notlar)*, s. 69, 70.

beylerbeyinin kendi bölgesindeki imkanları doğrultusunda plansız olarak yürütülmüştür.²² Bunun dışında Klasik dönem boyunca Osmanlı Devleti mevcut yolların korunması ile ilgili bir politika sürdürmüştür. Ancak Osmanlıya gelip giden devlet adamlarının hazırladığı raporlar devletin yeni bir yol politikası ve inşasına ihtiyacı olduğunu göstermiştir.²³

Osmanlı Devleti'nin Anadolu'nun sol kol güzergâhındaki yol inşası bakımı ile güvenliği özellikle Gürcistan'ın Ruslar tarafından ilhakı ve Rusya'ya komşu olunmasıyla birlikte önem kazanmıştır. Genel olarak yol inşası ise iki şekilde açıklanabilir. Biri barış zamanında diğeri ise savaşa hazırlık ve savaş esnasında ordu ile ordu teçhizatının geçeceği yol güzergâhlarında görülen inşadır. Sayıları elli bin ile yüz bin arasında değişen orduların yiyecek ve cephane ihtiyaçlarının temini için yapılan düzenleme de yol inşasında ayrıca bir canlılık kazandırmıştır.²⁴ Kural olarak ordunun yürüyüş güvenliğinden ve yolların temizlenmesinden silahtarlar sorumluydu. İhtiyaç halinde mahalli reyanın hizmetlerinden de yararlanılırdı. XIX. yüzyılın başlarına kadar ana yollar büyük oranda varidat fazlası ile inşa ettirilmiş tâli yolların yapım ve bakımı ise tımar ve sahiplerine bırakılmıştır.²⁵

Osmanlı Devleti'nde zamanla artan dış tehditlere karşı Batum'dan Kars'a Ardahan-Çıldır güzergâhu ile gönderilecek olan zahire ve mühimmatın güvenirliliği için yolların tamir edilmesi, hatta eşkiyadan temizlenmesine ilişkin çalışmalar yapılmıştır.²⁶ 1755'te Batum ve Gönye'den Kars'a zahire ve mühimmat nakillerinde yolların güvenliği için devlet görevlendirmelerde bulunmuştur.²⁷ Kış aylarında kardan kapanan Erzurum ve Kars yolları ise gümrük emirleri ve çalışanları tarafından özellikle kervanlar için açılırdı.²⁸

Batum-Ardahan-Kars-Erzurum Güzergâhının İşlevi

Osmanlı Devleti açısından incelendiğinde yolun teknolojisi, yapım ve onarımından ziyade işlevi daha çok ön plana çıkar. Osmanlı Devleti'nde her türlü ticari ve askeri faaliyette Kafkasya'dan Anadolu'ya geçecek olan malzeme için Anadolu'nun sol kol güzergâhu kullanılmaktaydı. Mesela Gürcistan ipek gibi fazlaca ürettiği malzemelerini yoğun olarak ticaret yaptığı Anadolu'ya, Erzurum ve çevresine götürüyordu. Haliyle kullandığı güzergâh da Batum-Ardahan Kars ve Erzurum hattıydı.²⁹ Osmanlı Devleti'nin İran ve Rusya ile savaş halinde olduğu dönemlerde de bu hatta ihtiyaç duyuluyordu.³⁰

²² Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1967, s. 65, 66.

²³ Dalyan, *Kervandan Demiryollarına Kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular ve Eşkiyalar) Kervan*, s. 67.

²⁴ Orhonlu, *Osmanlı Devletinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, s.29.

²⁵ Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatını Etkileyen Faktörler (1500-1800)", s. 390-392.

²⁶ BOA. C. DH. 88.4380. 1.

²⁷ BOA. AE. SMHD: 1. 262. 21265. s. 2.

²⁸ Sadık Müfit Bilge, *Osmanlı Çağında Kafkasya, (1454-1829)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2015, s. 479.

²⁹ Jean Chardin, *Chardin Seyahatnamesi*, ed. Stefanos Yerasimos, çev. Ayşe Meral, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 208.

³⁰ Osmanlı Devleti'nin Rusya ve İranla siyasi, askeri ilişkileri için bkz. M. Fahrettin Kırzıoğlu, *Osmanlılar'ın Kafkas-Elleri'ni Fethi (1451-1590)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998; Mustafa Aydın, *Üç Büyük Gücün Çatışma Alanı Kafkaslar*, Bilimevi Basın Yayın, İstanbul, 2008; Cemal Gökçe, *Kafkasya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Kafkasya Siyaseti*, Şamil Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İstanbul, 1979; Mehmet Saray, *Türk-İran İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006; Melike Sarıkcıoğlu, *Osmanlı-İran Hudut Sorunları (1847-1913)*, TTK, Ankara, 2013; Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasî Münâsebetleri (1578-1612)*, İstanbul Fetih Cemiyeti,

Erzurum, Türklerin kullandığı güzergâh ve ordularını besleyecek kadar yiyecek buldukları Nahçıvan ve Erivan hattı üzerinde yer almaktaydı.³¹ Yani Osmanlı ordusu Nahçıvan, Erivan ve Karabağ'a Kars-Erzurum yolu ile ulaşmaktaydı.³² Anadolu'ya ulaşan yollar için önemli bir menzil noktası olan bu hat, Anadolu'dan İran, Kafkasya ve Orta Asya'ya giden yollar için uğrak merkezi özelliği taşır. Bu bölgelerin bağlantı yolları ise Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya, Sinop; Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Aksaray, Konya, Antalya, Alanya ve Erzurum, Trabzon güzergâhlarından sağlanırdı.³³ Anadolu'nun bu yolları incelenirken belli bir amaca yönelik yollarda harcanan zaman da ortaya çıkmaktadır. Mesela bir Revan seferi incelenirken 10 gün Üsküdar'da ve 4 ay da şehirlerde kalmak kaydıyla tam 9 buçuk aylık bir sürenin sarf edildiği bilinmektedir. Günde 6 saat yol alınmıştır. Erzurum-Kars arası 10 menzil ise 39 saattir. IV. Murad'ın Revan seferinden anlaşıldığı üzere yolda pek çok pek çok zorlukla karşılaşılırken gidiş ve dönüşte yolları kontrol etme imkânı söz konusu olmuştur. Bununla beraber geçilen yollarda hava şartlarının elverişsiz olması sebebiyle toprakta iz dahi görülebilmiştir. Bu nedenle geçilebilecek her yerden yürümeye çalışılmıştır. IV. Murad'ın Bağdat seferi sırasında geçilen Kars menzili yollarının düz ve rahat olduğu bilinmektedir. Ancak bağlı köy yollarının bazılarının bataklık ya da virane olduğu söylenebilir. ³⁴ Özellikle Kars, Ani ve Ardahan'ın ortaya çıkardığı üçgen şeklindeki alan ve Erzurum'dan Kars'a buradan Ani'ye, Ani'den de Ardahan'a doğru seyahat edenler için 1853'lerde yolların fazlaca bir tamirata ihtiyacı yoktur. Yük hayvanları tarafından zemini oluşturulmuş olan yollar, eğer hava koşulları iyiye, araba ulaşımına uygundu. Ayrıca bir ordunun mühimmatı ve topları ile yapacağı harekât için fazla bir engel yoktu. Özel çalışma gerektiren tek nokta, Soğanlı Dağı'nın yüksek düzlüklerinden geçip orman boyunca aşağı doğru Kars ovasına yönelen kısmıdır.³⁵

Osmanlı Devleti'nin özellikle Kars-Erzurum hattı dışında Rusya ve İran ile mücadelesinde yararlandığı en önemli yollardan biri de Batum hattıydı. Mesela 1745'te Trabzon'dan Batum'a gönderilen zahire Batum-Ardahan- Kars kara yolu güzergâhı ile Kars ve Çıldır'a iletiliyordu.³⁶ Çıldır Dağları'nın oluşturduğu yüksek ovalardan at ile üç günlük bir yolculuktan sonra Ardahan'a ulaşılabilirirdi.³⁷ Batum'dan Kars'a karayolu ile gidilen mesafe ise tahmini 18 saattir.³⁸ 1745'te Erzurum ve Kars muhafazası için Trabzon'dan Batum'a gönderilen zahire Çıldır'dan nakledilen yük hayvanlarıyla ve aynı hat ile Kars ve Erzurum'a nakledilmekteydi.³⁹ Çıldır'dan temin edilen kiralık yük hayvanları ise Ahıska Çukuru denilen

İstanbul, 1993; Abdurrahman Ateş, *Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)*, Altınpost Yayıncılık, Ankara, 2012.

³¹ Chardin, *Chardin Seyahatnamesi*, s. 319.

³² Bkz. Sibel Orhankazi, "Nadir Şah'ın Kars Kuşatması, Kars Kalesi Tahkimatı ve Ordu İaşesi (1744-1747)", Kars ve Güney Kafkasya Tarihi Yazıları, ed. Muharrem Turp, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 134.

³³ Bilgehan Pamuk, *XVII. Yüzyılda Bir Serhad Şehri Erzurum*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006, s.63.

³⁴ A. Süheyl Ünver, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronoloji (1635)", *Bellekten*, C: XVI, Ankara, 1952, s. 547, 548, 549-565-568.

³⁵ Charles-Alexandre De Challaye, *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu Organizasyon ve Savaş Gücü*, (trc.) Özgür Yılmaz, Kronik Kitap Yayınları, İstanbul, 2018, s. 98.

³⁶ BOA. AE. SMHD. 1. 17. 999. 1; BOA. SMHD. 1. 187. 14539. 1; BOA. C. BLD. 61. 3002. 1.

³⁷ Charles-Alexandre De Challaye, *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu Organizasyon ve Savaş Gücü*, s. 99.

³⁸ BOA. İ. MSM. 87. 2476. 1.

³⁹ BOA. MAD. d. 18433. 48; BOA. MŞH. ŞSC. d. 8610. 18; BOA. C.DH. 4380.

yerden ulaştırılmaktaydı.⁴⁰ Erzurum ve Kars'a ulaştırılacak olan zahire ve askeri mühimmat öncelikle miktarına göre *kebir sefine* adı verilen büyük gemilerle Trabzon iskelesine yanaşır⁴¹ daha sonra Trabzon anbarından Batum anbarına *melekse* denilen küçük yelkenli gemilerle Batum'a gönderilirdi. İstanbul'dan Trabzon'a taşınan malların Batum, Ardahan hattıyla taşınmasının muhtemel sebepleri arasında Gümüşhane Bayburt hattının km. olarak uzaması ve geçitlerin zorluğu yer alır.⁴² Trabzon'a gelen malların farklı ancak yakın iskele ve anbarlara aynı anda yine küçük yelkenli gemilerle dağıtılması, Erzurum-Kars için Batum karayolu hattının kullanılmasının başka olası bir nedenidir.⁴³ Bunun dışında Kırım savaşı öncesinde Batum'daki birliklerin iâşesi kara yolu ile Erzurum'dan Bayburt ve İspir üzerinden Artvin'e ve buradan da küçük tekneler ile Batum'a ulaşmaktaydı. Bu dönemde İstanbul'dan 50 bronz top Batum üzerinden kara yolu Kars kalesine ulaştırılmıştır. Kırım savaşı öncesinde Osmanlı ordusunun takip edebileceği birinci hat Bayezid'den başlayarak Kağızman, Kars, Ardahan boyunca devam eder ve Çürüksu ile Batum'da sona erer. İkinci hat ise Van'dan başlayarak Erzurum, Bayburt, Gümüşhane'den boyunca devam ettikten sonra Trabzon'da sona erer. Üçüncü bir hat Bitlis-Muş-Erzincan Karahisar boyunca tesis edilebilirdi.⁴⁴

Sonuç

Kendinden önceki medeniyetlerin inşa etmiş oldukları yolları kullanan Osmanlı Devleti ancak Tanzimat döneminden sonra bir yol politikası izleyebilmiştir. Bu döneme kadar Osmanlı Devleti ticarete, siyasi ve askeri şartlara bağlı olarak ulaşılabilir yerlere yol açmış ya da mevcut yolların bakımını üstlenmiştir. Bu durumda Osmanlı Devleti için yoldan ve yol politikasından çok yolların işlevi ön plandadır. Çünkü bazı köprü ve yollar ancak ordu geçiyorsa tamir ediliyordu. Mevcut yollar tamir edilirken yine şartlar ve ihtiyaç doğrultusunda yeni yol ve köprüler inşa edilmekteydi. Bu bakımdan yollar ile ilgili veriler ordunun iâşe ile teçhizatı, temini ve naklinden elde edilebilmektedir. Yol inşa bakım ve onarımı ise vakıflar aracılığıyla yürütülmenin yanısıra bazı vergilerden muaf tutulmak kaydıyla tebaanın desteğiyle gerçekleştirilmekteydi.

Osmanlı Devleti'nin sistematik bir yol politikasının olmadığı ile ilgili görüşler yaygın olmakla birlikte her zaman bir yol düşüncesinin ve düzenlemesinin var olduğu bilinmektedir. Ciddi manada Tanzimata kadar bir yol politikası izleyemeyen Osmanlı Devleti'nde Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu hattı özellikle XVIII. ve XIX. yüzyılda Gürcistan-Rusya ve İran ile münasebetlerde önem kazanmıştır. Kafkas eyaletleri sınırındaki yollar ise ayrıca kıymetlidir. Bu muntıkada Batum-Ardahan-Kars ve Erzurum; Osmanlı-Rus, Osmanlı-İran ve Osmanlı-Gürcistan sınırına yakın noktalarlardır. Batılı seyyahların gözüyle ve arşiv kayıtlarından anlaşılacağı üzere başta Kars olmak üzere söz konusu güzergâhlar, konumu gereği sadece ticarete değil aynı zamanda siyasi ve askeri faaliyetlere göre şekillenmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin kapı konumundaki Batum ve Kars gibi ulaşım ağını fark edememesi ya da çok geç farketmesi komşu devletler karşısındaki gücünü tam olarak tesis

⁴⁰ BOA. C. AS. 1058. 46520. 1. 2.

⁴¹ BOA. C. BH. 237. 11014. 1

⁴² BOA. MŞH. ŞSC. d. 8610. 16.

⁴³ BOA. AE. SMHD. I. 183. 14212. 1; BOA. C. AS. 2465. 1.

⁴⁴ Charles-Alexandre De Challaye, *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu Organizasyon ve Savaş Gücü*, trc. Özgür Yılmaz, Kronik Kitap Yayınları, İstanbul, 2018, s. 91-94-120.

edememesine neden olmuştur. Bununla beraber Osmanlı Devleti'nin bu bölgeleri hiç kullanmadığı ya da bilmediği anlamına da gelmemektedir.

Kaynakça

Başkanlık Osmanlı Arşivi

BOA. AE. (*Ali Emiri Tasnifi Belgeleri*)

BOA. C. (*Muallim Cevdet Tasnifi, Nafia, Belediye, Askeriye, Dâhiliye, Bahriye*)

BOA. İ. MSM. (*İrade meclis-i Mahsus*)

BOA. MAD. d. (*Maliye'den Müdevver Defterlr Tasnifi*)

BOA. MŞH. ŞSC. (*Bab-ı Asaflı Divan-ı Hümayun Şerriyye Sicilleri*)

BOA. AE. SMHD. I. (*Ali Emiri, Mahmud I*)

Araştırma-İnceleme

Ateş, Abdurrahman (2012), *Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)*, Altınpost Yayıncılık, Ankara.

Aydın, Dündar, *Erzurum Beylerbeyliği ve Teşkilatı*, TTK, Ankara, 1998.

Aydın, Mustafa (2008), *Üç Büyük Gücün Çatışma Alanı Kafkaslar*, Bilimevi Basın Yayın, İstanbul.

Bilge, Sadık Müfit (2015), *Osmanlı Çağında Kafkasya, (1454-1829)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul.

Charles-Alexandre De Challaye (2018), *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu Organizasyon ve Savaş Gücü*, trc. Özgür Yılmaz, Kronik Kitap Yayınları, İstanbul.

Dalyan, Murat Gökhan (2014), *Kervandan Demiryollarına Kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular, ve Eşkiyalar) Kervan*, Altınpost Yayıncılık, Ankara.

Devellioğlu, Ferit (2011), *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara.

Dirimtekin, Feridun (1936), *Malazgirt Meydan Muharebesi*, İstanbul Askeri Matbaası, İstanbul.

Ekin, Ümit (2017), "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatını Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, TTK. C: 81, Sayı: 291, s. 387-418.

Gökçe, Cemal (1979), *Kafkasya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Kafkasya Siyaseti*, Şamil Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İstanbul.

Halaçoğlu, Yusuf (2014), *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgi Kültür Sanat, İstanbul.

Kahraman, Seyit Ali-Yücel Dağlı (2014), *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C:II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Kılıcı, Ali-Gökçe Günel (2013), *Anadolu'da İpek Yolu (XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar)*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

Kırzioğlu, Fahrettin (1998), *Osmanlılar'ın Kafkas-Elleri'ni Fethi (1451-1590)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Koltuk, M. Taner-S. Talha Sağlam (2009), *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Ardahan, Ardahan Valiliği Kültür Yayınları*, İstanbul.

Konukçu, Enver (1999), *Ardahan Tarihi*, Ardahan Valiliği Kültür Yayınları, Ankara.

Kuzucu, Serhat (2017), *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği (1453-1789)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul.

Kütükoğlu, Bekir (1993), *Osmanlı-İran Siyasî Münâsebetleri (1578-1612)*, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul.

Kütükoğlu, Mübahat, S. (2018), *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdî Yapısı*, Ziraat Grup Matbaacılık, Ankara.

Orhankazi, Sibel (2019), "Nadir Şah'ın Kars Kuşatması, Kars Kalesi Tahkimatı ve Ordu İaşesi (1744-1747)", *Kars ve Güney Kafkasya Tarihi Yazıları*, (ed.) Muharrem Turp, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, s. 131-146.

Orhonlu, Cengiz (1967), *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.

Orhonlu, Cengiz (1984), *Osmanlı Devletinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (drl.) Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No:31, İzmir.

Pamuk, Bilgehan (2006), *XVII. Yüzyılda Bir Serhad Şehri Erzurum*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

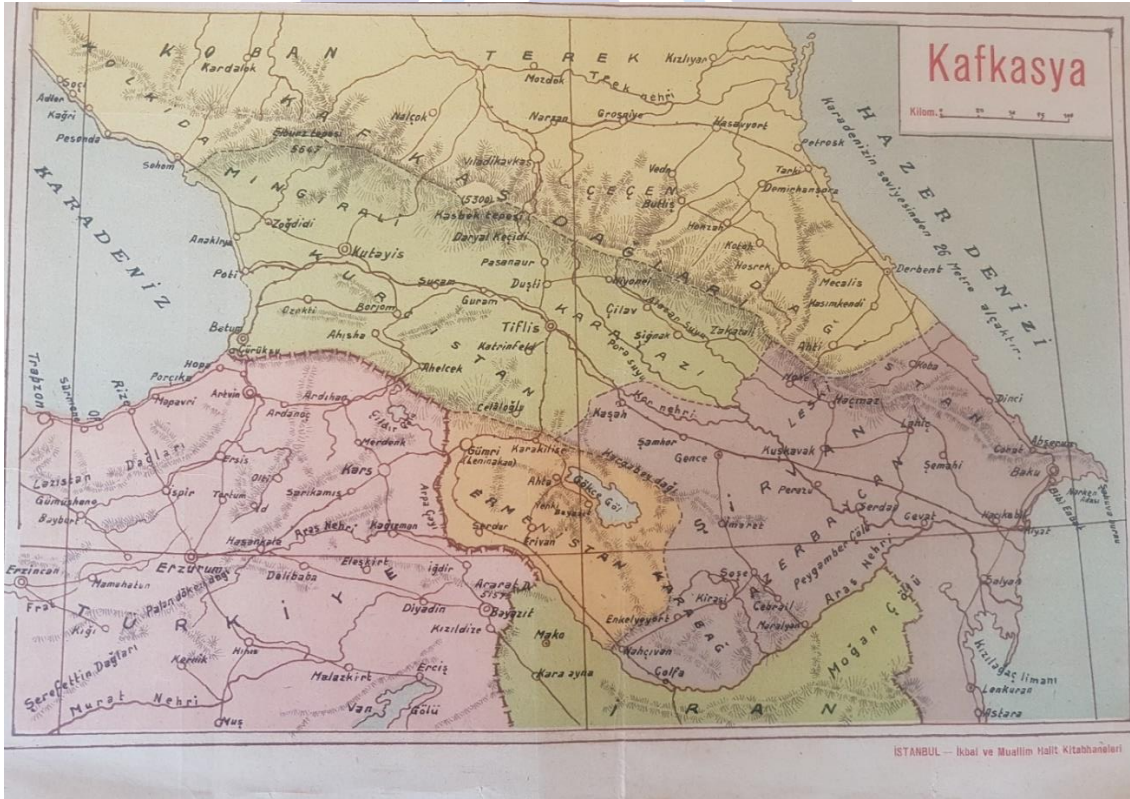
Saray, Mehmet (2006), *Türk-İran İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.

Sarıkcıoğlu, Melike (2013), *Osmanlı-İran Hudut Sorunları (1847-1913)*, TTK, Ankara.

Toker, M. Tarhan (1938), *Kars (Coğrafya, Tarih ve Ekonomi Bakımından Kısa Notlar)*, Kars İl Basımevi.

Ünver, A. Süheyl (1952), "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronoloji (1635)", *Bulleten*, C: XVI, Ankara, s. 547-577.

Harita 1. Batum, Ardanuç, Ardahan, Kars Erzurum karayolu güzergahını gösteren harita: İkbâl ve Muallim Halit Kitabhaneleri.



İngiliz Kabinesinde Çanakkale Cephesi Tahliye Tartışmaları

Öğr. Gör. Zekeriya DURMAZ*, Ahmet YURTTAKAL**

Özet

Çanakkale Cephesi'nin son safhasında Ağustos ayında yapılan başarısız taarruzlar sonrası Gelibolu Harekâtı'nın geleceği Londra'daki siyasetçiler arasında da tartışılmaya başlandı. Gazeteler, bu harekâta binlerce insanın kaybedildiğini ve Çanakkale'deki bu savaşın 300 milyon İngiliz lirasına mal olduğunu ileri sürerek Kabine'ye ve Lord Kitchener'e yüklenmeye başladı. Kabine 20 Ağustos'ta toplanarak Gelibolu'daki son durumu tartıştı. İlk defa tahliye bu toplantıda konuşuldu. Lord Kitchener, Gelibolu'dan vazgeçilmesi gerektiğini ve çekilme sırasında verilecek zayıfın olabileceğini öne sürdü. Çanakkale Komitesi 9 Ekim 1915 tarihli toplantısında Gelibolu Yarımadası'nın boşaltılmasını görüştü. Toplantıda Yarımada'ya kuvvet göndermenin imkânsızlığı, kıtaların yorgun olması ve kışın getireceği tehlikeler, Berlin-İstanbul yolunun açılmasıyla Çanakkale'ye savaş malzemesi desteğinin gelebileceği konusunda Londra'ya gelen raporlar en doğru yolunun Yarımada'nın tahliye edilmesi olduğunu gösteriyordu. Lord Kitchener, Sir Edward Grey ve Churchill gibi İngiliz siyasetinin önemli kişilerinin katıldığı 11 Ekim'deki toplantısı Çanakkale Cephesi'nin geleceği açısından önemli tartışmalara sahne oldu. Toplantıya katılanlardan Sir Edward Grey, Gelibolu'daki durumu garip olarak tanımlayacaktı. Lord Kitchener açısından ise Gelibolu problemi mutlaka çözümlenmelidir. 2 Kasım 1915'te parlamentoda konuşma yapan Başbakan Asquith, açıkça Gelibolu Harekâtı'nın başarısızlığa uğradığını itiraf etmiştir. Yoğun itirazla olsa da tahliye tartışması devam ederken, anlamsız bekleyiş İngilizlerin genel vaziyetini iyice tehlikeye düşürecektir. Kabine üyesi Carson'un, "*Çanakkale Boğazı Harekâtı boynumuza bir değirmen taşı gibi asıldı*" söylemi esasında Londra'da yaşanan kararsızlığın da özeti idi. Savaş Konseyi karar aldıktan 15 gün sonra 7 Aralık'ta toplanan, yirmi iki üyeden oluşan kabine toplantısında itirazlar olsa da beklenen karar çıktı; "*Arıburnu ve Anafartalar'ın tahliye edilmesine, Seddülbahir'de ne pahasına olursa olsun kalınmasına karar verildi.*"

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Muharebeleri, Gelibolu'nun Tahliyesi, Gelibolu Yarımadası.

The Debates in the British Cabinet on the Gallipoli Evacuation

Abstract

Following the unsuccessful attacks in August in the last phase of the Gallipoli Campaign, the future of the Campaign began to be discussed among politicians in London. The news medium began to put pressure on the Cabinet and Lord Kitchener, claiming that thousands of people were lost in this operation and that this battle in Gallipoli costed 300 million British pounds. The Cabinet met on 20th August and discussed the ultimate situation in Gallipoli. The evacuation was discussed at this meeting for the first time. Lord Kitchener suggested that Gallipoli should be abandoned and that there could be casualties during the withdrawal. The Dardanelles Committee discussed the evacuation of the Gallipoli Peninsula at its meeting on

* Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Yabancı Diller Yüksekokulu, zekeriya.durmaz@hku.edu.tr

** Milli Eğitim Bakanlığı, ayurttakal@gmail.com

October 9, 1915. Reports coming to London about the impossibility of sending forces to the Peninsula, the exhaustion of the troops and the threats that winter would bring, and the fact that war material support could come to Gallipoli with the opening of the Berlin-Istanbul road all showed that the best option was to evacuate the Peninsula. The meeting on 11th October, attended by important figures of British politics such as Lord Kitchener, Sir Edward Gray and Churchill, witnessed important discussions regarding the future of the Gallipoli Campaign. For Lord Kitchener, the Gallipoli question must be resolved. Prime Minister Asquith, speaking in the parliament on November 2, 1915, openly admitted that the Gallipoli Campaign failed. While the evacuation debate continued, even with intense objections, the senseless waiting would endanger the general situation of the British. Cabinet member Carson's statement that "Gallipoli Campaign turned out to be a millstone around our neck" was essentially the summary of the indecision in London. 15 days after the War Council took the decision despite objections, the expected decision was made at the cabinet meeting consisting of twenty-two members, which convened on December 7; "It was decided to evacuate Anzac and Suvla and to stay in Helles (V Beach) at all costs."

Keywords: Gallipoli Campaign, Gallipoli Evacuation, Gallipoli Peninsula

Giriş

Başarısız taarruzlar sonrası Gelibolu Harekâtı'nın geleceği Londra'daki siyasetçiler arasında da sıkça tartışılmaya başlandı. Basında, Çanakkale'deki bu savaşın 300 milyon İngiliz lirasına mal olduğunu, binlerce askerin kaybedildiğini belirterek kabineye ve Lord Kitchener'e eleştiriler yapıyordu.¹

Çanakkale Komitesi² ise 20 Ağustos'ta toplanarak Gelibolu'daki son durumu tartıştı. Tahliye konusu ilk defa bu toplantıda konuşuldu. Savunma Bakanı Lord Kitchener, Gelibolu'dan vazgeçilirse çok memnun olacağını belirtti. Fakat tahliyenin zor olacağını, Fransa ile görüşme yaptığını, bunun yapılamayacağını hatta çekilme sırasında verilecek zayıtın da Mısır ve Hindistan Müslümanları üzerinde menfi bir tesir yapacağına dikkat çekti. Tüm bu endişelere rağmen toplantıda 25.000 asker gönderilmesi de kabul edildi.³

Kitchener, 20 Ağustos akşamı saat 21.30'da Hamilton'a çektiği 7172 numaralı telgrafta, "Sizlere destek olmak için elimizden gelenin en iyisini yapacağınızdan eminiz ve operasyonları mümkün olduğunca çabuk sonuçlandırabileceğinizi umuyoruz. Ancak, başarısızlık durumunda, savunmada bir süre daha kalmak zorunda kalacaksınız" diyerek Batı Cephesi'nde geniş bir harekâtın devam ettiğini, Fransa'da yakın zamanda yapılacak taarruz nedeni ile Gelibolu'ya yeni tümenlerin gönderilemeyeceğini bildirdi.⁴

30 Ağustos'ta Çanakkale Komitesi'nin toplantısında Fransız Hükümeti'nin Boğaz'ın Asya yakasına yeni bir çıkarma yapmak üzere Çanakkale'deki iki tümenin yanına dört yeni

¹ Serpil Sürmeli, "İngiliz Savaş Muhabiri Ellis Ashmead Bartlett'in Gözüyle Çanakkale Seferi Başarısızlığı ve Gelibolu'da Sıradışı Mücadelesi", *Atatürk Dergisi*, Cilt: 5, Sayı: 1, 2006, s. 95.

² Çanakkale Komitesi (Dardanelles Comitte) üyeleri: "Başbakan Asquit, Lord Crewe, Lansdowne, Lord Curzon, Andrew Bonar Law, Lord Kitchener, Arthur James Balfour, Winston Churchill, Selborne, Sir Edward Grey, Sir, Edward Carson, Sekreter Yarbay Ernest Dunlop Swinton." TNA: CAB 22/2.

³ TNA: CAB 22/2; Cecil Faber Aspinall Oglender, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale, Gelibolu Askerî Harekâtı*, (Haz. Metin Martı), c. 2, Arma Yayınları, İstanbul 2005, ss. 404-405.

⁴ TNA: CAB 22/2.

tümenin 20 Eylül'de bazı şartlar dahilinde gönderebileceği değerlendirildi.⁵ 3 Eylül'de yapılan toplantıda Türklerin nasıl bir kuvvetle takviye edileceği üzerinde duruldu. Öte yandan Churchill, Gelibolu'daki savaşın sona erene kadar Batı'daki harekâtın ertelenmesini istedi.⁶

Ekim ayında Bulgaristan'ın İttifak Devletleri safında savaşa girmesi ile dengeler değişecekti. Berlin-İstanbul arasındaki demiryolunun açılması ile Osmanlı Devleti'ne top ve cephane ikmali daha rahat olacaktı.⁷

Londra'da ise Çanakkale'nin tahliyesi hususunda kararsızlık had safhadadır. İngiliz siyasetçilerden bir kısmı Selanik seferine önem verilmesini, diğer bir kısmı da Çanakkale'de son bir defa taarruz yapılmasını savunmaktadır.⁸

Berlin-İstanbul yolunun açılması, Osmanlı'nın harp malzemelerinin takviye edileceğinden ve diğer yandan kış mevsiminin de gelmesi ile İngiliz Hükümetini düşündürmeye başlamıştı. Alman Genelkurmay Başkanı Erich von Falkenhayn, Türklere cephanenin çok dikkatli götürülmesini, zayıf edilmemesini isteyecektir.⁹

Tahliye Fikrinin Tartışılması

9 Ekim 1915 tarihli toplantıda Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesi yeniden masadaydı. Berlin-İstanbul yolunun açılması ile Osmanlı'nın iyice güçleneceği vurgulandı. Bu toplantıda tahliye fikri benimsendi.¹⁰

Bu toplantıdan iki gün sonra Savunma Bakanı Lord Kitchener, Hamilton'a telgraf çekerek Gelibolu boşaltılırsa ne kadar asker kaybedileceğini sordu. Hamilton 12 Ekim'de yazdığı cevapta şaşırılmış ve sinirlenerek "*Dünyanın en kanlı trajedisi*"¹¹ olacağını belirtti.

Tahliyenin ne kadar asker kaybına mal olacağı tartışılmaya başlandı. Tahminlere göre %50 ile %15 arasında bir kaybın olacağı öngörülüyordu.¹² Fransız General Gouraud ise altı tümenin en az ikisinin yok olabileceğini belirtiyordu.¹³ Komodor Roger Keyes'in de çekincesi boğazların zorlanmasından daha korkunç olacağını, hava şartlarına bağlı olarak durumun değişebileceğini ve başarısızlık oranının yüksek olduğunu belirtecektir.¹⁴

Hamilton'un bu kötümser cevabı Londra'da karışıklığı iyice artırmıştı. Hamilton için sonun başlangıcı olmuş ve komutanlığı siyasilerce tartışılmaya başlayacaktır. Ortada var olan

⁵ TNA: CAB 42/3/20; George H. Cassar, *Çanakkale ve Fransızlar*, (Çev. Nejat Dalay), Milliyet Yayınları, İstanbul 1974, s. 221; C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 410.

⁶ TNA: CAB 42/3/23.

⁷ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, c. III, Kısım II, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991, s. 484-485.

⁸ George H. Cassar, a.g.e., s. 303.

⁹ PA AA: R 13336.

¹⁰ Figen Atabey, "İngiliz Savaş Konseyi'nin Çanakkale Stratejisi", *Çanakkale Muharebelerinin İdaresi Komutanlar ve Stratejiler*, (Ed. Lokman Erdemir, Kürşat Solak), Çanakkale Valiliği Yayınları, Çanakkale 2015, s. 65.

¹¹ Nigel Steel ve Peter Hart, *Gelibolu Yenilginin Destanı*. (Çev. Mehmet Harmancı), Sabah Kitapları, İstanbul 1996, s. 266; Mithat Atabay, *Muhteşem Bir Başarısızlığın Hikâyesi*. E Yayınları. İstanbul 2012, s. 153.

¹² Henry Wood Nevinson, *The Dardanelles Campaign*, Henry Holt And Company, New York 1919, s. 387.

¹³ Ian Hamilton, *Gelibolu Hatıraları 1915*, Örgün Yayınları, İstanbul 2005, ss. 307-308.

¹⁴ "Bana göre ordunun tahliyesi, Boğazların zorlanmasından çok daha korkutucu, çünkü çok fazla şansa ve havaya bağlı ve korkunç bir başarısızlığın bu kadar korkunç olasılıkları var." Keith A. Lawless, *The Evacuation Phase Of The Gallipoli Campaign Of 1915*, U.S. Army Command and General Staff College, (Yüksek Lisans Tezi) Leavenworth 1993, s. 63.

başarısızlığın faturası Hamilton'a kesilmişti. Korgeneral Stopford'un Hamilton'a dair eleştiri yazısı İngiltere'ye generaller tarafından incelendikten sonra Hamilton baş sorumlu olarak ortada görünüyordu.¹⁵

Diğer yandan Gazeteci Keith Arthur Murdoch da cepheden gelip Başbakan Asquith ile görüşerek rapor sundu.¹⁶ Raporda Hamilton'a çok ciddi eleştiriler vardı. Başbakan Asquith bu mektubu İngiliz kabinesinde gündeme getirince Hamilton'un kariyeri sona erecektir.¹⁷

Çanakkale Komitesi'nin Lord Kitchener, Sir Edward Grey, Churchill gibi İngiliz siyasetinin önemli kişilerinin katıldığı 11 Ekim'deki toplantısı Çanakkale Cephesi'nin geleceği açısından önemli tartışmalara sahne oldu. Toplantıya katılanlardan Sir Edward Grey, Gelibolu'daki durumu garip olarak tanımlayacaktı. Kitchener ise Gelibolu problemi mutlaka çözümlenmelidir. Ona göre Yarımada'yı terk etmenin feci bir sonucu olabilir, 25.000 insan ya da birçok silah kaybı ile sonuçlanabilirdi. O günkü toplantının büyük bir kısmı bu konuyu tartışmak ile geçecektir. Ona göre iki seçenek vardır: Ya harekâta devam edilecek ve İngiltere'nin prestiji korunacak, belki daha sonra çekilinecek, ya da her neye mal olursa olsun Yarımada tahliye edilecekti. Bu tartışmalarda Lord Kitchener ise Gelibolu problemi mutlaka çözülmesi gerektiği üzerinde durdu. Ona göre Yarımada'yı terk etmenin feci bir sonucu olabilir, 25.000 insan ya da birçok silah kaybı ile sonuçlanabilirdi.¹⁸

Churchill ise farklı bir yaklaşım sergileyerek üç seçeneği öne sürecekti: Selanik'e Sırbistan'ı savunmak için bir ordu göndermek, Gelibolu'ya daha çok kuvvet yollamak, ya da Gelibolu'daki tüm durumu dikkate almamak, bir şey yapmamak.¹⁹ Bu toplantının en kararlı kişisi ise Genelkurmay Başkanı Korgeneral Sir William Robertson'dur. O, komite üyelerine Gelibolu'nun terk edilmesi gerektiğini açıkça vurguladı.²⁰ O günkü kabine toplantısının ana başlığı Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesi konusu oldu.

Gelibolu'da Komuta Değişikliği

14 Ekim 1915'deki toplantıda Hamilton'un durumunun ilk defa ciddi olarak ele alındı. Başbakan Asquith, "*Ian Hamilton ile ilgili gecikmeden bir karara varılması*" gerektiğini söyledi. Ona göre Hamilton "*Emri altındaki askerinin güvenini kaybetmiştir. Yerine General Birdwood getirilmelidir.*" Toplantıda aynı görüş birliği çıktı ve Hamilton ile Kurmay Başkanı Braithwaite'in görevden alınmasına karar verildi. Lord Kitchener ise Hamilton'a telgraf göndererek görevden alındığını bildirmiştir.²¹

Başbakan Asquith, Birdwood'un getirilmesini teklif etse de toplantıda Hamilton'un yerine Güney Afrika'da, Hindistan'da ve Batı cephesinde yüksek karargâhta görev yapan 55 yaşındaki

¹⁵ Robert Rhodes James, *Gelibolu Harekâtı*, (Çev. Haluk Saltıkgil), Belge Yayınları, İstanbul 1965, s. 454; Edward J. Erickson, *Çanakkale Savaşı: Ateş Altında Komuta*, (Çev. İsmail Hakkı Yılmaz), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019, a.g.e., s.361.

¹⁶ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 267; Tim Travers, *Gelibolu 1915*, (Çev. Fırat Asya), Elips Kitap, İstanbul 2008, s. 267.

¹⁷ TNA: CAB 42/3/33; CAB 42/4/3.

¹⁸ TNA: CAB 42/4/6.

¹⁹ TNA: CAB 42/4/6.

²⁰ Tim Travers, *Gelibolu 1915*, (Çev. Fırat Asya), Elips Kitap, İstanbul 2008, s. 269.

²¹ TNA: CAB 42/4/9. Ian Hamilton, a.g.e., s. 310.

Fransa'daki 3. Ordu'nun Komutanı General Charles Carmichael Monro'nun atanması kararlaştırıldı.²²

General Ian Hamilton, yeni atama kendisine tebliğ edildiğinde komutanlık vekâletini General Birdwood'a bırakarak 17 Ekim'de saat 10.30'da İmroz Adası'ndaki karargâhında kolordu komutanları ve karargâh subaylarıyla vedalaştı.²³

Göreve yeni atanan Monro, Londra'da 21 Ekim tarihine kadar Harbiye Nezareti'nde Kitchener ile müzakerelerde bulundu, 22 Ekim'de İngiltere'den ayrılarak 28 Ekim'de Kurmay Başkanı General Lynden Bell ile birlikte İmroz'a gelerek görevi devraldı.²⁴

General Monro, yeni görevine başlamak için İmroz'a geldiği gün 28 Ekim'de Londra'ya telgraf çekerek tahliyeden söz etmeden, her şeyin yolunda ve askerlerin moralinin iyi olduğunu, yalnızca, evvelce gönderilen bölük komutanlarının yetersiz olduğunu, tecrübeli bölük komutanlarının yanı sıra bir de temizlik ve inşaat malzemeleri gönderilmesini istedi. Lord Kitchener ertesi gün telgrafa verdiği cevapta, tahliye veya kalmak konusunda hızlıca rapor göndermesini istedi.²⁵

Monro, kolordu komutanlarıyla tek tek görüştü ve hepsine aynı soruyu sordu: "*Askerler taarruz yapabilecek ve Türk mevzilerini zapt edebilecek durumda mı ve kış boyunca mevzilerinde direnebilecekler miydi?*". Komutanların verdiği cevap ise eldeki imkânlarla sadece yirmi dört saat sürebilecek kısa bir taarruzun mümkün olduğu şeklinde oldu.²⁶ Ayrıca Monro, Gelibolu'da ne yapılması gerektiğine dair Birdwood'dan bir rapor istedi.²⁷ Monro, Birdwood'un yanı sıra General Davies ve Julian Byng'dan da görüşlerini yazılı olarak sunmalarını istedi.²⁸

Monro, 23 Ağustos 1916'da Çanakkale Komisyonuna²⁹ (The Dardanelles Commission) verdiği ifadede, Gelibolu Yarımadası'nın incelemesinden sonra vardığı sonuçta, Yarımada'daki birliklerin çoğunun tükenmiş olduğunu, sadece kıyının tutulduğunu ve Türkler tarafından hareketlerimizin gözlemlendiğini, sahil kısmının Türk topçu ateşine maruz kaldığını, yeterli bir topçu kuvvetinin konuşlandırılması için gerekli alan olmadığını Türk kuvvetlerinin sürekli takviye aldıklarını, İstanbul'dan ağır silah ve mühimmat gönderildiğini, tamamen askeri gerekçelerle, Türkleri yerleştiği hatlarından sürebilme ihtimalinin bulunmaması nedeniyle, Yarımada'nın tahliye edilmesini tavsiye ettiğini belirtmişti. Türklerin bize ne kadar saldırdıklarına, yeniden inşanın ne kadar gözlenmeden gerçekleştirilebileceğine ve o sırada geçerli olan koşullara bağlı olacağını vurgulamıştı.³⁰

²² TNA: CAB 42/4/9.

²³ Ian Hamilton, a.g.e., s. 312.

²⁴ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 429; Alan Moorehead, *Çanakkale Geçilmez*, (Çev. Günay Salman), Milliyet Yayınları, İstanbul 1972, s. 421.

²⁵ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 444.

²⁶ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 445; Nigel Steel ve Peter Hart, a.g.e., s. 269.

²⁷ AWM: RCDIG0000086.

²⁸ *Dardanelles Commission, First Report*. The Stationery Office, London 1917, s. 54.

²⁹ Çanakkale Komisyonu üyeleri şu kişilerdi: "*Earl of Cromer, Feldmareşal William Nicholson, William Pickford, Andrew Fisher, Frederick Cawley, Yüzbaşı Stephen Lucius Gwynn, Walter Francis Roch, Sekreter E. Grimwood Mears.*" TNA: CAB 19/33.

³⁰ TNA: CAB 19/33.

Monro, cephenin tüm gerçekleri ile karşılaştı. Bu durumun böyle devam etmesinin büyük bir felaketle sonuçlanacağını düşünüyordu. Bu nedenle Monro'nun tüm bu gözlemleri onun tahliye kararı almasında etkili olmuştur.³¹

General Monro, Anafartalar'ı da ziyaret ettikten sonra İmroz'a döndü ve Lord Kitchener'e çektiği telgrafta Boğaz'a yapılacak harekâtının ertelenmesini istedi. Boğaz'a yapılacak bir taarruzun bundan sonra bir baskın tesirinden uzak olacağını, başarılı bir taarruzun mümkün görünmediğini, üstelik havalanın soğumasının takviye kıtaların da çıkarılmasına engel olacağını belirtti. Monro, Türklerin takviye alarak daha da güçleneceğine de dikkat çekecektir. Tahliye sırasında verilecek kayıplar hakkında ise rakam vermekten çekindi. Monro gerekçeleri saydıktan sonra "*Yalnız askeri sebeplere dayanmak üzere, gün geçtikçe subay ve erat sayısında ortaya çıkan büyük boşluklar ve Türkleri bugünkü hatlarından söküp atmanın imkânsızlığı dolayısı ile Gelibolu Yarımadası'nı tahliye etmeyi tavsiye ederim*"³² diyerek tahliyenin kaçınılmaz bir sonuç olduğunu belirtti. 2 Kasım'da deniz ve kara subaylarından oluşan bir komite kurulmasını ve tahliye için gerekli hazırlıkların yapılmasını emretti.

Monro'nun raporu başta Kitchener olmak üzere Churchill ve birçok bakanı kızdırmıştı. Churchill, General Monro'nun çok hızlı karar verdiğini belirtmek için "*Geldi, gördü, teslim oldu*" diye yorumlar yapacaktır.³³

General Monro'nun telgrafını çektiği gün (2 Kasım 1915) parlamentoda konuşma yapan Başbakan Asquith, -telgraf henüz eline geçmemiştir- açıkça Gelibolu Harekâtı'nın başarısızlığa uğradığını itiraf etmişti.³⁴

Rapordan sonra Monro yakında görevden alınacağını tahmin ederek bunu kurmaylarına da bildirdi.³⁵ Aslında tahliye kararı Monro'nun tek başına aldığı bir karar değildi. Kitchener yeniden Monro'ya telgraf çekerek kolordu komutanlarının da tahliyeye taraftar olup olmadıklarını sormuştu.³⁶ Kitchener telgrafında zayıatın ne kadar olacağını, tahliyenin Mısır kamuoyunda çok kötü bir tesir bırakacağını düşündüğünü bu konular hakkında görüşlerini istemiştir. Ertesi gün Charles Monro, komutanları karargâha çağırarak tahliye hakkında görüşlerini yazılı olarak vermelerini istedi. Cephede savaşan kolordu komutanları da tahliyeden yanaydı.³⁷ Hasta olduğu için toplantıya katılmayan 8. Kolordu Komutanı Korgeneral Davies, Monro'nun raporunu okuyunca tahliyeden yana olduğunu belirtti. 9. Kolordu Komutanı General Byng, tahliyeden yana idi ve bunun zayıatsız olacağını belirterek bunun aksi bir durumda "*Almanya'nın yardımına mazhar olan Türklerin zoru ile mecburiyet altında yapılacak bir tahliye çok zayıatın*" verileceğini yazmıştı.³⁸

Monro, tahliye konusunda olgunlaşan tüm fikirleri yeni bir telgrafla Lord Kitchener'e bildirdi. Kendisinin tahliye hususundaki fikrinin değişmediğini ve Maxwell'in, Mısır kamuoyunda olumsuz bir tesir yapacağı görüşüne de katılmadığını belirtti. Tahmini

³¹ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 446.

³² C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., ss. 447-448.

³³ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 470.

³⁴ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 478.

³⁵ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 474.

³⁶ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 449.

³⁷ Robin Prior, *Gelibolu Mitin Sonu*, Akılçelen Kitaplar, İstanbul 2012, s. 304.

³⁸ C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 450.

kayıpların ise personel ve malzeme için yüzde 30 ile 40 arasında olacağını vurguladı. Monro, yerine de geçici olarak Birdwood'u bırakarak Mısır'a hareket etti.³⁹ Sir H. MacMahon ve Mısır'daki kuvvetleri komuta eden Korgeneral Sir J. Maxwell ile Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesinin Mısır ve Arap dünyasında yaratacağı sonuçları görüştü.⁴⁰

Lord Kitchener'in Gelibolu'ya Gönderilmesi

Monro'dan gönderdiği bu rapordan memnun olmayan Hükümet, Lord Kitchener'in Gelibolu'ya göndermeyi planlıyordu.⁴¹ 3 Kasım'da toplanan ilk Savaş Komitesi Monro'nun 2 Kasım'da çektiği 802 nolu telgrafını ve Keyes'in planını görüştü. Komitenin ilk kararı ise General Monro'nun teklifinin kabul etmeyerek Lord Kitchener'in Gelibolu'ya gönderilmesine karar verdi.⁴² 3 Kasım akşamı Kitchener'ı uğurlama yemeğinde toplanan komite üyeleri arasında sert tartışmalar yaşandı. Komite üyeleri ikiye bölünmüştü 11 Ekim'deki toplantıda konuşulanlar artık daha açıkça ifade edilmekteydi: Bir taraf Çanakkale'nin boşaltılmasında ısrarlı iken diğer taraf ise Boğaz'ın zorlanarak ordunun hareketinin devamını istiyordu.

Kitchener, Çanakkale'ye hareket öncesi Fransa Başbakanı Briand ve Savunma Bakanı Gallieni ile görüştü. Bu görüşmesi ile ilgili 5 Kasım'da Başbakan Asquith'e yazdığı mektup 8 Kasım'da yapılan savaş komitesinin de gündemindeydi. Fransızlar Selanik'e asker gönderilmesini ve Yarımada'da yapılacak tahliye işleminin birinci dereceden felaket olacağını düşünüyordular.⁴³

4 Kasım gece 02.40' de yatağından uyandırılan Birdwood'a, Kitchener tarafından çekilen acil ve gizli şifreli bir telgraf uzatıldı. *"Emirler gereğince, tüm yetki sizde olacaktır, komutanlarınızı ve birliklerinizi dikkatlice seçmelisiniz. Monro, Selanik Kuvvetleri Komutanlığına atanacaktır."* Bu ani telgrafa şaşırarak Birdwood şöyle cevap verdi: *"Monro'nun burada kumanda mevkesinde kalacağına içten güveniyorum. Onu görenler arasında çoktan güven oluşturdu ve noksan bulduğum Fransa'daki tecrübesi değersiz olacaktır. Onun hükümetin emirlerini benden daha iyi yapacağını ve başaracağını biliyorum."*⁴⁴

Aynı gün saat 10.00' da gelen telgrafta Kitchener görüşünde ısrar ederek, birlikleri çekmek için çok sessizce ve çok gizlice bir çalışma yürütmelerini istedi. Kitchener ısrarı sonucu Birdwood, gece 23.00'te şu telgrafı gönderdi: *"Monro'yu her koşulda genel komutanlıkta bırakacağınızı umuyorum. Eğer geri çekilmek durumundaysak, ben ve diğer iki ordu komutanları kendi alanlarımızda işleri yürütmek için istenmeyeceğiz. O durumda kendi askerlerimle kalmak istiyorum."*⁴⁵

Kitchener emri geri çekse de Monro, görevden alınıp yerine başkasının tayin edileceğini Mısır'da Shepheard's Otel'deki akşam yemeğinden sonra, Maxwell'den duyacaktır.⁴⁶ 5 Kasım günü saat 07.00' de gelen 9539 nolu: *"Akdeniz Kuvvetleri Komutanlığına atandınız. General Monro*

³⁹ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 476; C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 451.

⁴⁰ Charles Monro, *Gelibolu Şibh-i Ceziresi Üzerinde Bulunmakta Olan İngiliz Heyet-i Seferiyesinin Tahliye Harekâtından Bahsolub İngiltere Harbiye Nezareti Tarafından Matbuat Vasıtasıyla Neşredilen General Charles Monro'nun Raporu Tercümesidir*, (Çev. Rahmi), Matbaa-i Amire, İstanbul 1332, s. 5.

⁴¹ *Dardanelles Commission, First Report*, s. 57.

⁴² TNA: CAB 42/5/2; C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 453.

⁴³ TNA: CAB 42/5/5.

⁴⁴ AWM: RCDIG0000107.

⁴⁵ AWM: RCDIG0000107.

⁴⁶ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 479.

en kısa zamanda Selanik Kuvvetleri Komutanlığını devralacak"⁴⁷ telgrafıyla Kitchener, Monro'yu Mısır dışında Akdeniz'deki (Çanakkale ve Selanik) bütün İngiliz kuvvetlerinin başkomutanlığına, Anzak Kolordusu Komutanlığı yapan Birdwood'u da Çanakkale'nin tahliyesini yapmak üzere Çanakkale Ordusu'nun⁴⁸ başına ve General Mahon'u da Selanik'teki yerel kuvvetlerin komutanlığına atadı.⁴⁹

6 Kasım'da Birdwood'a ulaşan başka bir telgrafta ise Komite'nin tahliye kararı vermediği, Lord Kitchener'in ziyaretinden sonra hazırlanacak rapora göre verileceği bildirildi. Birdwood, hemen Anzak Kolordusu komutanlığından ayrılıp Çanakkale Ordusu Karargâhı'nda görevine başladığı belirtmiştir.⁵⁰

Kitchener, Aragon gemisinde komutanlarla uzun uzadıya müzakereler yaptı.⁵¹ Bu müzakerelerde Amiral de Robeck, Arıburnu ve Anafartalar bölgesinin tahliye edilmesini, Seddülbahir'in ise elde tutulmaya devam edilmesini savundu. Boğazı zorlamak teşebbüsüne ise çok kızarak "*ahmâklık*" olarak nitelendirdi. Başta tahliyeye karşı çıkan General Birdwood, yapılan müzakerelerde bu görüşünden vazgeçti.⁵²

Kitchener, 12 Kasım'da Seddülbahir'de 8. Kolordu Karargâhı'nı, sonra Fransız hatlarını ziyaret etti. Ardından 13 Kasım'da gittiği Arıburnu'nda Anzaklar tarafından coşkuyla karşılandı. Güçlü enerjisiyle Serçetepe, Yükseksirt mevzilerinden Türk hatlarını incelemede bulundu. Daha sonra Anafartalar'da Karakol Dağı'na tırmandı. Zirveden Tuz Gölü'nü Anafartalar Ovası'nı ve Türk hatlarını izledi ve General Byng'dan bilgi aldı.⁵³

Lord Kitchener, 12-13-14 Kasım'da üç gün boyunca Birdwood'la birlikte kendi ve Türk mevzilerinin yerlerini inceledi, kendi siperlerindeki asker ve subayların vaziyetini tetkik ederek, cephedeki mevcut durum hakkında İngiliz ve Fransız komuta kademesinin fikirlerini dinledi.⁵⁴ Kitchener, Arıburnu'nda dere içinde bulunan bir kantinde askerlerle sohbet etti.⁵⁵

Türk tarafı ise teyakkuz halinde idi. Birliklerden Lord Kitchener'in Çanakkale Cephesi'ne geldiği haber verildi. Gözetlemeye dikkat edilerek toplu bir heyet görüldüğünde derhâl topçu ateşiyle bombardıman edilmesi istendi.⁵⁶

Anadolu yakasındaki topçular 12 Kasım günü Seddülbahir kısmına ateş etti. Tekke Koyu'nda Kitchener'in bindiği deniz aracının yanına mermiler düştü ve büyük su sütunları çıktı. Kitchener'in gelişi güvenlik nedeniyle birçok subay ve askere haber verilmedi. Yanında

⁴⁷ AWM: RCDIG0000107.

⁴⁸ Monro'ya bir üst görev verilerek Selanik ve Çanakkale'den sorumlu yapıldı. Komutasındaki Akdeniz Seferi Kuvvetleri Komutanlığı kendi içinde ikiye bölünerek Çanakkale'de bulunan birliklere "Çanakkale Ordusu" ismi verildi.

⁴⁹ AWM: RCDIG0000606.

⁵⁰ AWM: RCDIG0000606.

⁵¹ Henry Woodd Nevinson, *1915 Çanakkale Seferi*, (Çev. Sebahattin Şenol) İz Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 316.

⁵² C. F. Aspinall Ogländer, a.g.e., s. 461.

⁵³ Henry Wood Nevinson, 2019, a.g.e., s. 316.

⁵⁴ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 483.

⁵⁵ AWM: RCDIG0000079.

⁵⁶ Münim Mustafa, *Kanal Seferinden Çanakkale'ye*, (Yay. Haz. Ahmet Yurttakal), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2018, s. 119.

ona benzeyen uzun boylu bir asker ile birlikte dolaştırıldı. Bir ara Türk keskin nişancılarının fark etmiş olabileceği düşünülerek hemen yerini değiştirdiler.⁵⁷

Kitchener, Seddülbahir’de Fransız ve İngiliz hatlarını, Arıburnu ve Anafartalar’da yaptığı üç günlük gezide bölgede yaşananlara tanıklık ederek durumun vahametini anlamıştı.⁵⁸ Kitchener’ın 15 Kasım’da İngiltere’ye çektiği telgrafta, Başbakan Asquith’e, bölgenin durumunun düşündüğünden çok daha zor olduğunu, Alman birliklerinin yardıma gelmesi durumunda mevzilerde tutunamayacaklarını bildirdi. Çekilmenin, hakikaten güç ve tehlikeli olmakla beraber Monro’nun öngördüğü oranda kaybın olmayacağını düşündüğünü belirttikten sonra İngiltere’nin itibarı için İskenderun’a çıkarma yapmaktan yana olduğunu da bildirdi.⁵⁹

Kitchener, 16 Kasım’da Mondros’tan ayrılarak Selanik’e gitti. Yunan Kralı ile görüşti. Orada Boğaz’ı geçme planında ısrar eden Komodor Keyes ile görüşüp, “İşte o yeri, Çanakkale Cephesi’ni gördüm, orasını hiçbir zaman geçemeyeceksiniz” diyerek hazırladığı planın uygulanmayacağını ve artık Gelibolu Yarımadası’nı boşaltılacağını belirtti.⁶⁰

Kitchener, 21 Kasım’da Mondros’a döndü, yaptığı son müzakereler sonucunda kararını verdi. 22 Kasım’da bir daha Londra’ya telgraf çekerek Almanya’nın Türklere top, silah ve mühimmat desteğini artırdığından İngiliz mevzilerinde tutunmanın zor olacağını, bu yüzden Arıburnu ve Anafartalar’ın boşaltılmasını, Seddülbahir’in ise elde tutulmasını bildirdi. Başbakan Asquith, ertesi gün verdiği yanıtta teklifi kabul etti, fakat Savaş Komitesi’nin her üç bölgenin de boşaltılmasından yana olduklarından son kararın kabinde alınacağını bildirdi.⁶¹

Fransız Savaş Konseyi’nin de gündeminde Çanakkale Cephesi’ndeki belirsizlik vardı.⁶² Çanakkale Cephesi’nde gelinecek durum çıkmaza girmişti. Başarıya ulaşmanın yolu neredeyse tükenmiş gibiydi. Fransız Hükümeti ise tahliyeyle şiddetle karşı çıkmaktaydı. Bunun üzerine Kitchener, Birdwood’a bir telgraf daha çekerek, Çanakkale’nin henüz takviye edilmesi ihtimalinin olduğunu, mevzilerin korunması için destek kuvvet gönderilmesine çalışacağını bildirdi. Tüm yaşananlar ve yazışmalar esasında Çanakkale’de bir harekâta devam ya da birliklerin tahliyesi hususunda henüz nihai bir kararın verilmediğini göstermekteydi.⁶³

Tahliye Kararı

Lord Kitchener, Çanakkale’den ayrılmadan Amiral de Robeck de hastalandı, cepheden ayrıldı ve yerine Amiral Rosslyn Erskine Wemyss getirildi.⁶⁴ Kitchener on beş gün kaldığı Çanakkale’den 24 Kasım sabahı erkenden gemiyle İngiltere’ye hareket etti.⁶⁵ Kitchener

⁵⁷ AWM: RCDIG0000079.

⁵⁸ Nigel Steel ve Peter Hart, a.g.e., s. 270; Robert Rhodes James, a.g.e., s. 482.

⁵⁹ Robin Prior, a.g.e., s. 305.

⁶⁰ Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., c. III, Kısım II, s. 384.

⁶¹ Nigel Steel ve Peter Hart, a.g.e., ss. 270-271; C. F. Aspinall Oglander, a.g.e., s. 468.

⁶² George H. Cassar, a.g.e., s. 315.

⁶³ Alan Moorehead, a.g.e., s. 430.

⁶⁴ Bill Piersig, *Gallipoli Revisited - An Operational Assessment of the 1915 Dardanelles Campaign*, Naval War College Newport 1994, s. 23.

⁶⁵ Nigel Steel ve Peter Hart, a.g.e., s. 270.

ayrılırken, “Bu 25.000 kayıp tahmininin tek kelimesine bile inanmıyorum! Tek bir kişi bile kaybetmeden, Türklerin ruhu bile duymadan fırlayıp kaçacaksınız!”⁶⁶ sözlerini söyledi.

Kitchener Çanakkale’den dönerken 29 Kasım’da Paris’e uğrayarak burada Fransız Cumhurbaşkanı Poincare, Başbakan Briand ve Savunma Bakanı Gallieni ile görüşüp Gelibolu Yarımadası’nın neden boşaltılması gerektiğini ayrıntılarıyla anlattı.⁶⁷

Tahliye planının uygulanabilmesi için havaların müsait olması gerekliydi. 26 Kasım’da yaşanacak şiddetli yağmur, fırtına ve sonrasında başlayan kar yağışı tahliye kararının ne kadar isabetli olduğunu göstermekteydi. Monro, 1 Aralık’ta, Londra’ya telgraf çekerek, son fırtınadan epey etkilenildiğini ve artık kaybedilecek zamanın olmadığını belirtti. General Birdwood da Monro’ya çektiği telgrafla, eğer tahliye yapılacaksa her güzel havalı günden istifade edilmesi gerektiğini vurguluyordu.⁶⁸

General Monro’nun 5 hafta önce verdiği rapordan beri Çanakkale’nin tahliyesi kamuoyu tarafından da uzun uzadıya tartışılmaktaydı. Çanakkale Komitesinin de 29 Kasım’da yapılan toplantısında da tahliye konusu tartışıldı.⁶⁹ Yoğun itirazla olsa da tahliye tartışması devam ederken, anlamsız bekleyiş İngilizlerin genel vaziyetini iyice tehlikeye düşürecektir. Kabine üyesi Carson’un, “Çanakkale Boğazı Harekâtı boynumuza bir değirmen taşı gibi asıldı” söylemi esasında Londra’da yaşanan kararsızlığın da özetiydi.⁷⁰ Lord Kitchener, 30 Kasım tarihli Monro’ya gönderdiği yazıda tahliyenin henüz kabinede tartışıldığı, bu konuda karar gelene kadar da tahliye direktiflerinin askıya alınmasını istemişti.⁷¹

Tahliyedeki kararsızlık sürerken İngiliz Genelkurmay Karargâhı, Çanakkale Ordusu Komutanı Birdwood ile yazışmalarda Arıburnu, Anafartalar ve Seddülbahir’in aynı anda tahliye edilip edilmeyeceğini sordu. Bu soruya Birdwood karşı çıkarak, donanmanın yetersiz kalacağını, öncelikle Arıburnu ve Anafartalar’ın tahliye edilmesi, o bittikten sonra Seddülbahir’in düşünülebileceğini belirtti. Ayrıca Yüzbaşı Mitchell, Yüzbaşı Lambert ve Donanma nakliyat subayları farklı sahillerde yaptıkları inceleme sonucunda üç sahilde tahliyenin yapılmasının ciddi risk olduğunu, havalar iyi gittiğinde çok az bir kayıpla tahliye edilebileceğini vurguladılar.⁷²

Diğer taraftan komutanların yazışmalarında da Seddülbahir’in tahliyesi hususu göz ardı edilmeyecekti. Çanakkale Ordusu Komutanı Birdwood’un Genel Karargâh’a gönderdiği yazıda Arıburnu ve Anafartalar’ın tahliyesi sonrası Seddülbahir’in de tahliyesini ısrarla tavsiye edecektir.⁷³ Fakat Seddülbahir, İngilizlerin Türklere yönelik denizaltı operasyonlarını kolaylaştırmak için savunulmaya devam edilecekti.⁷⁴

⁶⁶ Alan Moorehead, a.g.e., s. 444.

⁶⁷ George H. Cassar, a.g.e., s. 330.

⁶⁸ Robert Rhodes James, a.g.e., s. 489.

⁶⁹ TNA: CAB 42/5/24.

⁷⁰ Robert Rhodes James, a.g.e., ss. 490-491.

⁷¹ TNA: CAB 158/580.

⁷² AWM: RCDIG0000108.

⁷³ TNA: CAB 158/580.

⁷⁴ Martha S. H. VanDriel, *Cognitive Bias and British Decision-makers in the Gallipoli Campaign*, (Master Tezi) University of North Carolina, Chapel Hill 2000, s. 1.

Tahliye Planı ve Hazırlıkları

Tüm bu gelişmelerden sürerken kesin tahliye emrinin gelmesi ihtimali yaklaştığından General Monro, Birdwood'dan detaylı bir tahliye planı hazırlamasını istedi.⁷⁵ Donanma Komutanı Amiral Wemyss, Birdwood'a 28 Kasım'da tüm kolordu komutanlarıyla İmroz'da bir toplantı yapılmasını teklif etmişti. Birdwood, bu teklif üzerine tüm komutanlara toplantıya gelirken, Mondros merkezli yaptıkları planlarını da beraberlerinde getirmelerini istedi. Toplantı, 30 Kasım'da yapıldı ve alınan kararlar önemliydi. Bu toplantıda Arıburnu ve Anafartalar'ın tahliyesinin devamı, Seddülbahir'in tahliyesinin ise bu iki yerin tahliyesinden ayrılması kararlaştırıldı. Seddülbahir'in tahliyesi ile ilgili bir tarih de belirtilmedi. Bununla birlikte toplantıda alınan kararlarda Seddülbahir'in de tahliyesi konuşulacaktı.⁷⁶

Tüm bu toplantılar ve yazışmalar devam ederken tahliye hazırlıkları da başlamıştı. Arıburnu ve Anafartalar'dan birliklerin ve malzemelerin nakli için birçok nakliye gemisi tahsis edildi.⁷⁷

Birdwood, toplantıda alınan kararların bir özetini 1 Aralık'ta Monro'ya gönderdi. Monro'ya çekilen telgrafta tahliyeye hazır olduklarını "*Gerekli deniz nakliye araçlarının toplanması ve emirlerinizle birlikte Suvla ve Anzak'taki safhalara başlamaya hazırım*" sözleri ile ifade etti. Yarımada'daki tüm Müttefik birliklerinin adı *Çanakkale Ordusu* (Dardanelles Army) olarak değiştirildi ve tahliyenin tüm sorumluluğu bu ordu üzerinde olacaktı.⁷⁸

Esasında bu karar Londra'nın da alacağı kararı etkileyecekti. 2 Aralık'ta Monro'ya ulaşan telgrafta kabinede Gelibolu'nun durumunun gün boyu ele alındığını, kabinenin kısmi bile olsa tahliye karşısında güçlü isteğinin olduğunu, genel fikrin ise Seddülbahir'in tahliye edilmemesi şeklinde olduğu bildiriliyordu.⁷⁹

2 Aralık'ta toplanan komitenin toplantısına Amiral de Robeck çağrıldı. Başbakan Asquith, toplantıda Amiral de Robeck'in Gelibolu Yarımadası'ndaki durumla ilgili görüşlerini ve gelecekte ne yapılması gerektiğini sordu. Amiral de Robeck, tüm Yarımada'nın tahliyesinin deniz bakış açısıyla büyük bir felaket olacağını söyledi. Almanların, Çanakkale Boğazı'nı kullanmalarını engelleyeceğinden Seddülbahir'de kalınmasını, Arıburnu ve Anafartalar'dan çekilebileceğini ifade etti. Andrew Bonar Law, Suvla ve Anzak'ı boşaltmanın ne kadar süreceğini sordu. Amiral de Robeck, tamamen hava koşullarına bağlı olduğunu, rüzgârın kuzeyden gelmesi ve çok kuvvetli olmaması durumunda operasyonun başarılı olacağını belirtti. Toplantıda Yarımada'nın tekrar Boğaz'dan zorlanması fikrine ise Robeck kesin bir şekilde karşı çıktı.⁸⁰ Onun bu karşı çıkışı her ne kadar tahliye kararı alınmış olsa da harekâtın devamına yönelik tüm umutları da ortadan kaldırdı. Diğer taraftan Amiral Wemyss,

⁷⁵ Charles Monro, a.g.e., s. 12.

⁷⁶ TNA: CAB 158/580.

⁷⁷ Charles Edwin Woodrow (C.E.W.) Bean, *The Story of ANZAC from 4 May, 1915, To The Evacuation Of The Gallipoli Peninsula*, 11th Edition, 1941 Volume II - Angus and Robertson Ltd. Sdney, 1941, s. 860.

⁷⁸ Charles Bean, 1941, a.g.e., s. 861.

⁷⁹ TNA: CAB 158/580.

⁸⁰ TNA: CAB 42/6/2.

İngiltere'ye itiraz telgrafları çekerek Boğaz planında ısrar edip⁸¹ Monro'nun planının aksine bir planı hükümete kabul ettirmeye çalışsa da tahliye kesinleşmiştir.⁸²

Tahliye Başlıyor

Tüm bu süreçteki yazışmalar ve 30 Kasım'da yapılan toplantılar sonrası tahliye planı netleşti: Plan üç aşamalı olacaktı: *ilk, orta (preliminary, intermediate) ve son aşama (final)* olarak düzenlenmiştir.⁸³ İlk aşamada, kışın gerekli olmayan tüm asker, hayvan ve araba ve diğer malzemeler tahliye edilecekti. Kabinenin kesin karar vermesi durumunda planın ikinci (orta) aşamasına geçilecekti. Bu safha on gün sürecek, siperlerde yeteri derecede asker ve savaş malzemesi bıraktıktan sonra top, cephaneye ve askeri kuvvet peyderpey azaltılacaktı. Bu aşamada 20.000 asker ve 60 top gidecekti. Üçüncü (son) aşama ise iki gece sürecek 12.000 asker ve 12 top olmak üzere kalan tüm kuvvetler ve malzemeler hızlı ve güvenli bir şekilde Yarımada'dan tahliye edilecektir.⁸⁴

Planın son aşamasında tahliye edilecek asker miktarı ise Seddülbahir için 18.556, Arıburnu bölgesinden 26.195 ve Anafartalar bölgesinden 25.755 askerdir.⁸⁵

Komitenin 6 Aralık günü yapılan toplantısında tahliye konuşulsa da net bir karar çıkmadı. Lord Kitchener, Fransız birliklerinin geri çekilmesi gerektiğini söyledi. Başbakan Asquith, Gelibolu meselesinde Bakanlar Kurulunu işaret etti. Sir Edward Grey, yapılacak tek şey olduğunu açıkça belirtti. Balfour ise Seddülbahir'in elde tutulmasını, Anafarta ve Arıburnu'nun terk edilmesi gerektiğini belirtti.⁸⁶

Savaş Konseyi⁸⁷ karar aldıktan 15 gün sonra 7 Aralık'ta toplanan, yirmi iki üyeden oluşan kabine toplantısında itirazlar olsa da beklenen karar çıktı; "*Arıburnu ve Anafartalar'ın tahliye edilmesine, Seddülbahir'de ne pahasına olursa olsun kalınmasına karar verildi.*"⁸⁸

Karar telgrafla aynı gün Mondros'ta bulunan Monro'ya bildirilmek istense de, Monro Selanik'e gittiği için telgraf ona ulaşmadı. Telgrafta, General Monro'nun yerinde olmaması durumunda General Birdwood'a acil olarak iletilmesi isteniyordu. Öyle oldu, telgraf Monro yerine 8 Aralık sabahı saat 09.30'da Birdwood'a ulaştı. Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesini Kitchener, 170770 parolalı şu telgrafla haber verildi:

"Kabine Suvla (Anafartalar) ve Anzak'taki (Arıburnu) pozisyonlardan çekilme kararı aldı. Ancak şimdilik Helles (Seddülbahir) elde tutulacak. Gecikmeden buna hazırlanmalısınız. Bu kararın çok önemli görüşmeler ve en büyük muhalefet sonrasında alındığını söylememe gerek yok, fakat hükümet biliyor ki, genel askeri durum bunu zorunlu hale getiriyor."⁸⁹

⁸¹ Alan Moorehead, a.g.e., s. 442.

⁸² Charles Bean, 1941, a.g.e., s. 862.

⁸³ CAB 158/580.

⁸⁴ TNA: WO 95/4265.

⁸⁵ CAB 158/580.

⁸⁶ TNA: CAB 42/6/4.

⁸⁷ Savaş Konseyi (War Comitte) üyeleri: "*Başbakan Asquit, Reginald Mc Kenna, Sir Edward Grey, Hugh James O'Beirne, Arthur James Balfour, Amiral Sir Henry Bradwardine Jackson, David Lloyd George, Andrew Bonar Law, Lord Kitchener, General Sir A. J. Murray, Sekreter Yarbay Maurice Pascal Alers Hankey, Sekreter Yardımcısı Yarbay Ernest Dunlop Swinton.*" CAB 22/3.

⁸⁸ TNA: CAB 37/139/17.

⁸⁹ TNA: CAB 158/580; AWM: RCDIG0000107.

Sonuç

20 Aralık 1915 Arırburnu ve Anafartalar'ın tahliyesi sonrası Morto, Seddülbahir'in de tahliye edilmesini önerdi. Bu fikre Savaş Komitesi hem olumlu hem olumsuz yaklaştı. Amiral Wemyss, Alçıtepe alınmazsa ivedi bir tahliyenin başlatılması gerektiğini belirtiyordu. Monro'nun hava durumu ile ilgili raporuna göre 10 Ocak'tan Mart ayına kadar olumsuz hava şartlarının tahmin edildiğini vurguluyordu. Tüm bu değerlendirmelere göre Savaş Komitesi Kabineye Helles burnunun ivedi tahliyesini önerdi. Kabine Seddülbahir'den de 28 Aralık'ta tahliye edilmesine karar verdiler.

8 Aralık'ta başlayan Arırburnu ve Anafartalar'ın tahliyesinde 83.048 asker, 186 top, 1.697 atlı araba, 21 motorlu araç, 4.695 hayvan ve pek çok mühimmat tahliye edildi. Seddülbahir'den 35.286 asker, 127 top, 328 araba, 3.689 at ve katır, 1.600 ton malzeme ve mühimmat tahliye edildi. Böylelikle Gelibolu Yarımadası'nda yaşanan muharebeler sona erdi.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

The National Archives (TNA) [İngiltere Ulusal Arşivi]

CAB 22/2

CAB 22/3.

CAB 42/3/20

CAB 42/3/23

CAB 42/4/6.

CAB 42/4/3.

CAB 42/3/33

CAB 42/4/9.

CAB 19/33

CAB 42/5/5.

CAB 42/5/2

CAB 158/580.

CAB 42/6/2.

CAB 42/5/24.

CAB 42/6/4.

CAB 37/139/17.

CAB 19/33.

WO 95/4265.

Australian War Memorial Archives (AWM) [Avustralya Savaş Müzesi] Arşivi]

RCDIG0000086.

RCDIG0000606

RCDIG0000107

RCDIG0000079

RCDIG0000108

Politisches Archiv des Auswärtigen Amts, Berlin (PA AA) [Almanya Dışişleri Bakanlığı Siyasi Arşivi, Berlin]

PA AA: R 13336.

Kitaplar

Atabay, Mithat (2012). *Muhteşem Bir Başarısızlığın Hikâyesi*. İstanbul: E Yayınları.

Atabey, Figen (2015). "İngiliz Savaş Konseyi'nin Çanakkale Stratejisi". *Çanakkale Muharebelerinin İdaresi Komutanlar ve Stratejiler*, (Ed. Lokman Erdemir, Kürşat Solak), Çanakkale: Çanakkale Valiliği Yayınları, s. 35-68.

Bayur, Yusuf Hikmet (1991). *Türk İnkılâbı Tarihi*. C. III, Kısım II. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Bean, Charles Edwin Woodrow (C.E.W.) (1941). *The Story of ANZAC from 4 May, 1915, To The Evacuation Of The Gallipoli Peninsula* 11th Edition, Volume II Sdney: Angus and Robertson Ltd.

Cassar, George H. (1974). *Çanakkale ve Fransızlar*. (Çev. Nejat Dalay), İstanbul: Milliyet Yayınları.

Dardanelles Commission, First Report (1917). London: The Stationery Office.

Erickson, Edward J. (2019). *Çanakkale Savaşı: Ateş Altında Komuta*. (Çev. İsmail Hakkı Yılmaz), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

Hamilton, Ian (2005). *Gelibolu Hatıraları 1915*. İstanbul: Örgün Yayınları.

James, Robert Rhodes (1965). *Gelibolu Harekâtı*. (Çev. Haluk V. Saltıkgil), İstanbul: Belge Yayınları.

Lawless, Keith A. (1993). *The Evacuation Phase Of The Gallipoli Campaign Of 1915*, U.S. Army Command and General Staff College, (Yüksek Lisans Tezi) Leavenworth.

Monro, Charles (1332). *Gelibolu Şibh-i Ceziresi Üzerinde Bulunmakta Olan İngiliz Heyet-i Seferiyesinin Tahliye Harekâtından Bahsölub İngiltere Harbiye Nezareti Tarafından Matbuat Vasıtasıyla Neşredilen General Charles Monro'nun Raporu Tercümesidir*. (Çev. Rahmi), İstanbul: Matbaa-i Amire.

Moorehead, Alan (1972). *Çanakkale Geçilmez*. (Çev. Günay Salman), İstanbul: Milliyet Yayınları.

Münim Mustafa (2018). *Kanal Seferinden Çanakkale'ye*. (Yay. Haz. Ahmet Yurttakal) İstanbul: Yeditepe Yayınları.

Nevinson, Henry Wood (1919). *The Dardanelles Campaign*, New York: Henry Holt And Company.

Nevinson, Henry Wood (2019). *1915 Çanakkale Seferi*, (Çev. Sebahattin Şenol) İstanbul: İz Yayıncılık.

Oglander, Cecil Faber Aspinall (2005). *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale, Gelibolu Askerî Harekâtı*. (Haz. Metin Martı), c. 2, İstanbul: Arma Yayınları.

Piersig, Bill (1994). *Gallipoli Revisited - An Operational Assessment of the 1915 Dardanelles Campaign*, Newport: Naval War College.

Prior, Robin (2012). *Gelibolu Mitin Sonu*. (Çev. Füsün Tayanç), İstanbul: Akılçelen Kitaplar.

Sürmeli, Serpil (2006). "İngiliz Savaş Muhabiri Ellis Ashmead Bartlett'in Gözüyle Çanakkale Seferi Başarısızlığı ve Gelibolu'da Sıradışı Mücadelesi". *Atatürk Dergisi* Cilt: 5, Sayı: 1, 81-100.

Steel, Nigel; Hart Peter (1996). *Gelibolu 2016'nın Destanı*. (Çev. Mehmet Harmancı), İstanbul: Sabah Kitapları.

Travers, Tim (2008). *Gelibolu 1915*, (Çev. Fırat Asya), İstanbul: Elips Kitap.

VanDriel, Martha S. H. (2000). *Cognitive Bias and British Decision-makers in the Gallipoli Campaign*, (Master Tezi) Chapel Hill: University of North Carolina.

Sezai Karakoç'un Siyasal Düşüncesinde "Çıkış Yolu" Arayışları

Prof. Dr. İdiris Demirel*

Özet

Sezai Karakoç (1933-2021), ülkemizin yetiştirdiği en önemli sanat ve düşünce simalarındandır. Yakın zamanda kaybettiğimiz merhum üstat şair ve düşünür Karakoç, okuyucuları için geride çok sayıda eser bırakmıştır. Bu eserler arasında "Çıkış Yolu" kitap serisi de bulunmaktadır. Seri üç kitaptan oluşmaktadır: *Çıkış Yolu I Ülkemizin Geleceği*, *Çıkış Yolu II Medeniyetimizin Dirilişi*, *Çıkış Yolu III Kutlu Millet Gerçeği*. Karakoç bu kitaplarında şu türden konuları işlemektedir: İslâm medeniyeti, İslâm milleti, İslâm devleti, Türkiye'nin İslâm dünyası içindeki lider konumu, Batı medeniyeti ile hesaplaşma, Türkiye'yi ve diğer Müslüman memleketleri zora sokan faktörlere karşı 'Çıkış Yolu' arayışları, 'Çıkış Yolu'nda müstakbel Diriliş için atılması gereken ilmî, fikrî, ahlâkî, siyasî... İslâmî adımlar. Topluca değerlendirildiğinde eserlerin, Türkiye dâhil, İslâm dünyası için, iki-üç asırdır devam eden olumsuz gidişattan 'Çıkış Yolu'nu gösterdiği söylenmelidir.

Bu inceleme, Sezai Karakoç'un 'Çıkış Yolu' adlı kitaplarına odaklanmaktadır. Amaç, ilgili eserleri tematik şekilde tahlil ederek onun 'Çıkış Yolu' perspektifini ortaya çıkartabilmektir. İnceleme, söz konusu eserlere yoğunlaşan ilk siyasal düşünce çalışmasıdır. Bu bakımdan, hem yaklaşım hem muhteva yönünden önem taşıyacağı düşünülmektedir. Yöntem olarak nicel değil nitel bir teknikle belgesel araştırma yöntemine dayanılmaktadır. Ortaya, düşünürün, 'Çıkış Yolu' arayışlarını daha anlaşılır kılacak bulguların çıkması beklenmektedir.

Anahtar Kavramlar: Sezai Karakoç, Diriliş, Siyaset/Siyasal, Çıkış Yolu, İslam Medeniyeti,

The Search for a "Way Out" in Sezai Karakoc's Political Thought

Abstract

Sezai Karakoc (1933 - 2021) is one of the most important art and thought figures that our country has grown. The late master poet and thinker Karakoc whom we have recently lost, has left behind a large number of works for his readers. Among these works is also the book series "Way Out." The series consists of three books: *Way Out I Future of Our Country*, *Way Out II The Resurrection of Our Country*, *Way Out III Blessed Nation Truth*. Karakoc, in these books, deals with the following types of topics: Islamic civilization, Islamic nation, Islamic state, Turkey's leading position in the Islamic world, reckoning with Western civilization, The search for a 'Way Out' against the factors that make Turkey and other Muslim countries difficult. Scientific, intellectual, moral, political... Islamic steps to be taken for the future resurrection in 'the 'Way Out.' Taken collectively, it should be said that the books show 'the Way Out' from the negative trend that has been going on for two or three centuries for the Islamic world, including Turkey.

This review focuses on Sezai Karakoc's books 'The Way Out.' The aim is to be able to reveal his 'Way Out' perspective by analyzing the related works thematically. The review is the first work of political thought to focus on these works. In this regard, it is thought that it

* Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, idemirel@agri.edu.tr

will be important both in terms of approach and content. It is based on the documentary research method with a qualitative rather than quantitative technique as a method. It is expected that there will be findings that will make the thinker's search for a 'Way Out' more understandable.

Keywords: Sezai Karakoç, Resurrection, Politics/Political, The Way Out, İslamic Civilization.

Giriş: Çıkış Yolu'nun Gerekçesi Ve Tarihi – Sosyolojik Medeniyet Analizi

Merhum üstat mütefekkir Sezai Karakoç (1933 - 2021), daha çok 1990'lı yılların başlarına isabet eden bir vetirede meydan konuşmaları yapıp konferanslar vermiştir. Karakoç, bu konuşma ve konferansları, bilahare 'Çıkış Yolu' üst başlığı altında üç ciltlik bir kitap serisine tahvil etmiştir. Bu seride, 1950'li yıllardan beridir üzerinde zaten durmakta olup gerek İslâmî hassasiyetleri gerekse bu İslâmî hassasiyetleri kapsamındaki Türkiye hassasiyetleri açısından, hayati bir konu nazarıyla baktığı meseleleri işlemiştir. Bu meseleler yahut zor durumlardan Çıkış Yolu'nu gösterdiği için de ilgili kitaplarına üst başlık olarak adı üstünde Çıkış Yolu ismini seçmiştir.

Çıkış Yolu'ndan bahsedilen bu fasılda onun en önemli anahtar kavramları arasında 'Diriliş' kavramının da bulunduğu belirtilmelidir. Sezai Karakoç deyince akla Diriliş, Diriliş deyince akla Sezai Karakoç gelmektedir. Merhum üstadın 1960 yılından itibaren neşretmeye başladığı derginin adı Diriliş'tir. Türk kültür, düşünce ve edebiyat dünyasına kazandırdığı yayınevini adı Diriliş'tir. Kurduğu partinin adı Diriliş'tir. Edebiyat-şiir ve düşünce yaklaşımı da Türk – İslâm sanat ve düşüncesi içinde Diriliş sanat ve düşünce yaklaşımıdır. Bunların nihayetinde kendisinin temel yönelimi, beklentisi ve açılmasına uğraştığı Çıkış Yolu da: En ön safında, başka herhangi bir ülkenin değil! Hususen Türkiye'nin bulunacağı bir liderlikle; medeniyeti de, milleti de, devleti de kapsayacak bir İslâmî Diriliş'tir. (Demirel, 2021b: 698) Karakoç, işbu İslâmî Dirilişe ve Türkiye'ye dair kendi duruşunu ve yükümlülük anlayışını yine kendisi dile şöyle getirir:

"Ben de bu memleketin bir çocuğu olarak kendimi onunla özdeşleştirmişsem, kendimi ondan ayrı saymıyorsam, onun ekmeğini yemiş ve onun sayesinde eğer bir isim kazanmışsam; onun sayesinde şu anda durduğum yerde duran bir kişi olarak söylüyorum elbet, bir görevle yükümlüyüm. Bu görevimi kırk yıldan [1950'lerden] beri elimden geldiğince yerine getirmeye çalışıyorum." (Karakoç, 2003: 64)

Karakoç'un; külliyen yerli ve millî, yani kendi zihniyetinde İslâmî bir şuurla örülü şekilde başlıca devlete, medeniyete, millete, Türkiye'ye dair düşüncelerini içeren ve haliyle bu temel temalarla alakalı başka alt yahut yan temalara da açılan Çıkış Yolu serisi uzun adlarıyla ve sırasıyla şu isimleri taşımaktadır:

1. *Çıkış Yolu I Ülkemizin Geleceği*
2. *Çıkış Yolu II Medeniyetimizin Dirilişi*
3. *Çıkış Yolu III Kutlu Millet Gerçeği*

"Sezai Karakoç'un Siyasal Düşüncesinde "Çıkış Yolu" Arayışları" başlıklı bu çalışmada amaç, mezkûr kitapları ayrı ayrı ve tarih sırasıyla tahlil ve tenkit etmek değildir. Amaç, yukarıda da söylendiği vechile onun bu kitaplar vesilesiyle dile getirdiği tarihî – sosyolojik medeniyet yaklaşımı temel; yapısal meseleleri ve bu meselelere ilişkin olarak gösterdiği Çıkış

Yolu'nu çözümlenektir. Bu çözümlenekte, Karakoç'un yeri geldiğinde diğerk kitaplarına da atıfta bulunulacak olmakla birlikte esas aks olarak Çıkış Yolu serisine bağı kalınacaktır.

Çıkış Yolu serisinin gelip kendisinde düğümlendiğı bünyevî meseleler yazarın indinde tarihî–sosyolojik meselelerdir. Bu durum şu demektir: İslâm dünyasının ve hasseten Türkiye'nin esaslı meseleleri ele mutlaka ki:

- 1) Medeniyet kapsayıcılığıyla alınmalıdır.
- 2) Tarihî artalanı ve derinliğiyle alınmalıdır.

Özcesi, konulara tarihî–sosyolojik açıdan bakmak gerekir. Tarihî–sosyolojik bakış ise bünyevî karakterli zorlukları hem medeniyet perspektifinden görmek hem de onlara dair Çıkış Yolu'nu yine medeniyet perspektifinden göstermek demektir. Hülasa: Karakoç; bir sanatçı ve mütefekkir kimliğiyle sanattan felsefeye, iktisattan poetikaya, bilimden siyasete... Ele aldığı meseleleri tarihî–sosyolojik derinliği ve genişliğiyle mütalaa eden bir isimdir. O, elden bırakmadığı bu metot için şöyle der:

“[Kullandığımız metoda] tarihî-sosyolojik metot diyebiliriz. Yani tarih perspektifinden bakacağız, daha geniş olarak sosyoloji perspektifinden bakacağız... Ben, memleketin durumunu, İslâm âleminin durumunu, tarihî-sosyolojik perspektiften, yani medeniyet açısından, medeniyet perspektifinden görüyorum. Bu açıdan bakmamız lazım. Bu açıdan bakmazsak eksik kalır.” (Karakoç, 2002a: 21, 32-34)

Medeniyet denildikte, 'medeniyetleri, insanlık tarihinde ilk kuranlar, onlara ilk yol ve yön verip, medeniyetler çıkırından çıktığı zaman onları ana çizgisine tekraren oturtanlar daha ziyade peygamberler olmuştur.' (Karakoç, 2002b: 13) Devletle bütünleşik tarzda kıymetlendirilen medeniyet realitesi, Karakoç'un indinde çokluk İslâm medeniyeti olmaktadır. Lakin yerine ve mevzuya göre Batı medeniyeti yahut diğerk medeniyetlere de elbette ki değinilmektedir. Devlet ve medeniyet vakıaları gibi anahtar addedilen bir başka vakıa ve kavram da millet kavramıdır. Millet; umumen farklı ırklardan müteşekkil olan İslâm milletidir, hususen İslâm milleti içindeki Türk milletidir. Dolayısıyla millet vakıasının da aynı şekilde meseleye kati surette dâhil edilmesi gerekir. Tarih, millet ve devlet şuurları, yekdiğeriyle 'besleşen' bütünleşik şuurlardır. Diğerk yandan bütün bu mülahazalar zemininde İslâm medeniyetinin Türk–İslâm varyasyonu ve onun içinde de Osmanlı devlet ve medeniyet tecrübeleri bilhassa önemlidir. Niçin böyle, çünkü yazarın bakış açısında Osmanlı Devleti asırlarca sürmüş, Türklük ile İslâm'ı içiçe temsil etmiş, dünyaya Türk–İslâm bütünlüğünün üstünlüğünü, siyasî teşkilat maharetini, hayat tarzı kalitesini ve seçkinliğini, toplumsal yapı sağlamlığını ve askerî gücünü gösterip mazlum milletlerin umudu olmuştur. (Demirel, 2021b: 699) Bu realitelerden ötürü, işbu incelemede Karakoç'un mezkûr eserlerindeki medeniyet, devlet ve millet gerçeklikleri ve bu gerçeklikler üzerinde(n) yaşanan açmazlara dair Çıkış Yolu önerileri; birbirlerinden tecrit edilmiş şekillerde değendirilmemektedir. Konuyla alakalı başka önemli insanî-toplumsal boyutlar ve temalar eşliğinde bir arada mütalaa edilmektedir.

İslam Medeniyeti, Osmanlı Devleti ve Türklüğün/Türkiye'nin Liderliği

Düşünüre göre: 'Meselelere eğer, yukarıdaki kısımlarda da ifade edildiği üzere tarihî–sosyolojik perspektiften bakmıyor yani medeniyet açısından yaklaşmıyor isek, gidilecek bir

yol bulamayız. Tarihi – sosyolojik metotla baktığımızdaysa kendimiz açısından hemen fark edeceğimiz iki realite söz konusudur:

1) İslâm medeniyetinin öncüsü ve büyük akıncı gücü Türkiye olarak biziz. Bu öncülükle Osmanlı Devleti geçmişte milletimizin ortaya koyduğu bir büyük devlet örneğidir. Bugün mirasçısı olduğumuz bu büyük devlet, dünyada eşi benzeri görülmemiş bir barış medeniyeti gerçekleştirmiş bir milletin ve medeniyetin devletidir.

2) Önce Tanzimat ve Meşrutiyet’le, sonra onların akabindeki vetireyle İslâm medeniyetinden tamamen ayrılıp sözde Batı medeniyeti tarafından kabul buyurulma çabası içine girmiş haldeyiz. Bu kabul görme arzusu eşliğinde ve tam da geç-Osmanlı, erken-Cumhuriyet dönemecinde, Namık Kemal’den Ziya Gökalp’e, Yahya Kemal’den, Peyami Safa’ya... Farklı farklı düşünürler, ortaya değişik siyasi görüşler koymuşlardır. Bu siyasi görüşler Meşrutiyet’ten itibaren Batıcılık, Türkçülük-Milliyetçilik, İslâmcılık gibi adlarla anılmıştır. Öte yandan belirtilen fark ve değişiklikler, bizim toplum olarak, gerek şuurluktan, gerekse şuurlu şekilde, sürekli bir arayış içinde olduğumuzun açık göstergesidir.’ (Karakoç, 2002a: 22-29, 47; Karakoç, 2003: 21, 86-87) Ki bu arayışlara, kendi aralarındaki ve içlerindeki siyasi-ideolojik ihtilaflarla birlikte, tarihen tüm dünya ölçeğinde tesis ettiğimiz o büyüklük konumundan düşüşe karşı ve girilen yanlış yollara karşı *alternatif ‘Çıkış Yolu’ bulma arayışları* olarak bakılması pek mümkündür.

Karakoç’un perspektifinde: ‘Osmanlı Devleti, dünyanın bir zamanlar en organize devletiydi. Organizasyon gibi disiplin de mükemmeldi. Kaybettiğimiz bu organizasyon ve disiplin özelliklerini mutlaka yeniden kazanmamız elzemdir. Öte taraftan, eğer Osmanlıların hatta onlardan önce de ‘Türk ruhunda İslâm’ın en samimi bir gerçekleşmesi olan’ Selçukluların kendilerini mesul hissettikleri ödev ve görevleri neydi diye sorulacak olunursa, onlar, elbetteki İslâm medeniyetini dünyaya hâkim kılmak ve İslâmı dünyanın sulh - sükûn sancağı yapmak istiyorlardı. Biz iki asırdır aslî - varoluşsal ödev ve görevimizi kaybedip unutma yoluna girdik. Böyle bir yanlış yola düştüğümüz ve el’an aynı yanlış unutma yolunda olduğumuz için de düzeliş eski gücümüzü bulma imkânına hiçbir şekilde kavuşamıyoruz. Tarihten silinip yokolup gitmeyi düşünmüyorsak! Kendi mesuliyetimizi tekrar hatırlamalıyız. Tarihi görevimizi yeniden üstlenmeliyiz. Böylece eski gücümüze mutlaka kavuşmalıyız. Bu yolda peşinde koştuğumuz dâvanın ırklar-üstü bir medeniyet dâvası olduğunu hatırdan çıkarmamalıyız. Bugün bilhassa Ortadoğu’da ne kadar mesele varsa, hepsi Osmanlı’nın yıkılmasından sonra zuhur etmiştir. Bu meseleler içinde biz de yanlış bir arayış içinde çırpınıp duruyor, ‘Avrupa savaşlarda bizi yendiğine göre ona benzemeliyiz’ diyoruz. Oysaki taklit hiçbir yere götürmez. Taklitle, sadece gülünç duruma düştüğümüzle kalakalırız.’ (Karakoç, 1989: 7; Karakoç, 1996b: 37; Karakoç, 2003: 22-28, 44, 99-101) Bu durumda kalmayacaksa eğer kilitleneceğimiz hedefin bir kez daha İslâm medeniyeti ve onun milleti-devleti olması icap etmektedir. Bu icap, Türkiye’nin hem Çıkış Yolu’nu hem de İslâm dünyası ve diğer mazlum topluluklar için yerine getirilmesi beklenen derin tarihi sorumluluk borcumuzu göstermektedir. Yazarın kendi sözleriyle: “Allah’ın lütfuyla tarih şartları, Avrupa’ya, öbür Ortadoğu ülkelerine, Afrika ülkelerine ve İslâm ülkelerine, Türkiye’nin başka bir ülke tarafından doldurulması imkânsız tarihi misyonunu hatırlatmaktadır.” (Karakoç, 2017: 611)

Türkiye'nin başka bir ülke tarafından doldurulması imkânsız olan tarihi misyonu onun liderliğidir. Türkiye'nin, tarihî – sosyolojik temelli farkı, itibarı ve liderliği, Türk milleti ve Türkiye için aynı zamanda az önce zikredildiğince bir ödev, bir mesuliyet demektir. Bu şuurla şu da fehm edilmelidir ki: 'Biz Avrupalı değiliz. Bir İslâm Milleti vardır. Biz de bu milletin bir parçasıyız. İçinde yer aldığımız İslâm muvacehesinde ülkemizin coğrafya ve iklim durumu bize daha fiziğiyle bir borç ve sorumluluk yüklemektedir. Bu borç ve sorumluluk diğer Müslüman ülke ve milletlerden ziyade bizim üzerimizdedir. Çünkü İslâm milletin önderliğini yapıp bu önderliği yirminci yüzyıla kadar getiren biziz.' Aynı meseleye din ile medeniyet arasındaki fark gözetilerek bakıldığında, 'Türklerin girdikleri İslâm dinidir. Bu da demektir ki atalarımız medeniyetin inanç kısmını almışlardır. İnanç yönünü benimsedikten sonra o İslâm medeniyetini Türkler de öbür ırklarla birlikte teşekkül ettirmişlerdir. Türkler; idarî, askerî, siyasî örgütlenişleriyle yani devlet üstünlükleriyle tarihin en büyük yapısına zihin, yürek, bilek güçlerini katmışlardır. Neticede de eski vahdaniyetçi Mezopotamya medeniyetinin yeniden Dirilişi olan İslâm medeniyetini öbürleriyle müştereken yoğurmuşlardır.' (Karakoç, 2002a: 17, 93-98; Karakoç, 2002b: 76-77) Hülâsa, Müslüman bir toplum kimliğiyle Türkler, aynı İslâm milletini tüm Müslümanlarla eşit sathıta birlikte oluşturup İslâm medeniyetini yine eşit sathıta birlikte inşa etmektedir. Fakat bununla beraber, hakikat odur ki, Türkler; İslâm milletin diğer parçalarına göre tarihen farklı bir idarî, askerî, siyasî liderlik kudretine ve üstünlüğüne sahiptirler. Bu kudret; görev ve sorumluluğumuzu daha da müstâcel ve hayatî kılmaktadır.

Düşünürün tarihî – sosyolojik nazarıyla: 'Bir Türk kültürü vardır. Bu Türk kültürü, İslâm kültürünün, belli bir çağda, belli bir ırkın/Türklüğün elinde gerçekleşmesiyle var olmuştur. Yani: Ufkumuza ışık tutacak Türk medeniyeti, İslâm medeniyetinin bir alt-şubesidir. Ondan ayrı yahut bağımsız bir varlık sferi değildir. Tarihen sabittir ki, Türkler, Türklüklerini dahi ancak Müslüman olmaları ve kalmaları halinde koruyabilmektedir. Misalen, Yakut Türkleri, Hristiyan olmaları hasebiyle Hristiyanlar içine karışmışlar ve büyük Müslüman Türk kitesinden kopmuşlardır. Hazar Türklerinin bir kısmı da, devletleri sona erdikten sonra Hristiyanlar içinde eriyip gitmişlerdir. Özcesi, Türklük, İslâmiyet ile çevrili bulunduğu, Yakutlar ve Hazarlar örneklerinde olduğunca İslâm dininden çıkanlar, Türklükten de çıkmış olmaktadır.' (Demirel, 2021a: 134; Karakoç, 1986: 58; Karakoç, 1996a: 51) Hâliyle, bahse konu devlet, millet ve medeniyet tahlilleri ancak İslâm medeniyeti zemininde yapıldıklarında anlamlıdır. Bir İslâm milleti şubesi olarak Türklük, İslâmiyet ile kaynaştığı için sadece İslâm milleti çerçevesinde anlam ve amaç sahibidir. Bundan ötürü, Türklüğün; medeniyet, millet ve devlete dair gerek anlayışları gerekse tarihî tecrübeleri ancak İslâmî minvalde gerçeklik ve geçerlilik kazanabilmektedir. Karakoç, Anadolu'nun bilinen Türk-İslâm mutasavvıf ve âlimlerinden İsmail Hakkı Bursevi hazretlerinin bir eserinde geçen "Ahir tasarruf Türk'ündür." Sözü de yine medeniyet zemininde aşağıdaki gibi yorumlar:

"İsmail Hakkı Bursevi hazretleri... Ruh'ul Beyan adlı eserinde diyor ki: "Ahir tasarruf Türk'ündür."... Yani son sözü Türkler söyleyecektir. Fakat siz burada Türk'ü ırk manasına anlamayın. Bunu Türk diye söylemesinin sebebi, bizim milletimizi meydana getiren büyük kitleye Türklerin öncülük etmesidir... Yoksa ne İsmail Hakkı Bursevi, ne de geçmişteki atalarımız, ne de biz ırkçıyız. Irkçılık yok... Evet, ahir tasarruf bizimdir. Milletimizindir. Bunun manasını bugünkü medeniyet ifadesi içinde şöyle söyleyebiliriz. Batı medeniyeti Rönesans'tan bu yana yapacağını yaptı. Gördük onu...

Sonunda bütün dünyayı felaket kapladı. Materyalist bir zihniyetle, bütün dünyayı sömürme zihniyetiyle hareket eden bu medeniyetin sonu gelmek üzeredir... İngiltere... Fransa... Rusya... Amerika... Bunlar materyalisttirler; maneviyat esasına dayanan, hakka dayanan, merhamete dayanan... Bir medeniyetin değil, kuvvetin medeniyetidirler. Tabiidir ki, bunun bir sonu gelecektir. Zulüm âbad olmayacaktır. Ve yıkılacaktır. Peki, o zaman, söz kime geçecektir? Söz yine bize geçecektir. Nasıl ki geçmişte de zaten bizdeydi.” (Karakoç, 2003: 39-41)

Yazarın indinde: ‘İslâm medeniyetini sadece Arapların bir medeniyeti gibi görmek, yanlış ve kötü niyetli bir görüştür. İslâm medeniyeti, Arapların olduğu kadar Türklerin de, misalen Müslüman Hintlinin de medeniyetidir. Meseleye yalnız Anadolu açısından bakıldığında da durum değişmez bilakis kuvvetlenir zira toplumumuzun her müessesesine İslâm’ın ruhu sinmiştir. İslâm, bütün kurumlarıyla, doğumdan ölüme kadar hayatın bütün cephelerinde, gerek fertte, gerek toplumda, ruhuyla, kurallarıyla, hikmetiyle, edebiyatıyla, kanunlarıyla... Hâkim olmuştur.’ (Karakoç, 2017: 303, 363-365) Bu hâkimlik ve Türklüğün gerek tarihen gerekse tebaan İslâmiyet ile çevrilişi oluşu realiteleri, devlet, millet, medeniyet meselelerinin de en aklı şekilde ancak İslâm medeniyeti zemininde, İslâmî bir millet bağlamında ve Türkiye’nin liderlik hakkı çerçevesinde anlaşılabilceğini işaretlemektedir. Diğer yandan, Türkiye, birkaç asırdır devlet olarak yönünü Batı’ya çevirdiği, Batı medeniyeti kendisini alsın istediği, istikbâlini Batı’nın mevcudiyetinde ve istikbâlinde gördüğü için Sezai Karakoç’un gelecekteki İslâmî Dirilişe; medeniyete; devlete; Çıkış Yolu’na dair düşüncelerine Batı medeniyeti tasavvuru eşliğinde yaklaşmak da münasip olacaktır.

Batı Medeniyeti, İslâm ve Türkiye

Batı medeniyeti denildiğinde, Karakoç, her şeyden önce bu medeniyete, sadece çağdaş Avrupa ve Amerika’yı değil, Hıristiyanlığı da, İsrail’le Yahudiliği de dâhil eder. Onda zaten “İsrail, sadece İsrail değildir. İsrail, Amerika’dır.” (Karakoç; 2002b: 109-110) İsrail gibi, dünyadaki yerini önemli bir ekonomik ve kültürel değil ama askerî güç olma vasfıyla belirginleştiren Rusya da, Batı’dadır. Nitekim Karakoç’a göre: “Rusya’yı, Batı medeniyeti, bizim başımıza, yani Hıristiyanlık dünyası, İslâm medeniyetinin başına Demokles’in kılıcı gibi asmıştır. Ta ki Müslümanlar kımıldamasın, tepesinde daima Rus’un kılıcı bulunsun.” (Karakoç, 2002a: 39) Karakoç, devletlerden bilhassa bir devleti hedeflemeksizin genel bir çerçeve resmettiğinde aynı Batı medeniyetine dair aşağıdaki gibi bir tespitte bulunur:

“Şahısları, bütün halkları, bütün kişileri kastetmiyoruz. Fakat kurumları, gece gündüz, Batıda, Avrupa’da ve Amerika’da bizim, Mısır’ın, Cezayir’in şu bu devletin çökmesi için ellerinden geleni yapıyorlar... Burada da istiyorlar ki, Kürt, Türk birbirini kırsın veya yine burada Alevi, Sünni birbirine girsin. İşte bunlar, Avrupa’da ve Batı’da bazı kurumların çalışmaları sonucu içimizde çıkarılmak istenen sorunlardır. [Görülmelidir ki] Bize... Düşmanlık yapan Batı’nın sırrına ermeden, onun nereden nereye gittiğini, ne yapmak istediğini anlamadan varlığımızı koruyamayız.” (Karakoç, 2003: 131, 156)

Düşününün perspektifinde, Batı’yı, iflah olmaz bir Türk düşmanlığıyla dolduran sebepleri anlamak için, medeniyet bakış açısıyla Batı’nın veya Hıristiyan kavimlerin ve ‘barbar’ olarak gördükleri bizim tarihî – sosyolojik medeniyet artalanımıza nazar etmemiz yerinde olacaktır. Şöyle ki:

“Türkleri tüm vahşi barbarlar olarak tanımlamak, Batılıların kasıtlı, düşmanca, taraflı sözleri olarak görülmelidir. 20. Milâdî yüzyılda, Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar,

Batı'nın karşısına İslâm adına daha çok ırkımızın çıkması ya da ırk iddiamız olmamakla birlikte onların böyle görmesi, bize karşı felâh bulmaz bir düşmanlığa yakalanmalarına sebep oldu Batılıların... Türkler, daha çok asker ve savaştan olduklarından ve savaşlarla İslâm'ı yıkmaya yönelik Hıristiyan akınlarını ve hücumlarını kırıp tesirsiz hale getirdiklerinden, Batılıların gözüne çok sert görünmüşler ve bu yüzden de barbar iftirasına uğramışlardır.”(Karakoç, 1995a: 105)

“Batıcılık, Batıya yönelme tam bir çıkmaz sokaktır.” (Karakoç, 2002b: 84) Diyen mütefekkir, gerek kendi ‘yönelmesini’; yolunu gerekse de Türkiye’nin gelecekteki ‘yönelmesini’; Çıkış Yolu’nu Avrupa’da; Batı medeniyeti yönünde değil! İslâm medeniyeti yönünde görür. Benzer şekilde, fikir bakımından Batı (ılışmacılık) düşüncesinin değil! Türk – İslâm düşüncesinin içinde konumlanır ve konuşur. Bu vakıaların tabii neticesi olarak da Batı medeniyetine olumlu bakmaz. O, Batı'nın da bize dostane bakmadığı kanaatinde. Karakoç’a göre: ‘Avrupa, bizden, kendisine eşit bir üye gibi katılmamızı istemiyor. Onun istediği, kendisine kayıtsız şartsız teslim olmamızdır. Milletimizi bölük pörçük, ülkemizi paramparça edip paylaşmaktır. Batılı olmamız mümkün değildir ve zaten buna gerek de yoktur. Bizim dokumuzda Greko-Latin ve Hıristiyan çizgileri yok. Cumhuriyet döneminde, kimileri, bizim bir medeniyetimizin olmadığını ileri sürmüştür. Onlar, *-Biz Batılıyız, Batılı olacağız, Avrupalı olacağız, Batı medeniyetini, medeniyet olarak benimseyeceğiz ve geçmişimizi silip atacağız-* iddiasında bulunmuştur. Oysa Batılıların bizi kabul ettiği yoktur. Hâsılı, Batı’yla münasebet şeklimiz itibarıyla fevkalade yanlış bir yoldayız. Batı yolundan dönülmesi ve gene geçmişteki gibi İslâm medeniyetinin Dirilişini gerçekleştirmemiz, birinci sıradaki sorumluluğumuz budur.’ (Karakoç, 1986: 22; Karakoç, 1996b: 143; Karakoç, 1996c: 18; Karakoç, 2002a: 10, 59; Karakoç, 2002b: 39, 45, 73; Karakoç, 2003: 148) Batı’ya bir bütün hâliyle olumlu bakmayan, Çıkış Yolu’nu Batı medeniyeti tarafında değil, inşasında Türkiye’nin de en önde ağırlıklı payının bulunduğu İslâm medeniyeti tarafında gören Karakoç, şöyle düşünür: ‘Çıkar fikri, tahakküm fikri, insanlara hâkim olmak fikri ve zulme kapı açan bütün bir psikoloji... Batı'nın bu değişmeyen fundamental yönleri insanlığa her zaman zarar vermiştir ve verecektir. Bugün bütün insanlığın çektiği acıların temelinde Batı'nın hırsı yatmaktadır. Batı, Bosna-Hersek’te yaşanan facialara bunun için uzun süre göz yummuştur. Batı, hegemonyasını bilhassa Avrupa kıtasında yüzde yüz sağlamak için insanların katline, çocukların öldürülmesine, kadınlara tecavüz edilmesine göz yummuştur.’ (Karakoç, 2002b: 80, 158; Karakoç, 2003: 151) Bundan sebep Batı yolu, Çıkış Yolu değil, çıkmaz yol olmaktadır.

Çıkış Yolu Olarak Manevi Bir Ergenekon Destanı: Medeniyetten Devlete Topyekûn Diriliş

Karakoç’ta, medeniyet ve devlet Dirilişi için: ‘Çalışmak kaydıyla, ümitvar olamayacağımız hiçbir istikbâl yoktur. Türk milleti, ordu-millet olarak her zaman disiplin çerçevesinde hareket etmiştir. Türk, en büyük işi yapar. Ama kendi başına değil. Çünkü: O disiplin milletidir. Mutlak surette bir disiplin, bir organizasyon ister. Ordu-millet ruhu ve beraberinde disiplin, organizasyon ile Dirilişin ilk başlangıç noktası yine memleketimizdir. Doğu Türkistan’daki kardeşlerimiz de, Bosnalı kardeşlerimiz de, Rusya’daki, Bulgaristan’daki, Irak’taki, İslâm âleminin başka başka taraflarındaki kardeşlerimiz de hepsi Çıkış Yolu olarak bize başvuracaklardır. Bir zamanlar bizim milletimizin parçası olan insanlar, bizim Dirilişimizi bekliyorlar. Bu doğrultuda, Anadolu toprağında mutlak surette ileride büyük bir devlet olmanın temellerini atmamız gerekir. Atmadığımız takdirde mevcut devletimizin de hayati

tehlikededir. Batı'da, yukarıda belirtildiği vechile, Türk düşmanlığı, İslâm düşmanlığı ve milletimize de islâm düşmanlığı işlenmektedir. Bu şartlar altında mutlaka ki devlete sahip çıkmak gerekmektedir. Devlete sahip çıkmak vazifesi her birimizin vazifesidir. -Bu benim vazifem değildir- demek, büyük bir hatadır. Ertuğrul Gazi ve onun soyundan gelen büyüklerimiz yedi yüz yıllık bir devleti, bu yurdu, bu memleketi bize devlet şuurunu taşıyarak bırakmışlardır.' (Karakoç, 2003: 46-50, 65-66, 84)

Karakoç, devlet şuru denilen yerde, mevcut devlet sınırlarımız ve Misak-ı Millî ile alakalı olarak şöyle der: 'Mesela, biz Musul ve Kerkük'ü istiyorduk. Batılılar ise buna asla razı değillerdi. Büyük mücadeleler oldu. Fakat sonunda, Musul ve Kerkük bize verilmedi. Şimdi bakıyoruz, bu kadar yıl sonra bizi yine o sınırdan; güneydoğumuzdan sıkıştırıp zorluyorlar. Demek ki, Musul ve Kerkük'ü o zaman vermemiş olsaydık, şimdi Güneydoğu sınırlarımız böyle bu kadar kolay zorlanamayacaktı. Bugünkü sınırlar, bir taraftan Batılıların çizdiği sınırlardır, bu doğru, fakat öte taraftan, yabancıların girmesine bizim müsaade etmediğimiz, artık son direnişi göstererek çizdiğimiz sınırlar oluyor. Yani içten biz, dıştan da onlar çizmiş oluyorlar bu sınırları... Şartlar değişince, bu sınırların sun'iliği ve bizi problemlere sürüklemesi olayı ortaya bir gerçek olarak çıkmıştır.' (Karakoç, 1986: 99; Karakoç, 2002a: 68-69) Hâl böyle olduğu için bir gün kuvvetlendiğimizde, mevcut hudutları, Misak-ı Millî hudutları doğrultusunda bir sorun haline getirmemiz hem hakkımız hem vazifemiz olmaktadır. Mevcut hudutlar ile Misak-ı Millî hudutları arasındaki kaybımız Türkiye'nin bugünler için de temel ızdırıp kaynaklarından ve ülkemizin Çıkış Yolu'na konulmuş engellerden biridir.

Karakoç'un nazarında: 'Ortadoğu İslâm ülkelerinde sınırlar da, rejimler de, hedefler de, tabii değil sun'idir. Misalen, Suriye ve Irak bizden sun'i olarak ayrıdır ve mevcut Türkiye olarak bizim, varlığımıza kasteden tehlikelere karşı şu andaki sınırlarımızla karşı koymamız mümkün değildir. Bunun için burada atalarımız Osmanlılar gibi düşünmemiz gerekir. Onlar, İslâm medeniyetine dayandılar. İslâm medeniyetinin toplumunu ve devletini kurdular. Ve bu devlet; milletimizi, 20. Milâdî asra kadar getirdi. Ama şimdi, yeniden İslâmın Dirilişine, İslâm medeniyetinin ve onun devletinin Dirilişine ihtiyaç var. Bu ihtiyacın karşılanması yolunda, aydınlarımız; milletimizin, hudutlarımız dışındaki parçalarına, yalnız ırkdaşlarımıza değil! Irkımızdan ya da değil, milletimizin bir parçası olan diyelim Suriye, Irak, Mısır v.b. memleketlerin halklarının aydınlarına da seslenmelidir. Onlara unutulmuş gerçekleri hatırlatmalıdır. Büyüyüp gelişmenin yolu kendi medeniyetimizi diriltmede saklıdır. Çıkış Yolu'nu yeniden İslâm medeniyetinin Dirilişini temel alarak, bulmalı ve kısır döngüyü kırmalıyız. Bu yolda ilk iş de modern çağın ortasına, büyük Türkiye abidesini oturtmaktır. Bunlar için, İslâmı yaşamak, İslâm milletini, medeniyetini yeniden diriltmek gerekmektedir. Büyük devlet ancak bu şekilde kurulabilecektir. O büyük devlet kurulmadan Müslümanlar için hiçbir sahici güvence ve Çıkış Yolu yoktur. Ki, kurtuluşu gerçekleştirecek olan Diriliş hareketi de zaten budur.' (Karakoç, 1986: 14; Karakoç, 1988: 183; Karakoç, 1996b: 67; Karakoç, 1996c: 203; Karakoç, 2002a: 70, 74, 89-91, 105, 121-122; Karakoç, 2002b: 48, 99, 109-111, 131; Karakoç, 2003: 83, 118, 167)

Yazarın indinde: 'Bugün, manevî bir Ergenekon destanını daha yaşamamız gerekiyor. Demir setleri nefeslemizle eritip ışığa çıkmamız, insanlığı da çıkartmamız. Esir milletlerin zincirlerini kırmamız, bunun için de savaşmamız gerekiyor. Tek kurtuluş çaremiz budur, bu idealler de inşallah bir gün mutlaka gerçekleşecektir. Âkif'in dediği gibi: "Doğacaktır sana

vâdettiği günler Hakkın/ Kimbilir belki yarın belki yarından da yakın.” Biz, zaten, Yahya Kemal’in dediği gibi ordu-milletiz. Bir yanımızla sivilsek bir yanımızla askeriz. Türkiye, merkezî İslâm bölgesinin sahibi olduğu için, her taraftaki Müslümanları düşünmek zorundadır. Bu doğrultuda kökten değişmesi icap eden hususlardan biri de eğitimidir. Mevcut eğitim zihniyet ve politikaları, millet bağlarını gevşetmektedir. Bu, en büyük tehlikedir. Bizim muhakkak kendi klasiklerimize yeniden dönmemiz gerekir. Kendi yazımıza dönmemiz gerekir. İşin anahtarı buradadır. Gerçek anlamda varolabilmemiz için kendi yazımıza dönmemiz, kendi millet anlayışımıza dönmemiz şarttır.’ Türkiye, ‘yazısını, kültürünü yitirmiş bir ülkedir. Batılılaşmayı en sığ taklit düzeyinde deneyip durmaktadır. Tek hakiki varlık gücü olan İslâmı kavrayışta problemlidir. Basınıyla, bürokrasisiyle, aydın kitlesiyle halkından kopmuştur ve fakat bütün bu büyük olumsuzlukların hedefine hep Türkiye’nin oturtulmuş olması da yine onun öneminden ötürüdür.’ Yazarın sözleriyle: “Anlaşıyor ki, İslâm Âleminin kaderi, Türkiye’deki kördüğümün çözümüne bağlı. Sır, Türkiye[nin] kaderinde gizli.” (Karakoç, 1995c: 24, 36; Karakoç, 2002b: 108-130, 155-157; Karakoç, 2003: 17-18, 80-83)

Mütefekkir açısından, eğitim gibi sanat hayatımızı da yeniden düzenlememiz gerekmektedir: ‘Öncelikle, kendi klasik müziğimize dönmeliyiz. Mutlaka dünya çapında eserler yapacak yeni bir sanat mayası tutturmalıyız. Büyük devlet olalım denirken teknolojiye ileri bir devlet olmamız gerektiği düşünülür. Ama teknolojiye ileri bir devlet olabilmek için de, edebiyatta, kültürün diğer dallarında, sosyolojide, tarihte, klasiklerin yeniden yaşatılmasında, mimaride, musikide, her alanda o teknolojiye denk bir seviyeye ulaşmak zorunluluğu vardır. Yoksa büyük devlet olamazsınız. Büyük devlet olamayınca da, yok olmakla karşı karşıya kalırsınız.’ (Karakoç 1996c: 64; Karakoç, 2002b: 108-130, 155-157, 166, 186; Karakoç, 2003: 17-18, 80-83, 116) Merhum Karakoç, mevzu müstakbel Diriliş, medeniyet ve devlet konusunda şunları da söyler: ‘Temel, disiplindir. Disiplin bir toplumda tepeden inme olursa o toplum donar. Diktatörlük olur. Fakat içten gelen disiplin, bir memlekete hayat verir. İşte biz de özgürlük ile disiplini dengelemiş bir toplum olmak zorundayız. Diriliş fikri de bu demektir, zaten. Amaç, devletimizin büyümesi, ebed-müddet olması, hakiki ilkelere kavuşması, Batı’dan gelen sahte ilke ve tavırlardan kaçınıp kendi özünü bulmasıdır.’ (Karakoç, 2003: 85, 89, 153, 162)

‘Devleti; köklü şekilde, yeni baştan kendi tabii ve tarihî temeline oturtmak mecburiyetindeyiz. Kendi tabii ve tarihî temeli derken, misalen, İdris-î Bitlisî gibi Kürt asıllı bir büyüğümüz, Türk, Kürt ve Arap ayrımı yapmaksızın aynı devlet çatısı altında kardeşliği pekiştirmiştir. Yavuz Sultan Selim’e mektup yazmış, yardım istemiş ve Güneydoğu’yu İran Şahı İsmail’in tasallutundan kurtarmıştır. Yahya Kemal ki, o, aynı zamanda bir Türk milliyetçisidir, hem İdris-î Bitlisî’yi birlik şuurundan ötürü ve hem de Yavuz Sultan Selim’i İslâm birliğini kurmaya çalıştığı için öven büyük şiiri Selimnâme’yi yazmıştır. Aynı bu tarihimizin sürekliliğiyle bakıldığında, meselenin gidip en sonunda medeniyet noktasına vardığı görülür. Rejim, Tanzimat’tan bu yana, kendini, kendi medeniyetimize değil, Batı medeniyetine dayanarak yaşatmaya çalışıyor. Bu hayatî yanlışlık, köklü değişim ihtiyacını artırıyor. Elbet, rejimi yenilerken, devlete zarar verecek hareketlere asla iltifat edilmemelidir, çünkü sadece bir tek devletimiz var. Başka devletimiz yok. Kimileri de vardır ki, -önemli olan insan haklarıdır- diyerek devleti önemsemez. Oysa devlet çökerse, hiçbir hak, ‘hakkıyla’

yaşanamaz. Devletin eğer sana sahip çıkmıyorsa, onu, sana sahip çıkacak hale getirmen lâzımdır. Diğer yandan devletin kuruluşu, ta bin dört yüz yıl öncesine gittiğinden, müesseseler de oraya doğru gitmektedir. Bu tarihî – sosyolojik tabloda, devleti düzeltirken öncelikle çürütücü etkenlerden arındırmak, sonra da rejimi, kendi medeniyetimizden türetmek gerekir. Çıkış Yolu olan Diriliş ideali de zaten budur.’ (Karakoç, 1996c: 19; Karakoç, 2002a: 100-105; Karakoç, 2002b: 102-104; Karakoç, 2003: 67) Yazar açısından: ‘Hatırlamak gerekir ki, devletin ideali, adalettir, fazilettir, hakikattir, medeniyettir. Kuvvet, devleti ancak bir yere kadar korur. Adalet ve diğer faziletlere dayanan devletin misali de, İslâm devletidir. Aynı şekilde milletin, devlete zorla uydurulmaya çalışılması akıl almaz ve saçma bir tutumdur.’ (Karakoç, 1996b: 73; Karakoç, 1996c: 30; Karakoç, 2003: 69-79) Anlaşıyor ki, İslâm medeniyetinin Dirilişi muvacehesinde tebarüz edecek devlet, düşünür yönüyle salt Müslümanlar için değil, esasında bütün insanlar için ilahî ihsan olacak olan bir kutlu medeniyet ve millet devletidir.

Sonuç

Merhum üstat Sezai Karakoç, metodolojik mânâda nasıl tarihî – sosyolojik bir yaklaşımı benimsemişse, devlet, millet ve medeniyet gibi temel yapıları da, öyle uydurma, siyasal sistemle mahdud ve güncel entiteler olarak değil, tarihî – sosyolojik, ontolojik derinliğe haiz varlıklar olarak benimser. Resul Aleyhisselamın devrine; en az bin dört yüz yıllık bir İslâm medeniyeti ve milleti sürekliliğine irca eder. Salt yüzyıllık bir hayalî perspektifle iktifa etmez. Düşünür için: ‘İyi’nin yerine getirilip, ‘kötü’nün önlenmesi, Müslümanlar üzerine bir borçtur, bu borç ancak bir güç/ iktidar sayesinde mümkündür. O da devlettir. Kur’ân-ı Kerim barıştan yanadır ama onun barışı, kötüyle, yalanla, çirkinle değildir. Kötüyle, yalanla, çirkinle savaşta radikaldir Kur’ân. Devlet, bu savaş için de elzemdır. Öte yandan, devleti gerçekte Peygamber Efendimiz kurmuştur. Ondan sonra, dört halife de devleti devam ettirmiştir. Hatta Hz. Ömer’in, “Dicle kıyısında köprüden düşüp ayağı kırılan bir oğlağın hesabı benden sorulur” Deyişi de onlardaki devlet şuurunun büyüklüğünü gösterir. Farkedilmelidir ki, Karakoç’un bahsettiği devlette, devlet adamı, öncelikle, İslâm’a tam inanan bir kişidir. Dahası, o, yine İslâm’a, yalnızca bir kişi inancı olarak değil, bir medeniyet, bir hayat tarzı, bir anlam olarak sarılır.’ (Karakoç, 1995a: 90; Karakoç, 1995b: 62; Karakoç, 1996b: 72; Karakoç, 2003: 113, 117, 121)

Karakoç için:

- 1) İslâm inancı, ahlâkı, dünya görüşü,
- 2) İslâm milleti,
- 3) İslâm devleti,
- 4) İslâm medeniyeti

Birlikte bir bütün ve bir ‘Çıkış Yolu’ oluştururlar. O, İslâm milletini bir bütün olarak değerlendirmekle beraber, siyasî teşkilat, askerlik, liderlik, ordu-millet olma gibi hususiyetler açısından belirgin bir öncelik ve üstünlüğe sahip olan Türkiye’ye ve Türk milletine ayrıca önem verir. Dolayısıyla müstakbel İslâmî medeniyet, millet ve devlet Dirilişinde liderlik Türkiye’de olacaktır. Türkiye için de İslâm milleti için de insanlık için de biricik ‘Çıkış Yolu’ budur.

Kaynakça

Demirel, İdiris (2021a), “Necip Fazıl Kısakürek, Sezai Karakoç Ve İsmet Özel Örnekleriyle Türk-İslâm Siyaset Düşüncesinde Yazı Ve Alfabe Meselesi”, içinde, *Kozmolojik Dengenin Sanatsal Tezahürleri İslam Sanatları*, İbrahim Özcoşar, Uğur Yiğiz vd (Ed.), İstanbul: Divan Kitap,s. 125-155.

Demirel, İdiris (2021b), “Sezai Karakoç’un Meydan Konuşmaları Ve Konferanslarında Devlet Meselesi”, *Premium E-Journal of Social Sciences*, Vol. 5, No 17, pp. 696-709.

Karakoç, Sezai (1986), *Günlük Yazılar I Farklar*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1988), *Dirilişin Çevresinde*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1989), *Yunus Emre*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1995a), *Fizikötesi Açısından Ufuklar Ve Daha Ötesi I*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1995b), *Fizikötesi Açısından Ufuklar Ve Daha Ötesi II*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1995c), *Fizikötesi Açısından Ufuklar Ve Daha Ötesi III*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1996a), *Tarihin Yol Ağzında İki Röportaj*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1996b), *Yapı Taşları Ve Kaderimizin Çağrısı*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (1996c), *Yapı Taşları Ve Kaderimizin Çağrısı*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (2002a), *Çıkış Yolu I Ülkemizin Geleceği*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (2002b), *Çıkış Yolu II Medeniyetimizin Dirilişi*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (2003), *Çıkış Yolu III Kutlu Millet Gerçeği*, İstanbul: Diriliş.

Karakoç, Sezai (2017), *Günlük Yazılar II Sütun*, İstanbul: Diriliş.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Doğru Yol Versus Yeni Yol Ya Da Hakikat Versus Söylem

Arş. Gör. Dr. Ramazan Yılmaz*

Özet

Felsefenin amacının hakikat olduğunu söylediğimizde, bu amaçla insanlığın üzerinde yürüdüğü yolun ya bizatihi zorunlu olduğunu veya insanın kendisini hakikatin rehberliğinde aydınlanan bir doğru yola kanalize etmesi gerektiği düşüncesi ifade edilmektedir. Aşkın, insandan bağımsız olarak var olan ve olması gerekenin ölçülerini ifade eden hakikat, bir arzuya dönüştüğünde gerek bireysel gerekse toplumsal anlamda olanın olması gerekene dönüştürülmesi idealini ifade eder. Bu anlamda ahlak kişinin bütün olumsuzluğuna rağmen ideal bir kalıba göre biçimlenmesini, siyaset yine toplumun bütün olumsuzluğuna rağmen ideal biçime sokulmasını ifade edecektir. Bu doğrultuda koşullara bağlı olarak olumsal olan yollar, meşruiyetlerini ideal olana yaklaşmasıyla elde edecektir.

Bu Platoncu düşünceye karşılık; yolu ideale göre değil karşılaştırdığı sorunları çözmeye becerisine göre değerlendirdiğimizde, gidilen her yol bir sorun çözmeye biçiminin ifadesi olacak ve hiç bir yol meşruiyetini kendisinden alacağı doğru yolun ölçülerine uymak zorunda kalmayacaktır. Bu kez soru, hangi yolun doğru olduğu değil, hangi yolun yürüyenin amaçlarını gerçekleştirmede işlevsel olduğu şeklinde sorulacaktır. Bu anlayış, var olan durumu, belirli koşulların biçimlendirdiği ve olumsal olduğu düşüncesine vurgu yaparak kabul eder.

Çalışmamızda, bahsedilen olumsuzluk-hakikat dikotomisi üzerinden Richard Rorty'nin görüşleri merkezinde insanın yoluna dair değerlendirme yapmaya çalışılmaktadır. Rorty, Platonculuğun karşıtı olarak olumsuzluğu merkeze alan, hakikat idealinin yerine özgürlüğü koyan düşüncenin başta gelen seslendiricisi olarak ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Hakikat, Olumsuzluk, Yol

Right Path Versus New Path or Truth Versus Discourse

Abstract

When we say that the aim of philosophy is truth, it is expressed that the path on which humanity walks for this purpose is either necessary in itself or that man should channel himself to a right path that is enlightened under the guidance of truth. Truth, which is transcendent, which exists independently of human beings and expresses the dimensions of what should be, expresses the ideal of transforming what is into what should be, both individually and socially, when it turns into a desire. In this sense, morality will mean shaping the person according to an ideal pattern despite all his contingency, and politics will mean putting the society into an ideal form despite all the contingency. In this direction, contingent paths, depending on the circumstances, will acquire their legitimacy by approaching the ideal.

In response to this Platonist thought; When we evaluate a person not according to ideal, but according to his ability to solve the problems he compares, every path taken will be an expression of a problem-solving style, and no path will have to comply with the criteria of the

* Karabük Üniversitesi, İslami İlimler Fakültesi, Felsefe ve Din Bilimleri, ryilmaz82@gmail.com

right path from which it will derive its legitimacy. This time, the question will not be asked which path is correct, but which path is functional in achieving the goals of the walker. This understanding accepts the existing situation by emphasizing the idea that certain conditions are shaped and contingent.

In our study, it is tried to evaluate the path of human being in the center of Richard Rorty's views through the mentioned contingency-truth dichotomy. Rorty will be considered as the leading voice of the thought that puts contingency in the center and replaces the ideal of truth with freedom, as opposed to Platonism.

Keywords: Truth, Contingency, Path

Giriş

Karl Jaspers felsefenin yolda olmak olduğunu söylemişti (Jaspers, 1997: 47). Fakat bu ifade insanın felsefeyle yola çıktığının bir ifadesi değil, muhtemelen hâlihazırda yürüdüğü yolu anlamak için çıktığı zihinsel bir yolculuğun ifadesidir. Zira insan gerek bireysel olarak gerek türsel olarak zaten bir yolculuktur. Bu anlamda hayat bir yolculuk, insan ise bir yolcudur. Her yolun kendisine ulaştığı bir nokta olduğu gibi, yola çıkanın amacı da yolun uzandığı o noktaya varmaktır. İnsanın yolculuğunu ve gayesini bu şekilde ifade ettiğimizde esasen yolun ve gayenin seçiminin bilinçli bir tercih olduğu izlenimi edinilmektedir. Fakat insanın en azından başlangıçta yolu seçen değil ama yola fırlatılan (Heidegger, 2008: 185-190) bir varlık olduğunu düşündüğümüzde¹, bu seçim(ler)in bilinçli bir tercih olmadığını söyleyebiliriz.

Bu çerçevede insanlığın yolu tarihle ifade edilebilir. Toplumların yolu için kültür ifadesini kullanmakta bir beis yoktur. Bireysel insanın yolu ise, benlik kavramıyla ifade edilebilir. Bu anlamda bizim göz önünde bulunduracağımız anlayış, yolun yolcuyu biçimlendirdiği ve dönüştürdüğü, onu belli bir kalıba soktuğu anlayışdır. Dolayısıyla insanın yola fırlatıldığı anlamında yolun olumsal şartları yolcuyu da belirleyecektir. Yolculukta olmanın bir hedefe varmak anlamında bir gayesi vardır ve bu anlamda yol, yürümeyi gerektirecektir. Bununla beraber amacın bilincinde olmayanlar veya diğer bir deyişle yolu seçenler değil de içinde buldukları yola "fırlatılanlar" için yol her zaman hedefe varmak için yürümeyi ifade etmez. Bazen bir arayış, bazen bir kaçış, bazen yolun tadını çıkarma, bazen yoldan sıkılmayı da ifade eder. İnsanın yol seçimindeki iradesi de esasında yola çıkma hususunda değil, yapmaya mecbur oldukları yolculukta uygun bir tabirle güzergâhı belirleme noktasındadır. Bu şekilde düşündüğümüzde insanı yoldan ayrı düşünemeyeceğimiz aşikârdır.

Soracağımız temel soru şudur: Nihayetinde ulaşılması gereken bir gaye var mıdır? Farklı gayeler için bir doğru- yanlış, iyi -kötü sıralaması yapılabilir mi? Temelde doğru ve yanlış sorusu bizi hakikat problemine götürecektir. İyi kötü sorusu ise, esasında ahlaki bir vurguya sahip olup özellikle benliğin sahip olması gereken ya da yolculuk boyunca kazanılması gereken özellikleri ifade eder ve aynı şekilde hakikat sorusuna irca edilebilecektir. Bu çerçevede başlangıcından günümüze insanlığın yolu olarak ifade edebileceğimiz tarihe dair yaklaşımları ele almayacağız. Dolayısıyla mesela Hegel'in "*Dünya tarihi özgürlük bilincinde*

¹ Esasında fırlatılmışlık kavramını Heideggerci gayri-sahihliği de içerecek şekilde kullansak da, buradaki ifademiz daha çok insanın dünyaya gelişini ve bu gelişinin şartlarını seçmemiş olmaması anlamında literal bir anlama vurgu yapmaktadır.

ilerlemedir - bir ilerleme ki, görevimiz onu zorunluluğu içinde bilmektir” (Hegel, 2006: 22) şeklinde ifade ettiği ilerlemeci ve gayeli bir yol anlayışı üzerinde durulmaya değer bir konu olsa da bu çalışmanın sınırları içinde ele alınmayacaktır. Aynı şekilde bir bütün olarak insanlık değil ama çeşitli insan toplumlarının yolu olarak ifade edebileceğimiz kültür de bu çalışmanın konusu dışındadır. Burada sadece toplumsal bir varlık olarak insan bireyinin hayat yolculuğunda sıkça karşılaştığı kendi yolunu benimseme, kendi yolunu açma iradesi daha gündeme gelmeden, belirli bir yola kanalize edilme çabası ile ortaya çıkan doğru yol/hakikat anlayışı ile özerklik/öz yaratım iradesinin karşılıklı konumu yol ve yolcu düşüncesi çerçevesinde değerlendirilecektir.

Hakikat İdeali Veya Doğru Yolda Olmak

Yolculuğa insanlık değil ama bireysel insan açısından baktığımızda karşılaşacağımız soru, insanın gittiği yolun gitmesi gereken yol olup olmadığı sorusudur. Felsefe tarihinde hakikat arayışı, her ne kadar epistemolojik anlamda yolu bilme çabası olarak anlaşılabilirse de, esasında gidilen yolun insanın doğasına, özüne fitratına uygun olan yol olup olmadığı veya böyle bir yolun, eğer varsa, hangisi olduğu sorusu şeklinde de anlaşılabilir. Dolayısıyla yürünecek veya yürünmesi gereken, hakikate uygun, doğru bir yol olduğu/ olması gerektiği düşüncesi, bazı yolların yanlış olduğunu ima ederken; insan için gerekli olanın doğru yoldan gitmesi gerektiği sonucunu ifade eder. Esasında hakikat anlayışının merkezinde olan anlayış bir şeyin/ bir yolun bireysel olarak iyi veya bir toplum için iyi olduğundan dolayı değil, kendi başına özsel olarak iyi olduğu için peşinden koşulması/yapılması/yürünmesi gerektiğini ifade eder (Rorty, 1995a: 21). Gidilecek yolların farklı ve değişken olması karşısında ortaya çıkan şüpheciği aşmak için, üyelerinin toplumsal dayanışmaya katılması ve onu zedelememesi için; Platon'un önerisi, Greklerce belirlenmiş olmayan, fakat herkese ve Greklere de ortak olan "insan doğası" yönünden belirlenmiş insanlığın ortak amacının ortaya konulması gerektiğidir yönündedir. Bunun anlamı, bir şekilde zamansal olan bir yapının değil, objektif/evrensel/ fitri olanın, tarih üstü olanın, hakikatin yolundan gidilmesi gerektiğiydi. Diğer bir ifadeyle, yolda ortaya çıkan değil yoldan ayrı ve yol hakkında kılavuz olma iddiasında olanın izinden gidilmesi gerektiği şeklinde de anlaşılabilir. Esasında bireyin içinde olduğu toplum yoluyla değil, ama daha doğrudan şeylerin doğasıyla temasta bulunabilen bir "bilge" kişinin, inanç ve sanıdan epistemeye geçmiş veya görünüşün ardındaki gerçekliği keşfetmiş filozofun yol göstericiliğiyle, bulunabilecek olan yol, hakiki ve doğru yol (Rorty, 1995a: 21-22).²

Yola dair bu bakış, bazen inanç temelinde ifade edilen dini tutumlarda ortaya çıkarken, bazen bireysel insandan insanlığın tümüne dair bir bakışı ifade eden ideolojik tutumlarda, kimi zaman ise bilgi temelinde ifade edilen bilimselci yaklaşımlarda ifade edilir. Fakat her tutum insana bir yol, onun nasıl yaşaması/ yürümesi gerektiği anlamında bir tutum (ahlak) dikte eder. Burada görmemiz gereken, her doğru yol iddiasının diğer yolları çoğu zaman yadsıdığıdır. Her tutum farklı şekillerde de olsa yolculuk ve yola dair iddiasıyla beraber yolun sonuna dair bir "kurtuluş" düşüncesini de ifade eder. Dolayısıyla gaye belli yol bellidir; insanın vazifesinin de o yolda usulüne uygun bir şekilde yürümek olduğu kabul edilir.

² Dolayısıyla gerekli olan, Greklere, Mısırlılara veya başka toplumlarca gösterilen yola göre yürümek değil, akla ve insanın özüne/doğasına uygun olan yolda yürümektir.

Hakikate uygun yaşamak veya doğru yolda olmak düşüncesi, esasında varoluş amacına uygun yaşamayı ifade eder. Genel olarak bu uygunlukta ortaya çıkan hakikat, insanı aşan ve ondan bağımsız, tarihsel koşullara bağlı olmayan evrensel bir gerçeklik olarak düşünülmüştür. Hakikat düşüncesinde insanın özgürlüğü yolun seçimindedir. Fakat insanın bu konuda her zaman özgür olmadığını belirtmemiz gerekir. Her ne kadar yürünen yolun hakiki yol olduğu düşüncesi, yolculuğa bir anlam verse de, hakikate sahip olma düşüncesinin insanları belirli bir yola kanalize etme amacıyla bazen baskıların, zulümlerin ve çatışmaların kaynağı olduğu da görülecektir. Toplumsal birliğin doğal ve harmonik bir uyum sergilemesi için evrensel bir hakikatin varlığına olan inancın rolü inkâr edilemese de, bu ihtiyacın gerekeceği gösterilerek insan özgürlüğünü sınırlandıran, bireylerdeki potansiyel yaratıcılığı baskılayan ve nihayetinde farklılıkları görmezden gelerek ortak özelliklere vurgu yapıp tek tipleştirici bir işleve bürünmesi de olası olabilmektedir.

Yolun Olumsuzluğu

İnsanın bireysel olarak içinde yaşadığı tarihsel dönem ve coğrafya, kültür, aile veya sosyal koşulları seçmeden bir yola başladığını düşündüğümüzde, bu yoldaki yolculuğa "fırlatıldığını" söyleyebiliriz. Böyle bir anlamda birey, içinde bulunduğu yola dair kavrayışını, o yolun nasıl yürüneceğine dair tavrı belirleyen toplumsal kültürün deneyimiyle edinecektir. Bu deneyim ise ancak bir dil edinimiyle kazanılacaktır. Rorty'nin belirttiği gibi bir dil kazanımıyla ortaya çıkan husus, esasında kendine has bir yol ve yolculuk anlayışı olan bir topluma girişin anahtarı olmasıdır (Rorty, 2006: 192). Dil edinimiyle toplumun bakışını oluşturan çerçeveyi ediniriz. Kişinin yola ve yolculuğun amacına dair bütün tasavvurunu belirleyen nihayetinde yolculuğun başlangıcında edindiği bu tasavvurdur. Bununla beraber yolculuk ilerledikçe kişinin yola, yolculuğa, yolun nihayetine ve yürüme tarzına dair sorular sorması veya alternatif yolları araması/ fark etmesi de olasıdır. Bu durum vuku bulmayıp, kişinin içinde olduğu yolu sorgulamadan devam etmesi ise diğer husustan daha muhtemeldir ve yolcuyu şekillendiren yol, kişiyi diğer yolcularla ortak bir kalıba sokacaktır. Zira epistemolojik davranışçının gözünden bakarsak, dil edinimiyle içinde yaşadığı ya da yolculuğa başladığı toplumun değerlerini kendine çerçeve olarak alan birey esasında toplumun hakikate dair standartlarını da benimseyecektir. Bir nevi yola ve yolculuğa dair ortaya koyacağımız iddiada sınırlarını belirleyen toplumun kendisidir. Rasyonelite ve epistemolojik otorite olarak adlandırılacak hususların bir nevi içinde yaşadığımız toplum ya da türdeşlerimizin konuştuğu dil tarafından belirlendiği düşüncesinin ifadesi olarak "epistemolojik davranışçılık" (Rorty, 2006: 181), esasında bize insanların çok büyük bir kısmının genelde neden hep varlığa ya da yola kendi kültürünün veya toplumsal değerlerinin penceresinden baktığını anlamamızı kolaylaştırır. Zira o kültür ya da toplum, esasında kendimizi içinde bulduğumuz yolda bütün kavrayışı edinmemizde öncü olmuştur.

"Neden bu yolda yürümeliyiz?" veya "neden bu şekilde yürümeliyiz?" tarzında sorulacak sorulara yolu onaylayanlar tarafından verilecek en ikna edici cevap kabaca bu yolun "doğru yol" yani hakikat olduğu şeklinde olacaktır. Neden hakikat olduğuna dair sorular ise daha sonra gelecektir. Yolculukta yolu tanımaya dair bir merak esasında yolculuğun refahı içindir. Bu anlamda yola dair her kavrayış yolun devamına dair bir öngörü, yolculuğu kolaylaştırmayı amaçlar. Yolculuğu beraber yapanlar/ aynı yolda olanlar açısından yolun yürünüş tarzında da bir uyum beklenir. Yolda yürürken uyumu bozanlar, farklı yol talep

edenler veya yolcuları farklı bir yola davet edenler ise genelde hoş karşılanmaz. Bu sebeple yola "fırlatılan" kişi yolun başlangıcında nasıl yürümesi gerektiğine ve yolun özelliklerine dair bir eğitim sürecinden geçer. Esasında bu eğitim sürecinin temel kabulü ise şudur: Yoldaki her bireyin zamansal, mekansal ve yolculuktan kaynaklı farklı özellikleri olsa da, hepsi özünde ortak bir "insan olma" vasfını taşımaktadır. Bu insan olma vasfı da esasında zamandan ve mekandan bağımsız olarak bazı görev ve sorumlulukları gerektirdiği gibi, bazı hakları da insana has kılan bir vasıftır. Dolayısıyla insanın doğası ya da özü diyebileceğimiz bu "insan olma" vasfına göre her insan belirli bir kalıba sokulabilecek, hatta sokulması gerekecektir. Bireyin sahip olduğu diğer vasıflar ise zaman ve mekânın, kültürün ve çevrenin ürünü olarak düşünülüp aşılması gereken arazi özellikler olarak değerlendirilecektir. Dolayısıyla zamansal olanın olumsuzluğu ifade edilirken bu olumsuzluk değer olarak ise küçümsenecek ve aşılması gerekli olan olarak görülecektir. Bu olumsuz yön ise, bireyin fırlatıldığı yola, zaman ve zemine, yolda iken geçirdiği tecrübelerle göre farklılık arz edecektir.

Üzerinde yürünen yolun doğruluğuna/hakikatine dair standartlar felsefe tarihi boyunca araştırılmış olmakla birlikte, nihayetinde yolcuların bu standartlara dair şüphesinin ortaya çıktığı zamanlar da bazen yoğun bir şekilde ortaya çıkmıştır. Örneğin bir hakikat araştırması olarak vasıflandırılan felsefede XX. Yüzyılda ortaya çıkan kriz ortamı (Delacampagne, 2010: 2), insanların üzerinde yürüdüğü yola dair güvenlerini sarsacak şekilde yola ve yolculuğun temellerinin; yolculuğun bütünsel olarak değerlendirilmesinde mutabakat sağlanmış genel kabullerin sorgulanmasına ve hatta yıkılmasına ve yola ve yolcuya dair temel sorunların bu genel kabullerden farklı bir biçimde ele alındığı bir düşünsel çerçeveye sebep olmuştur. Bahsettiğimiz düşünsel çerçeve esasında yolun güvenliğini değerlendiren ya da rotaya dair öngörüler sunan, yolun meşruiyetine dair kanıtlar ortaya koyan ve yoldaki yolcuların bireysel ve toplumsal saadeti için hakikati ortaya çıkarma görevindeki felsefenin esasında kendi yolunu kaybetme aşamasına geldiği şeklinde de anlaşılabilir. Zira bahsedilen kriz ortamı esasında üzerinde yürünen yolların çeşitliliğinde ortaya çıkan rasyonalite ve hakikat tartışmaları, Bernstein'in ifadesiyle "rölativizm hayaletiyle" yüzleşmeyi gerekli kılmıştır (Bernstein, 2009: 5). Zira yola dair farklı kavrayışlar farklı hakikat iddiaları demektir.

İnsan doğasının toplumsal olanla mutabık olduğu/ olması gerektiği düşüncesi -ki esasında bu, yolda diğerleriyle uyumlu yürümek demektir- kişisel mizacın arazi olarak değerlendirilen kısımlarının törpülenmesini gerekli görecektir. Zira toplumsal olanla uyumlu olma çabasının, kişinin kendisini iyi, ahlaklı, ideal olarak kabul edilen insan modeline dönüştürme çabası olduğunu söyleyebiliriz. Bu çaba ise esasında içimizdeki "insan olma" vasfının ya da doğamızın ön plana çıkarılması demek iken, sadece bize ait olanın yoğunluğunun da azaltılması demektir. Yolda örnek bir şekilde yürümek, kendine has yürüyüşünü terk ederek toplumsal normlara uygun bir şekilde yürümektir. Bu hususu daha da açabiliriz. Kişinin doğasındaki insanlığa ortak özellik belki de kişiye vurulmuş kör bir damga gibidir. Bu damga kişi için neyin önemli olup olmaması gerektiğini, neyin peşinden koşmaya değer olduğunu, neyin gerçek bir amaç olduğunu söyleyen ya da hatırlatan bir damgadır adeta. Fakat mesele, esasında böyle bir damga taşıyorsak ve bu damganın gösterdiği yoldan yürüyeceksek; kendi olmak dediğimiz, kişisel yani bireysel mizacın olumsuz yönü üzerine yükselen kendini oluşturma/yaratma arzusu boş ve gereksiz bir arzu olarak mı değerlendirilmelidir. Eğer günümüzün hala gözde kavramlarından ve bu kavramla ifade edilen arzularından biri olan

bu kendini yaratma/ oluşturma (self-creation) arzusu boş bir arzu değilse o zaman ya bahsettiğimiz kör damga diye bir şey, bize insan olma vasfını kazandıran öz, mizacımızın evrensel yönü, belki vicdan kavramıyla ifade ettiğimiz yön yoktur. Bu yön yoksa eğer, tamamen olumsal olan mizacımız, benliğimiz; bizim yolumuzu, yönümüzü, yürüyüşümüzü belirlemelidir. Bu çerçevede sadece içine fırlatıldığımız yolda yürümek değil, başka yollara doğru rota değiştirebilme hakkına da sahip olmalıyızdır. Kişinin mizacını, benliğini nasılsa öyle olarak kabul etme konforuna sahip olabileceği gibi, onu istediği kişi olma yönüne de çevirebilecek bir "özgürlüğe" sahip olmalıdır. Özel mizacımızın böyle bir damgadan bağımsız olarak bu tarihsel ve zamansal yönüne odaklandığımızda peşinden koşmaya değer arzularımızı belirleyecek, yolun sonunda bize gösterilen amaca göre değil muhtemelen kendi seçtiğimiz yolun kendi belirlediğimiz amacına göre yaşayacak, eğer güçlü bir kişiliksek kendi amacımızı kendimiz koyduğumuz gibi bu amaca giden yolu da kendimiz açacağız. Bahsedilen yaklaşımlar esasında ya bir insan doğası vardır ve ona göre yaşamalıyız, ya bir insan doğası yoktur ve tamamen olumsal bir mizaca sahibiz ve bir insan doğası olsa da biz yine de olumsal yöne odaklanabiliriz diyen anlayışları ele almaktadır

Bu tür bir yaklaşım, mesela sanatta, belirlenen standartlara uygun bir eser ortaya koyma çabasıyla kendi eserini ortaya koyma çabası arasındaki gerilimle de ifade edilebilir. İyi bir sanat eserinin sahip olması gereken bazı standartlara sahip olması gerektiği gibi, o alanda bu standartları belirleyen müstesna eserler de vardır. Mükemmellik bu standartları sağlamaya ya da o müstesna esere yaklaşmayla orantılıdır. Ama aynı şekilde karşılaşılan sorun ise bir kopya olma sorunu, kendi olamama sorunu olacaktır. Esasında "insan olma" vasfı olarak belirttiğimiz damga ya da insan doğası/özü düşüncesi ile öz yaratımın temeli olan olumsallık arasındaki çekişmeyi Rorty, şu şekilde ifade edecektir.

"Böyle bir damganın (kişiyi tatmin edecek bir kişi için değil tüm insanlar için geçerli bir "kör damga") insan varoluşunun evrensel koşullarının, büyük sürekliliklerin -insan hayatının daimi tarih dışı bağlamanın- keşfi olduğunu varsayın. Bir zamanlar rahiplerin yaptıklarını iddia ettikleri şey budur. Daha sonra Yunanlı filozoflar, onlardan sonra ampirik bilimciler ve onlardan sonra Alman idealistler aynı iddiada bulundular. Bunlar bize iktidarın nihai konumunu, gerçekliğin doğasını, tecrübenin olanaklılık koşullarını açıklayacaklardı. Böylece bize gerçekte ne olduğumuzu, kendimize ait olmayan güçler tarafından ne olmaya zorlandığımızı öğretmiş olacaklardı. Hepimizin üzerine vurulmuş damgayı sergileyeceklerdi. Bu kör bir damga olmayacaktı çünkü bu damga yalnızca bir tesadüfün, yalnızca bir olumsallığın eseri olmayacaktı. Bu damga insan olmanın sorunlu, özsel, amaçlı, oluşturucu ögesi olacaktı. Bu damga bize bir amaç, olanaklı tek amacı, yani tam da bu zorunluluğun tamamen tanınmasını, özümüzün öz bilincini verecekti." (Rorty, 1995b: 55).

Bunun yol ve yaşamla ilişkisini kurarsak şunu söyleyebiliriz: İçinde olduğumuz yolu değiştirmemiz gerektiği, çünkü o yolun doğru yol olmadığı ifade edildiğinde; bütün yollardan ayrı, doğru bir yol olduğu ve kişilerin yollarını en azından bu yolun rota ve amacına paralel hale getirmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu rota ve amaç bizim kişisel arzularımızın ötesinde, tarihsel şartlarımızın üstünde ve şartlarımızı ve arzularımızı kendisine uydurmamızın gerektiği bir konumdadır. Peki, özerk olma olarak ifade edilen, kendi yaşamına, davranışına, hayat tarzına kişinin kendisinin karar verebilme iradesi olarak özerklik, bir başka anlamıyla, kişinin ne olmak istediğine kendinin karar vermesi, kişinin yolunu, yolun amacını kendisinin seçebilmesinin hatta belirlemesinin ifadesi olarak öz-

yaratım bu koşullarda nasıl mümkün olacaktır?Esasında öz yaratım, bir yolcu için yola kendi izini bırakmak demektir. Diğer türlü ise başkasının izini, haritasını takip etmek olacaktır. Bu çerçevede Rorty'nin mahremiyet ile dayanışma arasındaki uyumsuzluk olarak betimlediği durumun vuku bulması kaçınılmazdır (Rorty, 1995b: 14).

Bahsedilen uyumsuzluğa sebep olan süreç esasında düşünmenin ve toplumsal ilerlemenin gayesi olarak hakikat fikrinin yerini tedricen özgürlüğün aldığı 3-4 asırlık bir dönemi kapsar. Geldiğimiz noktada özerklik ve öz yaratım ilkesi, özgürlüğe dayanan ilkeler olarak hakikat idealinden önde olan idealler konumundadır.

Bu noktada Delfi tapınağının kapısında yazan "kendini bil" sözü, esasında insan olarak içindeki herkese ortak olan doğayı, insaniyetlik vasfını bil anlamında değil; ama senin şu anda olduğun kişi olmanı sağlayan süreci bil, olduğun kişi olmanın nedenlerinin farkında ol, olumsuzla yüzleş ve -popüler tabirle- kendini inşa et anlamına gelecektir. Bunun bir adım ötesi ise kişinin kendi hakkındaki değerlendirmelerinde bile, kendine has bir "dil" kullanması demektir. Özerklik ya da öz yaratımın başlangıcı, kişinin kendi hikâyesini kendi kelimeleriyle anlatması demektir. Aksi takdirde toplumsal olana aykırılığı gerekçesiyle; kendi seçmediği bir yolda yürümeye devam ettiği sürece ya da hikâyesini yine başkalarının kendisine öğrettiği "dil" ile yapmaya devam ettiği sürece, kişi hala bağımlılığının farkında olmayan bir bağımlı demektir.

Bu anlamda bir özerklik, muhtemelen kişinin artık kendi yolunu sadece değiştirdiği değil, ama kendi gayesine göre kendine yol açan bir bireyin durumunu tasvir edecektir. Bu noktada sadece doğru yol ve yanlış yollar tanımlaması yok, aksine yeni bir kavramsal çerçeveye ifade edilen, "yollar" var. Yola atılmak bir tarihe, topluma kültüre çevreye atılmaktır ve bunların hepsiyle beraber birey bir benliğe sahip olur. Dolayısıyla kişinin bu olumsuzluğun farkında olması demek esasında hakikat iddialarına karşı mesafeli bir tavır sergilemesi demektir. İçinde bulunduğu konumu zorunlu ilkelerin bir tezahürü olarak gördüğünde ise muhtemelen üzerinde yürünen yollar hakikat ve hakikat olmayan yollar olarak tasavvur edilecektir. Hâlbuki olumsuzluğun farkında olan bir birey için yolların doğruluğu ve yanlışlığına dair kapsayıcı "dilleri" ya da kelime dağarcıkları dışsal bir gerçekliği yansıtan evrensel ifadeler değil, muhtemelen yolda olanlarca yapılmış bir *söylemden* ibaret olacaktır. Bazı söylemler daha ikna edici olduğu için bazı yollar kalabalık, bazıları ise sakin olan yolları ifade eder. Esasında bu görüş açısından söylenmesi gereken ise, "hakikat" idealinin de belirli amaçlar için ortaya atılan söylemlerden bir söylem olduğu düşüncesidir. Böyle bir düşünce hakikat fikrinin bir söylem olduğunu söylerken, esas dikkate alınması gerekenin ise düzenin olumsal olduğunun bilinmesi olduğunu söyler.

Hakikate bu türden bir yaklaşım esasında yeni bir insan tasavvuruna dayanır. Gayesi, içinde olduğu dünyaya dair "hakikati bilme" olan bir varlık olarak değil, ama dünyada yaşayan ve yaşamı için mücadele eden bir varlık olarak insan tasavvuru. Bu tipte bir insanın ise odaklandığı asıl husus "sorun çözme" olacaktır. İnsan sorun çözen bir varlık olarak kendine aletler yapar ve insanın geliştirdiği en önemli aletlerin başında ise "dil" gelecektir. Kendisini kullanarak birçok sorunun üstünden geldiği bir alet olarak dil düşüncesi, esasında farklı insanların farklı diller icat edip kullandığı ve bu noktada da benzer sorunları farklı aletlerle çözdüğünü fark etmemizi kolaylaştırır. Dil dış dünyayı birebir yansıtan bir kelimeler

seti değil, dünyaya dair işe yarar ve farklı betimler yapan bir alettir. Hakikat iddiası ise dilin yaptığı bu betimlemelerden bazısının bir noktada diğerlerinden daha doğru olduğunu ifade edecektir. Esasında daha doğru kavramı da bu kavramsal çerçevede sorunları daha iyi çözen, daha işlevsel olan anlamına gelir. Dolayısıyla insanların belirli yollardan gitmesi belirli dilleri kullanmaya aşına olması demektir. Hâlbuki dilin dışına çıkıp diller arasında bir karşılaştırma yapabileceğimiz bir konumda olmadığımız için, dillerin hakikati ifade etme anlamında birbirinden daha doğru olduğunu söyleyecek konumda olamayız. Wittgensteinci ifadeyle dilin sınırları dünyanın sınırları olduğu için (Wittgenstein, 2013: 133) ve dünyanın dışına çıkıp bakma olanağımız olmadığı gibi dilin dışına da çıkamayacağımızdır. Ya da onun oyun teorisiyle düşünersek (Wittgenstein, 2006: 16), oyun sadece oyundur. Bazılarının bir oyunu çok sevmesi ve oynaması o oyunu diğerlerinden daha popüler yapsa da daha doğru oyun yapmayacaktır. Zira oyunlar arasında doğruluk yanlışlık hiyerarşisi yoktur. Yani bu çerçevede söylenebilecek olan yolcunun bütününe üstten bir bakış sergileyerek yollar arasında bir mukayese yapamayacağıdır. Meta düzeyde yolları karşılaştıracak konumda olmadığımız için hangi yollar bizim kişisel amaçlarımıza arzularımıza nihai hedeflerimize uyuyorsa, muhtemelen kişinin yapabileceği budur. Tabii ki kendisinin de yeni yollar, patikalar açabilme hakkıyla beraber.³

Sonuç

Felsefe tarihi, esasında hakikatin keşfine dair düşünsel çabaların tarihidir. Bahsedilen hakikate dair ise felsefe tarihi boyunca herkesi tatmin edecek bir cevap henüz verilebilmiş değildir. Nihayetinde felsefenin aradığı hakikat, insanların başlangıçta ne kadar farklı yollarda olurlarsa olsunlar, kendisine intikal etmeleri gereken bir yolu temsil eder. Bu anlamda hakikat, Bilim, ahlak ve siyaset gibi bütün insani faaliyetlerin özünü teşkil eden bir kavram olarak kullanılmaktadır.

Felsefi bir arayış olarak hakikat ideal ve iddiasına benzer şekilde, her kültür üyeleri arasında birlik ve bütünlüğün devamı için böyle bir anlayışı farklı yollarla ortaya koyar. Fakat insanların yola çıktıkları olumsal şartları göz önünde bulundurduğumuzda kişinin olduğu kişi olması gibi, kültürlerinde olduğu şekliyle olması, esasında çok farklı etkenlerin bir sonucudur. Özgürlüğün son bir kaç yüzyıldır insani değerlerin en önde geleni olması sebebiyle bahsedilen hakikat/doğru yol düşüncesi de, özgürlük idealiyle büyük oranda yer değiştirmiştir. Bu yer değiştirmeye ise yapılan en büyük düşünsel katkı, insani yolculuğun olumsal karakterine yapılan vurgudur.

Özgürlük idealinde kişinin kendi iradesiyle yapabileceği en önemli seçimin, kim olması gerektiğine dair seçimi olduğunu düşündüğümüzde; bu seçimde insanları bir şekilde gerek bilimin, gerek toplumun kabullerinin bir şekilde belirli kişi olmaya zorlaması, bu özgürlüğün en azından örtülü bir şekilde ihlali anlamına gelebileceği söylenebilir. Bu anlamda kişi, kendi yolculuğunun yolunu ve yolculuğunun gayesini kendisi belirlediğinde muhtemelen bir özerklik ve özgürlük fikrini dillendiriyor olacaktır. Birçok toplumda böyle bir anlayış her

³ Hakikate bahsedilen türde yaklaşımın önemli bir örneği olan Richard Rorty, Olumsuzluk İroni ve Dayanışma adlı eserinde, konuya dair görüşlerini özellikle Dilin Olumsuzluğu ve onun üzerine bina edilen Benliğin Olumsuzluğu ile ilgili bölümlerde detaylıca açıklamaktadır. Bkz. Richard Rorty, *Olumsuzluk İroni ve Dayanışma*, s. 14-110.

zaman hoş karşılanmasa da, muhtemelen bu da toplumsal/ kültürel yolculuğun, yolda birlik ve bütünlüğü arzuluyor olmasından kaynaklanır.

Birçok aydınlanma düşünürü, insanlığın özgürlüğe doğru giden bir yolun yolcuları olduğunu söylese de, olumsuzluk açısından baktığımızda bu söylem de olumsuz bir söylem, yani kendi dönem ve şartlarının ortaya çıkardığı fikirlerin ifadesi olarak genelleştirilip hakikat olarak sunulan bir söylem olma vasfını ifade eder.

Bununla beraber hakikat fikri ve ideali, insanlığın düşünce ve inanç tarihi kadar eski olsa da, toplumların/kültürlerin oluşumunda tarihsel şartların ve problemlerin olumsuz karakteri asla inkar edilemeyecektir. Toplumlar ve kültürlerden öte de, herkesin bunu bireysel hayatında gözlemesi de kaçınılmazdır. Esasında bunun birincil anlamı, tarihin ve kültürün ürünü olduğumuzdur. Ama bu olumsuzluk fikrinin özerklik idealiyle buluşması ise, kişiye bu toplumsal ve tarihsel şartların ürünü olduğunu fark ettirdiğinde ona kendi projelerini/kendi yolunu seçme yolunu verecektir.

Neo Pragmatist Richard Rorty'nin özgürlük ideali, hakikat idealini bir kenara bırakmamız yönündedir. Esasında onun mottosunun, hakikatin keşfedildiği değil yaratıldığı şeklindeki düşüncesi olduğu söylenebilir (Yılmaz: 2020). Bu düşüncesi, "dünyayı/ yolu bilen" insan fikrinden vazgeçerek "dünyayla/ yoldaki engellerle başa çıkan/ sorun çözen bir varlık olarak insan" fikrinin kabulünde çerçevesizdir.

Kişisel yol arayışlarının, toplumsal olanla çatıştığı durumlarda ortaya çıkan dayanışma ve özerklik çatışması, olumsuzluğun kabulüyle kolaylıkla dindirilecek bir çatışma değildir. Çünkü kişinin topluma olan ihtiyacıyla beraber özerklik arzusu, toplumun birlik ve bütünlük ihtiyacını kolaylıkla aşamaz. Çağımızda gelinen noktada farklı yol/özerklik arayışları çok yoğun bir şekilde devam ederken, doğru yol anlayışlarının da büyük bir sekteye uğradığını görebiliriz. Nispeten bilim de dahil olmak üzere hemen hemen her alanda özgürlük adına bir farklılaşma çabasının olduğunu gözlemleyebiliriz. Hatta hakikat penceresinden bakan birisi için muhtemelen en büyük özgürlük hakikatin peşinde olmak olacaktır. Ama olumsuz yaşamların çeşitliliğinde bu da bir söylemden fazlası anlamına gelmeyecektir.

Kaynaklar

Bernstein, R. J. (2009). *Objektivizmin ve Rölativizmin Ötesi*, çev. Feridun Yılmaz, İstanbul: Paradigma.

Hegel, G.W.F. (2006). *Tarih Felsefesi*, çev. Aziz Yardımlı. İstanbul: İdea Yayınevi.

Heidegger, M. (2008). *Varlık ve Zaman*, çev. Kaan H. Ökten. İstanbul: Agora Kitaplığı.

Jaspers, K. (1997). *Felsefe Nedir*, çev. İ. Zeki Eyüpoğlu. İstanbul: Say Yayınları.

Rorty, R. (1995a). *Objectivity, Relativism And Truth*, Newyork: Cambridge University Press.

Rorty, R. (1995b) *Olumsuzluk İroni ve Dayanışma*, çev. Mehmet Küçük ve Alev Türker. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Rorty, R. (2006). *Felsefe ve Doğanın Aynası*, çev. Funda Günsoy Kaya. İstanbul: Paradigma.

Wittgenstein, L. (2006). *Felsefi Soruşturmalar*, çev. Deniz Kant. İstanbul: Totem Yayıncılık.

Wittgenstein, L. (2013). *Tractatus Logico Philosophicus*, çev. Oruç Aruoba. İstanbul: Metis Yayınları.

Yılmaz, R. (2020). *Richard Rorty'nin Heidegger Eleştirisi: Keşfedilen Hakikatten Yaratılan Hakikate*, Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.

Yolların Başlangıç Noktasında Sokrates'in Felsefesi

Doktorant Zeynep EKŞİCİ*

Özet

Yol'a birden çok anlam yüklenmektedir. Bunlardan biri de, dünyayı bir yol olarak tasvir eden ve insanı da bu yolun yolcusu olarak gören düşüncedir. Ancak yolcunun kendisi de yol olabilmektedir, tıpkı Sokrates gibi. Sokrates dünya yolundan giderken bu yola yüklediği anlam ve yaşam şekli ile yolla bütünleşerek kendi yolunu bezemiştir. Yaşam ilkeleri ve verdiği öğütler ile yolda olanlara yol olmuştur. Bu çalışmanın amacı yolda yolcu, yolculara yol olan bir düşünür olarak Sokrates'in izlerini ele almaktır. Sokrates'in özellikle felsefe tarihi başta olmak üzere düşünce tarihinde açtığı yolları bir bütün halinde sunmak kendilerine yol arayan kimseler için örneklik teşkil etmesi bakımından önemlidir. Tarihsel yöntem ile özellikle pratik boyutta analiz ve senteze başvurarak konu hakkında bütüne yönelik tutarlı bir düşünce ortaya koymak hedeflenmektedir. Sokrates'in felsefesiyle zirveye çıkan 'kendini bil' düsturundan hareketle insanın gayesi ve mutlu yaşamın imkânı ile ilkelerinden bahsedilecektir. Bu bağlamda ahlaki zeminde inşa edilecek olan erdemli yaşam biçimi ve bunun belirlenimlerinden olan 'orta yol' düşüncesinin temelleri ele alınacaktır. Son kertede bugün dahi söylem ve eylem birlikteliğindeki uyumun ciddiye alındığı dünyada, bizlerin yolda sendeleyerek mi yoksa uygun adımlarla mı yüründüğünü sorgulama, kendi yolumuzu değerlendirme imkânı bulunacaktır. Bu doğrultuda kendi yolumuzda yürürken Sokrates'in yol çizgilerini takip ederek Sokrates pratiğini hayatımızda uygulamanın mümkün olduğu ifade edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Felsefe, Sokrates, Kendini Bil, Erdem, Mutluluk, Orta Yol

At The Starting Point of the Roads Sokrates' Philosophy

Abstract

More than one meaning is attributed to the Path. One of these is the idea that describes the world as a road and sees man as a passenger of this road. But the traveler himself can be the way, just like Socrates. Socrates embellished his own path while going on the world road by integrating with the way of lifestyle and the meaning he attributed to this path. With his life principles and the advice he gave, he was the way to those who were on the way. The aim of this study is to deal with the traces of Socrates as a thinker who is a traveler on the road and a road to the passengers. It is important to present the paths opened by Socrates in the history of thought, especially in the history of philosophy, completely because it sets an example for those who seek their own way. With the historical method, it is aimed to put forward a coherent thought about the subject, especially by applying analysis and synthesis at the practical level. Based on the motto of 'know yourself', which culminated with the philosophy of Socrates, the purpose of the human being and the possibility and principles of a happy life will be mentioned. In this context, the virtuous lifestyle that will be built on moral ground and the foundations of the 'middle way' idea, which is one of its determinations, will be discussed.

* Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Felsefe Bilim Dalı, felseferehberi@gmail.com
ORCID: 0000-0002-0034-647X

In the last instance, it will be possible to question whether we are walking on the road faltering or with appropriate steps, and to evaluate our own path in a world where the harmony between discourse and action is taken seriously even today. In this direction, it will be stated that it is possible to apply the practice of Socrates in our lives by following the road lines of Socrates while walking on our own path.

Keywords: Philosophy, Socrates, Know Yourself, Virtue, Happiness, Middle Way

Giriş

İnsanı yaşamda daha değerli ve itibar edilesi kılan şey düşünce, söylem ve eylem birlikteliğindeki tutarlılıktır, uyumdur. Felsefe tarihinde bu tutarlılığı en iyi sergileyen örneklerden biri Sokrates'tir. "Sokrates (Σωκράτης) adı "bütün" anlamına gelen yunanca (Σωκ- sok) ve "güç, yol" anlamına gelen (κράτης-kratos) sözcüklerinin birleşmesi ile oluşmuştur" (Ülkü, 2019: 9). Bilindiği gibi Sokrates yazılı hiçbir eser bırakmamıştır. Hakkındaki bilgileri başta öğrencisi Platon'un yazdığı eserlerinden, Aristophanes'in *Bulutlar* adlı yazısından yine Arsitoteles'in bazı çalışmalarından öğrenmekteyiz. Onun yaklaşık (İÖ. 470-399) tarihleri arasında yaşadığı göz önüne alındığında bugün neredeyse 25 asırlık bir felsefe ile karşılaşmaktayız. Bu önemlidir çünkü Sokrates hem döneminde etkin bir filozoftur hem de başta Sokratesçi okullar olmak üzere kendinden sonra birçok düşüncenin ve düşünürün ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu anlamda Sokrates felsefe tarihinde bir zemindir. Öyle ki bugün üniversitelerin birçoğunda felsefe derslerinin eğitimi için 'Sokrates Öncesi Felsefe' ve 'Sokrates Sonrası Felsefe' ayrımı sıkça kullanılır. Dolayısıyla Sokrates bir sınırdır aynı zamanda bir başlangıç noktasıdır. Bu başlangıcın ana temalarını bilgi, bilge, bilgelik oluştururken bu temaların yaşamdaki karşılığını; insanın gayesi ve bu gayenin gerçekleşmesindeki erdem ile en yüksek iyi olan mutluluk oluşturmaktadır.

Düşünmede bilgi önemli iken söylemde bilge olmak ve bilgece konuşmak, eylemde de bu bilgeliği sergilemek felsefenin canlı bir felsefe olması, yaşanan dahası yaşayan bir felsefe olması demektir. Sokrates'te böylesine bir felsefe modelinin temsilcilerindedir. Felsefenin daha çok düşünme faaliyetiyle özdeşleşmiş olarak bilinen tarafına pratik boyutta atfettiği önem ile kayda değer bir felsefe modeli (pratik felsefe) ortaya koymuştur. Bilgelige verilen önem ve bilgiye verilen değer Sokrates nezdinde eylemde karşılığı olması gerekir. Bu çok önemlidir çünkü Sokrates'i Sokrates yapan şey kendi felsefesini yaşamasıdır. Bugün bu yaşam şeklini şu üçlü aşama ile ifade edebiliriz; 'kendini tanı, felsefeni oluştur ve yaşa'. Ama yaşam uyum ve bütünlük içerisinde olmalıdır. Günümüzde 'yaşayan felsefe' ve 'yaşam için felsefe' tabirlerinin altında da Sokrates'in sergilemiş olduğu pratik felsefenin izleri bulunur. Sonuç olarak Sokrates bireysel anlamda bu dünyada kendi yolunda giderken ardında onun yolundan gidecek olan birçok yolcu bırakmış ve yeni yollar açılması içinde örnek bir düşünür olmuştur. Sokrates'in kendi yürüdüğü yol üzerinden ele alacağımız buradaki felsefe; bilgelik, bilgi, bilge, bilinçli kişilik olan insan, ahlak, erek, en yüksek iyi, mutluluk, erdem, ölçülülük gibi insanın düşünme ve yaşama şeklini içeren konulardan oluşmaktadır.

Bilgelik Yolu ve 'Kendini Bil' Buyruğu

İnsanın bu dünyada en önemli görevlerinden biri kendisini bilmesi, tanınmasıdır. Bu görevin layığıyla yerine getirilmesi için yapılması gereken şeyler vardır. Bunlardan biri farkına varmaktır 'varlığının farkına varmak, bilgeliğin ya da bilgisizliğin farkına varmak'.

Bu farkındalığın gelişmesi ve insanın kendini tanıması için gerekli olan çıkış yolu *şüph*e etmektir. Özellikle bilgelik ve bilgi hakkında edilecek *şüph*e, insanı bilgisizlik durumundan kurtaracak güvenilir bir dayanak aramaya yönlendirecektir. Söz konusu Sokrates olduğunda ise bu dayanak 'ahlaki kavramların, ahlaki doğruların varlığında' kendisini gösterecektir (Arslan, 2016: 95-96).

Platon'un *Sokrates'in Savunması* eserinde Sokrates bilgeliğin ve bilgisizliğin soruşturmasını yapmaktadır. Delphoi tapınağı rahibinin "en bilgili adam Sokrates'tir" demesinden mütevellit Sokrates bu Tanrı rahibinin söylediği şeyin doğruluğunu araştırır. Kendisinden bilge kimselerin olup olmadığına bakar (Anıl, 1990: 81). İlk olarak devlet adamları ile ilgilenir bir devlet adamı ile olan konuşmasından sonra şu sonuca varır: "Bu adamdan daha bilgeyim. Doğrusu ikimizin de güzel, iyi bir şey bildiğimiz yok belki; ama o, hiç bir şey bilmezken, bildiğini sanıyor, oysa ben bilmiyorsam, bildiğimi de sanmıyorum. Öyle sanıyorum ki, ben ondan biraz daha bilgeyim, çünkü bilmediğim bir şeyi biliyor diye geçinmiyorum" (Platon, 2014a: 18). Görülüyor ki bilgelik yolunda atılması gereken ilk adım bildiğini sanma cehaletinden sıyrılmaktır.

Sokrates daha sonra (özellikle kendisiyle kıyas yapar) yazarlar ve ozanlar üzerine araştırma faaliyetini sürdürür. Onların eserlerini inceleyerek bir takım sorular sorar. Ona göre yazarlar ve ozanlar eserlerini üretirken bilimsel değil de ilham alarak, 'kutsal bir esinle' yazmaktadırlar. Birde yazmadaki bu kabiliyetleriyle kendilerini insanların en bilgisi gibi görmekte dirler. Hâlbuki bu kimseler güzel şeyler söyleyip bunun bilincine varamayan kimselerdir (Platon, 2014a: 19 -20). Son olarak Sokrates el işçilerini ele alır ve şöyle der: "Kendi işlerinin, uğraşlarının eri oldukları için en önemli, en yüksek şeylerden de anladıklarını sanıyorlar, bu sanı da kendi bilgilerini gölgeliyor" (Platon, 2014a: 20). Bütün bu soruşturma ve incelemelerin akabinde Sokrates kendisine bilge diyenlere karşı 'bilge olmadığını farkında olduğunu ve en iyi bildiği şeyin de bu olduğunu' ifade eden bir yargıya varır. "Olduğum gibi kalmak daha iyidir benim için" der (Platon, 2014a: 20). Bu söylemi şöylele anlayabiliriz, 'bilmiyor olduğumu bilmek ve biliyorum iddiasında bulunmamak benim için daha iyidir'. Şüphesiz ki "bilgelik insanın kendisini bilmesidir" (Platon, 2014b: 63).

Bilgelik konusunda farkındalık içerisinde olduktan sonra insanın kendini ve hayatını sorgulaması gerekir. Çünkü Sokrates'e göre, "hakikati bulabilmek için sayının değil bilginin önemi vardır" (Platon, 2011: 42). Sokrates'in bilindik 'Sorgulanmamış hayat insan için yaşamaya değmez' sözü referans alındığında bir yandan insan, kendi bilincinin farkına varmalı, özünün ne olduğunu araştırmalıdır. Bu durum Delphoi tapınağının girişinde de yazan 'kendini bil' sözüne karşılık gelir. Ayrıca Çınar'ın da bahsettiği üzere Sokrates için bu söz başka bir deyişle 'ruhunu mükemmelleştir' şeklinde de uyarlanan bir manaya sahiptir (Çınar, 2021: 1089). Diğer yandan insan, sergilediği eylemlerinin dayanağı kendisi olmalı, bildiği şeylerin bilincinde ve bilmediği şeylerinde farkında olmalıdır.

Sokrates neden Delphoi tapınağının girişindeki vecizeyi gözeterek 'kendinin bil' ilkesini söyler? Çünkü Sokrates; "kendi hakikatini Tanrı'nın sözüyle destekleme ihtiyacı duymuştur" Bu sözdeki istikrarlılığıyla "Tanrı da bunu emrediyor" şeklinde bir mesaj içerir (Özkan, 2013: 40). Böylece felsefe tarihinde Sokrates'le zirveye çıkan 'kendini bil' sözü insanın, yaşayışının

nasıllığına (Nasıl yaşamalıyım?) sunulan yollardan biri olarak ifade edilebilir; 'Kendini bilerek yaşa'.

İnsan ve Bilgelik

Sokrates'e göre insan 'beden ve ruhtan oluşan bilinç sahibi bir varlık' olarak karşımıza çıkmaktadır (Platon, 2015a: 75). Bedenin ihtiyaçları olduğu gibi ruhunda ihtiyaçları vardır. İnsan bedeninin iyiliğini önemseydiği gibi ruhun iyiliğini de önemsemelidir. Sağlıklı bir vücut bedeninin iyiliğine işaret eder. Ruhun iyiliği ise kötülükten uzak durmak, doğruluk ve ölçülülük prensibi ile hareket etmektir (Demiralp, 2008: 241). Bu minvalde Sokrates'in bir söylemi şudur: "İnsanla ilgili en büyük ve en iyi şeyler nelerdir?...başta sağlık, arkasından güzellik üçüncü olarak da ozanların dediği gibi namusla kazanılmış zenginlik" (Platon, 2010: 52). Kendini mükemmel biçimde bilen bir kişi, neyin iyi olduğunu görme vizyonu elde eder. Nitekim beden gözüyle bakıldığında gerçekte iyi olmayan şey bile mutlaka iyi ile karıştırılır ki bunun bir örneği de haz'dır. Ama ruh gözü doğru ve açık bir şekilde görür. Ruhun gözünü açmak için görme vizyonunu önyargı bulanıklığından ve bilginin kibrinden temizlemek gerekir (Conford, 2003: 52-53). "Hakikati gerçekten öğrenmek istiyorsak bedenden ayrılmamız, ruhla ve şeylerin özüyle ilgilenmemiz gerekir" (Platon, 2015a: 55-56). Bu doğrultuda insan, ruhunu daha çok önemsemelidir. Çünkü "Ruh kendisinde duyma, görme, acı, haz ve benzeri şeyler olmadığı zaman daha iyi düşünür. Böyle olunca kendi kendine döner ve bedenden uzaklaşır. Bedenden uzak durdukça hakikati anlamaya çalışır" (Platon, 2015a: 54). "İşte böylece kendisine âşık olduğumuzu söylediğimiz bilgiye ulaşabiliriz" (Platon, 2015a: 56). Ayrıca kötü insan yoktur, bilgisiz insan vardır ve insanları bilgili hale getirdiğimizde onları iyi kılmamızın imkânı elde edebiliriz. İnsanları bilgili hale getirmek ise onları eğitmek demektir. Böylece insanı eğitmenin mümkün olduğunu söyleyebiliriz. Kötü insanları da suçlu insanlar gibi görüp bir köşeye itmektense onların tedavi edilmesi ihtimali olan kimseler veya hastalar gibi görüp onları eğiterek topluma yeniden kazandırılabiliriz. Bu eğitimde ise suçlulara verilecek olan ceza suçludan intikam almak gibi değil de eğitimin bir parçası olarak görülmelidir (Arslan, 2016: 137). Bu sayede iyi şeyler ortaya çıkacaktır.

Bilgili olan insan yani bilge neyin doğru ve yanlış olduğunun ayrımını yapacaktır. Buna yardımcı olan, insana yapması veya yapmaması gerekenleri fısıldayan da 'daimon' (iç ses, vicdan, koruyucu peri ya da cin) dur (Demiralp, 2008: 238). Daimon insanı doğru eyleme yönlendiren yanlış eylemde bulunmasını engelleyen ahlaki işleve sahiptir (Arslan, 2016: 146). Sonuç olarak, bilgelik yolunda biliyorum iddiasında bulunmak için kişi kendini sorguya çekmelidir. Kendini tanıma ve bilme çabası içerisinde yürümelidir. Bu yolda ilerleyenler için Sokrates'in belirttiği üzere "İşte bilgeliğin peşinde koşanlar, felsefenin ruhun cesaretini yavaş yavaş artırdığını ve insanları kurtarmaya çalıştığını bilirler" (Platon, 2015a: 80-81). Böylece kişi kendi özüne, doğasına uygun hareket eder, kendini geliştirir ve kendini gerçekleştirme potansiyeline sahip olur.

İnsanın Ereği-Mutluluk (Eudaimonia) ve Erdem (Arete) İlişkisi

İnsan eylemlerinin ereği nedir, ne için eylemde bulunuyoruz ve neyin peşinde koşuyoruz? İnsan eylemlerinin ereği mutluluktur, insanlar mutlu olmayı ister ve mutluluğun peşinde koşar. İnsan neden mutluluğu erek edinir? Çünkü mutluluk insan için 'iyi'dir. Hatta en yüksek iyi 'mutluluktur'. İnsanın bu ereğini gerçekleştirmesine yardımcı olan her şey iyidir,

engel olan şey de kötüdür (Arslan, 2016: 128-129). Mutluluğun kaynağı nedir? Bilgidir. Mutluluğa engel olan şey de bilgisizliktir. “Bir insan ruhunun üstlendiği ya da karşı karşıya kaldığı şeyler ancak bilgeliikle birlikte olduğu zaman mutluluk getirir. Bilgelik yerine aptallık olursa mutsuzluk getirecektir” (Platon, 2013: 66).

Bilgi ile kastedilen nedir, neyin bilgisidir?Öncelikle bu bilgi evrenin, gezegenlerin, bakterilerin ne şekilde çoğaldığının bilgisi değildir ya da tüccarın, hekimin, kaptanın kendi alanlarında sahip oldukları bilgiler de değildir. Bu bilgi insanın özünün, doğasının, ereğinin, erdemini ve mutluluğun bilgisidir. Yine bu bilgi pozitif bir nitelik teşkil eder çünkü “doğru bilgi veya hakikat ‘doğru eylem veya davranışın gerçekleştirilmesinin tek yolu olduğu için, iyidir’” (Arslan, 2016: 129).

“İnsanların yaşamlarını doğru bir temele oturtması gerekir” (Platon, 2013: 51). Ahlak filozofu olarak Sokrates’in gayesi de ahlakı sağlam temeller üzerine oturtmaktır. Ahlakın ana konularından biri de erdemdir. Erdemin ne olduğunu bilmiyorsak onu elde etmenin en iyi yolunu söylemeyiz o halde ‘Erdem nedir?’ (Platon, 2011: 50). “Erdem esas olarak üstünlük, mükemmelliktir” (Arslan, 2016: 127)“Erdem (arete) kelimesini aslında doğada bulunan bütün varlıklar, canlılar ve onların organları için de kullanabiliriz” (Arslan, 2016: 127). Dolayısıyla bir varlığın; doğasının, özünün gerektirdiği şeye sahip olması onun erdemidir (Arslan, 2016: 127). Ayrıca Erdem; iyi, yararlı ve yol göstericidir. Erdem, bilgidir ve insan erdemli olduğu sürece, özüne, doğasına uygun hareket etmiş olmakla birlikte ereğini gerçekleştirmeye yönelik eylemlerde de bulunacaktır ve bunun sonucunda da mutluluğa ulaşacaktır. Erdemsizlik ise bilgisizliktir (Arslan, 2016: 128-129). Peki, erdem öğretilir mi? (Platon, 2013: 64). Bu konuda Sokrates *Menon*’da ‘erdem bir bilgiyse öğretilir, öğretilir bir şeyse bir bilgi olacağı anlaşılmaktadır. Ancak eğer erdem öğretmenleri varsa öğretilir erdem öğretmeni olmazsa öğretilmez’ açıklamalarında bulunur (Platon, 2013: 83). Şüphesiz ki, “Gerçek erdem bir tek bilgeliikle kazanılır” (Platon, 2015a: 59). Bunu kazanan erdem öğretmenleri de bu erdemi öğretebilme yetisine sahip olabilir. Sokrates’inde dediği gibi; “Tüm iyilik ve kötülüklerin nasıl geldiklerini ya da geleceklerini bilen bir insana erdemli demez misin? Tanrılar ve insanlarla olan ilişkilerinde, nelerden korkulup korkulmayacağını bilen, yani böyle bir yeteneği olan insan, iyilikleri nasıl kullanabileceğini bildiğinden aynı zamanda erdeme de sahip değil midir? Onda adalet ve dindarlıkta yok mudur?” (Platon, 2011: 63-64).

Tek bir erdem vardır ve diğer erdem gibi görünen şeyler aslında bu erdemin parçalarıdır. Mesela cesaret erdemin bir parçasıdır. Erdemi oluşturmak için başka parçalar da olmalıdır ki o parçalar arasında ölçülülük, adalet ve buna benzer şeyler vardır (Platon, 2011: 61). Erdem bilgidir ve erdemin olduğu yerde ‘iyi’ kavramını zikredebiliriz. Cesaret, adalet, dindarlık ve ölçülülük erdemin bir ve aynı parçasıdır ve iyidirler. Bu bağlamda erdemin bir bütün olduğu göz önüne alındığında bunlar (adalet, ölçülülük, dindarlık, doğruluk gibi) erdemin bir parçası değil bu bütüne verilen farklı adlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Platon, 2014b: 48-50-52-73, bkz. Arslan, 2016: 131).

Doğada bulunan tüm varlıkların ve canlılarında erdemi vardır. Örneğin, kılıcın erdemi kesmek, atın erdemi koşmaktır. Peki, insanın erdemi nedir? İnsanın kendi özünün ve doğasının gerektirdiği şekilde hareket etmesi de onun erdemidir (Arslan, 2016: 127). İnsan için “Gerçek erdem arzuların uzağında kalarak bilgeliği, ölçülülük, cesaret, adalet aracılığıyla

aramaktır” (Platon, 2015a: 59). Bu doğrultuda Sokrates dört büyük erdemden bahseder bunlar cesaret, dindarlık, adalet ve ölçülülüktür. İnsanın yürüdüğü yolda edinmesi gereken önemli kriterlerden olması bakımından bu erdemleri sırasıyla açıklamak gerekir.

İlk olarak cesaret erdemini araştırdığımızda sadece savaşanların değil denizin tehlikelerine karşı da mücadele edenlerin yine hastalık, yoksulluk ve siyaset sebebiyle maruz kaldığı şeylere cesurca dayanan kimselerin davranışlarında görürüz. Sadece acı veya korkuya karşı durmak değil kaçmak ya da direnmekle de cesaret gösterilir (Platon, 2011: 51-52). “Yani bu insanların hepsi cesur ancak bazıları acıya, bazıları zevke karşı cesur, bazıları nefesine hâkim olabilirken bazıları korkak değildir, bazılarıysa korkaktır” (Platon, 2011: 52). Bunları söylemesine rağmen ‘Sokrates cesaret nedir?’ sorusunu yeniden sorar. Ona göre; “Cesaret neden korkulup korkulmayacağına, neyin göğüslenmeye değer olup neden kaçınmanın iyi olacağına ilişkin bir bilgiden başka bir şey değildir” (Arslan, 2016: 116; bkz. Platon, 2014c: 88-89). Dolayısıyla insanın hayata karşı bir duruş sergilemesi söz konusu olduğu için cesaret erdemini kazanmanın önemli ölçüde katkı sağlayacağı söylenebilir.

İkinci sırada bir erdem olarak dindarlık konusunda Sokrates; ‘dindarlık veya dindarca bir eylem nedir, bütün şeyleri dine uygun kılan şey nedir, bir şey Tanrıların hoşuna gittiği için mi dine uygundur yoksa dine uygun olduğu için mi Tanrıların hoşuna gider yani dine uygunluğun ve dindarlığın özü nedir?’ gibi sorular çerçevesinde soruşturma faaliyeti gerçekleştirir (Platon, 2016: 44). Özellikle *Euthyphron*da ele alınan bu mesele, dindarlığın bir kötülük yapan (kim olursa olsun) kimse hakkında gerekli soruşturmanın açılması gerektiği ve yine Tanrıların hoşuna giden eylemlerin dindarca olduğu hoşuna gitmeyenine dine aykırı olduğu gibi birtakım açıklamalarla dindarlığa tanım getirmeye çalışır ancak yine de kesin bir tanımlama yapılamamaktadır. Buna rağmen dindarlığa dair dolaylı olarak üstü kapalı bir şekilde bir tanımın ortaya çıktığını söyleyebiliriz (bkz. Aslan, 2016: 117). Üçüncü erdem olarak Adalet’e bakıldığında; “Adalet nedir? Adalet de bir toplumun içindeki her insana hakkı olan payı vermek, onun diğerlerinin hak ve ihtiyaçlarına tecavüz etmemesini sağlamaktır. O halde birey için ölçülülük ne ise toplum için de adalet odur” (Aslan, 2016: 130). Böylece adalet erdeminin sadece bireysel değil toplumsal olarak dengeyi ve düzeni sağlayan bir tarafının olduğunu belirtebiliriz.

Son olarak dördüncü erdem olan ölçülülük incelendiğinde; “Ölçülülük, insanın zevklerine ve isteklerine hâkim olabilmesidir” (Platon, 2015b: 74). Mesela haz ve yarar iyidir. Ancak haz veren bir şey ile yararlı olanı birbirinden ayırmamız gerekir. Her haz veren şey yararlı değildir (alkol kullanımı sonrası çekilen baş ağrısı gibi). Diğer yandan insana yarar veren şeylerin haz verici durumu olmayabilir (ameliyat ya da ilaç kullanmak gibi). Nihai olarak dikkat edilmesi gereken şey ölçülülüktür. Hazlara karşı gösterilen ölçülü yaklaşım şekli insanın özüne ve doğasına uygun davranma şeklini bozmayacağından yararlı olacaktır (Aslan, 2016: 130). “O halde gerçek anlamda haz verici olan şey, ölçülülüktür ve gerçekten ölçülü olmak da insana yararlıdır” (Aslan, 2016: 130). Sokrates’deki ölçülülük fikri Aristoteles’te ‘altın orta ya da orta yol’ gibi adlarla anılan yaşam ilkesinin temelinde yatmaktadır. ‘Kendini bil’ buyruğunun gerçekleştirilmesinin önemli bir edini mi olarak ölçülülük erdemi, insana ne çok fazlasını ne de çok azını tamda olması gerekeni söyleyen, dengeye dayalı, ılımlı bir yaşam biçimi ve perspektifi sunmaktadır.

Sonuç olarak hem bedensel hem de düşünsel hazlarda ve yaşamın her bir köşesinde uygulanması gereken cesaret, dindarlık, adalet ve ölçülülük erdemleri insanın yürüdüğü yolda temel kriterlerdir. Bu erdemleri kazanımı için çalışılmalıdır. Bu çalışmada insan daha bilge olacağı gibi aslanan ruhun huzuruna ve mutluluğuna erişme imkânı elde edecektir.

Sonuç

Felsefe tarihinin yapı taşlarından biri olan Sokrates felsefenin düşünsel kısmının yanı sıra özellikle pratik kısmına dikkat çekmiştir. Hiçbir yazılı eser bırakmamasına rağmen hakkında birçok malumatın olmasının ve araştırmaya değer görülmesinin sebebi, düşünme, söylem ve eylem bütünlüğünü kendi yaşamında tutarlı bir şekilde sergilemesidir. Dolayısıyla teorik boyutta felsefesini oluşturan düşünürümüz pratik boyutta da icrasını göstererek kendi felsefesini yaşamıştır.

İnsanın irade sahibi bir varlık olduğu göz önüne alındığında her insanın kendi yolunu kendi belirlemesinde belli bir gücü vardır. Bu belirlenimin ana ilkesi ise 'kendini bil' buyruğundadır. Bu bağlamda insan kendi potansiyelini keşfetme, sınırlarını tanıyabilme, ruhun eğitimi için gerekli adımları atabilme yetisine sahip olabilecektir. Sokrates'in bilindik 'Araştırılmayan, soruşturulmayan bir hayat yaşanmaya değer' mottosu da insana sadece kendisi üzerine değil yaşama dair bir tanımayı salık vermektedir.

Sokrates genel olarak bilgi ve bilgeliğe verdiği değer sonra erdem ve mutluluğa verdiği değer ile kendinden sonra birçok düşünceye ve düşünüre etki etmiştir. Başta Sokratik okullar (Megara, Kinik, Kirene, Elis-Eretria Okulu) olmak üzere, Stoa felsefesinin düşünce zemininde, Şüphecilerde, Epikürcülerde Sokrates'in düşüncelerinin ve yaşam şeklinin etkileri söz konusudur. Modern felsefede Kant başta olmak üzere Hegel, Kierkegaard, Nietzsche, Heidegger gibi düşünürlerin Sokrates'den bahsettikleri onun düşüncelerinden etkilendikleri kısımların olduğu görülmektedir. Yine mesela bugün Pierre Hadot tarafından savunuculuğu yapılan *Ruhani Alıştırmalar* adı altında pratik felsefede Sokrates'in düşüncelerinin izleri mevcuttur.

Sokrates doğruların peşinde olan bir filozoftur, doğru bulduğunu da savunan bir filozoftur. Bu yüzden korkmak, yılmak ona göre değildir ki o fikirleri için ölen bir düşünürümüzdür. İnsanların en çok korktuğu şeylerden olan ölüm bile ona göre korkulacak bir şey değildir. Bu konuda şöyle der: "Gerçekte kimse bilmiyor ölümün ne olduğunu; insana vergi en büyük iyiliktir belki ölüm; ama en büyük kötülükmiş gibi korkuyor ondan" (Platon, 2014a: 35). Oysaki insan kötülük yapmaktan daha çok korkmalıdır. Böylelikle "...dostumuz, daha doğrusu çağımızın en iyi insanı, en bilgesi ve adil olanı bu şekilde öldü" (Platon, 2015a: 129). Yolların başlangıç noktasında Sokrates'in felsefesi birçok yol taşlarını oluşturmaya devam ediyor.

Kaynakça

Anıl, Yaşar Şahin (1990), *Sokrates Davası*, İstanbul: Ara Yayıncılık.

Arslan, Ahmet (2016), *İlkçağ Felsefe Tarihi II. Sofistlerden Platon'a*, Baskı 5, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Conford, Francis Mcdonald (2003), *Sokrates'ten Önce ve Sonra*, (çev. Ufuk Can Akın), Ankara: Ayraç Yayınevi.

Çınar, Aynur (2021), "Sokrates'in Teolojik Felsefesinde Tanrı ve İnsan Ruhu İlişkisi", *Beytülhikme Int. J. Phil.* II (3), s. 1079-1095.

Demiralp, Didem (2008), "Sokrates Etiği ve Sanat", *AÜİFD XLIX*, Sayı 2, s. 237-243.

Özkan, Fatih (2013), "Sokrates'in Entelektüalist Ahlâkı", *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 4, s. 35-53.

Platon (2010), "Gorgias", içinde, *Diyaloglar*, (haz. Mustafa Bayka), Basım 7, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Platon (2011), *Lakhes*. (çev. Furkan Akderin). İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2013), *Menon*, (çev. Furkan Akderin), Baskı 2, İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2014a), *Sokrates'in Savunması*, (çev. Teoman Aktürel), Baskı 2, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Platon (2014b), *Kritias-Kharmides*, (çev. Furkan Akderin), İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2014c), *Protagoras*, (çev. Furkan Akderin), İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2015a), *Paidon*, (çev. Furkan Akderin), Baskı 2, İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2015b), *Şölen*, (çev. Furkan Akderin), Baskı 2, İstanbul: Say Yayınları.

Platon (2016), *Euthypron*, (çev. Furkan Akderin), Baskı 2, İstanbul: Say Yayınları.

Ülkü, A. Ekrem (2019), "Sokrates", *Düşün-ü-yorum Dergisi*, İstanbul: Anadolu Aydınlanma Vakfı Bülteni, Sayı: 85 (Mart-Nisan), s 9-18.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

İnsanın Ontolojik Yolculuğu: Yaratım Versus Evrim

Öğr. Gör. Dr. Ragıp ERGÜN*

Özet

Bu çalışma varlık âleminde var olduğunun farkında olan tek canlı türünün, yani insanın ontolojik yolculuk hikayesindeki iki karşıt görüş olan yaratım ile doğal seleksiyoncu evrim yaklaşımlarının farklarına odaklanmaktadır. Bilinen tarihte insan aynı insandır. Ancak insanı gitmesi istenen istikamete ikna etmek için pek çok yaklaşım bu yola çeşitli işaret levhaları hazırlamıştır. İnsanın bugün nereye gideceği sorusunun cevabı, geçmişte nereden geldiğine mündemiçtir. İslam başta olmak üzere yaratıcıyı merkeze alan yaklaşımlar insanın hayat yolculuğunun bir yaratım ile başladığını söylemekte; ahlâk, din, ahde vefa, kul hakkı yememe, emanete sahip çıkma, doğru yolda olma (sırât-ı müstakîm) üzerinden ontolojik bir misyon yüklemektedir.

İnsanın ortaya çıkışını evrim ile izah eden ve yaratımı reddeden evrimci paradigma, insana hem geçmiş hem de gelecek bağlamında yeni bir istikamet çizerek bugünü inşa etmeye çalışmaktadır. Darwin ile meşhur olan bu yaklaşım, hayatı bir savaş alanı, insanı bir savaşçı olarak tanımlamaktadır. Hayatta savaşçı olma misyonu yüklenen bu insan, doğal seleksiyon yolculuğu ile kendini bulmakta ve ölüm ile kalım arasında medeni görünümlü vahşi bir varlığa dönüşmektedir. Bu çalışma bu iki paradigmanın arasındaki farkları ve günümüze yansımalarını analiz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: İslam, Yaratım, Evrim, Doğal Seleksiyon

Human's Ontological Journey: Creation Versus Evolution

Abstract

This study focuses on the differences between creation and natural selection evolution approaches, which are two opposing views in the ontological journey story of the only living species that is aware of its existence in the realm of existence, that is, human. In known history, man is the same man. However, many approaches have prepared various signposts to convince people of the desired direction to go. The answer to the question of where a person will go today depends on where he came from in the past. Approaches that center the creator, especially Islam, say that the life journey of a person begins with a creation; It imposes an ontological mission on morality, religion, loyalty to the covenant, not taking the right of the servant, protecting the trust, being on the right path (sırât-ı mustakîm).

The evolutionist paradigm, which explains the emergence of man with evolution and rejects creation, tries to construct the present by drawing a new direction for man in the context of both the past and the future. This approach, made famous by Darwin, defines life as a battlefield and man as a warrior. This person, who has the mission of being a warrior in life, finds himself through a journey of natural selection and turns into a civilized wild creature between life and death. This study analyzes the differences between these two paradigms and their current reflections.

Keywords: Islam, Creation, Evolution, Natural Selection

* Artvin Çoruh Üniversitesi, Şavşat MYO Hukuk Bölümü, r.ergun@artvin.edu.tr

Giriş

Bir annenin rahminde başlayan insanın hayat yolculuğu, toprağın rahminde son bulmaktadır. Bu süre zarfı içinde insan hayatı ve kendisini anlamlandırma gayreti içindedir. İnsan bunu bazen emek vererek bilinçli, genellikle de hazır kalıplarla bilinçsiz olarak yapar. Bir rüyanın gerçek başlangıcının hatırlanamaması/bilinmemesi gibi yaşamın gerçek başlangıcını da insan bilememektedir. İnsan hayatın içindedir. Hep içindeymiş ve hiç gitmeyeceği gibi. Heidegger'in ifadesiyle insan hayatın içine atılmıştır (Heidegger, 1996, 349-350). İçine atıldığı bu hayatın insan adına yaşanabilmesi için anlamlı olması gerekmektedir. Bu yüzden bilinen yazılı tarihte insan, insana, "insan"ı anlatmaya çalışmış ve en doğru geçmiş, bugün ve gelecek bulunmak ya da inşa edilmek istenmiştir.

Var olan canlı türlerin arasında ontolojik gerçekliğinin farkında olan ve bunun üzerine düşünen yegâne varlık insandır. En azından aksi ispat edilinceye kadar bu şekilde bilinmeye devam edilecektir. Bu da insanı hayatı ve kendini anlamada farklı yaklaşımlar bulmaya itmektir. Hayatın ve insanın başlangıcını bulma iddiasını taşıyan her yaklaşım, her hakikat bulma denemesi, aynı zamanda insanın nereye gideceği ve bugünün nasıl yaşanması gerektiği önermesini içinde barındırmaktadır. Yolculuğun başlangıcı, hangi menzile nasıl gidileceğine dair ipuçları ve yol işaretleri taşımaktadır. Yolculuğun nasıl ve neden başladığı sorusunun cevabı, nereye gidileceğini ve aynı zamanda bugünün nasıl yaşanacağını da bilgisini içinde barındırmaktadır. Başlanılan yer nereye gidileceği bilgisini içerdiği gibi aynı zamanda yolun da geniş sürecine dair önemli pusula bilgisini ihtiva etmektedir.

Hayatın ve insanın ortaya çıkışıyla ilgili tarih boyunca pek çok yaklaşım ortaya atılmıştır. Bunların içinden en bilinen iki tanesi bugün hale varlıklarını devam ettiren evrimci ve yaratılışçı yaklaşımlardır. Kimileri çeşitli sentezler yaparak evrim içinde yaratılışın ya da yaratılışın içinde evrimin olduğunu söylese de bu iki yaklaşım farklı dünya ideallerine sahiptir. Bu iki yaklaşım farklı dünyalara, farklı insan modelleri ortaya koymak için söz söylemektedir. Hatta evrimci paradigmanın özellikle Batı'da yaratılışçı paradigmanın karşısına alternatif bir görüş olarak ortaya çıktığını özellikle belirtmek gerekmektedir. Bu görüşün kurucularının din mefhumunu reddettikleri bilinmektedir. Bu yüzden evrimci yaklaşım diğer ismi ile Darwinizm, insanın ontolojik yolculuğunda yaratılış yaklaşımının farklı bir yorumu değil, yol ayrımıdır. İnsan bu ayrışma sürecinde farklı bir yol tecrübesi yaşamakta ve önceki yolun izlerini de zamanla kaybetmektedir. Bu çalışma bugün üzerinde gidilen ontolojik yolun ortaya koyduğu dünyayı analiz ederken, aynı zamanda önceki, terkedilmiş yolun da izlerini sürmeyi niyet etmektedir.

Yaratılış: "Âdem"İN Yol Hikâyesi

İnsanın ortaya çıkışı yaratılış paradigmasında "Âdem"İN hikâyesiyle başlamaktadır. İlk "Âdem"İN hikâyesi ile son "Âdem"İN hikâyesi mündemiç ve içkindir. Yani yaratılış süreci bağlamında Kur'an'da anlatılan Hz. Âdem'İN kıssası aslında ondan sonra gelen insanların da yol işaretlerini içinde barındırmaktadır. Bu anlamda "Âdem"İN yaratılış süreci, Hz. Âdem'İN cennette yaşadıkları, dünyaya gönderilişi alegorik bir okumayla daha anlamlı hale gelebilir. Aksi takdirde yaratılış kıssası hâlihazırdaki insanın pratik yaşamı için çok fazla bir anlam ifade etmemektedir. Ayrıca ifade etmek gerekir ki bu çalışma kapsamında "Âdem" kavramı

insanın başlangıcı olarak, “Hz. Âdem”in cennet kıssası da insanın yol hikâyesi bağlamında değerlendirilmektedir.

Yaratılış kendi içinde bir amaç barındırmaktadır. Yaratan kendine kulluk edilmesi, yani kendinin bilinmesi için yaratım gücünü kullanmaktadır. Kulluğun sınırları ve muhtevası ise vahiy yoluyla kullara bildirilir. Yaratılış paradigmasının vahiy temelli yoldaki işaretleriyle güzergâhını belirleyen insan, hayatın bir amacının olduğunu bilmektedir. Bu anlamda dinî yaklaşımda münhasıran İslam’da yaratılış yani yaşam erekseldir. Buradaki erek/amaç rabbini bilmek, yani kulluk etmektir. İmam Gazali bu durumu: “Bil ki Allah-u Teâlâ’yı tanımanın anahtarı, insanın kendi kendini tanımasıdır” diyerek ifade etmektedir (İmam Gazali, 2019: 17). Yunus Emre ise: “İlim, ilim bilmektir. İlim kendini bilmektir. Sen kendini bilmezsen ya nice okumaktır”, demektedir (Gölpınarlı, 1975: 107). İnsan denen varlığın kendini bilmesi ile yaratıcısını bilmesi mündemiçtir. İlim de bu bağlamda oldukça önemli bir araçtır.

Kur’an’ın pek çok ayetinde yaratılış bahsi geçmektedir. İnsanın hem ilk ortaya çıkışı hem de insanın insandan türemesi yaratım olarak tanımlanmaktadır. Kur’an’a göre “topraktan yaratılan” insan (Kur’an, Fatır Suresi, Ayet: 11; Hicr Suresi, Ayet: 26; Mü’minûn Suresi, Ayet: 12), ilk olarak *nefta* sürecinden geçer, yani doğrudan ilahi iradenin müdahalesi ile yaratılır. Ardından da *nufte* süreci başlar. Bu da insanın insandan türemesi aşamasıdır (Kavşut, 2012: 291).

İnsanın *nefta* süreci yani ilk kez yaratımı ile ilgili tek bir yaklaşımın olduğunu söylemek doğru olmaz. Çünkü İslam düşünce geleneğinde bu konuya farklı yaklaşan düşünürler olmuştur. Nazzam, Cahız, İbn’i Miskeveyh, İbn’i Haldun, İhvan-ı Safa başta olmak üzere pek çok İslam düşünürü tarafından yaratılışın farklı şekillerde olabileceği tartışılmıştır. Hatta yaratıcıyı bulma, hayatı anlamlandırma serüveni adına İbn Tufeyl, *Hayy Bin Yakzan* isiminde annesiz ve babasız bir doğumla ortaya çıkan insanın romanını da yazmıştır (İbn Tufeyl ve İbn Sina, 2004: 75).

Her ne kadar birbirinden farklı yaklaşımlar olsa da insanın bir yaratıcı tarafından yaratıldığı ve insanın bu hayata gelişinin bir amacının olduğu İslam düşünce geleneğinde hiçbir zaman göz ardı edilmemiştir. Bu yüzden bu yaklaşımların hiçbiri modern evrim teorisi olan Darwinizm ile benzerlikleri yoktur. Çünkü Darwinizm sanılanın aksine insanın kökeni ile ilgilenmekten ziyade, insan yaşamının muhtevasını yeniden tanımlamaktadır. Bu durumun daha iyi anlaşılabilmesi için İslam düşünce geleneğindeki muhtelif insan tanımlamaları yapıldıktan sonra evrimci yaklaşımın insan tanımı ile karşılaştırılarak bu durumu netleştirmek gerekmektedir.

Kur’an’daki Hz. Âdem’in cennetten kovulması kıssasını bir mekân değil, makam olarak algılandığında diğer insanların da hayat hikâyesine önemli temasları olacağını söylemek gerekmektedir. Kur’an’da şeytan ve şeytanî olan davranışlar Hz. Âdem’in ve eşinin düşmanıdır, on(lar)dan uzak durması emredilir (Kur’an, Tâhâ Suresi, Ayet: 117). İnsan şeytanî olandan uzak durmadığında cennetten yani refah ve felahtan kovulmaktadır. Bu yüzden insana meleki olana yönelmesi tavsiye edilmektedir. Ancak insanın bunu mutlak olarak

¹ Kur’an içi atıflar için kullanılan kaynak için bakınız: Esed, Muhammed (2002), *Kur’an Mesajı Meal-Tefsir*, İstanbul: İşaret Yayınları.

yerine getiremeyeceği, bu mücadelenin insanın yaşamı boyunca devam edeceği ifade edilmektedir (Kur'an, Bakara Suresi, Ayet: 36). Yani Kur'an'a göre insan hayatı iyi ile kötünün bir mücadelesi olup, insanın da hem düşünsel hem de fiili olarak iyinin yanında yer alması istenmektedir. Bu mücadele insanın rabbine sorumluluk bilinci ile yerine getirilmelidir. Bir yönüyle de hayatın kendisi insan için asıl olan değildir. Çünkü dünya yaşamı "oyun ve oyalanma yeridir" (Kur'an, Ankebût Suresi, Ayet: 64). Bu yüzden insanın eşya ile arasındaki ilişkisinde görünen yaşam merkezde değil, ahirete hazırlanma sürecidir. İnsanın yaşam içindeki meşguliyeti ise maişet yani hayat gerekçelerini temin süreci olarak tanımlanmış, o maişeti de yaratıcı yeryüzüne insan için yerleştirmiştir (Kur'an, Araf Suresi, Ayet: 10). Tekrardan yaratıcısına döndürülecek olan insandan "iyi" davranışlarda bulunması, sırat-ı müstakim'de (doğru yol üzeri) olması beklenmektedir (Kur'an, Fâtiha Suresi, Ayet: 6; Âl-i İmran Suresi, Ayet: 51; Mâide Suresi; Ayet: 16).

İslam düşünce geleneğinde hem sözlük anlamıyla hem de felsefi anlamıyla insan pek çok açıdan tanımlanmıştır. Etimolojik olarak insan kimi dil bilimcilere göre, "beşer, insan topluluğu" anlamındaki *ins*, bazıları, "unutan varlık" manasındaki *insiyân*, bir kısmı, "bir şeyi kendisine göstermek" manasında *înâs*, diğer bir kısmı da, yabani ve saldırgan olmanın zıddı olarak "alışmak, cana yakın olmak, uyum sağlamak" anlamındaki *üns* kökünden türediğini ileri sürmektedirler (Narol, 2018: 479). Yani kavramsal olarak insan, bir yönüyle her canlı kadar beşerdir ve unutulmasıyla maluldür; diğer bir yönüyle de nitelik taşıyabilen, sosyal olma özelliklerine haizdir. Sosyal olma ve sosyalleşme ile yeniden şekillenme özelliğine sahip insana bu özellik yaratılış ile verilmiştir. Kur'an vahyinin ikinci ayeti de buna işaret etmektedir. "Seni bir alâktan yarattı" (Kur'an, Alâk Suresi, Ayet: 2) ayetindeki "alâk" pek çok müfessire göre kan pıhtısı, hatta embriyo iken, sosyal anlamda alâk, alaka ile aynı köktendir ve ilişki anlamına da gelmektedir. Yani bu ayet sosyal anlamda insanın insanî ilişkiler bütününden yeniden yaratıldığına da işaret etmektedir. Yani birinci *nufta* sürecinde ilk yaratım biyolojik iken, ikinci yaratım sosyal yaratımdır. İnsan her insanî ilişkide, her fikirde yeniden yaratılmaktadır. Kur'an vahyi "rabbinin adıyla" diyerek burada ilk yol işaretini de vermektedir (Kur'an, Alâk Suresi, Ayet: 1).

Bir yaratıcı tarafından, kulluk maksadıyla, yani kendini yaratanı bilmesi için dünyaya gönderilen insanın farklı özellikleri vardır. İslam düşünce geleneğinde bu özellikler genel olarak *arazlar* ve *cevherler* olarak ikiye ayrılmıştır. *Arazlar* insanın menfi yanlarını anlatırken, *cevherler* ise müspet olanlarını ihtiva etmektedir. İnsanın düşünce yapısı ve diğer insanlarla olan ilişkisi hem bu yetilerini sürekli inşa etmekte hem de bu ilişkileri belirlemektedir. Sürekli devam eden bir yaratımın içinde olan insan, bir yandan *arazlarını* ya da *cevherlerini* geliştirirken; diğer yandan da gelişen özellikleriyle de düşünce yapısını ve insanlar arası ilişkilerini yeniden şekillendirmektedir.

İnsan doğası gereği medeni bir varlıktır ve varlığını devam ettirmek için başka insanlara, hatta varlık âleminin bütün unsurlarına ihtiyaç duymaktadır (El-İsfahani, 2010: 104). İnsan, başka insanlarla ve varlık âleminin diğer unsurlarıyla arasındaki ilişkiyi öğrenerek taklit etmektedir. Bu yüzden insanın sahip olduğu hasletlerden hangisi ön plana çıkartılırsa, insan o özelliğine dönüşmekte, o özelliğin kendisi olmakta veya öyle tanımlanmaktadır. İnsan mahiyeti neticesinde önce inşa edilmekte, şekil almakta, sonrasında aldığı şekle göre şekil vermekte ve inşa etmektedir. Aslında insanın hem kendi türü hem de hayat ile arasındaki

ilişkiye bakılacak olursa insan, evrenin küçük bir modeli durumundadır ve insanın tabii/doğal, hayvanî/hedonist ve aklı/rasyonel yönleri bulunmaktadır (Gafarov, 2006: 192). İnsanın bu üç melekesinin arındırılması, tabii ve aklı olan melekelerin hayvanî olanı yönetmesi sonucunda hikmet, ilim, iffet, cömertlik, şecaat ve hilm gibi faziletlerin elde edildiği düşünülmektedir. Bu müspet özelliklerin tümünün birleşmesi sonucunda da adaletin doğacağı; cerbeze (hilekarlık), eblehlik (budalalık), şereh (açgözlülük), şehvet düşkünlüğü, tehevür (korkmazlık) ve korkaklık gibi bütün reziletlerin de bu üç gücün fesâda uğraması, dolayısıyla ahlâkî disiplinden kopması sonucu ortaya çıkacağı ileri sürülmektedir (Gafarov, 2006: 194).

İnsan bünyesinde arazî ve cevherî özellikleri birlikte taşımaktadır. Kur'an vahyine göre de kendisine yaratıcı tarafından sunulan yol işaretlerine uyar ve bu minvalde ilerlerse hem kendisi hem de toplum ıslah olacaktır. Bu şekilde ıslah olmuş birey hem bu dünyada hem de ahirette saadeti yaşayacaktır. Bu dünyadaki saadet görece niteliklere sahipken, ahiret saadeti ise mutlaktır. Bu süreçte inanan insanın yolculuğu yaratılış, yaşayış ve ahiret olarak bir bütündür. Yaratıcının varlığına inanmış insanın hayatla, eşyayla ve ahiretle ilişkisi mündemiçtir. Yolculuğu yaratan, yolu ve yolun üstündekileri tekrar kendisine döndürecektir (Kur'an, Bakara Suresi, Ayet: 156).

Evrin: Doğal Seleksiyonun Yol Hikâyesi

İnsanın ortaya çıkışı, kim olduğu, hayatı nasıl yaşaması gerektiği ve nereye gideceği gibi sorular uzun bir dönem hem Batı'da hem de Doğu'da din temelli cevaplar ile karşılanmaktaydı. Ancak Batı düşünce geleneğinde yaşanan pek çok düşünsel, siyasi ve ekonomik kriz bu düşüncenin daha seküler alana kaymasına neden olmuştur. Özellikle bin yıllık kilise baskısıyla geçen feodalite dönemi bu sürecin en önemli nedenlerinden birisidir. Din adına, kurumsallaşan kilisenin her şeyi belirlediği bir süreçten, dinin söz söyleme hakkının elinden alındığı bir döneme geçiş yaşanmıştır. Pozitivizm ile bilginin değer ölçütü; materyalizm ile insanın eşya ile arasındaki ilişki yeniden taksim edilmiştir. Pozitivizm, deney ve gözleme dayanan bilgiyi gerçekte inanılacak bilgi olarak görmekte ve diğer bilgi edinme yöntemlerini değersizleştirmektedir (Comte, 1964: 217-218). Materyalizm ise evreni maddeye yüklediği tanrısal güçle açıklamakta, insanın eşya ile arasındaki ilişkide hazzı ve faydayı ön plana çıkarmaktadır (Cevizci, 2005: 1143).

Düşüncenin sekülerleşmesi sürecini kemale erdiren hadise ise insanın yaratılışında Tanrının denkleminden çıkartılarak evrimle izah edilmeye başlanmasıdır. Bu konuda farklı zamanlarda çeşitli evrimci yaklaşımlar olsa da sistematik olarak açıklama yapan ilk düşünür Jean-Baptiste Lamarck (1744-1829)'tır. Lamarck'a göre evrim süreci, yeni bir türün oluşması oldukça yavaş bir şekilde, pek çok nesil geçtikten sonra, ufak aşamaların birbirine eklenmesiyle ortaya çıkan, sürekli iptidai/ıkel olandan mürekkep/kompleks olana gidişin çok uzun zaman aldığı, dikey bir aşama olarak gerçekleşmektedir (Lamarck, 1963: 38-50). Lamarck için canlı formların doğası gereği yükselmek için tasarlandığı önceden belirlenmiş bir yaşam merdiveni niteliğindedir (Blackledge, 2002: 9). Lamarck canlıların değişen yaşam ve doğa koşullarına uyum sağlayarak değiştiğini, bunu da bir sonraki nesle kalıtım ile aktardığını savunmaktadır. Bu yüzden dışarıdan bir müdahale bu gelişimi olumsuz etkileyeceğinden kabul edilemezdir. Dezavantajlı grupların yaşamını devam ettirmek için yapılan bir müdahaleye de karşı çıkmaktadır (Lange, 1998: 222).

Lamarck'tan sonra evrim düşüncesi üzerine kafa yoran diğer bir düşünür Herbert Spencer (1820-1903)'dir. Hayatın bütün alanlarında evrensel bir "evrim kanunu" olduğunu düşünen Spencer, bütün canlıların birbirinden türediğini, bu süreçte de "survival of the fittest", yani en iyinin hayatta kalacağı fikrini savunmuştur. Biyolojik olarak canlıların yanında hayatın bütün şubelerinin evrim kanununa tabi olduğunu düşünen Spencer, dini de bu minvalde değerlendirmektedir (Spencer, 2004: 50). İnsanın doğayı tanımaması üzerine meydana çıkan bir olgu olarak görmekte ve "bilim" ile dinin etkisinin azaldığını düşünmektedir. Hayatın tamamında evrim kanununun işlediğini ve her şeyin daha iyiye gittiğini düşünen Spencer, daha iyinin hayatta kalması ve doğal seleksiyonun işleyebilmesi için dışarıdan bir müdahaleyi uygun görmemektedir. Bu yüzden sosyal yardımları eleştirmektedir (Spencer, 1964: 102).

Evrım teorisinin en önemli düşünürlerinden ve teorisinin çoğu zaman kendi ismiyle anıldığı, bu anlamda belki de en önemlisi olan Charles Robert Darwin (1809-1882)'dir. Darwin, Lamarck ve Spencer gibi evrim düşüncesini savunmakta, hayat mücadelesi ve bunun sonucunda oluştuğunu düşündüğü "doğal seleksiyon"u teorisinin merkezine yerleştirmektedir. Darwin bu yaklaşımını ilk olarak 1859 yılında yayımlandığı *On the Origin of Species* (Türlerin Kökeni) adlı eseriyle ileri sürmüştü ve insan hariç bütün canlılara uyarlamıştır. Doğal seleksiyonu merkeze alan evrimci paradigmayı insanlara da uyguladığı eserini ise *The Descent of Man, and Selection in Relation to Sex* (İnsanın Türeyişi ve Cinsine Göre Seçilim) ismiyle 1871 yılında yayınlamıştır. Bu eser Türkçeye *İnsanın Türeyişi* olarak çevrilmiştir.

Darwin teorisini oluştururken Malthus'un nüfus teorisinden etkilenmiştir. Bu teoreme göre kaynaklar aritmetik, insan nüfusu geometrik artmakta ve nüfusun kontrol edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde büyük felaketler yaşanacak, doğal seleksiyon işleyecek ve nüfus dengeye doğanın zorlamasıyla gelecektir (Malthus, 1966: 14). Bu yüzden Darwin *laissez fair* ekonomi modelini de kullanarak insan toplumları içinde doğal seleksiyonun işletilmesini engelleyecek müdahalelere karşı çıkmaktadır (Darwin, 1975: 66-67). Bu yaklaşıma göre yaşamın amacı yaşamaktır, insanın da bunun devamlılığı için yaptığı herşey mübahadır. Çünkü doğa daha iyiye gidişi istemekte, bunun içinde elindeki en önemli silah olan doğal seleksiyonu kullanmaktadır. Hayat mücadelesinin sürekli olarak devam etmesi bu yüzden önemlidir.

Bütün varlık alemini hiyerarşik bir yapıda tanımlayan Darwin, bunu insanlara da uyarlamıştır. Hatta insan ırkları arasında da hiyerarşinin olduğunu düşünen Darwin, bazı ırkların insanın alt türü olduğunu iddia ettiği hayvan gibi görmektedir. "Batı medeniyetini" hiyerarşisinde en üste yerleştirmekte ve bunu diğer insan toplumları için ulaşılması gereken bir ideal olarak görmektedir. Aksi takdirde bu "aşağı" ırkların doğal seleksiyon ile yok olup gideceğini iddia etmektedir (Darwin, 1975: 185-186).

Darwin düşüncesinin sekülerleşmesi bağlamında en önemli mihenk taşlarından birisidir. Çünkü Darwin insanın ontolojik izahını Tanrı olmadan ifade edilebilmesinin yolunu açmıştır. Darwin canlı türünü bilinmeyen bir tarihte tesadüfen ortaya çıkarmakta ve sonraki süreçleri de doğal seleksiyon ile hayat mücadelesini kazananların yaşamaya devam ettiği bir kronoloji olarak anlatmaktadır (Darwin, 1976: 66, 80-81; Darwin, 1975: 132). İnsan bu silsilenin en son aşaması ve kompleks olanıdır. Tanrı denen olgu bu süreçler içinde yoktur. Darwin'e göre zaten Tanrı insanın aklının bir ürünüdür. Yaratıcı ve gözetleyen Tanrı fikrinin ortadan

kalktığı, insanların ırksal sınıflandırmalara tabi tutulduğu bu yaklaşım, pek çok gayri insanî devlet politikalarının da “bilimsel” meşruiyeti olmuştur (Crook, 1999: 636-637).

Darwin “barbar” ırklara bir ideal olarak “Batı medeniyeti”ni göstermektedir. Beyaz Batılı ırka da “barbar” ırkları medenileştirmek için bir misyon yüklemektedir. Bu yaklaşım Batılı devletlerin pek çok ulusu sömürmesini “meşru” gösterecek bir alan açmıştır. Çünkü bu yaklaşımla emperyalizm bir sömürü olarak görülmeyecek, kendini doğal seleksiyon sayesinde geliştirmiş Batı medeniyetinin “barbar” ırkları medenileştirme projesi olarak tadm edilebilecektir. Emperyalizmin en yoğun olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Afrika’daki sömürülerindeki yerel halkın bireylerini ülkelerine getiren sömürgeciler onları “insan hayvanat bahçeleri”nden sergilemişlerdir. Bu insanları, insana benzeyen yeni bir hayvan türü bulunduğunu iddia ederek halka açık alanlarda gösteri nesnesi olarak kullanmışlardır (Sánchez-Gómez, 2013: 2). Batılı pek çok devletin kendilerinden olmayan başka coğrafyalara uyguladıkları bu insanlık dışı uygulamalar 20. yüzyılın başında Batının içine de sirayet etmiştir. Öjenizm yaklaşımı bu süreçte oldukça önemli bir rol oynamıştır.

Öjenizm olarak bilinen “ırk ıslahı” Darwin’in kuzeni Francis Galton tarafından ortaya atılmış ve uzun zaman alan doğal seleksiyonu, insan eliyle hızlandırmayı amaçlamaktadır. Darwin’in evrim teorisinde öjenizm, “doğuştan-aptallar”ı ataya, yani bir önceki tür olarak nitelediği hayvana ket vurması olarak kendine yer bulmaktadır (Darwin, 1975: 52-53). Öjenizm özellikle Almanya’da “melez” ırkların öldürülmesine neden olan Nazist politikaların temel dayanaklarından dır. Hitlerin iktidarda kaldığı bu süre zarfında, ırk ıslahının sağlanması için milyonlarca insan sistematik olarak öldürülmüş, ari Alman ırkından olmasına rağmen şeklen “bozuk” olduğu iddiasıyla yüzbinlerce insan kısırlaştırılmıştır. Bu duruma hukukî dayanak olarak da 14 Temmuz 1933 tarihli *Kısırlaştırma Yasası* çıkarılmıştır (Geary, 2000: 59-60).

Almanya’da durum böyle iken Amerika’da durum farklı değildir. Beyaz ırkı kormak için ırklar arası evlilik yasaklanmıştır. Toplamda 14 Amerikan eyaletinde uygulanan bu yasa *Anti-Miscegenation Laws* (Irklar Arası Evlilik Yasağı Kanunu) 1967 yılında Amerikan Yüksek Mahkemesi (Supreme Court) tarafından kaldırılana kadar devam etmiştir. Bu yasaya uymayanlara (eyaletler arası farklılıklar olsa da) çeşitli hapis ya da para cezaları uygulanmıştır (Sohoni, 2007: 587).

Doğal seleksiyoncu evrim paradigması 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 20. yüzyılın ilk yarısında o kadar etkili olmuştur ki ekonomiden siyasete, pedagojiden psikolojiye, hukuktan sosyolojiye pek çok sosyal bilim ve alana sireyet ederek buraların yeniden anlamlandırılmasına ve inşa edilmesine neden olmuştur. Bu süreçte insan bir savaşçı, hayat ise bir savaş alanı olarak tanımlanmıştır. Bu tanıma uygun olarak da insanın yaşadıkları anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda kimi düşünürler tarafından Birinci Dünya Savaşı evrimsel süreç içinde doğal seleksiyon nedeniyle savaşçı bir güdüye sahip insanın draması olarak tanımlanmıştır (Burroughs, 1915: 198-199). İkinci Dünya Savaşı ise hayatın bir savaş, insanın da savaşçı olduğu paradigmanın doğal bir sonucu olduğunu söyleyenler de olmuştur. Doğal seleksiyoncu evrim paradigmasını bu bağlamda İkinci Dünya Savaşı’nın nedenleri arasında saymak yerinde bir tespit olacaktır (Hodgson, 2004: 428).

İnsanın ve hatta canlı türünün kökenini bulma iddiasında olan evrimci paradigma, iddiasının ötesinde bir biçim almıştır. Köken bulma iddiası önceki kökenin reddi üzerine kurgulanmış, ancak yenisinin inşa iddiası bugün ve gelecek idealinin gölgesinde kalmıştır. Yaratıcının denklemden çıkarıldığı bir dünyada düşünsel olarak gidilen istikamel niceliksel olarak parlak olsa da niteliksel olarak pek çok problemi içinde barındırmıştır. Geçmişin hakikatini bulma yolculuğu doğal seleksiyon ile bugünün savaş alanına dönmesine neden olmuş ve ahlaki değerler bağlamında oldukça kötü bir miras bırakmıştır. Evrim, türlerin ya da insanın meşeyinin bir izahının ötesinde “bilimin” araçsallaştırılmasında kullanılmıştır. Din adına yapılan zulümlerin toplamından daha fazlası evrim ve “bilimsel” hakikatler adına daha az zamanda kat ve kat fazlası olarak ortaya çıkmıştır.

Sonuç: Yol Ve Yolcunun Akıbeti

Hayat yolunun yolcusu olan insan, yola yüklediği anlam dahilinde bir hayat yaşamaktadır. Yolun nereden başladığı sorusunun cevabı nereye gideceğini ve halihazırdaki süreçlerin de nasıl yaşanacağını belirlemektedir. Uzun bir dönem bu soruya din temelli cevaplar verilmiştir. Yaklaşık iki yüz yıldır bu sorunun cevabı farklılaşmıştır. Ancak ondan önceki süreçte insan ilahi bir müdahale sonucu yaratılmış ve yaratım amacı dahilinde yaşaması öngörülen bir varlıktır. Yaratım yaklaşımına göre tarih peygamberler üzerinden iyinin ve kötünün savaşıdır. Yaratıcı da insana iyinin yanında yer almasını emreder. Her peygamber kendi hayat hikayesinde insana bir yol hikayesi anlatır. Hz. Âdem’in hikayesi ile diğer peygamberlerin hikayesi içkin ve mündemiçtir. Çünkü aynı ortak başlangıca inanmış ve “doğru” yolda olmanın örneğini yaşayan peygamberler, geleceği ise insana ahiret üzerinden haber vermektedir. Ahiret insanın hayat yolculuğunun bir başka serüvenidir. Bütün yollar birbirine farklı ontolojik süreçlerle bağlantılıdır. Bu yüzden bu yola inanan insanların ıslah tarafında olması, fesattan kaçması ilahi bir emrin neticesindedir. Bu paradigmada dünya hayatı merkezde değil, diğer süreçlerden bir süreç ve ahiret için hazırlık aşamasıdır. Tarih boyunca suiistimaller olsa da asli kaynağın çerçevesi oldukça açık ve nettir.

Uzun bir dönem için insanın hayatı anlama ve anlamlandırma da elindeki en önemli yaklaşım olan yaratılışçı yaklaşım Batı’nın yaşadığı bin yıllık feodalite dönemi sonucunda doğal seleksiyoncu evrimci paradigmasına dönüştürülmüştür. Batı dışı toplumlar bu süreci yaşamamış olsalar da kimi “aydın”lar bu düşünceleri kendi toplumlarına ithal etmişlerdir. Şuan ise hayatın kurgulanmasında ve anlamlandırmasında halen oldukça etkili bir görüş olarak varlığını devam ettirmektedir. Doğal seleksiyoncu evrimci paradigması yaratımı dışlamakta, insanı bir savaşçı, hayatı da bir savaş alanı olarak tanımlamaktadır. Bu tanımlamalar üzerine bina edilen yeni gerçeklikler ise insanın yolculuğunun istikametini bambaşka bir sürece götürmektedir. Bu görüşün geçmişte yaşattığı tecrübelerle bakıldığında pekte iç açıcı değildir.

Darwin’in doğal seleksiyoncu evrim yaklaşımı hem emperyalizme hem de öjenizm üzerinden de ırkçılığa “bilimsel” meşruiyet üretmiştir. 20. yüzyılda uygulanan pek çok gayri insanî yaklaşımlar evrim teorisi ile meşrulaştırılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Batı’da “insan hayvanat bahçeleri” kurulmuş, ırklar arası evlilikler yasaklanmış, insanlar kısırlaştırılmış hatta öldürülmüştür. Darwin’in teorisinden etkilenen ve bunu bir devlet politikasına dönüştüren Hitler “melez ırkları” öldürmüş, ari Alman ırkından olan ve fakat “uygun” görünüme sahip olmayan yüzbinlerce insanı kısırlaştırmıştır. Diğer ülkelerde de

aynı fikirlerin yaygın hale gelmesi nedeniyle kimi düşünürlere göre doğal seleksiyoncu evrim yaklaşımı İkinci Dünya Savaşı'na neden olan unsurlardan birisi olarak görülmüştür. Hatta Birinci Dünya Savaşı üzerine yorum yapan çoğu düşünür, süreci doğal seleksiyonla açıklamış, "evrim draması"nın bir sonucu olarak tanımlamıştır. Doğal seleksiyoncu evrimci paradigmanın inşa ettiği insan ve "bilim" uzaya çıkacak teknolojiyi üretmiş ancak etik değerlerini inşa etmeyi başaramamıştır. Bugün de bu yolun devamı olarak insan biyolojik bir meta olarak görülmekte, nörolink, yapay zeka ve metaverse üzerinden yolu değişen insanı tamamen insanlık yolundan çıkarmaya yönelik adımların atıldığı da görülmektedir.

Kaynakça

Blackledge, Paul (2002), "Historical Materialism: from Social Evolution to Revolutionary Politics" Paul Blackledge ve Graeme Kirkpatrick (Ed.), *Historical Materialism and Social Evolution*, içinde (8-35), New York: Palgrave Macmillan.

Burroughs, John (1915), "Arrival of the Fit", *The North American Review*, Vol: 201 No: 711, p. 197-201.

Cevizci, Ahmet (2005), *Paradigma Felsefe Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayınları.

Comte, Auguste (1964), "Pozitif Felsefe Dersleri" (Çev. Ümid Meriç), *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, Cilt: 2 Say: 19-20, s. 213-258.

Crook, David Paul (1999), "Historical Monkey Business: The Myth of a Darwinized British Imperial Discourse", *The Journal of the History*, Vol: 84, No: 276, p. 633-657.

Darwin, Charles Robert (1975), *İnsanın Türeyişi*, (Çev. Öner Ünalın), Ankara: Onur Yayınları.

Darwin, Charles Robert (1976), *Türlerin Kökeni*, (Çev. Öner Ünalın), Ankara: Onur Yayınları.

El-İsfahani, Rağıp (2010), *Müfredât*, (Çev. Abdullah Baki Güneş ve Mehmet Yolcu), İstanbul: Çıra Yayınları.

Esed, Muhammed (2002), *Kur'an Mesajı Meal-Tefsir*, İstanbul: İşaret Yayınları.

Geary, Dick (2000), *Hitler and Nazism*, New York: Routledge.

Gafarov, Anar (2006) "Râgıb el-İsfahânî'de İnsan Tasavvuru", *M.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 30 Sayı: 1, 187-214.

Gölpınarlı, Abdülbaki (1975), *Yunus Emre Hayatı Sanatı Şiirleri*, İstanbul: Varlık Yayınevi.

Heidegger, Martin (1996), *Being And Time*, (Trans. Joan Stambaugh), New York: State University Of New York Press.

Hodgson, M. Geoffrey (2004), "Social Darwinism in Anglophone Academic Journals: A Contribution to the History of the Term", *Journal of Historical Sociology*, Vol: 17, No: 4, December, p. 428-463.

İbn Tufeyl ve İbn Sina (2004), *Hay bin Yakzan*, (Çev. M. Şerefeddin Yaltkaya ve Babanzade Reşid), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İmam Gazâli (2019), *Kimyâ-i Saadet*, İstanbul: Bedir Yayınevi.

Kavşut, M. Sait (2012), "Kur'an'da İnsanın Yaratılış Aşamaları Te'vilat Ekseninde Bir Değerlendirme", *Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi*, No. 7, s. 289-301.

Lamarck, Jean-Baptiste (1963), *Zoological Philosophy*, (Translated by Hugh Elliot), Newyork and London: Hafner Publishing Company.

Lange, Friedrich Albert (1998), *Materyalizmin Tarihi Ve Günümüzdeki Anlamının Eleştirisi*, (Çev. Ahmet Arslan), Cilt: 2, İstanbul: Sosyal Yayınlar.

Malthus, Thomas Robert (1966), *An Esssay on The Principle of Population*, New York: Palgrave Macmillan.

Narol, Süleyman (2018), “İnsan Kelimesinin Kur’an’daki Kullanımları Bağlamında Meallere Eleştirel Bir Yaklaşım”, *Bilimname*, Cilt: 2020, No. 35, s. 477-504.

Sánchez-Gómez, Luis A. (2013), “Human Zoos or Ethnic Shows? Essence and Contingency in Living Ethnological Exhibitions”, *Culture and History Digital Journal*, Cilt: 2 Sayı: 2, s. 1-25.

Spencer, Herbert (1964), *Man Versus the State*, Idaho: the Caxton Printers Ltd. Caldwell.

Spencer, Herbert (2004), *Man Versus the State With Six Essays on Government, Society and Freedom*, Liberty Fund, Inc..

Sohoni, Deenesh (2007), “Unsuitable Suitors: Anti-Miscegenation Laws, Naturalization Laws, and the Construction of Asian Identities”, *Law & Society Review*, Vol: 41 No: 3, p. 587-618.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Kafkas Muhacirlerinin Göç Yolunda Önemli Bir Merkez: Erzurum

Bilim Uzmanı H. Gizem ACER*

Özet

Göç, tarihin her evresinde toplumların yaşam biçimlerini etkileyen bir olgu olmuştur. Çeşitli sebeplerden dolayı göç eden insanlar genel olarak daha iyi bir yaşam umudu ile yola çıkmışlardır. Bu çerçevede XIX. yüzyılda Kafkasya'nın çeşitli bölgelerinden Osmanlı topraklarına göç eden birçok topluluk, devlet için yönetilmesi oldukça güç bir göç ve iskân sürecinin yaşanmasına neden olmuştur. Ayrıca bu yoğun göç hareketleri yerli halk için de maddi ve manevi yönden birçok sıkıntıyı beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte alınan tedbirler göçlerin yıkıcı etkisini azaltmış ve gelen göçmenler uygun yerlere yerleştirilmeye çalışılmıştır. Göç sürecinde yaşanan sıkıntılar genel olarak Rusya ile sınırı bulunan veya bölgeye en yakın konumda olan bölgelerde yaşanmıştır. Bu bağlamda Kafkasya'dan XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra yapılan bu göçlerde Erzurum hem kalıcı iskân mahalli hem de geçici iskân mahalli olarak önemli bir merkez haline gelmiştir. Bu süreçte Erzurum bir kontrol merkezi olarak işlev görmüş, göçmenler yaş, cinsiyet ve geldikleri bölge temel alınarak kayıt altına alınmıştır. Ayrıca göç sürecinde oluşabilecek hastalıkların önüne geçilmesi için Erzurum'da göçmenler için karantinahaneler kurularak hastalıkların çeşitli illere yayılması engellenmeye çalışılmıştır. Bu çalışmada genellikle Osmanlı arşivinden temin edilen belgeler ışığında, Kafkas muhacirlerinin Osmanlı topraklarına olan göçlerinde Erzurum'un önemi ve bu kadim şehrin göç sürecine etkisi üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Erzurum, Kafkas Göçü, Rusya, Osmanlı Devleti

An Important Center on the Migration Route of Caucasian Immigrants: Erzurum

Abstract

Migration has been a phenomenon affecting the lifestyles of societies at every stage of history. People who migrated for various reasons generally set out with the hope of a better life. In this context, many communities that migrated from various regions of the Caucasus to the Ottoman lands in the 19th century caused a very difficult migration and resettlement process for the state to manage. In addition, these intense migration movements have brought many financial and moral problems for the local people. However, the measures taken have reduced the destructive effect of immigration and the immigrants have been tried to be settled in suitable places. The problems experienced in the migration process were generally experienced in the regions that border with Russia or that are closest to the region. In this context, in these migrations from the Caucasus after the second half of the 19th century, Erzurum became an important center both as a permanent settlement and a temporary settlement. In this process, Erzurum functioned as a control center and immigrants were registered based on age, gender and the region they came from. In addition, in order to prevent diseases that may occur during the migration process, quarantines were established in Erzurum for immigrants, and the spread of diseases to various provinces was tried to be

* Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih-Yakınçağ Anabilim Dalı, acergizem31@gmail.com, ORCID: 0000-0002-6538-6528

prevented. In this study, in the light of the documents generally obtained from the Ottoman archives, the importance of Erzurum in the migration of the Caucasian immigrants to the Ottoman lands and the effect of this ancient city on the migration process will be emphasized.

Keywords: Erzurum, Caucasian migration, Russia, Ottoman Empire

Giriş

Kafkasya coğrafyası birçok kavimi içinde barındıran kozmopolit bir yapıya sahiptir. Çerkezler, Abhazlar, Çeçenler, Avarlar, Lezgiler, Kumuklar, Nogaylar Osetler, Ermeniler ve daha birçok halk Kafkasya kültür mozaiğinin bir parçasıdır (Öztürk ve Toprak, 2018: 439). Bu bölge, coğrafi konumu nedeniyle tarih boyunca farklı devletler tarafından istilaya uğramıştır. Buna bağlı olarak bölgede birden çok etnik ve kültürel yapı oluşmuştur. Bu durum Kafkasya'da milli bilinç ve bir devlet otoritesinin oluşmasını engellemiştir.

Rusya, Kafkasya'nın bu etnik karışıklığından yararlanarak bölgede yayılcı bir politika izlemiştir. I. Petro'nun tahta çıkmasıyla Rusya hâkimiyet alanını genişleterek Karadeniz, Kafkasya ve Balkanlar'da hâkim unsur olmayı hedeflemiştir. Bu doğrultuda 18. ve 19. yüzyıllarda Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu savaşların çoğunda galibiyet elde etmesi Kafkasya'nın geleceğini büyük ölçüde etkilemiştir (İpek, 1991: 97). Bilhassa Küçük Kaynarca Antlaşması (1774) ile Kırım'ı ilhak eden Rusya, Kafkasya'da gücünü arttırmak amacıyla bölgede tahrip, müsadere, tehcir ve kolonizasyon politikası uygulayarak bölgeyi Slavlaştırmayı amaçlamıştır. Rusya'nın uygulamış olduğu bu politika Osmanlı topraklarına kitlesel göçün başlamasına neden olmuştur. (Yıldız ve Karaçağıl, 2012: 282-283).

Muhâcirlerin kış şartlarında göç ettirilmesi, Osmanlı Devletinin göç politikasını uygulamasını zorlaştırmıştır. Gelen muhâcirlerin daha fazla sefalet çekmemesi için ilk aşamada sınıra yakın yerlere iskân edilmişlerdir. İskânları tamamlanamayan muhâcirler ise geçici iskân bölgelerine sevk edilmişlerdir. Bu hususta Erzurum, Rus sınırına yakın olması bakımından muhâcirler için hem kalıcı hem de geçici iskân mahalli pozisyonunda olmuştur. Coğrafi konumu nedeniyle hem kara yolu hem de deniz yolu ile gelen muhâcirlerin yol güzergâhında olan Erzurum, bu süreçte adeta bir dağıtım noktası görevi üstlenmiştir denilebilir. Başta Osmanlı Arşivi olmak üzere birçok araştırma-inceleme eserden faydalanılan bu çalışmada, Rusya'nın Kafkasya politikası neticesinde Osmanlı topraklarına doğru başlayan göçte, Erzurum'un yeri ele alınmıştır

Rusya'nın Kafkasya Politikası

Altın Orda Devleti'nin yıkılmasıyla Rusya bölgede yayılcı bir politika izleyerek, sınırlarını Kafkasya topraklarına doğru genişletmiştir (Çatalkılıç, 2021: 1). Bu süreçte Rusya, bölgede etkinliğini arttırabilmek amacıyla Kafkas halkları ile ekonomik ve politik ilişkiler kurmuş ve nihayetinde halkları boyun eğmeye zorlayarak topraklarını işgal etmiştir (Huseynov, 2020: 32). Rusya'nın genişleme politikası Çar IV. İvan döneminde ivme kazanmıştır. Rusya'nın Kafkas halkları ile ticari ilişkilerini güçlendirmesi bölgenin iç işlerine müdahil olmasının önünü açmıştır. Nitekim 1549-1551 yılları arasında iç meseleleri ile meşgul olan Kazan Hanlığına Rus birliklerinin sızması bölgede Rusları destekleyen grupların ortaya çıkmasına neden olurken Osmanlı Devletinin de Rusya ile yakından ilgileneceği dönemin başlamasına sebep olmuştur (Saydam, 2014: 241). Kazan ve Astarhan'ın Ruslar tarafından ele

geçirilmesi ile Kuzey Kafkasya açık işgal bölgesi haline gelirken aynı zamanda coğrafi bakımdan Rusya'nın, Osmanlı devletine yaklaşmasını sağlamıştır. Bölgede gücüne ivme kazandırmak ve bölgede kalıcılığı sağlamak isteyen Rusya, kuzey Kafkasya'nın stratejik öneme sahip mevkiilerine kaleler inşa ederek, "uyezd" adında idare merkezleri oluşturmuş, kendisine karşı gelenleri ise göç ettirmiştir. Ekonomik ve siyasi bakımdan bölgeyi tamamen kendine bağlı hale getirmek isteyen Rusya, yerli halkın kendi topraklarından yararlanabilmesi için ise "yasak" adı altında vergi sistemi oluşturmuştur (Taşkesenligil, 2017: 150).

Ayrıca Rusya, Kafkasya'da misyonerlik faaliyetleri yürütebilmek amacıyla bölgeye doğrudan Hristiyan ahaliyi yerleştirerek halkın dini yapısını değiştirmeyi amaçlamıştır. Coğrafyanın sınır boylarına ise Kozakları yerleştirip, "stanitsa" inşa edilerek bölge halkını baskı altında tutmayı hedeflemiştir (Çatalkılıç, 2021: 21).

Rusya ayrıca Tuna Nehri'nden, Ege Denizi'ne kadar olan bölgede büyük Bulgaristan kurma düşüncesi ile Kafkas halklarını zikredilen bölgelere zorla göçe tabi tutarak bölgede nüfusunu artırmayı hedeflemiştir. Fakat zaman içinde bu politikası değişikliğe uğrayan Rusya Kafkas halkını göç ettirmek yerine, kimliklerini ve dinlerini değiştirmek amacıyla halkların dış dünya ile tüm münasebetlerinin keserek Rusya'ya ekonomik, siyasi, kültürel bakımdan bağlı hale getirmeyi hedeflemiştir. Rusya bu politika kapsamında, Kafkasya'nın demografik yapısını değiştirmek amacıyla Rus generallerini bölgeye göndererek stratejik bakımdan idareyi tamamen ele geçirmeyi amaçlamıştır. Rusya'nın bu politikası Kafkas halkları arasında birlik ve beraberlik duygusunu geliştirmiş olup halkları müridizm çatısı altında birleştirmiştir. Bu direnişi kırmak isteyen Rusya, bölgeyi ağır tahribata uğrattıktan sonra Kafkas halklarının lideri olan Şeyh Şamil'i esir almış ve halklara iki seçenek sunmuştur. Rus nüfusunun çoğunlukta olduğu Volga ve Batı Sibiryaya taraflarına iskânlarını gerçekleştirmek ya da Kafkasya coğrafyasının dışına çıkarak Osmanlı Devletine göç etmek; halk, Rusya'ya daha fazla direnemeyerek Anadolu topraklarına doğru uzun ve meşakkatli bir göç yolculuğa çıkmışlardır (Saydam, 1995: 96-99).

Kafkasya'dan Osmanlı Topraklarına Yapılan Göçler

Kafkas göçleri başladığında Osmanlı Devleti genel olarak bu durumu olumlu karşılamıştır. Çünkü; Osmanlı Devleti'nin nüfusunun az olması geniş arazilerin boş kalmasını ve üretimin azalmasına sebebiyet vermekteydi. Gelecek muhâcirler ile bu açığı kapatmayı ve ekonomiyi iyileştirmeyi amaçlamıştır. Ayrıca gelen muhâcirler Ruslar ile yapmış oldukları savaşlarda tecrübe kazanmasından dolayı devlet, muhâcirleri Rus sınırına yakın yerlere iskân ettirip herhangi bir saldırı karşısında ön birlik olarak kullanmayı hedeflemiştir. Muhâcirler bilhassa Hristiyan nüfusun çoğunlukta olduğu bölgelere yerleştirilip Müslüman ve gayrimüslim nüfus dengelenmeye çalışılmıştır (Habiçoğlu, 1993: 103,104). Bu dönemde gelen muhâcirler için güncel bir komisyon ya da kurum oluşturulmamış olup muhâcirler ile şehremaneti ilgilenmiştir. Fakat 1860 yılından sonra muhâcir sayısındaki artış sebebiyle bir Muhâcir Komisyonu oluşturulması kararlaştırılmıştır. Komisyonun ilk görev muhâcirleri geçici iskân yerlerine yerleştirmek daha sonra boş olan arazileri tespit edip muhâcirleri kalıcı iskân yerlerine naklini gerçekleştirmektir. Devlete ekonomik anlamda yük olmamaları için hayvan ve tohum ihtiyaçlarını karşılamak üretim konumuna geçemeyenler için ise yevmiye

yardımlarını sürdürmek, bunun dışında ısınma ihtiyaçlarının karşılamak için yakacak temin etmek şeklinde kısaca sıralanabilir (Keha, 2013: 96-98).

Devlet, gelen muhacirlerin iskân esnasında problem yaşamamaları amacıyla daha önce göç konusunda tecrübeli olan Mirliya Nusret Paşa'yı Erzurum Muhâcirin Komisyonu ile koordineli çalışması amacıyla görevlendirmiştir. 10 ay boyunca bölgede çalışmalar yürüten Nusret Paşa, Erzurum, Muş, Diyarbakır yol güzergâhlarını ıslah ettirerek muhacirlerin sevk ve iskânında sorun yaşamalarının önüne geçmiştir. Ayrıca ellerinde fukara pusulası olan muhâcirlere yol boyunca nakdi yardım da sağlamıştır (Keha, 2013: 101).

Nusret Paşa muhâcirleri iskân ettirirken doğu illerine ağırlık vermiştir. Böylece kara yolu ile gelen muhacirler yol boyunca sefalet çekmeden yakın illere kademeli olarak sevk edilmişlerdir. Fakat muhacirlerin, Rus sınırına yakın bölgelere iskân edilmesi Rusya'yı oldukça rahatsız etmiştir. Bu durumu Osmanlı Devletine bildiren Rusya muhâcirleri, Diyarbakır Eyaletinin dışına ya da Fırat Nehri, Harput, Palu, Dicle Nehri güzergâhına iskân edilmesi eğer arazi uygun değil ise de Anadolu'ya seyrek seyrek yerleştirilmeleri hususunda öneride bulunmuştur (BOA. MVL. 713/105). Nusret Paşa ise bu önerilere karşılık olarak, anavatanlarından zorla Osmanlı topraklarına göç ettirilen muhacirlerin nasıl ve hangi bölgeye iskân edilecekleri konusunda Rusya'nın söz hakkına sahip olmadığını bildirmiştir (BOA. MKT. MHM. 341/27). Fakat Rusya ile diplomatik ilişkilerin bozulmasını istemeyen devlet, muhacirleri Rus sınırından uzak bölgelere yerleştirme fikrini uygun bulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin muhâcirlere yönelik iskân politikası ekonomik nedenlerden dolayı uzun süre geçerliliğini koruyamamıştır. 1865 yılında muhacir sayısındaki artış halkın muhâcirlere bakış açısını değiştirmiştir. 1860 yılında münferit göçlerde halk devletle birlikte hareket ederek muhâcirlerin iskân sırasındaki acil ihtiyaçlarını özverili bir şekilde karşılamış devlet tarafından muhâcirlere tahsis edilen arazilerin ekilip biçilmesi hususunda yol göstermiş hatta bir defaya mahsus olmak koşulu ile tohum ihtiyaçları karşılanmış, tarlaları ekilip biçilmiştir. Fakat muhacir sayısındaki artış ile birlikte yerel halkı ekonomik yönden olumsuz etkilemiştir. Bu durum karşısında iskân politikasını değiştirmek zorunda kalan Osmanlı Devleti, göç ile ilgili güncel düzenleme yaparak 1864-65 tarih itibari ile yılda 5.000 muhâcir kabul edileceğini ve Rusya ile Osmanlı hükümetleri tarafından ayrı ayrı göç izni almaları hususunda yola çıkacak olan muhâcirler uyarılmıştır. Osmanlı Devleti he ne kadar ekonomik ve asayiş bakımından zorlansa da gelen muhâcirleri asla geri çevirmemiş iskân sırasında ve sonrasında gereken tüm özen gösterilmiştir (Habiçoğlu, 1993: 105,106).

Muhacirler İçin Önemli Bir Merkez: Erzurum

Rusya'nın Kafkasları slavlaştırma politikasının bir sonucu olarak Kafkasya'dan Osmanlı topraklarına başlayan göçler ve muhacirlerin iskânı meselesi devletin çözmesi gereken önemli meseleleri arasında yer almıştır. Islahat Fermanının (1856) imzalanmasından sonra Hristiyan teb'aaya verilen ayrıcalıklar, müslüman nüfus yoğunluğunun fazla olmasının ehemmiyetini ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle gayrimüslim nüfusun fazla olduğu bölgelere Kafkasya'dan gelen muhacirler yerleştirilerek nüfus dengelenmeye çalışılmıştır. Kafkaslardan Osmanlı topraklarına toplu göç hareketleri 1865 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu tarihten önce yapılan göçler münferit ve küçük gruplar halinde gerçekleşmiştir. Münferit göçler Kafkasya'nın en kalabalık halkı olan Çerkezler ve diğer halklar ile karışık şekilde meydana geldiği için kayıtlar

etnik aidiyete göre sınıflandırılmamıştır. Kafkasya'dan Osmanlı toraklarına yapılan ilk göçlerde devlet, iskânı kolaylaştırmak için muhacirleri genel olarak varış iskelesine yakın mevkilere yerleştirmiştir. Gelen muhacirler çoğunlukla deniz yolunu kullansa da hayvanları ile birlikte gelen muhacirler kara yolunu tercih etmiştir. Deniz yolunu kullanarak gelen muhacirler Trabzon, Samsun, İstanbul, Çanakkale yolunu kullanarak Anadolu'ya giriş yapmışlardır. Kara yolu ile gelen muhacirler ise Kars ve Erzurum merkezli olarak Anadolu'ya geçiş yapmışlardır.

Erzurum bu göçler esnasında hem bir iskân merkezi, hem de muhacirlerin Anadolu'ya geçişinde önemli bir dağıtım merkezi olmuştur. Örneğin; 1861 yılında Sürmene'den karaya çıkan 500 Çeçen muhacir Bayburt yolu güzergâhından Erzurum'a gönderilmiştir (BOA. MKT. UM. 478/10; BOA. MKT. MHM. 220/66). Aynı yıl Çerkez muhacirlerin bir kısmı Sivas/Taşâbâd kazasına iskânları gerçekleştirilmiştir. Fakat Çerkez/Digor Kabilesine mensup muhacirler Erzurum'a iskân edilmek üzere Hasankale'ye gönderilmiştir. Bu hususta Sivas'ta bulunan muhacirlerden 160 hane Kars, Çıldır, Beyazıt'a yerleşmek isteseler de sınıra yakın olmasından dolayı devleti tedirgin etmiştir. Şayet zikredilen bölgelere yerleşecek olurlar ise Osmanlı sınırlarını çıkmayacaklarına dair senet imzalamaları gerektiği bildirilmiş ve ardından Tekman Ovası, Ahlat, Tercan ya da Soğanlı Dağı'na iskan edilmeleri yönünde karar çıkmıştır (BOA. MKT. NZD. 398/7).

1861 yılında, Trabzon, Samsun yol güzergâhı ile gelen, Çerkez/Şeki ve Şirvan muhacirlerinden 1011 nüfustan 124'ü Erzurum'a iskân edilirken geriye kalanı ise Sivas, İstanbul, Medine vilayetlerine iskânları gerçekleştirilmiştir (BOA. MKT. UM. 515/52).

Kafkasya'dan Osmanlı topraklarına gelen muhacirler yol boyunca salgın hastalıklar ve çeşitli sağlık sorunlarının yanı sıra iklim şartlarıyla da mücadele etmek zorunda kalmışlardır. Osmanlı Devletinin muhacirlerin kışın göç ettirilmesini istememesine rağmen Rusya muhacirleri kış şartlarında göçe zorlamıştır. Bu durum muhacirleri olumsuz etkilediği gibi Osmanlı Devleti'nin göç için aldığı tedbirlerin etkisini azaltmıştır. Örneğin; 1865 yılında Botaş Bey maiyetinde Erzurum'a iskân edilmek için yola çıkan Çeçen muhacirler, Oltu Kasabası çarşısından geçerken sel meydana gelmiş ve bu sırada çarşı merkezinde bulunan muhacir grubundan 15-20 hanenin araba ve hayvanları sele kapılmıştır. Kasabalılar muhâcirlere yardım etse de muhâcirlerden 9 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu olay üzerine muhâcirler dört gece Oltu da misafir edilmiştir. Tekrar yola çıkacak muhacirlere erzak ve hayvan tedarik edilmesi ile beşinci gün Mamervan (Narman) kazasına sevk edilerek yaralıların tedavisi için doktor görevlendirilmiştir (BOA. MVL. 712/75).

Aynı zamanda Osmanlı Devleti, gelen muhâcirleri toplu olarak iskân ettirmek yerine, sınırlarda ya da karantina merkezlerinde bir müddet bekletmiş daha sonra kâfileler halinde Anadolu'ya iskânlarını sağlamıştır. Devlet, bu yolla muhacirlerin toplu olarak yolda müşkül duruma düşmelerini engellemiştir. 1886 yılında Çeçen Musa Bey mahiyetinde 3 kâfile Kafkasya'dan Erzurum'a gelmiştir. Toplam 75 hanede 465 nüfusu olan bu kâfileler önce Erzurum ve çevresinde misafir olarak bekletilmiş daha sonra Bayburt, Tercan, Erzincan ve Karahisar'a yerleştirilmeleri kararlaştırılmıştır (BOA. MVL. 1052/27).

Osmanlı Devletinin muhâcir iskânında daha çok doğu illerini tercih ettiği aşikârdır. Bu durumun oluşmasında, bilhassa kara yolunu kullanarak gelen Kafkas muhacirlerinin etkisi

büyüktür. Aynı zamanda coğrafyanın Rus sınırına yakın olması iskân masraflarını oldukça azaltmıştır. Fakat zamanla muhâcir sayısının artması doğu illerinde nüfus ve iâşe problemi oluşmasına neden olmuştur. Bu durumda devlet muhâcirleri İç Anadolu veya Güney’de boş bulunan arazilere sevk etmek zorunda kalmıştır. Örneğin; 1889 yılında Adana’ya yerleştirilmek istenilen Çerkez muhâcirler Trabzon, Erzurum, Van, Hakkâri yol güzergâhından Mersin limanına sevk edilmiş daha sonra ise Adana’ya iskânları gerçekleştirilmiştir (BOA. Y.MTV. 36/103).

Osmanlı Devleti 1900 yılından itibaren gelen muhâcirlerin kabul müracaatları esnasında isim, unvan, cins, mezhep ve hangi mahalden olduklarına dair ayrıntılı kayıtlarının tutulması hususunda mahalli Şehbenderleri uyarmıştır. 1900 yılında Kafkasya ahalisinden Çeçen/Haçin taifesi, Karabulak kavminden Ali Bey maiyetinde 4 hanede 12 nüfus, Kafkasya’dan Erzurum’a gelmiş fakat daha sonra Muş’a iskânları gerçekleştirilmiştir (BOA. İ. HUS. 85/144).

1894-1895 Erzurum vilayeti dâhilinde Pasinler kazasına bağlı Subhankalesi çevresinde Muhâcirlerin iskânıyla yedi adet köy kurulmuştur. Bunlar; *Hamidiye, Selimiye, KadiriOye, Teşvikiye, Orhaniye, Osmaniye, Sultaniye* köyleridir. Muhâcirler bu bölgelere toplam 154 hane, 934 nüfus iskân edilmiştir (İpek, 2021: 51). Bu tarihlerden sonra Rusya ile Osmanlı Devleti arasında ki gergin ortam ekonomik yetersizlikler göçleri oldukça yavaşlatmıştır. Toplu göçler durma noktasına gelirken münferit göçler I. Dünya savaşın kadar kademeli olarak devam etmiştir.

Aynı zamanda yol boyunca açlık ve sefaletle sınan muhâcirler devlet, maddi ve manevi desteğini esirgememiştir. Kırım Savaşından sonra göçün artış göstermesi devletin ekonomisini olumsuz yönde etkilese de muhâcirler yardım kesilmemiş süreç hassasiyetle yönetilmeye çalışılmıştır. Sultan Abdülaziz’in göçmenlere yönelik “*Hicret edenlerin büyüklüğü büyük biraderim, küçüklüğü küçük biraderim.*” sözü devletin muhâcirler yaklaşımını özetler niteliktedir (Acer ve Uğuz, 2021: 209).

Kafkasya’dan Osmanlı topraklarına gelen muhâcirler ilk olarak yol yardımı yapıldığı belgelerle tespit edilmiştir. Ayrıca muhâcirler daha yola çıkmadan geçecekleri güzergâhlar iyileştirilmiş. Yük hayvanları tedarik edilmiştir. Örneğin; Erzurum’a iskân olmak üzere yola çıkan Kumuk ve Çeçen muhâcirler Bayburt’a vardıklarında 1,216 kuruş ekmek bedeli verilmiştir. (BOA. MKT. UM. 478/10). Muhâcirlerden Tolos Efendi mahiyetinde 25 hanede 91 nüfus Bolu’da bulunan akrabalarının yanına gitmek istediklerinde de iskânları gerçekleşinceye kadar muhâcirler yevmiye verilmesine karar verilmiştir (BOA. MKT. MHM. 22/38).

Ayrıca muhâcirler geçici iskân bölgelerinde kaldıkları süre boyunca ellerinde fukara pusulası olan muhâcirler günlük yarım okka ekmek dağıtımı yapılmıştır. İlerleyen süreçlerde muhâcir sayısının artması ile birlikte devlet muhâcirlerin ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma gelmiştir. Bu nedenle muhâcir talimatnamelerinde sık sık değişiklik yapıldığı tespit edilmiştir. Nitekim 1865 yılında yayınlanan muhâcir talimatnamesine göre, kâtip aracılığı ile hoca ya da ihtiyar heyetinden muhâcir durumlarını deftere kayıt edilmesi istenmiştir. Bu kayıtlar tutulurken şu hususlara dikkat edilmiştir. 10 yaşında olan muhâcirler, 100 dirhem verilmesi esas alınırken 10 yaşın üstündeki muhâcirler, yarım kıyye

ekmek verilmesi kararı alınmıştır. Yapılan yardımların devamlı olmamasına dikkat edilerek, muhacirler kalıcı olarak iskân edilinceye kadar sürmüştür. Muhâcirlerin iskânları gerçekleştirilip, üretici duruma geçtiklerinde yardımlar kademeli olarak kesilmiştir (Küçük, 2015: 128).

Aynı zamanda göçün ivme kazandığı dönemlerde devlet göçün aksamaması ve sürekliliği sağlamak için yerel halktan yardım istediği dönemlerde olmuştur. Bilhassa muhâcirler geçici iskân bölgelerinden kalıcı iskân bölgelerine yerleştirebilmek için halktan hem ekonomik hem de işgücü desteği alınmıştır. Örneğin; 1861 yılında Erzurum'a iskân ettirilecek Kumuk ve Çeçen muhâcirlere yarımşar kese masrafla kulübe şeklinde birer hane inşa edilmesi ayrıca muhâcirlerin zirai faaliyetlerini yürütebilmeleri için her iki haneye bir çift öküz ve her hane için beşer kilogram tohum yardımı yapılması kararlaştırılmıştır. Bu masrafları tedarik etmek için bölge ahalisinden yardım istenmiştir (BOA. MKT. MHM. 220/66).

Osmanlı Devleti muhâcirlere her dönem yardım elini uzatsa da bazı durumlarda yapılan yardımlar muhacirlerden geri istenmiştir. Özellikle bu durum iskân yerlerini terk edip çeşitli bahanelerle eski vatanlarına geri dönmek isteyen muhacirlere uygulanmıştır. Böylece muhâcirlerin tekrar ana vatanlarına dönmeleri engellenmeye çalışılmıştır. Fakat istisnada olsa kimi zaman muhâcirlerin Kafkasya ya dönmelerine izin verilmiştir. Örneğin; Rusya taraflarında Osmanlı topraklarına hicret eden Çerkez muhacirleri geriye dönmek istediklerinde masrafları Erzurum vilayetinden karşılanması yönünde karar alınmıştır. Bu durumun oluşmasında Erzurum'un göç güzergâhı üzerinde önemli bir konuma sahip olması ve Rusya'ya coğrafi bakımdan yakın konumda olmasının etkisi büyüktür (İpek, 2021: 94).

Muhacirler Osmanlı topraklarına gelmek istedikleri andan iskân edilinceye kadar ki sürede devlet maddi ve manevi yönden her koşulda muhacirleri desteklemiştir. Ekonomik yönden meşakkatli bir dönemden geçen Osmanlı, yardımların aksamaması için kimi zaman halkla topyekûn iskânı idare etmeye çalışmıştır. Halk kimi zaman muhâcirlerin evinin inşasında yardımcı oluş kimi zaman da muhacirlere tahsis edilen arazilerin ekilmesinde ve biçilmesinde yol gösterici olmuştur. Yerel halkın muhacirlere sergilemiş oldukları bu tavır, Osmanlı ekonomisini rahatlatırken muhacirlerin bölgeye alışmasını kolaylaştırmıştır. Fakat bazı muhacirler tüm yardımlara rağmen iskân mahallerinden hoşnut olmadıklarında ya bölgeyi terk edip başka bir vilayete yerleşmek istemiş ya da Kafkasya ya geri dönmeyi tercih etmişlerdir. Muhacirlerin ana vatanlarına dönme istekleri Rusya ile Osmanlı Devleti arasında gerginliğe sebep olurken istisnai durumlar haricinde muhacirlerin iskân bölgelerini terk etmesine izin verilmemiştir. Yer değişikliğinde ısrarcı olan muhâcirlerden ise devlet, yapmış olduğu yardımları geri talep etmiştir. Örneğin; 1861 yılında Kütahya sancağına iskân edilen 160 hane Çeçen muhâcirlerden 130 hanesi tekrar Kafkasya ya dönmek için yola çıkmıştır. Bu durumu haber alan devlet Konya, Ankara, Sivas ve Erzurum mutasarrıflıklarına haber vererek yol güzergâhından geçtikleri takdirde daha önce kendilerine tahsis edilen aynı ve nakdi tüm yardımların misli ile muhacirlerden talep edilmesi istenmiştir. (BOA. MKT. NZD. 355/7).

Eski vatanlarına dönmek isteyen muhacirlerin dışında göç ettirildikleri yerlerin iklim koşulların ayak uydurmakta zorlandıkları yer değişikliği talep eden muhacirlerde mevcuttur. Örneğin 1861 yılında İzmir'in havasına alışamadıklarını bildiren muhâcirler Erzurum'a

yerleşmek isteseler de durumun şaibeli olabileceği düşüncesi ile muhacirlerin İzmir’de daha havadar bir bölgeye yerleştirilmesi İzmir Valisi Osman Paşa’ya bildirilmiştir (BOA. MKT. UM. 499/78). 1867 yılında ise Erzurum’dan Sivas’a nakil olunmak isteyen muhacirler, Sivas’ın muhacir kabul edecek gücü kalmaması sebebi ile Şiran, Kelkit, Tercan mevkilerine yerleştirilmiş ancak daha sonra bu bölgelerin muhacir yerleşimine uygun olmadığı tespit edilmiş ve 1000 hane Konya ve Niğde’ye dağınık şekilde iskân edilmiştir (BOA. MVL. 1053/28).

Devlet, toprakları dâhilinde muhâcirlerin yer değiştirmesine zaman zaman izin verse de ikinci kez iskân için para harcamak zorunda kalıyordu. Bu durum devleti maddi açıdan zorlamaktaydı. Yer değişikliğinin muhâcirler arasında yaygınlaşmasının önüne geçmek isteyen devlet, kimi zaman ikinci iskân masraflarını muhacirler tarafından karşılanmasını istemiştir. Örneğin; 1902 senesinde 700 hane Çerkez muhacir Erzurum/Pasinler’e iskân edilmesine rağmen bölgede açlıkta dâhil olmak üzere birçok sıkıntı ile karşılaştıklarını Kırım Sultanı aracılığı ile Muhacir Komisyonuna bildirmişlerdir. Muhacirler Erzurum’a yakın olması sebebiyle Van ve Bitlis vilayetlerine yerleştirilmek istenmiş fakat muhacirler Suriye Vilayetine iskân edilmek istediklerini bildirmişlerdir. Erzurum’dan Suriye vilayetine iskânın masraflı olacağı için yol giderlerini muhacirler öderlerse bu isteklerinin kabul edileceği bildirilmiştir (BOA. MKT. MHM. 520/8).

Muhacirler çeşitli sebeplere bağlı olarak sık sık yer değişikliği için başvuruda bulunmuşlardır. İskân mahallerine alışamama, iklim koşulları ile uyum sağlayamama, geçim sıkıntısı yaşama ve akrabalarının yanına gitme isteği yer değişikliğinin başlıca nedenleri olmuştur. İstekleri yerine getirilmeyen muhâcirler ise eşkıyalık faaliyetleri yürüterek devlete zarar vermiştir. Bu durumun oluşmasında devletin göç politikasının değişmesinin etkisi büyüktür. 1865 yılından önce yapılan münferit göçlerde, devletin iskân politikası iyi yönde ilerleme kaydetmekteydi. Muhacirlerin içinden seçilen saygın kişiler göç kafilesi hareket etmeden, devletin muhâcirler için uygun gördüğü araziler gezdirilerek fikir alınır daha sonra muhâcirler uygun görülen yerlere yerleştirilirdi. Böylece devlet karışıklığın önüne geçmiş olurdu. Fakat Osmanlı topraklarına toplu göçler başlayınca iskân politikası işlevselliğini kaybetmiştir. Gelen muhacirlerin güvenliğinin sağlanması ve hızlı bir şekilde iskân edilmesi neredeyse imkânsız bir hal almıştır. Güvenlik tedbirlerinin azaltılmış olması muhacirler arasında eşkıyalık faaliyetlerinin hız kazanmasına ve iskân yerlerinde yerel halk ile muhâcirler arasında çatışma ortamının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Örneğin; 1880 yılında ise Erzurum dâhilindeki Çerkez muhâcirler Şanos/Simur karyesini ele geçirerek bölgede meskûn olan Hristiyan ahaliyi darp etmişlerdir (İpek, 2021: 78).

1892 yılında ise Erzurum’dan Suriye’ye koyun almak maksadı ile giden şahıslara Çeçen muhâcirler Urfa/Siverek kazasında saldırarak 1.150 liralığını, 50 mecdiye ve 150 liralık mallarını gasp etmişlerdir. Daha sonra suça karışan 6 muhâcir yakalanmıştır. İçlerinden 2’si Urfa’da serbest bırakılırken diğerleri vilayetlerine iade edilmiştir (BOA. DH. MKT. 1943/98).

Aynı zamanda Kafkasya’ya tekrar dönmek isteyen muhâcirler Erzurum yol güzergâhından geçerken yerli halk ile çatışmaya girdiklerini haber alan devlet bu durumun önüne geçmek maksadıyla, Rusya’dan Batum-Poti iskelelerine gelen muhacirleri doğrudan

Rumeli'ye gönderilmeleri ve anavatanlarına dönmek isteyen muhacirlerin engellenmesi hususunda ilgili vilayetlere talimat göndermiştir (Bolat, 2015: 80).

Devlet, eşkıyalık faaliyetlerinin önüne geçmek için Erzurum ve Muş taraflarına gönderilen muhacirlerin elindeki silahların toplanması ve bu bölgeler muhacir iskânının durmasına dair talimat vermiştir (İpek, 2021: 78).

Göç sürecinde muhacirlerin maddi ihtiyaçlarının karşılanamaması geçim telaşında olan muhacirleri hırsızlık ve eşkıyalık faaliyetleri sürdürmeye teşvik etmiştir. Suça karışan muhacirlerin silahları devamlı olarak bölge yetkilileri tarafından toplansa da, silahlarını teslim etmeyen muhacirler, halkı maddi ve manevi açıdan zarara uğratmışlardır. Buna karşılık halk muhacirlere yardım ve desteği kesince devlet için muhacirleri iskân ettirmek daha zor bir hal almıştır. Devlet, eşkıyalık faaliyetlerinin önüne geçilmesi için iskân işlerinin hız kazanmasını ve iskânları tamamlanan muhacirlerin eksikliklerinin bir an önce giderilmesi hususunda acil önlem almıştır. Ayrıca muhacirlerin silahla dolaşmalarına kesinlikle engel olunması ve Kafkas kabilelerinin bir arada değil dağınık olarak iskân edilmesi yönünde karar alınmıştır.

Sonuç

Kuzey Kafkasya halkı ağırlıklı olarak 19. yüzyılın ikinci yarısında Erzurum vilayetinin güney kesimlerine yerleştirildiler. Bu dönemde daha çok Çerkezler Doğu Anadolu'da nüfuz kazanarak etki alanlarını genişletmişlerdir. 1864 yılında ise Kuzeybatının Ruslar tarafından işgal edilmesiyle Doğu Anadolu'da Kafkas yerleşimi sığ kalmıştır. Osmanlı Devleti, bu tarihten sonra Karadeniz Limanına gelen muhacirleri Batı ve İç Anadolu'ya yerleştirmeyi uygun bulmuştur. Fakat 1864 yılında İngiliz ve Fransızlar, Dersaadet'e, Erzurum ve Karadeniz sınırında yoğun bir Kafkas yerleşim planı teklifinde bulunmuştur. Bu plan kapsamında bölgede Rusya'ya karşı askeri ve sosyo-kültürel yapının değiştirilmesi hedeflenmiştir (İpek, 2021: s. 69)

Bu hususta Osmanlı Devleti coğrafyanın Rus sınırına yakın olması sebebiyle, muhacirlerin iskân esnasında daha az yol kat etmesini ve Osmanlı Devletinin ekonomisinin geniş ölçüde zarar görmesini engellemek amacıyla Erzurum ve çevresine Kafkas muhacirlerinin yerleştirilmesi fikrine sıcak bakmıştır. Bu yolla devlet bölgeye göç işlerinin yürütülmesi, Yolların iyileştirilmesi amacıyla memur ataması yaparken göçün daha az sorun ile atılması için asker görevlendirmiştir.

Memurlar tarafından Osmanlı topraklarına münferit olarak gelen muhacirlerin kayıtları ırk, cinsiyeti nüfus ayırımı yapılarak kayıtlara geçirilmiştir. Fakat 1865 yılından sonraki kitlesel göçlerde yoğunluk sebebiyle kayıt tutulması mümkün olmamıştır.

Erzurum konum itibari ile Kafkasya'dan Anadolu'ya açılan kapı mahiyetine sahiptir. Bu nedenle Kafkasya'dan kara yolu ile gelen muhacirlerin hem kalıcı hem de geçici iskân mahalli olmuştur. Aynı zamanda deniz yolunu kullanarak gelen muhacirlerde Karadeniz'de tıkanıklığa sebep olmamaları için devlet tarafından Erzurum vilayeti çevresine iskânları gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda dönem içinde zuhur eden Kolera salgınının gelen muhacirler tarafından Anadolu'ya taşınmaması için Osmanlı Devleti tarafından Erzurum ve çevresine karantinahaneler oluşturularak devletin salgını kontrol altına almasında vilayet

büyük bir işleve sahip olmuştur. Karantinahanelerde yaklaşık 15 gün bekletilen muhacirler daha sonra Anadolu'nun çeşitli illerine dağıtılmıştır.

Bunun dışında Anadolu'ya yerleştirilen muhacirler, çeşitli bahaneler ileri sürerek anavatanlarına dönmek için de Erzurum yolunu kullanmışlardır. Rusya ise anavatanlarına tekrar dönmek isteyen muhacirlerden oldukça rahatsız olmuştur. Osmanlı Devleti yerlerini izinsiz terk eden muhacirleri çoğu zaman bu yol güzergâhında kolayca durdurabilmiştir. Erzurum burada da önemli bir karakol vazifesi görmüştür. Bütün bu yönleri ile Erzurum Kafkasya'dan Osmanlı topraklarına yaşanan göçte yıllarca muhacirlerin yükünü çekmiş, devletin önemli merkezlerinden biri olarak ön plana çıkmıştır.

Kaynaklar

a) Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH. MKT): 1943/98.

İrade Hususi (İ. HUS): 85/144.

Meclis-i Vâlâ Riyaseti Defteri (MVL): 713/105; 712/75; 1052/27; 1053/28.

Sadâret Mektûbî Kalemi; Muhimme Kalemi Evrakı (MKT. MHM): 341/27; 22/38; 220/66; 520/8.

Sadâret Mektûbî Kalemi; Nezâret ve Devâir Evrakı (MKT. NZD): 398/7; 355/7

Sadâret Mektûbî Kalemi; Umûm Vilayet Evrakı (MKT. UM): 478/10; 515/52; 478/10; 499/78.

Yıldız Mütevvî Maruzat Evrakı (Y.MTV): 36/103.

b) Telif ve Tetkik Eseler

Acer, H. Gizem ve Uğuz, Sacit (2021), "Çeçenler'in Osmanlı Topraklarına Göçü: Sürgün ve İskân", içinde, *Çağlar Boyu Göç (Tarih-Kültür-Medeniyet)*, İsa Kalaycı ve Gökhan Kalmış (Edl.), Ankara, Gazi Kitabevi, ss. 197-225.

Asan, Hakan (2016), *Kırım ve Kafkasya'dan Diyarbakır ve Çevresine Göçler 1876-1914* Elazığ, Malatya, Mardin ve Diyarbakır Örneği (Yayınlanmış Doktora Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.

Bice, Hayati (1991), *Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler*, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

Bolat, Ali (2015), *Osmanlı Belgelerinde Kafkas Göçü*, İstanbul: IQ Kültür ve Sanat Yayınları.

Çatalkılıç, Didem (2021), *Kafkasya'da Rus Yayılmacılığı: Mozdok Hattı (1552-1832)*, Ankara: Koyusiyah Yayınları.

Habiçoğlu, Bedri (1993), *Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler*, İstanbul: Nart Yayınları.

Huseynov, İlkin (2020). *XVI-XVIII yüzyıllarda Rusya'nın Kafkasya'da Yayılmacılık Politikası*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

İpek, Nedim (2014), "Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler (1877-1900)", *Ondokuz Mayıs University Journal of Education Faculty*, Cilt 6, No. 1, ss. 101-138.

İpek, Semih (2021), *Erzurum'da Kafkas Muhacirleri*, İstanbul: Ritim Sanat Yayınları.

Keha, Murat (2013), "1877-1878 Osmanlı Rus Harbi'ne Kadar Yaşanan Kırım Kafkas Göçleri ve Erzurum'un Durumu", *Akev Akademi*, No. 57, ss. 91-106.

Küçük, Burak (2015), *Biga Kazasında Muhâcir Yerleşmeleri ve Yaşanan Sorunlar (1856-1910)* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.

Öztürk, Ahmet ve Toprak, Serap (2018), "Kafkasya'dan Muş Yöresine Göçler ve Göçmenlerin İskânı (1856-1905)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, No. 43, ss. 437-458.

Saydam, Abdullah (1995), "Rusya'nın Kırım ve Kafkasya'yı İstilasında Uyguladığı Demografik Yöntemler", *Tarih Boyunca Balkanlardan Kafkaslara Türk Dünyası Semineri (29-31 Mayıs 1995)*, İstanbul, ss. 93-117.

Saydam, Abdullah (2014), "Rusya'nın Kafkasya'yı İşgali", *Ondokuz Mayıs University Journal of Education Faculty*, Cilt 5, No. 1, ss. 243-261.

Taşkesenligil, Muhammed (2017), "16. Yüzyılda Korkunç İvan'ın Rus Tarihindeki Rolü Üzerine", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, No. 36, ss. 143-151.

Yıldız, Özgür ve Karaçağıl, Canan (2012), "Kırım Savaşı Üzerine Değerlendirme (1853-1856)", *The Journal of Academic Social Science Studies*, Cilt 5, No. 1, ss. 273-285.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Tahsin Yücel'in *Kumru İle Kumru* ve Chuck Palahniuk'un *Dövüş Kulübü* Romanlarında Yolculuk Arketipi

Dr. Öğr. Üyesi Caner SOLAK*

Özet

Kumru adlı bir köy kızının memleketlisi bir kapıcıyla evlendikten sonra İstanbul'da daha önce hiç görmediği yaşam biçimleri ve eşyalarla karşılaşması sonucu kendisinin merkezinde ailesinin yaşadığı büyük değişimin anlatıldığı *Kumru ile Kumru* (2004) romanı aynı zamanda başkahraman da olan Kumru Yarma'nın köyden İstanbul'a uzanan yolculuğunu bir dönüşüm hikâyesi şeklinde ele alır.

Dövüş Kulübü (1996) romanında büyük bir otomobil şirketinde ürün iptali koordinatörü olarak çalışan ve gerçek adını eser boyunca öğrenemediğimiz romanın başkahramanının, Tyler Durden adında kendisinin tamamen zıddı bir kişiyle birlikte yaşamak zorunda kalmasıyla başından geçecek ilginç olaylar ve süreç içindeki dönüşümü anlatılır.

Kumru ile Kumru'da Kumru'nun kentli bir kadın olma yolunda geride bıraktığı öz değerlerinden uzaklaşarak tüketim kültürünün şekillendirmiş olduğu anlayışlara göre kendini inşa etme yolculuğuna tanıklık ederken *Dövüş Kulübü*'nde ise artık eksiksiz, tamamlanmış hâlde olan anlatıcının çok geçmişte kalan doğasına geri dönmek adına kendi kendisini yok ediş yolculuğunu okuruz.

Carl Gustav Jung'a ait bir kavram olan ve toplumların kolektif bilinçaltılarında yer alan ilk örnekler, ilk modeller anlamına gelen arketiplerin hem tarihsel izlerinin sürülebildiği hem de yeniden üretildikleri sahalardan biri de edebi eserlerdir. Başlıca arketiplerden biri olan yolculuk ise, toplumların veya bireylerin bastırmış oldukları duygu, davranış, dürtü ve arzularını keşfetmeleri için gerekli olan aşamalar bütünü olarak kullanılır. Roman başkahramanlarının yaşamış oldukları dönüşümler; yola çıkış, maceraya çağrı, doğaüstü yardım, ilk eşiğin aşılması, balinanın karnı, erginlenme, dönüş gibi arketipsel yolculuğa ait kavramlardan faydalanılarak açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Kumru ile Kumru*, *Dövüş Kulübü*, Yolculuk Arketipi

Journey Arcetype in Tahsin Yücel's *Kumru and Kumru* and Chuck Palahniuk's *Fight Club* Novels

Abstract

A village girl named Kumru gets married and moves to Istanbul. She encounters new life styles and objects in Istanbul. The novel *Kumru and Kumru* (2004) deals with the journey of Kumru Yarma from the village to Istanbul as a story of transformation.

In the novel *Fight Club* (1996), the protagonist works for an automobile company. We cannot learn the name of the hero of the novel throughout the work. We read that she had to

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, caner.solak@erzurum.edu.tr

live with a man named Tyler Durden who was the complete opposite. Tyler Durden will take him on a journey of transformation.

In the novel *Kumru and Kumru*, we read that Kumru gave up her values in order to become a city woman. Kumru will rebuild itself according to the values of the consumption culture. In *Fight Club*, we read the narrator's symbolic destruction of himself.

One of the fields where archetypes, a concept belonging to Carl Gustav Jung, which are the first examples and first models in the collective subconscious of societies, can be traced and reproduced, are literary works. Journey, one of the main archetypes, is used to represent the emotions, behaviors, drives and desires that societies or individuals suppressed.

The transformations of the heroes of the novel; It will be explained through concepts such as setting off, invitation to adventure, supernatural aid, crossing the first threshold, belly of the whale, maturation and return.

Keywords: *Kumru and Kumru*, *Fight Club*, Journey Archetype

Giriş

Gürsel Aytaç, karşılaştırmalı edebiyat bilimi için "Görevi, işlevi, farklı dillerde yazılmış iki eseri konu, düşünce ya da biçim bakımından incelemek, ortak, benzer ve farklı yanlarını tespit etmek, nedenleri üzerinde yorumlar getirmektir." der (Aytaç, 2009: 7). Bu incelemede Tahsin Yücel'in *Kumru ile Kumru* ve Chuck Palahniuk'un *Dövüş Kulübü* romanları evrensel bir arketipi nasıl ele aldıkları bakımından karşılaştırılacaktır. İncelenecek Türk ve Amerikan romanlarında tüketim kültürü eleştirisi olarak adlandırabileceğimiz ortak bir konuyu ele alan yazarlar, kahramanlarını kişilik gelişimleri yaşayacakları sembolik bir yolculuğa çıkarırlar.

İlk örnekler, ilk modeller anlamına gelen arketiplerin hem tarihsel izlerinin sürülebildiği hem de yeniden üretildikleri sahalardan biri de edebi eserlerdir. Başlıca arketiplerden biri olan yolculuk ise, toplumların veya bireylerin bastırmış oldukları duygu, davranış, dürtü ve arzularını keşfetmeleri için gerekli olan aşamalar bütünü olarak kullanılır. "Mitolojideki bu yolculuk hikayeleri, somut bir eylem gibi görünse de aslında sembolik bir anlam içerir. Bu anlam şudur: Yolculuk bireyin iç dünyasına, bilinçaltının derinliklerine yaptığı ruhsal bir eylemdir ve bireyin kendini tanıma, bilme, aşama kaydetme süreci anlamına gelir." (Sarıççek, 2020: 44-45).

Joseph Campbell, *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* adlı çalışmasında dünya mitolojilerinde ortak bir şekilde işlenen yolculuk arketipi üzerinde durur. Bir çok farklı medeniyete ait türlü yolculuk anlatılarında ortak bir yapı bulunduğunu fark eden yazar, bu ortak yapıyı yola çıkış, erginlenme, dönüş ana başlıkları ve çeşitli alt başlıklar altında sistematize eder. Yolculuğun aslında kahramanın içinde saklı olan cevherin keşif yolculuğu olduğunu belirtir. "Bu bakış açısıyla kahraman, hepimizin içinde saklı duran, yalnızca bilinmeyi ve yaşama katılmayı bekleyen tanrısal yaratıcı ve kurtarıcı imgenin simgesidir." der (Campbell, 2010: 51).

Bu bildiride, birbirine yakın tarihlerde farklı toplumlarda benzer konuları yazan iki yazarın romanlarında tüketim olgusunu yolculuk arketipi içerisinde nasıl ele aldıkları incelenecektir. İncelemenin daha iyi anlaşılması için önce romanların kısa özetleri verilecek sonrasında iki eser yola çıkış, erginlenme, dönüş başlıkları altında ayrı ayrı değerlendirildikten sonra benzer ve farklı yönleri üzerinde durulacaktır.

Kumru ile Kumru Romanı

Kumru adlı bir köy kızının memleketlisi bir kapıcıyla evlendikten sonra İstanbul'da daha önce hiç görmediği yaşam biçimleri ve eşyalarla karşılaşması sonucu kendisinin merkezinde ailesinin yaşadığı büyük değişimin anlatıldığı bu romanı aynı zamanda başkahraman da olan Kumru Yarma'nın dönüşüm hikâyesi olarak da okumak mümkündür.

Kendisinden önce doğup ölmüş olan ablası Kumru'nun isim ve hüviyetinin verilmiş olduğu başkahraman, kız olduğu için okula gönderilmez, anne babası tarafından her zaman erkek kardeşlerinin arka planında tutulur. Buna karşın ufak tefek ancak çok güzel bir kız olan Kumru, on yedi yaşına gelince Haydar Yarma adlı eskiden pehlivan olan bir kapıcıyla evlendirilir. Bundan sonraki hayatını İstanbul'da sürdüren Kumru, temizliğe gittiği evlerde, köyde ve İstanbul'daki kapıcı dairesinde bulunmayan çeşitli elektronik ev aletleriyle tanışacaktır. Tuna Hanım adlı kendisine diğer hanımlara göre çok daha iyi davranan kişi aracılığıyla aynı onunki gibi bir buzdolabı sahibi olan Kumru'nun buzdolabıyla ona sahip olma, içini sürekli dolu tutma ve bunun için çok fazla çalışma şeklinde geliştirdiği tutku dolu ilişki zamanla farklı nesnelere yönelir. Romanın olay örgüsü içerisinde yalnızca süpermarketten alışveriş yapma ve buzdolabını sürekli dolu tutma isteği önce televizyon sonar da Tuna Hanımın gibi bir araba alma isteğine evrilecektir. Kumru, bu hedefleri gerçekleştirmeye çalışırken yalnızca duyduğu sözcükleri yineleyebilme gibi bir zihinsel kusuru bulunan kızı Sultan¹, oğlu Murat, kocası Haydar ve köyde kalan geçmişiyle bağımlı simgeleyen anne babasını sık sık unutacaktır. Haydar ise maddi isteklerini karşılayarak eşi Kumru'yu daha mutlu etmek adına kapıcılığı bırakıp İsmail Bey adlı tehlikeli işler yapan bir tanıdığının yanında çalışmaya başlayacaktır. Kapıcı olarak çalıştıkları apartmanda İsmail Bey tarafından lüks bir daireye yerleştirilen Haydar ve Kumru'nun evi, yine İsmail Bey tarafından a'dan z'ye hiçbir masraftan kaçınılmadan döşenir. Yarma ailesinin gerçekleştirmiş olduğu bu hızlı sınıf atlama ve Kumru'nun okuma yazma öğrenip araba sürmeye başlamasıyla yaşamış olduğu dönüşüm eski arkadaşları olan diğer kapıcı aileler tarafından bir türlü hazmedilemez. İki taraf arasında çıkan husumet çeşitli kötü olaylara sebep olduktan sonra Haydar'ın öldürülmesine kadar varır. On yedi yaşında çıkmış olduğu köydeki Kumru'dan bambaşka birine dönüşmüş olan otuz yaşlarındaki Kumru, birçok iç sıkıntısının üzerine birde kocasının ölümünü kaldıramaz ve kendisine çok benzeyen kızı Sultanla İstanbul'da kaybettiği benliğini aradığı, büyülü bir yolculuğa çıkar ve sonunda intihar eder.

Yola Çıkış: Yaşam Tarzının Dönüşümü

On yedi yaşında köyden kente gelen Kumru'nun yaşamış olduğu değişimleri ve bu değişimlerin meydana getirdiği gerilimlerin geleneksel yaşam tarzından modern kent hayatına geçişle ilgili olduğunu söyleyebiliriz. Kumru'nun belli bir yaşa kadar annesi, babası ve köyün en bilgisi Meryem Ebe gibi insanlarca şekillendirilmiş olan değer dünyası

¹ Kumru fiziken ölen ablasına tıpatıp benzerken Kumru'nun kızı Sultan'da annesinin aynısıdır. Sultan görüntü olarak hem annesi Kumru'nun hem de ölü teyzesi Kumru'nun birebir kopyası olduğu gibi sahip olduğu bu yansılama özelliği günlük hayatında da bir kusur olarak devam etmektedir. Sultan kendisine söylenen her sözü kusursuz bir şekilde yinelemektedir. Etrafında yansıtacağı kimse olmadığında sessizce / tepkisizce oturan bu kız, kendisiyle konuşulduğunda yalnızca şahıs çekimlerini değiştirerek söylemektedir. ("Ben geldim." dediğinde yalnızca "Sen geldin." diyebilmektedir.) Kumru'nun bu durumu Yunan mitolojisindeki Echo anlatısını anımsatır.

İstanbul'a geldikten sonra çözülecektir. Bunda en büyük etkense köy ile kent yaşamının farklı olmasından dolayı bocalayan Kumru'ya gelmiş olduğu bu yenedünyada nasıl yaşayacağını gösterebilecek, öğretebilecek bir kişi ya da kurumun olmamasıdır. Bu sebeple halen köyde edinmiş olduğu değerler sistemiyle hareket eden Kumru, kent yaşamının kendisine farklı ve büyüleyici gelen öğelerini, ya kendi zihni çıkarımlarıyla yanlış yorumlayacaktır ya da kendisini yanlış yönlendirecek insanlar tarafından istenmeden de olsa daha büyük çıkmazların içine sokulacaktır.

Romanda Kumru'nun kocası Haydar, uzun süredir İstanbul'da yaşamasına rağmen modern yaşamın öğelerini tanımakla birlikte onlarla fazla meşgul olmamıştır. Süpermarketlere hiç gitmemiştir, evinde televizyon, buzdolabı gibi elektrikli ev aletleri olmamıştır. İstanbul'da işi dışında gezmemiştir. Kumru'ya ve şehre göçüp gelmiş diğer kapıcı ailelerine bu tür konularda en fazla yardımcı olan kişi ise Ecem Sokağının en bilgili kapıcısı olarak tanımlanan Bilal Dayı'dır. Ancak Bilal Dayı'nın en büyük bilgilenme aracının televizyondaki reklamlar olması onun Kumru'ya verdiği tavsiyeleri tartışmalı hâle getirir. Kumru'yu kent yaşamının çeşitli öğeleri konusunda (yeni ev aletleri, ev içi davranış şekilleri, giyinme gibi) yardımcı olan başlıca kişi ise evine temizliği gittiği kadınlardan biri olan Tuna Hanım'dır. Tuna Hanım'ın eşi Yahudi bir zücciyedir. Olay örgüsü içerisinde sınıf atlama şansına kavuşan Kumru, referans noktası olarak Tuna Hanım'ı belirleyecektir kendisine.

Başlangıçta "Kumru, İstanbul'a geldi geleli, İsmail Bey de içinde olmak üzere, tüm kentlileri başka bir insan türünün örnekleri gibi görüyor; onları herhangi bir eleştiri, öfke ya da imrenme konusu olamayacak ölçüde kendinden uzak buluyordu." (Yücel, 2008: 39). Bu durum ilk olarak Tuna Hanım'ın Kumru'ya eşitiymiş gibi davranıp kendisiyle aynı sofrada yemek yemesi, ona arkadaşı gibi davranması ve karşılıklı kahve içmesiyle değişir. Evine temizliğe gittiği kadınlarla arasında bir fark olmadığını sezinleyen Kumru'nun bu hissiyatı Tuna Hanım'ın kendisine eski iç çamaşırlarını verdiği ve ayna karşısında birlikte durdukları sahne ile pekişir. İki kadının kıyafetleriyle birlikte tüm toplumsal statülerinden de sıyrıldığı bu sahne oldukça önemlidir. Kumru kendisi ile Tuna Hanım'ın eşit olduğuna inandıktan sonra İstanbul'da yaşayan biri olarak diğer kentli kadınlar nasılsa öyle olması gerektiği fikrine kapılır. Bunun yolu da onlar gibi yaşamak, onlar gibi tüketmekten geçmektedir.

Kumru'nun değişim sürecinde kendisine Tuna Hanım'ı referans alarak onun gibi olmaya çalıştığını belirttiikten sonra sırasıyla buzdolabı, televizyon ve arabayla kurduğu tutku dolu ilişkiye geçebiliriz. Köyden yeni gelmiş olan Kumru için kent insanının artık kanıksamış olduğu birçok elektronik alet adeta büyümlü bir dünyanın parçasıdır. Bu dünyada öncelikle buzdolabına ilgi duyan Kumru'ya göre buzdolabı diğer ev aletlerinden farklıdır. "Her gittiği evde elektrik süpürgesi, saç kurutma, bulaşık ve çamaşır makineleri gibi birçok araç görmüştü, ama bunlar insanların kendilerinin de yaptıklarını yapıyordu, buzdolabıysa insanların kendi başlarına yapamayacaklarını: içine ne koysan soğutuyordu." (Yücel, 2008: 57)

Kumru buzdolabının kapağını ilk açtığında kendisi için büyümlü bir sahneyle karşılaşacaktır. "Önce derinlerinden gelen ışığı, sonra dolabın kapısının iç yanının dolap gibi bölümlenmiş olduğunu algıladı, bir tansık karşısındaymış gibi yüreği hızla çarpmaya başladı. Usulca diz çöktü, dolaptan yayılan serinliği hazla içine çekerken... hayranlıkla baktı, tüm yeryüzü bu dolapla kendisine indirgenmiş gibi, öylece çömelip kaldı." (Yücel, 2008: 53). Aynı

durumu ilk kez süpermarkete gittiğinde de yaşayacaktır. Fakir bir aileden gelen Kumru, güzel yemeklerin paylaşımında hep erkek kardeşlerinin ardına konmuş ve büyüklerinin eskilerini giymiştir. Bu sebeple Tuna Hanım'ın buzdolabı ve raflar dolusu nesnelere yığıldığı süpermarket Kumru için zihnindeki cennet imgesinin bu dünyadaki karşılığı olacaktır. Tuna Hanım'ın buzdolabının aynısına sahip olduktan sonra buzdolabının içeriğini ilk gördüğü gibi dolu ve düzenli tutmak için süpermarketten alışveriş yapmaya başlayarak bir tüketim sarmalına girecektir. Bu sırada anlatıcının dediği gibi "Haftada bir iki kez oraya gitmenin (süpermarkete) nelere mal olacağını da, zorunlu olanın oraya gitmenin hazzını tatmak mı, yoksa oradan alınıp gelenleri tüketmek mi olduğunu da sorgulama(yacaktır)..." (Yücel, 2008: 135).

Buzdolabının alımından sonra Kumru daha çok gündeliğe gidecektir. Artık masraflar artmıştır. Öncelikle Tuna Hanım'ın gibi bir buzdolabı almak bir kapıcı ailesini çok zorlamıştır ayrıca artık buzdolapları olduğu için daha çok alışveriş yapmaktadırlar. Buzdolabına sahip olma Kumru'yu bir süreliğine daha mutlu bir kadın yapsa da bu yeni alet eve kendi yaşam tarzıyla beraber gelmiştir bu da masrafların artmasına sebep olur.

Kumru'nun buzdolabına ve sonrasında diğer eşyalara olan ilgisinin şiddeti Tuna Hanımca aşka² benzetilir. Kumru nesnelere karşısında önce büyülenerek şaşkınlık duymakta sonra o eşyayı gözünde yüceltmekte ve ona sahip olmak için büyük çaba harcadıktan sonra eski heyecanını kaybetmektedir.

Campell'ın yolculuk arketipini sistematize ederken kullandığı alt başlıklardan biri olan "maceraya çağrı" Kumru'nun evlilik nedeniyle köyden şehre gelmesiyle gerçekleşirken, Kumru başlangıçta bu çağrıyı reddedecek ve şehirde köy değerleri ile yaşamaya devam edecektir. Ona çıkacağı yolculukta "sihirli nesne"yi verecek sembolik doğaüstü yardımcı sağlayacak kişi ise Tuna Hanım olacaktır. Tuna Hanım, Kumru'nun tüketim sarmalının ilk adımını oluşturacak buzdolabını alabilmesinde ona çok yardımcı olacaktır. Zorlu bir sürecin sonunda buzdolabının alınmasıyla "ilk eşik" aşılmış olacaktır. "Balınanın karnı" olarak isimlendirilen geçiş ve dönüşüm mekânı ise Kumru'nun apartmanın en alt katında yer alan kapıcı dairesinden üst kattaki manzaralı daireye taşınması olacaktır.

Erginlenme: Kumru Nesnelere Diyarında

İç dünyasında halen köydeki Kumru'dan izler taşımakta olan Kumru, yalnızca üst sınıfa ait tüketim mallarını harcayarak sınıf atlamaya çalışır. Kapıcı dairesinden (en alt toplumsal sınıftan) lüks ve manzaralı daireye (en zirveye) taşınmaları hızlı sınıf atlamanın en büyük göstergesidir.

Kumru'nun buzdolabından sonraki arzu nesnesi televizyon olacaktır. Modern hayatı anlamlandırmakta zorlanan ve çeşitli soruları olan Kumru'ya kapıcı komşularının tavsiyesi

² Kumru ile buzdolabı arasındaki aşk ilişkisi şu alıntılarda çok net bir şekilde gözükür: " 'Hep dolu kalması gerek, alınanın yerine yenisini koymak gerek,' dedi Kumru; buzdolabı sanki yerine getirilmemiş hiçbir isteği bulunmaması gereken bir yüce varlıktı, sanki her yiyeceğin tadına önce onun bakması gerekiyor; insanlar ancak onun artıklarını yiyor, onun artıklarını içiyorlardı." (Yücel, 2008: 94), "Ne olursa olsun, Vestigos'u sürekli dolu tutmak onun için tutkuyla sevilen bir sevgiliyi mutlu ederek kendisi de mutlu olmak gibi bir şeydi." (Yücel, 2008, 140). Kumru'nun buzdolabı tutkusu öyle bir hal alır ki artık onun için süslenmekte, onu seyretmek, kapısını açmak için fırsat yaratmakta ve yediklerinin tadını ona bağlamaktadır. Kumru'nun buzdolabıyla tanışmasından sonra dilinin açıldığı hatta daha da güzelleştiği gözlemlenir. (Yücel, 2008: 58-59, 63).

televizyon seyretmesi bilhassa da reklamlara dikkat etmesidir. Onlara göre televizyon bize nasıl yaşayacağımızı öğretmektedir. Kumru romanın ilerleyen bölümlerinde televizyon sahibi olup istem dışı olarak bol bol televizyon programlarını ve reklamları seyretse de televizyonda izledikleri kendisine kopuk kopuk göstergeler ve iletiler bütünü olarak gözükecektir.

Kocasının karanlık işler çeviren bir hemşehrisinin yanında işe girmesinden sonra bir kerede tüm ev eşyalarına hem de en pahalılarına sahip olan Kumru zaman içinde ev içerisinde sıkılacaktır. Bulaşık makinesi, çamaşır makinesi gibi ev aletleri Kumru'nun hayatını kolaylaştırmakla birlikte ona sıkılmasına sebep olacak boş vakit kazandırmıştır. Bu durumdan tekrar Tuna Hanım'ı taklit ederek kurtulmaya çalışan Kumru, Tuna Hanım'ın arabasının aynısından alır.

Bu seferde arabasının kendisine vereceği özgürlük hayalinin peşinden koşan Kumru, araba kullanmayı öğrenme aşamasında yaşadığı hazzı sonrasında bulamayacaktır. Çünkü Kumru'nun araba isterken temel çıkış noktası evden uzaklaşıp yeni yerler görmektir. Ancak karmaşık ve sıkışık İstanbul trafiğinde amaçsız araba sürmenin hiçbir keyfi yoktur. Kumru'yu heyecanlandıran kendini araba kullanırken hayal etmek, kullanabildiğini herkese göstermek ve Tuna Hanım gibi bir kadın olmaktır. Araba kullanmayı öğrendikten sonra yine derin bir boşluğa düşecektir çünkü aslında arabasıyla gidecek hiçbir yeri yoktur.

Araba aynı zamanda Yarma ailesinin sonunun getiren tüketim nesnesi olacaktır. Eski kapıcı dostlarıyla aralarının daha da açılmasına sebep olacaktır. Bir dizi kötü olaydan sonra Kumru'nun eşi vurularak öldürülecektir. Bu durum üzerine Kumru kızını da yanına alarak yaşadıklarının özeleştirisini yaptığı amaçsız, şuarsuz, sonu ölümcül bir kazayla biten uzun bir yolculuğa çıkar. Yazarın romanın sonunu hazırlayan süreci araba üzerinden kurgulaması önemlidir. Yarma ailesi tüketim piramidinin zirvesine çıktıkça yalnızlaşmış, düşman kazanmış ve sonunda tükettikleri nesnelere kendi felaketleri olmuştur.

Kumru'nun okuma yazma öğrenmesi, ehliyet sınavına hazırlanması, araba kullanarak şehirli ve zengin bir kadın gibi yaşamayı öğrenmesi adeta erginlenme aşamasında geçtiği "sınavlar yolu" temsil eder. Kumru'nun tüm hayallerinin idealize ettiği Tuna Hanım'a tıpatıp benzeme üzerine kurulu olması ise "tanrıçayla karşılaşma" aşamasını meydana getirir diyebiliriz. Araba ve lüks daire ile sembolize edilen tüketim piramidinin en üst aşaması ise "en son ödül (nihai ödül)" şeklinde değerlendirilebilir.

Dönüş: Mutluluk Hayalinin Kâbusa Dönüşmesi

Kumru köyden kente geldiği ilk dönemde İstanbul'un yalnızca birkaç sokağını bilmekte hemen hemen hiç elektronik aletin olmadığı küçük bir kapıcı dairesinde yaşamaktadır. Buna karşın gayet mutludur. "Ülkesi bu altı sokaktı, nerdeyse memlekette bile duymadığı tuhaf bir mutluluk ve iyelik duygusuyla dolaştı buralarda." (Yücel, 2008, 16). Kaldığı kapıcı dairesini memleketindeki yaşam şartlarıyla kıyasladığında kendini çok şanslı hissetmektedir.

"Evinden de fazlasıyla hoşnuttu: küçük olmasına küçüktü ya düşlerini aşmaktaydı. Bir kez, yatakları yer yatağı değildi, sağlam bir somyanın üstündeydi, bu nedenle her sabah toplanıp yüklüğe konulması gerekmiyor, şöyle bir düzeltilip örtüsünü örtmek yetiyordu. Yemek de yer sofrasında değil, küçük bir masanın üstünde, memlekette, yazlık kahvelerde gördüğü türden tahta iskemlelere oturularak yeniliyordu. Ayrıca, istedi mi yatağın bu yanındaki minderin üstüne bağdaş kurup oturabiliyor ya da ayağını kilimin üstüne uzatıp sırtını köşe yastığına verebiliyordu. Daha da güzeli, küçücük odanın kendi çeşmesi bulunmasıydı: musluğu çevirdin mi yalağın içine gürül

gürül su akıyor; böylece mahalle çeşmesinden bakraçla su taşımaya, el yüz ya da kap yıkamak için kapı önüne çıkmaya gerek kalmıyordu.” (Yücel, 2008, 16).

Kocasının sorumsuz davranışları yüzünden Kumruda diğer kapıcı eşleri gibi başkalarının evine gündeliğe gitmeye başlamadan önce takriben yedi sekiz yıl boyunca kentin içinde olup dışında kalabilmeyi başarmıştır. Ancak Tuna Hanımla tanışmasından ve kendini onunla eşit hissetmeye başlamasından sonra Kumru'nun hem çocukluğunda yaşadığı mahrumiyetleri hem de hayatındaki tutku eksikliğini eşyalar aracılığıyla doldurmaya çalıştığı görülür.

Oysa Kumru zaman içinde anlayacaktır ki tüketim yoluyla elde ettiği bu mutluluk göstergelerinin içi boştur. Kent insanının yanlış fikirlerini boş yere taklit etmeye kalkmıştır. Eşyalarla tanışınca önce onların eksikliğini hissetmiş, onlara sahip olmayı düşlerken ve bunun için çabalarken mutlu olmasına karşın elde edilen her nesne sonrası tekrar boşluğa düşmüştür. Sonundaysa bir eşyadan bir diğer eşyaya savrularak mutluluğu kovalar olmuştur. “Hızla giyinip mutfağa döndü. Dört bir yanındaki pırl pırl araçlara hüznle baktı. Onları düşlediği günlerin evini doldurup yaşamını kolaylaştırdıkları günlerden daha güzel olduğunu düşündü.” (Yücel, 2008, 199). Böylelikle karşılaştığı yeni eşyalar, yeni yaşam biçimleri karşısında çocuksu bir heyecan ve ilgi duyan Kumru'nun masal naifliğindeki öyküsü her şeye sahip olan ama mutlu olamayan modern kent insanının dramına dönüşecektir.

“Bir Anadolu kadını olarak geleneklerin egemen olduğu bir çevrede anlam sorunuyla sıkıntısı duymadan yaşamını sürdüren Kumru, şehir gibi, kapitalizmin belirlemesindeki bir uzama geçtikten sonra tedricen geleneksel değerlerini yitirip boşluğa düşer ve yeni bir anlam kaynağı aramaya başlar kendisine. Özbilinciyle kendiliği gelişmediği için de şehir gibi kışkırtıcı ve bol örneğin olduğu bir yerde, kendisine, modern olana adapte olmuş insanları örnek alır ve taklit eder onları. Daha da ileri giderek onların da sahip olduğu eşyaları edinip yaşamını anlamlandırmak ister; ancak sahip olunanlar; sorunu çözen değil, bir süreliğine unutturan veya acıyı uyuşturan unsurlar olduğu için, anlamsal boşluğunu doldurmaz onun. Dolayısıyla ardına nesnelere edinen Kumru, ilk heyecanı geçtikten sonra, tüketimin insanı yeni bir boşluğun içine bıraktığını anlayarak hayal kırıklığına uğrar.” (Öcal, 2012: 267)

Kumru'nun birikmiş hayal kırıklıkları, ailesini ve geçmişini unutmuş olmanın pişmanlığı, kocasının arabaları yüzünden öldürülmesiyle birleşince tüketim rüyası bir kâbusa dönüşür. Arabasıyla şehirde bilinçsizce dolaşan Kumru'nun gece vakti şehrin varoşlarında önce zamanında kendisine köyde âşık olan Süleyman adlı genci trafik polisi olarak görmesi sonraysa neredeyse tüm köylülerle karşılaşması okuyucuya Kumru'nun görmüş olduğu sanrılardan biri gibi gözükse de anlaşılır ki zaman içerisinde diğer köylüler de İstanbul'a göç etmiştir. Köydeyken her zaman akıl danıştığı ve çok sevdiği Meryem Ebe şehre geldikten sonra yaşadığı dönüşümü şu şekilde anlatır: “Oradan buraya geldim, sudan sıçrayıp çamura düşmüş balığa döndüm, kimseye verecek akıl kalmadı kafamda, kalsa da isteyen nerede! Nasıl desem, buralara gelir gelmez kurudum,” diye sürdürdü ‘ Burada düşünemiyorum, yalnız anımsıyorum, bir de özlüyorum. Diyeceğim, hep eskiye, hep geriye gidiyorum, yavrum. Bu yüzden ölemiyorum da...” (Yücel, 2008, 280-281). Kumru'ya köydeki değerleri hatırlatacak kimse kalmadığı gibi artık geride bir köy de kalmamıştır. İstanbul'a kısıp kalan gidecek hiçbir yeri, hiçbir kimsesi olmayan Kumru, arka koltukta uyuyan kızı Sultan'da, hiçbir zaman köyden dışarı çıkmamış bir anlamda bozulmamış olan ölmüş kardeşi diğer Kumru'yu görüp ondan af diledikten sonra arabasıyla intihar edecektir.

Bir eşik atlayarak farklı bir dünyaya girmeyi başaran Kumru, romanın sonuna geldiğinde istediği hayatın bu olmadığını bilincine varır ama eski hayatına geri dönmeyi başaramaz. Kocası ölmüştür, köylüler peşlerinden şehre göçmüştür. Dolayısıyla kahramanın yolculuğunda yer alan “dönüş eşığının aşılması” durumu gerçekleşmiş olur.

Dövüş Kulübü Romanı

Büyük bir otomobil şirketinde ürün iptali koordinatörü olarak çalışan ve gerçek adını eser boyunca öğrenemediğimiz romanın başkahramanı (aynı zamanda anlatıcı), yaşadığı uykusuzluk sorunu nedeniyle doktoru tarafından ölümcül hastalığı olup birbirlerine destek olan kişilerin katıldığı dayanışma gruplarına yönlendirilir. Doktorun amacı başkahramana gerçekten acı çeken insanları göstermektir. Katıldığı çeşitli dayanışma gruplarında sessiz kaldığı için herkesin en kötüsünü düşünmesi ve kendisine en içten duygularla destek olmasından etkilenen anlatıcı zamanla uyku sorununu yenecektir. İşi gereği Amerika'nın çeşitli yerlerinde kaza yapan arabaları incelemek için sürekli seyahat eden anlatıcı, bir iş gezisi sırasında dairesinde gerçekleşen patlamada evinin ve tüm eşyalarının kullanılmaz hale gelmesiyle Tyler Durden adlı yeni tanıştığı arkadaşının yanına taşınır. Geceleri yaşayan biri olan Tyler Durden sinema salonlarında film makinisti ve bir otelde garson olarak çalışmaktadır. Hizmet sektöründe çalışan ancak üst sınıflara karşı duyduğu nefretten ötürü zenginlere sunulan yemekleri kirleten, filmlere saniyenin atışta birinde gözükken hoş olmayan eklemeler yapan Tyler Durden, ayrıca her evde bulunan malzemeler aracılığıyla patlayıcıdan sabuna kadar birçok değişik ürün imal edebilmektedir. Tyler Durden'in şehrin varoşlarındaki mezbele evine taşınan anlatıcı da zamanla ona benzeyecektir. Birlikte başlattıkları iki kişinin yalnızca kendisini sınamak, sınırlarını deneyimlemek ve tüm toplumsal rollerinden sıyrılmak amacıyla dövüşmesi etkinliği, dövüş kulüplerine dönüşerek zamanla ülkenin dört bir yanına yayılır. Sonrasında Tyler Durden dövüş kulübü etkinliğini bir basamak yukarıya çıkararak tüketim ideali üzerine kurulmuş toplumu sarsmak, kendine getirmek için kargaşa projesini ortaya atar. Modernizmin şekillendirmiş olduğu medeniyetin tasfiyesi anlamına gelen bu projenin bir ayağı olarak Tyler Durden ve müritlerinin kendi üretmiş oldukları patlayıcılar aracılığıyla birçok gökdeleni havaya uçurma girişimi anlatıcının engellemesiyle durdurulur. Romanın sonunda anlaşılır ki aslında roman boyunca ismini bilmediğimiz anlatıcı ile Tyler Durden aynı kişilerdir. Geceleri uyku sorunu çeken anlatıcı uyuduğu an Tyler Durden olmaktadır. Kimi zaman Tyler Durden'in yaptıklarını yanındaki biriymiş gibi hatırlamakta kimi zamansa hatırlayamamaktadır. Anlatıcının bu ikinci kişiliğini durdurmak için kendi kendini vurması ile Tyler Durden ölür. Anlatıcı gözlerini akıl hastanesinde açar. Anlatıcıyı Tyler Durden olarak tanıyan müritlerinin projeyi devam ettireceklerinin belli edilmesiyle de roman sonlanır.

Yola Çıkış: Yaşam Tarzının Dönüşümü

Ürün iptali koordinatörü olan anlatıcı, mesleği itibarıyla birçok insanın asla bilemeyeceği arabaların güvenlik kusurları hakkında bilgilere sahiptir. Büyük meblağlar ödeyerek almış olduğumuz araçlar yani tükettiğimiz nesnelere aslında sonumuzu getirmektedir ve anlatıcı çok iyi biliyordur ki insan canının değeri şirketlerin kâr-zarar dengesine göre hesaplanmaktadır. Mutlu olmak adına ya da ihtiyacımız olduğunu düşünerek almış olduğumuz pek çok nesneyle yalnızca kendi varlığımızı tüketmekteyizdir. Anlatıcının bir meslek sırrı olarak sahip

olduğu bu bilgilerin kendisinde -başlangıçta yalnızca bilinçaltı düzeyde de olsa- farklı bir nesne algılamasına sebep olduğunu söyleyebiliriz.

Tyler Durden'la tanışana kadar kendisini uykusuzluk, yaşadığı hayattan memnun olmayarak ölmek istemek şeklinde gösteren bu huzursuzluk, anlatıcının yaşam biçimini Tyler'ı örnek alarak değiştirmesiyle -ki aslında Tyler anlatıcının asıl olmak istediği kişiden başkası değildir- ortadan kalkacaktır. İkinci kişiliği aracılığıyla önce anlatıcının evi havaya uçurulacaktır. Dosya dolabı olarak nitelediği gökdelendeki eski dairesinin aksine anlatıcının Tyler'ın yanına taşındığında kaldığı ev neredeyse yıkılmak üzere olan su, elektrik tesisatları bozuk, içinde çok az eşya bulunan şehrin dış semtlerinde, müstakil, hiç komşularının olmadığı bir yerdir. Tyler'ın evi anlatıcıya alternatif bir yaşam biçimi sunacaktır. Anlatıcının evi havaya uçtukten sonra kaybettiği eşyaları sıraladığı bölüm önemlidir:

“Njurunda sehpararımı havaya uçurmuştu... Erika Pekkarş imzalı, turuncu yıkanabilir kılıflı Harparanda koltuk takımım da hurdaydı artık... Hepimizde Johanneshov markalı aynı koltuktan var, yeşil çizgili Strinne deseniyle kaplı... Hepimizde Rsilampa/Har markalı aynı kâğıt lambalardan var, çevre dostu ağartılmamış kâğıttan ve telden yapıma. Benimki artık konfeti... Alle marka çatal-bıçak takımım. Paslanmaz çelikten. Bulaşık makinesine dayanıklı. Çelik üstüne çinko kaplama Vild marka ayaklı saatim. Tanrım onu almasam ölürdüm. Klipsk marka kitap raflarım; evet, Tanrım, evet... Bütün bunları satın almak için ömrümü verdim ben.” (Palahniuk, 2022: 37-38).

Evinin havaya uçması anlatıcıya yeni bir yaşam biçimine geçme fırsatı sunar. Otuzlu yaşlarına gelen anlatıcı sahip olduğu her şeyini bir anda kaybetmiştir. Kendisini evin içine hapseden eşyalardan kurtulduktan sonra gerçek anlamda dönüşüm yaşayacağı macerasına atılacaktır. Önce bir hiç olmaya çalışacaktır.

Dövüş kulübünün ilk dövüşü Tyler Durden ile anlatıcının, vücutlarında hiç yara izi olmadan ölmek istemedikleri için birbirleriyle dövüşmeleriyle başlar. Ancak romanın sonunda anlaşılır ki Tyler Durden diye biri yoktur, o gün anlatıcının dövüştüğü kişi kendisidir. Dövüş kulübüne gelen herkesin aslen kavga ettiği kişi kendisidir demek yanlış olmaz. Kaybetmek ya da kazanmanın önemli olmadığı bu dövüşlerde asıl gerçekleştirilen günlük hayatta kim olduğumuzu bir yana bırakıp, bugüne kadar özenle koruduğumuz, tüm yatırımımızı üzerine yaptığımız bedenimizi acı yoluyla yeniden keşfetmektir. “Hiçbir şey durağan değil. Mona Lisa bile bozuluyor. Dövüş kulübünden beri, ağızımdaki dişlerin yarısını ileri geri oynatabiliyorum. Belki de kendini geliştirmek aranan cevap değildir... Belki de cevap, kendine zarar vermektir.” (Palahniuk, 2022: 43). Bedensel acı hiç ölmeyecekmiş gibi yaşayan modern kent insanları için bir uyanış olur. Bu sebeple romanda, dövüş kulüplerinin ülkenin dört bir yanında açıldığı görülür. Kentli, her sınıftan her meslek grubundan ve her ırktan erkek, dövüş kulüpleri aracılığıyla kendilerini tüketim nesnelere üzerinden eşitlemiş olan modern topluma karşı adeta cinsiyetlerini, kimliklerini keşfettikleri bir arınma ritüelinden geçerler. “İnsanların dövüş kulübündeki kimliği gerçek dünyadaki kimliklerinden farklıdır. Fotokopideki çocuğa ne kadar müthiş bir dövüş çıkardığını söyleyecek olsanız bile, konuştuğunuz kişi aynı kişi olmayacaktır. Dövüş kulübündeki ben, patronumun tanıdığı biri değildir.” (Palahniuk, 2022: 42). Anlatıcı da aynı şekilde dönüşür. Artık baskıcı patronuna karşı daha rahattır, giyim ve kuşamına özen göstermez, yüzü morluklarla doludur. Buna karşın çok daha huzurludur.

Tyler Durden'in anlatıcıya yaşattığı dönüşümlerden bir diğeri ise sınıf nefretidir. Anlatıcıyı sınıf nefreti pekişsin diye zenginlerin katıldığı israfın, gösterişin ön planda olduğu yemeklere götürür. Bu yemeklerde garsonluk yapan ikili yemekleri yiyenlerin anlayamayacağı şekilde sabote ederler. Beyaz yakalı diye tabir edilen ve Audi marka bir arabası olan anlatıcının tüketim kültürünün zirve noktasında olan üst sınıfları "Bana kendimden daha büyükmüş gibi gelen elmaslar takıştırmış devasa karılarıyla birlikte fıçılar dolusu şampanya içen ve birbirlerine böğüre böğüre bir şeyler anlatan titanlar var." (Palahniuk, 2022: 70) şeklinde tanımlar hale gelmesi oldukça önemlidir.

Tyler Durden'la tanışmadan önce yaşadığı hayattan memnun olmayan anlatıcı kendisini şu şekilde tanımlar: "Yorgundum aklım başımda değildi, şaşkındım. Her uçağa binışimde uçağın düşmesini istiyordum. Kanserden ölen insanlara imreniyordum. Hayatımdan nefret ediyordum. İşimden ve mobilyalarımın bıkıp usanmıştım ve bunları değiştirmenin bir yolunu bulamıyordum. Yapabileceğim tek şey bunlara bir son vermektir. Kendimi kısıtlanmış hissediyordum. Fazla tamamlanmış biriydim. Fazla mükemmeldim." (Palahniuk, 2022: 153).

Anlatıcı bu ruh halinde iken Tyler tam bu sırada bir kurtarıcı olarak hayatına girer ve kendisine yeni bir yaşama biçimi gösterir. "Hiçbir zaman tamamlanmış olmayayım, ne olur. Hiçbir zaman halimden memnun olmayayım. Hiçbir zaman kusursuz olmayayım. Kurtar beni, Tyler, kusursuz ve tamamlanmış olmaktan kurtar." (Palahniuk, 2022: 40). "O sıralarda hayatım aşırı tamamlanmış görünüyordu. Belki de kendimizi daha iyi bir şeye dönüştürmek için her şeyi kırıp dökmemiz gerekiyor." (Palahniuk, 2022: 46).

Romanın başında anlatıcının yaşadığı çeşitli ruhsal sorunlar, yaşamak istediği dönüşümün habercileridir. Anlatıcının psikolojik rahatsızlıklarını ve arayış içerisinde olmasını "maceraya çağrı" olarak yorumlayabiliriz. Anlatıcı farkında olmasa da sembolik "doğaüstü yardım" aslında yine kendisinden alacaktır. O güne kadar sahip olduğu her şeyi temsil eden evini kundaklayıp havaya uçuracak böylelikle sıfırdan yeni bir hayata başlayabilecektir.

Anlatıcı ile diğer kimliği Tyler Durden'in bir bar çıkışı dövüş kulübü organizasyonunun ilk dövüşünü kendi kendilerine gerçekleştirmeleri kahramanın bireysel yıkım sürecinin ilk adımı olacaktır. "ilk eşğin aşılması" bu şekilde gerçekleşecektir.

Anlatıcının diğer kişiliği olan Tyler Durden'in kontrolüne girmesi ise onun şehir dışındaki evine taşınmasıyla başlar. Burada anlatıcı gitgide daha fazla uyuyacak aynı bedeni paylaştığı Tyler Durden ise ortak bedenlerine daha fazla hakim olacaktır. Tyler Durden'in şehir dışındaki evini rahatlıkla "balinanın karnı" olarak yorumlayabiliriz.

Erginlenme: Kâbustan Heterotopyaya

Uyku sorununun kendisine acı verdiğini söylemesi üzerine gerçek acı çekenleri görmesi için doktoru tarafından ölümcül hastalıklara yakalanmış kişilerin katıldığı destek gruplarına yönlendirilen anlatıcı, bu gruplarda erbezi kanseri, beyin paraziti, verem, kemik hastalığı, bağırsak kanseri, kan paraziti ve organik bunama gibi rahatsızlıkları olan insanlarla tanışır. Aslında hasta olmayan anlatıcı, kendini daha iyi hissetmek için bu gruplara gelen Marla Singer'la karşılaşana kadar uyku sorununu yenecek ve yaşamının kıymetini anlayacaktır.

"Bu benim hayatımdaki tek gerçek şey ve sen onu mahvediyorsun" (Palahniuk, 2022: 20). Anlatıcının hayatındaki tek gerçek şeyin hasta dayanışma grupları olması önemlidir. Kendisi

hasta olduğu konusunda ne kadar yalan söylese de Marla gelene kadar anlatıcının emin olduğu bir şey vardır ki bu hasta dayanışma gruplarındaki her duygu gerçektir. Ölüme çok az mesafesi kalmış insanlar tüm maskelerini çıkarmış hâlde çok tanımadıkları insanlara en içten şekilde hayatlarını anlatmakta, onlara sarılmakta ve özgürce ağlamaktadırlar. Anlatıcının iki yıl süren bu terapisi Marla'nın varlığı ile bozulur. Kendi gibi yalan söyleyen Marla'yı görmek anlatıcının riyakârlığıyla yüzleşmesine sebep olur. "O anda Marla'nın yalanı benim yalanıma ayna tutuyor ve ben yalandan başka bir şey göremiyorum. O kadar insanın gerçeğinin arasında." (Palahniuk, 2022: 20).

Destek grupları, sürekli sağlıklı olma normunun dışında kalanların bir araya toplandığı, içeriye girmek için ortak bir acıya, hastalığa sahip olunması gereken izole edilmiş mekânlardır. İçerisinde topluca gerçekleştirilen rehberli meditasyonlar, terapötik fiziksel temas adı verilen sarılma ve ağlama seansları gibi ritüellerin bulunduğu bu gruplar, sağlıklı olanların varlığından haberdar olmadıkları kişileri geceleri bir araya getirir. Bu insanların belki de ömürlerinin son demlerinde yakalamış oldukları yakınlığı ve hayatın geçiciliğine dair aydınlanmayı aralarına turist olarak katılan anlatıcı ve Marla Singer, gerçek bir ölüm tehlikesinden önce kavrama şansına sahip olmuşlardır. "Marla'nın gözleri kısıyor. Kendini bu kadar harikulade hissedeceğini hayal bile etmezmiş. Gerçekten yaşadığını hissediyormuş. Cildi düzelmekteymiş. Hayatı boyunca hiç ölü birini görmemişmiş. Eskiden hayat anlamsızmış, çünkü elinde hayatı karşılaştıracığı bir şey yokmuş. Ama şimdi ölüm varmış; ölüm, kayıp ve acı. Gözyaşları, titremeler, dehşet ve pişmanlık. Şimdi hepimizi bekleyen sonu bildiği için, Marla hayatının her anını hissedebiliyormuş." (Palahniuk, 2022: 33). Anlatıcı ve Marla'nın bu destek grupları aracılığıyla edinmiş oldukları "zaman aralığını yeterince uzun tutarsanız, herkesin hayatta kalma şansı sifıra düşer." İlkesi ve destek gruplarına katılan hasta kişilerin de bir zamanlar kendileri kadar sağlıklı olduğu bilgisi, hayata farklı açıdan bakmalarını sağlar (Palahniuk, 2022: 14).

Romanın olay örgüsü içerisinde anlaşılır ki hayatından memnun olmayan tek kişi anlatıcı değildir. Tyler Durden'in fikirlerinin halesinden etkilenen çok fazla kişi olur ve dövüş kulüpleri bir yeraltı organizasyonuna dönüşür. Anlatıcının sorunları kişisel problemlerden daha fazlası olup kapitalist toplumun öğüttüğü, çıkış kapısını bulmakta zorlanan büyük kitlelerin problemleridir.

Tyler Durden erkelerin hayal kırıklıklarından doğan gerilimlerini kargaşa projesi adını verdiği toplumsal bir muhalefet biçimine yönlendirir, dönüştürür. "Biz tarihin ortanca çocuklarıyız. Bizi bir gün milyoner olacağımıza, film yıldızı, rock yıldızı olacağımıza inandıran televizyon programlarıyla büyüdük, ama bunların hiçbirini olamayacağız. Ve bu gerçek kafamıza ancak dank ediyor."

Tyler Durden'in kargaşa projesi adlı bir ideali vardır ancak o, bu ütöpik ideali, olmayan yer ve zamana yerleştirmek yerine şimdiki zaman ve mekânı dönüştürerek şimdinin içinde toplumun dışladığı yerleri ve kişileri kullanarak gerçekleştirmeye çalışacaktır. Modern toplumun mutluluk vaadinden nasibini alamamış olanlar dövüş kulübü aracılığıyla birbirlerini bulduktan sonra Tyler Durden'in önderliğinde yeni bir dünya inşa etmeye başlarlar.

Durden'in çeşitli sınamalardan sonra seçtiği ve uzay maymunu adını verdiği müritlerine sunduğu gelecek hayali; üst sınıfların çıkarlarına hizmet edecek şekilde tasarlanmış olan kent planlamasının bozulması, tüketim nesnelere statü tescilleme özelliklerinin ortadan kaldırılması, herkesin paylaşımına sunulmayan yüksek sanatın yok edilmesi gibi eylemlerle gerçekleştirilecektir. "Dünyayı kurtaracak bir şey varsa, o da Kargaşa projesi olacaktır. Kültürel bir buzul çağı. Vaktinden önce başlatılmış bir karanlık çağ. Kargaşa projesi sayesinde insanlık, dünyanın kendini toparlamasına yetecek bir süre eylemsizliğe mahkûm olacaktır." (Palahniuk, 2022: 111).

Kurulacak bu yeni dünyada golf sahalarında turp ve patates yetiştirilecek, Louvre müzesi imha edilecek, gökdelenlerin cepheleri dev totem maskeleriyle süslenecek, kentleri dev sarmaşıklar işgal edecek, insanlar geceleri vahşi hayvanlardan korunmak için hayvanat bahçelerindeki kafeslere girecek, bu sırada mağazalardaki şık elbise ve smokinler oldukları yerde küflenecektir.

Kurulu medeniyetin tasfiyesi anlamına gelen bu gelecek hayali, yalnızca teoride kalmayıp roman içerisinde uygulanmaya da geçildiği için kargaşa projesini ütopya ve distopyalardan ayırmamız gerekir. Tyler Durden'in anarşist unsurlar taşıyan modernizm eleştirisi aslen topluma ayna tutma yoluna giderek, toplumun doğal düzeni zannedilen yapıların saçmalığını ve kurmacalığını göstermektedir ancak bunun için ne yazar ne de anlatıcı aynadaki yansımamızı uzak geleceğe ya da hayali mekânlara götürmez. Aynada gördüğümüz bugünkü biz ve bugünkü toplum yapımızdır. Kendimizden ve içinde bulunduğumuz toplumsal düzenden memnun değilsek ütopya ve distopyalarda olduğu gibi aynadaki görüntü üzerinde oynamak yerine bizzat görüntünün kaynağını değiştirmeye çalışmalıyızdır. Bu sebeple Tyler Durden mevcut dünyayı yıkarak yeni bir dünya inşa etmeye başlar. Durden'in kurtuluş mücadelesini dünyadan soyutlanmış bir adaya çekmek yerine dünyanın kendi içinde araması Foucault'un heterotopya kavramını hatırlatır. Modernitenin iktidar alanının dışında kalan, homojen olmayan mekânlar, romanda bahsedilen yeniden doğuşun yeşermesini sağlayan yerler olur. Romanın başında anlatıcının ilk defa ölüm olgusuyla tanışmasını sağlayan dayanışma grupları ile Tyler Durden'in şehrin varoşlarındaki evi ve bahçenin kargaşa projesi için oynadığı rol romandaki heterotopyalardır. Modern toplumun kendi içerisinde yer almasına karşın dışladığı bu mekânlar, birer kurtuluş mekânına dönüşeceklerdir.

Dönüş: Geri Dönüşüm Kutusu Olarak Ev ve Dünya

Dövüş kulüpleri, kargaşa projesine dönüştükten sonra Tyler Durden'in şehir dışındaki evinde yetmiş iki seçilmiş kişi yaşayacaktır. Bu kişilerin seçimi Budist mabetlerinde uygulanan sınama usulüyle gerçekleşir. Üç gün boyunca psikolojik baskılara boyun eğmeden aç susuz, ayakta bekleyebilen kişiler eğitilmek üzere içeri alınır. Kargaşa projesine katılanların isimleri yoktur, parmak izlerini çamaşır sodasıyla yakmışlardır ve polise yakalandıkları takdirde projeden atılırlar. Yalnızca siyah giyinen ve sınırlı sayıda kıyafet bulundurmaları gereken bu kişiler evde vardiya usulü yaşayıp evi yirmi dört saat çalışan, yaşayan bir organizmaya dönüştürürler. "Tyler'in Paper Street'teki evi, içinde terleyip nefes alan onca insan yüzünden artık canlı ve ıslak bir şeye dönüşmüş. İçeride o kadar çok insan hareket ediyor ki evin kendisi de hareket ediyor." (Palahniuk, 2022: 118). Ev zaman içerisinde kargaşa projesinin beynine dönüşecek burada eğitimini tamamlayan kişiler ülkenin dört bir yanına

gidecek, yerlerine yenileri gelecektir. Evin bahçesi ise projenin hammadde deposu olacaktır. Evin bahçesine toprağı zenginleştirmek için mezbahalardan bedava gübre, kurumuş kan ve kemik unu, berber dükkânlarından da saç kırığı alınıp eklenecektir. Böylelikle sabun ve patlayıcı yapımı için gerekli maddeleri evin bahçesinden hızlı bir şekilde temin edeceklerdir. Projenin finansmanını sağlayan sabunların yapımı içinse yakılmak için bekletilen tıbbi atıkların arasından zengin kadınların aldıkları yağlar çalınacak, işlendikten sonra lüks tüketim maddesi olarak tekrar zenginlere satılacaktır.

Romanın başında yıkılmak üzere olduğu söylenen evle, bakımsız otların bürüdüğü bakımsız bahçe zaman içinde adeta hayat bularak insanların artık işe yaramaz diye atıklarını geri dönüştüren bir organizma hâline gelmiştir. Bunun en güzel örneği ürettikleri organik sabunlardır. Sabunlarını zengin insanların vücutlarında artık istemedikleri -aslında sabun yapımı için en kaliteli yağlardan üreten Tyler Durden, bu yağlar aracılığıyla hem kargaşa projesi için gereken parayı kazanmış hem de sabun yapımında oluşan yan ürünlerle kuvvetli patlayıcılar imal etmiştir. Niyeti bu patlayıcılarla Amerikan rüyasının ihtişamının göstergeleri olan gökdelenleri havaya uçurmaktır. Nasıl ki sıradan insanların tükettikleri şey çoğu zaman kendi benlikleriye ve tüketilen her nesne dolaylı yoldan bir şekilde kendi sonlarını hazırlıyorsa, Tyler Durden bu durumun benzerini zenginler için tasarlamıştır.

Sonuç

Tahsin Yücel'in *Kumru ile Kumru* (2004) ve Chuck Palahniuk'un *Dövüş Kulübü* (1996) adlı romanlarını içerdikleri tüketim kültürü eleştirisi bağlamında sırayla inceledikten sonra iki romanı birlikte okumayı deneyebiliriz. Yirmi birinci yüzyılın girişinde kaleme alınmış bu iki romanın yeni bir çağa girerken bir önceki yüzyılın muhasebesini yaptıklarını söyleyebiliriz. Modern kent yaşamının insanlara dayattığı tüketim kültürünün insan psikolojisi üzerindeki tahripleri her iki romancının kendi roman sanatları çerçevesinde işlenmiştir. Chuck Palahniuk'un eseri yer altı edebiyatı diye tabir edilen alt türün birçok özelliğini taşıdığı için sık sık argo ve küfüre başvurmakta ve okuyucuyu çarpan uç öykü ve sahnelere yer vermektedir.

Dövüş Kulübü romanı sinemaya uyarlanmasının ardından (1999) yer altı edebiyatına ait bir eser olmaktan çıkıp dünya çapında popüler ve kült bir eser haline gelirken Tahsin Yücel'in romanı üzerine Türkiye'de birçok inceleme yazısı kaleme alınmış ve kitap yirmi iki baskı yapmıştır (Gögercin, 2007; Şahin, 2007; Köprülüoğlu, 2018; Tomat Yılmaz, 2018; Eziler Kıran, 2020; Akpınar, 2020).

Benzer sosyolojik ve ekonomik gelişmelerin farklı evrelerini yaşayan toplumların içinden çıkmış romancıların, yaşadıkları çağın temel paradigmasına karşı eleştirel bir tutumla kaleme almış oldukları bu romanların birbirlerini tamamladıkları iddia edilebilir.

Tahsin Yücel'in romanı erken kapitalizmi yaşayan Türkiye'de tüketim kültürüne adapte olmaya çalışan, başlangıçta bunu gayet de güzel başaran ve hayatlarını sahip oldukları nesnelere aracılığıyla adeta bir masala dönüştüren kahramanların mutluluk ideallerinin nasıl bir kâbusa dönüştüğünü anlatırken Palahniuk'un eseri tam da Yücel'in romanının bittiği yerde başlar. İlk roman zirveye tırmanan kahramanların mutsuzlukları ile bitmişken ikinci roman geç kapitalizmi yaşayan Amerikan toplumunda beyaz yakalı diye tabir edilen kişilerin zirvedeki mutsuzluklarından kurtulmak adına aşağı doğru yuvarlanışlarını anlatmaktadır.

Yücel'in romanı daha geç bir tarihte yazılmış olmasına karşın benzer tarihlerde iki ülkenin kapitalizmin farklı evrelerinin sıkıntılarıyla boğuşmasından ötürü Yücel'in romanı tüketim rüyasını, Palahniuk'un romanı tüketim rüyasından uyanan insanı anlatmaktadır diyebiliriz.

Kişisel gelişimin, dönüşümün önemli rol oynadığı iki romanda da mutluluğun peşinde koşan başkahramanların merkezinde bir öykü okuruz. *Kumru ile Kumru'* da Kumru'nun kentli bir kadın olma yolunda köyde bıraktığı öz değerlerinden uzaklaşarak tüketim kültürünün şekillendirmiş olduğu anlayışlara göre kendini inşa etme sürecine tanıklık ederken *Dövüş Kulübü'* nde artık eksiksiz, tamamlanmış halde olan anlatıcının çok gerilerde kalan doğasına geri dönmek adına nasıl kendi kendisini yok ettiğine şahit oluruz.³ İlk roman bireysel bir öykü olarak kalırken Palahniuk kahramanına kendisini ve kuşağını değiştirme güdüsü verir. Yücel'in kahramanına tüketim kültürünün Türkiye'deki durum tespitini yapıp özeleştiriyle yetinmesine karşın Palahniuk, romanıyla alternatif bir yaşam biçimi önerir okuyucuya. Yücel, romanın gerçekliği içerisinde geride kalan güzel değerlerin simgesi olan köyü ve köylüleri de şehre taşıtarak herhangi bir kurtuluş umudu bırakmaz diyebiliriz.

İki eserde de tüketim kültürünün temel mutluluk göstergeleri olan ev, ev eşyaları, araba, beden, güzellik algısı gibi nesne ve mefhumların önemli yer tuttuğu görülür. Araba kazaları iki romanda da önemlidir. İlk romanda felaketleri hazırlayan süreç, arabanın satın alınmasıyla başlayıp bir araba kazasıyla gösterişli bir kapanış yaparken ikinci romanda başkahraman hem otomobil kazalarıyla ilgili bir iş yapmaktadır hem de eser içerisinde kendisini sınadığı ve sağ kurtulduğu bir trafik kazası yaşar.

İki eserin başkahramanlarının bir diğer ortak yanıysa psikolojik rahatsızlıklarının bulunmasıdır. Tüketim kültürü psikolojik rahatsızlıkların tetikleyicisi olarak görüldüğü için Palahniuk'un başkahramanının hastalığı daha ileri seviyededir (kişilik yarılması). İki roman da okuyucuyu bir anlığına yanıltan bir yanılsama ile sonlanır. *Kumru ile Kumru'* da bilinci bulanıklaşmış olan Kumru'nun vefat eden kardeşinin hayaliyle yapmış olduğu konuşma aslında kendisine ve kardeşine çok benzeyen kızıyadır. *Dövüş Kulübü'* nde ise intihar eden anlatıcının gözlerini açtığı yerin beyazlığından, sessizliğinden, huzurundan ve kendisine hizmet eden beyaz giysili kişilerden bahsetmesi bir anlığına ölüp de cennete gittiğini düşündürse de sonrasında sağ olup akıl hastanesine kaldırıldığı anlaşılır.

Kumru ile Kumru' da Kumru kocasından daha hızlı kentlileşerek (bunu kocasından önce tüketim dünyasına uyum sağlayarak yapar) ev içindeki erkini artırmış önce kocasını yönlendiren sonra da yöneten kişi olmuşken yani sembolik olarak erkekleşirken, *Dövüş Kulübü'* nde gerek iç dünyalarında gerek hayatın içinde kadınsılaştıklarını söyleyen kişilerin dövüş kulübü aracılığıyla cinsiyetlerini yeniden keşifleri söz konusudur. Ayrıca *Kumru ile Kumru'* da tüketim çılgınlığı bir kadın ekseninde ele alınırken *Dövüş Kulübü'* nde merkezde erkekler vardır.

Son olarak *Kumru ile Kumru'* nun herkesi yanlış yönlendiren, hayatı televizyondan öğrenmeyi öğütleyen yaşlı kapıcısı Bilal Dayı'nın aksine, *Dövüş Kulübü* romanında eserin başında en doğru tespiti yapan kişi, anlatıcının ismini bilmediğimiz kapıcısı olur. " 'Bugünkü

³ Her ne kadar yüzeysel bir karşılaştırma olsa da ilk roman evin içini eşyalarla doldurmanın hikâyesi iken ikinci roman içi en lüks eşyalarla donatılmış evden önce fiziksel olarak (havaya uçurarak) sonrada ruhsal olarak (her türlü konformizm sıyrılarak) uzaklaşmanın serüveni olduğu söylenebilir.

gençlerin çoğu etrafa hava basma derdinde,' diyor kapıcı. 'Çok fazla para harcıyorlar.'... Kapıcı omzuma abanıyor ve diyor ki: 'Bugünkü gençlerin çoğu ne istediğini bilmiyor.'... 'Bu gençler var ya, bütün dünya onların olsun istiyorlar.'... 'Eğer ne istediğini bilmezsen,' diyor kapıcı, 'bir bakarsın istemediğin bir sürü şeyin olmuş.' " (Palahniuk, 2022: 39-40).

Her iki eserde de kapitalist sistemin meydana getirdiği üretimden ziyade tüketim üzerine kurulu ekonomik, kültürel, toplumsal vb. yapıların sıradan insanlar ve toplum üzerinde yarattığı gerilimler işlenir. Bu sayede her şeye sahip olma arzusu ile sahip olduğu herşeyden kurtulma isteği arasında gezinen kahramanların birbirlerinin tam tersi yönde çıkmış oldukları yolculukları okuruz.

Kaynakça

Akpinar, Soner (2020), "Bir Tüketim Toplumu Eleştirisi Olarak Tahsin Yücel'in 'Kumru ile Kumru' Romanı", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 44, s. 393-403.

Aytaç, Gürsel (2009), *Karşılaştırmalı Edebiyat Bilimi*. İstanbul: Say Yayınları.

Campell, Joseph, 2010, *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (çev. Sabri Gürses), İstanbul: Kabalıcı Yayınları.

Eziler Kiran, Ayşe (2020), "Bir Tutku Öznesi Olarak Kumru", *Litera: Dil, Edebiyat ve Kültür Araştırmaları Dergisi*, Cilt 30, No. 2, s 439-450.

Gögercin, Ahmet (2007), "Kumru Yarma 'Bovarizm'in Son Kurbanı Mı?", *Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, 17, s. 1-24.

Köprülüoğlu, Cemhan (2018), *Tahsin Yücel Romanlarında Kapitalizm Eleştirisi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Muğla: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi.

Oğuz, Öcal (2012). *Tahsin Yücel'in Romanlarında Bireyin Dramı, Yapı ve İroni*. Ankara: Akçağ Yayınları.

Palahniuk, Chuck (2022). *Dövüş Kulübü*, (çev. Elif Özsayar), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Şahin, Veysel (2007), "Tahsin Yücel'in 'Kumru ile Kumru' Romanında Metanın Tabulaşması", *e-Journal of New World Sciences Academy*, Cilt 2, No. 4, s. 386-397.

Sarıççek, Mümtaz (2020), *Modern Kahramanın Mitolojik Yolculuğu*, Ankara: Ötüken Neşriyat.

Tomat Yılmaz, Ayşe (2018), "Tüketim Toplumunda Yaşamlarını Tüketen Bireyler: Bayram ve Kumru Örnekleri", *Turkish Studies*, 13/28, s. 975-986.

Yücel, Tahsin (2008), *Kumru ile Kumru*, İstanbul: Can Yayınları.

2010

Orhan Pamuk'un "Kar" Romanında Şair Ka'nın Yolculuğu

Doktorant Büşra BOZA*

Özet

Modern psikolojinin kurucu isimlerinden biri olan Carl Gustav Jung'un üzerinde çalışmalar yaptığı arketip kavramı, kökenini eski Yunancadan almaktadır. "Arche" ve "typos" sözcüklerinin birleşiminden oluşan bu kavram, Türkçede "ilk imge", "ilk örnek", "asıl numune" gibi adlandırmalarla karşılanmaktadır.

İnsan zihninin en karanlık bölgesinde ortak (kolektif) bilinçdışında yer alan arketipler, Platon'un ideasıyla eş anlama gelmektedir. Din, dil, ırk farkı gözetmeden insanlığın ortak zihninde kendiliğinden var olan arketipler, hayatı anlamamız ve anlamlandırmamız açısından bizlere büyük fayda sağlamaktadır.

Bu arketiplerden biri olan "yolculuk", mitik anlatıların, destan ve masalların önemli temalarından birini oluşturmaktadır. Aynı zamanda modern anlatılarda da sıklıkla karşılaşılan yolculuk teması, seçilmiş bir kahramanın psikanalitik açıdan kendini gerçekleştirme öyküsü anlamına gelmektedir. Genellikle bu kahraman, bir kaosu ortadan kaldırmak üzere çağrıldığı yolculuğunda bir dizi engeli aşarak büyümlü nesneye ulaşmaya çalışmaktadır. Karşılaştığı tüm zorlukları başarı ile atlatan kahraman, ödülüne kavuşarak yeni bir insana dönüşmektedir.

Bu çalışmada Joseph Campbell'in *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* adlı eserinden hareketle, Orhan Pamuk'un *Kar* adlı romanında yer alan şair Ka'nın yolculuğu incelenmiştir. Yola çıkış-erginlenme-dönüş sistematiğinden oluşan bu yolculukta şair Ka'nın yolculuğunun olay örgüsüne yön verdiği, metni biçim ve içerik yönünden zenginleştirdiği tespit edilmiştir. Arketipsel eleştiri bağlamında uygulanan bu yöntem, edebî esere yeni bir bakış açısı getirmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Orhan Pamuk, Kar, Arketipsel Eleştiri, Yolculuk.*

Poet Ka's Journey in Orhan Pamuk's "Kar" Novel

Abstract

The concept of archetype, on which Carl Gustav Jung, one of the founding names of modern psychology, studied, takes its origin from ancient Greek. This concept, which consists of the combination of the words "arche" and "typos", is met with names such as "first image", "first example", "original sample" in Turkish.

Archetypes, located in the common (collective) unconscious in the darkest part of the human mind, are synonymous with Plato's idea. Archetypes that exist spontaneously in the common mind of humanity, regardless of religion, language or race, provide great benefits for us to understand and make sense of life.

* Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, Yeni Türk Edebiyatı Ana Bilim Dalı, busraboza@gmail.com

One of these archetypes, "journey", constitutes one of the important themes of mythical narratives, epics and tales. At the same time, the theme of journey, which is frequently encountered in modern narratives, means the psychoanalytic self-actualization story of a chosen hero. Usually, this hero tries to reach the magical object by overcoming a series of obstacles on his journey where he is called to destroy a chaos. The hero, who successfully overcomes all the difficulties he encounters, turns into a new person by getting his reward.

In this study, based on Joseph Campbell's *The Hero's Endless Journey*, the journey of the poet Ka in Orhan Pamuk's novel *Snow* has been examined. It has been determined that the poet Ka's journey in this journey, which consists of the systematic of departure-initiation-return, directs the plot and enriches the text in terms of form and content. This method, applied in the context of archetypal criticism, has brought a new perspective to the literary work.

Keywords: *Orhan Pamuk, Kar, archetypal criticism, journey.*

Giriş

İnsan, Âdem ve Havva'nın cennetten kovulmasından bu yana fiziksel ve ruhsal anlamda bir yolculuk içerisindedir. Doğum, ölüm ve yeniden doğuş çerçevesinde sonsuz bir döngüye sahip olan bu yolculukta insanoğlu, sonsuz yaşam döngüsü içerisinde kendini gerçekleştirme eylemini tamamlamaya çalışmaktadır.

Mitolojik ve efsanevî metinlerde olay örgüsünü şekillendiren yolculuk, modern metinlerde de tezahürlerini gösteren "arketipsel" öğelerden biridir. Arketip, Carl Gustav Jung tarafından, insan zihninin ortak bilinçdışında yer alan ilk imgeler olarak tarif edilmektedir. Kolektif bilinçdışında yer alan arketipler, ilk imgelerdir. Bu sebeple din, dil, ırk farkı gözetmeksizin insan zihninde doğuştan ve kendiliğinden var olmuşlardır (Jung, 2017: 20)

Önemli arketipsel öğelerden biri olan yolculuk, modern metinlerde de sıklıkla görülen olay örgüsü düzenlerinden biridir. Çoğunlukla aynı düzen çerçevesinde gerçekleşen yolculukta; seçilmiş bir kahraman, ülkesindeki/bölgesindeki kaosu dindirmek üzere yola çıkmaktadır. Bu kahraman yolculuğunda karşılaştığı zorluklarla mücadele ederek büyülü nesneye ulaşır. Yolculuğun sonunda bir ödül ya da eş kazanan kahraman, yeni bir insana dönüşmektedir. Yolculuk arketipi, aynı zamanda bireyleşme sürecini ifade ettiği için psikanalitik açıdan da büyük önem arz etmektedir (Boza, 2020: 209).

Yolculuk, psikanalitik açıdan bireyin iç dünyasına yaptığı ruhsal bir eylemdir. Edebiyat bilimci Mümtaz Sarıççek, yolculuğun bireyin kendini tanıma, bilme, aşama kaydetme süreci olduğunu belirtmektedir. Çünkü seçilmiş kahraman ne olursa olsun yaptığı bu yolculukta bir kişilik gelişimi yaşayarak yeni bir insana dönüşmektedir (Sarıççek, 2020: 44-45).

Mircea Eliade de yolculuğu kozmogoninin bir tekerrürü olarak görür. Ona göre bu tekerrür, merkeze ulaşmaya; yeni bir varoluşa ve gerçek bir yaşam alanına erişmeye tekabül etmektedir (Eliade, 1994: 31)

Yolculuk/aşama arketipi üzerinde ayrıntılı çalışmalar yapan Joseph Campbell *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* adlı eserinde yolculuğu şu şekilde tanımlar:

“Bir kahraman olağan dünyadan çıkıp doğaüstü tuhaflıklar bölgesine doğru ilerler: burada masalsı güçlerle karşılaşır ve kesin bir zafer kazanılır: kahraman bu gizemli maceradan benzerleri üzerinde üstünlük sağlayan bir güçle geri döner.” (Campbell, 2010: 42)

Joseph Campbell bu yolculuğu *yola çıkış* evresi başlığı altında; “maceraya çağrı”, “çağrının reddedilmesi”, “doğaüstü yardım”, “ilk eşiğin aşılması” ve “balinanın karnı” *erginlenmeyi*; “sınavlar yolu”, “tanrıçayla karşılaşma”, “baştan çıkarıcı olarak kadın”, “babanın gönlünü alma”, “tanrılaştırma” ve “nihai/en son ödül” aşamalarına ayırmaktadır. Son evre olan *dönüş* ise; “dönüşün reddedilişi”, “büyülü kaçış”, “dışarıdan gelen kurtuluş”, “dönüş eşiğinin aşılması”, “iki dünyanın ustası” ve “yaşama özgürlüğü” aşamalarından oluşmaktadır.

Orhan Pamuk’un *Kar* romanı, postmodernizmin anlatım tekniklerinden yararlanarak “anlatıcı-(kurgusal)yazar”ın roman kahramanlarından biri olduğu, şair Ka’nın Kars yolculuğunda başından geçen olayları anlatan bir eserdir. Roman iç içe geçmiş hikâyeler, zaman atlamaları ve dönüşleriyle birlikte geleneksel romana başkaldıran bir kurguya sahiptir. Romanda asıl adı Kerim Alakuşoğlu olan şair Ka, çeşitli nedenlerden ötürü Kars şehrine gelmiş; burada geçirdiği kısıtlı süre zarfında aşk, acı, ihanet, inanç ve ilhamı tadararak bireyleşme yolculuğunu tamamlamıştır.

Yola Çıkış:

Psikanalitik açıdan doğuma denk gelen *yola çıkış* evresinde, seçilmiş kahraman, kendini gerçekleştirme öyküsü olan yolculuğuna adım atmak için bir “çağrı” almak zorundadır. Orhan Pamuk’un *Kar* romanında şair Ka, kendini gerçekleştireceği, bireyleşeceği bir yolculuğa çıkmaktadır. Frankfurt’ta sürgün hayatı yaşayan Ka, annesinin ölümü sebebiyle çocukluğunun ve mutluluk yıllarının geçtiği İstanbul’a dönmüştür. Ancak İstanbul’a döndükten dört gün sonra hiç hesapta olmayan Kars yolculuğu için bir çağrı almıştır.

Mitolojik yolculuklarda seçilmiş kahraman, sınırları bilinmeyen hazine veya tehlike bölgesine doğru maceraya çağrılmaktadır. Bu bölgeler uzak bir ülke, orman, yeraltı, gizli bir ada ya da derin bir düş hali biçiminde görülebilmektedir (Campbell, 2010: 72).

Annesinin ölüm haberiyle başlayan ilk çağrı, Ka’yı Frankfurt’tan İstanbul’a getirtmiştir. İstanbul’da gençlik arkadaşı Taner ile karşılaşan Ka, roman boyunca anlatılan yolculuğu için “maceraya çağrı”yı sözlü olarak ondan almıştır. Taner bu sözel çağrıda, Kars’ta belediye seçimleri yapılacağından söz etmiş; aynı zamanda Batman’da gerçekleşen intihar olaylarına benzer bir şekilde Kars’taki genç kızların intihar etmeye başladığını belirtmiştir. Bu konuda yazmak için Ka’yı yüreklendiren Taner, Ka’nın gerçek Türkiye’yi görüp tanınması için onu maceraya davet etmiş ve üniversite arkadaşları olan İpek’in Kars’ta yaşadığını söylemiştir (Pamuk, 2002: 14).

Maceraya başlamak için sözel çağrıyı anlayan Ka, Kars’a gitmeye karar vermektedir. Ancak bu yolculuktaki temel çağrı, Taner’in dile getirdiği amaçlardan ziyade Ka’nın kendini arama içgüdüdür. Keza anlatıcı, Ka’nın bu yolculuğa çıkma amaçlarını şu cümlelerle aktarır:

“On iki yıl yaşadığı Frankfurt’tan dönünce çocukluğunu paylaştığı arkadaşlarıyla yürüdüğü bütün o İstanbul sokaklarının, dükkânlarının, sinemaların baştan aşağı değiştiklerini, yok olduklarını, ruhlarını kaybettiklerini görmenin kendisinde çocukluk

saflığı başka bir yerde arama uyandırdığı, bu yüzden Kars yolculuğuna, çocukluğunda bıraktığı sınırlı bir orta sınıf yoksulluğuyla karşılaşmak için çıktığı da söylenebilir.” (Pamuk, 2002: 23)

Ka için bu yolculuk; çocukluğunun mutluluğunu arama; sürgün hayatı yaşadığı gurbetten kendi olana sığınma ihtiyacı anlamına gelmektedir. Aynı zamanda kahraman, Frankfurt'ta yalnız geçirdiği on iki yıldan sonra bir Türk kıızı bulup evlenmek ve evlenmek istediği bu kişinin İpek olduğuna inanarak (Pamuk, 2002: 28) yolculuğu için ilk adımı atmıştır.

Yeni Hayat Pastanesi'nde İpek ile görüşen Ka, ona Muhtar'dan ayrıldığını öğrendiğini ve buraya onunla evlenme amacıyla geldiğini açıklamaktadır. Böylece annesinin ölüm haberiyle yaşanan “kaos/kargaşa” için İstanbul'a gelen; ardından anne-sevgili özdeşliği bakımından kargaşayı düzene çevirmek arzusuyla Kars'a giden Ka, hem sözel hem de bilinçdışından gelen daveti anlayarak maceraya adım atmaktadır.

Mitsel anlatılarda, efsanelerde, masallarda ve modern metinlerde yolculuk arketipinin aşamaları sıralı bir şekilde görülmeyebilir ya da bazı aşamalar olay örgüsünde yer almayabilir. *Kar* romanında da yolculuk arketipinin bazı aşamaları bulunmamaktadır. Yolculuğun diğer bir aşaması olan “çağrının reddedilmesi”, kahramanın aldığı çağrının çoğu zaman farkında olmayıp bilinçli veya bilinçsiz olarak reddetme eğilimiyle görülmektedir (Sarıççek, 2020: 49). Romanda “çağrının reddedilmesi” açık bir şekilde belli olmamakla birlikte şair Ka'nın bazı anlarda Frankfurt'taki yaşamını hayal etmesi; ya da onun anlatıcı tarafından aktarılan “yollar kapanmamış olsaydı şimdi ilk otobüsle buradan kaçardı” (Pamuk, 2002: 40) düşüncesi bu aşamayı karşılayabilmektedir. Ka'nın bu düşünceleri tam manasıyla bir çağrı reddi olmasa da bilinçsiz bir eğilimin göstergesi sayılabilir.

Yola çıkış evresinde yer alan “doğüstü yardım” aşaması, kahramanın yolculuğunun devam edebilmesi için tılsımlar sağlayan koruyucu bir figürden yardım almasına karşılık gelmektedir (Campbell, 2010: 83).

Yıllardır şiir yazmayan Ka'nın Kars'a gelmesi romanın ilerleyen bölümlerinde de görüleceği üzere onun ilhamının genişlemesini; bu dünyanın, hayatın boşuna olmadığını hissetmesini sağlayacaktır. Ka'nın Kars'ta tanıştığı kişilerden biri olan Serhat Şehir Gazetesi sahibi Serdar Bey, bu aşamada Ka'ya adeta bir kehanet göstermektedir. Henüz gerçekleşmeyen olayları gazetesinde yazan ve bu olayların daha sonra gerçekleşeceğini dile getiren Serdar Bey, gazetede şair Ka'nın Kars'a geldiğini ve en son yazdığı “Kar” adlı şiirini okuyacağı haberini vermektedir (Pamuk, 2002: 34). Ancak henüz böyle bir şiir yazmadığını dile getiren Ka, Serdar Bey'den “modern bir gazetecilik yaparak yazdığı olayların gerçekleşeceği” cevabını almıştır. Serdar Bey'in bu konuşması, kahraman için bir kehanet niteliğindedir. Çünkü uzun zamandır şiir yazamayan Ka, Kars'a geldikten sonra kulağına fısıldanmış gibi aldığı ilhamlar yardımıyla pek çok şiir yazmıştır. Anlatıcı tarafından ‘ilham anlarında mutlu olabilen gerçek şairlerin duyabileceği’ şeklinde nitelendirilen bu “derin çağrılar”, Ka'nın seçilmiş bir kahraman olduğunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Yolculuğun diğer bir aşaması olan “ilk eşiğin aşılması”, kahramanın macerasında asıl güç bölgesinin girişine gelerek eşik muhafızlarıyla karşılaşmasına denk gelmektedir (Campbell, 2010: 94).

Ka'nın yolculuğundaki bu aşama, onun ruhsal dünyasını değiştiren olaylar ve şahıslarla karşılaşmasıyla görülmektedir. Ka'nın Kars'ta İpek ile görüştüğü ve ona olan aşkını itiraf ettiği mekân olan Yeni Hayat Pastanesi, eşiklerden biridir. Sembolik bir isme sahip olan bu eşikte kahraman, aşkı ve ölümü bir arada görmüştür. Enstitü müdürünün gözleri önünde vurulması, Ka'nın siyasal kargaşanın vaziyetini anlaması için önemli bir olay olmuştur.

Aynı zamanda Ka'nın İpek'le otel odasında buluşması önemli eşiklerden biri sayılmaktadır. Modern bir metin olan *Kar* romanında mitik metinlerde yer alan doğaüstü figürler yerine İpek'in babası Turgut Bey eşik muhafızı işlevi görmektedir. Turgut Bey'in otelde olması İpek ve Ka'nın görüşebilmesinin en büyük engelidir. Keza İpek, babası otelde olduğu için Ka ile birlikte olamayacağını sıklıkla dile getirmektedir.

Bu olaylar dışında Ka'nın yolculuğunda ruhsal açıdan gerçekleştirmeye çalıştığı önemli bir adım Allah'a inanma meselesidir. Ka, Kars şehrinde hayatındaki önemli problemlerinden biri olan inanç bunalımını, karın sessizliğiyle Allah'a yaklaştığını hissederek (Pamuk, 2002: 63) gidermeye çalışır. Burada siyasetle bağlantılı olduğuna inanılan bir tekkeye giren Ka, içine bir huzurun doğduğunu hissetmektedir (Pamuk, 2002: 102). Bu tekkeden çıktıktan sonra şiir yazan Ka, imam hatip öğrencisi Necip'e "yıllardan beri ilk defa çok mutlu" (Pamuk, 2002: 106) olduğunu söylemektedir.

Mitolojik yolculuğunda büyüdüğü eşikten geçen kahraman, rahim imgesiyle eş değer görülen "balinanın karnı"na girerek yeniden doğum alanına geçmektedir. Kahraman balinanın karnına girmekle aslında bilinmeyenin içinde kaybolarak ölmüş gibi görünmektedir (Campbell, 2010: 107). Ka da bu aşamada Sunay'ın kaldığı dört duvar arasında ondan öğrendiği bilgilerle yeni hayata ilk adımını atmaktadır. Ancak onun için balinanın karnı aşaması Karpalas Otelindeki odasında İpek'le geçirdiği zamanlardır. İpek'i annesinin yansıması yani animası olarak gören Ka, bu odada İpek'le geçirdiği vakitlerden sonra kendini dünyanın en mutlu insanı hissetmektedir. Bu görüşmelerin birinde, içindeki Allah sevgisini sevdiği kadın İpek'e açan ve şiir yazan Ka, "anne karnındaki çocuk hayalinden yola çıkmaktadır (Pamuk, 2002: 212-214). Yolculuğun ana rahmiyle özdeşleşen bu aşaması, romanda Ka'nın anneye dönüşüyle, anne özlemini İpek'te arayışıyla gerçekleşmektedir. Bu odada maddî ve manevî sevgiyi bir arada bulan Ka, erginlenmeye doğru ilerlemektedir.

Erginlenme

Erginlenme evresine geçmek için doğaüstü yardımlar alan ve balinanın karnına giren kahraman, eşiği aşmıştır. Bu aşamada, bir dizi sınavı geçmek için belirsizliklerle dolu düş dünyasında ilerlemeye başlayan kahraman; "sınavlar yolu", "tanrıçayla karşılaşma", "baştan çıkarıcı olarak kadın", "babanın gönlünü alma", "tanrılaştırma" ve "nihai/en son ödül" aşamalarından geçecektir.

"Sınavlar yolu" aşamasında Ka, tıpkı mitolojik kahraman gibi zorluklarla mücadele etmektedir. Kars şehrinde siyasal olaylar neticesinde yaşanan kaos ortamı, Ka'nın sosyal, siyasal ve dinî kimliği açısından zorlu bir sınavdır. Ka'nın dışarıdan gelen bir yabancı olması kargaşalarda onun hedef gösterilmesine neden olmaktadır. Özellikle siyasî kutuplaşmanın liderleri sayılabilecek Lacivert ve Sunay'ın öfkeleri arasında mekik dokuyan ve arabuluculuğa zorlanan Ka, polis tarafından da sorguya çekilmiştir. Ka bu olaylar neticesinde ölümden korkar bir hale gelmiştir (Pamuk, 2002: 296). Bu olayların dışında Ka'nın kanı ısındığı imam

hatip öğrencisi Necip'in öldürülüşüne şahit olması; kişisel olarak İpek'le kavuşmak için yaşadığı tüm sıkıntılar onun macerasındaki sınavlar yolunun bir parçası olarak görülmektedir.

Yolculuğun "tanrıçayla karşılaşma" aşamasında kahraman, engelleri aştıktan sonra dünyanın kraliçe tanrısıyla mistik bir evlilik yapmaktadır (Campbell, 2010: 125). Romanda tanrıça figürünü karşılayan kişi İpek'tir. İpek'in fiziksel özellikleri, "sihirli ve hoş bakışları" (Pamuk, 2002: 94) ve ruhanî yönü Ka'nın ona âşık olmasını; onun kendini dünyanın en mutlu insanı hissetmesini sağlamıştır. Kahramanı bu şekilde etkileyen İpek, aynı zamanda eski kocası Muhtar'ı, Lacivert'i ve anlatıcı Orhan'ı da derinden etkilemektedir.

Yolculuğun asıl kahramanı olan Ka'nın üzerinde büyük etki bırakan İpek'e aşkını itiraf etmesi ve sonrasında ondan olumlu bir dönüş alması; Ka'nın tanrıçayı temsil eden İpek'le fiziksel olarak da birliktelik yaşamasını sağlamıştır. Bu birliktelik erginlenme aşamasında tanrıçayla karşılan kahramanın bir nevi çocukluk mutluluğunun yeniden elde edilmesi anlamına gelmektedir. Bunun nedeni Ka'nın İpek'e olan aşkın, aslında bilinçaltında yatan anne imgesine karşılık gelmesindedir. Keza kahraman için en büyük tanrıça, annesidir; ancak bunun bilincinde olmayan kahraman, bilinçaltındaki anne figürünün bir yönü olan animasını İpek'te görmektedir.

Anne arketipinin yansıması olan anima, erkeğin içindeki dişil figürdür. Bu figür bir eş, kardeş, anne veya sevgili ile açığa çıkabilir (Jung, 2015: 36). Ka'nın içinde yaşattığı dişil figür olan anima, anne-sevgili imajıyla ortaya çıkmaktadır. Kahraman, annesinin şefkatli yönünü İpek'te bulur. İpek de "(...) Ka'nın kendisine çok âşık olduğunu, şimdiden kendisine annesinden asla ayrılmayacak beş yaşında çaresiz bir çocuk gibi bağlandığını" (Pamuk, 2002: 330) bilerek kahramana anne şefkatiyle yaklaşmaktadır. Aynı zamanda anlatıcı, romanın son bölümlerinde İpek'in Ka'nın "anne-sevgiliyi" (Pamuk, 2002: 379) aradığının bilincinde olduğunu yinelemektedir.

Mitolojik yolculukta tanrıça figürü ile karşılaşan kahraman; tanrıçanın "yol gösterici" işleviyle birlikte "baştan çıkarıcı yönü"yle de karşılaşmaktadır. Campbell bu tanrıça figürünün "anne"nin iyi ve kötü özellikleriyle özdeşleşebildiğinden söz etmektedir. Keza tanrıça, hem doğuran yaratan; hem de yutan yok edendir (Campbell, 2010: 132).

Anne arketipi, yaratıcı ve yok edici yönüyle ön planda olan bir figürdür. Ka, annenin doğuran şefkatli elleriyle koruyan yönünü İpek'te tadarken; İpek'in Lacivert'le olan ilişkisini açıkça Ka'ya anlatması kahraman için yıkıcı bir etkiye sebep olmaktadır. İpek bu olay neticesinde Ka'yı yok eden bir figür haline dönüşür; ancak Ka, aşkı ve acıyı bir arada bulduğu bu kadına bir kez daha sığınmayı ihmal etmez. İpek'e sarılarak öğrendiği acı olaylarla yüzleşmeye çalışır. İpek'in Ka'nın saçlarını okşayan eli, kahramana yenilgi ile yeni hayat bölgesindeki kararsızlıkta gezinmeyi çağırır (Pamuk, 2002: 361). Böylece İpek, anne arketipinin yaratan ve yok eden yönünü açık bir şekilde Ka'ya yansıtmış olur.

Yolculuğun "baştan çıkarıcı olarak kadın" başlığını taşıyan bu aşamasında kahramanın yoluna tanrıçaya benzeyen ancak cinsel yönü ön planda olan baştan çıkarıcı bir kadın figürü çıkmaktadır (Campbell, 2010: 141). Romanda bu aşama açık bir şekilde görülmemekle birlikte, İpek'in kız kardeşi Kadife'nin Ka'nın gözündeki güzelliği, kahraman için zayıf bir baştan çıkarıcı kadın figürü olarak belirir. Ka, İpek'e olan hayranlığını kimi zaman Kadife ile İpek'i

karşılaştırarak pekiştirmeye çalışır; onu en az ablası kadar güzel ve çekici bulur (Pamuk, 2002: 113-118).

Romanda Ka'nın karşısına doğrudan çıkmasa da baştan çıkarıcı olarak kadın figürünün temsili, Sunay Zaim'in tiyatrocusu eşi Funda Eser olarak görülür. Oynadığı tiyatroalarda "iç gıcıklayıcı, yarı cinsel hareketlerle kıvranan" (Pamuk, 2002: 153) bu kadın, günlük yaşantısında da cinsel kimliğini ön planda tutan bir tavır sergilemektedir.

Erginlenme evresinin bir sonraki aşaması "babanın gönlünü alma"dır. Mitolojik yolculuklarda, kahramanın yeni ve büyük dünyaya geçmesini sağlayan baba figürü, erginleştirici rahip/tanrı olarak görülmektedir. Kahraman, tanrı ile özdeş gördüğü bu figürü bir korku nesnesi olarak ele alır. Onun öfkesinden veya gazabından korkan kahraman, yolculuğunda ilerleyebilmek için baba/tanrının gönlünü almak zorundadır (Campbell, 2010: 149-154).

Kar romanında Ka'nın karşısında yer alan en büyük baba figürü Turgut Bey'dir. İpek'in babası olan Turgut Bey, Ka ile İpek'in ilişkilerinde çekinilen bir baba figürü olarak görülmektedir. Ka, yurtdışında yayımlanacak bildiride Turgut Bey'in de imzası olması gerektiğini söyleyen Lacivert'le iş birliği yapar. Turgut Bey'in bildiriye imza atmasının Ka için önemi, İpek'le olan kavuşması için otoriter baba figürünün uzaklaşmasını sağlamasıdır. Ka, Turgut Bey'in otelden çıkması fırsatını değerlendirerek İpek'le birlikte olmak istemektedir. Bu sebeple babanın gönlünü alıp Turgut Bey'i bildiriye imzalamaya ikna eden kahraman bu aşamayı gerçekleştirmiş olur (Pamuk, 2002: 244). Bu olay sonrasında emeline ulaşan kahraman, İpek'in Turgut Bey'den izin almasıyla birlikte sevdiği kadınla evlenip Frankfurt'ta yaşayabilme umudunu tatmaktadır.

Romanda diğer bir baba figürü ise Lacivert'tir. Kahraman için zıt bir karakter olan Lacivert, yine de Ka için saygı duyulacak bir figür olarak görülür. Ka'nın Lacivert'le görüşmesinde ona içini açması; baba figürüne olan güveni düşündürebilmektedir.

"Tanrılaştırma", yolculuğun erginlenme evresinin diğer bir aşamasıdır. Bir dizi sınavı atlatan kahraman, yolculuğun bu aşamasında tanrılaşır/tanrılaştırılır. Sarıçiçek bu sürecin tasavvuftaki "fenafillâh"a veya Budizm'deki "Nirvana"ya ulaşma düşüncesiyle eş değer olduğunu belirtmektedir (Sarıçiçek, 2020: 52).

Ka, Kars yolculuğunda hem fiziksel hem ruhsal açıdan mücadele ettiği pek çok sınavı atlatmış; sembolik olarak arınmıştır. Campbell arınan kahramanın yaşadığı yeniden doğuşla tanrısal formu hatırladığını ve tanrıyla özdeşleştiğini dile getirmektedir (Campbell, 2010: 176). Ka da içinde yaşadığı karamsarlığı çözümlenmeye çalıştığını; Allah'a olan inancını, aşkı ve ilhamı yeniden kazandığını düşünür. Anlatıcı, Ka'nın içini Lacivert'e dökmesini şu cümlelerle açıklar: " 'Çok mutluyum ben' (...) 'Hayatımda hiç bu kadar mutlu olmamıştım' (...) 'Çünkü şiir yazıyorum' demedi Ka. 'Çünkü Allah'a inanıyorum,' da demedi. Bir hamlede 'Çünkü âşık oldum!' dedi." (Pamuk, 2002: 324)

Anlatıcı tarafından aktarılan bu cümleler, Ka'nın mutluluğunu gözler önüne sermektedir. Ka, Lacivert'le olan konuşmasında "Bütün bu yokluğu, ezikliği unutabileceğin bir dünya bulmak. Birisini bütün bir dünya gibi tutabilmek..." (Pamuk, 2002: 326) diyerek kendini gerçekleştirmektedir.

İpek'e olan aşkıyla tanrılaşan kahraman, aynı zamanda yazdığı şiirlerle de kendini gerçekleştirmiştir. Uzun zamandır şiir yazamayan Ka, Kars yolculuğu sürecinde bir kar tanesinin altıgenine yerleştirerek hayal ettiği 19 şiir yazmıştır. Onun ilhamıyla ortaya çıkan bu şiirler, kahramanın kişisel gelişimini, ben bilincine ulaşmasını sağlamış; onu tanrılaştırmış; aynı zamanda anlatıcı tarafından tanrılaştırılmıştır.

Sembolik olarak tanrılaşan kahraman, "en son ödül" olarak ölümsüzlüğe kavuşmaktadır. Bu sürecin çarmıha gerilmeyle eş değer olduğunu belirten Campbell, kahramanın çarmıha gerilmesini babayla bir olarak gerçekleştirmesi gerektiğini dile getirmektedir (Campbell, 2010: 219).

Lacivert'e içini döken Ka, ondan uzaklaştıktan sonra Lacivert'le kendini bağlayan bir bağ olduğunu hissetmektedir. Anlatıcı tarafından "lanet bir bağ" olarak anılan bu ortaklık, Ka için nefretten derin bir bağıdır. Ka, Lacivert'ten ayrıldıktan sonra onu özleyebileceğini pişmanlıkla anlamaktadır (Pamuk, 2002: 351).

Romanın ilerleyen bölümlerinde bu bağın, İpek ile Lacivert'in ilişkisinden geldiğini anlayan Ka yıkılır. Psikolojik bir çöküş sürecine giren Ka, İpek ve Kadife'den habersiz Lacivert'in saklandığı yeri polise ihbar etmiştir (Pamuk, 2002: 421). Lacivert'in ölmesine sebebiyet veren Ka, bu davranışı sebebiyle İpek'in gözünde ölmüş; onu sonsuza dek kaybetmiştir. Kahramanın psikolojik olarak ölümünü getiren bu olay, Ka'nın Lacivert ile birlikte çarmıha gerilmesini; çektikleri tüm çileleri bu süreçte tamamlamalarını sağlamıştır.

Dönüş

Yolculuğun son evresi olan *dönüş* psikanalitik açıdan "ölüm/yeniden doğuş"a denk gelmektedir. Kahramanın üst-bene ulaşmasını ifade eden bu evrede, erginleşmiş kahraman, yolculuğun ilk iki evresindeki gibi çeşitli zorluklarla karşılaşmaktadır (Sarıçiçek, 2020: 53).

Bu evrenin ilk aşamasında tıpkı yolculuğa çıkışta olduğu gibi kahraman sorumluluğu inkâr etme, "dönüşü reddetme" eğilimine girmektedir (Campbell, 2010: 222).

Ka'nın Kars'tan ayrılması için kardan kapanan yolların açılmasıyla birlikte ilk hareket eden trene askerler tarafından "zorla" bindirilmesi, yolculuğun "dönüşü reddetme" aşamasına denk gelmektedir. Zorla bindirildiği vagona İpek'i göremeyen Ka, şehri İpek olmadan terk etmek istemez. Askerlere İpek'i yanına almak için çok ısrar eden Ka, trenin beş dakika daha bekletilmesini sağlasa da sevdiği kadının gelmediğini kabullenmek zorunda kalmıştır (Pamuk, 2002: 396).

Yolculuğun dönüş evresinin aşamaları olan "büyülü kaçış", "dışarıdan gelen kurtuluş" romanda açık bir şekilde görülmemektedir. Ancak zorla bindirildiği trende kalkış için haber veren "düdük sesi" (Pamuk, 2002: 396) Ka için geri dönüşün büyü bir çağrısıdır. Bu çağrıyı işiten Ka, İpek tarafından gönderilen bavulunu ağlayarak almış; artık başka bir çıkış yolu olmadığını tecrübe etmiştir.

"Dönüş eşiğinin aşılması" kahramanın gerçek dünyadan çıkarak mistik bir dünyaya hareket etmesiyle gerçekleşmektedir. Bu dünyaya adım atan kahraman farklı bir insana dönüşmüştür (Campbell, 2010: 245).

Kars'tan hayal kırıklıklarıyla ayrılan Ka, yaşadığı ve sıklıkla hayalini kurduğu dünyasına "Frankfurt" a dönmüştür. Bu dönüşle birlikte yeni bir insana dönüşen Ka, aslında trajik bir sona doğru hareket etmiştir. Keza erginlenme evresinde yaşadığı mutlulukların sona erip İpek'i sonsuza dek kaybeden kahraman, Frankfurt'ta kimsesiz bir şekilde ölü bulunmuştur.

Yolculuğun son iki aşaması olan "iki dünyanın ustası" ve "yaşama özgürlüğü", kahramanın gerçek ve mistik dünyada kozmik bir dansçı gibi dolaşmasına denk gelmektedir (Campbell, 2010: 258). Sarıçiçek, yaşama özgürlüğüne kavuşan kahramanın psikanalitik açıdan bireyleştirdiği; ruhunun özgürleştiğini belirtmektedir (Sarıçiçek, 2020: 55-56).

Trajik bir sonla hayatını kaybeden Ka, yaşadığı bu yolculuğunda romanını yazan anlatıcı Orhan tarafından "iki dünyanın ustası" haline dönüştürülerek "yaşama özgürlüğü"ne kavuşturulmuştur. Onun hayat hikâyesini ölümsüzleştiren anlatıcı Orhan, kahramanın yaşadıklarını hissetmesi, tıpkı Ka gibi İpek'ten oldukça etkilenmesi sebebiyle Ka'nın gerçek dünyadaki temsilcisi olmuştur.

Sonuç

Edebî metin inceleme yöntemlerinden biri olan psikanalitik/arketipsel inceleme, edebiyat eserine farklı bir bakış açısı ve yeni okuma biçimleri kazandırmaktadır. Mitsel anlatılarda, destanlarda, masalarda çoğunlukla aynı sistemle görülen yolculuk; modern anlatılarda biçim değiştirerek yeniden ortaya çıkmaktadır. Orhan Pamuk'un postmodernizmin verilerinden faydalanarak kaleme aldığı *Kar* romanı, yolculuk sistemiyle özdeşleştirilebilecek modern bir anlatıdır.

Joseph Campbell'ın *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* adlı eserinde sistemleştirerek ele aldığı yolculuğa, ana evreleri ve alt aşamalarıyla büyük ölçüde uyan *Kar* romanı, trajik kahramanın kendini gerçekleştirme teması üzerine kurulmuştur.

Romanın yolculuk bağlamında ana kahraman olan Ka'nın, Kars yolculuğu sırasında fiziksel ve ruhsal açıdan kendini arayışı; okuyucunun esere katılmasını sağlamaktadır. İçerik kapalı bir birey olan Ka, yaşadığı kaos ortamında pek çok sınavdan geçmektedir. Onun karşılaştığı tüm zorluklar, yaşadığı derin aşk, ihanet ve inanç bunalımı okuyucunun Ka ile "özdeşlik kurma"sını sağlamaktadır. Ka'nın yolculuğundaki bir dizi kaotik olay, edebî esere heyecanlı bir soluk kazandırmaktadır. Bu açıdan Ka'nın çevresinde yaşanan olaylar, okuyucunun "merak" ve "heyecan" duyularını harekete geçirmektedir. Evrensel düzeyde olan yolculuğun bu romanda görülmesi arketip bağlamında da okuyucunun "özdeşlik kurma"sına olanak sağlamaktadır. Bu açıdan *Kar* romanı, evrensel bir temayı ele alması aynı zamanda anlatıcı-yazar Orhan Bey gibi kurgusal kişiliği bünyesinde barındırmasıyla da okuyucunun "merak", "heyecan", "şaşıklık" duyularını harekete geçirmiş; okuyucunun edebî eserden estetik zevk almasını sağlamıştır.

Kaynakça

Boza, Büşra (2020), *Hüseyin Nihal Atsız'ın Sanat Eserlerinin Arketipsel Eleştiri Yöntemi İle Tahlili*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Campbell, Joseph (2010), *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (Çev. Sabri Gürses) İstanbul: Kambalçı Yayınevi.

Eliade, Mircea (1994) *Ebedi Dönüş Mitosu* (Çev. Ümit Altuğ) Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

Jung, Carl Gustav (2017), *Dört Arketip*, Metis Yayınları

Jung, Carl Gustav (2015), *Feminen-Dişillığın Farklı Yüzleri*, (Çev. Tuğrul Veli Soylu). İstanbul: Pinhan Yayıncılık.

Pamuk, Orhan (2002), *Kar*, İletişim Yayınları.

Sarıççek, Mümtaz (2020), *Modern Kahramanın Mitolojik Yolculuğu*, Ötüken Neşriyat



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Tarih Öğretiminde Seyahatnamelerin Kullanılması

Doktorant Ayben NALBANTOĞLU*

Özet

Seyahatnameler tarihsel belgelerdeki boşlukları doldurmaları, sosyal ve kültürel tarih konularına yönelik ayrıntılı bilgiler vermeleri sebebiyle tarih araştırmaları için önemli yazılı kaynaklar arasında yer alır. Seyahatname anlatılarının tarih öğretiminde bir öğretim materyali olarak kullanılması öğrencilere farklı bakış açılarını göstererek öğrencilerin hayal güçlerinin, empati yapma becerilerinin gelişmesine, tarihin öznesi olan insanın düşünce dünyasının ve aldığı kararların tarihi şekillendiren unsurlar arasında yer aldığını görmelerine katkı sağlar. Tarih öğretiminde seyahatnamelere yer verilmesi öğrencilerin bakış açılarına zenginlik ve derinlik kazandırması açısından gereklidir. Seyahatnameler öğrencilere çoklu bakış açıları kazandırırken öğrencilerin tarihsel zaman içerisindeki değişim ve sürekliliği anlamalarına, Türk kültürüne ait pek çok değeri fark etmelerine ve aynı konuya ilişkin farklı seyahatnamelerdeki benzerlik ve farklılığın nedenlerinin belirlenmesi suretiyle eleştirel düşünebilmelerine katkı sağlayacak ve böylelikle tarih dersleri ilgi çekici ve merak uyandırıcı bir niteliğe kavuşacaktır. Bu itibarla Tarih Dersi Öğretim Programlarında ve tarih ders kitaplarında seyahatname anlatılarına daha fazla yer verilmesi önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Seyahatname, Tarih öğretimi, Çoklu bakış açıları

Using Travel Names in History Teaching

Abstract

Travel books are among the important written sources for historical research, as they fill the gaps in historical documents and provide detailed information on social and cultural history issues. The use of travelogue narratives as a teaching material in history teaching contributes to the development of students' imaginations, empathy skills, and to see that the world of thought of the person who is the subject of history and the decisions they take are among the factors that shape history. Including travelogues in history teaching is necessary in terms of providing richness and depth to students' perspectives. While travelogues will provide students with multiple perspectives, they will contribute to students' understanding of change and continuity in historical time, to realize many values belonging to Turkish culture and to think critically by determining the reasons for the similarities and differences in different travelogues on the same subject, thus history lessons will have an interesting and intriguing feature for students. In this respect, it is recommended to include more travelogue narratives in History Course Curriculums and history textbooks.

Keywords: Taravel Books, History Teaching, Multiple Perspectives

* Atatürk Üniversitesi, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi- Sosyal Bilimler ve Türkçe Eğitimi Bölümü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı aybenalbantoglu@gmail.com

Giriş

Seyahatnameler ve Seyahatnamelerin Tarih Araştırmalarındaki Değeri

Tarih boyunca insanlar kendilerini güdüleyen çeşitli sebeplerle uzun yollar kat ederek seferlere çıkmışlar, savaşlar yapmışlar, barış imzalamışlar, keşifler ve göçler başlatmışlardır. Yapılan her yolculuk insanlığın ortak hafızasına yeni bir tecrübe eklerken; bireysel olarak da insanın kendi iç dünyasını keşfetmesini, bakış açısını derinleştirmesini ve heybesine yeni tecrübeler eklemesini sağlamış, Albert Camus'un deyişiyle "Yolculuk, insana kendisini geri getiren bir edim" olmuştur. Dolayısıyla yola çıkmak bir değişimi ve dönüşümü simgelemiştir.

Toplumların yaşadıkları değişim ve dönüşümlerde, seyyahların diplomatik, ticari, bilimsel ya da yeni yerler görmek amacıyla gerçekleştirdikleri uzun seyahatler de etkili olmuştur. Bu doğrultuda seyyahlar ülkelerine döndüklerinde kendi toplumlarının yeni fikirlerle tanışıp, yeni ufuklara yol almasında önemli rol oynayan kişiler olmuşlardır. Bu bağlamda seyyahlar başka ülkeler ve başka yaşamlar hakkında verdikleri bilgilerle insanlara tüm dünyanın yaşadıkları ülkeden ibaret olmadığını göstermişlerdir (Şirin, 2013, s. 38). Seyyahların geldikleri ülkelerde farklı toplum ve kültürlerle ilişkin yaptıkları gözlemler sonucunda verdikleri bilgiler, farklı toplumlar arasında kültürel etkileşimin kurulmasında büyük rol oynamıştır (Üçel Aybet, 2010, s. 16).

Geçmişten günümüze uzanan tarihsel süreç içerisinde seyyahların başka ülke ve kültürlerle ilişkin izlenimlerini aktardıkları seyahatnameler, tarihsel belgelerin sustuğu yerlerdeki boşlukları doldurmaları sebebiyle sosyal tarih araştırmaları için önemli kaynaklar olarak kabul edilmişlerdir (Şirin, 2013, s. 39). Bu bağlamda seyahatnameler Osmanlı sosyal tarihine ilişkin bilgi veren diğer kaynaklarla karşılaştırıldıklarında çok daha zengin bilgiler sunmaktadırlar (Üçel Aybet, 2010, s. 15). Bu doğrultuda örneğin 16. ve 17. yüzyıla ait Osmanlı padişahları hakkında Venedik elçilerinin raporlarında verdikleri bilgilerin Osmanlı kroniklerinden çok daha detaylı olduğunu ifade etmek mümkündür (Ünal, 2013, s. 46). Bu sayede Osmanlı'da sosyal ve kültürel yaşama dair ayrıntılı bilgiler seyahatnamelerden takip edilebilmektedir.

Bir toplumun yaşayış ve davranış kalıplarına ilişkin özellikler o topluma dışarıdan bakan başka bir göz tarafından daha net olarak değerlendirilebilmektedir. Bu çerçevede Togan seyahatnamelerin kaynak olarak değerlendirilmesinin önemi üzerinde durmakta ve bu önemin sebebini yabancı seyyahların daima bizim dikkat etmediğimiz hususları görmelerine dayandırmaktadır (Togan, 1985, s. 59). Ancak tarih araştırmalarında seyahatnamelerin tarihsel bir kaynak olarak kullanılmasında dikkat edilmesi gereken hususlar vardır. Bu hususlardan en önemlisi seyyahın toplumsal kökeni, değerleri, eğitim düzeyi, gezisini gerçekleştirme amacı, seyahatnameyi kaleme almasındaki amacı ve yazdıklarının ön yargı içerip içermediği gibi hususların sorgulanmasıdır (Şirin, 2013, s. 39). Dolayısıyla seyahatnamede anlatılanlardan önce onu kaleme alan seyyahın incelenmesinin gerekmektedir. Bu gereklilik Carr (2015)'in "Olguları incelemeyen önce tarihçiyi inceleyin" sözünü hatırlatmaktadır. Bu çerçevede seyyahın niyeti ve o topluma karşı bakış açısı seyahatnamede yazılan bilgilerin güvenilirliğini etkileyen önemli bir unsurdur. Bu doğrultuda farklı amaçlarla doğuya seyahat eden Avrupalı seyyahların seyahatnamelerini yaygın olarak

oryantalist bir bakış açısıyla kaleme aldıkları bilinmektedir. Bu nedenle Osmanlı'yı ve Doğuyu inceleyen seyahatnamelerde hayale dayanan ve ön yargı taşıyan unsurların yer alıp almadığı belirlenmelidir. Aynı eleştirel yaklaşım Avrupa gözlemlerine dayanan Osmanlı seyahatnameleri incelenirken de sergilenmelidir. Bu çerçevede araştırmacının teorik olarak oryantalizm ve oksidentalizm hakkında bilgi sahibi olması gerekmektedir (Şirin, 2013, s.39-40). Seyahatnamelerin kaynak olarak kullanılmasında göz önünde bulundurulması gereken ikinci bir husus ise incelenen seyahatnamede verilen bilgilerin başka seyahatnamelerde ve Osmanlı resmi belgelerinde bulunup bulunmadığının belirlenmesidir (Üçel Aybet, 2010, s. 26).Seyahatnamelerin Osmanlı Sosyal tarihi için bir kaynak olarak kabul edilmesi bu eleştirel sürecin gerçekleştirilmesine bağlıdır.

Seyahatnamelerin Tarih Öğretiminde Kullanımı

Seyahatnameler bize, seyyahların gezdikleri ülkenin devlet yönetimi, yemek kültürü, eğlence anlayışı, ticarete bakışı, insanların birbirine karşı davranışı gibi konuların başkalarının gözünden nasıl görüldüğünü anlatmaktadır (Ekşi, 2017, s. 38-39).Dolayısıyla seyyahların farklı ülkelere ilişkin gözlem ve izlenimlerini aktardıkları seyahatnamelerde, seyahat edilen ülkenin toplumsal ve kültürel yaşamına ve o ülke insanların farklı toplumlarla olan ilişkilerine yönelik ayrıntılı ve zengin bilgi bulmak mümkündür. Bu doğrultuda seyahatnameler tarih araştırmaları için önemli bir kaynak oldukları gibi tarih öğretiminde öğrencilerin kendi toplumlarına ait pek çok kültürel değeri fark etmelerini sağlamaları ve farklı toplum, kültür ve bakış açılarını göstermeleri açısından önemli bir öğretim materyali olma görevini üstlenmektedir. Bu itibarla tarih derslerinde seyahatname anlatılarına yer vermek tarihin sadece savaştan, barıştan ve diplomasiden ibaret olmadığını görmelerini sağlayarak öğrencilerin tarihin temel öznesi olan sıradan insanı fark etmesini bu insanın toplumsal hayattaki yerinin, hayata bakışının, değerlerinin, yapıp-etmelerinin bir medeniyeti inşa eden unsurlar arasında yer aldığını görmelerini sağlar. Tarih derslerinde seyahatnameler aracılığıyla öğrencilere sosyal ve kültürel konuların öğretilmesi tarihsel olay ve olgulara sahne olan tarihsel mekâna bu tarihsel mekânda gelişen sosyal ve kültürel etkileşime vurgu yapar. Bu nedenle belirli kültürel ve sosyal gelişmelerin o dönemde yaşamış insanlar için ne ifade ettiği önem kazanır (Stradling, 2003, s. 75). İlâveten tarih derslerinde seyahatnamelere yer verilmesi ile öğrenciler tarihin yazılı kaynaklarından birisiyle karşılaşmış olur. Bu da öğrencilerin tarihsel bilginin kaynağına yönelik bir farkındalık geliştirmelerine katkı sağlar.

Ortaöğretim Tarih Dersi (9-10 ve 11. sınıflar) Öğretim Programı, Ortaöğretim Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi Dersi Öğretim Programı ve T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük Dersi Öğretim Programı incelendiğinde bu programların alana özgü yeterlik ve beceriler kısmında: "Tarihsel metinler; tarihin akışı içerisinde insanların eğilimlerini, karşılaştıkları sorunları, yaşadıkları karmaşık dünyayı açıklama gücüne sahiptirler. Öğrenciler; öykü, biyografi, otobiyografi ve benzeri metinleri anlamak için bu metinleri zihinlerinde canlandırarak okuma yeteneğini geliştirmelidir. Bunu yaparken birey ve grupların niyetlerini, eğilimlerini, değer yargılarını, fikirlerini, umutlarını, şüphelerini, kararlarını, güçlü ve zayıf yanlarını göz önüne almalıdır" (MEB, 2018a s.13; MEB, 2018b s. 12; MEB 2018c; s. 13) ifadesine yer verildiği dikkat çekmektedir. Ancak tarih dersi öğretim programları incelendiğinde belirtilen bu ifadelerin tarih dersi öğretim programlarında yeterince somutlaştırılmadığı görülmektedir. Bu

çerçevede öğrencilerin öykü, biyografi gibi metinleri anlamak için hayal gücünün harekete geçirilmesi ve bu noktada bireylerin farklı yönlerinin göz önünde bulundurulması hususunu ifade edilen kazanım ve kazanım açıklamalarına yeterince yansıtılmadığını belirtmek mümkündür. Bu doğrultuda Ata (2013) Sosyal Bilgiler Dersi Öğretim Programı ve ders kitaplarında seyahatnamelerin sadece Türk kültür unsurlarını anlamaya yönelik olarak yer aldığını ifade etmektedir. Aslında aynı durum Tarih Dersi Öğretim Programları (Ortaöğretim Tarih Dersi, 9-10 ve 11. sınıflar Öğretim Programı, Ortaöğretim Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi Dersi Öğretim Programı ve T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük Dersi Öğretim Programları) için de geçerlidir. Belirtilen öğretim programlarında yer alan kazanımlar incelendiğinde sadece Ortaöğretim Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi Dersi Öğretim Programında yer alan “Türklerde Toplum Yapısı” isimli ünitenin üçüncü kazanımı olan “Osmanlı Devleti’nde sosyal yapının şekillenmesinde etkili olan unsurları kavrar” kazanımının seyahatnamelerle ilişkilendirildiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ilgili programda bu kazanımla ilgili olarak: “Döneme ait minyatürler ve seyahatnameler üzerinden Osmanlı toplumunda yeme içme kültürü, eğlence ve festivallere değinilir” ifadesine yer verildiği görülmektedir [MEB, 2018, s. 23]. Ancak seyahatnamelerin bir tek Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi Dersi ile ilişkilendirilmesi seyahatnamelerin kullanımı ile ulaşılabilecek kazanımları sınırlamaktadır. Bu doğrultuda gerek Ortaöğretim Tarih Dersi, 9-10 ve 11. sınıflar Öğretim Programında gerekse T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük Dersi Öğretim Programında yer alan kazanımların seyahatnamelerle ilişkilendirilmesi ve bu çerçevede tarih ders kitaplarında farklı ülkelerin seyyahlarına ait farklı bakış açılarını yansıtan seyahatnamelere daha fazla yer verilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda farklı milletlere mensup seyyahların aynı konuya inceleleyen metinlerinin karşılaştırılması suretiyle analiz edilmesi öğrencilerin hayal güçlerinin ve çoklu bakış açılarının geliştirilmesine katkı sağlayacaktır. Esasen aynı konuya ilişkin farklı seyahatnamelerin verdiği bilgilerin karşılaştırılması öğrencilerin tarihteki yorum farklılıklarını görmelerini sağlayacaktır. Dolayısıyla burada önemli olan husus aynı konuya ilişkin farklı kaynaklarda yer alan anlatımların karşılaştırılarak anlatımlardaki benzerlik ve farklılıkların nedenlerinin incelenmesidir. Böyle bir yaklaşımla amaçlanan; öğrencilerin tarihsel olay ve olgulara ilişkin daha derin ve eleştirel bir anlayış kazanmalarını sağlamaktır (Stradling, 2003, s. 123). Bu noktada seyahatnameyi kaleme alan seyyahın toplumsal kökeni, değerleri, seyahatnameyi yazmadaki amacı, seyahatnameyi ne zaman yazdığı, yazarın anlattıklarına bizzat şahit olup olmadığı gibi hususlar belirlenmelidir. Bunlara ek olarak seyahatnameler analiz edilirken seyahatnamenin kaleme alındığı tarihsel bağlamın da göz önünde bulundurulması gerektiğini ifade etmek gerekir. Bu çerçevede seyahatnameyi yazan seyyahın yaşadığı dönemin siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri, dönemin kültürel ve bilimsel atmosferi, seyahatnamenin yazıldığı döneme yön vermiş tarihsel karakterler gibi dönemi şekillendiren tüm unsurların göz önünde bulundurulması seyyahın bakış açısına yön veren unsurların anlaşılmasını sağlar. Örneğin Osmanlı devletinin sosyal ve kültürel yaşamına dair bilgi veren seyahatnamelerde tarafgir veya gerçekçi görüşlerin yer alması Osmanlı Devleti ile Avrupa Devletleri arasındaki politik ve diplomatik ilişkilerin durumuna göre değişebilmektedir (Üçel Aybet, 2010, s. 24). Bu çerçevede 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı Devleti’yle Avrupa Devletleri arasındaki ilişkilerin yoğun olması ve Rönesans ve Barok kültürlerine temel oluşturan evrensel ve hümanist anlayışın Avrupalı aydınlar tarafından benimsenmesi bu dönemde

Osmanlı Devleti'ne ilişkin yazılan seyahatnamelerin tarafsız bir gözle kaleme alınmasında etkili olmuştur (Üçel Aybet, 2010, s. 24). Ya da Kanuni döneminde Türklerin kazandıkları zaferler Avrupa için tehlikenin gelip çatması olarak yorumlanmış ve bu bakış açısı da bu dönemdeki anlatımlara yansımıştır (Kumrular, 2005, s. 14). Bu çerçevede seyahatnameleri; seyahatnamenin yazıldığı dönemi dönemin siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkileri, tarihsel şahsiyetleri ve yaşanmış olayları gibi birçok unsurla birlikte bütüncül bir şekilde analiz etmek, öğrencilerin seyyahın zihin dünyasını oluşturan zemini anlamalarına yardımcı olur. Bu doğrultuda tarih derslerinde seyahatnamenin kaleme alındığı tarihsel arka planın tüm boyutlarıyla incelenmesi öğrencilere çoklu bakış açısıyla düşünme becerisi kazandıracaktır. Çoklu bakış açısıyla düşünme becerisi eleştirel düşünme için gerekli bir beceridir. Çoklu bakış açısıyla düşünebilen bir öğrencide ise tarihsel empati becerisi gelişecektir. Tarihsel empati becerisine sahip olan bir öğrenci olayları ve durumları karşısındakinin bakış açısından görebilir böylelikle öğrenci kendi bakış açısının ya da ait olduğu toplumun bakış açısının ötesine geçer ve tarihsel bir olgunun veya olayın başkaları tarafından nasıl algılanmış olabileceğini ve bu algının sebeplerini kavrar (Stradling, 2003, s. 132). Bir olaya, bir duruma başkasının bakış açısından bakma ve anlama yeteneği olan empati ise demokratik vatandaşlık eğitimi için son derece önemli olan ve aynı zamanda günümüz toplumlarının en çok ihtiyaç duyduğu bilişsel ve duyuşsal yeteneklerden biridir. Şüphesiz insanların ve milletlerin birbirlerine karşı hoş görü ve uzlaşma kültürü içinde yaşama becerileri "öteki" nin bakış açısını anlayabildikleri ölçüde gelişecektir. Bu bağlamda empati kurma yeteneği bireylerin ötekine ilişkin geliştirdikleri algıyı dengeli hale getirerek birlikte yaşama kültürüne katkı sağlayacaktır. Bu çerçevede tarih derslerinde öğrencilerin farklı bakış açılarına yer veren seyahatnamelerle karşılaştırılmaları öğrencilerimizin onlara kazandırmak istediğimiz pek çok duyuşsal ve bilişsel beceriyi edinmelerine katkı sağlayacaktır.

Sonuç

Seyahatnameler tarih araştırmaları için oldukça zengin bilgi içeren kaynaklardır. Bu zengin bilgi kaynakları tarih öğretimi içinde önemli öğretim materyali olma özelliğine sahiptir. Bu doğrultuda tarih öğretiminde seyahat anlatılarına yer vermek öğrencilerin tarihin öznesi olan insanı, bu insanın mensup olduğu toplumun geçmişteki sosyal ve kültürel yapısının tarihi şekillendiren unsurlardan birisi olduğunu fark etmelerini sağlar. Böylelikle tarih uzak, soyut ve ulaşılamaz bir alan olmaktan çıkarak günümüze yaklaşır ve tarihteki değişim ve süreklilik gözler önüne serilir. Tarih öğretiminde seyahatnamelere yer vermek öğrencilerin bakış açısına zenginlik katar ve öğrencilere çeşitli olguların farklı bakış açıları ve kültürler tarafından nasıl algılandığını, nasıl yorumlandığını gösterir. Bu durum öğrencinin farklı olgu ve durumlara bir başkasının bakış açısından bakmaya yönlendirerek empati becerisinin gelişmesine katkı sağlar. Tarih öğretiminde seyahatnameleri kullanırken göz önünde bulundurulması gereken temel husus seyahatnamede anlatılan toplumun devlet yönetimine, toplumsal ve kültürel hayatlarına, tutum ve davranışlarına yönelik verilen bilgilerin eleştirel bir yaklaşımla incelenerek bu bilgilerin farklı kaynaklarda yer alan bilgilerle karşılaştırılması suretiyle anlatılardaki benzerlik ve farklılıkların nedenlerinin belirlenmesidir.

Tarih derslerinde seyahatname anlatılarının kullanılması öğrencilerin kendi bakış açılarının ötesine geçerek "öteki" nin bakış açısını anlamalarına yardımcı olacaktır. Ötekinin bakış açısının anlaşılması ise öğrencilerin farklı toplumlara karşı tolerans geliştirmelerine,

eleştirel düşünebilmelerine katkı sağlayacaktır. Bu kazanımların gerçekleşeceği tarih derslerinin ise ilgi çekici, merak uyandırıcı ve zevkli hale geleceği muhakkaktır.

Etkinlik Örneği:

“Avrupalı Seyyahların Bakışından Osmanlı’da Kervan Yolculukları ve Kervansaraylar”

Bu etkinlik Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi dersinde Osmanlı Devletinde ticaret ve toplumsal hayat konusu işlenirken gerçekleştirilebilir. Bu etkinlikle öğrencilerin ticari ve sosyal hayatta önemli bir yeri olan kervan yolculukları ile kervansarayların toplum ve kültürel hayattaki yerini anlamaları amaçlanmıştır.

Dersin giriş kısmında sınıftaki öğrencilere “kervan” ve “kervansaray” sözcüklerinin kendileri için ne anlama geldiğini sorunuz. Öğrencilerden gelen cevapları tahtaya not ediniz. Ardından öğrencileri 2’şer kişilik gruplara ayırınız ve gruplara aşağıda yer alan çalışma yaprağını dağıtınız. Öğrencilerden öncelikle çalışma yaprağında yer alan bilgi notunu okumalarını ve Harita 1 ile Şekil 1’i incelemelerini isteyiniz. Ardından çalışma yaprağında yer alan her kaynağın okunması (kaynak 2’nin ise incelenmesi) suretiyle kaynaklara yönelik sorulan soruların cevaplanmasını sağlayınız. Bu doğrultuda kaynaklara yönelik sorulan soruları önce tüm sınıfa yöneltiniz sonrasında ise gönüllü öğrencilere söz vererek öğrencilerin görüşlerini alınız. Gerekli yerlerde öğrencilerin belirttikleri görüşleri grup tartışmasına açınız. Çalışma yaprağında yer alan ve öğrencilerde empati becerisinin geliştirilmesini amaçlayan 11. soru çerçevesinde grupların bir seyyahın bakışından yazdıkları metinleri sınıfla paylaşımlarını isteyiniz.

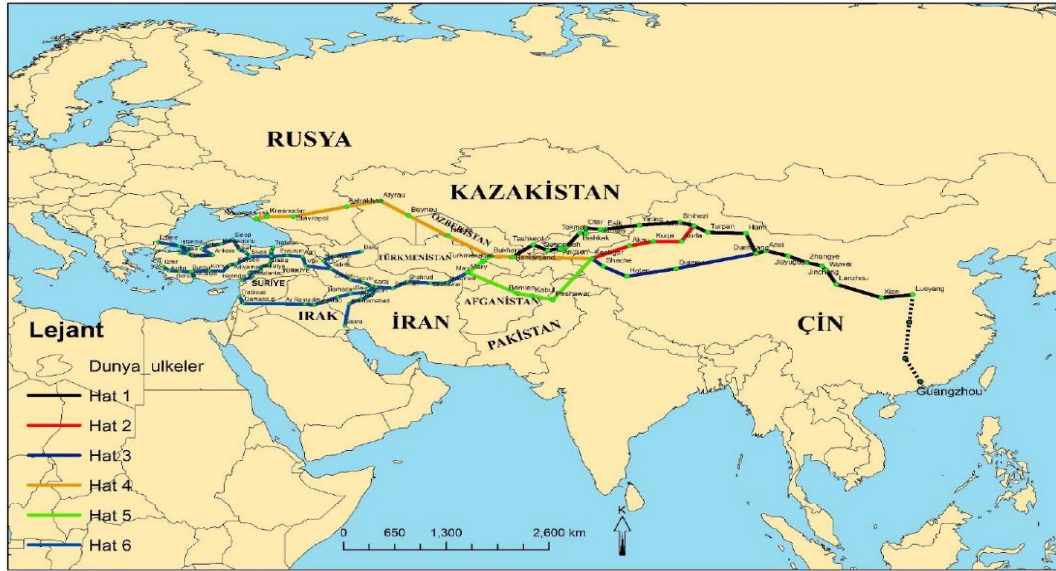
ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Çalışma Yaprağı

Bilgi Notu:

Anadolu, İpek Yolu üzerinde bulunması sebebiyle özellikle Orta Çağ'da canlı bir ticaret güzergâhına sahip olmuştur. Bu konumu sebebiyle Anadolu, kervan yolculukları bakımından dünyanın en işlek bölgelerinin başında yer almış ve ticaret kervanları için âdeta doğal bir güzergâh konumunda bulunmuştur. Bu durum ticaretin sosyal ve ekonomik hayatta önemli yere sahip olmasını sağlamıştır. Bu doğrultuda ticari ve sosyal hayatta kervanların önemli bir role sahip olmuş; ticaret eşyasının taşınması ve yolcuların bir yerden başka bir yere gidip gelmesi kervanlar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen kervan yolculukları, kervanların güvenliğinin sağlanması ve konaklaması için kervansarayların inşa edilmesini gerekli kılmıştır. Özellikle Anadolu Selçukluları döneminde kervansarayların yapımı hız kazanmış ve Osmanlı Devleti döneminde de devam etmiştir. Bu yapılar Orta Çağ'ın otelleri olarak kabul edilmiş ve vakıf yapıları olarak hizmet vermişlerdir.

[Yasin ŞEN (2017) "Yabancı Yolcunun Uzun Hikâyesinde Kervanlar ve Kervansaraylar" isimli çalışmadan derlenmiştir]



Harita 1. İpek Yolu karayolu güzergâhı haritası

[Deniz, T.(2016). Yeni umutların ışığında tarihi ipek yolu coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.]



Şekil 1. İpek Yolunda bir kervan

(<https://kulturveyasam.com/8-madde-ile-tarihte-ticarete-yon-veren-ipek-yolu/>)

Kaynak 1- Tavernier Seyahatnamesi

[Bir Fransız tüccarı olan Jean-Baptiste Tavernier, 1631 ile 1663 yılları arasında Ortadoğuya altı seyahat yaptı ve bu seyahatleri sırasında Anadolu'nun çok çeşitli yerlerini ziyaret etti. Aşağıda Tavernier'in seyahatnamesinden Anadolu'ya ilişkin gözlemlerini içeren bir alıntı yer verilmiştir.]

“Türkiye’de ve İran’da birçok farklı koşulda seyahat edilebilir: Ya kervanla ya on-on iki yol arkadaşıyla birlikte, ya da tek bir rehberin eşliğinde... Bunların en güvenlisi kervana katılmak; ama yolculuk daha uzun sürer, çünkü kervanlar, özellikle de deve kervanları yavaş ilerlerler... Kervanlar birçok tüccardan oluşan büyük bir konvoy gibidir, konvoylar geçmeleri gereken ve çoğunlukla ıssız olan yörelerde genellikle kalabalık çeteler halinde dolaşan eşkıyalara karşı kendilerini savunabilmek için belli zamanlarda belli yerlerde toplanır. Tüccarlar kendi aralarından kervanbaşı adı verilen bir başkan seçerler; yürüme buyruğunu veren, günlerin planlamasını yapan ve yolda meydana gelebilecek çeşitli olaylar üzerine kervanın ileri gelenleriyle birlikte karar veren kervanbaşısıdır. İki çeşit kervan var. En sık rastlanılan deve kervanları çünkü en ucuz taşıt bu. Ama bu deve kervanlarında tüccarların kendilerine satın aldıkları atlar ve katırlar da var... Çünkü deve adeta yürüdüğünde üzerinde taşıdığı insan için rahatsız bir binektir...Öte yandan yalnızca atların bulunduğu kervanlara da rastlanıyor.. Levant¹'a ister kervanla gidin, ister tek başınıza seyahat edin, yürüyüş günlerini planlamak gelenek haline gelmiş. Ne var ki, bu günler birbirine eşit olmaz: Kimi zaman altı saat, kimi zaman on saat, kimi zamansa on iki saat yürünür ve bu konudaki düzenleme her yerde bulunmayan suya bağlı olarak yapılır. Ama her durumda kervan gündüzden çok gece yol alır... Son seyahatim sırasında İzmir’den yola çıkarken kervanımızda altı yüz deve ve hemen hemen bir o kadar da atlı vardı. Kimi zaman kervanlar daha büyük olabiliyor ve develer tek sıra halinde gittiklerinden bir orduya benziyor ve hem yürürken hem de konakladıklarında çok fazla yer kaplıyorlar. İster tüccar, ister hizmetkâr, ister deveci olsun kervandaki herkes sıkılmamak ya da uyumamak için, ya tütün içerek ya şarkı söyleyerek ya da aralarında işlerini konuşarak eğlenirler; ne var ki tan

¹ Akdeniz'in doğu sahillerini tanımlamak için kullanılan, sınırları kesin olmayan, coğrafi, tarihî ve kültürel bir isimlendirme (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Levant>).

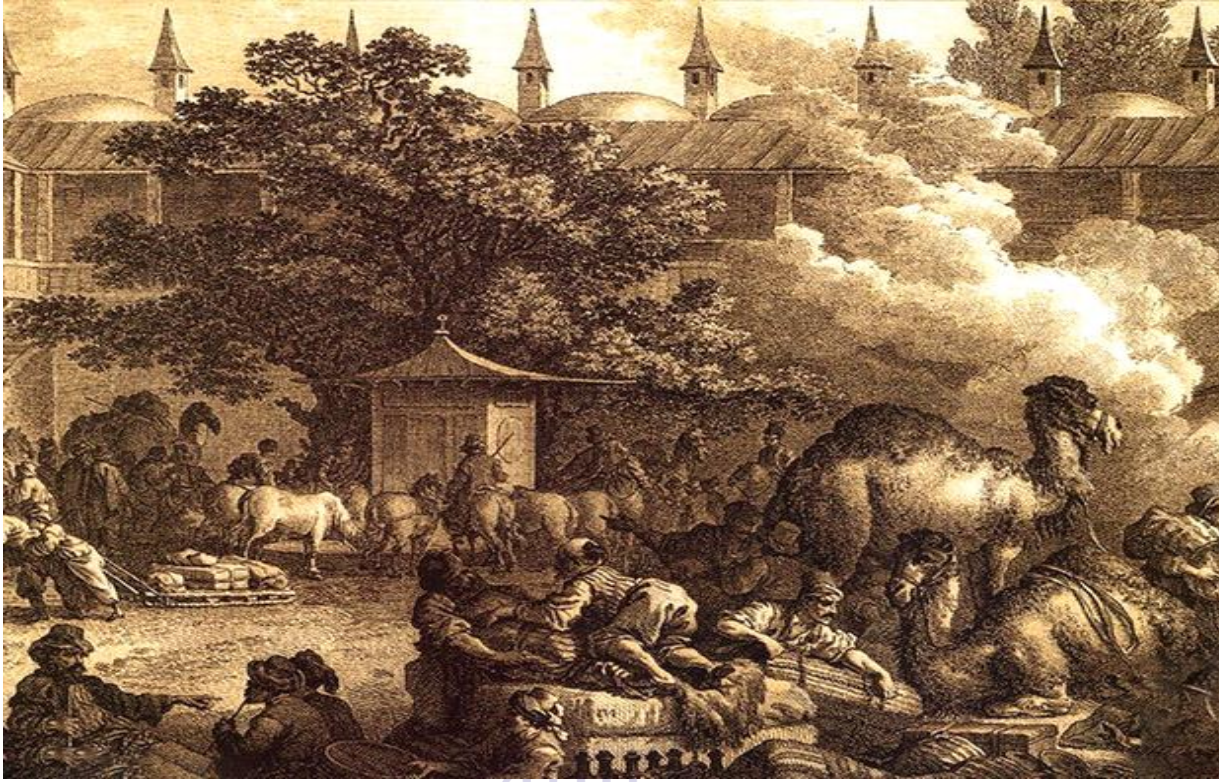
yerini ağarmasına bir-iki saat kala uyku iyice bastırıldığı ve göz kapaklarını ağırlaştırdığında kervanda ses seda kesilir. İşte attan düşme olayları da dayanılması güç olan bu uyku anında meydana gelir; ne var ki eşkiya korkusu yaşanmayan yörelerde, mal sahipleri küçük kabileler halinde önden gider ve ana yol kenarında elverişli buldukları bir yerde uyurlar... Kervan en temiz olduğu bilinen yerlerde özellikle de su kıyılarında kamp kurar..."

Jean-Baptiste Tavernier: Tavernier Seyahatnamesi, Çev. Teoman Tunçdoğan Editör: Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, 2006.s.142-146

Kaynak 1’de yer alan bilgilere dayanarak kervan yolculukları hakkında neler söyleyebilirsiniz?

1. Sizce kervanların gündüzden çok gece yol almalarının nedenleri neler olabilir?
2. İzmir’den Halep’e giden iki yüz kişilik bir kervandaki bir kervancı başının yolculuk esnasındaki ihtiyaçları sizce neler olabilir?

Kaynak 2



(<https://www.google.com/search?q=kervansaray+g%C3%B6rselleri>)

4. Resimde gördüklerinizi anlatır mısınız?
5. Resimde gördüğünüz insanlar ne yapıyorlar?
6. Sizce resimde görülen yapı ne için kullanılıyor olabilir?
7. Buradaki insanların meslekleri hakkında neler söyleyebilirsiniz?

Kaynak 3’e göre Türkiye’deki kervansarayların özellikleri nelerdir?

Kaynak 3’te verilen bilgilerden yola çıkarak Türkiye’deki kervansarayların misafir kabul etme anlayışları hakkında neler söyleyebilirsiniz?

Kaynak 3- Türkiye'yi Böyle Gördüm

[1554 ve 1562 yılları arasında Avusturya sefiri olarak Türkiye'de bulunan Ogier Chiselin De Busbecq sefirliği sırasındaki bilgi ve gözlemlerine ilişkin kaleme aldığı mektuplarından bir kesit aşağıda sunulmuştur.]

"...Niş²'te umumi misafirhanede kaldım. Türkler bunlara Kervansaray diyorlar. Bu taraflarda yolculuk yapanlar için kalınacak yerler kervansaraylardır. Bunlar uzunca bir binadan ibarettirler. Dört tarafı üç kadem³ yükseklikte duvarlarla çevrili olup ortada yükler, yük hayvanları ve arabaların konulduğu üstü açık bir kısım vardır. Bu alçak duvar, binanın asıl duvarlarına bağlıdır. Üstü düz ve aşağı yukarı dört kadem genişliğindedir. Bu sebeple Türkler hem üzerinde yemek yerler hem de yatıp uyurlar. Dış duvarın içinde aralıklı ocaklar bulunduğundan yemeklerini de burada pişirirler. Yolcuların hayvanlarıyla birlikte kalmadıkları tek yer bu duvarın üstüdür. Ancak hayvanlar duvarın hemen dibine bağlandıklarından kafalarını duvarın üstüne çıkararak emre hazır hizmetçiler gibi beklerler. Sahipleri ocak başında ısınıp, yemek yer ve dinlenirken hayvanlarına da elleriyle yiyecek bir şeyler verirler. Türkler yatıp uyuyacakları zaman, bu duvarın üstüne önce bir seccade seriyorlar, üzerine bir örtü örtüyorlar. Başlarının altına koydukları eyer onlara yastık vazifesi görüyor. Gündüz giydikleri içi kürk kaplı ve ayaklarına kadar inen uzun elbiselerine sarınıp uyurlar... Bazen kervansaraylara nazaran daha geniş ve büyük olan yatak odaları ayrılmış bulunan Türk hanlarında kaldım. Bu hanlar, zengin veya fakir Hristiyan yahut Yahudi olsun, herkese açıktır. Paşalar, Sancak beyleri icabında buralarda konaklarlar. Buralarda sanki kral sarayındayım gibi resmi kabullerde bulundum. Hanlarda misafirlere yemek vermek adettir. Yemek zamanı gelince bir hizmetçi elinde kocaman bir tepsi ve üstünde bir tabak etli bulgur pilavıyla ortaya çıkar. Pilav tabağının etrafına ekmekler sıralanır. Bazen bir miktar bal gümece bulunur."

Ogier Chiselin De Busbecq, Türkiye'yi Böyle Gördüm, Elips Kitap, 2004, s. 18-19.

Kaynak 4-Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573

[Philippe du Fresne-Canaye, Fransa'nın İstanbul Büyükelçisi Noailles ile tanışarak onun maiyetine girdi. Adriyatik Denizinden İstanbul'a giden yolculuğunda Noailles'e eşlik etti ve seyahatnamesinde bu güzergâhta karşılaştığı halkları inceledi. Canaye, 28 Şubat 1573'te İstanbul'a ulaştı ve 9 Haziran'a kadar burada kaldı. Aşağıdaki alıntı, Canaye'nin yolculuğundaki izlenimlerinden bir bölümü içermektedir.]

"...Kervansaray, kervanların, başka bir deyişle seyyahların sarayı ya da konutu demektir. Aslında Türkiye'de otelcilik yapan kimse yoktur; varlıklılar ve büyük devlet adamları, acıma duygusunun ve insancıl duyguların etkisiyle, her dinden insanın gelip geceleyebileceği kamuya açık yerler yaptırmışlardır... 24 Şubat'ta Lüleburgaz'dayız. Burada Mehmet Paşa ne kadar zengin olduğunu kesinlikle kanıtlamış çünkü hemen hemen ıssız, sağlığa elverişsiz ve ağaçsız bir yerde bu büyük kasabanın tamamını kendi kesesinden harcadığı paralarla kurmuş; burada atlar için ahırları, yolcular için ayrı ayrı odaları olan görkemli bir kervansaray yaptırmış; çok tatlı bir suyu da getirtmiş. Kervansarayın karşısına, güzel mermer sütunlarla

² Balkanların tarihi şehirlerinden biri (https://tr.wikipedia.org/wiki/Ni%C5%9F,_S%C4%B1rbistan)

³ On iki parmak uzunluğu, yarım arşın (<https://tr.wiktionary.org/wiki/kadem>).

bezeli, avlusunun ortasında bir çeşmesi olan, güzel ve gösterişli bir cami kondurmuş. Erkekler ve kadınlar hamamı da var... Bu kervansaraydaki uygulamaya göre, birbirini izleyen üç gün boyunca yemek veriliyor ve bunun giderleri üç yüz köy ve kasabanın geliriyle karşılanıyor.”

Philippe du Fresne-Canaye: Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573, çev. Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, 2009, s. 37, 47-48.

10. Kaynak 3 ve kaynak 4’te anlatılanlara dayanarak kervansarayların seyyahlar için önemi hakkında neler söyleyebilirsiniz?

11. Kaynak 3 ve kaynak 4’te anlatılanlara dayanarak kervansarayların inşa edilmesinin temel sebebi hakkındaki görüşlerinizi belirtiniz.

12. 1600’lü yıllarda İzmir’den Halep’e giden bir kervanda kumaşlarını satmak için yol alan 200 kişilik bir kervanda yol alan bir tüccar olduğunuzu düşününüz. Yolculuğunuz Ağustos ayında başladı. Yolculuk süresince yaşadıklarınızı, neler hissettiğinizi anlatan bir defteriniz var. Zaman zaman bu defterinizi heybenizden çıkarıp yolculuğunuz hakkında notlar alıyorsunuz. Yolculuğunuzun 15. gününde ana yol üzerindeki bir kervansarayda konaklıyorsunuz. Bu kervansarayda gece uyumadan önce defterinizi çıkarıp yolculuğunuza ve kaldığınız kervansaraya ilişkin notlar aldınız. Aldığınız notlarınızı aşağıya yazarak izlenimlerinizi bizimle paylaşınız.

Kaynaklar

Ata, B. (2013). Sosyal bilgiler öğretim programı ve seyahatnameler: “Çocuklar, Ninelerimiz ve Dedelerimiz Çok Yardımseverdi.” *Türk Yurdu*, 33(310), 164-166.

Busbecq, C. O. (2004). *Türkiye’yi Böyle Gördüm*, Elips Kitap.

Canaye, P.F. (2017). *Fresne - Canaye Seyahatnamesi 1573*, (Çev: Teoman Tunçdoğan), İstanbul: Kitap Yayınevi.

Carr, E.H (2015). *Tarih Nedir?* (M. G. Gürtürk, Çev.) İletişim Yayınları.

Deniz, T. (2016). Yeni umutların ışığında tarihi ipek yolu coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/227367> adresinden 8.03.2022 tarihinde erişildi.

Ekşi, S. (2017). *Ortaöğretim 10. Sınıf Tarih Dersi Öğretiminde Seyahatnamelerin Yeri ve Kullanımı* (Tez No.471827) Yüksek lisans tezi, Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi

Kumrular, Ö. (2005). *Dünyada Türk İmgesi*. İstanbul: Kitap Yayınevi

Millî Eğitim Bakanlığı (2018a). *Ortaöğretim Tarih Dersi (9, 10 ve 11. Sınıflar) Tarih dersi öğretim programı*. <https://mufredat.meb.gov.tr> adresinden 18.11.2021 tarihinde erişildi.

Millî Eğitim Bakanlığı (2018b). *Ortaöğretim Türk Kültür ve Medeniyet Tarihi dersi öğretim programı*. <https://mufredat.meb.gov.tr> adresinden 18.11.2021 tarihinde erişildi.

Millî Eğitim Bakanlığı. (2018c). *Ortaöğretim T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük dersi öğretim programı*. <https://mufredat.meb.gov.tr> adresinden 18.11.2021 tarihinde erişildi.

Stradling, R. (2003). *20. yüzyıl Avrupa tarihi nasıl öğretilmeli* (A. Ünal Çev.). İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.

Şen, Y. (2017). Yabancı yolcunun uzun hikâyesinde kervanlar ve kervansaraylar. *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, 4 (8), 151-167.

Şirin, İ. (2013). Seyahatnamelerin sosyal bilimlerde kullanım değeri: seyahatname metodolojisi geliştirilmesinin zorunluluğu. *Türk Yurdu*, 33(310), 38-43.

Üçel Aybet, G. (2010). *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Ünal, M. A. (2013). XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Avrupalı Seyyahlarda Türklere Karşı Nefret ve Hayranlık. *Türk Yurdu*, 33(310), 44-48.

Tavernier, J. B. (2006). *Tavernier Seyahatnamesi*, Çev. Teoman Tunçdoğan Editör: Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi.

Togan, A. Z. V. (1985). *Tarihte usul*, Enderun Kitabevi, İstanbul.

Faydalanılan internet adresleri

<https://kulturveyasam.com>

<https://www.google.com>

<https://tr.wikipedia.org>

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Erken Modern Dönem Türkistan'da Yol ve Yolculuk: Timofey Stepanoviç Burnaşev ve Buhara Seyahati (1794-1795)

Doç. Dr. Murat ÖZKAN*

Özet

Bir yolculukta (seyahat, askerî sefer, elçilik görevi) güzergâhın belirlenmesi son derece önemlidir. Yolculuğun sağlıklı ilerlemesi, güvenli olması ve hedefine ulaşabilmesi için güzergâhın hem kısa hem de tehlikesiz bir bölge olarak belirlenmesi gerekir. Yolculuk yapılacak bölgenin coğrafi şartları ve iklim koşullarının elverişsiz olması yolculuğu olumsuz etkileyecek en önemli faktördür. Türkistan'ın coğrafyası ve iklimi bölgeye seyahat edecekler için büyük riskler barındırır. Bu sebeple, XVIII. ve XIX. yüzyılda buraya görevli gönderecek ülkeler güzergâh belirlerken çok titiz çalışmıştır. Bu çalışmada Türkistan'ın coğrafyası ve ikliminden bahsedilecek; Çarlık Rusya'nın XVIII. yüzyılda Türkistan'a görevlendirdiği kişilerin kullandığı güzergâhlara değinilecek ve II. Katerina'nın keşif için gönderdiği maden mühendisi, seyyah Timofey Stepanoviç Burnaşev'in yolculuğundan bahsedilecektir. Türkistan'daki sarp dağların, uçsuz bucaksız çöllerin, ticaret kervanlarına baskın yapan göçebe toplulukların bölgeye seyahati ne kadar güçleştirdiği üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Seyahat, Güzergâh, Timofey Stepanoviç Burnaşev, Buhara, II. Katerina, Çarlık Rusya.

Road and Journey in Early Modern Turkestan: Timofey Stepanovich Burnashev and Travel to Bukhara (1794-1795)

Abstract

Determining the route in a journey (travel, military expedition, embassy mission) is very important. To ensure the safety of the journey and reach the desired destination, the route must be determined as both a shorter and less dangerous. The unfavorable geographical and climatic conditions of the region to be traveled is the biggest factor that will negatively affect the journey. The geography and climate of Turkestan contains all the difficulties mentioned for those who will travel to the region. Thus, in the 18th and 19th centuries the countries that sent their officials to the region carried out a very meticulous study in determining the route. In this study, the geography of Turkistan and climate will be mentioned; the routes used by the Tsarist Russian officials to be sent to Turkestan in the 18th century will be outlined and the journey of Timofey Stepanovich Burnashev, a mining engineer sent by Catherine II. to explore the region, will be mentioned. This study will focus on how the steep mountains, vast deserts and nomadic communities raiding the trade caravans in Turkestan make it difficult to travel to the region.

Keywords: Travel, Route, Timofey Stepanovich Burnashev, Bukhara, Catherine II., Tsarist Russia.

* Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı. murtozkan@hotmail.com

Giriş

Türkistan, doğu ile batıyı birleştiren, pek çok ticaret yolunun kesişim noktasında olduğu için hemen hemen her çağda önemini koruyan bir bölgedir. Geçmişten günümüze Türkistan bu sebeple tüm devletlerin ve özellikle de Rusların daima ilgi alanında oldu. Ruslar 1552’de Kazan’ı; 1556 yılında Astrahan’ı işgal ederek bölgede hatırı sayılır bir güç haline gelmişti. Bu durum Çarlık Rusya’nın bölge halkını ve Türkistan’ı daha yakından tanıma arzusunu beraberinde getirdi¹. Çünkü farklı bölgelerden gelen tüccarların en önemli ticaret noktası ve Türkistanlı hacıların vazgeçilmez güzergâhı olan bölge artık Rusların eline geçmişti. Bu yoğun Türk ve Müslüman nüfus Türkistan hanlıklarının Rusya ile bölgedeki ilişkinin iyi seyretmesini istemesine etki ettiği gibi Çarlık Rusya’nın da bu bölgelerle daha yakından ilgilenmesini sağlayan en önemli gelişmeydi.

Çarlık Rusya’nın Buhara Hanlığı ile ilk elçilik faaliyeti Ruslar adına Buhara’ya gönderilen ilk görevli İngiliz Anthony Jenkinson’la XVI. yüzyılda başladı ve bu elçilik teatisi her geçen yıl arttı. Ruslar, bilgi ve belge toplamak için her yolu deniyor; bu sebeple Türkistan’a alelade kimseleri değil, bir ordu veya devlet terbiyesinden geçmiş, zeki ve çalışkan kişileri görevlendiriyordu². XVII. yüzyılda Çarlık Rusya’dan İvan Daniloviç Hohlov³, S. Gorohov ve tüccar Onisim Gribov ile Boris ve Semen Pazuhin kardeşler⁴ bölgeye geldi⁵. Onların ardından ise B. A. Daudov, Muhammed Yusuf Kasimov, Nikifor Venyukov ve İvan Şapkin’den oluşan heyet, Rusya’dan Buhara Hanlığı’na gönderildi⁶.

Fakat Rusların bölgeye ilgisi, XVIII. yüzyılda hat safhaya ulaştı. Ekonomik ihtiyaçlarının artmasıyla doğru orantılı olarak Ruslar, Buhara’yı hedef haline getirdi. Buhara Hanlığı toprakları, Ruslar için ticarî bir üs sayılıyor ve burayı ele geçirmek ekonomiyi düzeltmenin başlıca gereği olarak görülüyordu. Asıl amacını saklayan Ruslar için bölgenin keşfi, bölgeyi elde etme amacına adım adım yaklaşmaktı. Her keşif biraz daha bilgi anlamına geliyordu; zira bilgi gücü⁷.

Türkistan’ın zengin yer altı kaynaklarına sahip olması, bölgenin merkezi konumunda yer alması ve tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması bölgenin stratejik önemini daha da artırıyor. Sıcak denizlere inme arzusunu gerçekleştirmek isteyen Çarlık Rusya, Türkistan’ın zenginliklerini ele geçirmekte kararlıydı. Zira o dönemlerde sıcak denizlere inme isteğinin önünde Osmanlı Devleti vardı. Ayrıca Baltık bölgesini kontrol altına almak için İsveç ile

¹ Fatih Ünal, “Geçmişten Günümüze As-Tarhan (Astarhan/Hacı Tarhan)”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 38, Erzurum 2008, s. 238-239.

² Murat Özkan, “Buhara, Petersburg ve İstanbul Arasında Diplomasi Trafiği: Molla İrnazar Maksutov Elçiliği”, *Gazi Türkiyat*, Bahar 2019/24, s. 167.

³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Mesut Karakulak, “İki Dünya Arasında Bir Elçi: İvan Daniloviç Hohlov’un Buhara Misyonu (1620-1622)”, *Turkish Studies-Social Sciences*, 15(1), 2020, s. 369-388.

⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Mesut Karakulak, “Türkistan’da Diplomasinin Dönüşümü: Pazuhin Kardeşlerin Hive, Buhara ve Hindistan Misyonu 1669-1673”, *History Studies*, 11/5, 2019, s. 1607-1626.

⁵ Çarlık Rusya tarafından Buhara Hanlığı’na gönderilen görevliler için bkz. Dinçer Koç, “Buhara Hanlığı’na Gelen Rus Diplomat ve Askerler”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt 115, Sayı 227, 2017, s. 61-90.; Selim Serkan Ükten, “16-18. Asırlarda Buhara Hanlığı’na Gelen Batılı Seyyahlar ve Seyahatnameleri”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(2), Aralık 2017, s. 137-164.

⁶ Fatih Ünal, *Rus Emperyalizmine Karşı Stepte Büyük Başkaldırı Sultan Kenesarı*, İlgi Kültür Sanat, İstanbul 2010, s. 50.

⁷ Murat Özkan, *Türkistan’ın Keşif Çağı Rus Seyyah Burnaşev’in Gözünden Buhara*, Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 17.

yoğun bir mücadeleye girişilmişti. Bu iki devlet karşısında durabilmek için Çarlık Rusya'nın ekonomik gücünü artırması gerekiyordu. Bu amaç doğrultusunda Türkistan, Rusya'nın önünde en makul hedef olarak belirleniyordu. Aslına bakılırsa bu yıllarda Türkistan bizatihi bir hedef değil deniz aşırı ilerlemenin önünü açmak için bir araçtı. I. Petro (1682-1725) zamanında bu iki devlet ile girilen mücadelede gerçekleşen savaşlar Çarlık Rusya'nın ekonomiye bağlı olarak hareket sahasını da kısıtlıyordu. Bu amaç doğrultusunda Ruslar bilinmeyen Türkistan'ı tanımak amacıyla XVIII. yüzyılın başlarından itibaren bölgeye keşif seferleri düzenlemeye başladı. Kadim Türk topraklarında o yıllarda hüküm süren Türk hanlıklarının tek bir elden yönetilmeyişi ve birbirleriyle sürekli mücadele içinde oluşu Çarlık Rusya'nın emellerini gerçekleştirmek için gerekli adımları kolayca atmasına neden oldu. Türkistan'ı önce tanımak ardından müstemleke haline getirmek isteyen Çarlık Rusya, sonradan düzenleyeceği askerî seferlere de katkı sağlayacak bilgileri toplamak amacıyla elçiler veya farklı devlet görevlilerinden heyetler oluşturdu ve bunları Türkistan'a göndermeye başladı. Türkistan'a ilk keşif seferi Çerkasskiy tarafından Petro zamanında Hive üzerine yapıldı⁸. Bu keşif seferinde başarılı olunamadı. Türkistan özelinde Buhara'ya ise yine bu yüzyılda elçi olarak İtalyan Florio Beneveni, Filipp Sergeevič Efremov ve Mendiya Bekçurin gönderildi. Elçiler genel olarak çarın kendilerine verdikleri görevleri yerine getirmekle kalmıyor; bölgede buldukları süre boyunca çok önemli raporlar oluşturuyordu. Bölge hakkındaki ilk bilgiler de bu görevlilerin oluşturduğu raporlarda yer alıyordu⁹.

II. Katerina (1729-1796) döneminde Türkistan'a ilgi daha da arttı. Özellikle İngiltere'de Mungo Park adında bir girişimcinin teşebbüsleriyle Afrika Araştırmaları Cemiyeti kurulması ve cemiyetin Afrika kıtasında bulunan çeşitli bölgeleri araştırmak, bölgenin zenginliklerini keşfetmek, ticarî durumu hakkında bilgi sahibi olmak ve bilimsel araştırmalar yapmak gibi faaliyetleri II. Katerina'yı heyecanlandırıyordu. Bu cemiyetin Afrika'da gerçekleştirdiklerini kendisi de Türkistan'da gerçekleştirmek istiyordu. Deyim yerindeyse Türkistan'ı, '*Rusların Afrikası*' yapmak istiyordu. Türkistan'ın bilinmezliklerle dolu olmasından dolayı II. Katerina Türkistan'ı tanımak, bakir toprakların zenginliklerini keşfetmek amacıyla bölgeye bir seyahat yapılmasına karar verdi¹⁰. Kısacası Çariçe, Avrupa'nın Hindistan ve Afrika'da kurduğu sömürü düzenini Türkistan'da kurmak için hazırlıklara başlamıştı.

II. Katerina Türkistan meselesine çok ciddi önem veriyor ve tüm hazırlıkları kılı kırk yararak yapıyordu. Çünkü o, Petro'nun daha önceden düştüğü hataya düşmek istemiyordu. Yüzyılın başında Petro Türkistan'a Çerkasskiy önderliğinde bir sefer düzenlemiş; yöre halkı tam olarak tanınmadığı için bu sefer başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Bundan dolayı bu vahim durumun tekrarlanmaması ve bölgeye sonrasında yapılabilecek bir askerî harekâtın başarılı olabilmesi için II. Katerina, Türkistan'ı yakından tanımak zorunda olduğuna inanıyordu. Bu amaçla II. Katerina, Buhara'ya bir seyahat için hazırlık emri verdi. Bu seyahatle, bölgenin

⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Özkan, "Bekoviç Gibi Kaybetmek: Aleksandr Bekoviç Çerkasskiy'in 1717 Hive Seferi", *MUTAD*, V (1), 2018, s. 93-111.

⁹ Özkan, *Türkistan'ın Keşif Çağı*, s. 17.

¹⁰ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", *Sibirskiy Vestnik*, Çast Vtoraya, (İzdatel Grigoriy İvanoviç Spasskiy), Tipografii İosifa İoanessova, St. Petersburg 1818, s. 38.

tarihi, coğrafyası, iklimi; siyasî, askerî ve sosyal durumu, nüfus yapısı ve ekonomik zenginlikleri ile alakalı malumat toplanması hedefleniyordu¹¹.

II. Katerina seyahat yapacak araştırmacıların belirlenmesi işini, bu konuda tecrübeli olan Sibiryaya yerel idaresine bıraktı. Sibirya'daki yetkililer bölgeyi çok iyi bildikleri için gidecek kişileri de buna göre seçecekti. Yetkililer, bu kişilerin donanımlı, her şarta uyum sağlayabilen ve yetkin kişiler olmasına dikkat ederek seçimlerini yapmak zorundaydı. Çünkü Türkistan zorlu, etrafını sarp kayalıkların çevirdiği, sınırları tahmin edilemeyen bir coğrafya idi. Bu nedenle böylesi çetin bir göreve seçileceklerin bedenlen ve ruhen sağlıklı, her türlü tehlikeye, uzun ve zahmetli yollara dayanıklı kişiler olmasına özen gösterildi. Yapılan detaylı incelemeler sonucunda heyet belirlendi ve heyete başkanlık edecek kişinin iyi bir asker olan Timofey Stepanoviç Burnaşev olmasına karar verildi. Burnaşev'den sonra ikinci yetkili kişi ise önce asker ardından bürokrat olan Aleksey Sevastyanoviç Beznosikov olarak belirlendi¹².

Timofey Stepanoviç Burnaşev'in Hayatı

1772¹³ yılında subay bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelen Burnaşev'in¹⁴ asıl adı Timofey Stepanoviç Burnaşev'dir. Çocukluk yılları hakkında pek fazla malumat sahibi olmadığımız Burnaşev'in köken itibariyle Kozak olduğu söylenmektedir. Çünkü Burnaşev'in babası Sibir Kozak alayında en düşük subay rütbesiyle görev yapıyordu. Yine doğduğu bölgenin yoğun Kozak nüfusunun yaşadığı bir yer olması ve kendisine verilen Timofey adının genellikle Kozakların çocuklarına verilmesi Burnaşev'in Kozak olduğunu doğrular niteliktedir¹⁵.

Burnaşev'in asıl mesleği maden mühendisliğiydi. 2 yıllık bir eğitimin ardından 1785'te hizmete başladı. İlk hizmet yılları eğitim almak ve vermekle geçti. Sonrasında maden endüstrisi danışmanlığı görevini ifa etti¹⁶. Burnaşev tabiata, coğrafyaya ve yaşadığı çevreye karşı çok duyarlıydı. Bu yüzden bütün seyahatlerinde, maden işletmelerine giderken dahi yollarda sıkça not tutuyordu. 1794 yılına gelindiğinde Rus hükümetinin isteği üzerine tehlikeli bölgelere seyahat etmekle görevlendirildi. Genel olarak sakin ve düzenli bir hayat süren Burnaşev için bu görev farklı bir hayatın da başlangıcıydı. 1794-95'te gerçekleşecek Buhara seyahati için maden bilimci Burnaşev'in seçilmesi ve Buhara'ya gönderilecek heyete başkanlık etmesi tesadüf değildi. Bu görev için hazır bulunan onlarca aday arasından seçilen Burnaşev, göreve niçin seçildiğiyle alakalı şunları söyler: *"Benim bir Rus tüccarı olduğum çevremdeki herkese söylendi. Gerçek unvanımı ve kim olduğumu civarımdaki kişilere söylememem gerekiyordu. Kimseyle görüştürülmedim. Tanıdıklarımın bile sohbet etme imkânım yoktu. Belli başlı kişiler haricinde yani asıl yöneticiler dışında kimseyle iletişim kurmama izin verilmedi¹⁷".*

¹¹ Özkan, *Türkistan'ın Keşif Çağı*, s. 55.

¹² "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", *Çast Vtoraya*, s. 39.

¹³ Bazı kaynaklarda 1771 veya 1773 olarak da belirtilmiştir. Bk. "Burnaşev Timofey Stepanoviç", *Kazak Sovet Entsiklopediyası*, Cilt 2, Kazak SSR Gılım Akademiyası Kazak Sovet Entsiklopediyasının Bas Redaktsiyası, Almatı 1973, s. 498; Aleksandr Kolpakidi, Aleksandr Sever, "Voennaya Razvedka v XVIII veke: Sekretnaya Missiya v Srednyuyu Aziyu", *Spetsslujbi Rossiyskoy İmperii: Unikalnaya Entsiklopediya*, Glava 28, M.: Eksmo: Yauza 2010, s. 493.

¹⁴ V. F. Grişae, "Burnaşev Timofey Stepanoviç", *Entsiklopediya Barnaula*, Izd-vo Altayskogo Gosudarstvennogo Universiteta, Barnaul 2000, s. 59.

¹⁵ Özkan, *Türkistan'ın Keşif Çağı*, s. 52.

¹⁶ Kolpakidi, Sever, s. 493.

¹⁷ Özkan, *Türkistan'ın Keşif Çağı*, s. 53.

Ruslar Türkistan üzerine gönderilecek heyetin ve görevin gizliliğine son derece önem veriyordu. Buhara seyahatinde tuttuğu notları, en yakınındaki arkadaşının bile bilmediğini söyleyen Burnaşev'in güvenilirliği tartışılmazdır¹⁸. Burnaşev bu seyahatinde ağırlıklı olarak coğrafya olmak üzere Kazak halkları ile ilgili bilgiler verdi. Yol notlarında Kazak obalarının iç ve dış vaziyeti, tarım, ticaret, savaş teçhizatı konularına değindi. Üretim, maden çeşitliliği, tabiat, siyaset, evlerin durumu, doğu hudutları hakkında bilgiler aktardı¹⁹.

Seyahatinin ardından 1810-1817 yılları arasında Loktevsk Gümüş Fabrikalarında yöneticilik yapan Burnaşev, 1821 yılında Nerçinsk Madencilik Bölgesi şefi oldu. Şeflik yıllarında bölgeye sürgüne gönderilen Dekabristlerden S. G. Volkonskiy, B. D. Davidov, A. Z. Muravyev ve S. P. Trubetskiy gibi pek çok mahkumla aynı ortamı paylaştı. 1832 yılında emekli olduktan sonra Barnaul'a döndü. 1838 yılında hizmetlerinden ötürü altın madalya ile ödüllendirildi. 1849 yılında ise öldü²⁰.

Burnaşev, birincisi Buhara'ya (1794-1795), ikincisi Taşkent'e (1800) olmak üzere iki seyahat gerçekleştirdi, detaylı bilgiler topladı ve bu bilgilerden hareketle çeşitli notlar hazırladı. Burnaşev'in notları, Grigory İvanoviç Spasskiy tarafından Sibirskiy Vestnik'te 1818 yılında "1794-1795 Tarihleri Arasında Sibir Hattından Buhara Şehrine Yapılan Seyahat (Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu)²¹" başlığıyla yayımlandı²². Beş bölüm olan ve Spasskiy'in anlatımıyla yayımlanan bu notlar, Burnaşev'in gözünden Buhara'yı anlatmaktadır. Burnaşev notlarında sadece Buhara şehrini değil, Buhara'ya gidiş ve dönüş güzergâhını, bu yolculukta gördüklerini ayrıntılı olarak ele almaktadır.

II. Katerina'nın Sibir Valiliği üzerinden seyahatin sorumlusu olarak atadığı Sibir Hattı Komutanı Tümgeneral Ştrandman, görevli kişilerle bir araya gelerek onlara seyahat için gerekli talimatları verdi. Ayrıca güzergâh üzerindeki yerleşim yeri idarecilerine, yolculuk esnasında heyetin ihtiyaç duyduğu her türlü yardım konusunda hassas davranmaları gerektiğine dair uyarıcı birer mektup yazdı. Heyetin yol ihtiyaçlarını tedarik ettikten sonra, Om Nehri ağzındaki İrtiş sahilinde yer alan Omsk Kalesi'nden seyyahları yolcu etti. Böylece bu zorlu seyahat başlamış oluyordu²³.

Güzergâh ve Yolculuk

Türkistan'ın Asya'nın tam da merkezinde bulunması buraya yapılacak yolculukların sadece karadan gerçekleştirilmesine neden oluyordu. Çöllerle kaplı oluşu, geniş bozkırlar ve yüksek dağlardan dolayı bölgeye ulaşım son derece zordu. Bu sebeple buraya çok fazla seyahat yapılamıyor; dolayısıyla bölge hakkında bilgi edinilemiyordu. Ruslar başta olmak üzere diğer Batılı devletler Buhara, Hive, Semerkant, Taşkent gibi şehirleri ve hatta tüm Türkistan'ı merak ediyordu.

¹⁸ Kolpakidi, Sever, s. 493.

¹⁹ "Burnaşev Timofey Stepanoviç", s. 498.

²⁰ Grişaeve, s. 59.

²¹ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", s. 37-74; "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", *Sibirskiy Vestnik*, Çast Tretya, (İzdatel Grigoriy İvanoviç Spasskiy), Tipografii İosifa İoanessova, St. Petersburg 1818, s. 75-110.

²² Murat Özkan, "Sibir Araştırmalarına Dair Bir Rus Mecmuasının Tetkiki Sibirskiy Vestnik", *SUTAD*, (45), Nisan 2019, s. 317.

²³ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 40.

Burnaşev ve beraberindeki heyetin Buhara'ya gitmek için kullanabileceği üç güzergâh vardı. Omsk Kalesi'nden hareket eden Burnaşev, sarp ve engebeli yolları, yol mesafesini ve iklim şartlarını da göz önünde bulundurarak bu üç güzergâhtan en rahat ve zahmetsiz olanını tercih etmek zorundaydı. Buhara'ya giden üç güzergâhtan ilki Orenburg'dan başlıyor, büyük Kazak steplerinden ve Kızılkum Çölü'nden geçerek şehre ulaşıyordu. Bu hat genellikle Buharalı tüccarların kullandığı güzergâh olarak biliniyordu. Ayrıca Buhara'ya gitmek isteyen Ruslar da genellikle bu yolu kullanıyordu. İkinci yol İran'dan başlıyor, Hazar Denizi ve Karakum Çölü'nden geçiyordu. Bu yolu ise daha çok Hindistan ile alışveriş yapan tüccarlar kullanıyordu. Üçüncü güzergâh güneydoğudan Karakum Çölü ve Hindikuş Dağları'nı aşarak Kabil ve Herat istikametinde ilerlemeyi gerektiriyordu. Karakum Çölü XIX. yüzyılın sonuna kadar aşılması zor bir bölge olarak ünlenmişti. Karakum'u bu denli zorlu yapan sadece coğrafyanın acımasızlığı ve iklim koşullarının zorluğu değil, Türkmen aşiretlerine sığınak olmasıydı²⁴. Türkmen akınları tüccarları rahatsız ediyor; her geçen gün ticareti engelleyen boyutlara ulaşıyordu. Açık tehdide maruz kalınan bu yolu tercih etmemek için daha fazla nedene gerek yoktu.

Nihayetinde Burnaşev başkanlığındaki heyet yapılan müzakereler sonucunda Buhara'ya varmak için bu güzergâhlardan ilki olan Buharalı ve Tatar tüccarların kullandığı yolu kullanmaya karar verdi. Heyet ilk olarak Presnogorsk Kalesi'ne kadar 496 verst²⁵ yol kat etti. Aslına bakılırsa bu yol, seyahatin henüz başında olan heyeti oldukça zorladı. Heyetin büyük bir çoğunluğu başta Burnaşev olmak üzere kullanılacak yol ve hatta gidilecek bölge hakkında hiçbir bilgiye sahip değildi. Bu sebeple yolculuk esnasında Taşkentli Karabay ve Tulsclu tüccar Sidnev'den yardım alındı. Onlar sayesinde, bilinen güzergâhta devam edilerek İrtiş boylarından aşağılara inildi ve Kırgız steplerine girildi. 12 Ekim 1794'te Orenburg hattını takip eden heyet, Troitsk Kalesi'ne kadar Kozak birlikleri ve Kırgız Aksakalı Eman-karı refakatçiliğinde yol aldı²⁶. Hem bölgeyi bilenlerin hem de Kozaklardan oluşan askerî birliklerin refakat etmesi yolculuğun ne denli tehlikeli olduğunu gösteriyordu. Bilinmeyene yolculukta en azından bölgeyi bilenlerin yönlendirmeleri kadar buraları talan eden yağmacılardan korunmak için askerî birlik bulundurmamak da son derece önemliydi. Heyet için yolculuk çok sıkıntılı geçiyordu. Daha yolun başında, dinlenmek amacıyla kaleden yalnızca 10 verst mesafede bir yerde, kırk sekiz gün konaklamak zorunda kaldılar. Bu süre zarfında hazırlıklar ayrıntılı bir şekilde hesaplandı. Amaç en az zayıyla Buhara'ya varmaktı. Bu yüzden bölgeyi bilen Taşkentli Karabay'ın yanı sıra 30 Kasım'da yola çıkan heyete, iki yeni yolbaşçı Kırgız Yansakal ile Rüstembay eklendi. Böylece sekiz kişilik Kazan Tatarı ile mal yüklü seksen deveden müteşekkil kervan tekrar yola koyuldu²⁷.

Heyet ile ticaret kervanı altı gün yol aldıktan sonra, Tobol Nehri'yle karşılaştı. Bu altı gün oldukça yorucu geçmişti. Ancak yine de bölgenin farklı coğrafyasına duyulan merak, daha önce hiçbir yerde görmedikleriyle karşılaşma arzusu ve Çarlık Rusya için son derece önemli bir görevi yerine getirme duygusu heyeti ayakta tutuyordu. Taşkentli Karabay, burada kervanıyla sol tarafa yöneldi. Seyyahlar ise refakatçiler ve Tatarlarla birlikte uçsuz bucaksız

²⁴ Gülay Karadağ, *Avrupalı Gezginlerin Seyahatnamelerine Göre 19. Yüzyılda Batı Türkistan Hanlıkları*, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyonkarahisar 2006, s. 110.

²⁵ Eski Rus uzunluk ölçüsü birimidir. 1 Verst 1,06 km'ye denk gelmektedir.

²⁶ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", *Çast Vtoraya*, s. 40.

²⁷ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", *Çast Vtoraya*, s. 41.

steplere doğru devam ettiler. Heyet, bu güzergâh boyunca zaman zaman kavak ve çam ormanlarıyla karşılaştı. Bu kısımdaki yol genellikle Türkistan'ı betimleyen tepeler, göller ve tuzlu sulardan oluşuyordu. Heyetin başında bulunan Burnaşev yolculuk boyunca gözlemlediklerini not almaya devam etti. Özellikle yol boyunca gördüğü bu stepler, karşılaştıkları ormanlar, tepe ve göller gibi yolun tabii özellikleri hakkında notlar tutmaktan geri durmadı. Çünkü kendisinin Türkistan'a gönderilmesindeki temel gaye de buydu: Bilinmeyen hakkında bilgi toplamak... Burnaşev için bu notları almak, bölgenin coğrafi yapısı hakkında yeni sayılabilecek bu bilgileri kayda geçirmek son derece önemliydi. Zaten seyahatnamelerin hemen hepsinde, özellikle coğrafyaya ait bilgiler geniş yer tutmaktadır. Bu bakımdan Burnaşev'in aldığı her not, coğrafyanın zorluğunu anlamak için birer belge hüviyeti taşımaktadır. Burnaşev için daha o zamandan bunları kaydetmek, Rusya için çok önemli olan bu bilgileri tek tek ve ayrıntılı notlar alarak yazmak mühimdi²⁸.

Heyet yolculuğun onuncu gününde, Büyük Aksakal Gölü'ne dökülen Turgay Nehri'ne ulaştı. Bu nehre gelene kadar yol üzerinde sıklıkla granit tepeliklere rastladılar; Kırgız obalarına denk geldiler. Heyet yolculuğa sürekli devam edemiyordu. Çünkü bu zorlu yolculuğun daha sağlıklı bir şekilde devam edebilmesi için yiyecek ve içecek stoklarının ayarlanması gerekiyordu. Bu sebeple yolculuk aralıklarla devam ediyor; bazı bölgelerde hazırlık yapabilmek amacıyla ikişer gün kalınıyordu. Bu süre zarfında hazırlıklar hızla tamamlanıyor ve sonra yolculuğa devam ediliyordu. Burnaşev bir an önce Buhara'ya varmak istiyor ve bu yüzden elinden geldiğince çabuk davranıyordu. Aksakal Gölü'nden itibaren Karakum olarak adlandırılan eğimli steplerde sekiz gün yol aldılar. Ardından Karakum'a göre daha düzgün olan yolları kullanarak Sır Derya'ya kadar beş gün daha devam ettiler. Yolculuk boyunca heyeti zorlayan en büyük şey su stoklarının bitme tehlikesiydi ki Türkistan topraklarında seyahat eden herkesin en büyük derdi bu olurdu. Bu sebeple yolda gördükleri su kuyularından ihtiyaçlarını sıklıkla gidermeye çalıştılar. Ancak buraya kadar heyet sadece birkaç tatlı ve acımtırak su kuyusu haricinde yol boyunca çok fazla suya rastlamamıştı. Bu durum da işlerini zorlaştırıyordu²⁹.

Türkistan için oldukça önemli olan Sır Derya; Hokand, Hocend, Taşkent ve Buhara idaresindeki pek çok bölgeden geçip birçok nehirden beslenerek Kırgız steplerine uzanıyor; doğudan Aral Denizi'ne dökülüyordu. Heyet yolculuk boyunca çakal erikleri ve saksaul³⁰ ağaçları gördü. Bu ağaçların gölgelikleri heyetin güneşten korunmasını sağlıyor; bu sebeple sık sık verilen molalarda bu ağaçların altında dinleniliyordu. Sır Derya boyunca görülen Kırgız konar göçerler ve Karakalpaklar, çok kısa süren yaz aylarında genellikle tarımla uğraşıyordu. Burnaşev, Karakalpaklar hakkında şu bilgileri aktarır: *“Şimdi Karakalpaklar hakkında birkaç şey söyleyeceğim: Onlar Tatar boylarından olup İslam dinine mensuplar. Yiyecek ve içeceklerini daha çok tarım işlerinden temin ediyorlar. Az miktarda at besliyorlar. Fakat boynuzlu hayvan epeyce mevcut ki bunları satmak üzere Hive ve Buhara'ya sevk ediyorlar. Silah yapmayı biliyorlar. Ayrıca kendileri kurşun ve barut hazırlıyorlar. Barışçılar ve yalnızca Kırgız (Kazak) saldırılarına karşı kendilerini korumak için silah kullanıyorlar. Meskenleri*

²⁸ Özkan, *Türkistan'ın Keşif Çağı*, s. 53.

²⁹ “Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu”, Çast Vtoraya, s. 41-42.

³⁰ Saksaul, Burnaşev'in aktardığına göre, dış görünüşü itibariyle hanımeli ağacına benzemektedir. Bu ağaç, küçük ve yumuşak dikenlere sahip, sert ve sağlam; ateşte kuru ve yaş olarak yanabilen, hoş kokan bir ağaç türüdür.

(yurtları) Aral Denizi yakınında ve bu denize dökülen nehirler boyunca yer alıyor³¹". Henüz Buhara'ya varmadan Burnaşev'in seyahat boyunca konar göçerlere veya yerleşik hayat yaşayan Türk topluluklarına dair edindiği izlenimler, coğrafyanın sosyolojik haritasını çizmek açısından son derece önemlidir. Karakalpaklar hakkında verdiği bu kısa bilgi dahi XVIII. yüzyılda Rusların gözünden Karakalpakları gözler önüne sermektedir.

Burnaşev başkanlığındaki heyet Sır Derya üzerinden, yolculuk boyunca nehrin üstünü kaplayan buzları geçtiler. Ardından karşılaştıkları düz ve killi yol boyunca yolculuklarına devam ettiler. Sır Derya'yı geçtikten sonra üç gün süren bu yolculuğun ardından Kuvan-Derya'ya ulaştılar. Sır Derya'ya göre daha küçük bir nehir olan Kuvan-Derya'nın sol tarafında çok miktarda birbirine bağlanan tatlı su gölleri bulunuyordu. Steplerin sağ yakasına çok kısa mesafede bulunan eski harabeler görünüyordu. Bu harabeler, Kırgızlar tarafından 'yedi şehir' anlamına gelen Djati-Kala olarak adlandırılırsa da burası tek bir şehir görünümündeydi. Şehir, bahçe ve düzlüklerle çeşitli kısımlara ayrılmıştı³². Genel olarak toprak setlerin çevresi de düzlüklerden oluşuyordu. Şehrin girişinde taştan yapılmış bir giriş kapısı vardı. Yıkıntıların arasında küçük tepelikler dışında hiçbir şey yoktu. Bu yapılar, sanki yerel yöneticilerin evlerinden oluşan bir yerleşim yeri izlenimi veriyordu. Kuvan-Derya boyunca heyet pek çok sayıda Kazak ve Karakalpak volostuna³³ rastladı³⁴.

Heyet, Karakalpakların yoğun yaşadığı bölgede atları ve koşt³⁵ bulunan develeri dinlendirmek amacıyla iki gün kaldı. Dinlendikten sonra yola çıktı ve üç gün daha yol alarak Yana Derya'ya ulaştı. Yana Derya'nın kıyılarında büyükbaş ve küçükbaş hayvanlarını satmak için Buhara'ya giden bir grup Kırgız ile karşılaştı. Onlar da Buhara'ya kadar Burnaşev'e eşlik etti. Sır ve Yana arasında çok miktarda saksaul bulunsa da hayvanlar için geniş otlaklar bulmak neredeyse imkansızdı ve su bulmak da gittikçe zorlaşıyordu. Bu durum Burnaşev'i çok tedirgin ediyordu. Çünkü Yana'dan sonra Kızılkum Çölü'ne girilecekti ki bu çöl de Yana'dan farksızdı. Bu nedenle heyet, Kızılkum üzerinden gerçekleşecek yolculukta sıkıntı çekmemek için Yana'dan su tedariki yaparak çöle girdi ve burada dört gün boyunca yol aldı³⁶.

Bu dört günlük yol, güneydoğudan kuzeybatıya çepeçevre uzanan dağlardan oluşuyordu. Bu dağlardaki granit oluşumlar Burnaşev dahil herkesi şaşırtmıştı. Ayrıca bu dağlardan aşağı inen tatlı su kuyuları, kızgın çölün ardından heyete ilaç gibi gelmişti. Su ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra burada çok beklemeyen heyet, dağlardan geçerek güney doğruya doğru yol aldı. Buhara'ya yedi günlük bir yol kalmıştı. Şu ana kadar saldırıya uğramamışlar; çok kayıp vermeden yola devam edebilmişlerdi. Bu sebeple Buhara'ya bu kadar yaklaşmışken artık konaklamak istemiyorlardı. Heyet birinci gün Yuskuduk su kuyusuna, ikinci gün Kupkataş (Taş Kapı) bölgesine ve üçüncü gün ise Bişbulak su kuyusuna kadar ilerledi. Bu

³¹ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 43.

³² Birçok seyyaha göre harabeler, bu yedi şehrin kalıntılarından oluşmaktadır. Harabelerin Karakalpaklara ait olduğu ve onların komşuları tarafından yıkıldığı söylenmektedir.

³³ Çeşitli büyüklükte 1.000-2.000 hane arasında değişen nüfusa sahip yerleşim yerlerine denmektedir. Hayri Çapraz, "Çarlık Rusyası'nın Türkistan'da Hâkimiyet Kurması", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, Aralık 2011, s. 68.

³⁴ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 44.

³⁵ Koş, daha çok konar-göçer kampı manasına gelmektedir. Bazen ise burada da olduğu gibi farklı ev eşyası manasına gelebilir.

³⁶ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 45.

kuyulardaki sular daha önce karşılaştıkları suların aksine o kadar acıydı ki içilecek gibi değildi. Hastalanmaktan korkan heyet dikkatli davranıyor, mecbur kalmadıkça bu sulardan içmiyordu. Susuzluktan halsiz düşmemek; hatta ölmek için zaman zaman içseler de suyu yalnız hayvanları için kullanmaya özen gösterdiler³⁷.

Heyet, seyahatin dördüncü gününde, Bokak-kum adı verilen bir bataklıktan geçti ve Bikbuldik Dağları'na kadar düz arazilerden geçerek yoluna devam etti. Bu arazilerin iç kesimlerinde yer alan çukurluk alanlarda tatlı su bulunabildi. Burnaşev ve beraberindekiler seyahatin beşinci gününde, Bikbuldik Dağları'yla başlayan sıradağları takip ederek dağla aynı adı taşıyan suya ulaştı. Bu suyun sağ tarafında sarp ve yüksek bir tepede, Dviçyago-Şehri (Kız-Kala) harabelerini gördüler. Burnaşev'e göre bu şehir, bazı Asya yöneticilerinin kızları için kurulmuştu. Dviçyago-Şehri, gıda erzakı ve su depolayarak ailelerinden kaçan kızları korumaya almıştı. Gelenlerin uzun süre yaşamaları için gerekli her tür yiyecek ve içecek bu şehirde saklanıyordu. Heyet altıncı gün, sarp ve düz yollardan geçerek oldukça sıcak sulara sahip ve çürümüş yumurta kokan Karagatu kaynağına vardı. Bu su kaynağı, küçük tepelerden sızıyor ve 70 sajen³⁸ uzunluğunda bir koruluktan geçerek daha çöle ulaşmadan kayboluyordu. Hastalığa yakalanmış çok sayıda Buharalı, tedavi olmak için burada yıkılıyor ve şifa bekliyordu. Burada da fazla kalmayan heyet Kızılkum Çölü'nden geçerek sıradağları aşmaya başladıktan yedi gün sonra, ilk Buhara yerleşimlerinden biri olan küçük bir köye vardı. Ertesi gün birçok köy ve kasabayı geçtikten sonra 25 Ocak 1795'te, Buhara Hanlığı'nın başkenti Buhara'yı gördü³⁹.

Sonuç

Türkistan'ın coğrafi şartları ve iklim koşullarının elverişsizliği bölgeye yapılacak seyahatleri olumsuz etkileyen en önemli sorunlardan olmuştur. Bu sebeple Burnaşev'in başında bulunduğu heyetin Türkistan'a yapacağı seyahat çok riskliydi. Rus hudutlarından yola çıkan heyet Buhara'ya yaklaşık 1.650 verst yol kat ederek 43, konaklamalarla birlikte toplamda 74 günde ulaşmış; günde ortalama 38 verst yol almıştı. İki buçuk ay boyunca Buhara yolunda olan heyet için bu seyahat zorluklarıyla beraber kazanımlı bir seyahat de olmuştu. Özellikle Burnaşev, yol boyunca aldığı notlarla sadece Buhara'nın tarihini değil yolun da bilgisini bugüne aktardı. Burnaşev'in notları sayesinde hem Türkistan coğrafyasına hem de XVIII. yüzyılda Türkistan'da yaşayan Türklere dair bilgilere de ulaşılmış oldu. Buralara gönderilen yetişmiş diplomat, devlet adamları, askerler ve mühendis olan Burnaşev gibi çeşitli uzmanların bölgeye dair edindiği bilgiler Rusların sonradan yapacağı işgallerin de habercisi oldu. Rusların daha önce Petro zamanında bölgeye yaptığı seferlerin başarısız olması bölgeyi tanımamalarıyla doğrudan ilgiliydi. Bu sebeple XVIII. yüzyılda Türkistan'a yapılan bu seyahatlerde toplanan veriler Çarlık Rusya'nın XIX. yüzyılda Türkistan'a düzenleyeceği seferlerde etkin bir şekilde kullanıldı. Zaten kendi içinde dağılık olan Türk illeri, böylece çok kısa bir sürede Ruslar tarafından kolaylıkla işgal edildi.

³⁷ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 46-47.

³⁸ Eski bir Rus uzunluk ölçüsü birimidir. 1 Sajen, 2.13 metredir.

³⁹ "Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu", Çast Vtoraya, s. 46-47.

Kaynakça

“Burnaşev Timofey Stepanoviç”, *Kazak Sovet Entsiklopediyası*, Cilt 2, Kazak SSR Gılım Akademiyası Kazak Sovet Entsiklopediyasının Bas Redaktsiyası, Almatı 1973, s. 498.

“Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu”, *Sibirskiy Vestnik*, Çast Vtoraya, (İzdatel Grigoriy İvanoviç Spasskiy), Tipografii İosifa İoanessova, St. Petersburg 1818, s. 37-74.

“Puteşestvie ot Sibirskoy Linii do Goroda Buharı v 1794 i Obratno v 1795 godu”, *Sibirskiy Vestnik*, Çast Tretya, (İzdatel Grigoriy İvanoviç Spasskiy), Tipografii İosifa İoanessova, St. Petersburg 1818, s. 75-110.

Çapraz, Hayri, “Çarlık Rusyası’nın Türkistan’da Hâkimiyet Kurması”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, Aralık 2011, s. 51-78.

Grişaev, V. F., “Burnaşev Timofey Stepanoviç”, *Entsiklopediya Barnaula, Izd-vo Altayskogo Gosudarstvennogo Universiteta*, Barnaul 2000, s. 59.

Karadağ, Gülay, *Avrupalı Gezginlerin Seyahatnamelerine Göre 19. Yüzyılda Batı Türkistan Hanlıkları*, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyonkarahisar 2006.

Karakulak, Mesut, “İki Dünya Arasında Bir Elçi: İvan Daniloviç Hohlov’un Buhara Misyonu (1620-1622)”, *Turkish Studies-Social Sciences*, 15(1), 2020, s. 369-388.

Karakulak, Mesut, “Türkistan’da Diplomasinin Dönüşümü: Pazuhin Kardeşlerin Hive, Buhara ve Hindistan Misyonu 1669-1673”, *History Studies*, 11/5, 2019, s. 1607-1626.

KOÇ, Dinçer, “Buhara Hanlığı’na Gelen Rus Diplomat ve Askerler”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt 115, Sayı 227, 2017, s. 61-90.

Kolpakidi, Aleksandr, SEVER, Aleksandr, “Voennaya Razvedka v XVIII veke: Sekretnaya Missiya v Srednyuyu Aziyu”, *Spetsslujbi Rossiyskoy İmperii: Unikalnaya Entsiklopediya*, Glava 28, M.: Eksmo: Yauza 2010, s. 493.

Özkan, Murat, "Bekoviç Gibi Kaybetmek: Aleksandr Bekoviç Çerkasskiy'in 1717 Hive Seferi", *MUTAD*, V (1), 2018, s. 93-111. Özkan, Murat, “Buhara, Petersburg ve İstanbul Arasında Diplomasi Trafığı: Molla İrnazar Maksutov Elçiliği”, *Gazi Türkiyat*, Bahar 2019/24, s. 165-183.

Özkan, Murat, “Sibir Araştırmalarına Dair Bir Rus Mecmuasının Tetkiki Sibirskiy Vestnik”, *SUTAD*, (45), Nisan 2019, s. 307-332.

Özkan, Murat, *Türkistan’ın Keşif Çağı Rus Seyyah Burnaşev’in Gözünden Buhara*, Kronik Kitap, İstanbul 2019.

Ükten, Selim Serkan, “16-18. Asırlarda Buhara Hanlığı’na Gelen Batılı Seyyahlar ve Seyahatnameleri”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(2), Aralık 2017, s. 137-164.

Ünal, Fatih, “Geçmişten Günümüze As-Tarhan (Astarhan/Hacı Tarhan)”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 38, Erzurum 2008, s. 227-252.

Ünal, Fatih, *Rus Emperyalizmine Karşı Stepte Büyük Başkaldırı Sultan Kenesarı, İlgi Kültür Sanat*, İstanbul 2010.

Rusya Sefâretnâmelerine Göre Osmanlı Elçilerinin İstanbul-Petersburg Güzergâhındaki Gözlem ve Faaliyetleri Hakkında Bir Değerlendirme

Dr. Öğr. Üyesi Halit BAŞ*

Özet

Osmanlı Devleti'nden diğer ülkelere padişahın cülusunu bildirmek, barış yapmak, anlaşmaları yenilemek, vergi istemek, taht değişikliklerinde yeni kralı tebrik etmek, arabuluculuk yapmak, dostluk ilişkileri kurmak gibi çeşitli sebeplerle elçiler gönderilmiştir. Bahsedilen sebeplerle gönderilen elçilere sefir, sefirlerin İstanbul'dan başlayarak gittikleri yerler, görüştükları devlet adamları, siyasi hadiseler ve yaptıkları işler hakkında tanzim ve takdim ettikleri raporlara da sefâretnâme adı verilmiştir. Bazı sefâretnâmeleri bizzat elçiler yazarken, bazılarını ise sefirin maiyetinden biri yazmıştır. Söz konusu elçilik raporlarında, devlet sırrı olarak düşünüldüğü için siyasi görüşmelerin detaylarına yer verilmemiştir. Bu yönüyle sefâretnâmeler, seyahatnâme ve hatırat olarak da dikkate alınmaktadır. Bu anlamda sefâretnâmelerde ziyaret edilen ülke hakkındaki bilgilerin yanında sefir ve maiyetinin İstanbul'dan ayrılışı ile geri dönüşüne kadar geçilen yerler, konaklanan menziller, varılan yerleşim birimleri gibi yolculuk sürecinde güzergâhtaki gözlemleri öne çıkan konulardan olmuştur.

Bu bildiride Osmanlı-Rus ilişkilerinin savaşlar ve diplomatik girişimlerin yoğunlaştığı XVIII. yüzyılda kaleme alınan Rusya Sefâretnâmeleri (1722-1794) merkeze alınarak, sefirlerin bu iki devletin başkentleri olan İstanbul ve Petersburg güzergâhındaki gözlemleri ve faaliyetleri değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Sefaretname, Sefir, Osmanlı Devleti, Rusya

An Evaluation on the Observations and Activities of the Ottoman Ambassadors on the Istanbul-Petersburg Route According to the Russia Sefaretnames

Abstract

The Ottoman Empire sent envoys to other countries for various reasons such as notifying the sultan's inauguration, making peace, renewing agreements, asking for taxes, congratulating the new king in the change of throne, mediating and establishing friendship relations. The envoys sent were called sefir. The reports prepared and presented by the ambassadors about the places they went, the statesmen they met, the political events and the work they did, starting from Istanbul, were also called sefâretname. Some sefaretnames were written by the ambassadors themselves, while others were written by one of the ambassador's staff. The aforementioned embassy reports did not include the details of the political negotiations, as they were considered state secrets. In this respect, embassies are also considered as travel books and memoirs. In this sense, in addition to the information about the country visited in the sefaretnames, the observations of the ambassador and his staff on the route during the journey, such as the places passed from Istanbul to their return, the places of stay, the settlements reached, were among the prominent issues.

* Iğdır Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, halit.bas@igdir.edu.tr

In this paper, according to the Ottoman ambassador reports (sefaretnames) written in the XVIII. Century (1722-1794), the observations and activities of the ambassadors on the route of Istanbul and Petersburg will be evaluated.

Keywords: Sefaretname, Sefir, Ottoman State, Russia

Giriş

Temelleri II. Vasili döneminde atılan Rusya Devleti, III. İvan (1462-1505) döneminde bağımsız bir devlet haline gelmişti (Acar, 2009: 79). Osmanlı-Rus ilişkilerinin başlangıcı III. İvan'ın II. Bayezid (1481-1512)'e Kırım Hanı Mengli Giray Han (1478-1515) aracılığıyla 1492 yılında gönderdiği ilk resmî mektuba dayandırılır (Pritsak, 1999: 69). 1492-1512 döneminde Moskova Büyük Knezliği, batıda Litvanya, doğuda Altınordu gibi güçlü düşmanlar karşısında Kırım Hanlığı'nın müttefiki durumundaydı. Litvanya ve Altınordu Osmanlı çıkarlarını da tehdit etmekteydi. Osmanlı ve Rusların Karadeniz'in kuzeyinde ortak düşmanlara sahip olmaları iki güç arasındaki ilişkileri de etkilemiş, bir dostluk ve dayanışmaya sebep olmuştur. Bu tarihlerde Lehistan-Litvanya'nın ağır baskısı altında olan Moskova, bu baskı karşısında Kırım Hanlığı ile iyi ilişkiler kurmuş ve dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin de müttefiki durumuna gelmişti. 1502 yılında Mengli Giray'ın Altınordu'ya öldürücü darbeyi vurmasından sonra Moskova önemli bir düşmanın baskısından kurtulmuştu. Bu fırsatı iyi değerlendiren Moskova ticarî ve malî alanda gelişme sağladığı gibi siyasî çıkarlar da sağlamıştı (İnalçık, 1999: 25).

Mengli Giray'ın vefatında sonra Moskova ve Kırım Hanlığı arasında ittifak bozuldu. Buna rağmen, Osmanlı Devleti, doğuda İran, batıda Habsburglar, Venedik ve Lehistan tehlikesine karşı I. Selim ve Süleyman'ın ilk saltanat yıllarında Moskova ile dostça ilişkilerini sürdürdü (İnalçık, 1999: 28).

Ancak IV. İvan (1533-1584) "çar" unvanını resmî hükümdarlık unvanı haline getirmişti (Vernadsky, 2009: 131). Çar unvanını kullanmak suretiyle Kazan ve Astrahan'ı işgal etme ve sınırlarını genişletme çabasına girmesi Osmanlı-Rus ilişkilerini farklı bir boyuta taşıdı. Rusya, Osmanlı Devleti'ne karşı açıktan bir düşmanlığa girişmekten kaçınmakta, bunun yerine Don ve Zaporog Kazaklarını Osmanlı aleyhinde saldırı ve yağma yapmak üzere kışkırtmaktaydı. Böylelikle Kazaklar, XVII. yüzyılın en önemli sorunlarından biri olarak Osmanlı tarihinde yerini aldı. Bunun yanında Rusya, İran ve Lehistan'la da dostça ilişkiler kurmaktaydı. Kazaklarla Osmanlı Devleti'ni sürekli baskı altına alan Rusların güneye ve Türkistan'a doğru yayılması gitgide daha büyük bir sorun haline gelmişti. Asya ve Avrupa arasında seyreden ticarî faaliyetlerde Osmanlılara karşı rakip olarak ortaya çıkan Rusya, Avrupalılarla ilişkilerini sıkılaştırmış harp teknolojisini de geliştirerek hatırı sayılır bir güç haline de gelmişti (İnalçık, 1999: 29).

Rusların, Kazan Hanlığının işgal etmesi, zamanla Osmanlı ülkesine yaklaşması ve Türkistan'dan gelen hacılara ve tüccarlar Astrahan yolunun kapatması, İstanbul'da endişelere sebep olmuştu. Nihayet Rusların Ejderhan Seferi (1569) ile ilk Rus-Türk çatışmasıyla sonuçlanmıştı (Kurat, 2011: 5). Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki ilişkiler Kırım, Ukrayna ve Lehistan aracılığında sürmüş, bu süreci iyi değerlendiren Moskova yönetimi, XVII. yüzyılın ortalarında Lehistan, Kırım ve Osmanlı Devleti'ne karşı büyük üstünlük elde etmeyi başarmıştı (Kurat, 2011: 8). Osmanlı kuvvetlerinin Viyana Kuşatmasında (1683) uğradıkları

başarısızlık sonunda ortaya çıkan Kutsal İttifak'a katılmakla Rusya, tarihte ilk defa bir Avrupa devleti konumuna yükselmişti (Kumkale, 1997: 25).

Rusya Karlofça Antlaşması (1699)'na kadar İstanbul ile doğrudan ilişki kurabilen bir devlet değildi. Ancak XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Rus ilişkilerinin yoğunlaştığı bir dönem olmuştur. Bu yüzyılda Rusya ile yapılan savaşlar kadar ticaret ve kültürel ilişkiler de iki ülkenin tarihinde derin izler bırakmıştır (Ortaylı, 1999: 125; Klein, 2010: 90). Rusya Sefâretnâmeleri de bunun en önemli göstergeleri ve kaynaklarıdır.

Rusya Sefirleri ve Sefâretnâmeleri

Sefir, sözlükte elçi anlamına gelmekle birlikte, sefâret de elçilik ve elçi vazifesine karşılık gelmektedir (Şemseddin Sami, 2007: 724-726). Osmanlı Devleti'nden diğer devletlere gönderilmiş olan elçilerin İstanbul'dan hareketlerinden başlayarak gittikleri yerlerdeki gözlemleri, görüştükleri devlet adamları, siyasi hadiseler ve yaptıkları işler hakkında tanzim ve takdim ettikleri raporlara da sefâretnâme denilmiştir (Pakalın, 1972: 138). Sefâretnâmeler, bizzat elçi tarafından yazıldığı gibi çoğunlukla elçinin maiyetindeki sır kâtibi tarafından kaleme alınmıştır (Beydilli, 2007: 24).

Osmanlı Devleti tarafından diğer devletlere Osmanlı hükümdarları tahta çıktıkça cüluslarını tebliğ etme, yabancı devletlerdeki taç giyme törenlerinde bulunma ve yeni devlet başkanını tebrik etme, akdedilen muahedelerin tasdiki, dostluk münasebetlerinin yeniden tesis edilmesi, ihtilafli sınır meselelerinin görüşülmesi, harbi sulhla neticelendirmek, yabancı devlet başkanının mektubuna padişah tarafından yazılan cevabı, sadrazamın mektubunu götürmek, taziye vermek, iki devlet arasındaki münasebetleri güçlendirmek-sağlamlaştırmak ve yabancı memleketlerin talebi gibi çeşitli sebeplerle elçiler görevlendirilmiştir (Unat, 2008: 17-19).

Elçilerin İstanbul'dan ayrıldıkları andan dönüşlerine kadar geçtikleri yerler, konakladıkları menziller, varılan yerleşim yerleri ve buralardaki halkları tanıtmaları yönüyle seyahatnâme, bizzat tanıklıkları içermesi yönüyle de hâtırat olarak tanımlanabildiği için siyasi içeriğinin yanında edebî bir tür olarak da telakki edilmekte hatta resmî görüşmelerin gizlilik derecesindeki ayrıntılarını aksettirmede için daha çok edebî birer metin oldukları vurgulanmıştır (Beydilli, 2009: 289). Sefâretnâmelerin tarih araştırmaları için kaynak olma değeri üzerine yapılan eleştirilere rağmen, söz konusu eserlerin yazıldığı dönem itibarıyla bir kalkınma programı mahiyeti taşıdığı (Altunış-Gürsoy, 2006: 160), yenilik hareketlerine etki ettiği (Ercan, 1984: 263) düşünülmektedir. Bununla birlikte sefâretnâmeler, sosyal hayat, ulaştırma-lojistik, siyaset, diplomasi ve sanat tarihi açısından önemli bilgiler içermektedir.

Osmanlı Devleti'nin ilişki içinde olduğu birçok Müslim-Gayrimüslim devletler hakkında sefâretnâmeler bulunmaktadır. Günümüzde kırk dokuz sefâretnâmenin varlığı bilinmektedir. XVIII. Yüzyılda yaşanan yoğun diplomatik ilişkilerden dolayı sefâretnâmelerin çoğu bu yüzyılda yazılmıştır (Korkut, 2003: 493). Bunların sekizi çalışmamızın esas kaynağı olan Rusya sefâretnâmeleridir (Yalçınkaya, 1996: 332).

Nişli Mehmed Ağa (1722-1723)

Sefirin Hayatı: Nişli Mehmed Ağa Osmanlı Sarayının kapıcılarının amiri ve büyük zabiti olan Dergâh-ı Âli diğer adıyla Dergâh-ı Muallâ kapıcıbaşlarından (BOA, İE.HR., 13-1321;

Pakalın, 1993: 167). Mehmed Ağa, Padişah III. Ahmed (1703-1730) tarafından Rus İmparatoru I. Petro (1689-1725)'ya bir mektup götürmek üzere Moskova'ya ortaelçi sıfatıyla gönderildi (Unat, 2008: 62). Mehmed Ağa bu elçilik görevinden önce de Viyana elçisi İbrahim Paşa'ya nezaret etmek üzere görevlendirilmişti (BOA, İE.HR., 13-1321; BOA, AE.SAMD.III, 222-21435). Adı geçen elçinin hakkında fazla bilgi bulunmamakla birlikte 11 Ocak 1726 tarihinden önce vefat ettiği anlaşılmaktadır (BOA, AE.SAMD.III, 196-18931).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Petro ve Rus ordusu 1711 yılındaki Prut hezimetinden sonra imha edilmekten zor kurtulmuştu. Bu yenilgiden sonra Rus donanmasının teslim olması ile Rusların Karadeniz'e çıkmalarının önü alınmıştı (Beydilli, 2007: 360). Bu sebeple Petro yönünü Hazar Denizi sahillerine çevirmiş (Kurat, 2020: 281), o sıralarda İran'daki iç isyanlardan da istifade ederek rahat ilerleme fırsatı bulmuştu. Ancak Rusların bu hızlı ilerleyişi karşısında Şirvan ve Dağıstan'daki Müslümanlar Osmanlı padişahı III. Ahmed'den yardım istemişti. Hem bu yardım çağrısına cevap vermek hem de doğu sınırlarını emniyet altına almak için Osmanlı güçleri İran'ın batı şehirlerine girmişti. Bölgede Rusya ve Osmanlı Devleti karşı karşıya gelince Fransız elçisinin arabuluculuğuyla 23 Haziran 1724'te İstanbul'da İran Mukasemenâmesi imzalandı (Aktepe, 1989: 36). Ancak Bakü'yü hedef alan Rusya, daha sonra himayesindeki tüccar ve mallarının Kafkasya'da yaşayan Müslüman bir halk olan Lezgiler tarafından yağmalanması bahanesiyle Demirkapı'ya kadar inerek Derbend Kalesi'ni zapt edip içine asker yerleştirmişti. Dahası Petro'nun Lezgiler üzerine sefere hazırlandığı haberleri üzerine Nişli Mehmed Ağa, Rus Çarı Petro'nun Kafkasya ve İran ile ilgili niyetlerini öğrenmek amacıyla elçi olarak Rus Çarı'na gönderildi (BOA, AE.SAMD.III, 44-4401; Gökpınar, 2019, 1098).

Mehmed Emnî Paşa (1740-1742)

Hayatı: İstanbul'da doğan Mehmed Emnî Beyefendi, Vidin Muhafızı Yusuf Paşa'nın oğludur. Sadrazam Elmas Mehmed Paşa gözetiminde Enderûn'da yetişti. Enderûn'dan çıktıktan sonra çeşitli hizmetlerde bulundu. Divan katipliği, mektupçuluk, birinci rûznamecilik görevlerinden sonra Defterhâne-i âmire eminliği esnasında Anadolu Beylerbeyiydi. Mîr-i mîran-ı Rumeli payesi ve paşa rütbesiyle Rusya sefiri olarak görevlendirildi. Mehmed Emnî Paşa Rusya sefaretinden kısa bir süre sonra vefat etti (Müstakimzâde Süleyman Sâdeddin Efendi, 1928: 490; Mehmed Süreyya, 1308, 401).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Osmanlı Devleti ile İran arasında 1730 yılı itibariyle 1746 yılına kadar aralıklı olarak süren savaşlar başlamıştı. İran ile mücadele için Kırım Hanı Kaplan Giray Osmanlı ordusuna yardım etmek üzere görevlendirilmişti. Şirvan taraflarındaki Osmanlı kuvvetlerine katılmak üzere Rusya'nın kendi toprağı olarak kabul ettiği Kabartay ve Dağıstan arazisinden geçmesi üzerine Rusya bunu protesto etmişti (Uzunçarşılı, 2011b, 182; Unat, 2008: 73). Rusya, Osmanlı Devleti'nin İran ile mücadelesini fırsat bilip Prut (1711) ve Edirne (1713) Antlaşmalarını ihlal ederek Lehistan'ın içişlerine müdahale etmiş, Orkapı, Kırım, Bahçesaray ve Azak'a da saldırmıştı. Bu nedenle Osmanlı Rus Savaşı başlamıştı (Kurtaran, 2014: 220). Savaşa daha sonra Avusturya da dahil olmuştu. Savaşta Avusturya mağlup edilmiş, Rusya ile Fransa'nın aracılığıyla sulh yapılarak Belgrad Antlaşması (1739) imzalandı (Uzunçarşılı, 2011b: 184). Belgrad Antlaşmasından sonra taraflar arasındaki ilişkileri yeniden düzenlemek için karşılıklı elçiler gönderilmesi kararlaştırıldı. Mehmed Emnî Paşa Rusya'ya büyükelçi olarak tayin edildi (BOA, AE.SMHD.I., 211-16640; Turan, 2012: 31).

Derviş Mehmed Efendi (1755)

Sefirin Hayatı: Derviş Mehmed Efendi, Sadaret Kaymakamı İzzet Ali Paşa'nın mühürdarlığından yetişmişti. Çavuşlar katipliği ve küçük ruznamçecilik, görevlerinde bulunmuştur. 1755 ve 1764 olmak üzere iki defa Rusya'ya sefir olarak tayin edilmiştir. İlk elçiliğinden sonra cizye muhasebeciliği, süvari mukâtaacılığı ve sipah kâtipliği yapmıştır (Unat, 2008: 99). İkinci defa elçilik görevini tamamlayan Derviş Mehmed Efendi, dönüş sırasında Bender'de vefat etti (1764-1765) (Mehmed Süreyya, 1996a: 414). İlk görevi ile ilgili olarak bir sefâretnâme kaleme almıştır.

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Osmanlı Padişahı I. Mahmud (1730-1754)'un vefatı üzerine küçük kardeşi III. Osman (1754-1757) tahta çıktı (Uzunçarşılı, 2011a: 336-337). "Düvel-i Nasaraya Süfera İrsali Kanunu"na istinaden Hristiyan devletlere elçiler gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Derviş Mehmed Efendi de III. Osman'ın cülusunu bildirmek için Rusya'ya sefir olarak görevlendirildi (İrtem, 1942: 4).

Şehdî Osman Efendi (1757-1758)

Sefirin Hayatı: Şehdî Osman Efendi, Saraybosna'ya bağlı bir kaza olan Akova'lıdır (Bayındır, 2008: 4). Doğum tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte sefaret görevi esnasında ellili yaşlarında olduğu tahmin edilmektedir (Polatçı, 2003: 3). Emnî Paşa'nın Kethüdası olarak Rusya'ya gitmiştir (Turan, 2012: 35). Çavuşlar katipliği yaparken azledilmiş ve 1757 yılında Rusya'ya sefir olarak gönderilmiştir (Unat, 1941: 66-67). Sonra bina emini, sipah katibi, baş muhasebeci, ordu defterdarı olarak görev yapmıştır (Mehmed Süreyya, 1311: 178). Önemli bir devlet adamı olmasının yanında divan şairi olan Şehdî Osman Efendi, birçok edebî eser de kaleme almıştır (Bayındır, 2008: 22-47; Çeltik, 2004: 83).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: III. Osman 1757 yılında vefat edince yerine III. Mustafa (1757-1774) tahta çıktı. Şehdî Osman Efendi de Padişah III. Mustafa'nın cülusunu bildirmek üzere Rusya'ya elçi olarak gönderildi (Mustafa Nuri Paşa, 1992: 55; Uzunçarşılı, 2011b: 185).

Kesbî (1767-1768)

Sefirin Hayatı: 1768 Osmanlı-Rus Seferi ve Osmanlı Devleti'nin çeşitli devletlerle ilişkisini ve çeşitli yazışmaları ihtiva eden İbretnûmâ-yı Devlet adlı eserin müellifi olarak adı geçen Kesbî hakkında ayrıntılı malumat bulunmamaktadır. Müellifin adı ile ilgili olarak Franz Babinger, *Osmanlı Tarih Yazarları ve Eserleri* adlı eserindeki "Mustafa Kesbî" başlığı altında, Edirneli olan Mustafa Kesbî'nin 1768 Osmanlı-Rus seferi hakkında İbretnûma-i Devlet adlı bir eser yazdığını belirtmiştir (Babinger, 1992: 325). Yine benzer şekilde Bursalı Mehmed Tahir Bey, *Osmanlı Müellifleri* adlı eserinin Kesbî Mustafa Efendi başlığı altında Mustafa Kesbî Beyefendi'nin İbret-Nûma-i Devlet adında 1768 tarihli Rusya seferini anlatan mecmua kılıklı bir tarihçe yazdığını kaleme almıştır (Bursalı Mehmed Tahir Bey, 1975: 90). Bu biyografik eserlerden hareketle söz konusu sefaretname yazarının ön adının Mustafa olduğu kabulüyle İbretnûmâ-yı Devlet adlı eserin iki nüshası edisyon kritik edilerek Ahmet Öğreten tarafından yayımlanmıştır (Öğreten, 2002). Ayrıca aynı şekilde Serkan Osmanoğlu tarafından hazırlanan yüksek lisans tezinde de müellif, Mustafa Kesbî olarak kabul edilmiştir (Osmanoğlu, 2017). Ancak Feridun Emecen, İbretnûma-yı Devlet'in yazarının kim olduğu üzerine odaklandığı çalışmasında, söz konusu sefaretnamede müellifin sadece Kesbî adını

kullandığını belirtmiş, eserin müellifinin, yazarın diğer eserlerinden hareketle Mehmed Haşim olduğu tespitinde bulunmuştur (Emecen, 2020: 197-221). Ahmed Cevdet Paşa da Tarih-i Cevdet'te İbret-nümâ-yı Devlet'ten bahsederken eserin yazarını (sadece) Kesbî olarak ifade etmiştir (Ahmed Cevdet Paşa, 2018a: 6).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Lehistan'ı kendi hakimiyeti altına almak isteyen Rusya, iç işlerine müdahale etmeme konusunda Osmanlı Devleti ile daha önce yapılmış antlaşmaları hiçe sayarak Lehistan'da asker bulundurmaktaydı. Rusya Lehistan'da taraftar toplayıp asker sayısını arttırdıkça Rusya'ya muhalif olanlar Osmanlı Devleti'ne sığınarak yardım istemişti. Leh Muhalefet Partisi'nin yardım çağrısı ve Osmanlı Devleti'ne Podolya'nın vaat edilmesi, Rusya'nın hakimiyet alanının genişlemesini kendisi için tehlike olarak gören Fransa'nın da teşviki ile Osmanlı Devleti Rusya'ya savaş ilan etmişti (Mustafa Nuri Paşa, 1992: 56-57; Jorga, 2009: 386; Uzunçarşılı, 2011a, 358-362). Osmanlı-Rus seferi başlayınca Kesbî'ye İsakçı Kalesi'nin tamiri ile Büyük Kale denilen kısmının genişletilmesi gibi görevler verilmişti. Yine Rus saldırılarına uğrayan Hotin'den gelen yardım talebi üzerine Hotin'e gönderilmişti. Hotin'de bulunduğu sıralarda mali işlerle de ilgilenmişti. 1769 yılında Hotin Seraskeri Abaza Mehmed Paşa kuvvetlerinin Rus kuvvetleri karşısında dağılması üzerine muharebe meydanında kalan yük hayvanları ve ordu ağırlıklarını almak için gönderilen ekibin başında bulundu. Küçük Kaynarca Antlaşması imzalandıktan sonra Kırım konusunda müzakereler yapmak üzere İstanbul'a gelen Rus elçisi Prens Nikolai Vasilevich Repnin'in şerefine İstanbul'daki Batılı elçilerin verdikleri ziyafette Osmanlı Devleti'ni konu alan konuşmaları Rum asıllı aşçı İstavri'ye rapor ettirerek istihbarat hizmetinde bulunmuştur (Öğreten, 2002: XX-XXIV).

Silahdar İbrahim Paşa (Sefâretnâme-i Necati) (1771-1775)

Sefirin Hayatı: İbrahim Paşa, Ahıskalı Yusuf Paşa'nın oğludur. Enderunda eğitim gördükten sonra çuhadar-ı şehriyari ve silahdar-ı şehriyari oldu. Vezirlik payesiyle, Ahıska, Çıldır, Erzurum, Anadolu valiliği görevlerinde bulundu. 1770 yılında Rus Harbine Kırım seraskeri olarak tayin edildi. Savaştan sonra Mora, Selanik, Hanya ve Konya valilikleri yaptı (Mehmed Süreyya, 1308: 137).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Silahdar İbrahim Paşa, yukarıda Kesbî başlığı altında bahsettiğimiz 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken 1770 yılında Kırım Seraskeri olarak görevlendirildi (Mehmed Süreyya, 1308: 137). 1771 yılının Temmuz ayında Ruslara esir düştü. İbrahim Paşa, Petersburg'da maiyetindekilerle beraber yaklaşık üç yıl esaret hayatı yaşadı. Bahse konu sefaretnâme bu esaret esnasında İbrahim Paşa'nın defter eminliği vekilliğini yapan Necati Efendi tarafından kaleme alınmıştır. Bu eser esaret sürecinde yazıldığından aslında bir esaretnâme örneğidir. Ancak ana hatlarıyla iki bölümden oluşan eserin ikinci bölümü, yazarın Rusya'daki gördükleri ve duyduklarını içeren bir sefaretnâmeye benzer şekilde yazılmıştır (Afyoncu, 2018: 23-27).

Abdülkerim Paşa (1775-1776)

Sefirin Hayatı: Abdülkerim Paşa, Burnazbeyzâde lakabıyla meşhurdu. Avusturya elçiliği de yapan Mustafa Hattî Efendi'nin hizmetinde yetişti. Sadrazam Mehmed Said Paşa'nın mühürdarlığını yapmış ve sonrasında çavuşbaşı vekili, nüzul eminliği, mevkufatçılık, sipahi katipliği, süvari mukabeleciliği gibi çeşitli devlet görevlerinde bulunmuştur. 1768-1774

Osmanlı Rus Savaşı devam ederken 1772 yılında baş muhasebeci payesiyle Rusya ile mütareke müzakerelerine memur edilmişti. Daha sonra Beylerbeyi payesiyle paşa olarak 1775 yılında Rusya'ya elçi tayin edildi. Elçilik görevinden sonra baş muhasebeci, defter emini olarak devlet hizmetine devam eden Abdülkerim Paşa H. 1203 (1788-1789) yılında vefat etti (Mehmed Süreyya, 1311: 355; Ahmed Cevdet Paşa, 2018b: 6; Unat, 2008: 129).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında Küçük Kaynarca Antlaşması imzalandı. Antlaşmanın (27. maddesine göre) tasdiknameleri, iki tarafın birbirine gönderecekleri hediyelerle birlikte elçiler aracılığıyla mübadele edilecekti (Beydilli, 2002: 526). Abdülkerim Paşa bu amaçla Rusya'ya elçi olarak görevlendirildi (BOA, C..HR., 179-8941). Paşa'nın maiyetinde ikinci sefir olarak bulunan vakanüvis-mühimmenüvis Mehmet Emin Nahifî Efendi (Mehmed Süreyya, 1996b: 1222) tarafından Rusya elçiliği hakkında bir sefâretnâme kaleme alındı (Unat, 2008: 130).

Mustafa Rasih Paşa (1793-1794)

Sefirin Hayatı: Mustafa Rasih, Bezirganbaşızâde ailesine mensuptur. Mektubî-i sadr-ı âli kalemine girerek memuriyet yaşamına başladı ve hâce rütbesini kazandı. Divan kaleminin çeşitli kademelerinde çalıştı. Daha sonra Rumeli Beylerbeyliği payesiyle Petersburg büyükelçiliğine tayin edildi. Osmanlı ordusunun Rusya seferinden sonra defter eminliği, Rumeli tımar ve zeamet nazırı görevlerini ifa etti. Reisülküttap sıfatıyla Mısır'a giden orduya memur edilen Mustafa Rasih Paşa sonrasında defter eminliği, büyük ruznamçeciliğe tayin olunmuş ve 1803 yılında vefat etmiştir (Babinger, 1992: 359-360; Unat, 2008: 163; Bilim, 1996: 17).

Sefir Olarak Gönderilme Sebebi: Küçük Kaynarca Antlaşması ile tam olarak çözümlenmeyen Gürcistan meselesi Rusya ve Osmanlı Devleti arasında anlaşmazlığa sebep olmuştu. Rusya, Kafkaslarda tahkimat yaparak Gürcistan'ı ilhak için hazırlıklara başlamıştı. Diğer taraftan Rusya, Avusturya ile ittifak yaparak Osmanlı Devleti'ni harbe tahrik etmek için, Basarabya üzerinde hak iddia etmiş ve Özi'nin kendilerine teslim edilmesini istemişti. Son olarak Eflak ve Boğdan'daki ahaliyi Osmanlı Devleti aleyhine isyana teşvik etmeleri Rusya'ya karşı Osmanlı ülkesinde bir galeyana sebep oldu ve 1787'de öncelikle Kırım'ı geri almak isteyen Osmanlı Devleti, Rusya'ya karşı harp ilan etti. 1787 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşı sonunda Yaş Antlaşması (1791) imzalandı (Kurat, 2011: 35-37; Uzunçarşılı, 2011b: 186-187). Antlaşmanın onuncu maddesine göre her iki tarafın da birbirine fevkalade büyükelçiler göndermesi kararlaştırıldı. Mustafa Rasih Paşa'nın büyükelçi olarak görevlendirildiği elçilik süreci ile ilgili olarak maiyetinde bulunan Silahtar Katibi Seyyit Abdullah Efendi tarafından bir sefâretnâme kaleme alındı (Unat, 2008: 163).

Sefirlerin Sefer Esnasında Gözlem ve Faaliyetleri

Rusya'ya elçi olarak gönderilen Nişli Mehmed Ağa, 14 Ekim 1722 Çarşamba günü İstanbul'dan hareket etmiş ve yaklaşık bir hafta sonra Varna yakınlarındaki Hacıoğlu Pazarı'na varmıştır. Burada daha önce Moskova'ya seyahat etmiş olan divan çavuşlarından Hasan Çavuş ile karşılaşmıştır. Hasan Çavuş ile yapılan görüşmede kendisi, Nişli Mehmed Ağa'ya aşağıdaki tecrübelerini aktarmıştır (Unat, 1942: 287).

“Siz böyle sebükbâr niçün gidersiz, biz geçen sene Mustafa Ağa ile tedarikimiz ile gittikte bile azîm zaruret çektik. Anda sizin için kap ve kakak bulunmaz ve sizin aşçınız yoktur. Halka taam pişirir, anlar size tayın yerine akça verirler. Pek zaruret çekersiz ve bizim iki adamımız vefat eyledi, kefen bile bulamadık”

Bunun üzerine İsmail’de aşçı ve diğer levazımatın hazırlanması için burada bir süre hazırlık yapıldıktan sonra hareket edilerek önce Yanık Pazar sonra Özi’ye varıldı. Buradan kayıklarla Berezen Suyu takip edilerek Kılburun ve sonrasında Orkapı ve İstanbul’dan hareketin yirmi ikinci gününde Orkalesi mevkiine daha sonra Taman ve Kapulu takip edilerek 27 Kasım 1722’de Azak’a ulaştı (Unat, 1942: 289).

Sınır komşusu devletleri birbirlerine gönderdikleri elçileri eş zamanlı olarak sınırda merasimle karşılıklı olarak alınıp verilirlerdi. Bu şekilde sınırda gerçekleştirilen elçi değişimi de Osmanlı kaynaklarında mübadele olarak adlandırılırdı. Elçi mübadelesi gerçekleştiği andan itibaren Osmanlı elçisinin harcırah ve yiyecekleri de ilgili devlet tarafından elçiye tayin edilen mihmandar aracılığıyla karşılanırdı (Can, 2020: 90-97).

Elçi Azak’tayken Mübadele törenini gerçekleştirmek için Rusya hükümetini temsil eden Yenikale Boyarı ile karşılıklı yazışmalar yapılmıştı. Osmanlı elçisinin Rusya topraklarında ilk konağı olarak Yeni Kale belirlenmişti.

Mehmed Ağa zaman kaybetmeden nâme-i Hümayûnu Rus Çar’ına ulaştırmak istediğini Yeni Kale Boyarına bildirmişti. Ancak kendisinin, aşağıda belirtilen hususlara istinaden bir süre daha Azak’ta ikamet etmesinin daha uygun olacağı cevabını almıştı (Unat, 1942: 291).

“... bu tarafta kalemiz yeni yapılmadı, böyle elçileri almağa kondurmak için bir yer yapılmamıştır. Azak Yeni Kale’den uzak olmayıp bir günlük yol olmakla benim zabitimden hemen ferman geldiği gibi sizi riayet ile götürürüm. Eğer ferman gelince Azak’ta meks etmeye razı değilseniz buyurun, ferman gelince Yeni Kale’de meks edin kendinizin harcıyla ve size ifade ederim ki yeni yer olmakla huzursuz konaklarda olursuz. Çok adamınız olmakla sıklet olur. Zahire için bulunmakta size azim zahmet olur ve size hoş geldiniz demeye adam gönderemediğimiz mazur olsun; işlerimiz ziyade çok olmaktadır. Şimdi Yeni Kale’den Kapudanımızı gönderdik; hoş geldiniz, safa geldiniz. Eğer kendi harcınız ile ferman gelince Yeni Kale’de oturmaya gelerseniz hemen elinizdedir, buyurun konak veririz ve kapudanımız ile haber gönderesiz”

Yeni Kale Boyarının yukarıdaki sözlerine memnuniyetini belirttikten sonra Mehmed Ağa aşağıdaki cevabı vermişti.

“...elhamdülillahi teala şevketlü kudretlü azametlü Padişah-ı alempehah efendimizin eyyam-ı devletlerinde size bir türlü zahire teklifi ile rencide edip zahmet çekirtmeyiz. Hürmetlü Çar hazretlerine varınca kendi akçamız ile iktiza eden zahiremizi alınız. Dostluk muktezası üzere bizim sizden matlubumuz bir gün evvel nâme-i hümayun-ı şevket makrun ile hürmetlü Çar hazretlerine göndermeye say-ü ihtimam eylemenizdir.”

Hazırlıklar konusunda Hasan Çavuş’un uyarılarının ne kadar doğru olduğu ortaya çıkmış, Azak’tan hareket etmeden önce gerekli zahire satın almak suretiyle tedarik edilmiş 16 Aralık 1722’de hareketle, aynı günün gecesi sınırda geçirilmişti (Unat, 1942: 291-292; Mertayak, 2005: 71-72).

Elçi ve heyeti Yeni Kale'deyken Çar'ın Petersburg'dan Moskova'ya vardığı haberi gelince, 17 Aralık'ta Yeni Kale'den hareket edilmişti. Elçi heyeti, Yeni Kale boyarı tarafından kaptan (kapudan) olarak adlandırılan bir mihmandar ile yola çıkmıştı. Mançkerman adı verilen menzile ulaşıldığında, şehrin muhafızları "bizler bunda konak vermeyiz, Hatmanımızdan kağıt olmadıkça" diyerek Kaptan'a konak vermemişti. Ancak buna rağmen "elçi misafirdir" diyerek Mehmed Ağa ve maiyetindeki Osman Ağa'ya konak verilmiş, diğer görevliler ekmekeçi fırınında konaklatılmıştı (Unat, 1942: 293-294; Mertayak, 2005: 72).

Elçi heyeti daha sonra üçer - dörder saat aralıklarla birçok menzilden geçtiğini, herbir menzilde birer gece konakladığını belirtmiştir. Kurubatak mevkiinde donmuş halde olan Don Nehri'nin üzerinden geçerek Varoniş (Varonej) Kalesi'ne varılmıştı. Bu mahalde iki gün dinlenildikten sonraki Pazar günü hazırlıklar tamamlanarak yürüyüşe devam edilmişti. Yoldayken soğuk ve şiddetli kış şartlarından dolayı yürüyüşe zaman zaman ara verilerek dinlenmek zorunda kalınmıştı. Sınırdan Moskova şehrine nihayet 225,5 saat sonra varılmıştı. Şehre varıldığında Elçi Efendi'den bir gece Varoş'ta geceleme istenmiş, asıl konaklarının yarın hazır olacağı bildirilmişti. Bunun üzerine Elçi, "A tercümân, çünkü gene sen gelecek idin ve konaklar Varoş'ta idi. Bizi böyle nâme-i hümayûn-ı sevket-makrûn ile böyle bir yerde niçün beklettin? Biz doğru yoldan konağımıza giderdik". Diyerek memnuniyetsizliğini belirtmişti (Unat, 1943a: 353; Mertayak, 2005: 85).

Daha sonra yine tercüman, Elçi Nişli Mehmed Ağa'ya Çar'dan erzak gönderildiğini bildirdi. Bu erzakın elçi heyeti için çok fazla olduğunu ve kendisine para karşılığı verilirse memnun olacağını söyledi. Bu tekliften rahatsız olan elçi ise; "Bu teklifi bize etme; bizler Çar'ın müsâfiriyiz, ne gönderirler ise kabul ederiz. Akça almak Devlet-i Aliyye'nin şanına düşmez. inâyetlü efendilerimizin eyyâm-ı devletlerinde bizim dürlü akçaya ihtiyacımız yoktur; getirsinler biz de yeriz, soltatlar da yesinler, sevketlü padîsâhımıza ve çara duâ eylesinler". Şeklinde cevap vermişti (Unat, 1943a: 354; Mertayak, 2005: 86).

Nişli Mehmed Ağa, 14 Ekim 1722'de İstanbul'dan ayrılmış ve 13 Şubat 1723'te Nâme-i Hümayûn'u Çar'a teslim etmiş (Unat, 1943a: 360); bir süre istirahat edip cevabî mektubu aldıktan sonra İstanbul'a doğru yolu çıkmıştı (Unat, 1943b: 462-472).

Mehmed Emnî Paşa ise maiyeti ile birlikte Davud Paşa sahrasında bulunan çadırlara yerleşmiş, yol gereksinimlerini tamamladıktan sonra 11 Mayıs 1740 Çarşamba günü Küçük Çekmece, Büyük Çekmece, Silivri ve Çorlu güzergâhını izleyerek Edirne'ye varmıştı. Burada atları çayırlatmak için 18 gün bekledikten sonra Edirne'den ayrılarak 4 Temmuz 1740 Pazartesi günü İsmail geçidine varmıştı. Bu sıralarda Rusya tarafından gönderilen elçi Alexander Romansof'un sır katibi Emnî Paşa'ya getirdiği mektupta, Rus sefaret heyetinin Kiev üzerinden ve Lehistan topraklarından geçerek Osmanlı sınırlarına gireceğini bildirmişti. Ayrıca diğer yolların hazırlıklardan mahrum olması gerekçe gösterilerek iki devlet elçilerinin mübadele olunacağı yer olarak Lehistan sınırları içinde bir yer belirterek böylelikle Türk elçi heyetinin de Lehistan üzerinden Rusya'ya girmesini istemekteydi. Ancak Emnî Paşa ve maiyeti için Bender Şehri yolu yani daha güneyden Rusya'ya girilmek üzere farklı bir güzergâh belirlenmişti. Bu sebeple Emnî Paşa Rus elçiden gelen mektuba itibar etmeyerek daha önceden belirlenen yolu izleyip 17 Temmuz 1740'ta Bender'e ulaşmıştı (Aktepe, 1989: 12-13).

Türk elçi heyeti Bender’de bulunduğu sırada Rus elçisinden gelen yeni bir mektupta Lehistan güzergahının kullanılması konusunda ısrar edilmekteydi. Ancak bu sıralarda Osmanlı Sadaretinde değişiklik olmuş, Hacı İvaz Mehmed Paşa (1739-1740) yerine Sadrazam olan Hacı Ahmed Paşa (1740-1742)’ya mevcut durum bildirilmişti. Heyet mektuba cevap gelinceye kadar bir süre daha Bender’de beklemeye devam etti. Yirmi iki gün sonra Sadarettten gelen cevapta, verilen talimat dâhilinde eski yola devam edilmesi buyurulmuştu. Elçilik heyeti 7 Ağustos 1740 tarihinde Barkan Köyü’ne vardı. Beş-altı gün burada istirahat edildikten sonra Özi Kalesi’ne ulaştı. Bu arada Sadrazam Ahmed Paşa’dan gelen yeni bir mektubta, iki devlet elçilerinin mübadelesi için uygun bir yer tayin edilinceye kadar Emnî Paşa ve maiyetinin Özi’de kalması buyuruldu. Kırk üç gün bekledikten sonra mübadele için Bug Nehri kenarında uygun bir yerin seçilmesi bildirildi. Türk ve Rus heyetleri arasındaki gayet münakaşalı görüşmelerden sonra Bug Nehri’ne bir saat mesafedeki Kanara’nın kuzey doğusunda iki taraf elçilerinin buluşarak karşılıklı mübadelenin yapılması kararlaştırıldı (Aktepe, 1989: 13-14).

Taraflar birbirlerinin misafirlerini üç gün süreyle ağırladıktan sonra Türk elçilik heyeti Moskova’ya doğru yola çıktı. Sırasıyla Pravişne, Poltava ve Düzülkova’ya varıldı. Elçi heyeti yoldayken Rus Çarıçesi Anna İvanovna’nın ölüm haberi gelmişti. Bu durum İstanbul’a bildirildi. Yürüyüşe devamla Moskova’da bir konağa yerleştirilen Mehmed Emnî Paşa, maiyeti ile burada yirmi gün kadar bekletildi. Ruslar Yeni Çar VI. İvan ile Padişah I. Mahmud’un dostluk anlaşmasına devam edip etmeyeceği ve özellikle adı geçen Çar’a İmparator unvanı verilip verilmeyeceği konusunda İstanbul’dan bir cevap beklediklerinden Elçi’yi Moskova’da beklettiler. Nihayet otuz yedi gün sonra Petersburg’a hareket edildi. Padişah I. Mahmud’dan beklenen cevabın gecikmesi huzursuzluğa sebep olsa da 1741 yılının Mayıs ayı ortalarında beklenen cevabî mektup gelmişti. Bunun üzerine nehir ve kanallarda hareket edebilmek için Emnî Paşa’ya üç kamaralı özel köşkü bulunan bir gemi ve toplamda tahsis edilen üç adet gemi ile Haziran ayının başlarında Petersburg’a varılmıştı (Aktepe, 1989: 13-19).

Petersburg’da elçilik vazifesi yerine getirildikten sonra İstanbul’dan gelen mektupta Rus elçisi Romansof’un da İstanbul’daki vazifesinin sona erdiği ve 4 Aralık’ta İstanbul’dan hareket edeceği bildirilmişti. Rus elçisinin hareketinden altmış beş gün sonra Osmanlı-Rus sınırına varacağı bildirilerek Türk sefaret heyetinin bu duruma göre yol hazırlıklarının tamamlanması emrolunmuştu. Ancak bu günlerde Rusya tahtında yine bir değişiklik olmuş ve Elizabeth Petrovna Rus tahtına çıkmıştı. Bu sebeple Emnî Paşa’nın yola çıkması geciktirilmiş ve ancak 18 Aralık’ta yola çıkabilmişti. Elçilik heyeti günlük ortalama on iki saat yol katederek yüz elli bir saat sonra on üçüncü menzil olarak Moskova’ya varabilmişti. Elçilik heyetlerinin mübadelesi yine Bug Nehri kıyısında Özi Kalesi’ne otuz bir saat uzaklıkta bulunan Koyungeçidi’ne dört saat mesafede gerçekleştirilmişti (Aktepe, 1989: 21-23).

Dönüş yolunda Ruslar, Türk sefaret heyetine mübadele yeri konusunda yine güçlük çıkararak mübadele yerini başka mahale almışlardı. Aslında Türklerin istediği yere gitmek, zahire götürmek mevsimin kış olması ve nehirlerin taşması dolayısıyla daha güçtü. Buna rağmen Rusların Türkleri başka bir yoldan Osmanlı sınırına sevk etme arzularında muvaffak olamadılar. Türk heyeti güzergâh konusunda baskın çıkmalarına karşın yollarda kışın şiddetinden dolayı çok zorluk çekmişti. Gerek Ruslar gerekse Türklerin birçok hayvanı telef

olmuş ve zaman kaybedilmişti. İki taraf arasındaki anlaşmazlıklardan kaynaklı olarak Emni Paşa ve maiyeti dört gün gecikmeyle 25 Mart 1742 tarihinde mübadele mahalline ulaşmış, dört gün daha burada Rus heyetini beklemişti. 30 Mart'ta mübadele mahallinde planlanan buluşma gerçekleşmişti. Nihayet Emni Paşa riyasetindeki elçilik heyeti mübadele gününden kırk yedi gün sonra 20 Mayıs 1742 tarihinde İstanbul'a varmıştı (Aktepe, 1989: 24-25).

Derviş Mehmed Efendi 15 Ocak 1755 tarihinde İstanbul'dan hareket ettikten otuz gün sonra Bender'e varmıştı. Daha sonra Rusya sınırında Vasiliko adındaki yere vararak burada on gün istirahat edildi. Hazırlıklar yapıldıktan sonra Kiev'e doğru hareket edildi. Kiev'e varınca Kale generali tarafından elçi ve heyeti için ziyafet düzenlenmişti. Mart ayı ortalarına gelen bu tarihlerde Kiev'de iki gün istirahat edildikten sonra Kazak Binbaşısının mahalli olan Kozluca, ardından Bihne'ye varıldı. 25 Mart'ta Tuğla'ya, ardından Moskovaya ulaştı. Sırasıyla Novograd, Manastır'dan sonra nihayet Petersburg'a ulaştı (Derviş Mehmed Efendi: 1-5).

Petersburg'a varışının altmış beşinci gününde İmparatoriçe'den cevabî mektubu alan Elçi Derviş Mehmed Efendi, İstanbul'a doğru yola çıktı. Elçi ve heyeti kırk iki günde Bender'e, Bender'den de yirmi gün sonra İstanbul'a ulaştı (Derviş Mehmed Efendi: 10; Unat, 2008: 99-101).

Şehdî Osman Efendi, Padişah III. Mustafa'nın cülusu üzerine Rusya'ya elçi olarak görevlendirilmiş, 14 Aralık 1757'de İstanbul'dan hareket etmişti. Dobruca üzerinden Babadağ'a, ve İstanbul'dan hareketin otuz sekizinci günü Bender'e varmıştı (Şehdî Osman Efendi, 2011: 19-20; Unat, 1941: 70-71). Burada kışın şiddetini arttırması ve salgın hastalıkların artmasından dolayı bir süre bekledikten sonra yol hazırlıklarını tamamlayarak donmuş olan Turla nehri üzerinden geçilerek Yohurluk Palankası'na ve sonra Lehistan hududuna girilmişti. Lehistan'dan Rusya'ya geçilirken karantinada bekleme meselesi üzerine bazı münakaşalarla uğraşan elçi heyeti Vasilkof'ta bir süre istirahat edip gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra Kiev'e varmıştı. Yolculuk esnasında Elçi Şehdî Osman Efendi, Rusya'ya esir düşen Müslümanları bulup çıkarmak üzere faaliyetlerde bulunmuş, bu konuda birçok güçlük yaşamıştır.

Mihmandar mayorun zorluk çıkarması üzerine Şehdî Osman Efendi, gelen tüm Müslümanları tabi ki kabul edeceğini ve üstüne vazife olmayan bu işe karışmaması gerektiğini beyan ederek yola devam etmiş, kendisine erkek kıyafetinde sığınan bir Türk kızını da himayesine almıştı. Yolculuğuna Novograd, Moskova güzergahını takip ederek Petersburg'a varmıştı (Şehdî Osman Efendi, 2011: 26-42; Turan, 2012: 36).

Petersburg'ta Ruslarla protokol kuralları ile ilgili ortaya çıkan ihtilaflardan dolayı İmparatoriçe Elizabeth'in huzuruna çıkması geciktirilmişse de daha sonra anlaşma sağlanarak beklenen görüşme 10 Temmuz 1758'de gerçekleşmişti. 21 Ağustos'ta İmparatoriçe'nin cevabî mektubunu alan Elçi Efendi, 3 Eylül 1758'de İstanbul'a dönmek üzere yola çıkmıştı (Şehdî Osman Efendi, 2011: 48-50). Dönüşte yine elçi maiyetine dahil olan esirler dolayısıyla Rus mihmandar onların kendisine teslimini istemiş ise de bu talebi karşılık bulmamıştı. Elçi bey bu üserayı her ne olursa ben almaya memurum diyerek kestirip atmıştı. Ancak esir meselesi burada kapanmamıştı. Elçi heyeti, Kiev'de bir ziyafette iken Rus haydutlar elçi konağını basmaya kadar işi ileri götürmüştü. Buna rağmen esirleri de yanına alarak yola devam eden Elçi ve heyeti, Kiev üzerinden yola devam etmiş 1 Ekim 1758'de

Lehistan hududuna ardından Boğdan hududundan Osmanlı arazisine girdikten sonra 21 Aralık 1758'de İstanbul'a varmıştır (Şehdi Osman Efendi, 2011: 50-68; Unat, 1942: 390-400).

1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Kırım Seraskeri İbrahim Paşa'nın maiyetinde bulunan Defter Emni Necati Efendi sefâretnâmesine göre İstanbul'dan hareket edildikten sonra Davut Paşa sahrasına varılmış burada hazırlıklar tamamlandıktan sonra hareket edilmişti. İbrahim Paşa, Kefe'ye vardıkdan sonra burada 10 Temmuz 1771 tarihinde Ruslara esir düşmüştü (Unat, 1944: 62-63; Afyoncu, 1990: 1-2). Petersburg'a giderken yolda şehir ve kale kenarlarında üç günde bir karantinaya tabi tutulmaktaydılar. Karantina sürecinde tabi tutuldukları dezenfektasyon uygulamalarını, "Kırda ateş yakup ardıc ağacını içine atarlar ve paşadan gayri esirleri soyup üryan edip ol ateşten geçirip ol bütün vücutlara tesir etmekle hastalık olmaz imiş alâ-kavl-i küffar. Bu azap ile soğuktan birkaç kimesne helak olup..." Diyerek bu uygulamadan duyduğu rahatsızlığı belirtmiştir (Unat, 1949: 228; Afyoncu, 1990: 29-30). Altı ay dokuz gün sonra 12 Ocak 1772'de Petersburg'a varmışlardı (Afyoncu, 1990: 30).

İbrahim Paşa ve maiyetindekiler, yaklaşık üç yıl esarete kalmıştı. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra 10 Şubat 1775'te İstanbul'a dönmek üzere Petersburg'tan yola çıktılar (Afyoncu, 1990: 52). Necati Efendi, İstanbul'a dönüş esnasındaki yerleşim yerlerini köy köy kayda geçirmiştir. Heyet, Tombasar (Dubasari)'a yani Osmanlı sınırına varmış, buradan botlarla Turla Nehri üzerinden Bender'e geçmiş, sonra sırasıyla İsmail, Köstence, Varna güzergahını takip ederek 12 Temmuz 1775'te İstanbul'a varmıştı (Unat, 2008: 127).

1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında Küçük Kaynarca Antlaşması'nın tasdiknamelerinin, mübadelesi için Abdülkerim Paşa görevlendirilmişti. Bu amaçla 2 Şubat 1775'te sefaret alayı ile birlikte yola çıkmıştı. Silivrikapı'dan geçtikten sonra Küçükçekmece'de bir gece istirahat edilmiş ardından Bergos üzerinden 11 Şubat'ta Edirne'ye varılmıştı. Elçi heyeti, 17 Şubat Cuma günü Edirne'den çıkıp Yanbolu'ya vararak bir gece burada konaklamıştı. 27 Şubat'ta Şumnu'ya 11 Mart'ta Silistre'ye varmıştı (İlikmen, 2001: 22-23). Sonra Tuna Nehri şaykalarla geçilerek 6 Nisan 1775'te Kalas (Galati)'a ve Hotin'i takip ederek 25 Ağustos'ta Kiev'e varmıştı (İlikmen, 2001: 36; Yeşilyurt, 2017: 101).

Kalas'a dört saat uzaklıkta bulunan bir köyde konaklayan elçi heyeti bu sıralarda Rus tarafıyla yazışarak mübadele sonrası istenilecek malzemenin tarafına bildirilmesini rica etti. Yola devam eden elçi ve heyeti kışın şiddetini arttırması ve nehir taşkınlarından dolayı yolların geçişe uygun olmaması sebebiyle Rus elçisinin ancak Temmuz başlarında gelebileceğini öğrendi. Rus elçisi gelince Tuna Nehri üzerinde mübadele töreni gerçekleştirildi. 20 Temmuz'da Komance'ye varıldı. 25 Ağustos'ta Kiev'e varan elçilik heyeti burada karşılanarak misafir edildi. Burada bir süre konakladıktan sonra Eylül ayı başlarında hareket ederek 21 Ekim'de ise Moskova'ya varmıştı. Buradaki görevini tamamladıktan sonra Hotin, Boğdan, Dobruca, Hacıoğlupazarı, Kırkkilise ve Silivri yolunu takip ederek 17 Ağustos 1776 tarihinde İstanbul'a dönüş yolu tamamlanmıştır (İlikmen, 2001: 36-62; Yeşilyurt, 2017: 112-113).

Mustafa Rasih Paşa 31 Ocak 1793'te İstanbul'dan yola çıkarak Şengül Hamamı sokağından Silivrikapı'ya ve oradan da Küçükçekmece'ye varmış ve bir gece burada konaklamıştı. Ertesi gün yola çıkılarak yolculuğun onuncu günü Edirne'ye varmış ve birkaç gün burada

konaklamıştı. Bu esnada Kış şiddetini arttırmış buna rağmen meşakkatli bir yolculukla Yanbolu'ya varmıştı. Buradan İslimye'ye yürümüş olsalarda bu kasabanın ileri gelenlerinin tavsiyesine uyan elçi heyeti, tekrar Yanbolu'ya geri dönmüş, Şumnu'ya 28 Şubat 1793 günü varmış ve burada bir gün dinlendikten sonra Silistreye varmıştı. Daha sonra Kişinev'e ardından Bender'e ulaşmıştı. Burada Rus sefaretleriyle yapılan görüşmelerde mübadelenin nerede yapılacağı tartışılmıştı. Ruslar Tombasar'da yapılmasında ısrar etmiş ve Osmanlı elçisi de bunu kabul etmişti. Daha sonra mübadele Turla nehri üzerinde yapılacağından hangi tarafın salında yapılacağı tartışmaları üzere Osmanlı salında yapılmasını da Rus tarafı kabul etmişti. Tombasar yakınlarında Tulca Nehri üzerinde mübadele gerçekleşikten sonra Rus Mihmandar Osmanlı sefaret heyetine katılmış ve yürüyüşe devam edilmişti (Karakaya, 1996: 40-58; Bilim, 1996: 21). Balta üzerinden Özi Suyu'na varınca karşı kıyıya Germencik'e, oradan Poltava, Hırkova, Podol üzerinden Moskova'ya vardılar. Moskova'da dört gün kaldıktan sonra 13 Eylül 1793'te hareketle önce Novograd'a, 7 Ekim 1793'te buradan hareket edilerek nihayet Petersburg'a varılmıştı (Karakaya, 1996: 40-58).

Mustafa Rasih Paşa Tombasar'dan itibaren Rusya sınırları dahilinde karşılaştığı Türk esirlerini himayesine almaktaydı. Petersburg'a kadar bu yönde faaliyetlerine devam edince elçi heyeti göz hapsinde tutulmuştu. Ruslar Türk heyetinin görevli Ruslar dışında münasebet kurmalarını önlemek için çaba sarfetmekteydi. Petersburg'a varıldığında âdet olduğu üzere diğer devlet elçileri ve beyzadelerin beklenen ziyaretleri bile engellenmişti. Bu davranışın sebebi sorulduğunda ise, "Bu sizlerin rahatı içindir. Çünkü hırsızlık gibi uygunsuz hallerde karşılaşmamanız için bu tedbiri aldık". şeklinde kaçamak bir cevap verilmişti. Buradaki görevini tamamlayan elçi ve heyeti aynı güzergah üzerinden dönüş yolunu izlemiş 10 Temmuz 1794'te İstanbul'a ulaşmıştı (Bilim, 1996: 21-32; Yeşilyurt, 2017: 114-116).

Sonuç

Osmanlı Devleti'nden diğer devletlere çeşitli sebeplerle elçiler gönderilmiştir. Elçilik görevinin kendilerine bildirilmesinden başlayarak görevlerinin bitip İstanbul'a dönüşlerine kadarki gözlemleri ve faaliyetlerini bazen bizzat kendileri bazen de maiyetlerindeki bir kâtip tarafından raporlar halinde kaleme alınmıştır.

Ele aldığımız sefâretnâmelerden, Nişli Mehmed Ağa, Rusya'nın Kafkasya ve İran ile ilgili niyetlerini öğrenmek; Mehmed Emni Paşa, 1739'da imzalanan Belgrad Antlaşması ile taraflar arası ilişkileri düzenlemek; Derviş Mehmed Efendi ile Şehdi Osman Efendi Osmanlı padişahlarının cüluslarını bildirmek için elçi olarak gönderilmiştir. Abdülkerim Paşa ve Mustafa Rasih Paşa, 1768-1774 Osmanlı Rus Harbi ve savaşın sonunda imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile ilgili olarak elçi tayin edilmişti. Bunların yanında Kesbî, Rusya sınırındaki Osmanlı kalelerinin tamiri ve malî işler ile ilgilenmek için görevlendirilmişti. 1768-1774 Osmanlı Rus Harbi'nde Ruslara esir düşen Silahdar İbrahim Paşa'nın sefâretnâmesinde (Necati Efendi tarafından) ise esaret süreci ve bu süreçteki gözlemleri içermektedir. Bu son iki isim elçi olarak vazifelenmemesine rağmen içeriği dolayısıyla eserleri, sefâretnâmeler içerisinde değerlendirilmiştir.

Bu raporlarda iki ülke arasındaki diplomasi faaliyetlerinin yanında, ziyaret edilen ve yolculuk esnasında geçilen ülkelerin idarî yapısı, eğitimi, teknik ve sanayisi, askerî yapısı,

sosyal hayatı, ekonomisi ve eğlence hayatı gibi zengin bilgilere yer verilmiştir. Bu çalışmada elçi ve maiyetinin yolculuk esnasındaki gözlem ve faaliyetlerine odaklanılmıştır.

Sefâretnâmeler her ne kadar resmî bir görevin çıktısı olarak hazırlanmış olsa da belirli bir kalıptan yoksun, diğer resmî belgelere kıyasla daha serbest bir üslupla yazılmıştır. Bizzat tanıklık edilen olayların kaydedilmesinden dolayı seyahatnâme ve hatırat olarak da kabul edilmektedir. Bu yönüyle sefâretnâmelerin her birinin ağırlıklı olarak ele aldığı konular ve metin uzunluğu da değişiklik göstermiştir. Odaklandığımız konu açısından bakıldığında elçinin gönderilme sebebi, yolculuk sürecinin de daha rahat veya daha zor olmasına etki etmiştir.

İlk dönem sefâretnâmeleri daha çok yolculuk için yapılan hazırlıklar ve yürüyüş esnasında karşılaşılan doğa şartlarından kaynaklı zorluklara odaklanmışken iki devlet arasındaki ilişkiler nispeten iyi bir manzara sunmaktadır. Ancak savaş dönemlerindeki elçilik süreçlerinde görevi ifa etmenin daha da güçleştiği görülmüştür. Bu anlamda elçilerin mübadeleleri başta olmak üzere protokol ve teşrifat uygulamalarının oldukça yorucu olması, esirler konusunun büyük ve çözülemeyen bir mesele haline gelmesi, yürüyüş yolunun ve süresinin uzatılması bu anlamda öne çıkan sorunlar olmuştur. İbrahim Paşa Sefâretnâmesi'nde ise (esir yürüyüşü olmasından kaynaklı) karantina konusu ve bundan duyulan rahatsızlık öne çıkmıştır.

Bu dönemsel farklılıkların yanında yürüyüşleri zorlaştıran birçok sorunla da karşılaşmıştır. Elçi heyetlerinin tamamı yolculuklarını karayolu aracılığıyla yapmıştır. Yolculuk esnasında Rus Çariçe'sinin ölümü, Osmanlı sadaretinde değişiklik, konaklayacak binaların olmadığı mahallerde çadır kurulması bunlardan bazılarıdır. Burada en çok öne çıkan zorluk ise kış şartları olmuştur. Yaklaşık 3.500 kilometreye kadar uzayan mesafeleri kat etmek aylarca sürdüğü için yolculukların kış aylarına denk gelmesi kaçınılmaz bir durum olmuştur. Güzergâhın bulunduğu coğrafya dikkate alındığında soğuk havalarda yürüyüş yapma zorunluluğu insanların ölümüne hayvanların telef olmasına ve tabii ki yolculuk süresinin uzamasına neden olmuştur.

Elçilik vazifesinin icra edildiği nihai merkez olarak bakıldığında Nişli Mehmed Ağa, Abdülkerim Paşa Moskova'da; Mehmed Emnî Paşa, Derviş Mehmed Efendi, Şehdî Osman Efendi ve Mustafa Rasih Paşa ise Petersburg'da görevlerini yerine getirmiştir. Genel hatlarıyla elçilik heyetleri, İstanbul'dan başlayan yolculuğa, Karadeniz'in batı kıyılarını izleyerek devam etmiş ve daha sonra kuzeye yönelmiştir. Yolculukta Edirne, Tombasar, Bender, Özi, Kiev, Moskova, Novograd ve Petersburg öne çıkan konaklar olmuştur.

Yolculukla ilgili bahsedilmesi gereken önemli bir konu ise sınır değişiklikleridir. Nişli Mehmed Ağa'nın sefâretnâmesinde, halihazırda Osmanlı toprağı olan Azak'a kadar yürüyüş yapılmış ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki hâkimiyetine vurgu yapılmıştır. Sonraki dönemlerde sınırların daralması dikkati çeken önemli bir husus olmuştur. Bu da sefâretnâmelerin, tarihte meydana gelen sınır değişiklikleri konusunda da önemli bir kaynak olduğunu göstermektedir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BOA, AE.SAMD.III, 222-21435
 BOA, AE.SAMD.III, 196-18931
 BOA, AE.SAMD.III, 44-4401
 BOA, AE.SMHD.I., 211-16640
 BOA, C..HR., 179-8941
 BOA, İE.HR., 13-1321

Kaynak Eserler ve Araştırmalar

- Acar, Kezban (2009), *Ortaçağ'dan Sovyet Devrimine Rusya*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Afyoncu, Erhan (1990), *Necati Efendi Târih-i Kırım (Rusya Sefâretnâmesi)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Afyoncu, Erhan (2018), "Esaretnâmeler ve Mehmed Necati'nin Esaretnâmesi", *Uluslararası Türk Savaş Esirleri Sempozyumu*, İstanbul, s. 13-28.
- Ahmed Cevdet Paşa (2018a), *Târîh-i Cevdet*, Cilt 1, (Haz. Mehmet İpşirli), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ahmed Cevdet Paşa (2018b), *Târîh-i Cevdet*, Cilt 2, 1. Kitap, (Haz. Şevki Nezihî Aykut), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Aktepe, Münir (1989), *Mehmed Emnî Beyefendi (Paşa)'nin Rusya Sefâreti ve Sefâret-nâmesi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Altunış-Gürsoy, Belkıs (2006), "Türk Modernleşmesinde Sefir ve Sefaretnamelerin Rolü", *Bilig*, Sayı 36, s. 139-165.
- Babinger, Franz (1992), *Osmanlı Tarih Yazarları ve Eserleri*, (çev. Coşkun Üçok), Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Bayındır, Şeyda (2008), *Şehdî Divanı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Beydilli, Kemal (2002), "Küçük Kaynarca Antlaşması", *TDVİA*, Cilt 26, Ankara, s. 524-527.
- Beydilli, Kemal (2007), "Sefaret ve Sefaretnâme Hakkında Bir Değerlendirme", *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt 30, s. 9-30.
- Beydilli, Kemal (2009), "Sefâretnâme", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Cilt 36, s. 289-294.
- Bursalı Mehmed Tahir Bey (1975), *Osmanlı Müellifleri*, Cilt 3, (haz. İsmail Özen), İstanbul: Meral Yayınevi.
- Bilim, Cahit (1996), "Mustafa Rasih Paşa'nın Rusya Sefaretnamesi", *OTAM*, Cilt 7, Sayı 7, s. 16-36.
- Can, Mustafa (2020), "Osmanlı Devleti'nde Elçi Mübadelesi", *History Studies*, Cilt 12, Sayı 1, s. 87-102.
- Çeltik, Halil (2004), *Divan Sahibi Rumeli Şairlerinin Şiir Dünyası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Derviş Mehmed Efendi, *Derviş Mehmed Efendi Sefâretnâmesi*, AETRH829, Fatih Millet Kütüphanesi, İstanbul.
- Emecen, Feridun M. (2020), "İbretnüma-yı Devlet Adlı Eserin Yazarı Mustafa Kesbi midir? XVIII. Yüzyılın Bilinmeyen Bir Tarihçisi Üzerine Notlar", *Tarih Dergisi*, Sayı 71, s. 197-221.
- Ercan, Yavuz (1984), "Napoleon İstilâsı Sırasında Bir Türk Diplomatının Gözü ile Viyana Şehri", *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt 4, s. 261-280.
- Gökpinar, Bekir (2019), "İran Seferlerinde Erzincan Ve Çevresinden Yapılan Katkılar (1722-1725)", *Uluslararası Erzincan Tarihi Sempozyumu*, Kemal Taşçı-Kader Altın- Salih Kaymakçı (Ed.), Erzincan, s. 1097-1108.

İlikmen, Aslı (2001), *Sefaret-nâme-i Abdülkerim Paşa*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

İnalçık, Halil (1999), "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 25-36.

İrtem, Süleyman Kâni (1942), "Derviş Mehmet Efendi Petersburg'da", *Akşam*, 15 Haziran 1942, s. 4.

Jorga, Nicolae (2009), *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Cilt 4, (çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Karakaya, Yılmaz (1996), *Mustafa Rasih Efendi'nin 1793 Tarihli Rusya Sefâretnâmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Klein, Denise (2010), "The Sultan's Envoys Speak: The Ego in 18th-Century Ottoman Sefâretnâmes on Russia", *Many Ways of Speaking About the Self*, Ralf Elger-Yavuz Köse (Ed.), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, s. 89-102.

Korkut, Hasan (2003), "Osmanlı Sefâretnâmeleri Hakkında Yapılan Araştırmalar", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 1, Sayı 2, s. 491-511.

Kumkale, Tahir Tamer (1997), *Tarihten Günümüze Türk-Rus İlişkileri*, İstanbul: İrfan Yayınevi.

Kurat, Akdes Nimet (2020), *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Kurat, Akdes Nimet (2011), *Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Kurtaran, Uğur (2014), "Sultan Birinci Mahmud'un Rusya'ya Verdiği 1739 Tarihli Ahidnâmenin Diplomatik Açısından Tahlili", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt 29/1, s. 213-234.

Mehmed Süreyya (1308), *Sicill-i Osmânî yahud Tezkire'i Meşâhir-i Osmânî*, İstanbul: Matbaa'î Âmire.

Mehmed Süreyya (1311), *Sicill-i Osmânî yahud Tezkire'i Meşâhir-i Osmânî*, Cilt 3, İstanbul: Matbaa'î Âmire.

Mehmed Süreyya (1996a), *Sicill-i Osmanî*, Cilt 2, (haz. Nuri Akbayar), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Mehmed Süreyya (1996b), *Sicill-i Osmanî*, Cilt 4, (haz. Nuri Akbayar), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Mertayak, Aydın (2005), *Nişli Mehmed Ağa'nın Rusya Sefâreti ve Sefâretnâmesi (1722-1723)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.

Mustafa Keshî (2002), *İbretnüme-yı Devlet*, (haz. Ahmet Öğreten), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Mustafa Nuri Paşa (1992), *Netayic ül-Vukuat*, Cilt 3-4, (Haz. Neşet Çağatay), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Müstakimzâde Süleyman Sâdeddin Efendi (1928), *Tuhfe-i Hattâtîn*, İstanbul: Devlet Matbaası.

Ortaylı, İlber (1999), "XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Rus İlişkileri", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 125-134.

Osmanoğlu, Serkan (2007), *Mustafa Keshî'nin 1768-1774 Harbi Vekâyi'i (Değerlendirme-Çeviri Metin)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Pakalın, Mehmet Zeki (1972), *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Cilt 3, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Pakalın, Mehmet Zeki (1993), *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Cilt 2, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Polatçı, Türkan (2003), *Şehdî Osman Efendi'nin Rusya Sefâreti ve Sefâretnâmesi (1757-1758)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.

Pritsak, Omeljan (1999), "1491-1532 Yıllarında Osmanlı-Moskova İlişkileri", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 65-71.

Şehdî Osman Efendi (2011), *Rusya Sefâretnâmesi 1757-1758*, (haz. Türkân Polatçı), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Şemseddin Sami (2007), *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul: Çağrı Yayınları.

Turan, Namık Sinan (2012), "18. Yüzyılda Osmanlı Elçilerinin Rusya Sefaretnameleri ve Rusya'nın Tasviri", *Türk-Rus İlişkileri Üzerine Makaleler*, Yeliz Okay (Ed.), İstanbul: Doğu Kitabevi.

Unat, Faik Reşit (1941), "XVIII. Asır Osmanlı Tarihi Vesikalarından: Şehdî Osman Efendi Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 1, Sayı 1, s. 66-80.

Unat, Faik Reşit (1942), "Kapıcıbaşı Nişli Mehmet Ağa'nın Moskova Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 2, Sayı 10, s. 284-299.

Unat, Faik Reşit (1943a), "Kapıcıbaşı Nişli Mehmet Ağa'nın Moskova Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 2, Sayı 11, s. 352-371.

Unat, Faik Reşit (1943b), "Kapıcıbaşı Nişli Mehmet Ağa'nın Moskova Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 2, Sayı 12, s. 462-472.

Unat, Faik Reşit (1944), "Kırım Tarihi veya Necati Efendi'nin Rusya Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 3, Sayı 13, s. 60-68.

Unat, Faik Reşit (1949), "Kırım Tarihi veya Necati Efendi'nin Rusya Sefaretnamesi", *Tarih Vesikaları*, Cilt 3, Sayı 15, s. 222-2299.

Unat, Faik Reşit (2008), *Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnameleri*, (haz. Bekir Sıtkı Baykal), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (2011a), *Osmanlı Tarihi*, Cilt 4, 2. Bölüm, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (2011b), *Osmanlı Tarihi*, Cilt 4, 2. Kısım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Vernadsky, George (2009), *Rusya Tarihi*, (çev. Doğukan Mızrak-Egemen Ç. Mızrak), İstanbul: Selenge Yayınları.

Yalçınkaya, Mehmet Alaaddin (1996), "Osmanlı Zihniyetindeki Değişimin Göstergesi Olarak Sefaretnamelerin Kaynak Defteri", *OTAM*, Cilt 7, s. 319-338.

Yeşilyurt, Esra (2017), *Osmanlı Sefirlerinin Gözünden Rusya*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu.

TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Hz. Peygamber'in Değer Verme Ahlakının Yansımalarından Biri: Sünnette Yol Adabı

Dr. Öğr. Üyesi Sehal Deniz VARLIK*

Özet

Âlemlere rahmet olarak gönderilen Hz. Muhammed'in (as) değer verme davranışına dayalı ahlakı, yol adabını da şekillendirmiştir. Risâlet yolculuğu onun bütün hayatını kaplamış ve ömrünün çoğu da yollarda geçmiştir. Günümüzde kendi yolunda yolculuk yapan Müslümanların yol adabını öğrenecekleri örnek de Allah Resul'üdür. Yola çıkarken ilk önce niyeti hayra çevirmek, yolculuğa dua ile başlamak, sürdürmek ve bitirmek, yolda seyahat edecek diğer insanları düşünerek yolu ve çevresini kirletmemek, bineğine iyi bakmak, yoldaki bitkileri, hayvanları korumak sünnette yol adabındandır. Yola ve yolda karşılaşılanlara özen göstermekte olduğu gibi yol arkadaşlığını en güzel şekilde yapmakta sünnetin gereğidir. Yolda eşini yanına almak ve ihtiyaçlarını gözeterek, sohbet etmeye vakit ayırarak, gerektiğinde onun talebini karşılamak için kafileyi bekleterek, yol hızını ayarlarken onu incitmemeye çalışarak, istişare edildiğinde onunda fikrini alarak ona eşlik etmek sünnettir. Çocuklar ve gençler varsa kafilede onları da gözetmek, bineğine ortak edip sohbet etmek, eğitmek, incinebilecek bir olayla karşılaşırlarsa gönüllerini almak, yanlış bir davranışları olduğunda yumuşaklıkla yaklaşip düzeltmekte Hz. Peygamber'in prensiplerindedir. Yoldaşa karşı tavırda ise yanlışlıkla incitildiyse telafi etmek, yaşlı, hasta, yorgunsa ilgilenip sıkıntısını gidermek, elindeki paylaşmak sünnete uygun olandır. Yani insanların en değerlilerinden olan Allah Resulü, kendi değeri kadar değer vermiştir yola, yolda karşılaşılan; canlı olsun cansız olsun, yoldaşa; insan olsun hayvan olsun.

Anahtar Kelimeler: Sünnet, Değer Verme, Yol, Yoldaş

One of The Reflections of Prophet Muḥammad's Morals of Dignification: Decency of Travel in Sunnah

Abstract

Morals of dignification Prophet Muḥammad (pbuh), who was sent as a mercy to the worlds, influenced his decency of travel. His journey of risalah comprehends his all life and he spent most of his life on the roads. He is the first example for Muslims travelling on their own road today to learn the decency of travel. Having good intention before travel, starting, maintaining, and finishing the travel with du'ā (praying), keeping environment and road clean for the other people's journey, taking good care of one's mount, protecting the animals and plants on the road are decency of travel in sunnah. It is a requirement of the sunnah to be fellow traveller in the best way, as well as taking care of the road and those encountered on the road. It is sunnah to travel with spouse, but not by dragging; by paying regard to his/her needs, by taking time to converse, by making the group wait when necessary to meet his/her demand, by trying not to hurt him while adjusting the speed of the road, and get his/her opinion. If there are children and youngs in the group, taking care of them, talking and causing to mount, training them, pleasing if they come across something that might hurt, and

* Mersin Üniversitesi, İslami İlimler Fakültesi, Hadis Kürsüsü, sehaldeniz@mersin.edu.tr, ORCID:: 0000-0002-3247-7490

approaching them gently and correcting them when they misbehave are the principles of the Prophet Muhammad. On the other hand, if the attitude towards a fellow traveller is by making up for the wrongdoing, taking care of the old, sick, tired, and relieving one's troubles, and sharing what one has with her/his, then then it is appropriate for the sunnah. In other words, the Messenger of Allah, who is one of the most valuable person, dignify the road, the thing he encountered on the journey, whether it is alive or dead, and the companionship, whether it is animal or human, as much as his value.

Keywords: Sunnah, Dignification, Road, Fellow Traveller

Giriş

Yol hedefe götürür. Bazı hedefler isteğe bağlı değildir, koyulmuştur ve zorunlu olarak varılacaktır. Hayata gelen için konulmuş hedef ölümdür. "Her nefis (canlı) ölümü tadacaktır."¹ O zaman hayat ölüme varan bir yolculuktur. Bu itibarla yol ve yolculuk insan açısından kaçınılmazdır.

Hayat yolculuğunda doğru yolda yürümek bir Müslümanın her Fatıha suresini okuduğunda tekrarladığı duasıdır.² Adeta Rabbimiz şu dünyadan yolcu misali gelip gittiğimizi unutmamamızı, gittiğimiz yola, yaşadığımız hayat tarzına dikkat kesilip doğru yoldan sapmamamızı istemektedir. Kur'an'da tekrarlanan bir ifade ise "yeryüzünde gezip dolaşın" denilmekte ve ardından ilk yaratmaya nasıl başlandığına³ ya da önceki ümmetlerin akıbetine⁴ dikkat çekilmektedir. Yani ilahi kelimada Müslümanları ibret alma hedefiyle yolculuğa davet etmektedir. Gerçekleşmesini istediğimiz hedeflerimiz varsa gidilecek yolumuz var demektir.

Kur'an-ı Kerim'de yol anlamına gelen kelimelerin yüzden fazla tekrarla geçmesi,⁵ yolların varlığının Allah'a inanmaya ve O'nun sıfatlarını anlamaya götürecekt delillerden sayılması da⁶ yolun önemini vurgulayan delillerdendir.

Hz. Peygamber'in (as), ömrünün 23 yılını harcadığı, Allah'ın dinini tebliğ etme amacıyla çıktığı Risâlet yolculuğunda bilfiil yolda geçirdiği zaman dikkate değerdir. Sıyer-i Nebiyi okumak adeta bir yolculuk güncesi okumaktır. Hedef büyük olunca alınacak mesafede uzundur, yol yola bağlanır adeta, durmak kar etmez. Allah resulünün hayatındaki yolculuklar konusu önemi ve genişliğiyle dikkat çekerek tamamlanan tezlere⁷ ve yazılan makalelere⁸ kaynaklık etmiştir. Bu bildiride ise Hz. Peygamber'in yol ve yolculuğa karşı tutumunu şekillendiren bakış açısı incelenecektir.

¹ Âl-i İmran, 3/185; Enbiyâ, 21/35; Ankebût, 29/57.

² Fatıha, 1/6.

³ Ankebût, 29/20.

⁴ Rûm, 30/60; Âl-i İmran, 3/137; En'âm, 6/165; Naml, 27/69.

⁵ Hikmet Gültekin, "Kur'ân ve Sünnette Yolculuk", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 13/75 (2020): 881-882.

⁶ Enbiyâ, 21/31; Fâtır, 35/27.

⁷ Fatma Kartal, *Hz. Peygamber (Sav)'ın Seyahat Hayatı*, (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019; Mehmet Arif Bardak, *Hadislerde Hz. Peygamber'in Yolculukları ve Yolculuk Adabı*, (Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006).

⁸ Necati Aykon, "Hz. Muhammed'in (S.A.V) Hayatında Yolculuk ve Uyulması Gereken Prensipler", *Universal Journal of Theology* 6 /1 (Haziran 2021): 135-153; Fatma Kartal, " Hz. Peygamber'in

Allah Resûlü'nün yolculuklarında davranış tarzını belirleyen temel prensip "değer verme"dir. Zihinde yol ile değer verme arasında nasıl bir ilişki vardır sorusu canlanabilir. Oysaki bir hedefe ulaştıracağı için yol değerlidir, ulaşılabilecek bir hedefi olduğu için yolcu değerli. Kendine verilen değer farkında olan insan sahip olduğu değeri etrafına yansıtır. Allah tarafından inanalar için en güzel örnek seçilen Hz. Peygamber, değerinin farkında olup bu değeri çevresine en fazla yansıtan kişidir. Şimdi bu değer verme davranışının yol adabındaki yansımalarını inceleyelim.

H. Peygamber'in Yolculuk Esnasında Korudukları

Her Müslümanın üzerinde sadaka-iyilik borcu bulunduğu ve bu borcu yerine getirmek için yapılabileceklerden birinin yolda insanlara sıkıntı, eziyet veren bir şeyi kaldırmak olduğu Hz. Peygamber'in vurguladığı bir husustur.⁹ Rivayetlerin bazı tariklerinde üzerine doğan her gün için denilerek yapılacak bu sadaka-iyilik davranışının tekrarlanması, alışkanlık haline getirilmesine işaret edilmektedir. Yolda olup geleni-geçeni rahatsız eden her türlü taş, çöp ve zararlı maddeleri kaldıran her müslüman nebevi bir tavsiyeye uymuş, üzerindeki bir borcu yerine getirmiş olacaktır. Elbette bu öğütten çıkarılacak bir hisse de tersi davranışın yani yola ve çevresine insanlara eziyet verecek bir şey atmanın, bir sorumluluk ve borç yükü oluşturacağıdır. Allah Resulü yolu ve çevresini fiziksel anlamda korumanın ve temiz tutmanın önemini vurguladığı gibi yol ve yolculukta korunması gereken canlı ve cansız varlıklara, uyulması gereken ahlaki prensiplere hem sözleriyle dikkat çekmiş hem de örnek davranışlarıyla söylediklerinin nasıl yerine getirileceğini göstermiştir. Devam eden başlıklarla sünnette yol ve yolculukta değer verme davranışının nelere, kimlere ve ne şekilde gösterileceği ele alınacaktır.

Yol ve Çevresi

Yol yapılan yolculuğu kolaylaştırabilir de zorlaştırabilir de, güzelleştirebilir de çirkinleştirebilir de. Kolay ve güzel bir yolculuk için öncelikle yollar korunmalıdır. Değindiği üzere bir müslüman açısından günlük tekrarlanabilecek iyiliklerden birisi de yoldan insanlara sıkıntı veren şeyleri kaldırmaktır. Hatta Hz. Peygamberimiz ümmetinin iyi ve kötü amellerinin kendisine sunulduğunu söyledikten sonra iyi amele örnek gösterdiği davranışta budur.¹⁰ Ayrıca insanların ortak kullanım alanlarının ve yollarının kirletilmesini lanetin bir gerekçesi olarak nitelendirmiş¹¹ ve yere gömülmeyen tükürüğü ümmetinin kötü amellerinden saymış ve bizzat temizlemiştir.¹² Hiçbir hayır yapmamış olan bir adamın yola uzanmış ağacın dikenli dalını kesip atmasını Yüce Allah'ın karşılıksız bırakmayacağını söyleyerek de konunun önemini vurgulamıştır.¹³ Gelip geçilen yollarda abdest bozmayı yasaklamış,¹⁴ bunun üç büyük lanet sebebinden biri olduğunu söyleyip kaçınılmasını

(sas) Yolculuklarında Hanımlar", *Siyer Araştırmaları Dergisi* 7 (Ocak-Haziran 2020): 75-86; Hikmet Gültekin, "Kur'ân ve Sünnette Yolculuk", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 13/75 (2020): 879-896.

⁹ Buhari, Cihâd, 128; Müslim, Zekât, 56; Ebû Dâvûd, Tatavvu', 12; Edeb, 159, 160; Ahmed b. Hanbel, 2/ 316, 350; V, 178.

¹⁰ Müslim, Mesâcid 57; İbn Mâce, Edeb 7.

¹¹ Muslim, Tahâret, 68; Ahmed b. Hanbel, 3/372.

¹² Muslim, Mesâcid, 57.

¹³ Ebû Davud, Edeb, 160.

¹⁴ Muslim, Tahâret, 68; Ebû Davud, Tahâret, 14; İbn Mâce, Tahâret, 21; Ahmed b. Hanbel, 2/ 372.

istemiştir.¹⁵ Sünnette yolu kirletmek yasaklanmış, temizlemek ve temiz tutmak birçok kez ve farklı ifadelerle teşvik edilerek yolun önemine dikkat çekilmiştir.

Yoldan gelip geçeni rahatsız edecek davranışlardan biri de insanların yolun etrafına oturması, gelen geçeni bakışla, sözle veya yola çıkarılan eşyalarla sıkıntıya sokmasıdır. Hz. Peygamber, yol kenarına ve kaldırımlara oturulmamasını söylemiştir.¹⁶ Bir başka rivayete göre, ashabına yol kenarında oturmamalarını tavsiye ettiğinde onlar bu alışkanlıklarını bırakamayacakları cevabını vermişler, bunun üzerine o da yoldan geçenleri rahatsız etmeyecek şekilde bakışlarına hâkim olmalarını istemiştir.¹⁷ Bir rivayette ise genel kullanıma açık olan yolların bir hakkı olduğundan söz etmekte ve yol kenarında oturanların harama bakmamak, gelip geçeni rahatsız etmemek, selâm verenin selâmını almak, iyiliğe yönlendirip kötülükten alıkoymak gibi yola ait hukuka riayet etmeleri gerektiğini belirtmektedir.¹⁸

Yolculuktaki en önemli ihtiyaçlardan biri de sudur. Yolcuların temiz suya ulaşabilmesi için su kaynakları korunmalıdır. Hz. Peygamber, içme sularının korunması ile ilgili tedbirler almış ve suyun temiz tutulması hususunda talimatlar vermiştir. Durgun sulara küçük abdest bozmayı yasaklaması bunlardandır.¹⁹ Yukarıda değinilen kaçınılmasını istediği üç büyük lanet sebebinin ilki de su kaynaklarının yakınında (suya giden yollarda), sonuncusu da yol kenarında insanların dinlendikleri gölgeliklerde ihtiyaç gidermektir.²⁰ Yolda ortak kullanılan kaynak ve mekanların korunması, temiz tutulması sünnete uymanın gereğidir.

Allah Resûlü, yolcular için inşa ettirilen misafirhaneyi öldükten sonra müminin sevap defterinin açık kalmasına vesile olacak fiiller arasında saymaktadır.²¹ Bu yönlendirme İslam medeniyetinde vakıflarla kurulup yaşatılan birçok kervansarayın kurulmasını sağlamıştır.

Yol ve çevresini korumanın, temiz tutmanın önemi sözlü ve fiili hadislerle vurgulandığı gibi yolculukta bineğinden başlayarak hayvanlara özen göstermenin, incitmemenin, ihtiyaçlarını karşılamının bir sorumluluk olduğu da belirtilmiştir.

Hayvanlar ve Bitkiler

Hz. Peygamberimizin yaşadığı dönemde yolculuğun önemli unsurlarından biri hayvanlardır. Zira o dönemde bugün ulaşım vasıtalarının yerine getirdiği görevi binek hayvanları görmektedir ve onların içinde çöl şartlarına en uygun olanı deve dir. Bu sebeple rivayetlerde farklı deve cinslerinin isimleri, yolculuklarda deve ile yaşanan sorunlar, misallerde deve metaforunun kullanılması gibi deve ve deveye dair birçok bilgiye rastlamak mümkündür. Hatta Hz. Peygamber'in sahip olduğu develerin isimlerinden yirmisi tespit edilmiştir.²² Bu isimler Allah Resûlü'nün deveyi adlandırmaya değer bir hayvan kabul ettiğini

¹⁵ Ebû Davud, Tahâret, 14; İbn Mâce, Tahâret, 21.

¹⁶ Abdurrazzâk b. Hemmâm, Ebû Bekir es-San'ânî, *el-Musannef*, thk. Habîburrahman el-A'zamî (Beirut: Mektebetu'l-İslâmî, 1983), 5/160; İbn Mâce, Edeb, 47.

¹⁷ Müslim, Selâm, 2.

¹⁸ Buhârî, Mezâlim, 22.

¹⁹ Buhari Vudû', 68; Muslim, Tahâret, 94-96; Tirmizî, Tahâret, 51; İbn Mâce, Tahâret, 25; Ahmed b. Hanbel, 2/ 288, 532; 3/341, 350.

²⁰ Ebû Davud, Tahâret, 14; İbn Mâce, Tahâret, 21.

²¹ İbn Mâce, Sünnet, 20.

²² Fatma Kartal, *Hz. Peygamber (Sav)'ın Seyahat Hayatı*, s. 57.

göstermektedir. Ayrıca onun, Medine'de mescidin inşa edileceği yeri ve misafir olacağı evi belirlemede devesini vekil kılması²³ da bir değer verme ifadesi sayılabilir.

Yolculuklarda kafile konaklayınca Hz. Peygamber hayvanların dinlendirilmesi ve otlatılması için görevlendirme yapar, üstlerinden inilip yüklerinin hafifletilmesini isterdi.²⁴ Namaz kılmadan önce hayvanların yükleri çözüldü.²⁵ Hayvanın yüzüne damga yapmayı veya vurmaya,²⁶ lanetlenmesini yasaklamış, kızgınlıkla lanetlenen hayvanın serbest bırakılmasını, yolculukta eşlikçi olamayacağı söylemişti.²⁷ Yolculuk esnasında yorgunluktan çöküp kalan deveye ilgisini suyla hayvanı serinletip, dua ederek tekrar yola çıkacak takati kazanıncaya kadar sürdürmüştü.²⁸ Açlık ve fazla yük yüklenmekten bitap devenin gözü yaşlı inlemelerini sessizlikle dinlemiş, başını okşayıp sahibini çağırarak sorumluluğu kendisine verilen hayvana karşı Allah'tan korkması gerektiğini hatırlatmıştı.²⁹ Kafilenin hızlanması için şiir söylenmesini istemiş, söyleyen sahabîye dua etmişti.³⁰ Zira develer kafiyeli söz eşliğinde daha hızlı hareket ederlerdi. Boyun eğdirmek için bineğe sert muameleye karşı ise uyararak yumuşak davranışı öğütlemiş, yumuşaklığın her işi güzelleştirdiğini, sertliğin ise kusurlu hale getirdiğini belirtmişti.³¹

Yolculukta özen gösterilecek hayvanlar sadece binek olarak kullanılanlarda değildir. Hz. Peygamber, yol kenarında yeni doğmuş yavrularını emziren köpek incitilmesin diye başına bir sahabîyi görevlendirip bu hayvanları korunmasını sağlamıştır.³² Yer altı deliklerine abdest bozmayı yasaklayarak buralarda yaşayan hayvanları gözetmiştir.³³ Karınca yuvasının yakıldığını fark edince ateşle azap etmenin ateşin Rabbi hariç kimsenin hakkı olmadığını belirtmiş, bir kuşun yuvasından yavruları alındığı için çırpındığını görünce bu kuşu üzenin kim olduğunu sormuş, yavruların geri konulmasını istemiştir.³⁴ İhramlı bir kişi yanlışlıkla deve kuşu yuvasına basıp yumurtalarını kırdığında her bir yumurta için bir gün oruç tutmasını veya fakir doyurmasına hükmetmiştir.³⁵ Bu bilgiler ışığında Allah resulünün yolculuk esnasında çevredeki hayvanların incitilmemesini, haklarının gözetilmesini istediği, kendisinin yolculuklarında bizzat bunu yaptığı ve yapılmasını sağladığı, yanlışlıkla bile olsa bir hayvanın yuvasına zarar vermenin bedeli olan bir hata olacağını açıkladığını söyleyebiliriz.

Bitkilerin korunması da yola değer vermenin bir ifadesidir. Müslümanların en çok ziyaret ettiği Mekke ve Medine şehirlerinin ve etrafının haram bölge ilan edilip otunun koparılması, ağacının kesilmesi yasaklanmıştır.³⁶ Allah Resûlü'nün gölgesinde yolcuların dinlenebileceği

²³ Buhârî, Menâkıbü'l-ensâr, 45.

²⁴ Buhârî, Edeb, 95, 116; Müslim, Fedâil, 70.

²⁵ Ebû Dâvûd, Cihâd, 44.

²⁶ Buhârî, Sayd, 35; Müslim, Libâs ve zînet, 108; Ebû Dâvûd, Cihâd, 52.

²⁷ Müslim, Birr ve's-sıla ve'l-âdâb, 80, 82; Zühd ve'r-rekâik, 18; Ahmed b. Hanbel, 6/72, 138, 257-258.

²⁸ Buhârî, Vekâlet, 8; Cihâd ve's-siyer, 49; Büyü', 34; Müslim, Müsâkât, 109; Nesâi, Büyü', 77.

²⁹ Ebû Dâvûd, Cihâd, 44.

³⁰ Buhârî, Meğâzî, 40; Müslim, Cihâd ve's-siyer, 123.

³¹ Müslim, Birr, 78-79.

³² Vâkıdî, Ebû Abdullah Muhammed b. Ömer b. Vâkıd el-Eslemî, *Kitâbu'l-Meğâzî*, thk. Marsden Jones (Beyrut: Âlemu'l-Kütüb, 1984), 2/804.

³³ İbn Mâce, Tahâret, 21.

³⁴ Ebû Davud, Cihâd, 112.

³⁵ Ahmed b. Hanbel, 5/57.

³⁶ Buhârî, Cezâü's-sayd, 9; Müslim, Hac, 447, 458.

çöl ağaçlarını kesenleri kastederek “Kim bir sidre ağacını keserse, Allah da onu baş üzeri cehenneme atsın!” diye beddua etmiştir.³⁷ Kuraklık zamanında hayvanlar gölgesinde dinlendiği gerekçesiyle ağaç kesilmemesini istemiştir.³⁸ Verilen örnekler yol ve yolculuk esnasında bitkileri korumak gerektiğini de ifade etmektedir.

Yol ve Dua

Müslümanın her işine başlarken dua etmesinin örneklığı Hz. Peygamber'in yola çıkarken, yolculuk esnasında, konaklarken, dağ bayır aşarken her vesile ile dua edişinde mevcuttur. Yolculuğun başı, ortası, sonu; yolcunun azığı duadır. Yolcu dua ile uğurlanan, dua isteyen ve dua istenilendir. Yolcunun duasının kabul olunacağı bir müjdedir Allah Resûlü'nden.

Yola çıkarken ve yolculukta dua

Hz. Peygamber, yolculuğa dua ederek çıkar, seyahat esnasında konakladığı yerde ve yolculuktan döndüğünde de Rabbine dua ederdi. Yola çıkacağı zaman bineğine biner, üç defa tekbir getirir, ardından şöyle dua ederdi: “Bunu bizim hizmetimize vereni tesbih ve takdis ederiz, yoksa biz bunlara güç yetiremezdik. Biz elbette Rabbimize döneceğiz.³⁹ Allah'ım, bu yolculuğumuzda bize iyilik ve takva vermeni, hoşnut olacağın işler yapmamızı nasip etmeni dileriz. Allah'ım, yolculuğumuzu kolaylaştır, uzağı yakınlaştır! Allah'ım, seyahatimizde bizim sahibimiz, gerideki ailemizin ve malımızın vekili de sensin! Allah'ım, yolculuğun yorgunluk ve sıkıntısından, üzüntülü görünüşten, aile ve malımızın kötü hâllere düşmesinden sana sığınırım.” “Yolculukta yardımcı, çoluk çocuğu koruyucu olan sensin” diyerek yardım ve koruma isterdi. Yine yolculuktan döndükten sonra aynı duayı yapar ve şunları da arkasına eklerdi: “Biz yolculuktan dönen, tövbe eden, kulluk yapan ve Rabbimize hamd eden kişileriz.”⁴⁰ Yolculuğa başladığı gibi duayla devam ederdi. Gece vakti yaklaşıncı gecenin, geceyi fırsat kollayan yaratılmışların şerrinden,⁴¹ konakladığında tasa, acizlik, tembellik, korkaklık, cimrilik gibi kötü hasletlerden ve güç sahibi insanların musallat olup üstün gelmesinden,⁴² yola çıkarken sefer yorgunluğundan, kötü hallere ve dalaletle düşmekten, mazlumun âhını almaktan, mal ve aileye gelen âfetlerden,⁴³ üzüntülü hallere düşmekten⁴⁴ ve samimiyetten uzaklaşmaktan⁴⁵ Allah'a sığınır. Hac, umre veya bir gazve dolayısıyla gittiği yolculuktan dönüşte her bir tepeye veya yüksek bir yere çıktığında üç tekbir getirip Allah'a övgü ve teslimiyet ifade eden bir dua ederdi.⁴⁶ Dua yolculuğun her aşamasında eşlik ederdi Allah Resûlü'ne.

Nihayet yolculuğunu tamamladığında mescide gelince iki rekât namaz kılar sonra ashabıyla otururdu.⁴⁷ Seferden gelene de ilk önce iki rekât namaz kılmasını tavsiye etmişti.⁴⁸

³⁷ Ebû Dâvûd, Edeb, 158-159.

³⁸ Abdürrezzak, *el-Musannef*, V, 201.

³⁹ Zuhuf, 43/13-14 .

⁴⁰ Müslim, Hac, 425; Ebû Dâvûd, Cihâd, 72.

⁴¹ Ebû Dâvûd, Cihâd, 75.

⁴² Buhârî, Dâvât, 35.

⁴³ Müslim, Hac, 425; Nesâî, İstiâze, 41.

⁴⁴ Nesâî, İstiâze, 43

⁴⁵ Ahmed b. Hanbel, 2/401.

⁴⁶ Müslim, Hac, 428.

⁴⁷ Buhârî, Meğâzî, 81; Nesâî, Mescidler, 38.

⁴⁸ Buhârî, Cihâd ve's-siyer, 197, 198. Müslim, Salâtü'l-musâfirîn ve kasruhâ, 72, 73

Böylelikle sünnete uygun bir yolculuk dua ile başlayıp şükür için kılınan iki rekât namazla tamamlanır.

Yolcuya dua etmek ve ondan dua istemek

Yolcuya dua etmek Peygamberimizin bize öğrettiği ve örfümüzde karşılığı olan güzel sünnetlerdendir. Peygamberimiz yolculuğa çıkanlara şu şekilde dua ederdi: “Senin dinini, (geride bıraktığın) emanetini ve işlerinin sonunu (hayırla tamamlaması için) Allah’a emanet ederim.”⁴⁹

Bazen de yola çıkan kişi Hz. Peygamber'den dua istemiş, o ise bu isteği karşılıksız bırakmamıştır. Bir rivayette Peygamberimiz kendisinden dua isteyen yolcuya şu tavsiyede bulunmuştur: “Sana Allah’ın emir ve yasaklarına riayet etmeni ve her yüksek yere çıkarken tekbir getirmeni tavsiye ederim.” Adam ayrılıp gittikten sonra da şöyle demiştir: “Allah’ım, uzağı ona yaklaştır ve bu yolculuğunu kolaylaştır”⁵⁰ Bir başka rivayette sefere çıkmak üzere olan birisi Peygamberimizin yanına gelip “sefere çıkmak istiyorum, beni azıklandır (nasihat ve dua et).” dediğinde ona şöyle dua ettiği nakledilmektedir: “Allah takvayı sana azık eylesin.” Adam arttır deyince, “Günahlarını affetsin”, adam yine arttır deyince, “Nerede olursan ol hayrı sana kolaylaştır.”⁵¹

Hz. Peygamber'in bir müjdesi de şöyledir: “Üç dua şüphesiz kabul edilir: Mazlumun duası, yolcunun duası, babanın evladına duası.”⁵² Bizzat kendisi de yolcudan dua istemiş, umre niyetiyle yola çıkan Hz. Ömer’e: “Ey kardeşim! Bizi de duandan unutma.” demiştir. Hz. Ömer dünyada hiçbir söze bu kadar sevinmediğini belirtmiştir.⁵³ Yolculukta ve yolcuya dua etmek rivayetlerde tekrarlar vurgulanan bir husustur. Bu, değer vermenin davranışa dökülmesinin ifadelerindedir.

Sünnette Yol Arkadaşlığı Adabı

Yolun korunması ve güzelleştirilmesi kadar yolculuğu etkileyen bir unsurda yoldaşlardır. Yolculuğun zorluklarını aşmaya da arttırmaya da, onu huzurlu ve güvenli kılmaya da tersine de sebep olabilir yol arkadaşları. Bir Müslümanın nasıl yoldaşlık edeceğini öğrenmede Hz. Peygamberimizin örnekliliği ve tavsiyelerinden faydalanmalıdır.

Bu bölümde sünnette uyulduğunda yol arkadaşlarına değer verme davranışının nasıl gösterileceğine dair bilgiler değerlendirilecektir.

Çocuklar ve gençler

Hz. Peygamber'in yolculukları hakkındaki bilgiler incelendiğinde kafilde bulunan çocuk ve gençlerle özel olarak ilgilendiği anlaşılır. O, yolculuklarda genellikle bineğine bir kişiyi daha alma alışkanlığındadır. Bu kişiyi seçerken de önceliği çocuk ve gençlere tanımış, böylelikle yolculuk esnasında bineğine ortak ettiği her kimse onunla ilgilenme, sohbet etme, güzel tavsiyelerde bulunma fırsatını değerlendirmiştir. Yapılan farklı çalışmalarda, onun bineğine aldığı tespit edilen sahabenin sayısı elliye yaklaşmaktadır ve bunların çoğunluğunu

⁴⁹ Ebû Dâvûd, Cihâd, 73; Tirmizî, Da’avât, 43; İbn Mâce, Cihâd, 24.

⁵⁰ Tirmizî, Da’avât, 45; İbn Mâce, Cihâd, 8.

⁵¹ Tirmizî, Da’avât, 44; Dârimî, İsti’zân, 41.

⁵² Ebû Dâvûd, Vitr, 29; Tirmizî, Birr, 7

⁵³ Ebû Dâvûd, Vitr, 23; Tirmizî, Da’avât, 109; İbn Mâce, Menâsik, 5, 35; Ahmed b. Hanbel, 2/58.

çocuk ve gençler oluşturur.⁵⁴ Yanına bindirdiği çocuk veya gençle özel olarak ilgilenir, soru-cevap yoluyla dikkatini çekerek⁵⁵ veya tavsiyeler vererek⁵⁶ önemli bilgiler öğretirdi. Eşlikçisi olurda yanlış bir söz söylerlerse de düzeltirdi. Bunun örneği şu olaydır: Birlikte deveye bindikleri sahabî devenin ayağı sürttüğünde "hay burnu sürtülesice şeytan!" deyince bu sözü söylememesini zira bu sözün şeytanın gururla kabarıp büyümesine, sanki o işi yapacak gücü varmış gibi, sebep olacağını; "Bismillah" demesini böylece şeytanın küçüleceğini söylemiştir.⁵⁷ Yine bir keresinde bineğine ergenliğe yaklaşmış bir kız çocuğunu alır. O, ilk hayzını bu yolculukta görür ve mola verdiklerinde oturduğu yere bulaşan kan lekesi görüleceği için utanır, inmek istemez. Durumu anlayan Hz. Peygamber ona yumuşaklıkla yaklaşır durumu anladığını ifade eder, doğal ve sade bir şekilde ne yapması gerektiğini anlatır.⁵⁸

Yolculuk sırasında çocuklarla ilgilenmesi bineğine almakla da sınırlı değildir. Etrafında çocuklara nasıl davranıldığıyla da ilgilidir. Bir seferde bindiği hırçın deveye hâkim olamayıp kafilenin başına geçen çocuğu, babası birkaç kez azarlayıp kafilenin sonuna gönderir. Olayı fark eden Allah Resûlü, çocuğun devesini satın alarak "Şimdi bu deve senindir. Artık onunla istediğini yapabilirsin" der.⁵⁹ Böylece onun elinde olmayan bir sebeple incinmemesini, öz güveninin sarsılmamasını sağlar. Gençlerin hoş olmayan bir tavırla karşılaştığında ise yumuşaklıkla yaklaşması, duayla gönül alması, genci kapasitesinin farkına varıp değerlendirmeye yönlendirmesine dair örnek olaysa şöyledir: Huneyn Seferi'nden dönerken Ebû Mahzûre'nin Kureyşli genç arkadaşlarıyla birlikte alay ederek,bağıra bağıra okunan ezanı taklit ettiğini işitmişti. Onun sesinin güzelliğini fark eden Hz. Peygamber onu yanına çağırarak kendisine ezan okumasını istedi. Ezanı nasıl okuyacağını söyledi, okurken onu dinledi, sesini yükseltmesi gereken yeri belirtti. Böylelikle ezanı güzel ve doğru okumayı bizzat öğretti. Sonrasında bir miktar gümüş para verdi, yüzünü okşayarak "Allah seni mübarek kılsın, bereket üzerinden eksik olmasın." diyerek ona dua etti. Sonrasında bu güzel sesli genç, Hz. Peygamber'den izin alıp Mekke'de müezzinlik yaptı.⁶⁰

Sonuçta sefer esnasında kafile bulunan veya yolda karşılaşılan genç ve çocuklara zaman ayırıp ilgilenmenin, örneklik ve eğitimle yetiştirmenin, incitmeden, önemseyerek iyi davranışa yönlendirmenin sünnette uygun yolculuk adabında çocuk ve gençlere değer verme davranışının gereği olduğunu söyleyebiliriz.

Eş ve kadınlar

Allah Resûlü, çıktığı seferlerde eşi(ler)ini yanına alırdı. Seyahate çıkmadan önce ona kimin eşlik edeceğini tespit ederdi. Bu seçimi, bazen onların isteğine göre bazen de kura yoluyla yapardı.⁶¹ Eşiyle seyahat esnasında sohbet eder,⁶² konakladığı zaman başını dizine koyarak

⁵⁴ Selim Demirci, "Gençlerin Ahlâk Eğitimi Açısından Hz. Peygamber'in Terkisine Aldığı Genç Sahabîler ve Onlara Tavsiyeleri", *Uluslararası Gençlik ve Ahlâk Sempozyumu Bildiriler*. (Sinop: 6-8 Ekim 2016) 2/ 971.

⁵⁵ Buhârî, Cihâd, 46; Müslim, İmân, 30.

⁵⁶ Tirmizî, Kıyâmet, 59; Ahmed b. Hanbel, 5/19.

⁵⁷ Ebu Dâvûd, Ebeb, 77; Ahmed b. Hanbel, 5/59, 71, 365.

⁵⁸ Ebû Davûd, Tahâra, 122; Ahmed b. Hanbel, 6/380.

⁵⁹ Buhârî, Büyü', 47.

⁶⁰ Nesâî, Ezân, 5; İbn Mâce, Ezân, 2; Ahmed b. Hanbel, 3/409(15454)

⁶¹ Buhârî, Tefsîr, 219; Nikâh, 98; Müslim, Tevbe, 56; Vâkıdî, *Meğâzî*, 2/ 426.

⁶² Buhârî, Nikâh, 98.

uyur,⁶³ bir sorunla karşılaştığında istişare edip görüşünü alarak uygun bulursa ona göre hareket eder,⁶⁴ koşarak yarışır.⁶⁵ Bir keresinde eşiyle birlikte bindiği deve tökezleyip onları yere düşürünce yardımına koşan sahabîye önce hanımına yardım etmesi söylemişti.⁶⁶ Bir keresinde eşinin deveye binmesi için hayvanı ona yaklaştırıp, üzerine basıp çıkması için de baldırını kaldırmıştı. Hanımı da nezaketen ayağıyla basmak istemeyip dizini Hz. Peygamber'in baldırının üzerine koyarak deveye binmişti.⁶⁷ Yolculukta eşlerine nezaketle davranışına dair bu örneklerin yanı sıra teyemmüm ayetlerinin inmesine sebep olan olayda dikkate değerdir. Yine bir sefer esnasında gerçekleşen olayda Hz. Aişe kız kardeşi Esmâ'dan aldığı kolyeyi kaybetmiştir. Kolye aranırken kafile bekler, Hz. Peygamber eşinin dizinde uykuya dalar. Su olmayan bir yerdendirler ve namaz vaktinin geçmesi yaklaşır, insanlar şikâyet etmeye başlar, Hz. Ebû Bekir gelip kızına kızar. İşte teyemmüm ayetleri bu durumda iner.⁶⁸ Yaygın olarak bilinen bu olay genelde fıkhi hüküm çıkarma açısından değerlendirilir. Oysaki olayda Resûlullah'ın yolculukta eşinin istek ve ihtiyacını önemsemesi, bu ihtiyaç insanlar için zorluk çıkarsa bile onu suçlamaması, rahat davranması, bunun sonucunda ise tüm Müslümanlara bir rahmet ve kolaylık kapısının açılması söz konusudur. Ailesiyle yolculuk yapan kişilerin aile bireylerinin ihtiyaçlarına özen ve sabır göstermesi, eşine nezaketle davranması, sohbet etmesi de sünnete uygun değer davranışlarındandır.

O zaman kafileyi hızlandırmak için develeri süren görevliler olurdu. Bir keresinde görevli kadınların rahat yolculuk yapamayacakları kadar develeri hızlandığında Hz. Peygamber yavaş olmasını, taşıdığı cam şişelerini -benzettiği nazik tabiatlı kadınları- korumasını söylemişti.⁶⁹ Hayber Gazvesi'ne yirmi kadar hanım sahâbî katılmıştı. Bunların arasında bulunan Abdullah b. Üneys'in hamile olan eşi yolda doğum yapmıştı. Abdullah b. Üneys Resûlullah'a durumu haber verince ona hanımı için hurma şerbeti yapmasını bizzat tarifini vererek söylemişti.⁷⁰ Kafilde bulunan kadınların da ihtiyaçlarını gözetmek, yolculuk hızını ayarlarken rahatlarını sağlamak sünnete uygundur.

Erkekler ve yaşlılar

Yolculukta birlikte yol aşan, zaman harcayan insanların arasında bir hukuk doğar, karşılıklı hak ihlalleri, farkında olarak veya olmayarak, olabilir. Hz. Peygamber seyahatleri esnasında insanların hukukuna dikkat eden, onlara hizmet etmekten gocunmayan, karşılıklı dayanışmayı teşvik eden, cimrilik ve bencilliğin sonuçlarına karşı uyaran bir yol arkadaşıdır. O, yolculukta kafilenin arkasından gidip yürümekte güçlük çekenleri bineğinin arkasına almış ve onlar için dua etmiştir.⁷¹ Birlikte seyahat ettiği kişiler susuzluktan yakınınca ellerindeki az miktarda suyu herkes içinceye kadar dağıtmış, bir sahâbî o içmeden içmek istemeyince "Muhakkak ki, insanlara su veren en son içen." diyerek onu ikna etmiş ve suyu en

⁶³ Vâkıdî, *Meğâzî*, 2/426-427.

⁶⁴ Vâkıdî, *Meğâzî*, 2/613.

⁶⁵ Vâkıdî, *Meğâzî*, 2/427

⁶⁶ Buhârî, *Cihâd*, 197; *Libâs*, 102; *Edeb*, 104; Müslim, *Nikâh*, 87-88.

⁶⁷ Buhârî, *Buyû'*, 111; Müslim, *Nikâh*, 87.

⁶⁸ Buhârî, *Teyemmüm*, 1; *Nikâh*, 65; *Fedâilü ashabi'n-nebi*, 30; Müslim, *Hayız*, 109; Ebû Davûd, *Tahâret*, 121; *Nesâî*, *Tahâret*, 204; İbn Mâce, *Tahâret*, 90; Ahmed b. Hanbel, 6/57; Darîmî, *Tahâret*, 65.

⁶⁹ Buhârî, *Edeb*, 95, 116; Müslim, *Fedâil*, 70.

⁷⁰ Vâkıdî, *Meğâzî*, 2/686-687.

⁷¹ Ebu Dâvûd, *Cihâd* 94.

son kendisi içmiştir.⁷² Ayrıca yolculukta suyu paylaşmanın önemini “Üç kimse vardır, kıyamet günü Allah onlarla konuşmaz, onlara bakmaz, onları temize çıkarmaz ve onlar için elemli bir azap vardır. Biri şöyle kimsedir: Susuz bir sahrada üzerinde fazla su bulunur ve o suyu yolcudan men eder.” diyerek vurgulamıştır.⁷³ Hz. Peygamber'in yaşadığı coğrafyada yolculukta su, ölüm kalım meselesidir. Bu hadisi günümüzde yolcunun hayat ve güvenliğini zora sokacak herhangi bir yardım veya paylaşımı esirgemek şeklinde anlayabiliriz.

Bineğinde giderken yorgunluktan uyukladığında onu gözeterek her seferinde düşmesin diye düzelten Ebû Katâde'yi fark eden Hz. Peygamber ona: “Allah'ın Elçisini koruduğun şekilde Allah da seni korusun” diyerek dua etmiştir.⁷⁴ Yapılan iyiliği teşekkür etmeyi ihmal etmediği gibi fark etmeden yaptığı bir zarar olduğunda da telafi yoluna gitmiştir. Bindiği deveyi hareketlendirmek için kullandığı kamçının her seferinde arkasında oturan Ebû Zür'a el-Cühenî'ye deydığını bir süre sonra fark edince buna bedel olarak ona çok sayıda koyun vermiştir.⁷⁵ Başka bir seferde ise yanında bineğiyle giden Ebû Rühm, ayağındaki sivri ve sert uçlu ayakkabı ile yanlışlıkla baldırını acıttığında onu uyarıp uzaklaştırmak amacıyla kamçısıyla ayağına vurmuştu. Ertesi gün olayın tedirginliğiyle azarlanmayı bekleyen üzgün sahabîyi çağırıp vurmasına karşılık bir koyun bağışladı. Böylelikle onun gönlünün ferahlamasını sağladı.⁷⁶

Her işte kolay yolu tutmayı seven Hz. Peygamber, yolculukta oruç tutmama ruhsatının kullanılmasını tavsiye etmiştir. Yolculukta oruç tutmakta zorlanan birisine “Seferde oruç tutmamak Allah tarafından ihsan olunmuş bir ruhsattır. Her kim bu ruhsata tutunursa güzel bir şeydir. Her kim de oruç tutmayı severse ona da bir günah yoktur.” demişti.⁷⁷ Bir seferde iken halkın izdihamını ve üzerine güneşe karşı gölgelik tutulmuş bir kimse görmüş ve “Bu nedir?” diye sormuştu. Sahâbîler o kişinin oruçlu olduğunu söylemişlerdi. Bunu üzerine “Seferde oruç tutmak iyilik cümlesinden değildir” demişti.⁷⁸ Yine bir yolculuk esnasında dinlenmek için mola vermişti. Sahâbîlerin çoğu sıcaktan korunmak için elbiseleriyle gölgeleniyorlardı. Bu esnada sahâbîlerin arasında oruç tutanlar yorgunluk ve halsizlikten bir şey yapamıyorlardı. Oruç tutmayanlar ise develerin ve diğer hayvanların ihtiyaçlarını görüp, yemek hazırladılar. Oruç tutmayanların bu hizmetleri üzerine Hz. Peygamber: “Bugün oruç tutmayanlar ecri alıp gittiler” diyerek⁷⁹ yolculukta, hizmet etmenin oruç tutarak yardıma muhtaç hale gelmekten daha üstün olduğunu açıklamıştı. Bu örnek, sünnette yolcuya verilen değer en güzel ifadelerindedir.

Yolculukta korunması gerekenlerden biri de yaşlılardır. Hz. Peygamber, Kâbe'ye dek yürüyerek gitmeyi adayan yaşlı birini ihtiyarlığından dolayı iki oğlunun yardımıyla bu adağını yerine getirmeye çalışırken gördü. Bunun üzerine “Şüphesiz Allah, Bu ihtiyarın kendi nefsinin azaplandırmasından müstağnidir” diyerek onun bineğe binmesini istemişti.⁸⁰ Bu

⁷² Müslim, Mesâcid ve mevadiu's-salât, 311; Ebû Davûd, Eşribe, 19; Ahmed b. Hanbel, 5/298.

⁷³ Müslim, İman, 173; İbn Mâce, Cihâd, 42; Ahmed b. Hanbel, 2/253.

⁷⁴ Müslim, Mesâcid ve mevadiu's-salât, 311; Ebû Davûd, Eşribe, 19; Ahmed b. Hanbel, 5/298

⁷⁵ Vâkıdî, Meğazi, 3/940.

⁷⁶ Vâkıdî, Meğazi, 3/939.

⁷⁷ Müslim, Sıyâm, 107; Tirmizî, Oruç, 18, 19

⁷⁸ Buhârî, Savm, 35; Nesâî, Savm 46, 47.

⁷⁹ Buhârî, Cihâd ve's-siyer, 70; Müslim, Sıyâm, 100; Nesâî, Savm, 53.

⁸⁰ Buhârî, Muhsar ve Cezâü's-sayd, 38; Müslim, Nezr, 9; Nesâî, Eymân ve'n-nuzûr, 42.

değerlendirmesiyle de yaşlı bir kişinin yolculukta imkan varken meşakkat çekmesinin bir hayır sayılmayacağını açıklamıştır.

Sonuç

Hayat bir yolculuktur doğumla ölüm arasında uzanan, her insanın mecburen yürüdüğü bir yol. Yolculuk yolda gerçekleşir, hareket etmeyi, hedef belirleyip ulaşmayı gerektirir. Yolların varlığı Allah'ın kudretinin delillerinden, şükür edilip üzerinde düşünülecek ayetlerindedir. İslam dini gidilen yola dikkat çekmiş, müslümanların en çok tekrarladığı duasının doğru yola iletilmek olmasını sağlamıştır. Zira yolun hedefe götürmesi yol doğruysa mümkündür. Allah'ın nimetine ulaşmaksa doğru yoldan gidenlere mahsustur.

Yol metaforuna yüklenen bunca anlam onun hayatın önemli bir parçası olduğundan, her insanın zihin dünyasında önemli bir yer işgal etmesinden kaynaklanmış olmalıdır. Beşer oluşu vurgulanan Hz. Peygamber'in hayatında da yol ve yolculuk önemli bir yer tutar. Risalet yıllarında görevinin yerine getirirken ömrünü yollarda, yolculuğun zorluklarına göğüs gererek geçiren Allah Resûlü, Müslümanlara sünnete uygun yol adabını hem kendi davranışlarıyla göstermiş hem de sözleriyle öğretmiştir.

Sünnette yol adabı değer verme prensibine dayanır. Yol değerlidir; korunur, temiz tutulur, yoldaki bir engeli kaldırmak, çöpü alıp atmak ibadettir, kirletip pisletmek ise kınanma sebebi. Yoldan gelip geçenleri rahatsız edici davranışlar, bakışla bile olsa, yasaklanmıştır. Yolun etrafı da su kaynağı olsun, bitkisi, gölgeliği olsun korunmalı, temiz tutulmalıdır. Yolculukta binek hayvanı kullanılıyorsa onun değerli bir emanet olduğu unutulmamalı, ihtiyaçları karşılanmalı, dinlenmesi sağlanmalıdır. Yol kenarındaki hayvanlara da özen gösterilmeli, eğlence için yuvalarına, yavrularına zarar verilmemeli, geçiş esnasında zarar görmemeleri sağlanmalıdır.

Sünnette yolculuk dua ile başlar, devam eder ve sonlanır. Yolcunun azığı duadır. Yolcu dua ile uğurlanan, dua isteği geri çevrilmeyen, kendisinden dua istenilendir. Çünkü yolcunun duasının kabul olunacağı müjdelenmiştir.

Sünnete uygun yol arkadaşlığı ise yoldaşını koruyup kollamakla, gurubun sonunda gidip geride kalana yardım etmekle, beraberindekilerle elindekini paylaşmakla, onlara hizmet etmekle, onlardan gelen iyiliğe teşekkür etmek, zarara yumuşaklıkla karşılık vermek veya olurda fazla tepki verildiyse telafi etmekle yapılır. Yolculukta eşini yanında götürüp ihtiyaçlarını gözetme, onunla sohbet ve muhabbete vakit ayırma, istişare edip fikrini önemseme, hızını guruptaki kadınları da düşünerek ayarlama; çocuk ve gençlerle vakit geçirme, yapılan sohbet ve öğütlerle onları eğitime, hatalarına yumuşaklıkla yaklaşım düzeltme, şahsiyetlerini incitmeme; yaşlılara kolaylık sağlama; ruhsatlardan yararlanma, hizmet edilen durumuna düşmektense hizmet eden konumunda olma sünnete uygun yol adabının gerekliliklerindedir.

Eşref-i mahlukat olan insanlara Allah tarafından en güzel örnek seçilen Hz. Peygamber, kendi değeri kadar değer vermiştir yola, yolda karşılaşılan; canlı olsun cansız olsun, yoldaşa; insan olsun hayvan olsun. Böylece sünnete uygun yol adabının temel prensibi değer vermek olmuştur.

İnsanların hayatında önemli bir yer tutan "Yol"u konu olarak seçen, böylelikle araştırmacılara zevkli ve güncel bir konuda çalışma imkânı sunan, sempozyumun düzenlenmesi, yürütülmesi ve sonuçlandırmasında görev alan tüm emektarlara teşekkürü borç bilirim.

Kaynakça

Abdurrazzâk b. Hemmâm, Ebû Bekir es-San'ânî. *el-Musannef*. thk. Habîburrahman el-A'zamî. Beyrut: Mektebetu'l-İslâmî, 1983.

Ahmed b. Hanbel, Ebû Abdullah Ahmed b. Muhammed b. Hanbel eş-Şeybânî el-Mervezî. *el-Kütübü's-Sitte ve şürûhuha: Müsnedu Ahmed b. Hanbel*, XXI-XXIII. İstanbul: Çağrı Yayınları, 2. baskı, 1982.

Buhârî, Ebû Abdullah Muhammed b. İsmail. İstanbul: Dârü't-Tıbâati'l-Âmire, 1315/1897.

Dârimî, Ebû Muhammed Abdullah b. Abdurrahman b. Fadl. *Sünen-i Dârimî*. thk. Mustafa Dib el-Buga. Dımaşk: Darü'l-Mustafa, 2007.

Demirci, Selim. "Gençlerin Ahlâk Eğitimi Açısından Hz. Peygamber'in Terkisine Aldığı Genç Sahabîler ve Onlara Tavsiyeleri". *Uluslararası Gençlik ve Ahlâk Sempozyumu Bildiriler*. (Sinop: 6-8 Ekim 2016) 2: 985-1009.

Ebû Davud, Süleyman b. Eş'as b. İshak el-Ezdi es-Sicistanî. *Sünenu Ebû Davud*; thk. Muhammed Avvame. Cidde: Darü'l-kible li's-sekafeti'l-İslamiyye, 1998/1419.

Gültekin, Hikmet. "Kur'ân ve Sünnette Yolculuk". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 13/75 (2020): 879-896.

İbn Mâce, Ebû Abdullah Muhammed b. Yezîd er-Rebei el-Kazvînî. *Sünenu İbn Mâce*. thk. Halîl Me'mûn Şiha. Beyrut: Dâru'l-ma'rife, 1996.

Kartal, Fatma. *Hiz. Peygamber (Sav)'ın Seyahat Hayatı*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, , 2019.

Müslim, Ebû'l-Hüseyn el-Kuşeyrî en-Nisâbü'rî Müslim b. el-Haccâc. *el-Müsnedü's-Sahîh el-muhtasar mine's-sünen bi-nakli'l-adli ilâ Resûlillah*, thk. Ebû Kuteybe Nazar Muhammed el-Faryabî. Riyad: Dâru't-Talia, 2006.

Nesâî, Ebû Abdurrahman Ahmed b. Şuayb b. Ali b. Bahr. Beyrut: Dârü'l-Fikr, 1930/1348.

Tirmizî, Ebû İsa Muhammed b. İsa b. Sevre (ö. 279/892), *Sünenu't-Tirmizî*, thk. İbrâhim Atve İyâz, Kahire: Mustafa el-Babî el-Halebî, 2. baskı, 1975.

Vâkidî, Ebû Abdullah Muhammed b. Ömer b. Vâkid el-Eslemî, *Kitâbu'l-Meğâzî*, thk. Marsden Jones. Beyrut: Âlemu'l-kütüb, 1984.

Felsefenin Yolculuğu: Arapça Düşüncenin Hazırlayıcısı Olarak Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Süryanice Felsefe-Bilim Tercümelere

Arş. Gör. Tanju TOKA*

Özet

Müslümanlar, Hz. Peygamber'in vefatından kısa bir süre sonra Filistin-Suriye, Mısır, Irak-İran ve Kuzey Afrika'yı egemenlikleri altına aldılar. Fethettikleri topraklarda Müslümanlar, kendilerinden önceki milletlerin mirasçısı oldular. Bu çerçevede Suriye'de Helenistik ve Irak'ta Sâsânî düşüncesinin tesiri altında gelişen Süryani/Arâmî kültürü çevresinde varlığını sürdüren antik düşünce mirasını benimsediler. Fetihlerle birlikte oluşan yeni kültür ortamında düşüncenin paylaşılması ve yaygınlaşmasını sağlayan en önemli unsur Yunanca, Pehlevice, Süryanice, Sanskritçe ve Kıptice gibi çeşitli dillerden Arapçaya yapılan tercümelere ki, bu diller arasında İslâm düşüncesini etkilemesi anlamında Yunanca öne çıkmaktadır. Yunanca-Arapça tercümelere yapıldığı döneme kadar Pehlevice ve bilhassa Süryanice, Yunanca düşüncenin anlaşılmasında etkili olan temel dil konumundaydılar. Dolayısıyla İslâm dünyasındaki tercüme hareketinin ortaya çıktığı ve geliştiği ortamın daha iyi anlaşılması için Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Süryanice dillerindeki tercümelere incelenmesi gerekir. Çünkü Arapçaya tercüme edilen Yunanca felsefe-bilimle ilgili eserlerin önemli bir kısmı daha öncesinde bu dillere tercüme edildiği anlaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle, bu dillerin Yunanca felsefe-bilim literatürüyle olan münasebetinin Arapçadan çok daha uzun bir geçmişe sahip olmaları nedeniyle kazandıkları birikim ve tecrübe Arapça tercüme faaliyeti sırasında önemli bir rol oynamıştır. Bu çerçevede bildirimizde, Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Süryanice tercümelere Yunanca düşüncenin Arapçaya aktarılmasında *aracı* bir rol oynamanın yanı sıra, tercüme tekniği ve tercüme edilecek eserlerin belirlenmesinde etkili olup olmadığı tartışmayı amaçlamaktayız.

Anahtar Kelimeler: Tercüme hareketi, Yunanca-Pehlevice, Yunanca-Süryanice, Yunanca-Arapça

Journey of Philosophy: Greek-Pahlavi and Greek-Syriac Translations of Philosophy-Science as Preparer of Arabic Thought

Abstract

Muslims took control of Palestine-Syria, Egypt, Iraq-Iran and North Africa shortly after the death of the Prophet. In the lands they conquered, Muslims became the heirs of previous nations. In this context, they adopted the heritage of ancient thought that continued to exist in the Syriac/Aramaic culture that developed under the influence of Hellenistic thought in Syria and Sassanid thought in Iraq. The most important factor enabling the sharing and dissemination of thought in the new cultural environment that emerged with the conquests is the translations made into Arabic from various languages such as Greek, Pahlavi, Syriac, Sanskrit and Coptic. However, among thus languages, Greek stands out in determining Islamic thought. When Greek-Arabic translations were done, Pahlavi and especially Syriac were the primary languages influential in understanding Greek thought. Therefore, to better

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Felsefe Bölümü, tanju.toka@erzurum.edu.tr

understand the environment in which the translation movement in the Islamic world emerged and developed, it is necessary to analyze the translations in Greek-Pahlavi and Greek-Syriac languages. Because it is understood that a significant part of the Greek philosophy-science works translated into Arabic was previously translated into these languages, in other words, since these languages have a much longer history with the Greek philosophy-science literature than Arabic, what they have owned accumulation and experience they played an essential role while in the Arabic translation movement. In this context, in our notice, we aim to discuss whether the Greek-Pahlavi and Greek-Syriac translations play an *intermediary* role in transferring Greek thought to Arabic and whether they effectively determine the translation technique and the works to be translated.

Keywords: Translation movement, Greek-Pahlavi, Greek-Syriac, Greek-Arabic

Giriş

Müslümanların Yunanca düşünceyle tanışmasını sağlaması bakımından öncelikle Süryanice sonrasında Pehlevice dilindeki felsefe-bilim literatürünün mahiyeti önem kazanmaktadır. Çünkü Arapçaya tercüme edilen Yunanca felsefe-bilimle ilgili eserlerin önemli bir kısmı daha öncesinde Pehlevice ve özellikle Süryaniceye tercüme edildiği anlaşılmaktadır. Bu dillerin Yunanca felsefe-bilim literatürüyle olan münasebetinin Arapçadan çok daha uzun bir geçmişe sahip olması itibarıyla oluşan birikim ve tecrübe Arapça tercüme faaliyeti sırasında önemli bir rol oynamıştır. Bu noktada bilhassa Huneyn b. İshâk (ö. 873) ve onun ekolü etrafında yapılan tercüme, Arapça tercümelerinin Süryanice tercüme faaliyetlerinden kaynaklanan birikim temelinde olgunlaştığını göstermektedir.¹

İslâm düşüncesinin gelişmesinde tercüme hareketinin sahip olduğu söz konusu etkisinden hareketle bu çalışmamızın temel gayesi, Arapça tercüme öncelleyen, Yunancadan Pehlevice ve Süryaniceye yapılan tercümelerin genel mahiyetini tartışmaktır. Yunanca-Arapça tercümelerin yapıldığı döneme kadar Pehlevice ve özellikle de Süryanice, Yunanca düşüncenin anlaşılmasında etkili olan temel dil konumundaydılar. Bu da İslâm dünyasındaki tercüme hareketinin ortaya çıktığı ve geliştiği ortamın daha iyi anlaşılması için Pehlevice ve Süryanice dillerindeki tercümeleri incelemeyi gerekli kılmaktadır. Başka bir ifadeyle, Yunanca-Arapça tercüme hareketinin anlaşılması, ancak Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Süryanice tercümelerinin anlaşılmasına bağlıdır. Ayrıca Pehlevice ve özellikle de Süryaniceye yapılan tercüme, Yunanca düşüncenin Arapçaya aktarılmasında *aracı* bir rol oynamanın yanı sıra tercüme tekniği ve tercüme edilecek eserlerin belirlenmesinde de etkili olmuştur.²

Çalışmamızda ilk olarak, Yunancadan Pehleviceye tercümelerin yapılmasını gerekli kılan sosyo-politik ve sosyo-kültürel koşullar tartışılacaktır. Bu çerçevede ayrıca çeşitli dillerden

¹ Eyüp Tanrıverdi, "Arap Kültüründe Çeviri Çalışmaları ve Huneyn b. İshâk Ekolü", *Dîvân: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, c. XXIII, 2007, s. 112-113. Ayrıca Yunanca düşüncenin Arapçaya intikal etmesini sağlayan mütercimlerin önemli bir kısmının Süryânî kökenli olması, Yunanca-Süryânîce tercümelere hâkim olan genel karakterin Yunanca-Arapça tercümelere de intikal etmesine neden olmuştur. Diğer bir ifadeyle, Platon felsefesinin anlaşılması için kritik bir konumda yer alan birçok eserin Arapçaya tercüme edilmemesinin temel nedenlerinden birisinin Yunanca düşüncenin doğu dillerine aktarılması sırasında ortaya çıkan genel eğilim olduğu söylenebilir.

² Uwe Vagelpohl, *Aristotle's Rhetoric in the East: The Syriac and Arabic Translation and Commentary Tradition*, c. LXXVI, Brill, Londra, 2008, s. 6.

Pehleviceye aktarılan eserler de tespit edilecektir. Bunun yanı sıra, Yunanca-Pehlevicé tercümelér, Yunanca-Süryanice tercümelérin başlaması için nasıl bir etkiye sahip olduğu da serimlenecektir. Çalışmamızın son kısmında, Yunanca-Süryanice tercümelérin yapılmasını gerektiren koşullar tespit edilip, bu dile yapılan tercümelérin genel mahiyeti ortaya konacaktır.

A) Yunanca Düşüncenin Pehlevicéye İntikali

Büyük İskender'in (hükümdarlığı: m.ö. 332-m.ö. 323) milâttan önce 334 yılında çıktığı Doğu seferiyle başlayan Helenistik dönemde siyasal, kültürel ve düşünsel alanda birçok *yenilik* ortaya çıktı. Düşünce alanında ortaya çıkan en büyük yenilik, Platon (ö. 347) ve Aristoteles (ö. 322) felsefesinin yeniden yorumlanmasıdır. Bu dönemden sonra birçok filozof, özellikle Aristoteles felsefesini tutarlı hale getirmeye ya da kendi felsefi sistemleri için onun düşüncesini bir zemin olarak kullanmaya yönelik çabanın içerisine girdiler.³

Helenistik dönemde ortaya çıkan Yeni-Platoncu felsefe okulu İslâm felsefesinin en çok etkileyen/şekillendiren felsefi gelenektir. Öyle ki İslâm filozoflarının önemli bir kısmı bu geleneğin devamı ya da sürdürücüsü olarak kabul edilmektedir. Ancak bu felsefi gelenek, İslâm felsefesinin inkişafından önce kesintiye uğrayarak devamlılığını önemli ölçüde yitirmişti. Bu durumun ortaya çıkmasında Bizans İmparatorluğunda Hristiyan akidelerinin bozulmasına yönelik duyulan kaygı etkili olmuştur. Nitekim bu kaygı temelinde Bizans İmparatoru I. Justinianus'un (hükümdarlığı: 527-565) 529 yılında Yeni-Platoncu Atina okulunu kapatarak Atina'daki felsefi etkinliğini sona erdirdi. Bunun üzerine Yeni-Platoncu Damascius (ö. 550) ve Simplicius (ö. 560) ile birlikte bazı filozoflar Atina'yı terk ederek Bizans İmparatorluğunun siyasi rakibi olan Sâsâni İmparatorluğuna yerleşmiş ve derslerini burada vermeye devam etmişlerdir.⁴ Ayrıca Yeni-Platoncu söz konusu filozofların Atina'yı terk etmesinden sonra burada artık canlı felsefi bir hareketliliğin olduğundan söz etmek mümkün değildir. Fakat Rudolph'a göre Atina'da ortaya çıkan bu tablo, İskenderiye için geçerli değildir. Çünkü Atina'nın aksine milattan sonra yedinci yüzyılın başına kadar İskenderiye'deki felsefi hareketlilik varlığını sürdürmeye devam etmiştir. Diğer bir ifadeyle, milattan sonra 529 yılı Atina'daki felsefe eğitimi için keskin bir kırılmayı işaret ederken, Hristiyan muhaliflere rağmen İskenderiye'deki felsefe eğitimi önemli bir kesintiye uğramadan devam etti.⁵

Bizans İmparatorluğundan kaçan filozofların Sâsâni İmparatorluğuna gelmesini sağlayan unsurlar arasında çeşitli siyasal nedenler bulunmakla birlikte Sâsâni İmparatoru Kısra Enüşirvân I. Hüsrev b. Kubâd'ın (hükümdarlığı: 531-579) felsefeye olan ilgisiyle de yakından ilişkilidir. Nitekim bu ilginin önemli göstergelerinden birisi İmparatorun bu filozofları himaye etmesidir. Bunun yanı sıra Atina'dan gelen filozoflardan birisi olan Priscianus Lydus

³ İbrahim Halil Üçer, "Antik-Helenistik Birikimin İslâm Dünyasına İntikali: Aristotelesçi Felsefenin Üç Büyük Dönüşüm Evresi", *İslâm Felsefesi Tarih ve Problemler* içinde, ed. M. Cüneyt Kaya, İstanbul, ISAM Yayınları, İstanbul, 2017, s. 40-41.

⁴ Cristina D'ancona, "Yunancadan Arapçaya İntikal Eden Miras: Tercüme Edilen Yeni-Eflatunculuk", *İslam Felsefesine Giriş* içinde, ed. Peter Adamson; Richard C. Taylor, çev. M. Cüneyt Kaya, Küre Yayınları, İstanbul, 2008, s. 20-21.

⁵ Ulrich Rudolph, "The Late Ancient Background", *Philosophy in the Islamic World* içinde, ed. Ulrich Rudolph, Rotraud Hansberger, Peter Adamson, çev. Rotraud Hansberger, Brill, Londra, 2017, s. 42.

(ö. VI. yy.) İmparator için bir risale yazdı. Ayrıca İranlı Paul (ö. VI. yy.), Aristoteles'in mantığı hakkında yazdığı eserlerinden birisini de ona ithaf etti.⁶

Sâsâni imparatorluğunda felsefeye ve Helenistik kültüre yönelik duyulan söz konusu ilgi yalnızca Kısra Enûşirvan (hükümdarlığı: 531-579) dönemiyle sınırlı değildir. Bu ilginin Sâsâni imparatorluğunun ilk döneminden itibaren var olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim bunun neticesinde Erdeşir b. Bâbek (224-241) döneminde çeşitli dillerden Pehleviceye felsefe-bilim alanından tercüme yapılmıştır. Sâsâni kültüründeki bu fikri hareketliliğin bir diğer önemli göstergesi ise I. Şâpûr (241-272) tarafından Hûzistan'da Cundişâpûr akademisinin kurulmasıdır.⁷ Bu akademi, Yeni-Platoncu düşünce temelinde gelişen Helenistik düşüncenin yanı sıra Mani ve Zerdüş dinlerinin düşünce unsurları ile Katolik kilisesi tarafından aforoz edilmiş Nastûri kilisesine mensup olan alimlerden ve nihayet Hindistan düşüncesini taşıyan isimlerden oluşmaktaydı.⁸ Bu itibarla Cundişâpûr akademisinin heterojen bir kültürel ve fikrî yapıya sahip olduğunu ve bu yönü itibariyle dönemin düşünce sistemlerini önemli ölçüde temsil ettiği söylenebilir.

Cundişâpûr akademisi zamanla tıp ve astronominin yanı sıra kozmopolitik yapısı içerisinden sıyrılan Helenistik düşüncenin önemli merkezlerden birisi haline dönüşmüştür. Dolayısıyla Cundişâpûr'a asıl felsefi hüviyetini Bizans'tan kaçan Yeni-Platoncu filozoflar ve onların buradaki temsilcileri kazandırdılar. Ayrıca bu akademideki çeşitlilik, farklı düşünce sistemleri arasında etkileşimin oluşmasını ve bu temelde çeşitli tercüme yapılmış imkân sağlamıştır. Buna göre bu akademide Aristoteles'in mantık hakkındaki çeşitli eserleri ve Hint kültürüne ait astronomi, astroloji ve tıp gibi alanlarla ilgili eserler Pehleviceye aktarıldı. Kısra Enûşirvan (hükümdarlığı: 531-579) döneminde Sanskritçeden Pehleviceye tercüme edilen en önemli eserlerden birisi ise Hintli Beydebâ'nın (m.ö. I. yy.) fabl formunda kaleme aldığı ve bir siyasetname örneği olan *Pança-Tatra'nın Kelile ve Dimne* adıyla İran kökenli hekim Burzûyeh (ö. VI. yy.) tarafından tercüme edilmesidir.⁹ Ayrıca *Kelile ve Dimne'nin* Pehleviceye tercüme edildiği döneme yakın bir zamanda, yani yaklaşık olarak miladi 570'de Süryani din alimi olan Bud (ö. ?) tarafından *Kalilag-Dimnag* başlığıyla Pehleviceden Süryaniceye tercüme edilmiştir.¹⁰ Bu tercüme, Cundişâpûr merkezinde Pehlevice ile Süryanice kültür dünyaları arasındaki etkileşimi göstermesi bakımından oldukça önemlidir. Buna göre Pehleviceye yapılan tercüme yalnızca Süryanice düşünce dünyasının Yunanca düşünceyle tanışmasını sağlamamıştır, bunun yanı sıra diğer antik düşünce miraslarıyla da tanışmasına *aracı* olmuştur.

⁶ Hans Daiber, *Islamic Thought in the Dialogue of Cultures: A Historical and Bibliographical Survey*, Brill, Boston, 2012, s. 46.

⁷ Ramazan Şeşen, "İslâm Dünyasında İlk Tercüme Faaliyetlerine Umûmi Bir Bakış (Başlangıçtan h. IV./m. X. Asrın Sonlarına Kadar)", *İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, c. VII, 1979, s. 4.

⁸ Heinz Herbert Schöffler, *Gundi-Şapur Akademisi*, çev. Sedat Umran; Vedii İlmen, Yaba Yayınları, İstanbul, 2008, s. 96.

⁹ Macit Fahri, *İslam Felsefesi Tarihi*, çev. Kasım Turhan, *Ayışığı Kitapları*, İstanbul, 1997, s. 2; Fuat Sezgin, *İslâm'da Bilim ve Teknik*, çev. Abdurrahman Aliy, c. I, *Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları*, Ankara, 2007, s. 8; Y. Kumeyr, *İslâm Felsefesinin Kaynakları*, çev. Fahrettin Olguner, *Dergâh Yayınları*, İstanbul, 1976, s. 159.

¹⁰ Abuzer Kalyon, "Kelile ve Dimne'nin Tercüme Serüveni", *Dîvân: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, c. XVI, 2004, s. 232.

B) Yunanca Düşüncenin Süryaniceye İntikali

Sâsâni coğrafyasında düşünce hareketliliğin merkezinde yer alan Cundişâpûr akademisinde öğretim dili ağırlıklı olarak Süryanice olmasına karşın, Hint kültüründen Pehleviceye aktarılan çeşitli eserlerden dolayı Pehlevicenin de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Sâsâni sarayında Helenistik felsefeye yönelik duyulan bir ilginin sonucu olarak Yunanca ve Sanskritçeden çeşitli eserler Pehleviceye tercüme edilse de felsefe-bilimin bu coğrafyaya yerleşmesi Pehlevice değil, Süryanice dili aracılığıyla gerçekleşmiştir. Bunun temel nedeni ise, Süryani kilisesinin Roma ve Bizans'tan kendisine yapılan teoloji merkezli eleştirilerdir. Süryani kilisesi bu eleştirilere karşı koymak için mantığı bir araç olarak kullanmıştır ki, bu zeminde antik Yunan düşüncesi milattan sonra dördüncü yüzyıldan itibaren Süryanice kültür çevresinde özümsemeye başlandığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, Süryani kilisesinin teolojik kaygılarla mantık özelinde Yunanca düşünceye yönelmesi, Yunanca felsefe-bilim mirasının Mezopotamya coğrafyasına yerleşmesinin önünü açmıştır.¹¹

Bu durum, Yunanca-Süryanice tercümelerin gelen karakterinin belirlenmesinde oldukça etkili olmuştur. Buna göre söz konusu tercümelerin temelinde teolojik kaygıların bulunması mantık ve metafizikle ilgili eserlerin tercüme edilmesini gerekli kılmıştır. Bu bağlamda siyaset felsefesiyle ilgili Yunanca eserlerin tercüme edilmemesinin temelinde de söz konusu kaygının yattığını söylemek mümkündür. Başka bir ifadeyle, Bizans İmparatorluğunun Yunanca konuşan ancak Ortodoks Hristiyan düşüncesini desteklemeyen toplumlara dinî gerekçelerle baskı uygulayıp ayırıştırması, başta Süryaniler olmak üzere, çeşitli dinî gruplar arasında mantık temelinde gelişen Yunanca düşüncenin yaygınlık kazanmasına neden oldu. Öyle ki bu çerçevede Antakya, Humus, Rakka, Re'su'l-Ayn, Urfa ve Nusaybin gibi merkezlerde Yunanca bilim geleneğini sürdüren birçok merkez inşa edildi. Bu akademilerin eğitim müfredatının merkezini dini konular oluşturmakla birlikte retorik, gramer, matematik, astronomi, müzik ve tıp gibi ilimlerin yanı sıra sınırlı da olsa Mezopotamya ve Sâsâni kültür unsurları da okutulmaktaydı.¹² Süryani düşüncenin inşa edildiği mezkûr merkezler dördüncü ve sekizinci yüzyıl arasında gerçek anlamda faaliyetlerini yürütseler de Wright'a göre, çok seyrek de olsa, on dördüncü yüzyıla kadar varlıklarını devam ettirdiler.¹³

Yunanca felsefe-bilim mirasını sürdüren mezkûr merkezler aracılığıyla Süryanicede hatırı sayılır bir felsefe-bilim ve metafizik alanlarıyla ilişki literatürün oluşmasının önü açılmıştır. Bu çerçevede Süryani düşünce merkezlerinde mantık eserlerinden önce metafizikle ilişkili eserlerin tercüme edildiği anlaşılmaktadır. Metafizik alanından tercüme edilen ilk eserler arasında Mopsuestialı Theodor'un (ö. 428) *Kitâb-ı Mukaddes* tefsirlerinin yanı sıra, Eusebius'un (ö. 339) *Kilise Tarihi* ve *Theophany* isimli eserleri, İskenderiyeli Clement'e (ö. 215) nispet edilen

¹¹ Uwe Vagelpohl, *Aristotle's Rhetoric in the East: The Syriac and Arabic Translation and Commentary Tradition*, c. LXXVI, Brill, Londra, 2008, s. 17; Ulrich Rudolph, "The Late Ancient Background", *Philosophy in the Islamic World* içinde, ed. Ulrich Rudolph, Rotraud Hansberger, Peter Adamson, çev. Rotraud Hansberger, Brill, Londra, 2017, s. 55.

¹² Ramazan Şeşen, "Tercüme Faaliyetleri", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi* içinde, ed. H. Dursun Yıldız, c. III, İstanbul, 1989, s. 454; Uwe Vagelpohl, *Aristotle's Rhetoric in the East: The Syriac and Arabic Translation and Commentary Tradition*, c. LXXVI, Brill, Londra, 2008, s. 16.

¹³ William Wright, *A Short History of Syriac Literature*, Londra, 1894, s.1.

İtiraflar, Bostralı Titus'un (ö. 378) *Konuşmalar* eseri ve bunların dışında Tarsuslu Diodorsus'un (ö. 390) eserlerini de zikretmek mümkündür.¹⁴

Yunancadan Süryaniceye yapılan metafiziğe dair bu tercümelemler sonraki süreçte mantık alanından da tercümelerin yapılmasını gerekli kılmıştır. Başka bir ifadeyle, metafizik alanından tercüme edilen metinlerin genellikle Hz. İsa'nın doğası hakkındaki tartışmalar üzerinde yoğunlaşmasından dolayı diyalektik usullerinin öğrenilmesini gerekli kılmıştır. Çünkü bu metinlerde savunulan görüşün muhalif görüşlere karşı üstünlüğünün/doğruluğunun ortaya konulması gerekmektedir. Nitekim bu durum Süryanicede belli bir mantık literatürünün oluşmasına kapı aralamıştır.¹⁵

Süryanicede felsefe-mantık literatürünün oluşmasını sağlayan ilk isim hekim ve filozof olan Resulaynı Sergius'dur (ö. 536). Resulaynı Sergius, İskenderiye okulunda öğrenim gördüğü sırada Yunancadan Süryaniceye yaptığı tercüme ve şerhlerle Süryani kültürünün Aristoteles ile tanışmasına imkân sağladı. Bu çerçevede Resulaynı Sergius, Aristoteles'in *Organon*'un ilk iki kitabı olan *Kategoriler* ve *Önermeler*'ine şerh ve mukaddimeler yazdığı gibi onun nefis hakkındaki görüşü için de bir risale yazdı. Ayrıca Pontuslu Evagrius'un (ö. 399) *Yüzyıllar* ve İskender Afrodisi'ye (ö. III. yy.) nispet edilen *Bütünün İlkeleri Üzerine* isimli eserin yanı sıra Galen'in (ö. 200 [?]) pek çok risalesi ve Areopaguslu sahte-Dionysius'un (ö. V. yy.) eserlerini de Süryaniceye aktarmıştır. Süryani alimlerinin diyalektik alanında üstünlük elde etmek gayesiyle Aristoteles mantığı ve Yeni-Platoncu düşüncenin Süryaniceye aktarılmasını sağlayan bir diğer önemli isim ise milattan sonra beşinci yüzyılda yaşayan Probus'tur (ö. V. yy.). Probus, Aristoteles'in *Yorum Üzerine* ve *Kıyas* eserlerini Süryaniceye aktardığı gibi bunlar üzerine birer şerh de yazmıştır.¹⁶

Süryanicedeki mantık literatürünün oluşmasında etkili olan isimler arasında mezkûr düşünürlerin yanı sıra Kınnesrin'de ders veren Severus Seboht (ö. 667) ismini de zikretmek gerekir. Buna göre Severus Seboht, Aristoteles'in *Önermeler* ve *Retorik*'i üzerine şerhler yazdığı gibi *Birinci Analitik* kıyaslarına dair de bir risale yazdı. Ayrıca Arapların başpiskoposu olarak bilinen George (ö. 724) ve onun hocası olan Baladlı Athanasius (ö. 687) da çeşitli Yunanca eserleri Süryaniceye aktarmakla birlikte Aristoteles'in *Kategoriler*, *Önermeler*, *Birinci Analitikler*'le Porfirius'un *İsagoji*'si hakkında da şerhler yazdılar.¹⁷

Müslümanların fetihleri sonrasında da Süryani düşüncesinin mezkûr merkezlerinde ortaya çıkan tercüme ve mantık odaklı felsefi hareketlilik devam etmiştir. Öyle ki Müslüman fetihlerle birlikte Süryani düşünce merkezleri siyasal ve idari anlamda birleştirildiği gibi bu

¹⁴ Macit Fahri, *İslam Felsefesi Tarihi*, çev. Kasım Turhan, Ayışığı Kitapları, İstanbul, 1997, s. 23-24; Cristina D'ancona, "Yunancadan Arapçaya İntikal Eden Miras: Tercüme Edilen Yeni-Eflatunculuk", *İslam Felsefesine Giriş* içinde, ed. Peter Adamson; Richard C. Taylor, çev. M. Cüneyt Kaya, Küre Yayınları, İstanbul, 2008, s. 21.

¹⁵ Macit Fahri, *İslam Felsefesi Tarihi*, çev. Kasım Turhan, Ayışığı Kitapları, İstanbul, 1997, s. 24; Mahmut Kaya, *İslâm Kaynakları Işığında Aristoteles ve Felsefesi*, Ekin Yayınları, İstanbul, 1983, s. 125-177-192.

¹⁶ Hans Daiber, *Islamic Thought in the Dialogue of Cultures: A Historical and Bibliographical Survey*, Brill, Boston, 2012, s. 47; Y. Kumeyr, *İslâm Felsefesinin Kaynakları*, çev. Fahrettin Olguner, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1976, s. 164, 9. dipnot-166; Cristina D'ancona, "Yunancadan Arapçaya İntikal Eden Miras: Tercüme Edilen Yeni-Eflatunculuk", *İslam Felsefesine Giriş* içinde, ed. Peter Adamson; Richard C. Taylor, çev. M. Cüneyt Kaya, Küre Yayınları, İstanbul, 2008, s. 21.

¹⁷ Hans Daiber, *Islamic Thought in the Dialogue of Cultures: A Historical and Bibliographical Survey*, Brill, Boston, 2012, s. 24.

merkezlerdeki düşünürler Bizans İmparatorluğunun baskısından uzakta karşılıklı ilişkiler geliştirme imkânına da sahip oldular. Böyle bir siyasi ve kültürel ortamda Müslümanların himayelerine girmiş olan Süryani kültür dünyasının yeniden antik düşünceyle tedrici bir şekilde ilişki kurmaya başladığı anlaşılmaktadır. Nitekim Yunanca-Arapça tercüme faaliyetleri sırasında birçok Yunanca eserin Süryaniceye tercüme edilmesi bu durumu desteklemektedir. Hatta öyle ki bu dönemde Yunancadan tercüme edilecek olan eserler aynı zamanda hem Süryaniceye hem de Arapçaya tercüme edilmekteydi.¹⁸ Ayrıca bu durum, bu dönemdeki Yunanca-Süryanice tercüme hareketinin önceki dönemlerde olduğu gibi yalnızca metafizik ve buna paralel olarak gelişen mantık alanıyla sınırlı olmadığını da göstermektedir. Arapça tercüme hareketinin en önemli mütercimlerinden olan Ebu Bişr Matta İbn Yusuf (ö. 940) ve bilhassa Huneyn b. İshâk (ö. 873) ve oğlu İshâk b. Huneyn (ö. 910) gibi mütercimler tarafından Platon ve Aristoteles'in eserlerinin yanı sıra Helenistik döneme ait filozofların eserleri de Süryaniceye aktarıldı. Bu çerçevede Yunanca-Arapça tercüme hareketi yalnızca Arap-İslâm kültür dünyasına değil, aynı zamanda Süryani kültür dünyasına da önemli katkılar sağladığı anlaşılmaktadır.¹⁹

Sonuç

Tarihin her döneminde kültür ve medeniyetler arasındaki etkileşimlerin en somut görünüşleri *tercüme hareketi* kavramıyla nitelendirilmektedir. Bu anlayış temelinden hareketle, Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Arapça felsefe-bilim tercüme hareketi bu kültür ve medeniyetlerin karşılaşmasının zorunlu bir sonucu olarak değerlendirilmelidir.

Yunanca-Pehlevice tercüme hareketini ortaya çıkartan sosyo-politik ve sosyo-kültürel unsurlar bu durumun açık bir örneğini teşkil etmektedir. Buna göre Büyük İskender'in (hükümdarlığı: m.ö. 332-m.ö. 323) doğu seferi ve bunun ortaya çıkardığı kültürel etkiler Pehlevice düşüncesinin Yunanca düşünceyle tanışmasının zemini hazırlamıştır. Bu iki dil arasındaki etkileşimi belirleyen asıl unsur ise, Bizans İmparatoru I. Justinianus'un (hükümdarlığı: 527-565) Hristiyan akidelerinin bozulacağı kaygısından hareketle 529 yılında Yeni-Platoncu felsefe okulunu kapatması ve bunun sonucunda burada ders veren filozofların Sâsâni İmparatorluğuna yerleşip, ders vermeye başlamalarıdır. Bu durum, Sâsâni coğrafyasında Yunanca düşünceye ait metinlerin tercüme edilmesini gerekli kıldı.

Ancak Yunanca düşüncenin Mezopotamya'da yerleşmesini sağlayan en önemli unsur, bu dildeki eserlerin Süryaniceye tercüme edilmesidir. Çünkü Yunanca-Pehlevice tercüme hareketinden farklı olarak Yunanca-Süryanice tercüme hareketi, mantık ilmi merkezinde Yunancadaki felsefe-bilim külliyyatının önemli bir kısmını tercüme etme gayreti yer almaktaydı. Bunun yanı sıra, Süryanice kültür dünyası yalnızca bu eserleri alan bir konumda olmaktan ziyade bu eserler temelinde felsefe-mantık literatürünü oluşturmalarıdır. Diğer bir ifadeyle Süryani alimlerinin Yunanca felsefe-bilim mirası karşısında yalnızca edilgin değil, aynı zamanda etkin bir konumda yer almaları felsefenin Mezopotamya coğrafyasına

¹⁸ Eyüp Tanrıverdi, "Arap Kültüründe Çeviri Çalışmaları ve Huneyn b. İshâk Ekolü", *Dîvân: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, c. XXIII, 2007, s. 114.

¹⁹ Fuat Sezgin, *İslâm'da Bilim ve Teknik*, çev. Abdurrahman Aliy, c. I, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 200, 7s. 3; Macit Fahri, *İslam Felsefesi Tarihi*, çev. Kasım Turhan, *Ayışığı Kitapları*, İstanbul, 1997, s. 2.

yerleşmesini sağlamıştır. Ayrıca bu durum, felsefenin ilk defa Yunanca dışında farklı bir dilde sistematik olarak gelişip çeşitlendiğini de göstermektedir.

İslâm dünyasında fetihlerle birlikte oluşan yeni kültür ortamında düşüncenin paylaşılması ve yaygınlaşmasını sağlayan en önemli unsur Yunanca, Pehlevice, Süryanice, Sanskritçe ve Kıptiçe gibi çeşitli dillerden Arapçaya yapılan tercümelere dir. Ancak bu diller arasında Yunanca-Arapça tercümelerin yapılması için gerek entelektüel gerekse de insanî kaynak sağlaması bakımında Pehlevice ve özellikle de Süryanice tercümeler son derece önemlidir. Başka bir ifadeyle, antik düşünce mirasını dışlamayan ve tercüme hareketinin gerçekleşmesini sağlayacak insanî kaynağın yanı sıra önemli miktarda teknik bilgi ve bununla birlikte Süryânîcede hatırı sayılır bir felsefî literatürünün bulunması, Yunanca-Arapça tercüme hareketinin gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli unsurlar arasında yer almaktadır.

Bu çerçevede Yunanca felsefe-bilim mirasının Pehlevice ve özellikle Süryaniceye tercüme edilmesi hususunda son olarak şunu söylemek mümkündür: Yunanca düşünce bütünlüklü ve sistematik bir yapı içerisinde bu dillere tercüme edilmemiştir. Ayrıca bu tercümeler Yunanca felsefe bilim mirasının tamamını kapsamadığı gibi önemli ölçüde mantık alanıyla sınırlı kalmıştır. Dolayısıyla bu dönemde Süryaniceye yapılan tercümelerin büyük ölçüde Aristoteles'in mantık eserleriyle sınırlı kaldığını, Aristoteles felsefesinin diğer kısımlarıyla ilişkili eserlerin yanı sıra Platon diyaloglarının ise önemli bir ilgi görmediğini söylemek mümkündür.

Bu durum, İslâm dünyasında Yunanca-Arapça tercümeler yapan mütercimlerin önemli bir kısmının Süryani kökenli olması göz önüne alındığında Platon diyaloglarının tercüme edilmesini önemli ölçüde belirlediği anlaşılmaktadır. Buna göre Yunanca-Süryanice tercümelere benzer şekilde Yunanca-Arapça tercüme hareketinde de Aristoteles'in eserlerinin çok önemli bir kısmı tercüme edilirken Platon'un tercüme edilen eserlerinin sınırlı sayıda kaldığı anlaşılmaktadır. Bu itibarla Platon diyaloglarının bir bütün olarak Arapçaya tercüme edilmemesinin çeşitli nedenleri olmakla birlikte Süryanice tercüme geleneğinde ortaya çıkan söz konusu genel eğilimin Yunanca-Arapça tercümeler yapan mütercimler tarafından benimsenmesinin de etkili olduğu söylenebilir.

Ayrıca İslâm dünyasının aksine Pehlevice ve Süryanice dillerine yapılan mezkûr tercümeler sınırlı bir toplumsal tabaka tarafından talep edilmiştir. Bu nedenle bu dillere yapılan tercümeler Arapça kültür dünyasına benzer şekilde canlı bir felsefî hareketliliğin başlaması için yeterli olmamıştır. Diğer bir ifadeyle, Yunanca-Pehlevice tercümelerin sınırlı sayıdaki eserlerle kalması, Yunanca-Süryanice tercümelere ise teolojik tartışmalardan doğan kaygıların kaynaklık etmesi ve buna bağlı olarak tercümelerin mantık alanında yoğunlaşmasından dolayı bu dillerdeki tercüme faaliyetleri felsefî gelenekte yeni bir çıkış açamamıştır. Ancak buna karşın özellikle Süryaniceye yapılan Yunanca tercümeler, Arapça tercümeler için önemli bir metin külliyyatının yanı sıra teknik beceri bakımından da önemli bir kaynak oluşturmaktadır.²⁰

²⁰ Uwe Vagelpohl, *Aristotle's Rhetoric in the East: The Syriac and Arabic Translation and Commentary Tradition*, c. LXXVI, Brill, Londra, 2008, s. 15; Dimitri Gutas, *Yunanca Düşünce, Arapça Kültür: Bağdat'ta*

Ayrıca İslâm dünyasında, felsefî gelenek temelinde üretilen yeni kavramlar Yunanca dışında yeni bir felsefe-bilim dilinin oluşmasına imkân sağladı. Dolayısıyla Yunanca-Pehlevice ve Yunanca-Süryanice tercümelerinin oluşturduğu birikim temelinde inşa edilen tercüme hareketi Arapça merkezinde gelişen farklı ve zengin bir felsefe-bilim literatürünün önünü açtığı gibi bu dili bilimsel bilginin bir parçası haline de dönüştürdü. Nitekim bu dönemden sonra Arapça yalnızca İslâm dininin dili değil, aynı zamanda özgün bir felsefe-bilim ve edebiyat literatürünün geliştirildiği bir dil haline dönüştü.²¹

Kaynakça

- D'ancona, Cristina, "Yunancadan Arapçaya İntikal Eden Miras: Tercüme Edilen Yeni-Eflatunculuk", *İslam Felsefesine Giriş* içinde, ed. Peter Adamson; Richard C. Taylor, çev. M. Cüneyt Kaya, Küre Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 11-34.
- Daiber, Hans, *Islamic Thought in the Dialogue of Cultures: A Historical and Bibliographical Survey*, Brill, Boston, 2012.
- Fahri, Macit, *İslam Felsefesi Tarihi*, çev. Kasım Turhan, Ayışığı kitapları, İstanbul, 1997.
- Gutas, Dimitri, *Yunanca Düşünce, Arapça Kültür: Bağdat'ta Yunanca-Arapça Çeviri Hareketi ve Erken Abbasi Toplumu*, çev. Lütfü Şimşek, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2017.
- Kalyon, Abuzer, "Kelile ve Dimne'nin Tercüme Serüveni", *Dîvân: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, c. XVI, 2004, ss. 227-237.
- Kaya, Mahmut, *İslâm Kaynakları Işığında Aristoteles ve Felsefesi*, Ekin Yayınları, İstanbul, 1983.
- Kumeyr, Y., *İslâm Felsefesinin Kaynakları*, çev. Fahrettin Olguner, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1976.
- Pedersen, Johannes, *İslâm Dünyasında Kitabın Tarihi*, çev. Mustafa Macit Karagözoğlu, Klasik Yayınları, İstanbul, 2013.
- Rudolph, Ulrich, "The Late Ancient Background", *Philosophy in the Islamic World* içinde, ed. Ulrich Rudolph, Rotraud Hansberger, Peter Adamson, çev. Rotraud Hansberger, Brill, Londra, 2017, ss. 29-73.
- Schöffler, Heinz Herbert, *Gundi-Şapur Akademisi*, çev. Sedat Umran; Vedii İlmen, Yaba Yayınları, İstanbul, 2008.
- Sezgin, Fuat, *İslâm'da Bilim ve Teknik*, çev. Abdurrahman Aliy, c. I, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007.
- Şeşen, Ramazan, "İslâm Dünyasında İlk Tercüme Faaliyetlerine Umûmi Bir Bakış (Başlangıçtan h. IV./m. X. Asrın Sonlarına Kadar)", *İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, c. VII, 1979, ss. 3-29.
- Şeşen, Ramazan, "Tercüme Faaliyetleri", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi* içinde, ed. H. Dursun Yıldız, Çağ Yayınları, c. III, İstanbul, 1989, ss. 453-479.
- Tanrıverdi, Eyüp, "Arap Kültüründe Çeviri Çalışmaları ve Huneyn b. İshâk Ekolü", *Dîvân: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, c. XXIII, 2007, ss. 93-150.
- Üçer, İbrahim Halil, "Antik-Helenistik Birikimin İslâm Dünyasına İntikali: Aristotelesçi Felsefenin Üç Büyük Dönüşüm Evresi", *İslâm Felsefesi Tarih ve Problemler* içinde, ed. M. Cüneyt Kaya, İstanbul, ISAM Yayınları, İstanbul, 2017, ss. 37-90.
- Vagelpohl, Uwe, *Aristotle's Rhetoric in the East: The Syriac and Arabic Translation and Commentary Tradition*, c. LXXVI, Brill, Londra, 2008.
- Wright, William, *A Short History of Syriac Literature*, Londra, 1894.

Yunanca-Arapça Çeviri Hareketi ve Erken Abbasi Toplumu, çev. Lütfü Şimşek, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2017, s. 33.

²¹ Johannes Pedersen, *İslâm Dünyasında Kitabın Tarihi*, çev. Mustafa Macit Karagözoğlu, Klasik Yayınları, İstanbul, 2013, s. 12-113.

Edebiyat ve Felsefe Yolundaki İnsan

Doktorant Fatıma KOÇ*

Özet

Bir disiplin olma ve insan yaşamının anlamlı kılınmasına yön veren teorik ve pratik yaşam tarzı olma yönünde en temel iki uğraşı felsefe ve edebiyat olmuştur. Felsefe ve edebiyat tarihin her döneminde insan için bir arayışın yolu olmuştur. Her ikisinde ele alınan konular, uyandırılmak istenen fikir ve duygular bir hedef noktasında birleşseler de metodik açıdan ayrı düşerler. Şöyle ki; felsefenin akli temele alışı; edebiyatın ise duygudan, coşkudan bir referansla, estetik bir tavırla hayatı anlamaya girişimi farklılıklar oluşturur. Felsefe metinlerinin derin ve yoğun anlatımı, çoğu zaman okuyucu tarafından anlaşılammaya sebep olmuştur. Edebiyat ise bu anlaşılammama noktasında felsefeye yardımcı olur. Edebiyat; süslü, sözlü anlatımıyla, bir heyecan ve merak kaygısıyla gerek şiir gerek roman üzerinden felsefi muhtevaları bazen bir olay veya durum ya da şairin sesi tarzında anlatır.

Dil ve dili kullanabilme biçiminin edebi ve felsefi olanda nasıl dışa vurulduğu veya edebi ve felsefi bir söylemin hangi düşünme formlarıyla açıldığı kendi anlam ve değerini arama gayesinde olan insan için bir yol arayışının da çabası olmuştur. Bu yol hem felsefe (düşünme ve düşünebilme metotları) hem de edebiyat (roman, şiir, sanat) gibi etkinliklerle mümkün olmuştur.

Bu çalışmamızda edebi ve felsefi olan olarak tanımlanan fikir ve söylemlerde kendini arayan insanın yolculuğu ve arayışı konu edinilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Edebiyat, Felsefe, İnsan, Yol, Etkileşim.

Human on The Path of Literature and Philosophy

Abstract

Philosophy and literature have been the two most basic pursuits of being a discipline and being a theoretical and practical lifestyle that guides making human life meaningful. Philosophy and literature have been a way of searching for people in every period of history. Even though the topics covered in both, the ideas and emotions to be evoked converge on a target point, they are methodically separated. Namely; the basis of philosophy on reason; On the other hand, the attempt of literature to understand life with a reference from emotion, enthusiasm and an aesthetic attitude creates differences. The deep and intense expression of philosophical texts has often caused the reader to be incomprehensible. Literature, on the other hand, helps philosophy at this point of incomprehension. Literature; With his ornate, verbal expression, he tells the philosophical content, sometimes in the style of an event or situation or the voice of the poet, both through poetry and novels, with an excitement and curiosity concern. How language and the way of using language are expressed in the literary and philosophical, or with which forms of thinking a literary and philosophical discourse is expressed, has also been an effort to seek a way for people who seek to find their own meaning

* Uludağ Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi, Felsefe ve Din Bilimleri Bölümü, Felsefe Tarihi Anabilim Dalı, Bursa-Türkiye. erekfel-25@hotmail.com

and value. This path has been possible with both philosophy (thinking and thinking methods) and literature (novel, poetry, art) activities.

In this study, the journey and search of people who seek themselves in ideas and discourses defined as literary and philosophical will be tried to be discussed.

Keywords: Literature, Philosophy, Man, Path, Interaction.

Giriş

Bir arayış olarak felsefe ve edebiyat özünde kendini arayışın yoludur. Kendini ve kendinin dışındakileri arayan insan, adının edebiyat ve felsefe olduğunu bilmeden ya da bir disiplinin incelenişi bağlamında kendini edebi ve felsefi bir söylemin içinde bulur. Edebi ve felsefi türlerle düşünce, istem ve duygularını açığa çıkarır. Bazen bir gerçekliğin tasviri biçiminde bazende bir kurgu biçiminde ortaya çıkar. Edebi ve felsefi olan gizil olanı ortaya çıkarma veya yeni bir şey tasarlamak üzerinde duran mantıksal, duygusal zenginliklerin dışavurumunun ifadeleridir. Bunu bazen bir epos (şiir manzume vb.) ile bazende bir logos (akliye) ile yaparak sağlar.

Evensel konuları ele almada bir ortaklık bulunan edebiyat ve felsefe konuların işlenişinde farklılıklar gösterir. Felsefe nelik sorusuyla yola çıkarak, soru ve kavramlarla kendine sorunsallar üretir. Felsefe bir disiplin olarak; kullandığı nosyonlarıyla, metafiziksel temalarıyla, ölüm, bilinç, ruh, Tanrı gibi konuları ile dikkat çekici olmuştur. Çoğu zamanda felsefe, metinlerinin derin anlamlılığı ve kavramsal yoğunluğu ile okuyucuya ürkütücü gelmiştir.

Edebiyat ise heyecan verici tarzıyla, duyguya dokunuşuyla, süslü söz sanatlarıyla ön planda olmuştur. Bu durum birbiri üzerine bir üstünlük değil iki farklı disiplinin birbirine yardımcı olduğunun ifadesidir. Bazı metafiziksel temaların felsefe içindeki anlaşılmağına edebiyat yetişir. Edebiyat, biçim ve içerik estetiğiyle bir anlatı yapma gereği duyar. İnsanın mistik bir varlık oluşu ve mistik olana yönelimini duyguda dile getirmek şiirin, metinde dile getirmek edebiyatın, çoğu zamanda felsefi metinler aracılığı ile felsefenin işi olmuştur.

Nitekim felsefi romanları ve felsefi şiirleri içerik olarak bir arada görmek mümkün. Edebiyatın felsefesi, felsefenin edebileştirilmesi birçok yazar ve filozof kimlikde görülür. Ayrıca egzistansiyalist çerçevede, varoluşçu felsefe temel mesajını en anlaşılır şıklığıyla edebiyat ürünlerinde ortaya çıkarır. Örneğin; Jean Paul Sartre, Albert Camus gibi romancı filozoflar ölüm, ölüm bilinci, saçma düzen, yaşam bilinci gibi felsefi muhtevaları roman üzerinden irdelemiştir.

Edebiyat ve Felsefe Üzerine

Edebiyatın Felsefi İncelenimi

Edebiyat ve felsefenin neliği üzerine bir araştırmayla tanım yapmak bu iki disiplinin birbiri üzerine ilişki kurmasını kolaylaştıracaktır. Konuşmak, anlaşmak, düşünüp bunları söyleme dökmek veya daha sonra bunun bir yazına dönüşme hali, insan için bir ihtiyaçtır. Bazen bir logos (akliye ile) bazen de bir epos (destan, şiir, manzume vb) ile bir arayış ve özünde kendini arayışın yolu denilebilir. O halde edebi olan ve felsefi olanın varlığı bazen bir tür olarak

bazen bir sözlü ürün olarak bazen de fark edilmeden yaşamın sınırları doğrultusunda hep var olmuştur.

Felsefenin dil ile ilişkisine kısaca değinerek, edebiyat üzerine değerlendirme yapıp çalışmamın ileriki aşamalarında detaylı bir araştırma sunmaya çalışacağım. Felsefede düşüncenin öneminin ancak retorikle gün yüzüne çıkacağına, dilin ve konuşmanın ehemmiyeti sorunsal üzerine odaklanılmalıdır. Dil ifadesinde özellikle “konuşma formlarının (cümle şekilleri, modaliteler) araştırılmasıdır; bunların bilgisi ise daha çok konuşma sanatının konusunu teşkil eder” (Aristoteles, 1961: 33). Hatta çoğu zaman “imkânsız olanın tasvir edilmesi” (Aristoteles, 1961: 47) kaygısı esastır.

Edebiyat; bir disiplin ve bir disiplinin türleri olarak sistematik bir biçimde 19. yüzyılda sesini duyurmuştur. Edebiyat, “duygu, düşünce, hayal, gözlem, tasavvur gibi anlatılmak istenen, anlatılmaya değer bulunan herhangi bir hususun, okuyan ve dinleyende bedii (estetik) heyecan uyandıracak güzel ve tesirli bir şekilde söylenmesi” (Ayyıldız, 2009: 11) anlamına gelir. Edebiyat dendiğinde edebi bir nesir, manzum, tiyatro şiir türleri anlaşılır. Bu türlerin inceleniminde; biçim, hangi tekniğin kullanıldığı, üslup, söz sanatı, türün metinleri arasındaki ahenk unsurları eserin ya da ürünün edebi bir formatla ele alınabilir olduğunu gösterir. Elbette edebi eserin ele alınmasında, kişinin anlam ve hayat tarzı, bireyin toplumla etkileşimi, toplumların yaşam biçimleri, toplumların kültürel dokuları belirleyici unsurlardır. Edebiyat, gerek insanda gerek mekânda farklı tezahür edebilir. Edebiyatın toplumla kurduğu sosyolojik analizin iyi anlaşılması gerekir ki edebi olanın özüne inebilmek mümkün olsun. Çünkü edebiyat tikelin uyandırdığı etki olmakla beraber tümel bir duyguyu ve hissiyatı da uyandırmayı kendine uğraşı edinmiştir.

Edebiyatın felsefi inceleniminde, özetle edebiyat ve felsefe bağlamında Yunan edebiyatını gözden geçirmek yerinde olacaktır. Şöyle ki;

Yazarlar her şeyi kendi özlerinden alarak ve sadece tabiatı taklit ederek bu edebiyatı yaratırlar. Edebi türler (hymnos, destan, lirik şiir, drama, tarih, felsefe, hitabet olarak) doğal bir süreç içinde ortaya çıkar. Milli bir edebiyat olan Yunan edebiyatı kendi toplumunun meselelerini işler. Halkın inançlarını, gelenek ve göreneklerini, efsanelerini yansıtır (Kefeli, 2009: 17).

Edebi türler, bazı ilk çağ filozofları tarafından sıcak karşılanmayan, eleştirilen nitelikte olmuştur. Örneğin; Platon, gerçek ve görüntüler dünyasındaki varlık ve bilgi görüşüyle, edebiyatın ancak bir görüntü âleminin yansıtılması olabileceğini düşünür. Sanat ve edebiyatın olsa olsa bir duyu yanılması olduğunu, değişebilir yanının olduğuna ve hakikatın bilgisine ulaştıramayacak bir mimesis olduğuna inanır. Sanat eserinde ya da şiirin dizisinde hayaller konuştuğundan, görüntüler esas alındığından hakikat dışı çıkamayacaktır. Şair:

Sanata, kelimeler ve cümlelerle uygun renkler veriyor, aslını bilmediği şeyin öyle bir benzerini yapıyor ki, onun gibi yalnız kelimelerden anlayan kimseler, ölçüye, ritme, düzene kapılarak, şairin kunduracılığı da, savaş sanatını da tam olduğu gibi verdiğini sanıyorlar. Söзlerini öyle süslüyor ki sürüklüyor insanları. Şairlerin söylediğini şiirin renklerinden sıyrıp da yalın söze çevirdin mi ne hale gelir. Bazı insan yüzleri vardır hani, tazelikten başka güzellikleri yoktur; gençlik bir çekildi mi üzerlerinden, kimse bakmaz yüzlerine. Onlara benzetebiliriz şiirleri (Platon, 1962: 263).

Bir yanılısamadan ibaret olan şiirin, sanatın pek bir ehemmiyeti yoktur. Sanatçı, spiritüel olanın taklidini yapar ve dinsel motiflerle oynar. “Oysaki bu imgeler aklın içsel ya da dışsal otoritesi tarafından eleştiri yoluyla denetlenmelidir” (Murdoch, 1977: 74). Aslında bir mistik olan Platon, duygusunu akıl egemenliğinde anlama kaygısına girmiştir. Platon’un sanata siteminde, sanatın ve edebiyatın eleştirilebilirliğe kapalı olması yatmaktadır. Üstelik toplumun ahlakını, değer dünyasını etkilemesi bakımından da sanata bir olumsuzluk yüklemesi yapmıştır. “Hakikat sanatla herhangi bir bağlantıya izin vermeden önce, kendinden son derece emin olmalıdır” (Murdoch, 1977: 51). Şair, hakikatle etiği çatıştıran kişidir. Çünkü Platon’a göre “şairler, yazarlar, insanlar üstüne de doğru dürüst konuşmuyorlar. Masallarında eğri insanların mutlu, doğruların mutsuz olduğunu görüyoruz. Eğriliğini gizlemesini bilen türlü nimetlere kavuşuyor; doğru insansa, başkalarına yararlı, kendine zararlı oluyor” (Platon, 1962: 76). “Sanat, gerçeklik duygumuzun altını oyar ve bizi düşüncenin tüm gücüne inanmaya teşvik eder. Böylelikle sanatın varsayılan ‘içeriği’, ‘sınırsız’ olanın içine sızar ve hiçbir sahici önermede bulunmaz” (Murdoch, 1977: 51). Sanat bencil bir tutumla sanatçı ya da sanatçının ürünü üzerine odaklanır, hakikatın özüne inmeyi kaçırmaz. Platon etik ve estetiğin uzağında olan, doğruluk, dürüstlük, ölçülülük, bilgelilik gibi değerlerin bir bilgede veya bir Tanrı da olmamasının sorunsalı üzerinde durarak edebiyat ve sanattaki çöşkunsuluğun geçersizliğini anlatmaya çalışır.

Platon’un çıkışı Homeros’a olmuştur. Sanatın, bakışın ve güzelliğin Homeros’un dünyasındaki gerçekliklerle Platon’un gerçeklerinin örtüşmediği anlatılır. Homeros’tan önceki dönemlerde de şiirler görmek mümkündür. Bu dönemde ‘Hymnos’ adı verilen şiirler bulunmaktaydı. “Hymnosların yaratıcıları, ilk şairler, aidoslardır” (Kefeli, 2009: 18). Hymnos, tanrılar adına söylenen, rahipler tarafından yaratılan dini nitelikli şiirlerdir. Homeros, ahlak ve iyi gibi konuları derinliğine işleyen bir şair olmuştur. Trajedi ve komedinin türlerini vererek şairane yanıyla farklı bir isim olmuştur. İliada ve Odysseia 2 büyük eposudur.

Platonun eleştirisinin yanı sıra Aristoteles’in sanat ve şiir görüşü daha ılımandır. Aristoteles’in ‘Poetika’ adlı eseri “eski Yunan edebiyatını öz ve biçim bakımından değerlendiren ölçüler ve değerler sistemi olarak ilk edebiyat eleştirisidir (Kantarcioglu, 2009: 20). Poetika’ da estetik bir sanat görüşü anlatılır. Trajedi, komedinin Aristoteles eğitimin ve eğitimde sanatın, şiirin, edebiyatın, retorikğin önemli olduğunu savunur. Poetika:

Şiir sanatı genel olarak varlığını, insan tabiatında temellenen iki temel nedene borçlu gibi görünüyor. Bunlardan birisi, taklit içtepisi olup, bu, insanlarda doğuştan vardır; insanlar, bütün öteki yaratıklardan özellikle taklit etmeğe olağanüstü yetili olmalarıyla ayrılır ve ilk bilgilerini de taklit yoluyla elde ederler. İkincisi, bütün taklit ürünleri karşısında duyulan hoşlanmadır ve bu, insan için karakteristiktir. Sanat eserleri karşısındaki yaşantılarımız, bunu kanıtlar (Aristoteles, 1961: 8).

Hoşlanmalar geçici olsun veya olmasın Aristo’da bir sanata eğilim söz konusudur. O realist bir epistemoloji çerçevesinden insanın eğitilebilir yanının, olgunlaşma hali için ancak sanatla “hem akli hem de ruhu geliştirme işlevi görür” (Kale, 2009: 87). Tragedyaların ve komedilerin sadece bir hikâye ya da mitos olmadığını anlatır. Poetika eserinde; Homeros’un eserlerinin tragedyalar açısından önemli eserler olduğunu ifade etmiştir. Sanat, insanın acıma ve korkma duygularının insanda esaret oluşunu dizginler. Ruha bir dinleti, rahatlatıcı bir güzellik katar.

Sanatın ve tragedyanın estetik olduğunun ve biçimselliğinin üzerinde durur. Aristoteles'e göre; "Sanatça güzelleştirilmiş dil deyince harmoniyi; yani şarkıyı ve mısra ölçüsünü içine alan bir dili alıyorum. 'Her bölüm için özel araçlar kullanılır' deyince de bazı bölümlerde yalnız ölçünün, bazı bölümlerde ise aynı zamanda müziğin ve şarkının kullanılmasını anlıyorum" (Aristoteles, 1961: 12).

Edebiyat ve Felsefenin Birbiri Üzerine Açıklanması

Edebiyat ve Felsefe Etkileşimi İle İnsanın Anlam Yolculuğu

Edebiyat ve felsefe birbirinden ayrışık ve çoğu zaman tamamlayıcı fakat birbirlerine indirgenemeyecek iki temel disiplindir. Felsefe; bir filozof, edebiyat ise bir yazarın edimiyle ortaya çıkan zihni etkinliktir. Filozof olabilmek, yeni bir paradigma veya yeni bir bilgi üretimi söz konusu olduğunda varlığı ve tanımı yapılabilir. Edebiyat için, ise edebi türlerle uğraşan şair, yazar kimliğiyle bir eser üretimi söz konusudur.

Tarihsel süreçte kendini bulan insan gerek dolaylı gerek dolaysız bir edebiyat akımının içinde veya kendince ya da evrensel bir doğrultuda bir düşünüm dünyasının içinde olmuştur. Hayatın anlamını sorguladığımız anda, hayatın bir anlamı olduğunu düşündüğümüz andan itibaren edebiyat ve felsefeye sığınır. Duygu ve düşüncelerin varlığı, dile gelmesi ile yaşam felsefesi oluşur. Logos (akılla) ve epos (duygu) ile sentezlendiğinde anlama ve düşünebilme daha geniş bir sorunsalla ele alınabilir. Edebi olanın içinden felsefiyat, felsefi olanın içinden edebiyat; sanatla düşünsel olanın bir aradalığının ifadesidir. "Edebiyat, felsefenin sanat katına yükseltilmiştir" (Aytaç, 2011: 10). Edebiyat ve edebi türler dönem dönem çok yönlü sesliliğiyle felsefeyi ikinci plana atar. Fakat bu durum edebi olanın felsefi olandan üstünlüğü anlamına gelmez. Hissiyatın akıldan üstünlüğü bir çatışma, bazen de birbirini desteklemesi güçlü bir uzlaşma olacaktır.

Edebiyat ve felsefede muhteva bir kurgu oluşumudur. "Kurgu, pragmatizm ya da aletçiliğin aşırı bir versiyonu olan ve doğa bilimlerindeki matematik, felsefe, ahlak ve dindeki kavram, ilke ve hatta teorilerin, nesnel bir doğruluk ve geçerlilikleri olmamakla birlikte, eylem bakımından yararlı düşünürlerdir" (Cevizci, 2009: 1043). Kurgular edebi ya da felsefi eserde kendi içinde, içerik ve dil bütünlüğü ile eserin bir dışavurumunun gerçekleştiği anlatı ya da yazımın ifadeleridir denilebilir. Kurgular, "örtük olanı veya saklı olanı ortaya çıkarma girişimidir. Biçim açıklık kazanan şeyin belirginlik kazanmasıdır. Bu nedenle, kurguyu biçimin çatlağına yerleştirmek suretiyle, onu yeni bir varlığa dönüştüren, yeni bir varlık olarak var eden öge, biçimdir (Kula, 2012a:399). Dil ve kurgu bütünlüğü kaçınılmazdır. Kurguda:

Birinci yön, dil ile ilgilidir. Dil kurgulanmaya yatkındır ve kendisini kullananı kurgulamaya kışkırtır. Sürekli yeni yazınsal yapıtların yazılabilmesi, dilin bu özelliğinin tüketilememesinden kaynaklanır. İkinci yön yazarla ya da yazmak eylemiyle ilgilidir. Yazma eylemi, oluşturulan bağlam ve yürütülen erek doğrultusunda dilsel malzemeyi bağlamlarından kopararak, bireysel seçme ve bütünleştirme yoluyla yeniden bağlama dolayısıyla da anlamlaştırma girişimidir. Üçüncü yön; Okuyucu, dinleyici ya da alımlayıcı ile ilgilidir. Bir yazınsal yapıtı okuyan ya da alımlayan kişi, okuduğu yazınsal yapıtta somutlaştırılan kurgusal dünyada öznel bir gezintiye çıkar (Kula, 2012b:12).

“Edebiyat ve felsefe; malzemesi ve dolayımı dil olması nedeniyle, çok katmanlı bir kurgu ürünüdür” (Kula, 2012b:12). Edebi olanla, felsefi olan kurgusunu sözcüklerle yani dille gösterir. Edebiyat ve felsefede dil; her türlü kurgu, fikir ve uygarlığın dışı vuruşudur. Hatta dili anlamının yolu da edebiyat ve felsefe bilmekten geçer. Şöyle ki; dilin edebiyat ve felsefedeki karşılıklı etkileşimi, dilin anlamı karşılması, dil-özne-söylem ilişkisi, dilin söylemi ve anlamı nasıl harekete geçirdiğinin üzerinde durmak edebi ve felsefi olanın; nasıl ele alınıp, hangi yaklaşımla değerlendirileceğine dair bir kolaylık sağlayacaktır.

Zihinsel düşünümde ve düşünümün söyleminde yani düşüncenin açığa çıkmasında dil en önemli materyaldir. Felsefede dil, daha çok dil üzerine düşünmeyi amaçlar. Felsefede dil; dili sorgulamak üzerinde durur. Yani;

Dil ile düşünce ilişkisi, dilin kökeni, dil ile varlık arasındaki temsil ilişkisi, dil ile yönelmişlik arasındaki ilişki, anlamın ne olduğu, dil-kültür, dil-mitos ilişkisi, insanın simgesel dünyası, ideal dil tasarımı, hayvanların iletişim biçimleriyle insan konuşması arasındaki benzerlikler ve farklılıklar gibi nice problem dil felsefesinin konusunu meydana getirir (Altınörs, 2012: 14-15).

Felsefede dili ele almak dil üzerine bir refleksiyon kurgusudur. Teorik bir düzlemde dilin netliğinin anlaşılmasına çalışılma çabasıdır. Düşünen üreten, konuşan varlık olan insanın ilk varoluşundan bu yana, dilin varlığı da şüphesiz var olmuştur. Dil, insanın kökenine dayanan bir meseledir. O halde dilin, gerek felsefenin ilk çağlarından gerekse 17. yüzyıl modern felsefeye ve günümüz çağdaş dünyasına kadar felsefi soruların dil üzerinden temel fikir mesajı verilmeye çalışılır. Örneğin; “Descartes ‘Düşünüyorum, öyleyse varım’ nosyonunu derken, insan tecrübesinin fikir unsurlarını vurgulamış, tecrübenin duygu unsurlarını ikinci plana atmıştır” (Kantarcıoğlu, 2009: 20). Nitekim özünde anlaşılması gereken salt bu düşünme biçimi değil aynı zamanda dilin fikirsiz zenginlikteki yerini de görebilmektir. Antik Yunan ve Roma daki aklın yeniden canlandırılması, neoklasizm ile rasyonelliğin insanın hayatına ve ruh dünyasına tecrübe kazandıracığı ve sanatın düşünümdeki etkisinin ilerleyebileceği bir çağla dil de yenilenme süreci yaşamıştır.

Felsefe, bir müdrike olgusu ise dil de müdrikenin dışavurumudur. Yapmış olduğum çalışmanın bu bölümünde asıl olan, felsefenin dili nasıl olmalıdır? Problemi üzerine odaklanır. Felsefenin özgürce konu seçme ve bu konular üzerine yönelme eğilimine sahip oluşu filozofların birleştiği noktadır; fakat felsefenin özgün tutumu filozofa, varlığı ya da bilgiyi farklı ele alışlarla ayırıcı nitelik kazandırır. Yani,

Bilgiyi kuran özne benimsediği yöntemlere göre, dilsel yapıları ilişkilendirir. Bilginin yaratıcısı durumundaki özne burada özgürdür; yaptığı çözümlenmeleri, ulaşmak istediği sonuçları, başka türden bilgilerle, düşünsel-dilsel saptamalarla zenginleştirir. Bu açıdan felsefeye baktığımızda, her filozofun, farklı bir tutumdan yana olduğu anlaşılır (Çotuksöken, 2002a: 93).

Filozof, dili kendi kavramsal terminolojisiyle farklı paradigmalarda kullanır. “Felsefeye ilişkin gelip geçici bir tasarım ya da imge yeterli değildir; felsefe tarihinin belli bir kavrayışının, anlayışının olması bir zorunluluktur; yoksa sıradan belirlemeler arasında söylemin tümü savrulur gider” (Çotuksöken, 2002a: 94). Felsefede dilin önemliliği, onun söylenme biçimini ya da süslü anlatımlı ifadeleri öncelikli kılmaz. Dilsel açıdan felsefi dil

edebi dilden önce gelemez. Ancak gelişmiş bir edebi dil yeterliliği felsefi dile canlılık katacaktır. Elbette filozofun ele aldığı kavram, olgu ya da metafiziksel gerçeklerin anlaşılmasında sanatlı, etkileyici bir üslup kullanılması görsel ve anlamsal ve en önemlisi anlaşılabilirlik noktasında felsefeyi cazibeli hale getirebilir.

Felsefi dilin soyut anlatımı, derin içeriği felsefe okuyucusunun az olmasına sebep olmuştur. Aynı şekilde edebiyat okuyucusunun çokluğunu da dil ve söylemle ilişkilendirebiliriz. Tüm disiplinlerin temeli olan felsefenin; yavanlığı, anlaşılmaya değmez düşüncesi, çözümsüzlüğü ve bazen de kendini bilmekten kaçmak gerçeği kişide korkutucu olmasını ve felsefeye önyargılı yaklaşılmasını beraberinde getirmiştir. Bu durum edebi ve felsefi olan arasında bir üstünlüğün olduğu anlamına gelmez. "Filozof, söylemini oluşturan her metni ve metinde yer alan savlarını bilimsel söylemle de yazımsal söylemle de dokuyabilir, destekleyebilir; yeter ki bu savlar, içinde yer aldığımız, yaşadığımız, tavır takındığımız dünya durumlarına denk düşün; salt retoriğin büyüü gerekçelendirme ediminin üstünü örtmesin" (Çotuksöken, 2002a: 94). Hem edebiyat da hem felsefede dil; özne ile nesneyi etkin kıldırır. Felsefe de,

Bir zihinsel etkinliğin gerçekleşmesi demek, farkına varılsın ya da varılmasın; düşünen ve düşünülenin ayrı ayrı var olması demektir. Düşünen özne, düşündüklerini başka öznelere bildirmese bile salt kendi düşünme dünyasının sınırları içinde kapalı kalsa bile, düşündüklerini tasarımılanın, imgelemenin sınırlarının dışına çıkarır büyük ölçüde. İşte bu andan itibaren dilsel süreç dışavurumsal bir biçimde başlamıştır denebilir (Çotuksöken, 2002: 94).

Dil ve söylem edebiyatta da fikirsel bir iletişim etkinliğinden bahseder.

Fikirler, kişinin kendi dünyasında yalıtılmış bir şekilde hayat bulamaz. Dışarıya kapalı, yalıtılmış bir alanda fikirler yaşayamaz. Fikirlerin, yeni anlamlar kazanır, hayat bulurlar. Bir düşünce ancak diğer düşüncelerle, yani ötekiyle ilişkiye girdiğinde etkileştiğinde var olurlar (Erkman, Akerson, 2010: 205).

Edebiyatın edebi nazım ve mensur türünde, roman-hikâye-şiir-deneme-tiyatro-bilimsel edebi yazım ve tartışmalarda, "Hangi türde hangi formda olursa olsun her metnin anatomik yapısı, dış görünümü, biçimsel tarafı yazarı tarafından işlenmekte, dolayısıyla, biçim yazardan esere akmaktadır. Eğer böyle olmasa, zaten her eserin, her metnin anatomik görüntüsünün aynı olması dolayısıyla metne özgü biçimselliğin yitmesi gerekirdi" (Emre, 2012: 67). Yani edebiyatta anlatım biçiminin en öncelikli olduğunu söyleyebiliriz. İçeriğin önemi de edebi türde önemlidir. Biçimin içeriği etkilemesi ya da içeriğin edebiyatı etkilemesinin üzerinde durmak sorunsalları da edebiyatın çalışma sahasının konularıdır. Edebi türde süslü, sanatlı, ağıdalı bir anlatımın vazgeçilmezliği kaçınılmazdır. "Öyle ise, edebi metinde hal değil, bizatihi kal hayati bir önem haizdir ki bu da bizi her edebi metin için sanatlılık/sanatsı- oluş/söyleyiş kıstasının vazgeçilmezliğine ve edebi metnin birinci dereceden neyi söylediğine değil nasıl söylediğine bakmaya götürür (Emre, 2012: 235). Dilin, edebiyat ve felsefede farklı işleyişlerde tezahür ettiğine değinmeye çalıştım. İyi bilinmesi gereken şudur ki; aynı dil edebiyatta ve felsefede farklı biçimlerde konuşur. Bunların birbirine üstünlüğü yoktur. "Çağımız, felsefe ve edebiyat arasında sıcak ilişkilerin kurulduğu bir dönem olmuştur. Bunun nedeni yalnız felsefenin edebiyat üzerindeki yönlendirici ve

belirleyici etkisi değil, edebiyatın da giderek felsefe içinde bir söylem biçimi olarak görülmesidir” (Taşdelen 2015a: 433- 444). “Felsefelerin, kavramların, görüşlerin edebiyat eserinde ete kemiğe büründüğü olayların anlatımında belirli türlerin şahsında belirli kahramanların bakış açılarında cisimleştiği görülür” (Taşdelen, 2015a: 434-444). Dilsel açıdan felsefi dil edebi dilden önce gelemez. Felsefi bir dil nesnel, tümel, evrensel ve soyut iken edebi dil öznel ve tikel bir bakış açısına sahiptir.

“Filozofun dili soyut ve kurudur; eserlerinde akıl yürütme ve mantıksal analizler yapar, edebiyat somuta büründürmek suretiyle, felsefenin yavanlığını giderir. Bu bakımdan edebiyat felsefi bir eserin soyutluluğunu somutlaştırma ve estetik hale getirme kaygısı taşır” (Çüçen, 2015: 37-56). Edebiyat ve felsefeyi kavramsal düzlemde çoğu zaman aynı yerde kullanırız. “Sözlerini fazlaca süsleyen ve dolambaçlı yollara takılıp bir türlü saadete gelemeyen kişilere (edebiyat yapma) deriz” (Erkman, Akerson, 2010: 21). Aynı şekilde ağdalı, detaylı yollarla yapılan ifadelerde de (felsefe yapma) ifadelerini kullanırız. Yanılgı her ikisinin de aynı derinliği içermesinden olsa gerek ya da edebi eserdeki coşkunun edebiyatı metafiziksel içeriklerle ele almasının bizde uyandırdığı aynılık düşüncesidir.

Felsefe ve edebiyatı ilişkilendirmedi, “Her şeyden önce felsefe ve edebiyatı birleştiren ortak nokta insan yaşamını çözümlenme ve etkileme çabası içinde olmalarıdır” (Büyükdüvenci, 2015: 27-32). İnsanın bitmek bilmeyen arayışı, kendi içinde ve sosyal alandaki var oluş süreci onu edebi-felsefi türlerde bir dışavurumculuğa zorlar. Düşünce, eylem yaşadıklarını yaşamak istediklerini veyahut kurgularını esere, nesneye dâhil eder. “İnsan gerçek dünya ile düş dünyasını iç içe yaşar” (Kula, 2012b:123). Bu iççelik özne-nesne ilişkisinin daha güçlü olmasını sağlar. Öznenin hakikat arayışı kesin olmakla beraber edebiyat da bu arayışını daha özgür yapabilir. Gerek yazınsallaştıran gerek alımlayan cephesinde bu söz konusudur. Edebiyatın özneliği ve daha doğrusu çok özgürlüğü; edebi bir yazını okuyuyla karşılaştırdığında metnini eksik de bırakabilir. Okuyucunun boşlukları doldurmasını bekleyebilir. Bu edebiyatın çok anlamlılığının, çok sesliliğinin neticesidir. Edebiyatın bu özgünlüğü bazen de, okura oluşturulmamış anlam bağlantılarını kendi düşüncelerinden yararlanarak oluşturmasına olanak sağlar. Bu durum eseri okunmaz bir hale de getirebilir. Edebi olanda daha çok görülen “Edebiyat dünyanın gizli güzelliğini açığa çıkarır ve bilinen şeylerin nesnelere yeni bir gözle görülmesini sağlar” (Kula, 2012b: 374).

Felsefenin açık uyandırdığı algılam, edebiyat gibi bir etki uyandırmayacaktır. Felsefe yolunda boşluk oluşturmayacaktır ve ortaya koyduğu fikirleri doğrudan kavramsallığını en açık biçimde kullanarak verir. Böylece okuyucu bakışını sınırlayabilir. Şair şiirini; yazar romanını, hikâyesini farklı bakış açılarıyla tamamlayabilir. Okuyucunun içinde bulunduğu ruh hali ile esere yeni bir anlam katabilir. Kişi kendi iç sesini yakalar. Edebiyatçının gözünde eser ve okuyucunun nezdinde esere bakış vardır. Bir öz anlam ve öz anlatım söz konusudur, Felsefi, fikir eserlerinde,

Elbette filozoflar değişiktir ve kimisi diğerlerinden daha edebidir ama ideal bir felsefi tarzın, muğlak olmayan özel sadelik ve katılığı ile bencil olmayan saf bir tarzın var olduğunu söylemek eğilimindeyim. Bir filozof söylemek istediğini tastamam açıklamaya çalışmalı ve tımturaklı sözlerden boş süslemelerden kaçınmalıdır (Magee, 2004: 354).

Lakin felsefenin gerçeği ararken veya gerçeği savunurken zorlanacağı açıktır. Tinsel, soyut ve bütünsel kavram ve olguların tam olarak neye gönderme yapacağı açık olamayabilir; fakat bu belirsizlikten kendinsel bir çıkarım yapılacağı anlamına da gelmez. Çünkü felsefi olan kendi içinde çözümlenir bir başka sağduyuya ihtiyaç duymaz. Bu durum felsefenin öznel ve aynı zamanda evrensel olduğu anlamına gelir.

Felsefe adı verilen düşünsel etkinlik, hem şimdi ve burada olup biteni kavramsallaştırması hem de bu kavramlaştırmaların işleyişinin kendisine yönelmesidir. Felsefe yapısı gereği yerel (şimdi ve burada, tekil, sınırları oldukça belirli) olanı saptar; belirsiz olanın ötesine tümel olanla geçer. Bu nesne/kavram/düşünce/tasarım-sözcük/terim ilişkisinde ilk yansımaları bulur (Çotuksöken, 2002a: 196).

Aynı zamanda felsefede bireysel ya da topluma özgün bir düşünce ağı, değer yargıları temel alınmazken edebiyatta dini, ahlaki, politik ve duygusal değerler açık ya da gizli bir şekilde işlenmeye çalışılabilir. O halde edebi ve felsefi bir metinde yorumlanma üzerinde durmak önemli olacaktır. Edebiyat ve felsefe ilişkisinde Hermeneutiksel bir incelemeyle eser incelenmelidir. Yorumlama hem okuyucunun okuduğu metnin bir yorumlanması hem de yazanın kendi yorumsalılığı ile zengin bir uyanış sağlar. Bu nokta da anlamsallık önemlidir. Yorumlanan bir eserin metni “asıl metne olduğu gibi benzemeyen, yeni ve aynı zamanda asıl metni anlaşılır kılmayı amaçladığından, belki de ondan daha fazlasını içeren bir metindir” (Toprak, 2016: 15). Diller ve anlamlar çokluğu beraberinde yorumlar çokluğunu getirmiştir. Edebi bir türde süslü kelimeler ve cümlelerle, mecazi, kinayeli anlatımlar veya söz sanatlarıyla estetik bir biçim ve içerikle yorumlama yapılır. Felsefi bir metin rasyonel bir temellendirme, mantıksal bir tutarlılıkla yorumlanmaya çalışılır. Çünkü “temel ilkesi bir saptamanın anlamını ancak, kendisinin bir parçasını oluşturduğu tüm bir söylemle ya da dünya görüşüyle ilişkili olarak kavrayabileceğimiz düşüncesidir” (Kale, 2009: 407).

Felsefi hermeneutik, dünyayla ilgili bütün kavrayışımız ve dolayısıyla bu kavrayışın içinde kendisini ifşa ettiği farklı bütün formlar için temel önemini ortaya koyarak, tam kapsamıyla hermeneutik boyutu açığa çıkarmayı görevi olarak kabul eder: İnsanlar arası iletişimden toplumun manipülasyonuna, toplumdaki bireyin kişisel tecrübesinden bireyin toplumla karşı karşıya gelme tarzına; dini, sanatı ve felsefeyi inşa ettiği şekliyle gelenekten özgürleştirici refleksiyonla geleneği menteşelerinden çıkaran devrimci bilince yönelik bir anlayış (Gadamer, 2002: 1-22).

“Din ve topluma ilişkin ve değişen düşünce iklimlerinin alanına giren önemli ahlaki önsayıtlar vardır. Genel olarak dinsel inancın ve toplumsal hiyerarşinin ortadan kalkışı, edebiyatı derinden etkilemiştir” (Magee, 2004: 374-375).

Edebiyat felsefeye göre hayat, yaşantı ve an ile daha iç içe ve yoğun bir ilişki kurar. Çünkü edebiyat felsefeye göre hayat söz konusu olduğunda daha avantajlı olarak görülür. Onun bu avantajı edebi söylem ile felsefi söylem arasındaki farktan kaynaklanır. Edebiyat, her şeyi söyleyebilecek tarzda bir rahatlığa ve serbestliğe sahipken felsefe, kendisini argümantif kılmak zorunluluğundan dolayı sınırlı bir söz söyleme imkânına sahiptir (Gündoğan, 2015: 95-104).

Felsefi yaklaşım düşünceyle ve fikirsel argümanlarla temellenirken, edebi yaklaşım; şiirle, öyküyle, romanla varlığını ortaya çıkarmakta “Edebiyat, kendisiyle ilişkilendirmek amacıyla

felsefe nedir? Diye bir soru sormaz. Felsefe ise hem kendisinin hem edebiyatın neliği sorusunu sorar; çünkü felsefe ele aldığı her şeyi temellendirme, tepeden tırnağa incelemek, bilinmedik bir şey bırakmama amacı güder. Edebiyat ise kendi temelini kurmak zorunda değildir. O vardır ve sözünü söyler” (Köktürk, 2015: 221-237). Duyguları konuşturmak ve konuşan duyguyu yaşamak vardır. Bu yaşantıda kurgusal ve hayali dünyalar kaçınılmazdır. Edebiyatın özü ve neliğine ilişkin bir sorgulama ve sorunsalı ele aldığı sürece edebiyat nedir? Sorusu özünde felsefi bir sorudur. Aslına bakılacak olursa, bu yorumlar çok ciddi bir ayrılığı doğurmamakta. Aynı sözleri, aynı hakikate giden bir uğraş olarak değerlendirdiğimizde açıklıkla göreceğimiz:

Edebi-felsefi bir formun var olduğuna dikkat çekmek, onun kendi içinde bir anlam taşıması demektir. Ne sadece edebi, ne sadece felsefi; ama bir bütünlük ya da bir yapı olarak kendi içinde farklı bir anlam taşımaktadır. Bir taraftan hayatın içine, onu anlatan ifadelerin içine çekeceksiniz. O hayatı taşıyan; mesela o hayatın çilesini çeken, o hayatta farklı davranışlar gösteren, kendisiyle bütünleşen, kendisine ihanet eden, kendisini düşünen, kendisini seven, kendisinden nefret eden ama kendisini düzeltmeye çalışan, başka insanlarla münasebetinde hüsrana uğrayan, bir insanı anlatmış olacaksınız ama bir diğer taraftan da öyle bir şey hissettireceksiniz ki, işte bütün bunlardan bir metafizik anlam çıkartmak mümkün olabilecek (Gürsoy, 2014: 166).

Minimal bir metafizik tanımı yapacak olursak; felsefece, “Var olanın bilinebilmesinin koşullarının bulunması çabasında, bu koşulların gösterilmesi çabasında ortaya çıkar, belirir.” Metafizik, felsefi bir problemken düşüncede öte yandan da duyguda bir problem konusu teşkil edebiliyor. Yani herhangi bir konu, soru ve sorunu, metafiziksel gerçeklikleri “evrenselleştirebilir evrensel ufka doğru yükseltilebilir bir tecrübeyi, edebiyat ile bütünleşmiş olarak gerçekleştirmiş ya da fark etmiş olabiliyoruz” (Gürsoy, 2014: 171).

Edebiyat ve felsefeyi ayrılan ve birleşen noktalarda ele almak veya hem fikri hem de hissi olanın sentezini eserde yapabilme anlatım tarzını, iletişimselliğini kuvvetlendirecektir. “Öyle bir edebiyat ki gerçekleştirilen tefekkür oluyor; öyle bir tefekkür ki, kendini ancak edebiyatla ifade edebiliyor” (Gürsoy, 2014: 165). Böylece edebi - felsefi bütünlüğü, felsefenin anlaşılabilirliğine da bir çözüm olabilir. “Felsefenin edebileştirilmesi, edebiyatın felsefeleştirilmesinde” (Kula, 2015c: 259-294) özgürce bir tutum takınılması elbette, “insanın derin ilgilerini ve onu devindiren güçleri anlatır” (Kula, 2012b: 267). “Özgür ve yaratıcı özne olan filozof, yazar yapıtı aracılığıyla özgürlük çağrısında bulunur. Her yazınsal metin, bir özgürleşme çağrısıdır” (Kula, 2012b: 321). Özgür olan özne özellikle daha tikel olan edebiyatta sanata yönelim, sanatçı oluş hallerine girer. Metafiziksel kurguların problemlerini çözmeye çalışan felsefe de sanat ve estetikten uzak kalmaz. İlk çağlardan itibaren sanatla ilgili eserlere baktığımızda çağın düşünce tarihiyle bir paralellik gösterdiğini görürüz. Antik çağda, doğayla iç içe olan insan doğadan yaratılar yapar. Doğadan kişiselleştirmeler ve eserler üretir. Sanat ve mimaride insanın üretimi olmasıyla önemlilik kazanır. İnsanın ve doğanın önemliliği ayrıca doğadan esinlenmiş ve doğanın ürünü olan tanrılar ortaya çıkmıştır. Gök tanrısı Hera, deniz tanrısı Poseidon, ay tanrısı Artemis gibi.

Eski Yunan eserleri, “sanatın özü olarak evrensel insan duygu ve ihtiraslarını işlemişler ve insanın evrensel ruh tecrübesinin hem özünü, hem de ana çizgilerini, öze en uygun biçimde

vermişlerdir” (Kantarcioglu, 2009: 81). Güzelin ve sanatın yorumlanması, (estetik felsefesinin) ilgilendiği soru, sorunlar üzerinde bir bakış açısı oluşturmaktadır. “Bu belirlemeye göre, insan sanatsal yetenek ve beceri ile donanmış bir varlıktır. Her insan sanat üretebilir; sanat ürünlerini değerlendirebilir, yargılayabilir ve alımlayabilir. Öte yandan, söz konusu değerlendirme ve yargılama tümüyle öznelidir” (Kula, 2015c: 259-294). Edebiyatın estetik bir zevk ve üslubu amaç gütmesi onu sanata daha yakın kılmıştır. Örneğin; Kant şiir sanatı için, “imgelem gücünü özgürleştirdiği için, ruhu genişletir (Kula, 2012a: 140). “Şiir sanatı, varlık nedenini tümüyle dâhiliğe borçludur’ saptaması, edebiyatın, üst düzeyli imgelem ve yaratım gücü gerektirdiği anlamındadır. Burada dâhilik kavramının öncelikle romantik felsefe ve edebiyat kapsamında” (Kula, 2012a:140) olduğu gerçeği vardır. “Sanat, özellikle edebiyat, hepimizin buluşabileceği ve güneşin altında her şeyin incelenip gözden geçirilebileceği bir düşünme salonudur” (Murdoch, 1977: 95-96). Deleuze’nin felsefi olan ve sanat için söylemleri iki sahanın mahiyetinin anlaşılması için önemli olsa gerek “Felsefe kavramlarıyla olaylar çıkarır, sanat duyularıyla anıtlar diker” (Deleuze, Guattari, 1996: 177). Bir takım olgular ve kavramların düşünümdeki etkisi ve sanatsal bir duyarlılıkla etkililiğin kalıcılığının yakalanılmaya çalışılması anlatılmaktadır. Hegel’in sanat ve felsefe etkisi için, “sanat tarihsel bilincin düşük düzeydeki bir ifadesidir. Sanatın ancak felsefeyle üstesinden gelinebilir” (V. Zıma, 2006: 28). Bazen de felsefe, sanata yol aldırır. Şöyle ki; “Felsefe sanatın insan varlığı ve toplum üzerindeki dolaylı salt yansıması ve etkilemesine bakarak sanatın tarihsel süreçte izleyeceği yolu saptar ve belirler” (Kale, 2009: 75). Felsefenin dolaylı, gizli yaptığını sanat edebiyat daha açık şekilde sergilemekte. Yani,

Felsefe ile yakın ilişkisi bulunan disiplinlerden biri de sanattır. Edebiyatta güzel sanatların bir türüdür. Bu özelliği ile felsefeden ayrılır. Felsefeyle ilgili ilk düşünce kırıntıları dini metinlerde, trajedilerde, efsanelerde bulunduğu gerçeği ve 20. asırdaki felsefi roman türünün gündeme gelişi dikkate alınacak olursa felsefe ile edebiyat arasında önemli bir ilişkinin bulunduğu düşünülecektir (Gündoğan, 2015: 95-104).

Edebi bir sanat türü olan şiirinde felsefeyle sıkı bir ilişkisi vardır. Şiir ve felsefe içinde çok anlamı barındırır. Yorumlama ve derinleme kısmı şiir ve felsefenin ortak noktasıdır. Farklı edebi türlerin (manzum-nesir) ya da felsefi yazınsalın felsefi şiir şeklinde aynı temayı işleyip aynı sorunun çözümünde kullanılabileceği açıktır. Şu bir gerçektir ki; “felsefi düşüncenin eski Yunan’da şiirsel söylemin içinden yapılan bir entelektüel etkinliktir” (Yavuz, 2008: 218). “Duygu ve düşünce durumu birbirini dışarıda bırakan ruh durumları değildir; iç içedir ve birbirini karşılıklı etkiler” (Kayıran, 2007: 17). “Şiir ruha felsefe zihne açıklık kazandırır. Ruh ve zihin, bir insanda olduğu için insan bu her iki yetiyi kullanarak olgun biri olur. Bilge insan yalnızca bilen, zihnini kullanan değil, aynı zamanda tat alan insandır. Şiir ile felsefenin birleştiği yerde bilge insan vardır” (Soykan, 2015: 317-322). Bilge insan, edebi eserde, felsefi şiirde, “hem yaratıcı dehanın, içinde yaşadığı kültür ortamına getirdiği bir yorumdur hem de onun yaratılışında öz ve biçim bakımından yaşanılmış ortak bir geçmişin etkisi büyüktür” (Kantarcioglu, 2009a: 1).

“Bir düşünme biçimi olarak şiir, felsefenin kavramları kullanmasına karşın imgeleri kullanır. Bu yüzden felsefenin sabitleyici, belirleyici tarzına karşın, şiir bizim hayalden hayale koşmamızı sağlar” (Soykan, 2015: 317-322). Şu bir gerçektir ki, şiirde kullanılan dil imgelemi, “kullanılan dilin bütün sosyal sınıflarca kullanılan yapı kalıplarıdır, kelimelerin seçimi ve

tecrübeden kaynaklanan yeni anlam tonlarını taşıyacak şekilde düzenlenmesinde ise yaşanan tecrübe ve şairin dile olan, hâkimiyeti tayin edici faktörlerdir” (Kantarcıoğlu, 2009a: 4). “Edebiyat, klasik prensiplere şuur ve berraklık vererek onları daha çok sağlamlaştırılmış, nihayet muhayyileyi ve duyguları aklın ve iradenin mutlak hâkimiyeti altına kalmalarını söyleyerek, şairlere ve muharrirlere cesaret vermiştir” (Perin, 2011: 143). “Belli bir şiir kişiliği oluşturma veya belli bir kişilikte şiir yazmayı geliştirme, şiiri belli bir tarzda tahayyül etmeyi geliştirmedir. Şiirde dile getirilen imge, betimleme, dize dizimi, satır dizimi, şu değil de bu kelimeyi tercih etme ve şiirin oluşturduğu kişisel evren ruh durumu tarafından tahayyül edilir” (Kayıran, 2007: 19).

İmgeler şiiri, düşünceler (zihin) felsefi kısmını oluşturur. Duyguların düşünceli hale gelmesi felsefik şiirleri oluşturur diyebiliriz. “Bir felsefi sistemin şiirsel olana dönüşebilmesi, o sistemi inşa eden soyut ve temel koyucu kuramsal kavramların, somut imgelere dönüşmesi ile gerçekleşebilir ancak” (Yavuz, 2008: 222). Felsefi şiirle hem öznel duygular dışa vurulmuş hem de evrensellik yakalanılmaya çalışılmıştır. Tümel bir olgu taşıyan insanın duygu gerçekliğine taşınması söz konusu olmuştur. Yani felsefi şiir,

Her biri birbirinden farklı belli bir insan anlayışını temsil ederler. Ancak bu insan anlayışlarının oluşumunda ilham alınan insanın realitesi ve realitede insanın içinde bulunduğu durum değil, insan hakkında oluşturulan, insanın nasıl olması gerektiğini dile getiren inanç ve fikirlere (Kayıran, 2007: 41).

Şiirler, muhtevalar olarak evrensel duygu ve zihin konuları içerdiğinden biçim olarak şiir içerik olarak felsefeyi anlatır demek mümkündür.

Felsefi şiir, felsefi bir durumu, felsefi bir problemi gösteren şiirdir. Felsefi terimlerle yazılmış veya herhangi bir filozofun argümanlarına dayalı bir şiir değil ama felsefi bir gerilimi gösteren bir şiir. Felsefi gerilim veya felsefi bir durum bir çıkışsızlık durumunun oluşturduğu bir gerilim halidir. Bu nedenle, felsefi şiir, şiirde konuşan öznenin, bir tür çıkmazda kaldığı, çözümlenemez bir varoluş haline geldiği ve bir çıkış yolu bulamadığı durumun şiiridir ama bu çözüm sunan bir şiir olmadığı gibi bir çözümsüzlük, bir çıkışsızlık sunan bir şiir de değildir. Felsefi şiir, var oluş probleminin şiiridir, varoluşun değil (Kayıran, 2007: 37-38).

“Felsefi bir şiir bir aporia¹ durumudur” (Kayıran, 2007: 44). Problem, farklı zamanlarda yazılan şiirlerin o şiiri yazan şairlerinin bir karakterde toplanması ya da cisimleşmesinin farklı kişilere zamana hükmetmesini içerir. Örneğin; Hilmi Ziya, Eliot gibi şairlerde açık bir varoluş, felsefi derinlikli düşüncüler görebiliyoruz Hilmi Yavuz’un “Şiirin logosu, onun tasarımıdır” (Yavuz, 2008: 135). İfadesi akla ve sağduyuya dayanan bir şiirselliğin güzel şiirler verebileceği anlamına gelir. İngiliz şair T.S. Eliot’un şiirlerinde:

Bizim görmezden geldiklerimize yakınlığımız,
Tüm görmezden geldiklerimiz bizi daha çok ölüme yaklaştırıyor.
Fakat ölüme yakınlık Tanrı ‘ya yakınlık değil
Biz hayatın içinde kaybolmuşken hayat nerede?

¹ Aporia: “İnsanın anlamakta ya da açıklamakta güçlük çektiği bir sorunda çözüme ulaşmanın olanaksızlığı: “çözümlenemezlik”. “çıkış yolunun yokluğu”, “çıkılmaz”. İlk çağ yunan felsefesinde bir sorunun çözümünde karşılaşılan içinden çıkılmaz mantıksal güçlük anlamında kullanılmıştır” (Güçlü, 2002: 81.).

Biz ilim içinde kaybolmuşken hikmet nerede?

Biz bilgide kaybolmuşken ilim nerede? (T. S. Eliot, 1962: 22).

Ele aldığım dizede hissedilen izlek: Metafiziksel mahiyetli bir takım olguların insan yaşamındaki dramatik arayış ve sorunları üzerinde durmaktadır. “Eliot eserlerinde zamanla geliştirdiği dünya görüşü içinde insanın kendisini gerçekleştirmesinin ne demek olduğu ve bir oluş süreci olan insan hayatının anlamı ifadesini bulmuştur” (Kantarcıoğlu, 1987b: 26). Eliot’a göre şiir, “olgun bir dimağda çok ve çeşitli tecrübenin, duygu ve düşünce unsurlarının büyük bir psikolojik gerilim içinde oluşturduğu yepyeni bir sentezdir” (Kantarcıoğlu, 2009a: 252). “Şiir, insanı eyleme ve fazilete götüren tatlı bir felsefedir” (Kantarcıoğlu, 2009a: 59). Şiirde felsefenin, felsefede şiirin gücü, logos ve epos harmonisi için, “gönlü gerçekliğin ötesine gidip, ideler imparatorluğuna girmeye hazır olmayanlar için, en zengin içerik, boş görünüş/görüntü ve en yüksek şair coşkusu gereksiz gerilim olacaktır” (Kula, 2012a: 346). Eliot şiirlerinde “olgunlaşma süreci içinde Tanrı ile ilişki kurabilmekte, gerçek varoluş seviyesine ulaşmakta ve iradesini kendi vicdan değerleriyle özdeşleştirebilmektedir” (Kantarcıoğlu, 2009a: 237). Yine Türk şiirinin önemli şairlerinden biri olan Ahmet Erhan’ın şiirlerinde de:

İnsanın varoluşsal ve toplumsal sorunlarını yaşadığı ülkenin ve çağın bağlamında ele aldığını görürüz. Söz konusu sorunların ülke ve çağla ilişkili olması, insanın tarihsel yönünü ve sorunlarını ifade ederken, insanın yaşam ve dünya içinde ve karşısındaki duruşu-durumu ise onun sorunlarının varoluşsallığının göstergesidir. Şiirde konuşan özne çoğunlukla şairin kendisi olmakla birlikte, onun dilinden bir dönemin bir kuşağın acılarının da ifade edilmesi söz konusudur (Güney, 2015: 239-248).

Sadece şiirde ve şairde değil, özellikle roman türünde de felsefeyi görebilmek mümkün. Bunun için felsefi roman tanımlaması yapmak yerinde olacaktır. Jean-Paul Sartre, Albert Camus gibi edebiyatçı ve felsefeci kimliklerde bunu görmek mümkün Örneğin; Camus’un eserlerindeki felsefi temaların romanlar üzerinden bir güç oluşturmasının sebebi, sadece edebi bir dille anlatılıp, bir roman kahramanın salt kendi kaygısı değil ayrıca genele varan evrensel bir problemle insanlığın konularına dem vurmasıdır. Camus’un eseri olan ‘Yabancı’ da, yalınlaşmış, yabancılaşmış insanın kendi içsel hesaplaşması, felsefi metafizik problemlerin etrafında dönen bir kurgusallıkla anlatılması, sorunsallaştırılması bir felsefi roman örneğidir. Felsefik romanlar, “onları yalnızca kendi yapıtında yaratmaz, onları bize verir ve bizim onlarla birlikte kendi haline gelmemizi sağlar, bileşiğin içine alır bizi” (Deleuze, Guattari, 1996: 157). Belki de edebi bir eserin, romanın içine metafiziksel bir serimleme ağı hissedildiği zaman felsefik roman olduğu hissi uyanıyor diyebiliriz. Metafizikğin gizliliğini edebiyat coşkuyla işleyerek, bazende o gizilin peşinden koşarak yakalamaya çalışır.

Edebiyat ve felsefenin ortak noktalarından biri de mitolojiler ve metaforlardır. Mitoloji ve metaforlar için genel bir tanımlama yapmak gerekirse dış dünyayla ilişkinin kolay anlaşılması ve etkileşimi kolaylaştırmak amacıyla somutsal ele alınabilen nesnelere dir. “Mitolojiler yüzyıllardan beri bütün dünya milletlerinin edebiyatlarına, sanat eserlerine ilham kaynağı olmuş ve olmaktadır. Aynı zamanda bu mitlerde solmaz bir güzellik, ölmez bir canlılık vardır. Bu hikâyelerde hayatın sembolik ifadesi ve devirlerinin felsefesi bulunmaktadır” (Can, 1970: 2). Mitoslar, “felsefi düşüncenin en saf biçimleri olup her biri doğa olayları ve insan ilişkilerini açıklayıp, olaylar karşısında o çağ insanının tepkilerini ortaya koymaktadır” (Kale, 2009: 143).

Mitolojiler tanrılarından özellikle bahseder. Tanrılar da insani özelliklere sahip insansal niteliklidir, annesi ve babası olan varlıklardır. Tanrı her şeyi temsil edebilir. En mükemmel olanı da en korkutucu olanı da içerebilir. Mitolojik anlatılarda Homeros, Hesiodos düşünülür. “Homeros’un dünyası baştan aşağı tanrılarla dolu olan esrarlı bir dünyadır; ancak burada insan iradesinin de büyük önemi vardır, bu irade kahramanca davranmada olduğu gibi acılara katlanmada da kendini gösterir. Bundan dolayı ozan olan biteni tanrı ile insanın ortaklaşa yaptıkları bir iş olarak anlıyor” (Kranz, 1935: 4).

İlk çağlardan beri bu duyguyu (edebi olanda), bir düşünceyi (felsefi fikir eserlerinde) somutlaştırmada kullanılan en iyi yol olarak görülmüştür. Platon felsefesine baktığımızda mitoslarla zenginleşen anlatılar, diyaloglar görürüz. Diyalogları incelediğimizde. kahramanların ve kurguların metaforik öğeler olduğunu görmek mümkün. Örneğin; Gorgias diyalogunda, retorik üzerine kurgulanmış metaforik bir söylem görmekteyiz. Gorgias diyalogunda söylev sanatı yapılmaya çalışılır ve şöyle anlatılır: “Bir söylevci ile bir hekim bir şehre gitseler, oranın halk toplantısında, ya da başka bir toplantıda şehir hekimi seçilmek için yarışa girseler, hekim hava alır, konuşmasını bilen öteki ise isterse, hekim olarak kendini seçtirir” (Platon, 2010: 57). Bir hekim sembolü kullanarak anlatmaya çalışır. Dil ve ifade incelikleriyle felsefi saptamalar yapılmaya çalışılır.

Metaforlarda, tıpkı mitler gibi felsefenin kavram ve olgularının anlaşılabilmesinde somutlanmasında kullanılan benzetimlerdir. Mitler ve metaforlar “kendi çağının sosyal koşulları, durumları içinde düşünülmelidir. Bir takım acayıplıkları barındırsa bile bilgi verici içeriği vardır” (Önal, 2015: 337-344) “Evreni, dünyayı, tabiat olaylarını kişiselleştirerek yorumlamak henüz sırrını çözemedikleri hayatın ve evrenin çeşitli görünüşlerini bir anlam kolaylığına bağlamak ihtiyacından doğan alıntılardır” (Önal, 2015: 337-344). Nitekim:

Bilindiği üzere temsilin, tecellinin, tezahürün, tekabülün, suretlerin, mertebelerin vb. klasik sembolü olarak ayna, felsefi ve tasavvufi literatürde (divan şiirinde de) en sık başvurulan metaforlardan biridir. İbn Arabî de bütün bir yansıma ve yansıtma ilkesini açıklamaya yönelik bu metaforu genelde Tanrı-âlem ve Tanrı-insan ilişkisini açıklamakta kullanmakla birlikte, özelde bu ilişkiler yumağının karmaşıklığına ve çoğu kez de şaşırtıcılığına işaret etmek için kullanılır (Utku, 2015: 105-120).

Bir hakikat arayışında, tasavvufu anlamada, tasavvufi şiirlerde metaforik öğeleri görebilmek mümkün. Tasavvufta insanın kendi iç âleminde bir dünyaya çekilme, kendi mağarasına çekilme durumu vardır. Bu da metaforiksel bir düşünüm, hissiyat durumunu ifade eder. Bir hakikat arayıcısı olan Necip Fazıl da şiirlerinde imge ve metaforlar kullanarak düşünce dünyasını açıklamıştır. Şiir, “mutlak hakikati arama faaliyetidir” (Yavuz, 2008b: 209). Fazıl hem bir hakikat arayışında hem de hakikati anlatma yolunda olmuştur. Hakikati rasyonel olarak ele alma, bir akıl yürütme, dedüksiyon yoluyla hakikatin anlaşılmaya çalışılması veya şiir yoluyla hakikate ulaşma bir takım metaforlarla şiire coşku ve ahenk katma ve istediğin anlamı yükleme yapılması mümkündür. Necip Fazıl, Hilmi Yavuz’un dediği gibi saf şiirler yazmıştır. “saf şiir anlatmayı değil, duyurmayı dikkate alır” (Çıkla, 2010: 513).

Divan edebiyatına baktığımızda şiir bir hikmet arayışı, aslında felsefenin içinde olma olayıdır. “Filozof da şair de hakikatin dostudur” (Soykan, 2015: 317-322). Şiir, içerikte bir

hakikate ulaşmayı hedefler felsefe ise, hakikatın hangi araçlarla olması gerektiğini ele alan bir sorunsallaştırma işidir.

Bazı estetikçiler ve eleştirmenler edebiyatın bize (insan tabiatı, hayat, toplumsal gerçeklik vb hakkında) bir çeşit bilgi sağladığını iddia etmekte ve bundan ötürü hakikat bildiren ve bildirmesi gereken bir şey olduğunu söylemekte; bazıları ise, edebiyat dâhil, sanatın hakikati bildiremeyeceğini, özünün buna uygun olmadığına ve işlevinin ne bilgisel ne de didaktik olamayışına inanmaktadır (Murdoch, 1977: 120).

Böyle bir görüş de egemendir. Hakikat bilinemez ve bu anlayışla bilinmezliğe gider. Irish Murdoch'un ele aldığı 'Ateş ve güneş' adlı eserde; Platon'un

Çok az iyi sanat vardır ve bu bile yanlıştır; Bunu sağlıklı egoizme dayalı sahte bir kendini tanıma sağlayarak yapar, mağaradaki ateş güneş zannedilir ve aydınlığını hayal eden insan huzur içinde mağarada kalmaya devam edebilir, sanat böylelikle sözde bir tinselliği ve doğrudan sezgisel bilginin akla yakın bir taklidini, varlık cetvelinin tepesinde değil de dibinde ki gidimli zekânın bir yenilgisini ortaya koyarak tüm insanlığın kurtuluşunu engeller. Sanat düzmece bir varlık ve düzmece bir durumdur (Murdoch, 1977: 75-76).

Edebi ve felsefi olanın sanatsal bir tarafı da budur Sanatçının düştüğü taklit ve yanılsamaların bireyi bir aldatmaca dünyasına soktuğundan sanatçının ve sanatın hakikati göremeyeceği, hakikatten uzaklaştırmaya sebebiyet verdiği üzerinde durulur. Ayrıca sanat özünde evrensel yakalama derdinde de olduğu için, "her sanatçı, tarihin çeşitli çağlarında hâkim olan felsefe ve insan kavramları ışığında insanın kendini bilme sürecini eserinde esas olarak almıştır" (Kantarcıoğlu, 2009a: 13). Edebiyatın görevi bazen de felsefe yapmak olabiliyor. "İnsana insanı tanıtmak, 'kendini bil' felsefesini zevk vererek öğretmektir." (Kantarcıoğlu, 2009a: 13). Yani sanatsal edebi bir yönelimle kendini aramak kaygısı söz konusudur.

Hülasa, bir metnin edebi bir içerikle mi yoksa felsefi bir içerikle mi yazıldığıнын bazen müphem kalışındaki çözümün irdeleniminde edebiyat nasıl okunur veya felsefe ile esere yönelimin sorgulanması gerekli olacaktır. Edebi bir eserde; bir oyunun, hikâyenin veya bir romanın karakterler etrafında dönen bir olay ya da durumla bir öğreticilik ya da heyecan uyandırması ile anlaşılabilirliği vardır. Belirli bir karakterin bakış açısıyla bir anlatı yapılıır. "Bir roman, karakterlerinden birini gereğinden fazla idealize edebilir ya da hikâyeye perspektiflerden birini kayıran bir açı verebilir. Kurgu eserler resmettikleri karakter ve olaylara, örtük yahut açık bir şekilde, okurun sorgulamak isteyebileceği özellikler yükleyebilirler" (Eagleton, 2005:102-103). Farklı yüklemelerin oluşunda kültürel ve tarihsel faktörlerin etkisi belirleyici olabilir. Bir "edebi eserde, yaratıcı deha ile eserin yaratıldığı devrin sosyo - ekonomik - kültürel şartları arasında yer alan diyalektik bir çatışmanın sonunda oluşan sentezlerdir" (Kantarcıoğlu, 2009a: 6-7). (Edebiyatın okunmasında okuyucu eserin içinde eseri anlamaya çalışır, kendi tecrübeleriyle eseri yorumlama ihtiyacı duyar. Eserler arasında kıyaslamalar yapabilecek yetkinliğe sahip olup, bunu kullanabilir.

Felsefi bir metin bir düşünce ya da fikrin anlaşılması gayretiyle çabalar. Lakin rasyonel temellendirmeleri güçlü kılabilirdiği oranda daha iyi anlaşılacaktır. Söylemi mantıksallıkla kurguladığı gibi içlemi de aynı biçimde yapacaktır. Düşünebilme olgusu üzerine kurulmuş olana felsefi bir metin denilip, onun üzerine esere felsefeyle bakmak mümkün olacaktır.

Felsefe daha çok bilince çağrı olmasıyla, anlamı ve yaklaşımında farklılıklar doğurtur. Felsefe insanı rasyo bir varlık, biricik olan ve mutlak ihtiyaç sahibi olan bireyin üzerine odaklanan özel disiplin olması itibariyle özgün ve evrensel sorunsalları barındırır. Filozofun soruları ve sorunları çoğu zaman ortak olup, bazen sorularla yol alan bazen de yanıtları çok fazla olabilmektedir, bu yanı da onu edebi olandan uzaklaştırmaktadır. Bilincin ürünü olan insanın ve insanla ilgili olan her şeyin sorunsallaştığı yerde felsefi olan edebi olandan en net bu biçimde ayrılır diyebiliriz. Çünkü insanın derinliği felsefeyi oluşturuyor. “İnsan hemen hemen hiçbir şeyi doğal düzeninde sadece görmekle yetinmiyor; anlam verme edimiyle, anlığında yeni kavramlar, tasarımlar oluşturmasıyla doğal olana yeni yeni anlamlar yükleyerek, onların göstergesel olanaklarını zenginleştiriyor” (Çotuksöken, 2015b:136).

Edebi ve sanatsal olan bir eserde dilsel, söylemsel ifadeler daha ekonomik bir cümle dağarcığıyla ifade edilir. Şöyle ki; edebi dilin zenginliği; söz sanatıyla, mecaziyla, kinayesiyle derin ve çok anlamlılığı bir kelime dağarcığına sığdırabilir. “Edebi eserin geniş bir anlam yelpazesi üretme kapasiteleri vardır. Bu anlamlardan bazıları tarihin kendisi değiştikçe değişebilir de” (Eagleton, 2005: 147). Felsefi bir metinde ise temellendirmenin güçlüğü anlamsal ve sözsel bir irdelemeyi gerektirdiğinden hacimsel bir kavram çokluğunu beraberinde getirmez.

Edebiyat ve felsefenin bir yönü de değer algısının nasıl izah edilebilir olduğu üzerindeki etkisidir. İnsan yaşamı boyunca bir fikir, ideoloji, izm veya bir kavramla hem kendisinin hem de içinde bulunduğu toplumun değer algısını resmeder. Değer yüklenmiş bir varlık olan insanın değer sınırı edebiyatta ve felsefede farklı bir düzlemde ele alınır. Örneğin; bir yazarın veya şairin eseri, değeri yüceltebilen bir anlam kazanma imkânı doğurtabilir. Edebiyatın ontolojisinde bir değer unsuru vardır. Estetizm ve etiğin bir değer boyutuyla edebi eserde varlığı kaçınılmazdır. Estetik değerler edebi eserde biçim ve içerikle iç içedir. Etik değerler her daim edebi olanın içinde açık ya da gizil işlenmeye çalışılır. Edebiyat değer aktarıcılığı yapar. Çünkü edebiyatın öğretici (didaktik) yapısı şiir ve metinleriyle yazar ve okuyucu arasında bunu kurmaya çalışır.

Felsefenin değerle ilişkilendirmesinde etik felsefesi kapsamında ahlak konusu problem edinilir. Felsefi bir perspektifle insanlığın ve insanlaşmanın olduğu yerde başlayan etik değerler iyi, erdem, mutluluk gibi genel kavramların sorunlaştırılması hep anımsanmıştır. İlk çağlardan beri ‘insanın kendini bilmesi ve tanınmasıyla günümüze kadar gelen insanın öneminin üzerine yönelme durumu evrensel bir değer izahıdır. Antik çağda bir ahlak filozofu olan Sokrates’in fikirlerini öğrencisi Platon’un, diyalogları aracılığıyla aktardığını görmekteyiz. Platon diyalogunda ‘Sokrates’in Savunması’ adlı metninde değerlerin gençliğe işlenmesi üzerinden sorgulamalar yapmıştır. Erdem üzerinden kim öğretecek onlara insana ve yurttaşına özgü erdemi, her türlü iyilik ancak erdemden gelir kaygısını yaşayan ve bunun için çabalayan bir ilk çağ düşünürü olarak bilinmektedir (Koytak, 2011: 14). Ayrıca “cesurluk, sonra ölçülülük, bilgelik, iyi yüreklilik” (Platon, 1962: 153) gibi değerleri de ele almak mümkündür.

Değerle ilgili olarak Zenon’un “Doğru eylemler, ruhun birliğinin doğru durumundan çıkmış olanlar, eğri, eylemler ise bozulmuş bir durumdan ileri gelenlerdir. Eylemin ahlakça değeri, eylemin kendisinden çıktığı düşünüşe bağlıdır” (Arat, 2006:28-29). Değerlerde güzel

ve iyi yani “iyilik ve güzellik bir arada olup özdeşleştiğinde” (Arat, 2006: 60). Mahiyet kazanabilir diyebiliriz. Platon’un ‘Şölen’ adlı diyalogunda bunun en iyi örneğini görmek mümkündür. Temel duygu olan sevginin güzellik ve dostlukla birlikte olduğunu anlatmaya çalışır. “Sevgi, iyyinin her zaman için bizim olmasını istemektir” (Eflatun, 1958: 69). Felsefik olarak, “Gerçekte ahlaksal ilkelerin neler olduğu sorusu belirsiz bir sorudur. Bu soruyu sorduğumuz zaman kendileriyle yaşamamızı düzenlediğimiz kesin ilkelerin neler olduğunu araştırmaktayız” (Arat, 2006: 70). Aslında felsefenin direkt bir değer aşılama disiplininin ziyade makro bir sorunsallıkla irdeleyici tarafı dikkat çekmiştir.

Kültürün felsefeyle ilişkisinde: İnsanı kültürel bir öge kültür antropolojisiyle² bir araştırma sahasının içine koyar. Felsefede kültür, “İleri bir yaşama kültürünün ürünüdür. İncelenmiş, kendi kendini algılamış, kendi ortamı ve sorunları üzerinde düşünerek entelektüel bir birikim oluşturabilmiş toplumlarda ortaya çıkar (Taşdelen, 2015b: 33). Felsefenin problemleri aynı zamanda kültürün problemleridir. Kültürün sınırlarının en uç noktasına felsefe disiplininin yerleştirebiliriz. Kültür olgusundan felsefi anlamda ilk bahseden isim, Hegel ‘dir. Hatta “bu kavramı metafizik düzeyde ele alan Hegel’in düşünce sisteminde kültür, doğrudan doğruya felsefenin içinde yer alır” (Yavuz, 1977: 14).

Edebiyat kültür ilintisinde, “bir edebi metin çok çeşitli açılardan değerlendirilebilir. Ahlaki değerler; milli değerler ve davranışlar; tarihe yardım edecek unsurlar; daha sonraki zamanların okuyucusu açısından ferdi ve sosyal psikolojik değerler; dini meseleler karşısında aldığı tavır” (Maren, Grisebach, 1995: 10) ları içeren bir etkileşim söz konusu olmakta. Edebiyatın özü bir zihniyet unsuru olması ve zihniyet unsurundaki en önemli “öge dil ögesidir, bir ulusun karakteri, ruhu diline yansır” (Taşdelen, 2015b: 264). Bir toplumun edebi dokusu ancak kültür çizgisinde şekillenir.

Felsefe ve edebiyatın sözlü geleneklerle nasıl var olunabilirliği üzerinde duracak olursak; edebi türlerde insan kendini etkileyen temaları içeren bazı türleri hatırlamaya ve ezberlemeye yönelimlidir. Örneğin kafiyeli ve secili yapılarda yani atasözleri, bilmece gibi türlerde sözden söze gelişen anlatıları görmek mümkündür. Diyebiliriz ki; sözlü gelenek, “halk kültürünün, pratik dünyanın bir ürünü” (Taşdelen, 2015b: 34) olabilir. Bunlarda epik, lirik, metafiziki bir takım duygular ekseninde yayılım gösterir. Felsefenin kompleks, kavramsal niteliği “ince ayrıntı ve içsel bağlantılarla örülmüş, ezberlemeye uygun olmayan bir ana yapısının olması” (Taşdelen, 2015b: 37) onu sözlü gelenekten uzaklaştırmıştır. Ayrıca, “sözlü geleneğin rasyonel bir kültür olmaktan ziyade bir yaşantı ve gönül yeteneği olması” (Taşdelen, 2015b: 35) ve “sözlü gelenek kendisini yazıda değil, anlatıda gerçekleştirir.” (Taşdelen, 2015b: 36) düşüncesi onu sözlü gelenekten uzaklaştırmıştır.

“Felsefe her defasında kendine kendi eserlerine dönmek ve bu şekilde kendini inşa etmek isteyen bir eylemdir. Bu dönüş, sözlü gelenek üzerinden yapılamaz, düşüncenin sözlü

² Kültür Antropolojisi: İnsanın bir kültür varlığı içerisinde insanı kültürel yanıyla incelenimi problemi üzerine odaklanır. İnsanın dünyaya bakışının çevreyle kurduğu etkileşimdeki belirleyici rolünün incelenimini içerir. Hatta felsefe yapmak için bile kullanılabilir. “İnsanın fenomenlerde temelini bulan varlık koşullarının toplamı, bir bakıma düşüneni böyle bir sonuca vardiyan da fenomen temelinden yoksun salt kurgulamaların ürünü olan içi boş bir kavram değil, tam tersine fenomenlerle saptanmış ve bütün bu fenomenlerin ortak yüklemi durumundaki bir tümel yapıdır, insanı anlamının yolu olarak” (Çotuksöken, 2001a: 152-153).

gelenek üzerinden denetlenmesi mümkün değildir” (Taşdelen, 2015b: 35). O halde felsefeye daha çok yerleşik kültür işidir diyebiliriz. “Yerlilik bir kez felsefenin diline dönüştü mü yerlilik olarak kalmaz evrenselleşir, bütüncül bir nitelik kazanır. Bu kültürel oluşum kendi renklerini evrensel dilin ifade biçimleri arasına katar” (Taşdelen, 2015b: 260). Çünkü “yerli unsur felsefe yapmanın gerekçesidir.” (Taşdelen, 2015b: 270). Edebiyat ise yayılımcı haliyle özgün ve evrenseli yakalamaya çalışır. Edebiyat yerleşik kültürün olduğu kadar, göçük toplumunda ürünüdür. Taşınabilirlikle fikir ve duygularını yayabilme niteliği vardır.

Edebiyat ve felsefe ilintisinde edebiyat felsefesi kavramı üzerinde de durmak gerekir. Edebiyat felsefesi, edebiyatın ontolojisini, epistemolojisini sorgulamayı içerir. “Edebi akımları tanımak ve onları oluşturan nedenleri öğrenmek, neden sonuç ilişkilerini kurmak, sanat şubeleri arasındaki ilişkiyi incelemek ve etkileşimi görmek” (Kefeli, 2009: 7).ve “edebi metinlerin kavramsal düşünce veya anlamı” (V. Zıma, 2006:19) sorunsalı üzerinde de durur. Ayrıca edebiyat felsefesi,

Felsefeyi edebiyattan ayıran ölçütler üzerinde yoğunlaşırken bazen ikisinin birbirinden konularıyla, bazen yöntemleri bakımından, zaman zaman da ürettikleri sonuçlarla farklılık gösterdiği söylenmiştir edebi metinlerle felsefi değeri olan unsurları, felsefi içerikli fikirleri teşhis edip ortaya çıkarmaya, bu düşüncelerin açılanmasında kullanılan anlatım araçlarını belirlemeye çalışır (Cevizci, 2017: 647).

Sonuç

Edebiyat ve felsefe disiplini üzerinde durularak, disiplinler arası bir etkileşim çalışması amaçlanmıştır. Edebiyat ile felsefe sosyal bir disiplin ve aynı zamanda yaşam biçiminin de izahını tasvir eden üretilerdir. Dil ve kültür, tarihsel bilinç, tarihsellik, sosyal ve siyasal yaşam edebiyat ve felsefenin üslup ve içeriği hakkında etkili olmuştur.

Çoğu zaman bir kurgu, zihin tasarımı olan iki saha aynı temayı kullanırken dilsel, söylemsel ayrıklığa düşer. Her iki disiplinde aynı gayeyle yola çıkan fakat farklı metodlarla ilerleyen zihinsel insani etkinliklerdir. Felsefe kavramlarla uğraşarak kavramın ve olgunun neliği üzerinde durarak bir sorunsallaştırmayı kendine konu edinir. Akli ve düşünceyi temele alarak rasyonel bir tavırla, kritizel ve argümantifsel yanıyla kendine özgü bir tutarlılık benimser. Edebiyat ise duygudan ve coşkudan referansla biçim ve içerik estetizmiyle bir anlatı yapma gereği duyar. Edebiyatın süslü, sözlü anlatımı insanda bir heyecan uyandırışı edebi bir tutumla olaya ve duruma yaklaşımı çoğu zaman dikkat çekmiştir. Bu yanı edebi türlerin felsefi metinlerden daha önde olmasına kaynaklık etmiştir. Nitekim bu durum edebiyatın felsefeden üstün olduğu anlamına gelmez. Aslında birbiri üzerindeki destekleyici etkisi anlamına gelir. Şöyle ki; felsefenin metafiziksel tarafı, anlaşılamayan derin soru ve sorunları, edebi türler üzerinden daha kolay ve anlaşılır olacaktır. Edebiyatın felsefede, felsefenin edebiyattaki yerini felsefik romanlarda, şiirlerin içeriğindeki felsefi izlelerde görmek mümkün. Örneğin T.S Eliot’un şiirlerinde veya Albert Camus, Jean Paul Sartre gibi romancı felsefecilerde, biçimsel bir edebiyatı içeriksel olarak da felsefeyi görmek mümkündür.

Kaynakça

Altınörs, A. (2012). *50 Soruda Dil Felsefesi*. İstanbul: Bilim ve Gelecek Kitaplığı.

- Arat, N. (2006). *Etik ve Estetik Değerler*. İstanbul: Say Yayınları.
- Aristoteles. (1961). *Poetika*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Ayyıldız, M. (2009). *Edebiyat Bilgi ve Kuramları*. Ankara: Akçağ Yayınları.
- Büyükdüvenci, S. (2015). Felsefe ve Edebiyat Sempozyumu. Z. T. Vefa Taşdelen (Dü.), *Felsefe ve Edebiyat İlişkisi Üzerine Bazı Düşünceler* içinde (s. 27-32). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.
- Can, Ş. (1970). *Klasik Yunan Mitolojisi*. İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Cevizci, A. (2009). *Felsefe Sözlüğü*. İstanbul: Paradigma yayıncılık.
- Cevizci, A. (2017). *Büyük Felsefe Sözlüğü*. İstanbul: Hece Yayınları.
- Çıkla, S. (2010). *Türk Edebiyatında Manzum Poetikalar*. Ankara: Akçağ Yayınları.
- Çotuksöken, B. (2001). *Felsefeyi Anlamak Felsefe İle Anlamak*. İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Çotuksöken, B. (2002). *Felsefe: Özne-Söylem*. İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Çüçen, A. K. (2015). Felsefe ve Edebiyat Sempozyumu. *Varoluş ve Edebiyat* (s. 37-56). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.
- Eagleton, T. (2005). *Edebiyat Nasıl Okunur*. (E. Ersavcı, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Eliot, T. (1962). A. Collection Of Critical Essay. H. Kenner (Dü.) içinde America: A. Spectrum Book.
- Emre, İ. (2012). *Edebiyat Bilimi Teoriler, Yöntemler, Uygulamalar*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Fatma Erkman, A. (2010). *Edebiyat ve Kuramlar*. İstanbul: İthaki Yayınları.
- Gadamer, H. (2002). Hermeneutik Refleksiyonun Kapsamı ve Fonksiyonu. H. Arslan içinde, *Retorik, Hermeneutik ve Sosyal Bilimler, İnsan Bilimlerinde Retoriğe Dönüş* (s. 1-22). İstanbul: Paradigma Yayıncılık.
- Gilles Deleuze, F. G. (1996). *Felsefe Nedir?* (T. Ilgaz, Çev.) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Güçlü, A. B. (2002). *Felsefe Sözlüğü*. Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Günay, M. (2015). Felsefe Edebiyat Sempozyumu Bildiri Kitabı. V. Taşdelen (Dü.), *Ahmet Erham Şiirinde Varoluşsal Sorunlar Bağlamında İnsan* içinde (s. 239-248). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.
- Gündoğan, A. O. (2015). Felsefe ve Edebiyat Sempozyumu. Z. T. Vefa Taşdelen (Dü.), *Felsefe ve Hayat Arasında Edebiyat* içinde (s. 95-104). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.
- Gürsoy, K. (2014). *Varoluş ve Felsefe*. Ankara: Aktif Düşünce Yayıncılık.
- Kale, N. (2011). *Felsefiyat*. Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Kantarcıoğlu, S. (1987b). T. S. Eliot'un Şiirlerinde İnsanın Kendini Gerçekleştirme Teması. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınlığı.
- Kayıran, Y. (2007). *Felsefi Şiir-Tinsel Poetika*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Kefeli, E. (2009). *Metinlerle Batı Edebiyatı Akımları*. İstanbul: Akademi Kitaplar.
- Köktürk, M. (2015). Felsefe Edebiyat Sempozyumu Bildiri Kitabı. Z. T. Vefa Taşdelen (Dü.), *Edebiyatın ve Felsefenin Dili Üzerine* içinde (s. 221-237). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Kranz, W. (1935). *Antik Felsefe*. (S. Y. Baaydur, Çev.) İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Kula, O. B. (2009). *Kant, Schiller, Heidegger Estetik ve Edebiyat*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Kula, O. B. (2012a). *Dil Felsefesi Edebiyat Kuramı 1*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Kula, O. B. (2015). Felsefe Edebiyat Sempozyumu Bildiri Kitabı. Z. T. Vefa Taşdelen (Dü.), *Felsefenin Edebileştirilmesi, Edebiyatın Felsefleştirilmesi* içinde (s. 259-294). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Magee, B. (2004). Felsefe ve Edebiyat Iris Murdoch İle Söyleşi. B. Magee içinde, *Yeni Düşün Adamları -Çağdaş Felsefeyi Yaratanların Kimileriyle Söyleşiler*. (O. Ünsal) İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Manon Maren, G. (1995). *Edebiyat Biliminin Yöntemleri*. (A. Ünsal, Çev.) Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Yayınları.

Murdoch, I. (1977). *Ateş ve Güneş Platon Sanatçıları Niçin Dışladı?* İstanbul: Sanat ve Kuram Yayınları.

Önal, S. (2015). Felsefe ve Edebiyat Sempozyumu. V. Taşdelen (Dü.), *Mitoloji, Edebiyat ve Felsefe* içinde (s. 334-347). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Perin, C. (2011). *Fransız Edebiyat Tarihi*. Ankara: Elips Kitap.

Platon. (1958). *Şölen: Sevgi Üstüne; Lysis: Dostluk Üstüne*. (S. E. Azra Erhat, Çev.) İstanbul: Remzi Kitabevi.

Platon. (1962). *Devolet*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Sevim Kantarcıoğlu. (1977). *Edebiyat Akımları Platon'dan Derrida'ya*. İstanbul: Paradigma Yayıncılık.

Soykan, Ö. N. (2015). Felsefe Edebiyat Sempozyumu Bildiri Kitabı. Vefa Taşdelen (Dü.), *Şair Kimdir, Filozof Kimdir, Nerelerde Buluşurlar?* içinde (s. 317-322). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Taşdelen, V. (2015). Felsefe Edebiyat Sempozyumu. Z. T. Vefa Taşdelen (Dü.), *Çevrilebilirlik Kavramı Açısından Felsefe ve Edebiyat İlişkisi* içinde (s. 433-444). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Taşdelen, V. (2015). *Felsefe Kültürü*. Ankara: Hece Yayınları.

Toprak, M. (2016). *Hermeneutik ve Edebiyat*. İstanbul: İthaki Yayınları.

Utku, A. (2015). Felsefe ve Edebiyat Sempozyumu. Vefa Taşdelen (Dü.), *"Aynanın Sırrı" Hilmi Yavuz'un Descart- İbn Sina Okuması Üzerine Bir Sorunlaştırma ve İbn Arabi Derrida Bağlı Bir Alternatif Okuma Önerisi*, (s. 105-120). Ankara: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Yayınları. Nisan 29-30, 2015.

Yavuz, H. (2008). *Edebiyat ve Sanat Üzerine Yazılar*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Zıma, P. V. (2006). *Modern Edebiyat Felsefelerinin Felsefesi*. Ankara: Hece Yayınları.

Yeni Dini Hareketler ve Sekülerleşme

Kadriye ÖZTÜRK*

Özet

Batı'da tarihi süreçte yaşanan Rönesans, Coğrafi Keşifler, Hümanizm, Sanayi Devrimi gibi gelişmeler sonucunda din hakkında bakış açısı da değişmiştir. Rönesans sonucunda hız kazanmış görüşler neticesinde, kiliseden bağımsız yeni dini oluşumlar meydana çıkmaya başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası Batı'da, kilise karşısında ortaya çıkan yeni dini akımlarla, sekülerizmin bilimin gelişmesi sonucu dinin ortadan kalkacağı yönündeki tezi, tartışılır hale gelmiştir.

Tarihi süreçte din, her zaman insan hayatında var olmuş ve önemini korumuştur. Özellikle Sanayi Devrimi sonucunda, yaşanan bilimsel gelişmeler ile dinin toplumsal hayattaki yeri konusunda önemli tartışmalar olmuştur. Yeni dini hareketler, modern dönemde dinin konumu hakkında ki tartışmalara yeni bir boyut kazandırması nedeniyle son derece önemlidir. Çalışmamızın amacı, modern dönemde din anlayışının yeniden yükselmesine sebep olan yeni hareketlerin doğuşuna zemin hazırlayan faktörleri incelemek ve bu bağlamda, sekülerizmin dinin ortadan kalkacağı yönündeki iddiasını, veriler ışığında değerlendirmektir.

Bu çalışmada yeni dini hareketlerin oluşumunu etkileyen dini, siyasi, kültürel, ideolojik etmenler üzerinde durulacak ve sekülerizmin modern dönemde dinin ortadan kalkacağı yönündeki iddiası yeni dini hareketler bağlamında değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Sekülerleşme, Din, Batı

The Emergency of New Religious Movements in the West

Abstract

As a result of developments such as the Renaissance, Geographical Discoveries, Humanism, and Industrial Revolution experienced in the historical process in the West, the perspective on religion has also changed. As a result of the views that gained momentum as a result of the Renaissance, new religious formations independent of the church began to emerge. After the Second World War, with the new religious movements that emerged against the church in the West, the thesis of secularism that religion would disappear as a result of the development of science became controversial.

In the historical process, religion has always existed in human life and has maintained its importance. Especially as a result of the Industrial Revolution, there have been important discussions about the scientific developments and the place of religion in social life. The new religious movements are extremely important because they add a new dimension to the debate about the status of religion in the modern era. The aim of our study is to examine the factors that paved the way for the emergence of new movements that led to the resurgence of

* Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Felsefe ve Din Bilimleri Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, kadriye.yalcin.ozturk@gmail.com

the understanding of religion in the modern period and, in this context, to evaluate the claim of secularism that religion will disappear, in the light of data.

In this study, religious, political, cultural and ideological factors that affect the formation of new religious movements will be emphasized and the claim of secularism that religion will disappear in the modern period will be evaluated in the context of new religious movement.

Keys Words: Secularization, Religion, West

Giriş

Coğrafi keşifler, Reform ve Fransız devrimi gibi tarihi gelişmeler, sekülerleşme, modernleşme, hümanizm gibi fikir akımları sonucunda bilim, sanat, kültür, toplumsal ve siyasi alanda gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmeler geleneksel toplum yapısı ve dini yaşantı üzerinde köklü değişimlere sebep olmuştur. Neticede kiliseye olan güven sarsılmış ve Batı'da din algısında önemli değişimler yaşanmıştır. Tanrı merkezli din anlayışı yerini insanı merkeze alan hümanist bir anlayışa bırakmıştır. Tüm bu gelişmeler sonucunda dinin zamanla toplumsal bir olgu olmaktan çıkarak gerileyeceği iddiası ortaya atılmıştır. Maddi bir kimliğe bürünerek ruhsal anlamda çöküntü içinde olan Batı toplumlarında bu boşluğu doldurmak üzere XIX. yüzyıldan itibaren yeni dini hareketler meydana çıkmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan toplumsal gelişmeler sonucunda yeniden dindarlaşma süreci başlamış ve modernizmin katı akılcı dayatmasına karşılık yeni dini hareketlere yönelim artmıştır. Radyo, televizyon, internet gibi kitle iletişim araçlarının yayılması ile birlikte adı daha önce duyulmamış bu hareketler kendi dini öğretilerini yaymak için fırsat yakalamıştır. Özellikle XX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ivme kazanan bu hareketler, dünya çapında fenomen bir olgu haline gelmiştir. Büyüsü bozulan dünyada sekülerleşmenin etkisi ile kenara itilen din ve inanışların yeri yeni dini hareketler ile doldurulmaya çalışılmıştır.

Yeni Dini Hareketler

Yeni dini hareketler kavramı, genellikle XX. yüzyılda ortaya çıkan dini grupları ifade etmek için kullanılır. Bu hareketler Hıristiyan Batı dünyasında, özellikle ABD 'de ortaya çıkmıştır. Özellikle 1950 li yıllarda ivme kazanan bu hareketler, çok yönlü yapıları sebebiyle çeşitli şekillerde isimlendirilmişlerdir. "Yeni dinler", "sekt", "kült", "yeni dindarlık biçimleri", "zararlı örgütler", "yeni dini hareketler", "kült grupları", "tarikatlar", "yeniçağ dinleri" bu isimlerden bazılarıdır.¹ Bunlara ek olarak çoğunlukla hedef kitle olarak gençleri görmeleri nedeniyle, "gençlik dinleri" olarak da isimlendirilirler.²

Özellikle II. Dünya Savaşı sonucu, hızla değişime uğrayan toplumsal yapı; yeni dini akım, cemaat yahut yapılanmaların hız kazanmasına sebep olmuştur. Yeni dini hareketin ivme kazandığı XX. yüzyıl tüm dünyada bir değişim ve bunalım dönemi olarak karakterize edilmiştir. Bu dönemde yaşanan hızlı değişim ve gelişimler neticesinde dünyaya aşırı eğilim, rasyonalizm, pozitivizm, materyalizm gibi yönelimler dini kurumların otoritelerinin sarsılmasına ve ciddi bir inanç boşluğu oluşmasına sebep olmuştur. Bu dönemde aileden ve toplumsal kurumdan kopuş ile ortaya çıkan anomi, bireyleri büyük bir boşluğa itmiştir. Geleneksel dinlerin ve toplumsal yapıların bu boşluğu dolduramaması nedeniyle, yeni dini

¹ Mehmet Ali Kirman, *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi* (Ankara: Birleşik Yayınevi, 2010), 48-53.

² Ali Rafet Özkan, *Kıyamet Tarikatları: Yeni Dini Hareketler* (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006), 13.

yapılanmalara yönelim artmıştır.³ Modern dönemde ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmeler neticesinde insan hakları ve inanç özgürlüğü konusundaki gelişmeler, yeni dini hareketlerin çalışmalarını da hızlandırmıştır. ⁴Bu yeni oluşumların bir kısmı mahalli olarak kalırken, bir kısmı da özellikle misyonerlik çalışmaları ile birlikte küresel bir yaygınlık ve gelişme göstermiştir.

Yeni dini hareketler genellikle, bilimin çözemediği problemlerin bulunduğu, aile müessesinin ve otoriter bir kurum olan kilisenin çökmeye yüz tuttuğu Batı toplumlarında; aradığını bulamayan, gelecek endişesine sahip, insana ve topluma dair materyalist görüşlerin kimliksizleştirdiği insanlar için bir kaçış yolu olarak görülmektedir. Bu anlamda yeni dini oluşumlar, modern hayatın katı bilimci anlayışında kimlik arayışına giren insan için bir tercih olarak belirmiştir.

Batı'da Din Algısı Etkileyen Faktörler

Coğrafi Keşifler

Başlangıçta yalnızca tahminlere dayanan Avrupa haritaları, coğrafi keşifler sonucunda elde edilen bilgiler neticesinde büyük bir değişime uğramıştır. Bunlara ek olarak keşifler sonucunda ticaret yolları değişmiş, keşfedilen yerlerde yeni sömürgeler oluşturulmuş, Avrupa'ya bol miktarda altın ve gümüş başta olmak üzere hammadde akışı gerçekleşmiştir. Haçlı Seferleri neticesinde, soyluların zayıf düşmesi ve ekonomi alanında yaşanan bu gelişmeler, ticaretle uğraşan burjuva sınıfının zenginleşmesine sebep olmuştur. Bunun sonucunda burjuva sınıfı, feodal düzen içinde güçlenmeye, mevcut düzene başkaldırmaya ve yönetimde hak iddia etmeye başlamıştır. Tüm bunlar gösterir ki Avrupa'da ekonomi alanında yaşanan gelişmeler, beraberinde siyasi ve sosyal yönde değişimleri getirmiştir. Ekonomik olarak güçlenen bu sınıf, yeni sosyal siyasal hak ve yetkiler edinme çabasına girmiştir. Elde ettikleri kısmı özgürlük ve kendi kendini yönetim imkanı, Avrupa'da Kilise'nin rolünde değişimlere sebep olmuş vetüm dünyayı etkileyecek yeni bir sürecin doğmasını sağlamıştır.⁵

Rönesans Ve Reform

Rönesans ve Reform hareketleri, Avrupa'da sosyal, siyasi ve dini yaşantının değişim ve dönüşümde önemli faktörlerden biri olmuştur. Barut, matbaa ve pusulanın icat edildiği, yeniden doğuş anlamına gelen Rönesans dönemi, 16. yüzyılda Kilise'nin otoritesinde ciddi sarsıntıların yaşanmasına sebep olmuştur. Öyle ki Avrupa, Kilise ile bağıni koparma noktasına gelmiştir. Bu dönemde Batı dünyasında din, toplumsal hayattan soyutlanmış ve seküler çizgide hareket etmiştir. Orta çağda bu durum, sekülerizmin de otaya çıkmasında önemli etkenlerden biridir. Ortaçağ anlayışında, evren Tanrı tarafından oluşturulmuş bir varlık alanını temsil ederken, Rönesans'la beraber artık evren, matematiksel olarak düzenlenmiş bir varlıktır.⁶

³ Fehim Gashi, "Yeni Dini Akımların Ortaya Çıkmasını Etkileyen Sosyo-psikolojik Faktörler (Kosova Örneği)", çev. Perkth Ani Lala 6 (2020), 157.

⁴ Ekrem Sarıkçıoğlu, "Yeni Dini Akımlar" (Dinler Tarihi Araştırmaları II. Sempozyum: 20-21 Kasım 1998 Konya, Ankara: Dinler Tarihi Derneği Yayınları, 2000), 81.

⁵ Alaeddin Şenel, *Siyasal Düşünceler Tarihi: Tarih Öncesinde İlk Çağ'da Orta Çağ'da Ve Yeni Çağ'da Toplum Ve Siyasal Düşünüş* (Ankara: Bilim Ve Sanat Yayınları, 1996), 278-286

⁶ Murtaza Alkış, *Hilmi Yavuz'da Modernleşme Ve Din* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013), s.1-2.

Din algısının, Hıristiyan aleminde değişimini gösteren diğer bir olgu olan Reform hareketi ise 1517 Martin Luther'in tezi ile başlamıştır. Luther, Roma Kilisesine karşı çıkarak Hıristiyanların, kiliseye değil doğrudan Tanrı'ya bağlanmaları gerektiğini savunur. Kilise otoritesinden kurtularak, bireysel bir kurtuluşu önceleyen Protestan mezhebinin oluşumu da bu süreçte gerçekleşir.⁷ Protestanlık, Ortaçağ karanlığından aydınlanma dönemine geçişi de hızlandırmıştır. Reformasyon hareketleri, kilisenin baskın otoritesini sınırlandırarak dindarlığın ferdi bir mesele olduğunu öne sürer. Böylece modern kültürle Hıristiyanlık arasında bir ayırım oluşturulması fikrini insanlara aşılır. Bunun sonucunda ise toplumsal düzeyde yaşanan din, ferdi tecrübe seviyesine indirgenmiş ve insanlar gittikçe sekülerleşen bir toplumun üyesi haline gelmiştir.⁸

Sanayi Devrimi /Fransız Devrimi

Yükselen milliyetçilik duygusu, halkın dış dünyayla temas imkanlarının artması sonucu geniş bir çevrede yankı bulmuş, ulus devlet anlayışının temelleri oluşmaya başlamıştır. Kilise ve soyluların ayrıcalıklı konumu, üretici halkı rahatlatmaya başlamış ve bunu sonucunda çeşitli ayaklanmalar yaşanmıştır. Bu ayaklanmaların bir kolunu oluşturan Fransa'daki ayaklanmada ise amaç, halkın sömürgecilikten kurtulması üzerinedir. Asker ve saray harcamaları artmış, bu durum büyük vergiler olarak halka yansımıştır. Yaşanan olaylar, ticaretle uğrasan kesimin ve üretici halkın tepkisine sebep olmuştur. Bu gelişmeler, 1789 yılında Fransız Devrimi'ni doğurmuştur. Gerek ekonomik, gerek siyasi ve toplumsal anlamda Fransa'da yaşanan bu devrim Avrupa'da köklü değişikliklerin yaşanmasına sebep olmuştur. Fransız Devrimi sonucunda bireyler, siyasi geleceği değiştirebileceği bilinci kazanmış ve bunun sonucunda kilisenin otoritesinde sarsıntılar yaşanmıştır. Bu süreçle birlikte yöneticilerin otoritesinin sorgusuz sualsiz kabul edilmesi olgusu ortadan kalkmıştır. Siyasal alanın düzen ve sorumluluğu Tanrı'dan bireye geçmiş, böylece yeni bir dönem başlamıştır. Bu anlamda din-devlet, din-toplum ilişkileri konusunda yeni tanımlamalar yapılmış; din, siyasi iktidar üzerindeki etkisini yitirmiş ve daha pasif bir konuma gelmiştir.

On dokuzuncu yüzyılda, bilimde yaşanan gelişmelerin üretime yansısıyla ekonomik alanda önemli gelişmeler yaşanmıştır. Buhar gücü ile çalışan ilk makinenin icadı, makineleşmiş endüstrinin ilk adımını oluşturmuş, arkasından gelen icatlarla beraber Avrupa devletleri ekonomik olarak gelişmiştir. Bu gelişmelerle başlayan ekonomik yapının değişimi ve yeni buluşların kullanımı literatüre "Sanayi Devrimi" olarak geçmiştir. Ağırlıklı olarak İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi sonucunda tarım toplumundan endüstri toplumuna geçiş ve köklü değişimler yaşanmıştır.⁹

Aydınlanma

Aydınlanma, Fransız İhtilali ve Endüstri Devrimi'nin birbiriyle grift bir şekilde ürettikleri bilimsel, kültürel ve ideolojik dünya görüşünün genel adıdır.¹⁰ Bunlara ek olarak Rönesans ve Reformun etkileri de Aydınlanma Çağı'nın başlamasını sağlamıştır. 17. ve 18. yüzyıllarda

⁷ Hakan Olgun, *Luther Ve Reformu: Katolisizm'i Protesto* (Ankara: Fecr Yayınevi, 2001), 8-11.

⁸ Ali Köse, *Neden İslam'ı Seçiyorlar* (İstanbul: TDV Yayınları, 1997), 17.

⁹ Özlem Uluç, *Yeni Dini Hareketler* (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 18-19.

¹⁰ Alkış, *Hilmi Yavuz'da Modernleşme Ve Din*, 21.

gelişme gösteren Aydınlanma hareketi, daha çok felsefi alanda kendini göstermiştir. 19.Yüzyıla ise özellikle Fransa'da Aydınlanma Çağı'dır.¹¹

Aydınlanma dönemi ile birlikte sekülerleşmenin gerçek anlamda tarih sahnesine çıkmaya başladığı söylenebilir. Bu dönemde din, kültür, sanat gibi alanlar on yedinci yüzyılın akılcı felsefesiyle yeni bir okumaya tabi tutulmuş, bilimin önderliğinde yeni fikirler ortaya atılmıştır. Aydınlanma hareketinin amacı, insanları hurafelerle dolu düşünceleri üretip yaydığına inanılan yerleşik din ve kilise ile temsil edilen, eski düzenden; daha iyi ve özgüleştirici yeni akıl düzenine taşımaktır. Bu dönemde artık iyinin ölçütü din değil, insan aklı haline gelmiştir. Bu nedenle her türlü eylem akla ve somut nedenlere dayandırılmalıdır. Aydınlanma dönemi, akla yaptığı vurgu nedeniyle "Akıl Çağı" olarak isimlendirilmektedir.¹²

Aydınlanma döneminde temel iki yaklaşımdan bahsedilebilir: İlk yaklaşım vahiy dini olan Hıristiyanlık ile akıl dinini uzlaştırmaya çalışan yaklaşımdır. İkinci yaklaşım ise tamamen akıl dinini kabul eden yaklaşımdır. İlk yaklaşımda vahiy, aklın üstünde kabul edilir ancak vahyin her zaman insan aklı ile uyum içerisinde olması zorunluluğu vardır. Dinin, akla uygun olması zorunlu hale geldikçe vahiy dini yerini aklın ortaya koyduğu doğal dine bırakmaya başlar. Fransız aydınlanmasında, "doğal din" anlayışı ile birlikte Tanrı fikrinden tamamen uzaklaşıldığı görülmektedir.¹³

Küreselleşme

Ulaşım, iletişim, internet gibi etkenlerin yayılması modernleşmesinin son adımı olan Küreselleşmeyi kaçınılmaz hale getirmiştir. Küreselleşme, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin artması ile uzak noktaların birbirine yakınlaşması sonucu oluşan küresel bir etkidir. Bu sayede yerel bir olay binlerce kilometre uzaktaki olayları etkileyebilme noktasına ulaşmıştır. Bu süreç dünyanın mekansal olarak küçüldüğü, kültürlerin birbiri ile rekabet içerisine girdiği bir dönemi ifade eder. Küreselleşme sonucu oluşan kültür akışına kaçınılmaz olarak dinlerde dahil olmuştur. Böyle bir ortamda başka bir kültürün mitolojik bir alanından haberdar olmak kolaylaşmıştır. Farklı mitlerin çeşitli kültürlerden alınıp medya yoluyla insan bilincinde yer edinmesi sonucu, manevi tecrübeden yoksunlaşan Ortodoks dini insanların gözünde heyecanını yitirmiştir. Küreselleşmenin bir diğer getirisi ise dini çoğulculuğun tüm topluma yayılmasıdır. Din, göç ve medya gibi yollarla bir coğrafyadan diğerine yayılırken başka dinlerle karşılaşır. Küreselleşme sonucu zirve noktasına çıkan bu karşılaşmalar bazen bir dışlayıcılığı bazen de aynı anda var olabilme özgürlüğü içinde bir kabullenışı beraberinde getirir.¹⁴

Modernleşme

Avrupa'da Reformasyon ve Coğrafi Keşifler bilim, kültür, sanat, toplumsal ve siyasal alanlarda önemli değişimleri beraberinde getirmiş ve 16. Yüzyılda bir modernleşme sürecini

¹¹ Norman Hampson, *Aydınlanma Çağı*, çev. Jale Parla (İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları, 1991), 98.

¹² Ali Bayer, *Sosyolojik Perspektiften Sekülerleşme Ve Din İlişkisine Yeniden Bakış* (Kahramanmaraş: Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 19.

¹³ Macit Gökberk, *Felsefe Tarihi* (İstanbul: Remzi Kitapevi, 1990), 362-363.

¹⁴ Emine Şanlı, *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi: Adana Örneği* (Adana: Çukurova Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2021), 14.

başlatmıştır. Modernleşme, geleneksel toplum yapısında önemli değişimler yapmakla kalmamış dini anlayışında da köklü değişimlere sebep olmuştur. Bu değişimler, insanın evrene ve dine bakış açısını farklılaştırmış, dünya ve Tanrı anlayışının değişmesine ve yeni tanımlamaların yapılmasına yol açmıştır.¹⁵

Modernleşme sonucu yaşanan ekonomik ve sosyal değişimler aile yapısını etkilemiştir. Aile bireyleri arasındaki ilişkiler değişmiş ve aile yapısında bozulmalar yaşanmıştır. Aile ve din gibi bir anlamda toplumsal kontrol mekanizması olan iki kurumun sarsılması, geleneksel dünyanın da sarsılmasına neden olmuştur. Bunun sonucunda aşırı bireyselleşme ve yalnızlık duygusunun artması, bencilliğin ve materyalist anlayışın ön plana çıkması, toplumda kültürel karmaşanın göstergeleri olmuştur.¹⁶ Modernleşme sonucu kültür bir meta olarak görülmüş, materyalist bir bakış açısıyla her şey alınır satılır olarak düşünülmüştür. Bu anlamda dinler ve inançlar pazar mantığıyla, alınıp satılabilen veya kullanıldıktan sonra değiştirilebilen bir hale gelmiştir. Bu süreç neticesinde geleneksel olanla bağı koparan birey, yalnızlığa itilmiş ve yabancılaşmış; hayatı anlamlandıran değerler sistemi erozyona uğramıştır. Bu Belirsizlik ortamında birey, yeni birtakım anlam arayışları içerisine girmiştir. Modernleşme neticesinde insanın kutsal olanla bağı kopmuş yahut koparılmış, birey sonu kestirilemeyen belirsiz bir gelecekle karşı karşıya bırakılmıştır. Modernizmin oluşturduğu din anlayışı, insanları tatmin edemediği için yeni arayışlar ortaya çıkmıştır.¹⁷

Yeni Dini Hareketlerin Ortaya Çıkışı

Modern dönemde yaşanan hızlı değişimler; dünyaya aşırı eğilim, rasyonalizm, pozitivizm, hümanizm, materyalizm bir otorite ve inanç boşluğunu da beraberinde getirmiştir. Bunun sonucunda ortaya çıkan toplumsal anomi ortamında, büyüğü bozulan dünyada bir kenara itilen geleneksel inanç ve dinler bu ihtiyaçlara cevap veremeyince ortaya çıkan bu boşluk yeni dinî hareketler tarafından doldurulmuştur.¹⁸ Yeni dini hareketlerin doğuşuna zemin hazırlayan birçok faktör vardır. Batı'da din algısını değiştiren Küreselleşme, Modernleşme, Aydınlanma, Rönesans ve Reform hareketleri de yeni dini hareketlerin ortaya çıkış sebepleri arasında kabul edilir. Bunlara ek olarak rasyonelleşme, bireyselleşme, dini çoğulculuk, hazcılık (hedonizm), kayıtsızlık, aşınmışlık ve subjektivizm ilkeleri de yeni dini hareketlerin doğuş sebepleri arasında yer alır.

Rasyonelleşme

Düşüncenin aklıleştirilmesi anlamına gelen rasyonelleşme, dünyaya dair düşüncelere duyguları karıştırmamayı ifade etmektedir. Doğaüstü ve dinle ilgili fikirlerin toplumda etkisini kaybettiği, bilim üzerine geliştirilen fikirlerin önem ve itibar kazandığı Aydınlanma döneminin akılcı felsefesinin etkisiyle ortaya çıkan bir süreci ifade etmektedir. Toplumsal sistemlerin, akılcı rasyonel düşüncenin etkisine girmesi sonucu ise topluma egemen olan

¹⁵ Ünver Günay, *Din Sosyolojisi* (İstanbul: İnsan Yayınları, 1998), 442.

¹⁶ Kirman, *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi*, 22.

¹⁷ Bayer, *Sosyolojik Perspektiften Sekülerleşme Ve Din İlişkisine Yeniden Bakış*, 34.

¹⁸ Günay, *Din Sosyolojisi*, 499.

geleneksel dini yapının gücü kırılmış ve sekülerleşme süreci hız kazanmıştır. Bu sürecin sonucunda insanın hayatı anlamlandırma gayesi olarak yeni dini hareketler ortaya çıkmıştır.¹⁹

Çoğulculuk

Çoğulculuk (Pluralizm) esasında 20. Yüzyılın başlarında geliştirilen bir siyaset öğretisidir. Günümüzde alanı genişletilerek kullanılan kavram, siyasi çoğulculuğa paralel olarak dini çoğulculuğu ifade etmek içinde kullanılmaktadır.²⁰ Toplumsal hayatta artan rasyonelleşme ile birlikte geleneksel dinlerin yorumlarının gerçekliğini kaybettiği süreçte pek çok alternatif yollarla karşılaşan insanlar, geleneksel olarak devam eden değerlerle hayatlarını sürmekte zorlanmıştır. Çoğulculuk, toplumda insanların farklı dini inanışlar ile ahlaki ilkeleri, farklı etnik ve cinsel kimlikleri olan insanlarla bir arada nasıl yaşayacakları sorununu meydana getirmiştir. Çoğulculuğun getirdiği bu sorun görecelik kavramıyla çözülmüştür. Bu durumda bir insan, bir diğerrinin tercihine karışmayacak bir başkası da, kişinin kendi özgür iradesiyle seçtiği hayata müdahale edemeyecektir.²¹ Çoğulculuğun getirdiği özgür inanç bilinci, insanları yeni dini arayışlara yöneltmiştir.

Hazcılık

Hazcılık ,bütün ahlaki davranışların sonunun mutluluk veya hazzı ulaşmak olduğunu savunan ahlaki bir doktrindir. İnsanın tüm eylemlerinin yegane amacının acıdan kaçarak mutluluğa ulaşmak olduğu öne süren, hayatın gerçek manasını “haz” da bulan yaklaşımdır. Bazı yeni dini oluşumlarda, hazzı ferdi mutluluğun ölçüsü yapmaya çalışmaktadırlar. “Canın ne istiyorsa onu yap, o senin kanunun olsun” felsefesini benimsemektedirler.²² Bu sayede misyonerlik faaliyetleri yürütmekte ve küresel dünyaya yayılmaktadırlar.

Bireycilik

Modernleşme tarafından beslenen kavramlardan birisi olan bireycilik en genel anlamıyla, bireyin önemini ve çıkarını önceleyen fikirleri ifade eder. Modern yaşam, bireyci ve özgürlükçü anlayışların aşırı vurgulanması sonucunda ekonomik başarı, refah, mutluluk, her şeye sahip olma, tüketme güdüleriyle harekete geçen hazzı bir insan tipolojisi ortaya çıkarmıştır. Modern yaşam ve kentleşme beraberinde sekülerleşmiş ve bireyselleşmiş kültürü getirmiştir. Kentleşme, bireyi toplumdan soyutlayarak uzaklaştırmıştır. İnsanlar, kentin bu yabancılaştırıcı ve yalnızlaştırıcı ortamında kendilerini huzur ve güven içerisinde hissedecekleri farklı gruplara sığınma ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu durum, kentlerde kendini toplumdansoyutlayan, kalabalıklar içinde yalnızlık çeken pek çok kişinin alternatif bir yol olarak yeni dini akımlara katılmasına sebep olmuştur.²³

Vicdan hürriyeti kavramının gelişmesiyle birlikte, Kilise'nin baskıcı tutumunun ortadan kalkması Avrupa'da bireyin dini düşünce özgürlüğü konusunda hassasiyet yaratmıştır.

¹⁹ Mehmet Ali Kirman, “Modernleşme Süreci Ve Din (Sekülerleşme Perspektifinden Sosyolojik Bir Analiz)”, (IV. Din Şurası Tebliğ Ve Müzakereleri, (12-16 Ekim), Ankara, 2009), 115.

²⁰ Ali Rafet Özkan, *Yeni Dini Hareketlerin Ortaya Çıkış Sebepleri Ve Temel Karakteristikleri, Nedenleri Ve Niçinleriyle Yeni Dini Hareketler*, ed. Süleyman Turan - Faruk Sancar (İstanbul: Onur Akademi, 2018), 43-44.

²¹ Ahmet Cevizci, *Paradigma Felsefe Sözlüğü* (İstanbul: Paradigma Yayınları, 1999), 540.

²² Özkan, *Yeni Dini Hareketlerin Ortaya Çıkış Sebepleri Ve Temel Karakteristikleri, Nedenleri Ve Niçinleriyle Yeni Dini Hareketler*, 40.

²³ Ali İhsan Yitik, “Modern Dönemde Din Motifli Eğilimler Ve Türk Toplumunu” (IV. Din Şurası Tebliğ Ve Müzakereleri, (12- 16 Ekim), Ankara: 2009), 460.

Herkesin yaratıcıya kendi doğru kabul ettiği biçimde inanma özgürlüğünün olduğu fikri yükselmeye başlamıştır. Böyle bir dönemde herhangi bir din adamının aracılık etmesine karşı tavırların ortaya çıkmasıyla, Tanrı-insan arası bir iletişim kurumu olarak çalışan pek çok dinsel yapının seküler erozyona uğramaya başladığı söylenebilir.²⁴

Subjektivizm

Modern dönemde değişen din algısı ile birlikte din bir haz meselesi haline gelmiştir. Bireyler hislerini ve istekleri sorgulamaya başlamış, özel bir ben'in varlığının farkına varmıştır. Yeni dini hareketler de kendilerini bu 'ben'e yani subjektivizme bağlamışlardır. İnsanların benlik duygularını ön plana çıkararak, Tanrı makamına ulaşabilecekleri anlayışı yayılmaya başlamıştır. Tanrı, aşkın varlık konumundan içkin bir varlık konumuna gelmiştir. Böylece insan, kutsal olanın bir parçası haline dönüşmüştür. Yeni dini hareketler de genellikle dini doktrinler yerine bireysel tecrübeyi vurgular ve bireyin ihtiyaçlarını öne çıkarırlar. Bunun sonucunda modern toplumun en belirgin özelliği olan bireyselleşmenin arttığı söylenebilir.²⁵

Kayıtsızlık

Modern dönemin getirdiği yeni gelişim ve değişimler insanı, otorite ve inanç boşluğu sorunu ile karşı karşıya bırakmıştır. Değişen dünyada sekülerleşme sonucu eski önemini kaybeden geleneksel inanç ve dinler manevi ihtiyaçlara cevap veremez duruma gelmiştir. Dinde metafizik inancın yıkılması ilk olarak toplumsal alana yansımıştır. Bir çok insanda dine karşı oluşan bu kayıtsızlık "İndifferentizm" olarak isimlendirilmektedir. Bunun sonucunda yeni dini oluşumlar insanlarda oluşan bu boşluğu doldurmak için ortaya çıkmışlar ve bu durumdan faydalanmışlardır.²⁶

Aşınmışlık

Ekonomide görülen; gerçekte var olması şartı ile her şey satılıktır düşüncesi, dinleri de etkilemiştir. Bu anlayışa göre din, yıpranmaya açık bir konuma gelmiştir. Bazı dini yapılanmalar insanları müşteri olarak görmekte ve kendine taraftar toplamak amacıyla rekabet etmektedirler. Tüketicinin isteğine odaklanmış olan günümüz piyasasında, dinin vaatleri de müntesipleri için önemlidir. Bu bağlamda müntesiplerinin beklentilerini karşılayamayan dinler müşterilerini kaybetmeye mahkumdurlar. Üye sayılarını arttırmak için müntesiplerinin duymak isteyeceklerini söylemek bazı grupların başarı politikası olmuş gibi görünmektedir. Üye kazanmak amacıyla sevgi dolu ve bağışlayıcı Tanrı fikri ön plana çıkartılırken, ilahi gazap, yargı günü, öbür dünya ile ilgili meseleler daha az konuşulmaktadır. Rekabetçi bir dini piyasanın oluşması, bir yandan dini sunumların, grubun taraftar kitlesinin istekleri doğrultusunda yapılmasına, bir yandan da gruba katılan insanların kendi küçük dünyalarına hapsedilmelerine neden olmaktadır. Mevcut dininden memnun olmayan insanlar, yeni din arayışı içine girmeye başlamış, kendi düşünce dünyalarına uygun olduğunu

²⁴ Şanlı, *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi: Adana Örneği*, 17.

²⁵ Atike Fatmanur Çakmak, *Yeni Dini Hareketlerde Kadın* (Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2021), 9.

²⁶ Özkan, *Kıyamet Tarikatları: Yeni Dini Hareketler*, 34.

düşündükleri, kendilerini manevi olarak rahatlattığına inandıkları yeni dini hareketlere yönelmişlerdir.²⁷

Sekülerleşme Teorisi

Sekülerleşme, genel olarak modernleşme sürecinde gelişen farklılaşma , bireyselleşme , rasyonelleşme gibi gelişmeler neticesinde tedrici olarak din ve benzeri yapılarda önemini yitirerek ortadan kalkacağı anlamında kullanılmaktadır. Seküler kavramının ilk olarak manastır dışında hizmet veren rahip ve manastır kurallarına tabi olmayan ferdi ifade etmek amacıyla kullanılmıştır. 1604 yılında Cawdray, seküler kavramı dünyaya ait olan şekilde tanımlamıştır. Bu tanımla seküler kavramının değişmeyen dini dünyaya karşılık değişen ve gelişen dünya olarak yorumlanması mümkündür. Katolik ve Protestan blokları arasında yaşanan savaşı sonlandırmak amacıyla imzalanan Vestelya barış anlaşmasında, Kilise'nin mallarını kamusallaştırılması süreci, sekülerleşme süreci olarak tanımlanmıştır. Böylece 19. Yüzyıla kadar sekülerleşme, kiliseye ait olan malların kamusallaştırılması anlamında kullanılmıştır. 1755 yılına Samuel Jonhson tarafından "kutsal olmayan" anlamında açıklanmıştır. Görüldüğü gibi başlangıçta nötr bir anlam taşıyan kavram daha sonra din ve kutsal karşıtı bir yaşam anlamında kullanılmaya başlanmıştır.²⁸ Kavramın bu şekilde evrilmesinin modernizmin bir getirisi olan "burada ve şimdi" anlayışı ile bağlantılı olduğu düşünülebilir. Bu anlayış, dinlerin vaat ettiği öte dünyada olan ve hep ertelenen güzelliklerin burada ve şimdi olması üzerinedir.²⁹ Dolayısı ile seküler ve sekülerleşme kavramları özellikle 19.yy. dan itibaren dini olanların karşıtı /alternatifi anlamında kullanılmıştır. Sekülerizm kavramı ise Holyeake tarafından, dini ve metafizik düşünceden arındırılmış bir düşünce sistemi anlamında kullanılmıştır. Tanrı yahut dine atıfta bulunmaksızın yalnızca dünyevi ilkeler ile var olmayı amaçlayan bir sistemdir.³⁰ Bu anlamda sekülerizm felsefi bir düşünce olarak pozitivist, materyalist bir kimliğe sahip görünür. Sekülerizm, dindi yapı tarzı bir ideolojiyi ifade ederken; sekülerleşme, sosyal hayatta dinin etkisinin görülür derecede azalması anlamındadır.³¹

Birçok sekülerleşme teorisinden bahsetmek mümkün olmakla birlikte, üzerinde ittifak edilmiş bir sekülerleşme teorisinden bahsetmek oldukça zordur. Dinin, doğa üstüne ait olduğu dini kutsal aşkın bir varlığa atıfta bulunarak açıklayan özcü tanıma göre, din sekülerleşme süreci ile birlikte çöküştür. Ancak fonksiyonel tanımlarda, hayata anlam sağlayan, kutsal nesnelere ilgili inanç ve uygulamalar konumunda olan din, sekülerleşme ile birlikte bazı değişikliklere maruz kalırken çökmek zorunlu değildir.³² Özcü tanımlar genellikle sanayi öncesi durağan toplumlarda görülürken, fonksiyonel tanımlar ise sanayi toplumuna geçmiş modernizmin etkisindeki toplumlarda görülür.³³

²⁷ Merve Türker, *Hint Kökenli Yeni Dini Hareketlerden Sai Baba Teşkilatı* (Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 23.

²⁸ Ekber Şah Ahmedi, "Sekülerleşme: Soykütüksel Bir İnceleme" 1 (2018), 58-63.

²⁹ Mehmet Akgül, "Modernlik-Modernleşme, Postmodernlik, Sekülerleşme Ve Din", *Din Sosyolojisi*, ed. Niyazi Akyüz - İhsan Çapçioğlu (Ankara: Grafiker Yayınları, 2012), 196-197.

³⁰ Mehmet Özyay, *Sekülerleşme Ve Din* (İstanbul: İz Yayıncılık, 2007), 122.

³¹ Harvey Cox, *The Secular City* (New York: Collier Books, 1990), 18.

³² Keith A. Roberts, *Religion in Sociological Perspective* (California: Wadsworth Publishing Company, 1990), 319.

³³ Ali Coşkun, *Din, Toplum ve Kültür* (İstanbul: İz Yayınları, 2005), 13.

Sekülerleşme teorisi ile ilgili; Eski paradigma, Yeni paradigma ve Eklektik paradigma olarak üç farklı teoriden bahsetmek mümkündür. Üç paradigmanın da dinin modern dönemde gerileyeceği konusundaki tezi farklıdır. Eski paradigma, ağırlıklı olarak din kurumunun toplumsal alandaki egemenliğini, meşruiyetini yitirmesi üzerinde durmaktadır. Kutsalı vazgeçilmez temel bir ilke olarak savunan yeni paradigma ise, ABD'deki bireysel dindarlıktan yola çıkarak dinin varlığını ortaya koymaktadır. Bu durumda dinin kurumsal ve toplumsal etki alanı daralmış olmakla birlikte bireysel dindarlık varlığını sürdürmektedir. Din ve sekülerizmin karmaşık bir ilişki ağı oluşturduğunu savunan eklektik paradigma ise, bir taraftan klasik ve yeni paradigmaya eleştiriler getirirken, diğer taraftan bu iki paradigmadan esinlenerek bir sentez ortaya koymaktadır. Din olgusunun varlığı konusunda sadece Batı toplumlarındaki verileri değil küresel düzeydeki verileri ele alır. Bu anlamda eklektik paradigma, din olgusunun toplumlardaki sürekliliğine referansta bulunmaktadır. Bu paradigmalarda görüldüğü üzere, açıklamaları noktasında bir ittifaktan söz edilemese de, din olgusu hâlâ günümüz modern dünyasında yerini farklı konumlarda korumaya devam etmektedir.³⁴

Sekülerleşmenin bir sonucu olarak gerçekleşen dünyevileşme, insanların içindeki manevi ihtiyaçların söndürememiş insanlar yeni arayışlar içine girmiştir. Kilise'yi yetkisiz gören ve akıldışı inançları reddeden modern insanlar, yeni öğretilere inanmaya başlamıştır. Kiliselerin toplumdaki rolünü kaybetmesi, yeni dini yönelimlerin oluşmasına yol açmıştır.³⁵ Modern dönemde; geleneksel din, kültür ve inanışlar, sekülerizmin karşısında sarsıntıya uğramıştır. Geleneksel toplum yapısından kaynaklanan ve dini bakış açısına göre şekillenmiş bulunan hayat tarzı modern yaşam ve düşünce tarzı ile önemli uyum sorunları yaşamıştır. Bu sebeple toplumlar yeni şartlara uyum sağlamak amacıyla kendilerini yeniden algılamaya, düşünmeye, yorumlamaya ve teşkilatlanmaya yönelmişlerdir. Bunun sonucunda dinlerde modernizm hareketleri kendini göstermiştir. Sekülerleşmenin en yoğun olduğu kesimlerde, geleneksel dinlerden tatmin olunmaması sebebiyle, kendilerini modern olarak tanıtan doğaüstü inanç ve uygulamaları olan akımlara yönelim artmıştır. Modern toplumda yaşanan yeni şartlara uyumda zorluk, değişimin getirdiği boşluk, belirsizlik hissi, yeni kimlik arayışları gibi durumlar ve geleneksel dinlerin bu hisseleri karşılayamaması sebebiyle, toplumların yeni manevi ve ruhi ihtiyaçlarına yönelik ortaya çıkan yeni dini oluşumlara yönelmiş ve bunların dünya çapında yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır.³⁶ Bu yeni akımların yükselişi üzerine yapılan yorumlara bakıldığında, yeni dini hareketlerin sekülerleşen toplum yapısına tepki olarak ortaya çıktığı görülmektedir.³⁷ Yeni dini hareketlerin ortaya çıkışı, eski paradigmanın dinin ortadan kalkacağı yönündeki tezini tartışılır konuma getirmiştir.

Sonuç

Aydınlanma, Modernizm ,Rönesans, Reform, Coğrafi keşifler gibi önemli gelişmeler Batı dünyasının düşünsel, toplumsal ve dini hayatında önemli değişim ve dönüşümlere sebep

³⁴ Ayşegül Sönmez Kara, *Sekülerleşme Teorisi Ve David Martin 'in Yaklaşımı* (Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013), 16-17.

³⁵ Özkan, *Kıyamet Tarikatları: Yeni Dini Hareketler*, 32.

³⁶ Günay, *Din Sosyolojisi*, 443.

³⁷ Türker, *Hint Kökenli Yeni Dini Hareketlerden Sai Baba Teşkilatı*, 21.

olmuştur. Rasyonel düşünce ile birlikte dünyanın yorumlanmasında doğaüstü gerçeklikler yerini doğanın gözlemlenmesi ve deneye tabi tutulmasına bırakmıştır. Bu döneme kadar tüm varlığı anlamlandırma görevini üstlenmiş olan din kurumu da bu gelişmelerden payını almıştır. Ancak Aydınlanma hareketi ile birlikte, Batı toplumlarında giderek artan bireysel ve toplumsal huzursuzluklar sonucu olarak insanlık kadim referans kaynağı olan kutsala dönme ihtiyacı içerisinde olmuştur.

Sekülerleşme teorisi çerçevesinde yapılan tartışmalarda seküler düşünce, dinin karşısına yerleştirilmiş; zaman içerisinde dinin önemini kaybedip zayıflayacağı ve toplumsal alanda etkinliğini yitireceği iddiasında bulunulmuştur. Fakat XX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dini çeşitliliğin artarak yaygınlaşması, özellikle de Yeni dini hareketler olarak isimlendirilen dini yapılanmaların ortaya çıkması, dini anlayışların zaman içerisinde bazı değişimlere uğrayabileceğini ancak asla yok olmayacağı, dolayısıyla bu kanaatin bir yanığı olduğunu gözler önüne sermiştir.

Kaynakça

- Ahmedi, Ekber Şah. "Sekülerleşme: Soykütüsel Bir İnceleme". AKİD, 1 (2018), 57-70.
- Akgül, Mehmet. "Modernlik-Modernleşme, Postmodernlik, Sekülerleşme Ve Din". *Din Sosyolojisi*. ed. Niyazi Akyüz - İhsan Çapçioğlu. Ankara: Grafiker Yayınları, 2012.
- Alkış, Murtaza. *Hilmi Yavuz'da Modernleşme Ve Din*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Bayer, Ali. *Sosyolojik Perspektiften Sekülerleşme Ve Din İlişkisine Yeniden Bakış*. Kahramanmaraş: Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- Cevizci, Ahmet. *Paradigma Felsefe Sözlüğü*. İstanbul: Paradigma Yayınları, 1999.
- Coşkun, Ali. *Din, Toplum ve Kültür*. İstanbul: İz Yayınları, 2005.
- Cox, Harvey. *The Secular City*. New York: Collier Books, 1990.
- Çakmak, Atike Fatmanur. *Yeni Dini Hareketlerde Kadın*. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2021.
- Gashi, Fehim. "Yeni Dini Akımların Ortaya Çıkmasını Etkileyen Sosyo-psikolojik Faktörler (Kosova Örneği)". çev. Perkth Ani Lala, *Rumeli İslam Araştırmaları Dergisi*, 6 (2020), 157-174.
- Gökberk, Macit. *Felsefe Tarihi*. İstanbul: Remzi Kitapevi, 1990.
- Günay, Ünver. *Din Sosyolojisi*. İstanbul: İnsan Yayınları, 1998.
- Hampson, Norman. *Aydınlanma Çağı*. çev. Jale Parla. İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları, 1991.
- Kirman, Mehmet Ali. "Modernleşme Süreci Ve Din (Sekülerleşme Perspektifinden Sosyolojik Bir Analiz)". Ankara, 2009.
- Kirman, Mehmet Ali. *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi*. Ankara: Birleşik Yayınevi, 2010.
- Köse, Ali. *Neden İslam'ı Seçiyorlar*. İstanbul: TDV Yayınları, 1997.
- Olgun, Hakan. *Luther Ve Reformu: Katolisizm'i Protesto*. Ankara: Fecr Yayınevi, 2001.

Özay, Mehmet. *Sekülerleşme Ve Din*. İstanbul: İz Yayıncılık, 2007.

Özkan, Ali Rafet. *Kıyamet Tarikatları: Yeni Dini Hareketler*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006.

Özkan, Ali Rafet. *Yeni Dini Hareketlerin Ortaya Çıkış Sebepleri Ve Temel Karakteristikleri, Nedenleri Ve Niçinleriyle Yeni Dini Hareketler*. ed. Süleyman Turan - Faruk Sancar. İstanbul: Onur Akademi, 2018.

Roberts, Keith A. *Religion in Sociological Perspective*. California: Wadworth Publishing Company, 1990.

Sarıkcıoğlu, Ekrem. "Yeni Dini Akımlar". Ankara: Dinler Tarihi Derneği Yayınları, 2000.

Sönmez Kara, Ayşegül. *Sekülerleşme Teorisi Ve David Martin 'in Yaklaşımı*. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013.

Şanlı, Emine. *Yeni Dini Hareketler Sosyolojisi: Adana Örneği*. Adana: Çukurova Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2021.

Şenel, Alaeddin. *Siyasal Düşünceler Tarihi: Tarih Öncesinde İlk Çağ'da Orta Çağ'da Ve Yeni Çağ'da Toplum Ve Siyasal Düşünüş*. Ankara: Bilim Ve Sanat Yayınları, 6. Basım, 1996.

Türker, Merve. *Hint Kökenli Yeni Dini Hareketlerden Sai Baba Teşkilatı*. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2019.

Uluç, Özlem. *Yeni Dini Hareketler*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006.

Yitik, Ali İhsan. "Modern Dönemde Din Motifli Eğilimler Ve Türk Toplumunu". Ankara: 2009,

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

19. Yüzyılın İkinci Yarısında Suriye Bölgesinde Yapılan Karayollarına Dair

Doç. Dr. Şenay ATAM*, Doç. Dr. Ümmügülsüm CANDEĞER**

Özet

Tarihin her döneminde yollar, ekonomik, sosyal ve askeri bakımdan önemini korumuştur. Özellikle ordunun sevkiyatı, merkez ile taşra arasındaki iletişimin sağlanabilmesi, ticaretin sekteye uğramadan sürdürülebilmesi devletler açısından son derece mühimdir. Geniş bir coğrafyaya hâkim olan Osmanlı Devleti'nin bu faaliyetlerini yürütebilmesi elbette iyi bir yol sisteminin teşkiliyle mümkündür. Bu bağlamda Osmanlı Devleti yerleştiği coğrafyada mevcut yolları korumuş, bunun yanı sıra yeni yollar da inşa etmiştir. Vilayetleri birbirine bağlayan, ana yollar ile haberleşme amacıyla tesis edilen posta yollarının yapımı işi devlete aittir. Ana yollara bağlanan tali yolların inşası ise taşra idaresine bırakılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin sağ kolu üzerinde yer alan hac yolu güzergâhında bulunan Suriye bölgesinde yolların güvenliğinin sağlanması ve ulaşımına açık tutulması Osmanlı Devleti için büyük önem taşımıştır. Yavuz Sultan Selim'in Mısır Seferi ile Osmanlı hâkimiyetine giren bölgede Osmanlı Devleti hacıların güvenle kutsal topraklara erişmesi için büyük gayret sarf etmiştir. Aynı zamanda bu bölge ticari açıdan da büyük öneme haizdir. Zaman zaman dini ve siyasi nedenlerle karışıklıklar yaşansa da bölgede hâkimiyetini tesis etmeyi başaran Osmanlı Devleti'nin Tanzimat dönemi ile girdiği yenilik hareketlerinden Suriye bölgesi de etkilenmiştir. İdari açıdan önemli değişikliklere sahne olan Suriye bölgesinde yeni yapılanma içerisinde yol yapım faaliyetlerinin bu dönemde artış gösterdiği görülmektedir. Bu çalışmada Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivinde yer alan belgeler ışığında özellikle Nafia Nezareti'nin kurulmasının ardından Osmanlı Devleti'nin bölgede inşa ettiği yollar hakkında bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Karayolu, Beyrut, Suriye, Halep

Regarding the Highways Constructed in the Syria Region in the Second Half of the 19th Century

Abstract

In every period of history, roads have maintained their importance in economic, social and military terms. In particular, it is extremely important for states to dispatch the army, to ensure communication between the center and the provinces, and to maintain trade without interruption. Of course, it is possible for the Ottoman Empire, which dominates a wide geography, to carry out these activities with the establishment of a good road system. In this context, the Ottoman Empire preserved the existing roads in the geography where it settled, as well as built new roads. The construction of the postal roads connecting the provinces and established for the purpose of communication with the main roads belongs to the state.

* Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, senayatam@osmaniye.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-8672-3063.

** Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ummugulsumcandeger@osmaniye.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-6717-93110.

It was of great importance for the Ottoman Empire to ensure the safety of the roads in the Syrian region, which is on the route of the pilgrimage route on the right arm of the Ottoman Empire, and to keep the roads open to transportation. In the region, which came under Ottoman rule with the Egypt Campaign of Yavuz Sultan Selim, the Ottoman Empire made great efforts to ensure that the pilgrims could safely reach the holy lands. At the same time, this region is of great commercial importance. At the same time, this region is of great commercial importance. Even though there were conflicts from time to time due to religious and political reasons, the Syrian region was also affected by the innovation movements of the Ottoman Empire, which succeeded in establishing its dominance in the region, with the Tanzimat period. In this study, information will be given about the roads built by the Ottoman Empire in the region, especially after the establishment of the Ministry of Public Works, in the light of the documents in the Presidency Ottoman Archive.

Keywords: Osmanlı, Highway, Beyrut, Suriye, Halep

Giriş

Klasik dönemde Osmanlı Devleti'nin yol yapım faaliyetlerini düzenli bir şekilde yürüttüğü ve yolların açık tutulmasına özen gösterdiği söylenebilir. Fakat 18. yüzyıldan sonra özellikle sık sık savaşların yapılması ve bu savaşların çoğunluğunun kaybedilmesi sebebiyle devletin savaş masraflarının çokluğu yollara ayrılacak paranın azalmasına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin yollarının bu hali o dönem seyyahları tarafından net bir biçimde dile getirilmiştir.¹

Bu dönemde yapılan yollar da araba geçecek şekilde değildir. Yola 3-4 metre arzında taş döşenmesi sadece bataklık olan mahallerde yapılıyor, köprü inşası da suların derin olduğu mahallerde inşa ediliyordu. İnşa edilen yolların bakım ve onarımı ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Savaş dönemleri ya da padişahın geçeceği güzergâhın dışında yol ve köprü inşası yapılmamış, yapılanlar da zamanla harap olmuştur. Yolların bakımsızlığından ulaşım sıkıntısı olmuş, arabayla yolculuk imkânsız hale gelmiştir. İnsanlar hayvan sırtında giderken, yük taşımacılığında da develer kullanılıyordu. Fakat yağışlı havalar bakımsız olan yolları bataklık haline getirdiğinden hayvanlar bataklıklarda çamurlara bulanmaktaydı. Bu durum sadece kırsal kesimde değil, şehirlerde de aynıdır.² Dolayısıyla bu konuda çalışmalar yapılması gerekliliği artarak devam etmiştir.

Tanzimat'tan sonra Osmanlı Devleti'nde idari ve mali alanlarda birçok yenilikler yapılmış, ülkenin kalkınmasını sağlayacak alanlarda adımlar atılmaya çalışılmıştır. Ülkede kalkınma hamlelerini gerçekleştirmek için öncelikle ihtiyaçların tespiti maksadıyla 1845 yılında İmar Meclisleri oluşturulmuş, buradan gelen talepler özellikle ülkede ulaşım sıkıntısı çekildiğini

¹ Klasik dönemde Osmanlı yolları ile haberleşme ve ulaşım teşkilatı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul 1967; Cengiz Orhonlu, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımçılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1972, s. 93-138.

² H. Sami Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982, Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı*, Yay. Haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Ankara 2002, s. 443-456, Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, s. 336-377; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, s. 153-167; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2017; Şenay Atam, *Osmanlı Devletinde Nafia Nezareti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.

gösterdiğinden öncelikle bayındırlık alanlarında yapılacak yatırımları belirleyerek karar alacak Nafia Nezareti 1848 yılında kurulmuştur.³ Her ne kadar ilk başlarda konunun devlet adamlarınca yeterli derecede kavranamayışı, ekonomik sıkıntılar ve teknik eleman yetersizliği gibi nedenlerle istenilen neticeler elde edilemese de yapılan bu girişimler sayesinde ileride ülkenin kalkınmasında bayındırlık faaliyetlerinin yürütülmesi ve yolların inşasının önemi kavranmıştır.

Zamanla yolların öneminin anlaşılması ulaşımı kolaylaştıran ve daha dayanıklı yol inşasının yapılmasının araştırmalarının başlamasına ön ayak olmuştur. Konuyla ilgili olarak Osmanlı Devleti'nde de Avrupa'da olduğu gibi şose⁴ yolların yapılması ve kalan yolların da düzeltilmesi için Meclis-i Vala'da ve Meclis-i Umumi'de toplantılar düzenlenmiştir. Anadolu'nun bazı mahallerinin teftişi neticesinde mühendislerin hazırladığı raporlarda bu coğrafyada inşa olunacak yolların maliyeti hesaplanmıştır. Şose yol konusunda bilgi birikimi olan yerli mühendis sıkıntısı çekildiğinden alanında uzman Avrupalı mühendisler getirtilerek yapılacak yolların buna göre belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu Osmanlı gibi yüzölçümü hayli büyük bir devlet olunca bu yolların hepsinin aynı anda inşası hem mali hem de personel yeterlilik bakımından ülkeyi zora sokacaktır. Dolayısıyla öncelikli yollar belirlenmiştir. Alınan kararlara bakıldığında Rumeli'de merkezin Avrupa ile bağlantısını sağlayacak İstanbul-Edirne, Anadolu'da ise Trabzon-Erzurum yolu ilk olarak yapılması kararlaştırılan yollardır.⁵ Yol inşası için gerekli idari alt yapıda bir yandan oluşturulmuş, 1865 yılında Turuk ve Meabir İdaresi kurulmuştur.⁶ Bundan sonraki süreçte ülkenin her yerinde yol inşa faaliyetlerinin arttığı görülmektedir. Bu yolların nasıl yapılacağını belirlemek önemli bir problem olduğundan 22 Haziran 1866 tarihinde çıkarılan kanunla 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusa 5 senede 20 gün yollarda çalışma zorunluluğu getirilmiştir.⁷ Aynı zamanda yollar çeşitli sınıflara ayrılarak standartları belirlenmiş, vilayet, sancak, kaza ve köy yollarının hangi ölçülerde yapılacağını belirleyen nizamnameler çıkarılmıştır.⁸ Bundan sonra da Osmanlı Devleti'nde yapılan yollar bu nizamnameler çerçevesinde şekillenmeye başlanmış, köy, nahiye ve kaza yolları bu hükme göre inşa edilmiştir. Yolların inşası için her sancağa bir mühendis, mühendis muavini ve amele başları atanması kararlaştırılmıştır.⁹

Osmanlı İdaresinde Suriye Bölgesi

Osmanlıların galibiyetiyle sonuçlanan Mercidabık Savaşı'yla 1516'da Şam merkezli Suriye bölgesi Osmanlı hâkimiyeti altına alınmıştır. Önce Halep'e, ardından Şam'a giren Yavuz

³ Osmanlı Devleti'nde Tanzimat döneminde yapılan yenilik hareketleri için bkz. Bilal Eryılmaz, *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İstanbul 2010; Ali Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İstanbul 2006; Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993; Şenay Atam, "Tanzimat Dönemi (1839-1876) Modernleşme". *Osmanlı Modernleşmesi (1789-1920)*, Ed. Davud Kapucu, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2022.

⁴ Şose yol, kazma kürekle düzeltilen yollara toprak ve belirli ölçülerle taşlar dökülerek üzerinden silindir geçirilmek suretiyle inşa edilen yollardır.

⁵ BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263/1 Nisan 1847; BOA İ MSM 7/135, 4 Safer 1263/22 Ocak 1847.

⁶ BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865.

⁷ BOA DH UMVM 125/91, Tarihsiz.

⁸ BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861. Bu nizamname için ayrıca bkz. Selâhattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 13-15.

⁹ BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861. Selâhattin Tozlu, a.g.t., s. 15.

Sultan Selim, bölgedeki eski Memlûk idari teşkilatını bozmamış, eski Memlûk naiblerinden Canberdi Gazalî'yi 15 Şubat 1518'de de Şam Beylerbeyliğine tayin etmiştir. Kanuni döneminde Canberdi Gazalî'nin Halep'i de içine alan büyük bir isyan başlatması nedeniyle bölgedeki idari teşkilat yeniden düzenlenmiştir. Önce Halep ve Şam adları altında iki beylerbeylik kurulmuş, sonradan bunlara 1570'te Trablus, ardından da Sayda eyaletleri ilave edilmiştir. Osmanlı Devleti, XVI. yüzyıl boyunca Suriye'yi Osmanlı idari düzenine uygun bir yapıya kavuşturmaya çalışmış, mülkî ve askerî açıdan merkeze bağlı hale getirdikten sonra dinî ve adlî teşkilatlanmada Hanefî mezhebi merkezli kendi idarî anlayışını yerleştirmiştir. Suriye'de Osmanlı yönetiminin bu dönemde iki temel amacı vardır. Birincisi iç güvenliği sağlayarak iktisadî ve ticarî hayatın normal seyrinde sürmesini, ikincisi, bölgenin dinî ve ticarî hayatı açısından çok önemli olan hac kervanının düzenli biçimde Haremeyn'e gidiş ve dönüşünü temin etmektir. 1832-1840 yılları arasında süren Mısır yönetimine giren bölge, Şubat 1841 itibariyle tekrar Osmanlı yönetimine girmiştir. Bundan sonrasında Suriye bölgesinin idari teşkilatı XVIII. yüzyıla kadar değişmemiştir¹⁰.

Suriye'nin idari yapısında Tanzimat'la birlikte bir takım değişiklikler olmuştur. Bölgede merkezi otoritesini artırmak isteyen devlet Kuzeyde Halep, merkezde Şam ve güneyde Kudüs'ten başlayarak eski Trablusşam Eyaletini de içine alan Sayda Vilayetini teşkil etmiştir. Buralara da merkezden gönderdiği valilerini atamıştır. Yine bu dönemde Beyrut'un artan önemini dikkate alan devlet, Sayda Vilayetinin merkezini Akka'dan Beyrut'a taşımıştır. Bunda bölgede Avrupa'nın siyasî, ekonomik, dinî ve kültürel alanlarda etkinliğinin artması etkin rol oynamıştır. Özellikle Fransa, İngiltere ve Rusya'nın bölge üzerindeki rekabeti mahallî gruplar arasında gerginliği arttırmıştır. Beyrut'un giderek uluslararası ticaretin liman şehrine dönüşmesi ve bölgedeki gayri Müslimlerin Avrupa ile yapılan ticarete etkin rol oynamaları ekonomik bakımdan diğer gruplardan daha zengin konuma gelmelerini sağlamıştır¹¹.

1864 Vilayet Nizamnamesi ile yeniden bir düzenlemeye gidilen bölgede Trablusşam, Sayda ve Şam vilayetleri Suriye vilayeti adı altında birleştirilmiştir. Suriye'nin kuzeyinde ise Halep merkezli Urfa, Maraş, Kozan, Adana, Payas ve Zor sancaklarından meydana gelen Halep Vilayeti teşkil olunmuştur. 1872'de Kudüs'ün müstakil mutasarrıflık statüsüne geçmesi ve 1888'de Lazkiye, Trablusşam, Akka ve Nablus sancaklarından oluşan Beyrut vilayetinin kurulmasıyla Suriye Vilayeti kısmen küçülmüştür. Halep Vilayetinin içerisinde ayrı bir Adana Vilayeti çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti'nin 1918'de bölgeden çekilmesine kadar bölgenin idaresi bu şekilde teşkilatlandırılmıştır. Bu çalışmada Suriye bölgesi olarak Osmanlı idaresinde Suriye, Beyrut ve Halep vilayetleri ile Kudüs Sancağında inşa edilen yollar ele alınmıştır¹².

Osmanlı yönetimi altında dönem ve şartlara göre, imkânlar ölçüsünde, ülkenin her tarafına olduğu gibi Suriye bölgesine de halkın ihtiyaçları olan, eğitim, bayındırlık, sağlık ve diğer çeşitli alanlarda büyük yatırımlar yapılmıştır. Bölgenin şehir ve kasabalarına kara ve

¹⁰ Ş. Tufan Buzpınar, "Suriye Osmanlı Dönemi", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 550-551.

¹¹ İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları IV*, Ed. Halil İnalcık, Nejat Göyünç, Heath W. Lowry, İstanbul 1984, s. 91-92.

¹² Ş. Tufan Buzpınar, a.g.m., s. 552.

demiryolları, limanlar, her düzeyde eğitim kurumları, posta, telgraf, tramvay, elektrik ve belediyeçilik hizmetleri götürülmüştür¹³.

Suriye Bölgesinde İnşa Edilen Yollar

Suriye Vilayetinde Yapılan Yollar

19. yüzyılda Batılı devletlerin bölgeye olan ilgisinin artması özellikle Suriye ve Lübnan limanlarının gün geçtikçe artan ticari hacimleri neticesini doğurmuştur. Büyüyen Batı metropollerinin gıda ihtiyacının karşılanması, bol miktarda yeni hammadde türlerini acilen talep eden endüstrinin doyurulması ve buharlı gemi taşımacılığının ucuz mal teminini kolaylaştırması bölgedeki canlılığın artışının temel sebeplerindendir. Yine Suriye, elinde bulundurduğu sanayi ve tarım ürünleri ile Osmanlı iç pazarı için de önemli bir yer tutmaktadır. Kervan ticareti konusu olan lüks dokuma dışında XIX. yüzyıldaki manifaktür ürünleri de diğer vilayetlere sevk ediliyordu. XIX. yüzyılın ikinci yarısında doğu Akdeniz sahillerinde, Mısır'da ve Anadolu'da Suriye pamuklu ve ipeklilerinin yaygın kullanımı, özellikle Hama ve Şam'da dokumacılığın gelişmesini sağladı. Esasen Osmanlı Devleti bölgenin büyüyen ticari hacmine yönelik yol ağının çeşitli sebeplerle kuramamış olsa da¹⁴ bölgede karayolu yapıyla ilgili çalışmalar arşivlerde yerini almaktadır. Suriye vilayetini önemli merkezlere bağlayan yollar Suriye'den Bağdat, Mısır, Kudüs ve Hicaz'a giden yollardır.

Beyrut-Şam arasında Fransız şirketi tarafından 1858'de yapımına başlanan şose 1863'de bitmiştir. Beyrut'un Trablusşam şehrinde başlayarak Suriye'nin Hama şehrinde son bulan yol, Suriye Vilayeti sınırlarına da dâhil olduğundan bu vilayetin yolları arasında idi. Bu şose vilayetin en düzgün yollarından birini teşkil etmiştir.

1880'lerde Hama-Şam ve Trablusşam arasında posta işleyecek bir karayolu tamamlanmıştır¹⁵. Suriye Vilayetinde 1881 senesinde yapılan yol miktarı 11 km 960 m, 1882 senesinde 2 km 750 m, 1883 senesinde 38 km 455 m olup, bu yılda yapılan yollar Trablus-Hama, Şam-Meziri ve Humus-Hama yollarından ibarettir.¹⁶ Suriye vilayetinde yapılan toplam şose yol uzunluğu, 1885 yılına gelindiğinde 275 km'ye, 1897 yılında 290 km'ye, 1905 yılında 413 km'ye ulaşmıştır.¹⁷ Suriye Vilayetinde 1912 yılında vilayet yolları için harcanan meblağ birçok vilayetten fazladır. 1912 yılı için Suriye Vilayetinde yol inşa ve tamirine 1.841.692 kuruş harcanmıştır.¹⁸ 1914 yılında Suriye Vilayetinde araba geçebilecek yolların uzunluğu 452 km'dir.¹⁹

¹³ Mustafa Öztürk, "Arap Ülkelerinde Osmanlı İdaresi", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 325-326.

¹⁴ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 96-97.

¹⁵ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 99.

¹⁶ BOA. ŞD. 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883 ve BOA. İ.DH. 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884.

¹⁷ *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, sene 1303, s. 355.

¹⁸ BOA. T. d. Nr. 154, s. 25-26.

¹⁹ *Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır(Memalik-i Osmaniye'nin Taksimat-ı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita*, İstanbul 1334.

Tablo 1: 1905 yılına kadar Suriye Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yolların Uzunluğu²⁰

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
Şam-Beyrut yolundan	120	500
Şam-Nebek-Humus	116	600
Beka-Balbek-Ayn	66	
İştore-Meşagra	24	
Şemkin-Basirülharir	17	
Humus-Trablusşam	69	

Halep Vilayetinde Yapılan Yollar

Suriye'nin Kuzey bölgesinin büyük bir kısmını oluşturan Halep bir müddet Suriye ile birlikte idare edilmiş, 1865 Vilayet Nizamnamesi ile Halep Vilayeti teşkil olunmuştur. Bu dönemde Halep Vilayeti; Halep merkez, Urfa, Maraş, Kozan, Adana, Payas ve Zor sancaklarından meydana gelmektedir²¹. Halep'e bağlı olan Adana, Kozan ve Payas sancakları, 1869'da vilayet sınırlarından çıkartılarak yeni oluşturulan Adana Vilayetine dâhil edilmiştir²². Daha önce Halep'e bağlı olan Zor Sancağı ise zaman zaman müstakil idare olunmuştur. Halep Vilayeti, 1900'lü yıllarda Halep, Urfa ve Maraş olmak üzere 3 sancak, 24 kaza, 64 nahiye ve bunlara bağlı 4043 köyden müteşekkildir.

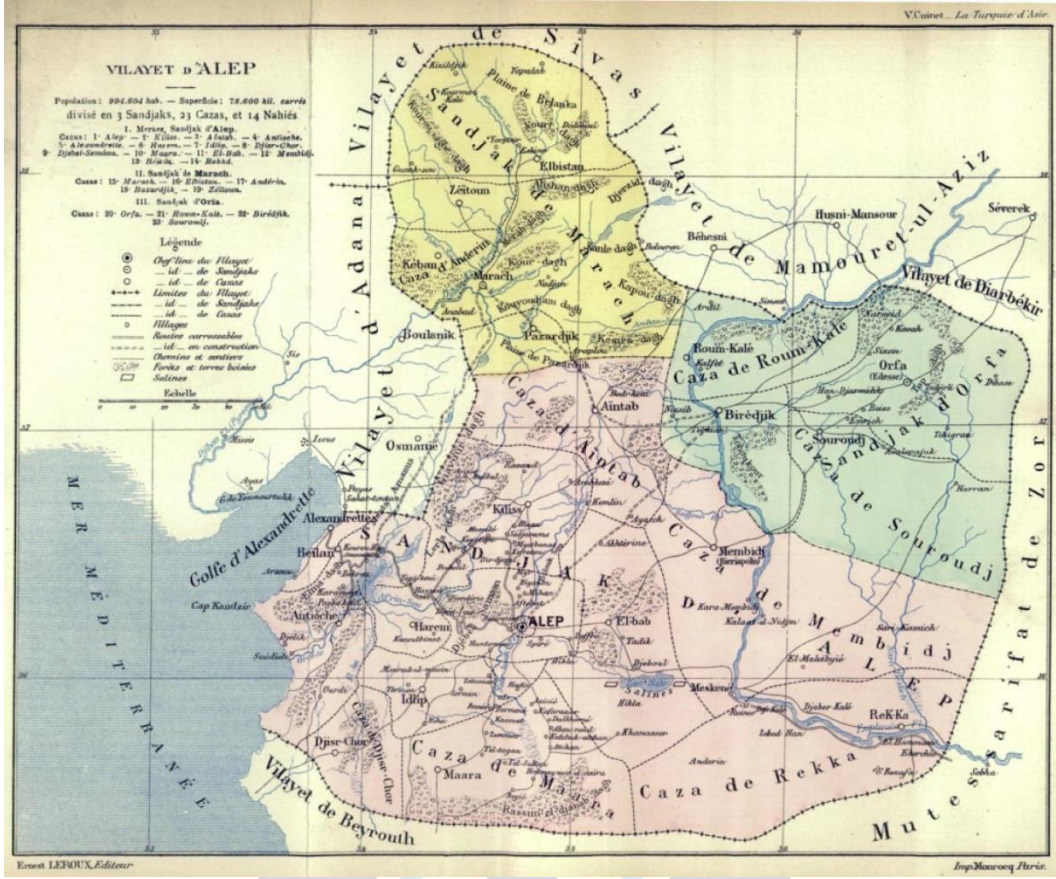
Halep, coğrafi şartları, iklimi, yeraltı sularının zenginliği ve verimli toprakları dolayısıyla tarım ve hayvancılığın yaygın olduğu bir vilayettir. Aynı zamanda Osmanlı'nın en önemli ticaret kentleri arasında yer almaktadır. Savunmaya elverişli konumu, ana ticaret yolları üzerinde bulunması ve Akdeniz'e uygun bir uzaklıkta bulunması kenti birçok açıdan ticarete elverişli duruma getirmiştir. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul ve Kahire'den sonra Osmanlı Devleti'nin üçüncü büyük şehri durumundadır. Yoğun kervan trafiğiyle diğer merkezlere bağlanan Halep'in ticarî faaliyetlerinde, İskenderun Limanı önemli bir yer tutmaktadır. Zira Halep Vilayeti sınırları içerisinde yer alan Kilis, Maraş, Antep, Urfa Birecik gibi yerler ile Diyarbakır, Adana ve Mersin bölgelerinden yapılan ithalat ve ihracatın büyük bir kısmı İskenderun Limanından Avrupa'ya yönelmektedir. Bu yüzden Halep'i İskenderun'a bağlayan yolun yapımı önem arz etmektedir²³.

²⁰ İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiyye ve İstatikiyyesi*, İstanbul 1323, s. 242.

²¹ Ahmet Gündüz, Caner Aydeyer, "Ticaret Yolları Üzerinde Bir Osmanlı Vilayeti: Halep (1907-1912)", *Yeni Türkiye Ortadoğu Özel Sayısı*, C. III, S. 84, 2016; Fulya Düvenci Karakoç, "19. Yüzyıl Sonunda Halep'te İngiliz Belgelerine Göre Toplum, Yönetim ve Konsoloslar Arasındaki İlişkiler", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 14, S. 24, 2013, s. 75.

²² Bruce Masters, "Halep (Osmanlılar Dönemi)", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 15, İstanbul 1997, s. 246.

²³ Ahmet Gündüz, Caner Aydeyer, a.g.m., s. 689-690, İsa Kalaycı, *İskenderun ve Limanı (1932-1914) Halep İngiliz Konsolosluk Raporları Işığında*, İstanbul, 2020, s. 15.



Harita 1: Halep Vilayeti Haritası, Kaynak: Vital Cuinet, a.g.e, C. II, s. 9.

160 km uzunluğunda olan Halep-İskenderun yolunun inşasına 1845 yılında başlanılmasına rağmen sonradan inşaatı bitirilmeden yarım bırakılmıştır. Halep Vilayetinden 7 Mayıs 1872 tarihinde Şura-yı Devlet'e giden yazıda İskenderun'dan Belen'e kadar olan yolun düzenli olmasına rağmen, Belen'den ötesinin bozuk olmasından dolayı yolcuların mağdur olduklarından bahsedilmiş, ayrıca kasaba ve köylerden toplanan bedel-i nakdinin suiistimale uğratıldığı ifade olunmuştur. Konu Şura-yı Devlet'ten Nafia Nezareti'ne havale edilmiş ve Nafia Nezareti de cevaben, amele-i mükelleferin toplatılması, istihdamı, yolların tamiri ve bedelat-ı nakdiyenin suistimalden korunmasının yerel hükümetlere ait olduğundan bu konularla Halep Vilayetinin ilgilenmesi gerektiğini belirtmiştir. Halep Vilayetine 1872 yılında yol inşası için 300.000 kuruş tahsis edildiğinden bu para ile gerekli işlerin yapılabileceği bildirilmiştir.²⁴ Bu yolun inşası için Antakya ovasını, Amik Gölü'nün bataklıklarının ve dağlardaki vadileri geçmek için 96 civarında köprü ve menfez inşa edilmesi gerekmektedir²⁵.

İskenderun-Halep yolunun 1882 yılında inşası için tekrar karar alınmış, yolun inşası bir şirkete ihale edilerek burada araba işletme hakkı bu şirkete verilmiştir.²⁶ İskenderun-Halep yolunda 1882 yılında yapılan yol miktarı 15 km'yi bulmuştur. 1884 yılına gelindiğinde 160 km'lik yolda yapılan inşaatın uzunluğu 89 km'dir.²⁷ Bu yolun inşasında kullanılacak ve

²⁴ BOA. ŞD. 498/7, 28 Safer 1289/7 Mayıs 1872.

²⁵ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de L'Asie Mineure*, C. II, Ernest Leroux, Paris 1894, s. 150.

²⁶ BOA. ŞD. 2215/31, 8 Cemaziyelevvel 1299/28 Mart 1882.

²⁷ *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, sene 1303, s. 375.

Avrupa ile Osmanlı Devleti'nin çeşitli yerlerinden getirilecek malzemeler gümrük resminden (vergi) muaf tutulmuştur.²⁸ İskenderun-Halep yolu 1886 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.²⁹ Günümüzde genişletilerek kullanılmaya devam eden yol, Halep Vilayetinin bu dönemde en mükemmel şosesi olmuştur. Yolun kullanıldıkça belirli bölgelerinde meydana gelen bozulmalar nedeniyle tamiri için 1890 yılında karar alınmıştır. İhaleye çıkılarak Kavcızade Burhaneddin Efendi'ye 50.000 lira bedel ile bu yolun tamiri işi verilmiştir. Ancak Burhaneddin Efendi, iş sonunda vilayetin isteği ile 7.900 m fazladan bir yol inşa ettiğini bunun bedeli olarak da 126.900 kuruş alacağı olduğunu ifade etmiştir. Şura-yı Devlet kararı ile bu paranın ödenmesi yolunda vilayete emir verilmiş ise de vilayet müteahhidin fazladan yol inşa etmediği gibi 2.500 m'lik bir kısmın inşasını eksik bıraktığını belirtmiştir. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezaretinin gerekli incelemeleri yapması istenmiştir.³⁰ Cuinet bu yolun güzergâhını şu şekilde açıklamıştır³¹:

Tablo 2: İskenderun-Halep Yolu

İskenderun'dan Belen'e	15 km
Belen'den aynı adı taşıyan Belen Geçidine	2 km
Belen Geçidinden Topboğaz'a	13 km
Topboğaz'dan Koyuncuk'a	15 km
Koyuncuk'tan Muratpaşa'ya	5 km
Muratpaşa'dan Yeniköy'e	10 km
Yeniköy'den El-Hama'ya	10 km
El-Hama'dan Hacı İskender'e	2 km
Hacı İskender'den Cinder'e	6 km
Cinder'den Kafr-Petra'ya	12 km
Kafr-Petra'dan Ziyadiye ve Torul'a (Afrin Köprüsü)	10 km
Torul'dan Maşaalı'ya	10 km
Maşaalı'dan Alkancık'a	10 km
Alkancık'tan Deyrü'l-Cemel'e	10 km
Deyrü'l-Cemel'den Mağralı'ya	10 km
Mağralı'dan Haritan'a	10 km
Haritan'dan Halep'e	10 km

²⁸ BOA. ŞD. 505/7, 5 Ramazan 1301/29 Haziran 1884.

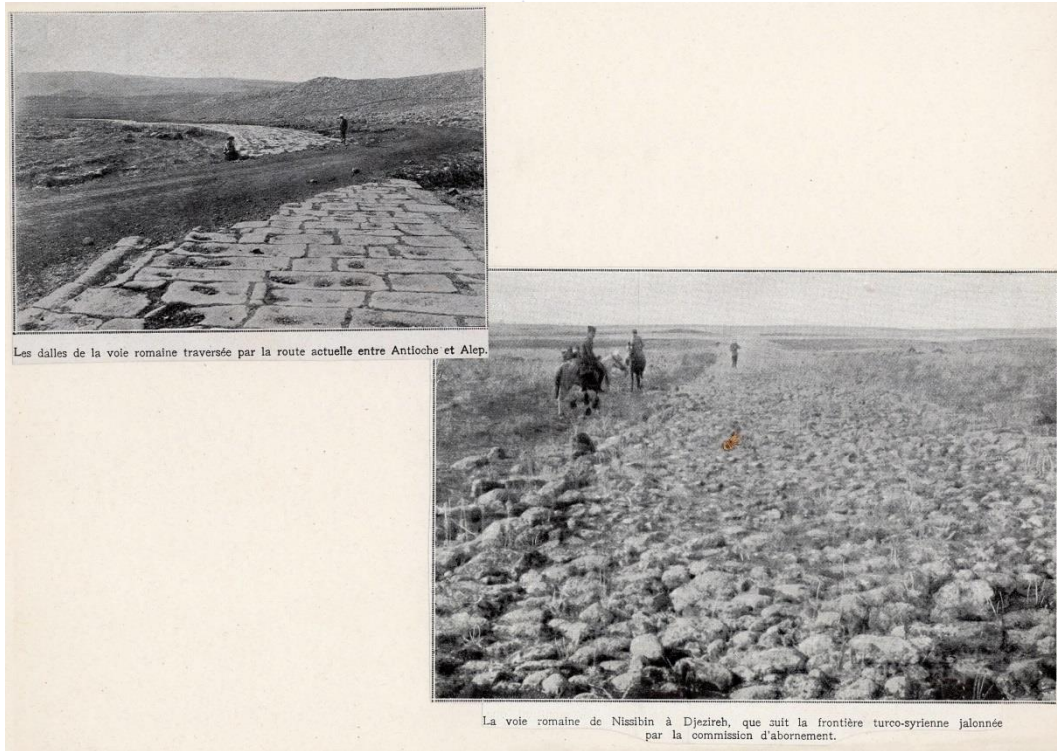
²⁹ BOA. DH.MKT. 1358/69, 3 Zilkade 1303/3 Ağustos 1886. İskenderun'dan Halep'e aynı zamanda bir demiryolu inşa etmek için William Sula'ya imtiyaz verilmesi Meclis-i Vükelâ'da kararlaştırılmış, Nafia Meclisi'nde mukavelede bazı değişiklikler yapılması öngörülmüştür. BOA. Y.A.RES. 6/60, 19 Şaban 1292/20 Eylül 1875.

³⁰ BOA. DH.MKT. 276/17, 25 Safer 1312/28 Ağustos 1894.

³¹ Vital Cuinet, a.g.e., C. II, s. 149.

1902 yılında bölgede seyahat eden Mark Sykes, İskenderun şosesinin yol yapımının güzel bir örneği olduğunu ve yetersiz imkânlarla böyle bir yol yaptıkları için bölge valilerinin tebrik edilmesi gerektiğini kitabında belirtmiştir.³² Bu yol daha sonra inşa edilen demiryolu ile Osmaniye'ye kadar bağlanmıştır.³³ Topboğaz'dan Antakya'ya giden 50 km'lik yolun yapımı ile Halep'ten Antakya'ya ulaşım sağlanabilmiştir.³⁴

Halep Vilayetini Antep, Maraş yoluyla Zeytun'a, Antakya üzerinden Süveydiye İskelesi'ne, Birecik yoluyla Urfa'ya bağlayacak şoselerin de inşasına başlanılmıştır. 1885 yılına kadar 140 km'lik Halep-Birecik yolunda 4 km, 60 km'lik Kilis-Antep yolunda 5 km şose yol yapılmıştı.³⁵ 1914 yılına gelindiğinde bu yolun 20 km'si tamamlanabilmiştir.³⁶



Resim 1: Antakya-Halep arasındaki Antik Roma Yolu

Cuinet'in eserinde Halep'te İnşaatı devam eden ve planlanan yollar aşağıdaki gibi belirtilmiştir.³⁷

³² Mark Sykes, *a.g.e.*, s. 55.

³³ *Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır (Memalik-i Osmaniye'nin Taksimat-ı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita).*

³⁴ Vital Cuinet, *a.g.e.*, C. II, s. 149. Bu yol antik çağlardan beri kullanılmakta olan eski bir güzergahtır. Bkz. Kürşat Bardakçı, "Antikçağ'da Kayseri-Halep Arasındaki Yol Güzergâhları", *International Journal of Humanities and Education, Uluslararası Beşeri Bilimler ve Eğitim Dergisi*, Erciyes Üniversitesi Edebiyat Fakültesi 1. Dil ve Kültür Çalışmaları Öğrenci Sempozyumu Özel Sayısı, C. 4, S. 8, 2018, s. 46.

³⁵ *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, sene 1303, s. 375; İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 168.

³⁶ BOA. DH.UMVM. 74/31, 1 Cemaziyelevvel 1332/28 Mart 1914.

³⁷ Vital Cuinet, *a.g.e.*, C. II, s. 150.

Tablo 3: Halep'te İnşası Devam Eden Yollar

İnşaatı Devam Eden Yollar	
Maşaalı'den Kilis ve Antep'e	185 km
Halep'ten Birecik ve Kilis'e	270 km
Toplam	420 km
Yapılması Planlanan Yollar	
Halep'ten Meskene ve Fırat Havzasına	185 km
Antep'ten Birecik'e	105 km

Görüldüğü gibi Halep sahip olduğu ticari potansiyeli, nüfusu ve yüzölçümü ile kıyaslandığında olması gerenden daha az bir yol ağına sahiptir. Cuinet, Halep'in bu haliyle eski canlılığını kaybetmeye mahkûm olduğunu ve en kısa zamanda geniş bir yol ağı kurularak buranın sanayi ve ticaretinin canlandırılması gerektiğini ifade etmiştir. Sanayi ve endüstrisi bu kadar gelişmiş olmasına rağmen iyi bir yol ağının olmaması ve taşımacılığın hala develerle yapılması elbette bölge ticaretinin gelişmesinin önündeki en büyük engeldir. Bölgede ulaşım ve taşımacılığın bu şekilde sağlanıyor olması maliyeti artırmaktadır. Bölge ticaretinin gelişmesi için gelişmiş demiryolu ağının ve şose yollarının tesis edilmesi gerekmektedir³⁸.

Halep Vilayetinin diğer önemli yolarından 34 km 800 m uzunluğunda olan Antep-Maraş yolu 1915 yılına gelinmiş olmasına rağmen tamamlanamamıştır. 33 km 438 m uzunluğundaki Antakya-Süveydiye yolu da aynı şekilde 1915 yılında tamamlanmaya çalışılacak yollar arasındadır.³⁹ Bu yol Halep'in bir diğer limanı Süveydiye'ye ulaşımı sağlayacaktır. Buradan gelen malların taşınımı bakımından bu yolun yapımı önemlidir. Halep Vilayeti Sermühendisliğinden 21 Ocak 1915 tarihli yol durumunu bildirir rapora göre⁴⁰;

Raco-İslahiye yolu inşaatına 21 Kasım 1914 tarihi itibarıyla 3 bölük mevcutlu amele taburu marifetiyle başlanmıştır. 20 Aralık 1914 tarihinden beri inşaatın bitmesinin aciliyeti dikkate alınarak Halep Vilayeti dâhilinde olan kısma Kilis kazası, Adana Vilayeti dâhilinde olan kısma da Hassa ve İslahiye kazaları ahalisi sevk edilmiş, ayrıca amele taburu 5 bölüğe çıkarılarak inşaatın hızlanması sağlanmıştır. Ancak bu yolun inşasında Adana ile Halep vilayetleri arasında bir takım anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Halep Vilayeti kendisine ait olan 27 km'lik kısmın bitirildiğini ancak geri kalan kısmın Adana Vilayetine ait olmasına rağmen burada sıkıntılar yaşandığından, Halep Valisi Adana Valisinin İslahiye Kaymakamlığı'na Halep fen memurları nezdine amele vermemesi için emir vermiş olduğunu belirtmiştir. Ayrıca daha önceden İslahiye'den bu yola sevk edilmiş olan az bir amele grubunu da geri çekmekle suçlamıştır. Bu yüzden bu kısmın inşaatı ertelenmiştir. Halep Valisi'ne göre Adana Vilayetine ait kısmın bitmemesinden sadece Adana Vilayeti sorumludur. Halep Vilayetinin yol ile ilgili bu raporuna binaen Dâhiliye Nezareti 25 Şubat 1915 tarihinde Adana Vilayetine Halep Vilayetinin istediği amele ve teçizatı İslahiye ve Bahçe kazalarından bir an evvel tedarik etmesi için bir yazı göndermiştir.⁴¹

³⁸ Vital Cuinet, a.g.e., C. II, s. 151.

³⁹ BOA. T. 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

⁴⁰ BOA. DH.UMVM. 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

⁴¹ BOA. DH.UMVM. 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

1915 yılında Halep Vilayetinden gönderilen raporda 136 km uzunluğunda olan Raco-İslahiye yolunun ahalinin sevkıyla bitirildi belirtilmiştir. Harbiye Nezareti'nin yoldan silindir geçirilmesini talep etmek üzere ilk etapta iki silindirin gönderildiği, daha sonra biri buharlı olmak üzere iki silindirin daha yola sevk edileceği bildirilmiştir.⁴²

Halep Vilayeti bütçesine 1915 yılında 42 km 208 m uzunluğundaki Antep-Akçakoyunlu ve 30 km uzunluğundaki Antakya-Topboğazı yollarının inşasına başlanılmak üzere 305.000 kuruş tahsisat ayrılmıştır.⁴³ Bilindiği gibi 1914 yılında Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na dâhil olmuştu. 1914-1918 ve Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra Halep ve çevresinin önemi iyice artmıştı. 19 Temmuz 1917 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Halep Vilayeti dâhilinde bulunan Antep-Akçakoyunlu, Antep-Maraş, Maraş-İslahiye⁴⁴, Maraş-Antep ve Maraş-Elbistan yollarının askerlik açısından bir an evvel inşa ve tamirlerinin yapılması istenilmiştir. Nafia Nezareti ise Halep Vilayetine gerekli tebligatın yapıldığını ve şayet vilayet bütçesinde bu yollara karşılık bulunamazsa başka yolların bütçelerinin bu yollara aktarılacağını beyan etmiştir.⁴⁵ 800 km'lik Bağdat-Halep yolunun Halep Vilayeti dâhilindeki kısmına Nafia Nezareti 1913 yılında başlamış, vilayet merkezinden Meskene'ye kadar olan 55-60 km civarındaki kısmın toprak düzenlemesi ile köprülerin yapımı tamamlanmıştır. Ancak 1915 yılında inşaat yarım bırakılmıştır.⁴⁶

1913 yılında yapılan ve 1914 yılı içerisinde inşası tasarlanan yollara dair Halep Vilayetinden gönderilen rapora göre 120 km uzunluğundaki Halep-Birecik, 29 km'lik Hamedaniye-Maara 30 km'lik Antep-Akçakoyunlu, 20 km'lik Halep-Bab, Topboğazı-Antakya, Halep-İdlib, arasındaki yollar araba geçebilir durumdadır. Antep-Maraş, Maraş-İslahiye, Maraş-Zeytun, Antakya-Süveydiye Limanı, Halep-Harim, Hamidiye Köprüsü-Elbistan arasındaki yollar ise araba geçişi mümkün olmayan yollardır.⁴⁷

Maraş Mutasarrıflığı'ndan Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda Maraş-Zeytun arasındaki yolun kötü durumundan bahsedilmiştir. Yol o kadar kötü durumdadır ki hayvanlar çamurda yuvarlanarak sefil olmaktadır. Maraş Sancağı, bu dönemde, burayı ticaret merkezi haline getirecek yollara sahip olmadığından halkın iktisaden mahrumiyet içerisinde bulunduğu, Elbistan, Göksun ve Zeytun kazalarının da aynı şekilde sefalet içerisinde olduğu belirtilmiştir. Maraş Sancağının İstanbul-Bağdat demiryoluna bağlanabilmesi için Maraş-İslahiye şosesinin inşası gerekmektedir. Tahminen 70 km uzunluğunda olan yolun devlet eli ile yapılması talep edilmiştir.⁴⁸

Beyrut Vilayetinde Yapılan Yollar

Doğu Akdeniz'in önemli liman şehirlerinden olan Beyrut, Osmanlı idaresine bölgedeki diğer yerler gibi Yavuz Sultan Selim'in Mısır Seferi sonucunda girmiştir. Bölgenin idaresi merkezden atanan yerel idareciler tarafından sürdürülmüştür. Bölgede çıkan iç karışıklıklar

⁴² BOA. DH.UMVM. 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

⁴³ BOA. T. 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

⁴⁴ 1915 yılında 41 km'den ibaret olan bu yolda 7,5 km'lik 1. kısımda 5 km toprak, 2,5 km şose yol yapılmıştır. BOA. DH.UMVM. 137/9, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

⁴⁵ BOA. DH.UMVM. 72/29, 12 Zilkade 1335/30 Ağustos 1917.

⁴⁶ MMZC, İ: 58, 27 Şubat 1334/27 Şubat 1918, C. 1, s. 569.

⁴⁷ BOA. DH.UMVM. 74/31, 1 Cemaziyelevvel 1332/28 Mart 1914; *Vilayat Yolları Haritası*.

⁴⁸ BOA. DH.İD. 25/17, 15 Muharrem 1331/15 Aralık 1912.

Cezzar Ahmed Paşa'nın idaresinde son bulmuştur⁴⁹. Bir müddet Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın hâkimiyetine giren bölgede Osmanlı'nın otoritesini Avrupalı devletler ile birlikte tesis etmesi, buranın Avrupa müdahalesine açık hale gelmesine ve karşılıkların artmasına neden olmuştur. 1847'de Sayda Eyaletinde kaza olan Beyrut, 1864 Vilayet Nizamnamesi ile Suriye Vilayetine bağlanmıştır. Ancak zamanla Beyrut, bölgedeki diğer ticari merkezlerin önüne geçmiştir. 1889'da Beyrut vilayet yapılmıştır. Bu vilayetin Beyrut, Trablusşam, Lazkiye, Akka ve Nablus namlarıyla beş sancağı ve 21 kazası vardır⁵⁰.

Suriye bölgesinin önemli ticaret limanına sahip Beyrut'un hem Şam ile hem de diğer bağlı şehir ve kasabalarla olan yol ağının tesis edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla Arap yarımadasında yapımına devlet eli ile teşebbüs edilen ilk yol, Beyrut ile Şam arasındaki yol olmuştur.⁵¹ Bu yolun yapılması için öncelikle 1848 yılında keşif çalışmaları yapılmış, ancak Hazinedeki tahsisat yetersizliğinden başlanamamıştır.⁵²

İlerleyen zamanlarda Lübnan'da meydana gelen olaylar sebebi ile Fransa, burada nüfuzunu artırarak bölgede yol yapım ve işletme imtiyazlarını elde etmeye başlamıştır. Böylece 125 km uzunluğundaki Beyrut-Şam şose yolunun inşası ve işletme imtiyazı, 1858 yılında 50 yıllığına Fransalı Mösyö Pertoî'ye verilmiştir. Pertoî'nin şirketi, bu yolun inşası ile birlikte Şam ile Akka vilayeti arasında ve Trablus'tan Humus, Hama ve Havran'dan Akka'ya kadar imtiyaz ile yol yapmaya herhangi bir şirket talepte bulunduğu anda öncelik hakkı kendisine ait olma ayrıcalığını elde etmiştir. Bu yolları Pertoî yapmaz ise ondan sonra Osmanlı Hükümeti başka bir şirkete Pertoî'nin görüşleri dâhilinde verebilecektir.⁵³

İmtiyaz süresinin sonunda yol, Hükümet'e ücretsiz olarak teslim edilecekti. Osmanlı Devleti ile Pertoî arasında imzalanan mukaveleye göre araba yolu, mevcut eski yolun yenilenmesi ile Beyrut dışındaki ormanlardan, Lübnan Dağı'nın doğusundan ve daha önceden inşa olunmuş olan taş köprüden geçerek Şam'a ulaşacaktı. Yolun daha kolay bir güzergâhta yapılması gündeme gelirse Osmanlı Devleti'nden izin alınmak şartıyla yapılabilecekti. 23 maddeden oluşan mukavelenamede yolun yüksekliği, genişliği, satın alınması gereken arazinin hangi şartlarla alınabileceği, yolun bitiminden sonra şirketin işleteceği arabaların ücret tarifesi gibi hususlar yer almaktaydı.⁵⁴

Pertoî, Beyrut-Şam yolunun inşasına hemen başlayamamış ve yolun zamanında bitirilemeyeceği düşüncesi ile sürenin uzatılması talebinde bulunmuş, yapılan incelemeler neticesinde bir daha uzatılmamak üzere sürenin bitiş tarihinden itibaren altı ay uzatılmasına karar verilmiştir.⁵⁵ Fakat Mösyö Pertoî'nin teminat akçesi olan 100.000 frangı vermeden ve

⁴⁹ Davut Dursun, "Beyrut", TDV İslâm Ansiklopedisi, C. 6, İstanbul 1992, s. 82.

⁵⁰ Zafer Orha, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017, s. 34.

⁵¹ Belgelerden tespit edilebildiği kadarı ile Arap Yarımadası'nda devlet eli ile ve imtiyaz verilerek yapılan ilk yoldur.

⁵² BOA. A.MKT. 164/56, 22 Muharrem 1265/18 Aralık 1848; BOA. A.AMD. 22/54, 29 Zilhicce 1266/5 Kasım 1850.

⁵³ BOA. İ.MVL. 402/17469, 9 Muharrem 1275/19 Ağustos 1858 ve BOA. HR.MKT. 254/11, 29 Muharrem 1275/8 Eylül 1858.

⁵⁴ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, sene 1311, s. 254-260.

⁵⁵ BOA. İ.MVL. 402/17469, 9 Muharrem 1275/19 Ağustos 1858 ve BOA. HR.MKT. 254/11, 29 Muharrem 1275/8 Eylül 1858.

imtiyaz fermanını almadan mukaveleye aykırı olarak yolun inşasına başlamış olduğunun haber alınması üzerine Sayda Valisi'nden buna engel olunması istenmiş ve sonradan Perto bu parayı yatırmıştır. Yolun inşasına başlanılmasında bir sakınca olmadığına kanaat getiren Osmanlı Hükümeti, yolun mukaveleye uygun olarak inşa edilip edilmediğini kontrol etmek üzere Arabistan ordusundan kolağası Âgâh Efendi'yi yolun teftişine memur etmiştir.⁵⁶ 29 Nisan 1862 tarihine gelindiğinde 122 km'lik yolun 77 km'lik bir kısmı bitirilebilmiş, ancak bu dönemde Beyrut'ta meydana gelen olaylar sebebiyle yolun inşası bir süre durmuştur. Bu yüzden Osmanlı Hükümeti, şirkete 200.000 frank tazminat ödemeyi kabul etmiştir.⁵⁷ Yolun inşasının bir süre durması ve Avrupa'da meydana gelen malî kriz sebebi ile 6.000 hisseden oluşan şirketin 4.610 hissesi satılabildiğinden şirket maddi sıkıntı içerisine girmiştir. Bunun üzerine 25 Kasım 1862 tarihinde Osmanlı Devleti yolun bitirilebilmesi için yardım amaçlı olarak şirkete kefalet akçesi olan 100.000 frangı iade ettiği gibi bir kısım şirket hisselerini de satın almıştır. Sonunda bu yolun inşası 26 Şubat 1863 tarihinde bitirilebilmiştir. Şirket, yolun tahmin edilenden daha fazla paraya mal olduğunu beyan ederek, yoldan geçen hayvanların yolun bozulmasına sebep olduğunu ve bunlardan bir vergi alınmasını talep etmiştir.⁵⁸ Beyrut-Şam şose yolunun işletmesi ile beraber buradaki arazinin tasarruf hakkı da Perto'nin şirketine ait idi. Beyrut ile Şam arasında 50 yıl müddetle araba işletme imtiyazını alan Beyrut Araba Yolu şirketi bu imtiyaz müddetini önce 99 yıla sonra da bu kabul olunmayınca 75 yıla uzatmak için Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Şirketin imtiyaz müddetinin 75 yıla çıkarılması isteği Nafia Nezareti tarafından uygun bulunmuş ve Şura-yı Devlet'te görüşülmek üzere havale edilmiştir. Şura-yı Devlet'te yapılan toplantı neticesinde bunun kabul olunamayacağı ifade olunmuştur.⁵⁹ Bu şirket, 1892 yılında tasfiye edilerek Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi'ne katılmıştır.⁶⁰ Şirkete verilen imtiyaz süresinin 1905 yılında dolmasıyla bu yolun işletmesi 18 Mayıs tarihinde Nafia Nezareti ile Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi arasında yapılan anlaşma gereğince Hicaz Demiryolu İdaresi'ne oradan da Maliye Hazinesi'ne devrolunmuştur. Beyrut-Şam Tramvay Şirketi'ne Beyrut-Şam tramvayı imtiyazı verilmiştir. Mukavele şartlarına göre imtiyaz süresince Beyrut-Şam şose yolunun bakımı ve tamiri de 1896 yılında Beyrut-Şam Tramvay Şirketi'ne verilmesine rağmen şirket, bu yolun önce Hicaz Demiryolu İdaresi'ne ardından Maliye Hazinesi'ne devrolunduğu gerekçesiyle bakımını üstlenmemiştir. Fakat bu süre içerisinde yolun bakımı yapılmadığından Beyrut-Şam şosesi harap olmuştur. En sonunda 18 Aralık 1910 tarihinde yolun turuk-ı umumî kapsamında devlet eliyle tamirinin yapılacağı ve bunun için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne tebligat yapılması gerektiği yönünde karar alınmıştır.⁶¹

⁵⁶ BOA. A.MKT.NZD. 287/43, 7 Muharrem 1276/6 Ağustos 1859; BOA. İ.DH. 444/29328, 6 Rebiülevvel 1276/3 Ekim 1859; BOA. A.MKT.NZD. 295/95, 23 Rebiülahir 1276/19 Kasım 1859; BOA. İ.DH. 432/28574, 8 Şevval 1279/29 Mart 1863.

⁵⁷ BOA. İ.HR. 200/11401, 17 Zilhicce 1279/5 Haziran 1863.

⁵⁸ BOA. A.MKT.MVL. 145/58, 29 Şevval 1278/29 Nisan 1862; BOA. T. 696/39, 5 Rebiülevvel 1279/31 Ağustos 1862; BOA. İ.DH. 504/34294, 8 Ramazan 1279/27 Şubat 1863; BOA. İ.MVL. 478/21648, 10 Cemziyelahir 1279/3 Aralık 1862; BOA. DH.MKT. 468/32, 24 Zilhicce 1319.

⁵⁹ BOA. ŞD. 495/39, 14 Muharrem 1287/16 Nisan 1870.

⁶⁰ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler" *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, C. 3, İstanbul 2004, s. 102.

⁶¹ BOA. DH.İD. 3/22, 16 Muharrem 1329/17 Ocak 1911.

Beyrut-Şam yolunun Beyrut'tan Sayda'ya uzatılmasına yönelik olarak Sayda ahali ileri gelenleri, Osmanlı Hükümeti'ne bir teklifte bulunmuşlardır. Sayda kazası civarında pek çok bahçe bulunmaktadır. Burada limon, portakal, muz gibi çeşitli meyve yetiştirilmekte ve Beyrut'a sebze ve meyveler nakledilmektedir. Beyrut ve Sayda arasında düzenli vapur seferleri olmadığı için çabuk bozulan bu ürünler telef olduğundanacilen şosenin Sayda ile Beyrut arasında tesis edilmesi gerekmektedir⁶². Yukarıda belirtildiği gibi bu yolun uzatılması önceliği Pertoi'ye ait olduğundan güzergah sahilden gidecek şekilde seçilmiştir. Sadarete arzedilen tezkirede bu yapılacak olan yolun memleket ve halka getireceği yararlarından bahsedilmiştir.⁶³ Bu şirketin kurulup kurulmadığı ile ilgili arşiv belgelerinde herhangi bir bilgi yoktur. Diğer kaynaklarda ise ticari amaçlı inşa edilen yolun kısa zamanda tamamlanarak araba işletmeye müsait bir şekilde yapıldığı, açılıştaki padişaha dua edildiği kayıtlıdır⁶⁴. Bu yolun Sur şehrine ulaşması için de inşa çalışmaları sürdürülmüş ve yarısından fazlası tamamlanmıştır⁶⁵.

Trablusşam'dan Humus'a oradan da Hama'ya bir şose yol inşası için 1879 yılında çalışmalara başlanılmıştır. Bu yolun bir şirkete yaptırılmasının daha uygun olacağı düşünülmüş ve bunun için 1883 yılında Şirket-i Vataniye-i Osmaniye adında bir şirket kurulmuş, şirkete 50 yıl müddetle bu yolda araba işletme imtiyazı verilmiştir. Anlaşmaya göre şirket belirtilen mevkiiler arasındaki yolları şose olarak tanzim ve köprüler inşa edecektir.⁶⁶

Söz konusu şirket, Beyrut ahalisinden 16 kişinin ortaklığında 3.000 hisse ve 9.000 lira sermaye ile kurulmuştur. İnşa olunan şosenin bakımının yanında ayrıca şirket Humus'tan Hama'ya kadar olan yolun bir kısmının da inşa masraflarını karşılamak taahhüdünü de vermiştir.⁶⁷ Osmanlı Hükümeti, bu şirkete inşa edeceği yolda kullanılacak ve Avrupa'dan getirilecek olan araba, çeşitli yol inşa gereçleri gibi malzemenin gümrükten muafiyeti hakkını zaman içerisinde vermiştir.⁶⁸ Osmanlı Hükümeti ile şirket ortakları arasında yapılan mukaveleye göre şirket, bu yol üzerinde ahalinin kendi vasıtası ve hayvanları ile yapacakları yolculuğa asla mani olmayacaktı. Cisrü'l-Esved'den geçen yüklü develerden 20, yüklü at ve katırlardan 15, yüklü merkepten 10 para müruriye (geçiş ücreti) alacaktı.⁶⁹ 1885 yılında Trablus ile Hama arasındaki 94 km'lik kısmın inşası bitirilmiş, Humus ile Hama arasında ise 16 km yol inşa edilmiştir.⁷⁰ Bu yollar 1914 yılına geldiğinde ulaşımaya müsait şose yollar arasındadır.

Beyrut Vilayetinde şose inşası devam eden diğer yollar, Hayfa-Nasıra-Taberya ve Lazkiye-Hama yolları idi. 67 km'lik Hayfa-Nasıra-Taberya yolunun yarısına yakın bir bölümü, 75

⁶² Kürşat Çelik, "Sultan II. Abdülhamid'e Sunulan Bir Layiha: 1880 Tarihli Beyrut Layihası", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 28, S. 2, s. 350.

⁶³ BOA. MVL. 1042/11, 8 Rebiülahir 1283/20 Ağustos 1866.

⁶⁴ Sevim Erdem, *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ, 2010, s. 167.

⁶⁵ İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 248.

⁶⁶ BOA. İ.MMS. 62/2949, 2 Receb 1296/22 Haziran 1879; BOA. Y.A.HUS. 172/34, 5 Safer 1300/16 Aralık 1882; BOA. Y.PRK.TKM. 5/17, 3 Rebiülevvel 1300/12 Ocak 1883.

⁶⁷ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, sene 1311, s. 318-319.

⁶⁸ BOA. ŞD. 504/35, 18 Cemaziyelahir 1300/26 Nisan 1883.

⁶⁹ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, sene, 1311, s. 318-319.

⁷⁰ BOA. İ.ŞD. 73/4315, 18 Cemaziyevvel 1302/5 Mart 1885.

km'lik Lazkiye-Hama yolunun ise 1/3'lük kısmı, 1905 yılına gelindiğinde inşa edilmiştir.⁷¹ Fakat bundan sonra da bu yolların inşasında bir gelişme olmamış ve 1914 yılında bu yollar halen bitirilememiştir.⁷² Bu yolların bakımına 1914 yılında devam edilmektedir.⁷³ 1905 yılında yapımı amele-i mükellefe vasıtasıyla sürdürülen Lazkiye-Hama yolunda çalıştırılacak geçici memur ve kullanılacak araç-gereçler gibi masrafların üç aylık tahsisatı 7.350 kuruş olarak belirlenmiştir. Aynı yılda Trablus-Safita yolunun üç aylık tahsisatı ise 6.070 kuruştur.⁷⁴ Bu tarihlerde Beyrut vilayetindeki toplam şose yol uzunluğu ise 295 km idi.⁷⁵

Kudüs Sancağında Yapılan Yollar

1516'da başlayan Kudüs'teki Osmanlı yönetimi, 1831-1840 yıllarında gerçekleşen Kavalalı Mehmed Ali Paşa dönemi hariç Aralık 1917'ye kadar yaklaşık dört asır devam etmiştir. Kudüs, Osmanlı yönetimi altında hep sancak statüsünde kalmakla birlikte bağlı bulunduğu merkez zamanla değişmiştir. 1516-1831 yılları arasında Şam Eyaleti, 1841-1865 yılları arasında Sayda Eyaleti ve bu son tarihte Sayda ve Şam eyaletlerinin birleştirilmesiyle oluşturulan Suriye Vilayeti içinde yer almıştır. 1872-1917 döneminde ise müstakil mutasarrıflık statüsü verilerek doğrudan merkezî hükümete bağlanmıştır. Osmanlı Devleti, Kudüs'ü yönetimi altına aldıktan sonra buraya özel ihtimam göstermiştir. Şehrin imarına yönelik çalışmalar yürütülmüştür.⁷⁶ Özellikle hac yollarının güvenliği konusuna dikkat eden Osmanlı Devleti burada içeriden ve dışarıdan kaynaklı yaşanan çatışmalara rağmen bölgede inşa faaliyetlerini yürütmeye çalışmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ulaşımın tesisi için çabaların daha da hız kazandığı görülmektedir.

Kudüs Sancağında yapılan yollar Kudüs-Yafa ve Kudüs-Halilürrahman-Gazze arasında bulunan yollardır. Yafa'dan Kudüs'e kadar 62 km mesafede olan yolun 30 km'lik bir kısmı kayalık ve geçilemez bir durumda olduğundan bölgede yerel yöneticiler ahaliyle birlikte yolun düzenlenmesi için çalışmışlardır. Hatta yolun yapımı, çeşitli masraflar ve mühendis maaşları için 20.000 kuruş ahali tarafından karşılanmıştır. Daha sonra bu yolun şose olarak inşası 1863 yılında kararlaştırılmıştır.⁷⁷ 1864 yılında yapımı için çalışmalara başlanan Kudüs-Yafa yolu 62 km'den oluşuyordu. Yolun inşasına 1867 yılında başlanılmış, 1869 yılında köprüleri ile birlikte tamamlanan yol hizmete açılmıştır.⁷⁸ Daha sonra bu yolda araba işletmek üzere Fransa tebasından Mösyö Lafek isimli bir müteşebbis talepte bulunmuş ise de bu yolun ahali tarafından inşa edildiğinden bir imtiyaz verilmesinin söz konusu olmadığı, Nafia Nezareti tarafından bildirilmiştir.⁷⁹ Kudüs-Yafa yolunun zamanla bozulması sebebiyle 1891

⁷¹ İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 248.

⁷² BOA. DH.UMVM. 74/31, 1 Cemaziyelahir 1332/27 Nisan 1914.

⁷³ *Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır (Memalik-i Osmaniye'nin Taksimât-ı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita).*

⁷⁴ BOA. T. 2871/4, 7 Safer 1323.

⁷⁵ İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s. 248.

⁷⁶ Kâmil Cemil el-Aseli, "Kudüs (Osmanlı Dönemi ve Sonrası)", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 26, Ankara 2002, s. 334-335.

⁷⁷ BOA. MVL. 752/41, 15 Cemaziyelahir 1275/20 Ocak 1859; BOA. İ.MVL. 425/18652, 11 Cemaziyellevvel 1276/6 Aralık 1859; BOA. A.MKT.MVL. 112/74, 24 Cemaziyellevvel 1276/19 Aralık 1859; BOA. A.MKT.MHM. 268/87, 21 Muharrem 1280/8 Temmuz 1863.

⁷⁸ BOA. A.MKT.MHM. 291/79, 25 Şaban 1280/4 Şubat 1864; BOA. İ.DH. 597/41579, 16 Cemaziyellevvel 1286/24 Ağustos 1869.

⁷⁹ BOA. Y.PRK.TNF. 1/22, 21 Şevval 1298/16 Eylül 1881.

yılında Corci Latiridi adında bir müteahhide ihale verilmek suretiyle tamirine çalışılmıştır. Ancak bu müteahhit aradan üç yıl geçmesine rağmen yolun tamirini tamamlamamış, olayın mahkemeye taşınması üzerine müteahhit 1 yük 15.000 kuruş ödemeye mahkum edilmiştir. Fakat bu sırada Kudüs Mutasarrıfı ve nafia mühendisi Frankya Efendi, yolun tamiri için Nafia Nezaretinden izin almaksızın yine münakasa usulü ile Anton Lehbere isimli bir şahsa yolun inşasını 4 yük 50.000 kuruşa ihale etmiştir. Aynı zamanda 1.000 lira harcamak suretiyle tamir olunacak bir köprü için de 3.500 lira ihale bedeli belirlemişlerdir. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezaretine bilgi verilerek durumun incelenmesi istenmiştir.⁸⁰

Kudüs-Halilürrahman yolu 36 km olup, bu yolun 1881-1882 yılında 6 km 984 m'lik bir kısmı tamamlanmıştır.⁸¹ 15 Mayıs 1885 yılında bu yolun inşası bitirilerek hizmete açılmış ve halk bundan dolayı padişaha memnuniyetlerini dile getirmiştir.⁸² Daha sonra bu yolun Gazze'ye uzatılması çalışmaları da sürdürülmüştür. 1912 yılında Kudüs-Halilürrahman yolunda bazı toprak düzenleme ve şose çalışmaları yapılmış olup 52.787 kuruş harcanmıştır.⁸³

Kudüs sancağının 1910 yılında yol ve köprü inşası için ayrılan tahsisatı 779.330 kuruş idi.⁸⁴ 1912 yılında bütün sancakta yol ve köprü inşası ile tamirati için harcanan miktar ise 792.880 kuruştur.⁸⁵

Tablo 4: 1905 Yılına Kadar Kudüs Sancağında Yapılan Bazı Şose Yollar

Yolun İsmi	Uzunluğu	Açıklama
Kudüs-Yafa yolu	60 km	
Kudüs-Halilürrahman-Gazze	120 km	1/3'ü inşa edilmiştir.
Kudüs-Nablus yolundan	40 km	
Kudüs-Riha-Aynüselatin	42 km	33 km'si yapılmıştır.
Gazze-Yafa-Nablus	92 km	17 km'si yapılmıştır.

Sonuç

Osmanlı idaresinde Suriye bölgesinde yol yapım faaliyetleri ülkenin diğer yerlerinde olduğu gibi sıkıntılı bir süreçte seyretmiştir. Bölgeden merkeze gönderilen ulaşım faaliyetlerine yönelik yazışmalar yolların yapılmasının önemini izah etse de genellikle yolların bozuk ve araba geçişine müsait olmadığı görülmektedir. Hâlbuki bölgenin sahip olduğu ticari potansiyel dikkate alındığında gelişmiş bir yol ağı ile hem güvenlik hem de ülke ekonomisinin kalkınması sağlanabilecektir. Fakat zaman zaman bölgede meydana gelen iç

⁸⁰ BOA. DH.MKT. 241/11, 21 Zilkade 1311/26 Mayıs 1894.

⁸¹ BOA. İ.DH. 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884.

⁸² BOA. Y.PRK.UM. 12/22, 4 Ramazan 1305/15 Mayıs 1888.

⁸³ BOA. T. d. Nr. 154, s. 51-52.

⁸⁴ BOA. DH.İD. 44-1/18, 22 Safer 1323/28 Nisan 1905.

⁸⁵ BOA. T. d. Nr. 154, s. 51-52.

karışıklıklar, ülke ekonomisinin genel sorunu burada da yol yapım faaliyetlerinin aksamasındaki temel etkenlerdir. Bunun yanı sıra Osmanlı'da yol yapımı için bedenen ya da bedelen ödenen tarik bedeli buralardan alınmadığından yol inşa faaliyetleri hazine ya da yerel bütçeden karşılanmak durumundadır. Beyrut Vilayetinin yollarının özellikle Avrupalı devletlerin bölgeye olan ilgisiyle yabancı şirketlere yaptırıldığı görülmektedir. Aslında demiryolu kadar getirisi olmadığından ve bakımı da masraflı olduğundan yabancı yatırımcılar Osmanlı Devleti'nde karayolu inşasında çok da istekli olmamışlardır. Ancak Beyrut'un sahip olduğu ticari potansiyel burada taşımacılığı tesis etmek ve Beyrut'u diğer bir ticaret merkezi olan Şam'a bağlamak hususunda oldukça istekli davranmışlar ve böylece dönemin en iyi şose yol örneklerinden olan Beyrut-Şam şosesi inşa edilmiştir. Yine Beyrut'un diğer yerlerinde de bölgenin ileri gelenleri bir araya gelerek karayolu yapımı için şirket kurarak Osmanlı Hükümetine başvurmuşlardır. Suriye bölgesinde Halep'in liman bölgelerine ulaşımı tesis edecek Halep-İskenderun ve Halep-Süveydiye yolları inşa edilse de bu vilayetin diğer yollarının çoğunun özellikle araba geçişine müsait olmadığı görülmektedir. Bu da zaman içerisinde Beyrut'un öne çıkmasıyla birlikte Halep'in yıldızının sönmesine neden olmuştur. Halep eski ticari potansiyelini kaybetmiştir. Osmanlı Devleti Kudüs'e ayrı bir önem vermekle birlikte son dönemlerdeki ekonomik sıkıntılar buradaki yol yapım faaliyetlerini de etkilemiştir. Kudüs-Yafa yolu Kudüs'te son dönemde inşası tamamlanmış olan yollardandır. Diğer yolların inşası ise zaman içerisinde belirli kısımları yapılarak sürdürülmüştür.

Kaynakça

A-Arşiv Belgeleri

1-Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi

Bab-1 Ali Evrak Odası Belgeleri (BEO)

Sadaret Amedi kalemî Evrakı (BEO A AMD): 22/54

Sadaret MektubîKalemî (BEO A MKT): 164/56

Sadaret Mektubî Kalemî, Meclis-i Vala (BEO A MKT MVL): 145/58; 112/74

Sadaret MektubîKalemî, Mühimme (BEO A MKT MHM): 268/87; 291/79

Sadaret MektubîKalemî, Nezaret ve Devair (BEO A MKT NZD): 287/43; 295/95

Dâhiliye Nezareti

İdari Kısım Belgeleri (DH İD), 3/22; 25/17; 44-1/18

Mektubi Kalemî Evrakı (DH MKT) 1358/69; 276/17; 468/32; 241/11

Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Belgeleri (DH UMVM) 72/11; 72/29; 74/31; 125/91; 137/9;

Hariciye Nezareti (HR)

Mektubi Kalemî Evrakı (HR MKT): 254/11

İradeler

Dahiliye (İ DH) 923/73227; 504/34294; 444/29328; 432/28574

Hariciye (İ HR): 200/11401

Meclis-i Mahsus (İ MMS): 62/2949

Mesail-i Mühimme (İ MSM) 84/2397; 7/135; 24/1021

Meclis-i Vala (İ MVL): 402/17469; 425/18652; 478/21648

Şura-yı Devlet (İ ŞD): 73/4315

Şura-yı Devlet Belgeleri (ŞD) 495/39; 498/7; 504/35; 504/38; 505/7; 2215/31;

Meclis-i Vala Riyaseti Belgeleri (MVL): 752/41; 1042/11

Yıldız Arşivi

Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y A HUS): 172/34

Resmi Maruzat Evrakı (Y A RES): 6/60

Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y PRK TKM): 5/17

Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y PRK TNF): 1/22

Perakende Evrakı Vilayet (Y.PRK.UM): 12/22

Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Evrakı (T): 696/39; 2871/4; 3125/5; 3128/34

Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Defterleri (T d.): 154

2-Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi

MMZC, İ: 58, 27 Şubat 1334/27 Şubat 1918, C. 1.

3-Salnameler

Salname-i Deolet-i Aliyye-i Osmaniye, sene 1303.

Salname-i Vilayet-i Beyrut, sene 1311.

4-Tetkik Eser ve İncelemeler

Akyıldız, Ali, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006.

Akyıldız, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993.

Atam, Şenay, "Tanzimat Dönemi (1839-1876) Modernleşme". *Osmanlı Modernleşmesi (1789-1920)*, Ed. Davud Kapucu, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2022.

Atam, Şenay, *Osmanlı Deoleti'nde Nafia Nezareti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.

Bardakçı, Kürşat, "Antikçağ'da Kayseri-Halep Arasındaki Yol Güzergâhları", *International Journal of Humanities and Education, Uluslararası Beşeri Bilimler ve Eğitim Dergisi, Erciyes Üniversitesi Edebiyat Fakültesi 1. Dil ve Kültür Çalışmaları Öğrenci Sempozyumu Özel Sayısı*, 2018, 40-51.

Bozkurt, Rıza *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İşe Menzilleri*, Ankara 1966.

Buzpınar, Ş. Tufan, "Suriye Osmanlı Dönemi", TDV İslâm Ansiklopedisi, C. 37, İstanbul 2009.

Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul 1967.

Cuinet, Vital, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de L'Asie Mineure*, vol. I-IV, Ernest Leroux, Paris 1894.

Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, s. 153-167.

Çetin, Emrah, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2017.

Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır (Memalik-i Osmaniye'nin Taksimât-ı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita), İstanbul 1334.

Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır(Memalik-i Osmaniye'nin Taksimât-ı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita), İstanbul 1334.

Davut Dursun, "Beyrut", TDV İslâm Ansiklopedisi, C. 6, İstanbul 1992, s. 81-84.

Düvenci, Karakoç, Fulya, "19. Yüzyıl Sonunda Halep'te İngiliz Belgelerine Göre Toplum, Yönetim ve Konsolosluk Arasındaki İlişkiler", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 14, S. 24, 2013, s. 67-91.

Erdem, Sevim, *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ, 2010.

Eryılmaz, Bilal, *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İstanbul 2010.

Gündüz, Ahmet, Caner Aydeyer, "Ticaret Yolları Üzerinde Bir Osmanlı Vilayeti: Halep (1907-1912)", *Yeni Türkiye Ortadoğu Özel Sayısı*, C. III, S. 84, 2016, s. 686-700.

Güven, H. Sami *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982.

İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiyye ve İstatikiyyesi*, İstanbul 1323.

Kalaycı, İsa, *İskenderun ve Limanı (1932-1914) Halep İngiliz Konsolosluk Raporları Işığında*, İstanbul 2020.

Kâmil Cemîl el-Aselî, "Kudüs (Osmanlı Dönemi ve Sonrası)", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 26, Ankara 2002, s. 334-338.

Koloğlu, Orhan, "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı*, Yay. Haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Ankara 2002, s. 443-456.

Masters, Bruce, "Halep (Osmanlılar Dönemi)", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 15, İstanbul 1997, s. 244-247.

Orha, Zafer, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017.

Orhonlu, Cengiz, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1972, s. 93-138.

Ortaylı, İlber, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları IV*, İstanbul 1984, s. 89-113.

Öztürk, Mustafa, "Arap Ülkelerinde Osmanlı İdaresi", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 325-351.

Sykes, Mark, *Dar'ü'l-İslâm*, Çev. Yılmaz Tezkan, Ankara 2000.

Tekeli, İlhan -Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler" *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, C. 3, İstanbul 2004.

Tozlu, Selâhattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997.

Yazıcı, Nesimi, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, s. 336-377.

2010

Birinci Dünya Savaşı'nda İkmal ve Ulaşım Üssü: Pozantı

Dr. Güzin ÇAYKIRAN*

Özet

Pozantı, bugün Adana'ya bağlı bir ilçedir. İlçe merkezi, Mersin ve Niğde'ye komşu bir konumda Doğu Akdeniz ve Orta Doğu'yu İç Anadolu ve Avrupa'ya kara ve demiryolu ile bağlayan önemli bir geçit noktasında bulunmaktadır. Geçmişte de bu önemini korumuş olan Pozantı, bulunduğu konum itibarıyla savaşlar, baskınlar, göçler, sevkîyatlar, eşkıya olayları vs. birçok tarihi olaylara tanıklık etmiştir. Özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarında demiryolunun inşasıyla birlikte Pozantı, Anadolu'da kuzey-güney istikametindeki nüfus hareketlerine nihai bir aktarma istasyonu olmuştur. Örneğin 1915 yılında Osmanlı Hükümeti'nin Halep ve Musul'da sevk ve iskânını zorunlu tuttuğu Ermeni göçmenlerin bir kısmı Konya'dan Pozantı istasyonuna aktarılmışlardır. Diğer taraftan İstanbul'dan güney vilayetlere askerî personel, malzeme, posta veya ticari ürün sevkîyatı da Pozantı istasyonundan yapılmıştır. Dolayısıyla bulunduğu konum itibarıyla Pozantı, Birinci Dünya Savaşı döneminde devletin ikmal ve ulaşım yükünün büyük bir kısmını da üstlenmiş durumdaydı.

Çalışmanın amacı; Birinci Dünya Savaşı'nda Pozantı istasyonunda yaşanan çeşitli hareketlilikleri anlatarak Pozantı'nın tarihi rolünü ortaya çıkarmaktır. Çalışmanın ana kaynaklarını Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nden tespit ve temin edilen belgelerle literatürde yer alan ikincil kaynaklar oluşturmaktadır. Söz konusu kaynaklar, nitel ve karşılaştırmalı yöntemle analiz edilerek çalışma ortaya konulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Birinci Dünya Savaşı, Pozantı, Pozantı İstasyonu, Ermeni Göçmenler, İkmal, Ulaşım.

The Supply and Transportation Base In World War I: Pozantı

Abstract

Pozantı is a district in Adana today. The district center is located in a neighboring location to Mersin and Niğde, a major gateway point connecting the Eastern Mediterranean and the Middle East to Central Anatolia and Europe by land and rail. Pozantı, which has maintained this importance in the past, has witnessed many historical events such as wars, raids, migrations, shipments, bandits, and so on. Especially during World War I, with the construction of the railway, Pozantı became the ultimate transfer station for population movements in the direction north-south in Anatolia. In 1915, for example, some of the Armenian migrants, whom the Ottoman government mandated their relocation and resettlement to Aleppo and Mosul, were transferred from Konya to Pozantı station. On the other hand, shipments of military personnel, supplies, mail, or merchandise from Istanbul to southern provinces were also made from the Pozantı station. As a result of its position, Pozantı also assumed a large portion of the State's supply and transportation burden during World War I.

* MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi, Askerî Tarih Uzmanı, guzincaykiran@gmail.com, ORCID ID: 0000 0002 8524 8405.

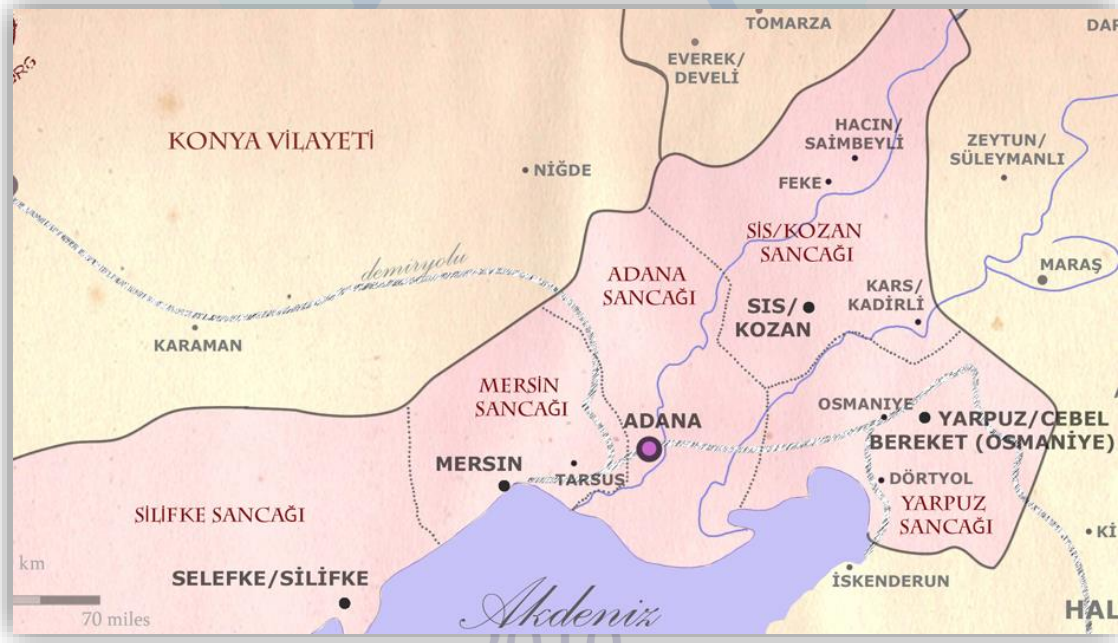
The study aims to expose the historical role of Pozantı by describing the various movements experienced at the Pozantı station during World War I. The main sources of the study are the documents identified and obtained from the Ottoman Archives of the Presidency and the secondary sources in the literature. These resources will be analyzed by qualitative and comparative methods, thus the study will be presented.

Keywords: World War I, Pozantı, Pozantı Station, Armenian Migrants, Supply, Transportation.

Giriş

Pozantı, bugünkü idari taksimata göre Akdeniz Bölgesi'nde Adana Bölümü'nün Toroslar yöresinde, Bolkar Dağları ile Aladağları birbirinden ayıran Tekir ve Ecemiş grabenlerinin içinde yer alan Adana'ya bağlı bir ilçedir. Bu ilçe, Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi'ni birbirine bağlayan yolların kesiştiği önemli bir noktada Orta Toroslarda yer alır (Gürer, 2015: 1).

XX. yüzyılın başlarında 1914'te Osmanlı Devleti'nde Adana vilayeti; Adana, Kozan, Cebel-i Bereket, İçel (Silifke) ve Mersin sancaklarından oluşmaktaydı (Özkan, 2017: 174). Pozantı ise Adana sancağı Karaisalı kazasına bağlı bir nahiye¹ idi (Karpas, 2010: 361, www.pozanti.bel.tr).

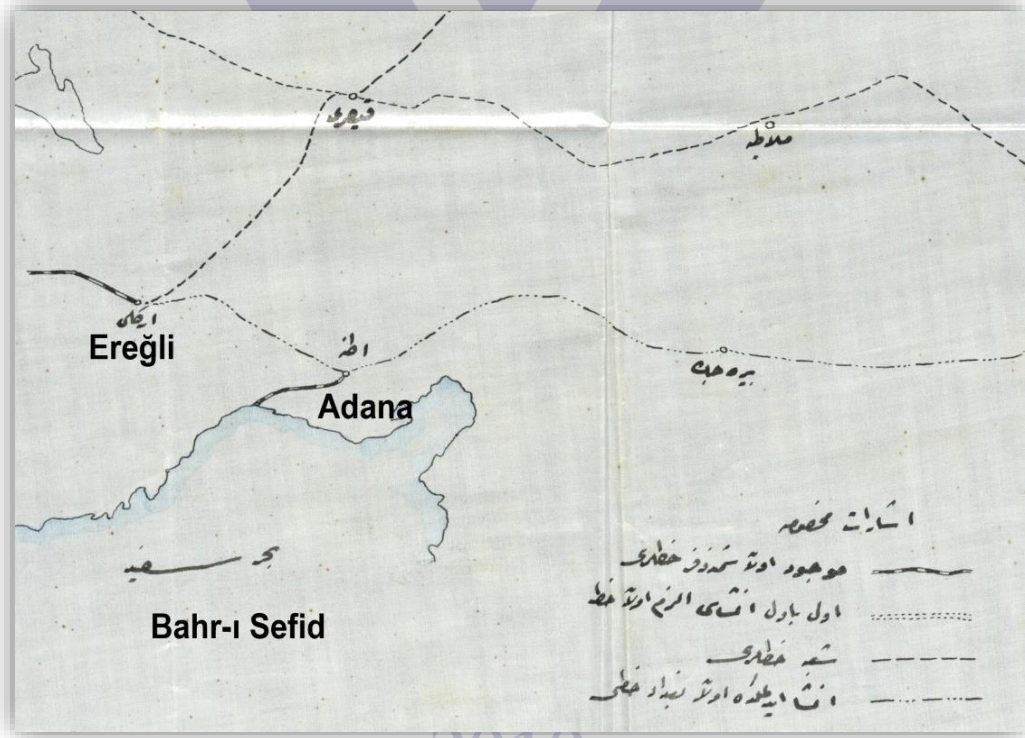


Harita-1: XX. yüzyılın başlarında Adana vilayeti (www.houshamadyan.org)

Pozantı, tarih boyunca ulaşım açısından çeşitli milletlerin kuzey-güney istikametinde geçiş güzergâhı üzerinde bulunmasından dolayı önemini korumuş, ticari ve askerî açıdan da ilk sırada önemli bir ikmal üssü olmuştu. Bu konak yeri, Toros Dağlarına geçit veren Gülek Boğazı ve Çakıt Vadisi'nin arasında kurulmuştu (Gürer, 2015: 30).

¹ 18 köyden oluşan Pozantı, 27 Eylül 1916'da nahiye merkezi yapılmış ve Niyazi Bey'de nahiye müdürü olmuştu.

XIX. yüzyılda demiryollarının askerî ve ekonomik açıdan önem kazanmasıyla birlikte Anadolu'da demiryolları yapılmaya başlanmıştı. İlk önce 1872'de İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan bir hatta karar verilmiş ve çalışmalar, 1888 yılına kadar devam etmişti. Bundan sonra ise demiryolu yapımı için yabancı sermayeye ihtiyaç duyularak bu minvalde 24 Eylül 1888'de Haydarpaşa-Ankara arası demiryolu imtiyazı Almanlara verilmişti (Beydilli, 1991:443). 21 Mart 1903'te Almanya-Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Bağdat'a kadar bu hattın uzatılması için Konya-Ereğli hattının finansmanına dair yeni bir mukavele imzalanmıştı. Bunun üzerine 5 Mart 1903'te Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştu (Earle, 1972: 84). Bu mukavele ve şirketin kurulmasından sonra Pozantı, İstanbul-Bağdat demiryolu hattı güzergahında yer almasından dolayı XX. yüzyılda önemli bir ulaşım ve ikmal noktası haline gelecekti. Özellikle 1903 yılında Beledik, Hacıkırı ve Pozantı'da tünel inşası için şantiyeler kurulmuş ve Avrupa'dan çok sayıda işçi buraya taşınmıştı. Dolayısıyla bu işçi göçünden dolayı Pozantı, gelişmeye başlamıştı. Buna göre yeni binalar, hastaneler², hangarlar, misafirhaneler³, istasyonlar kurulmuştu. 1912'de Pozantı istasyon binası tamamlanmış ve 1916'da Pozantı tren istasyonu kullanılmaya başlanmıştı (Gürer, 2015:32).



Kroki-1: Konya Ereğli-Adana arasında yapımı devam eden demiryolu

(BOA-YPRK-TNF-8-30-8(1 Eylül 1907)).

Burada istasyon kavramı, yalnızca garları ifade etmemekte onun çevresindeki iskân alanlarını da içine almaktadır. Demiryoluna kavuşmuş bir yerleşim merkezinin karayolları ile birlikte bu imkânlardan mahrum kalmış yerleşim yerleri için nasıl bir ihraç kapısı ve ikmal

² Birinci Dünya Savaşı sırasında Pozantı'da ayrıca menzil hastanesi kurulmuştu (BOA, DH-EUM-SSM-22-20).

³ Ağustos 1916 itibarıyla Dahiliye Nezaretinin emriyle yolcular için bir misafirhane inşa edilmişti (BOA, DH-ŞFR-67-117).

yeri olabileceğini, dolayısıyla da bir cazibe merkezi olabileceğini tasavvur etmek zor olmasa gerektir (Gürer, 2015: 35). 1903 yılından sonra Pozantı'da başlayan hareketlilikle beraber burası, Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nin ulaşım ve ikmal yükünü de sırtlanmıştı. Bu minvalde savaş boyunca Pozantı'dan Orta Doğu'ya büyük askerî sevkiyatlar yapılmış, burada büyük nüfus hareketleri görülmüş⁴ ve ticarî faaliyetler yürütülmüştü. Diğer taraftan Birinci Dünya Savaşı sırasında esir edilen İtilaf Devletleri askerleri, 1914-1918 yılları arasında Pozantı-Belemedik⁵ Esir Kampı'nda tutulmuşlardı (Öngel, 2018: X). Kampın burada kurulmasındaki ana neden, kuzey-güney istikametinde ulaşımın kolaylığı idi. Diğer taraftan buraya gönderilen esirler, devam eden demiryolu inşaatında kullanılmaktaydı. Örneğin Sivas'ta tutulan Rus esirler, Pozantı İstasyonunda çalıştırılmak üzere Pozantı esir kampına gönderilmişlerdi. Fakat Sivas Valisi, bu esirlerin yol yapımı ve ziraat işlerinde kullanılacağından dolayı iadesini talep etmişti (BOA, DH-İ-UM-EK-15-46).

Görüldüğü üzere Pozantı, Birinci Dünya Savaşı sırasında dünya tarihinde en yoğun yıllarını yaşamıştı. Çalışmada Birinci Dünya Savaşı'nda ulaşım ve ikmal üssü Pozantı'da yaşanan çeşitli hareketlilikler ele alınmıştır. Böylece Pozantı'nın tarihi rolünü ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Çalışmanın ana kaynaklarını Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nden tespit ve temin edilen belgelerle literatürde yer alan ikincil kaynaklar oluşturmaktadır. Söz konusu kaynaklar, nitel ve karşılaştırmalı yöntemle analiz edilerek çalışma ortaya konulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nda İkmal ve Ulaşım Üssü: Pozantı

Osmanlı Devleti zamanında ana demiryolu İstanbul'dan Eskişehir'e kadar uzanır ve buradan ikiye ayrılırdı. Biri Ankara'ya diğeri ise Kütahya-Afyon-Konya üzerinden Ulukışla'ya Ulukışla'dan Pozantı'ya buradan da Yenice ve Adana'ya ulaşmaktaydı (Çağlıyan ve Yıldız, 2013: 481). Bu hat Adana'dan Bağdat'ta Samarra'ya kadar uzanmaktaydı (Taş, 2020: 66). Ayrıca Gülek'ten geçen karayolu ile demiryolu Pozantı'da birleşmekteydi. Bundan dolayı Pozantı, bulunduğu konum itibarıyla önemli bir ulaşım, ikmal üssü ve konak yeri idi (Bozkurt, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/karbogazi-baskini/>). Birinci Dünya Savaşı başladığı zaman bütün demiryolları Harbiye Nezareti'ne bağlanmış ve trenler askerî amaçlı olarak sevkiyata tahsis edilmişti. Pozantı'da bu işi yürüten iki kurum vardı. Pozantı İstasyon Komutanlığı ve Pozantı Sevk Memurluğu idi (Taş, 2020: 67, 72). Pozantı İstasyon Komutanlığının görevi istasyonu nizama sokmak, her türlü tren sevkiyatı için askerî makamlar ve demir yolu idaresi arasındaki iletişimi kolaylaştırmak ve demir yolu işletme işinden anlamayan kişileri demir yolu işinden uzak tutmaktı. Pozantı Sevk Memurluğu ise Pozantı istasyonundan yapılan sevkiyatı gerçekleştirmekte ve bu istasyona yapılan sevkiyatları kabul etmekteydi (Taş, 2020: 77-78).

Pozantı'dan Yapılan Askerî Nakliyatlar

⁴ Pozantı'ya demiryolu yapılmadan önce Pozantı önemli bir ulaşım merkeziydi. Pozantı'nın önemli bir ulaşım yolu üzerinde bulunmasından dolayı burası göçlere de tanıklık etmişti. Bilindiği üzere salgınlar, göçler vasıtasıyla da yayılabilmektedir. Bundan dolayı Pozantı'da bir tahaffuzhane (karantina uygulama merkezi) yapılmış ve buralarda karantina usulüyle hastalığın bulaştırma riski azaltılmaya çalışılmıştır. Örneğin 1895'te Pozantı Tahaffuzhanesi'nde 400'den fazla yolcu bulunmakta idi (BOA, İ-SH-2-23 (31 Ağustos 1985)).

⁵ Pozantı'ya bağlı bir köydür.

Birinci Dünya Savaşı başladığı zaman Pozantı, bulunduğu konum itibarıyla çok hareketli günler yaşamış ve çeşitli olaylara tanıklık etmişti. Osmanlı Devleti'nin savaştığı cephelerden Suriye-Filistin Cephesi'ne ikmaller buradan sağlanmaktaydı. Örneğin 25 Kasım 1914'te İstanbul Haydarpaşa Garı'ndan trenle yola çıkarak Tarsus'a intikal edecek olan askerler için 20 arabaya ihtiyaç duyulduğu ve bunların Pozantı'ya gönderilmesini Dahiliye Nezareti, Adana vilayetinden istemekteydi (BOA-DH-EUM-KLU-5-7). Yine Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan potin ve kalpakların Bağdat, Musul, Diyarbakır, Suriye, Halep ve Beyrut'ta bulunan ilgili komutanlıklara sevki Pozantı'dan sağlanmıştı (BOA, DH-EUM-LVZ-35-84). Aynı şekilde 22 Nisan 1918'de Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığının zahire ihtiyacı Anadolu'dan Filistin/Nablus'a Pozantı İstasyonundan sevk edilmişti (BOA, DH-ŞFR-84-129). Başka bir örnekte ise Adana Valisi, Dahiliye Nezaretine I. ve II. Ordular için gerekli zahirenin Pozantı yoluyla İstanbul'a gönderileceği bildirmekteydi (BOA, DH-ŞFR-458-111).

Pozantı bir sevkiyat merkezi olmasının yanı sıra ayrıca bir ikmal (askerî ihtiyaçların sağlandığı yer) merkezi idi. Pozantı'ya ulaşan askerî mühimmatlar, buradan ilgili ordulara gönderilmekteydi. Örneğin 3 Mart 1915'te Pozantı'da birikmiş olan askerî mühimmat ve levazımatı süratle ilgili komutanlıklara nakli için vasıtaların gönderildiği Adana vilayetinden Dahiliye Nezaretine bildirilmekteydi (BOA, DH-İ-UM-EK-6-24). Aynı şekilde Pozantı'da 1.500 deve yükü eşya ve mühimmat birikmiş ve bunların kısa zamanda külekle (tahta sandık) Osmaniye'ye sevki emredilmişti (BOA, DH-İ-UM-EK-91-21).

Ticari Ürünlerin (Eşya-ı Ticariyenin) Pozantı'da Toplanması ve Sevki

Askerî sevkiyatların veya ikmallerin sağlanması yanında Pozantı İstanbul, İzmir, Adana, Mersin gibi yerlerden gönderilen ticarî ürünlerin ilgili yerlere aktarılmasını sağlayan önemli bir ulaşım noktası idi. Çünkü savaş koşullarında deniz nakliyatı gerçekleştirilemiyordu. Bundan dolayı demiryolu daha güvenli görülmüştü (BOA, DH-ŞFR-50-253). Örneğin Halep Valisi, İstanbul'dan gönderilecek zaruri ihtiyaçlardan şeker, kalay ve kibritin Halep'e gönderilmesi için en azından Pozantı'ya gönderilmesini Başkomutanlıktan talep etmekteydi. Buna göre de Pozantı'ya gelecek olan zaruri ihtiyaçlar, burada depolandıktan sonra bir şekilde buradan alınıp ilgili yerlere gönderilebiliyordu (BOA, TŞR-HL-5-10). Yine aynı şekilde Silifke'den Karaman'a 18.788 kilo zahire, 510 davar ve 21 koyun; 1.119,5 sadeyağ da Pozantı Menzil Komutanlığına gönderilmişti (BOA, DH-İ-UM-EK-8-14). Zaruri ihtiyaçlardan olan zeytinyağı, İzmir'den Mersin'e yine Pozantı İstasyonundan taşınmaktaydı. Örneğin İzmir'den Afyonkarahisar'a getirilen 30.000 kilo zeytinyağının Pozantı'ya taşınması için Mersinli tüccar Hüsna Dahiliye Nezaretinden iki vagon talep etmişti (BOA, DH-İ-UM-EK-18-37). Başka bir örnekte ise Halep'te bulunan Çorçî Cemil ve ortaklarına ait 156 sandık gaz, Pozantı'ya getirilmiş ve buradan Adana'ya Adana'dan da Halep'e taşınmıştı (BOA, DH-İ-UM-19-1). Diğer taraftan İstanbul'un petrol gazı ihtiyacı da Pozantı'dan sağlanmaktaydı (BOA, DH-İ-UM-EK-23-61). Aynı şekilde İstanbul'a gönderilecek olan limonlar da Pozantı'da toplanmış ve bunların çürümeye yüz tuttuğu için derhal sevki gündeme gelmişti (BOA, DH-İ-UM-EK-21-84). Anadolu'nun zahire ihtiyacının bir kısmı Mersin, İçel ve Tarsus'tan sağlanmakta ve bunlar, Pozantı yolu ile dahile sevk edilmekteydi (BOA, DH-ŞFR-436-69).

Bunların yanı sıra İstanbul'u Halep'e ve Bağdat'a bağlayan Pozantı Tren İstasyonu'na posta trenleri de uğramaktaydı. Bu trenlerin güvenliğinin sağlanması için polis memurları ve jandarmalar görev yapmaktaydı (BOA, DH-EUM-SSM-34-9; DH-EUM-EMN-59-11).

Pozantı'dan Muhacirlerin Sevki

Pozantı, 27 Mayıs 1915'ten sonra Ermeni muhacirlerin geçiş güzergâhları arasında bulunmaktaydı. Bilindiği üzere Birinci Dünya Savaşı'nda Ermenilerin bir kısmı Osmanlı Devleti'ne karşı isyan etmiş ve Osmanlı Hükümeti, isyan karşısında ordu komutanlıklarına tedbir almaları konusunda yetki vermişti. Bu yetki, Ermenilerin Osmanlı Devleti'nin güney vilayetlerine sevki konusunda zaruri bir ihtiyaç olarak kullanılmıştı. Bu kapsamda Ermenilerin bir kısmı, Halep vilayetine sevk edilmişlerdi. Özellikle Osmanlı Devleti'nin Orta Anadolu ve batısında meskûn Ermeniler, Konya üzerinden Pozantı'ya buradan da Halep vilayetine gönderilmişlerdi. Örneğin 2 Ağustos 1915'te 100.000'e yakın Ermeni muhacirin Pozantı'dan IV. Ordu bölgesine (Suriye) geldiği rapor edilmekte idi. Bunlar arasında Rusların işgal ettiği doğu vilayetlerinden de binlerce Müslüman kadın ve çocukta bulunmaktaydı. Halep vilayeti, bunların korunması, nakilleri ve erzakları konusunda IV. Ordu komutanlığının tedbir alması istenmekteydi. Bu tarihte Halep'e 30-40.000 Ermeni muhacir gelmişti. (BOA, TŞR-HL-6-211). 16 Ekim 1915 itibarıyla bu sayı 200.000'i bulmuştu. Bundan dolayı Ermeni sevkiyatının geçici olarak durdurulması ve Kayseri ve Konya'da bulunanlarında burada iskan edilmeleri IV. Ordu Komutanlığı tarafından Dahiliye Nezaretine talep edilmişti (BOA, DH-ŞFR-493-119). Halep tarafına gönderilen Ermeni muhacirler için Konya, toplanma merkezi idi. Örneğin 21 Eylül 1915'te çeşitli bölgelerden Konya'ya 26.000 Ermeni gelmiş ve bunlar, Pozantı'ya sevk edilmek üzere vagon beklemekteydi (BOA, DH-EUM-2ŞB-73-56). Buralarda izdihamın engellenmesi için Osmanlı Hükümeti bazı tedbirler almıştı. Örneğin Ermeni muhacirlerinin sevki için 1 Eylül 1915'te Eskişehir'den Konya'ya bilet kesilmesi yasaklanmıştı. Çünkü toplanan Ermeni muhacirlerinin sevki konusunda sıkıntılar ortaya çıkmış izdiham yaşanmıştı. Bundan dolayı sadece Konya'dan Pozantı'ya kadar olan kısım için bilet kesilmesine müsaade edilmişti (BOA, DH-EUM-2ŞB-10-65). Bu tedbirlerden sonra Muhacirun Müdürü Şükrü Bey'e göre Pozantı İstasyonundan Adana'ya kadar sevkiyat temin edilmiş ve Ermenilerin sevki devam edebilirdi (BOA, DH-ŞFR-55-179). Kasım 1915'te Pozantı'da 60.000 Ermeni toplanmıştı (BOA, DH-ŞFR-496-21). Ocak 1916 itibarıyla Pozantı-Gülek arasında 20.000 kadar Ermeni vardı ve bunlar, kısım kısım ilgili yerlere sevk edilmeye çalışılmıştı (BOA, DH-ŞFR-60-69). Neticede Ocak 1916 sonu itibarıyla Pozantı-Gülek arasında Ermeni muhacir kalmamıştı (BOA, DH-ŞFR-506-48). Bu muhacirler arasında Konya'da bulunan Murahhas Karakin, Dâhiliye Nezaretine bir telgraf çekerek Pozantı yoluyla 31 Ağustos 1915'te Halep'e hareket edeceğini bildirerek *duanınza muhtacız elveda* demektedir (BOA, DH-EUM-2ŞB-10-69-1).

Diğer taraftan Ermenilerin isyanı karşısında Anadolu'nun batısındaki Osmanlı askerî birliklerinde görevli Ermeni askerlerde IV. Ordu muntkasına (Suriye) sevk edilmeye başlanmıştı. Bunların sayıları yaklaşık 10.000 civarındaydı. İşte bu Ermeni askerlerde Pozantı yolu ile Suriye'ye sevk edilmişti. Örneğin I. Ordu bölgesinden ilk olarak 200 Ermeni asker ve 30 muhafız, 2 Eylül 1915'te 100 Ermeni asker ve 30 muhafız, 3 Eylül'de 200 Ermeni asker ve 20 muhafız, 4 Eylül'de 200 Ermeni asker ve 20 muhafızla birlikte toplamda 700 Ermeni asker trenlerle IV. Ordu bölgesine sevk edilmek üzere Pozantı'ya sevk edilmişti. İzmir ve Havalisi Komutanlığından ise 114 Ermeni asker, Pozantı'ya sevk edilmişti (Çaykırın, 2021: 117-119).

Pozantı İstasyonunda Yaşanan Diğer Olaylar

Pozantı, sürgün yerlerinden kaçanlara da bir güzergâh olmuştu. Örneğin Eskişehir’de menfi (sürgün) olan Cebel-i Lübnanlı Fuat Abdullah ve Ferit İmam, sahte vesika düzenlemiş, jandarma elbisesi ve şapkası giyerek askerî trenle kaçmak istemişlerdi. Şahısların firarları Pozantı ve İslâhiye Emniyet Müdürlüğüne bildirilmiş ve adı geçen şahıslar Pozantı’da yakalanmıştı. (BOA, DH-EUM-SSM-14-81). Askerî firarilerin de yakalanması için de Pozantı, önemli bir güzergâhtı. Örneğin Asitaneli (İstanbul) Katolik Ermeni Viçin Jozef, Eskişehir’den İstanbul Hilah-ı Ahmer ambarına gönderilmiş ve bu esnada firar etmişti. Askerî firarisi olarak kabul edilen Josef, Pozantı da yakalanmıştı (BOA, DH-EUM-2ŞB-28-15).

Başka bir arşiv belgesinde ise Birinci Dünya Savaşı sırasında Konya-Pozantı arasında asker kaçaklarının olduğuna işaret edilmektedir. Bunlar askerî sevkiyat sırasında birliklerinden kaçan silahlı askerler olduğu gibi Pozantı da askeri görevlerini yerine getirirken firar edenler de olabilmekteydi (BOA, DH-EUM-6ŞB-20-59). Bu askerler, Pozantı yolu üzerinde yolculuk yapan yolcuları soymak için şekavette bulunmaktaydı. Bunların sayıları 2.000’nin üzerindeydi. Pozantı Emniyet Müdürlüğü, bu kaçaklar için gerekli tedbirlerin alınması kapsamında burada bulunan jandarma birliklerine yeteri kadar mavzer silahı temin edilmesini Dahiliye Nezaretinden talep etmekteydi (BOA, EUM-VRK-16-51). Bu asker kaçakları, trenlere de saldırıyorlardı. Örneğin 8 Eylül 1917’de Pozantı’dan Ulukışla’ya hareket eden yolcu trenine şakiler ateş etmişler ve yolculardan bazılarının yaralanmasına neden olmuşlardı. Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından bunların yakalanması için arama-tarama faaliyeti başlatılmıştı (BOA, DH-EUM-SSM-13-14). Bu şekavet olaylarını sadece asker kaçakları değil aynı zamanda Ermeni eşkıyaları da yapmaktaydı. Pozantı’da yol güzergâhında ticari ürünleri taşıyan mekkarici ve tüccar Hacı Mehmet Efendi’ye saldıran eşkıya malları gasp ettikten sonra paraları çalarak kaçmıştı (BOA, DH-EUM-AYŞ-30-4-9).

Birinci Dünya Savaşı Sonrası Pozantı

30 Ekim 1918’de Mondros Mütarekesi’nin imzalanmasıyla Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı’ndan çekilmişti. Bu çekilmeyle birlikte İtilaf Devletleri de mütareke şartlarına dayanarak Anadolu’yu işgal etmeye başlamışlardı. İşgal edilen yerlerden biri de Anadolu’nun kuzeye açılan kapısı, stratejik bir öneme sahip olan Pozantı idi. Pozantı, Verdün kahramanı, Binbaşı Pierre Mesnil tarafından (İdem, 2020: 110) 27 Aralık 1918’de işgal edilmişti (Bıyıklıoğlu, 1999: 99). Kuvayı Milliye Komutanı Tekelioğlu Sinan Bey’in başarılı muharebeleri ile Pozantı, 25 Mayıs 1920’de Fransız işgalinden kurtarılmıştı (Kuvayı Milliye Komutanı Tekeli Sinan Bey’in Günlüğü, 2012: 121).

28 Mayıs 1920’de ise sadece 44 kişiden oluşan Hasan Akıncı Bey komutasındaki bir tabur, Pozantı’da Binbaşı Mesnil’in birliğini teslim almıştı.⁶ Böylece Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun kuzey kesimi ve Toroslarda hiçbir Fransız kuvveti kalmamıştı (Bozkurt, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/karbogazi-baskini/>).

Adana’nın işgal altında olmasından dolayı Mustafa Kemal Paşa, 5 Ağustos 1920’de Pozantı istasyonuna gelerek burada bir kongre toplamıştı. Bu kongreden sonra nahiye merkezi olan

⁶ Teslim alınan esir sayısı 530, teçhizat ise 830 tüfek, iki kıta dağ topu, 13 adet makineli tüfek, 27 adet otomatik tüfek idi. Cemal Efe, *İstiklal Savaşında Adana Cephesi’nde Bir Tabur*, 44 Kahramanı Nasıl Esir Etmmişti, (Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi Kütüphanesi), s. 21.

Pozantı (BOA, DH-EUM-SSM-7-80), vilayet merkezi haline getirilmiş ve burası milli hareketin merkezi olarak kullanılarak kaza ile nahiyelerin idaresi buradan yapılmaya başlanmıştı. Ayrıca burada 41'inci Tümen teşkil edilmişti. Bundan sonra da Nuri Conker Pozantı'da Adana Valisi ve 41'inci Tümen Komutanı olarak görev yapmıştı (Ayhan, 1963: 67, 85-87, 94).

Görüldüğü üzere Pozantı'nın bulunduğu demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'ne politik ve ekonomik faydalar sağlamıştı. Hattın askerî maksatlarla kullanıldığı gibi Anadolu buğdayının kolaylıkla İstanbul'a taşınmasıyla devlet, buğday bakımından Bulgar ve Rus buğdayına muhtaç olmaktan kurtulmuştu (Beydilli, 1991: 444).

Sonuç

Birinci Dünya Savaşı sırasında Pozantı, Adana vilayetine bağlı bir nahiye idi. Bu nahiye, demiryolu güzergahında olmasından dolayı en hareketli günlerini Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşamıştı. Bu minvalde İstanbul'u Adana, Halep, Kudüs ve Bağdat'a bağlayan bu demir yolu, Osmanlı'nın güney vilayetlerinde konuşlanmış olan Osmanlı ordularının askerî personel, mühimmat, cephane gibi ihtiyaçlarının karşılanması hususunda büyük sevkiyatlara tanıklık etmişti. Ayrıca bu demiryolu, buralardan İstanbul'a veya İstanbul'dan buralara yapılan ticareti de hızlandırarak devlete ekonomik bir canlanma kazandırmıştı. Diğer taraftan Pozantı, büyük nüfus hareketlerine de ev sahipliği yapmıştı. Özellikle Ermenilerin 1915 yılında Anadolu topraklarından Osmanlı'nın güney vilayetlerine sevk edilmesi kararı kapsamında Pozantı, binlerce Ermeni muhaciri buradan iskan bölgelerine sevk etmişti. Sevk edilenler arasında Ermeni askerlerde bulunmaktaydı. Bu muhacirler sadece Ermeniler değil, Rusların Doğu Anadolu'yu işgali sırasında Rus ordusu önünden kaçıp mülteci konumuna düşmüş Müslümanlar da bulunmaktaydı. Pozantı söz konusu sevkiyatları yaparken askerî kaçaklar ile de mücadele etmek zorunda kalmıştı. Zira Pozantı ve çevresinde askerden kaçan erlerin bir kısmı dağlara çıkarak şekavet olaylarına neden olmuş ve trenlere saldırmışlardı.

Milli Mücadele başladığı zamanda Pozantı, çok hareketli günler yaşamıştı. 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalandığı zaman Pozantı, Fransız kuvvetleri tarafından ilk işgal edilen yerlerden biriydi. Çünkü burayı elinde tutmak demek Anadolu'nun içlerine doğru kolaylıkla ilerlemek anlamına gelmekteydi. Fakat bu işgal süreci kısa sürmüştü. Bölgede bulunan Kuvayı Milliye birlikleri tarafından Pozantı, 25 Mayıs 1920'de işgalden kurtarılmıştı. Bu tarihten sonra 5 Ağustos 1920'de Mustafa Kemal Paşa, Pozantı'ya gelerek Pozantı Kongresi'ni toplamış ve Adana'nın işgal altında olmasından dolayı burasını vilayet merkezi haline getirmişti. Böylece Pozantı, Adana ve çevresinde Milli Mücadele'nin idari merkezi olmuştu.

Sonuç olarak Pozantı, Birinci Dünya Savaşı sırasında en hareketli günlerini yaşamış, savaş koşullarında devletin ulaşım yükünü sırtlarken orduların ikmal için bir aktarma merkezi olmuştu. Kimi zaman gayrimüslim ve Müslüman muhacirleri için bir konak yeri kimi zamanda aktarma istasyonu görevi görmüştü. Osmanlı Devleti'nin güney-kuzey istikametindeki en önemli ulaşım merkezi olan Pozantı, bugünde hala aynı önemini korumaya devam etmektedir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

BOA, DH-İ-UM-EK-6-24.
 BOA-DH-EUM-KLU-5-7.
 BOA, TŞR-HL-6-211.
 BOA, DH-EUM-SSM-7-80.
 BOA, DH-EUM-SSM-14-81.
 BOA, EUM-VRK-16-51.
 BOA, TŞR-HL-5-10.
 BOA, DH-İ-UM-EK-8-14.
 BOA, DH-EUM-2ŞB-10-69-1.
 BOA, DH-EUM-SSM-13-14.
 BOA, DH-İ-UM-EK-15-46.
 BOA, DH-İ-UM-EK-18-37.
 BOA, DH-İ-UM-19-1.
 BOA, DH-EUM-6ŞB-20-59.
 BOA, DH-EUM-SSM-22-20.
 BOA, DH-İ-UM-EK-23-61.
 BOA, DH-İ-UM-EK-21-84.
 BOA, DH-EUM-2ŞB-28-15.
 BOA, DH-EUM-AYŞ-30-4-8.
 BOA, DH-EUM-SSM-34-9.
 BOA, DH-EUM-LVZ-35-84.
 BOA, DH-ŞFR-50-253.
 BOA, DH-ŞFR-55-179.
 BOA, DH-EUM-EMN-59-11.
 BOA, DH-ŞFR-60-69.
 BOA, DH-ŞFR-67-117.
 BOA, DH-EUM-2ŞB-73-56.
 BOA, DH-ŞFR-84-129.
 BOA, DH-İ-UM-EK-91-21.
 BOA, DH-ŞFR-436-69.
 BOA, DH-ŞFR-458-111.
 BOA, DH-ŞFR-493-119.
 BOA, DH-ŞFR-496-21.
 BOA, DH-ŞFR-506-48.

Telif ve Tetkik Eserler

Ayhan, Yusuf (1963), *Mustafa Kemal'in Pozantı Kongresi ve Adana'nın Kurtuluşu*, Adana: İpek Matbaası.

Beydilli, Kemal (1991), "Bağdat Demiryolu", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları, ss. 442-444.

Bıyıklıoğlu, Tevfik (1999), *Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Bozkurt, Birgül "Karboğazı Baskını",

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/karbogazi-baskini/> Erişim Tarihi: 05.03.2022.

Çağlayan, Ayşe ve Yıldız, Bozkurt Aysel (Temmuz 2013), "Türkiye'de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 28, ss. 466-486

Çaykırın Güzin (2021), "Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusundaki Ermeni Askerler İle Rus ve Fransız Ordularındaki Ermeni Gönüllü Birlikleri (1914-1921)", *Ermeni Araştırmaları Dergisi*, S. 70, ss.107-140.

Earle, Edward Mead (1972), *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, İstanbul: Milliyet Yayınları.

İdem, Tekin (2020), "Karboğazı Savaşı'nda Esir Alınan Fransız Taburu ve Kayıp Bayrak Meselesi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt XXXVI, S. 102, ss.107-136.

Gürer, Şeyda (2015), *Fonksiyonel Özellikleri Yönünden Pozantı*, Yüksek Lisans Tezi, Karabük: Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karpat, Kemal H. (2010), *Osmanlı Nüfusu 1930-1914*, İstanbul: Timaş Yayınları, İstanbul.

Kuvayı Milliye Komutanı Tekeli Sinan Bey'in Günlüğü (2012), Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Öngel, Çağlar (2018), *Birinci Dünya Savaşı'nda Pozantı-Belemedik (Bilemedik) Esir Kampı*, Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özkan, Ela (2017), *19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatı (1839-1914)*, Doktora Tezi, Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Taş, Mehmet (2020), "Pozantı Tren İstasyonu Arşivi Belgelerine Göre Bağdat Demir Yolu Hattı Ve Bu Hat Vasıtasıyla Yapılan Askeri Sevkiyat", *Uluslararası Eğitim Ve Tarih Araştırmaları Dergisi (ETA JOURNAL)*, S. 3, ss. 63-107.

İnternet Adresleri

<https://www.pozanti.bel.tr/haberler/pozanti-kongresinin-99-yili-torenlerle-kutlandi>,

Erişim Tarihi: 05.03.2022.

<https://www.houshamadyan.org/tur/haritalar/adana-vilayeti.html> Erişim Tarihi:

05.03.2022.

<https://earth.google.com/web/search/pozant%c4%b1/@37.43640289,34.87464268,910.82422951a,173093.04734632d,35y,0h,0t,0r/data=CigijgokCR9gnlfuAERAES0-mVygTENAGXqpCPaKyz9AIXHxyLKYtjtA> Erişim Tarihi: 05.03.2022.

Ek-1: 1905 yılında Osmanlı Devleti'nin demiryollarını gösteren harita (BOA, Y-PRK-KOM-14-20-4-1).



Taşralı Yeniçerilerin Sefer Yolculuğu ve Osmanlı Toplumuna Tesirleri

Dr. Abdulkasim GÜL*

Özet

Bu bildirinin konusu, ocak bünyesinde görev yapmayan, taşrada yaşayan yeniçerilerle bunların oğullarının buldukları yerlerden harpler için cepheye götürülmesi organizasyonunun etraflıca tasviridir. Bildirinin amacı ise yeniçerilerin sefer yolculukların haritasını çıkarmak ve bu hareketliliğin topluma tesirlerinin ne olduğunu göstermektir.

Araştırma, organizasyonun konusu olan çalıkları ortaya çıkışlarının gösterilmesiyle başlatılmıştır. Geçiş dönemi sayılabilecek on yedinci yüzyılın sonuna kadar ki uygulamalar tespit edildikten sonra tashih ve be-dergâh denilen nefer temini usulünün tamamıyla oturduğu on sekizinci yüzyıldaki durum üzerinde yoğunlaşıldı. Tashih ve be-dergâhın temel alınmasının sebebi hem yeniçerilerin gidecekleri cepheleri ve dolayısıyla yollarını hem de hangi şekillerde (münferiden veya topluca) hareket ettiklerini belirlemesidir.

Geniş Osmanlı coğrafyasının bir ucundan diğer ucuna, bazen birkaç yıl peş peşe hareket eden yeniçeriler için bu mecburi seyahatleri, uzun ve meşakkatli yollar demektir. Seyahatlerinde kazalar ve saldırılar yaşamışlar, tabiat şartlarıyla mücadele etmişlerdir. Ancak seyahatlerinin diğer bir vasfı vardı ki bu durumu gölgede bırakmaktaydı. Sayıları on binleri ve büyük harplerde yüz binden fazlayı bulan yeniçerinin cepheye nakli büyük bir nüfus hareketine dönüşmekteydi. Bunun hem hareketin başladığı hem de gidiş ve dönüşlerdeki yollar üzerindeki yerleşim yerleri ahalisine tesirleri oldukça fazlaydı. Tabii durum özellikle yeniçerilerin dönüşlerini daha tehlikeli hale de getirebilmekteydi. Sefer emriyle başlayıp ordunun tasfiyesiyle biten bütün bu hareketliliğin neticeleri bu çalışmada ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yeniçeri, Savaş, Yolculuk, Cephe.

The Voyage Journey of the Provincial Janissaries and Their Effects on Ottoman Society

Abstract

The Voyage Journey of the Provincial Janissaries and Their Effects on Ottoman Society Abstract The subject of this paper is a detailed description of the organization of taking the Janissaries and their sons, who did not work in the hearth, and lived in the provinces, from their places to the front for wars. The purpose of the paper is to map the expeditions of the Janissaries and to show what the effects of this mobility are on the society.

The research was initiated with the demonstration of the emergence of the bushes, which is the subject of the organization. After the practices until the end of the seventeenth century, which can be considered as a transitional period, were determined, it was focused on the situation in the eighteenth century, when the method of procuring soldiers, called correction and be-dergah, was fully established. The reason why proofreading and be-dergah is based is that it determines both the fronts and thus the paths of the janissaries and the ways in which they act (individually or collectively). For the Janissaries, who moved from one end of the vast

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, abdulkasim.gul@erzurum.edu.tr.

Ottoman geography to the other, sometimes for several years in a row, these forced journeys meant long and arduous roads. They experienced accidents and attacks on their travels, and struggled with natural conditions. However, there was another feature of their travels that overshadowed this situation. The transfer of the janissaries, whose numbers reached tens of thousands and in the great wars more than a hundred thousand, to the front was turning into a large population movement. The effects of this on the inhabitants of the settlements on the roads where the movement started and on the going and returning roads were quite high. Of course, the situation could also make the return of the Janissaries more dangerous. The results of all this activity, which started with the expedition order and ended with the liquidation of the army, were revealed in this study. Keywords: Janissary, war, journey, front.

Keywords: Janissary, War, Journey, Front.

Giriş

Yeniçeri Ocağı'nın mensuplarını XVII. yüzyılın ilk çeyreğine kadar sadece esami sahibi yeniçeriler, yani ocak maaş defterine kayıtlılar teşkil etmekteydi. Bu tarihten sonra yeniçerilikten atma devam etmekle beraber, esamileri silinenlerin yeniçeri kalmalarına müsaade edilmiş; bunlar çalık ve bila-esami yeniçeri olarak adlandırılmışlardı. Esamisi olmayanlar sefer veya görev zamanında tashih edilerek yani esamisi verilerek ocak bünyesine alınmışlardı. Çalıklar maaş alma dışında yeniçerilerin bütün hak ve sorumluluğuna tabiydiler. Ama ocakla bağlantı bakımından bazı kısıtlamalara tabiydiler. Ocağa ve ortalarda görev alamazlar kışlalarda kalamazlardı.

Yeniçerilerin oğullarına kuloğlu denilirdi. Babaları hayatta olan yeniçeri oğulları, XVII. yüzyılın başına kadar acemi oğlanı yaşına geldiklerinde bu ocağa alınır, bir müddet hizmet ettikten sonra kapıya çıkarak yeniçeri olurlardı. Yetim yeniçeri oğulları da aynı usule tabiydiler ancak farklı olarak onlara acemi oğlanı olmadan önce bazı menfaatler sağlanırdı. XVII. yüzyıl başında yeniçeri oğullarından şartları uyanlar yeniçeriliğe doğrudan alınmışken bazıları acemi oğlanı olup sonrasında yeniçeri yapılmıştı. Oğlanların bir kısmı ocakta ve odalarda hizmet ederken acemi oğlanı olanlar da dahil olmak üzere çoğu memleketlerinde veya İstanbul'da yaşar, ocakla ve mensup oldukları ortalarla münasebeti bulunmazdı. Kendi gönlüyle yeniçerilikten çıkmayan veya başka sınıflara geçmeyen oğlanlar yeniçeri sayılır, sefere gitme ve diğer askerî görevlere iştirak mecburiyeti bulunurdu. Sefer zamanı ocağa çağrılır, yeniçeri yapılarak maaş bağlanırdı.

Yeniçeriler ve oğulları İstanbul'da bulunabilmekle beraber esasen Osmanlı coğrafyasının hemen her yerinde yaşamaktaydılar.

Çalık yeniçerilerin yeniden kaydedilmesi tashih, yeniçeri oğullarının kapıya çıkarılması be-dergâh olarak isimlendirildiğinden sefer zamanlarında her iki işlemin beraber uygulanmasıyla "tashih ve be-dergâh" adıyla bir usul ihdas edildi. Yeniçeriler ve oğullarına, buldukları yere giden sefer emirleriyle orduya gelmeleri emredilir, tashih ve be-dergâh vasıtaları ve görevlileri belirlenirdi. Bu usulde nefer yazmanın sonrasına göre oldukça az olduğu on yedinci yüzyılın sonuna kadarki dönemde yeniçeriler İstanbul'a mensup oldukları odalara, oğulları babalarının odalarına çağrılır sonrasında orduyla beraber hareket ederlerdi. 1690'lı yıllarda usulde değişiklik yapıldı, taşradaki yeniçeriler farklı serasker emrine

doğrudan yönlendirildi. Ancak özellikle 1711 Prut Seferi sonrasındaki harpler yüz binden fazla yeniçeri İstanbul'a çağrılmadan çeşitli cephelere nakledildi.

Aşağıda bahsedilecek usul, Yeniçeri Ocağı'nın veya merkezden ocaktan ayrı ortaların hareketinden farklıydı. Yeniçeri Ocağı 1594 yılına kadar sultana, sonrasında sadrazam tabi olmuştur. Yani ocak orduyla beraber bulunmuş onunla İstanbul'dan ayrılıp dönüşüne kadar beraber hareket etmiştir. Ancak taşradan gelenlerin bir kısmı ocağa istendiğinden İstanbul'dan hareket edenlerin dışındakiler aynı şartlara tabi olmuşlardır.

Taşradan Yeniçeri Götürmenin Usulü (Sefer ve Sevk Emirleri)

Taşradan yeniçerilerin sefere istenmesi yeniçerilikle beraber vardı çünkü ilk devirlerde de yeniçeriler askerlik dışı işleri, ailelerini ziyaret veya ikamet maksadıyla İstanbul dışında bulunurlardı. Bunların sefere çağrılması gerektiğinden emirler gönderilir ve hususi memurlar tayin edilir, ayrıca ortaların mektuplarıyla yoldaşları haberdar edilirdi.¹ Serdarlığın ihdasıyla taşradakilerin sefere götürülmesi onların uhdesine verildi.² Gönderilen emirlere itaat etmeme ve yavaş hareketler yüzünden ayrıca ocaktan ağa gediklileri, atlı zağarcı-sekbanlar, çavuşlar ve bazen hasekiler görevlendirilirdi.³ Kuloğulları sefere katılma hususunda babalarına tabi olur ve serdarlar onları da İstanbul'a götürürdü

Tashih ve be-dergâhın başlamasıyla sefere sevk, hem çalık yeniçeri ve kuloğullarının sefere götürülmesi hem de ocağa kaydedilmesi şekline dönüştü. Ayrıca serdar bayrakları dışında vasıtalar ihdas edildi ve sefere sürmek için daha üst rütbeli ağalar görevlendirildi.

Sefer kararını müteakiben taşradan geleceklerin haberdar edilmesi ve sefere gideceklerin belirlenmesi için emirler hazırlanır ve bunları götürecek *haberci çavuşlar* görevlendirilirdi. Çavuşlar genel olarak kasım, aralık veya ocak aylarında giderdi.⁴ Savaş devam ediyorsa ertesi sene yeni sefer olacağını bildirilmesi için emirler yenilenirdi. Emri duyurmak için ahali mahkemeye çağrılır, ayrıca yerleşim yerlerine münadiler giderdi. Tüm yeniçerilere bahar mevsimine kadar hazırlanmaları emredilir, sefer vakti yaklaşınca ocaktan zabitlerin görevlendirileceği, bunlar geldiğinde herkesin hazır olması istenirdi. Çavuşlar kazaları teker teker gezerek emri ilan ve tebliğ ederlerdi.⁵ Kadılar, çavuşların görevlerini hakkıyla yaptığına ve sefer ilanını halka bildirildiğine ilişkin belge düzenleyerek merkeze gönderirdi.⁶ Genel olarak sefer emri, gideceklerin hazır olması için bu şekilde müstakilen gönderilse de acil durumlarda veya devam eden savaşlarda ilave nefere ihtiyaç duyulduğunda, onların hemen cepheye gitmelerini isteyecek şekilde ve daha erken tarihlerde hazırlanırdı.⁷ Eğer emir

2010

¹ *Gazavât-ı Sultân Murâd b. Mehmed Hân*, (yay. haz. H. İnalçık-M. Oğuz), TTK Basımevi, Ankara 1989, 43. BOA, A.MHM.d. 6, hk. 697, 702. BOA, A.MHM.d. 21, hk. 381. BOA, A.MHM.d. 24, hk. 179.

² BOA, A.MHM.d. 82, hk. 311.

³ BOA, A.MHM.d. 84, hk. 77, 97. 59 Numaralı Kayseri Şer'iye Sicili, (H.1061/M.1652), *Transkripsiyon ve Değerlendirme*, (haz. Mustafa Oğuz), Erciyes Üniversitesi SBE, Kayseri 1998, 202. 33 Numaralı Konya Ser'iye Sicili (*Değerlendirme ve Transkripsiyon*), (haz. Mehmet Ali Güven), Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi SBE, Konya 2006, 525, 529.

⁴ BOA, A.MHM.d. 142, hk. 784-785-786. BOA, A.MHM.d. 198, hk. 26.

⁵ BOA, A.MHM.d. 119, hk. 1264. BOA, A.MHM.d. 142, hk. 205. BOA, A.MHM.d. 150, hk. 508, 939. BOA, A.MHM.d. 152, hk. 538-543. BOA, A.DVN.d. 817, s. 1-2..

⁶ BOA, C.AS, 8928, 13579.

⁷ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 230. BOA, A.MHM.d. 163, hk. 405. BOA, A.MHM.d. 167, hk. 114-115.

gittikten sonra sefer iptal olursa yeni bir çavuş gönderilerek herkesin yerinde kalması bilgisi verilir, görevliler çağrılırdı.⁸

Emirler, hangi coğrafyadan yeniçeri sevk edilecekse oraya gönderilirdi. Bazı seferlerde Anadolu veya Rumeli'nin tamamı yahut bazı kısımlarına, büyük harplerde ise her iki bölgenin tamamına emirler gönderilirdi.⁹

Emirlerde yeniçerilerin gideceği cephe ve bulunacakları ordu da gösterilirdi. Görev yerleri değiştiğinde yeni emirle durum duyurulurdu. İran harpleri için Anadolu'dan asker tertip edildiğinde eğer tek ordu varsa bütün yeniçeriler o seraskerin emrine verilir. Birden fazla serasker olduğunda Anadolu'nun kuzey kesimine denk gelen sol kol ile orta kolun bazı kısımları kuzeydeki cepheye, Anadolu'nun orta kısmıyla sağ kol olan güney kısım, diğer cephelere memur edilirdi.¹⁰ İran harplerine Rumeli'den asker sevk edildiğinde ise hepsi bir serasker emrine verilir veya taksimat yapılırdı.¹¹ Avusturya ve Rus harplerinde bütün yeniçeriler sefere memur olduklarından belli kısımlar sadrazam ordusuna istenir, diğerleri coğrafi yakınlığa göre serasker ordularına taksim edilirdi. Ruslarla yapılan harplerde her zaman Anadolu'nun kuzeyi Kırım ve Akkırman'a, diğer yerleri merkez orduya veya diğer ordulara istenmişti. Gürcistan ve Kuban ordularına Erzurum ve çevresiyle Karadeniz'in doğusundan yeniçeri gönderilmişti. Avusturya'yla olan harplerde Rumeli'nin güneyi ve güneybatısı Bosna ve Niş taraflarına görevlendirilmişti.¹²

Sefer emirleri yeniçerilerin orduya katılacakları yerleri ve zamanları da gösterirdi. Yeniçerilerin toplanma zamanı, nevruz yani bahardı. Ana orduya veya seraskerlere gidecek yeniçerilere nevruzda veya nevruzdan önce orduda hazır bulunmaları emredilirdi.¹³ Ancak sefer emri acil durumlar için veya bahar mevsimi geçtikten sonra sürücülerle beraber gönderildiğinde en kısa zamanda gitmeleri istenirdi. Mesela Ocak 1735'te Rumeli tarafından toplanacak yeniçerilerden "serian ve acilen" gitmeleri,¹⁴ Ekim 1768'de Anadolu ve Rumeli'nin Karadeniz kıyılarındaki bölgelerinden gideceklerden "üç beş gün zarfında" hareket etmeleri¹⁵ ve 1789 yılında asker geç gittiğinden sonraki yıl, erken baharda sancak altında hazır bulunmaları emredilmişti.¹⁶

ERZURUM TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

⁸ BOA, A.MHM.d. 119, hk. 696-700. BOA, A.MHM.d. 177, hk. 269-272. 1229 Edremit Şer'iyye Sicili, (haz. Tuğba Ayas), Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi SBE, Balıkesir 2015, 64.

⁹ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 738-739. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1016. BOA, A.MHM.d. 152, hk. 538-543. BOA, A.MHM.d. 167, hk. 246-248.

¹⁰ BOA, A.MHM.d. 150, hk. 1186. BOA, A.MHM.d. 132, hk. 639-40, 690. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 955-957. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 702. BOA, A.MHM.d. 174, hk. 33-35, 72.

¹¹ BOA, A.MHM.d. 57, hk. 403-406, 416, 417, 419, 420. BOA, A.MHM.d. 152, hk. 619-624.

¹² BOA, AE.SMHD.I, 20869. BOA, A.MHM.d. 141, hk. 228, 233. BOA, A.MHM.d. 146, hk. 7-8. BOA, A.MHM.d. 167, s. 1. BOA, C.AS, 13579. BOA, A.MHM.d. 192, hk. 53-55.

¹³ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1276. BOA, AMHM.d. 167, s. 3. 89 No'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinob Şer'iyye Sicili, (haz. Fahri Sakal), Yüksek Lisans Tezi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 1990, hk. 6.

¹⁴ BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1026.

¹⁵ BOA, A.MHM.d. 167, s. 1.

¹⁶ BOA, A.MHM.d. 192, hk. 60.

Sefer emirlerinde, itaat etmemeleri durumunda karşılaşacakları müeyyideler hatırlatılır,¹⁷ sefere giden yeniçerilerden intizam içinde hareket etmeleri ve halka zarar vermemeleri istenirdi.¹⁸ Silahlarıyla gelmeleri ise bütün emirlerde yeniçerilere ve görevlilere hatırlatılırdı.¹⁹

Sefer emrinin gönderilmesinden birkaç ay sonra yeniçerileri sevk için yeni bir emir gönderilir ve ocaktan görevliler tayin edilirdi. Sevk emri sefer emrinin tekrarı mahiyetindeydi, sefere gitme vaktinin geldiğini ve görevlileri gösterirdi. Ancak daha önce sefer emriyle yeniçerilerin hemen gitmeleri istenmişse sürücüler de bu emirlerle gönderilir ve ikinci bir emir verilmezdi.²⁰ Görevliler gittikleri yerlerde ellerindeki fermanları mahkemede okutarak ilan ederlerdi.²¹ Görevliler gittikten sonra seferden vazgeçilirse geri çağırılırdı.²² İstanbul'dan gidecekler için ayrı emir verilmez, sefere gidecek ortalara kayıtlar yapılırdı. Sefere çıkıldıktan sonra İstanbul'dan serdengeçti olarak gönderilecekler ise sekbanbaşı veya görevli diğer zabıtlar tarafından yazılırdı.²³ Sevk emrinin verilmesi ve görevlilerin tayinleri bahara yakın, ocak-mart aylarında yapılırdı.²⁴

Yeniçerileri sefere sevk, görevde veya azledilmiş kulkethüdasından küçükçavuşa kadar bütün ağalar tayin edilirdi.²⁵ Bu görev, *sürme* olarak tarif edilmiş, görevliler *sürücü*, *mübaşir* veya *sürücü mübaşir* olarak adlandırılmıştı.²⁶ Sürücülerin neferlerin yazılması ve cepheyeye götürülmesi olmak üzere iki vazifesi vardı. Bu yüzden görevlendirmelerde serdar veya serdengeçti *bayrağı küşadesine ve sevkine memur* olarak gösterilmişlerdi.²⁷ Görevleri, belirlenen miktardan az olmamak üzere istenilen yeniçerileri zamanında cepheyeye sevk etmektir. Bunlarla bağlantılı olarak serdengeçti ağalarını harekete geçirmek, yeni ağaları seçmek ve onlara bayrak vermek yetkileri dâhilindeydi. Yanlarında ağa ve alemdar tayin etmek için önceden hazırlanmış mühürlü belgeler taşırıldılar.²⁸ Neferlerin cepheyeye zamanında gitmesi oldukça mühim olduğundan gecikme durumunda ikaz edilen sürücülere, cebri yollara başvurma, hapse atma ve kalebent etme gibi cezaların icrası yetkisi verilmişti. Tereddütlü durumlarda yetkileri İstanbul'dan teyit edilmiş, ayrıca icap eden durumlarda merkezden ölüm cezası için ferman istemişlerdi.²⁹

Sürücü-mübaşirlerin görevlendirmeleri kollar, bir/birkaç eyalet, sancak ve kazayı kapsayan muhitler itibarıyla yapılırdı.³⁰ İhtiyaç duyulan nefer miktarına göre Anadolu ve Rumeli'deki bir veya birkaç kola, büyük seferlerde altı kola birden gönderilirlerdi.³¹

¹⁷BOA, A.MHM.d. 132, hk. 821. BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1545-1547, 1549-51. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 6-8.

¹⁸ H.1180-1185 (M.1767-1771) Tarihli Edremid Kazası Şer'iye Sicili, (haz. Şenay Öztürk), Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2012, 393-397.

¹⁹ BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1553-54-55.

²⁰ BOA, A.MHM.d. 133, hk. 937.

²¹ BOA, A.MHM.d. 152, hk. 559. BOA, C. AS, 13579.

²² BOA, C.AS, 34310. BOA, A.MHM.d. 198, hk. 251-266.

²³ BOA, A.MHM.d. 143, hk. 162.

²⁴ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 738-739. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 359. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1106, 1276.

²⁵ BOA, A.MHM.d. 146, hk. 7. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 12, 185. BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1599.

²⁶ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 229-230, 1276. BOA, A.MHM.d. 141, hk. 228, 233.

²⁷ BOA, A.MHM.d. 167, hk. 243-245.

²⁸ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 937.

²⁹ BOA, A.MHM.d. 151, hk. 450. BOA, A.MHM.d. 132, hk. 783. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 266. BOA, A.MHM.d. 169, hk. 158.

³⁰ BOA, A.MHM.d. 148, hk. 702. BOA, A.MHM.d. 143, hk. 163. 1734-35. BOA, A.MHM.d. 133, hk. 937.

³¹ BOA, A.MHM.d. 146, hk. 7-8.

Genellikle her kola veya bölgeye bir görevli gitmişti.³² 18. Yüzyılda bu görevlere daha çok turnacıbaşılar görevlendirilmekteydi.³³ Çoğu zaman serdar ve serdengeçti bayrakları için ayrı sürücüler tayin edilmişti.³⁴ Tabii merkezden görevli göndermek yerine yakında bulunan kale veya şehirlerin zabitlerine bu görevler verilmişti.³⁵ Sürücü-mübaşirler kaza kaza gezmekte, bir kazanın bayraklarını gönderdikten sonra diğerlerine geçmekteydi.³⁶

Sürücülerin vazifeleri yeniçerileri ordulara gönderip, seraskerden ve ocak yetkililerinden tam ve eksiksiz görev yaptığına ilişkin senetleri almakla sona ermekteydi.³⁷ Büyük seferlerde kendileri de orduya katılmakla mükellef olduklarından işlerini bitirdiklerinde cepheye giderlerdi. Diğer görevleri itibariyle sefere katılmadıklarında bile seraskerlerin yanına gitmek mecburiyetindeydiler.

Sürücülerle aynı zamanda veya onlar gönderildikten sonra giden, sürücülerin işlerini teftiş eden ve kanun dışı hareketlerine mâni olan, dönen yeniçerileri yeniden cepheye yönlendiren *sürücüler sürücüsü* olarak da adlandırılan görevliler mevcuttu. Bu göreve büyük zabitler veya ordu ağaları tayin edilmişti.³⁸

Sürücüler vazifelerini ihmal ettikleri, haksız muamele veya hukuksuz yollara başvurduklarında uyarılmışlardı. Eğer sebep oldukları durumlar ciddi ise azledilmişler ve yerlerine başkaları gönderilmişti.³⁹ Memuriyet sahaları oldukça geniş olan sürücüler emrinde kendi hizmetlileri, çavuşlar ve yazıcılarla bunların hizmetlileri bulunmuştu.⁴⁰

Taşrada bulunan zabıt, serdar, serdengeçti ağası ve emeklilerden, yeniçeri sevki hususunda faal olarak çalışmaları neredeyse bütün emirlerde istenmişti. Emekli veya mirî piyade zeameti tasarruf eden ağalar seferlere çağrılmışlar ve sürücülere yardımla mükellef tutulmuşlardı.⁴¹

Ocağın sürücü/mübaşirlerinden başka bütün askerler için umum sürücü veya ordu sürücüsü görevlendirilmişti. Anadolu ve Rumeli'nin tamamı veya bazı kısımları için tayin edilen umum sürücüler vezir, beylerbeyi, hassa silahşorları, kapıcıbaşı ve sadrazam kethüdası gibi yüksek rütbeli devlet görevlilerinden seçilmişti.⁴² Ordu sürücülerinin emrinde ocaktan zabitler bulunmuştu. Ocak görevlileri umum sürücülere itaat etmekle mükellefti.⁴³ 1744 yılında ordu sürücüsü olan Aydın muhassılı Vezir Mehmed Paşa, maiyetine verilen

³² BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1207-1209, 1851,1864-1865. BOA, A.MHM.d. 133, hk. 932..

³³ BOA, C.AS, 22706. BOA, A.MHM.d. 192, hk. 60-102. BOA, C.AS, 11406.

³⁴ BOA, A.MHM.d. 133, hk. 937. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 740.

³⁵ BOA, A.MHM.d. 148, hk. 216, 1273. BOA, A.MHM.d. 136, hk. 1137. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 216-217.

³⁶ BOA, A.MHM.d. 133, hk.1011, 1304.

³⁷ BOA, A.MHM.d. 143, hk. 180. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 568, 1851.

³⁸ BOA, A.MHM.d. 150, hk.474. BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1599. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 130, 389. BOA, C.AS, 41660.

³⁹ BOA, A.MHM.d. 133, hk.1011. BOA, A.AHKA.d. 7, s. 163.

⁴⁰ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 407. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 389. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 444. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1016.

⁴¹ BOA, A.MHM.d. 150, hk. 481.

⁴² BOA, A.MHM.d. 145, hk. 271, 275, 568. BOA, A.MHM.d. 139, hk. 851. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 558. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 444. BOA, C. AS, 1007. bk. BOA, C.AS, 11216. BOA, AE, SMST.III, 788, 790, 793, 794. BOA, A.MHM.d. 198, hk. 26.

⁴³ BOA, AMHM.d. 145, hk. 1631.

saksoncubaşı Mehmed Ağa'yı, işini düzgün yapmadığından merkeze şikâyet etmiş ve ikaz ettirmişti.⁴⁴

Genel sürücüler kendileri ve adamları kaza kaza gezerek yeniçerilerin ve diğer askerlerin gitmesini sağlamışlardı.⁴⁵

Taşraya gönderilen sefer emirlerinde valiler, kadılar, naipeler, müftüler, âyanlar, iş erleri gibi görevliler de yeniçerilerin toplanmasından mesul tutulmuştu.⁴⁶ Bahsedilen görevliler içinde en önde gelenler kadılardı. Sefer emirlerinin halka ilanı ve sicillere kaydedilmesinde başlayarak gelen görevlilerin işlerini hakkıyla yerine getirmesinden, serdar veya ağaların bayraklarıyla gitmesinden birinci derecede mesuldüler. Gelen görevlilerin işini yapıp yapmadığını da merkeze bildirirlerdi.⁴⁷

Sefere Gitme Biçimleri

Yeniçerilerin taşraya yayılması neticesinde ortaya çıkan bir görev olan serdarlığın en önemli hatta bu ismin verilmesinin sebebi olan vazifesi, sorumlu olduğu yerdeki yeniçerileri sefer emri üzerine savaş için harekete geçirmek ve ordunun toplanma merkezlerine götürmektir. Serdarlar 17. yüzyılın sonuna kadar yeniçerileri İstanbul'a, daha sonra ana ordunun olduğu yere veya o kazanın yeniçerilerinin istendiği cepheye götürmüşlerdir. Göreve, kaza serdarına ait ocak bayrağını açarak ordulara gitmişlerdir.⁴⁸

Savaşın büyüklüğü veya gidişatına göre kollar, eyaletler veya kazalar itibarıyla serdar bayrakları istenirdi. Rusya ve Avusturya harplerinde bütün serdarlar sefere çağırılmıştır. İran savaşlarında umumiyetle Anadolu'nun tamamı ve Rumeli'nin bazı yerlerinin serdarları, ya da 1744 ve 45 yıllarındaki gibi bütün serdarlar seferle mükellef tutulurdu.⁴⁹

Götürdükleri nefer sayısı serdarların kazalarındaki yeniçeri mevcuduyla alakalıydı. Duruma göre onlu sayılarda olanlar olduğu gibi binli mevcutlu serdar bayrakları da vardı.⁵⁰ 1770'li yıllardan itibaren onlardan belli sayıda yeniçeri götürmeleri istenmiştir.⁵¹

Serdar bayraklarına ilaveten 1680'li yıllarda yeni bir vasıta geliştirilmiştir. Daha öncesinde hususi görevler için oluşturulan serdengeçti bayrakları tashih ve be-dergâhla taşradan nefer götürmenin en temel ve hızlı vasıtasıydı. Her serdengeçti bayrağı, ağaları emrinde müstakil bir birlikti. Ordular bünyesinde bulunanlar sefer mevsiminden sonra terhis edilmelerine kadar görev yapmıştı. Kale muhafazasında olanlar da ya kış geldiğinde yahut belli süre sonra dağıtılmışlar, neferleri ortalara taksim edilmiş veya kalelere yamak yazılmıştı.⁵²

2010

⁴⁴ BOA, A.MHM.d. 150, hk.1088. BOA, C. AS, 1007. BOA, C. AS, 37658.

⁴⁵ BOA, C.AS, 23455. BOA, AE.SABH.I, 12406/4-5. BOA, AE, SMST.III, 788, 790, 793, 794.

⁴⁶ BOA, A.MHM.d. 140, hk. 991.

⁴⁷ BOA, AE.SABH.I, 12406/1-7. BOA, C.AS, 23153. BOA, AE.SMST.III, 16078, 21539-21540. BOA, C.AS, 1538. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 252-253.

⁴⁸ BOA, MAD.d. 17777.

⁴⁹ BOA, A.MHM.d. 139, hk. 570-572. BOA, A.MHM.d. 152, hk 756-760. BOA, A.MHM.d. 167, s. 3. BOA, A.MHM.d. 223, hk. 572, 623. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 283. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 208-209-210-211-212. BOA, A.MHM.d. 136, hk. 806.

⁵⁰ BOA, A.d. 346, s. 85-87. *Keyfiyet-i Rusiyye*, (haz. Öznur Tübençokrak), Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2007, 30.

⁵¹ BOA, A.MHM.d. 177, hk. 114-116, 176-178. BOA, A.MHM.d. 189, hk. 279.

⁵² BOA, A.MHM.d. 142, hk. 936-937. BOA, MAD.d. 2583, s. 15. BOA, D.YNÇ, 150-23, 32, 49.

Serdengeçti bayrakları savaş süresince her zaman ve şartta yazılmış, ordularda yeterince yeniçeri bulunana kadar bayrak istenmişti.⁵³ Her türlü vazifede kullanılmışlar, ana ordu ve serasker orduları bünyesine, kale, şehir, kasaba, geçitler ve boğazların muhafazasına görevlendirilmişlerdi. Savaş muhitindeki kalelerin çoğu çok sayıdaki serdengeçti bayraklarıyla takviye edilmişti.⁵⁴ Acil nefer ihtiyacının temini, saldırıya uğraması muhtemel yerlerin muhafazası serdengeçti bayrakları vasıtasıyla yapılmıştı.⁵⁵

Serdengeçti bayraklarının amiri emekli yapılan serdengeçti ağalarıydı. Sadece ağa olarak seçilenlere serdengeçti bayrağı verilir ve sadece ağalar bayrağına serdengeçti yazabilirdi. Ancak ağalar istedikleri zaman nefer yazamazdı. Bunun için ferman gerekiyordu. Ağaların kendilerine vekâlet etme yetkisi de olan bayraktarla bayrak hasekisi adlı iki asıl yardımcısı, ayrıca yeniçerilerden birkaç kişilik maiyeti bulunurdu. Bayraktarlar savaş sırasında ölünce veya başka şekilde görevi bırakınca yerine hasekiler geçirdi.⁵⁶ Genç yeniçerilerse bayrak neferlerine karakullukçuluk ve aşçılık yapardı.⁵⁷ Ağalar İstanbul'a veya memleketlerine yakın kalelere kaydedilir ve sefer için erkenden nefer getirmeleri için memleketlerinde yaşamalarına müsaade edilirdi.⁵⁸

Taşraya ilk sefer emri gönderildiğinde serdarların görevlendirilmesi yapılır, ağalardan maiyetleriyle beraber sefere hazır olmaları istenirdi.⁵⁹ Acil durumlarda sefer emriyle beraber, diğer hallerde ise sefer emrinden kısa müddet sonra serdengeçti bayraklarının toplanması emirleri gönderilirdi.⁶⁰ Zaten bayrak açsın açmasını yeniçeri toplanacak bölgedeki serdengeçti ağaları ve bayraktarlarının tamamı, tecrübeli nefer ihtiyacı ve acilen nefer yazılma durumunda görevlendirme için sefere gitmekle mükellefti.⁶¹ Çok sayıda serdengeçti ağası olduğunda sadece seçilenler bayrak açar, diğerleri adamlarıyla serdarlara katılır yahut kendileri giderdi.⁶²

Ağaların bazıları zengin, aileleri ve çevresi kuvvetli, âyanlık iddiasındaki kişilerdi. Nefer getirmeleri en mühim vasıfları olduğundan muhitlerinde kuvvetli ve yeniçeri toplamaya maddi gücü olanların ağalıkları daha makbul görülmüştü.⁶³ Bunlara savaş dönemlerinde özel emirler gönderilmiş ve diğer ağalardan farklı sayılarda nefer getirmeleri istenmişti.⁶⁴ Ancak seferlere gitmelerini sağlamak mümkün olmadığından yerlerine kardeşleri, oğulları veya çoğu zaman olduğu gibi adamları gitmişti.⁶⁵

⁵³ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1296. BOA, C. AS, 1182.

⁵⁴ BOA, A.MHM.d. 136, hk. 1379. BOA, A.MHM.d. 147, hk. 1502. BOA, A.MHM.d. 185, hk. 374.

⁵⁵ BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1487.

⁵⁶ Serdengeçti ağalarının seçilmeleri hususunda bkz. Abdulkasim Gül, 18. Yüzyılda Yeniçeri Teşkilatı, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, Erzurum 2020, 484vd.

⁵⁷ BOA, D.YNÇ, 147-301.

⁵⁸ BOA, A.MHM.d. 141, hk. 180. BOA, A.MHM.d. 161, hk. 278.

⁵⁹ BOA, A.MHM.d. 150, hk.854. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 359. BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1548-1549-1550.

⁶⁰ BOA, A.MHM.d. 198, hk. 26.

⁶¹ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1472. BOA, A.MHM.d. 147, hk. 174-75. BOA, A.MHM.d. 195, hk. 443-444.

⁶² BOA, A.MHM.d. 132, hk. 639-640, 690. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 231, 251, 1847. BOA, A.MHM.d. 150, hk. 92, 1039. BOA, D.YNÇ.d. 34515.

⁶³ BOA, A.MHM.d. 211, hk. 307.

⁶⁴ 168 Numaralı Mühimme Defteri (s. 1-200), hk. 373, 375-380, 654.

⁶⁵ BOA, A.MHM.d. 148, hk. 908, 1048. BOA, A.MHM.d. 152, hk. 320.

Bayraklar kol, eyalet, sancak veya kaza bazında istenir sayıya bağlı olarak emirlerin alanı genişler yahut sadece bir kazaya kadar düşerdi.⁶⁶ Yeniçeri fazlalığına bağlı olarak aynı bölgeden birkaç kez bayrak toplanırdı.⁶⁷ Toplanma bölgesinin büyüklüğüne göre istenen bayrak sayısı artar, bazen yüzü geçerdi. Hemen her kazaya en az bir bayrak düşerdi.⁶⁸ Yeniçerilerin fazla olduğu kaza ve şehirlerden istenen bayrak sayısı birden fazlaydı.⁶⁹ Kendi kazalarından yeterince nefer toplayamadıkları durumlarda ağalara cepheye giderken yolu üstündeki mahallerden yazmalarına müsaade edilmişti.⁷⁰ Ayrıca bir kazadan serdar bayrağının gitmesi serdengeçti istenmesine mâni değildi.⁷¹ Bu durumda bazen aynı bölgeden toplanacak serdengeçti ve serdar bayrakları başka cepheye görevlendirilmişti.⁷²

Serdengeçti bayraklarına kaç nefer yazılacağı fermanlarda gösterilmekteydi. İlk uygulamaları 100 kişi olsa da kısa zaman sonra nefer sayıları farklı bayraklar toplanmıştı.⁷³ Hususi olanlar dışında 100, 120, 125, 150 ve 200 mevcutlu bayraklar istenmişti.⁷⁴ Ancak hızla cepheye varmaları için mevcutları bazen 50 nefer olarak belirlenmişti. 1787-92 harplerinden itibaren bazı istisnalar dışında bayraklar 120 nefer olarak sabit hale getirilmişti. Bayrak mevcutlarının tamamlanması için belirlenen sayıların en az olduğu da emirlerde ifade edilmişti.⁷⁵ Genel bayraklar dışındakilerin mevcutlarında sabitlik yoktu. Bu, ağanın gücü veya toplanacak yerdeki yeniçeri sayısı ile alakalıydı. 100 neferin altında⁷⁶ ve çok üstünde nefer istenebilmişti. Bayrakların istenilen seviyesinde olmaları her emirde hatırlatılmasına rağmen daha az neferle cepheye gitme oldukça yaygın bir durumdu.⁷⁷ Hatta istenen neferin yarısı veya daha aزیyla gidenler çoktu.

Genel vasıtalar olan serdar ve serdengeçti bayrakları dışında daha az kullanılan yollarla da yeniçeri cepheye nakledilirdi. Bunlardan biri ortaların mevcutlarını artırmaktı. Ortalar sevk edilirken mevcutları artırılarak gidilecek yerde yeterince yeniçeri bulundurulması sağlanmıştı.⁷⁸ Bu usule özellikle İstanbul'dan giden yarım ortaların mevcutlarını artırmada başvurulmuştu.⁷⁹ Fermanlarda yazılacak nefer miktarı gösterilmiş, ya her ortanın mevcudunu belli sayıya çıkarmak için ya da toplamda bir sayıyı sağlamak için ruhsat verilmişti.⁸⁰ İstanbul'dan orta gönderildiğinde bir kısmı burada yazılmış yolda devam edilmişti yahut

⁶⁶BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1633-1634. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1958. BOA, A.MHM.d. 149, hk. 661. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 322-323. 1734-1735 *Osmanlı İnan Savaşı Mühimme Defteri*, (haz. Kemal Erkan), Çamlıca Yayınları, İstanbul 2011, hk. 2.

⁶⁷BOA, A.MHM.d. 144, hk. 344-346. 450-451. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 1121.

⁶⁸BOA, A.MHM.d. 148, hk. 1121. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 315, 322, 359. BOA, A.MHM.d. 144, hk. 475, 485.

⁶⁹ BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1723. BOA, A.MHM.d. 144, hk. 473. BOA, A.MHM.d. 148, hk. 793-94-95-96-97. BOA, A.MHM.d. 150, hk. 478.

⁷⁰ BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1251. BOA, A.MHM.d. 191, hk. 328.

⁷¹ BOA, A.MHM.d. 152, hk. 657. BOA, A.MHM.d. 958.

⁷² BOA, A.MHM.d. 145, hk. 141.

⁷³BOA, A.MHM.d. 105, hk. 447.

⁷⁴ BOA, A.MHM.d. 135, hk. 519-520. BOA, A.MHM.d. 136, hk. 109, 348, 657. BOA, A.MHM.d. 207, hk. 721-725, 728.

⁷⁵ BOA, A.MHM.d. 148, hk. 740..

⁷⁶ BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1035-1039

⁷⁷ BOA, A.MHM. d. 144, hk. 628. 1734-1735 *Osmanlı İnan savaşı Mühimme Defteri*, 16-17.

⁷⁸ BOA, MAD.d. 17350, s. 23-54.

⁷⁹ BOA, A.MHM.d. 150, hk. 783. BOA, D.YNÇ.d. 34268.

⁸⁰ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 449. BOA, A.MHM.d. 144, hk. 406-412. BOA, A.MHM.d. 141, hk. 221.

tamamı yolda yazılmıştı.⁸¹ Yazılma yeri olarak geçtikleri yerleşim yerleri veya konakladıkları menziller gösterilmişti.⁸² Ortalara yazılardan başka, onlarla beraber gönderilen ağa, kâtip ve çavuşların maiyetlerine nefer yazılmıştı. Hatta bazen gidecekleri yerlerdeki ortalara da nefer yazılmış, varduktan sonra bunlar o ortalara taksim edilmişti.⁸³

Daha az başvurulmuş bir yeniçeri yol, serdengeçti çete bayraklarıydı. Ancak çete bayraklarının diğerlerinden farkı mevcutlarının azlığı, daha çok savaş muhitinden yazılmaları ve belli vasıflara sahip olmalarıydı.

Bayrak açmanın bir diğer yolu, orduya varılana kadar yapılan bütün masrafların ağalar tarafından karşılanarak nefer götürülmesiydi.⁸⁴ Bu bayrakların hem ağaları hem de neferleri gönüllülerden oluşmaktaydı. Tayinatları devlet tarafından karşılanan serdengeçti bayraklarından ayırmak için bunlara *gönüllü bayrağı* ismi verilmişti.⁸⁵

Taşrada ikamet eden ağa ve güçlü yeniçeriler kullanılarak cepheye sevkleri de mümkündü. Bu yolun kullanımına 17. yüzyılın sonunda başlanmıştı.⁸⁶ Taşrada emekli ağaların ve yeniçeri âyanlarının sayılarının artmasıyla uygulama genişlemişti. Devletin askerlerin masraflarını karşılamakta sıkıntı çektiği 1768-74 ve sonrasındaki harplerde ise sayıları artan zengin ağalara daha fazla başvurulmuştu. Yine yeniçeri toplanmasında sıkıntı çekildiğinde ve serdengeçti bayraklarına müsaade edilmediğinde bu vasıfta ağalara sorumluluk verilmişti.⁸⁷ Mirî piyade zeameti tasarruf eden zabıtlar da savaş döneminden sefere nefer götürmekle mükelleftiler.⁸⁸ Özellikle acil durumlarda kale ağalarından, kendi bayraklarını açarak bulunduğu bölgeden yeniçeri toplayıp istenilen cepheye gitmeleri emredilmişti.⁸⁹

Gönüllü olarak hareket edenler, seferlere katılma arzusuyla kendi imkânlarıyla ordunun bulunduğu yere giden yeniçeriler de vardı. Nefer yazılma bölgeleri dışından tashih olmak için gelenler, ağalık ve alemdarlık sevdasıyla hareket edenler ordulara katılmıştı.⁹⁰ Gönüllü katılımlar savaş muhitinden de olmaktaydı.⁹¹

Sefer Yolculuğu

Tashih be-dergâhla yeniçerilerin toplanma yerlerinde de değişiklik yapıldı. Daha evvel sadece İstanbul'a odalarına çağrılan yahut Edirne veya Üsküdar'da ordunun toplandığı yerde bulunmaları istenen yeniçeriler, artık doğrudan belli cephelere görevli seraskerlerin buldukları yerlere de yönlendirildi.⁹² Emirler, hangi coğrafyadan yeniçeri sevk edilecekse oraya gönderilir, buna göre çavuşlar giderdi. Bazı seferlerde Anadolu veya Rumeli'nin tamamı yahut bazı kısımlarına, büyük harplerde ise her iki bölgenin tamamına emirler

⁸¹ BOA, D.YNÇ.d. 34268. BOA, A.MHM.d. 150, hk. 783.

⁸² BOA, A.MHM.d. 150, hk. 783. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1065. BOA, A.MHM.d. 166, hk. 55.

⁸³ BOA, A.MHM.d. 139, hk. 1599.

⁸⁴ BOA, A.MHM.d. 167, hk. 398, 500.

⁸⁵ Gül, 18. *Yüzyılda Yeniçeri Teşkilatı*, 490.

⁸⁶ BOA, A.MHM.d. 105, hk. 378, 382-384, 415, 435.

⁸⁷ BOA, C.AS, 50032.

⁸⁸ BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1552.

⁸⁹ BOA, A.MHM.d. 132, hk. 231. BOA, A.MHM.d. 132, hk. 451.

⁹⁰ BOA, D.YNÇ, 144-18, 185.

⁹¹ BOA, MAD. d. 17358, s. 29-46.

⁹² BOA, A.MHM.d. 99, hk. 355. BOA, A.MHM.d. 119, 1264-1266, 1594-1596. BOA, A.MHM.d. 142, hk. 784-785-786.

giderdi. Emirlerde yeniçerilerin gideceği cephe ve bulunacakları ordu gösterilir; görev yerleri değiştiğinde yeni emirle durum duyurulurdu. İran harpleri için Anadolu'dan asker tertip edildiğinde eğer tek ordu varsa bütün yeniçeriler o seraskerin emrine verilirdi. Birden fazla serasker olduğunda Anadolu'nun kuzey kesimine denk gelen sol kol ile orta kolun bazı kısımları kuzeydeki cepheye, Anadolu'nun orta kısmıyla sağ kol olan güney kısım, diğer cephelere memur edilirdi.⁹³ İran harplerine Rumeli'den asker sevk edildiğinde ise hepsi bir serasker emrine verilir veya taksimat yapılırdı.⁹⁴

Avusturya ve Rus harplerinde bütün yeniçeriler sefere memur olduklarından belli kısımlar sadrazam ordusuna istenir, diğerleri coğrafi yakınlığa göre serasker ordularına taksim edilirdi. Ruslarla yapılan harplerde her zaman Anadolu'nun kuzeyi Kırım ve Akkırman'a, diğer yerleri merkez orduya veya diğer ordulara istenmişti. Gürcistan ve Kuban ordularına Erzurum ve çevresiyle Karadeniz'in doğusundan yeniçeri gönderilmişti. Avusturya'yla olan harplerde Rumeli'nin güneyi ve güneybatısı Bosna ve Niş taraflarına görevlendirilmişti.⁹⁵ Yine özellikle serdengeçtilerin büyük kısmı savaş muhitindeki kalelerde istihdam edilirdi.

Yeniçerilere nerede toplanmaları gerektiği de sefer emirlerinde bildirilmekteydi. Ana orduya çağrılan yeniçerilerden Edirne'ye gelmeleri istenirdi.⁹⁶ Ordu kışlakta bulunuyor ise burası toplanma yeri olarak gösterilirdi.⁹⁷ Tali ordulara gidecek olanlar için seraskerlerin bulunduğu yer toplanma merkeziydi.⁹⁸ Kalelere görevliler ise doğrudan buralara giderdi.

Yeniçerilerin yollarını belirleyen gidecekleri cephe-kale ve orduların toplanacağı yerdi ki bunu ise yaşadıkları yerlere bağlıydı. Özellikle Anadolu'nun güneyi doğusu ve Musul Kerkük Halep gibi yerlerden Rumeli'nin kuzeyine gidenler büyük mesafeler kat etmekteydiler.

Yeniçerilerin yollarını belirleyen önemli unsurlardan birisi İstanbul'a sokulup sokulmamalarıydı. Yeniçerilerin sadece esâmîli olanlarının sayısı 17. yüzyıldan itibaren 50 binde kaldırılış dönemine kadar 100 bini geçmişti. Bunların yaklaşık yarısı İstanbul'a kayıtlıydı ki içlerindeki emekliler ve kayıtlıların merkezde kalma mecburiyeti yoktu. Yeniçerilerden başşehirin güvenliği gibi görevlerini yerine getirmek ve teşrifat işlerinde kullanılmak üzere istihdam edilenler dışında çok fazla esâmîli yeniçeri bulundurulmamıştı. Bununla beraber sefere sırasında 10 binden fazla nefer yazılabilecek bir mevcutta ayrıca vardı. Yani İstanbul idarenin kullanabileceği yeterince bulunduğu fazlasının İstanbul'da bulunması istenen bir durum değildi. Seferler sırasında taşra askerlerinin İstanbul'a çağrılmasıyla şehirde büyük bir kitle oluşacaktı. Bunun hem iâşe sıkıntısı bakımından hem de asayişin-emniyetin sağlanması bakımından mahzurları vardı.

Yeniçerilerin seyahatleri memleketlerinden başlamaktaydı. Seyahat her kazanın yeniçerilerinin toplanmasıyla başlamaktaydı. Serdarlar ve ağalar topladıkları neferlerle buldukları yerlerden hareket etmekteydi. Tabi sefer emri muhiti dışındaki yerlerde yaşayan yeniçeriler bu organizasyonlara dahil olmadıklarında kendi başlarına cepheye

⁹³ BOA, A.MHM.d. 150, hk. 1186. BOA, A.MHM.d. 140, hk. 955-957. BOA, A.MHM.d. 174, hk. 33-35, 72.

⁹⁴ BOA, A.MHM.d. 57, hk. 403-406, 416, 417, 419, 420. BOA, A.MHM.d. 152, hk. 619-624.

⁹⁵ BOA, AE.SMHD.I, 20869. BOA, A.MHM.d. 141, hk. 228, 233. BOA, A.MHM.d. 146, hk. 7-8. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 1106. BOA, A.MHM.d. 167, s. 1. BOA, A.MHM.d. 192, hk. 53-55.

⁹⁶ BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1553-1555, 1625, 1626. BOA, A.MHM.d. 167, s. 1. ve hk. 246-248.

⁹⁷ 89 No'lu Sinob Şer'iyye Sicili, hk. 6.

⁹⁸ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 145.

gidebilmekteydiler. Serdar ve serdengeçti bayrakları müstakilen veya birkaçı beraber cepheye giderdi. Bayraklarının hepsi bir muhitten toplanmış veya belirlenmiş bir toplanma yerlerine gelmişler ise üzerlerin başağa veya başbuğ olarak ayrı bir görevli tayin edilirdi. Zaptları ve sevkleri için ayrıca toplanma merkezleri ve iskelelere zabıtlar tayin edilirdi.

Çevreden erken gelenler ordu İstanbul'dayken dahil olurlardı.⁹⁹ İstanbul'dan ayrıldıktan sonra Edirne ve Sofya gibi toplanma yerlerinde ve sonrasında cepheye ilerlenmesi sırasında gelenlerin kayıtları orduda yapılırdı. Cepheye yaklaşılmasına rağmen gelmeyenler, görevliler ve emirler vasıtasıyla hızlandırılmıştı.¹⁰⁰ Kalelere istenenler serdarlarıyla yahut sürücü veya görevli gitmişse onunla beraber görev yerlerine giderlerdi. Serasker ordularına istenenler doğrudan toplanma yerlerine giderdi. Bunları sürücüler hareket ettirir ve gidip gitmediklerini takip ederlerdi. Emirlerindeki çavuşlarla vazife sahası içindeki kazaları gezerek vazifesini yapardı.¹⁰¹ Gecikenler veya direnenler için sonradan hususi görevliler giderdi.¹⁰²

Yeniçerinin cepheleer sevkinde hem kara hem de deniz yolları kullanılmaktaydı. Kırım, Akkırman, Bender veya Gürcistan taraflarına gideceklerin sağ ve orta kola yakın yerlerden yani Anadolu'nun kuzeyiyle Erzurum-Kars taraflarından istenmesinin sebebi nakillerinin Karadeniz'deki iskelelerden yapılmasıydı. Yine bu bölgeden Rumeli'ye geçecekler de aynı iskeleleri kullanırdı.¹⁰³ Yeniçeriler kendilerine yakın Sinop, Giresun, Ünye, Samsun, Trabzon, Ereğli ve Samakov iskelelerinin tamamından veya birkaçından gönderilmekteydi.¹⁰⁴ Mesela 1790 yılında Anapa ordusuna Anadolu'dan gidecek ordu ve zahireleri için Karadeniz iskelelerinde yüz yetmiş iki parça gemi hazırlanmıştı.¹⁰⁵

Anadolu'nun sağ ve orta kollarından ana orduya veya Rumeli'deki diğer seraskerler emrine gidecekler, ocaktan görevlilerin olduğu Gelibolu'daki Çardak İskelesi'nden geçerek kara yoluyla giderlerdi.¹⁰⁶ Zaten ordu onlar gelmeden hareket ettiğinden İstanbul'a uğramadan toplanma yeri olan Edirne'ye varırlardı. Tabi itaat etmeyip çeşitli bahanelerle İstanbul'a girenler vardı.¹⁰⁷

Rumeli'den Anadolu tarafına geçenler farklı yolları kullanırdı. Rumeli'nin Karadeniz kıyılarından toplananlar buralardaki iskelelerden Trabzon'a nakledilirdi.¹⁰⁸ Rumeli'nin orta ve güney kesiminden gelenler ise daha çok Gelibolu'dan geçer karayoluyla devam ederdi, yahut yakın limanlardan İskenderun limanına giderlerdi.¹⁰⁹ 1745 yılında şark seferine gelecek yeniçerilerin sağ kolun Balkanların kuzey tarafında olanlar Bergos, Varna, Kavarna, Balçık,

⁹⁹ BOA, A.d. 346, s. 89.

¹⁰⁰ BOA, A.MHM.d, 145, hk. 1812.

¹⁰¹ BOA, A.MHM.d, 145, hk. 407, 1122. BOA, A.MHM.d. 151, hk. 533, 587.

¹⁰² BOA, C.AS, 16039. BOA, A.MHM.d. 169, hk. 202.

¹⁰³ BOA, C.AS, 1051.

¹⁰⁴ BOA, A.MHM.d, 142, hk. 1628-1630. BOA, A.MHM.d. 144, hk. 24, 242-244, 299-304. BOA, A.MHM.d. 142, hk. 1273. BOA, A.MHM.d, 145, hk. 1569. BOA, C.AS, 2976.

¹⁰⁵ BOA, C.AS, 49999.

¹⁰⁶ BOA, A.MHM.d, 142, hk. 1627. BOA, A.MHM.d, 177, hk. BOA, A.MHM.d, 185, hk. 149-151, 214.

¹⁰⁷ BOA, A.MHM.d, 194, hk. 1573-75.

¹⁰⁸ BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1016. BOA, D.YNÇ, 144-3.

¹⁰⁹ BOA, C.AS, 46341. BOA, A.MHM.d. 150, hk. 508.

Köstence ve Karaharman iskelelerinden Trabzon'a gelmeleri, Balkanların güneyiyle sol ve orta kollarda bulunalar Gelibolu'dan Çardak'a geçmesi istenmişti.¹¹⁰

Sefer emriyle iskelelerin bulunduğu yerlerdeki kadılara, iskele ve gümrük eminlerine hazırlıklı olmaları emirleri gönderilirdi.¹¹¹ Her iskeleye ocaktan ayrıca bir görevli tayin edilerek diğer görevlilerle beraber gemi tedariki, tayinatlarının hazırlanması dâhil gelen yeniçerileri nakletme vazifesi uhdelere verilirdi.¹¹² Çevre iskelelerdeki gemilerin yeniçeri gidecek yerlere toplanması istenir, yeterince gemiler kiralanırdı.¹¹³ Gemi tedarikinde sıkıntı olursa cebri yollara başvurulur, kayık ve gemilere el konulur, askerlerin bekletilmemesi için yüklü gemiler bile boşalttırılırdı.¹¹⁴ Nakle gönüllü olmayan reislerin gemileri kaçırmasına mâni olmak için dümenlerine el konulurdu.¹¹⁵ Yeterli gemi hazırlanmaz ise İstanbul'dan gemiler gönderilirdi.¹¹⁶

Gelen yeniçerilerin iskelelerde birikmelerine ve beklediklerinde düzeni bozmalarına karşı tedbirler alınmış¹¹⁷ gemilerin yeterince nefer almadan gitmeleri durumunda görevliler ikaz edilmişti.¹¹⁸ Yeniçeriler seyahatlerinde geçtikleri köyler, kasabalar ve menzillerdeki hanlarda ikamet etmişlerdi. Cepheye en kısa yoldan, yerleşim yerlerine fazla uğramadan ve halka zarar vermeden gitmeleri en fazla dikkat edilen hususlardı.¹¹⁹ Aşağıda gösterileceği gibi yeniçeriler için cepheye gitme, soygun ve yağma için iyi bir fırsattı. Bunlara mâni olmak için oldukça gayret gösterilmişti.

Gösterilen yollardan gitmeyip sapanlar olurdu. İstanbul'dan Özi'ye gönderilen bir bayrağın neferleri bu kaleye gitmeyip yolu üzerindeki iskelelerde inerek ana ordunun olduğu karargâha gitmek istemişlerdi. Nisan 1771'de toplanıp gemilere bindirilerek Özi'ye nakledilmeleri kazaların görevlilerinden istenmişti.¹²⁰

Cepheye giderken yollarda eşkiya saldırısına uğrar veya tabiat şartları yüzünden zorluklarla karşılaşılırdı. 1724 yılında Erzurum'dan iki bayrak serdengeçti, bir ticaret kafilesiyle beraber Revan Kalesi'ne giderken Şirvan taraflarında Poğa adlı yerde sabah erken vakitte büyük bir eşkiya çetesinin saldırısına uğramıştı. 135 yeniçeri öldürülmüş, kafilenin malları yağmalanmıştı.¹²¹ Özi'deki ortalara yazılan neferlerin çoğu gemiyle giderken hava şartları yüzünden Temmuz 1736'da ölmüştü.¹²² 10 Haziran 1771 tarihli mahkeme tutanağına göre Özi muhafazası için yeniçeri toplayan Gölpazarı'ndan Mehmed Ağa'yla Nallıhan'dan Abdullah Ağa neferleriyle Bendirekli İskelesi'nden kiralanmış bir gemiye binmişlerdi. Gemi

¹¹⁰ BOA, A.MHM.d. 151, hk. 315-316, 359, 533.

¹¹¹ BOA, A.MHM.d. 146, hk. 9. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 139, 145. BOA, A.MHM.d. 167, hk. 241. BOA, C.AS, 50092.

¹¹² BOA, A.MHM.d. 146, hk. 9. BOA, C.AS, 1051.

¹¹³ BOA, A.MHM.d. 144, hk. 299, 341, 371-372-373. BOA, A.MHM.d. 189, hk. 266.

¹¹⁴ BOA, A.MHM.d. 143, hk. 131. BOA, A.MHM.d. 145, hk. 242-244. BOA, A.MHM.d. 167, hk. 587, 590.

¹¹⁵ BOA, A.MHM.d. 143, hk. 7.

¹¹⁶ 89 No'lu Sinob Şer'iyye Sicili, hk. 26. BOA, C.AS, 49839.

¹¹⁷ BOA, A.MHM.d. 144, hk. 299. BOA, A.MHM.d. 143, hk. 53-55, 142-143.

¹¹⁸ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 487-488, 672. BOA, D.YNÇ, 135-08.

¹¹⁹ BOA, A.MHM.d. 145, hk. 215.

¹²⁰ 168 Numaralı Mühimme Defteri (s. 200-376) (1183-1185/1769-1771), (haz. İlhan Gök), Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları, Enstitüsü, İstanbul 2007, hk. 1440.

¹²¹ Vekâyi-i Receb Paşa, Süleymaniye Yazma Eserler Kütüphanesi, Esad Efendi, no 2435, vrk. 19.

¹²² BOA, A.MHM.d. 142, hk. 639.

eski olduğundan giderken su almış yiyecekleri ve mühimmatları zarara görmüş, Mankalya Limanı'na sığınmak zorunda kalmışlardı. Kadı, bilirkişiyle yaptığı teftişte geminin nakle mümkün olmadığını tespit etmiş ve orduya bildirmişti. Bayrak neferlerinin nakli için yeni gemi gönderilmişti.¹²³

Sefere giden yeniçerilerden intizam içinde hareket etmeleri ve halka zarar vermemeleri istenir, hangi yolları kullanacağı gösterilirdi. Mesela Aralık 1769 tarihli emirlerde bütün yeniçerilerin doğru yoldan yürüyüp köylere uğramamaları ve halka zulmetmemeleri istenmişti.¹²⁴ Kasım 1770'te Anadolu ve Rumeli'ye yazılan emirlerde yollardan sapmamaları, kimsenin evlerine ve tarlalarına tecavüz etmemeleri istenmişti.¹²⁵

Yeniçerilerin sefere topluca gitmelerine karşılık dönüşlerinin daha çok münferiden veya daha az sayıda olmaları saldırıya maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Dönüşleri için bir organizasyon ve rotaları yoktu. Aynı yere gidecekler akrabalar, topluca hareket ettiklerinden dönüşlerinde de bezer sıkıntılar olabilmekteydi. Bu yüzden tedbirlere başvurulmaktaydı. İlk hedef giderken olduğu gibi dönerken de İstanbul'a uğramamalarıydı. Lapsekiden Geliboluya geçmekte buradan İstanbul'a uğramamdan ya cephelerine yahut İstanbul'dan çıkan ve Edirne'de bekleyen orduya katılmaktaydılar.¹²⁶ Geçişlerinin kola olması için Gelibolu'da bulun ocağın tayin edilmiş zabıtlere ve diğer görevlilere emirler verilmekteydi.¹²⁷

İlk defa 100 binde fazla yeniçerinin katıldığı Prut Seferi dönüşünün sağlanması için gönderilen emir bize olabilecek meseleleri göstermektedir. Bütün eyaletlere gönderilen emirde: Seferden dönen asker taifesinin yolundan giderek kazalardaki kasaba ve köylere sapmayıp ahaliye parasız yem, yemeklik ve eşyalarını almak suretiyle zulm etmemeleri ve dinlemeyenlerin cezalandırılması için yeniçeri, cebeci, topçu, sipah ve silahdar ocakları tarafından birer çavuş tayin edilmesi.¹²⁸ Tatarpazarına gönderilen emirde seferden dönerken ahaliye zarar veren yeniçerilerin hapsedilmesi emri verilmişti.¹²⁹

Kayıtlarda, yeniçerilerin sefere giderken sebep oldukları mağduriyetlere karşılık dönüşte onların daha fazla mağduriyetleri görülmektedir. Mesela 1618 yılında seferden akrabası Bayram ve hizmetkârı Musa'yla dönen yeniçeri Mehmed Darende'de evinde kaldığı Hamza Subaşı' tarafından öldürülmüştü.¹³⁰ 1690'da seferden dönen yeniçerilere saldıran eşkıyalar kalkanlarını çalmışlardı.¹³¹ 1711 yılında Prut seferinden dönen Ömer Karamürsel'de bazı kişilerce bıçakla öldürülmüştü.¹³²

Yeniçeri Toplamının Toplum Tesirleri

Taşradan yeniçeri götürme birçok bakımdan topluma büyük tesirleri olan faaliyetti. Sefere kimin gideceğinin mücadelesi, sonrasında yerlerinden hareket ettirilmeleri ve orduya varmalarına kadarki zaptları büyük meseleydi.

¹²³ BOA, C.AS, 41612.

¹²⁴ 1767-1771 Tarihli Edremid Şer'ıye Sicili, 393-397.

¹²⁵ 168 Numaralı Mühimme Defteri (s. 200-376), hk. 1019-1023.

¹²⁶ BOA, A.MHM.d. 105, hk 383. BOA, A.MHM.d. 110, hk. 152-153.

¹²⁷ BOA, A.MHM.d. 123, hk. 264.

¹²⁸ BOA, A.MHM.d. 119, hk 198-200.

¹²⁹ BOA, A.MHM.d. 118, hk. 363.

¹³⁰ BOA, A.MHM.d. 82, hk. 356.

¹³¹ BOA, C.AS, 18637.

¹³² BOA, A.MHM.d. 118. hk. 826

Yeniçerilerin henüz toplandıkları kendi memleketlerinde her türlü düzensizleri zaten oldukça fazlaydı.¹³³ Bunlar hareket edip gidene kadar ahaliye her türlü saldırganlığa başvurmaktaydılar. Öyle ki birçoğu sırf yağmalar için asker toplamakta ve sefer dönemi geçse de gitmeyip bu tavırlarına devam etmekteydiler. Aynı durumlar seyahatlerinde de geçerliydi. Özellikle ehliyetsiz veya kendileri de eşkıya olan ağalar maiyetindeki yeniçeriler için geçtikleri her yer tehlike altındaydı. Nisan 1689'da Kocaeli'nden sefere gidiyoruz diye ayrılan yeniçeriler hakkında, köyleri gezip halkın canına ve malına kastettiklerinden cezalandırılmaları emri verilmişti.¹³⁴ Nisan 1726'da Haymana kadısının yazdığına göre Hemedan ordusuna görevli İzmitli Ekmekçiöğlü Halil adlı serdengeçti ağasının bayrağı cepheye giderken neferler Ankara'ya girdikten sonra kaleyi basıp mahpusları kaçırmışlar, serdar kol gezdiğinde konağını basıp adamlarını soymuşlar, sonra Ankara'dan çıkıp köylere musallat olmuşlardı. Kendi yiyeceklerinden başka her köyden bayrak ve kurban akçesi adıyla 40-50'şer kuruş almışlardı. Karaçalı adlı köyde 4 kişiyi öldürmüş ve 18 kişiyi yaralamışlar, evleri basıp çok büyük zararlar vermişlerdi.¹³⁵ Haziran 1727'de Aydın muhassılı Abdullah Paşa merkeze, Aydın ve çevresinde serdengeçti bayraklarının sebep olduğu durumları yazmıştı. Serdengeçti ağaları yeniçeri yazdıklarında halka zulmetmişler, alenen içki içip köylerden zorla akçe toplamışlar, bazı nüfuz sahibi kimselerin oğullarını bayraklara yazıp karşılığında para almış ve reaya defterinden ihraç ettirmişlerdi. Turgutlu kazasındaki serdengeçti ağası Ramazan'da alenen içki içmiş ve eşkıyalık yapmıştı. Manisa'ya gittiklerinde ahaliyle kavga etmişler ve 2 kişiyi öldürmüşlerdi. Bir kazadan bir günde çıkmak mümkünken dört beş gün sürünüp para toplamışlardı. İzmir'de Mağripli denilen serdengeçti ağası dükkânları basmış, Yahudilerin evlerine girip eşyalarını çalmış, kalede mahpusları serbest bırakmıştı. Neferler sürücü başçavuşun çuhadarını, kendilerini ikaz etti diye dövmüş ve birkaç yerinden yaralamışlardı. İzmir'den Aydın'a gelirken köyleri basmışlar, Aydın'da muhassıl tarafından buyrulduyla ikaz edildiklerinden Kütahya'ya gitmişlerdi. Tekrar adam gönderip Kuyucak kazasında Kırat adlı köyde varlıklı birinin evini basıp öldürmüşlerdi. Aydın Buldan'da sakin Hacı Mehmed Ali eşkıya da bayrak açmış, 200 kişi toplayıp halka zulüm etmiş, halkın evlerini bırakıp kaçmalarına sebep olmuştu. Ocaktan çavuş geldiğinde itaat etmeyip buralarda bir ay sürünmüş, başındaki eşkiyayı beşer onar etrafa gönderip yol kesmiş, kadınların sürekli şikâyetlerine sebep olmuştu. Abdullah Paşa ayrıca onların bayrak açmalarının sefere gitmek değil eşkiyalık için olduğunu, ağaların "elimizde ferman vardır, zahiremizi verecektir" diye bir kazadan üç dört defa zahire aldıklarını, sefer için yeterli olan 100-150-200 nefer topladıkları halde hareket etmediklerini ve firar edeceklerinin aşikâr olduğunu bildirmişti.¹³⁶

Mayıs 1734'te Hotin muhafazası için Şumnu, Hacıoğlupazarı ve çevreden yazılan neferler doğru yoldan gitmeyip Boğdan'a girmişler, köy köy gezerek zahire parası adı altından 150'şer kuruş almış, ahalinin evlatlarına tasallut etmişlerdi. Sevke memur turnacıbaşının çavuşları suçlu bulunduğu hapsedilmişlerdi.¹³⁷

¹³³ Bu husus için bkz. Gül, 18. Yüzyılda Yeniçeri Teşkilatı, 525.

¹³⁴ BOA, A.MHM.d. 98, hk. 682.

¹³⁵ BOA, AE.SAMD.III, 13130.

¹³⁶ BOA, A.MHM.d. 133, hk. 851.

¹³⁷ BOA, A.KLB.d. 44, s. 56, 146.

1735 Mart'ta Bolu'da serdengeçti bayrağı verilen atik serdengeçti ağası Hacı Mustafa 70-80 kişi toplayıp giderken neferleri etrafa dağılmış, bazıları sarhoş olup pazarları yağmalamış, kahvehaneleri basarak bazı kişileri yaralamıştı. Suçlulardan biri kaçmış 6 nefer ise zabıt tarafından yakalanıp davaları görülmek üzere hapse atılmıştı. Mustafa Ağa'ya ise hemen bayrağını alıp gitmesi emredilmişti.¹³⁸

1744'te Haleb'den sefere görevli olan 10 yeniçeri yolda gittikleri her yerde hanelere girme, kadınlara tecavüz, çocuk ve diğer kişileri öldürme suçlarını işlediklerinden haklarından ölüm cezası verilmiş ancak Haleb yeniçeri zabiti haseki Mehmed Ağa emri icra etmem dediğinden uygulanamamıştı. Gönderilen yeni emirde eğer onların cezalarını infaz etmezse kendisinin de öldürüleceği bildirilmişti.¹³⁹ Mart 1745'te Siroz'dan giden serdengeçti ve serdar bayrağındaki 300 yeniçeri, mutat iaşelerini almışlarken köylerde halkın evlerinde kalıp yiyecek ve eşya çalmaları, zorla para almaları yüzünden şikâyete sebep olmuşlardı.¹⁴⁰

1768-72 harbinde sefere giden yeniçerilerin düzensizliği ve halka tesiri fazla olmuştu. Hem Anadolu hem de Rumeli'de ehil ağalara bayrak verilmediğinden halkı soymaya kalkışmalar çok fazla olmuştu. Bosna ve Tuna taraflarından Bender'e görevli bayraklar gitmeleri gereken yolları kullanmayıp geçtikleri yerleri yağmalamışlar, Bükreş ve Yaş tarafına gidip ahalinin hayvanlarını çalmışlar, namuslarına el uzatmışlar, evlerini yakmışlar, bazı kişileri tutmuş ve serbest bırakmak için para talep etmişlerdi. Yergöğü, Rusçuk, Tırnovi taraflarından toplanan serdar ve serdengeçti bayrakları oyalanıp on saatlik mesafedeki Bükreş'e gitmemiş, Eflak voyvodasının ordu için tedarik ettiği zahireyi yağmalamış ve Eflak halkına her türlü zulmü etmişlerdi.¹⁴¹ Savaşın bu ilk yılındaki durum sonrasında da devam etmişti. Özellikle serdengeçti neferleri düzensizliklere sebep olmuş, ordulardan kaçanlar geldikleri yerlerde büyük tahribat yapmışlardı.¹⁴²

Sonraki savaşlarda da benzer zulüm ve baskılar olmuştu. Mesela 1800 yılında İzmir'den toplanan bir bayrağın alemdarı eşkıya olduğundan yeniçeriler çok büyük fenalıklar yapmışlar, hatta ağaları öldürüleceğinden korkarak bayrağı terk etmiş, yerine bir ağa verilerek gemiye bindirilip gönderilmişlerdi. Gemi Kıbrıs'a vardığında alemdar 15 kişiyle adaya çıkmış, aynı eşkıyalığa burada devam etmişti. Bayrağın ağası ve Kıbrıs idarecileri şikâyette bulununca alemdarın yakalandığında hemen öldürülmesi, yanındakilerin itaat ederlerse yargılanmaları, direnirlerse öldürülmeleri emri verilmişti.¹⁴³

Sonuç

Bu bildiride İstanbul dışında yaşayan yeniçerilerin sefere gidişleri ele alındı. Bildirinin giriş kısmında yeniçerilerin İstanbul dışından sefer gitmelerinin tarihsel dönüşümü, bu usulün adı olan tashih ve be-dergâhın gelişiyile beraber ele alındı. Birinci kısımda yeniçerilerin sefere hakkında bilgilendirilmeleri ve hazırlanmalarının sağlanmasını ele alındı. Taşradaki yeniçerilerin sefere gitmesi hem büyük bir nüfus hareketi hem de çok geniş bir coğrafyayı kapsadığından büyük bir organizasyonu gerektirmekteydi. Bunun taşra ve merkez arasında

¹³⁸ BOA, A.MHM.d. 140, hk. 1173.

¹³⁹ BOA, A.MHM.d. 150, hk. 1224.

¹⁴⁰ BOA, A.MHM.d. 151, hk. 543, 679, 956.

¹⁴¹ BOA, A.MHM.d. 167, hk. 378-379, 398, 432-433, 500, 608, 612-614.

¹⁴² 168 Numaralı Mühimme Defteri (s. 1-200), hk. 31. BOA, A.MHM.d. 169, hk. 50, 493. BOA, C.AS, 9959.

¹⁴³ BOA, A.MHM.d. 211, hk. 493.

bir haberleşme ve görevli ağını gerektiğinden Yeniçeri Ocağı'ndan çok sayıda görevli tayin edilmekteydi. İkinci kısımda sefere gitme vasıtaları incelendi. Taşrada yaşayan yeniçeri sayısı ve zabitlerinin artışı paralelinde araçların çeşitlendiği ve çoğaldığı neticesi elde edildi. Üçüncü başlık yeniçerilerin yolculuklarının başlangıcı, güzergâhı ve varış noktalarını tespitini kapsamaktadır. Oldukça geniş Osmanlı coğrafyasında yaşayan yeniçeriler için doğu ve batı yönlü harpler, uzun mesafeli yolculukların sebebiydi. Durumu gösterebilmek için yolculuklarının haritası çıkarılmaya ve hangi yolları kullandıkları tespit edilmeye çalışıldı. Bildirinin son kısmında, bazen beş altı yıl süren savaşlar sebebiyle, tasvir edilen bütün bu süreçler boyunca ahalinin büyük mağduriyetlerle karşılaştığı ortaya koyuldu.

Kaynakça

Arşiv Kayıtları

Bab-ı Asafi

Bab-ı Defteri

Ali Emiri

Cevdet

Maliyeden Müdever Defterler

Kitap ve Tezler

59 Numaralı Kayseri Şer'iyeye Sicili, (H.1061/M.1652), *Transkripsiyon ve Değerlendirme*, (haz. Mustafa Oğuz), Erciyes Üniversitesi SBE, Kayseri 1998.

33 Numaralı Konya Ser'iyeye Sicili (*Değerlendirme ve Transkripsiyon*), (haz. Mehmet Ali Güven), Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi SBE, Konya 2006.

89 No'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) *Tarihli Sinob Şer'iyeye Sicili*, (haz. Fahri Sakal), Yüksek Lisans Tezi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 1990.

168 Numaralı Mühimme Defteri (s. 200-376) (1183-1185/1769-1771) (haz. İlhan Gök), Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları, Enstitüsü, İstanbul 2007.

1229 Edremit Şer'iyeye Sicili, (haz. Tuğba Ayas), Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir 2015.

1734-1735 Osmanlı İran Savaşı Mühimme Defteri, (haz. Kemal Erkan), Çamlıca Yayınları, İstanbul 2011,

H.1180-1185 (M.1767-1771) *Tarihli Edremit Kazası Şer'iyeye Sicili*, (haz. Şenay Öztürk), Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2012.

Gazavât-ı Sultân Murâd b. Mehmed Hân, (yay. haz. H. İncelik-M. Oğuz), TTK Basımevi, Ankara 1989.

Gül, Abdulkasım, *18. Yüzyılda Yeniçeri Teşkilatı*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, Erzurum 2020,

Keyfiyet-i Rusiyye, (haz. Öznur Tübençökrak), Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2007.

Vekâyi-i Receb Paşa, Süleymaniye Yazma Eserler Kütüphanesi, Esad Efendi, no 2435.

Geleneksel Çin Düşüncesinin Metafiziksel Postulatu Dao'ın Konfüçyüsçü Doktrindeki "Yol" Anlamı

Dr. İlknur SERTDEMİR*

"Dao'ı yücelten insandır; Dao insanı yüceltmez."

Konfüçyüs, Lunyü, 15/29

Özet

Dao, Çin felsefesine altyapı kuran klasik dönem ekollerinde müşterek söylemdir. Ahlaki ve siyasi davranış kalıplarını temellendiren bu kavrama ilk kez kozmolojik mana yükleyerek "yaratıcı güç" mütalaası getiren Laozi'dır. Evrenin temeli, mevcudiyetin başlangıcı ve metafiziksel âlemin yöneticisi Dao, tıpkı bir toprak ana edasıyla varlıkları fiziksel âlemde besler, büyütür ve yetiştirir. Bu varsayım, sonraki filozofları etkileyerek semavi düzene uygun seküler edimde birtakım kurallar koymaya iter. Genel kanı, Dao'ın beşere bahsettiği özün erdem olduğu ve insanın erdemle Dao'a yaklaştığıdır. Geleneksel düşünceye yerleşen ve Dao'dan insana; insandan yine Dao'a ulaşan bu karşılıklı koşutluk, aslında doğa ile ahlak arasında kurgulanan ilişkinin imasıdır. Dünyevi meselelere odaklanan Konfüçyüs, bu bakış açısından hareketle göğün işleyişi, yerin düzeni ve insanın ameline rehberlik eden bir "yol" tasavvurunda Dao'ı açıklar. Devlet yönetimi, hanedan örfü ve toplum nizamında referans Dao'a uygunluktur. Konfüçyüs öğretisinde bilfiil erdemliliği kurallaştıran normlar, bu bakımdan doğru-yanlış, iyi-kötü davranışların Dao ile uyumlu olup olmadığını ayırt ettirendir. Bir başka deyişle, Laozi'daki Dao yaratıcıyken Konfüçyüs'teki Dao yönlendiricidir. Kadim metinlerde Dao'a addedilen anlam çeşitliliği, doğa ile doğaüstü alanı kaynaştıran uyum tasarısı hakkında ipuçları da verdiği için bildirimizde, bu postulatın etimolojik açımdan ziyade sosyolojik izlenimine dikkat çekilecektir. Nitekim Uzak Doğu kültürü üzerinde halen etkili olan Konfüçyüsçü doktrinde Dao algısının kozmopolitik ideolojiye rota çizdiği kanıtlanabilecektir.

Anahtar Kelimeler: Geleneksel Çin Düşüncesi, Dao, Konfüçyüsçü Doktrin, Erdem, Politika

The Metaphysical Postulate of Traditional Chinese Thought Dao's "Way" Sense in Confucian Doctrine

Abstract

Dao is the common discourse stands out through the schools of classical period that built Chinese philosophy. Laozi brings forwards "creative power" idea, attributing a cosmological meaning first to this concept which grounds moral and political patterns of behavior. Being the basis of the cosmos, beginning of existence and head of the metaphysical realm, Dao nurtures, raises and cultivates all living creatures like a mother earth in the physical realm. This assumption influences later philosophers and induces them to set some rules on secular acts in conformity with heavenly orderliness. Agreed opinion is that the essence endowed by Dao is virtue and human approaches to Dao by virtue. This mutual parallelism which has

* Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doğu Dilleri ve Edebiyatları Bölümü, Sinoloji Anabilim Dalı, ilknursertdemir@windowslive.com, ORCID: 0000-0002-4325-3097,

introduced into traditional thought, reaching from Dao to man and from man to Dao, actually implicates the speculative relation between nature and morality. Confucius, who centers upon worldly matters, explains Dao as a “way” guides to the course of heaven, order of earth and deed of man based on this perspective. The reference is the conformity to Dao in state government, dynasty custom and society system. The norms in Confucian teaching that actively lay down rules for virtuousness, distinguish whether right or wrong, good or bad behavior is compatible with Dao. In other words, Dao in Laozi is creative while Dao in Confucius is directive. Since several meanings endued to Dao in ancient texts also give clues about the harmony notion integrates the worldly to the unworldly, it will be pointed out that the sociological impression rather than the etymological expansion of this postulate in our paper. Thusly, it can be evidenced that the perception Dao determines a route to the cosmopolitan ideology of Confucian doctrine, which presently takes effects on Far Eastern culture.

Keywords: Traditional Chinese Thought, Dao, Confucian Doctrine, Virtue, Politics

Giriş

Milattan önce 6. yy ile 3. yy arası, Çin felsefesinin klasik dönemi olarak anılır. Esasen takvimlerde bu dönem, Doğu Zhou Hanedanı (MÖ 770-256) feodal toplum yapısı ve ataerkil egemenliği boyunca deneyimlenen sosyo-politik bir kargaşa ortamına tekabül etmektedir. Bu zaman diliminde ülkedeki iç savaşların ve iktidar mücadelelerinin sona ermesini kendilerine gaye edinen aristokratların, aydınların, devlet adamlarının ve eğitimcilerin görüşleri Çin’deki düşünce geleneğini şekillendirmeye başlar. Her bir düşünür, farklı yöntemlere odaklanarak halka yeniden barış ve huzur getirmek adına öğretilerine yön vererek tarihe “Yüz Düşünce Ekolü (Zhuzi Baijia 诸子百家)” tasnifiyle geçen akımların ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır. Bilinmesi zaruridir ki akımlarda göze çarpan ortak fikir, dünyevi alanla semavi alanı birbirine uyumlayan karşılıklı koşutluktur. Düşünürler, kozmosun işleyişine uygun şekilde düzenlenmesi gereken bir yeryüzü yaşamı kurgulayan bu uyum tahayyülüyle siyasal ve sosyal yapılanmayı inşa etme gayretine girişirler. Böylece karşımıza çıkan, doğa ile doğaüstü olguların iç içe geçerek zamanı ve mekânı kaynaştıran ama dini öğelerle açıklanmayan sofistike özellikteki felsefi akımlardır. Bunlar arasında, Laozi (MÖ 571-471) tarafından kurulan ve Batı’da Taoizm ifadesiyle kabul gören Dao ekolü ile Konfüçyüs (MÖ 551-479) önderliğinde geliştiğinden literatüre Konfüçyanizm adıyla giren Ru ekolü, Uzak Doğu topraklarının kültürünü asırlar boyu etkilemeyi başaran iki ayrı düşünce sistemini geliştirdiğinden azami derecede önemlidir.

Geleneksel Çin düşüncesinde Dao (道) kavramı, ekollerin muhtelif metodolojisinde yer almakla birlikte Laozi’nın öngördüğü semantik açılım metafiziksel boyutu işaret eder. Lügatte gidişat, ilke, prensip, rota, usul, yol, yöntem anlamlarına ulaşabildiğimiz Dao, Laozi’nın açıklamalarında “evreni yaratan ve yöneten” tavsifindedir. Düşünür diyor ki: “adı olmadığında göğün ve yerin başlangıcı, adı olduğunda tüm varlıkların anasıdır.” (Dao De Jing, 1)¹ Dao’ı mevcudiyetin kaynağına atfeden bu söylem aynı zamanda Dao’ın ebedi ve ezeli

¹ Laozi öğretisine bizleri ilk elden ulaştıran eseri Dao De Jing (道德经), milattan önceye tarihlenir; fakat tamamının Laozi’nın elinden çıkıp çıkmadığı halen araştırmacılarca tartışılmaktadır. Toplamda seksen bir bölümden oluşan bu kadim metnin orijinal nüshası için Profesör Han Zhen (1958-_) tarafından notlandırılan

oluşuna dikkati çeker. Adı olmadığına metafiziksel dünyada varlıkları yaratan Dao, adı olduğunda fiziksel dünyada varlıklara hayat verir. Akademisyen ve felsefeci Fang Dongmei (1899-1977), ölçülemez derinlikteki Dao'ı varoluşsal her şeyin menşesine yorarken Profesör Keqian Xu, Dao için dünyevi ile semavi formda kabul edilen her şeyin evveli tanımını yapar. (Fang, 1984: 174; Xu, 2010: 47) Her iki yorumda da Dao'ın daimiliği ve değişmezliği vurgulanmaktadır. Öte taraftan Dao'ın "tüm varlıkların anasıdır" analojisiyle aktarılması Laozi'nin "doğurur, büyütür, eğitir, korur, sarıp sarmalar" sözünde saklıdır. (Dao De Jing, 51) Yoktan var eden bir tanrı algısına mahal vermeyen bu yaratıcılığın asli niteliği, evrendeki tüm varlıkların kendiliğinden mevcudiyet kazanmasına gerekli koşulları sağlamaktır. Dao, varoluşa doğal yolları açarken canlı türlerini şekillendirence ahlak, erdem ve fazilet dolayından anlamlandırabildiğimiz De (德)'dir. Laozi'ye göre De, iki manaya gelir: varlığın özü ve karakteristik özelliği. Varlığın özü olarak De, Dao'ın yaratıcı işlevi; varlığın karakteristik özelliği olarak De, Dao'ın kazandırıcı işlevidir. Bu nedenle Dao'a doğuran, büyüten, kollayan ifadeleri yüklenirken De'ya besleyen, biçimlendiren, olgunlaştıran ifadeleri yüklenir.

Beşeri ahlaka kaynaklık edenin doğaötesi bir aksiyomla bağdaştırılması, klasik dönem ekolleri üzerinde ilkesel bir tesir bırakabilmiş, seküler edim ve eylemlere dayandırılan normların temellendirilmesinde Dao; ideal davranış, ideal insan ve ideal toplum ülküsünü taşıyan pek çok düşünürün fikir birliğine vardığı önerme haline gelmiştir. Ancak düşünürlerin Dao'ı anlamlandırma kapsamı Laozi'nin metafiziksel düşüncesiyle birebir örtüşmemektedir. Çalışmamızın da temel konusu olan Konfüçyüs öğretisinde yaratıcı ve yönetici güç Dao değildir; ahlakın kökeni de dünya yaşamının organizesi de dünyevi olmayan her şeyin ait olduğu boyutta betimlenen gök (tian天) kavramıdır. Gök; tabiat olaylarını belirleyen, doğal felaketleri tetikleyen, toplumsal nizamı kuran, devlet idaresinde hüküm verebilen, iradesiyle hükümdarları tahta çıkaran ve tahtan indiren kudrete sahiptir. Bu teoremden Dao, hem kozmos düzenine yorular hem de gök-yer-insan arasındaki uyum ve dengeye rehberlik ettiğinden ötürü doğrudan "yol" tanımını alır: göğün yolu (tiandao 天道), yerin yolu (didao 地道) ve insanın yolu (rendao 人道). Bu minval üzere Laozi'nin Dao'a isnat ettiği "yaratıcı düzen" teorisine Konfüçyüs'te rastlanmaz; böylesi bir yüceliğe nail olan göktür. Dolayısıyla doğaüstü güçle ilişkilendirilen ve zaman mefhumuyla eşleştirilen göğün mekânın temsili yeryüzü karşısında baskın ve etken olduğu kurgusal yaklaşıma değinerek Konfüçyüsçü düşüncede Dao'ın önemini çözümleyebilmek için öncelikle antik çağa tarihlenen klasik metinler içerisinde Dao kavramını incelemek gerekmektedir.

Konfüçyüs Klasiklerinde Dao Kavramı

13 Klasik eserleri, Konfüçyüs felsefesinin ahlak, bilgi, dünya, eğitim, kozmos, siyaset, toplum gibi çeşitli mevzular hakkında görüşlerini öğrenebildiğimiz metinlerdir.² Her biri

tercümesinden faydalanılmıştır. Eserin ülkemizdeki açıklamalı ve yorumlu en güncel çevirisi ise çalışmamız boyunca yardımcı kaynak olarak kullanılmıştır. Bk. Ünal, 2022.

² Literatürde "Konfüçyüs Klasikleri" olarak da bilinen bu eserler, Dört Kitap (Sishu 四书) ve Beş Klasik (Wujing 五经) metinlerinden oluşur. Tang hanedanı hükümdarı Taizong (598-649) döneminde bu metinlere Atalara Saygı (Xiaojing 孝经), Norm ve Tören (Yili 仪礼), Zhou Törenleri (Zhouli 周礼) ve sözlük niteliğindeki Erya (尔雅) eklenmiştir. İlerleyen yıllarda Beş Klasikten biri olan Bahar Güz Kayıtlarının

erken dönem Çin toplumunun düşünce alışkanlığı, bu düşünce alışkanlığının epistemolojik, kozmolojik, ontolojik, politik, sosyolojik algısı, geleneksel değerleri, ritüelleri, normları, örf ve adetlerine ilişkin bütüncül bir birikimdir. Metinlerde dikkati çekense Dao'ın gök ile yer arasında tasarlanan uyum (he 和) mülâhazasında temas edilen öncelikli kavram olmasıdır. Konfüçyüs diyor ki: "Büyük Dao'ın hüküm sürdüğü zamanlarda yeryüzü tek bir topluluktu." (Liji, 9/1) Burada Dao'ın kozmostaki düzeni ifadelendirdiği ve gök-yer (天地) uyumuyla uyumlu bir dünya yaşamını vurguladığı açıktır. Canlılar arasında yeti ve yetenekleriyle seçkin kılınan insana dayatılan sorumluluk, kurgulanan bu uyumun korunması ve sürdürülmesidir. Konfüçyüs öğretisinde yaratıcı ve yönetici göğün emrine riayet vardır. Göğün emrine aykırı duran her türlü davranış yaptırımla sonuçlanır. Hükümdarlar göğün buyruklarını uygulamazsa görevden azledilir, halk göğün iradesine karşı gelirse ülkede kaos ve savaş vuku bulur. Konfüçyüs'ün savımızı destekleyici açıklaması şudur: "eylemleri Dao'a göre gerçekleştirmek göğün emridir." (Lunyü 14/36) İnsanın kozmostaki düzenli işleyişi örnek olarak davranması, prensipler bütünü olarak da düşünülebilir. Zira evrende belirli bir sistematığe göre mütemadiyen döngüsüne devam eden oluşum ve dönüşüm süreci bulunur. Konfüçyüs'ün öğüdü, semavi alandaki kusursuz denge ve uyumun farkına vararak yaşamsal faaliyetleri bu denge ve uyum paralelinden dünyevi hayata uyarlayabilmektir. Dao'ın bir prensip olarak benimsenmesine dair diğer örneklemeleri şöyle sıralayabiliriz:

Zenginlik ve soyluluk, insanın arzuladığıdır; ama Dao yolunda kazanılmadığında kazanılmasının manası yoktur. Yoksulluk ve alçaklık insanın arzulamadığıdır; ama Dao yolunda kaçınılmadığında kaçınılmasının manası yoktur. Sabahleyin Dao'ı duy, akşamleyin huzur içinde öl. Dao'ın yolundan giden bir bilge, eğer ki giydiği kötü giysilerden ve yediği kötü yemeklerden utanç duyuyorsa Dao'ın yoluyla uyuşmuyor demektir (Lunyü, 4/5, 8, 9).

Şayet göğün emrine riayet, dünyevi hayatı Dao'a göre düzenlemekten geçiyorsa o zaman insanın yolu Dao olmalıdır. Aksi takdirde göğün iradesi karşısında aciz kalan insanın bilgelik ve erdemlilik mertebesine yükselmesi imkânsızdır. Konfüçyüs'ün ilk sözünde rastladığımız asalet ve sefalet zıtlığını bir kıyaslama modeliyle düşündüğümüzde, asaletin elde edilmesinde de sefaletten selamete çıkılmasında da göğün buyruklarından ayrılmamanın temel standart olarak doğrulandığını anlayabiliriz. Çünkü sonraki sözlerde Dao, izlenilmesi gereken bir yol şeklinde açıklanmakta; günün her anında o yola uyumlu davranışların önemine değinilmekte; açlık, fukaralık ve zorluk durumları yaşansa bile o yoldan uzaklaşılması gerektiğine parmak basılmaktadır. Bu kuramsal zemini pekiştiren anekdot, "ideal insan, tüm çabasını özünü kurmaya harcar, özünü kurduğunda Dao hâsıl olur" söyleminde daha nettir. (Lunyü, 1/2) Konfüçyüs'te ideal insan (junzi 君子), bilgelik ve erdemlilik sentezini gerçekleştirmeyi başaran yetkin bireydir ve genellikle hükümdarlardan bahsederken bu tabirin kullanılması oldukça manidardır. İdeal insanın kendini özünü keşfetmeye adanmasıyla ima edilense, göğün bahşettiği ahlakı yakalayarak Dao'a ulaşılabilecektir. Girizgâhta anlattığımız üzere Laozi'da De, varlığın özü ve karakteristik özelliği yönleriyle Dao'ın yaratıcı ve kazandırıcı işlevlerindedir. Öte taraftan Konfüçyüs "ahlakı

(Chunqiu 春秋) üç yorumlu nüshası bu külliyata dâhil edilmiş ve tüm eserler Song hanedanı (960-1279) döneminde "klasik" başlığı altında toplanmıştır.

bana gök bahşetti” diyerek özdeki erdemi yaratıcı ve yönetici göğe mal eder. (Lunyü, 7/23) Bu bağlamda ahlak, erdem, fazilet nitelendirmesindeki De’nın göğün emrine riayet adına insanı Dao’ın yoluna yaklaştıran içsel bir potansiyeli önelediği yorumunu yapabilmekteyiz. Öyle ki Konfüçyüs “Dao insanlardan uzak değildir, eğer izlenen yol Dao’dan uzaksa o yol Dao değildir” demektedir. (Zhongyong, 13)

Burada vurgulanmak istenen, Dao’ın rehberliğinde bilgeliği ve erdemliliği arayabilen bireylerin toplumsal barış ve huzurun peşinde gidebilmesidir. İdeal insan vasfı, bu yola baş koyan âlimler, hükümdarlar, soylular, yöneticiler ve fertleri tanımlarken aksi yönde ilerleyenler alçak insan (xiaoren 小人) sıfatını alır. Klasiklerde bu iki birey modellemesinin bilgelik ve erdemlilik üzerinden sıkça karşılaştırıldığı gözlenir. Örneğin “ideal insan Dao’ın yoluyla büyür ve gelişirken alçak insan Dao’ın yolundan korku ve endişe duyar” açıklaması, “yetkinler göğün emrine uyararak ülkeye gönenç sağlarken alçaklar ülkeyi kaosa sürükler” takriiriyle örtüşür. (Yijing, Shi/7; Zagua/53) Bunun anlamı, bilgelik-erdemlilik sentezini tamamlayabilen yetkin kimselerin göğün emrine bilinçlendiği ve semavi düzenle uyumlu dünyevi hayatı Dao rehberliğinde tanzim ettiğiidir.

Konfüçyüs, göğü ahlakın kaynağı sayarken hakiki bilginin Dao yolunda öğrenildiğini öğütler. Dao’ı kozmos düzeninden ayrı bir çerçeveye oturarak kural, norm yahut talimat ölçeğinde sunması, bizlere doğruyu yanlıştan, iyiyi kötüden ayıran ve farkındalıkla geliştirilebilen “yol” prensibini gösterir. Yine klasik metinler aracılığıyla bulabildiğimiz “öğrenmeyen insanlar Dao’ın farkına varamazlar” beyanı, yol gösterici Dao’ın keşfedilebilirliğinin bilgilenmeyle eş tutulduğunu kanıtlayan anekdotlardandır. (Liji, 18/2) Bu doğrultuda yaratıcı ve yönetici göğün yolu (tiandao 天道) tanımlanırken Dao kavramının kullanılması tesadüfi değildir. Doğüstü buyrukları anlamak ve deneyimlemek, sosyo-politik nizamı kurmada birincil hedeftir. Konfüçyüs’ün bireysel ve toplumsal ahlak anlayışındaki normatifliği, göğün yoluna yaraşır bir düzene entegre edilen yerin yoludur (didao 地道). Bundan dolayıdır ki insanın yolu (rendao 人道), gök ile yer arasındaki uyumu sağlamaktan geçer. Konfüçyüs diyor ki: “ideal insan Dao’ı öğrenmek için en üstün çabayı sarf eder.” (Lunyü, 19/7) Benzer şekilde, “nihai Dao mevcuttur; lakin bir kimse onu öğrenmemişse iyiyi bilmiyor demektir” ibaresi atlanmamalıdır. (Liji, 18/3) Bireylerin Dao’ı idraki Dao’ı öğrenmeden gerçekleşmez; bu nedenle Konfüçyüs’ün “Dao’ı yücelten insandır, Dao insanı yüceltmez” sözü, Dao’daki temel prensip ve ana yol izahını gözlemlememize olanak tanır. (Lunyü, 15/29) Yüceltme anlamıyla aktardığımız hong (弘); arttırma, büyütme, çoğaltma, dağıtma, geliştirme, genişletme, ilerletme, mükemmelleştirme, yayma ve yükseltme benzeri ifadeleri de karşılar. Haliyle bu sözü, “yolu kusursuzlaştıran insandır, yol insanı kusursuzlaştırmaz” anlatımını verecek biçimde de çevirebiliriz. Beşerin bilgelik-erdemlilik sentezini tamamlayabilmesi için yol, salt ve soyut bir rehberdir. Diğer bir deyişle insan, gök- yer uyumuyla uyumlanmadan mükellefken yaşam boyu belirleyeceği rota Dao’dur. Konfüçyüs’ün Dao’ı anlama, bilme ve öğrenme telkininde bulunmasındaki asıl amaç, bu açıdan göğün iradesine ve yetkisine itaatkâr kalınması hakkındadır.

Gelinen aşamada Laozi’daki yaratıcı düzen Dao’ın Konfüçyüsçü düşüncede bambaşka bir anlamda değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Kozmosta süregelen işleyiş farzında göğün, yerin ve insanın yolunu izhar eden varsayımsal bir tasarıma denk tutulan Dao; yaratıcı, yönetici, denetleyici ve hükmedici güçteki göğün buyruklarını yerine getirme zorunluluğunda temel

prensiptir. Laozi'nun açıkladığı Dao, varlıkların oluşma sürecine kendiliğindenlik katan doğal bir döngüsel düzeni kurarak devamlılığı sağladığından güç sergilemeyen, irade göstermeyen, üstünlük taslamayan, cezalandırmayan, ödüllendirmeyen özelliktedir. (Ünal, 2022: 211, 310) Konfüçyüs öğretisinde ise hüküm veren, iradesi olan, yaptırımlar uygulayan ve yüce kılınan göktür. İdeal insanın davranışlarından bahsederken her seferinde göğe hürmet besleyerek göğün emrini bilmeyi ve göğün yaptırımlarından çekinmeyi vurgulayan Konfüçyüs, hükümdardan halka uzanan toplumsal organize semavi gücün komutlarına bağlılığı şartlandırır. (Lunyü, 16/8; 20/3) Bu yaklaşımda Dao; göğün üstünlüğüne bilinçlenerek buyruklarına sorgusuz sualsiz boyun eğmesi beklenen bireylerin göğe hürmeti, itaati ve riayetinde gidilen yoldur. Göğün beşere bahsettiği bilgeliği ve erdemliliği Dao'a uygunlukla tamamlama kuralı, hem siyasal örgütlenmeyi hem de sosyal yapılanmayı birtakım ölçütlerle nizama sokabilmede öncül ilke olduğundan devlet yönetiminde Dao'ın hangi çağrışımı yaptığı da irdelenmelidir.

Dao'a Uygunlukta Erdem ve Siyaset

Klasik metinlerde Dao ile De terimlerinin bir araya gelmesiyle oluştuğu gözlenen ve Çin ulusunun sosyal ideolojilerinden biri kabulünde sayılan Daode (道德), en genel şekliyle "ahlaki değerler bütünü" olarak algılanabilen bir kavramdır. Bununla birlikte, edim ve eylemleri idealleştiren normu temellendirdiğinden ötürü, göğün emrine sadık kalmaya mütedair göğün bahsettiği öz benlikteki De'nın Dao'a uygunluğu iması da taşır. Kavrama ilişkin erdemli edim, yola uygun davranış vari tercümelemeler mümkün olsa da insana neyin doğru neyin yanlış olduğu konusunda direktifler vermesiyle aslında toplumsal ahlak bilincine eşkoşan "aktöre" daha yerinde bir anlatımdır. (Sertdemir, 2020: 18, 41) Daode, kişinin huyu ve mizacından ziyade beşeri münasebetlerde mecburiyet gerektiren davranış örgüsünü kuşatan kurallardır. Konfüçyüs, "Dao'ı yücelten insandır" derken bireyleri bu kurallara tabi tutarak Dao'a uygun bilgiyi ve erdemi sosyal alanda geliştirmenin altını çizer. Normatifliğin kaynağı göktür; fakat göğün Dao'su da insanın Dao'su da ayrılmaz etkileşimdedir. Geleneksel düşüncede bu etkileşim gök-insan birlikteliği (tianren heyi 天人合一) görüşüyle açıklanır.

Bu görüşte, yaratıcı ve yönetici doğaüstü gücün Dao'ı geliştiren ve mükemmelleştiren beşerle bütünleştirildiğine dair bir okuma yapabiliriz. Dao'a uygun davranışların ahlak bilinciyle yoğrulmasında, örf ve adetlerin nesilden nesile aktarılmasında, siyasal ve sosyal normların uygulanmasında kıtas alınan, göğün buyruklarına riayette sorumlu tutulan insandır. İnsanın bağlayıcılığı ve merkeziliğiyle ilgili en detaylı izahsa şöyledir:

Göğün emri, insanın özü; bu özün izinden gitmek ise Dao'dur. Dao'ın yolunu büyüten ve geliştiren yönlendirici bilgidir, o yoldan bir an bile uzaklaşmaz; eğer uzaklaşırsa artık o yol Dao değildir. Mutluluk, kızgınlık, üzüntü ve sevinç hisleri özden salınmadıysa bu dengedir; özden salınıp kararınca derecelenirse bu uyumdur. Denge, yeryüzünün çatısı; uyumsa yeryüzünün yoludur. Denge ile uyum kusursuzlukla var olduğunda göğe ve yere kalıcı düzen gelir; tüm varlıklar bundan beslenir (Zhongyong, 1).

Konfüçyüs'e göre insanın Dao'ı yüceltmesi ve toplumsal ahlak bilincini yayması, özünde karmaşık halde bulunan duyguları dengeleyebilmesi ve özünü evrendeki düzenli işleyişe uyumlayabilmesiyle sağlanır. Ne bilgi ne de erdem; göğün, yerin ve insanın izlemesi gereken

yolu sembolize eden Dao'dan ayrı bir yöntemle sunulmaktadır. Dao'ı büyüten ve geliştiren yönlendirici bilgiyle kastedilen öğrenilenleri öğretmektir. İnsanın özüne Dao'ı keşfedebilecek potansiyeli gök bahsettiği için "o yoldan bir an bile uzaklaşmaz; eğer uzaklaşırsa artık o yol Dao değildir" cümlesi, gerek Dao'a farkındalığı gerekse Dao'ın tekâmülünü aynı anda vurgular. Konfüçyüs'ün "yukarıdakileri kavrayabilmek için evvela aşağıdakileri öğrenmek lazımdır" sözü, Dao'a farkındalık yolunda her şeyden önce toplumsal ahlak bilincinin kazanılmasını nasihat eder. (Lunyü, 14/35) Dünyevi hayatta denge ve uyumun yakalanması, gök ile yer arasına koşullanan denge ve uyumun korunmasına bağlıdır. Bu görevin insana verilmesi zaten insanın bağlayıcı konumunu ve uyumcu kimliğini ihsas ettiğinden göğün buyruklarına hürmet, itaat ve riayet kuralsalı, gök-insan birlikteliği görüşüyle paraleldir.

Beşeri ve içtimai sorunlara çözüm yolu, bu suretle göğün emrine ve iradesine Dao'a uygun davranışlarla uymaktır. Bilgelik ve erdemlilik; "ideal insan-ideal siyaset-ideal toplum" hedefinde esastır. Klasik metinlerde geçen "büyük bilginin yolu ahlakın aydınlatılması, halka içtenlikle yaklaşılması, en üstün tekâmülün sürdürülmesidir" deyişindeki yol Dao'dur. (Daxue, 1) Ahlakın aydınlatılmasıyla bilgeliğe ulaşma öz benliğin dışavurumu; toplum fertlerine içten davranılması özgecil tutumu, en üstün tekâmülün sürdürülmesi ise duygu ile düşüncelerin bilgelik ve erdemlilikle mükemmel uyumudur. O halde Dao; doğruya, fazilete ve iyiye ulaşmada muayyen bir metottur. Konfüçyüs; birey, aile ve devlet üçlüsünü normatif ahlak anlayışına ve yönetim rejimine bütünleştirirken ilkesini göğün bahsettiği özü beşeri münasebetlere uyarlama olarak belirler. Gök-insan birlikteliği görüşünde kilit rol oynayan, göğün emriyle ülkeyi yönetme yetkisini elinde bulunduran hükümdardır; çünkü gök iradesinin temsili ona aittir. (Li, 2014; Wang, 2007) Yeryüzünün çatısı dengeyi de yeryüzünün yolu uyumu da muhafaza edebilecek gizil güce nail hükümdar; bilgisi, erdemi, hareketi, kararı, niyeti ve tavırla tebaasına örnek olmalıdır. Düşünürün bilge ve erdemli hükümdar örneğini verirken ideal insan vasfını tercih etmesi bu nedenledir. Göğün emriyle göreve gelen hükümdarlar, göğün yetkisini yeryüzünde temsil ettiklerinden ötürü göğün oğlu (tianzi 天子) onurlandırmasına mazhardırlar. Böylece göğün hükmü iktidarın meşruiyetini tasdikleyerek ülke liderine muğlak da olsa üstünlük ve yücelik kazandırır. Yine de hükümdarların göğün buyruklarına itaatkâr siyaseti Dao'a uygun olmak zorundadır:

Bilge insanın yolu nasıl da azametlidir; taşan sular gibi coşkunluğuyla evrendeki her şeyi besler ve göğün görkemiyle eş safhada yukarıya yükselir. Şayet erdemden yoksunluk varsa o yola ulaşabilmek olanaksızdır. Bu nedenle ideal insan, öz benliğindeki erdemi şerefleştirmeli; engin, seçkin, mahir ve makul bilginin yolunu aramalıdır. Şayet ülke Dao'a uygun yönetilirse refaha erilir; ülke Dao'a uygun yönetilmezse sükûnet ıraksanır (Zhongyong, 28).

Burada bilge insanın yolu da engin, seçkin, mahir ve makul bilginin yolu da Dao'dur. Hanedanlığın selameti için ideal insan vasfını taşıyan hükümdardan beklenen, özüne gök tarafından bahşedilen bilgelik ve erdemlilik tohumlarını büyütüp yetiştirmesidir. Dao'a uygun yönetim şeklinin vurgulandığı bu açıklamada ülkedeki birliğin ve dirliğin önkoşulu, hükümdarların ahlaki normlara göre davranması; göğün iradesindeki temsiliyete ters düşen fiiliyattan kaçınmasıdır. Konfüçyüs ideal insan vasfını taşıyan hükümdara şöyle seslenir: "öğrenme hevesini içtenlikle ve güvenilirlikle tamamla; ölünceye dek Dao'ı mükemmelleştirme gayretinde ol, tehlikeli beyliklere gitme, kaotik ortamda kalma, ülkede düzen varsa kendini göster, ülkede kaos varsa kendini gizle." (Lunyü, 8/13) Düşünürün

tavsiyesi; hiç durmadan bilgi edinmek, erdemden ayrılmamak, kargaşadan uzak durmak, barış zamanlarında vazifeyi aksatmamak, savaş zamanlarında inzivaya çekilmektir. Halka güven veren içtenliğin ve ahlaklılığın üzerinde duran bu söylemden hareketle göğün, yerin ve insanın yolu Dao'ı kusursuzlaştırmanın Konfüçyüsçü siyasetin belkemiği olduğu yorumunu yapabilmekteyiz.

Klasik metinlerde Dao'a uygun siyaset hakkındaki diğer söylemlere bakacak olursak Dao'ın devlet idaresinin temel normu mizanında açıklandığını okuruz. Örneğin, "ülke yönetimi Dao'a uygun olduğunda resmi görevler amacına ulaşır; ülke yönetimi Dao'a uygun olmadığında işler çıkmaza girer" ikazında Konfüçyüs, yeryüzünün barış ve huzur içindeki istikrarlılığına yöntem önerir. (Lunyü, 15/7) Resmi görevlerin amacına ulaşması, devlet idaresinin göğün buyruklarınca sağlanması; işlerin çıkmaza girmesi ise göğün buyruklarına aykırılığın neticesinde ülkenin kaosa ve savaşa sürüklenmesidir. Savımızı destekleyici beyanı "üst makamdakiler Dao'dan uzaklaşırsa halk uzun süreli kargaşaya maruz kalır" şartlandırılmasında bulabilmekteyiz. (Lunyü, 19/19) Burada Dao; kural, norm ve yol manalarını doğrudan karşılar. Hükümdarlar, hanedan mensupları ve yöneticilerin devlet yönetimindeki başarısı, belirli bir kaide miyarında intibak ettirilen Dao'a bağlanır. Aynı şekilde "Dao'a uygun olmayan ülke yönetiminde ideal insan teşrifatı tam manasıyla uygulayamamaktan utanç duyar" ifadesi kayda değerdir. (Liji, 3/159) Teşrifat olarak çevirdiğimiz li (禮); ritüel, merasim, tören anlamlarının yanı sıra toplumsal davranışlarda adabımuşereti ve etiketi tanılayan kavramdır. Konfüçyüs öğretisinde li, ülkeyi yöneten aristokrat ve bürokrat kesimin ayin usulleriyken tebaanın itaate zorlandığı teşrifat kurallarıdır. Devlet idaresinin Dao'a uygun olmadığında hükümdarın teşrifatı gerektiği ölçüde uygulamamasıyla söylenmek istenen, halkın toplumsal normlara bağlı kalmaması sonucunda sosyo-politik nizamın göğün emri doğrultusunda kurulamadığıdır. Dolayısıyla Dao, Konfüçyüs'ün bilge ve erdemli hükümdar örneğiyle detaylandırdığı doğru davranış örgüsü ve doğru yönetim anlayışı hedefinde göğün buyruklarına uymada takip edilen yoldur:

İlkin hükümdar göğün ve yerin mevcut seyrine göre halkını yönetmelidir, halk gök-yer uyumuyla yaşadığı müddetçe göğün emrine itaat sağlanır. Dünyevi yaşamın Dao'dan yoksun olduğu ülke topraklarında gelişimden söz edilemez; o ülke toprakları gök-yer ikiliğiyle uyumlu olmalıdır ki devlet idaresi her daim ayakta kalabilsin. Göğün ve yerin uyumuyla hükümdarın hâkimiyeti, maiyetinin itaati, babanın nezaketi, evladın hürmeti, kardeşlerin muhabbeti, eşlerin hilmiyyeti sağlanır ve teşrifat ortaya çıkar (Chunqiu Zuozhuan, 8/13; 10/1, 26).

Netice itibariyle Konfüçyüs'ün ideal insan, ideal siyaset ve ideal toplum gayesinde Dao'ın yönlendirici etkisi saptanır. Bilgeliliğin ve erdemliliğin gök tarafından öz benliğe bahşedilmiş olması, ahlaki değerlerin teşrifat normuyla kurallaştırılması ve bireylerin toplumsal davranışlarını göğün emri gereği Dao'a uygunlukla uyumlaması bu düşünce sisteminin dayatmacı yönüne emsaldir. Laozi'daki yaratıcı düzen Dao, insana edimlerinden ötürü mükâfat ya da mücazat vermezken Konfüçyüs'teki yaratıcı ve yönetici gök, insanı doğru-yanlı, iyi-kötü edimlerine göre cezalandırır veya ödüllendirir. Göğün beşeriyet, siyaset ve tabiat üzerindeki bu hükmedici gücü, en üst tabakadan en alt tabakaya toplumun her kesimini doğaüstü buyruklara hürmete, itaate ve riayete zorlar. Yine Laozi'nın açıkladığı Dao, kontrolcü iradesi olmadığından idari mekanizmaya dayalı denetleyici, kuralcı, yasaklayıcı

politika öğütlenmez. Doğal döngüye mütenasip hükümdarların mülayimliği, mütevazılığı, sadeliği ve sakinliği ön plandadır. Konfüçyüs kanadında gök, kontrolcü iradesiyle doğa olaylarına, devlet yönetimine ve toplum yaşamına müdahale edebildiğinden denetleyici, kuralcı, yasaklayıcı politika öğütlenir. Hükümdarların göğün oğlu unvanıyla yüceleşen bilgisi ve erdemi, tebaanın teslimiyetini kolaylaştırıcı tüm uygulamalarda yetkin kılındığını kanıtlar. Bir yanda evrendeki doğallığı ve kendiliğindenliği engelleyen katı kurallar ile sert yasaları lağveden görüş; diğer yanda kozmos düzeni ile gök-yer uyumunu göğün buyruklarınca koruma amacıyla normlar ve sınırlamalar koyan görüş vardır. Nitekim Laozi'nin yaratıcı düzene varsaydığı Dao, Konfüçyüsçü düşüncede göğün emrine, hükmüne ve yetkisine harfiyen uyan sosyo-politik yapılanmada itaatkârlığın temel prensibini sezdirenen bir yol tasavvurundadır.

Sonuç

Çin düşünce geleneğinin ortak kabullerinden Dao'ın Konfüçyüs öğretisindeki "yol" anlamını ele aldığımız bu çalışmada edindiğimiz bulgular, kavramın doğaüstü gücün emrine mutlak itaatte temel prensip ifadesiyle açıklandığını göstermektedir. Ahlaki, beşeri, içtimai ve siyasi davranışları kurallaştıran her bir ölçüt, Dao'a uygunluk çerçevesinde göğün buyruklarına uyma maksadıyla belirlenen normları kapsar. Çünkü Dao'ı doğanın, evrenin ve varlığın kaynağına atfeden Laozi'daki yaratıcı düzen varsayımının Konfüçyüs'teki karşılığı yaratan, yöneten, denetleyen, hükmeden göktür. Laozi, Dao'ı izah ederken iradesi olmayan, insanlara yaptırım uygulamayan, baskıcı yönetimi geri çeviren, doğallığı ve sadeliği öneren bir düzeni anlatır. Konfüçyüs ise göğü izah ederken iradesiyle dünyayı, insanı, politikayı, tabiatı ve toplumu etkisi altında tutan yüce bir kudreti imler. Laozi, Dao'ın ezeli ve ebedi oluşuna değinirken varoluşa kendiliğindenlik katan doğal süreci ve bu sürece elverişli koşulları sağlayan metafiziksel alanın sürekliliğini öne sürer. Öte yandan Konfüçyüs'e göre gök, zaman temsiliyle zaten semavi alandadır; mekân temsili yerin de dünyevi hayatın da hâkimidir. Göğün yaratıcılığında Dao, kozmostaki işleyişe uygun sosyo-politik nizamda izlenmesi gereken yoldur: göğün yolu, yerin yolu ve insanın yolu. Bu açıdan bakıldığında Dao anlamlandırmalarının birbirinden bağımsız iki ayrı kavramsalı işaret ettiği anlaşılmıştır.

Konfüçyüs'ün hayalini kurduğu ideal insan, ideal siyaset ve ideal toplum; kozmolojik öğelerle bütünleşik bir politikanın izlerini taşır. Göğe yüklenen yüceliğin, hükümdarlara göğün oğlu unvanıyla kazandırılan üstünlüğün ve fertlere ahlaki değerler adı altında dayatılan düzgüsellikğin arka planında doğaüstü güce yaslanıldığı gözlemlenmiştir. Bilgeliliği ve erdemliliği sentezleme uğruna belirlenen doğru davranış örgüsü, göğün buyruklarına karşı gelmeme kuralını bir bakıma ilkeleştirir ve akabinde Dao'ın rehberliğinde doğru yönetim anlayışının benimseneceğine inanılır. Klasik metinlerden yapılan okumalarımızda, gök-insan birlikteliğiyle Dao'ı geliştiren, kusursuzlaştıran ve yücelten beşerin mesuliyetinin göğü bilme, buyruğunu anlama ve isteğini deneyimlemeyi içerdiği tespit edilmiştir. Konfüçyüs, öğrenmeye odaklı söylemlerinde bilgi ve erdem kazanımını gök tarafından öz benliğe bahşedilen ahlakı yükseltmeyle; en üstün tekâmül seviyesine ulaşma maharetini iyiye yönelmeyle açıklamaktadır. Bilgiyle bilinçlenme ve erdemle davranma yolunda Dao, her daim temel prensiptir. Birey, öz benliğini göğün emrine farkındalıkla besledikçe göğün yolu yerin yoluna koşullanacak ve böylelikle insanın yolu gök-yer uyumuyla uyumlanacaktır. Ancak unutulmaması gerekir ki bu kuramda amaçlanan edim ve eylemlerin bireyselliği değil;

toplumsallığıdır. Konfüçyüs, devlet idaresinden beşeri münasebetlere dek her alana yansıyan kurallar dizgesini toplumsal davranışların pratiğiyle öğütler. Hükümdarın halka teşrifati uygulaması, halkın da teşrifata bağlılığa zorlanması, siyasal ve sosyal düzeni göğün direktifleriyle kurma görevini başarıyla tamamlama normlarından. Ayrıca bu görevin eksiksizce ifasında bilginin erdemle bütünleştirilmesi, insanın uzaklaşmaması gereken yola kendini adanması olarak anlatılır ve uzaklaşılacak yolun Dao olmadığı üzerinde ısrarla durulur. Özetle Konfüçyüs felsefesinde Dao; yaratan ve yöneten göğün kati hükümlerine hürmet, itaat ve riayette vazgeçilmemesi muktezi kılınan yoldur.

Kaynakça

Chunqiu Zuo zhuan 春秋左传 - Bahar Güz Kayıtları Zuo Nüshası (2007), Huhhot: Neimenggu Wenhua Chubanshe.

Daxue 大学 Büyük Bilgi (2015), Nanchang: Ershiyi Shiji Chubanshe.

Dao De Jing 道德经(2013), Han Zhen (Ed.), Changsha: Qing Pingguo Shuju Zhongxin.

Fang, Dongmei (1984), Zhongguo Zhaxue Zhi Jingshen Jiqi Fazhan 中国哲学之精神及其发展 - Çin Felsefesinin Ruhu ve Gelişimi, Taipei: Chengjun Chubanshe.

Li, Chenyang (2014), “ ‘Tianren Heyi’ Haishi ‘Tian, Di, Ren’ Sancai ‘天人合一’ 还是 ‘天、地、人’ 三才? - ‘Gök-İnsan Birlikteliği’ mi Yoksa Evrenin Üç Menşei ‘Gök, Yer, İnsan’ mı? ”, Zhouli Yanjiu Vol. 5, April, pp.1-9.

Liji 礼记 Ritüel Kayıtları (2006), Xinjiang: Xinjiang Qingshaonian Chubanshe.

Lunyü 论语 - Konuşmalar Kitabı (2018), Nanjing: Jiangsu Fenghuang Kexue Jishu Chubanshe.

Sertdemir, İlknur (2020), Çin Felsefesinde İnsan: Siyasi ve Beşeri Roller, Ankara: Gece Kitaplığı.

Ünal, Gonca (2022), Laozi (Lao Tzu) | Yol ve Erdem, İstanbul: Can Yayınları.

Wang, Keping (2007), A Rediscovery of Heaven-and-Human Oneness. *American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 66, No. 1, pp: 237-259.

Xu, Keqian (2010), “Chinese ‘Dao’ and Western Truth: A Comparative and Dynamic Perspective” ,*Asian Social Science*, Vol. 6, No: 2, pp: 42-49.

Yijing 易经 - Değişimler Klasiği (2010), Yuan Tangxin; Xie Zhiqiang (Ed.), Beijing: Huayi Chubanshe.

Zhongyong 中庸 - Orta Yol Doktrini (2018), Liu Qiang (Ed.), Nanjing: Jiangsu Fenghuang Kexue Jishu Chubanshe.

Husserl'in Fenomenolojisinde Yönelimsellik: Bilinçten Özlere Yolculuk

Doç. Dr. Hüseyin AYDOĞDU*

Özet

Bu çalışmada, Husserl'in fenomenolojisinde önemli bir yer tutan yönelimselliğin incelenmesi amaçlanmıştır. Husserl, Avrupa bilimler krizini fenomenoloji ile aşar. Onda fenomenoloji hem özel felsefi bir düşünme biçimi hem de bir yöntemdir. Fenomenolojik yöntem ile bilince yani bilime ve felsefeye konu olan özler araştırılır. Husserl'de fenomenolojik yöntem, özü görmek ve kavramak için iç içe geçmiş fenomenolojik tavır, yönelimsellik, fenomenolojik redüksiyon, fenomenolojik refleksiyon, fenomenolojik epoke, eydetik sezgi ve fenomenolojik betimleme olmak üzere birçok adımdan oluşan karmaşık ve çetin bir süreçtir. Fenomenolojik yöntem, fenomenolojik tavırla başlar, yönelimsellik ile devam eder. Fenomenolojik tavır, doğal tavır gibi, hemen gerçekleşmez. Onun gerçekleşebilmesi için öncelikle yönelimselliğe, sonra da fenomenolojik redüksiyona ihtiyaç vardır. Yönelimsellik, bilincin doğal bir özelliğidir, özler ile nesnelere arasında bağlantı kurar. Bu ise bilincin varoluşuyla başlar. Her bilinç bir şeyin bilinci olduğundan bilinç daima bir yönelimsellik içerisindedir. Bu açıdan Husserl'de yönelimsellik, ruhsal olayların ana belirlemesini yakalamak değil, tam tersine bilincin fenomenleri nasıl oluşturduğunu tanımlamanın bir yoludur. Örneğin, "Varım", "Düşünüyorum", "Hatırlıyorum", "Ümit ediyorum" gibi bilinç edimlerini dile getiren ifadelerin bir anlam kazanmasını için bu yaşantıların bir şeye bağlanması gerekir. Bu bağ, yani bilinç edimi ile bilinç konusu arasındaki bağ yönelimsellik sayesinde kurulur. Böylece "Ben, bir bilinç ve beden olarak varım.", "Bir şeyi düşünüyorum.", "Bir şeyi hatırlıyorum.", "Bir şeyi ümit ediyorum." edimleri ortaya çıkar. Ancak zihin dünyasında olduğu gibi fizik alanda bir yönelimsellik yoktur. Bir ağaç, bir ev veya bir kaya parçası bir şeyle bağlantı kurmadan kendi içinde varlığını sürdürebilir. Oysa hem bilinç olaylarında hem de ruhsal yaşantılarda durum böyle değildir. Çünkü yaşantı ancak bir şeyin bilinci olarak varlığa gelir ve anlam kazanır. Bu nedenle yönelimsellik, bilinç ile özler ve dış dünya arasında kurulan bağdır, yani bilinçten özlere doğru yapılan bir yolculuktur. Bu süreçte bilinç kendisini mutlak olarak yönelimsellik yoluyla açığa vurur. Ancak bilinç verili bir yeti olmayıp inşa edilen bir kavrayıştır. Bu yüzden bilinç, kendine yönelen nesnenin bilinci olduğu gibi, yönelinmiş olan nesne de ona yönelen bilincin nesnesi olmak zorundadır. Böylece Husserl'in fenomenolojisinde yönelimsellik, bilinçten özlere doğru yapılan ontik-epistemik bir yolculuktur.

Anahtar Kelimeler: Edmund Husserl, Fenomenoloji, Yaşam, Bilinç, Yönelimsellik, Fenomenolojik Yöntem.

Intentionality of Husserl's Phenomenology: Journey from Conscience to Essence

Abstract

In this study, the goal has been to examine the intentionality which has an important role in Husserl's phenomenology. Husserl overcame the European scientific crisis with

* Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Felsefe Bölümü, huseyin.aydogdu@erzurum.edu.tr
ORCID: 0000-0003-3754-1858

phenomenology. According to him, phenomenology is both a special philosophical way of thinking and a method. With the phenomenological method, the essences that are subject to conscience, that is, science and philosophy, are investigated. According to Husserl, the phenomenological method is a complex and challenging process to be able to view and comprehend the essence, consisting of many steps, including intertwined phenomenological attitude, intentionality, phenomenological reduction, phenomenological reflection, phenomenological epokhe, eidetic intuition and phenomenological description. The phenomenological method begins with a phenomenological attitude and continues with intentionality. Phenomenological attitude, unlike natural attitude, does not happen immediately. In order for this to happen, first, intentionality is needed and then phenomenological reduction. Intentionality is a natural property of conscience, it establishes a connection between essences and objects. This begins with the existence of conscience. Since every conscience is of something, conscience is always within an intentionality. In this respect, intentionality of Husserl is not a way of capturing the main determination of spiritual events, but rather a way of defining how conscience creates phenomena. For example, in order for expressions expressing consciousness such as “I exist”, “I think”, “I remember”, “I hope” to make sense, these experiences need to be connected to something. This connection, that is, the connection between the execution of conscience and the subject of conscience, is established through intentionality. Thus, the executions of “I exist as a conscience and body.”, “I think of something”, “I remember something”, “I hope for something”. But unlike in the world of conscience, there is no intentionality in the field of physics. A tree, a house or a rock can survive in itself, without connecting with something. However, this is not the case in both conscious events and spiritual lives. Because life only comes to existence as a conscience of something and gains meaning. Therefore, intentionality is the bond between conscience and essences and the outside world, that is, it is a journey from conscience to essences. In this process, conscience reveals itself, in an absolute way, through intentionality. However, conscience is not a given ability, but a constructed understanding. Therefore, while conscience is the conscience of the object that is intended towards itself, the object that is intended also has to be the object of the conscience that is intended towards it. Thus, in Husserl’s phenomenology, intentionality is an ontic-epistemic journey from conscience to essence.

Keywords: Edmund Husserl, Phenomenology, Life, Conscience, Intentionality, Phenomenological Method.

Giriş¹

Descartes’la birlikte bilinç problemi tözsel bir anlam kazanır ve özne ile nesneyi bilinçte birleştirir. Descartes, bilinci modern epistemolojinin temellerinden biri olan *ben*, yani düşünen şey (res cogitans) olarak zihin ile yer kaplayan şey (res extensa) arasındaki ikilik üzerine kurmuştur. Onun sisteminde *ben*, bütün bilinçli edimlerin birliği olarak düşünen şeydir. Sartre’a göre Descartes, özne ile nesne arasındaki ilişkiyi balmumu örneğinden hareketle bilinç üzerinden çözüme kavuşturmaya çalışmasına rağmen, bunu doğru ve geçerli bir

¹ Bu çalışma, Maurice Merleau-Ponty’nin *Fenomenolojik Ontolojisi –Beden Ontolojisi–* adlı kitabının “Bir Yaşantı ve Fenomen Olarak Bilinç” ve “Bilinçten/Bedenden Dünyaya Geçiş: Yönelmişlik” adlı kısımlarının yeniden düzenlenip genişletilmiş halidir. Geniş bilgi için bk. Hüseyin Aydoğdu (2017). *Maurice Merleau-Ponty’nin Fenomenolojik Ontolojisi –Beden Ontolojisi–*, Mauritius: Lambert Academic Publishing, s. 48-70.

şekilde açıklayamamıştır (Sartre, 2009b: 22). Bu da özne ile nesne arasında bir kopmaya, bir uçuruma neden olmuştur. Husserl, Kartezyen ontolojinin yaratmış olduğu bu onto-epistemik bölünmeyi fenomenoloji felsefi ile aşmaya çalışır. Husserl’de fenomenoloji, varlığın “farklı verilmiş türlerinin felsefi bir analizi”dir (Zahavi, 2020: 20). Onun fenomenolojiyi benimsemesinin sebebi, epistemolojiyle ilgili kuramlara yeni bir kuram eklemek değil, Kartezyen bilincin neden olduğu özne ve nesne arasındaki ayrımı yine bilinç üzerinden ortadan kaldırmaktır. Husserl, Descartes’ın özne ile nesneyi birleştirme sorununu yine bilinç üzerinden ama fenomenolojik yöntemle çözüme kavuşturmaya çalışır. Husserl’de Descartes’ın kastettiği *ben, saf ben* olup yönelimsellik taşıyan saf bilinç alanıdır. Bu yönüyle *ben* psişik ben’den ayrı bir varlıktır. Husserl’e göre bilinçte kökten bir özne ve nesne ayrımı yoktur. Bilinçte özler vardır ve bilinç doğası gereği şeylere doğru daima bir yönelimsellik içerisindedir. Bilinç, her şeyden önce bir şeyin bilinci olarak dünya içinde var olur ve somutlaşır. Bilinç, beden üzerinden varlığa gelir. Böylece Husserl, zihin ve beden ayrımını beden üzerinden ortadan kaldırmış olur. Bilinçte şeylere doğru durmaksızın var olan akış yönelimsellik olarak kendisini gösterir. Şeyler varolduğu için yönelimsellik vardır. Yönelimsellik bir anlamda fenomenolojik görmedir. Bir nesneyi algıladığımızda görünenle görünüşün kendisi arasında fark vardır. Çünkü nesne gözümüze “hiçbir zaman bütünlük içerisinde görünmez, daima belli bir perspektiften görünür.” (Zahavi, 2022: 33). Tek başına hiçbir görünüş tüm nesneyi kavrayamaz. Nesneyi bütünlük içerisinde görmemizi sağlayacak olan fenomenolojik yönelimseliktir. Bunun sonucu olarak ruh ile beden birbirlerine dışsal olarak bağlanmış iki ayrı gerçeklik değil, bilinçte birbirleri içine geçmiş ve belirli bir biçimde karşılıklı olarak birbirleri içinde çalışan bir birliktir. Bu birlik kendisini bilinçte gösterir (Husserl, 1950: 99-100, 146).

Bir Yaşantı ve Fenomen Olarak Bilinç

Genel olarak bilinç (la conscience), insanın kendisi, yaşantıları ve dünya üzerindeki bilgisi ya da insanda bilgi, ahlâk ve psişik süreçler gibi her türlü farkındalığın; doğrunun, duygunun, duymanın, istemenin, beklemenin, algının ve bilginin merkezi olarak kabul edilir (Goblot, 1901: 139-144; Akarsu, 1987: 37; Cevizci, 2003: 69). Buna göre bilinç, insanın kendisini, çevresini ve iç dünya ile dış dünyada olup biteni tanıma, algılama, kavrama ve fark etme yetisidir. Fenomenolojide bilinç, bir bilme, tanıma edimi dışında ontolojik bir karakter olarak ele alınır. Husserl’e göre bilinç, içine hiçbir şeyin giremeyeceği ve içinden hiçbir şeyin çıkamayacağı kendi içine kapalı, mutlak bir varlık bağlantısıdır. Ama bilinç ontolojik olarak kendi içine kapalı olmasına rağmen, epistemolojik olarak kendi içine kapalı değil, daima dış dünyaya ve nesnelere dönüktür. Bu tespitten hareketle Husserl, bilinci, “her bilinç, bir şeyin bilincidir” (tout conscience est conscience de quelque chose) diye tanımlayarak, onu her türlü farkındalığın ve o farkındalıkların oluşa geçişin idesel ontik-epistemik merkezi olarak görmüştür (Husserl, 1950: 332; Sartre, 1950: 28; Zahavi, 2020: 34). Bu nedenle bilinç, sürekli olarak kendisinin dışında yer alan herhangi bir nesneye doğru yönelimsellik içerisindedir. Her özne, nesne olan bir şeyin öznesidir; öznesiz nesne, nesnesiz de özne yoktur. Ama bilinç hiçbir zaman yöneldiği nesneye birleşmez. Yine bilincin konusuna giren nesne hiçbir zaman onun nesnesi kendi içerisinde hazır ve kurgulanıp inşa edilmiş değildir. Bilinç daima kendinden farklı olan bir nesneye doğru yönelir, onu hedef alır. Bilinç yönelimsellik eylemi içerisindeyken ne nesneyi kendine ne de kendisini nesneye idealist, realist, ampirist ve

pozitivist felsefelerde olduğu gibi ön yargılarla yaklaşarak indirger. Ayrıca bunlarda olduğu gibi herhangi bir nedensellik içerisinde bulunmaz ve de oluşturmuş olduğu yapay ilkelere hareketle de mutlağı araştırmaz. Bu yüzden bilinç hiçbir zaman şüphe içinde bulunmaz ve töz olma durumuna da düşmez.

Husserl felsefesinde bilinç, varlıktan ve geçerlilikten söz etmenin kaynağını bulduğu yerdir. Bu yer bilinç yaşantılarıdır. Bilinçten yaşantıya doğru bir yönelimsellik vardır. Yaşantıların işlevi, bilince konu olan bilinç nesnelere kurmaktır. “Dünya, olabilir bir deneyin objelerinin toplamı” olmasına karşın, bilinç, tek tek yaşantıların toplamı değildir (Husserl, 1950: 15). Tüm yaşantılar yönelimselliğin teleolojik gücüyle bilinç akışının birliğinde varlıklarını sürdürürler. Kendisinde “hem verilmiş olmanın, hem de şeylerin saf olarak görülmesinin gerçekleştiği bilinç de, içinde bu verilmişliklerin öylesine buldukları boş bir kutu gibi bir şey değildir; aksine bilinç, *gören bilinçtir*” (Husserl, 1950: 15). Sartre buna Husserl’in vermiş olduğu farklı örnekler ek olarak *İmgelem* (L’imagination)’in Giriş kısmında bilinçte imgenin meydana gelmesiyle ilgili olarak kâğıdı örnek verir. Masamın üstündeki bir kâğıdın biçimini, rengini, konumunu algılıyorum. Bu farklı niteliklerin ortak bir özelliği vardır. Bu özellikler kâğıdın kendisini bana varoluş olarak sunar. Bu sunuşta kâğıdın nitelikleri “benim içindirler, ben değildirler. Ancak başkası da değildirler, yani hiçbir kendiliğindenliğe ne benim ne de başka bir bilincin kendiliğindenliğine bağımlı değildirler. Aynı anda hem burada bulunurlar hem de eylemsizdirler.” (Sartre, 2006: 7). Kâğıt bizim onu tanıdığımız çeşitli niteliklerinden ayrılmaz. Kâğıt bize hangi görünüşte verilirse verilsin verilen hep bir ve aynı kâğıt olduğundan o, bize verilen görünüşlerin toplamından daha fazladır. Her fenomen gibi kâğıt, özneliliğin yapılandırdığı bir oluşumdur. Buna göre bilinç modları çok farklı olsa da bilinç, kendinde varlık özelliği göstermiş olup kendisi-için-varlık (l’être-pour-soi)’tir, nesneyse kendinde-varlık (l’être-en-soi)’tir. “Onun için, varolmak, kendi varoluşunun bilincinde olmaktır.” (Sartre, 2006: 7). Eğer kâğıt gibi bir fenomen kendisini kavrayan bir bilinç olarak varlığından söz ettiremiyorsa, bilinç de kendi başına bir varlık olmaksızın varlığını kendi dışındaki objelere borçludur ve kendisi onlarla kurmuş olduğu bağıntı ve ilgi ölçüsünde vardır (Gürsoy, 1987: 5).

Husserl, bilincin bütün özelliklerinin hepsini Aristoteles’ten ödünç aldığı ve *noesis* (noèse) ve *noetik anlam* (sens noétique) sözcüklerini de kapsayacak biçimde *noema* (noème) diye tanımlar (Aristoteles, 1996: 1012 a, 1025 b 5, 1032 b 15, 1074 b 30; Peters, 2004: 228-238; İnam, 1995: 38; Cevizci, 2003: 289). Zaten onun epistemolojisinde *noema* ve *noetik anlam* kavram çiftleri farklı iki şeyi değil, aynı şeyi ifade etmektedir. *Noema* bilinç ediminin yöneldiği nesne olmaktan çok bilincin nesneyle bağ kurmasını olanaklı kılan yapıdır (Husserl, 1950: 305). Her yönelimsel yaşam, *noetik* anlar sayesinde kendini açıkladığından kendisiyle birlikte nesnenin anlamını da *noema* sayesinde gizli tutmaktadır. Husserl bu görüşünü *Idées*’te şöyle anlatır: “Her yönelimsel yaşam, noetik anlar sayesinde, açıkça noetik bir yaşamdır; onun özü bir “anlam” gibi bir şeyi kendinde gizli tutmaktadır. ... Bu noetik anlar, örneğin anlamın verilmesi gereğince *Ben* tarafından “hedeflenen” (gemeiten) nesnenin yönetimi olarak saf benim bakışına” dönüşmüştür (Husserl, 1950: 304). *Noemanın* bilinç ile nesne arasında bağlantılı bir yapıda olmasını ise hiç durmaksızın *noematik konum* (situation noétique) gerçekleştirip biçimlendirmektedir.

Husserl’de bilincin yönelimselliğini oluşturan yapı olan *noemanın* iki temel bileşeni vardır. Birincisi, deneyimin çeşitli bileşenleri ile nesnenin çeşitli özelliklerini birleştiren “nesne anlamı”dır. İkincisi ise çeşitli türden edimleri birbirinden ayırt eden *thetik* (thétique) bileşendir. Husserl’e göre “her bilinç, hem edimsel hem de potansiyel olarak “thetik”tir.”(Husserl, 1950: 397). *Thetik* bileşen bir nesneye gerçeklik niteliği kazandırmak açısından son derece önemlidir. Örneğin bir insanı algılıyorum derken karşımda fiziksel bir nesne ya da cismi algılamamıza bağlı olarak orada bir kişi var çıkarımı yaparak sonuca varmayız. Yaşamış olduğumuz deneyimlerden hareketle böyle bir sonuca varırız. Çünkü insan sıradan bir varlık olmadığına göre sıradan bir bilince de sahip değildir. Az önce vermiş olduğumuz örnekte olduğu gibi insan kendi bakış açısından dünyayı yapılandıran ve deneyimleyen kişidir. Bu anlamda *noema* her zaman için bir kişinin *noemasıdır*. Bu durum fiziksel nesnelere için de aynıdır. Bir fiziksel nesne görüldüğü zaman burada görülen duyu verileri değildir. Görülen fiziksel nesneden elde edilen duyu verilerinden hareketle orada bir fiziksel nesnenin bulunduğunu sonucunu da çıkarmıyoruz. Tam tersine nesneyi görmemizi olanaklı kılan bütünüyle o anki *noemamızın* o fiziksel nesnenin *noeması* olmasıdır. Bu durum Husserl’in gözünde bütün edimler için de aynen geçerlidir. Buna göre bir edim ile karşılaştığımızda, o edimden hareketle gördüğümüz bedensel harekete dayalı olarak ortada bir edim olduğunu çıkarıyor değiliz. Aksine o eylemin *noeması* bilincimizde var olduğundan böyle bir sonuca varıyoruz. O halde Husserl’de *noema*, anlam kavramının bütün edim alanlarına genellemesinden başka bir şey değildir. Nasıl bir deyim anlamı ile o deyimden gönderimi arasında bir ayırım yapmak, gönderimi olmayan deyimlerin anlamlı kullanmalarına açıklık kazandırıyor, Husserl’de de bir edimin *noeması* ile nesnesi arasında ayırım yapmak nesnesi olmayan edimler sorununun ortadan kalkmasına yardım eder.

Husserl, *noemada* bir sınırlandırma ya da bilinç kaymasının meydana gelmesini doğal algı ile ampirist-pozitivist algı anlayışlarına bağlar. Örneğin uzaktan bir mağazanın vitrinine baktığımız zaman oradaki kişiyi bir insan olarak algılamamıza karşılık vitrine doğru yaklaştığımızda onun aslında yalnızca cansız bir manken olduğunu görmemiz doğrudan doğruya bir *noema* kaymasına karşılık gelir. Bilinçte bu türden *noema* kaymasının her zaman olanaklı olması ya da bilincin daima yanılığa açık olması, algının her zaman için yanılabilir olduğunun doğal bir göstergesidir. *Noemada* yaşanan bu biçimdeki bilinç kaymaları ontolojiden ya da epistemolojiden değil dış dünyadan kaynaklanmaktadır. Husserl, dış dünyanın ontik-epistemik yapısından dolayı sahip olmuş olduğu *noemayı* sınırlandıran bu sınır durumlarını *duyusal hyle* (ὄλη sensuelle, la hylé sensuelle) diye adlandırır (Husserl, 1950: 289; Aristoteles, 1996: 983 a 30, 1031 a 30, 1036 a 10, 1036 b 35 ve 1059 b 10). *Duyusal hyle* fenomenolojik alanda yönelimsel form (μορφή) kadar önemli bir rol oynar. Husserl fenomenolojisinde *hyle*, insan tarafından deneyimlenen nesnelere karşılık gelmekten çok, insanın duyu organları etkinliğinde belirgin bir biçimde edindiği özel türden deneyimleridir. Bu anlamda insan doğal davranış düzeninde çoğunluk fiziksel nesnenin renk, biçim, dış görünüş gibi özelliklerince emilmekte ya da özümlemektedir. Bundan dolayı insanın algıladığı nesneyle o vitrindeki cansız manken örneğinde olduğu gibi özdeşleşmektedir. Bilinç kendi düşmüş olduğu bu durumdan kurtarması için transandantal bilince gereksinim vardır ve doğal olarak “transandantal bilincin fenomenolojinin buyruğuna girmesi” gerekir (Husserl, 1950: 298). Bu bir anlamda sözcüklerin *noemasına* dönmekle gerçekleşir.

Noema ve *noesis*in bilinç ile olan bağıntısını “ev” örneği üzerinde şöyle açıklayabiliriz: Çalışma odamımın karşısında duran “ev”, “yönelimsel nesne”dir. Bilinç yaşantısının kendi özünde temellenen “ev”, *nesnel anlamdan* ya da *noetik anlamdan* başka bir şey değildir. Bu *noetik* ögenin *noesis*i ise “bilinç” sözcüğüyle anlatılmak istenenden başka bir şey değildir, bir “transandantal anlam-verme”dir. Bilincin “ev” nesnesine yönelmesi gibi her bilinç belli bir nesneye belli bir tarzda yönelir. Bu yönelmede “ev” var olduğu için bilinç ona yönelmiyor. Karşımda var olduğu için “ev”i yorumluyor da değilim. “Ev”e bilincin yönelmesiyle ona ilk kez bu anlamı vermekle “ev” benim için varolmakta, “kendi varoluşunun alanıyla ortaya çıkmakta”, yani kendisi olmakta ve “görünmek”tedir. Bu durumda Husserl’de *noesis*, “yaşantının genel olarak “akıl” ve “varlık”la ilgili olarak belirlenişini sağlayan, yaşantıda “cogitativ” olan şeyi yaratan yandır.” (Sözer, 1976: 33). Böylelikle *noesis*in, nesneyi sınırlandıran dış dünyanın yapıp etmelerine, hayal ve kurgularına (fiction) “karşı koymasıyla noemaya özgü bir yönelimsellik”e geçilir (Husserl, 1950: 351). Kısaca *noesis*, “bir şeyin bilinci”dir derken “bir şey” sözcüğüyle anlatılmak istenen şeydir. “Gösterge”ler *noetik* karakterler olarak ontik yapılarını bozmadan karşılıklı bağlar kurarak bilinçte yeniden sunulurlar. Böylelikle “gösterge” kendi kendini tam tamına kendi biçiminde bilince “bir şeyin modifikasyonu olarak veriyor.” (Husserl, 1950: 349). Örneğimize dönecek olursak “ev” ile onun bilinç ile olan bağı ve bu bağ sonucu oluşan anlamla bilinçte anlatılmak istenen şey aynı şeydir. Bilinçte “Varlık” ile anlam örtüşmektedir, dolayısıyla da bu doğrultuda ontoloji ile epistemoloji aynı zeminde örtüşerek “epistemolojik ontoloji” adını, fenomenoloji açısından ise “fenomenolojik epistemoloji” adını almaktadır.

Husserl’in bilinç tasavvurunu onun kaldığı yerden alarak beden üzerinden somutlaştırıp geliştiren kişi Merleau-Ponty’dir. Onun bilinç felsefesinin temelinde birçok alanda ve sorunda olduğu gibi Husserl’in bilinç felsefesi vardır. Ancak Merleau-Ponty, çoğu yerde Husserl’in bilinç felsefesini aşarak yeni bir bilinç felsefesi de ortaya koyabilmiştir. Merleau-Ponty felsefesinde bilincin doğası, mutlak bir düşünce ya da bir töz olarak kurgulanmaz, tam tersine dünyaya doğru bir geçiş, bir yönelimseliktir. Bilinç, psikolojide olduğu gibi gözlenebilen davranışlardan, olgulardan hareketle basit bir tespitle veya kayıtla değil, yalnızca yönelimsel bir çözümlemeye elverişlidir. Bu yüzden bilincin ne olduğunu, onun iç anlamını, ancak ona ait bir eydetik sezgi elde etmek koşuluyla, bilince doğru gerçekleştireceğimiz yönelimsel bir eylemle bilebiliriz (Merleau-Ponty, 1983: 36).

Merleau-Ponty’ye göre insan, her şeyden önce bir bilinç durumunun, daha doğrusu bilinçlenmiş bir durumun merkezi olarak ortaya çıkar. Bu yüzden bilinç, ne objektif görüşte olduğu gibi dış dünyanın bir parçasıdır, ne de refleksif görüşte olduğu (Descartes) gibi maddi dünyadan bağımsız bir tözdür. Merleau-Ponty, bu her iki yaklaşıma da aynı mesafede durup eleştirerek, bir anlamda her ikisini de birleştirecek bir yaklaşımla, Husserl gibi bilincin bir yönelimsellik içerisinde kendini gösterip varlığa geldiğini söyler. Bilinç dış dünyanın bir parçası olmamasına rağmen ona doğru bir yönelim içerisindedir. Yönelimsellik içerisinde bilinç dünyayla bağ kurarak “Varlık”ı anlamaya çalışır. Bu doğrultuda Merleau-Ponty için bilinç, “bilinç ile doğanın, içeriden ve dışarıdan bağlarını anlamak”tır (Merleau-Ponty, 1945: 489). Bilincin nesneye doğru her zaman bir yönelimsellik içerisinde olması kendi içerisine hapsolmasını engelleyerek, somut dünya içinde başka insanlarla, varlıkla ilişki içerisine geçmesine neden olur. Onun fenomenolojisinde bilinç, dış dünyaya açılan ve ona doğru

yönelme eyleminde kendini bulan bir varlıktır. Bilincin içerisinde bulunmuş olduğu bu yöneliş yalnızca epistemolojik bir yönelme değil, ontolojik bir durumu da gösterir. Bu nedenden bilincin bir şeye doğru yönelişi varoluşsal ontolojik bir yönelmedir. Bilinç dış dünyayı paranteze alsa dahi dış dünyadan soyutlanmaz, varoluşsal bir kaygıyla dış dünyaya, dünya/yaşam da ona bağlanır. Bu bağı kuran, “biricik ve evrensel prensip” olmasından dolayı bilincin kendisidir (Merleau-Ponty, 1945: 428). Bilinç insanı bir masa ya da sandalye gibi sınırları belirlenmiş bir mekânın içerisine hapsolünmesini engeller. İnsanı Descartes’ten itibaren “şeyler içinde bir şey” olmasının yolunu kapatarak özel bir varlık olmasının yolunu açar. Merleau-Ponty bu durumu *Anlam ve Anlamsız* (Sens et non-sens)’daki bir yazısında şöyle anlatır: “şayet, insan, şeyler içinde bir şey olmuş olsaydı, onlardan hiçbirini bilmezdi, çünkü bu iskemle veya bu masa gibi, sınırları içerisinde hapsolünmüş, mekânın belli bir yerinde var olan ve bu yüzden hiçbirini tasavvur edemeyen bir varlık olurdu. Ona özel bir varlık tarzı olma hakkı tanımak gerekir; bu, bütün varlıkları hedef alabilen, fakat onların hiçbirinde kalmayan yönelimsel varlıktır.” (Merleau-Ponty, 1996: 89).

Merleau-Ponty fenomenolojisinde “bilinç, bedenın vasıtasıyla şeyde varlıktır.” (Merleau-Ponty, 1945: 161). Bilinç, bedenden nesneye ya da nesneden bedene doğru bir yönelimsellik olduğundan Descartes felsefesinde olduğu gibi öncelikle “düşünüyorum” değil, “yapabilirim” dir (Merleau-Ponty, 1945: 160). “Bilinç ne kendinde durumdur ne de kendinde bilinmezdir, [aksine] o, bizzat kendinde gizlenen değildir, yani o, ona bir biçimi belli olmayan olan olarak hiçbir şeydir, öyle ki kesinlikle bilmeye gereksinimi yoktur. Bilinçte görünmek, varolmak değil, fakat fenomendir.” (Merleau-Ponty, 1945: 342). Merleau-Ponty’nin, bilinci, Descartes’ten olduğu kadar Husserl’den de farklı bir *fenomen* olarak görmesi, fenomenolojide *cogito*’nun yeni bir yorumudur. Merleau-Ponty, *Algının Fenomenolojisi* (Phénoménologie de la perception)’nde *cogito*’yu bir vesile ile yeniden ele alıp sorgularken bu yeni *cogito*, “yanlış düşünceyi açıklamanın ve hakikatin (vérité) berisindedir, birini ve ötekini olanaklı kılar”, diyerek tanımlar (Merleau-Ponty, 1945: 343). Bilincin birini ve ötekini olanaklı kıldığı beden/dünya ve yaşantıdır. Bilinç hem bir fenomen hem de bir yaşantıdır. Yaşantı olarak kendinde yaşantıdır. Görünen varlık değil, fakat fenomendir yani bedenın dolayısıyla dünyanın kendisidir. Bu nedenle Merleau-Ponty’de yaşantı, bilinçsiz bir yaşantı ya da varlık değildir. Bergson felsefesini hatırlatırcasına tek yöne doğru olmayan sürekli bir akış ve oluştur. Onun felsefesinde her zaman durmaksızın bilinçten nesneye, nesneden de bilince doğru bir yönelimsellik, ontolojik ve epistemolojik bir akışın olması Bergson’da da olduğu gibi *élan vital* ile değil, bu yeni *cogito* yorumuyla gerçekleşmektedir.

Merleau-Ponty, bilinci, bilinç ile doğa, organik, psikolojik ve aynı zamanda sosyal bağların nasıl kurulduğunun ortaya çıkarılması ve anlaşılması için, ayrıca bilincin ne olduğu noktasında ontik-epistemik boyutunun ve dayanaklarının ortaya çıkarılması açısından, *Davranışın Yapısı* (La structure du comportement)’nda naif bilinç (la conscience naïve) ve transandantal bilinç (la conscience transcendantale) olmak üzere iki kısma ayırır. Naif bilinç, realizmdir, ancak ampirik realizmdir (Merleau-Ponty, 2001: 251, 254). Onun felsefesinde naif bilinç Kantçı bir kazanımdır, Kantçı bir dille kendini tanımlar. Bu yüzden Merleau-Ponty’de naif bilincin realizmi ampirik realizmdir. Ampirik realist epistemolojinin bir gereği olarak naif bilinç deneyimsiz olduğundan tek başına hem bedeni hem dünya/“Varlık”ı hem de bedenden dünyaya geçişi açıklayamaz. Ayrıca beden ile dünya arasında doğru bir bağ

kuramadığından aralarında var olan ontik-epistemik kökenli bağları da açıklayamaz. Bu nedenden naif bilinç, beden hareketinin nedenini gösteremiyor, bedeni anlamak için tek başına bir avantaj sağlayamıyor (Merleau-Ponty, 2001: 254-255). Naif bilincin büyüleyici bir dil ve ilginin varolması algıyı kendine doğru çeker. Bunun sonucu olarak psikolojik algı, onun büyüleyici ilginin sonucu olarak yüzü hep olgusal dünyaya dönüktür, bireysel olguların akışını izler. O zaman Merleau-Ponty’de naif bilinç, “bireysel olayların akışı (flux)”dır. Bu tanımlar ve açıklamalar gösteriyor ki, onun felsefesinde naif bilinç, algısal deneyimdir ya da algısal bilinç ve yaşanılmış algıdır (Merleau-Ponty, 2001: 292-293, 297). Böylece Merleau-Ponty felsefesinde naif bilinç, efsanevi bilinç (la conscience mythique) ile duyusal algının bileşimi olup yalnızca yaşanılmakta olan dünyanın bilincidir. Bu dünyanın algısı üzerine kurulmuş olan bilinçtir. Efsanevi bilinç de hakikatin ve şeyin bilinci değildir, o, sadece duyusal algıya dayalı bir akış (flux)’tır, ontik kökenli bir akış değildir (Merleau-Ponty, 1945: 338)

Transandantal bilinç, yani “kendiliğinden dolu bilinç, tam olmuş bir şey değildir, o inşa etmektir, yani varoluş içinde gerçekleştirilmektir.” (Merleau-Ponty, 2001: 300-301). Bu konumuyla o, Durkheim’ın bahsettiği “kolektif bilinç” (conscience collective)’tir. Transandantal bilinç, her şeyden önce bir yapı olduğundan, nesne gibi varolmaktadır. Dünyanın inşasında ve yasa koymada temel varlıktır. Septik kuşku ile Kartezyen kuşkuyu ortadan kaldırarak bilincin doğrudan hakikate yönelmesini sağlar. Descartesçı *cogito* tek başına hakikate yönelmeyi başaramamıştı, çünkü bilinç kendisi dâhil her şeyden, kuşkunun kendisinden bile kuşku duyduktan sonra kuşkunun kendisini bir düşünce olarak bilince veren olarak Tanrı’yı görüyordu. Tanrı’nın sayesinde hem bilinçten gerçeklik alanına yani dış dünyaya bir geçiş yapıyordu hem de solipsizme ve mutlak bir kuşkuya düşmekten kurtuluyordu. Bunun sonucu olarak da “*cogito ergo sum*” düşüncesine varmıştı, öznenin ontolojik konumunu belirginleştirmişti. *Cogito* akla genel bir metot vererek bilincin her bir alanına girmesini açsa da “yalnızca kesinlikle benim varoluşumu keşfedemiyor.” (Merleau-Ponty, 2001: 265). Böylece Merleau-Ponty’de transandantal bilinç, anlamın ve anlaşılabilirliğin kökensel kaynağıdır, saf düşünceyi (la pure pensée) verendir. Başka bir deyişle onun fenomenolojisinde transandantal bilinç, bir “epistemolojik nesne” (sujet épistémologique), “anlama” (signification) ve “anlaşılabilirliğin” (intelligibilité) kökensel kaynağı, “refleksiyon” (réflexion), “odaklama” (thématisation) ve “yapı” (constitution)’dır. O, şeyleri bu temeller doğrultusunda ele alarak psikolojik betimlemenin eksikliklerini ortadan kaldırır. Transandantal bilinç bir bakıma her refleksif felsefenin başlangıç noktasıdır. Merleau-Ponty’nin bu transandantal bilinç çözümlemesi gösteriyor ki, onda bir başka açıdan felsefe, “epistemolojik nesne” ile “transandantal bilinç” arasındaki ilişkinin incelenmesidir.

Naif bilinç ile transandantal bilinç arasındaki ilişkide naif bilinç, dünyanın hedefi, yönelimsel, dünyaya yakınlık, dünyaya açılmadır. Fakat nesnenin lehine gerçekleşen ve hemen hemen kendi saygınlığını yitiren bir açılım ve işlemdir. Her ikisi de algının değişik basamaklarında aynı yapıyı açıklıyorlar, birbirlerini reddetmiyorlar, ancak ikisi arasında birbirine geçme ve yeniden anlamlandırma vardır. Naif bilinç şeyleri anlamlandırmada ve bedenle dünyanın/“Varlık”ın bağını kurmada yeterli olamıyor. Çünkü o, ölümlü insanın ve toplumun bilincidir. İnsanın bu durumu aşabilmesi ve de naif bilincin, rasyoneli işlevsel kılmak ve ontik-epistemik eksikliklerini gidermek için transandantal bilince gereksinimi

vardır. Zaten transandantal bilinç, naif bilincin bu yetersizliklerinden dolayı sürekli olarak onun ya da algısal bilincin varoluşunu tasarlar. Transandantal bilinç objektifliği olanaklı kılan bir yapıdır, naif bilinç ise psikolojik betimlemedir. Naif bilinç, *Ben*'in bilinci değildir. Benim bedenimin bilinci hepsinden öncedir. Çünkü benim bedenim yaşanılmış bedendir. Yaşanılmış beden ise benim bilincimdir. O halde algı ancak yaşanılmış bir beden için olanaklıdır. Merleau-Ponty'de yaşanılmış beden, bireyin evrensel tutumudur, onun formudur. Yaşanılmış beden bir anlamda transandantal bilinç olduğuna göre bedenden dünyaya geçiş naif bilinç ile değil, transandantal bilinç ile gerçekleşir. Ayrıca algısal bilinç beden ile ruh arasında bağ kuramadığından bunun yaratmış olduğu sorunlar, bir yere kadar naif bilinç sayesinde bir yerden sonra da tamamıyla transandantal bilinç sayesinde çözümlenmektedir. Görüldüğü gibi Merleau-Ponty'nin fenomenoloji felsefesinde bilinç, Husserl'de olduğu gibi mutlak değildir, "bir taraftan beden fonksiyonudur, o halde o, bazı dış olayların bağıntılı bir "iç" olaydır; diğer taraftan da bizzat kendinde bu dış olaylar ancak bilinç tarafından bilinmektedir." (Merleau-Ponty, 2001: 293). Bundan ötürü onun fenomenolojisinde bilincin doğası, bir öz ya da "mutlak düşünce" olarak kurgulanmaz. Bilinç, dünyanın bir projesi olarak bir yandan dünyaya doğru bir yönelimsellik içerisinde bulunurken, bir yandan da dünyayı kendine doğru çeker.

Merleau-Ponty'nin fenomenolojisinde mutlak bir bilinçten söz edilmezken Husserl fenomenolojisinde mutlak bilinçten söz edilir. Hatta Husserl, mutlak varlık alanını mutlak bilinçten hareketle betimleyerek temellendirir. Husserl'de fenomenolojide ilk ve öncelikli bir varlık alanı olarak görülen saf bilinç, mekâna bağlı olmayan mutlak bir varlık alanıdır. Mutlak özlerden meydana gelen saf bilinç, mutlak varlığın tümü olarak dünyaya ve doğaya bağlı olmayan, kendisinden başka bir varlığa dayanmayan bir varlık alanıdır. Doğanın varlığı bir yaşantı olarak kendi içine kapanmış olsa da bilincin varlığını sınırlandıramaz. Onun için saf bilincin karşısına başka bir mutlak varlık koyamayız. Çünkü bilinç kendi başına bir varlık olarak, "ilk" olandır. Öyleyse bilinç, doğanın bir parçası değildir. Doğa sadece bilinçte "immanent bağları olan intentional bir "birlik" olarak" olanaklıdır (Mengüşoğlu, 1976: 18). Bu yüzden Husserl felsefesinde bilinç ve reel varlık birbirine eşit tutulabilecek varlıklar değildirler. Her ikisi arasında ontik-epistemik temelli bir uçurum vardır. Realite görünüş alanına çıkan, görünebilen ve asla mutlak olarak verilmeyen, yalnızca rastlantıya bağlı olan bir varlık tarzıdır. Bilinç ise varlığı bakımından görünüş alanına çıkamayan, bize görünüş olarak verilemeyen, gereklilik taşıyan mutlak bir varlıktır. Onu görünüş alanına çıkaracak olan da fenomenolojik indirgemeye dayalı fenomenolojik betimlemedir. Fenomenolojik bir yöntem içerisinde saf bilinç realitenin kendisine anlam verip onu anlamlı kılar. "Bütün reel birlikler, "anlam birlikleri" (unités de sens)'dir. Anlam birlikleri, anlam veren bir bilinci koşul koşarlar. ... Bu bilinç onun yanında mutlak ve kendisi yine bir anlam verme yoluyla meydana gelmiş değildir." (Husserl, 1950: 183). O halde bilinç, "kapalı ve mutlak bir varlık bağıntılıdır; onun içine hiçbir şey giremez ve ondan hiçbir şey dışarı çıkamaz; zaman-mekâna bağlı bir dışı ve zaman-mekân bağıntılı taşıyan bir içi olmadığı için, hiçbir "şey" üzerinde" nedensel bir tesiri olamaz. Çünkü nedensellik, dış dünyaya aittir, mutlak varlık alanına ait değildir. Onun için de nedensellik ile mutlak varlık arasında hiçbir ilişki, ontik-epistemik bir bağıntı yoktur. Bu durumda bilincin konusuna giren şey gibi dünya da yalnızca bir bilinç için var olan ve ancak rölatif bir anlam taşıyan yönelimsel bir varlıktır.

Fenomenoloji, bir bilinç felsefesi özelliği göstermesine karşın, yukarıda da karşılaştırdığımız Husserl ve Merleau-Ponty'nin bilinç tasavvurlarında görüldüğü gibi, her fenomenoloğun bilinç tasavvuru farklıdır. Husserl fenomenolojisinde bilinç özerkli bir özne anlayışı karşımıza çıktı. Hatta o, Kartezyen felsefeyi çokça eleştirmesine karşın felsefesinde bu bilinç özerkli özne anlayışı, bazı farklılıklar da olsa, Kartezyen felsefenin zirvesine dönüştü. Bunu fark eden Heidegger, *Varlık ve Zaman*'da bilinç ve özneye vurgu yapmamak, yani özneyi koparılmış olduğu varlık alanına tekrar oturtmak için, onu ontik bir zeminde temellendirerek ontolojiye bağlar. Husserl'in bilince aşırı vurgu yapmasıyla Kartezyen felsefenin farklı bir biçimde tekrar zirveleşeceğini aslında Merleau-Ponty de fark etmişti. O da Heidegger'e haklılık vererek, onun gibi özellikle felsefesinin ikinci döneminde varlıkta özne nesne ayırımı yapmaksızın bilinci ontik bir zemine oturtmak için, daha doğrusu bedende özne nesne ayırımı yapmaksızın onun dünyaya/"Varlık"a açılımını sağlamak ve onunla arasında bağ kurmak için varoluşsal ontoloji arayışına girişmiştir.

Fenomenoloji felsefesinde bilincin özünün analiz edilmesi ve aydınlatılması ise öncelikle fenomenolojik bir tavır, refleksiyonu ve fenomenolojik yöntemi gerektirir. Böyle bir bilinç fenomenolojisiyle bilincin ve idelerin doğasallaştırılması engellenmiş olur. Ancak bu tavırla hem bildiklerimiz hem de gerçeklik dışta bırakılarak, bilginin nasıl ve hangi süreçlerde oluştuğu/oluşturulduğu anlaşılmaya çalışılmış olunur. Bunun için de yönelimsellik, fenomenolojik indirgeme, fenomenolojik düşünce, paranteze alma, eydetik sezgi ve fenomenolojik betimleme gibi kendine özgü temel evrelerin geliştirilmesi gerekir. Bu evrelerle birlikte Husserl fenomenolojisi başta olmak üzere diğer fenomenologlarca da kullanılan dünya, yaşam, verilmişlik ve transandantal ben kavramları fenomenolojik yöntemin önemli terimleridir. Ancak bu terimler Merleau-Ponty dâhil hemen hemen tüm fenomenologlarca kullanılmasına karşın, bu terimlerin hepsi herkesçe aynı anlamlara gelmemektedir. Bu terimlerin hemen hemen hepsi ya ontik-epistemik yapılarından dolayı taşımış oldukları çok anlamlılıkları yüzünden ya da bu anlamlar içerisinde her fenomenologca vurgunun farklı olana yapılması veya yeni bir anlama gelecek biçimde yeniden yorumlanmasından dolayı, felsefede aynı derecede anlaşılması zor olan terimlerdenidir. Bu yüzden fenomenolojik yöntemine temel oluşturan bu terimleri ve evreleri açıklamak öyle kolay değildir. Çünkü hem fenomenolojik yöntemin evreleri hem de onun terimleri olmuş bitmiş, kesin olarak tanımlanmış değildir. Husserl'in kendisi dâhil tüm fenomenologlar, felsefelerinde bu yöntemin felsefe soruşturmalarını yürütürken onları yavaş yavaş geliştirmişlerdir ve onlara ilişkin hiç mi hiç özlü ve somut bir açıklama sunmamışlardır. Hatta kendilerini böyle bir girişimde bulunma gereksinimi içinde dahi görmemişlerdir. Bu yüzden fenomenolojide önceden belirlenmiş yollar yoktur. Bu evreler her fenomenolog da farklı farklı süreçlerde gerçekleşir. Sonunda her fenomenolog, hedefine gerçekliği ve apaçıklığı birdenbire yakalayamadığından, yorucu, çetin çalışmalarla adım adım erişir. Bu belirsizliğe rağmen fenomenolojinin ne olduğu yine ancak bu terimlerle anlaşılabilir. Başka bir deyişle fenomenolojik yöntem yukarıda da açıkladığımız gibi kendi alanlarında çalışmak isteyenlere önceden hazır yöntem ya da her teorik çalışmayı hemen ilk sonuçlarına ulaştırmaya hazır olan bir yöntem kuralları vermemektedir. Bu yüzden fenomenolojik yöntem pozitivist yöntem, deneysel yöntem ya da tümdengelim yöntemi gibi kuralları önceden belirlenmiş, sınırları çizilmiş, olmuş bitmiş bir yöntem değildir. Fenomenolojik çalışmanın aşağıda da açıklamaya çalışacağımız her aşamasında bu aletin yeniden gözden geçirilmesi, canlı tutulması ve

kazanılması gerekmektedir (Sözer, 1976: 19). Ancak o zaman fenomenolojik yöntem amacına ulaşarak, felsefe ve bilimlerin nesnesi hakkında bize gerçeği verebilir. Bu açıdan fenomenolojik yöntemi yapılandıran ve biçimlendiren öncelikle fenomenoloğun kendisidir. Bu durum fenomenolojinin doğasına uygun doğal bir eylemdir.

Bilinçten/Bedenden Dünyaya Geçiş: Yönelimsellik

Yönelimsellik (intentionnalité), objeye ve transandantala doğru çevrilmiş “fenomenolojinin ana teması” olarak, saf bilincin özünü gösteren, onun işlevlik kazandığı ilk ve en önemli evrelerinden biridir (Husserl, 1950: 282). Yönelimsellik, bilinç ile nesnesi arasındaki ilişkidir. Bilinç daima bir yönelimsellik içerisindedir. Yönelimsellik hem bilinçten nesneye doğru olan hem de iki nesne arasında gerçekleşen ilişkidir. Bir nesneyi algıladığımızda görünenle görünüşün kendisi arasında bir ayrım vardır. Nesne hiçbir zaman bütünlük içinde değil, daima belli bir sınırlı perspektiften görünür (Zahavi, 2022: 32-33). Nesnenin görünen boyutu nesnenin tamamıyla kendisini vermez. Tek başına hiçbir görünüş tüm nesneyi kavrayamaz. Nesneyi tamamıyla veren bilince konu olan görünüştür. Bilincin kendisine konu olan görünüş, dış dünyadaki nesnenin görünüşünü aşar. Böylece nesneyi tüm boyutlarıyla kavrar. Husserl’de yönelimsellik, “bilincin asla boş olmadığı, her zaman bir şeyin bilinci olduğunun fark edilmesini ifade eder.” (Lewis - Staehler, 2019: 41). Bilinç, kendisine konu olan nesneyi daha yakından tanımak, bilmek ve idrak etmek ister. Bunun için bilinç, nesnesine daima bir yönelimsellik içerisindedir. Bilinç nesneye dokunmak gibi yüzeysel bir bağ kurmak istemez, aksine nesnenin doğasını daha kâmil bir şekilde kavramak ister. Çünkü bilinç ancak o an nesne hakkında doğru ve kesin bir bilgi edinir. Böylece yönelimsellik, nesneyi herhangi bir indirgemeye veya değillemeye uğratmadan bilincin sürekli yönelimlerini başarıya ulaştırır. Yönelimsel bir nesne var olduğundan, yönelimsellik ve gerçek nesne arasında herhangi bir ayrım yoktur. Gerçek nesne yönelimsel nesnedir (Zahavi, 2022: 43). Ama fenomenolojik yöntemin amacına uygun doğru olarak uygulanabilmesi için, yönelimsellikten önce kendine özgü felsefi bir tavrın var olması gerekir. Felsefi tavır bir anlamda yön belirlemedir, kendi durumunu ortaya koymaktır. Nasıl her bilimin ya da her yöntemin kendine özgü bir tavrı varsa, fenomenolojinin de nesne alanı karşısında takındığı kendine özgü bir tavrı vardır. Her bilimin nesne karşısında takındığı tavır, onun varlık alanına aittir. Fenomenolojik tavrın takındığı nesne alanı fenomenler dünyasıdır. Doğal tavır ile fenomenolojik tavrın varlık alanları birbirlerinden farklı olduğundan, birbirlerine tamamıyla zıt olan tavrılardır, birbirlerinin varlık alanlarını kullanamazlar. Doğal tavır nesneye, dış dünyaya karşı her insanın alabileceği tavidir. Doğal tavır, naif ve dogmatik realist bir tavidir, ampirist ve pozitivist anlayışların tavidir. Bu tavır alışıta insan bazen dünyadan kuşku duysa bile dünyayı bir bütün olarak sorgulamaksızın, akıl süzgecinden geçirmeksizin kabul eder. Yani doğal tavır için araçsız olarak algılayabildiğimiz bir dünya vardır. Reel dünyada özne de nesne de reel varlıklardır. Özne varolanla doğrudan doğruya bağ kurabilir, özne nesneyi doğrudan, araçsız kendine verildiği gibi kabul eder; “onu dolaysız kavrar, idrak eder, duyar, öğrenir.” (Mengüşoğlu, 1976: 9). Oysa fenomenolojik tavır böyle değildir, doğal tavrı kullanamaz. Çünkü fenomenolojik tavır, dogmatik olmadığından doğal tavrın yönünde gidemez. Fenomenoloji bir açıdan da eleştirel bir öz bilimi olmasından dolayı, onun eleştirel bir tavır olmasını sağlayacak bir tavra gereksinimi vardır. Yani fenomenolojik tavrın yöneldiği alan doğal tavrın yöneldiği alan gibi hazır olmadığından bu

alanın elde edilmesini sağlayabilecek bir tavrın olması gerekir. O zaman bu tavır da naif ve doğal değil, refleksiyonlu bir özellik göstermesi gerekir. Bu durumda fenomenolojik tavır, doğal tavidan farklı olarak “kendi yöntemine, kendi konusuna kendi ‘logos’una yönelmiş bir bakıştır.” (İnam, 1995: 36). Fenomenolojik tavır insanın kendisini dış dünyadan soyutlaması ya da dış dünyadan hareketle *Ben*’in açıklanması değildir. Aynı biçimde iç algının dış algıya dış algısında iç algıya indirgenerek açıklanması da değildir. Aksine fenomenolojik tavır, kişinin çevresinden hareketle bütün bir dünyayı *Ben*’e ait olan dünyayı meydana getiren anlamlandırmaların (signification) saf kaynağını ortaya çıkarmaya ve açıklığa kavuşturmaya girişiminin tavidir (Merleau-Ponty, 1984: 33). Fenomenolojik tavır doğal tavır gibi hemen gerçekleşemez. Fenomenolojik tavrın hemen gerçekleşebilmesi için fenomenolojik bir bakışla özel bir yöntem gereksinim vardır. Bu yöntem de fenomenolojik indirgemedir. Yalnız fenomenolojik indirgemenin uygulanmamasından önce “yönelimsel yaşantı” (le vécu intentionnel)’ların varolması gerekir. “Yönelimsel yaşantı”lar, bilinç olaylarıdır, yani ruhsal olaylardır. Onlar *a priori* olarak vardır. Husserl’e göre, *cogito* bir şeyin bilinci olduğuna göre “her bilinç, bir şeyin bilincidir”. “Yönelimsel yaşantı”lar da bu bir şeyin bilincinin yaşantısıdır (Husserl, 1950: 115, 283). “Yönelimsel yaşantı”lar bir şeyin bilinci olduklarından olgusal ya da psikolojik özellikler taşımazlar, objektif varlık olarak vardır.

Fenomenolojinin merkezi terimlerinden biri olan yönelimsellik (intentionnalité) sözcüğü Latince kökenli bir terimdir. Latince yönelme, dikkat, niyet, gerilme gibi anlamlara gelir. Latinceye Stoa felsefesinden *kathekon* (καθήκον, çoğulu: kathekonta, καθήκοντα) sözcüğünün çevrilip uyarlanmasıyla geçmiştir. *Kathekon* sözcüğü Roma Stoasından Seneca (MÖ 4 - MS 65) tarafından Latinceye *convenientia* olarak çevrilmiştir. *Kathekon*, Kıbrıslı Zenon (MÖ 336 - 264) felsefesinde “uygun tutumlar”, “doğru olan şey” anlamlarına gelir. Uygun tutumdan kasıt, doğayla iç içe, ona ters gelmeyen davranışları, iyiyi, uygunu, yararlıyı yaşamak ve ruhun birliğini (hegemonikon) sergilemek demektir. Zenon’a göre, “erdeme uygun yaşamak, doğal olayların deneyimine uygun yaşamakla aynı şeydir; erek, doğaya uygun yaşamaktır”, başka bir deyişle *logosa* uygun yaşamaktır (Diogenes Laertios, 2003: 332; Arslan, 2008: 374). *Convenientia* sözcüğü ise, Latince, uyuma, uyum, mutabakat anlamlarına gelmektedir. Bu sözcük özelde Seneca felsefesinde genelde ise bütün bir Roma Stoa felsefesinde ise doğru ve ahlâklı davranma anlamına gelir, yani yine Zenon felsefesinde olduğu gibi doğayla uyumlu olmaktır, “doğaya uygun yaşamak” (secundum naturam vivere)’tir (Seneca, 1992: 57; Dürüşken, 2007: 14). Doğaya uygun yaşamak ya da en yüce iyiye ulaşmak ve ona uygun bir ahlâki eylemde bulunmak için de doğaya doğru bir yönelim içerisinde olmak gerekir. Bu bağlamda *logosa* uygun yaşamak, bu doğayla uygun yaşamak, erdemli olmak demektir. İnsan için doğaya uygun olan, akla uygun olan eylemdir. Kısaca bütün bir Stoa felsefesi doğa yasalarının, *logosla* ya da bireysel akılla evrensel akıl ve toplumsal yasalarla bir *uygunluk* içinde bulunduğunu kabul ederler. Sonra *convenientia* sözcüğünün taşıdığı bu anlam, Ortaçağ Skolastik felsefe boyunca, özellikle de bu felsefenin en önemli temsilcilerinden biri olan Thomas Aquinas (1224 - 1274) felsefesinde de hemen hemen aynı metafizik zeminde olmasa da aynı doğrultuda gelişip olgunlaşır. Thomas *Varlık ve Öz* adlı yapıtında varolanı anlamak için özü anlamının gerekli olduğunu vurgulayarak, “cinsin, türün ve farkın doğada maddeye, biçime ve birleşik-olana niçin uygun düştüğünün” nedenini ortaya koyar. Ona göre, bu uygunluğun nedeni, “insanın canlı varlıktan ve akla uygun-olandan” oluşması değil, “akla uygun bir canlı varlık” olmasından kaynaklanmaktadır (Thomas Aquinas, 2007: 53).

Böylelikle onun felsefesinde bilinç, yönelimsellik modu içerisinde başka bir dünyaya açılarak, akıl ile “Varlık” arasındaki ilişkiyi kurmaya çalışır. Thomas için bilinç, temelde nesnenin bağlantısı olduğundan, yönelimsellik sayesinde bilinç ile nesne birbirine bağlanır. Onda yönelimsellik, yalnızca dış dünya ile bilginin tutarlı bir açıklamasını sağlamaz, aynı zamanda aşkın Tanrı’nın “Varlık” a içkinleşmesini de sağlar. Kısaca Thomas’ta yönelimsellik, aşkın Tanrı ile gerçek dünyanın uzlaşımının anahtarını sunar, onların birbirleriyle birleşmesini sağlar. Thomas’ın felsefesinde olduğu gibi skolastik felsefede de yönelimsellik, fizik ile psişik arasındaki “uyum ilkesi” nin betimsel açıklamasıdır (Solère, 1989: 13). Böylelikle hem Thomas felsefesinde hem de skolastik felsefesinde yönelimsellik, nesnenin doğasına uygun bir biçimde betimli bir kavramdır, “nesneyle ruhun arasına giren ilgiyi adlandırır.” (Solère, 1989: 36). Daha sonra *convenientia* sözcüğünün anlam içeriğinde doğup gelişen yönelimsellik sözcüğü Almancada *intentionalität* biçimine dönüşür. Almancadan Fransızcaya *intentionnalité*, İngilizceye ise *intentionality* biçiminde geçerek kavramsallaşır. Terim olarak ise yönelimsellik, “bir bilincin birliği gibi ve bilincin akışı gibi yaşanmış her akışı işlemekte bizzat kendinde olanı yetkilendiren ve güçlü anlamı bilinçte nitelendiren” dir (Husserl, 1950: 283).

Yönelimsellik terimini fenomenoloji felsefesinde ise ilk kez Franz Brentano kullanmıştır. O, Skolastik felsefeden “*convenientia*” sözcüğünü ödünç alıp “ereksel varoluş” felsefesinden esinlenerek “*intentionalität*” kavramını geliştirir. “*Convenientia*” kavramını Skolastik anlam içeriğinde alarak “içkin yönelimsellik” anlamında “*intentionalität*” biçiminde yeniden yorumlayarak kavramsallaştırır. O, *Empirik Bakış Açısından Ruhbilim (Psychologie vom empirischen Standpunkt)* adlı yapıtında ayrıntılı olarak bu terimi inceler. Brentano’ya göre her bilinçsel fenomen, “kendi içinde nesne olarak bir şeyi içerir. Sunumda bir şey sunulur, yargıda bir şey tasdik ya da inkâr edilir, aşkıta sevilir, nefrette onun kendisinden nefret edilir, arzuda arzulanır, vs.” (West, 1998: 129). Buna göre bilincin bir nesneye yönelmiş olması, bir içerik ya da nesneye gönderimde bulunması bilinçsel ya da psişik fenomenlerin ayırıcı özelliğidir. Çünkü her zihinsel fenomen belirli bir şeyi nesnesi olarak kendinde içerir. Böylelikle Brentano bilincin yönelimselliğini belli bir nesneye yönelimselliği olarak tanımlayarak onu, ruhsal olayı, fiziksel olaylardan ayırt edecek bir ölçüt olarak kabul eder. Bu ölçüt içerisinde yönelimselliği, ancak bir şeyin bilinci olarak deneyimlenen yaşantıların kendine özgülüğü yoluyla anlayabiliriz. Onun bu yorumu skolastiklerin yorumuna yabancı değildir. Ancak onlardan farklı olarak Brentano, yönelimselliği psişizmin temel karakteri haline dönüştürerek betimsel psikolojiyi keşfeder (Cabestan, 2000: 148). Yönelimselliği Brentano’dan da öğrencisi Husserl ödünç alarak, fenomenolojide çok değişik bir bağlam içinde yeni teorik bir amacı gerçekleştirmek üzere kullanıp geliştirerek, onu fenomenolojinin temel kavramlarından biri haline dönüştürür.

Brentano’da yönelimselliğin bilinçte belli bir süre sonra halüsinasyonlara, derin yanlış algılara, hayal ve kurgulara (fiction) neden olabileceğini gören Husserl, bilinci bu duruma düşürmek istemez. Husserl için yönelimsellik, Hocası Brentano da olduğu gibi ruhsal olayın ana belirlenimini yakalamak değildir. Tam tersine onun felsefesinde yönelimsellik, bilincin fenomenleri nasıl oluşturduğunu tanımlamanın bir yoludur, bilincin bir konuya yönelişini, bir şeyle ilişki kurmasını sağlayan bilinç yaşantılarının, *cogito*’nun çatısıdır. Bu çatı yaşantının eydetik yapısının gereğince uygun biçimde onun objesini veren bilincin birliğidir. Bilincin birliği içerisinde, yani bu çatıyla yaşantı “her zaman daha zengin sınırlamalara göre ve her

zaman yeni yüzleşmeleri sunmuş olarak, eksiksiz bir kesişmeyle görünen bir şeyin bilincidir.” (Husserl, 1950: 138). Her bilinç yaşantısı en genel anlamında kendi kendisinden ötürü belli bir nesneyi içerdiğinden, bir bilinç yaşantısının konusu olan nesneyi, o yaşantının dışında bilinmeyen bir yerde aramak zorunda değiliz. Çünkü “yaşantı verildiğinde, nesnesi de yaşantının özsel kuruluşunun bir gereği olarak, birlikte verilmiştir.” (Sözer, 1976: 31). Başka bir deyişle yaşantı verildiğinde, nesnesi de yaşantının özsel kuruluşunun bir gereği olarak birlikte verilir. Her özne, daima bir nesneyi amaç edinir ve onu anlamak için de ona doğru bir yönelimsellik içerisindedir. Bilgi yaşantıları, özler, özleri gereği, “bir yönelim (intentio) taşırlar, bir şeyi kastederler, şu veya bu türdeki bir nesneyle bağlantı kurarlar.” (Husserl, 2003: 79-80).

Husserl, felsefesinin her terimi gibi *cogito*'yu da yönelimsellik sözcüğünden hareketle yorumlar ve tanımlar. Bu yorumlara dayalı tanımlardan birine göre “*cogito*, genel olarak, belli [bir] yönelimselliktir.” (Husserl, 1950: 387-388). Yönelimsellik bilincin doğal bir özelliğidir. Nesne bilgi yaşantılarına ait olmasa bile, bir nesneye yönelmek, bilgi yaşantılarının doğal özelliğidir. Öz ile nesne arasında bir bağlantı kuran yönelimsellik, bir şeyin bilinci olarak bütün bilincin özelliğini yansıtır. Bilincin bütün eylemleri bir şeyin deneyimine, yani kastedilen objeye yöneliktir (Husserl, 1950: 66). Örneğin, “Varım”, “Düşünüyorum”, “Duyuyorum”, “Hatırlıyorum”, “Ümit ediyorum”, “Seviyorum” ve “Nefret ediyorum” gibi bilinç eylemlerini dile getiren sözlerin bir anlam kazanması için bu yaşantıların bir şeye bağlanması, bir şeyle ilişki kurması gerekir (Husserl, 1950: 110; Descartes, 1950: 35, 38). “Ben, bir bilinç ve beden olarak varım.”, “Bir şeyi düşünüyorum.”, “Bir şeyi duyuyorum.”, “Bir şeyi hatırlıyorum.”, “Bir şeyi ümit ediyorum.”, “Bir şeyi seviyorum.” ve “Bir şeyden nefret ediyorum.” gibi. Bu örneklerde görüldüğü gibi sadece somut ve tikel nesnelere değil, aynı zamanda soyut ve tümel olanlar da deneyimlenebilmektedir. Bunlardan her biri özel bir deneyim olup, deneyimin yönelimsel niteliğidir. Her yönelimsel deneyim bilinci hem bir şeye yönetilir hem de her yönelimsellik bir şey hakkındadır. Bu ister bir geyiğin veya kedinin deneyimi isterse de matematiksel bir olgunun durumu olsun değişmez. Aynı nitelik yönelimsellik sayesinde farklı malzeme ile bilinçte birleşmektedir (Zahavi, 2022: 44, 66). Burada önemli olan, bilinç edimi ile bilinç konusu arasındaki bağıdır. Ancak bilinçte olduğu gibi fiziki alanda bir yönelimsellik yoktur; bir ağaç ya da kaya parçası bir şeyle bağlantı kurmadan kendi içinde varlığını sürdürebilir. Oysa bilinç olaylarında, ruhsal yaşantılarda durum böyle değildir. Çünkü, “yaşantı [ancak] bir şeyin bilinci” olarak varlığa gelir, anlam kazanır (Husserl, 1950: 116). İşte Merleau-Ponty, araştırmalarının odak noktalarından biri olan “beden”den “dünya”ya geçişi bu varoluşçu ontolojik bağdan hareketle yapıp temellendirecektir.

Yukarıda tartışmış olduğumuz soruna tekrar dönecek olursak, bu örnekleri, “annemi-babamı hatırlıyorum, yılandan korkuyorum, şiir yazıyorum, gülü kokluyorum gibi” farklı örneklerle özelleştirerek de verebiliriz. Bu örneklerin her birinde bilinç hali “annem-babam”, “yılan”, “şiir” ve “gül” sözcükleriyle gösterilen belli bir nesne ya da içeriğe yapılan gönderim olmadan betimleme yapılamaz. Husserl bu gibi örneklerle verilebilecek bağı ve “bilincin birliği”ni *cogitatio* ve *cogitatum* sözcükleriyle kavramlaştırarak dile getirir. Bu örneklerde de görüldüğü gibi önümdeki bir nesneye yönelişim bir *cogitatio*, yani bir bilinç yaşantısıdır; önümdeki nesne ise *cogitatum*dur. “*Cogitation*lar bu birliksiz var olamıyorlar” (Husserl, 1950:

111). Bu örneklerin hepsinde düşünülen şey aslında düşüncenin kendisinden başka bir şey değildir. *Cogito*'nun nesnesi "ide" mahiyetindedir. Bir *cogito* başka bir *cogito*'yu nesne edinmektedir. Yani "bilinç edimimi" bir başka "bilinç ediminin" nesnesi kılınmaktadır. Böylelikle bilinç, kendisi üzerine katlanmak ve kendini düşünmekle Kartezyen epistemolojideki özne-nesne ikiliğini ortadan kaldırdı. Descartesçı *cogito* özne-nesne ayırımıyla dış dünyanın kesin bir bilgisine varırken, Husserlci *cogito* özne-nesne ayırımını ortadan kaldırarak, dış dünya hakkında olmasa da dış dünyanın nesnelere bilinç tarafından kurulan özleri ve anlamları hakkında kesin bir sonuca vardı. Bilincin nesne üzerine bu geçişi fenomenolojik indirgemeyeyle sağlanır. Böylelikle fenomenolojik indirgemeyeyle bakış, bilinç alanına, *cogitatio*'ya çevrilip, onun immanent alanına yönelmiş olunur.

Yönelimsellikte nesnenin dünyadaki fiziki bir şeyle aynı olmaması hususu önemlidir. Bilinçte düşünülen tasarlanan her şeyin dış dünyada bir karşılığı olmayabilir. Tek boynuzlu aslan başlı bir atı, dairesel ya da dört kenarlı bir üçgeni düşündüğümüzde, varolan şeylere karşılık gelmeyip, yalnızca bilinç hallerindeki açıklıklarla ortaya çıkan durumlar vardır. Aynı durum sayılar, mantıksal bağıntılar, yaratıcılık, kızgınlık veya kıskançlıkla ilgili düşüncelerde ve bilinç eylemlerinde de benzer sorunlara yol açmaktadır. Bunların hepsi bilinçsel birer fenomen olup onların bilinçteki yönelimsel anlamlarıyla varlığa gelirler. Ancak psikişik fenomenler gibi fiziki fenomenler de yalnızca "zihinde" düşünülür anlamında Platoncu yorumlar değildir (West, 1998: 130). Çünkü fenomenolojide Platon felsefesinde olduğu gibi, idealar dünyası ve fenomenal dünya biçiminde iki dünya tasavvuru yoktur, özler somut şeylerdir; düşünce, "...nın düşüncesi" olduğu gibi obje de "düşündüğümüzdür". Bunu Husserl, "Nesne gözlerimize temeldir." vurgusuyla apaçık olarak dile getirmiştir (Husserl, 1950: 116, 186). Bu somutluk içerisinde bilinç bir şeyin bilinci olarak nesnelere doğru bir yönelimsellik içerisindedir. Böylece Husserl, "nesnenin bilincin dışında olduğunu ve onun temsiline de bilincin içinde olduğunu öne sürerek bilinç ile nesne arasında yönelimsel bir ilişkiyi açığa kavuşturduğuna inanmanın bir yanılgı olduğunu iddia eder." (Zahavi, 2022: 36). Yani Husserl, Platon'un iddia ettiğinin aksine iki ayrı dünyanın ve bunlar arasında yönelimsel bir ilişkinin olduğunu reddeder. Aksine nesne bilincin dışında değildir. Tek bir dünya vardır ve bilincin kendi içinde nesnelere doğru sürekli bir yönelimsellik vardır. Yani Husserl, Brentano'nun bilinçsel olanla ilgili ölçütünün önemini kabul ve teslim ederek, o da sürekli bir yönelimsellik içerisinde olan bilincin ve özlerin aynı yaşantı akışı içerisinde olduklarını kabul eder. Bu, *Ben*'in bir özden başka bir öze yönelmesi demektir. İmanent bir anlama ediminde anlam ve kavranılan şey, öz bakımından doğrudan doğruya bir birlik içerisindedirler. Bu biricik ve somut (konkret) birlik, *cogitatio* birliğidir. Ancak yönelimsellik her zaman immanent bir yönelimsellik değildir. İmanent yönelimselliğin dışında transandantal bir şeye yönelen yönelimsel yaşantılar da vardır (Mengüşoğlu, 1976: 14). Husserl'in yönelimselliği immanentten kurtarıp transandantal olan bir anlama doğru çekip kullanması, onu, Hocası Brentano'dan ayıran en önemli özelliğidir. Onun yönelimsellik sözcüğüne getirmiş olduğu yenilik kendini burada apaçık biçimde göstermektedir. Böylelikle Husserl, bilincin yönelimselliğini belli bir nesneye yönelimsellik olarak temellendirip, yönelimselliğin anlamını da bu temellendirmede ortaya koymuş olur. Onun yönelimselliğe getirmiş olduğu bu yeni çözüm, kendisini, "her bilinç, bir şeyin bilincidir" sözünde de açıkça göstermektedir. O zaman nesne, ben'im yönelimsel nesnemden başka bir şey değildir (Zahavi, 2022: 43).

Merleau-Ponty felsefesinde de fenomenolojik yönelimsellik (l'intentionnalité phénoménologique), felsefesinin her iki döneminde de kendini farklı biçimlerde gösterse de, fenomenolojinin diğer terimlerine ve evrelerine göre varlığını en çok hissettiren ve gösteren deyimdir. Fenomenolojik ontolojisinin temel terimlerinden biridir. Buna rağmen Merleau-Ponty, yönelimselliğinin ne olduğunu yapıtlarında ve yazılarında ne onlara verilmiş bir ad olarak ne de tüm bu yapıtlar ve yazılar içeriğinde kısım, bölüm adı altında ne olduğunu ayrıntılı olarak tartışmaz. Hatta Merleau-Ponty, *Phénoménologie de la perception* gibi ilk dönem yapıtlarında yönelimselliği gündeme getirirken, *Le visible et l'invisible* gibi ikinci dönem yapıtlarında ise fenomenolojik yönelimselliğe dayalı betimlemeyi bir kenara bırakarak, insan gerçekliğinden (öz-beden) hareketle ontolojik merkezli bir felsefeye, "Varlık"a yönelir. Bu duruma rağmen onda yönelimsellik, felsefesinin ruhuna işleyen temel kavramlarından biri olduğundan, onu, fenomenolojik ontolojisinden söküp atamayız. Onun bütün bir felsefesini fenomenolojik yönelimsellikten ayrı düşünemeyiz.

Merleau-Ponty'nin fenomenoloji felsefesinde yönelimsellik, a priori olarak verilmiş dünyanın birliğini bilinç sayesinde ortaya çıkararak bir deneyimdir. Husserl fenomenolojisinde olduğu gibi onda da öznenin nesneye bağlanması yönelimsellik biçiminde gerçekleşir. Merleau-Ponty fenomenolojisinde de "Yönelimsellik (*intentionnalité*), bilincin yönelimsel (*intentionnel*) nesnelere doğru yönelmesidir." (Merleau-Ponty, 2001: 403). Yani yönelimsellik, öznenin bir nesnesinin bulunması, ona doğru açılması durumudur. Bu açılış, her iki filozofta da öznenin daima başka bir şeye doğru var olduğunu gösterir. Dünyaya doğru bilincin yönelimselliği kendini yönelimsellik edimiyle gösterir. Bilincin olması bir şeyin olmasını gerekli kıldığından o, kendini nesneye doğru bir yönelimsellik içerisinde açılır. Bilinç kendini "gerçekleş(tir)memiş" (*irréalisée*) olmamasından dolayı nesneye doğru atar (Merleau-Ponty, 1945: 141). Bilincin nesnelere doğru bir yönelimsellik içerisinde olması onları araştırma, tanıma ve bilme gereksiniminden kaynaklanmaktadır (Merleau-Ponty, 1996: 90). Ancak bilincin Husserl fenomenolojisinde olduğu gibi her zaman bir yönelimsellik içerisinde olması ya da "yönelimsel nesne" olması tek başına, "ne saf neden gibi fonksiyonel olan hiçbir nedeni, ne de asla kör varolabilen hareketi anlayamaz." (Merleau-Ponty, 1945: 143). Sonunda "özgün yönelimsellik", anlaşılabilir (ambiguïté) anlamaya izin veriyor. Merleau-Ponty'ye göre Husserlci dilde bir nesnenin tezle ilgili bilinci olan "aktın yönelimsellik"inin altında ortaya çıkan yönelimsellik, aslında bir "operant" (*opérante*) yönelimseliktir (Merleau-Ponty, 1945: 478).

Merleau-Ponty'de ise yönelimsellik, *Ben* ile bilincin birliğini ve de beden ile bilincin birliğini, onların birliği sayesinde de dünyanın birliğini düşünmemize izin verir. Beden durmaksızın bir şeye doğru devinim içerisindedir. "Her bilinç, bir şeyin bilincidir" aktında olduğu gibi bedenin her devinimi her zaman bir şeye doğrudur. Merleau-Ponty bu durumu *Anlam ve Anlamsız*'daki bir yazısında şöyle anlatır: "Her bilinç, bir şeyin bilincidir, bizden şeylere doğru hareket özde var olandır ve bilinç, onda bulunmayan bir değişmezlik olarak onları ondan araştırıyor." (Merleau-Ponty, 1996: 90). Sonunda yönelimsellik, bedenden dünyaya geçerek genişler, dünyanın ve davranışın birliğini, hatta ruh ve bedenin birliğini doğrular. Böylelikle Merleau-Ponty'de yönelimsellik, fenomenolojik anlamın tam olarak gerçekleşebileceği bir durumun bilinçten dünyaya, zamana, tarihe, dile, sanata geçişin ve anlamlandırılmasının temel sürecidir. Bu süreç sayesinde "her bilinç, bir şeyin bilincidir"

ifadesi Husserl'de olduğu gibi Merleau-Ponty'de de anlam kazanmış olur. Ancak Merleau-Ponty, Husserl fenomenolojisini tamamıyla bir bilinç felsefesi olarak gördüğünden, onun dünya ile ilişkimizi açıklamada yetersiz kaldığını düşünür. Bunun üzerine o, felsefesinde fenomenoloji dışında kalanlara da, yani "hakikatin kökeni" (l'origine de la vérité)'ne yönelebilmek için, *Algının Fenomenolojisi*'nde yönelimselliği bilinçten bedene taşır. Böylelikle yönelimsellik, "Husserl'de transandantal bir bilince ait olarak ortaya çıkarken", Merleau-Ponty'de ise, "doğrudan dünya içinde yer alan "öz beden" in (corps propre) yönelimselliği olarak" karşımıza çıkar (Gürsoy, 2007: 42). Bunun sonucu olarak Merleau-Ponty, Husserl'in transandantal yönelimsellikte bulduğu modeli bedensel deneyimde bulmaktadır (Zielinski, 2002: 53). Bu model Husserl'de transandantal fenomenoloji adını, Merleau-Ponty'de ise fenomenolojik ontoloji, özelde ise varoluşsal ontoloji adını alır. Merleau-Ponty'nin yönelimselliğe varoluşsal bir anlam kazandırmakla Husserlci mirasın yer değiştirmesine neden olmuştur. Onun böyle bir yola başvurmasının nedeni, iç ile dış dünya arasında ileri sürülen kopukluğun ortadan kaldırılması halidir. Böyle bir ontolojik kaygıdan dolayı o, ne iç dünyayı, ne de dış dünyayı yadsımayarak, hatta her ikisini birbirlerine indirgemeyerek iç dünya ile dış dünya arasındaki bağıntı "öz beden" in yönelimselliği sayesinde kurar. "Öz beden" in yönelimselliği sayesinde de *Ben*, "varoluş" (existence) olarak karşımıza çıkar.

Merleau-Ponty yönelimselliği bilinç gibi soyut bir ilkedan beden gibi somut bir ilkeye çekmekle "görünür, görünmez üzerine açılır" (Barbaras, 2003: 9). Algılanan aşkınlık, Husserl'de olduğunun aksine tamamıyla bilince kapalı, soyut bir aşkınlık olmaktan kurtulur. Beden ile bedenlerarası mesafe ile birlikte doğal algının neden olmuş olduğu bulanık zihin durumu da ortadan kalmış olur. Merleau-Ponty'nin yönelimselliği bilinçten bedene çekmesiyle algılanan aşkınlık, transandantal bir nesnenin mesafesi değildir. Aksine bilinç/beden ile şeyler arasında varolduğu düşünülen mesafe bulanık bir bilincin algısına dayalı olan mesafedir. O zaman onun ontolojisinde aşkınlık, daha doğrusu "saf aşkınlık, ontik maskesiz" dir (Merleau-Ponty, 1996: 282). Bu saf aşkınlıkla Merleau-Ponty, önce pozitif ve nesnel olan bir dünyaya yönelir, oradan da bedene yönelir. Bu da gösteriyor ki Merleau-Ponty'de yönelimsellik, yalnızca bedenin bir aktı değil, aksine "yönelimsellik varlığın içinde bulunan" dır (Merleau-Ponty, 1996: 292, 298). O halde yönelimsellik, "Varlık" ın doğal bir aktıdır. Merleau-Ponty'nin ontolojisinde bedeni, "dokunan-dokunur ya da gören-görünür olarak" tanımlaması ancak böyle bir akt sayesinde gerçekleşebilmektedir (Barbaras, 2003: 13). Yönelimselliğin ontik kök olarak bir önceliğe sahip olması dünyanın ve varlığın varoluşsal bir nitelik kazanmasına, yani özsel-mevcudiyet olarak dünyaya yönelmesine neden olmuştur. Varlıkta zamansal ve tarihsel bir birlik olması da bu yüzdendir. Sonuçta Merleau-Ponty'nin fenomenolojik ontolojisinde yönelimsellik, son tahlilde algısal yönelimselliğinde devreye girmesiyle bedenin/"Varlık" ın şeylere doğru içten olan ediminin yanında adeta "gören güc" ü olarak tanımlanmaktadır (Merleau-Ponty, 1945: 72). Böylelikle Merleau-Ponty'nin fenomenolojik ontolojisinde bilinç gibi beden, dünya, yaşam, zaman, tarih gibi terimler yönelimsellik sözcüğü sayesinde anlaşılıp anlam kazanmaktadır.

Sonuç

Sonuç olarak Husserl, Descartes'ın düalist felsefesinin ve Avrupa bilimler krizinin neden olmuş olduğu krizi fenomenoloji felsefesiyle dolayısıyla yeni bilinç tasavvuru ile aşar. Husserl'de bilinç, ne özne ile nesneden biri veya bunlardan her ikisidir. Onda bilinç bir

fenomen olup yaşantının kendisidir. Bundan dolayı bilinç kendi üzerinde dönük değildir. Aksine nesnelere doğru sürekli bir yönelim içerisindedir. Husserl’de bilinç boş değil, nesnelere doludur. Bu nedenle bilinç, daima bir şeyin bilincidir. Bilinç kendisini mutlak olarak yönelimsellik yoluyla açığa vurur. Aynı zamanda Husserl’de bilinç verili bir yeti değil, inşa edilen bir kavrayıştır. Bundan ötürü bilinç kendisine yönelen nesnenin bilinci olduğu gibi yönelinmiş olan nesne ise ona yönelen bilincin nesnesidir. Bu bağlamda “bilinç her zaman bir şeyin bilincidir” demek, bilincine varılan şey ile onun bilincine varan şey arasındaki ilişkinin asla birbirine indirgenemez olması demektir. Yönelimsellik halinde bilinç, mevcut olan bir nesneye doğru sürekli bir yönelme içindedir. Bu nedenle bilinç ile nesne asla birbirlerine indirgenemez. Husserl, bununla bilen bilinç ile bilinen nesne arasında ayırım yapan bilgi kuramlarını geçersiz kılar. Husserl’in felsefesinde fenomenler, kendilerini bilince sunan öznel edimleri içerir. Tamamıyla bilince içkin ya da bilinçten bağımsız bir şekilde var olan nesnel bir fizik dünyayı varsayan doğalcı tutuma karşıttır.

Böylece Husserl’in fenomenolojisinde “yönelimsellik” ya da “fenomenolojik yönelimsellik” evresi felsefede, kendilerini daima İlkçağ’dan Merleau-Ponty’ye kadar bir anlam genişlemesi içerisinde geliştirip olgunlaştırarak, günümüz fenomenolojik anlamını ve görevini kazanmıştır. Fenomenolojik yönelimsellik, fenomenologlar arasında farklılıklar da taşısa da, bilincin “her yaşantıda ortaya çıkarılması gereken ana yapısıdır” (Sözer, 1976: 32). Onun temel tezi ise objektif görüşler içerisinde ortaya çıkıp gelişen duyumun saf izlenim için yeterli olduğu görüşünün yetersizliklerini, hatta bütün bir fenomenal dünya için geçersiz olduğunu ortaya koymaktır. Yönelimsellikte *noema* ve *noesis* kavramları ön plana çıkar. *Noema*, bilinç tarafından yönelinen nesnedir. *Noesis* ise yönelimselliğin yönelme, algılama ve idrak etme şeklinde kendini gösteren edim tarafıdır. Örneğin bahçedeki elma ağacı *noemadır*. Benim onu algılayıp ona doğru yönelmem ise *noesistir*. Böylece Husserl, yönelimsellik ile sadece bilime konu olan değil, ondan önce de varolan bizzat yaşam dünyasının kendisine ulaşır. Bilincin nesneyle kurduğu ilişki yaşantıdır, ama yaşantı ne bir şeyin yaşantısıdır ne de durağandır. Bu açıdan Husserl’de yönelimsellik, bilinçten yaşam dünyasına, aynı zamanda yaşam dünyasından fenomenolojiye giden yoldur. Husserl’de yaşam dünyası, “doğayla birlikte kültürü de kapsayan tarihsel dünyadır” (Lewis – Staehler, 2019: 67).

Kaynakça

- Akarsu, Bedia (1987). *Çağdaş Felsefe*, İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- Aristoteles (1996). *Metafizik*, Çeviren: Ahmet Arslan, İstanbul: Sosyal Yayınlar.
- Arslan, Ahmet (2008). *İlkçağ Felsefe Tarihi 4*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Aydoğdu, Hüseyin (2017). *Maurice Merleau-Ponty’nin Fenomenolojik Ontolojisi –Beden Ontolojisi–*, Mauritius: Lambert Academic Publishing.
- Barbaras, Renaud (2003). *Vie et intentionnalité: Recherches phénoménologiques*, Paris: Librairie Philosophique J. VRIN.
- Cabestan, Philippe (2000), “Psychologie, réduction et intentionnalité”, *Études phénoménologiques*, Tome XVI, Nos: 31-32, 2000, s. 145-164.
- Cevzici, Ahmet (2003). *Paradigma Felsefe Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayınları.
- Descartes, René (1950). *Méditations*, Paris: Librairie Larousse.
- Diogenes Laertios (2003). *Ünlü Filozofların Yaşamları ve Öğretileri*, Çeviren: Candan Şentuna, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Dürüşken, Çiğdem (2007). "Seneca ve De Providentia Üzerine Kısa Notlar". Seneca, *Tanrısal Öngürü*, İçinde (s. 11-28), İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Goblot, Edmond (1901). *Le vocabulaire philosophique*, Paris: Librairie Armand Colin.
- Gürsoy, Kenan (1987). *J. P. Sartre Ateizmi'nin Doğurduğu Problemler*, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Gürsoy, Kenan (2007). *Maurice Merleau-Ponty'de Algı Problemine Giriş*, Ankara: Lotus Yayınevi.
- Husserl, Edmund (1950). *Idées directrices pour une phénoménologie*, Fransızçaya Çeviren: Paul Ricœur, Paris: Éditions Gallimard.
- Husserl, Edmund (2003). *Fenomenoloji Üzerine Beş Ders*, Çeviren: Harun Tepe, Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- İnam, Ahmet (1995). *Edmund Husserl Felsefesinde Mantık*, Ankara: Vadi Yayınları.
- Lewis, Micheal - Staehler, Tanja (2019). *Fenomenoloji*, Çevirenler: O. Baran Kaplan - Mehmet Demirhan - Mehmet Türkan - Nur Şahankaya - M. Bozkurt Görsoy, Ankara: Fol.
- Mengüşoğlu, Takiyettin (1976). *Fenomenoloji ve Nicolai Hartmann*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Merleau-Ponty, Maurice (1942). *La structure du comportement*, Paris: Presses Universitaires de France.
- Merleau-Ponty, Maurice (1945). *Phénoménologie de la perception*, Paris: Librairie Gallimard.
- Merleau-Ponty, Maurice (1964). *Le visible et l'invisible*, Paris: Éditions Gallimard.
- Merleau-Ponty, Maurice (1983). *İnsan İlimleri ve Felsefe*, Çeviren: Kenan Gürsoy, Ankara.
- Merleau-Ponty, Maurice (1996). *Sens et non-sens*, Paris: Éditions Gallimard.
- Merleau-Ponty, Maurice (2001). *Psychologie et pédagogie de l'enfant: Cours de Sorbonne 1949-1952*, Lagrasse: Éditions Verdier.
- Peters, Francis E. (2004). *Antik Yunan Felsefesi Terimleri Sözlüğü*, Çeviren ve Hazırlayan: Hakkı Hünler, İstanbul: Paradigma Yayıncılık.
- Sartre, Jean-Paul (1950). *L'être et le néant: Essai d'ontologie phénoménologique*, Paris: Librairie Gallimard.
- Sartre, Jean-Paul (2006). *İmgelem*, Çeviren: Alp Tümertekin, İstanbul: İthaki Yayınları.
- Sartre, Jean-Paul (2009a). *Varlık ve Hiçlik*, Çevirenler: Turhan Ilgaz - Gaye Çankaya Eksen, İstanbul: İthaki Yayınları.
- Seneca (1992). *Ahlâki Mektuplar*, Çeviren: Türkân Uzel, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Seneca (2007). *Tanrısal Öngürü*, Çeviren: Çiğdem Dürüşken, İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Solère, Jean-Luc (1989). "La notion d'intentionnalité chez Thomas d'Aquin", *Philosophie*, No: 24, Automne 1989, s. 13-36.
- Sözer, Önay (1976). *Edmund Husserl'in Fenomenoloji'si ve Nesnelere Varlığı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Thomas Aquinas (2007). *Varlık ve Öz*, Çeviren: Oğuz Özügül, İstanbul: Say Yayınları.
- West, David (1998). *Kıta Avrupası Felsefesine Giriş*, Çeviren: Ahmet Cevizci, İstanbul: Paradigma Yayınları.
- Zahavi, Dan (2020). *Fenomenoloji: İlk Temeller*, çev. Seçim Bayazit, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Zahavi, Dan (2022). *Husserl'in Fenomenolojisi*, çev. Seçim Bayazit, İstanbul: Say Yayınları.
- Zielinski, Agata (2002). *Lecture de Merleau-Ponty et Levinas: Le corps, le monde, l'autre*, Paris: Presses Universitaires de France.

Doğruya Yaklaşmak Mümkün Mü?: Popper'ın Epistemolojisi Üzerine Düşünceler

Doç. Dr. Armağan ÖZTÜRK*

Özet

Popper'in bilim felsefesi eleştirel rasyonellik kavramı çerçevesinde şekillenmiştir. Eleştirel akılcı epistemoloji aklın sınırlılıklarına dikkat çeken yanıtlamacı, sorunsalcı ve nesnelci bir bakış açısına karşılık gelir. Popper'a göre hakikate tam anlamıyla ulaşmak mümkün değildir. Bilgi edinme eylemi açık uçlu bir süreçtir. Eleştirel rasyonelliğin başlıca aracı olan yanıtlaşma ise yanıtları geride bırakarak doğruya yaklaşma halini karakterize eder. Popper'e göre bilim sorunları çözerek ilerler. Ancak ilerleme hiçbir zaman hakikat veya kesinlikle sonuçlanmaz. Popper'ın epistemolojisi determinizme karşı evrimci aklın öngörülemezliğine vurgu yapar.

Açık topluma yönelik ciddi bir siyasi imayı da içinde barındıran Popper metodolojisine bir dizi eleştiri yöneltilir: Öncelikle bu kuram bilimde ve tarihteki devrimci sıçramaları açıklamakta yetersizdir. Evrim ile yanıtlaşma arasındaki ontolojik bağ devrimci akıl tarafından sıklıkla işlevsizleştirilir. Ayrıca Popper'ın yanıtlaşma kuramı bilimdeki rölativist dönüşüme karşı pozitivizmi yeniden yorumlamayı amaçlar. Ayrıca Isaiah Berlin'in anti-mükemmeliyetçi felsefesinde ayrıntılı bir şekilde tartışıldığı üzere aynı anda hem nesnelliği koruyup hem de çoğulcu ve açık uçlu bir bilim ve toplum yapısını savunmak mümkün değildir. Bu bağlamda rahatlıkla söylenebilir ki, Popper düşüncesinde pozitivist yöntemden vazgeçmeden çoğulculuğa ulaşma gibi kendi içerisinde çelişik bir eğilim vardır.

Anahtar Kelimeler: Popper, Yanıtlaşma, Pozitivizm, Eleştirel Rasyonellik, Evrim.

Is Approaching the Truth Possible?: Thoughts on Popper's Epistemology

Abstract

Popper's philosophy of science has shaped within the scope of the concept of critical rationalism. Critical rational epistemology corresponds to a falsificationist, problematicist and objectivist perspective which points to the limitedness of the reason. For Popper, it is not possible to approach the truth in its fullest sense. The act of knowledge acquisition is an open-ended process. Falsification which is the main tool of critical rationalism characterizes the state of approaching the truth by surpassing the false facts. According to Popper, science proceeds by solving problems. However, this advance does not never result with the truth or certainty. Popper's epistemology emphasizes the unpredictability of the evolutionary reason against determinism.

It can be directed a series of criticisms towards Popper's methodology which involves a serious reference for open society. First, this theory is insufficient in explaining the revolutionary leaps in science and history. The ontological connection between evolution and falsification has been frequently made dysfunctional by the revolutionary reason. Besides, the falsification theory of Popper aims to reinterpret positivism against the relativist transformation in science. Again, as it is discussed in the anti-perfectionist philosophy of Isaiah Berlin in detail, it is not possible both to preserve objectivity and advocating a pluralist and open-ended science and society structure. It can be easily said in this context that there is a

* Artvin Çoruh Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Genel Sosyoloji ve Metodoloji Ana Bilim Dalı, armagan1789@yahoo.com

contradictory tendency within Popper's thought as reaching plurality without renouncing the positivist methodology.

Keywords: Popper, Falsification, Positivism, Critical Rationality, Evolution

Giriş

Popper kendi düşüncesini eleştirel akılcılık olarak tanımlamaktadır. Popper'a göre rasyonellik bilimsel düşüncenin temelidir. Aklın eleştirel kullanımı bilimsel etkinliği anlamlı hale getirir. Eleştirel akılcılık ilerleme, çoğulculuk ve tartışma gibi unsurları içerisinde barındırır. Popper eleştirel akılcılığın aydınlanma mirasıyla ilişkili olduğunu kabul eder. Kant felsefesi gibi örneklerde sofistike bir içerikle karşımıza çıkan aydınlanma Popper için değerli ve anlamlıdır. Eleştirelilik, açıklık, anlaşılabilirlik ve özgürlük aydınlanma düşüncesini eleştirel akılcı okumaya bağlar. Tabii düşünür kendi bilim kuramının tarihsel kökleri arasında aydınlanmayı saymasına rağmen, bu çizginin aşırılıklarına karşı mesafe de koyar. Aklın kapasitesini yorumlama biçimi Popper'ın aydınlanmacı çizgiden ayrıldığı bir noktadır. Popper aklın sınırlı olduğunu düşünür. Ona göre bu düşünce akılcı bakış açısının vazgeçilmez bir parçasıdır (Popper, 2016a: 127, 129-132; Boudouin, 2015: 21-3; Büyükboğa, 2012: 164, 171-2; Öztürk, 2017: 141).

Bu girişi takiben iki hususun altı çizilebilir: Bilindiği üzere eleştirel rasyonellik eleştirel teori bağlamında Frankfurt Okuluyla da ilgili bir meseledir. Adorno ve Horkheimer başta olmak üzere Okul düşünürleri pozitivistlere karşı özgürlüğü önemseyen bir felsefe anlayışına öncülük etmişlerdir. Özgürlüğün nihai amaç olması noktasında Popper da Frankfurt Okulu çizgisine yakın bir konumdadır. Düşünürün bilim felsefesi liberal siyaset felsefesinden ayrı düşünülemez. Ancak Popper genel olarak Frankfurt Okulu, özel olarak ise kendisiyle pozitivism üzerinden hararetli bir tartışmaya girmiş Adorno gibi düşünürleri fazlasıyla anlaşılabilir bulur.¹ Ona göre dil yalın olmalıdır. Önermeler anlaşılabilir değerlendirilmelidir. Hegel, Marx, Freud ve Adorno gibi pek çok düşünür Popper'ın bakış açısına göre tezleri kendi içerisinde kapalı sistem oluşturan ve bu nedenle bilimsel anlamda denetlemeyen figürlere karşılık gelir.

Bir diğer bahse değer nokta muhafazakarlıkla ilgili olacaktır. Popper aklın eleştirel gücünü önemser. Ama bu akla yönelik bu vurgu aklın sınırlı kapasitesine yönelik hatırlatmayla birlikte dile getirilir. Bilindiği üzere sınırlı akıl kavramlaştırması muhafazakarlığın temel nosyonlarından biridir (Oakeshott, 1991: 1-2). Akıl sınırlayarak olumlayan Popper bu tercihiyle muhafazakar bir epistemolojiye kapı aralar.

Popper kendi bilgi kuramını üç kavrama dayandırır: Yanlışlama, sorunsallık ve nesnelcilik. Ona göre düşünsel sistem kapalı olmamalı, ortaya koyduğu önermeleri test edilebilmelidir. Kuramın yanlışlanamadığı anda düşünce dogmatikleşir. Marksizm ve psikanaliz yanlışlanamayan kapalı sistemlerin çok bilinen örnekleridir. Bu tür düşünsel modeller sürekli bir şekilde kendini tekrar eder ve düşünsel yaşamı totaliterleştirir (Boudouin, 2015: 32; Popper, 2016a: 32; Büyükboğa, 2012: 165; Demir, 2015: 58; Öztürk, 2017: 142).

Bu noktada haklı bir itirazı dile getirmek yerinde olacaktır. Düşünürün neden Marksizm ve psikanaliz kuramı totaliter/kapalı sistemlere örnek gösterdiği meselesi çok açık değildir.

¹ Bahsi geçen tartışma için bkz. Grünberg ve Grünberg (2003: 124-141).

Burada kast edilen Marx ve Freud'un yaptığı tespitlerden en azından bir kısmının yeterince bilimsel bir içeriğe sahip olmaması mıdır? Bu iki düşünürün takipçileri sağlam bilimsel dayanaklar nedeniyle değil de, inançsal ve ideolojik gerekçelerle mi Marksizm ve psikanalizme bağlanmaktadır? Ayrıca bu iki düşünsel sistem neden kapalı bir sistemdir?

Kuhn'un başarılı bir şekilde ortaya koyduğu üzere aslında sadece Marksizm ve psikanalizm değil, hemen tüm düşünsel ve bilimsel sistemlerde bir kapalılık vardır. Yeni iddialar ve yeni kanıtlar paradigmanın epistemolojik çerçevesine vurur öncelikle. Paradigmanın aşınması ve yeni tezleri değerlendirecek bir bilimsel gerçeklik alanının oluşması zaman alır. Bu arada çok sayıda düşünce daha doğmadan göz ardı edilir.² Kuhn parantezinde Popper'a şu uyarı yapılabilir. Sadece Marksizm değil, aslında tüm gerçeklik iddiasında bulunan tasarımlarda bir ölçüde dogmatizm vardır. Dahası Marksizm içindeki hatırı sayılır ideolojik çeşitlilik veya Marx ile Freud'un takipçileri tarafından bile kıyasıya eleştirilmesi gerçeği kapalı sistem yakıştırmasını bir hayli tartışmalı hale getirmektedir. Marksizm gerçekten de kapalı bir sistemse, Marx yaşarken Marx ile Bakunin başta olmak üzere alternatif sosyalist akımlar arasında devrimci güçlerin geleceği üzerine,³ Marksizm müstakil bir akım olarak hegemonik konuma ulaştıktan sonra ise Marksizm içinde nasıl olup da bu kadar farklı fikir ileri sürülebilmıştır?

Kapalılıkla yanlışlamayı birbirinin anti-tezi olarak yorumlayan Popper, yanlışlama kavramına epistemolojik bir derinlik kazandırır. Ona göre yanlışlama gündelik hayattaki deneme yanılma pratiğini bilimsel etkinlikte yeniden kurar. Bu hatırlatma bağlamında hayatın rasyonelliği ve bilgeliği ile yanlışlama metodu arasında doğal bir devamlılık vardır. Yanlışlama yanlışların sayısını azaltarak bizi doğruya yaklaştırır. Ancak tabii yanlışlama aracılığıyla ulaşacağımız yer kesin doğru değildir. Popper'a göre ne yanlışlama ne de başka bir metod insanı mutlak hakikate ulaştıramaz. Böylesi bir sonuç epistemolojik açıdan olanaksızdır. Yanlışların sayısını azaltarak elde edeceğimiz şey episteme değil, onun yaklaşık bir kopyası olan doxa'dır (Popper, 2016a: 23-4; Popper, 2016a: 15, 18, 23-4, 39, 75, 93, 111, 113, 205; Popper, 2016b: 64; Boudouin, 2015: 16, 38-44; Magee, 1993: 147; Demir, 2015: 56, 64; Öztürk, 2017: 142).

Yanlışlama yöntemi aslında vitesi düşürülmüş bir olguculuktur. Görecelik karşısında itibarsızlaşan pozitivizm, Popper'ın nüanslı müdahalesiyle biçim değiştirerek yoluna devam etmiştir. Yanlışlama üzerinden doğruya yaklaşma iddiası, Popper'ın meseleyi formülleştirme biçiminde de bir benzeri görüldüğü üzere bilimsel yöntemi deneme-yanılma, deneyim ve evrimle ilişkilendirerek doğallaştırır. Yanlışlamanın konunun uzmanı olmayan geniş kitlelere dahi doğal görünmesi ve zor bir sorunu basit bir şekilde çözen genel imajı ona ve Popper'a haklı bir popülerlik kazandırmıştır. Bahsi geçen popülerlik bu bakış açısının bilimde doğruya ulaşma sorununu hayatın normal akışı içerisinde hepimizin denediği ve deneyimlediği rasyonalist stratejilere eklemeyerek çözmesinden kaynaklanır. Ancak yanlışlama sosyal bilimler dünyası için çok da işlevsel değildir. Çünkü toplumsal olgular algılar tarafından belirlenir. Algıların arkasında ise değer ve çıkarlar vardır. İnsanlar arasındaki çıkar ve değer farklılıkları devam ettiği müddetçe algı farkları da devam edecektir. Algının farklılaştığı bir

² Kuhn (2021).

³ Marx-Bakunin tartışması için bkz. Öztürk (2016-7).

düşünsel düzlemde olguların tek ve evrensel bir yönleme göre tahlili imkansızdır. Yanlışlama yöntemi doğrulamaya göre daha avantajlı bir içeriğe sahip olsa da, olguların tahlili noktasındaki genel sorun onu da bağlar. Sosyal bilimlerde hakikatin içeriği hakkında düşünürken Isaiah Berlin'in haklı bir şekilde hatırlattığı üzere tekçi düşünce saplantısından kurtulmamız, aynı anda birbiriyle çelişse dahi birden fazla doğrunun varlığını kabul etmemiz gerekir.⁴

Popper'in yöntemi soruları önemser. İnsanın bilgi arayışının başında ve sonunda soru vardır. Tümevarımcı pozitivizmin iddia ettiği üzere her şey gözlemle başlamaz. Sorular ve kişilere o soruları sorduran kuramsal çerçeve gözlemden önce gelir. Sorular kadar önemli olan bir diğer husus ise iletişimdir. Gerçekliğe öznelerarası bir çerçevede ulaştığımız için dilin basit ve anlaşılabilir olması gerekir. Hegel ve Adorno gibi düşünürlerin dili kullanma biçimi ise karşılıklı anlama ve eleştiriyi olanaksız hale getirir. Dilin yalınlığı eleştiriyi, eleştirisi ise hakikate yaklaşmayı kolaylaştırdığından her düşünür veya bilim insanı kullandığı dile dikkat etmelidir (Popper, 2016a: 15-6, 19; Popper, 2016b: 80; Boudouin, 2015: 32-4; 45-6, 55-7; Öztürk, 2017:142-3).

Popper'un anlaşılabilirlikle ilgili hassasiyetini önemsemek gerekir. Ne yazık ki düşün dünyası Platon-Aristoteles çizgisinden belirgin bir şekilde uzaklaşmıştır. Zor meseleleri bile herkesin anlayabileceği bir dil yalınlığıyla anlatma alışkanlığı artık tarih olmuştur. Sadece Hegel ve Adorno değil, Derrida başta olmak üzere postmodern-postyapısalcı metinlerde de çok ciddi bir karmaşa vardır. Yoğun kavram ve terim kullanımı, aşırı soyutluk ve teknik bakış açısı akademik metinleri akademisyen olmayan kişilerin anlayamayacağı bir içeriğe sokmuş demektir. Bu yeni dogmatizm koşullarında dil ve anlatım hakikate ulaşma noktasında engele dönüşmüş durumdadır.

Popper'ın bilim felsefesi totalitarizm kavramı aracılığıyla siyaset felsefesine bağlanır. Çoğulculuğu yok eden totaliter mantığa karşı çıkan düşünür bilimsel söylemdeki iki kaynağın bu sorunu derinleştirdiği kanaatindedir. Üzerinde durulması gereken ilk husus tarihsicilik, ikincisi ise ütopyacılıktır.

Tarihsicilik tarihsel olayları ileride ulaşılacak muhtemel bir sona doğru kategorileştirir. Tarihsici tarihi kanuna bağlar. Geçmişteki ve bugündeki düzenliliklere dayanarak geleceğin bilinebileceğini düşünür tarihsici eğilim. Bu anlayış toplumsal olanı yasaya bağladığı ölçüde determinist, gerçekliği tarihe indirgediği için özcü ve geleceği kestirmek örtük bir hedef olarak her şeyin önüne geçtiği için aynı zamanda kehanetçidir (Popper, 2013b: 19, 53, 59, 63, 67, 72; Quinton, 1944: 153; Öztürk, 2017: 143).

Tarihsicilik toplum mühendisliği enstrümanlarını kullanan totalitarizmin tarihsel hakikate bakışını özetler. Popper tarihsicikle totalitarizm arasındaki bağlantıyı temel bir tespit olarak ortaya koyar. Ama tüm tarihsici anlatılar eşit ölçüde totalitarizme katkı sunmaz. Mesela ona göre Platon'da Marx'a göre çok daha belirgin bir kaderci ve kehanetçi mantık vardır. Tarihi insan iradesinin üzerinde değişiklik yapamadığı evrensel bir çevrim içerisinde ele alır Platon. Bozulma tarihinin kaçınılmaz yasasıdır. Marx ise insan iradesine önem verir. Yine de tarih yasası arayışından ve determinizmden vazgeçmez. Popper'a göre Marx, kapitalizm

⁴ Berlin'in tekçi düşünce eleştirisi için bkz. Berlin (1990). Berlin düşüncesi üzerine ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Öztürk (2016).

koşullarında artan sefalet yasası ve tarihteki sınıf savaşım yasası noktalarında çok açık bir şekilde tarihsici bakışı benimser. Kapitalizmde sefaletin geniş kitleler için artacağı ve bu durumun da ileri kapitalist toplumları devrime götüreceği tezi olgusal olarak yanlışlanmıştır. Sınıf savaşımı da keskinliğini yitirmiş durumdadır. Ayrıca Popper'a göre Rus devrimi sonrasında yaşanan gelişmeler özel mülkiyet ile sınıf arasındaki bağın geçersizliğini ortaya koymuştur. Özel mülkiyeti kaldıran Marksistler bürokrasiyi üst sınıf haline getirerek bürokrasi ile halk arasındaki sınıfsal ayrımının devam etmesine yol açmışlardır (Popper, 2013a: 392; Popper, 2013b: 66, 99-100; Popper, 2016a: 242-5; 2013a: 456-457, 467, 478; Boudouin, 2015: 65-70; Öztürk, 2017: 143-4).

Popper'ın Marx eleştirisi sadece tutmayan tahminlere dayalı olgusal bir değerlendirme olarak görülmemelidir. O, Marx'ın kavramlaştırma biçiminde hem sınıf savaşımı iddiası hem de alt yapı-üst yapı metaforu bakımından doğruluk payı olduğunu kabul eder. Ancak Marx'ın yaşadığı dönemde bile sınıf içi bölünmelerin düzeyi düşünürün ortaya koyduğu çerçeveden daha karmaşıktı. Ortada iki kutba indirilmeyecek kadar çok katmanlı ve çoğulcu bir ilişki vardı. Marx bu tabloyu görmezden gelerek kendi kehanetlerini haklı çıkaracak aşırı basitleştirilmiş bir bakış açısında ısrar etmiştir (Popper, 2013a: 421-6, 449-451; Öztürk, 2017: 144). Bu suçlamanın bir benzerinin bambaşka bir siyasi saikle de Bakunin tarafından yapıldığını belirtmek gerekir. Bakunin'e göre Marx'ı kent proletaryasını kayırarak bütün ezilenleri tek bir sınıfa indirgemeye çalışmaktaydı. Bu çarpıtılmış toplumsal yapı tasavvuru devrimci mücadeleyi yanlış yönlendirdiği için sorunluymuştu (Bakunin, 1998: 313; Bakunin, 2012a: 42-5; Bakunin, 2012b: 134; Öztürk, 2016-7: 24).

Popper'a göre Marx'ın tutmayan kehanetleri önemli ölçüde onun gerçekçi olmayan devlet kavramlaştırmasıyla ilgilidir. Devletin siyasi ve ekonomik işlevi bakımından Marksist değerlendirme hatalıdır. Düşünürün bütün devletleri sınıf diktatörlüğü olarak görmesi demokratik devlet ile otoriter alternatifi arasındaki farkı eksik kavramasına yol açmıştır. Bu duruma paralel bir şekilde demokratik devletlerde, siyasi iktidarın reform çabalarıyla kapitalizmdeki emek karşıtı içeriğin yumuşayabileceğini görmezden gelmiştir düşünür (Popper, 2013a: 456; Öztürk, 2017: 144). Tabii Popper'ın bu değerlendirmesinin hakkaniyetle ne kadar bağdaştığı tartışmaya açıktır. Şöyle ki, Marx Alman Sosyal Demokrat Parti dahil olmak üzere dönemindeki sosyal demokrat hareketlerinin radikal demokrat ideolojisi hakkında bilgi sahibidir. Gotha Programının Eleştirisi⁵ gibi metinler Marx'ın kendi devletçi devrimci çizgisine alternatif değerlendirme tarzlarına pek de hoşgörüle bakmadığını göstermektedir. Ancak bu noktada işçi sınıfı mücadelesinin kapitalist sistemi esnemek zorunda bıraktığı gerçeği de unutulmamalıdır. Bu nedenle aslında Marx'ın tahminleri mi tutmadı, Marx kendi ideolojik şablonuna uydurmak için gerçeğin bir kısmını görmezden geldi veya çarpıttı mı, yoksa kapitalist sistem işçi sınıfının mücadelesini pasifize etmek için tümüyle bambaşka bir biçime mi büründü soruların güçlü bir şekilde sorulması gerekir.

Popper Marx'ın şiddete dayalı devrimci anlayışını ve Marksistlerin devrimler yoluyla yarattıkları totaliter dünyayı eleştirir. Devrimci Marksistler komünist idealler adına totaliter bir dünya yaratmıştır. Bu dünyada çoğulculuğun yeri yoktur. İtiraz eden, farklı düşünen veya

⁵ Marx ve Engels (2017).

yaşayan herkes fiziksel yok etme dahil olmak üzere her türlü yok edici muameleye maruz kalmıştır (Popper, 2013a: 430, 458-9, 483, Boudouin, 2015: 70-5, 81-6).

Marksizm'i totalitarizme bağlayan düşünsel hatta son olarak araçsallığa ve bütünselliğe değinilebilir. Totaliter mantık üstün bir ereğe doğru tüm aşamaları araçsallaştırır. İleride ulaşılabilecek mutlu son için atılacak adımlar normalleşir. Pek çok Marksist rejimde acı bir şekilde görüldüğü üzere totaliter tahayyül kötülüğü sıradanlaştırır.

Ütopycılığı tarihsicilikle birleştiren totaliter mantık kaçınılmaz bir şekilde bütünsel bakış açısını ön plana çıkarır. Araçsallığa komşu olan bütünsellik aslında totaliterliğin içsel temelidir. Kaçınılmaz bir geleceğe doğru, hiçbir şey dışarıda kalmayacak şekilde tüm toplum düzenlenir. Tabii tüm bilgiyi ve tüm toplumu kapsayacak mükemmel çözümler bilimsel değildir. Çünkü bilginin bu şekilde her yerden toplanıp herkese uygun hale getirilmesi imkansızdır. Bu nedenle bütünü tümüyle dönüştürmeye çalışan totalitarizm sahte bilimsel bir içerikle yoluna devam eder (Popper, 2013b: 92-4, 107, 112-3, 117-8, 127-8; Quinton, 1994:159-161; Öztürk, 2017: 145-6).

Popper'ın bilim felsefesi aslında siyaset felsefesiyle yakından ilişkilidir. Açık uçlu yanıtlama metodu açık toplum idealinin epistemolojik zeminini karakterize eder. O, kapalı toplumu tekçilik ve durağanlık, açık toplumu ise çoğulculuk ve değişim üzerinden açıklar. Açık toplum insani gelişimin üst formudur. Açık toplumu insanlığın yetişkinliği olarak tanımlayıp kapalı toplumların açık topluma evrimini olumlayan Popper bu tavrıyla eleştirdiği bir eğilime, yani tarihsiciliğe yenik düşer (Boudouin, 2015: 30, 91, 94; Öztürk, 2017: 146). Şüphesiz ki bu durum sadece Popper'ın değil, ilerleme ve çoğulculuğu aynı anda savunan hemen tüm liberallerin ortak sorunudur. Liberaller, liberalizmin en üstün siyaset ve toplum örgütlenme biçimine işaret ettiğini düşünmeye eğilimlidir. Diğer bakış açıları liberalizme yaklaştıkları ölçüde medenileşir. Ama aynı zamanda özgürlük bireyin tercihleri ve çoğulculuk üzerinden meşrulaştırılır. Bu iki hat kaçınılmaz bir şekilde birbiriyle çelişki içerisindedir.

Popper açık toplumda yaşamının ve onu korumanın zor olduğunu farkındadır. Çünkü açık toplumdaki eleştirelilik boşluk duygusu ve güvenlik arzusu gibi alternatif eğilimleri besler. İnsanlar kaygı ve çatışmadan totaliter akım ve otoriter liderlere sığınır. Popper, faşizm ve komünizm gibi ütopyacı öğretiler ile halka refah ve huzur vaat ederek onlardan özgürlüklerini çalan karizmatik liderlere şüpheyle bakar. Uygar dünyadaki bu yapısal kaygı haliyle baş etmek zor olsa da, özgürlük için mücadele etmekten başka çare yoktur (Boudouin, 2015: 28-9, 87-93; Öztürk, 2017: 146-7).

Tam bu noktada Popper'ın liberal toplumların anti-liberal eğilimleri besleyen sancılı yapıya sahip olduklarına dair tespitinin Tocqueville'nin modern eşitlikçi toplumun yabancılaşma ve çoğunluğun tiranlığına eğilim gösterdiğine dair çözümlemesiyle paralel bir içeriğe sahip olduğunu söylemek gerekir. Tocqueville'ye göre demokratik eşitlik son kertede özgürlüğe zarar verir. Çünkü eşitlik benzerliği ön plana çıkarır. Benzerlik ise eleştirelilikle ilgili sınırların ortadan kalkmasına yol açar. Kişiler eşitlerini kıyasıya eleştirirler. Bu durum da güven bunalımını tetikler. Ayrıca bütün dikkatini kendi eşitine ve onun kendisini geçmemesine yönelten yabancılaşmış birey üst otoritenin büyümesinden yeterince rahatsız olmaz (Tocqueville, 1994: 20-33, 128-9, 256-7; Öztürk, 2011: 6-7). Bu tespit hakkında daha

derinlikli bir şekilde düşünmek gerekir. Tocqueville'nin ve daha sonra da Popper'in da değindiği üzere özgürlükçü toplumlar kendi antitezine dönüşmeye eğilimliyse demokratik toplumlarda otoriterlik demokrasiyi takip eden kötü bir gölge gibi varlığını koruyacak demektir.

Popper, toplumu özgürlükten alıkoyan güçlü eğilimlere karşı mücadele etmemizi salık verir. Tüm bireyler ve kurumlar için yanlışlamayı esas alan reformcu bir felsefe ilk önerisidir düşünürün. Cenneti vaat eden kesin çözümler yanıltıcıdır. Ama daha az haksızlığın olduğu bir dünyaya doğru, yanlışları geride bırakarak ilerlemek pekala mümkündür. İkinci öneri ise doğrudan doğruya devletin ekonomik işlevine yöneliktir. Kapitalizmin bireysel özgürlükler aleyhine yarattığı istikrarsızlık kamusal müdahale yoluyla en aza indirilmelidir. Kapitalizmi sınırlamaya dair bu perspektif onu çoğu kez yan yana yürüdüğü liberal düşünürler grubundan ayırarak daha sosyal demokrat bir çizgiye doğru evriltir (Popper, 2016a: 9; Boudouin, 2015: 95, 98, 101-2, 108, 110; Büyükboğa, 2012: 172-6; Öztürk, 2017: 147).

Sonuç

Popper'in bilim felsefesi pozitivism, siyaset felsefesi ise totalitarizm çevresindeki tartışmalar bakımından önemlidir. Düşünür yanlışlama metodunu ileri sürer. Yanlışlamanın doğrulamaya göre kesin bilgiye ulaşma noktasında daha işlevsel olduğu gerçeğinin altını çizer. Ancak yanlışlamanın ne ölçüde kullanışlı ve anlamlı sonuçlar doğurduğu meselesi çok da açık değildir. Çünkü bir kuramın yanlışlanıyor olması onu görmezden gelmemiz için yeterli sayılamaz. Mesela yanlışlama makul bir ölçüt olsaydı uzun süre olgular tarafından yanlışlanan Newton kuramını kullanmaktan vazgeçiyor olmamız gerekirdi. Ama bilim tarihi aksi yönde gelişmiştir. Bu haklı hatırlatma bizi başka bir soruna götürüyor. Doğrulama kesin sonuçlar vermemektedir. Ama aynı sorun yanlışlama için de söz konusudur.

Yanlışlamanın güvenilmezliği bu yönetime dayanılarak temellendirilen bilim-sahte bilim ayrımını da tartışmalı hale getirir. Her şeyin yanlışlanabildiği ve yanlışlamanın kuramın doğruluğuna güçlü bir şekilde katkı sağlayamadığı bir düşünsel ortamda *yanlışlanamayan Marksizm sahte bilimdir* önermesi ciddiyetini kaybeder. Popper'un sahte bilim olarak Marksizm anlatısındaki tek sorun bu kuramı sahte bilim olarak damgalamanın zorluğu değildir şüphesiz ki. Popper'e bu hususla ilgili olarak iki eleştiri daha getirilebilir: Öncelikle iddia edildiği üzere Marksizm yanlışlamayan bir sahte bilimse kendisi bazı olgusal dayanaklara atıfla neden Marksizm'in yanlışlığı üzerinde durmuştur? Bizim de makalede tartıştığımız üzere Popper Marx düşüncesini karşı olgular ve önermelerle yanlışlamaya çalışmıştır. Oysaki yanlışlanmayan bir kuramı yanlışlamaya çalışmak çok da tutarlı bir davranışa karşılık gelmez. Son olarak düşünürün ortaya koyduğu standartları diğer ideolojiler ve kuramlara neden uygulamadığı meselesine dikkat çekilebilir. Mesela Marksizm yanlışlanamaz, ama peki liberalizm yanlışlanabilir mi? Marksizm'e yeterince bilimsel olmadığı için mesafe koyan düşünür neden aynı ölçütlerle liberalizmi değerlendirmemiştir?

Kaynakça

Bakunin, Mihail (1998). *Hayatı, Mücadelesi, Düşünceleri*, Der. Sam Dolgoff, İstanbul: Kaos Yayınları.

Bakunin, Mihail (2012a). *Bakunin Marx'a Karşı*, Çev. H. Murat Yurttaş, İstanbul: Yazılama Yayınları.

- Bakunin, Mihail (2012b). *Tanrı ve Devlet*, Çev. Sinan Ergün, İstanbul: Öteki Yayınları.
- Berlin, Isaiah (1990). "European Unity and its Vicissitudes", (Ed.), H. Hardy, *The Crooked Timber of Humanity*, London: Fontona Press, pp. 175-206.
- Boudouin, Jean (2015). *Karl Popper*, Çev: Bülent Gözkan, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Büyükboğa, Belgin (2012). "Karl Popper'da Totaliter Düşüncenin Kökenleri", *Düşünen Siyaset* 28, ss. 159-179.
- Demir, Ömer (2015). *Bilim Felsefesi*, İstanbul: Sentez Yayınları.
- Grünberg, Teo ve David Grünberg (2003). "Toplum Bilimleri Yönteminde Pozitivizm: Adorno-Popper Tartışması", *Cogito* 36, ss. 124-141.
- Kuhn, Thomas S. (2021). *Bilimsel Devrimlerin Yapısı*, Çev: Nilüfer Kuyaş, İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Magee, Brayn (1997). *Karl Popper'in Bilim felsefesi ve Siyaset Kuramı*, Çev: Mete Tunçay, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Marx, Karl ve Frederich Engels (2017). *Gotha ve Erfurt Programları Üzerine*, Çev: Erkin Özalp, İstanbul: Yordam Yayınları.
- Oakeshott, Michael (1991). *Rationalism in Politics and Other Essay*, London: Liberty Press.
- Öztürk, Armağan (2011). "John Stuart Mill ve Alexis de Tocqueville Felsefelerinde Sivil Özgürlükleri Koruma Kaygısı Üzerine Notlar", *Felsefe Tartışmaları* 45, ss. 1-31.
- Öztürk, Armağan (2016). "Berlin Düşünüşünde Eleştirel Akıl, Özgürlük ve Çoğulculuk", *Felsefelogos* 62, ss. 107-119.
- Öztürk, Armağan (2016-7). "Kolektivist Bakunin Versus Komünist Marx", *Doğu Batı*, 79, ss. 15-29.
- Öztürk, Armağan (2017). "Tarihsiclik ve Toplum Mühendisliği Kavramları Özelinde Hayek ve Popper'da Bilim Felsefesi Tartışmaları", *Felsefelogos*, 64, ss. 135-149.
- Popper, Karl R. (2013a). *Açık Toplum ve Düşmanları*, Çev: Mete Tunçay, Ankara: Liberte Yayınları.
- Popper, Karl R. (2013b). *Tarihsicliğin Sefaleti*, Çev: Sabri Orman, İstanbul: Plato Film Yayınları.
- Popper, Karl R. (2016a). *Hayat Problem Çözmektir*, Çev: Ali Nalbant, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Popper, Karl R. (2016b). *Daha İyi Bir Dünya Arayışı*, Çev: İlknur Ata, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Quinton, Anthony (1994). "Karl Popper: Özler Olmadan Siyaset", *Çağdaş Siyaset Felsefecileri*, (Der). Anthony De Crespigny ve Kenneth R. Minoque, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Tocqueville, Alexis de (1994). *Amerika'da Demokrasi*, Çev: İhsan Sezal ve Fatoş Dilber, Ankara: Yetkin Yayınları.

Spinoza ve “Yaşama İlişkin Doğru Bir Yol” Olarak Felsefe

Dr. Enes DAĞ*

Özet

Bu çalışma Spinoza'nın “insan doğası modeli” kavramına odaklanmakta ve Spinoza'nın kendi felsefesiyle bu model için bir “doğru yaşama yolu” ortaya koyduğunu temellendirmeye çalışmaktadır. Çalışmada “yol” ve “yolcu” metaforu kullanılmakta ve “doğru yaşama biçimi” bir “yol” olarak düşünülürken, bu yolu yürüten “insan doğası modeli” ise bir “yolcu” olarak tasarlanmaktadır. Bu doğrultuda çalışmada, “yolcu”nun varolma ve bilme şartları tanıtılırken psikolojik doğası çözümlenmekte ve böylece “yolcu”nun eylemlerini doğru bir standarda göre belirleyen etiğin, “yoldaki işaretler” olarak okunması gerektiği teklif edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Spinoza, Felsefe, Doğru Yaşama Yolu, Yaşam Bilgeliği, Özgürlük, Mutluluk.

Spinoza and Philosophy as a “Right Way of Living”

Abstract

This study focuses on Spinoza's concept of “model of human nature” and tries to justify that Spinoza put forward a “right way of living” for this model with his own philosophy. In the study, the metaphors of “way” and “passenger” are used and the “right path of living” is considered as a “way”, while the “model of human nature” walking this path is designed as a “passenger”. In this direction, the conditions of existence and knowing of passenger are analyzed and his psychological nature is resolved, and thus, it is proposed to read the ethics, which determines the actions of the “passenger” according to a correct standard, as “signs on the way”.

Keywords: Spinoza, Philosophy, Right Way of Living, Wisdom of Life, Freedom, Happiness.

Giriş

Steven B. Smith, Spinoza'nın *Ethica*'sının moderniteye en cesur ve en açık ifadelerden birini kazandırdığını söyler. Ona göre Spinoza'nın formülasyonunda insan yaşamı için ne Tanrı (vahiy yoluyla) ne Doğa ne de örf-adet tarafından ortaya konulmuş bir kalıp (*pattern*) ya da model vardır. İnsan Doğanın genel yapısına tam olarak eklemeli olduğu sürece doğal bir varlık olabilir, ancak Doğanın kendisi insan yaşamı için nihai hiçbir amaç koymaz. Smith, biz varılmadan önce ortaya konulmuş bir kalıp ya da model yoksa, o halde geriye insan olarak bize o modeli oluşturmak kalıyor diyerek Spinoza'nın asıl amacının bu modeli oluşturmak olduğunu söyler.¹

Smith'in belirttiği şekliyle bir genelleme yapılamazsa bile Spinoza felsefesinin bir “insan doğası modeli” (*ad exemplar humanae naturae/a model of human nature*) kurmak üzerine

* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Felsefe Bölümü, edag@ybu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-3339-2242

¹ Steven, B. Smith, *Spinoza's Book of Life: Freedom and Redemption in the Ethics* (New Haven-London: Yale University Press, 2003), 199, 200.

şekillendiği görülmektedir.² Bununla birlikte genelleme yapılamamasının sebebi ise şöyle izah edilebilir: Spinoza'nın göçmen bir Yahudi olduğu, bir mercək öğütücüsü olarak geçimini sağladığı için gündelik hayatta sürekli insanlarla ilişki içinde olduğu, çeşitli inanç ve görüşlere sahip insanlarla bir arada ya da mektuplar aracılığıyla felsefi tartışmalarda bulunduğu bilinmektedir. Ayrıca Spinoza'nın özellikle *TTP*'de şekillenen görüşleriyle açıkça ortaya konulduğu üzere, insanın da bir parçası olduğu Doğada Tanrı'nın kararı ve belirlenimi olan "tanrısal yasa" hakimdir ve her şey bu kararlara ve yasalara göre var olur ve eylemde bulunur.³ Dolayısıyla Spinoza'yı, insan yaşamı ve davranışları için bir model ortaya koymak noktasında Tanrı'dan, Doğadan, gelenekten, gündelik hayatta insanlarla ilişki neticesinde doğan davranış kalıplarından genelleme yapmak suretiyle soyutlamamak gerekir. Diğer yandan Smith'in görüşünde bir haklılık payı da yok değildir. Çünkü Spinozacı ahlak, dışsal otoriteler tarafından belirlenmiş kurallar ya da kalıplar bütünü değil, insanın kendi doğasının yasalarından kaynaklanan bir içeriktir.

Spinoza'nın insan doğasının yasalarından hareketle oluşturduğu "insan doğası modeli" *Ethica* IV. Bölümünün önsözünde ortaya konulur. Spinoza felsefesi metafizik, epistemolojik, psikolojik ve etik yönüyle bir insan fikri olan bu "insan doğası modeli"ni ortaya koyma amacındadır. Spinoza bu kavramla, insan doğasını olası tüm bileşenleriyle birlikte çözümlemekte, kendi felsefesinin öğrencisine bu çözümlemeyi sunmakta ve ona yaşam yolunda bir rehberlik yapmak istemektedir. Spinoza'nın bir bütün olarak felsefesiyle kılavuzluk yapmak istediği insan, anılan kavramla ifade edilen ve Spinoza'nın modeli olan insandır. Diğer bir deyişle "insan doğası modeli", Spinoza'nın düşünce laboratuvarında üzerinde çalıştığı ve bu çalışma neticesinde elde ettiği bulguları kendisine öğrettiği, onu hayata hazırladığı öğrencisidir. Kısacası Spinoza, tıpkı Stoacılar gibi bir tür "yaşam bilgeliği" yapmak istemekte ve bunu da kapsamlı bir biçimde gerçekleştirmeye çalışmaktadır.⁴

Spinoza felsefesi, bu modele, bir varlık olarak bağlı olduğu ontolojik zemini fark etmesini, "yeterli" ve "yetersiz" ya da "açık-seçik" ve "bulanık fikirler"inin kaynağını, doğasını

² Spinoza, "Ethics", *The Collected Works of Spinoza*, haz. ve çev. Edwin Curley, (New Jersey: Princeton University Press, 1985), c.1, IVPref., s. 545. Anılan künyeye dayanan *Ethica* referansları metin boyunca standart haline gelmiş kısaltma sembolleri kullanılarak gösterilmektedir. Bu kısaltmalarda Roma rakamları bölümleri; "P" önermeleri; "Dem." önerme kanıtlamalarını; "S" scholiumları (açıklayıcı notlar); "C" önerme sonuçlarını; "CD" önerme sonuçlarının kanıtlamalarını; "L" lemmaları; "Def." tanımları; "Ax." aksiyomları; "Post." Postulatları; "Apx" -kendilerinden hemen sonra kullanılan Roma rakamlarıyla birlikte- Ekleri; "Def.Aff." -kendilerinden hemen sonra kullanılan Roma rakamlarıyla birlikte- duyguların tanımları; "Exp." Açıklamaları, "Pref." Önsözleri ifade etmektedir. Örneğin "IIP13" *Ethica*'nın ikinci bölümünün on üçüncü önermesini, "IIP29C" *Ethica*'nın ikinci bölümün yirmi dokuzuncu önerme sonucunu, "IVP52S" *Ethica*'nın dördüncü bölümünün elli ikinci önermesinin açıklayıcı notunu, "IIIDef.Aff.IExp." *Ethica*'nın üçüncü bölümünün birinci duygu tanımının açıklamasını ifade etmektedir. Ayrıca metin boyunca bazı kavramların önce Latinceyi sonra İngilizceleri parantez içinde belirtilmektedir. Kavramların İngilizcesi Curley'in anılan çevirisinden alınmakta, Latinceyi ise "Leen Spruit - Pina Totaro, *The Vatican Manuscript of Spinoza's Ethica, Latin Transcription and Notes*, (Leiden-Boston: Brill, 2011)" künyeli esere dayanmaktadır. Latince metin için yukarıda anılan kısaltmalar kullanılmakta ve ibarelerin başında "Lat." kısaltmasına yer verilmektedir. "İnsan doğası modeli" kavramının Latince metindeki referansı için bk. *Lat.IVPref.*, 231.

³ Spinoza, "Theological-Political Treatise", *The Collected Works of Spinoza*, haz. ve çev. Edwin Curley, (New Jersey: Princeton University Press, 1985), c.2, III. Bölüm, 112, 113.

⁴ Spinoza ve Stoacı felsefe arasındaki ilişki noktasında bk. Jon Miller, *Spinoza and the Stoics* (Cambridge: Cambridge University Press, 2015); Genevieve Lloyd, *Routledge Philosophy Guidebook to Spinoza and the Ethics* (London: Routledge, 1996).

bilmesini ve doğru-kesin bilgilere ulaşmasını, kendi beden ve zihninin paralel etkilerini, etkilenişlerini ve bunlara bağlı oluşan duyguları tanımasını sağlar. Bu felsefenin asıl amacı var olma, bilme ve kendi doğasını keşfetme imkanını elde eden insana nasıl yaşaması gerektiği konusunda ona “yol” göstermektir. O nedenle Spinoza felsefesi, pratik bir felsefedir ve ortaya konulan tüm teorik çerçeve bir yaşam pratiğinin oluşturulmasına yöneliktir.

Bu doğrultuda aşağıda Spinoza'nın “insan doğası modeli” ve onun “yaşama biçimi”, “yol” metaforu üzerinden ortaya konulacaktır. Bu metaforda “yol” hayat ya da hayatın devamlılığını (ki bu Spinoza'nın *conatus* terimine denk gelmektedir)⁵; “yolcu” ise bu hayatı yaşayan ve daha iyi şekilde sürdürme çabasında olan “insan doğası modeli”dir. “İnsan doğası modeli” bir “yolcu” olarak ele alındığında onun ontolojik bağlılığı, epistemolojik farkındalığı ve kendisine dair psikolojik keşfi ortaya konulmalıdır. Bu yapıldıktan sonra ancak “yolcu”nun hayatı yaşama şekline geçilebilir. Aşağıda bu sıra takip edilecek ve Spinoza felsefesinin önerdiği ya da teklif ettiği doğru yaşama biçimi ortaya konulmaya çalışılacaktır. Ancak burada amaç bu “yaşama biçimi”ne odaklanmak olduğu için, Spinoza'nın bu amaca hizmet eden felsefesinin teorik boyutunu bir bütün olarak ortaya koymak mümkün olmayacaktır. Zira bu, hacimli ve mevcut çalışmanın kapsamını aşacak bir iştir. O nedenle aşağıda söz konusu teorik çerçeveye ana hatlarıyla değinilecektir.

“Yolcu”nun Ontolojik Bağlılığı

Spinoza'da varlık bütünüyle birdir ve Bir ise Tanrı'dır. İnsanın da dahil olduğu topyekûn varlık Tanrı'dadır ve Tanrı hem kendisinin hem tüm varlığın var olma, bilinme ve eyleme nedenidir.⁶ Spinoza, irili-ufaklı, büyük-küçük, sonlu- sonsuz, basit-karmaşık tüm varlığın bir arada olduğu ontolojik alana Doğa der.⁷ Doğa tüm varlığın toplamı olduğu, tüm varlık da Tanrı'da bulunduğu için Spinoza'da Tanrı Doğa ile özdeş olur.⁸ Tanrı pek çok sığata sahip bir varlıktır ve insan bu sığatlardan yalnızca *Yer Kaplama* ve *Düşünme* sığatlarını bilmektedir.⁹ Dolayısıyla insan için Tanrı yer kaplayan ve düşünen bir varlıktır. Tüm varlık da Tanrı'da bulunduğu için, var olan her şey yer kaplama ve düşünme niteliğine sahiptir. Diğer bir deyişle Tanrı'nın *Yer Kaplama* ve *Düşünme* sığatlarından yer kaplama ve düşünme özelliğine sahip geriye kalan tüm varlık çıkmıştır. Tanrı'nın sığatlarından çıkan bu varlıklar “tavır” olarak nitelenir ve bu tavırlar dolaylı- dolaysız, sonlu-sonsuz bir biçimde var olurlar.¹⁰ Bu içkin varlık düzleminde insan Tanrı'nın *Yer Kaplama* sığatının bir tavrı olarak “beden”e ve Düşünce sığatının bir tavrı olarak da “zihin”e sahip bir varlıktır.¹¹

İnsan Tanrı'da ya da Doğada bulunan diğer tüm varlıklar gibi zorunluluğa ve belirlenime tabidir.¹² Doğayı, tanrısal yasa ile özdeş olan doğa yasaları yönetir ve insan kendi doğasının

⁵ Spinoza'nın *conatus* teorisi en öz ifadesini IIP6'da bulur: “Her şey gücü yettiği ölçüde kendi varlığını korumaya çabalar.” Bk. IIP6, s. 498. Varolma, yaşamda kalma, yaşamı sürdürme isteği, çabası, dürtüsü anlamına gelen Spinozacı *conatus* kavramının içerimlerine yönelik detaylı bir okuma için bk. Martin Lin, *Being and Reason: An Essay On Spinoza's Metaphysics* (Oxford: Oxford University Press, 2019), 6. Bölüm, 137-163.

⁶ IP14C1, s. 420; IP15, s. 420; IP25, s. 431.

⁷ IIL7S, s. 461, 462.

⁸ IVPref. s. 544; IVP4Dem., s. 548, 549.

⁹ IP16Dem., s. 425; IIP1-IIP2, s. 448, 449

¹⁰ IDef.5, 409; IP16, s. 424; IP28S, s. 432, 433.

¹¹ IIP11Dem. s. 456.

¹² IP32C2, s. 435.

yasalarına sahip olmakla birlikte bu doğa yasaları tarafından yönetilir ya da yönlendirilir.¹³ Ayrıca insan Doğanın bir parçasıdır, ondan bağımsız olamaz ve onda hüküm süren nedenselliğe tabi olmaktan kendisini alıkoyamaz.¹⁴ Kısacası Spinoza'da insan, var olma ve eyleme bakımından Tanrı tarafından belirlenmiştir. İnsan Doğanın bir parçası olduğu için kendi başına hareket etme özgürlüğüne sahip değildir. O, Doğada var olan nedensel zincirlerin belirlenimine ve hüküm sürmekte olan zorunluluğa tabi bir varlıktır. İnsanı bilmek bu belirlenimi bilmek demektir.

“Yolcu”nun Epistemolojik Farkındalığı

Nasıl ki düşünme ve yer kaplama iki farklı sıfat olsa bile neticede tek Tanrı'yı niteledikleri için aynı statüye sahiplerse, aynı şekilde bu sıfatların insandaki görünümü ya da tavrı olan “zihin” ve “beden” de insan için aynı statüye sahiptirler. Bu demektir ki zihin ve beden bir ve aynı şeydir; biri diğerinin nedeni olamaz ya da herhangi birinin diğerine üstünlüğü yoktur.¹⁵ Spinoza'da zihin ve bedenin birliği tezi, bedende olan biten hareket ve sükunetin zihinde bir fikre tekabül etmesi anlamında “paralelizm” olarak ifade edilmektedir.¹⁶ Doğada var olan her bireyin bir zihni ve bedeni vardır ve her zihin kendi bedeninin fikridir.¹⁷ İnsan zihni ise kendi bedeninin fikridir.¹⁸

Spinoza'ya göre “fikirlerin ve şeylerin düzen ve bağlantısı bir ve aynı”¹⁹ dır. Dolayısıyla zihindeki fikirlerin düzen ve sırası, bedende olan-bitenin düzen ve sırasına özdeştir. Spinoza epistemolojisinde insan zihninde bir fikir, bedenin bir “etkilenişi” (*affectus*) sonucunda meydana gelir. Bilgi, zihnin bedeni bilmesi ya da bedenin etkilenişlerinin fikirlerine sahip olmasıdır. İnsan zihni bedenin etkilenişleri sayesinde hem bedenini hem kendisini hem de diğer bedenleri, yani dış dünyayı bilir.²⁰ İnsan zihni kendi bedeninin fikri olduğu için, *anlama yetisinin* yanı sıra bedensel olan iki güce daha, yani *hayal* ve *hafızaya* da sahiptir. Ancak *hayal* ve *hafıza* ekseriyetle zihnin *anlama yetisi* önünde birer engel teşkil ederler.²¹ Bu engeller zihnin bedenini, kendisini ve diğer var olanları bilme sürecinde zihnin anlayışını köreltirler. Buna göre, zihin bu engellerden sıyrılabilirdiği oranda “yeterli”, “birebir” ya da “açık seçik fikirler”e, bu engellere takıldığı sürece “yetersiz”, “bölük pörçük” ya da “bulanık fikirler”e sahip olur.²²

Spinoza, zihnin ulaştığı fikirlerin niteliğine göre üç türlü ya da kademeli bilgi derecesine sahip olabileceğini söyler: Bunlar, i) Hayali Bilgi, ii) Akli Bilgi ve iii) Sezgisel Bilgidir.²³

¹³ IAPx.1, s.439; IIIPref. 491, 492.

¹⁴ IVP4, s. 548.

¹⁵ IIP2Dem., s. 494.

¹⁶ IIP15+Dem., s. 463. Bu konuda geniş açıklamalar için bk. Enes Dağ, “Zihnin Bedeni, Bedenin Zihni: Spinozacı Paralelizmin Ontolojisi”, *İnsanın İnancın ve Mekânın İnşası-II: Değerler ve Kavramlar Uluslararası ve Disiplinlerarası Ruh Sempozyumu Bildiriler ve Özetler Kitabı*, ed. O. Murat Deniz - Şevket Yavuz, (Çanakkale: ÇOMÜ, 2021).

¹⁷ IIP13S, s. 458.

¹⁸ IIP13, s. 457.

¹⁹ IIP7, s. 451.

²⁰ IIP22, s. 468; IIP23, 468; IIP16C1+C2, s. 463.

²¹ VP21, s. 607; VP39S, s. 614; Spinoza, “Treatise on the Emendation of the Intellect”, *The Collected Works of Spinoza*, haz. ve çev. Edwin Curley, (New Jersey: Princeton University Press, 1985), c.1, 37, 38. Bu eser bundan sonra standart kısaltma haline gelen gelen “TIE” olarak gösterilecek ve “Spinoza, TIE” olarak geçecektir.

²² IIIP9Dem., s. 499, 500.

²³ IIP40S2, s. 477, 478.

Hayali bilgi, zihnin var olan her şeyi bulanık- bölük pörçük kanılardan hareketle ve tesadüfi ya da kör rastlantı sonucunda algılamasıyla oluşur. *Akli bilgi*, zihnin kendi bedeninin özelliklerinden hareketle diğer bedenleri tanınması ve ikisi arasında bulunduğu ortak özelliklerden hareketle “ortak nosyonlar” üretmesi, mantıksal bağlar kurması ve çıkarımlar yapmasıdır. *Sezgisel bilgi*, zihnin olan biteni “tek bakış”la kavraması, var olan her şeyi Tanrı ile bağlantısı ya da ilişkisiyle bilmesi ve tekil şeylerin özlerini idrak etmesidir.²⁴

Dolayısıyla Spinoza’da bilgi, zihnin, beden etkilenişleri sayesinde kendi bedeni, kendisi, diğer şeyler ve Tanrı hakkında fikirlere sahip olmasıdır. Bu bilgiyi oluşturan fikirler “yeterli” ya da “yetersiz” olarak nitelenirken; *hayali*, *akli* veya *sezgisel* olarak derecelenir. Spinoza epistemolojisinin değeri, insana “yeterli fikirler”e ulaşmasını ve *akli bilgi* temelinden hareketle *sezgisel bilgi* ile var olan her şeyi Tanrı’ya olan bağımlılığıyla idrak etmesini sağlayacak bir ufuk kazandırmaktır.

Yolcunun Psikolojik Doğası

Spinoza özellikle *Ethica*’nın III. Bölümünde zihin ve beden paralelizminin bir sonucu olarak meydana gelen duyguları detaylıca ele alır. Bir duygu, ana hatlarıyla “bedenin eyleme gücünü artıran ya da azaltan, ona yardım eden ya da onu engelleyen beden etkilenişleri ve aynı zamanda bu etkilenişlerin fikirleri”²⁵ olarak tanımlanır. Spinoza duyguların doğasını tek tek inceleyerek her birini ayrı ayrı tanımlamaya çalışır. Bu titiz inceleme sonucunda insanda “arzu” (*cupiditas/desire*), “sevinç” (*laetitia/joy*) ve “keder” (*tristitia/sadness*) gibi üç temel duygunun olduğunu, diğer tüm duyguların da bu üç temel duygunun birer türü ya da türevi olduğunu söyler.²⁶ Burada “arzu” hem insanın temel bir duygusu hem onun özü olarak ele alınırken, mevcut ya da daha az bir mükemmellikten daha üst düzey bir mükemmelliğe geçiş olan “sevinç” duyguları insanın eyleme gücünü artıran duygular olarak ve insanı daha düşük bir mükemmellik seviyesine indiren “keder” duyguları ise insanın eyleme gücünü baskılayan, engelleyen bir içerikte ortaya konulur. Buna göre insanın eyleme gücü, etkin arzulara ve etkin sevinçlere sahip olma derecesine bağlıdır.

Spinoza’ya göre herhangi bir şeyin fiili özü, onu bir şey yapmaya iten gücüdür.²⁷ Bu güç hem zihne hem bedene atfedildiğinde “iştah” olarak ifade edilirken bu iştaha bilincin eşlik etmesi ise “arzu” olarak ifade edilir. Arzu insanın var olma çabası için gerekli olan eylemlerde bulunmasını sağlayan temel bir duygu, yani eyleme meyletme gücüdür. Dolayısıyla insanın tüm duygularının temelinde arzu vardır.²⁸

Spinoza’da duygu, fikirden sonra zihinde meydana gelir. Dolayısıyla fikrin niteliği duygunun türünü ya da içeriğini belirler. İnsan “yetersiz” ya da “bulanık fikirler”e sahipse “edilgin duygular” a, “yeterli” ya da “birebir fikirler” e sahipse “etkin duygular” a sahip olur.²⁹ Edilgin duygular insanın dışsal şeylerin tesirinde olduğu, eyleminin onlar tarafından belirlendiğini ifade eder. Etkin duygular ise insanın kendi eyleminin belirleyicisi ya da

²⁴ IIP40S2, s. 477, 478.

²⁵ IIIDef.3, s. 493.

²⁶ IIP11S, s. 501; *Lat.* IIP11S, s. 179.

²⁷ IIP7Dem., 499.

²⁸ IIIDef.Aff.1Exp., s. 531.

²⁹ IIIDef.3, s. 493; IIP3, s. 497.

“birebir neden”i olduğu anlamına gelir.³⁰ İnsan yaşamı bu edilgin ve etkin duygular arasındaki gerilime göre şekillenir. Tüm insani mutsuzlukların temelinde edilgin duygular vardır. İnsanı nasıl yaşayacağını bilemez bir hale getiren, onu bir oraya bir buraya sürükleyen, zihni darmaduman eden hep bu edilgin duygular ve onların temelinde bulunan yetersiz olan “bölük pörçük fikirler”dir.³¹ İnsan Doğanın bir parçası olduğu için ve sürekli dışsal şeylerle ilişki halinde olduğu için ne Doğanın bir parçası olmaktan vazgeçebilir ne de kendini dışsal şeylerden izole edebilir. Dolayısıyla insan bu olanağa sahip olmadığı için, her zaman edilginliklere açık bir durumdadır. O halde insan nasıl yaşamalıdır? Edilgin duygularla nasıl başa çıkılabilir? Dahası, insan için mutluluk ve özgürlük mümkün müdür? Aşağıda var olma şartlarının, bilme imkanlarının bilincinde olan ve psikolojik doğasını keşfeden “insan doğası modeli”nin, yani “yolcu”nun bu hayatı nasıl yaşaması gerektiği incelenecektir.

Yola revan olan “Yolcu”nun İyi Yaşama Pratiği

Spinoza, insanın “doğru bir yaşama biçimi”ne ulaşma imkanını, onun doğasında mündemiç bir güç olan “erdem” üzerinden ortaya koyar. Ona göre “erdem” ve “güç” aynı şeydir ve “erdem, insanla ilişkilendirildiği sürece, onun yalnızca kendi doğasının yasalarına göre belli şeyler yapabilme gücüne sahip olan özü veya doğasıdır”.³²

Spinoza, “erdem”in temelinde, insanın kendi varlığını koruması ve kendi yararına olanı araması olduğunu ve insanın mutluluğunun da bundan ibaret olduğunu söyler.³³ İnsanın kendi doğasının yasalarına göre hareket etmesi ise, insanın aklın buyruklarına göre yaşaması demektir. Spinoza, insanın sahip olduğu tüm zayıflığın ve tutarsızlığın temelinde insanın edilgin duygulara bağlılığı ve aklın buyruklarına göre yaşamaktan uzaklığı olduğunu söyler. Çünkü akıl Doğaya aykırı hiçbir şey talep etmez, herkesi kendisini ve hemcinslerini sevmeye, kendi yararına olanın peşine düşmeye, mükemmelliğini ya da yetkinliğini arttıracak şeyleri arzulamaya, olan-bitenin gerçek nedenlerini bildirerek insanı “keder”den kurtarmaya, “sevinç” getiren duygular yaşamaya ve bütünüyle yaşamı en iyi olana doğru sürekli arttırmak veya besleyerek sürdürmeye yönlendirir.³⁴ Dolayısıyla Spinoza sisteminde etik, insanın davranışlarını aklın işaretlerine veya dikte ettiklerine göre icra etmesine odaklanır. Deyim yerindeyse akıl, “doğru yaşama yolu” için, “yoldaki işaretler”i belirleyen, rehberlik eden en değerli insani güç ya da insanın en kıymetli parçasıdır.³⁵

İnsan zihni “yeterli fikirler”e sahip olduğu sürece etkin bir şekilde eyleyebilir.³⁶ Ayrıca insanın akla uygun olarak yapmaya çalıştığı şey “anlamak”tan başka bir şey değildir ve zihnimiz akli kullandığı sürece anlamasına yol açacak şeyler dışında hiçbir şeyi yararlı olarak görmez.³⁷ Dolayısıyla insan kendisini anlamaktan alıkoyan, onu engelleyen şeyleri “kötü”, anlamasına yardımcı olacak onu güçlendirecek olan şeyleri de “iyi” olarak değerlendirir. Erdemli yaşamak, insanın kendi doğasının yasalarına göre davranması ya da eylemesidir. Bunu

³⁰ IIIDef.2, s. 493.

³¹ Spinoza, *TIE*, s. 8.

³² IIIDef.8, s. 547.

³³ IIIP18S, s. 555, 556.

³⁴ IIIP18S, s. 555.

³⁵ IVAp.5-8, s. 588-589.

³⁶ IIIP1, s. 493.

³⁷ IVP26, s. 559.

sağlayan ise akıldır. Dolayısıyla insan aklın rehberliğinde yaşadığı sürece hem varlığını korur hem erdemli davranmış olur.³⁸ Bu ise insanın kendi yararına hareket etmesi demektir.

İnsanın kendi yararını gözetme ilkesi, ilginç bir şekilde onu diğer insanlarla birleştirir. Çünkü akıl, yeterli fikirlere sahip olduğu için, herkeste ortaktır ve insana kendi yararı için diğer insanlarla birleşmeyi öğretir.³⁹ Ayrıca “erdemli arayan herkes kendisi için istediği iyiyi başkaları için de ister ve Tanrı’ya ilişkin bilgisi arttıkça bu arzusu daha çok artar”⁴⁰. O nedenle erdemlin temeli insanların ortaklık kurmalarının da temelidir. “Akli yaşam”, insanları kendi çıkarları doğrultusunda birleştirir ve ortaklaştırır. Zira “insana insandan daha yararlı hiçbir şey yoktur”⁴¹ “akli yaşam”, insanları duyguların tesirinden ve edilginliklerinden mümkün mertebe kurtarır. İnsan aklın rehberliğinden ziyade duyguların güdümünde olduğunda, özellikle bu duygular da edilgin olduğunda, diğer insanlarla uyuşmak, birleşmek şöyle dursun, insan kendisiyle bile uyuşamaz ve istikrarsız bir hayat yaşar durur. Duyguların ve dışsal tesirlerin etkisinde olan insanlar arasında sürekli çatışmalar ve sorunlar yaşanır; bu sorunlar insanların birbirilerine zarar vermelerinin de nedeni olur.⁴²

Anlaşıldığı üzere insan duyguların “edilgin” tesirinden kurtulup “yeterli fikirler”e sahip oldukça akla uygun bir hayat yaşar. Akla uygun hayat, erdeme uygun yaşamak demektir. Erdem, kendi yararını doğalarında mündemiç olan güç sayesinde koruyan insanların ortak amacı ve birleştirici temelidir. İnsan bu erdeme ve akla uygun bir hayata “edilgin duygular”dan, “yetersiz fikirler”den kurtulabildiği oranda katılır. İnsani özgürlüğün ve mutluluğun derecesi de onun anlama imkanının yeterli fikirlerle ve etkin duygularla desteklenme veya beslenme oranına bağlıdır.

Sonuç

Spinoza, felsefesiyle bir yaşam pratiği geliştirmeye çalışır. Onun felsefesi varlık, bilgi, psikoloji ve etikle insana “doğru yaşama yolu”, “biçimi”, ya da “usulü” için bir rehberlik sunma iddiasındadır. Spinoza, bu çabasını “insan doğası modeli” üzerinden ortaya koymaya çalışır.

Spinoza’nın ortaya koyduğu insan modeli “krallık içinde bir krallık değil”, bilakis krallığın, yani Doğanın bir parçası olan ve onun yönetiminde ya da denetiminde olan bir varlıktır. Doğa Tanrı’nın sıfatları aracılığıyla varolan sonlu-sonsuz tüm varlık alanını oluşturduğu ve tüm varlık da Tanrı’da bulunduğu için Spinoza’da Doğa ile Tanrı özdeştir. İnsan Tanrı’nın bir görünümü ya da tavrı olarak Doğanın bir parçasıdır ve onda hüküm süren nedenselliğe ve zorunluluğa tabidir. Bu, insanın, kendisi gibi Doğada bulunan ve fakat kendisi dışında bulunan dışsal pek çok şeyle etkileşim ve deneyim kurduğu, onlara maruz kaldığı ya da onları etkilediği anlamına gelir.

İnsan, tabii olduğu bu zorunluluk ve belirlenim zemininde dışsal şeylerin etkisinde kaldıkça “yetersiz fikirler”e ve “edilgin duygular”a sahiptir. Ancak insan kendi doğası tarafından belirlendiğinde, yani kendi doğasının yasalarına göre hareket ettiğinde “yeterli

³⁸ IVP27Dem., s. 559.

³⁹ IVP37S1, s. 566.

⁴⁰ IVP37, s. 564, 565.

⁴¹ IVP18S, s. 556.

⁴² IVP32-P34, s. 561-563.

fikirler”e ve “etkin duygular”a sahip olur. İnsanın kendi doğasının yasalarına göre hareket etmesi, onun aklın rehberliğine göre yaşaması demektir. Spinoza’nın “insan doğası modeli” için önerdiği ya da teklif ettiği “doğru yaşama yolu”, insanın aklın rehberliğinde, kendi doğasının yasalarına göre hareket etmesi, doğasında içkin olan erdemin gücüyle eylemesi, varlığını koruması ve yaşamını iyileştirmesidir. İnsan aklın rehberliğinde yaşadıkça kendisinin, diğer şeylerin ve Tanrı’nın bilincinde olur. Böylece her şeyi Tanrı ile olan ilişkisi çerçevesinde kavrar. Bu, onun kendisi gibi diğer tüm varolanların da varolma ve eyleme bakımından belirlendiğini idrak etmesine yol açar.

İnsan ulaştığı bu idrak veya bilgi sayesinde bir yandan “keder” ve onun türevi olan diğer duygulardan mümkün merteye uzaklaşır, onları aklın kontrolüne ya da denetimine sokar. Diğer yandan ise olanca gücüyle “sevinç” ve onun birer türü olan diğer duyguları yaşayarak “etkin arzular”la varlığını korur, eyleme gücünü artırır ve dışsal nedenlerin baskısından mümkün merteye kurtularak özgürleşir. İnsanı eyleme meylettiren söz konusu “etkin arzular”, yani rasyonel arzular ve edilgin olmayan aktif “sevinç duyguları”, Spinoza’nın “insan doğası modeli”nin “doğru yaşama yolu”nda deneyimlediği mutluluktur.

Kaynakça

Dağ, Enes. “Zihnin Bedeni, Bedenin Zihni: Spinozacı Paralelizmin Ontolojisi”. *İnsanın İnancın ve Mekânın İnşası-II: Değerler ve Kavramlar Uluslararası ve Disiplinlerarası Ruh Sempozyumu Bildiriler ve Özetler Kitabı*. ed. O. Murat Deniz - Şevket Yavuz. 509-524. Çanakkale: ÇOMÜ, 2021.

Lloyd, Genevieve. *Routledge Philosophy Guidebook to Spinoza and the Ethics*. London: Routledge, 1996.

Miller, Jon. *Spinoza and the Stoics*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

Spruit Leen - Totaro Pina. *The Vatican Manuscript of Spinoza's Ethica Latin Transcription and Notes*. Leiden-Boston: Brill, 2011.

Lin, Martin. *Being and Reason: An Essay On Spinoza's Metaphysics*. Oxford: Oxford University Press, 2019.

Spinoza. “Ethics”. *The Collected Works of Spinoza*. haz. ve çev. Edwin Curley. c.1, New Jersey: Princeton University Press, 1985.

Spinoza. “Theological-Political Treatise”. *The Collected Works of Spinoza*. haz. ve çev. Edwin Curley. c.2. New Jersey: Princeton University Press, 1985.

Spinoza. “Treatise on the Emendation of the Intellect”. *The Collected Works of Spinoza*. haz. ve çev. Edwin Curley. c.1. New Jersey: Princeton University Press, 1985.

Smith, Steven B. *Spinoza's Book of Life: Freedom and Redemption in the Ethics*. New Haven-London: Yale University Press, 2003.

David Hume'da Kötülük Sorunu Bir Ateizm Yolu Mudur?

Arş. Gör. Özkan YILDIZ*

Özet

Geçmiş çok eskilere kadar uzanan kötülük sorunu, her çağ ya da dönemde birçok insanın zihnini meşgul eden bir sorun olmuştur. Çünkü insanlar, günlük hayatlarında kendilerini umutsuzluğa, karamsarlığa kısacası mutsuzluğa sürükleyen birçok kötülüğe anlam vermeye çalışmış ve bu kötülüklerin nedenini sorgulamaya başlamışlardır. Bu çerçevede bazıları kötülükleri gerekçe göstererek, bir yaratıcının olamayacağını ileri sürmüş, bazıları ise kötülüklerle dayanarak Tanrı'nın varlığının ve O'nun gücü, bilgeliği ve iyiliği gibi sıfatlarının bilinemeyeceğini düşünmüştür. Yine belli bir kesim, Tanrı'nın niteliklerinin sınırlı olduğuna dikkat çekerek kötülük sorununu sınırlı Tanrı tasavvuruyla aşmaya çalışmış, bazı birtakım insanlar da, Tanrı'nın insanların eylemlerinden hoşnut olmadığı için, onları kötülükler yoluyla cezalandırdığını söylemişlerdir.

Düşünce tarihinde kötülüğü bir problem olarak ortaya atan ilk düşünür Epikuros olmuştur. Epikuros'un tartışmaya açtığı bu problemi, 18. Yüzyıl Aydınlanma filozofu David Hume, felsefede yeniden canlandırmıştır. Biz bu çalışmamızda Hume'un kötülük sorununu tartışmaktaki asıl niyetinin ne olduğunu açıklığa kavuşturmaya çalıştık. Hume'un kötülük sorununu nasıl yorumladığını doğru çözümlenebilmek, filozofun Tanrı'nın var olup olmadığı konusuna bakışını doğru anlayabilmemiz için son derece önemlidir. Çalışmamızın önemini de burası oluşturmaktadır. Çalışmamız literatür taraması yöntemiyle yapılmıştır. Bu bildirimizde ulaştığımız sonuç ise, Hume'da kötülük sorununun bir ateizm yolu ya da bir inanç sorunu olarak görülemeyeceği yönündedir. Hume'a göre, kötülük sorunu Tanrı'nın varlığının ve doğasının bilinemeyeceğiyle ilgili bir agnostisizm yolu olabilir. Bu bağlamda Hume'un kötülük sorunuyla, kendi agnostik felsefesine ontolojik bir temel kazandırmaya çalıştığı söylenebilir. Ayrıca Hume kötülük sorununu yeniden gündeme getirerek, kötülükler nedeniyle, teizmin teleolojik delilinin Tanrı'nın varlığını kanıtlamada uygun bir delil olmadığını ileri sürmüştür.

Anahtar Kelimeler: Kötülük, Kötülük Sorunu, Tanrı, Teleolojik Delil, Ateizm, Agnostisizm

Is the Problem of Evil in David Hume a Way to Ateism?

Abstract

The problem of evil, which dates back to ancient times, has been a problem that occupied the minds of many people in every age or period. Because people have tried to make sense of many evils that lead them to despair, pessimism, in short, unhappiness in their daily lives, and have begun to question the cause of these evils. In this context, some, citing evils, claimed that there could be no creator, while others, based on evils, thought that the existence of God and His attributes such as power, wisdom and goodness could not be known. Again, some people pointed out that God's qualities are limited and tried to overcome the problem of evil

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Felsefe Bölümü, ozkan.yildiz@erzurum.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7143-3303

with a limited God vision, and some people said that God punished people through evil because they were not satisfied with their actions.

Epicurus was the first thinker to put evil as a problem in the history of thought. The 18th century Enlightenment philosopher David Hume revived this problem, which Epicurus opened up for discussion, in philosophy. In this study, we tried to clarify what Hume's real intention was in discussing the problem of evil. It is extremely important to be able to correctly analyze how Hume interpreted the problem of evil, in order to understand the philosopher's view on whether God exists or not. This is where the importance of our work is formed. Our study was carried out by the method of literature review. The conclusion we reached in this paper is that the problem of evil in Hume cannot be seen as a way of atheism or a problem of belief. According to Hume, the problem of evil may be a way of agnosticism regarding the unknowability of God's existence and nature. In this context, it can be said that Hume tried to give an ontological basis to his agnostic philosophy with the problem of evil. In addition, Hume brought up the problem of evil again and argued that because of evils, the teleological evidence of theism is not an appropriate evidence to prove the existence of God.

Keywords: Evil, The Problem of Evil, God, Teleological Evidence, Atheism, Agnosticism

Giriş

Kötülüğün izlerini insanoğlunun tarih sahnesine çıkışına kadar sürebiliriz. Kötülük, her dönemde bir olgu olarak insanın hayatında merkezi bir yer işgal etmiştir. Bu nedenle, özellikle teist ve ateist insanlar kendi yaşamlarına derinden etki eden bu sorun üzerine kafa yormuşlar ve sorunun kaynağına yönelik bir takım teoriler ortaya atmışlardır. Bu bağlamda, ateistler için problem ya Tanrı'nın varlığının reddedilmesiyle ya da O'nun mutlak olduğu söylenen sıfatlarının sınırlandırılmasıyla çözüme kavuşturulabilir. Buna karşılık teistler ise, kötülüklerin nedenlerini açıklamaya çalışarak, problemin Tanrı'nın varlığına halel getirmediğini iddia etmişlerdir. Problemin çözümüne yönelik teist ve ateistler tarafından öne sürülen bu teorilerden bazıları kabul görmezken; bazıları ise azımsanmayacak derecede taraftar toplamıştır. Dolayısıyla kötülük probleminin çözümü söz konusu olunca herkesin üzerinde uzlaştığı bir görüşün olduğu söylenemez.

Kötülük problemi en basit şekliyle, "Tanrı tarafından yaratılmış olduğu kabul edilen dünyamızda varolduğu ve Tanrı'nın varoluşuna ya da en azından temel özelliklerine zarar verdiği veya gölge düşürdüğü düşünülen kötülüklerle ilgili problem; dünyadaki kötülüklerin varoluşunun her şeyi bilen, kâdiri mutlak ve iyi bir Tanrı'nın varoluşuna inanmayı güçleştirmesi durumu" (Cevizci, 2000: 203) olarak ifade edilebilir. Düşünce tarihinde problemin izleri Helenistik felsefenin en önemli düşünürlerinden olan Epikuros'a kadar götürülebilir. Bu bağlamda Epikuros'un kötülüğü felsefi bir problem olarak ortaya atan ilk filozof olduğu söylenebilir. Erken dönem Hristiyan yazar Lactantius, Epikuros'un problemi şu şekilde ortaya koyduğunu ifade eder:

"Tanrı, ya kötülükleri ortadan kaldırmak ister de kaldıramaz veya kaldırabilir ama kaldırmak istemez ya da ne kaldırmak ister ne de kaldırabilir yahut da hem kaldırmayı ister hem de kaldırabilir. Eğer ortadan kaldırmak istiyor da kaldıramıyorsa, O güçsüzdür ki bu durum Tanrı'nın karakteriyle uyumsuz; eğer ortadan kaldırabiliyor fakat kaldırmak istemiyorsa, O kıskançtır ki bu da aynı şekilde Tanrı ile uyumsuz; eğer

O ne ortadan kaldırmayı istiyor ne de kaldırabiliyorsa, hem kıskanç hem güçsüzdür, bu durumda da, Tanrı değildir; eğer hem ortadan kaldırmayı istiyor hem de kaldırabiliyorsa ki yalnızca bu Tanrı'ya uygundur, o zaman kötülüklerin kaynağı nedir? Ya da O kötülükleri niçin ortadan kaldırmamaktadır?" (Yaran, 2016: 12).¹

Epikuros'un bu sorgulaması kendi dönemiyle sınırlı kalmamış gerek Orta Çağ Batı ve İslam dünyasında gerek modern dönemde gerekse de çağdaş din felsefesinde devamlı olarak gündeme gelerek filozofların zihnini meşgul etmiştir. Ancak İslam ve Hristiyan düşüncelerinde filozofların hemen hemen hiçbiri kötülükleri Tanrı'nın varlığı aleyhine kullanmamışlar ve deneyimlenen kötülüklerin muhtemel nedenlerini izah etmeye çalışmışlardır. Buna göre, genel olarak İslam ve Hristiyan felsefelerinde kötülük problemi, kötülüklerin yokluksal bir doğaya sahip olup devamlılıklarının olmaması, kötülüklerin daha büyük iyilikler için gerekli olduğu fikri ve ilk günah öğretisiyle aşılmaya çalışılmıştır. Fakat 18. Yüzyıl filozofu David Hume ile birlikte problem din felsefesinde merkezî bir yer işgal ederek Tanrı'nın varlığı ya da yokluğu bağlamında tartışılmıştır. Hume, *Doğal Din Üstüne Söyleşiler* adlı eserinde bu problemi teleolojik delil eleştirisi kapsamında uzun uzadıya bütün yönleriyle tartışır. Yani Tanrı'nın varlığı ve nitelikleri üzerine görüşlerini serimlerken kötülük probleminden destek almıştır. Bu bağlamda, bu çalışmada Hume'un, kötülük problemini ateizme gidiş yolu olarak kullanıp kullanmadığı aydınlatılmaya çalışılacaktır. Çünkü Hume'un kötülük sorununa bakışı gündeme geldiğinde bu konuda Hume yorumcuları arasında ihtilafların olduğu aşikârdır. Ancak bundan önce Hume'un teleolojik delile bakışı ele alınacaktır. Çünkü belirtildiği gibi, Hume kötülük problemini teleolojik delil eleştirisi başlığı altında tartışmaktadır.

Teleolojik Delil Eleştirisi

Teleolojik delil ya da daha eski bir deyişle nizam ve gaye delili, evrenin tamamında ya da belli bir parçasında görebileceğimiz düzenlilik, gayelilik ve güzellik gibi bir takım nitelikleri temel bir olgu şeklinde ele alır. Bunları zengin örneklerle göz önünde canlandırır. Bütün bunların sebepleri üzerinde durur ve tek gerçek açıklayıcı sebep olarak Tanrı'nın varlığına ve tasarımcı olma niteliğine ulaşır (Yaran, 2017: 85). Batı düşüncesinde teleolojik delilin kökenleri Antik Yunan felsefesine kadar uzanmaktadır. Örneğin, Platon evrendeki bütün yıldızların bir düzen içerisinde hareket ettiklerini ve bu düzeni idrak eden bir insanın inanç yoluna gireceğini ifade etmektedir. Yine Aristoteles de Platon gibi, semavi cisimlerin düzenli tertipli döngülerini gözlemleyerek evrene düzen bahşeden bir varlık fikrini çıkarılabileceğimizi belirtir (Aydağ, 2019: 70). Yani teleolojik düşüncenin ilk izlerini Platon ve Aristoteles'in felsefelerinde bulabileceğimizi söyleyebiliriz.

Aydınlanma döneminde Hume ve Kant'ın eleştirileriyle teleolojik delil önemini büyük oranda yitirmiştir. Hume bu delile yönelik eleştirilerini *Söyleşiler*'de, Demea, Cleanthes ve Philo adındaki üç hayali karakterden kendi sözcülüğünü yaptığı kabul edilen (Aubrey, 1936: 233; Wolfe, 1981: 63) Philo'nun ağzından yapmaktadır.² Eserde delilin savunuculuğunu yapan ise Cleanthes'tir. Cleanthes bu savunmayı şu şekilde yapar:

¹ Bkz. Hick, John (2010), *Evil and the God of Love*, New York: Palgrave Macmillan Publishers, p. 5.

² Bu nedenle Philo yerine Hume adını kullanmayı tercih edeceğiz. Hume'un sözcüsünün Philo olduğuyula ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mossner, Ernest C. (2004), *"Hume ve Söyleşiler'in Kalıtı"*, Din Üstüne, içinde, s. 117. çev. Mete Tunçay, Ankara: İmge Kitabevi.

Dünyaya şöyle bir bakın, tümünü de, her bir parçasını da düşünün: Onun bir tek büyük makineden başka bir şey olmadığını anlayacaksınız, bu makine sonsuz sayıda daha küçük makinelere bölünmüştür, bunların her birinin de daha küçük makinelere bölünmesi gide gide insan duyu ve yetilerinin izleyebileceği ve açıklayabileceği ölçünün ötesine varır. Bütün bu çeşitli makineler ve hatta en küçük parçaları bile, bir kez olsun onları derin derin düşünen bütün insanları hayranlığa salan bir dakiklikle birbirine uyarlanmıştır. Doğanın tümünde, araçların amaçlara pek ilginç bir biçimde uygun olması, insan aklının, insan tasarımının, düşüncesinin bilgeliğinin ve zekâsının ürünlerine-onları çok aşmakla birlikte- tıpkısı tıpkısına benzemektedir. Onun için, etkiler birbirine benzediğine göre, andırışmanın bütün kuralları uyarınca, bu bizi, nedenlerin de birbirine benzediği ve Doğayı Yaradanın- yaptığı işin görkemiyle orantılı olarak çok daha büyük yetilere sahip bulunmakla birlikte- insanların zihnine oldukça benzediği çıkarımını yapmaya götürür. Bu aposteriori kanıtlamayla ve yalnızca bununla, hem Tanrısal bir varlığın olduğunu hem de onun insan zihin ve zekâsına benzerliğini bir çırpıda göstermiş oluyoruz (Hume, 2019: 167).

Görüldüğü üzere, Cleanthes burada evreni büyük bir makineye benzetmekte ve onun her bir bölümünde düzenin ve uyumun olduğunu ifade etmektedir. Ona göre bu düzenlilik bütünün kendisinde daha net olarak görülebilir. Ayrıca Cleanthes'e göre, doğanın ürünleriyle insan elinden çıkma ürünler arasında bir benzerlik vardır. Bu benzerlik her ikisinde de bir düzen ve amacın bulunmasından ileri gelmektedir. Bu ürünleri birer sonuç olarak kabul edersek, nasıl ki sonuçlar arasında benzerlik varsa nedenlerinin de benzerlik gösterdiğini çıkarılabılırız. Cleanthes'e göre bu durum, insan bilinciyle Tanrı'sal bilincin benzer olduğu anlamına gelir.

Hume, *Söyleşiler'* de Cleanthes'in bu analojisini eleştirerek evrenin aslında zannedildiği gibi düzenli olmadığını şu sözlerle anlatır:

(...) bir adam, belki evrenin bir zaman, tasarı gibi bir şeyden çıktığını söyleyebilecek ya da kestirebilecektir: Fakat bu noktanın ötesinde tek bir şey bile söyleyemeyecek ve teolojisinin her bir noktası, son derece geniş bir hayal ve varsayma başıboşluğuyla saptanmaya bırakılacaktır. Böyle bir kişinin bilebildiği kadarıyla, bu dünya, üstün bir ölçütle karşılaştırıldığı zaman çok kusurlu ve yetkinlikten pek uzaktır: Bir çocuk tanrının ilk kaba denemesi olabilir, aksak işçiliğinden utanıp belki onu sonradan yüzüstü bırakmıştır: Yalnızca bağımlı, aşağı düzeyde bir tanrısal varlığın eseri de olabilir, öyle ki belki üstlerinin alay konusudur: Yahut çok yaşlanmış bir tanrının bunaklık çağının ürünüdür de, aldığı ilk hız ve etkin atılışla, onun ölümünden beri kendi başına bir macera yaşamaktadır (Hume, 2019: 197).

Hume'un teolojik bakımdan alaycı olan bu sözleri, evrenin zannedildiği gibi bir tasarı gözetilerek inşa edilmediği, eğer evrende illaki bir tasarlayıcı arayacaksak bunun yetkin bir Tanrı olamayacağı anlamına gelmektedir. Hume'a göre, evrenin bir makine gibi tasavvur edilmesi ve makinenin ustası olduğu gibi, evrenin de bir tasarımcısı olması gerektiği düşüncesi saçma bir akıl yürütme yöntemidir. Zira bu tür bir çıkarım basit bir analogiden ibarettir. Bu analogide iki temel hata bulunmaktadır: Birincisi, evren ile makine arasında benzerlik kurulması, ikincisi ise aynı kategoriye dahil edilen makineyle evrenin yapıcısı ve tasarlayıcısı olması gerektiği sonucunu çıkarmak. Hume'a göre, evrende zannedildiği gibi bir düzen olmadığı için, evrenle makine arasında benzerlik kurulması ve makinedeki gibi evrenin de bir tasarımcısı olduğu sonucunu çıkarmak hatalıdır (Haklı, 2002: 199). Hume bu durumu *Söyleşiler'* de analoginin zayıflığı ilkesini öne sürerek açıklamaya çalışır. Bu bağlamda ev

örneğini verir ve ev ile evren arasındaki farklılıkların benzerliklerden çok daha fazla olduğunu söyleyerek Cleanthes'in Tanrı'nın varlığını delillendirmek için öne sürdüğü tasarım argümanının bir tahmin ya da yakıştırmandan öteye gidemeyeceğini belirtir. Çünkü ev ile evren arasındaki farklılıklar, evin bir mimarının olduğu gibi, evrenin de bir tasarımcısının olması gerektiği hipotezini çürütür (Hume, 2019: 168-69). Ayrıca, bu tür bir çıkarsama deneyim alanımızın ötesinde kaldığı için, bu alanda bulunan sonuçlardan deneyimimizi aşan neden arasında hiçbir analogi kuramayız (Öymen, 2020: 42). Zaten "...insanların niyet ve tasarımlarından yola çıkarak, böylesine farklı ve bu kadar üstün bir Varlığın niyet ve tasarımları üzerinde akıl yürütmek, bütün analogi kurallarına açıkça aykırı görülse gerek" (Hume, 2017: 144).

Ayrıca, bildiği gibi teizm tek Tanrı'lı bir inançtır. Ama insanların meydana getirdiği mimari yapılar birçok insanın bir araya gelmesiyle oluşur. Evrenin yaratılışını açıklarken analogiden katı bir şekilde faydalanırsak bu durumda evreni de bir Tanrı'lar ekibinin yarattığını söylemeliyiz. Hume açısından bu tür benzetmeler bizleri antropomorfizme³ ve çoktanrıcılığa götürür (Kaya, 2019: 18). Hume'un ifadesiyle, "Bir evi kurmak, bir gemiyi yapmak, bir kenti meydana getirmek, bir devleti oluşturmak için çok sayıda insan bir araya geldiğine göre; bir dünyayı kurmak ve oluşturmak için niçin birçok tanrısal varlık bir araya gelmiş olmasın" (Hume, 2019: 195).

Hume'a göre, evrende bir düzenliliğin olduğunu kabul etsek bile, bu düzenliliği Tanrı'sal bir varlık yerine maddenin kendisine de bağlayabiliriz. Zira madde düzenlilik potansiyelini kendi içinde barındırabilir (Hume, 2019: 170-71). Bu, "...maddi nesnelere doğal yapısı böyledir ve bu maddi nesnelere hepsi, kökenden bir düzen ve oran yetisine sahiptir, demekten başka bir şey değildir" (Hume, 2019: 190). Ayrıca Hume'a göre, "Hareketin maddenin kendisinde başladığı, apriori olarak, zihinden ve zekâdan çıktığı ne kadar anlaşılabilirse, o kadar anlaşılabilir niteliktedir" (Hume, 2019: 212). Zaten "Metafizik ve sınırsız bir varlığın ontolojik olarak bilinebilme şansı yok iken, empirist bir düşünürün görünen varlıktan hareketle görünmeyene doğru bir temellendirme yapması elbette beklenemez" (Çelebi, 2010: 192). Buradan tecrübemiz kapsamındaki hiçbir şeyden veya dünyayla ilgili hiçbir hakikatten hareket ederek Tanrı'sal varlığı kanıtlayamayacağımız anlamı çıkar (Priest, 2007: 175). Hume bunu *İnsanın Anlama Yetisi Üzerine Bir Soruşturma* adlı eserinde şu şekilde ifade eder:

Doğanın akışından hareket edip kanıtlamada bulunarak ve evrene başlangıçta düzen bahşeden ve düzeni hâlâ koruyan zekâ sahibi belirli bir neden çıkarsamakla, hem belirsiz hem de yararsız bir ilkeye kucak açmış oluruz. Bu ilke belirsizdir, çünkü konu insan tecrübesinin hiç erişemeyeceği bir yerdedir. Yararsızdır, çünkü bu nedenin bilgisi tümüyle doğanın akışından edinildiğinden, doğru akıl yürütme kurallarına göre, nedenden geriye giderek hiçbir zaman ne yeni bir çıkarım yapabiliriz, ne de doğanın gündelik ve tecrübesi edinilmiş akışına bir şeyler ekleyerek, yeni tutum ve davranış ilkeleri getirebiliriz (Hume, 2017a: 140-41).

³ "İnsanbiçimcilik. 1 Genel olarak insana ait özelliklerin insan dışındaki varlıklara yüklenmesi durumu. 2 Daha özel olarak da, Tanrı'nın, tanrıların ya da doğal güçlerin insan şekline ve insanın niteliklerine sahip olduğunu söyleyen anlayış; ya da Tanrı'nın ya da tanrıların, insanın bilinç, niyet, irâde, duygu ve duygumuna benzer yeti ve özelliklere sahip olduğu inancı" bkz. Cevizci Ahmet, *Felsefe Terimleri Sözlüğü*, 2000, s. 26.

Hume *Söyleşiler'*de kurulan analogilerin, zayıf olduğuna yönelik eleştirilerini sürdürür. Ona göre, teizm Tanrı'nın noksansız olduğunu iddia eder. Ancak ilahi tasarımcıyla insan ürünü şeyler arasındaki benzerliğe sıkı sıkıya bağlı kalırsak, Tanrı'nın kusursuzluğunu ifade ederken haklı olduğumuz söylenemez. Zira bir tasarımcı olarak bizlerin noksansız olmadığı aşikardır (Kaya, 2019: 18). Hume *Söyleşiler'*de bunu gemi örneği üzerinden şu şekilde açıklar: Bir gemiyi incelediğimizde, bu kadar karmaşık ve faydalı bir aracı inşa eden marangozun zeki ve hünerli olduğunu kabul ederiz. Fakat marangozun bu gemiyi çok uzun zaman boyunca defalarca kez deneme yanılma yoluyla yaptığını anlayınca şaşkınlığımızı gizleyemeyiz. Yani marangozun gemiyi tek seferde inşa edemediğini görünce onun yetkin olmadığını düşünürüz. Hume'a göre, dünyanın yaratılışı da tıpkı bu şekilde olmuş olabilir. Bu bağlamda, dünya şu anki haline gelmeden evvel birçok kez denenmiş bu süreçte birçok dünya meydana getirilmiş ve birçok emek boşa gitmiştir. En nihayetinde ise düzenli gibi gözükən bu dünya inşa edilmiştir (Hume, 2019: 195; Kaya, 2019: 18). O zaman Cleanthes'in ileri sürdüğü tasarım kanıtının Tanrı'nın varlığını kanıtladığını kabul etsek bile, onun sıfatları söz konusu olunca bu delil hiç de makul görünmemektedir. Ayrıca bu bağlamda, dünya en yetkin tarzda tasarlanmış olsaydı bile, bu yetkinliği onu meydana getirenle ilişkilendirip ilişkilendiremeyeceğimiz de belirsiz olurdu.

Hume bütün bu eleştirilerden sonra, "...nedenlerin benzerliği yerine sonuç benzerliklerinin göz önüne alınması ve evrenin öncelikle bir yapıtı andırdığı önermesini yeniden değerlendirmemizi önerir" (Kaya, 2019: 20). Bu bağlamda, evrenin insan ürünlerinden ziyade, hayvan vücutlarıyla ve bitkilerle benzerlik taşıdığını ve nedeninin de onlarınkiyle benzerlik göstermesinin çok daha muhtemel olduğunu söyler. Bu nedenle evrenin kökenini akıl ve tasarıyla değil de bitme ve üremeye ilişkilendirir (Hume, 2019: 205). Çünkü evrenin akıllı bir zihinden doğmuş olduğu düşüncesi ne kadar makulse, akıllı olmayan sebeplerinin olabileceğini iddia etmenin de o denli akla yatkın olduğunu ifade eder (Tweyman, 1987: 78). Hume'un bu önerisine karşı, Demea araya girerek bunun nasıl mümkün olabileceğiyle ilgili Hume'dan makul bir açıklama ister. Hume ise bunun çok basit olduğunu ve nasıl ki bir ağacın tohumlarını etrafındaki topraklara dağıtıp başka ağaçlar yetiştirdiği gibi, dünya ya da büyük bir bitki olarak düşünebileceğimiz gezegenler sisteminin de kendi bünyesinde birçok tohum ürettiğini ve bu bunları etraflarındaki kargaşaya dağıtarak başka dünyaların oluşmasına neden olduklarını söyler (Hume, 2019: 206). Dolayısıyla, Hume açısından evrenin meydana gelmesiyle bitkilerin gelişip büyümesi arasında bir analogi kurmak mümkündür.

Kötülük Problemi

Hume teleolojik delile yönelik en şiddetli eleştirilerini kötülük sorunu üzerinden yapar ve Epikuros'un kötülük-Tanrı bağlamında öne sürdüğü şu sorularını yeniden gündeme getirir: "Kötülüğü önlemek istiyor da, gücü mü yetmiyor? O halde erksizdir. Gücü yetiyor da, istemiyor mu? O halde kötücüdür. Hem gücü yetiyor hem canı istiyor mu? O halde kötülük nereden geliyor?" (Hume, 2019: 231). Hume'un bu tür bir sorgulamayla atizme gitme niyetinin olup olmadığını tartışacağız. Ama bundan önce *Söyleşiler'*de dünyadaki kötülük manzaralarından verdiği örnekler üzerinden duracağız.

18. yüzyıl'da Aydınlanma filozofları Tanrı'nın bütün sıfatlarına inanarak onun yetkinliğine dikkat çekerken, bir şüpheli filozof olarak Hume Tanrı'nın eseri olduğu söylenen bu

dünyaya tekrar bakmamızı ister. Bu bağlamda, dünyanın mevcut haline yönelik tasvirleri ve insanın maruz kaldığı acılarla ilgili verdiği misallerle bize dünyayla ilgili raporlar verir. Böylece, insan ıstırapının evrenselliğini delillendirmeye çalışır (Kaya, 2019: 23). Bu çerçevede Hume, *Söyleşiler'*deki şu ifadeleriyle dünyadaki kötülüğün boyutlarını fazlasıyla gözler önüne sermektedir:

Bu dünyaya ansızın, bir yabancı düşüverseydi, ona bu dünyanın kötülüklerinin bir örneği olarak hastalıklarla dolu bir hastane, suçlular ve borçlularla tıklım tıklım bir hapisane, cesetler serpili bir savaş alanı, okyanusta dalgalarla boğuşan filo, tiranlıktan, kıtlıktan ya da salgınlardan eriyip gitmiş bir ulus gösterirdim. Ve yaşamın neşeli yanını göstermek ve hazları hakkında bir fikir edinmesini sağlamak için onu nereye götürmem gerekirdi? Bir baloya, bir operaya, saraya mı? Haklı olarak, ona yalnızca acı ve üzüntülerin bir başka türünü gösterdiğimi düşünebilirdi (Hume, 2019: 228).

Görüldüğü üzere, Hume bu pasajda dünyada kötülüğün çeşitliliğine ve yoğunluğuna dikkat çekmiş ve kötülük problemini fiziki, ahlaki, psikolojik ve biyolojik boyutlarıyla anlatmaya çalışmıştır. Hatta hayatın en güzel anlarının bile kaygı ve sıkıntı verici olduğunu söyler. Ona göre, “Yaşamın bütün iyilikleri bir araya gelse çok mutlu bir insan meydana getiremez: Fakat bütün kötülüklerin bir araya gelmesi, gerçekten bir zavallı ortaya çıkarır” (Hume, 2019: 228). Ayrıca, bizleri devamlı tehdit eden bunca kötülüğü önceden kestirebilecek kadar ne bilimiz ne de kötülükleri engelleyecek gücümüz vardır. Bizler yaşamla ölüm, sağlıklı olmayla hastalık, varlıkla yokluk arasında devamlı gider geliriz (Şener, 2014: 260). Yine kötülükleri kendi tabiatımızın bir ögesi gibi görürsek, bütün mutluluğumuzu yok etmiş olur ve kendi kişiliğimize devamlı surette eziyet etmiş sayılırız (Hume, 2017b: 72). İşte bu nedenle, Hume kötülüklerle dayanarak bu dünyanın aslında mümkün olan en kötü dünya olduğunu ve insan yaşamına elverişli olmadığını ima eder. Bu bağlamda Hume, *İntihar Üzerine* adlı denemesinde insan hayatındaki acılara, hastalıklara, yoksulluklara kısacası olumsuz bütün koşullara dayanarak intiharın bile kabul edilebilir olduğunu söyler (Hume, 2020a: 25-32).

Hume *Söyleşiler'*de insanlara acı ve ıstırap veren bütün kötülüklerin şu dört koşuldaki kaynaklandığını söyler: 1. Acı Çekmeye yatkın olma, 2. Dünyanın Genel Yasalarla Düzenlenmiş Olması, 3. Bütün Varlıklara Güç ve Yetilerin Sınırlı Dağıtılmış Olması, 4. Doğadaki Özensiz İşçilik. Neiman'ın da belirttiği gibi, Hume açısından bu koşulların hepsi mükemmel bir tasarımla düzeltilir. Ona göre, iyi niyetli bir tasarımcı amaçları gözeterek daha iyi araçları tercih edebilirdi (Neiman, 2006: 192). Bu bağlamda, “Bütün canlı yaratıklar acı duyamaz olsalardı ya da dünya belirli istemelerle yönetilseydi kötülük hiçbir zaman evrene giremezdi: Hayvanların, kesin zorunluluğun gerektirdiğinden öte, çok sayıda erkleri ve yetileri olsaydı ya da evrenin çeşitli zemberek ve ilkeleri her zaman doğru bir mizaç ve ortamı koruyacak biçimde özenle çerçevelenseydi, şimdi hissettiğimize oranla çok daha az kötülük bulunurdu” (Hume, 2019: 245).

Hume *Söyleşiler'*de en sonunda bu dört koşuldaki kaynaklanan kötülüklerin bulunduğu evreni şöyle betimler:

Bu evrene çepeçevre bir bakın. Canlandırılmış ve örgün, duyumlu ve etkin, ne uçsuz bucaksız bir varlıklar bolluğu! Bu harikulade çeşitlilik ve verimliliğe hayran kalırsınız. Fakat bakmaya değecek olan yegâne varlıklar olan, şu canlı varoluşları biraz daha

yakından inceleyin. Birbirlerine karşı ne kadar düşman ve yıkıcılar! Hepsi de, kendi mutluluklarına erişmek için ne denli yetersiz kalırlar! Onlara bakanlara, ne aşağılanası ya da nefret edilesi görünürler! Bütün bunlar, kör bir doğa fikrinden başka hiçbir şey düşündürmez; büyük bir canlılık verici ilke tarafından gebe bırakılan ve herhangi bir biçimde ayırt etmeksizin ya da bir ana baba özeni göstermeksizin kucağından sakat ve düşük çocuklar döküp duran bir doğa! (Hume, 2019: 246).

Hume'un bu tür bir doğa tasviriyle, aynı zamanda Cleanthes'in analoji üzerinden yapmaya çalıştığı kanıtlamayı da eleştirdiği söylenebilir. Bu, hem sanatsal yönden alay etme hem de felsefi açıdan eleştiri anlamına gelir.

Kötülük Problemi Ateizme Gidiş Yolu Olabilir Mi?

Hume, dünyadaki kötülüklerin varlığından ve çeşitliliğinden hareket ederek Cleanthes'in, niteliklerinin insanlarınkiyle benzer olduğunu söylediği Tanrı'sını yeniden tartışmaya açar. Çünkü Hume'a göre, Tanrı'nın gücü, iyiliği ve bilgeliği gibi nitelikleri, mahiyetleri bakımından biz insanlardakiyle aynı yapıdaysa, O'nun zorunlu olarak kötülükleri engellemesi gerekir. Zaten bu niteliklere sahip bir Tanrı'dan da başka bir şey beklenemez. Bu nedenle Hume, dünyada kötülüklerin varlığının apaçık bir gerçek olarak ortada olmasına dayanarak, Tanrı'nın var olduğu kabul edilse bile, O'nun sıfatlarının biz insanlardakiyle aynı yapıda olduğunun iddia edilemeyeceğini söyler. Bu bağlamda, Hume Cleanthes'in hâlâ antropomorfizmde diretmesini anlamsız bulur (Hume, 2019: 230). Hume'un burada Tanrısal varlığın sıfatlarına yaklaşımı, filozofun bilgi teorisi bağlamında yorumlanmalıdır. Çünkü Hume, "Fikirlerimiz deneyimizden öteye erişemez: Bizimse tanrısal sıfatlar ve işleyişler üstüne hiçbir deneyimiz yoktur..." (Hume, 2019: 166) demektedir. Hatta Hume'un, genel olarak kötülük problemini, bilgi teorisindeki düşüncelerinden hareketle yorumladığı söylenebilir. Bunu Hume'un şu ifadelerinden rahatlıkla anlayabiliriz:

Dünyada çaresizlik (hiç olmaması gerekirken) neden var? Besbelli, rastlantıdan ötürü değil. Öyleyse, bir nedenden, Tanrısal Varlığın niyetinden mi ötürü? Oysa, o kesinlikle iyicidir. Niyetine aykırı olarak mı var? Oysa o tümerklidir [kâdir-i mutlaktr] Böylesine kısa, böylesine açık, böylesine kesin olan bu akıl yürütmenin sağlamlığını hiçbir şey sarsamaz: Ancak bu konuların her türlü insan kavrayışını aştığını ve bizim olağan doğruluk-yanlışlık ölçülerimizin bunlara uygulanamayacağını söyleyebiliriz; ben, en başından beri bu konu üstünde ısrarla durdum, ama siz hep küçümseme ve aşağılamayla dudak büktünüz (Hume, 2019: 234-35).

Görüldüğü üzere, Hume kötülük-Tanrı ilişkisi bağlamında gündeme gelen Tanrı'nın sıfatlarının, izlenimlerini alamadığımız için, kavrayış gücümüzün çok uzağında kaldığına ve bu nedenle günlük hayatta önermeler için kullandığımız doğru-yanlış nitelemelerinin Tanrı'nın sıfatları söz konusu olunca geçerliliğini yitirdiğine dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, belirtildiği gibi Hume, Tanrı'nın niteliklerinin insanlarınki ile benzer olduğunu kabul edersek, kötülüklerin nedenini Tanrı'ya dayandırmak zorunda kalacağımızı söyler. Nelson Pike açısından da Hume, Tanrısal varlığın niteliklerini olağan anlamlarıyla kullanmamıştır. Aksi hâlde, Tanrı'nın kötülükleri engellemekten başka bir seçeneğinin olmayacağını kabul edilmesi gerekir (Pike, 1963: 181). İşte bu nedenle Hume'a göre, Tanrı'nın var olduğu kabul edilse bile, O'nun doğası ve sıfatlarıyla ilgili hiçbir bilgi edinemediğimiz için, kötülükleri engellemek zorunda olduğunu da söyleyemeyiz. Bu

çerçevede Hume, kötülük sorununa dayanarak Tanrı'nın doğasının ve sıfatlarının bilinemeyeceğini öne sürer.

Ancak, Hume bununla yetinmez ve kötülük sorununun Tanrı'nın varlığının bilinemeyeceğine dair güçlü bir kanıt da oluşturduğunu söyler. Bunu, Hume'un *Söyleşiler*'deki şu ifadelerinden çıkarabiliriz:

(...) genel olarak bakıldıkta ve bu yaşamda bize görüldüğü haliyle dünya, bir insanın ya da onun gibi sınırlı bir varlığın, çok güçlü, bilge ve iyicil bir Tanrısal Varlıktan beklentisine aykırı mıdır? Değildir demek, garip bir önyargı olurdu. Bundan şu sonuca varıyorum ki, dünya belli bir takım varsayımlar ve yakıştırmalar doğru kabul edilerek, böyle bir Tanrısal Varlık fikriyle ne denli tutarlı olabilirse de, bize hiçbir zaman onun varoluşuna ilişkin bir çıkarsama yapma olanağı veremez. Tutarlılık mutlak olarak yadsınmamaktadır, yalnızca çıkarım yadsınıyor (Hume, 2019: 238-39).

Görüldüğü gibi, Hume burada kötülükleri ima ederek dünyanın mevcut durumundan hareketle bir Tanrı'nın varlığına ulaşmanın mümkün olmadığını ifade etmektedir. Burada Hume'un önemle üzerinde durduğu nokta, dünyadaki fenomenlerin bir Tanrı'nın varlığıyla tutarlılık gösterip göstermediği değildir. Aksine, Hume'a göre dünyadan hareket edilerek Tanrısal bir varlığın olduğuna yönelik tahminde bile bulunulabilir. Hume'un, bu ifadeleriyle anlatmak istediği şey, bunca kötülüğün olmasından dolayı Tanrı'nın var olduğuyla ilgili bir çıkarımda bulunulamayacağıdır. Çünkü ona göre, çıkarım yapabilmek için olgulara bakmalıyız. Kötülüğün, çaresizliğin ve ıstırapın her türünün yaşandığı olgusal dünya ise böyle bir çıkarım yapabilmemizi imkânsız kılar. Buradan da anlaşılabilir gibi, Hume'un kötülük sorunundan hareketle Tanrı'nın varlığının bilinemeyeceğini iddia ettiği söylenebilir. Hume'un bu görüşü de, onun bilgi felsefesi bağlamında değerlendirilmelidir. Bu bağlamda Hume'a göre kötülükler, Tanrı'nın varlığının kanıtlanabilmesinin önünde güçlü bir engel konumundadır. Çünkü "Kötülüğün var olduğu bir dünyadan ve yaşamdan Tanrı'nın varlığı çıkmaz, aksine, Tanrı'nın varlığına yönelik kuşku çıkar" (Öymen, 2018).

Ancak Hume'un, kötülük sorununu Tanrı'nın varlığını çürüten bir ateizm kanıtı ya da bir inanç sorunu olarak ileri sürdüğü iddia edilemez. Çünkü bilgi teorisindeki düşüncelerinden hareketle, Hume'un Tanrı'nın var olup olmadığı konusunda ateizmden ziyade agnostisizme çok daha yakın olduğu söylenebilir. Şöyle ki;

Şimdi algılar haricinde zihinde hiçbir şey olmadığına ve tüm tasarımlar zihinde daha önceden var olan bir şeylerden türediklerine göre, buradan şu çıkar: Bizim tasarımlardan ve izlenimlerden farklı türde herhangi bir şeyi tasarlamamız ya da bunların tasarımını oluşturmamız olanaksızdır. Dikkatimizi mümkün olduğunca kendi dışımızdaki şeylere verelim: imgelemimizi göklere ya da evrenin en son sınırlarına dek kovalayalım; hiçbir zaman kendimizin bir adım ötesine geçemeyiz ya da bu dar alandaki algıların haricinde hiçbir tür varoluş kavrayamayız. Bu imgelemimizin evrenidir; burada üretilmeyen hiçbir tasarımımız yoktur (Hume, 2020b: 59).

Öymen'e göre de, Hume'un metinlerinden filozofun ateist değil, agnostik olduğu çıkarılabilir (Öymen, 2020: 38-45). Bu nedenle Hume'da kötülük sorunu da bir ateizm yolu değil, agnostisizme çıkış yolu olarak yorumlanmalıdır. Yani Tanrı'nın var olup olmadığı meselesine agnostik bir pencereden bakan Hume, bu görüşünü temellendirmek için kötülük sorunundan destek almıştır. Başka bir ifadeyle, "Hume'un bu yaklaşımındaki niyetinin, kötülüğün varlığının Tanrı'nın varlığıyla uzlaşmaz olduğunu söyleyerek, kötülüğün

varlığından ontolojik sonuçlar çıkarmak veya teizmin argümanlarına güveni sarsarak agnostik felsefesini desteklemek olduğu söylenebilir” (Taslaman, 2021: 170-71). O zaman, en nihayetinde Hume’un, kötülük sorunuyla bir taraftan *Söyleşiler*’de teist rolünde olan Cleanthes’in öne sürdüğü teleolojik ya da tasarım kanıtını çürütmek istediği, diğer taraftan da agnostisizmi için ontolojik veriler elde etmeye çalıştığı söylenebilir.

Sonuç

Din felsefesinin en eski problemlerinden biri olarak kabul edilen kötülük problemi gündeme gelince teist ve ateist felsefeler arasında yoğun tartışmaların yaşandığı aşikârdır. Bu tartışmalar neticesinde ateistler, kötülüklere atıfta bulunarak bir yaratıcının varlığını kabul etmemişler ya da en azından mutlak iyi, güçlü ve bilge bir Tanrı’nın var olduğuna yönelik inancın, hiç de rasyonel olmadığını iddia etmişlerdir. Bu nedenle, Tanrısal bir varlık olsa bile, O’nun sıfatlarının mutlak olduğunun kabul edilemeyeceğini söylemişlerdir. Buna karşılık teistler ise, ateistlerin kötülük problemi üzerinden öne sürdükleri iddiaların Tanrı’nın varlığını çürütmek için yeterli olmadığını savunmuşlardır. Bu bağlamda teistler, kötülüklerin muhtemel nedenlerini izah etmeye çalışarak, problemin ateistlerin iddia ettiği gibi ciddi bir problem olmadığını anlatmak istemişlerdir.

Kötülük problemini din felsefesi literatürüne dâhil eden düşünürün Epikuros olduğu kabul edilmektedir. Epikuros’un kötülük-Tanrı karşıtlığı bağlamında sorduğu soruların hâlâ cevaplanamadığını düşünen ve Epikuros’tan sonra problemi Tanrı’nın var olup olmadığı bağlamında çözmeye çalışan ilk filozof olan Hume ise, bu soruları tekrar sorarak din felsefesinde dikkatleri yeniden kötülük problemine çekmiştir. *Söyleşiler*’in X. ve XI. bölümlerinde dünyadaki kötülük manzaralarını fiziki, ahlaki, biyolojik ve psikolojik boyutlarıyla serimleyen Hume, en sonunda bunları kötülük problemiyle ilişkilendirir. Bu bağlamda, bu dünyanın aslında olabilecek en kötü dünya olduğunu anlatmaya çalışır. Hume buna dayanarak, dünyanın yaşama elverişli olmadığını söyler ve intiharın bile kabul edilebileceğini iddia eder.

Hume *Söyleşiler*’de deneyci Tanrıcılığın savunusunu yapan Cleanthes’in teleolojik deliline birçok eleştiri yöneltir. Ancak en şiddetli eleştirilerini kötülük problemi üzerinden yapar. Bu bağlamda, Hume’un kötülük problemini tartışmakla iki amacının olduğu söylenebilir: İlki, bahsedildiği gibi, *Söyleşiler*’de teist rolünde olan Cleanthes’in teleolojik delilini çürütmektir. Buna göre Hume, teizmin nizam ve gaye kanıtının evrende kötülükler varken savunulamayacağını iddia eder. Çünkü kötülükler, evrende bir düzenliliğin olduğu iddiasını geçersiz kılmaktadır. Diğerisi ise, Tanrı’nın var olup olmadığı konusunda agnostik bir tavır takınmasına paralel olarak agnostisizmini güçlendirmek olduğu söylenebilir. Hume’a göre kötülükler, Tanrı’nın varlığının ve sıfatlarının bilinemeyeceğinin kanıtı olabilir. Bu nedenle, Hume’un kötülük problemini bir ateizm kanıtı olarak ileri sürdüğü türünden yorumlar tümüyle hatalıdır. O, kötülük sorunuyla agnostik felsefesine ontolojik bir temel kazandırmaya çalışmıştır.

Kaynakça

Aubrey, Edwin, Ewart, (1936), “Hume's Dialogues Concerning Natural Religion by Norman Kemp Smith and David Hume”, *The Journal of Religion*, The University of Chicago Press, Vol: 16, No: 2 (Apr., 1936), pp. 232-234.

- Aydın, Mehmet, (2019), *Din Felsefesi*, İzmir: İzmir İlahiyat Fakültesi Vakfı Yayınları.
- Cevizci, Ahmet, (2000), *Felsefe Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayınları.
- Çelebi, Emin, (2010), "David Hume'da Nedensellik Bağlamında Tanrı Problemi", *Felsefe Dünyası Dergisi*, Sayı: 52, ss. 182-195.
- Haklı, Şaban, (2002), "Kötülük Problemi, Yaklaşımlar ve Eleştiriler", *Hitit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 2, ss. 195-211.
- Hick, John, (2010), *Evil and the God of Love*, New York: Palgrave Macmillan Publishers.
- Hume, David, (2017a), *İnsanın Anlama Yetisi Üzerine Bir Soruşturma*, (Çev. Oruç Aruoba), İstanbul: Say Yayınları.
- Hume, David, (2017b), *Denemeler*, (Çev. Banu Karakaş), İstanbul: Pinhan Yayıncılık.
- Hume, David, (2019), *Din Üstüne*, (Çev. Mete Tunçay), Ankara: İmge Kitabevi.
- Hume, David, (2019), *Doğal Din Üstüne Söyleşiler*, (Çev. Mete Tunçay), Din Üstüne, içinde, Ankara: İmge Kitabevi.
- Hume, David, (2020a), *Yaşamım, İntihar Üzerine, Ruhun Ölümsüzlüğü Üzerine*, (Çev. Mehmet Hazar Gönüllü), İstanbul: Ganzer Kitap.
- Hume, David, (2020b), *İnsan Doğası Üzerine Bir İnceleme*, (Çev. Ergün Baylan), Ankara: BilgeSu Yayınları.
- Kaya, Mustafa, (2019), "Hume'da Tanrı'nın Varlığı Aleyhine Bir Delil Olarak Kötülük", *Sosyal Bilimler Üzerine Araştırmalar*, B.1, ss. 6-30.
- Mossner, Ernest C., (2004), "*Hume ve Söyleşiler'in Kalıtı*", Din Üstüne, içinde, çev. Mete Tunçay, Ankara: İmge Kitabevi.
- Neiman, Susan, (2006), *Modern Düşüncede Kötülük*, (Çev. Ayhan Sarıgüney), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Öymen, Örsan, K., (2018), *Bunları Bilmeden Ateizmi Anlayamazsınız*, <https://odatv4.com/makale/bunlari-bilmeden-ateizmi-anlayamazsiniz-0601181200>, (son erişim tarihi: 14.11.2021)
- Öymen, Örsan K., (2020), *Hume*, Ankara: Say Yayınları.
- Pike, Nelson, (1963), Hume on Evil, *The Philosophical Review*: Duke University Press, Vol: 72, No: 2, pp. 180-197. <https://www.jstor.org/stable/2183103>, (son erişim tarihi: 10.11.2020)
- Priest, Stephen, (2007), "*The British Empiricists*", London/New York: Routledge.
- Şener, Habib, (2014), *John Locke ve David Hume Din Felsefesi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme*, İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Taslaman, Caner, (2021), *Kuantum Teorisi Felsefe ve Tanrı*, İstanbul: İstanbul Yayınevi.
- Tweyman, Stanley, (1987), "Hume's Dialogues on Evil", *Hume Studies*, Vol: 13, No: 1, April, pp. 74-85.
- Wolfe, Julian, (1981), "Hume on Evil", *Scottish Journal of Theology*, Vol: 34, No: 01, pp. 63-70.
- Yaran, Cafer S., (2016), *Kötülük ve Teodise*, İstanbul: Vadi Yayınları.
- Yaran, Cafer S., (2017), *Din Felsefesine Giriş*, İstanbul: Değerler Eğitimi Merkezi Yayınları.

Yolcuyu Ağrlamak: 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Otelleri

Bilim Uzmanı Sevde Harmandar Polat*

Özet

Tarih boyunca önemli bir merkez olmayı başaran İstanbul, bu nedenle sürekli bir çekim merkezi olmuştur. Şehri ve sahip olduğu değerleri görmek isteyen insanlar, hemen her dönemde uzun ve zahmetli yolculukları göze almışlardır. Tanzimat öncesi dönemde dışarıdan gelen yolcular genellikle han ve kervansaraylarda konaklamışlardır. Pek konfor barındırmayan bu yapılar, sadece gelen yolcular için değil onların yük ve hayvanları için de kullanılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat devrinde batılılaşmanın etkisiyle birçok alanda mühim bir değişim meydana gelmiştir. Bu değişimden konaklama merkezleri de etkilenmiş, han ve kervansaray gibi geleneksel konaklama mekânlarının yerini lüks oteller almaya başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sayıları sürekli artan oteller, konuklarına ihtiyaç duyulan her imkânı sağlamaya çalışmıştır. Bu otellerin en önemlileri arasında Pera Palas, Tokatlıyan Oteli, Halki Palas, Londra Oteli, Bristol Oteli ve Belvü Oteli sayılabilir. Yeni açılan oteller sadece birer konaklama yeri değildi. Lokanta ve kafelerinde yeme içme hizmeti yanında düzenlenen balolarla misafirlerine eğlence fırsatı da sunuyorlardı. Bu sebeple İstanbul'a gelen yolcular bu lüks otellerde konaklayıp gönüllerince eğlenme fırsatı bulabiliyorlardı. Tanzimat devrinde hız kazanan Batılılaşma ile birlikte İstanbul'a gelen turist sayısında ciddi bir artış gözlemlenmiştir. Bu nedenle turistlerin ağrılanması ve konaklama beklentilerinin karşılanması noktasında oteller büyük önem arz etmektedir. Bu çalışmada Batılılaşma ile birlikte artan turist sayısına bağlı olarak açılan oteller ve otellerde sunulan hizmetler üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Otel, Konaklama, Yolcu, Batılılaşma.

Welcoming the Passenger: Hotels of in the Second Half of the 19th Century

Abstract

Istanbul, which has remained an important center throughout history, has always been a popular tourist destination. In almost every period, people who wanted to see the city and its value risked long and difficult journeys. Travelers from the outside stayed in inns and caravanserais during the pre-Tanzimat period. These uncomfortably designed structures were used not only for arriving passengers, but also for their cargo and animals.

During the Tanzimat era of the Ottoman Empire, a significant change occurred in many areas as a result of westernization. The shift had an impact on the lodging industry, and luxury hotels began to replace traditional lodging options like inns and caravanserais. Since the second half of the nineteenth century, an increasing number of hotels have tried to provide all of their guests' needs. Pera Palace, Tokatlıyan Hotel, Halki Palace, London Hotel and Belvü Hotel are among the most prestigious of these establishments. Hotels that had recently opened were more than just places to rest. They provided their customers with entertainment in the

* Bağımsız Araştırmacı, sevdaharmandar@hotmail.com

form of balls in addition to eating and drinking services in restaurants and cafes. As a result, passengers arriving in the Istanbul were able to stay in these high-end hotels and enjoy themselves to the fullest. The number of tourists visiting Istanbul increased dramatically during the Tanzimat era, owing to the city's increased Westernization. As a result, hotels are extremely important in terms of hosting tourists and meeting their lodging needs. The hotels that opened as a result of the increasing number of tourists as a result of Westernization will be highlighted in this study.

Keywords: Istanbul, Hotel, Accommodation, Passenger, Westernization.

Giriş

Fetihten sonra Osmanlı Devleti'nin başkenti ve Doğu Akdeniz'in en büyük ticaret merkezlerinden biri haline gelen İstanbul'a önceki dönemlerden daha fazla konuk ve yolcu gelmeye başlamıştır. Kente gelen yabancılar çok uzun bir zaman Eminönü ve Galata'daki eski konaklama yerlerinde kalmışlardır. Ayrıca gayrimüslimlere ait konaklarda, elçiliklerde konuk olarak kalma olanağı bulamayanlar eski hanlarda barınmışlardır.

İstanbul'a gelen yabancılar hanlarda ve kervansaraylarda en iyi şekilde ağırlanmaya çalışılırdı. Hatta ayırım yapılmaksızın kentteki bütün yolculara Ramazan, bayram ve kandil günlerinde özel ziyafetler verilirdi.

Bu dönemde külliyelerin her birinde "misafirhane", "tabhane", "imaret", "mihmanhane", "kervansaray", "mimhane-i misafirin" adları verilen ve işlevleri bakımından bazı farklılıkları olan konaklama bölümleri vardı. Külliyeler dışında da doğrudan yolculara açık misafir hanları bulunmaktaydı. Kervansaraylar; kente giriş yapan ağır kervanları, hayvanları tüm yükleri ile kabul edebilecek kapasitedeydi. Bunun dışında küçük çaplı misafir hanlarına daha az olan yolcu grupları, Rumeli'den ve Anadolu'dan gelen esnaf, tüccar ve iş sahipleri yerleşmekteydiler.

Konaklama tesisleri, ticaret merkezleri ile iç içe bulunmaktaydı. Kervansarayların ve hanların hiçbirinde mutfak ve aşhane düzeni bulunmuyordu. İmaretlerden sağlanan olanaklar sebebiyle buna gerek duyulmamıştır. Yolcular, yiyecek ve temizlik gereksinimlerini en yakın imarette ve hamamda giderebildikleri gibi han çevresindeki aşçı dükkânlarından da yemeklerini ücret karşılığında karşılayabilmekteydiler. İsteyen yolcular ise kaldıkları odanın ocağında kendi yemeklerini pişirebiliyorlardı.

İstanbul'un konaklamaya mahsus han ve kervansarayları 19. yüzyılın ortalarına kadar aynı zamanda birer ticaret hanı işlevini görmüştür. Kente oteller yapılmaya başlandıktan sonra bu eski mekânlar kısa sürede konaklama hizmeti dışında kalmış ve birer iş veya ticaret hanına dönüşmüştür. (Hür, 1994: 48; Sakaoğlu, 1994: 48-49).

Konaklamanın Gelişimi ve Oteller

İstanbullular, günümüzdeki anlamıyla otellerle, 19. yüzyılın ikinci yarısına doğru tanışmışlardır. (Zat, 2005: 17). Çeşitli sebeplerle Pera'ya gelen yabancıların konakladıkları oteller, yeni bir yapı tipi olarak ortaya çıkmakta ve yaygınlık kazanmaya başlamaktadır. Turistik amaçlı geziler, resmî görevler veya ticaret amacıyla İstanbul'a gelenler kalacakları süre boyunca bu otellerde konaklamaktaydılar. Ayrıca 19. yüzyılın ikinci yarısı turist gruplarının da yoğun olarak gelmeye başladığı dönemdir. Galata'da daha 15. yüzyılda

özellikle limana bağlı olarak gelip-giden yabancıların indikleri bir kervansarayın varlığı bilinmektedir. Bunun yanında batılılaşma çabalarıyla beraber, oteller bölgenin en önemli yapı tiplerinden birini oluşturmuştur. 1840'lara dek bölgede oda oda kiraya verilen pansiyon tipi konaklarda kalan yabancılar, bu tarihlerden sonra Avrupa'daki benzerlerini hiç aratmayacak derecede konforlu ve gösterişli otellerde konaklama olanağını bulmuşlardır. (Akın, 2011: 267).

Pansiyon tipi konaklarla ilgili farklı bir izlenimini 1802 yılında İstanbul'a gelen ünlü seyyah Seetzen şu şekilde ifade etmektedir:

Pera Caddesi çok kalabalık ve hareketliydi. Her taraf çeşitli ülkelerden gelen birbirinden farklı kıyafetler giymiş insanlarla doluydu. Çevremizde konuşulan Türkçe, Rumca, İtalyanca, Slavca, Fransızca sözcükler kulağımıza geliyordu. Nihayet bize işletmeci Jacoba'nın yeri olarak tarif edilen eve geldik.

Bay Jacoba bize hemen bir oda gösterdi ve bir ev kiralayana kadar burada kalabileceğimizi söyledi. Açık sözlülükle; "burada kalmanız size biraz pahalıya mal olur" diye de ekledi.

Jacoba'nın evinde bilardo oynanıyor. Bu oyunun çok meraklısı var, bu yüzden de çok müşteri geliyor. Akşama doğru Pharao (firavun) oyunu için kalabalık bir grup toplandı. Bu oyun burada her akşam oynanıyor ve gece boyunca sürüyor. Hatta yalnız bu evde değil, söylediklerine göre, birçok başka evde de oynanmış. Oyuna katılanlar daha çok Frenkler ve Rumlar, aralarında birkaç Türk de var. (Seetzen, 2017: 35-37).

Yine 1842 yılında doğu seyahatine çıkan ve İstanbul'a gelen Fransız seyyah Alexis de Valon İstanbul otellerinde gördüklerini bizlere şu şekilde izah etmektedir:

Gündelik ücretleri genellikle 12 frank olan İstanbul küçük otellerinin Fransa'daki küçük taşra otellerinden daha konforlu olduğunu belirtmek zorundayım. Bu küçük otellerin odaları çok güzel. Duvar halıları, hoş mobilyalar, cibinlikli karyolalar... Ev sahibesinin sürekli denetiminde olan sofralar çok zengin ve İngiliz usulü servis yapılıyor. Hatta Fransız şarapları İstanbul'da Paris'e göre daha pahalı değil. Akşamları yemek saatinde Şark'taki bütün yabancıların ortak dili İtalyancayla çok hararetli sohbetler yapılıyor. Çeşitli ülkelerden gelen bu yolcular, turistler tesadüfen aynı otelde buluşuyorlar ve zaten bu insanlar çoğu zaman buharlı gemilerde ya da Şark'ın başka kentlerinde tanışmış oluyorlar. Bu sürekli ilişkiler sonucu genellikle bir samimiyet doğuyor ve bu samimiyet toplumsal yaşam diye bir şeyin olmadığı İstanbul'da daha hoş oluyor. (Valon, 2015:93).

Bu yerler genellikle daha küçük ve imkânların kısıtlı olduğu mekânlardı. Anlatılanlara bakıldığı zaman bu konaklama mekânı gibi görünen yerlerin amaçları dışında faaliyetlerde bulunduğunu da görebilmek mümkündür. Günümüz şartlarına yakın konforda otellerden bahsedecek olursak;

Hotel d'Angleterre

İstanbul'da geleneksel konaklama yerlerinden ve geleneksel alışkanlıklardan farklı bugünün otellerinin başlangıcı sayılabilecek ilk otel, Beyoğlu'nda 1841'de Mösyö Mysseri tarafından açılmış olan "Hotel d'Angleterre" dir.

Hotel d'Angleterre, o döneme göre konforlu bir otel olup restoranı da oldukça ünlüydü. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'a gelmiş olan birçok gezgin ve görevli, yazdıkları kitaplarında bu otelden övgüyle bahsederler.

Hotel d'Angleterre, opera konser ve balolarının da merkezlerinden biridir. Örneğin, 29 Ağustos 1849 tarihli Journal de Constantinople gazetesinde, salonunda toplanan sosyetenin Matmazel Morandi'nin verdiği konseri büyük bir beğeniyle izlediği yazılmaktadır. Aynı gazetenin 14 Ocak 1853 tarihli nüshasında karnaval süresince Mösyö Mysseri'nin Hotel d'Angleterre'in salonlarında verdiği baloların ne denli seçkin ve kalabalık bir grubu bir araya getirdiğinden söz edilmekte ve buradaki kış davetlerinin özeni vurgulanmaktadır. (Akın, 2011: 268; Zat, 2005: 19).

Pera Palas

Oteller, ünlü restoranlara, kafelere sahip olan, çoğu müzikli eğlence yerleri niteliğindedir. Aynı zamanda maskeli baloların düzenlendiği, haftanın belli gecelerinde çeşitli özel eğlencelerin de tertip edildiği mekânlardı. Bu etkinliklerde önemli miktarlarda alkol de tüketilmekteydi. O dönemde oteller ve gece eğlence hayatında yaşananlar batılı yaşam tarzının da simgeleriydi. O günlerde hizmete açılan Pera Palas da bu simgelerden biriydi. (Zat, 2005: 64)

1883-1977 yılları arasında zaman zaman kesintilerle Paris-İstanbul arasında düzenlenen "Şark Ekspresi" (Orient Express) seferlerinde yolcular 1895'e kadar İstanbul'daki çeşitli otellerde konakladılar. 1895'te ise dönemin en konforlu ve lüks oteli olarak "Pera Palas" hizmete açılmıştır. Bu tarihten itibaren Şark Ekspresi yolcuları da artık Pera Palas'ta konaklamaya başlamıştır. (Zat, 1999: 59).

Pera Palas, İstanbul'un turizm merkezi olarak hizmete girmiştir. Pera Palas'ın Tarabya'daki yazlık kısmı olan Summer Palace, yabancı elçiliklerin yazlıklarıyla birlikte aynı amaca hizmet etmiş ve geleneksel konaklama mekânlarının karşısında modernleşmenin somut bir sembolü olmuştur. (Tanpınar, 1985: 556).

Pera Palas, gerek cephe ve iç düzeni, gerek asansör vb. düzeni ile adeta Avrupa başkent oteli niteliği taşımaktaydı. Burası aynı zamanda çok sayıda ünlü yabancıların konakladığı bir oteldir. Bazı ünlü misafirler oteldeki dairelerinde uzun süre kalmışlardır. Örneğin, daha önceki yıllarda Tarabya'daki yazlığından Bristol Oteli'ne inen Belçika Elçisi G. Neyt, artık kışları Pera Palas'ta konaklıyordu. (Akın, 2011: 271-272). Bu otelin en önemli konuklarından biri de polisiye kitapların yazarı Agatha Christie'dir. Yazar 1926 yılında on bir gün boyunca ortadan kaybolmuş ve bu kayboluşunun sırrının "bir anahtarda saklı olduğunu" yazmıştı, bu anahtar 7 Mart 1979'da Pera Palas'ın 411 nolu odasında bulunmuştur. (Pera Palas'ın Tarihi ve Konukları, 1991).

Açılıştan I. Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede otel en parlak dönemini yaşamıştır. Devrinin bütün konforuna sahip olan otele, yabancı misafirler büyük rağbet göstermiş, eşsiz Haliç ve grup görünümü, turistleri kendisine çekmeye yetmişti. Meşrutiyet'te belli oranda serbestleşen sosyete yaşamı, en görkemli çerçevesini, somaki mermer, bronz avize ve ipek perde dekorundan örülme bu salonlarda buluyordu. (Gülersoy, 1994: 239).

Tokatlıyan Otel

Mıgırdıç Tokatlıyan, babası ve kardeşi Bedros ile birlikte 1883 yılında İstanbul'a gelmişlerdi. İlk olarak Kapalıçarşı, Muhafazacılar Caddesi 29 numarada tek katlı kemerli ve yalnız et ve pilav satan bir lokanta açmak olmuştur. Zamanla yan taraflarında bulunan dükkânı da alarak oldukça büyük bir lokantaya sahip oldular. Tokatlıyanlar, Grand Rue ve Pera üzerinde iki ayrı pastane ve şekerleme dükkânı bulunan Temistokli'den teklif aldılar. Bu teklif, Mıgırdıç'a oldukça iyi göründü. Mıgırdıç, Aslanidis ve Temistokli'nin sonradan "Tokatlıyan" otelini inşa edeceği yerdeki pastane ve şekerlemeci dükkânlarını devralarak "Cafe Restaurant de Paris" adı ile çalıştırmaya başladı. Mıgırdıç Tokatlıyan, "Üç Horan" Ermeni kilisesinin bahçesinin bir kısmını da dekore ederek lokantasına katmıştır. Cafe ve lokanta, Pera'da yaşayanlara Avrupa usulü hizmet vermeyi amaçlamış ve bunda da başarılı olmuştur. Cafe Restaurant de Paris'in adı zaman içerisinde değişerek Cafe Restaurant Splendide olmuştur. Mıgırdıç Tokatlıyan, kilise vakfı ile bir anlaşma yaparak Cafe Restaurant Splendide'in çalışmalarını kesmeden üzerine otel yapımına başlamıştır. Yeni yapılacak otelin işletmesi altmış yıl süreyle Mıgırdıç Tokatlıyan'a verilmiştir.

Otel, 1897 yılında açıldığında önce "Hotel Splendide" olarak anılmıştır. Daha sonra ise Mıgırdıç Tokatlıyan olarak değiştirilmiştir.

Otel zaman içerisinde diğer otellerin önüne geçmiştir. Otelin yeri de diğer otellere göre daha merkezdeydi ve alışveriş yerlerine daha yakın konumdaydı. Pera Palas oteline göre gidış geliş kolaylığı daha fazlaydı. Çarşıya çıkanlar, gelip geçenlerin rahatlıkla görebildiği bu yeri Pera Palas'a tercih ediyorlardı. (Akın, 2011: 279; Zat, 2005: 99-100).

Pera Palas Otel ve Lokantası, Tokatlıyan Otel ve Lokantası, Summer Palas Otel, Splendid Cafe Restaurant gibi mekânlar 19. yüzyılın son döneminde İstanbul'un seçkin kesimlerinin eğlendiği Batı tarzı mekân ve ortamlardan olmayı başarmışlardı. (Özdemir, 2007: 73). Bu oteller levanten kültürünün Beyoğlu ölçeğinde gündelik hayatı biçimlendirmesine de aracılık etmişlerdir. (Tanpınar, 1985, 557).

Halki Palas Otel

Heybeliada'nın güney yamacında yer alan Halki Palas, 1857-1862 yılları arasında inşa edilmiştir. 1845-1918 yılları arasında Balkanların en önemli yatılı ticarî eğitim kurumlarından Elen Ticaret Okulu'na yakın bir konumda inşa edilen otel, ziyarete gelen öğrenci yakınlarını ağırlamak amacıyla kurulmuştur. Otel, konaklama dışında pek çok sosyal etkinliğe, bilhassa adalıkların düğün, nişan vb. toplantılarına ev sahipliği yapmıştır.

Otelin girişinde sağda içki sunulan büfe yer almaktaydı. Solunda ise yemekten sonra dinlenmek için küçük bir salon bulunuyordu. Alt kattaki mutfaktan yemekler yemek asansörü ile büfeye çıkardı. Otelde Fransız mutfağından yemekler sunulur, ızgara et vermek ayıp sayılırdı, hiç olmazsa etler pane yapılırdı. Otel mutfağında aynı zamanda çok güzel pastalar hazırlanmaktaydı. Düzenlenen düğünlerde damat ve gelinden başka davetliler de otelde kalmaktaydı. Otelin orkestrası sayesinde düzenli olarak müzikli eğlenceler düzenlenirdi. Bu otel sahilde bulunan diğer otellerden üstün tutulurdu. Bu nedenle otelde kalabilmek belli bir sosyal statüye sahip olmak gerekiyordu. (Teoman, 1993: 530).

Londra Oteli

Londra Oteli, 1891 yılında L. Adamopoulos ve N. Aperghis adlı iki ortak tarafından zamanın bütün konforu ile kagir olarak inşa ettirilmiştir. Ağır mobilya ve külfetli perdelerle döşeli banyolu odalar ve hidrolik asansörü vardır. Karşısı park olduğu için, misafirler akşamları Haliç manzarasını ve büyüleyici gurup renklerini panoramik olarak seyrediyordu.

Londra Oteli, Pera Palas ve Tokatlıyan gibi kendisine göre daha konforlu olan rakip işletmelerden çok fazla etkilenmedi. Çünkü bu otelin fiyatları onlara göre her zaman daha uygundu. Otelin önünde yer alan bahçe misafirler için hem peyzaj hem de oturma imkânı sunuyordu. Yapılışından çeyrek yüzyıl sonra yaşanan iki büyük olay; Beyaz Rusların göçü ve işgalde İngiliz ve Yunan askerlerinin gelişleri, Beyoğlu'na genel bir hareketlenme ve bereket getirirken, sahiplerinin Rum kökeni, Londra Oteli'ne ayrı bir coşku kazandırmıştır. İki üç yıl, bu İstanbul köşesinde, milli tarihimiz bakımından hazin görünümüler yaşanmış ve sergilenmiştir.

1930'larda otel, artık eski parlaklığını kaybetmiş, 1940'larda ise, II. Dünya Savaşı'nın yokluk ve sıkıntı şartları içinde daha da sönükleşmiş durumdadır. 1950'lere gelindiğinde Türk otelciliğinde açılan yeni dönem Hilton ve Divan gibi modern yerleri devreye sokunca Londra Oteli tamamen kalitesini kaybetmiştir. (Akın, 2011: 271; Zat, 2005: 56-57; Gülersoy, 1994: 227).

Bristol Oteli

1896 yılı Temmuz ayında, Tepebaşı Meşrutiyet Caddesi üzerinde birinci sınıf olarak açılan Hotel Bristol, Monoussos isimli bir mimarın eseridir. Son yıllara kadar otel işlevini yerine getiren yapı, otel sahibinin vefatı üzerine varislerince Esbank'a satılmıştır. (Aykut, 1994: 324).

Bu otellerden başka 19. yüzyılın ikinci yarısında açılan birçok irili ufaklı otel mevcuttur. 1849 yılında Grand Rue de Pera üzerinde Grand Hotel d'orient açılmış, aynı yıl Tepebaşı tarafına doğru Hotel de Bysance; Rus Sefareti'nin karşısında ise Hotel de Pera kurulmuştur. 1850'lerden sonra Beyoğlu'nda Grand Rue de Pera üzerinde ve Tepebaşı'nda, yeni otellerin açılışı birbirini izler. 1851'de Hotel de France, 1860'ta Asmalımescit civarında Hotel Restaurant des Colonies, Avrupa Pasajı'nın bulunduğu yerde Hotel Restaurant du Palais des Fleurs, Kallavi Sokağı'nda Hotel de Grece, Tepebaşı'nda Hotel d'Europe, 1862'de Hotel de Paris ve 1864 yılında Piremeci Sokağı'nda Hotel de Vienne İstanbulluların ve İstanbul'a gelen yabancı konukların hizmetine açılmıştır. (Zat, 2005: 20).

Sonuç

Osmanlı Devleti 19. yüzyılda Tanzimat'la beraber yönünü batıya çevirmiş ve modernleşme açısından önemli adımlar atmıştır.

Değişimin kendini her alanda hissettirdiği bu dönemde yaşam tarzı da değişmeye başlamıştı. Yaşam tarzının değişmesine bağlı olarak; yeme-içme ve eğlence anlayışının değişime uğraması da kaçınılmaz olmuştur. Bu değişim dönüşümden konaklama yerleri de payına düşeni almış ve geleneksel konaklama yerlerinden farklı olarak oteller ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda;

19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle artan turist sayısına ve ihtiyaçlarına bağlı olarak lüks oteller açılmış ve sayıları hızla artmıştır.

Bu oteller, birer ticaret merkezi olan ve çoğunlukla gayrimüslimlerin yaşadığı Galata, Pera bölgesinde veya Boğaziçi kıyılarında kurulmuştur.

Otellerin tamamı ya gayrimüslim Osmanlılar ya da yabancılar tarafından işletilmiştir.

Yeni açılan oteller, verilen hizmet bakımından Avrupalı benzerlerinden geri kalmamış hatta bazı seyyahlar yemeklerin kalitesi ve temizlik açısından İstanbul otellerini daha başarılı bulmuştur.

Oteller, sadece yatak hizmeti sunmamış aynı zamanda lokanta ve eğlence merkezi olarak da hizmet vermiştir.

Kaynaklar

Akın, Nur (2011), *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Atatürk'ten Agatha Christie'ye dek yüzlerce ünlüyü ağırlayan otelin kitabı yayımlandı "Pera Palas'ın Tarihi ve Konukları", İstanbul Şehir Üniversitesi Taha Toros Arşivi, Dosya No: 115 Pazar Sanat 14 Nisan 1991.

Aykut, Pelin (1993), "Bristol Oteli", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, II, s. 324

Gülersoy, Çelik (1994), "Londra Oteli", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, V, s. 226-227.

Gülersoy, Çelik(1994), "Pera Palas", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, VI, s. 239-240.

Hür, Ayşe "Konaklama", (1994) *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, V, s. 48

Özdemir, Nebi (2007), "Osmanlı Tüketim Kültürü, Eğlence ve Yazılı Medya İlişkisi", *Milli Folklor Uluslararası Kültür Araştırmaları Dergisi*, 73, s. 12-22.

Sakaoğlu, Necdet (1994), "Konaklama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, V, s. 48-50.

Seetzen, Ulrich Jasper (2017), *İstanbul Günlükleri, 12 Aralık 1802-22 Haziran 1803, I*, çev. Selma Türkis Noyan, İstanbul: Kitap Yayınevi.

Tanpınar, Ahmet Hamdi (1985), "İstanbul'da Kimlik Değişimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, II, s. 556-557.

Teoman, Selcan (1993), "Halki Palas Oteli", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, III, s. 530.

Valon, Alexis de (2015), *Abdülmecit Döneminde Türkiye Doğu'da Bir Yıl*, çev. İsmail Yerguz, İstanbul: Say Yayınları.

Zat, Vefa (1999), *Eski İstanbul Barları*, İstanbul: İletişim Yayınları.

Zat, Vefa (2005), *Eski İstanbul Otelleri*, İstanbul: Bilge Karınca.

Yollara Taşınan Mizah: Yol Edebiyatı Örneği Olarak Kamyon Arkası Yazıları

Arş. Gör. Rumeysa Meliha KANBER*

Özet

İnsanlık tarihiyle birlikte hayatımıza giren yol kavramının Türk tarihi ve kültürel alt yapısı da dikkate alındığında Türk folklorunda önemli bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle türküler, tekerlemeler, bilmeceler, atasözleri, deyimler, maniler, ninniler, destanlar, masallar gibi halk edebiyatı türlerinde yol kavramı çeşitli yönleriyle işlenmiştir.

Gerçek anlamı: *“karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık”* olan yol kavramı taşıdığı gaye, davranış biçimi, gidişat gibi yan anlamlarıyla Türk kültür yaşamında önemli bir yere sahiptir. Bir başlangıca ve sona işaret etmesi sebebiyle hayatı temsil eden yol imgesi sinemadan romana, müzikten resme kadar tüm görsel ve işitsel sanat dallarında kullanılmaktadır. Geniş bir anlam dünyası ve kullanım alanına sahip olan yol, zamanla kullanım alanlarına yenisini ekleyerek sanattaki varlığını yollara da taşımış, kendi *“yol edebiyatını”* oluşturmuştur.

Çalışmada sanattan yollara uzanan yol imgesi ve edebiyatı bir ifade aracı olduğu düşünülen kamyon arkası yazıları üzerinden örneklendirilecek, derlenen kamyon arkası yazıları taşıdıkları mizahi çerçeve bağlamında ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yol, Kültür, Edebiyat

Humor Carried on the Roads: Bumper Sticker Slogan as an Example of Road Literature Abstract

It is understood that the concept of the road which entered our lives with the history of humanity has an important place in Turkish folklore considering the Turkish history and cultural infrastructure. Especially in folk literature genres such as folk songs, nursery rhymes, riddles, proverbs, idioms, poems, lullabies, epics and fairy tales the concept of the road has been discussed in various aspects.

The real meaning of the road which is the distance to go from one places to another on load, in the water has an important place in Turkish cultural life with its connotations such as its purpose behavior and course. The road image which represents life because it points to a beginning and an end it used in all branches of visual and auditory arts from cinema to novel from music to painting The road which has a wide World of meaning and usage areas over time carrying its presence in art to the roads and creating its own *“road literature”*.

In the study the image of the road and literature extending from art to roads will be exemplified through the writings on the back of the truck which are thought to be a means of expression and the collected writings on the back of the truck will be discussed in the context of the humorous framework the carry.

Keywords: Road, Culture, Literature

* Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, rumeysa.gunay@erzurum.edu.tr

Giriş

Dilimizde zengin bir anlam dünyasına sahip olan yol kavramı somut ve soyut çeşitli karşılıklara sahiptir. “*Karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık*” (TDK, 2011) kavramın somut tanımına, “*davranış, tutum, görüş veya davranış biçimi*” (TDK, 2011) ise soyut tanımına karşılık gösterilebilir.

Türk kültür tarihi açısından yol kavramı bir canlılığa, sürekliliğe hatta değişimlerin başlangıcına işaret etmektedir. Türk kültüründe olumlu ya da olumsuz çok sayıda anlamı çağrıştıran kavram edebiyatımızda da hemen her türe konu olmuştur. Bir başlangıca ve bitişe sahip olması yönüyle edebiyatımızda genellikle hayat kavramıyla birlikte ele alınan yol, edebiyatla sınırlı kalmamış, kendine hayatın içinde yeni ifade alanları bulmuştur. Bu ifade alanlarının en güzel ve güncel örneği ise kamyon arkası yazılarıdır.

Kamyon Arkası Yazılarının Kaynağı

Sanayileşme ile birlikte yaşanan önemli değişimlerden ulaşım sektörü de etkilenmiş, kamyon, otobüs, minibüs, dolmuş şoförlüğü gibi yeni meslek grupları ortaya çıkmıştır. Bu mesleklere mensup kişiler de yaşadıkları zorlukları, sevgilerini, hasretlerini, hayatlarının geçtiği yollarda ifade etme ihtiyacı hissetmiş, bu ihtiyaç da kamyon arkası yazılarını doğurmuştur. Günümüzde neredeyse her araçta bulunan çok sayıda taşıt yazıları içinden çalışmanın kapsamı dolayısıyla seçilen kamyon arkası yazılarını anlayabilmek için öncelikle bu yazıların kişisel ve sosyal kaynakları üzerinde durulmalıdır. Taşıt yazıları kişisel ve sosyal kaynaklara dayanmakta, bu kaynaklar yazının üreticisinin bilinçaltından, eğitim seviyesinden, toplumsal statüsünden beslenmektedir.

Kamyon arkası yazıların kişisel kaynağı bilinçaltına, psikolojik bir zemine dayanmaktadır. Taşıt imgesinin başlı başına bir aidiyet duygusuna işaret ettiği, gücün ve bireyselliğin simgesi olduğu bakış açısından hareketle kamyon arkası yazıların üreticilerinin bireyselliğini, duygu ve düşüncelerini, hayata bakış açılarını kendilerine özgü biçimde aktarmalarına yardımcı olan bir iletişim dili olduğu söylenebilir. Üreticilerinin değer yargılarını yansıtan bu yazıların bir psikolojik rahatlama sağladığını söylemek gerekir. Kamyonların çoğunda rastlanan slogan niteliğindeki yazılar günümüz kamyon şoförlerinin atasözleri niteliğindedir. Geçmiş dönemlerin insanının ahlaki değer yargılarını etkili bir tarzda ve mesaj niteliğinde atasözlerine sıkıştırılmaları gibi kamyon arkası yazıları da günümüz insanının atasözleri hâlini almıştır. Bu yazıların kolay okunabilmesi amacıyla kamyonların arkalarında yer alması ise bir mesaj aktarma amacının neticesidir (Cemiloğlu 2002: 71). Kamyon sahipleri için uzun vakit geçirdikleri taşıtları, hasretlerinin, acılarının, sevinçlerinin, zevklerinin hatta ideolojilerinin aktarımı için önemli bir alandır. İlhan Başgöz: “*Bu yazılar kalabalıklarda kaybolan insanın verdiği bireysel bir mesajdır, birey kişiliğinin geliştiğini gösterir. Çağdaşlığa doğru bir gelişmedir*” (Başgöz, 2005: 59) ifadeleriyle kamyon arkası yazılarının iletişimdeki rolüne ve bireyselliğine değinmektedir.

Taşıt folkloru, taşıt edebiyatı, yol edebiyatı başlıkları altında değerlendirilen kamyon arkası yazılarının sosyal kaynağının ise 1960’ların sonunda yavaş yavaş kentleşen gecekondu sakinlerinin umutlarını ve hayal kırıklıklarını yansıtan yeni bir popüler müzik türü olan arabesk kültürü olduğu söylenebilir. Findley’e göre “*Başlangıçta alaycı bir şekilde arabesk olarak adlandırılan bu melez müzik Türk, Batılı ve Arap unsurların karışımından oluşuyordu. Türkiye’de*

kültürün siyasallaşması göz önünde bulundurulduğunda arabeskin kendiliğindenliği ve bağımsızlığı onu hem bir beğeni ögesi olarak hem de siyaseten tartışmalı hâle getirdi” (Findley 2017: 336). Arabesk, Türkiye'nin modernleşme sürecinde Türk toplumsal hayatına girmiş bir kavramdır. Bir müzik türü olarak ortaya çıkışının ardından arabesk, ilk olarak yozlaşmanın ve yabancılaşmanın müziği olarak görülmüş, belirli bir kesime ait kabul edilmiş ve çokça eleştirilmiştir. Ancak yaslandığı toplumsal dinamiklerin ve kabul gördüğü çevrelerin de etkisiyle kitlelere hızla yayılmaya başlamış, güçlenerek önemli bir popüler kültür ögesi hâline gelmiştir.

Toplumsal hayatın çeşitli alanlarını etkileyen arabesk kültürü ile hayatımıza giren filmler de kamyon arkası yazılarının hızla benimsenmesini sağlamıştır. Nail Tan'ın “dinamik bir folklor unsuru” olarak tanımladığı taşıt folkloru, bugünkü durumuna kitle iletişim araçlarıyla gelmiştir. Selvi Boylum Al Yazmalım, Çiçek Abbas gibi filmler toplum nezdinde bu yazıların duyguların ifadesi oluşuna örnek teşkil etmektedir (Tan 1976: 94). Kamyon arkası yazılar, genellikle köyden kente göçmüş, kente ayak uydurmaya çalışanların başvurduğu bir iletişim aracı olarak değerlendirilmiştir (Başgöz 2005: 63).

Kamyon arkası yazılar toplumsal psikoloji açısından da değerlendirilmelidir. Birey, içinde bulunduğu toplumda duygu ve düşüncelerini ifade edebilecek yeterli sosyalleşme mekânına ve iletişim imkânlarına sahip değilse iletişim ihtiyacı onun farklı alanlar üretmesinin önünü açacaktır. Bu bağlamda arabesk kültürü yansımalarının toplumda görünmeye başlamasıyla birlikte kendini bu kültüre ait hisseden bireyler için kamyon arkası yazılar doğrudan bir ifade biçimi hâline gelmiştir.

Kamyon Arkası Yazılarında Mizahın Kullanımı

Folklorla ait ürünler üretildiği formda kalan, bilinçsizce kullanılmaya devam edilen içi boş kalıplar değildir. Folklor ürünlerinin işlevleri üzerine model oluşturan W. Bascom, folklorun işlevlerini 1954 yılında yayımladığı “Folklorun Dört İşlevi” adlı makalesinde anlatmıştır. Bascom, folklorun çok sayıda işlevleri arasında en önemli gördüğü şu dört işlevden bahseder:

- Hoş vakit geçirme, eğlenme ve eğlendirme
- Değerlere, toplum kurumlarına ve törelere destek verme
- Eğitim veya kültürün gelecek kuşaklara aktarılması
- Toplumsal ve kişisel baskılardan kurtulmak için bir kaçıp kurtulma mekanizması (Bascom 1954: 17-21).
- İlhan Başgöz de bu işlevlere beşincisini yani protesto işlevini ilave eder (Başgöz 1996: 1-2).

Ekonomik, siyasî, sosyal, kültürel, psikolojik, dinî konular gibi çeşitli temalara yönelik üretilen kamyon arkası yazılarının, folklorun hangi işlevine yönelik olursa olsun mizahî bir temele dayandığı açıkça görülmektedir. Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat'te aslının *muzâh* olduğu belirtilen ve “*Mizâh: Şaka, lâtife, eğlence*”, *Mizâhî: Mizahlı, eğlenceli*” olarak tanımlanan (Devellioğlu 1986: 782) kavram, Batı dillerinden İngilizce'de ve Fransızca'da *humour* sözcüğü ile karşılanmaktadır. İngilizler Fransızca “mizaç, tabiat, huy” anlamına gelen *humeur*'u *homour*'a çevirmişler ve bu kelime İngiltere'de “*ruhsal bir neşe durumu ve şaka*” anlamlarında kullanılmıştır (Şenyapılı 1995: 24).

Kamyon arkası yazılar taşıdıkları mizahi üsluptan hareketle folklorun işlevlerinden akla ilk olarak hoş vakit geçirme, eğlenme ve eğlendirme işlevini getirmektedir. Eğlendirmenin sözlü geleneğin önemli bir işlevi olduğu açıktır. Ancak bu işlev yalnızca güldürmeyi değil, içinde çok sayıda ifade biçimini barındıran mesajları aktarmayı da amaçlamaktadır. Sevgiden/sevgiliden gurbete, kadercilikten Tanrı'ya sitem ve başkaldırıya şoförün olumlu ya da olumsuz tüm duygu ve düşüncelerine mizah yardımıyla yaklaşan kamyon arkası yazılarda yola, işe, eşe, aileye, hayata, düzene, insanlara, topluma ve kadere isyan gibi temalar göze çarpar. Bu temaların mizah ve kara mizah yoluyla çarpıcı bir şekilde dile getirilmesi bunlara ilişkin övgü ve yergilerin de yüksek sesle söylenmesi anlamına gelmektedir.

Tarih boyunca gülme ve ciddi olma durumu soylularla halk arasında keskin bir sınır çizgisi gibi durmuş, ciddiyet soylular, devlet ve devletin kurumları; komedi ve komik ise halkla ilişkilendirilmiştir. Krallar, generaller, papazlar, diktatörler, şehir merkezleri, büyük meydanlar ve ana caddeler gülmez, onlar ağırbaşlı, asık suratlı soğuk ve düşünceli görünür. Gülenler ise arka mahalleler, arka sokaklar, pazar yerleri, ev hanımları ve çocuklardır (Tanrıbuyurdu 2007: 104). Bu bakış açısı etrafında şekillenen kültürel çevrede gülme ve mizah uzun süre ötekileştirilerek sıradan insanlara atfedilmiştir. Bu durum da belirli bir sınıfın mizah ve güldürüye sığınmasının önünü açan başlıca sebep olmuştur.

Mizah ait olduğu toplumun kültürel kodlarıyla gelişerek bir ilerleme kaydetmiş ve her dönem içinden çıktığı toplumun aynası hâline gelmiştir. Dolayısıyla bir toplumun mizah anlayışında o toplumun sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik yapısını gösteren değerler mevcuttur. Mizahi anlatımda sembol bir dil kullanılır. Bastırılan bir duygu, düşünce veya isteğin yansıtılması sırasında bir sembolden yararlanılarak dolaylı bir şekilde hedefe ulaşmaya çalışılır. Bu noktada mizah bilinçaltını yansıtmada kullanılan bir araca dönüşür. *“Engellenen, düşüncelerini serbest biçimde açığa vuramayan, ifade edemeyen insanların bu ihtiyaçları mizah yardımıyla karşılanmaktadır”* (Çetinkaya 2006: 12).

Güldürünün yanında olumsuzluğa gülmenin, ona başkaldırmanın da aracı olan mizah, bu yönüyle İlhan Başgöz'ün ortaya koyduğu protesto işlevine hizmet eder. Mizah, protestonun gerginliğe sebep olmadan gerçekleştirilmesine yardımcı olur. Protesto ederken yalnızca güldürmez, eksikliğin ya da yanlışın fark edilmesini de sağlar. Kamyon arkası yazılarda mizahın bu yönüne de değinilir. *Yollara taşınan mizah* olarak tanımlanabilecek bu yazılara toplumsal yaşamdaki hemen her olay konu olarak seçilebilir. Protesto sırasında mizahtan yararlanma bu yazıların iletişim işlevini kuvvetli hâle getirmekte, topluma eleştirel biçimde yaklaşmayı kolaylaştırmaktadır. Kamyon arkası yazıların bir kısmı hayatın önemli bir parçası olan slogan mahiyetinde sözlerdir. Sloganlar: deyim, atasözü, vecize ve kalıp söz sınıfına girecek kadar kalıplaşmış olup, halkın geniş bir bölümü tarafından bilinip kullanılır. Sloganlar çoğunlukla psikososyal sebeplerin yansımalarıdır. İnsanların kendi içinde besledikleri duygularını, fikirlerini, sevinçlerini, öfkelerini başkalarına gösterme isteği onların slogan formunda dışa vurumunu sağlamaktadır (Demirci 2017: 323).

Kamyon Arkası Yazılarında Mizahın İmkanlarından Yararlanılan Temalar

Folklorla ait malzeme, değişen hayat şartları ve teknolojinin geçirdiği evrimle her dönem kendini güncellemektedir. Teknolojinin sunduğu çoklu iletişim ortamı folklorla ait

malzemenin gerek biçim gerek içerik yönünden hızla değişmesini ve yayılmasını sağlamaktadır.

Aracının hızı kamyon yazılarında önemli bir temadır. Sürücünün kendi gücünü gösterebilmesine imkân sağlayan hız faktörü aynı zamanda rakiplerin ve diğer sürücülerin dikkatini çekmek, gözdağı vermek amacıyla sıklıkla kullanılır. *“Mizah, keskin bir zekanın, sıra dışı, aykırı, ani ve beklenmedik, kimi zaman eğlendirici, kimi zaman sorgulayıcı biçimde, kimi zaman da acımasızca yapılarak kazandığı sessiz zaferdir”* (Eker 2009: 54). Bu zafer bazen esprili bir dille bazen sert bir üslupla kazanılır. *“Düz yolda sollama beni, yokuşta mahcup ederim seni”, “Yetişemezsen el salla”*

Kamyon arkası yazılarının konularından biri de kaderciliktir. Kadercilik Tanrı'ya sığınma, kötülüklerden Tanrı aracılığıyla korunma isteği, kadere baş eğme gibi ifadelerle karşımıza çıkmaktadır. İnsan hayatını kadere bağlamakla gelen kaderci inanış 1960 sonrası yılların kötü ekonomik koşullarıyla da birleşerek bir dert ve çile edebiyatı oluşturmuştur (Başgöz 2005: 22). Bu dert ve çile edebiyatı, kamyon arkası yazılarda etkisini arabesk kültürü çerçevesinde göstermektedir. Kaderciliğin mizahla birleşerek kendini gösterdiği yazılarda şikâyet ve kabullenişin harmanlandığı bir söylem biçimi kullanılmaktadır (Resim 1, Resim 2, Resim 3).

Bireysel ve toplumsal psikolojinin yansımalarını içeren kamyon arkası yazılarda en sık karşılaşılan temalardan biri de sevgiye, sevgiliye, hayata duyulan sitemdir. Sitem içerikli yazılar bireyin iç dünyasına yönelik yazıldığı gibi üreticinin içinde bulunduğu topluma yönelik siyasî, ekonomik ve kültürel birçok olayla ilgili olarak da yazılabilir. Bu temaya sahip yazılar değişen yaşam koşullarıyla birlikte kendilerini güncellemektedir. Göç politikaları, salgın hastalıklar, ekonomik sorunlar, kadına şiddet gibi güncel kamyon arkası yazıları örnek olarak gösterilebilir (Resim 4, Resim 5, Resim 6, Resim 7). Olumsuz temaların işlendiği yazılarda amaç güldürmek olmadığından genellikle eleştirel bir üsluptan ve kara mizahtan yararlanılır.

Kamyon arkası yazılarda toplumsal cinsiyete dair bakış açıları da kendine yer edinmiştir. Kadın ve erkeğin toplumsal rolleri, bu yazılarda mizahi bir dille anlatılarak toplumun genel bakış açısı üretici örneğinde sunulmaktadır. Taşıt folklorunun önemli bir parçası olarak kabul edilen bu yazılarda toplumun değer yargıları ve yaşayış biçimi açıkça görülür. Kamyon arkası yazılarının toplumsal cinsiyet rolleri hakkında çizdiği tabloda erkek; âşık, sürekli yollarda, dışarıda olan ve ekonomik kazanç sağlayan, kadın ise erkeği bekleyen, geride kalan hatta aşkta bile pasif, sevgisini haykıran değil, sevmeyi bekleyen konumundadır. Toplumun kadına bakış açısının yalnızca aşk ekseninde şekillenmediği, bu yazılarda kadınlara bir adım geride durmaları gerektiği mizahi bir dille sık sık vurgulanır (Resim 8, Resim 9, Resim 10).

Dinî temalar da mizahi bir dille kamyon arkası yazılarda yer almaktadır. Türk toplumunun dinî değerleri konusunda hassas olması ve dinin toplum nazarında mizaha konu edilmesinin hoş karşılanmaması nedeniyle bu temaya sahip yazılara daha az rastlanmaktadır. Dinî temalı yazıların mizah noktasında genellikle cennet/cehennem, ölüm, Azrail imgelerinden yararlandığı görülmektedir. Burada amaç genellikle kişinin içinde bulunduğu durumu abartılı tasvirlerle daha açık bir şekilde anlatabilmesidir. İçinde bulunulan toplumun değerlerine hassasiyetle yaklaşarak derdin, özlemin ya da öfkenin büyüklüğü vurgulanmaktadır (Resim 11, Resim 12, Resim 13).

Sürücünün kimliğini kısa, dolaysız ve mizahi şekilde aktaran epitet niteliğinde ifadeler de kamyon arkası yazılarında yer almaktadır. Bu epitetler şoförün idol olarak gördüğü, olmak istediği kişiye yönelik olabileceği gibi doğrudan kendi özellikleriyle, kökeniyle, memleketiyle ilgili de olabilir. Epitet niteliğindeki bu yazılar kimi zaman sade kimi zaman soyut bir kavramla karşılığı verilen abartılı ifadelerden oluşabilir. Mizahtan ise genellikle bu soyut ifadelerle abartılı bir anlatım esnasında yararlanılmaktadır (Resim 14, Resim 15).

Kitle iletişim araçları, teknolojiyle hayatımıza giren çeşitli uygulamalar ve sosyal medya da kamyon arkası yazıların beslendiği kaynaklardan biridir. Güncel kamyon arkası yazılarında yaşam koşullarıyla birlikte temaların ve kullanılan dilin de değiştiği dikkat çekmektedir. Doğrudan sosyal medya ve çeşitli uygulamalara yönelik yazılara araştırma sırasında rastlanmamıştır. Ancak sosyal medya dilinin, uygulamalara yönelik ifadelerin ve bir anda popüler olan çeşitli içeriklerin de hızla taşıtların üzerinde yerlerini almaya başladığı tespit edilmiştir (Resim 16, Resim 17).

Kamyon arkası yazılar başlı başına bir yol edebiyatı oluşturduğu gibi edebiyatı da kendine kaynak olarak kullanmaktadır. Şiir parçaları, roman karakterleri, çeşitli türküler kamyon arkası yazılarının en sık kullanılan temalarındandır. Edebî kaynaklardan yararlanma noktasında çoğu zaman bu edebî malzemenin doğrudan kullanıldığı görülse de mizahi bir üslupla bu malzemenin yeniden yorumlandığı da açıktır. Sanattan yararlanma noktasında kamyon arkası yazıları yalnızca edebiyatı değil tiyatro, sinema gibi çeşitli alanları da konu edinmektedir (Resim 18, Resim 19, Resim 20).

Sonuç

Kamyon arkası yazılar başta bireyin ardından da toplumun hayat felsefesini, dünya görüşünü net ve eğlenceli bir şekilde aktaran folklorik malzemelerdendir.

Kamyon arkası yazıları yol edebiyatı başlığı altında değerlendirilse de temelde edebî bir kaygıya dayanmamaktadır. Yazı sahibinin tutumu, üslubu ve tarzına bağlı olarak hazırlanan estetik yazılara da rastlanmaktadır. Ancak burada yazı sahibinin isteğine, seçimine bağlı bir durum söz konusudur. Bu nedenle bu yazıların temelinde estetik ya da edebî bir kaygı aranmadığı unutulmamalıdır.

Kamyon arkası yazıların kaynaklarından biri olan sosyal medya aynı zamanda bu yazıların yayılmasında da önemli bir role sahiptir. Bu yazılara duyulan ilgi ve mizahi dille hazırlanan yazıların eğlence içeriğine sahip olması, bugün Facebook, Instagram başta olmak üzere çeşitli sosyal medya ağlarında tamamen bu yazıların paylaşıldığı profillerin kurulmasını sağlamıştır.

Kamyon arkası yazılarında çoğunlukla yazım ve imlâ kurallarının göz ardı edildiği görülür. Asıl amaç bir derdin kısa ve net ifadelerle anlatılması olduğu için kimi zaman farkında olmayarak kimi zaman görsel bir mizah sunmak amacıyla yazım kurallarının göz ardı edildiği, yazıların bir bakıma karikatürize edildiği görülmektedir.

Kaynakça

Bascom, William (2007), Sözlü Geleneğin (Folklorun) Dört İşlevi (Çev: Aysıt Tansel), *Folklor/Edebiyat*, 13 (52), 7-28.

Başgöz, İlhan (1996), "Protesto: Folklorun Beşinci İşlevi (Fonksiyonu)", *Folkloristik Umay Günay Armağanı*, Ankara: Akçağ Yayınları.

Başgöz, İlhan (2005), "Ömür Biter Yol Bitmez: Bir İletişim Olayı Olarak Taşıt Yazıları", *Türk(iye) Kültürleri*, Der: Gönül Pulter ve Tahire Erman, İstanbul: Tetryan, 39-66.

Cemiloğlu, Mustafa (2002), Kamyon Yazıları ve Geleneksel Kültürümüz", *Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Cilt 33, No. 4.

Çetinkaya, Gülnaz (2006), Gırgır Dergisinin Türk Halk Bilimi Açısından İncelenmesi, *Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*.

Demirci, Kerim (2017), Türkoloji İçin Dilbilim Konular Kavramlar Teoriler, Ankara: Anı Yayıncılık.

Devellioğlu, Ferit (1986), Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara: Aydın Kitabevi.

Eker, Gülin Ögüt (2009), İnsan, Kültür, Mizah (Eğlence Endüstrisinde Tüketim Nesnesi Olarak Mizah), Ankara: Akçağ Yayınları.

Findley, Carter V. (2017), Modern Türkiye Tarihi (Çev: Güneş Ayas), İstanbul: Timaş Yayınları.

Şenyapılı, Önder (1995), Karikatür ve İletişim, İstanbul: Karikatür Vakfı Yayınları.

Tan, Nail (1974), "Taşıt Folkloru Üzerine", *Türk Folklor Araştırmaları Dergisi*.

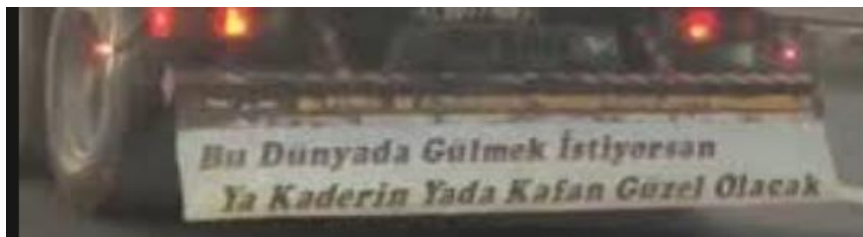
Tanrıbuyurdu, Erol (2007), "Temel Fıkralarında Toplumsal Eleştiri", *Milli Folklor*, 75 (19), 104-107.

Türk Dil Kurumu Sözlüğü (2011).

Ekler



Resim 1



Resim 2



Resim 3



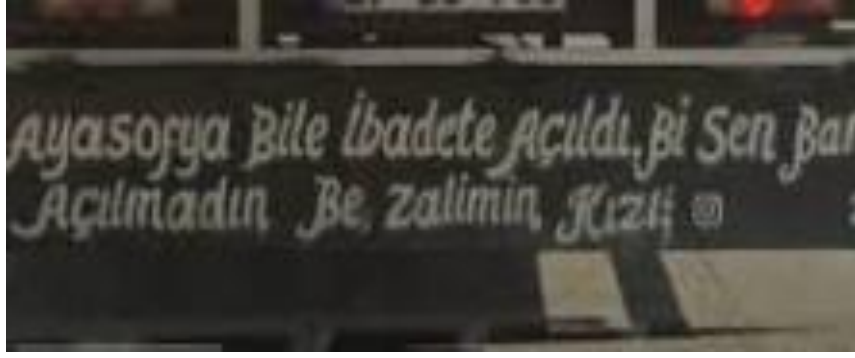
Resim 4



Resim 5



Resim 6



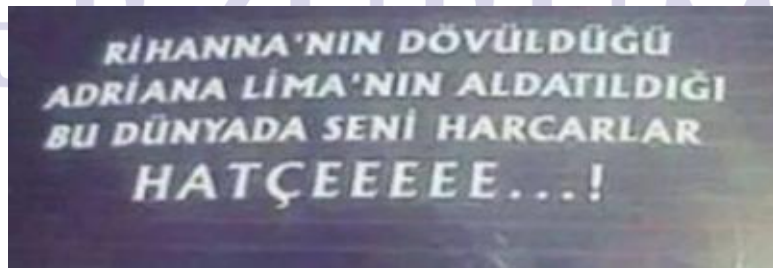
Resim 7



Resim 8



Resim 9



Resim 10



Resim 11



Resim 12



Resim 13



Resim 14



Resim 15



Resim 16



Resim 17



Resim 18



Resim 19



Resim 20

TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Romandan Sinemaya Uyarlama Örneği Olarak Sarı Mercedes Filminde “Yol” İmgesi

Doktorant Gözde EFE*

Özet

Kelime anlamı; “bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık” olan “yol” un davranış, tutum, gaye, uyulan ilke, sistem, usul, tarz, hayat görüşü, dünya, davranış biçimi vs. gibi birçok mecaz” anlamı vardır. Yol, kişiye göre umuttur, sevinçtir, gözyaşıdır, ayrılıktır. . Uzakları yakın eden, hasretleri kavuşturan, engelleri aradan kaldıran yol, bazı zamanlar da yaşanan olumsuzlukların sebebidir. “Yol” taşıdığı gerçek ve mecaz anlamlarıyla kültürümüzde özellikle de halk edebiyatı alanında önemli bir yere sahip olmaktadır.

Sinema ve roman arasındaki ilişki iki sanat yapıtının birbirleriyle etkileşim içinde olmalarına oldukça elverişlidir. Sinema ve romanın benzer dinamikleri iki sanat dalının birbirinden beslenmesini sağlamaktadır. Sinemanın, anlatı potansiyelinden dolayı en iyi bağ kurabildiği ve yararlanabildiği alan görsel olmayan ama bir o kadar çok anlatılacak ayrıntı olan romandır.

Çalışmada, Adalet Ağaoğlu'nun “Fikrimin İnce Gülü” romanı 1992 yılında Tunç Okan yönetmenliğinde sinemaya “Sarı Mercedes” adıyla uyarlanmış ve gösterime girmiştir. Roman ve film incelenerek iki ayrı sanat dalında “yol” imgesinin ele alınış, işleniş biçimleri karşılaştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yol, kültür, roman, sinema.

The Road” in The Film Sarı Mercedes as an Example of a Novel to Film Adaption Image

Abstract

Meaning of the word; The "road", which is the "distance to go from one place to another", includes behavior, attitude, purpose, principle, system, method, style, view of life, world, behavior, etc. It has many metaphorical meanings such as. The road is hope, joy, tears, separation for the person. . The road that brings the distances closer, brings the longing together, and removes the obstacles is sometimes the reason for the negativities experienced. "Road" has an important place in our culture, especially in the field of folk literature, with its real and figurative meanings.

The relationship between cinema and novel is very convenient for the two works of art to interact with each other. The similar dynamics of cinema and novel provide the nourishment of the two branches of art from each other. Because of its narrative potential, the area where cinema can best connect and benefit is the novel, which is not visual but has so many details to tell.

In the study, Adalet Ağaoğlu's novel "Fikrimin İnce Gülü" was adapted to the cinema under the direction of Tunç Okan and screened under the name "Yellow Mercedes" in 1992. By examining the novel and the film, the handling and processing of the "road" image in two different art branches were compared.

* Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Halk Bilimi gozde.efe08@gmail.com

Keywords: road, culture, novel, cinema

Giriş

Sinema ve roman arasındaki ilişki, iki sanat yapıtının birbirleriyle etkileşim içinde olmalarına oldukça elverişlidirler. Sinema ve romanın benzer özellikleri iki sanat dalının birbirinden beslenmesini sağlamaktadır. Sinemanın, anlatı potansiyelinden dolayı en iyi bağ kurabildiği ve yararlanabildiği alan, görsel olmayan ama bir o kadar çokta anlatılacak ayrıntıya sahip romandır. Filmler de, romanlar da uzun ve ayrıntılı öyküler anlatabilirler. Romandan sinemaya uyarlamada ayrıntıların yok olduğu da bir gerçektir ancak bu durum uyarlamamanın başarısız olduğu anlamına gelmez.¹

Roman ve sinemanın birbirlerine yaklaştıkları en önemli benzerlik hikâye anlatma özelliğidir. Her iki anlatı türünün merkezinde insan vardır. Bu yüzden anlatım gücü nedeniyle sinema en güçlü bağı romanla kurmuştur. Filmler de romanlar gibi ayrıntılı bir şekilde uzun öyküler anlatır.

Roman uyarlamaları yoluyla edebiyatın içerdiği kültürel değerler, sinema aracılığıyla geniş izleyici kitlesine ulaşır.² İzleyici bu kültürel değerleri sinemanın görsel anlatım gücü sayesinde ayrıntılı bir şekilde bulabilir.

Kelime anlamı; “bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık” olan “yol” un davranış, tutum, gaye, ilke, usul, tarz, hayat görüşü, dünya, davranış biçimi vs. gibi birçok mecaz” anlamı vardır. Yol, kişiye göre umuttur, sevinçtir, gözyaşıdır, ayrılıktır. Uzakları yakın eden, hasretleri kavuşturan, engelleri yok eden yol, bazı zamanlar da yaşanan olumsuzlukların sebebidir.³

“Yol” taşıdığı gerçek ve mecaz anlamlarıyla kültürümüzde, özellikle de halk edebiyatı alanında önemli bir yere sahiptir.

Yolculuk kavramı ise herhangi bir sebeple veya amaçla bir yere gitmeyi, bir şeyleri aramayı ya da bir şeylerden kaçmayı temsil eden bir süreç olarak tanımlanabilir. Yolculuk, insanın dünya üzerindeki benlik sancısı olarak da değerlendirilmektedir.⁴

Yol ve yolculuk, farklı sanat türlerinde olduğu gibi edebî türler içinde de geçmişten günümüze kadar kullanılan başlıca temalardan biri olmuştur. İlk sözlü ürünler destan, masal gibi anlatı türleri başta olmak üzere bugünün öykü, roman gibi türlerinin de temasını teşkil eden yol ve yolculuk; değişim, arayış, kaçış, keşif, sevgiliye kavuşma gibi amaçları bünyesinde barındırır. Modern zamanlarda yol ve yolculuk kavramları bireyin yalnızlığını, yaşanan dünyadan kaçma arzusunun ve içsel sorunlarını simgeleyen bir imge haline dönüşmektedir.

¹ ÖNCEL, Gülen (2008), Romandan Sinemaya Uyarlama Örneği Olarak “Mutluluk”, *Marmara İletişim Dergisi*, s. 13, s. 206.

² UĞURLU, Faruk (1992), Edebiyat ve Sinema, *Kurgu Dergisi*, s. 11, s. 146.

³ ŞİMŞEK, Esmâ (2017), Kültürümüzde Yol ve Bu Bağlamda “Uzun İnce Bir Yoldayım” Adlı Şiirin Sembolik Çözümlemesi, *Akra Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisi*, s. 13, s. 56.

⁴ ŞİMŞEK, Yaşar (2018), Yol ve Yolculuk Bağlamında Nalan Barbarosoğlu’nun Yol Işıkları Eseri, *Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, s. 74, s. 119.

İnsanlık tarihinin önemli meselelerinden biri olan yol ve yolculuk kavramları geleneksel düşünce ve sanat dünyasında olduğu gibi modern düşünce ve sanat dünyasında da geniş yer tutmaktadır. Edebiyattan sinemaya, resimden mimariye, müzikten tiyatroya farklı sanat dallarında kendine yer bulan yol ve yolculuk konuları aynı zamanda döneminin kültürel, tarihsel ve toplumsal olgusunu yansıtan bir öge konumundadır. Bazı sanat eserlerinin kaynağını oluşturan yol ve yolculuk konuları aynı zamanda arketip, motif ve sembol gibi niteliklere sahip bir olgudur. Bu nedenle her dönemde farklı yaklaşımlarla, değişik bakış açılarıyla işlenmiş, insanın doğasını yansıtmış ve dolayısıyla sanatçıların üzerinde durdukları önemli bir konu olmuştur.⁵

“Fikrimin İnce Gülü” Romanı ve “Sarı Mercedes” Filminde Yol

İsmi Vedia Rıza'nın “Fikrimin İnce Gülü” şarkısından alan ve ilk baskısı 1976 yılında yapılan eser, Adalet Ağaoğlu'nun ikinci romanıdır. Eser, 1981 yılında yapılan dördüncü baskısında askerî kuvvetlere hakaret ve küçük görme yaklaşımında bulunduğu gerekçesiyle sansürlenmiş ve iki yıl süren dava sonucunda eserin bilirkişi raporu ile yayımlanmasında bir sakınca bulunmadığı duyurulmuştur.

“Fikrimin İnce Gülü”, Ankara şehrinde evlere temizlik işlerine gidip gelen, fakir abisinden başka kimsesi olmayan Kezban'ın, sevgilisi Bayram'a verdiği plaktaki şarkının ismidir. Romanın ismine bu şarkının adı esin kaynağı olmuştur. “Fikrimin İnce Gülü” şarkısı bir anlamda da Almanya'ya çalışmaya giden Bayram'ın yaptığı yolculuk sırasında geçmişini ve sevgilisini hatırladığı bir imge niteliğindedir.⁶

Türk edebiyatında ilk yol romanı olarak kabul edilen “Fikrimin İnce Gülü”, Bayram'ın iki dünyasının sınırı olan Kapıkule ile memleketi Ballıhisar arasındaki yedi saatlik yolculuğunu anlatmaktadır. Romanda mekân yoldur, yolu mekânlaştırsa Bayram'ın var olma amacı olan, onu edinebilmek için pek çok kişiyi görmezden geldiği, gurbette üç yıllık çalışması sonucunda ancak elde edebildiği arabasıdır.

Romanda Almanya'ya gidip bir an önce zengin olmak isteyen Türk köylüsünün yaşadıkları Bayram karakteri üzerinden verilmektedir. Bayram, köyünden çıkıp Almanya'ya gitmek ve sosyal statü kazanmak ister. Bu isteğin altında yatan nedenler romanda psikolojik ve toplumsal yönleriyle açıklanmıştır. Bayram, bir araba sahibi olmayı öncelikle kendisini köyünde vasıfsız, beceriksiz görenlere ve sevgilisi Kezban'a kanıtlamak amacıyla ister. Onun araba tutkusunu tetikleyen başka bir olay da çocukluğunda köye gelen Ford sahibi bir siyasi kişiliğin köyde gördüğü saygınlıktır. Annesiz ve babasız, amcasının yanında büyüyen, küçük görülen Bayram için bir araba sahibi olmak, kendini kanıtlamak ve prestij kazanmaktır.

Bayram, kazandığı paralarla bal rengi bir mercedes alarak Türkiye'ye Ballıhisar'a giderek sevgilisi Kezban'a ve köylülerine 'bokböceği', 'incegül', 'deloğlan' olarak adlandırılan kendisinin kim olduğunu ispatlamaya çalışmak ister. Orada para kazanıp bütün sermayesini lüks bir arabaya yatırmış, arzuladığı statüsüne de kavuşmuştur. Araba, onun tek işlevsel

⁵ ŞİMŞEK, (2018), Yol ve Yolculuk Bağlamında Nalan Barbarosoğlu'nun Yol Işıkları Eseri, s. 118.

⁶ ERONAT, Kamuran (2008), Adalet Ağaoğlu'nun 'Fikrimin İnce Gülü' Adlı Romanının İncelenmesi, *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı- Belleten*, s. 1 s. 95.

yönüdür. Sarı Mercedesiyle yol boyunca seyahat eden Bayram, daima geçmişini, ezikliğini, yoksulluğunu dışlandığı günleri hatırlar.⁷

Araba imgesi başlı başına mülkiyetçi bir doyuma işaret etmektedir. Araba bir “fetiş nesnesi”, durdurulamayan bir gücün simgesi ve bireyselliğin yansımasıdır.⁸ Yazar, bu algıdan yola çıkarak Bayram’ın sosyal statü kazanma aracını dönemin Almanya’ya giden işçilerinin simgesi hâline gelmiş Mercedes üzerinden okuyucusuna sunar.

Araba mülkiyetçi bir tutumun yanı sıra cinsellik kavramıyla da yakından ilişkilidir. Sarı Mercedes, romanda dişileştirilmiştir. Bayram tarafından yapılan bu dişileştirme, karakterin cinsiyet sorununun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Köyde İncegül Bayram olarak da adlandırılan karakter, arabasının erkeği olarak kendisinde görülen bu cinsiyet eksikliğinin ispatına girer ve bunu da yol boyunca farklı şekillerde devam ettirir. Kapıkule sınır kapısında kendisine gösterilen umursanmaz tavra karşı kendinde hissettiği eksikliği başka bir alanda tamamlama çabasına girer; petrolde çalışanlara ‘fiyaka’ göstermesi ya da yemek yediği yerlerdeki insanlara attığı hava ve hatta yolda onu geçen üzerinde Güldenhouse yazılı minibüsü polise şikâyet etmesi de kendinde hissettiği eksiklik duygusuyla paralel bir şekilde ilerlemektedir. Arabası aynı zamanda Bayram’ın tüm eksikliklerini tamamladığı bir nesne olarak sunulur.

“Otomobil ile cinsellik arasındaki bağ, başta reklâm sektörü olmak üzere, bu aracın hemen her alanda kadın ve at ile birlikte tasarlanmasında da etkili bir şekilde kendini göstermektedir. Otomobil gücünün hala at gücü ile ölçülüyor olması, erkeğin güç gösterisinin ifadesini hızla bulması, bu çağrışımla ilintilidir”.⁹ Bayram’ın da gördüğü kadınlara yaklaşımında bu algının rolü büyüktür. Solmaz, Ayfer ve Kezban’ın Mercedes’i olduğu için ona hayır diyemeyeceğinden emindir. Arabası sayesinde Türkiye’de de saygınlık göreceği düşüncesiyle Türkiye’ye dönen Bayram, henüz Kapıkule’de hayal kırıklığı yaşamaktadır. Onun Balkız’ının başkaları için sıradanlığı, “*sidik renkli araba*” ifadeleriyle sunulmaktadır.

Yolda kamyon şoförleri ile girilen mücadeleler, Edirne çıkışı Balkız’ın yıldızının çalınması Bayram ile Balkız arasındaki ‘ilgili münasebeti’ daha da perçinleştirerek okuyucuya sunmaktadır. “40 Numaralı Devlet Yolu”nda Bayram, yine yaşadığı olumsuzluklardan yılmaz. Kamyon şoförleri ile olağan yol mücadelelerine devam edip, Rifat Usta’nın yanında çalıştığı günleri hatırlar. Bu istikamette yine bir kamyon şoföründen yediği yumruk, romanın sonunda karşılaşacağı sarsıntının yükselen ölçeği niteliğindedir.¹⁰

Fikrimin İnce Gülü yolda geçen bir roman olması sebebiyle geniş bir mekân çerçevesi ile okuyucuya sunulmuştur. Romanda adı geçen bütün yerlere yazarın kendi gözlemleri sonucunda yer verilmiştir. Adalet Ağaoğlu, bir film şeridi gibi gözlerimizin önünde canlanan bu mekânları, romanı yazmadan önce o güzergâhta yapmış olduğu yolculuklardaki izlenimleri sayesinde gerçekçi kılmıştır. Ağaoğlu, bu konu ile ilgili olarak;

⁷ ERONAT, s. 96.

⁸ FREUND, Peter – Martin, George (1996), *Otomobilin Ekolojisi* (Çev.: Gürol Koca) İstanbul: Ayrıntı Yayınları, s. 119-124.

⁹ UĞURLU, Seyit Battal (2009), *Otomobil ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu*. *Turkish Studies*, vol.4, 1430.

¹⁰ ERONAT, s. 97.

“Kapıkule-Ballıhisar yolunu, önceden çok iyi bildiğim bu yolu, iki kez baştan sona yeniden geçtim. Ama bir otobüsün içinde ve gözlerime bir roman gözlüğü takarak geçtim. Önceden bilinen bütün sözcükler bir ozanın elinde nasıl yeniden yaratılır, onlara yepyeni anlamlar yüklenirse, ben de bu yollarda rastlanabilecek her şeyi, -pek çok kimse için hiç de yeni olmayan bütün bu yol üstü ‘şeylerini’ - yeni bir şeye dönüştürmeye çalıştım.”¹¹ açıklamalarında bulunmuştur.

Fikrimin İnce Gülü romanı, **Macit Koper** ve aynı zamanda filmin yönetmenliğini de yapan **Tunç Okan** tarafından senaryo haline getirilerek yayın hayatına hazırlanmıştır. Çekimlerine 1987 yılında başlanan bu yol hikâyesi, 1992 senesine kadar sürmüş ve **Türk, Fransız, Alman** ortak yapımı bir film olarak sinemada gösterime girmiştir.

Fikrimin İnce Gülü romanı, ele aldığı konu ve içeriği ile dikkat çekerek beyaz perde tarafından keşfedilmiş, önemli bir eserdir. Sinemaya uyarlanan bu eserin başrolünde İlyas Salman oynamaktadır. Çeşitli hilelerle **Almanya**’ya işçi olarak giden **Bayram**; dışından tırnağından arttırarak güç bela biriktirdiği parasıyla, bir sarı **Mercedes** araba alır. Sarı Mercedes’i ile Almanya’dan Türkiye’ye uzun bir sıra yolculuğu yapan Bayram, trenle gittiği Almanya’dan kendisine ait sarı Mercedes arabası ile dönmenin yol boyunca tadını çıkarır, Film, orijinal ismi ile kayıtlarda **Mercedes Mon Amour** olarak geçse de, Türkiye’de genellikle; **Sarı Mercedes** ya da uyarlandığı kitabın ismi olan Fikrimin İnce Gülü adları ile bilinmektedir.

Roman ile film arasında göze çarpan ilk fark isimleridir. Roman, filme “Sarı Mercedes” adıyla aktarılmıştır. Romanın ismi ise Kezban’ın Bayram’a verdiği kasette geçen şarkının ismi olan “Fikrimin İnce Gülü”nden gelir. Romanda Bayram, yolculuğu süresince sık sık bu şarkıyı dinler ve bu şarkı ona duygu değişimlerinde eşlik eder. Film ise doğrudan araba olgusu üzerine yoğunlaşması sebebiyle “Sarı Mercedes” ismini almıştır. Konunun işleyişi romanda ve filmde birtakım detaylar hariç genel itibarıyla aynıdır.

Romandaki otomobil yolculuğu, Bayram’ın kendi geçmişine ve hesaplaşmalarına hizmet eden simgesel bir yolculuktur. Eser, filme uyarlanırken kişilere ve mekânlara büyük ölçüde sadık kalınmıştır. Romanda yolculuk boyunca görülen dükkânlar, mağazalar, filmin görüntü dili sayesinde birkaç saniye içinde izleyiciye sunulmuştur. Romanda ve filmde Bayram’ın iç monologları geniş yer tutmaktadır. Romanda Bayram’ın ruhsal değişimini, duygu ve düşünce yapısını aktaran kelimelerin yerini filmde görüntüler ile oyuncuların jest ve mimikleri almıştır.

Kapıkule’den Ballıhisar’a süren yolculuk flashback ve flash forward teknikleriyle genişletilmiştir. Okuyucu ve dinleyici Bayram’ın Almanya’ya gidiş yolculuğunu ve yaşadıklarını bu teknikler aracılığıyla öğrenmektedir. Bayram’ın yolculuğu boyunca, yapmış olduğu geriye dönüşlerle karakter eskiye döner, anılarını ve yaşadığı olayları hatırlar. Bu zamansal geçişler aynı zamanda karakterin geçmişteki travmalarına da ışık tutmaktadır.

Roman, bir yolculuğun aktarımının yanı sıra siyasî bir tutumun da yansımasıdır. Romanda özellikle Demokrat Parti’nin tüketimi güdülemesine yönelik ifadeler dikkat çekerken filmde bu tutuma yer verilmemiş, romandaki toplumsal yaklaşım filmde bireysel bir tavır hâlini

¹¹ AĞAOĞLU, Adalet (1987), “Benim Yöntemim Nerdeyse Yöntemsizlik”, *Türk Dili*, , s. 306, s. 221.

almıştır. Bu yaklaşımın nedeni sansürlenmiş bir eserin filme aktarılması şeklinde açıklanabilir.

Bayram, yaptıklarını hiçbir zaman hata olarak görmez, hatırladığı her yanlışına kendince bir bahane uydurmaya ve kendini haklı göstermeye çalışır. Ancak Bayram'ın hatırladığı her hatası kendisiyle özdeşleşen Balkız'a mal olur. Kendisinin adım adım yozlaşması gibi Balkız'ı da yavaş yavaş hasar görmeye başlar.

Bayram, amcasının tarlasını sattığını, İbrahim'in Almanya'ya gitmesine engel oluşunu, arabasıyla Türkiye'ye götürmeye söz verdiği Solmaz'ı yarı yolda bırakmasını, Almanya'da kendisine evini açan arkadaşı Veli'ye sırtını dönüşünü, Kezban'ı bırakıp Almanya'ya gidişini hatırladıkça Balkız'ın da önce yıldızı (Mercedes amblemi) kaybolur, stop lambası kırılır, arabasının kapısı çizilir, vapurda çocuklar üstüne tükürür ve en sonunda otomobili paramparça olur. Ancak Bayram kendi hatalarına bahane bulduğu gibi kendisiyle özdeşleşen Balkız'ının da her şeye rağmen dayanıklı olduğunu savunmaktadır.

Türlü zorluklarla köyüne varan Bayram, kendi hâline ve Balkız'ın durumuna aldırmandan güçlü durmaya ve köyüne girmeden kendine çeki düzen vermeye çalışır. Bu sırada çeşmenin önünde halk edebiyatında sıkça karşılaştığımız çoban motifinin izleri görülür. Çoban burada da haberci konumundadır. Bayram'ı tanımaz ancak ona köye girmeden amcası, Kezban, İbrahim ve Bayram'ın köyde arkasından söylenenlerle ilgili bilgi verir. Bayram bunlara da kulak asmadan köyüne gider. Ancak köyünde hayal ettiği gibi onu karşılayacak kimse yoktur. Kendisini beklediğini düşünen Kezban, Bayram'ın İbrahim'e yaptıklarını duyduktan sonra başkasıyla evlenmiş, amcası ölmüştür.

Sonuç

Adalet Ağaoğlu'nun eseri olan Fikrimin İnce Gülü, Türk edebiyatı ve Türk sinemasının geleneğinde olmayan bir yol hikâyesi yapısına sahiptir. Sinemaya Sarı Mercedes adıyla aktarılan bu film, yol planlarının ve dış çekim tekniklerinin başarılı bir şekilde kullanılmasıyla izleyici tarafından oldukça beğenilmiştir.

Genel anlamda roman ve film karşılaştırıldığında filmin, romandaki detayları görsel imkânlarla sunması sebebiyle daha sürükleyici olduğu görülmektedir. Burada öncelikle kitabın okunup daha sonra filmin seyredilmesinin de önemli bir payı bulunmaktadır. Filmi izlemeden önce bir bakıma senaryonun okunması, bizler için olay örgüsüne hâkim olmayı da beraberinde getirmiştir. Olay örgüsü romanda ve filmde farklı şekilde sonlanmaktadır. Romanda Bayram'ın: "Şimdi ne yapacağım?", "Peki yarın ne yapacağım?" gibi kararsızlık ifadeleri, filmde arabasıyla durduğu yol ayrımıyla görselleştirilmiştir. Romanın yazıldığı hâkim bakış açısı filmde, Bayram karakterine hayat veren İlyas Salman'ın jest ve mimiklerinden seyirciye ulaşmaktadır.

Sinema için önemli olan unsurlardan biri de müziktir. Vladimir Cosma'ya ait müzik Bayram'ın ruh hâline göre seçilmiştir. Müzik yer yer coşkuyu, hüznü ve gerilimi yansıtacak bir amaca hizmet etmektedir. Bu da seyircinin filmin duygusal dünyasına adaptasyonunu kolaylaştırmaktadır.

Roman, sinemanın temel kaynaklarından biridir. Bir edebî eserin filme aktarımında karşılaşılan temel sorun uyarlamadır. Uyarlamada çeşitli gerekçelerle filme alınmayan

mesajlar esere bakış açısını olumsuz etkilemektedir. Film, her ne kadar romandan daha geniş kitlelere ulaşsa da vermek istediği mesajlar bağlamında romana nazaran daha zayıf kalmıştır. Bu konuda Ağaoglu;

“Hiç sevmemişim filmi. Herkesin sandığı gibi yönetmen romanımı adım adım izlemediği için değil, tam tersine, adım adım izleyip de kendisi hiçbir yaratıcılık göstermediği için. Adam hem romanı adım adım izliyor, hem de yazarın dünyaya bakışını siliyor, onun anti-militer tavrını yok ediyor. Bayram’ı Bayram yapan şeylerin en önemlileri yok edilince, orada herkesi güdükleyen bir (Almanya İşçisi) kalmış”¹² ifadeleriyle film senaryosunun romanı yeterli biçimde temsil edemediğini belirtmiştir.

Fikrimin İnce Gülü, yalnızca bir Almanya işçisinin statü arzusunu değil, siyasî bir bakışı, dönemin insanların toplumsal, kültürel ve ekonomik özelliklerini de ele almaktadır. Film ise bu bağlamda yüzeysel kalmış; romanın vermek istediği mesajların kısırlaşmasına neden olmuştur. Filmin daha sürükleyici olduğunu düşündüren asıl neden kitaptaki yoğun mesajların filmde sığ bir şekilde işlenmesidir.

Film 29. Antalya Altın Portakal Film Festivali’nden, “En İyi Yönetmen,” “En İyi Kurgu,” “En İyi İkinci Film,” ödüllerini alırken; 5. Ankara Film Festivali’nden, “En İyi Erkek Oyuncu” ödülünü almıştır. 1992’de de Kültür Bakanlığı’ndan “Sinema Başarı” ödülünü, 7. Adana Altın Koza Kültür Sanat Festivali’nden de “En İyi Müzik” ödülünü kazanmıştır.¹³

Kaynakça

Ağaoglu, Adalet (1987), “Benim Yöntemim Nerdeyse Yöntemsizlik”, *Türk Dili*, , s. 306, s. 221.

Eronat, Kamuran (2008), Adalet Ağaoglu’nun ‘Fikrimin İnce Gülü’ Adlı Romanının İncelenmesi, *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı- Belleten*, s. 1 s. 93-106.

Freund, Peter - Martin, George (1996), Otomobilin Ekolojisi (Çev.: Gürol Koca) İstanbul: Ayrıntı Yayınları, s. 119-124.

Öncel, Gülen (2008), Romandan Sinemaya Uyarlama Örneği Olarak “Mutluluk”, *Marmara İletişim Dergisi*, s. 13, s. 206-214.

Şimşek, Esmâ (2017), Kültürümüzde Yol ve Bu Bağlamda “Uzun İnce Bir Yoldayım” Adlı Şiirin Sembolik Çözümlemesi, *Akra Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisi*, s. 13, s. 55-69.

Şimşek, Yaşar (2018), Yol ve Yolculuk Bağlamında Nalan Barbarosoğlu’nun Yol Işıkları Eseri, *Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, s. 74, s. 117-138.

Tömer Çeviri Dergisi, Ankara Üniversitesi Tömer Bursa Şubesi, 3/8 (1996), 119.

Uğurlu, Faruk (1992), Edebiyat ve Sinema, *Kurgu Dergisi*, s. 11, s. 135-151.

Uğurlu, Seyit Battal (2009), Otomobil ve Benlik: Türk Edebiyatında Araba Olgusu. *Turkish Studies*, vol.4, 1428- 1462.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Sar%C4%B1_Mercedes

¹² Tömer Çeviri Dergisi, Ankara Üniversitesi. Tömer Bursa Şubesi., 1996, S. 8, s. 119.

¹³ https://tr.wikipedia.org/wiki/Sar%C4%B1_Mercedes

Türkiye'deki Afgan Mültecilerin Göç Deneyimi

Dr. İbrahim Halil YILMAZ*

Özet

Son dönemde Afganistan'da yaşanan insani kriz, şiddet ve güvensizlik binlerce Afgan için daha fazla acıyı ve yerinden edilmeyi beraberinde getirmiştir. 40 yılı aşkın bir süredir çatışmaların yanı sıra artan doğal afetler, kronik yoksulluk ve gıda güvensizliği Afgan halkının yaşadığı insani krizi derinleştirmiştir. Yalnızca 2021'de yarım milyondan fazla insan ülke içinde yerinden edilirken kaçmak zorunda kalan insan sayısı artarak devam etmektedir. Yerinden edilen Afganlar sadece dramatik bir nicel çoğunluğu değil, Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (BMMYK) yetkisi altında dünya çapında en uzun süre yerinden edilmiş ve mülksüzleştirilmiş nüfusu da temsil etmektedir. Türkiye'deki sığınmacılarla ilgili veriler de bu durumla örtüşmektedir. Nitekim onlarca yıldır Türkiye'deki en büyük ikinci mülteci grubu Afganlar oluşturmaktadır. Son dönemde Afganistan'da yaşanan olaylar bu olguyu daha da pekiştirerek Afgan mülteciler için hedef ve transit ülke konumundaki Türkiye'yi yeni düzensiz göç dalgasıyla karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye'ye yönelen dikkat çekici düzeydeki mülteci akınından hareketle bu çalışmada, Afgan mültecilerin göç deneyimlerine ve sorunlarına odaklanılması amaçlanmıştır. Nitel araştırma desenlerinden anlatı araştırması geleneğine uygun olarak tasarlanan bu çalışma Van ilinde yürütülmüştür. Yapılan analizler neticesinde elde edilen bulgular Afgan mültecilerin göç nedenleri, yolculuk ve kaçakçıların rolü ile gelecek projeksiyonları başlıkları altında tartışılmış ve değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Afgan mülteciler, düzensiz göç, göçmen kaçakçılığı, yolculuk

Migration Experience of Afghan Refugees in Turkey

Abstract

The recent humanitarian crisis, violence and insecurity in Afghanistan have brought along more suffering and displacement for thousands of Afghans. Increasing natural disasters, chronic poverty, and food insecurity, as well as conflicts for more than 40 years, have deepened the humanitarian crisis experienced by the Afghan people. More than half a million people were internally displaced in 2021 alone, while the number of people forced to flee continues to increase. Displaced Afghans represent not only a dramatic quantitative majority but also the longest-standing displaced and dispossessed population worldwide under the mandate of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR). Data on asylum seekers in Turkey also overlap with this situation. As a matter of fact, Afghans have been the second largest refugee group in Turkey for decades. The recent events in Afghanistan further reinforce this phenomenon and expose Turkey, which is a destination and transit country for Afghan refugees, to a new wave of irregular migration. Based on the remarkable influx of refugees to Turkey, this study aims to focus on the migration experiences and problems of Afghan refugees. This study, which was designed in accordance with the narrative research, which is one of the qualitative research designs, was carried out in the province of Van. The findings obtained as a result of the analyzes were discussed and evaluated under the themes of migration reasons of Afghan refugees, the role of travel and smugglers, and their future projections.

Keywords: Afghan refugees, irregular migration, migrant smuggling, journey

* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Göç Politikaları Merkezi, ibrahimhalil2765@hotmail.com

Giriş

On yıllardır süren çatışmalar ve ülke ekonomisinin çöküşüyle birlikte Afganistan'da milyonlarca kişi derin bir insani krizle ve yerinden edilme riskiyle yaşamlarına devam etmektedir. BMMYK 2021 yılında nüfusunun yarısı şiddetli açlık yaşayan Afganistan'da çatışma nedeniyle yaklaşık 3,4 milyon kişinin yerinden edildiğini raporlamıştır. Örgüt, 2021'de yüzde 80'i kadın ve çocuk olan 700.000'den fazla Afgan'ın da ülke içinde yeniden yer değiştirdiğini duyurmuştur (UNHCR, 2022). Bu veriler temelinde, Taliban'ın 2021'de yönetimi ele geçirmesinden sonra da Afgan göçlerinin hız kesmeden devam ettiği anlaşılmıştır. Taliban sonrası dönemde çatışmalar azalsa da şiddet, korku ve yoksunluk (gıda, sağlık, barınma, eğitim vs.) gibi olumsuz durumların Afganları göçe zorlamaya devam ettiği söylenebilir.

Halihazırda dünyadaki en büyük mülteci nüfuslarından birini oluşturan Afgan mültecilerin yaklaşık dörtte üçü (2,2 milyon kişi) İran ve Pakistan'da barındırılmaktadır. İran'daki Afgan mültecilere yönelik giderek artan düşmanca ortam ve son zamanlarda görülen Pakistan'dan geri dönüşler (Kuschminder, 2017: 566), Afganların daha iyi koşullardaki ülkelere göç hareketlerini pekiştirmektedir. Birçok araştırma Afganların bu göç hareketlerinde karşılaştıkları uzun ve zorlu yolculukları göstermektedir (Dimitriadi, 2015; Kuschminder, 2017; Talwasa, 2020; UNHCR, 2022). Çeşitli duraklara ayrılrsa da aylarca devam eden bu yolculuklar, Avrupa'ya açılan güzergahtaki ilk durak olarak Türkiye'nin kritik öneme sahip olduğuna işaret etmektedir.

Dünyadaki en büyük mülteci stok ülkesi olan Türkiye'de yıllardır en yüksek sayıdaki ikinci mülteci grubu Afganlar oluşturmaktadır. Ayrıca Göç İdaresi Başkanlığının 2018'den 2022'ye kadar geçen yıllara ait verileri Afganların, Türkiye'deki en büyük düzensiz göçmen grup olduğunu göstermektedir (GİB, 2022). Türkiye'deki yerleşik Afgan mültecilerin kalıcılığının veya geçiciliğinin hedef ve menşe ülkedeki koşullar kadar göç yolculuğundaki yaşantılarıyla da ilişkili olduğu düşünülmektedir. Çoğu zaman kaçakçılarla kurulan ağlar vasıtasıyla ülkesinden çıkan Afgan mülteciler zorlu bir göç yolculuğu neticesinde Türkiye'ye varmaktadır. Mixed Migration Center tarafından 2020 yılında yayımlanan raporda da Afgan mültecilerin göç yolculuklarında kaçakçıların merkezi rol oynadığı vurgulanmaktadır (MMC, 2020: 8). Riskli ve zorlu bir yolculuk neticesinde Türkiye'ye varsalar da Türkiye'deki tüm Afgan mültecilerin yolculuklarına devam edip etmeme kararları bir bilinmezlik durumu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda Afgan mültecilerin Türkiye'ye göç yolculuğundaki koşullarının ve deneyimlerinin bilinmesi önem kazanmaktadır.

Afgan mültecileri konu edinen birçok çalışma, göçün tetikleyici unsurlarını betimlemektedir (McAuliffe ve Laczko 2016; MMC, 2020; Talwasa, 2020). Bununla birlikte, sınırlı sayıda araştırmanın, yolculuğun kendisini bir analiz birimi olarak ele alıp mülteci yolculuklarına odaklandığı fark edilmiştir (BenEzer ve Zetter, 2015). Afgan mültecilerin yol deneyimlerine yönelik literatürün nicel olarak yetersizliği bu çalışmanın ortaya çıkış noktasını oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki Afgan mültecilerin Türkiye'ye göç yolculuklarını incelemektir. Buradan hareketle çalışmada Afgan mültecilerin göç etme nedenleri, Türkiye'ye nasıl geldikleri (güzergâh, vasıta, koşullar vs.), seyahat süresi, yolda karşılaştıkları riskler, ihtiyaçlar, kaçakçıların bu süreçteki rolleri ve gelecek planları irdelenmekte ve değerlendirilmektedir.

Alanda yapılan bazı araştırma sonuçları (Kaytaç, 2016; Kuschminder, 2017; MMC, 2020) yolculuk deneyiminin yolcuları derinden etkileyen ve yaşamı değiştiren bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Bu çalışmanın Afgan mültecilerin göç yolculuğına odaklanmasının temel nedenlerinden biri de yolculuğun biçimlendirici ve dönüştürücü etkilerini irdelemek ve yeni gelenlerin sosyal durumunu anlamlandırmaktır. Zira yolculuk sırasında yaşanan ölümler, travmatik deneyimler, aracı kişilerden kaynaklanan problemler (Collyer, 2010; Donini vd., 2016; McAuliffe ve Laczko, 2016) ve aile ve sosyal yapıların parçalanması (Kaytaç, 2016; Schuetz, 1945) gibi durumların göz ardı edilmesi Afgan mültecilerin yeni yerlerindeki sosyal ve psikolojik koşullarının sınırlı veya hatalı yorumlanmasına neden olabilir. Bir başka deyişle Afgan mültecilerin yolculuklarını araştırmak, onların hayatlarını ve yeni topluma vardıklarında içinde buldukları koşulları anlamak için kritik öneme sahiptir. Ayrıca göç yolculuğunun incelenmesinin bu kitlenin yeni yerdeki uyum ve kültürlenme düzeyini, yolculuğa devam edip etmeme kararlarını etkileyen faktörleri anlamaya katkı sağlayacağı belirtilebilir.

Çalışmanın bundan sonraki bölümünde araştırmanın *yöntemini, katılımcıların sosyo-ekonomik ve kültürel durumları ile demografik bilgilerini* kapsayan metodoloji başlığı yer almaktadır. *Göç nedenleri, yolculuk ve kaçakçıların rolü ile Afgan mültecilerin gelecek projeksiyonu* başlıklı temaların yer aldığı bulgular ve tartışma bölümünün ardından çalışma, sonuç ve öneriler kısmı ile tamamlanmaktadır.

Metodoloji

Bu araştırma literatür taraması ve Van ilinde yapılan saha çalışmasını kapsamaktadır. Çalışmada, Afgan mültecilerin göç yolculuğunun derinlemesine anlaşılmasına olanak sağladığı gerekçesiyle (BenEzer ve Zetter, 2015; Kaytaç, 2016; Polkinghorne, 1995) nitel araştırma desenlerinden anlatı araştırması (narrative research) kullanılmıştır.

Creswell (2007: 55) anlatı araştırmasının bir ya da az sayıda kişinin yaşam deneyimlerinin tasvir edildiği durumlar için çok uygun olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede göç yolculuğuna dair yaşam deneyimleri hakkında söyleyecek sözü bulunan kişiler araştırma kapsamına alınmıştır. Ölçüt örneklem ve kartopu örnekleme tekniklerinden faydalanılarak belirlenen 10 kişi bu araştırmanın çalışma grubunu oluşturmuştur. Bu kişilerle yarı yapılandırılmış formlar aracılığıyla derinlikli görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerden elde edilen veriler içerik ve betimsel analize tabi tutulmuştur. İçerik analiziyle ulaşılan temalar katılımcılardan elde edilen paylaşımların doğrudan alıntılanması yoluyla desteklenerek betimlenmiştir. Ayrıca katılımcıların sosyo-ekonomik ve kültürel düzeyini irdelemek amacıyla buldukları ortamlarda çeşitli gözlemler gerçekleştirilmiştir.

Katılımcıların Sosyo-ekonomik ve Kültürel Düzeyi

Alan araştırmasında yapılan gözlemlere göre araştırmaya dahil edilen Afgan mültecilerin tamamı Van depreminden dolayı yerlilerin ikamet etmediği eski ve yıkılacak durumda olan sobalı evlerde ikamet etmektedir. İki katlı evlerde akrabalarla birlikte yaşamaktadır. Ailelerin genellikle çok çocuklu ve kalabalık olduğu dikkat çekmektedir. Aile bireyleri temel gıda maddelerine ve temizlik malzemelerine ulaşmada zorluk çekmektedirler. Bununla birlikte kış ayları oldukça soğuk geçen Van ilinde kısıtlı ısınma imkanları, Afgan mültecilerin çeşitli sağlık sorunlarına yol açmaktadır.

Yapılan saha araştırmasında bazı ailelerde yaşı çok küçük olan çocukların yaşlı Afgan çiftlerle birlikte yaşadığı gözlemlenmiştir. Çocukları Afganistan'da esir tutulmuş veya öldürülmüş olduklarından dolayı bu yaşlı kişilerin gelinlerini ve torunlarını alarak göç ettikleri bilgisine ulaşılmıştır. Diğer taraftan genel olarak anne ve babaların genç ve çocuk sayılarının fazlalığı dikkat çekmiştir. Erkeklerin daha çok Afgan geleneksel kıyafetlerini tercih ettikleri, kadınların ise yerli kadınlarda sıklıkla rastlanan uzun tunik, altta pantolon şeklindeki kıyafetler giydikleri gözlemlenmiştir.

Katılımcıların Demografik Bilgileri

Tamamı evli olan katılımcıların 3'ü kadın 7'si erkektir. Katılımcıların tamamına yakını (8 kişi) 23-50 yaş arası genç bir popülasyondan oluşmaktadır. Eğitim düzeyi oldukça düşük olan katılımcıların 7'si okuma-yazma bilmiyorken, sadece 3'ü okuma-yazma düzeyinde bir eğitim seviyesine sahiptir. Kadın katılımcılar ev hanımlığı yaparken, bazı erkekler işsiz bazıları da ayakkabı boyacılığı, işçilik, seyyar satıcılık, çöp toplamak gibi genel olarak vasfı gerektirmeyen ve düşük ücretli işlerde çalışmaktadır.

Katılımcıların Türkiye'de buldukları süreler 3 ile 7 yıl arasında değişirken, 3 katılımcı ise Taliban'ın yönetimi ele geçirmesinden sonra Türkiye'ye geldiğini belirtmiştir.

Bulgular ve Tartışma

Bu kısımda, yapılan analizler neticesinde ulaşılan temalar, katılımcıların ifadelerinden oluşan doğrudan alıntılarla desteklenmiştir. Afgan mültecilerin göç nedenleri, yolculuk ve kaçakçıların rolü, gelecek projeksiyonu şeklinde başlıklandırılan temalar betimlenerek tartışılmış ve değerlendirilmiştir.

Göç Nedenleri

Afgan mültecilerin göç nedenleriyle ilgili paylaşımlarının "savaş, Taliban'ın yönetimi ele geçirmesinden sonra karşılaşılan problemler ve ekonomik zorluklar" şeklinde ifade edilen alt başlıklarda toplandığı görülmüştür. Bazı katılımcılar söz konusu problemlerin hepsini vurgulayarak göç ettiğini belirtmiştir.

Taliban sonrası savaş ortamı ortadan kalksa da Afgan mültecilerin göç etme kararında Taliban yönetiminin savaş gibi bir etki gösterdiği belirtilebilir. Taliban yönetiminin uyguladığı baskı, haklardan mahrumiyet, ayrımcılık gibi faktörler göçün temel belirleyicileri olarak ortaya çıkmıştır. Bazı katılımcıların paylaşımları bu tespiti doğrulamaktadır:

K3: Taliban evimizin büyüklerini götürdü. Uzun süre işkence ettiler. Akrabalar göç edince biz de göç ettik. Van'da akrabalarımız da vardı. Van'a geldik.

K2: Taliban baskısı üzerine göç ettik. Savaş vardı ve işkence çok.

E2: Taliban baskısı. Aile ferlerinin birçoğunu öldürdü. Engelli bir kızım var. Durumu çok kötüydü. Biz de çok korktuk. Afganistan'ı terk ettik. Kızım burada okula başladı. Engelli okuluna gidiyor.

E6: Taliban 15 yaşından büyük erkekleri zorla askere alıyordu. Zaten iki kardeşim bundan dolayı İran'a kaçtılar. Kaldığımız köye yine geldiler. Babam beni sakladı. Sonra bana aileni al git dedi. Babama işkence ettiler. Abimi tutukladılar ve ben Afganistan'dan kaçtıktan sonra öldürdüler. Taliban evlerimize bomba atmış.

Bazı katılımcıların, Afganistan'dan göç etme nedenlerini birkaç hususu ön plana çıkararak ifade ettikleri görülmüştür:

K1: Yaşadığımız eve Taliban bomba attı. Eşimin tüm ailesini öldürdüler. Evimiz yıkıldı. Ekonomik durum da yok zaten. Türkiye'de (Konya'da) eşimin kardeşi oğlu var. O bize yol gösterdi. Biz de Afganistan'dan çıktık.

E4: Savaştan dolayı geldik. Zaten paramız da kalmamıştı. Ekonomik ve savaş durumundan dolayı geldik.

E3: Orada savaş vardı. Geçim çok zor. Çocuklar okula gidemiyordu. Göç ettik.

Katılımcılardan elde edilen paylaşımlar göçün bir nedeni olarak bir akrabalık/hemşehrilik ağının etkili olduğunu göstermiştir:

E1: ... Van'da önceden gelen akrabalarım vardı. Ailecek geldik. Oğullarımı zorla asker yapacaklardı. Biz de kaçtık.

E7: Afganistan'da kimsem kalmamıştı. Anne, babam ve abilerim zaten Türkiye'de/Ankara'ya gittiler. Biz de hem savaş hem de ailemin tümü Türkiye'de olduklarından göç ettik.

Yolculuk ve Kaçakçıların Rolü

Farklı rotalar olmakla birlikte Afgan mülteciler genellikle İran'ın Urmiye kenti üzerinden Türkiye'ye geldiklerini belirtmektedir. Bu kişiler, gruplar halinde kaçak yollarla ve riskli bir şekilde bu yolculuğa çıkmaktadırlar. Aşılması gereken yüksek dağlar, kar ve soğuk gibi zorlu doğa koşulları Afganistan'dan Türkiye'ye ulaşıncaya kadar ortaya çıkan tehlikelerden bazılarıdır. Michael Collyer'in (2010: 277) belirttiği gibi bu zorluklar, yolculuk umudunu basit yanlış bilgilendirmeden köleleştirme vakalarına kadar değişebilen kaçakçıların olumsuz müdahaleleriyle daha da kötüleşmektedir. Yolculuk kimi zaman hayvan sırtında veya araçlarla sürse de çoğunlukla haftalar süren yürüyüşlerle tamamlanmaktadır. Bazı katılımcıların konuyla ilgili paylaşımları bu durumu somutlaştırmaktadır:

K1: İran üzerinden ailece kaçak geldik. Başka kimse yoktu. Afganistan'dan yürüyerek sınıra geldik. 2 ay sürdü. Yolda kimse yardımcı olmadı. Para verdiğimiz kişiler bize araba ayarladılar.

E1: İran üzerinden kaçak geldik. 15 gün sürdü. Bazen yaya bazen de araçla geldik.

E5: İran üzerinden geldik. Atlarımız vardı. Bir yere kadar atla gittik. Sonra Türkiye sınırına yakın yürüdük. 15 gün sürdü. Biz kendimiz geldik. Sınırdaki karakol buldu.

Bir başka Afgan erkek katılımcının yolculuk, riskler ve kaçakçı ağlarıyla ilgili ayrıntılı paylaşımı mültecilerin yolculuk deneyimlerini anlamlandırmak açısından dikkat çekicidir:

E6: Yolculuk yaklaşık 2 ay sürdü. 3 farklı yol, 3 farklı irtibat halinde olan şebeke var. Önce köyden çıktık. Büyük bir kafile, 70-80 kişi. Belli yerleri yürüyerek belli yerlerde de araçla gidiliyor. Afganistan'dan bizi getiren kaçakçılar Pakistan'daki diğer şebeke üyelerine teslim ediyorlar. Dedikleri yerlere götürdükten sonra para veriliyor. Parayı peşin vermek yok. Pakistan'da bir köyde 3 gün kaldık, sonra akşam köyden çıktık. Pakistan'daki köyde kalmamızın nedeni kaçakçıların önceden İran tarafından gidilecek yolu kontrol etmeleri. İran askeri bu konuda çok acımasız. Denk gelince öldürmek amaçlı ateş açıyor. Yolculuk esnasında

askerler ateş açtığından kendimi ve ailemi korumak için bir çukura attım. Orada taşlara çarptığım için vücudumun belli yerleri yaralandı. İran askeri ateşi kestikten sonra Türkiye sınırına geliniyor. Burada sınıra yakın Van Özalp ilçesinin köyleri var. Sınırı genelde gece geç vakitlerde geçiliyor. Sınırdaki büyük duvarlar var ve bu duvarların altında oyuklar açılmış. Oradan Türkiye sınırına geçtik. Sınırdaki bir köyde 2 gece kaldık. Asker köyde arama yaptı. Bizi saklayan adam ahıra kitledi hepimizi. Tehlike geçince ertesi akşam büyük bir otobüsle yola çıktık. Asker aracı köy çıkışında tuttu. Arabanın şoförü aracı bırakıp kaçtı. 3 asker silah doğrulttu bize. Biz kaçıma çalıştık. Asker vuracağını söyledi. Ama biz Türk askerinin bizi vurmayacağını bildiğimiz için kaçtık. Sayı da fazla olunca peşimize de düşmediler. Tekrar köye döndük. Orada 1-2 gün kaldıktan sonra irtibata geçtiğimiz kaçakçılar tekrar ayarladıkları araçla bizi şehir merkezine getirdi. Ben Van'da kayınımın kaldığı adresi tarif ettim. Taaaki evin önüne bıraktılar. Sonra paralarını verdim. Kaçakçılara ulaşmak çok zor değil. Parasına göre sizi istedikleri yere götürüyorlar. Avrupa'ya genelde çok parası olanlar gidebiliyor. Pakistan-İran-Türkiye genelde maddi durumu çok iyi olmayanların göçtüğü yerler.

Afgan mülteciler tarafından gerçekleştirilen bu göçler, büyük ölçüde kaçakçılarla kurulan ilişkiler ve kaçakçıların kendi aralarında kurdukları ağlarla sürdürülmektedir. Katılımcılar kendi ülkelerinde kaçakçılara ulaşmanın çok rahat olduğunu ve kaçakçıların yardımıyla göç yolculuğuna çıktıklarını ifade etmektedir. Öyle ki bazı katılımcılar "Afganistan'da neredeyse kaçakçılık hizmeti veren işyerleri açılacak" şeklindeki ifadeleriyle kaçakçılığın yaygınlığına dikkat çekmiştir. Göç yolculuğuna çıkmak için kaçakçılarla yapılan anlaşmalar bazen nakit, bazen de hedef ülkeye vardıldıktan sonra para kazanarak geri ödeme şeklinde gerçekleşmektedir. Bu anlaşma şekilleri kaçakçılara ödenen ücretlerin miktarını da belirlemektedir. Diğer taraftan kaçakçılar aldıkları para miktarına göre yolculuğun yaya, at vb. bir hayvanla veya araçla sağlanabileceği imkanlar sunmaktadır. Kaçakçılarla kurdukları bu ilişki nedeniyle mülteciler, çoğunlukla kendilerini sömürüye giden bir güzergahta bulmaktadır. McAuliffe ve Laczko'nun (2016) çalışmalarında belirttiği gibi kaçakçıların, mültecileri savunmasız bir halde bırakarak kendilerine bağımlı hale getirdikleri bir çeşit borç köleliği olarak adlandırılan vakalara sıklıkla rastlanmaktadır. Bu çalışmanın ortaya koyduğu bulgular da mülteciler ile kaçakçılar arasında bu tarz riskli ilişkilerin varlığını ortaya koymuştur:

E6: ... Köyden kaçmak için kendi köylümden para aldım. Burada şimdi 11 aydır çalışıyorum. Günlük aldığım 75 TL paranın 50 TL'sini para aldığım adama veriyorum. O adam da köyden kaçmak isteyenlere para sağlıyor ve fazlasıyla geri alıyor.

Araştırmacının E6'ya yönlendirdiği "Bu kişiye artık para göndermezseniz ne olur?" şeklindeki sorusuna E6, "Eğer vermezsem beni polise şikâyet edeceğini ve köydeki babamı ve annemi zor duruma düşüreceğini söyledi." karşılığını vermiştir.

Bazı durumlarda kaçakçıların beklenenden daha fazla para almalarına rağmen mültecilerin ihtiyaçlarını gideremedikleri anlaşılmıştır:

K2: İran-Urmiye üzerinden geldik. Buraya gelmeden kaçakçılara çok para verdik. Ama yolda bize yardımcı olmadılar. Bazı yerlerde piyade geldik. Bazı yerlerde para verdik araç ile geldik.

E2: İran-Urmiye üzerinden kaçak geldik. Ayağım sakat olduğundan at sırtında geldim. Eşim ve çocuklar yaya geldiler. 40 gün sürdü. Kaçakçılara para verdik. Yolda bize yardımcı olmadı kimse. Sadece yol gösteriyorlar.

Afgan mülteciler yola çıkmadan önce zorlu ve uzun süreli göç yolculuğunda karşılaşacakları açlık, yaralanma ve ölüm gibi riskleri bilmelerine rağmen göç etme kararı almaktadırlar. Yola çıkma kararı alan Afgan mülteciler geri dönmeyi asla düşünmemektedirler (MMC, 2020). Afgan mültecilerin yoldan dönmeme kararlılıklarının kaçakçılarla yaptıkları anlaşmalarla, geri dönüldüğünde karşılaşılması olası Taliban kaynaklı risklerle ve iyi bir gelecek umuduyla ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. Collyer (2010: 288) göçmen hareketlerinin yalnızca en son aşaması düşünüldüğünde, yolculuğa katılan göçmenlerin özelliklerinin yanlış anlaşılacağını vurgulamaktadır. Collyer'in yaptığı araştırma sonuçları da göçmenlerin yolda kalıp devam edemese de geri dönmeyi reddettiklerini göstermektedir. Bu değerlendirmeler ışığında Afgan mültecilerin mevcut durumlarının yolculuk ve öncesi koşulların bütünsel bir yorumuyla anlaşılabilceğini ortaya koymaktadır.

Afgan Mültecilerin Gelecek Projeksiyonu

Gelecek planlarını irdelemek amacıyla Afgan mültecilere, Afganistan'dan çıkarken nereyi hedefledikleri ve şu anda yaşamayı planladıkları yerle ilgili fikirleri sorulmuştur. Katılımcıların tamamının Türkiye'yi hedefledikleri ve burada yaşamlarına devam etmek istedikleri dikkat çekmiştir. Yine bu kişilerin tamamının Türkiye'yi hedef ülke olarak seçmelerindeki belirleyici neden olarak Türkiye'nin Müslüman bir ülke olmasına işaret ettiği görülmüştür. Afgan bir erkek mültecinin aşağıda yer alan ifadesinden de anlaşılacağı üzere Afgan mültecilerin Türkiye'ye yönelmelerinin bir başka nedeninin yerli halkın mültecilere yaptıkları yardımlar olduğu anlaşılmıştır:

E6: Burası iyi, Müslümanlar, bize bazı aileler de yardım ediyor. Zorluk çıkartmıyorlar o yüzden buradan gitmeyi düşünmüyorum.

Yapılan görüşmelerde kadın bir Afgan mültecinin "K3: Akrabalar burada olduğundan dolayı. Bir yere gitmeyi düşünmüyoruz." şeklindeki ifadesi veya Afgan bir erkek mültecinin "E7: Ailem Türkiye'de olduğundan dolayı Türkiye'ye geldik." gibi vurgulara rastlanmıştır. Dolayısıyla Afgan mültecilerin Türkiye'ye yönelmelerindeki bir başka motivasyon kaynağının akrabalık ağları veya aile birleşmesi gibi nedenlere dayandığını belirtmek gerekir.

Afgan mülteciler, Türkiye'de sağlık imkanlarına erişim, istihdam ve barınma gibi alanlarda çeşitli sıkıntılar yaşadıklarını vurgulasalar da çocuklarının burada okula başlamasının onları buraya bağladığını ifade etmişlerdir. Aşağıda yer alan paylaşımlardan da anlaşılacağı gibi çocuğu Türkiye'de okula devam eden Afgan mültecilerin Türkiye'de yaşamaya devam kararında eğitim faktörünün etkili olduğunun altı çizilmelidir:

E2: Engelli bir kızım var. Durumu çok kötüydü. Biz de çok korktuk. Afganistan'ı terk ettik. Kızım burada okula başladı. Engelli okuluna gidiyor. ... Başka bir yere gitmeyi düşünmüyorum.

K1: Çocuklar burada okula gidiyorlar. Artık burdayız. Bir yere gitmek istemiyoruz.

Dikkat çekici paylaşımlardan biri de bazı Afgan mültecilerin maddi imkanlarının sadece Türkiye'ye ulaşmaya elvermesi ve daha öteye gitmeye imkân tanımamasına bağlı olarak

buradaki yaşantılarının bir zorunluluk hali almasıdır. Bu durum bazı Afgan mültecilerin imkân oluşması halinde Avrupa ülkelerine göç edebilecekleri şeklinde değerlendirilebilir.

Bütün göçmenler ülkelerine geri dönme arzularını ve umutlarını ölene kadar korusa da bu durum çoğu zaman geri dönüşle sonuçlanmaz. Zorunlu göçmenlerin kendi ülkelerine dönüş kararı alabilmesi genellikle menşe ülkedeki (Sağiroğlu ve Yılmaz, 2021) ve yerleştikleri yeni ülkedeki koşullarla ilintilidir. Bu bölümde üzerinde durulduğu gibi göç eden ve ev sahibi toplumun ortak dine sahip olması, hemşehrilik ağları ve imkanlara erişim Afgan mültecilerin burada kalıcılığını belirleyen koşullar olarak önem kazanmaktadır. Ayrıca Afgan mültecilerin göç etme kararlarındaki nedensel unsurları, göç yolculuğu süresince yaşadıkları deneyimleri ve bu süreçte kaçakçıların rolünü belirtmek gerekir. Bu tartışmalar ışığında Afgan mültecilerin içinde buldukları koşulları, bu faktörlerle birlikte bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirmenin hassas önemini vurgulamakta fayda vardır.

Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma Türkiye'deki Afgan mülteci göçlerini yolculuk deneyimlerine odaklanarak incelemeye çalışmaktadır. Mültecilerin yolculuk deneyimlerini ve anlatılarını analiz etmek yolculuğun psiko-sosyal etkisi, sosyal ve bireysel dayanıklılık, güven sorunları, travmayla başa çıkma, yeni toplumla karşılaşma ve bu topluma uyum sağlama konularında fikir verebilir. Ayrıca bu araştırmanın, Afgan mültecilere yolculuk deneyimlerini dile getirme fırsatı vererek onlara destek olmaya çalışması, hak temelli bir anlayışla sosyal adaleti desteklemeyi hedeflediği iddia edilebilir.

Ev sahibi topluluğun daha çok mülteci grupla birlikte yaşam imkânına ve uyum sorunlarına odaklandığı (Donini vd., 2016; Sağiroğlu ve Yılmaz, 2021) alan araştırmalarında yolculuk deneyimi çoğu zaman dikkat çekmemektedir. Yolculuk, göçün kaçak veya düzensiz olduğu durumlarda eldeki tek kaynağın mültecinin anlattıklarından ibaret olması anlamında da çoğu zaman dikkatten kaçmaktadır. Kuschminder'ın (2017) da belirttiği gibi yolculuğu dile getirmek mültecilerin yaşamış olduğu sürgünün kimliğini, travma ve ıstıraplarının yanı sıra pasif değil aktif duruşlarını, anavatanlarından kaçmak ve sığınak kazanmak için gerekli olan becerikliliği, motivasyonu ve bağlılığı içeren bir bakış açısı sunulabilir.

Alfred Schuetz'un (1945: 372) vurguladığı gibi "gitmek, biraz da ölmektir." (partir, c'est mourir un peu.). Schuetz'un evden ayrılmanın köken ülkedeki sosyal, kültürel ve ailevi bağları yıktığına gönderme yapan ifadesinden de anlaşılacağı üzere yolculuk mültecilerde derin izler bırakmaktadır. Bu çalışmanın odaklandığı tartışmalar Afgan mültecilerin zorunlu ve zorlu göç yolculuklarına dair bir farkındalık yaratarak onların Türkiye'deki koşullarını anlamaya dair bir imkân oluşturacaktır. Her bir Afgan mültecinin insan olarak biricikliğinden hareketle başta vatanından ayrı düşmemek olmak üzere kaçakçıların neden olduğu problemlerin ve yolculuk süresince karşılaşılması muhtemel risklerin önüne geçilmesi için proaktif müdahalelere ihtiyaç vardır. Bu çalışmada ortaya konulan yolculuk deneyimlerine yönelik tartışmaların düzensiz göçmenlere yönelik göç politikalarına yön vermesi beklenmektedir. Bu politikaların kontrolden çok korumaya yönelik bir çerçeveye sahip olması gerektiği değerlendirilmektedir. Buna bağlı olarak göçle ilgili akademik ve politik çalışmalarda yolculuğun önemine daha fazla ilgi gösterilmelidir. Yolculukların dönüştürücü sonuçlarını göz önüne alarak yolculuğu keşfetmek, mültecilerin dünyasına ve müdahale yöntemlerine ilişkin anlayışımıza önemli katkılar sunacaktır.

Kaynaklar

BenEzer, G., & Zetter, R. (2014). Searching for Directions: Conceptual and Methodological Challenges in Researching Refugee Journeys. *Journal of Refugee Studies*, 28(3), 297–318.

<https://doi.org/10.1093/jrs/feu022>

Collyer, M. (2010). Stranded Migrants and the Fragmented Journey, *Journal of Refugee Studies*, 23 (3), 273-293. doi:10.1093/jrs/feq026

Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (2nd ed.). SAGE Publications, Inc.

Dimitriadi, A. (2015). Greece is like a door, you go through it to get to Europe – Understanding Afghan migration to Greece, Case Study: Migration System 3 (Afghanistan), IRMA.

Donini, A., Monsutti, A. & Scalettari, G. (2015). Afghans on the move: Seeking protection and refuge in Europe, The Global Migration Research Paper Series is published by the Global Migration Centre (GMC).

GİB. (2022). “Düzensiz Göç”, <https://www.goc.gov.tr/duzensiz-goc-istatistikler> (09.04.2022).

Kaytaz, E. (2016) ‘Afghan Journeys to Turkey: Narratives of Immobility, Travel and Transformation’. *Geopolitics*, 21(2), 284–302.

Kuschminder, K. (2017). Afghan Refugee Journeys: Onwards Migration Decision-Making in Greece and Turkey. *Journal of Refugee Studies*, 31(4), 566–587.

<https://doi.org/10.1093/jrs/fex043>

McAuliffe M.L. & F. Laczko (2016). *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*, (eds.), IOM: Geneva.

MMC. (2020). Bilinmeyen istikamet – Türkiye’de ilerleyen Afganlar. MMC (Mixed Migration Centre) Orta Doğu Araştırma Özeti. https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2020/06/115_destination_unknown_2_pager_tr.pdf (09.04.2022).

Polkinghorne, D. E. (1995). Narrative configuration in qualitative analysis. *Qualitative Studies in Education*, 8(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/0951839950080103>

Sağıroğlu, A. Z. & Yılmaz, İ. H. (2021). Yabancılarla birlikte yaşamak: Mamak örneği - Göç çalışmalarında bir karma yöntem araştırması. Nobel Akademik Yayıncılık.

Schuetz, A. (1945). The Homecomer. *American Journal of Sociology*, 50(5), 369–376. <https://doi.org/10.1086/219654>

Talwasa, S. (2020). Seeking a “Better life” in Turkey: Afghan refugees’ International human rights condition in Turkey, *Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11, 245-274. <http://doi.org/10.32739/uskudarsbd.6.11.76>

UNHCR. (2022). “Afghanistan Emergency”, <https://www.unhcr.org/afghanistan-emergency.html> (09.04.2022).

“Akılcılaştırılmış Dünyanın Akılcılaştırılmamış Sığınağı” Olarak Yol’u Düşünmek

Sümeyye ATEŞ*

Özet

Bu çalışmada, Akılcılaştırma, Mcdonaldlaştırma ve denetim konuları çerçevesinde düşünülerek akılcılaştırılmış dünyanın içinde yol’da olmanın bir sığınağa imkân verip vermediği üzerinde duruldu. İçinde yaşanan toplumsal sistemin anlaşılması demek yaşantıları seçmenin imkânını ortaya çıkarmanın ilk adımıdır. Çalışmamızın başında da içinde yaşanan sistemin anlaşılmasına çalışılması söz konusudur. Gelişen teknolojilerle birlikte üretim ve tüketim ilişkilerindeki dönüşüm, rutin ilişkiler ve rutin çalışma biçimlerinin olduğu bir sistemi ortaya çıkarmıştır. Bu sistem belirli normların dışına çıkmadan yaşayan, konformist bir toplum oluşumunu destekler. Böylece birey tek tipleştirilirken kendisine yabancılaşmaktadır. Benliğe anlam kazandıran duygular, yaratıcılık ve ‘kendi aklını kullanma cesareti’ kaybedilmektedir. Ritzer’in Mcdonaldlaştırma ifadesinde çağımızda benliğin sınırlandırılmasından ve denetlemeden ayrı, akılcılaştırılmış sistemin nüfuz etmediği yer düşünülemez. Makalede söylemek istediğimiz Akılcılaştırılmış dünyada keşif sınırlarını genişletebilmenin ve kendiliği sorgulayabilmenin ve sığınak oluşturabilmek için imkânın bir yolu konfor alanını terk etmektir. Konfor alanını terk etmenin ve kendi üzerine düşünmenin yollarından biri de yol’da olma halidir. Çalışmaya ilham olan Beatler olsa da geçmiş, bugün ya da gelecekte yolda olmaya niyet etmiş ve kendi kararları ile yolculuklarını sürdüren tüm yolcular için yolun bir sığınağa imkân verip veremeyeceği üzerine düşünülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Akılcılaştırma, Mcdonaldlaşma, Denetim, Yol

Thinking of the Road as the "Unrationalized Refuge of the Rationalized World

Abstract

In this study, it was focused on whether being on the road in a rationalized world allows for a shelter by considering the issues of Rationalization, McDonaldization and control. Understanding the social system in which we live is the first step in revealing the possibility of choosing experiences. At the beginning of our work, we try to understand the system we live in. The transformation in production and consumption relations with the developing technologies has revealed a system with routine relations and routine working styles. This system supports the formation of a conformist society that lives without going beyond certain norms. Thus, the individual is alienated from himself while being standardized. The emotions that give meaning to the self, creativity and 'the courage to use one's mind' are lost. In Ritzer's expression of McDonaldization, it is not possible to think of a place where the rationalized system does not penetrate, apart from the limitation and control of the self in our age. What we want to say in the article is to leave the comfort zone in order to expand the boundaries of exploration in the rationalized world, to question the self and to create a shelter. One of the ways to leave your comfort zone and reflect on yourself is to be on the road. Although the Beatler inspired the work, it was thought whether the road could provide a shelter for all passengers who intended to be on the road in the past, present or future and continue their journey with their own decisions.

Keywords: Rationalization, McDonaldization, Control, Road

* Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilimdalı Yüksek Lisans Öğrencisi, sumeyye.ates@ogr.dpu.edu.tr, ORCID ID : 0000-0001-7559-549X,

Giriş

Toplumun bizi nasıl yönlendirdiği ile bizim kendimizi nasıl gerçekleştirebileceğimiz arasındaki bağlantı üzerinde düşünmek bugün, akılcılaştırılmış toplumsal yapı beraberinde düşünmekle anlamayı daha olanaklı kılmaktadır. Çalışmamızda akılcılaştırılmış yapıyı anlamaya çalıştıktan sonra gündelik hayat deneyimlerindeki denetimin etkisini düşünerek yolda olmanın çeşitli biçimlerinin bir sığınağa imkan verip vermediği üzerine düşünülecektir. Yolda olmak denildiğinde günümüz tüketim alışkanlıkları ve bunun artışına bağlı olarak yol üzerine olan araştırmaların genellikle turizm kapsamında veya tarihsel incelemeler gibi konularda olduğu görüldüğünden sosyolojik ve felsefi bir açıdan yol üzerine düşünülen bir çalışmanın literatüre de katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

Standardize edilmiş çalışma koşulları, statü ve maddi refahın artırılma istenci ile sistemin kendisini yeniden üretmesinde aracı olan bireylerin kendilerini yaratıcı bir şekilde geliştirme ve yansıtma olanağını düşürmektedir. Çeşitli beceriler geliştirdiğimiz, sürekli etkileşim içinde insan olmayı gerçekleştirdiğimiz, zaman, teknoloji, eğitim, ekonomi, kentleşme gibi birçok etken ile birlikte gündelik yaşamda ilişki biçimlerimizde değişmektedir. İşlevsel olmayan sistemler yerini yitirirken, yitirilenlerin yerine yeni ve daha işlevsel bulunan yapılar geçmektedir. "Gramsci için gündelik hayat hem özgürleştirici hem de baskıcı öğeleri içerecek şekilde diyalektik ve çelişkilidir."(Gardiner,2016:31) Günümüz sistemlerinin verimliliği arttırdığı ve daha çok şey yapmaya imkan kazandırdığı ya da öngörülebilirlikle riskleri azalttığı düşünülebilir. Memnuniyet duyulabilecek bir düzene olanak tanınması düşüncesi bir yana zamanla bireyleri çepce çevre saran bu sistemler kişilere kendi kararlarını alabilme ve yaratıcı yetenekleri geliştirme noktasında olanak tanımaz aksine köreltirler. Ritzer'in akılcılığa dair çözümlemesi dert edindiğimiz gündelik hayatın akılcılaştırılmış yapısını amacımıza uygun bir yönde çözümlenmiştir. Ritzer kitabında akılcılaştırmayı modern ve postmodern kuramcılarının yorumunu ortaya koyarak üç boyutla ele almaktadır. İlk olarak yeni tüketim araçlarının akılcılaştırılmasından bahsederken ikinci olarak büyümenin bozulması ve son olarak akılcılaştırılmış sistemlerin büyüleme derecelerinden bahsetmektedir. Akılcılaştırılmış sistem ve tüketici ilişkilerinde sistem öncelikle tüketicileri kendine çekerken bir yandan denetlemeyi sağlar ve sonrasında sömürmeyi sürdürür. Akılcılaştırmadan bahsederken Ritzer parantez içinde "ya da daha çağdaş olarak adlandırdığım gibi McDonaldlaşma" diyor. Bundan dolayı McDonaldlaşma konusunu akılcılaştırmadan ayrı bir başlıkta değil birlikte düşünülmekte. (Ritzer,2019:129-131) Buradaki akılcılaştırma mantık anlamında değil insanı insan yapan özelliklerinin aksine karşıt bir olgu olarak kullanılmaktadır. Akılcılık ve akıldışılık hakkında kuramsal bir çerçeve çizilip Weber'in yaklaşımlarının yanı sıra postmodern düşünürlerin düşüncelerine değinildikten sonra yol ve yolda olandan bahsedilerek yol'un bir sığınak olabilme durumu hakkında yorumlayıcı bir yaklaşım izlenecektir.

Akılcılık ve Akıldışılık

Toplumsal yapıya dair düşünen kuramcılar batılı kurumların olumlu katkılarını belirtmenin yanında bu kurumlarla ilişkili olarak ortaya çıkan değişimlerin yarattığı sorunlarla da derinden ilgilenmişlerdir. Marx gibi kimi kuramcılar devrim umut ederken Weber batılı kurumlar ile ilişkili sorunlara dair umut vadetmeyen bir bakış açısı benimsemiştir. Weber düşüncesinde büyüleme, akılcılaştırma, büyümenin bozulması,

kuramının temel taşlarındandır. Onun düşüncesinde kapitalizm ve bürokrasi de yani tam da gündelik hayatın akışında etkisini gördüğümüz modern akılcılaştırma süreci bir zamanların büyüğü ruhunu yok etmeye hizmet eder. Akılcı sistemlerde büyü ya da gizem yok olmuştur. Weber'e göre farklı toplumsal ortamlarda dört farklı türde akılcılık türü vardır. Bireylerin gündelik yaşamlarında amaçlarına yönelik olarak en iyi araçları aradığı tür pratik akılcılıktır. Bilişsel olarak soyut kavramları aracı kullanan ve böylelikle gerçekliğe ulaşma amacıyla olan tür kuramsal akılcılıktır. Daha büyük toplumsal değerleri ve bu değerlerle ilişkili seçilen araçlara yönelik ise tözel akılcılık devrededir. Son olarak dördüncü akılcılık türü olan biçimsel akılcılıkta ise evrensel olan kural, hukuk ve düzenlemelerle araç seçiminin yönlendirilmesidir. İşte batının ayırt edici ürünü evrensel olarak uygulanan düzenlemelerin yönlendirmesine dayalı olan biçimsel akılcılık türüdür. Bir demir kafes olan akılcılığın bugün ise egemen olmadığı bir alan olup olmadığı kuramın ortaya atıldığı günden bugüne küreselleşme ve tüketimdeki artışla da düşünüldüğünde bir çıkış kapısı bulmanın zorluğu açık bir şekilde görülmektedir. (Ritzer,2019:104)

Weber geleneksel, karizmatik ve akılcı otorite olmak üzere 3 tip otoriteden bahseder. Bu bunların arasından karizmatik ve geleneksel otorite giderek yok olurken bunların yerini almaya başlayan ve daha çok görülen otorite türü ona göre akılcı otorite tipidir. Eski kural ve güçlerin kutsanması mitlere inanılan ve sahip çıkılan bir toplum geleneksel tipte liderlerle yönetilirken, kahramanca duruşun kutsandığı normatif bir düzenle ilişkili olan liderlik tipi karizmatik liderliktir. Akılcı otorite tipinin yaygın olduğu bir toplumda bürokrasiler ise biçimsel akılcılığın özetidir. Weber düşüncesinde bürokrasiler bir kez kurulduktan sonra yok edilmesi en zor kurumlardandır. Bürokrasi ve biçimsel akılcı yapılarla kurallar, konumlar, hiyerarşiler ve benzerleri insanları sınırlamakta, bireysel farklılaşmış davranışlar kısıtlanarak ortadan kalkmaktadır. (Ritzer,2019:105-107) Bu yapıların getirdiği kısıtlama ise büyüden arınmayı mümkün kılar. İnsanın varlığının, kendinin anlamını bulmak için sorular sorması geçmişte de olmuş, bugün de olmakta ve gelecekte de olacaktır. İnsan sürekli bir anlam arayışındadır. Kafeslerle çevrelenen ve çevrelenmekte olan standardizasyona uymayanların, içinde yaşadığı topluluktan dışlandığı görülür. İnsanın varlık arayışında içinde yaşadığı bu sınırlılıklar ve kısıtlılıklarla yaşadığı iç huzursuzluğu başka bir yol olmasına dair arayışa geçmesine sebep olur. Büyük sistemlerin içinde insan bir makinein parçasıymışçasına muamele görmektedir. Ondan, ona ifade edilmiş ya da zaten bilmesi gerektiği söylenebilir olan kuralların dışına çıkmaması istenir. Aksi takdirde barınamayacağı kendisinin de zaten bildiği bir gerçektir. Artık büyüleme makine ve benzeri bürokrasi ve akılcı hukuksal otorite tarafından büyük ölçüde devre dışı bırakılmıştır. Sistemin işleyişi göz önünde bulundurulduğunda sermaye sahibinin sesi olan yöneticiler, işe alım departmanları sizden tüm emeğinizin yanında birde duygusal emeğinizi talep ederler. Her yanıyla emek, bireyin de gerçekten isteyip istemediğinden bağımsız, nasıl bu birikimi satabileceğine yönelik çabaya dönüşür. İnsan emeği sermayeleştirilen bir hal almıştır. Hem emeği sermayeleştirilen hem homojenleştirilmek istenen birey hayatında yolunda gitmeyen bir şeylerin olduğunu anlamaya başladığında büyü de bozulmaya başlamıştır. Büyü bozulurken ve o sürekli mutsuzluktan ve depresyondan dert yanarken ruh sağlığı uzmanı ona ilaç vermeye hazırdır. Ondan hergün aynı şekilde yapması istenen rutin işler kendisine, çevresine ve nesnelere anlamına da yabancılaşmasına sebep olurken bağımlı bağımsızlığın bedelini birey dört duvar içindeki esaretiyle ödemektedir. (Simmel,2004:102)

Weberle geçmişe bir ziyaret yaptığımızda -işte tamda bugün yaşananların temelindeki - kapitalizmin ruhunun doğmasında Protestanlığa bağlı olan Kalvinislerin etkisinden bahseder. Kalvinisler çok sıkı çalışıp karlarını ekonomik girişimlere yatırarak kurtuluş işaretlerini görmeye emin olmak istemişlerdir. Erken Kalvinistler bu kurtuluş işaretlerini görmeye emin olmak için çalışmış olsalarda geç kalvinistler zevklerinin kanıtını ararken güzellikle kurdukları bağlantı haz arama ve zevk sahibi olduklarını gösterme çabasına dönüşmüştür. Böylelikle bu düşünce biçimi modern tüketiciliğin başlamasına yol açmıştır.

Akılcaştırmanın beş temel unsuru vardır. Bunlar verimlilik, hesaplanabilirlik, öngörülebilirlik, insan teknolojisinin yerine insansız teknolojinin geçmesi sayesinde denetim ve akılcılığın akıldışılığı. (Ritzer,2019:127-132) Verimlilik bir amaca yönelik en uygun araçların seçilmesidir. Verimlilik tüketici için olabilirken tüketimini sağlayan kuruluş için de önemlidir. Alışveriş merkezleri gün içinde kişinin tüketmesi ve isteklerine yönelik olarak bir çok şeyi bir araya toplarken tüketicinin tüketimine olanak tanır. Zahmetsizce gidilecek yerler arası fazla zaman kaybetmeden bir tatil gününe her şeyin sığdırılabileceği bir alan oluşturulmuştur. Bu mekân tüketicilerin alışveriş sonrası bir şeyler içebileceği, hızla bir şeyler yiyebileceği veya büyüleyici çikolata şelalesinden satın alıp çocuğunu da gelecek yılların tüketici büyümesine ortak edebileceği imkânlarla sahiptir.

Yine bugün verimlilik online olarak alışveriş yapabilme olanaklarıyla üst düzeye çıkmıştır. Son yıllarda dünyadaki salgın süreci de bu sitelere olan ilgiyi arttırmış ve salgın öncesi pek de sık kullanılmayan, mevcut olarak da bugünkü kadar seçenek bulunmayan evlere hizmet seçeneklerinde de artış olmuştur. Tüketicinin tüketimi için olabilecek tüm olanaklar sağlanmaktadır. Bu noktada mağazaları bir araya toplayan alışveriş merkezlerinin yarattığı sinerjinin sunduğu verimlilik bir yana günümüzde verimliliği daha da arttıran bir başka seçenek online mağazacılıktır. Tüketicinin araştırmak ve ürün hakkında bilgi sahibi olmak için satış temsilcisinden öğreneceği bilgileri öğrenmek için zaman harcaması ve gezinirken beğenip yorum yapması satıcının birkaç meslek koluna vereceği ücretten kâr elde etmesini sağlarken verimliliğinin artmasına olanak tanımaktadır. Aynı zamanda ışıltılı bir dükkân oluşturmanın ve her gün dükkânın düzenli ve temiz tutulmasının maliyetlerinden de kurtulmuş olur.

Akılcaştırmanın bir diğer boyutu olan hesaplanabilirlikle artık nitelik yerine niceliğin ön plana çıktığı bir satış yolu uygulandığı görülmektedir. Yiyecek sektöründe miktara vurgu yapılırken hesaplandırmalarda tam sayılardan bir düşük fiyatlandırmalarla dikkat çekilmeye çalışılır. Bugün modern sistemde üzerinde durulmayan niteliğin üzerinde daha fazla durulmaktadır. Tam da bu noktada postmodern bir yorum ortaya çıkar. Büyünün yeniden ve yeniden var olmasına yönelik hayalin satılması. Doğada kal duvar yazıları ve doğa konsepti ile bir kahveci kahvenin yanında size hayalinize yönelik ortamı da satmaktadır. Kahvecinin lezzetini de seviyor olabilirsiniz fakat bir yönüyle de mekânın size vadettiği ve sizi ortak hayallerde olanlarla bir araya getiren satılan hayal ve birlik duygusu için de orada bulunursunuz. İktidar artık hukuksal söylemsel düzen yerine biyopolitik düzenin kurallarını uygulamaktadır. Bu da bastırılmaktan çok "söyleme kışkırtarak" yok etmeyi değil görünür kılarak ve çeşitlendirerek bedenlerin kontrolünü bu şekilde sağlamayı amaçlamaktadır. Kendilik umudu taşıyan uğraşlar da piyasanın kendi menfaatine entegre edilerek kontrol altına alınmaktadır. (Gürbilek,2014:37- 41)

Öngörülebilirlikte akılcı bir toplumda tüketicilerin tüm ortam ve tüm zamanlarda neyle karşılaşacaklarını bilmelerini sağlamaktadır. Gündelik hayat "ontolojik güvenlik" sağlayan sabit bir düzene karşılık gelir. Gündelik hayatın meydana getirdiği gerçeklik normların kazandırılması aracılığıyla iletilen bir gerçekliktir. (Gardiner,2016:19) Kişiler bugün nasılsa yarın da öyle olacağını bilerek seçimlerini bunu onlara vaad eden ve sözlerini tutan o dükkanı tercih ederler. Öngörülebilirliğin zihinsel olarak sizi endişelerden kurtarmasının yanında zihninizi farklı olan lezzetleri denemenin riskine sokmadan standart bir yaşam içinde günlerinizi geçirmenizi sağlamak gibi bir yanı da vardır. Kimi insan için bu rahatlatıcı olabilirken kimi için de bu durum rahatsız edici olabilecektir. Bunun sebebi artık kişiyi heyecandıran ve yeni bir deneyim için keşfetmesine yönelik farklı bir şeyler denemesine yönelik her şeyin sınırlandırılmış olmasıdır. Öngörülebilir süreler ve hız ile sunulan fast food yiyecekler öngörülebilir diyaloglarla ve davranışlarla sunumu kusursuzlaştırır. McDonaldslaştırılmış bu yerlerin başarısı standardizasyonudur. Akılcılaştırılmış bu sistemlerde ise öngörülemez bir durumla karşılaşmanın sebebi ise insandır.

Weberci kurama göre sistemin büyüdü ortamları, tüketicileri rüya benzeri bir duruma çekip paralarını harcamalarını kolaylaştırarak denetlemeye çok uygun görünür. Marksist kurama bakacak olduğumuzda da yeni tüketim araçlarının tüketicinin denetimine (sömürülmesine) yöneldiğini ve buna dayandığını görmemizi sağlar. Ne var ki uzun vadede, çok sayıda tüketiciye hizmet edip denetleyebilmek için tüketim katedralleri akılcılaştırmak zorunda kalır ve akılcılaştırma, büyümenin bozulmasına ve hipertüketim için gereken tüketicileri kendilerine çekip rüya benzeri durumlar yaratma kapasitelerinde düşüşe yol açar. Bu yüzden tüketim katedralleri giderek daha da çözümsüz görünen bir ikileme karşı karşıyadır. Üçüncü, çok çağdaş bir kaynak (postmodern toplumsal kuram) bu ikilemi devredışı bırakmanın yollarını sunar." (Ritzer,2019:123) Weber'in dünyasında modern kapitalizm ruhu akılcılaştırılmış ve büyümenin bir kenara bırakıldığı bir dünyaydı. Aksine Campbell'in yorumunda kapitalizm rüyalar ve fantaziler dünyasıdır. Ritzer'in akılcılaştırmaya bakış açısında faydalandığımız kaynağında öncelikle Weber'den bahsederken "iyi de büyü devam etmiyor mu?" sorusu aklına gelen okuyucuya Campbell'in düşünceleri bir cevap sunar. Campbell yeni tüketim araçlarının büyüdü özellikleri olduğunu önemsemiştir ve tüketicilerin fantazilerine odaklanmıştır. (Ritzer,2019: 110-113) Bugün artık bambaşka bir boyuttayız ve büyümenin bozulduğu ve hiçbir çarenin olmadığı karanlık bir dünya artık kendini büyüleyecek uğraşlar üreten ve fakat sürekli üretmek tüketen fantaziler dünyası. Tıpkı postmodern kuramcıların akılcılığı reddederek akılcılık dışı bir yol aramaları gibi bizde bu çalışmada yolun spontaneliğinin akılcılık dışı bir sığınağa imkan verip veremeyeceği konusunda bir soruşturma yapmaktayız. Postmodernistler öngörü ve akılcı meşruluğa direnen bir kendiliğindenlik ve duygusuz hesaplı akla güven duyulmaması düşüncesine yönelirler. İnanırları, dünyanın yeniden büyülenmesi olasılığıdır. Bugün "tüketim katedralleri" tüketicileri kendine çekme, denetleme ve sömürmeye devam etmek için sürekli bir yeniden büyüleme sürecine girmiştir. Yeniden büyülenmenin bir sığınağa olanak tanıdığı söylenemez. Yeniden büyülenme yeniden ve yeniden sistemin içine çekilmekten başka bir şey değildir. Bu noktada büyülenmeleri de fark ederek akılcılaştırılmamış bir sığınağa imkan aramak gerekmektedir.

Yol ve Yolda Olan

"Hedeflerimden biri, bizleri kuşatan manzaranın bir parçası olan insanların evrensel olduğunu sandığı birçok şeyin son derece belirli bazı tarihsel değişimlerin sonucu olduğunu göstermek...Tüm tahlillerim insan varoluşunun evrensel zorunlulukları olduğu fikrine karşıdır." Michel Foucault (1999)

Geçmişten günümüze yolda olanların ismi yolda olma amaçlarına göre değişkenlik gösterse de ortak tek bir isim olarak hepsi yolcudur. Yolcunun, seyyah, hacı, tacir, turist, serseri, göçebe, aylak gibi pek çok ismi olmuştur. Yol'da olan, günümüze denk gelmiş yeni düşünce biçimi ve alışkanlıkların, farklı davranışsal eğilimlerin toplumsal düzlemde yayılmasına öncülük etmiş kültürel ve toplumsal karşılaşmaların bazen gözlemci bazen de yaşayan tanığı olmuştur. (Köse,2012:137) Birbirinden farklı olanı tanımak için bir fırsattır yol. Tam da girişte Foucault'nun düşüncesi gibi yol evrensel olduğunu sandığımız birçok şeyden şüphe duymamıza imkân tanırken, verili olanı gözü kapalı kabul etmememiz konusunda soruların uyanması için bir araç olmuştur. Yol'da olanın geçmişten bu yana gittiği yerlerden aldığı ve geçtiği yerlere bıraktığı somut ya da soyut olan her ne varsa medeniyetlerin gelişimindeki payı yadsınamayacak kadar büyüktür. Yol'da olmaya dair bir çok örnek verilebilir elbette bizim ilk olarak bakıp geçeceğimiz geçmişte seçtikleri yaşama stiline temelinde yolda olma halinin önem taşıdığı Beat Kuşağıdır. 1950'lerin sonu ile 1960'ların başında, dile dönük ikonaklastik yaklaşımları ve savaş sonrası Amerikan toplumunun konformizmiyle muhafazakarlığa yönelttikleri öfkeli bir saldırı eşliğinde, Amerikan edebiyatının uzun zamandır kabul görmüş ilkelerine meydan okuması ile bu kuşak sosyolojik bir perspektiften baktığımızda yaşadıkları dönemde ses getirmiş, yenilikçi ve içinde yaşadıkları döneme dair eleştirel davranışları ile toplumsal içindeki inşa edilen rollere karşı kendiliklerini ortaya koymuşlardır. Yaşadıkları zamanın tabularını hedef tahtalarına oturtan Beatler yaşadıkları dönemin sınırlılıklarına da karşı çıkmış, yazmayı ve yola çıkmayı seçmişlerdir. Dönemin eleştirel genç kuşağının da düşüncelerini etkilemişlerdir. Gevşek bağlara sahip bir kolektif olarak onları bir araya getiren Amerikan Kültürünün sığılığı ve açgözlülüğüne karşı hissettikleri olmuştur. Yaşam biçimlerinde doğu dinlerinin etkisinin yanısıra, köksüzlük, isyan, spontanelik görülmektedir. Zamanın huzursuz gençleri de onlara öykünürken hiç de şaşırtıcı olmayan biçimde hakim sesler ise onları hor görmeye başlamıştı. Kuşağın yazarlarından Kerouac isyan ve başkaldırıyı reddettiğini, düzen, şefkat ve hürmet gibi özellikleri savunmayı yeğlediğini söylemiştir. Aynı zamanda bu kuşağın umudu, tüketim çılgınlığı, materyalizm, ve tasnifçiliğe de karşı duruşla başkalarını etkileyebilmektir. Yoğun bir içe bakış temelini benimsemişler ve toplumsal devrim için önce düşüncede devrim yapma fikrini savunmuşlardır (Sterritt,2017:11-14) Toplumsal bir dönüşüm için düşünmeye cesaret eden bu kuşak düşüncelerini paylaşıp yazarak ve hareket ederek yerlerinde kalmayarak yola çıkmış ve bu farklılıkları ile bilinirlik kazanmışlardır. Biz ise bugün koşullar ve sistemler değişse de değişmeyen kendi üzerine düşünme ile eleştiri ve bir sığınak bulma arzusuyla hedef tahtasına gündelik hayatlarımızı dört bir yandan saran Mcdonaldlaştırma-Akılcaştırma ve buna bağlı gündelik hayatın standardizasyonu ya da totaliterleştirilmesi de diyebileceğimiz konuyu oturttuk. Akılcaştırma konusunda geniş anlamda düşündükten sonra şimdi neden yol olduğu hakkında düşüneceğiz.

Akılcaştırılmış sistemlerde akılcaştırılmamış sığınaklar oluşturabilmek bağlamında Ritzer çalışma dünyasını odak alır. Bununla birlikte bütün diğer toplumsal kurumlarda da

benzer sığınaklar yaratılabilir.”Yüksek konumda olanların bu tür sığınakları yaratma olanağı düşük konumda olanlara oranla daha fazladır”. Bu konumlardaki meslek sahipleri başkalarına akılcılığı dayatırken kendi işlerini olabildiğince akılcılaştırılmamış tutabilirler. Akılcılaştırma başkalarına özellikle gücü az olanlara dayatılması gereken bir şeydir. (Ritzer,1998:281) Alt konumdaki bazı insanlarda büyük ölçüde akılcılaştırmadan kurtulma durumunda olabilirler. Örneğin kendi başlarına çalışan taksi şoförleri. İstediklere yere giderler, yolcularını seçerler, istedikleri zaman yemek yer ya da mola veririler. (Ritzer,1998:282) Efendinin dili simgesel bir biçimde de bozulabilir bunun bir örneği minibüslerdeki danteller, maşallah yazılarıdır. Yalnızca burada içe düşen şüphe nasıl altkültürler egemen kültürün simgelerini çalıp aykırı bir simgeler sistemi oluşturmaya çalışırlarsa, tüketim toplumu da aynı simgeleri sınıfsal ya da tarihsel içeriklerinden arındırıp piyasaya iade mi ediyordur yani her şey piyasanın istediği gibi mi gitmektedir? Çünkü başka bildiğimiz bir gerçekte piyasa kendi ilkeleri işlediği sürece, muhalif simgelerin serbest dolaşımına izin verecektir. (Gürbilek,2014:41) Bu şüpheleri de unutmadan sığınak konusuna dönecek olursak daha çok yüksek düzeydeki işlerin insanlara akılcılaştırılmamış sığınaklar yaratma konusunda en fazla fırsatı tanıdığını görürüz. Bir profesör çalışma yaşamını neredeyse akılcılaştırılmamış yaşayabilir. Günün belirli saatleri dersleri dışında yazacağı makaleyi nerede ve nasıl yazacağını seçmeyi kendisi belirleyecektir. İsteddiği zaman mola verip yürüyüşe çıkabilir ve teslim etme süresine kadar zamanını kendi yönetebilir. (Ritzer,1998:283)

Dıştan dayatılan ve saatlerce tekrarlanan gün içindeki davranışlar karşısında yaratıcı olmak mümkün görünmemektedir. Akılcılaştırılmamış yerler, akılcılaştırılma ile gelen unsurlardan uzak olan zaman ve alanlar yaratıcılığı teşvik etmektedirler.

Bazı zamanlar insanların akılcılaştırılmamış sığınaklar yaratmaları da mümkündür. Yol’a çıkmayı seçerken akılcılaştırılmış bir sistemin sunduklarını tercih edebilirken nereye yola çıkacağınızdan yolda yapacaklarınıza kadar o an iç sesinizi dinleyerek yaptığınız seçimlerle akılcılaştırmadan uzak bir sığınak yaratmış olursunuz. Kimse size ne yapmanız gerektiğini söylemiyordur denebilir fakat otobüs veyahut bir toplu ulaşım aracında değilseniz. Tüm toplu ulaşım araçlarının yerine belki de otostopu tercih ediyorsunuzdur ve akılcılaştırılmış sistemden olabileceğiniz en uzak sınıktasınızdır. Sohbet imkanı, öngörülemezlik ve verimliliğin belirsiz olduğu bu yolculuk akılcılaştırılmış sistemden henüz çıkmışsanız heyecan verici bir deneyim olacaktır da. Aynı zamanda kendiniz herhangi bir ulaşım aracı kullanmıyorsanız bile yolculuk yapmanız ve yeni deneyimler kazanmanız için üst düzey imkanlara da sahip olmanız gerekmez ve hatta üst düzey imkanlara sahip olunmadığında bu kez sığınağın imkanı daha belirginleşmiş olur çünkü teknik olanı bir yana bırakmak daha fazla soru sormayı gerektireceğinden daha fazla da iletişim kurmayı gerektirecektir. Bu da gündelik rutin ezberlenmiş çalışma diyaloglarının aksi yöndedir. Kimse size gülümsemesini de satmak durumunda değildir. Yol belirsizlikler ve yeni deneyimlere akılcılaştırmadan sığınabileceğiniz akılcılaştırılmamışlığa en uygun olanakları sunmaktadır.

Sonuç

Çalışan ya da tüketen kişiden akılcılaştırılmış sistemin beklentisi sisteme uygun bir şekilde işleyen bir parça gibi davranmasıdır. Kişi kendi potansiyeline yabancılaşırken bunun yanında sistem vakit kazandırıyor ve fayda sağlıyormuş gibi görünse hızla sunulan bu yemekler insan

sağlığını tehdit ederken bu yiyeceklerin paketlemeleriyle de geride bıraktıkları çöp fazlalığından gün geçtikçe çevreye verdiği zarar artar. Satılan ürünlerle ilişkili şaşırtıcı, merak uyandırıcı beklenmedik bir durumla karşılaşılması ve satışı yapan kişilerin de işlerinin aşamalara bölünüp bir düzene oturtulmasından, belirli emirlerin uygulandığı sistem içinde yaratıcı becerilerin kullanılmasına gerek duyulmadığından bu beceriler körelmektedir. (Ritzer,2019:140-155) Akılcılaştırılmış sistemde öngörülebilirlikle çeşitli becerilerinin körelmesinin yanında büyümenin ortadan kalktığı düşüncesi bir yana diğer bir yanda piyasanın tüm durumları kendi işleyişine entegre etmesi ile büyü yeniden ve yeniden ortaya çıkabilmektedir. Tamamiyle akılcılaştırılmamış bir sistemin olmasından da bahsedilemez. Ritzer'e göre akılcılaştırılmamış sığınakların her yerde olması da kaosa sebeptir. Akılcılaştırılmış sistemlere daha fazla ihtiyaç duyduğumuzu iddia etmiş ve işin sırrının McDonaldlaştırılmış dünyaya hapsolmeden bu dünyanın sunduklarından en iyi şekilde yararlanabilmek olduğunu söylemiş olsa da başka bir paragrafta tüm bu söyledikleri bir yana "İnsanlar McDonaldlaştırılmış sistemlerin rutin ve sistematik kullanımından kaçınmalıdır. Demir kafesten kaçmak için olabildiğince akılcılaştırılmamış alternatifler aramalıdır." demektedir. Akılcılaştırılmamış işletmeler kurulmalı ve buralara gidilerek akılcılaştırmanın aşırılıklarıyla baş edilmesine yardımcı olunmalıdır. Ayrıca Ritzer'in McDonaldlaştırma ile başa çıkmak üzere yapılabilecek önerilerinden bazıları: apartman ve sitede oturmaktan kaçınmak, günlük rutinlerden kaçınmak, zincirleri tercih etmemek, bir gün olsa da donduruya ve mikroalgaya yaklaşımdan gerçek bir yemek hazırlamak, McDonalds benzeri bir yer müdavimiyseniz de böyle yerlerdeki ilişkileri dönüştürmeye çalışmak ve kasiyeri tanımaya çalışmaktır. Hiçbir şey yolunda gitmese de "mücadelenin kendisi yücelticidir". (Ritzer,1998: 284-286) Yol'u seçmek, yolda olmak, yolda öğrenmek de kişileri akılcılaştırmadan uzak tutacaktır. Çünkü orada yeni tanışmalarla öğrenilen sınırlar verilen düşüncelerin yıkılması ile yeni bakış açıları olanaklıdır. Rutinleşmiş gündelik hayatların akılcılaştırılmış sistemlerinde ise yeni bir bakış açısının ifadesine, farklı bir davranışı seçmeye ve zamanı kendi istediği gibi kullanmaya olanak yoktur. Farklı olan her ne ise sistem ve sistemde kalmak isteyenlerin endişesi ile destekçileri onu ortadan kaldırmak için birlik olacaklardır. Bu noktada öncelikle sistemin işleyişini anlamaya çalışma sonra da sığınaklar yaratmak kişinin kendi varoluşuna yabancılaşmadan yaşaması için bir adım olabilecektir. İnsanın tüm bu akılcılaştırma ve unsurlarından, denetimden uzak kendi potansiyeli üzerine düşünmesi için yol hem bir başlangıç hem de sığınağa imkan tanımaktadır.

Kaynakça

Foucault, Michel, Huck Gutman, Hutton Patrick H. (1999) *Kendini Bilmek* (Çev: Gül Çağalı Güven) İstanbul: OM Yayınevi

Gardner, Michael (2016). *Gündelik Hayat Eleştirileri*. (Çev.: Deniz Özçetin, Babacan Taşdemir, Burak Özçetin). Ankara: Heretik Yayıncılık.

Gürbilek, Nurdan (2014). *Vitrinde Yaşamak*. İstanbul: Metis Yayınları.

Köse, Hüseyin (Derleyen) (2012) *Flanör Düşünce Arkaik Dönemde ve Dijital Medya Çağında Aylaklık*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları

Ritzer, George (2019). *Büyüsü Bozulmuş Dünyayı Büyülemek*. (Çev. : Funda Payzın). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Ritzer, George (1998). *Toplumun McDonalddlaştırılması Çağdaş Topum Yaşamının Değişen Karakteri Üzerine Bir İnceleme*. (Çev. :Şen Süer Kaya) İstanbul: Ayrıntı Yayınları

Simmel, Georg (2004). *Modern Kültürde Çatışma*.(Çev. : Tanıl Bora, Nazile Kalaycı, Elçin Gen). İstanbul: İletişim Yayınları.

Sterritt, David (2017). *Beat Kuşağı*. (Çev. Nursu Örgü) Ankara : Dost Kitabevi Yayınları

Vassaf, Gündüz (1999). *Cehenneme Övgü*. İstanbul: İletişim Yayınları.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Covid-19 Pandemi Sürecinin Uluslararası Ticaret Yolları ve Sınır Geçişleri Üzerine Etkisi

Dr. Öğr. Üyesi Tolga KORKUSUZ*

Özet

Kişilerin ve ulusların hiç olmadığı kadar bağlantılı hâle geldiği günümüz dünyasında kültürel, siyasal ve ekonomik açıdan etkileşimler yoğun bir şekilde görülmektedir. Uluslararası hava ve kara yollarının gelişmesi ile birlikte insanlar, ürünler ve fikirler uzak mesafelere kısa sürede ulaşmaktadır. Bunun yanında küresel iklim krizi, ekonomik krizler veya salgın hastalıklar da bölgesel boyutta kalmayıp, sınırlarını aşarak uluslararası bir boyut kazanmaktadır.

Covid-19 virüsü de Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkarak kısa sürede tüm dünyayı etkileyen bir salgın haline gelmiştir. Hızla yayılmasını önlemek için, devletler çeşitli kısıtlamalar ve önlemler almışlardır. Günlük hayatın akışını önemli ölçüde etkileyen bu önlemler nedeniyle 2019 sonrasında yeni kavramlar ortaya çıkmıştır. Günlük hayatın yanında ülkelerarası sınır geçişleri ve ticaret yolları hakkında da çeşitli düzenlemeler getirilmiştir.

Bu çalışmada dünyayı etkisi altına alan salgının uluslararası ticaret yollarına ve sınır geçişlerine yönelik etkilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda literatür taraması yapılmış ve sınır geçişleri ile alakalı yayınlanan nicel veriler değerlendirilmiştir. Bu açıdan çalışma doküman incelemesi olarak değerlendirilmektedir.

Covid-19 salgını nedeniyle zaman zaman açılan, çoğu zaman ise kapanan sınırlar, devletlerin salgının kendi ülkelerine yayılmaması için aldığı önlemlerin başında gelmektedir. Türkiye'de salgının başladığı andan itibaren gerek kara yollarında gerekse hava yollarında çeşitli önlemler alarak salgının önüne geçmeye çalışmıştır. Uluslararası uçuşların durdurulması turizme olumsuz açıdan büyük etki yaparken, kara geçişlerinin kapatılması da yine aynı şekilde olumsuz etkiler bırakmıştır. Özellikle çevre ülkelerin sınırlarında yoğun olarak gerçekleştirilen sınır geçişlerinin Covid-19 salgınından sonra büyük ölçüde azaldığı görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sınır, Covid-19, Salgın, Ticaret yolları.

The Impact of the Covid-19 Pandemic Process on International Trade Routes and Border Crossings

Abstract

In today's world, where people and nations are more connected in cultural, political and economic perspective, than ever before. With the development of international air and land routes, people, products and ideas reach long distances in a short time. In addition, the global climate crisis, economic crises or epidemics are not only regional, but also gain an international dimension by exceeding their borders.

The Covid-19 virus emerged in Wuhan, China, and became an epidemic that affected the whole world in a short time. To prevent its rapid spread, states have taken various restrictions and measures. Due to these measures, which significantly affect the flow of daily life, new

* Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, tolga9025@gmail.com

concepts have emerged after 2019. In addition to daily life, various regulations have been introduced about border crossings and trade routes between countries.

In this study, it is aimed to reveal the effects of the epidemic, which has affected the world, on international trade routes and border crossings. For this purpose, a literature review was conducted and the published quantitative data related to border crossings were evaluated. In this respect, the study is considered as a document review.

The borders, which are opened from time to time and closed most of the time due to the Covid-19 epidemic, are the leading measures taken by the states to prevent the spread of the epidemic to their own countries. Since the beginning of the epidemic in Turkey, it has tried to prevent the epidemic by taking various measures both on the roads and on the airways. While the suspension of international flights had a negative impact on tourism, the closure of land crossings also had negative effects. It is seen that the border crossings, which are carried out intensively, especially at the borders of the surrounding countries, have decreased to a large extent after the Covid-19 epidemic.

Keywords: Border, Covid-19, Pandemic, Trade routes.

Giriş

Yolların insanlık tarihi ile başladığını iddia etmek, elbette ki herhangi bir arkeolojik kazıya dayandırmadan zordur. Ancak insanoğlunun avcı-toplayıcı dönemlerdeki yarı göçebe hayatı düşünüldüğünde bazı tahminler yapılabilir. O zamanlardaki insanların göç ederken belli bir patikayı izledikleri ve bu patikaların bir göç yolu olarak değerlendirilmesi yerinde bir tahmin olarak görülebilir. Avcı toplayıcı insanlar hayvanların göç yollarını takip ettikleri ve onların yollarını kendi yolları olarak kabul etmek zorunda kaldıkları yorumlanmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, her ne kadar niteliği değişse de yolların insanlık kadar eski olduğu yorumu yapılabilir.

Tarım devrimi ile birlikte insanlığın yeni bir yaşam biçimi sergilediği ve yerleşik hayata geçtiği bilinmektedir (Doğanay & Coşkun, 2012). Tarım sonrasında artan nüfus sayesinde zamanla köyler kentlere dönülerek çevresindeki kırsal alanlar ile bütünleşmiştir. Buna göre söylenebilir ki; ekstansif tarım yaparak ürünlerini satmak isteyen çiftçiler kırsaldan kente bağlanan yollar ile pazarlara ulaşmaktadır. Dolayısı ile yollar değişen ekonomik koşulların önemli bir aracı olarak değerlendirilebilir.

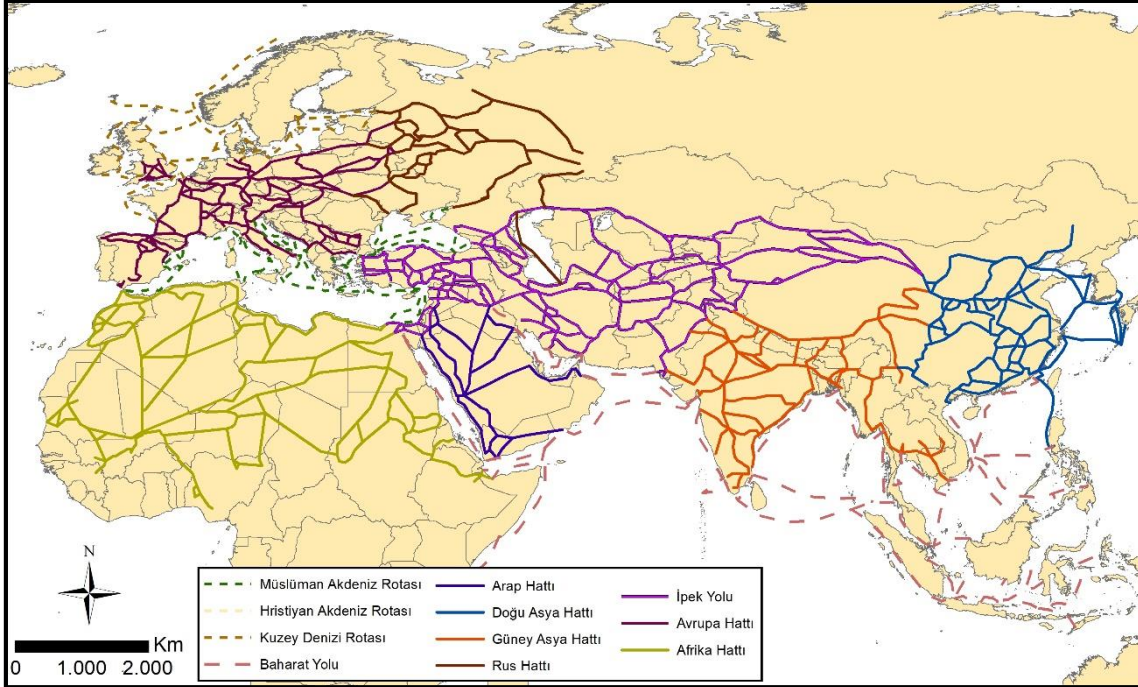
Yolun etimolojik kökeni incelendiğinde ise, Sanskritçe *vah* kelimesinden Latinceye *veho* olarak geçtiği; gitmek, taşımak ve hareket etmek anlamına geldiği görülmektedir (Benson, 2022). Ulaşım tabiri de yine yollar ile alakalı bir kavramdır. Hava, kara, deniz veya demir yolları ulaşım yollarının en temelleri arasında kabul edilmektedir. Ulaşım tanımı ise; *insanın ve onun ürettiği mal (ham veya işlenmiş) ve hizmetlerin (haber, bilgi ve görüntü) çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti*" olarak tanımlanmaktadır (Bakırcı, s. 15).

Yolların medeniyet ayrımı yapılmaksızın, insanlığın en önemli ihtiyaçlarından biri olduğu görülecektir. Günümüzde olduğu gibi geçmişte de medeniyetler alt yapı hizmetlerini yollar sayesinde ulaştırmışlardır. Örneğin, Antik Mısır döneminde "Kraliyet Yolu" adı verilen 1700 mil (2735 km) uzunluğundaki yolun iletişim ve ticaret için kullanıldığı bilinmektedir (Strayer, 2011, s. 122). Tüm yollar veya faaliyetler, işlerin merkezine götürür anlamına gelen "Bütün yollar Roma'ya çıkar" tabiri Antik Roma döneminden günümüze gelen atasözleri arasındadır. Roma İmparatorluğu dönemindeki başkent Roma'ya bağlanan yolların sayısı nedeniyle böyle

bir atasözünün ortaya çıktığı görülmektedir (All roads lead to Rome, 2022). Roma İmparatorluğunun Avrupa'dan İstanbul Boğazı'na kadar inşa ettiği ve 1120 km'lik Egnatia yolu milattan önce dahi olsa yolların önemini ortaya koymaktadır. Bu önemli yolu Romalılardan Osmanlılara kadar birçok medeniyetin kullandığı kaynaklarda yer almaktadır (Koytcheva, 2006).

Ortadoğu'da M.Ö. 5000'de Mezopotamya'da icat edildiği bilinen (Lay, 1992, s. 27), yolların olmazsa olmazı, tekerleğin icadıyla da küreselleşmenin ilk adımlarının atıldığı söylenebilir. Çünkü tekerlek ile birlikte insanlar başta olmak üzere birçok ürün, mal ve hizmet daha kolay ve fazla miktarda taşınmaya başlanmıştır. Tekerleğin oluşturduğu yollar kentleri birbirine bağlamış ve günümüz motorlu taşıtlarının bir nevi fikir kaynağını oluşturmuştur. Tarım devrimleriyle artan üretim daha fazla ürünün farklı mekânlara ulaştırılmasını sağlamış, yola duyulan ihtiyacı daha da fazla artırmıştır.

Tekerlek ile birlikte atlı taşımacılığın da kültüre kazandırılmasıyla, ürünler daha uzak mesafelerdeki pazarlara kolayca ulaştırılmıştır. Çin'in doğusundan başlayıp Avrupa'ya kadar uzanan İpek Yolu adı verilen ticaret yolu bunlardan biridir. Hindistan'dan pamuk ve Orta Asya'dan gümüş, bakır, turkuaz alınarak batıya taşınmaktaydı (Bozkurt, 2000). Bu açıdan uzak doğudan getirilen bu malların yollar nedeniyle taşındığını belirtmek mümkündür. Anadolu ise bu ticaret ağının önemli duraklarından biridir. Doğudan gelen malların deniz yoluyla taşınması için son durak olan Anadolu, yaptırılan birçok kervansaray, yollar ve köprüler nedeniyle, kervanlar için daha da avantajlı bir konuma yükselmiştir. Bu sayede tüccarlar tarafından daha fazla tercih edilen Anadolu, ticarete bağlı kentleşmenin olduğu görülmektedir (Bakırcı, Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu, 2014).



Harita 1. Orta Çağ Ticaret Yolları (Kaynak: Visual Capitalist'ten Haritalandırılmıştır, <https://www.visualcapitalist.com/medieval-trade-route-map/>).

Birinci Sanayi Devrimi sonrasında gelişen teknoloji ile asfalt yollara kadar gelen yolların serüveni uzun yıllardır benzer şekilde kalmaktadır. 1870 yılında, Belçikalı kimyacı Edmund J. DeSmedt tarafından keşfedilen (The Story of Asphalt, 2022) asfaltın, günümüzde kendi

içlerinde farkları olmasına rağmen medeniyet için olmazsa olmazlar arasında kabul edildiği söylenebilir. Geçmişte taşlı yollardan gelinen süreçte, asfalt yolların küresel bir yol malzemesi olduğu görülmektedir.

Günümüzde İpek Yolu'nun önemini yitirmesi ulaşım alanındaki küresel gelişmelere bağlanabilir. Küreselleşme sürecinde pazar kavramı yerleşmelerin sınırlarının ötesine geçerek küresel bir hâl almıştır. İnternet kullanımı ile birlikte dünyanın bir ucundaki ürünlerin reklamı her yerde erişilebilir hâle gelerek, pazarların hitap ettiği kitleler genişlemiştir. Ayrıca ulaşım küreselleşme ile birlikte coğrafi görünümü şekillendirdiği için coğrafyacıların başlıca inceleme alanlarına girmiştir (Tümertekin & Özgüç, 2016, s. 495). Bu açıdan değerlendirildiğinde çok uluslu şirketler küreselleşmenin ekonomik açıdan öncülüğünü yapmaktadır. Uluslararası ticaretin bel kemiği olarak nitelendirilen çok uluslu veya ulus ötesi şirketler; *ortaklık kaynaklarını uluslararası sınırları dikkate almadan taksim eden, Dünya çapında dağıtım yapan fakat milliyet ve üst yönetim yönünden bir ulusal devlette üstlenmiş olan ortaklıktır* (Kıvılcım, 2015), olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre, birçok yerde uluslararası sınırların dikkate alınmadığı dünyada ürünler farklı yollardan farklı noktalara taşınmaktadır. Dolayısı ile tanımda geçen küreselleşmenin coğrafi görünümü farklılaştırmasını en fazla etkileyen kavramın çok uluslu şirketler olduğu yorumu yapılabilir.

Ulaşım teknolojisinin gelişmesi ile birlikte insanların ve ürünlerin bir yerden bir yere taşınması için yeni yollar ortaya çıkmıştır. İnsanlığın uzun yıllardır bağlı kaldığı karayolları kendi içerisinde büyük gelişmeler göstermiştir. At arabalarından motorlu taşıtlara, bireysel araç kullanımından hızlı otomobillere kadar sayısız gelişmeler karayollarında görülmüştür. Karayolları ulaşımın temelini teşkil etmekte, esnek, kolay ve hızlı bir hizmet olarak görülmektedir. Ancak yolcu ve yük taşımacılığında birim maliyetin, kullanılan enerjinin, çevre kirliliğinin ve kaza oranlarının yüksek olması karayollarının başlıca dezavantajlı özellikleri arasındadır (Yıldırım Keser, Ay, & Çetin, 2018).

Kronolojik olarak karayollarını denizyolları takip etmiştir. Nitekim M.Ö. 2000'lerde deniz ticaretini yapan ilk kavimlerden olan Finikelilerden günümüze uzun yıllar geçmesine rağmen, günümüz dünya ticaretinin %80'i hâlâ denizyoluyla yapılmaktadır (Tümertekin & Özgüç, 2016, s. 513). Tarımsal açıdan fiziki coğrafyada dezavantajları bulunan Yunan Medeniyeti gibi birçok medeniyetin kurtuluş yolunu denizlerde buldukları düşünülmektedir. Günümüzde ticaret, turizm veya askerî birçok alanda denizlerde hâkimiyet kurmak isteyen birçok devlet bulunmaktadır. Nitekim birçok stratejist denizlere hâkim olunması ile uluslararası ilişkilerde başta gelen güç olunacağı üzerine durmuşlardır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın da benzer şekilde *Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur*, sözü bu iddiayı güçlendirmektedir (Ceylan, 2020).

Karayollarında diğer bir ulaşım aracı trenlerdir. Günümüzdeki elektrikli veya dizel motorlu trenlerden önce buharı trenler icat edilmiş ve sanayi devriminin temel taşıyıcısı olarak ortaya çıkmışlardır (Cavendish, 2014). Günümüzde ise buharlı trenlerin yerini maglev trenler olarak havayolları ile yarışır hâle gelmiştir. Devletlerarasındaki ilişkiler düşünüldüğünde stratejik açıdan demiryollarına günümüzde de önem verildiği görülmektedir. Ermenistan'ın engellemeye çalıştığı Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Orta Asya'yı Akdeniz'e bağlayarak, yük ve yolcu trafiğini artırmıştır (Akbulut Özpay, 20118).

Günümüz dünyasında en hızlı ve güvenilir ulaşım yollarından birisi ise havayoludur. Uçaklar tarafından gerçekleştirilen havayolu taşımacılığı geçmiş yıllara nispeten daha da

ucuzlaşmış ve hızlanmıştır (Thompson, 2013). Kargo taşımacılığında denizyollarının üstünlüğü devam ederken, havayolları turizm seyahatlerinin en önemli araçlarından birisi haline gelmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında havacılıktaki ilerlemeler ve paket turlar sayesinde turistlerin çıkış noktaları ile ziyaret edeceği mekânlar arasındaki mesafeler havayollarındaki gelişmeler ile kısalmıştır (Özgüç, 2015, s. 97).

Öneminin sürekli korunduğu yolların, tarih boyunca istisnai zaman dilimlerinde yok edildiği veya geçişlerin engellendiği dönemler görülmektedir. Örneğin II. Dünya Savaşı'nda Almanya'daki Ludendorff Köprüsü, savaşı taraflar nedeniyle, defalarca yıkılmış ve bağladığı yolların bağlantıları koparılmıştır (Battle of the Remagen Bridgehead, 2022). Yine birçok savaşta yolların kapatıldığı ve geçişlere izin verilmediği bilinmektedir.

Genel olarak özetlenmeye çalışılan yolların önemi görüldüğü üzere sürekli korunmuştur. Gerek göç gerek askerî gerekse ekonomik açıdan yollar insanlığın en stratejik kararlarının alındığı konular olmuşlardır. Şirketlerin ürünlerini en kısa yoldan nasıl tedarik edeceği, askerî harekâtların en uygun yoldan nasıl bir şekilde yapılacağı veya yolculuk planı yapanların yolculuklarını en uygun bir şekilde nasıl gerçekleştireceği yollar ile alakalı alınan önemli kararlardır. Bu kararların kurumlar veya şahıslar tarafından verilmesi yolların önemini değiştirmemektedir.

Araştırmanın Amacı Ve Yöntemi

Araştırmanın amacı 2019 yılında ortaya çıkan Covid-19 virüsünün Türkiye'deki sınır geçişlerine etkilerini değerlendirmektir. Araştırmanın amacı doğrultusunda çeşitli veri toplama araçları kullanılmıştır. Öncelikle literatür taraması yapılarak sınırlar, gümrük kapıları ve Covid-19 virüsü hakkındaki çeşitli eserler ve haberler doküman analizi yöntemi ile incelenmiştir. Çalışmanın en önemli veri kaynağını oluşturan T.C. Ticaret Bakanlığının yayınladığı nicel veriler nicel (kantitatif) yöntemi ile analiz edilmiştir. Bu açıdan çalışma doküman incelemesi olarak nitelendirilmektedir.

Araştırmanın Problemleri

Çalışmanın ana problem cümlesi:

Türkiye kara sınır kapılarındaki ticari ve sivil geçişlerini Covid-19 pandemisi nasıl etkilemiştir?

Araştırmada sorulan diğer problem cümlesi ise:

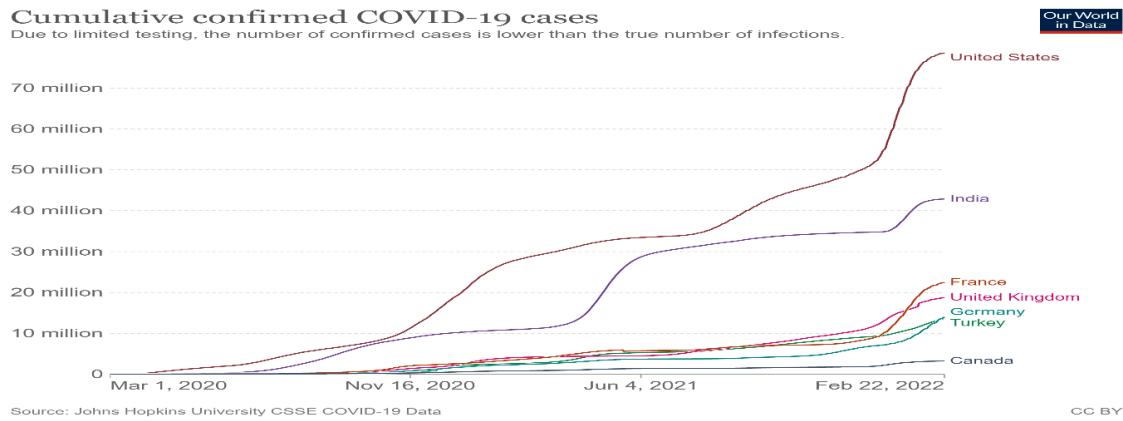
Covid-19 pandemisinin en çok etkilediği sınır kapıları hangisidir?

Covid-19 Pandemisi ve Genel Etkileri

Korona ve Covid-19 olarak adlandırılan ve tüm dünyayı saran virüs, ilk olarak 2019 yılında Çin'in Wuhan kentinde tespit edilmiştir. Komplo teorileri ve bilimsel çalışmalar arasında geçen süreçte virüsün yapay olarak üretildiği halk arasında yayılmıştır. Ancak bilimsel çalışmalar virüsün doğal olduğu ve hayvan kaynaklı olduğunu ortaya koymuştur (Andersen, Rambaut, Lipkin, Holmes, & Garry, 2020). Covid-19 virüsü geçmiş yıllara göre değerlendirildiğinde, daha küresel bir salgın hâlini almıştır. Elbette ki bu durumun ortaya çıkmasında dünyanın hiç olmadığı kadar daha yakın ve bağlantılı olduğu gerçeği yatmaktadır. Zamanla yayılan virüs mutasyonlar geçirmiş ve insan DNA'sına daha uyumlu hale gelmiştir. İlk dalgalarda görülen ölüm oranlarının sonraki dalgalara göre büyük oranda

düşmesi, virüsün önceki zamanlardaki etkisini yitirdiğini göstermektedir (Zawbaa, ve diğerleri, 2021).

Covid-19 hastalığına yakalanan bireylerin en çok karşılaştığı belirtiler arasında nefes darlığı, ateş ve öksürük gelmektedir. Bazı bulaşıcı hastalıkları aksine hava yoluyla kolaylıkla bulaşabilen Covid-19'un yayılma hızı diğer bulaşıcı hastalıklara göre yüksek olurken (Gökmen, 2020, s. 30), virüs mutasyon geçirdikçe bu hız daha da artmaktadır. T.C. Sağlık Bakanlığı vatandaşları salgına karşı korumada yazılı, görsel ve sosyal medya aracılığı ile bilgilendirmektedir (Covid-19 Nedir?, 2022). 22 Şubat 2022 itibariyle vaka sayıları Türkiye'de 86,070 kişi (Genel Korona Virüs Tablosu, 2022), dünyada ise 1,78 milyon olarak kayıtlara geçmiştir (Explore The Global Data on Confirmed COVID-19 Cases, 2022) (Şekil 1).



Şekil 1. 22 Şubat 2022 Tarihi İtibariyle Toplam Doğrulanmış COVID-19 Vakaları (COVID-19 Data Explorer, 2022).

Covid-19 pandemisi, başladığı zamandan günümüze sağlık hizmetlerinin yanında, birçok alanı etkilemiştir. Etkilenen alanlar arasında ekonomi başta olmak üzere turizm, ulaşım ve eğitim hizmetleri gelmektedir. Sosyolojik ve psikolojik birçok etkisi bulunan Covid-19 salgınının yıllar geçse de etkilerinin konuşulacağı düşünülmektedir. Ayrıca ekonomik açıdan sokağa çıkma yasakları nedeniyle insanların ekonomik faaliyetlerin gerisinde kaldıkları görülmüştür. Özellikle tedarik zincirlerinin sekteye uğraması nedeniyle para dolaşımı yavaşlamış ve finansal sektörlerinin zarar görme ihtimali ortaya çıkmıştır (Eryüzlü, 2020).

Her ne kadar doğal turistik alanlara yönelik yoğunluk azalsa da Covid-19 pandemisi insan iş gücüne direkt olarak ihtiyaç duyan turizm sektörünü doğrudan olumsuz yönde etkilemiştir. Uluslararası uçuşların ve sınır geçişlerinin zaman içerisinde durması veya kısıtlı hâle gelmesinden dolayı turizm hizmetleri neredeyse durma noktasına gelmiştir (Kervankıran & Bağmancı, 2020). Azalan turist sayısı tüm dünyada görüldüğünden, Dünya Turizm Örgütü 2020'yi turizm tarihindeki en kötü yıl olarak değerlendirmiştir (2020: Worst Year In Tourism History With 1 Billion Fewer International Arrivals, 2021).

Covid-19 Pandemi Sürecinin Uluslararası Ticaret Yollarında Bulunan Sınır Geçişlerine Etkisi

Günümüzde pandemi nedeniyle zaman zaman kapanıp açılan sınır kapıları bulunmaktadır. Toplamda 23 aktif sınır kapısı bulunan Türkiye'nin bazı sınır kapılarını Suriye'deki iç savaş nedeniyle kapattığı görülmektedir. Ayrıca yapılan operasyonlar neticesinde geçici statüde açılan sınır kapıları da mevcuttur (Harita 1).



Harita 2. Türkiye'nin Aktif Olarak Kullanılan Sınır Kapıları.

Sınır Kapılarına Göre Yolcu ve Araç Sayıları

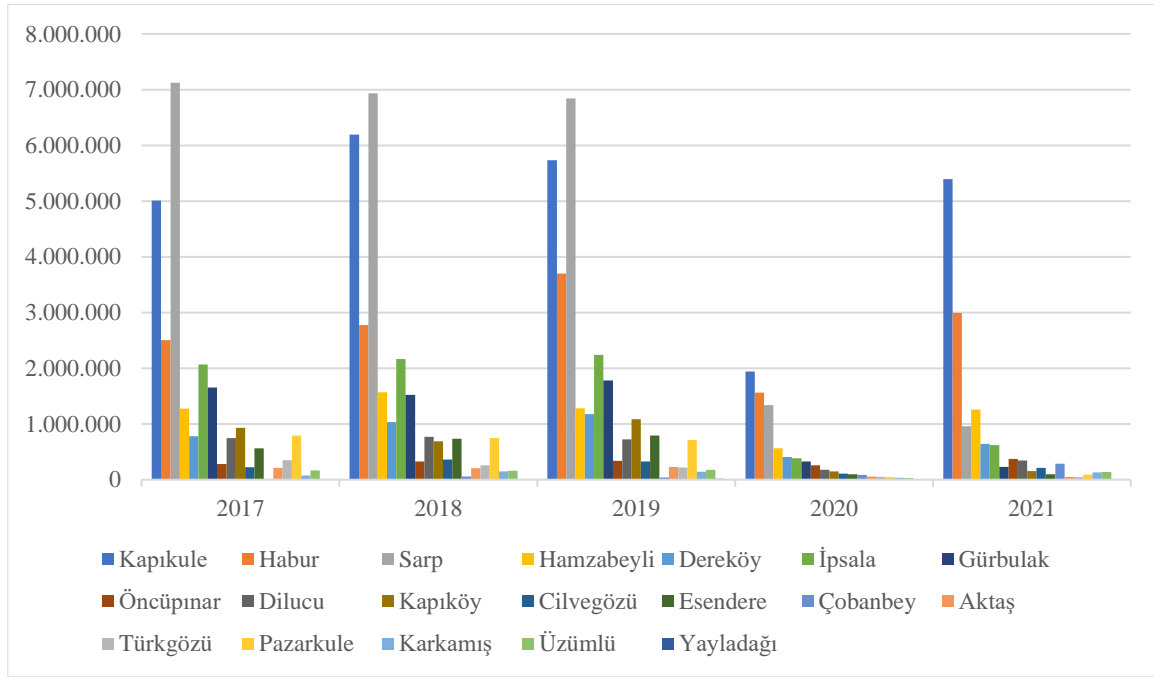
Daha önce bahsedildiği üzere Covid-19 pandemisi birçok alanda etkisini göstermiştir. Bu alanların arasında sınır kapılarından Türkiye'ye geçerek ticari ve turistik ziyaretler gerçekleştiren insanlar da bulunmaktadır. Covid-19 nedeniyle Türkiye'nin komşuları zaman zaman Türkiye'ye kısıtlamalar koyarak önlemler almaya çalışmışlar; bazı dönemlerde ise Türkiye komşularına çeşitli kısıtlamalar koyarak virüsün önüne geçmeye çalışmıştır. Örneğin 19 Ocak 2022 tarihinde Bulgaristan Türkiye'ye yasaklar koyarak turistik seyahatleri durdurma kararı almıştır (Bulgaristan Sınır Geçişleri 19 Ocak 2022 Tarihi İtibarıyla Durduruldu, 22).

Pandeminin başlangıcından günümüze kadar gelinen süreçte virüsün uluslararası sınır geçişlerine etkini ortaya koymak için 2017 yılından itibaren kayıtlara geçen istatistiklerin baz alınması uygun görülmüştür. Genel istatistikler incelendiğinde 2019 sonrasında sınır kapılarında büyük istatistiki değişimler gözlemlenmiştir. Ancak 2021 sonrasında tekrar toparlanan sınır kapıları da görülmektedir.

2021 yılında sınır kapılarına göre yolcu sayıları dikkate alındığında Kapıkule Sınır Kapısı en yoğun giriş-çıkışların olduğu kapı olarak göze çarpmaktadır. 2017 yılında 5.008.826 kişi hacmi bulunan Kapıkule Sınır Kapısının 2018 yılında 6.190.486'ya ulaştığı ve ardından Covid-19 ile birlikte düşüşler yaşadığı görülmektedir. 2019 yılı itibarıyla Kapıkule Sınır Kapısı'ndan geçen yolcu sayısı 5.731.717'a düşerken, pandeminin yoğun olarak hissedildiği 2020 yılında büyük düşüşler görülmektedir. Buna göre 2020 yılında Kapıkule Sınır Kapısı'ndan geçen yolcu sayısı 1.938.915'e düşmüş, ardından 2021 yılında tekrar 5.392.795'e çıkmıştır. 2021'deki

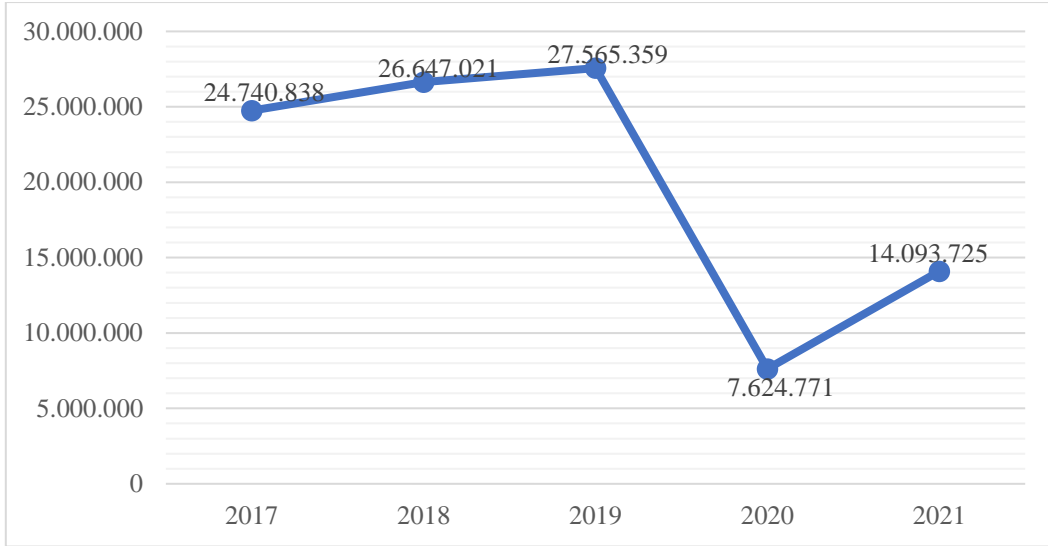
artışın sebebi hakkında salgın tedbirlerindeki kolaylıkların olduğu yorumu yapılabilir (Kara Kapılarına Göre Yolcu Sayıları, 2022).

Kapıkule Sınır Kapısı'nın yanında diğer bütün sınır kapıları yolcu sayılarına göre 2020 yılında büyük düşüşler yaşamışlardır. Özellikle bazı sınır kapıları neredeyse tam kapanma noktasına gelmişler, devam eden yıllarda ise toparlanma sürecine girmişlerdir. Öte yandan Sarp Sınır Kapısı pandemi sürecinden sonra eski geçişlerine ulaşamadığı görülmektedir. Genellikle sınır turizmi geçişlerinin görüldüğü Sarp Sınır Kapısı'nın, bu düşüşlerden en fazla etkilenen olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 2).



Şekil 2. 2017-2021 Yılları Arası Bazı Sınır Kapılarına Göre Yolcu Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı), (Bazı sınır kapılarının istatistikleri bakanlık tarafından yayınlanmamıştır).

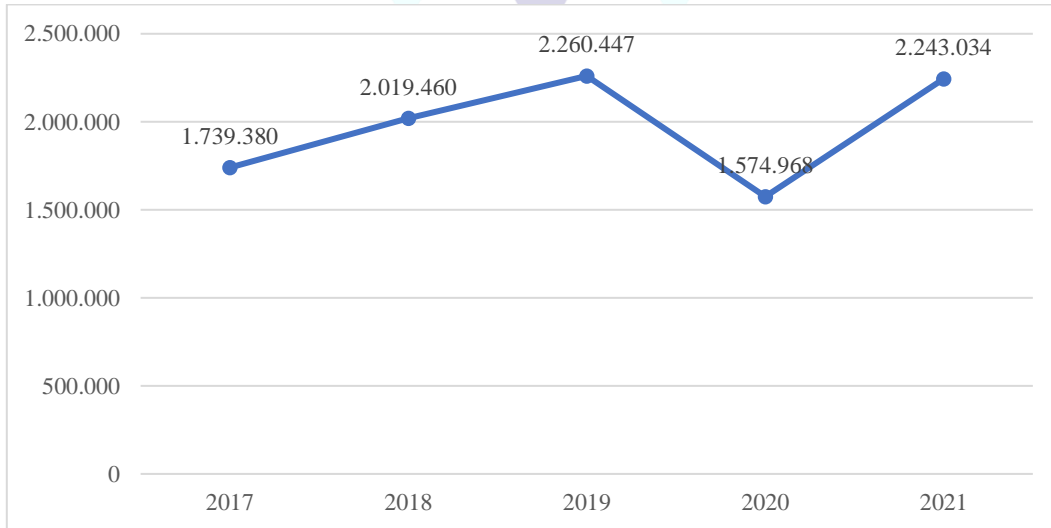
Toplam sınır geçiş verilerine bakıldığında 2017 yılında 24 milyonun üzerinde seyreden sınır geçişleri, 2018 yılında da artarak 26 milyonun üzerine çıkmıştır. 2019'da pandemi öncesinde ise 27.565.359 kişi ile rekor seviyeye ulaştığı görülmektedir. 2020 yılında ise 7 milyon kişiyle dramatik düşüşlerin görüldüğü yıl olmuştur. Bu açıdan değerlendirildiğinde 2019'dan 2020 yılına doğru %75'e varan düşüşler görülmüştür (Şekil 3). Pandemi sürecinin yavaş bir biçimde atlatılmasıyla 2021 yılında sınır geçişleri yeniden yükselişe geçtiği gözlemlenmektedir.



Şekil 3. 2017-2021 Yılları Arası Sınır Kapıları Toplam Geçiş Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Araç türlerine göre geçişler incelendiğinde yolcu sayısına benzer istatistikler ile karşılaşılmaktadır. Sarp Sınır Kapısı gibi bazı sınır kapılarından yapılan geçişlerin turistik amaçla gerçekleştiği, dolayısı ile ticari bir amaçla yapılan geçişlerin daha az olduğu görülmektedir. Şahsi araçlar ile turistik ziyaretlerin kısıtlandığı pandemi döneminde uzun bir süre boyunca ticari araçların geçişlerine büyük ölçüde izinler verildiği görülmektedir.

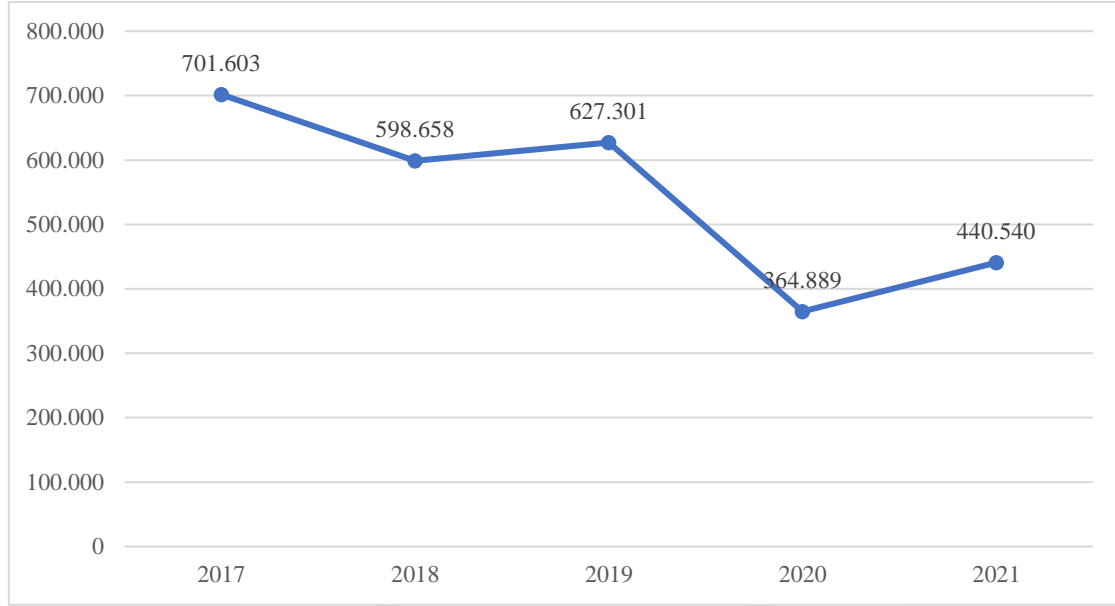
Kapıkule Sınır Kapısı'ndan geçen araç sayıları incelendiğinde pandemi sürecinin etkileri 2020 yılı içerisinde görülmektedir. Ancak 2021'de pandemi öncesi yıllara göre toparlanma yaşandığı gözlemlenmektedir (Şekil 4). Sınır geçişlerinde zorunlu yapılan PCR testleri ile ülke giriş çıkışlarının daha güvenli hale geldiği görülmektedir (Gökhan, 2021).



Şekil 4. 2017-2021 Yılları Arası Kapıkule Sınır Kapısından Geçen Toplam Araç Sayısı (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

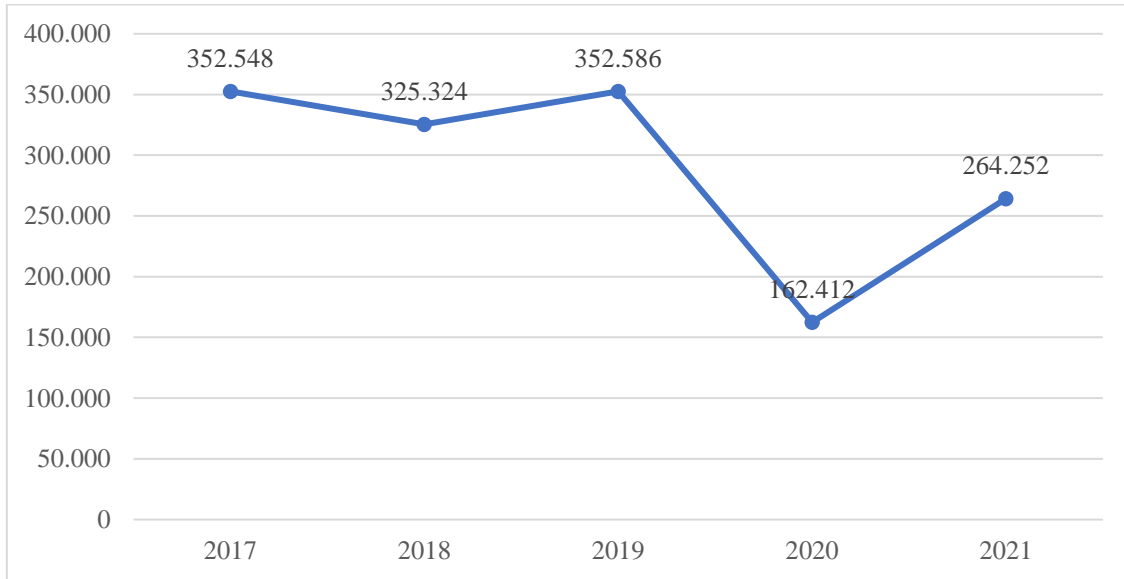
Sarp Sınır Kapısı incelendiğinde ise 2020 yılında büyük düşüşlerin yaşandığı gözlemlenmektedir (Şekil 5). Yaklaşık 14 ay boyunca kapalı kalan Sarp Sınır Kapısı'nda (Sarp Sınır Kapısı, 14,5 ay sonra yeniden açıldı, 2021) genellikle sınır turizmi için geçişlerin yapıldığı

bilinmekte ve PCR testleri yaptırmak zorunlu tutulmaktaydı (Sarp Sınır Kapısının 1 Haziran 2021 Tarihinde Yolcuya Açılmasına İlişkin Bölge Müdürümüzün Açıklamaları, 2021). Ancak 1 Mart 2022 itibariyle aşı olanlar için zorunlu testlerin kaldırıldığı kararı alınmıştır (Gürcistan'a Girişlerde PCR Test Zorunluluğu Kalkıyor, 2022).



Şekil 5. 2017-2021 Yılları Arası Sarp Sınır Kapısından Geçen Toplam Araç Sayısı (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Gürbulak Sınır Kapısı incelendiğinde diğer sınır kapıları ile benzer sonuçlar göze çarpmaktadır. 2020 yılında etkisini hissettiren pandemi ile birlikte sınır geçişlerinde büyük düşüşler görülmektedir. Öte yandan Gürbulak Sınır Kapısı gibi ticari araç yoğunluğunun görüldüğü sınır kapılarında ise dönem dönem ticari araçların geçişlerinin durdurulduğu ya da kontrollü olarak geçişlere izin verildiği görülmektedir (İğde, 2020) (Şekil 6).



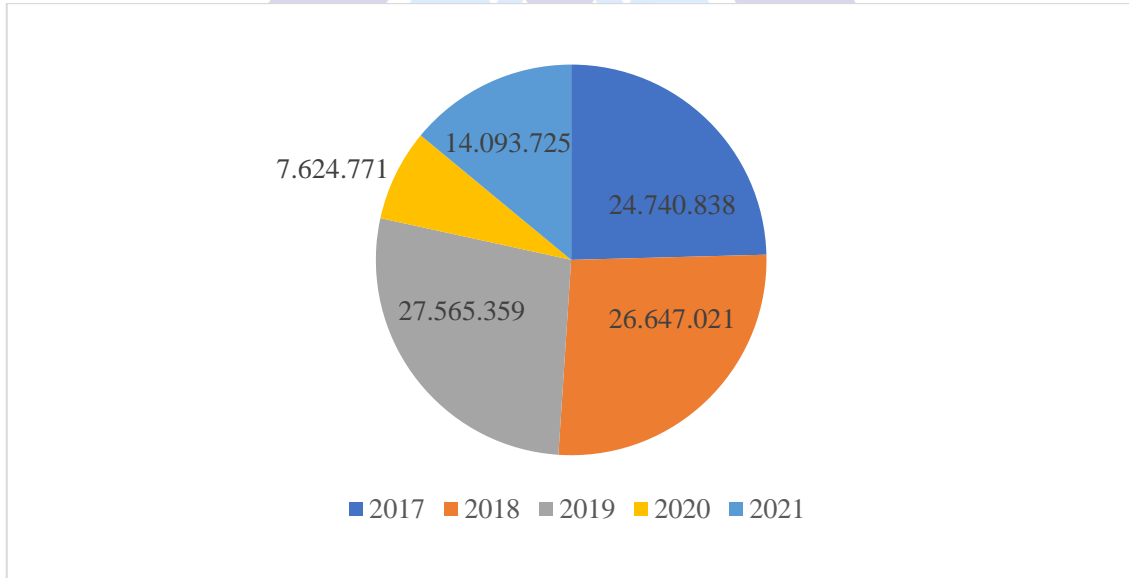
Şekil 6. 2017-2021 Yılları Arası Gürbulak Sınır Kapısından Geçen Toplam Araç Sayısı (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Sonuç

Günümüz dünyasında bilgilerin, ürünlerin ve insanların bağlantılı bir hâl aldığı ve gittikçe daha bağlantılı oldukları gerçeği ile karşılaşılmaktadır. Küreselleşme denilen olguda bilgiler, ürünler ve insanlar sürekli hareket halindedir. Bu açıdan insanlar ile birlikte hareket eden salgın hastalıklar da küreselleşmenin getirdiği kolaylıklardan faydalanarak kısa süre içerisinde tüm dünyaya yayılmaktadır. 2019 yılında ortaya çıkan Covid-19 virüsü de benzer kolaylıklardan faydalanarak, dünya tarihine derin izler bıraktığı söylenebilir.

Halk sağlığını korumak başta olmak üzere birçok açıdan devletler karşılaştığı sorunlar ile başa çıkmaya çalışmış ve çeşitli önlemler almışlardır. Turistik ve iş seyahatleri başta olmak üzere, ticari ve ekonomik faaliyetler bazı ülkelerde durdurulmuş veya kısıtlanmıştır. Alınan önlemlerin arasında Türkiye'nin de sık sık uyguladığı uluslararası sınırları kapatma kararı başlarda gelmektedir.

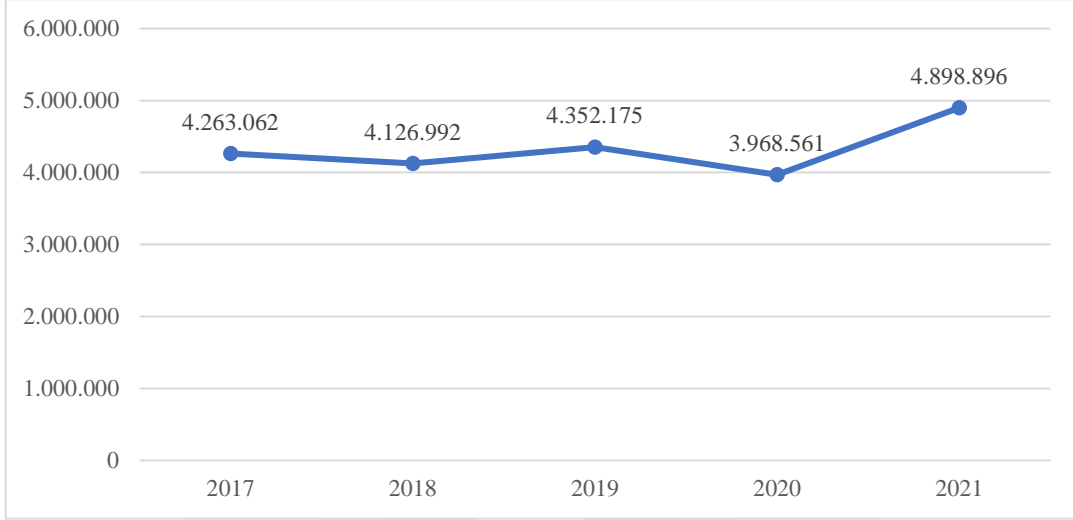
Covid-19 pandemisinin Türkiye sınır kapılarına etkileri değerlendirildiğinde 2019 yılından sonra tedbirlerin sıklaştığı bir dönem ile karşılaşılmaktadır. 2020 yılında bütün sınır kapılarında büyük düşüşler gözler çarpmaktadır. Toplam geçiş sayıları incelendiğinde 2018 yılında 26.647.021 kişi olan geçişler, 2019 yılında 27.565.359'a çıkmıştır. Ancak 2020 yılında pandemi yasakları ile birlikte bu sayı 7.624.771'e düşmüştür. 2021 yılında ise toparlanma sürecine giren dünyada, uluslararası hareketlenmeler hızlanmış ve Türkiye'nin sınır kapılarını etkilemiştir. 2021 yılında 14.093.725 kişi ile bir önceki yıllar göre artışlar yaşandığı görülmektedir (Şekil 7).



Şekil 7. 2017-2021 Yılları Arası Sınır Kapıları Toplam Geçiş Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

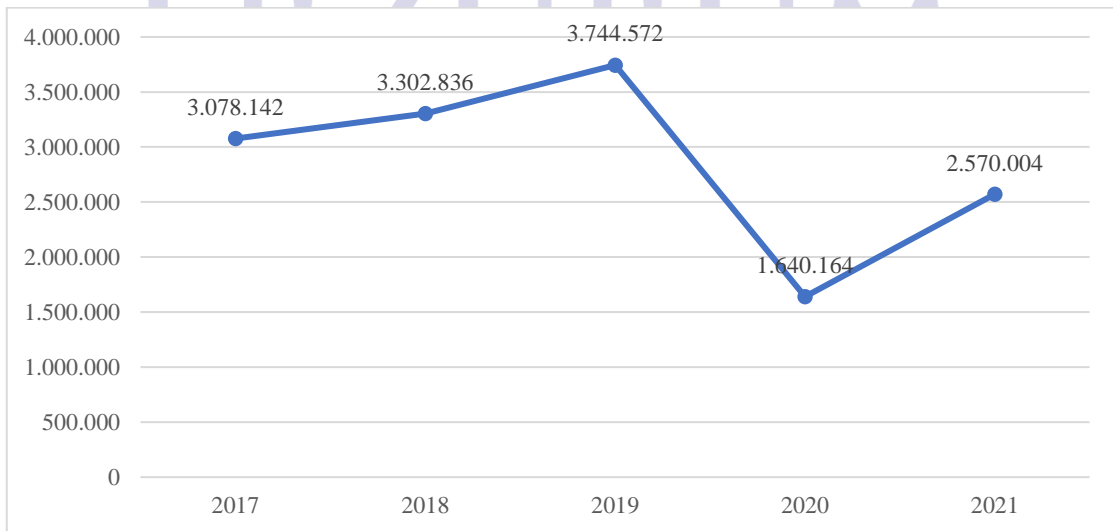
Covid-19 pandemisinin ticari geçişleri değerlendirildiğinde küçük düzeyde düşüşler ile karşılaşılmaktadır. Tır-çekici, tanker, kamyon-kamyonet ve otobüs olarak ticari araçlar kategoriye alındığında 2017 yılında 4.263.062 aracın geçtiği görülmektedir. 2018 yılında 4.126.992, 2019 yılında 4.352.175 ticari araç geçişi gerçekleşmiştir. 2020 yılı pandemi

döneminde ise 3.968.561 ticari araç geçişi görülmektedir. 2021 yılında ise 4.898.896 araç ile rekor bir düzey görülmektedir (Şekil 8). Ticari araç sayıları değerlendirildiğinde, turistik olmadığı göz önüne alınması gerekmektedir. Bu açıdan ticari geçişlerin sivil geçişleri benzer etkilenmediği yorumu yapılabilir.



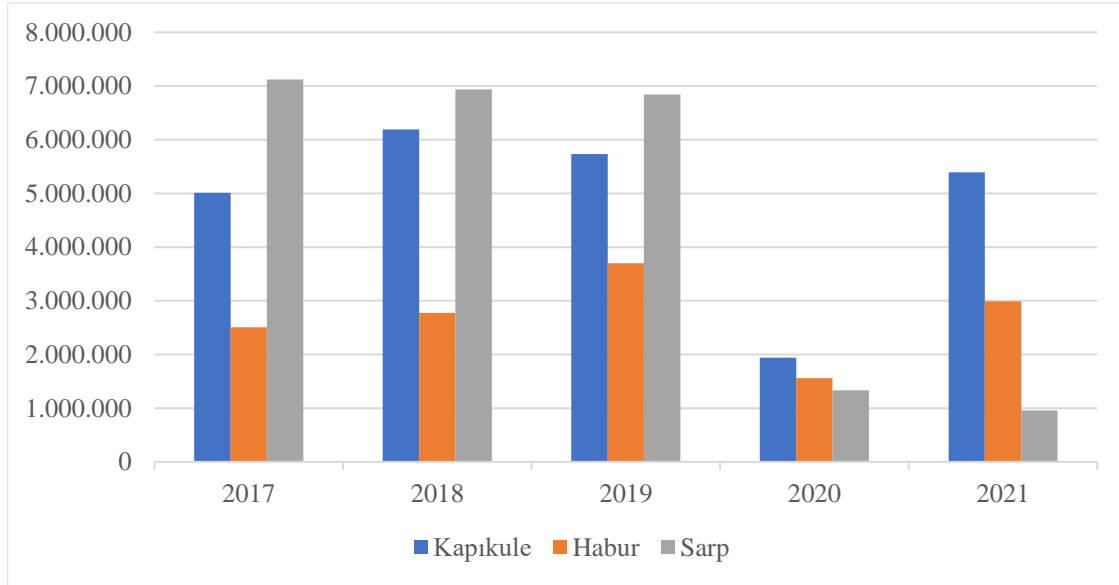
Şekil 8. 2017-2021 Yılları Arası Sınır Kapıları Toplam Ticari Araç Geçiş Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Covid-19 pandemisinin sivil geçişlere etkisi değerlendirildiğinde büyük düşüşler görülmektedir. Ticari araç geçişlerinde görülen esnekliğin sivil araçlara tanınmadığı göze çarpmaktadır. 2017 yılında 3.078.142, 2018 yılında 3.302.836 ve 2019 yılında ise 3.744.572 otomobil geçişi kayıtlara geçmiştir. Ancak 2020 yılında 1.640.164 otomobil geçişi pandeminin olumsuz etkilerini ortaya koymaktadır. 2021 yılında ise otomobil geçişleri toparlanarak 2.570.004 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 9).



Şekil 9. 2017-2021 Yılları Arası Sınır Kapıları Toplam Sivil Araç Geçiş Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Covid-19 pandemisinin en çok etkilediği sınır kapıları değerlendirildiğinde Sarp, Kapıkule ve Habur sınır kapıları ile karşılaşılmaktadır. Özellikle Gürcistan ile sınır turizmi açısından değerli bir konumda olan Sarp Sınır Kapısı pandemi sonrasında dahi artış sürecine girmediği görülmektedir. Gurbetçi vatandaşlarının yoğunlukla kullandığı Kapıkule Sınır Kapısı ise pandemiden en çok etkilenen sınır kapıları arasındadır. Ancak Sarp Sınır Kapısının aksine 2021 yılında artışlar görülmektedir. Habur Sınır Kapısı incelendiğinde benzer sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Habur Sınır Kapısı 2020 öncesinde en yoğun kullanılan üçüncü sınır kapısı iken, pandemi sonrasında ikinciliğe yükselmiştir (Şekil 10).



Şekil 10. 2017-2021 Yılları Arası Kapıkule, Habur ve Sarp Sınır Kapıları Geçiş Sayıları (Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı).

Kaynakça

2020: Worst Year In Tourism History With 1 Billion Fewer International Arrivals. (2021, Ocak 21). Şubat 25, 2021 tarihinde World Tourism Organization: <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347> adresinden alındı

Akbulut Özpaya, G. (20118). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, 103-111. doi:10.14781/mcd.386163

All roads lead to Rome. (2022). Şubat 06, 2022 tarihinde Dictionary: <https://www.dictionary.com/browse/all-roads-lead-to-rome> adresinden alındı

Andersen, K. G., Rambaut, A., Lipkin, W. I., Holmes, E. C., & Garry, R. F. (2020). The proximal origin of SARS-CoV-2. *Nature medicine*, 26(4), 450-452.

Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdlere*, 45(1), 63-86.

Bakırcı, M. (tarih yok). *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.

Battle of the Remagen Bridgehead. (2022). Şubat 14, 2022 tarihinde The U.S. Army Corps of Engineers: <https://www.usace.army.mil/About/History/Historical-Vignettes/Military-Construction-Combat/135-Remagen-Crossing/> adresinden alındı

Benson, F. J. (2022). *Roads and highways.* Şubat 06, 2022 tarihinde Britannica: <https://www.britannica.com/technology/road> adresinden alındı

Bozkurt, N. (2000). *İpek Yolu.* Şubat 14, 2022 tarihinde İslam Ansiklopedisi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ipek-yolu> adresinden alındı

Bulgaristan Sınır Geçişleri 19 Ocak 2022 Tarihi İtibarıyla Durduruldu. (22, Ocak 17). Mart 08, 2022 tarihinde Tursab: <https://www.tursab.org.tr/duyurular/bulgaristan-sinir-gecisleri-19-ocak-2022-tarihi-itibariyla-durduruldu> adresinden alındı

Cavendish, R. (2014, Temmuz 7). *George Stephenson's First Steam Locomotive.* Şubat 21, 2022 tarihinde History Today: <https://www.historytoday.com/archive/george-stephensons-first-steam-locomotive> adresinden alındı

Ceylan, E. (2020, Sonbahar). Denizlere Hakim Olan Cihana Hakim Olur. *Cihannüma Dergi*, s. 22-29. Şubat 16, 2022 tarihinde alındı

COVID-19 Data Explorer. (2022). Şubat 23, 2022 tarihinde Our World in Data: <https://ourworldindata.org/covid-cases> adresinden alındı

Covid-19 Nedir? (2022). Şubat 23, 2022 tarihinde T.C. Sağlık Bakanlığı: <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66300/covid-19-nedir-.html> adresinden alındı

Doğanay, H., & Coşkun, O. (2012). *Tarım Coğrafyası* (2. b.). Ankara: Pegem Akademi.

Eryüzlü, H. (2020). Covid-19 Ekonomik Etkileri ve Tedbirler: Türkiye'de "Helikopter Para" Uygulaması. *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 3(1), 10-19. doi:10.46737/emid.745621

Explore The Global Data on Confirmed COVID-19 Cases. (2022, Şubat 23). Şubat 23, 2022 tarihinde Our World in Data: <https://ourworldindata.org/covid-cases> adresinden alındı

Genel Korona Virüs Tablosu. (2022, Şubat 23). Şubat 23, 2022 tarihinde T.C. Sağlık Bakanlığı: <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66935/genel-koronavirus-tablosu.html> adresinden alındı

Gökhan, Z. (2021, Mayıs 10). *Avrupa'ya Açılan Sınır Kapılarında 'PCR Testi İbrası Zorunluluğu' Uygulaması Sürüyor.* Nisan 6, 2022 tarihinde Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/avrupaya-acilan-sinir-kapilarinda-pcr-testi-ibrasi-zorunlulugu-uygulamasi-suruyor/2235224> adresinden alındı

Gökmen, Y. (2020). Covid-19 Salgınının Yayılımına Genel Bir Bakış. M. Polat, & M. Aslantaş (Dü) içinde, *Bir Virüsün Öğrettikleri, Covid-19 Sonrası Yönetim, Ekonomi ve Toplumun Analizi* (s. 15-51). Ankara: Nobel Akademik.

Gürcistan'a Girişlerde PCR Test Zorunluluğu Kalkıyor. (2022, Şubat 25). Nisan 6, 2022 tarihinde Hürriyet Haber: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/gurcistana-girislerde-pcr-test-zorunlulugu-kalkiyor-42011160> adresinden alındı

İğde, G. C. (2020, Şubat 21). *Gürbulak Sınır Kapısı'nda koronavirüs Tedbirleri Alınmaya Başlandı.* Nisan 6, 2022 tarihinde Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/gurbulak-sinir-kapisinda-koronavirus-tedbirleri-alinmaya-baslandi/1740520> adresinden alındı

Kara Kapılarına Göre Yolcu Sayıları. (2022, Mart 10). T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. adresinden alındı

Kervankıran, İ., & Bağmancı, M. F. (2020). Bildiğimiz Turizmin Sonu mu? COVID-19'un Türkiye'deki Turizm Hareketliliğine Etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 76, 19-32.

Kıvılcım, F. (2015). Küreselleşme Olgusu ve Çokuluslu Şirketlerin Küreselleşme Süreci Üzerindeki Rolü. 5(2), 1-16.

Koytcheva, E. (2006). Logistical Problems For The Movement of The Early Crusaders Through The Balkans: Transport and Road Systems. E. Jeffreys (Dü.), *Proceedings of the 21st International Congress of Byzantine Studies* içinde (s. 54-61). Londra: Ashgate Publishing. doi:0-7546-5740-X

Lay, M. G. (1992). *Ways of the World: A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*. Rutgers university press.

Özgüç, N. (2015). *Turizm Coğrafyası* (8. b.). İstanbul: Çantay Kitabevi.

Sarp Sınır Kapısı, 14,5 ay sonra yeniden açıldı. (2021, Haziran 1). Nisan 6, 2022 tarihinde CNN Türk: <https://www.cnnturk.com/turkiye/sarp-sinir-kapisi-14-5-ay-sonra-yeniden-acildi> adresinden alındı

Sarp Sınır Kapısının 1 Haziran 2021 Tarihinde Yolcuya Açılmasına İlişkin Bölge Müdürümüzün Açıklamaları. (2021, Haziran 2). Nisan 6, 2022 tarihinde T.C. Ticaret Bakanlığı: [https://kackar.ticaret.gov.tr/haberler/sarp-sinir-kapisinin-1-haziran-2021-tarihinde-yolcuya-acilmasina-iliskin-bolge-mu](https://kackar.ticaret.gov.tr/haberler/sarp-sinir-kapisinin-1-haziran-2021-tarihinde-yolcuya-acilmasina-iliskin-bolge-mu-adresinden) adresinden alındı

Strayer, R. W. (2011). *Ways of The World*. Bedford/St. Martins.

The Story of Asphalt. (2022). Şubat 06, 2022 tarihinde The Ontario Asphalt Pavement Council: <http://www.onasphalt.org/asphalt101/the-story-of-asphalt.html#:~:text=1870,sheet%20asphalt%20from%20Trinidad%20Lake>. adresinden alındı

Thompson, D. (2013). *How Airline Ticket Prices Fell 50 Percent in 30 Years (And Why Nobody Noticed)*. Şubat 21, 2022 tarihinde <https://www.theatlantic.com/business/archive/2013/02/how-airline-ticket-prices-fell-50-in-30-years-and-why-nobody-noticed/273506/> adresinden alındı

Tümertekin, E., & Özgüç, N. (2016). *Ekonomik Coğrafya* (15. b.). İstanbul: Çantay Kitabevi.

Wheel. (2022). Şubat 04, 2022 tarihinde Britannica: <https://www.britannica.com/technology/wheel> adresinden alındı

Yıldırım Keser, H., Ay, S., & Çetin, I. (2018). Ulaştırmada Karayolları: Türkiye'deki Gelecek Beklentileri. *TESAM Akademi Dergisi*, 5(2), 63-93. doi:10.30626/tesamakademi.455999

Zawbaa, H. M., Osama, H., El-Gendy, A., Saeed, H., Harb, H. S., Madney, Y. M., . . . Abdelrahim, M. E. (2021). Effect of Mutation and Vaccination on Spread, Severity, and Mortality of COVID-19 Disease. *Journal of Medical Virology*, 94(1), 197-204. doi:10.1002/jmv.27293

2010

“Şeytan Uçurtması” Hikâyesinde Mitolojik Yolculuk

Doç. Dr. Eylem DERELİ SALTIK*

“Mitler, insandaki ruhani potansiyelin metaforlarıdır.”

Joseph Campbell

Özet

Anlatıların sadece eş zamanlı değil art zamanlı olarak da birbirini var etmesi yaşamın sürekliliği ile yakından ilgilidir. Joseph Campbell *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* isimli eserinde mitolojideki kahramanların serüvenlerini incelemiş, yaşamı ve bireyi merkeze alan aşamaları kategorize ederek bir taraftan yaşam döngüsü bir taraftan da anlatıların birbirleriyle benzerlikleri hakkında ipuçları vermiştir. Yaşam döngüsünde başkişi rolündeki insanoğlunun var olma mücadelesi; kişiler, mekân, zaman değişse de hep aynıdır. İnsanın mücadelesinin aşamalarını ayrıntıları ile veren Campbell'ın vardığı sonuçlar, modern metinleri yorumlamak için önem arz etmektedir. Kahramanın özellikleri değişse de deneyimledikleri “şey”ler derin yapıda benzer hatta aynıdır. Bu nedenle modern metinler üzerine çalışanlar için Campbell'ın sınıflandırması bireyin serüvenini çözümlenmek açısından yol gösterici niteliktedir.

Bildirinin konusu Hasan Ali Toptaş'ın *Gecenin Gecesi* isimli hikâye kitabında yer alan *Şeytan Uçurtması* isimli hikâyedeki kahramanın mitolojik yolculuğudur. Bu çalışmada, çocuk yaştaki kahramanın kendini arayışı Campbell'ın belirlediği aşamalar- yola çıkış, erginleme, dönüş- doğrultusunda incelenerek modern birey ile mitik kahramanın serüveni arasındaki benzerlikler tespit edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Mitolojik yolculuk, kahraman, birey, kendilik arayışı

Mythological Journey in the Story of "Şeytan Uçurtması"

Abstract

The fact that the narratives create each other not only simultaneously but also diachronically is closely related to the continuity of life. Joseph Campbell, in his book *The Hero's Endless Journey*, examined the adventures of the heroes in mythology, categorizing the stages that center life and the individual, and gave clues about the life cycle and the similarities of the narratives with each other. The struggle for existence of human beings in the role of the protagonist in the life cycle; although people, place and time change, they are always the same. The conclusions of Campbell, which gives details of the stages of human struggle, are important for interpreting modern texts. Although the characteristics of the hero change, the "things" they experience are similar or even the same in deep structure. For this reason, Campbell's classification is a guide for those who work on modern texts in terms of analyzing the adventure of the individual.

The subject of the paper is the mythological journey of the hero in the story called "thing" in Hasan Ali Toptaş's story book *"Gecenin Gecesi"*. In this study, the search for the hero in childhood will be examined in accordance with the stages determined by Campbell - departure, initiation, return - and the similarities between the adventure of the modern individual and the mythical hero will be tried to be determined.

Keywords: Mythological journey, hero, individual, search for self

Yol gitmek içindir, beklemek için değil.”
“Bir ben vardır bende benden içeri.” Yunus Emre
“Fikir ona der ki bir yol açsın, yol ona der ki gerçeğe ulaşsın.” Mevlana
“Uzun ince bir yoldayım.” Âşık Veysel
“Yol da benzer hem uzun hem güzel bir masala” Yahya Kemal
“İçim, ey içim, bu yolculuk nereye?” Cahit Zarifoğlu
“Umudum her zaman bakidir, amma zaman kısa, ben yorgunum, yol uzun.” Abdurrahim Karakoç

Mitik Kahramandan Modern Bireye Yol/ Yolculuk

Hayat ve insan denince akla ilk gelen metaforlardan biri “yol”dur. Doğum ve ölüm arasında geçen süre “yol”, yaşantı “yolculuk”, insan ise eylemi gerçekleştiren “yolcu”dur. Doğum ile başlayan yolculuk basit bir “gidiş geliş”¹ten ibaret değildir. “İnsanın bilme isteği” (Aritoteles, 1996: 75) ile şekillenen, deneyimlerden oluşan yol onu, son deneyimi olan ölüme varana kadar beklenmedik rotalarla, deneyimlerle karşı karşıya getirebilir. Deneyimlenen gerçeklerden biri şudur: İnsanın en çetin yolculuğu iç yolculuğudur. Az evvel okuduğum dizelerin ortak paydası da budur. İnsanın doğum ile düştüğü yol uzun, çetin ve yorucudur.

Edebiyat yol/culuk temasını en çok işleyen sanat dallarından biridir. Milattan öncesinden bugüne, aynı metaforu farklı biçimlerde anlatmaya çalışan edebiyatın kullandığı malzeme modern insanın trajedisini anlatırken de değişmemiş, dil farklılaşsa da insanın macerasını sembolize eden mitik motifler metinlerarasılığın çeşitli yöntemleriyle kurgudaki yerini korumuştur.

Mitler, yaşamı ve insanı var eden, kurgulayan, düzenleyen kaynaklar olarak hep önemli olmuştur. İlkel toplumlarda mitin “dünyanın ve insanın yazgısı” (Malinowski, 1998:102-103) olduğu inancı anlatılarda figür/ler, olaylar, tema ve iletiler aracılığıyla yüzyıllardır sürmektedir. Milattan öncesine ait mitolojik anlatıların işlevini yitirmeden bugüne geldiğini, pek çok disiplin ile insana, yaşama kaynaklık ederek doğrudan ya da dolaylı yön vermeye, insanın inanma, beslenme, cinsellik vb. ihtiyaçlarını; mutluluk, hüznün, korku, haz gibi duygularını etkileyerek felsefeden sanata pek çok alanın argümanlarını desteklemeye aracı olduğunu söylemek mümkündür. İnsanın hikâyesi olan mitler tüm bu işlevleriyle modern metinlerin kurgusunda, özellikle modern bireyin trajedisini anlatmak için, çokça kullanılmıştır.

Mitolojik kahramanın yolculuk evreleri, karakterizasyonda kurgunun iskeletini belirleyen temel motiflerden birini oluşturur. Bireyin kişisel ya da sosyolojik nedenlerle içine düştüğü çıkmazdan kurtulma macerası yüzyıllar önceki insanların yaşadıklarından farksızdır. Bu nedenle modern bireyin hikâyesinin anlatılmaya başlandığı 17. yüzyıldan bugüne kullanılan motiflerden biri bireyin trajedisini sembolize eden mitolojik yolculuktur.

Joseph Campbell *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* isimli eserlerinde kahramanın macerasını Carl Gustave Jung’un arketip kavramı üzerinden geliştirdiği aşamalarla incelemiştir. Jung’a göre insanın bilinci bireysel ve toplumsal etkenlerle şekillenir. Her ne kadar bilinç öznesine ait olsa da kolektif bilinci yansıtan davranış biçimleri, Jung’un tanımıyla arketipik davranışlar

* Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, esaltik@ogu.edu.tr

¹ <https://sozluk.gov.tr/>

(Jung, 2006: 47) kahramanın macerasının değişmez² nitelik göstermesine neden olur. Campbell da kahramanın yolculuğunu mitolojik hikâyelerde fark ettiği bu temel benzerlikten hareketle, monomit adını verdiği yola çıkış/ayrılma, erginleme, dönüş aşamalarından oluşan kuram ile anlatmaya çalışır. Campbell monomitin/yolculuk motifinin tüm aşamalarını *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu* eserinin *Anahtarlar* başlıklı dördüncü bölümünde şöyle özetler: “Günlük kulübe ya da kalesinden yola çıkan mitolojik kahraman, macera eşğine çekilir, sürüklenir ya da kendisi isteyerek ilerler. Orada, geçidi koruyan bir gölge varlıkla karşılaşır. Kahraman bu gizi alt edebilir ya da onunla anlaşır karanlığın krallığına canlı olarak gidebilir (kardeşle savaş, ejderle savaş; adak, tılsım) ya da rakibi tarafından katledilir ve ölüme sürüklenir.(parçalanma, çarmıha gerilme) Öyleyse eşğin ötesinde, kahraman, bazısı onu şiddetlice tehdit eden (sınanlar), bazısı büyü yoluyla yardım eden (yardımcılar), alışılmadık, fakat tuhaf biçimde çekici güçler dünyasında yolculuk eder. Mitolojik çevrimin en alt noktasına gelince büyük bir sıkıntı atlattır ve ödülünü alır. Zafer, kahramanın, dünyanın anne-tanrıçasıyla cinsel birleşimi(kutsal evlilik), yaratıcı baba tarafından tanınmasıyla (babanın gönlünü alma), kendisinin tanrısallaşması(tanrılaştırma) ya da yine-eğer güçler ona dostça davranmadıysa- almaya geldiği ödülü çalması(gelin kaçırma-ateş çalma) olarak gösterilir; aslında bu bilincin ve böylece varlığın genişlemesidir (aydınlanma, yücelme, özgürlük). Son çaba dönüş çabasıdır. Eğer güçler kahramanı kutsamışsa, artık onların koruması altında ilerler (özel elçi); kutsamamışlarsa, kaçar ve takip edilir (dönüşümlerin, yola atılan engelleri görüldüğü kaçış). Dönüş eşğinde aşkın güçler geride bırakılmalıdır; kahraman korku krallığında yeniden ortaya çıkar(dönüş, diriliş).Getirdiği ödül dünyayı yeniler.(iksir)” (Campbell, 2017:221-222)

Campbell’ın tespit ettiği, pek çok hikâyede bulunan aşamalar, bireyin kendini arama/ tanımlama sürecini kaleme alan Türk roman ve hikâyesinde de kullanılmıştır. Hasan Ali Toptaş’ın *Gecenin Gecesi* kitabında yer alan *Şeytan Uçurtması* isimli hikâyeye başkişisi ve olay dizgesi ile kahramanın yolculuğuna bir örnektir. Yazarın, eserini başkişi çocuk ile mitolojik kahraman arasında özdeşlik kurarak kurguladığı, bireyin yolculuğunu mitolojinin “...kaostan kozmosa, varoluşa düzen getirme çabası kapsamında, insanın ve insanlığın varoluş içindeki yerini belirleme” (Saydam ve diğerleri, 2018: 16) özelliğinden yararlanarak psikomitolojik yaklaşımla yorumladığı görülür.

Hikâyenin konusu babası ile üvey annesinin yanında büyüyen çocuğun kendini tanıma yolunda yaşadıklarıdır. Yazar, başkişi olarak çocuğu seçmiş ve onun kendilik arayışını kaleme almıştır. Çocuğun birlikte yaşadığı aile; kendisi, babası, üvey annesi ve kardeşinden oluşmaktadır. Olay dizgesinde sahnede olan daha çok iki kardeştir. Baba çok az sahneye çıkar, cici anne “ortalıkta görünmez.”(GG, s.79) Ancak iki kardeş birbirini var eden gerçeklik olarak hep sahnededir. Olaylar evde ve sokakta geçer. Yazar, hikâyeyi yolculuk mitine uygun olarak anekdot/epizot tekniği üzerine kurgular. Başkişi çocuğun evde kardeşiyle yalnız kaldığında yaptıkları (kardeşini dövmesi, onunla oyun oynaması), annesi ile anneannesinin köyde yaşadıkları,annesinin İstanbul’a ve eve gelişinde yaşananlar, inşaatta oynarken deli ile göz göze gelen çocukların kaçışmaları olay dizgesini oluşturan önemli bölümlerdir. Gerilim, çatışma sahnelerinden oluşan bölümlerin tamamı annesinden uzak kalmış başkişinin kendini arayış serüvenini anlatır.

Başkişinin yaşadıkları mitolojideki yolculuk motifine benzer seyre sahiptir. Çocuğun, maceranın ilk aşaması olan yola çıkış evdeki aynanın karşısında başlar. Başlangıç sahnesinde

² Bkz. Jung, Carl Gustave (2006), *Analitik Psikoloji*, (Çev. Ender Gürol), İstanbul: Payel Yayınevi, s.9-92.

okurda merak uyandıracak *"Hiç kendim için ağlamadım ben. Bunu çok isterdim hâlbuki, bazen aynanın karşısına geçip annemi, babamı düşünür ve yüzüme uzun uzun bakardım(...)"* (GG, s.79) cümlesi ile anlatıya dahil olan "ayna" başkişinin kendilik arayışına işaret eden ve olayların seyrini belirleyen metaforik eşyadır. *"İnsan yavrusu ilk kez (...) ayna imgesi ile özdeşleşerek EGO'sunu inşa etmeye başlar."* (Evans, 2019:48) Hasan Ali Toptaş'ın, bireyin doğum ile başlayan serüvenini, mitolojideki yolculuk motifini Lacancı yaklaşımla yorumlayarak yarattığı çocuk karakter ve ayna ile anlatmaya çalıştığı görülür. Jacques Lacan *"Özne-Ben'in Oluşturucusu Olarak Ayna Evresi"* başlıklı bildirisinde ayna evresi ile bilincin oluşmaya başladığı süreci anlatır. *"Yavru insan"* (Tuna, 1996: 174) kendini tanıma arzusu ile arzuyu sembolize eden aynanın karşısına geçip özne-benin peşine düşer. Lacan bireyin kendini tanıma serüveninde ilk döneme *imgesel*, aynada anneden bağımsız kendi bedenini fark ettiği döneme *simgesel*, insanın dışında, insanı kuşatan etkenlerin var olduğu döneme ise *gerçek* adını verir. Üç süreçten oluşan ayna evresinde kişinin idealindeki ben ile ilgili kabulleri oluşmaya başlar.

Psikolojide çocuğun 6-18 aylıkken ayna karşısında kendi ile karşılaşması olarak açıklanan ayna evresi hikâyede küçük çocuğun ayna karşısında durduğu sahne ile başlar. Çocuğa ait *"Hiç kendim için ağlamadım ben. Bunu çok isterdim hâlbuki, bazen aynanın karşısına geçip annemi, babamı düşünür ve yüzüme uzun uzun bakardım ama ne yaparsam yapayım, bir türlü ağlayamazdım."* (GG, 79) cümlelerinden çocuğun kendisini tanımak/bulmak isteyen biri olduğu halde bunu başarmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü hikâyenin başkişisi çocuk, annesinden uzakta, üvey anne ve kardeşle yaşamak zorunda kalan, imgesel ve simgesel alan ile gerçek arasında sıkışmış bir figürdür. *"Hiç kendim için ağlamadım ben."* cümlesi, ötekinin istediği özne olarak yaşamak zorunda kalan bireyi ve trajedisini ortaya koyan bir anlama sahiptir. Başkişi çocuk kendilik arayışının paradoksu içinden çıkamamış bireyi imlemektedir. İmgesel alandan çıkmayı başaran çocuk simgesel alanda kendisi için ağlayamayacak kadar yabancı ve mutsuzdur. Baba figürü yani kural koyucu³ ile öteki üzerinden var olma zorunluluğu onu aynadaki yansıma olmaktan kurtaramamıştır.

Çocuğun simgesel alanındaki kişiler anne-çocuk-babadır. Baba somut olarak görünür değilse de anneden ayrılan çocuğun yaşamını yeniden düzenleyen etkili bir güç olarak hep vardır. Fallustan yoksun anne eksik özne, baba o eksikliği tamamlayan kurallar bütünüdür. Yazar bireyin bu gerçekliğini çocuk-baba-cici anne- kardeş arasındaki ilişkilerle kurguladığı hikâyesinde anlatmaya çalışmıştır. *"Babam, tıpkı cici annem gibi ortalıkta görünmezdi..."* (GG, 79) diyen çocuğun yaşamına yön veren babasıdır. Baba ortalıkta görünmese de "deli" (GG, 79) diyerek hitap ettiği çocuğuna öz annesinin olmadığı, cici anne ve kardeşi ile bir arada olduğu bir yaşam alanı yaratmıştır. Çocuk bu alanın "deli"si ve "topal"ı yani eksik öznesidir. *"Çocuğun annenin bedeninden ilksel ayrılmasının yarattığı ilk hadım edilme, bir uzvu eksik olma, ya da daha doğrusu, kendisi birinin eksik bir uzvu olma durumudur. Bu durum dil öncesinde, kopmuş olduğu bedene geri dönme ihtiyacı olarak ortaya çıkar. Özne dilin alanın girip bu eksikliği simgesel"*

³Lacan "nom-du-perelnon-du-pere" (Babanın-Adı/ Babanın-Hayır'ı) kelime oyunuyla, babanın "Hayır!" demesiyle, yani koyduğu yasaklar ve sınırlarla, simgesel düzenin, Yasa düzeninin kurucu kavramı olduğuna işaret eder. Gerçek babanın kimliğinden, hatta varlığından ve yokluğundan bağımsız olarak, Babanın-Adı çocuk için tanrının ve devletin, yasa koyucu ve yasaklayıcı otoritenin simgeselleştirilmesi anlamına gelir. Bkz. Evans, Dylan (2019), *Lacancı Psikanalize Giriş Sözlüğü*, (Çev. Turgay Sivrikaya, Umut Yener Kaya), İstanbul: Işık Yayınları.

olarak ifade etmeye kalktığı zaman ise eksik, tatmini mümkün olmayan bir arzu, asla ele geçirilemeyecek bir nesneye duyulan bir arzu olarak belirir.”(Zizek, 2005:228)

Babası, cici annesi ve kardeşi ile yaşayan çocuğun günleri annesinin hayalini kurarak, onu bekleyerek geçmektedir. Gerçek dünyaya adım atamayan çocuk yaşadığı kısır döngüden kurtulmak ister. Ara sıra aynaya bakarak anne ve babasını düşünür, eksik olanı tamamlamaya çalışır ama bunu başaramaz. Günlerinin nasıl geçtiğini “Çocukluğumu, cici annemin doğurduğu kara gözlü bir çocuk yiyip bitiriyordu.” (GG, 80) diyerek özetleyen başkişi içinde bulunduğu döngüden karşı binadaki delinin peşinden giderek bir an da olsa kurtulur. Ancak evden çok da uzaklaşamaz. Hasan Ali Toptaş hikâyesini bu olay üzerine kurgular.

Binadaki deli çocuğu cesaretlendirecek olan uyarandır. Kahramanın ihtiyacı olan uyarın mitolojide çağrı olarak adlandırılır. Maceraya çağrı “...kahramanı çağıran ve onun ruhsal ağırlık merkezini toplumun sınırlarından bilinmeyen bir bölgeye doğru çekmiş olan kaderi belirtir.”(Campbell, 2017 :60) Çeşitli şekillerde ortaya çıkan çağrı kahramanın yola çıkmasına vesile olan araçtır.

Hikâyede çocuk figürün kendilik yolculuğunda yola çıkışını sağlayan çağrı evlerinin karşısındaki yıllardır tamamlanmamış duran binadaki çıplak adamdan gelir. Ancak mitolojik hikâyelerin başında duyulan çağrı *Şeytan Uçurtması*'nda hemen ortaya çıkmaz. Yazar, çocuk figürün gerçekliğine uygun, mantık düzlemindeki çağrıyı hikâyenin ilerleyen sayfalarında kurguya dahil eder. Olay dizgesinin ilk bölümlerinde anlatıcı konumundaki çocuk hayatını anlatır. Geçmiş annesi ve anneannesinin total oluşunu hatırlayarak, hâli ise “kirli hayalet”(GG, 80)dediği üvey kardeşini dövdüğünü söyleyerek anlatan çocuk için tek gerçek annesidir. Onun günleri bir gün köyden dönecek annesini bekleyerek geçer. Aslında beklediği annesi değil ihtiyacı olan tamlıktır. Camda annesini bekleyen çocuk, arkadaşlarının “yıllardır bitirilemeyen” (GG, 84) inşaatın önünde meçhul bir şey gösterdiğini fark ettiğinde yerinden fırladığı gibi soluğu onların yanında alır. Korkmasına rağmen en önde inşaatın içinde dolaşır. “Bacaklarım titriyor hafifçe, yüreğim titriyor, bakışlarım titriyor ama inatla yürüyorum.” diyen çocuğun “karanlık anda (gelen) dönüşüm mesajı” (Campbell, Moyers, 2013: 61) ile yolculuğa başlar.

Yola çıkışta kahramanı destekleyen, ona yardım eden doğüstü, ilahi rehber/ler vardır. Hikâyedeki rehber çocuğun annesidir. Pencerede annesini beklerken çağrıya cevap veren çocuk için anneye kavuşmak/anne gibi olmak hayali en büyük destektir. Çocuk, yol gösterici anne sayesinde eşiği de geçer. Eşik “evrensel kaynağın kutsal alanına varmak için aşılması gereken bir engel”dir. “Macera her zaman ve her yerde bilinenin örtüsünün ötesindeki bilinmeyene bir geçit”(Campbell, 2017: 80) olsa da kahraman eşik muhafızından kurtularak eşiği geçer. Başkişi çocuk da annesinin hayaliyle eşiği geçmiş ve erginleşme evresine yani özgürleşme, birey olma yolundaki sınavlar yoluna adım atmıştır.

Hikâyedeki sınavlar yolunda başkişi çocuk, üvey kardeşi ve babası vardır. Çocuk kahraman, üvey kardeşine “şeytan uçurtması, kirli hayalet” diyerek seslenir. Mutsuzluğunun nedeni olarak gördüğü kardeşini hep döver. “Ben hep dövüyordum onu, otu boku bahane edip tokatlarım damarlarında gezinen babamın kanına dokununcaya kadar vuruyordum.”(GG, 80) diyerek aslında kavgasının kardeşi ile değil babası ile olduğunu da itiraf eder. O, kendisini annesinden ve özde kendi olmaktan alıkoyan neden olarak gördüğü babasına nefreti ile sınav

vermektedir. Cümlede geçen “hep” vurgusu kardeş şiddetinin süreklilik arz ettiğini belirtmektedir. Başkişi çocuğun kardeşine karşı tutumu tamlığa ulaşamayacak olmayı bilmek ile ilgilidir. Çocuğun annesine dönemeyecek olması onu adeta arzu nesnesi konumundaki şiddete yöneltmiştir.

Erginleme devresinin son macerası sınavdan geçen kahramanın dünyanın kraliçe tanrıçasıyla kavuşup mistik evliliği gerçekleştirmesidir. Mitolojide kadın iyisiyle, kötüsüyle yaşamın sembolüdür. Tanrıça, uyku evinin hanımı, mitolojik evrensel anne olan kadın “iyi, kötü, ulaşılmaz, cezalandıran, kendinde tutan, yasak olan” (Campbell, 2017: 104) pek çok sıfatla vardır. Hikâyede karşımıza çıkan kadın, çocuğa “bir zamanlar tattığı saadeti yeniden tattırarak olan güvence, rahatlatıcı, besleyici, iyi ve güzel annedir.” (Campbell, 2017:104) Çünkü sınav yolunda anne bilinçdışında da olsa hep çocuğun yanındadır. Köyden İstanbul’a gelir hatta eski eşinin evinde kalır. “Kocasını cici annemin elinden almak için mi geldirdi yoksa beni öpüp koklamak için mi, bilmiyorum.” diyen çocuk annesini sorgulamadan içeriye alır ve onu kimsenin görmeyeceği yere saklar. Aslında “...yüzünü saklardım bir yerlere, gözyaşlarını, ortalığa saçılan ayak seslerini ve bakışlarını saklardım. Kalırsa sevgisiyle şefkati açıkta kalırdı sadece, onları hiçbir yere sığdıramazdım.” (GG, s.83) cümleleri imgesel alan içinde kalmak isteyen çocuğun yarattığı hayali sahnelerdir. Hikâyenin devamında olaylar çocuğun muhayyilesindeki bu sahneler üzerinde geçer.

Çocuk annesi gelince evde neler yaşandığını şu cümlelerle anlatır: “Demir korkuluklar alçalsın isterdim (...) alçalsın ve peşimden koşan kirli hayalet boşluğa düşsün ... düşerdi de zaten, her defasında ipi kopmuş bir şeytan uçurtması gibi süzüle süzüle düşerdi ama annem topallayarak yetişip kurtarırdı onu.” (GG, 83) Hikâyenin aynı zamanda anlatıcısı konumunda olan çocuk, annesini gözlemler ve “Annem olmak isterdim böyle anlarda, annem olmak ve o kirli hayaleti kurtarmamak.” (GG, 83) diyerek bilinçdışını ele verir. Aslında arzusu balina karnına yani annesine dönmektir. Balina karnı mitolojide rahmin ve dolayısıyla “yaşamın/yaşamı yenileme eylemi” (Campbell, 2017: 89) nin sembolüdür. Başkişi çocuk “Annem olmak isterdim.” diyerek kendilik arayışını bitirmek ve boşluktan kurtularak yeni bir hayata başlamak arzusunu seslendirmiştir. Lacan insan psikolojindeki bu ruh hâlini imgesel alana geri dönüş olarak tanımlar. Özne “imgeselin davetkâr haz kaynaklı arzularına yanıt vermek için tutuşur.” (Uçar, 2021:66) Annesinin İstanbul’a, evlerine gelmesi, kardeşi ile oyunlarına dahil olması çocuğu imgesel alana yönelten davetlerdir. Davetlerin hepsi çocuğun bilinçdışının görüntüleridir.

Kahramanın yolculuğunun son aşaması olan dönüşte çocuk “...anneden kop(ar), annenin baba karşısında eksik olduğunu gör(ür) ve böylece bu eksikliği kendisi de içselleştir(erek)” (Uçar, 2021:66) macerasını tamamlar. Hikâyenin son cümlesi olan “Sonra ben bir an annem olduğumu düşündüm, topallığımla.” (GG, s.86) cümlesi bireyin hayat boyu devam edecek eksikliğini imlemesi bakımından önemlidir. Hikâyede annesinin, anneannesinin ve onların besledikleri hayvanların total oluşundan da çokça örnek veren çocuğun, inşaat içinde koşarken topalladığını fark ettiği an, anlam ve arzu nesnesi peşinde geçen ömür gerçekliğiyle yüz yüze geldiği andır. Tamamlanmamış inşaat, tamlığa ermemiş benlik, total figürler çocuğun/bireyin trajedisini önemli sembolleri olarak kurguyu oluşturur. Anlatılan sadece çocuğun trajedisi değildir. Anne hatta anneanne de total oluşları ile bireyin bütünlüğe eremeyeceğinin bir sembolü olarak hikâyedeki yerini almıştır. Üç nesil de aynı hikâyenin kahramanıdır.

Sonuç

Campbell'a göre "herhangi biri-herhangi bir toplumda- kendisi için istemli ya da istemsiz olarak kendi ruhsal labirentinin içinde eğri bükürü geçitlerine inerek karanlığa doğru yolculuğa girerse, çok geçmeden kendini(..) bir simgesel figürler manzarası içinde bulur." (Campbell, 96). Hasan Ali Toptaş insana ait bu psikolojik gerçekliği mitolojik anlatılardaki figürlerle birleştirerek kurguya aktarmış, *Şeytan Uçurtması* hikâyesiyle küçük yaştaki deneyimlerin yaşamı nasıl etkilediğini anlatmaya çalışmıştır.

Anlatıcı konumundaki başkisi çocuğa bilinçdışı aracılığıyla simgesel bir alan yaratan yazar, bu sayede metnin ikna edici gücünü arttırdığını söylemek mümkündür. Çocuğun bilinçdışında baba suç ve engelin, üvey kardeş şeytan uçurtması, pis/kirli hayalet ve cici anne engelin, anne olmak istediği öznenin sembolü olarak onun gerçekliğinin ifadesidir. Aslında bu gerçeklik modern bireyin gerçekliğidir. Toptaş'ın, yarattığı çocuk kahraman ve mitolojik yolculuk motifini üst kurmaca tekniği ile yeniden kurgulayarak modern bireyin kendilik arayışını farklı bir hikâye ile okurla buluşturduğunu ve bu sayede bireye dikkat çektiğini söylemek mümkündür.

Kaynakça

- Aritoteles (1996). *Metafizik*, (Çev. Prof. Dr. Ahmet Arslan), İstanbul: Sosyal Yayınlar.
- Campbell, Joseph-Moyers, Bill (2013). *Mitolojinin Gücü*, (Çev. Zeynep Yaman), İstanbul: Mediacat Kitapları.
- Campbell, Joseph (2017). *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (Çev. Sabri Gürses), İstanbul: İthaki Yayınları.
- Evans, Dylan (2019). *Lacancı Psikanalize Giriş Sözlüğü*, (Çev. Turgay Sivrikaya, Umut Yener Kaya), İstanbul: İslık Yayınları.
- Jung, Carl Gustave (2006). *Analitik Psikoloji*, (Çev. Ender Gürol), İstanbul: Payel Yayınevi.
- Malinowski, Bronislaw (1998). *İlkel Toplum*, (Çev. Hüseyin Portakal), Ankara: Öteki Yayınları.
- Saydam, Bilgin M. - Kızıltan, Hakan (2018). *Piskomitoloji*, İstanbul: İthaki Yayınları.
- Toptaş, Hasan Ali (2017). *Gecenin Gecesi*, İstanbul: Everest Yayınları.
- Tura, Saffet Murat (1996). *Freud'dan Lacan'a Psikanaliz*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Uçar, Anıl Kaan (2021). "Arzu Nesnesi Olarak Şiddet: Joker Filminin Psikanaliz Çerçevesinde Çözümlemesi", ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi / ISSN: 1309-9302, Mart 2021, 11, s.62-73.
- Zizek, Slavoj (2005). *Yamuk Bakmak, Popüler Kültürden Jacques Lacan'a Giriş*, (Çev. Tuncay Birkan), İstanbul: Metis Yayınları.

<https://sozluk.gov.tr/>

Türk Halk İnanış ve Uygulamalarında “Yol”

Dr. Öğr. Üyesi Neslihan Huri YİĞİT*

Özet

Halk inanışları ve uygulamaları, somut olmayan kültürel mirasın yaşatılmasına, taşınmasına ve korunmasına aracılık eden yöntemlerin bir bölümüdür. Yol kavramının da bu inanış ve uygulamalar içinde kendine yer edindiği görülmektedir. Yola/yolculuğa çıkarken yapılması ya da hangi durumlarda yola çıkılmaması gerektiği, yolcunun yanında taşımalarının sakıncalı olduğu unsurlar ya da taşınması gereken nesnelere halkın hafızasında kendine yer bulmuş ve uygulanmaktadır. Bu inanışların yanı sıra yolun halk hekimliği uygulamalarında da sağaltıcı yönüyle yer aldığı bilinmektedir.

Bu çalışmada “yol” teması, Anadolu sahası halk inanış ve uygulamaları ile halk hekimliği bağlamında irdelenmiş olup, bulgular hem derleme yöntemi hem de literatür taraması ile ortaya konulmaktadır. Yapılan araştırmalar neticesinde yolla ilgili en yaygın inanışları uğur ve uğursuzluk durumları oluşturmaktadır.

Toplum yolu bir eşik olarak kabul etmiş ve yeni çıkılan hayatın sorunsuz olması için çeşitli tahminlerde ve pratiklerde bulunmuşlardır. Diğer taraftan halk hekimliği uygulamalarında da yolların keşiştiği noktadan güç alınarak sağaltıcı özelliğinin öne çıkartıldığı görülmektedir. Yolun birçok kişi tarafından kullanılması dolayısıyla işlekliliğinden faydalanmak ve yol yesinin yardımına talip olmak halk hekimliği uygulamalarında karşımıza çıkar.

Anahtar Kelimeler: SOKÜM, Halk İnanışları, Halk Hekimliği

"Road" in Turkish People's Beliefs and Practices

Abstract

Folk beliefs and practices are a part of the methods that mediate the survival, transportation and protection of the intangible cultural heritage. It is seen that the concept of the road gain a seat for itself in these beliefs and practices. Most beliefs and practices have gained a seat in the memory of the people and have applied as should or should not done while on the road/journey, the items that are inconvenient for the passenger to carry with them or the objects that they should carry. In addition to these beliefs, it is known that the road takes place in folk medicine practices with its therapeutic aspect.

In this study, the theme of "road" will be examined in the context of folk beliefs and practices in the Anatolian field and folk medicine, and the findings will be revealed by compilation method and literature review. As a result of the researches, the most common beliefs about the road are good luck and bad luck.

The society has accepted the road as a threshold and they have made various predictions and practices for the new life to be trouble-free. On the other hand, in folk medicine practices, it is seen that its therapeutic feature is emphasized by taking power from the point where the roads intersect. Since the road is used by many people, taking advantage of its functionality and seeking the help of the owner of the road appear in folk medicine practices.

Keywords: Intangible Cultural Heritage, Folk Beliefs, Folk Medicine.

*Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Halkbilimi Bölümü, nhyigit@outlook.com

Giriş

İnanç "kişice ya da toplumca, bir düşüncenin, bir olgunun, bir nesnenin, bir varlığın gerçek olduğunun kabul edilmesi" demektir (Şişman, 2000: 472). İnsanın özünde var olan bu olgu, insanlık tarihi boyunca her toplumda kendini ya bir düşünceye inanma ya da bir dine, öğretiyeye bağlanma şeklinde göstermiştir. İnsanoğlunda hâsıl olan inanma olgusu birden bire ortaya çıkmasa da bir sürecin ürünüdür. İnsanlar çevrelerinde gelişen olayları anlamlandırmada güçlük yaşadıklarında, olayları sebep sonuç ilişkisi içinde değerlendirerek sonuçlarını bir sebebe dayandırmış ve bu olayların birtakım ön belirtileri olduğuna inanmışlardır. Burada amaç benzer olayların tekrarlanmasında olumsuz sonuçlardan kaçınmak ya da olumlu sonuca ulaşmaya çabalamaktır. Bu belirtilerin neler olduğunu bulmak için asırlar süren gözlemler yapılmış, sonuçlar kolektif bilinçte kaydedilerek "halk nazarında doğruluğu tecrübelerle ispatlanmış çeşitli inanışlar doğmuştur. Bu inanışların büyük çoğunluğu bir olayın belirtisi olmakla birlikte bazıları da sonuçlarının zarar getireceğine inanılan, bu yüzden de yapılması sakıncalı görülen yasaklardır" (Dilek, 1996: 97).

Halk inanışı ise; "tabiatüstü, insanüstü bir gücün, varlığın, varlıkların mevcudiyetine, bunlarla ilgili görev ve kaçınmaların bulunduğu, bunlara riayet edildiğinde yarar sağlanabileceğine, ihlal veya ihmal edildiğinde zarar göreceğine inanmaktır." Böyle bir gücün veya varlıkların gerçekten var olup olmaması, mantıklı veya ispatlanabilir olması önemsenmez. Genellikle şifahi olarak aktarılan ve görme duyma ile yaygınlaşan inanışlarda önemli olan kişinin kültürünün bir ögesi olan böyle şeylere olan bağlılığı ve bu bağlılığın kişiye ve topluma verdiği mutluluk ile huzur duygusudur (Eroğlu, 2017: 22).

Halk inanışları kaynağını; halkın kültüründen, din ve öğretilerinden, etkileşime girdiği toplumların dinlerinden ve inanışlarından, yaşadığı coğrafyadan, bireylerinin psikolojilerinden alırlar ve halkın var olduğu günden beri süregelen yaşamın her alanına sirayet ederler. Bu yönleriyle halk inanışlarını tam anlamıyla bir tasnife tabi tutmak mümkün değildir. Hayatın her evresiyle ilgili; hayvanlar, gökyüzü ve doğa olayları, tarımsal faaliyetler, tabiatüstü varlıklar etrafında şekillenen yöreden yöreye değişiklik gösterebilen binlerce inanış bulunmaktadır. "Yol" olgusu da bu inanışların bir kısmını meydana getirmektedir.

Yol Olgusu Hakkında

"Yol" kelime anlamıyla Türk boyları arasında "uğur, talih, mutluluk, saadet, kutlu ve nur yüzlü; yasa ve tören" anlamlarıyla donatılarak kullanılmıştır. Kadim bozkır halklarının kültüründeki temel motiflerden olan yol, uğurun ve hayrın ifadesi olarak kabul görmüş, "uğur" kelimesi aynı zamanda *yol iyisinin* ismi olarak zikredilmiştir. "Herkesin gitmesi gereken yol", yani uyması gereken yasa, töre ve normlar noktasında "yoldan çıkmak", "yolunu kaybetmek" deyimleri cemiyet hayatının aksine hareket ederek gelenekten uzaklaşmak, ataların ruhuna hakaret edildiği algısını yansıtmaktadır (Beydili, 2015: 619-620). Yolculuğa çıkarken söylenen "uğurlar olsun", "yolun açık olsun" gibi kalıplar gidilecek mesafenin iyi dileklerle alınması arzusunun ortaya koymaktadır.

Ergenekon destanında, Ergenekon Türk halkına yetmeyince, geçim sıkıntıları ve kıtlık baş gösterince Türk halkına Bozkurt yol göstermiştir. Bu sebeple yol "değişim"dir, eşiktir. Bu sebeple her eşikte ve değişimde olduğu gibi yol aynı zamanda korkudur. Çıktığı yolda neyle karşılaşacağını bilemeyen insan, kendini sağlama almak ve korumak adına bir takım pratikler

ortaya koyar, inanışlar geliştirir. Diğer taraftan yol, halk hekimliği uygulamalarında karşımıza çıktığı haliyle umudun ve şifanın kaynağı, geldiği yöndür.

Yol İyesi

İslamiyet öncesi Türk inanışlarında her mekânın, her canlının ve tabiattaki her nesnenin bir koruyucu ruhu yani iyesi olduğu inancı hâkimdir. Bu inanış çerçevesinde şekillenen ve yolların koruyucu ruhu olduğu kabul edilen “yol iyesi” inancı pek çok Türk boyunda varlığını göstermektedir. İslamiyet’in Türkler arasında yaygınlaşmasından sonra Türk kültürüne “Boz Atlı Hızır” kültü olarak yansıyan yol iyesi inancı, eski Türklerde Ala Atlı Yol İyesi, Boz Atlı Yol İyesi, Yol Ruhu, Yol-Yolak İyesi, Yer Yol Payana gibi adlarla yaşatılmıştır (Karakurt, 2012: 865).

Her yolun hâkimi ve sahibi bir iye vardır. Bunlar, aynı zamanda yolların üzerinden geçenlerin kaderlerine müdahale edebilen ruhlardır. Bu iye kötü niyetli kişileri, her gün yürüdükleri yollarından şaşırabilme gücüne sahiptir. Bir anda kendilerini karanlık bir ormanda bulabilirler, kimi zaman ise yol iyesinin müdahalesiyle fırtınalar içerisinde kaybolup gidebilirler. Soğuktan donmuş halde bulunan bazı insanların yol iyesinin etkisine maruz kaldığına inanılırdı. Yola saygısızlık edenlerin, yolda günah işleyenlerin ve kötü niyetlilerin, yoldan geçerken mutlaka bir belaya ya da kazaya denk geleceğine dair inanış eski Türkler arasında yaşatılmıştır. Kadim insanlar “Yola, anne babana gösterdiğin gibi saygı göster” demişlerdir (Çetin, 2007: 18).

“Eskiden uzun yolculuk yapmak üzere olan insanlar yola adak adayıp kurban keserler, yol sadakası verirler, bazen de yol kenarına ağaç dikerlermiş. İhtiyar insanlar yolda dinlenip ayağa kalkınca “Ağırlığım şurada kalsın” diyerek Yol İyesi’ne sadaka olarak üç kere tükürürlermiş.” (Çetin, 2007: 17). Yol iyesini memnun etmek için ya da ondan izin isteyerek yola çıkma uygulamaları farklı Türk boylarında da görülmektedir. *Ovoo/oboo* şeklinde adlandırılan ve “kutsal kabul edilen taş yığınları” Altaylar ve Türkistan coğrafyasında yaygın olarak bulunmaktadır. Türkistan kırsalında ve komşu ülkelerdeki yol iyesinin bakiyeleri olarak bilinen bu taş yığınları “çok kere yerleşim yerlerinin giriş ve çıkışlarında, derbentlerde sapa dağ kavşaklarında yol iyesi için oluşturulmuş saçı mekânlarıdır”. Uzak yola çıkan kimseler saçı olarak taş koyar ve buradaki ağaç ve çalılara adak bezi bağlarlar. Anadolu’da varlığı daha ziyade Alevi inançlı İslami kesimin kırsal bölgelerinde görülen ve *Dede Durağı*, *Dede Uğrağı*, *Dede Yatağı* gibi isimlerle tanınan taş yığınları zamanla ulu bir zatın mezarı sanılan mekânlara dönüşmüşler ve üzerine mezar da yapılabilmektedir (Kalafat, 2016: 60).

Gaziantep’te 1930’lu yıllarda karşılaşılan benzer pratiklerde halkın yol üzerinde bulunan ağaç veya çalıya horoz kesip, çaput bağlayarak altına taş attığı aktarılmıştır. Bu suretle yol üzerinde bulunan ağaç ve çalılarının altında taş yığını tepeler teşkil etmiştir (Sait, 1933: 130). Burdur’un Dirmil yöresinde ise *Çırkıcak* ismi verilen dağın üzerine *Eren Ardıç* isminde ulu bir ardıç ağacının bulunduğu ve oradan geçen yaylacıların muhakkak bu ardıcın etrafında saat yönünde üç defa tavaf edip yerden aldıkları üç adet taş, ardıcın yanındaki yaklaşık iki metre boyundaki taş kitlesine attıkları aktarılır. Bu uygulama ile yoldan geçebilmek için ardıçtan izin isterler. “Geçmişte bu inancın batıl olduğunu söyleyen ve taş atmadan geçen bir kişinin başına türlü felaketler gelmiş ve çocukları hastalıklı doğmuştur” (Kalafat ve Özdemir, 2016: 775).

Bu pratiklerin uygulanmasındaki başlıca amaç, yol iyisini memnun ederek yolda karşılaşabilecekleri muhtemel zararlardan âri olmaktır. İslamiyet'in Türkler arasında yaygınlaşmasından sonra yol iyisi inancının geri planda kalmasına ve etrafında şekillenen pratiklerin kaybolmasına rağmen sadaka ve kurban uygulamaları ile yoldaki kaza ve belalardan korunma isteği sürmektedir. Örneğin İran ve Özbekistan'da yol fakirleri vardır. Yola çıkarken veya yol boyunca bu kişilere sadaka verilir (Özdemir, 2016: 268). Caferi inançlı Türklerde ise "Sadaka bela savar ve sadaka bereket sağlar," diye yaygın bir söz vardır. Bu sebeple "şehirlerarası yola çıkan şoförler, şehir çıkışındaki sadaka sandıklarına para yardımı yaparlar" (Kalafat, 1997: 83).

Anadolu'da karşılaşılan uygulamalarda ise özellikle uzun yola gidecek kimselerin ya bizzat kendi yahut yakınları tarafından sadaka verildiği, bir çocuğu sevindirmeye çalıştıkları, büyüklerini ziyaret ederek onlardan helallik ve dua almak vasıtasıyla kendilerini yoldaki kaza ve belalardan korumaya çalıştıkları gözlemlenmiştir. Güneydoğu Anadolu bölgesinde yola çıkan kimselerin ziyaret ettikleri, yol güzergâhlarında konumlanmış ulu kişilerin mezarlarının, yolun açık olmasını sağlamak türünden fonksiyonları olduğuna inanılmaktadır (Özdemir, 2016: 268). Uzun ve meşakkatli yolculuklardan dönen kişiler için ise "şükür kurbanı" adıyla kurbanların kesildiği, yine şükür maksadıyla sadakaların verildiği görülmektedir.

Yol iyisinin olumlu imajının aksine Türk boyları arasında olumsuz yönleriyle öne çıkan ve yoldan sapırtıcı demonlar olarak nitelendirilen kötü ruhların varlığına da rastlanmaktadır. Bu varlıklar genel özellikleri itibarıyla yolcuya tanıdık birinin sesiyle seslenme, tanıdık birinin kılığıyla görünme, yolculukları sırasında insanlara dolap çevirip onların ruhlarını çalmaya uğraşma gibi nitelikleriyle bilinirler ve yolculuk etmenin tehlikeleri ile endişelerinin bir tezahürü olarak görülürler (Acar, 2021: 224). Bütün bu olumsuz inanışların varlığı, göçebe kültürdeki insanları tek başlarına yolculuk etmekten alıkoymuş, hiç kimse olmazsa bir köpekle yola çıkmaya gayret etmişlerdir ki bazı demonlar köpeklerden korkmaktadırlar (Çetin, 2007: 12).

Türk Halk İnanışlarında "Yol"

Yol ile ilgili halk inanışlarının tespit edilmesinde derleme çalışması yerine daha öncesinde yapılmış çalışmalardan faydalanmak zorunda kaldık. Çünkü yapılan alan araştırması gösterdi ki modern dünyanın bireyleri kolaylaşan yolculukları neticesinde, yola dair inanışlarını, ritüellerini unutmuşlardır. "Yola gidenin arkasından su dökülür" inanışı haricinde tespit edilen Ordu'daki "Uzun yola çarşamba günleri çıkılmaz, uğursuzluktur. Cuma günü çıkmaya çalışılmalıdır." (K.K.1) inanışı ile Afyonkarahisar'daki "Yola soğan, sarımsak, pırasa gibi acı şeyler götürülmez" (K.K.2) inanışıdır. Literatür araştırması neticesinde derlenen inanışların tespit ve aktarımı Anadolu coğrafyası ile sınırlı tutulmayıp karşılaştırma yapma imkânı sağlaması adına Türk dünyası boylarından örneklerle desteklenecektir.

Uzun bir yola giden yolcunun arkasından su dökmek her bölgede karşımıza çıkan bir uygulamadır. Maksat kişinin hayırlı bir şekilde evine varması, yolunun su gibi akmasıdır. Su, yolculuğa çıkacakların gidecekleri yere ulaşana kadar başlarına herhangi bir kaza bela gelmemesi için yol iyisine sunulan armağandır. Bulgaristan Şumnu bölgesindeki Türkler

suju sadece gidenlerin ardından değil, gelenlerin önü sıra da dökerler (Kalafat, 1999: 287). Bunun haricinde belli bölgelerle sınırlı kalmış eski Türk inanışlarının bakiyesi olan yol inanışları ve uygulamaları şunlardır:

Yola Dair Uğur ve Uğursuzlukla İlgili İnanışlar

Uğur ve uğursuzluk insanların, hatta bazı durumlarda bütün varlıkların başına felaket ya da iyilik getirdiğine inanılan birtakım olguları, olayları ve işaretleri ifade eden kavramlardır (Eroğlu, 2017: 328). Yol çerçevesinde tespit edilen inanışlarda hayvanla karşılaşma neticesinde uğur-uğursuzluk tayini birinci sırada, uzun yolculuklara çıkış günlerinin tayini ikinci sıradadır. Üçüncü sırada ise bir kişiyle karşılaşma sonucunda ortaya çıkan durumlar vardır.

Nevşehir Derinkuyu'da yolda yürüyen birisinin önünden köpek geçmesinin uğursuzluk getireceğine, yılanın yolu keserek geçtiği görüldüğünde, yılanın uğuru kestiği için uğursuzluk getireceğine inanılır (Kabak, 2011: 100). Ergani'de ise bir kişi sarılık olmuşa siyah bir yılanın yolunu kesmesinden kaynaklı bu hastalığa yakalandığı düşünülür (Uçak, 2007: 98).

Afyonkarahisar Sandıklı'da yolculuğa çıkıldığında ya da bir yere gidilirken kişinin önüne tavşan çıkarsa o yolculuk ya da iş hayır getirmez. Eğer tilki ya da canavar (kurt) çıkarsa bu işin uğurlu ve hayırlı olduğu düşünülür (Balaban, 2006: 110). Kayseri'de, yolculuk esnasında arabanın önünden kurt geçerse hayır; çakal/köpek, tilki ya da tavşan geçerse şer gelebileceğine kanaat getirilir (Gezer, 2011: 64). Erzurum Tortum'da, Konya'da, Çorum'da tavşan, tilki ve kara kedi yolu keserse, uğursuzluk gelir inancı vardır (Eroğlu, 2007: 120; Aydın, 2003: 112; Arslan, 2008: 1178). Tokat'ta yaşayan Karaçay Türkleri arasında "yolculuğa çıkan birinin önüne tilki çıkması uğurlu, tavşan çıkması uğursuz sayılmaktadır" (Çinpolat, 2009: 109). Adana'da ise gündüz vakti yolda tilkinin görülmesi¹ veya yolu kesip geçmesi hayırlı ve uğurlu bir işe alamet sayılırken gece görünmesi iyiye yorulmamaktadır (Cin, 2004: 123). Muğla Yatağan bölgesinde "keçilerin gözlerindeki renkli bölgenin farklı zamanlarda, farklı şekiller aldığından şeytanımsı bir özellik gösterdiği düşünülür. Bu nedenle, geceleyin yolda giderken siyah renkte oğlak veya keçi görülürse, şeytanın onların kılığına girdiği düşünülerek Euzü-Besmele çekildikten sonra "Ayete'l Kürsü" okunarak oradan arkaya bakılmaksızın uzaklaşılır" (Eşmeli, 2006: 67). Gagavuzlarda, Azerbaycan, Kuzey Irak, Şumnu ve çevresi Bulgaristan Türklerinde tavşanın bir yolcunun önünden geçmesi de hayra yorumlanmaz (Kalafat, 2002: 217; Kalafat, 2007: 276).²

Yolda yılanın görülmesi ise Altaylarda, Bingöl'de ve Nevşehir'de kötüye yorulup, düşman görüleceğinin işareti kabul edilir (Dilek, 1996: 100; Alay, 2013: 321; Kabak, 2011: 101).

Yolla ilgili uğur-uğursuzluk inançlarının ikinci kısmını günler oluşturmaktadır. Salı günü birçok bölgede uzun yola çıkmak için uğursuz addedilirken, cuma günü yalnızca yola çıkmak için uğurlu olup başka işle uğraşma yönünden uğursuzdur. Karaçaylarda, Derinkuyu'da,

¹ "Yolda giderken tilki görülmesinin uğur sayılmasının temelinde tilkinin Hızır olabileceğine inanan Bektaşî inancının izlerinin, tavşanın uğursuz sayılmasının Bektaşîlerin Budizm'deki tenasüh inancından etkilenerek insanların bir tavşan olarak dünyaya gelecekleri inanışının etkili olduğu belirtilmektedir". Kılıç (2001: 416)'tan akt. (Sinmez ve Aslım, 2017: 214).

² "Tavşanla ilgili Anadolu, Azerbaycan ve Kuzey Irak'ta da inançlar vardır. Bilhassa bazı heterodoks Türkler tavşan için "Osman'ın (Hz. Osman) pişiği/kedisi" derler. O'nun geçtiği tarlanın 7 yıl kullanılmaması gerektiğine inananlar vardır. Tavşanın hayız olması onun mekruh olarak kabul edilmesine yol açmıştır" (Kalafat, 2007: 276).

Sinop'ta ve Ceyhan Yörüklerinde salı günleri uzun yola çıkmanın, Isparta'da ise salı ve cumartesi günleri yola çıkmanın uğursuzluk getireceğine inanılır (Çinpolat, 2009: 147; Kabak, 2011: 94; Şakir, 1933: 210; Cin, 2004: 120; Şenesen, 2017: 72). Korkuteli ve Çorum'da ise cuma günü yola çıkanların kısmetinin kesileceğine inanılmaktadır (Gönenç, 2011: 41; Tozlu, 2017: 49).

Uğursuzluk ve aksiliklerle ilgili üçüncü grup ise yolda karşılaşılan kişilere göre oluşturulan inanışlar ve uygulamalardır. Ceyhan Yörüklerinde bir işe giderken yolu kadın keser veya karşıdan gelirse o işin olmayacağına; kadın avcılarının yolunu keserse, o avcının av vurmadan geri döneceğine inanılır (Cin, 2004: 128-129). Dirmil yöresi Salurları yolda yürümekte olan bir erkeğin önünden, genç bir oğlan dahi olsa kadın geçerse o erkeğin işlerinin rast gitmeyeceğine inanılır (Kalafat ve Özdemir, 2016: 757). Çankırı Çerkeş'te avcı yola çıktığı zaman birisine rastlar da rastladığı adam kendisine «uğurlar olsun» derse, avcı bunu uğursuz sayar (Sadi, 1933: 208). Siirt'te ise yolcu edilen misafirin arkasından ev süpürmek, yörede uğursuz sayılan inanışlardandır (Taşpınar, 2006: 114).

Yol ve Yolculukla İlgili Tahminler ve Yorumlamalar

Yolla ilgili inanışların bir kısmını günlük yaşantıya dair tahminler ve yorumlamalar oluşturmaktadır. Korkuteli'nde, Derinkuyu'da ve Ankara'nın Türkmen köylerinde ayaklarının altı kaşınan kimselerin uzun bir yolculuğa çıkacağına inanılır (Gönenç, 2011: 41; Kabak, 2011: 148; Arslan, 2006: 7). Altaylar da kişinin ayağının altının kaşınmasını çok yürüyeceği veya meşakkatli yola çıkacağı şeklinde yorumlarlar (Dilek, 1996: 100). Tortum'da ve Karaylarda gözleri dalgın dalgın bakan kimsenin yolculuğa çıkacağına (Eroğlu, 2007: 123; Kalafat, 1993: 104); Çorum'da ise leyleği havada gören kişinin o yıl çok yolculuk yapacağına inanılır (Tozlu, 2017: 55).

Tatar Türkleri sahibi yola çıkan köpeğin havlamasının sahibinin işlerinin iyi gideceğine, atının ilk olarak sağ ayağını atmasını o seyahatten olumlu sonuç alınacağına hükmederler (Kalafat, 2012: 64, 79). Altaylar atın devamlı esnemesini uzak yerden misafir geleceği veya sahibinin uzak yola çıkacağına yorarlar. Diğer taraftan atın yola çıkılacak vakit üzengiye dişlemesi, yolda korkup yoldan çıkması kötüye yorular. Altaylar kuzgunun da insanın ardından çığlık atmasını, yola çıkıyorsa yolu kötü olacaktır şeklinde yorumlarlar (Dilek, 1996: 99-100). Karaylar vücudun bazı uzuvlarının titremesinden, gelecek ile ilgili haberler çıkarırlar. İnanca göre bir insanın sol ayağının budu titrese, o insanın iyi bir yolculuk yapacağına inanılır (Kalafat, 1993: 104).

Kastamonu, Bingöl, Derinkuyu ve Tire'de ayakkabıların/terliklerin üst üste gelmesi, ayakkabı sahibinin uzun bir yolculuğa çıkacağına yorular (Mümtaz, 1934: 289; Alay, 2013: 326; Kabak, 2011: 114; Aydınoglu, 2005: 100). Altaylarda düşte ayakkabı giymek, heybenin büzüldüğünü görmek yola çıkılacağına işarettir (Dilek, 1996: 97). Kastamonu'da rüyasında ip görenin, Ceyhan Yörüklerinde ise rüyada taranmanın yolculuğa işaret olduğu kabul edilir (Mümtaz, 1934: 287; Cin, 2004: 123).

Yolculuktaki birine dair tahmin uygulamasına Tokat yöresinde yaşayan Karaçaylarda rastlanır. Yolculuğa çıkan birisinden haber alınmadığı zamanlarda taş falına bakılır: "41 taş önce üçe bölünür. Sonra taşlar üçer üçer sayılır. En son kalan taş sayısına göre, falına bakılan

kişinin uzakta ya da yakında olduğu eve gelip gelmediği, atlı ya da yaya olduğu ile ilgili yorumlar yapılır” (Çinpolat, 2009: 127).

Yola ve Yolculuğa Dair Korunma Pratikleri

Yol iyisi başlığı altında yola ve yolculuğa dair, yol iyisini memnun etmek adına yapılan belli başlı uygulamalardan bahsedilmiştir. Bunların haricinde Türkler arasında yaşayan başka pratikler ve inanışlar da vardır.

Tokat Karaçaylarınca yolcu gideceği yere ulaşınca kadar ev süpürülmez (Çinpolat, 2009: 147). Altay Türkleri de yolcunun ardından -yolcu gitmiş olduğu yoldan dönünceye kadar evin çöpü temizlenmez. Buna riayet edilmeyip evin çöpü eşikten dışarı atılırsa yolcuyla ilgili her şey ve bazı koruyucuların da dışarı atılmış olacağına inanılır. Yine Altay Türklerinde yola çıkacak kimsenin başı, gövdesi, kol ve bacakları etrafında “yolun yahşi/açık bolsun, yolunda kötü şeylere rastlamayasın” gibi temennilerle tuz dolandırılır. Altay Türkleri, ailenin büyüklerinden birisi uzun yola çıkacak ise onun yolunun uğuru için ardıcın tütsüsünü *alas alas* diyerek onun etrafında ve evin içerisinde dolandırır (Kalafat, 2012: 34-35). Şor Türkleri uzak bir yolculuğa çıkmadan önce mutlaka ateş iyisine dua edip, yardım isteğinde bulunurlar. Tuvalarda ise evin erkeği uzak bir yolculuğa gitmişse, evin kadını bir kam çağırarak ateşi kutsar (Dilek, 2007: 37, 41). Yatağan’da geceleri yolculuğa çıkılacağı zaman kapıdan çıkılınca, aya doğru dönülüp duada bulunulur ve bismillah denilerek aya doğru üflenir. Böyle yapılmakla yolculuğun sakin ve sıkıntısız geçeceğine inanılır (Eşmeli, 2014: 198). Tortum’da biri yolculuğa çıkarken arkasından aynaya su serpilirse kazaya uğramayacağına inanılır (Eroğlu, 2007: 122). Tatar Türkleri, hızlı gitmekte olan bir at yolda aniden durur ise, o yolda sihir-büyü olduğuna inanırlar ve atın rahatlaması için saman ateşinden tütsü yaparak atları rahatsız eden şeytanların kaçtığına inanılır (Kalafat, 2012: 78).

Yolculuğun iyi geçmesiyle ilgili en yaygın pratikler şüphesiz yolcunun en yakınındaki türbeye, yatıra gidip dua etmesidir. Bu kapsamda en özel uygulamalardan biri İstanbul’da denizciler arasında görülmüştür: İstanbul Beşiktaş’ta gemiciler için uğurlu sayılan “Ciğerim Dede Tekkesi” adlı bir ziyaretgâhtan bahsedilir. “Rivayete göre, Karadeniz’den gelen gemiciler yolculuğu fırtınasız, kazasız belâsız geçirmişler ise bu tekkenin kapısına adak olarak bir takım ciğer asarlarmış, “Ciğerin Dede” adı da buradan gelmiş” (Topal, 2019: 118).

Halk Hekimliği Uygulamalarında Yol

Halk hekimliği insanların modern tıptan çare bulamadıkları yahut doktora ulaşma imkânının olmadığı yörelerde sıkça başvurulan yöntemler bütünüdür. Halkın ortaya koyduğu bir takım tedavi usullerinde yol da sağaltma aracı olarak işlev görmektedir.

Üç yol ağzı/ortası, dört yol ağzı/ortası, yol kenarı halk hekimliğinde en çok karşılaşılan mekânlardır. Türk kültüründe büyüsel bir gücü olduğuna inanılan dört yol ağzı, her yöne açık bir yer olması münasebetiyle ve olumlu sonuç vereceğine inanıldığı için pek çok ritüelin uygulandığı konumdur. Ayrıca eski Türk inanışlarında her yerin, her şeyin bir iyisi vardır ve bu pratiklerin altında yol iyesinden yardım dilenmesi düşüncesi de yatmaktadır. Üç yol ağzının seçilmesi ise Türklerin ve Müslümanların üç sayısına³ attettikleri değerle ilgilidir.

³ Ayrıntılı bilgi için bkz: Bayat, Ali Haydar (1999), Türk Kültüründe Üç ve Üçleme, Türk Kültürü, Yıl XXXVII, No. 433, s. 257-266.

Yine tedavilerde suyun, herhangi bir yiyeceğin üç ya da dört yol ağzına dökülmesi, serpilmesi, bırakılması, hastaya bu yollardan geleceğine inanılan şifa, güç ve enerji beklentisiyle alakalıdır (Çıblak, 2004: 119)

Çocuklarla ilgili hastalıklarla ya da kırklama gibi pratiklerde *üç yol* ve *dört yol* olmazsa olmaz bir unsurdur. Anadolu'da doğumu sırasında çok zayıf ve güçsüz olan bebeklere "aydaş" olarak doğdu denir. Doğduktan sonra cılız kalıp hastalıklı olanları da "aydaş çocuk" olarak nitelendirilir. Bebeği aydaşlıktan kurtarmak için Gülnar'da bebek üç yol ağzında (Alptekin, 2018: 328), Yatağan'ın bazı köylerinde yol ve sokaktan toplanan çerçöp ile ısıtılan su ile dört yolun geçtiği bir yerde yıkanır (Eşmeli, 2006: 70). Adana'da aydaş çocuk için, çocuğun yeterince pişmediği düşüncesinden hareketle dört yol ağzında "aydaş aşı" pişirilir (Karakaş, 2005: 33). Manavgat'ta, Ceyhan'da, Balıkesir'de aydaş çocuk için üç yol ya da dört yol ortasına kazan kurulur. Çocuğun annesi ya da yaşlı bir kadın her yolun başından bir odun ya da çalı çırpı ile gelerek çocuğun altında yanan bir ateş var gibi çocuğun olduğu kazanın altına atarlar (Şimşek, 2013: 291; Cin, 2004: 82; Koç, 2019: 44). Konya'da bu işlem dört yol ağzında, gelen geçen yolcularla yapılır ve her yolcu yerden bir çöp alıp kazanın altına sokar, kazanda oturan çocuğun yüzüne tükürür (Çevik, 2008: 40). Yine Konya'nın ilçelerinde aydaş olan çocuklar aydaş ocaklarına götürülmektedir. Ocaklarda çocuklar yıkanır, ocaktan su içirilir ve banyo yapılan suyun dört yol ağzına dökülmesi istenir (Çevik, 2008: 41). Gazipaşa'da aydaşlık için şöyle bir yöntem uygulanır:

"Bebeği aydaşlıktan kurtarabilmek için yapılan uygulamaya göre su dolu kabın içerisine kırk tane taş konulur. Her bir taş suya atılırken nazarı değmesi ihtimali olanın ismi zikredilir. Çocuk bu suyla dört yol ağzında (kavşağında) yıkanır. Bebeğin dört yol ağzında yıkandırılmasının nedeni buralardan nazarı değen kişi ya da kişilerin geçme ihtimalinin fazla olmasındandır" (Emen, 2015: 31).

Alanya'da güçsüz, zayıf, çelimsiz olmasından kaynaklı çocuk sahibi olamayan kadınlar da aydaş olarak nitelendirilirler ve bu kadınlara kırklama pratikleri uygulanır. "Kırklama; aydaş kadının, belirli usuller tatbik edilerek yıkanması demektir" (Gönüllü, 1996: 50). Bu kırklama pratiklerinden bazıları şu şekildedir:

a- Bir yarasa -ölü veya diri olarak yakalanır ve bir bez parçasına bağlanır. Bu yarasanın bez, bir eleğin içine konur, kırklanacak şahıs, üç yol ayırımına getirilir. Başının üstüne elek konur, bunun üzerine de vücudu ıslatacak şekilde üç kere su dökülür.

b- Kırk anahtarlı hacı taşı bulunur. Bir kaba su konur, hasta şahıs üç yol ayırımına getirilir ve başının üstüne, bu taş ile üç defa su dökülür.

c- Çocuğu olup da, daha sonra, bu çocuğu vefat eden ve bir daha çocuğu olmayan kadının, ilk çocuğunun mezarından; bir parça toprak alınır (Bu toprak kırklamadan sonra tekrar mezara konur) ve bir beze bağlanır. Hasta kadın üç yol ayırımına getirilir ve başının üstüne, içinde topraklı bez olan elek konur. Bunun üzerine de üç defa su dökülür. (Gönüllü, 1996: 50).

Derinkuyu'da bir kadının çocuğu yaşamıyorsa eşek kemiği kaynatılır, çocuk bu kaynatılan su ile dört yol ağzında yıkanır. Anne ise kırklı köpeğin üstüne gider çırpınır. Böylece çocuğunun yaşayacağına inanılır (Kabak, 2011: 33). Derinkuyu'da kırk baskını olan çocuklar

yedi Mehmetli evden su toplanıp kırk tane buğday, taş, arpa, bir tane iğne ya da para atıldıktan sonra bu su, dört yol olan bir yere dökülür (Kabak, 2011: 143).

Gazipaşa'da loğusayı kırklamak için dört yol ağızından getirilmiş kırk tane taş, temiz bir kovaya konulmuş suya atılır ve anne kırk tas su dökünür. Bu taşlar insan ayağının basmadığı bir yere konulur. Kalan su ise dört yol ağızına ve loğusanın evine serpilir (Emen, 2015: 31).

Ankara'nın Türkmen köylerinde bebek doğduğunda bütün vücudu tuzlanır. "Tuzun bebeğin ağzının burnun kokmasını ve uzun yola gittiğinde ayaklarının kabarıp su toplamasını engelleyeceğine, bebeğin uzun yola karşı dayanıklı olacağına inanılır" (Arslan, 2006: 3).

Konya'da ağlamayı âdet edinmiş çocuğun suratına, babasının ayakkabısı ile cuma günü kuşluk vakti yol kenarında üç defa vurulur ya da çocuk yedi yol ayırımına oturtulup, babasının ayakkabısıyla ağızına vurulur (Çevik, 2008: 59). Adana'da da bu tür çocuklar yolun ortasına oturtulur, camiden çıkan cemaatten biri terliğiyle çocuğun ağızına vurur (Özgen, 2007: 112). Manavgat'ta huysuz, çok ağlayan çocuk dört yol ayırımında, cuma çıkışı yabancı bir kadın tarafından yıkanır (Şimşek, 2013: 295).

Sandıklı'da sürekli düşen çocukların ayağına köstek bağlanır. Çocuk dört yol ağızında bekletilir. Dört çocuk dört yönden koşarak gelir ve çocuğun yanına ilk kim gelirse kösteğini keser (Balaban, 2006: 83).

Gaziantep'te, Siirt'te nazardan kurtulmak için yapılan kurşun dökme işleminde, kurşunun döküldüğü sudan hastaya içirilir, ellerine ayaklarına sürülür. Kalan su, dört yol ağızına dökülür (Çıblak, 2004: 118). Siirt'te bebeği nazardan korumak için kurşun dökülür. Kurşunlu su yedi ayrı yola dökülür. Bu şekilde bebeğin ağırlığının ve üzerindeki nazarın gideceğine inanılır (Taşpınar, 2006: 81).

Derinkuyu'da dabaz hastalığına tutulanlar dört yolun ortasına yatarak "Ben dabaz oldum, havlamaz oldum Hav Hav!" diye bağırlar. Hastalığın bu şekilde geçeceğine inanılır (Kabak, 2011: 127). Isparta'da kaşıntı rahatsızlığı olan kişi "ay postuna sarılarak üç yolun ayrıldığı yani işlek bir meydana gönderilir. Hasta bu halden utanır, sıkılır ve dalarak adeta kaşıntısını unuttur. Orada üç defa köpek gibi uluyacak, maskara olacaktır." (Tütüncü, 1941: 280). Konya'da da benzer bir uygulama vardır. Kurdeşen hastalığına yakalanan kişi dört yolun birleştiği bir yere geceleyin yatsıdan sonra gider, oraya bir mum dikip dibine biraz ekmek parçası döker. Ondan sonra yüzünü kibleye çevirip üç kere "kurdeşen oldum kurt..." diye bağırlar ve arkasına bakmadan evine koşar. Iğın'da "uluma" denilen bu hastalığa yakalanan kimse yedi yolun birleştiği noktaya gider. Geceleyin "Ben ulama oldum uuuuu!" diye üç sefer bağırlar. Bir diğer uygulamada, kırmızı elbise giyen kurdeşenli kimse, dört yol ağızına uluması için gönderilir (Çevik, 2008: 94). Manavgat'ta kurdeşen olan çocuklar, dört yol ağızında yaşlı bir kadın tarafından, bir leğen içerisinde tuzlu suyla ovularak yıkanır (Şimşek, 2013: 460).

Konya'da elinde siğil çıkan kişi tırnaklarını bir çaputun içine keser, onu bağlar ve dört yol ağızına bırakır, bezi oradan kim alırsa siğil ona geçer (Çevik, 2008: 106). Benzer uygulama Adana'da da karşımıza çıkar. Hasta vücudundaki siğil sayısı kadar arpa veya buğday tanesine dua okur, bu arpa taneleri evden uzak bir yere veya dört yol ağızına gömer. Ya da yol kenarına elma götürülüp gömülür (Özgen, 2007: 49).

Gaziantep'te "it dirseği" (arpacık) tedavisi için Mehmet adlı, evin ilk çocuğu olan birinden para alınır, para göze sürüldükten sonra üç ihlas okunup yol ağzına atılır (Özarslan, 2012: 70).

Sonuç

Türkler yüzyıllar boyunca göç eden bir millet olması hasebiyle yoldan ve yolculuk halinden endişe duymuşlardır. Yeni bir hayatın başlangıcı olarak görülen bu yolculuklar, gerek coğrafi özelliklerden gerekse iklim özelliklerinden zorlu koşulları da beraberinde getirmiştir. Bu sebeple insanlar yolculuklarını kolaylaştıracak, yollarını açık ve aydın kılacak inanışları ve pratikleri geliştirmişlerdir. Anadolu'da ve diğer Türk boyları arasında yola ve yolculuğa dair uğur ve uğursuzluk tahminleri inanışlar arasında ilk sırada yer almaktadır. Sezgileriyle insanoğlunun en büyük yardımcısı olan hayvanlardan kurdun yolculukta görünmesi her bölgede uğur kabul edilmiştir. Tilki bazı bölgelerde uğursuz kabul edilmekle birlikte birçok bölgede uğurludur. Ancak tavşan, kara kedi ve yılanın yolda, yolculukta görülmesi o seferin uğursuz olacağına ya da kötü sonuçlanacağına yorumlunmuştur.

Yola çıkmayla ilgili olarak zaman tayini de önemlidir. İnsanlar her zaman gündüz yola çıkmayı tercih etmiş, gece çıkılması gereken zorunlu hallerde Tatar Türklerinde olduğu gibi köpekleriyle çıkmaya gayret etmişlerdir, Yatağan'daki gibi aya karşı dua okumuşlardır. Bunun haricinde salı günlerinin uzun yolculuklar için uğursuz olduğu, cuma gününün yalnızca yola çıkmak için uğurlu olduğu görülmektedir.

Anadolu'da ayaklarının altı kaşınan, gözleri dalgın dalgın bakan, rüyasında ayakkabı, ip, tarak gören kimselerin uzun bir yolculuğa çıkacağına inanılmaktadır. Orta Asya'da ise atın, yola çıkılacağı zaman üzengiye dişlemesi, kuzgunun insanın ardından çığlık atması yolun kötü olacağına yorulur. Bu tür olumsuz tahminler neticesinde yolculuğun kötü hallerinden korunmak adına pratikler geliştirilmiştir. Kötü ruhlardan korunmak için tütsü yakılması, dua edilmesi en çok karşılaşılan uygulamalardır. Yol iyisini memnun etmek için tuz, su serpme, taş dikme gibi saç pratikleri vardır. İslamiyet'in Türkler arasında yaygınlaşmasından sonra saçının yerini "sadaka" almıştır. Bu sebeple uzun yola çıkacak kişilerin sadaka verdiği, türbe ve yatırları ziyaret ettiği gözlemlenmektedir.

Üç yol ağzı/ortası, dört yol ağzı/ortası, yol kenarı, yedi yolun ortası halk hekimliğinde karşılaşılan sağaltma aracı mekânlardır. Türk kültüründe büyüsel bir gücü olduğuna inanılan yol kesişimleri, pek çok ritüelin uygulandığı yer olmaktadır. Bu yöntemle her yöne açık olan bir yerde yapılan işlemin de güzel sonuç vereceğine inanılır. Ayrıca yol iyisinin olumlu imajı insanları ondan yardım dileme pratiklerine de sevk etmiştir. Halk hekimliğinde yol kesişimleri, işlek yol olarak sağaltmaya katkı sunacak birçok kişiyle de karşılaşma imkânı vermesi sebebiyle tercih edilmektedir.

Yola dair pek çok inanış ve uygulamada eski Türk inanışlarının geri planda kalmış izlerini bulmak mümkündür. Modern çağda bile her yolculuğun insanoğlu için bir eşik olması ve kaygı ortaya çıkarması halk inanışlarının koruyucu gücüne olan inançla, uygulanma pratiğinin sürmesine vesile olacaktır.

Kaynakça

K.K.1: Elanur ELİK, Öğrenci, 22, Lisans, Ordu.

K.K.2: Hava Sancak, Ev Hanımı, 56, İlkokul, Afyonkarahisar.

Acar, Oğuzcan (2021), "Göçebe Kültürünün Türk Demonolojisine Etkisi", Uluslararası Halkbilimi Araştırmaları Dergisi, S.6, s.214-230.

Alay, Okan (2013), "Bingöl'de Sosyal Yaşamın Çeşitli Dönemleriyle İlgili Halk İnanışları", Bingöl Sempozyumu, 17-19 Eylül 2010, Bingöl Üniversitesi Yayınları, s.317-329.

Alptekin, Mehmet (2018), Gülнар ve Çevresinde Ölümle İlgili Uygulama ve İnanışlar Üzerinde Bir Araştırma, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, Cilt 7, No. 1, s.322-342.

Arslan, D. Ali (2006), "Ankara Türkmen Köyünde Halk İnanışları, Büyüler, Kargışlar, Yakarışlar: Kavaközü Derlemesi", Akademik Bakış, No. 10, s.1-19.

Arslan, Mustafa (2008), "Çorum ve Çevresindeki Manevi Halk İnançlarının Din Sosyolojisi Açısından Analizi", Uluslararası Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Çorum Sempozyumu, 23-25 Kasım 2007 Cilt II, Çorum: Çorum Belediyesi Yayınları, s.1163-1186.

Aydın, Mehmet (2003), "Konya'daki Manevi Halk İnançlarının Dinler Tarihi ve Fenomenoloji Açısından Değerlendirilmesi", İpek Yolu Dergisi, Özel Sayı: Konya Kitabı VI, No. 1. s.101-113.

Aydinoğlu, Burcu (2005), Tire Merkezinde Halk İnanışları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi (Y.L), Manisa: Celal Bayar Üniversitesi SBE.

Balaban, Tuğrul (2006), Sandıklı Halk İnanışları ve Uygulamaları, (Y.L), Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi SBE.

Bayat, Ali Haydar (1999), "Türk Kültüründe Üç ve Üçleme", Türk Kültürü, Yıl XXXVII, No. 433, s.257-266.

Celal Beydili (2004), Türk Mitolojisi Ansiklopedik Sözlük, Ankara: Yurt Kitap.

Cin, Firdevs (2004), Ceyhan Yürüklerinde Halk Kültürü Araştırmaları, (Y.L), Adana: Çukurova Üniversitesi SBE.

Çetin, Çulpan Zaripova (2007), "Tatar Türklerinde Mitolojik Varlıklarla İlgili Mitler Ve İnanışlar", Bilig, No. 43, s.1-32.

Çevik, Bülent (2008), Konya'da Halk Hekimliği Uygulamalarının Dünü ve Bugünü, (Y.L), Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi SBE.

Çıblak, Nilgün (2004), "Halk Kültüründe Nazar, Nazarlık İnanç ve Bunlara Bağlı Uygulamalar", TÜBAR No: XV-Bahar, s.103-125.

Çinpolat, Salih (2009), Karaçay Halk İnanışları ve Uygulamalarının Dinler Tarihi Açısından Değerlendirilmesi (Tokat Örneği), (Y.L), Kayseri: Erciyes Üniversitesi SBE.

Dilek, İbrahim (1996), "Altay Türklerinde Halk İnanışları", Bilig, No. 3, s.96-101.

Emen, Huriye (2015), "Gazipaşa'daki Geçiş Dönemi ve Halk Hekimliği Pratiklerinde Orta Asya Türk Kültürü ve İnanç Sisteminin Tesirleri", Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi, Cilt 15, No: 1, s.30-43.

Eroğlu, Ahmet Hikmet (2017), Halk İnanışları El Kitabı, Ankara: Grafiker Yayınları.

Eroğlu, Bülent (2007), Tortum ve Çevresinde Görülen Halk İnanış ve Uygulamalarının Dinler Tarihi Açısından Değerlendirilmesi, (Y.L), Kayseri: Erciyes Üniversitesi SBE.

Eşmeli, İsmet (2006), Muğla-Yatağan ve Çevresi Halk İnanışları ve Uygulamaları Üzerine Bir Araştırma, (Y.L), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi SBE.

Gezer, Seyit (2011), Sarioğlan(Kayseri) ve Çevresi Yaygın Halk İnanışları, (Y.L), Elâzığ: Fırat Üniversitesi SBE.

Gönenç, Alpaslan (2011),Antalya İli Korkuteli İlçesinde Halk İnanışları ve Halk Hekimliği, (2006), (Y.L), Konya: Selçuk Üniversitesi SBE.

Gönüllü, Ali Rıza (1996), “Alanya Halk İnançlarında Su Motifi”, Türk Kültürü, Yıl XXXIV, No. 393, s.47-53.

Kabak, Turgay (2011), Derinkuyu Yöresi Halk İnanışları, (Y.L), Nevşehir: Nevşehir Üniversitesi SBE.

Kalafat, Yaşar (1993), “Doğu Anadolu Halk İnançlarında Hazar Türkleri (Karayimlerin) İzleri”, Anadolu’da Türk Mührü Ahlat, İlhami Nalbantoğlu (yay. haz.), Ahlat Kültür Vakfı Yayınları, s.67-124.

----- (1997), “Vatan-İran-Turan Hattı ve Caferi Türklerinde Halk İnançları”, Türk Dünyası Araştırmaları, No. 108, s. 33-100.

----- (1999), “Bulgaristan/Şumnu Türk Halk İnançları”, Türk Kültürü, Yıl XXXVII, No. 433, s.286-290

----- (2002), “Gagauz Türklerinde Halk İnançları ve Bazı Karşılaştırmalar”, Kafalı Armağanı, Ankara: Akçağ Yayınları, s.215-234.

----- (2007), Balkanlar’dan Uluğ Türkistan’a Türk Halk İnançları-I, Ankara: Berikan Yayınevi.

----- (2012), “Türk Halk İnanmalarında Toprak Bir Tabu Mu İdi?”, Kültür Evreni, Yıl 4, No. 11, s.47-54.

----- (2016), “Türk Halk İnançları Kültüründe Kızıl Rengin Mitolojik İçeriği”, Kültür Evreni, Yıl 7, No. 28, s.49-65.

Kalafat, Yaşar ve Özdemir, Veli Cem (2016), “Salur Mezar Damgalı Baba Ali Türbesi ve Dirmil Yöresi Salurları Halk İnançları”, Türkiye’de Dinler Tarihi’nin Kurumsallaşması Sürecinde Prof. Dr. Abdurrahman Küçük, Ahmet Hikmet Eroğlu (Ed.), Ankara: Berikan Yayınevi, s.752-787.

Karakaş, Ayhan (2005), Feka Halk Kültürü Araştırması, (Y.L), Adana: Çukurova Üniversitesi SBE.

Karakurt, Deniz (2012), Türk Söylence Sözlüğü, https://www.academia.edu/11557648/T%C3%BCrk_Mitoloji_Ansiklopedisi_Deniz_Karakurt (17.02.2022).

Kılıç, Abdullah (2001), “Isparta Yöresi Halk İnançları”, Uluslararası Anadolu İnançları Kongresi Bildirileri, Ankara: Evrak Yayınları.

Koç, Halimenur (2019), Balıkesir’de Sağaltıcı Ocaklar ve Halk Hekimliği Uygulamaları, (Y.L), Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi SBE.

Mümtaz, Telât (1933), “Kastamonu’da Halk İnanmaları”, Halk Bilgisi Haberleri, No. 34, s.283-290.

Özaslan, Ayşegül (2012), Halk Hekimliğinde Ocaklık Kurumu ve Araban (Gaziantep) İlçesi Örneğinde Kadın Ocaklılar, (Y.L), Ankara: Gazi Üniversitesi SBE.

Özdemir, Veli Cem (2016), “Elbistan’da Bir Selçuklu Ereni: Himmet Baba Türbesi Ve Etrafında Gelişen Halk İnançları”, Uluslararası Selçuklu Döneminde Maraş Sempozyumu, 17-19 Kasım, Kahramanmaraş: KBBY, s.261-271.

Özgen, Zübeyde Nur (2007), Adana (Merkez) Halk Hekimliği Araştırması, (Y.L), Adana: Çukurova Üniversitesi SBE.

Sadi, Ruhi (1933), "Çerkeş'te ve Balıkesir'de Halk İnanmaları", Halk Bilgisi Haberleri, No. 21, 22, s.207-211.

Sait, Hürşit (1933), "Gaziantep'te Halk İnanmaları", Halk Bilgisi Haberleri, No. 29, s.127-133.

Sinmez, Çağrı Çağlar ve Aslım, Gökhan (2017), "İç Anadolu Bölgesindeki Hayvanlarla İlgili İnanış ve Uygulamalar Üzerine Bir Değerlendirme", Bilig, No. 81, s.205-232.

Şakir, M. (1933), "Sinop'ta Halk İnanmaları", Halk Bilgisi Haberleri, No. 31, s.209-210.

Şenesen, İsmail (2017), "Adana Halk Kültüründe Gökyüzü İle İlgili Halk İnanışları Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme", Asia Minor Studies, Cilt 5, No. 9, s.64-92.

Şimşek, Ali (2013), Manavgat Yöresi Halk İnanışları, (Y.L), Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi SBE.

Şişman, Bekir (2000), "Anadolu'da Yaşayan Halk İnançlarının Menşei Üzerine Bir Araştırma", Türk Kültürü, Yıl XXXVIII, No. 448, s.472-478

Taşpınar, İbrahim (2006), Siirt İli ve Çevresi Yaygın Halk İnanışları, (Y.L), Elazığ: Fırat Üniversitesi SBE.

Topal, Burcu (2019), Reşad Ekrem Koçu'nun İstanbul Ansiklopedisi İçerisinde Yer Alan Halk İnanışlarının Tespiti, (Y.L), İstanbul: İstanbul Üniversitesi SBE.

Tozlu, Sümeyra (2017), Çorum İli Halk İnanışları ve Halk Hekimliği, (Y.L), Artvin: Artvin Çoruh Üniversitesi SBE.

Tütüncü, Mehmet Ali (1941), "Isparta'da Halk İnanmaları", Halk Bilgisi Haberleri, No. 120, s.277-281.

Uçak, Salih (2007), Ergani'de Eski Türk İnançlarının İzleri ve Halk Hekimliği, (Y.L), Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi SBE.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Cormac Mccarthy'nin "Yol" Adlı Romanında Biyosfer'in Antropojenik Dönüşümü

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa GÜNEŞ*

Özet

Cormac McCarthy'nin 2006 yılında yayınlanan ve 2007 Pulitzer Kurgu Ödülü sahibi *Yol* adlı romanı bir baba ve oğlunun, barınma imkanlarını ellerinden alan, her ne kadar insan kaynaklı olduğu defalarca ima edilse de tanımlanmamış veya belirsiz bir felaket sonrasında, dünyanın sıcaklığına biraz olsun ulaşmak için durmaksızın güneye doğru yol almalarını konu eder. Yirmi birinci yüzyıldaki iklimle ilgili toplumsal endişelere ışık tutan bu distopik kurguda, medeniyetin tamamen çöküşünden ve yeryüzündeki herhangi bir yaşam formunun devamını sağlayacak her türlü yiyecek kaynağının yok edilmesinden dolayı insanların ölçüsüzce her şeye zarar verdiği ve birbirlerini her anlamda tükettikleri kaotik bir dünya düzeni ve yamyamlık hakimdir. Ancak romanda adlandırıldığı şekilde "iyi insanlar" olan baba ve oğlu pek uzun sürece ayrılmadıkları "yol" boyunca hayat ve umut "ateşini taşımaya" devam ederler. Nitekim bu çalışmada, McCarthy'nin distopik iklim kurgu romanının Antroposen-sonrası dönemde çevrenin ölçüsüzce istismarı ve kaynakların müsrifi sebebiyle belki de kaçınılmaz bir sonuç olabilecek toprak, su ve gökyüzü ekosistemlerine verilen antropojenik zararların muhtemel yıkıcı sonuçlarının bir yansıması olduğu ve bununla beraber romanda yolda olma veya hareket halinde olma kavramlarının bu kıyamet-sonrası kurgusal evrende kurtuluşa giden yolda ne derece olumlu bir mücadele olarak yansıtıldığı incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yol, Distopya, Antropesen, Çevre, İklim Kurgu

Cormac Mccarthy's *The Road* and Anthropogenic Transformation of the Biosphere

Abstract

Awarded with the 2007 Pulitzer Fiction Prize, Cormac McCarthy's 2006 novel *The Road* tells the story of a father and a son incessantly on the road going south to reach the warmth of the world that was indeed lost because of an undefined or unspecified catastrophe depriving them of their accommodation, though it is recurrently hinted that it was anthropogenic. In this dystopian fiction shedding a light on the climate related anxieties of the twenty-first century societies, due to the total demise of the civilization and the termination of food sources on the biosphere that would sustain any forms of life on earth, chaos and cannibalism arise with people running havoc in killing or devouring one another. However, the man and the boy, as referred in the book "the good guys" continue to "carry the fire" of life or hope throughout the road they do not depart for a long time. Hence, it is first argued in this study that, McCarthy's dystopian cli-fi novel projects an exploration of possible detrimental outcomes of the anthropogenic damages on the terrestrial, marine, and aerial ecosystems that could be inevitable in the post-Anthropocene period due to the extreme abuse of the environment and excessive exhaustion of the sources, and second, to what extent the concept of being on the road or being on the move and on a quest are posited as a restorative act for any kind of redemption in this post-apocalyptic fictional universe is put under scrutiny.

Keywords: The road, Dystopia, Anthropocene, Environment, Climate Fiction

* Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, İngiliz Dili ve Edebiyatı Bölümü, mustafagunes@gumushane.edu.tr

Introduction

The narration and being on a journey or a quest including an adventurous experience of a character have always been two closely-related concepts in literature. Narratives portraying the characters on the move is a major motif shared by various literary genres and subgenres. Forms of narrative including such fictions as epics of the ancient times, tragedies, legends, romances, travel writings, poetry, and even stories in detective fiction have generated works of literature representing an odyssey of a protagonist. Among the early examples of such literary writings are ancient Greek myths of oral culture, Homer's *The Odyssey*, tragedies like *Oedipus the King*, *Beowulf* and *Sir Gawain and the Green Knight*, more obviously, *Canterbury Tales* of Chaucer, and later perhaps, Cervantes' *Don Quixote*, Swift's *Gulliver's Travels*, and many other fictions narrating the characters on the move or on a quest. With the rise of the novel as a genre and short stories respectively in roughly around eighteenth and nineteenth centuries, the journey, which had been mostly to the outer world for a quest previously, began to transform to a spiritual journey to the inwards of characters reflecting the growth or development of characters particularly in such fiction as "bildungsroman" or "künstlerroman;" and it reached its most experimentalist forms with modernist literature of early twentieth century after the efforts of authors to "make everything new" including the sense of realism they acquired while composing the plot, portraying characters and narrating what happened. In brief, the narratives about being on the move, on a journey, or on a quest whether it be physical or spiritual, might be traced from the earliest examples of literature, like epics or legends to the recent versions of contemporary fiction.

In novels thematizing being on the move or on a journey to illustrate the subjects or messages and arguments presented by narrators, there abounds portrayals of the world outside, that is, the space including the natural environment, dwelling places like cities or towns, topographies of specific regions, the living crust of the Earth, the biosphere. As a result of the fact that for the past two hundred years, roughly after the industrial revolution, the devastating incursions of humans on the Earth has amplified each year and reached at greater extents recently, some contemporary novels have tended to focus on the drastic changes that authors witness in the environment they live. From the time when the first steam powered engine was manufactured or the first mill established in London to the latest scientific, technological, industrial, and medical developments in the world, there has been a lot that the biosphere had to endure. Because of constant advancements in these fields together with urbanization, wild capitalism, and brutal consumerism, the use of fossil fuel increased incessantly, the environmental sources are wasted by the greater masses of population, and to feed these mouths, the arable lands were misused greedily with chemicals like fertilizers, pesticides and GMOs, leading to deforestation or extinction of certain animals, so not only pollution of air but of every kind became a commonplace with human waste everywhere helping the deterioration of such pollutions. There have been also serious shortcomings of these human-caused evils which assaulted the very base of the Earth since the Earth or the biosphere of which humans are a part has the potential to respond, and as Haraway claims for the possibility of a "response-ability" relationship between humans and animals (2008: 42), there is a similar relationship between human beings and the biosphere unquestionably. Flash

floods, unusual and extreme tornadoes or downfalls, lakes and rivers drying up gradually and defaunation, depletion of ozone layer are just a few to cite as responses of the biosphere.

All of these interactions between humankind and the Earth would not be ignored by the contemporary thinkers and novelists, and with Rachel Carson's 1962 book, *Silent Spring*, "modern environmentalism" begins (Garrard, 2004: 2). In the first chapter of the book, there is a fable, 'A Fable for Tomorrow' in which Carson fictionalize a pastoral and "harmonious" American town with "green fields" and "prosperous farms" where "a strange blight" creeps over in time and everything begins to change (Carson, 1967: 10). This strange blight falls on the town, Carson argues, because of the use of pesticides, or in Carson's words "elixirs of death" like DDT, aldrin and dieldrin which have been used in farming following WWII. (1967: 17) Carson was drawing attention to the use of pesticides and how they contaminate the crops, our body, and the soil, as well. This was one of the incursions of humans on the environment, yet it is just one out of many other misuses, for sure. Thus, the epoch in which human-caused actions have been the major source of damage to the environment is named as "Anthropocene" and these changes in environment labeled as "Anthropogenic," which simply means "originating in or caused by human activities" (OED, 2022); and the criticism reflecting these "human versus non-human conflicts" and their possible outcomes as "ecocriticism" (Cuddon, 2013: 224). Although the earliest use of the words "Anthropocene" and "Anthropogenic" dates back to 1926 when a Russian geochemist Vladimir I. Vernadsky's used the terms in his book *The Biosphere* (Chakrabarty, 2021: 156), Paul Crutzen and Eugene F. Stoermer popularized the term Anthropocene to describe the detrimental human incursions on Earth "for the past two centuries" when "the global effects of human activities have become clearly noticeable" although there were some other terms like "Capitalocene", "Econocene", "Chthulucene" used by different critics to describe the epoch which witnessed the negative influence of humans on Earth reaching unprecedented levels (2000: 17), and ecocriticism, as Glotfelty notes, is "the study of the relationship between literature and the physical environment ... tak[ing] an earth-centered approach to literary studies" (qtd. in Garrard, 2004: 3).

More recently in 2007, Dan Bloom, a journalist and an activist from North America coined the term "cli-fi" to describe the works of fiction thematizing the human and nonhuman interactions changing the climate, and the abbreviation with an obvious analogy to 'sci-fi' signals the appearance of "a new genre of fiction and film, reflecting but also to a degree informing views and shaping conversations on climate change" (Goodbody and Johns-Putra, 2019: 1). Focusing on climate change specifically, cli-fi portrays the intense effects of human damages to the environment, usually in a near future dystopian environment. Often speculatively and perhaps ominously, cli-fi novels draws a sketch of a possible future world where changes in climate have already led to a downfall on Earth and non-human, so humans have finally come to the realization of the fact that they are, indeed, bound to non-human intrinsically, and such a downfall in the world of non-human will definitely lead to a certain demise of the human world and civilization. This argument is also underlined by Rosi Braidotti who has been one of the most influential discourse-initiators in such subjects as Anthropocene and post-anthropocene, humanism and posthumanism. Braidotti draws attention to the interdependent inseparability of *anthropos/bios/human* from *zoe/animal/non-*

human in the post-anthropocentric period, and she notes, “Zoe-centred egalitarianism is, for me, the core of the post-anthropocentric turn: it is a materialist, secular, grounded and unsentimental response to the opportunistic trans-species commodification of Life that is the logic of advanced capitalism” (2013: 60).

Although cli-fi dystopias portraying the repercussions of anthropocentric negativities, in other words, anthropogenic damages to the environment is a thing of contemporary fiction, there were, indeed, immediate responses of authors to Anthropocene and the anthropocentric damages even in nineteenth century with those industrial novels that portray cities like London or Manchester polluted to an extent that “smoke and soot” would blacken the walls or buildings as described in Dickens’ *Great Expectations* (2002: 171) and the unsanitary living conditions, polluted air and water would lead to numerous deaths among members of working class heartbreakingly in Gaskell’s novels, *North and South* and *Mary Barton*. Air pollution in an industrialized town is perhaps best outlined in Dickens’ *Hard Times* as such:

[The imaginary] Coketown lay shrouded in a *haze* of its own, which appeared *impervious to the sun’s rays*. You only knew the town was there because you knew there could have been no such sulky blotch upon the prospect without a town. A *blur of soot and smoke*, now confusedly tending this way, now that way, now aspiring to the vault of Heaven, now *murkily creeping along the earth*, as the wind rose and fell, or changed its quarter: a dense formless jumble, with sheets of cross light in it, that showed nothing but *masses of darkness* – Coketown in the distance was suggestive of itself, though not a brick of it could be seen. (2008: 105)

However, although these lines summarize the anthropogenic pollution in England after the industrial revolution in the nineteenth century, the core of these writings was not thematizing the environmental concerns, yet, in contemporary fiction, there has been a particular “earth-centered” approach pointing out the graveness of the problem to warn the readers about possible disasters if no precautions are taken and if human beings keep thrusting its negative carbon print on Earth uncompromisingly. Novels, specifically written by such established writers as Margaret Atwood, Jeanette Winterson, Doris Lessing, Ursula Le Guin, and Maggie Gee get serious public attention placing the concerns about Earth, the climate and the biosphere a part of which is human beings, in the center of their literary products. Novels portraying biomes in decay and life in a mode of dehumanizing wasteland in which rivers and water sources are drying up or polluted, trees falling down, animals getting extinct, weather worsening rapidly with temperatures soaring or freezing abruptly have become the subgenre of the sci-fi or the dystopian novel with a bibliography of at least 150 novels as of 2015 (Trexler, 2015: 7). There is a sense of an apocalypse nearing Earth prevalent in these novels and in this way, they warn the readers about the possibility of such a downfall if no precautions are taken to alleviate the ailing biosphere.

Among such works is Cormac McCarthy’s Pulitzer Fiction Prize awarded novel, *The Road* (2006) tells the story of a father and a son incessantly on the road going south to reach the warmth of the world that was indeed lost because of an undefined or unspecified catastrophe depriving them of their accommodation, though it is recurrently hinted that it was anthropogenic. In this dystopian fiction shedding a light on the climate related anxieties of

the twenty-first century societies, due to the total demise of the civilization and the termination of food sources on the biosphere that would sustain any forms of life on Earth, chaos and cannibalism arise with people running havoc in killing or devouring one another. However, the man and the boy, as referred in the book “the good guys” continue to “carry the fire” of life or hope throughout the road they do not depart for a long time. Hence, it will be argued in this study that, McCarthy’s dystopian cli-fi novel not only projects an exploration of possible detrimental outcomes of the anthropogenic damages on the terrestrial, marine, and aerial ecosystems that could be inevitable in the post-Anthropocene period due to the extreme abuse of the environment and excessive exhaustion of the sources, but also posits the concept of being on the road or being on the move or on a quest as a restorative act for any kind of redemption in this post-apocalyptic fictional universe.

The Road and the biosphere damaged beyond repair

Despite any clear references, McCarthy’s novel sets in the United States (Morgan, 2008: 39¹), with an unnamed man and a boy traveling to the South after a cataclysm that transformed the biosphere completely making it unwelcoming humans as residents. Below a darkened sky and ashes raining on the man and the boy, making them cover their mouth and faces, with unusual precipitation and temperatures on the region with trees ceasing to live and falling down on the ground as if the earth cannot hold them any longer let alone any plants growing afresh on it, most people on Earth have died or have been killed by survivors who mostly considers any alive thing as edible food. The nameless man and the boy meet various other survivors or groups of survivors in their journey to the South; the man shoots one of the members of a group cannibals that would be claiming their lives; the boy persuades the man to feed a miserably hungry old man on the road; they discover a slaughterhouse where some cannibals store humans as food and devour them slowly dismembering the victims daily. Fleeing from this horrible scene, they finally discover an abandoned fallout shelter where they linger for a while enjoying the canned food stored there as well as indulging themselves with a hot bath, shaving, sleeping on proper bunk beds, and eating on a table. With a fear of being discovered in the shelter by cannibals, they leave the momentary elysian shelter in the inferno (literally underground, though the real hell is above the ground). They are mugged by another survivor who is poorer and perhaps hungrier than themselves, yet the man catches the mugger and takes everything he owns to make him suffer in the way he was planning to make the man and the boy suffer, which, as a result, shatters the belief that boy had for themselves as being the “good guys,” leading to his muteness for a while. In the end, the man falls sick and dies after they reach at the southern coast, leaving the boy with the gun with a single bullet in it which is supposed to be used in cases of a cannibal attack or assault to commit suicide, yet as the only silver lining in the menacingly dark clouds of the novel, he is picked up by a family who are one of the other good guys they were in search of since the beginning of the narrative.

Nevertheless, human incursions damaged the biosphere irrevocably, and there might be the slightest of any chance for them to survive. Such a dark portrayal of a post-apocalyptic

¹ The critic makes a detailed association of McCarthy’s landscape descriptions with the actual map of the USA in the article titled “The Route and Roots of *The Road*”, 2018.

cosmos makes *The Road* a rare example in Anthropocene fiction which presents all desperation and no hope, yet as Trexler has also noted, the novel is also a more realist example of cli-fi since it parallels the grief of a man losing his wife to the desperation of apocalypse that leads him to lose every other thing except his son (2015: 224). That is why, *The Road*, is an example of “speculative fiction” as Margaret Atwood infamously labels her dystopian novels like *The Handmaid’s Tale* which feature a world that may not be too distant from our world and in this sense these works are dissimilar from sci-fi novels that focus on more unrealistic events like Martians or robots and AIs invading the Earth, which is a scenario that might be possible only if some other unproven conditions or undeveloped technology are provided (*The Guardian*, para. 4-5). Thus, *The Road* involves grave environmental warnings to the reader who are the main actors in the scenario leading to the apocalypse in the literary heterocosm of this specific novel.

Despite not being reported clearly, the transformation of the biosphere in this heterocosm is understood to be anthropogenic. The unnamed catastrophe breaks upon unnamed characters at 1:17 on an unnamed day and year as it is reported in the novel, “[t]he clocks stopped at 1:17. A long shear of light and then a series of low concussions. He got up and went to the window. What is it? She said. He didn’t answer. He went into the bathroom and threw the lightswitch but the power was gone” (54). The shear of light and then a series of low concussions and the electricity going off suggest an anthropogenic nuclear tragedy taking place. The streets the man and the boy pass through, as Morgan also states, is possibly Knoxville (Morgan, 2008: 40) which is the place where McCarthy also lived for a while, and is described in the book as full of dead bodies who were stuck dead as they were driving or sitting in the doorways of houses that were still intact, and people dying or being mummified in this way would possibly be the result of an intense irradiation after a nuclear explosion (McCarthy, 2007: 23). Moreover, the world in *The Road* is described in the very first sentence as involving “[n]ights dark beyond darkness and the days more gray each one than what had gone before. Like the onset of some cold glaucoma dimming away the world” which is solely warmed a bit by the love of a father who, “[w]hen he woke in the woods in the dark and the cold of the night he’d reach out to touch the child sleeping beside him” (McCarthy, 2007: 1).

Indeed, the word, “dark” and its derivations are used 138 times in the text; “gray,” 84, and “night,” 80 times in a novel of around 300 pages, and the frequency of their uses increases as the story unfolds. Hence, the text insinuates that the anthropogenic cataclysm has resulted in a world that is completely ashened gray in daytime, and dark in the night, reaching to “[a] blackness to hurt your ears with listening” (McCarthy, 2007: 14); and the biosphere in which the survivors suffer, the atmosphere, lithosphere, hydrosphere, the flora and fauna, save a dog only, are, all, in decay. The boy still enjoys the gray colored snowflakes falling down, the real color of which he has not witnessed since he was born after the catastrophe. He cheers, “[i]t’s snowing” and then it is reported by the narrator that “[h]e looked at the sky. A single gray flake sifting down. He caught it in his hand and watched it expire there like the last host of Christendom [...] The wet gray flakes twisting and falling out of nothing. Gray slush by the roadside. Black water running from under the sodden drifts of ash.” (McCarthy, 2007: 15). The problem causing gray flakes and slush is possibly the particulate released from a nuclear explosion and possibly carried up into the atmosphere and returned to the biosphere as

unusually polluted precipitation. The world filled with particulate matter and ash is portrayed in the novel as “[c]old and growing colder,” and as far as their eyes can see it “was burned away” and in it there are “the blackened shapes of rock standing out of the shoals of ash and billows of ash rising up and blowing downcountry through the waste” and a “dull sun moving unseen beyond the murk,” “cauterized terrain ... [w]here all was burnt to ash before them,” and nights that were “long and dark and cold beyond anything they'd yet encountered. Cold to crack the stones. To take your life” (McCarthy, 2007: 12-13).

The impacts of this catastrophe are also seen in flora and fauna which are irrecoverably and completely eradicated. Along the road, they witness biomes being erased completely, trees “cracking” and “falling down,” (McCarthy, 2007: 35), animals dying as time passes in this nuclear winter, and although the unnamed man remembers the early years of the catastrophe when he listened to “flocks of migratory birds,” in the darkened world “[h]e never heard them again” (McCarthy, 2007: 54). McCarthy’s world is the one that no longer supports any form of habitation, and the man and the boy are two of the miserable figures lingering in it before reaching the final destination, that is death. At one point, they find an apple on dead grass, an apple that is “[h]ard and brown and shriveled” and “almost tasteless” (McCarthy, 2007: 127), yet they still gnaw on it as if they could get a slight glimpse or taste of a paradise lost. Later, they find some “alien-looking” morel mushrooms probably grown out of the ash shrouding the earth (McCarthy, p. 34). Although the boy likes its taste, any forms of vegetation is narrated to be “alien” in this lifeless world of *The Road*. A form of an extremely strong and long-lasting “perennial climbing plant” kudzu which grows incredibly fast and covers immense areas in short time (OED, 2022), is reported to have died in this world. The land is described as “gullied and eroded and barren” where there are “[t]he bones of dead creatures sprawl[ing] in the washes,” “[m]iddens of anonymous trash,” [f]armhouses in the fields scoured of their paint and the clapboards spooned and sprung from the wallstuds” jungles of “dead kudzu,” marshes “where the dead reeds lay over the water,” and [b]eyond the edge of the fields the sullen haze hung over earth and sky alike” (McCarthy, 2007: 189). The total destruction of flora and fauna is possibly caused by protracted influences of an anthropogenic nuclear catastrophe although the immediate blast of it could also wipe off vegetation and animals to a great extent in a flash. However, the man takes God responsible for the decay of the biosphere and his agonies while trying to survive in it. At the beginning of the novel, the man cries out to the sky searching for a clue for the existence of a God, and he begs for his manifestation in a way that either would rekindle the hope that the man and the boy lost, or alternatively, would let the man choke Him to death altogether since the man believes, He, or perhaps His nonexistence, let *anthropos* impair the world in this way:

He woke before dawn and watched the gray day break. Slow and half opaque. He rose while the boy slept and pulled on his shoes and wrapped in his blanket he walked out through the trees. He descended into a gryke in the stone and there he crouched coughing and he coughed for a long time. Then he just knelt in the ashes. He raised his face to the paling day. *Are you there? he whispered. Will I see you at the last? Have you a neck by which to throttle you? Have you a heart? Damn you eternally have you a soul? Oh God, he whispered. Oh God.* (McCarthy, 2007: 10, italics mine)

Nonetheless, the anthropogenic transformation of the Earth in the heterocosm of *The Road* is irreversible and in this godless fictional universe McCarthy represents, the only hope that the man holds on to seems to be the survival of his boy along the road that they hope would lead to a form of salvation.

The Road and the pursuit of hope in a dystopian fiction

Linda Woodson (2008) claims, more than being a post-apocalyptic fiction, *The Road* as a literary work, “fits best in the genre of journey literature that has developed in American literature ... the journey into the heart” and the two major characters in the novel, the man and the boy set off this unavoidable journey after “dispossession and displacement” (88). They are dispossessed of whatever they had before the apocalypse and are displaced from the safe accommodation because of post-apocalyptic threats claiming their lives. They are left with two certain options: either to stop living in this unwelcoming world as does the mother, or to suffer to survive in this hell on Earth which, as Squire notes, creates “the intensity of the novel” with its extreme “deathliness” (2012: 218). The man who is of the second opinion, perhaps because of his love for the boy leaves his home which, even only after one apocalypse year cannot shelter them any longer from humans transformed into flesh eating cannibals outside (McCarthy, 2007: 28) and sets himself off to a journey that is potential to many unpredictable dangers in a post-apocalyptic world. Being on the road and being in search of a better life becomes the only possible way out for the man and the boy, and in the novel, whatever happens they aim to return to the road and continue their journey to preserve their hope. The road symbolizes safety in this hostile environment and whenever they encounter a threat either from other survivors or the post-apocalyptic world, the road is presented to get away from them. However, more than an exploration of the post-apocalyptic universe along the road, the journey of the man and the boy in the novel impresses the readers with extremely heightened feelings of desperation, loneliness, helplessness, hunger, fear and pain that the man and the boy experience while they are on the road, and this leads to a catharsis among readers leading them to appreciate the values of what great the loss might be if a world like the one in *The Road* falls upon them. This is because, although the quest of the man and the boy on the road symbolizes the only hope available in the merciless and godless world of the novel, the solidness or the meaning of this hope are presented as debatable and perhaps worthless at the end. The elegiac last sentences of the novel clarify the possibility of any bright future:

Once there were brook trout in the streams in the mountains. You could see them standing in the amber current where the white edges of their fins wimpled softly in the flow. They smelled of moss in your hand. Polished and muscular and torsional. On their backs were vermiculate patterns that were maps of the world in its becoming. Maps and mazes. Of a thing which could not be put back. Not be made right again. In the deep glens where they lived all things were older than man and they hummed of mystery. (McCarthy, 2007: 206-307)

The futility of the hope suggested by the road and the idea of being on the move, is supplemented in the novel with extreme minimalism in language, plot, characters, time and space, events and making the novel as essentially concentrating on two figures searching desperately for a better life in “an apocalyptic hellscape” in agony, which, for some critics,

resemble that of migrant workers in Steinbeck's *The Grapes of Wrath* (Estes, 2013: 189). Sheean resembles the novel to Beckett's *Endgame* (1956), "an end-of-the-world scenario that takes place in permanent grey light, in the wake of an unnamed catastrophe ... explor[ing] the dynamic of the father-son relationship" (2012: 96). This remark is very valid for the novel and Beckett's play are narratives of a bleak and vague world in which there is only a tragic, or in Beckett's case tragi-comic existence of characters in a hostile environment. After reading any of these works, one is left with a feeling of catharsis, and more than the plot, more than the characters, there is the experience of certain feelings or emotions. The language of the novel is completely elegiac for the world that is lost. It is dark and brooding, and it leads the reader to sympathize with the boy and man as they go along the road. Beginning when they are already on the road with a shopping cart after they are ousted from home, in other words, beginning *in medias res* in a style harkening back the *crisis plots* of Aristotelian tragedies, the novel is read as if it were written to arouse *pity* and *fear* among the readers as does the Aristotelian tragedy enabling a definite *cathartic* purification and purgation for the readers at the end for the reader, since this hellscape distanced from the world of the reader is to linger, and as it is made very clear in the last paragraph or the *epilogue* of the novel cited above, for the tragic heroes of this apocalyptic fiction, only a world denouncing every single good thing is foreseeable, and never more.

Moreover, the language in *The Road* is dry and barren echoing the setting of the novel, dialogues are with short staccato expressions and sometimes monosyllabic to an extent that would break them up into meaningless replies as though the catastrophe outside on the environment has crawled in the minds of the characters paralyzing their ability to communicate. The language and mindset of the characters reverberates the world in demise and gradually all is disappearing without any hope to recollect. The man's dreams are also significant to trace this progress since although the man enjoys these dreams at first, later on he decides that they are painful for him and he "mistrusts" them (McCarthy, 2007: 17) since they are nothing but relics from a world and story line that has been deleted or eradicated. The man notes, "the right dreams for a man in peril were dreams of peril and all else was the call of languor and of death" (McCarthy, 2007: 17). Dreams that are not about "peril," are linked to death, and as opposed to the gray and ashen world of living, death and dreams are described as "so rich in color" (McCarthy, 2007: 20). Therefore, in a novel which turns everything upside-down, death, normally associated with darkness, becomes more colorful than living because what the man and the boy suffers is the death on earth. As a result, fed up with dreams torturing him with the projection of a better life in vision, the man cries, "there is no other dream nor other waking world and there is no other tale to tell" (McCarthy, 2007: 32).

Woodson draws attention to the signifiers in the language of the text "with no signified," (2008: 92) that is, words losing their meaning once the signification process is broken. The objects and concepts that are lost or of no use cause the signifiers lose the signified ones. Music, for instance, is meaningless for the boy, in a world without music (Woodson, 2008: 92), in a world where "blackness [is] to hurt your ears with listening," (McCarthy, 2007: 14) and the flute that the man makes for the boy is useless, that is why the boy throws it away later. At

one point, the man feels like saying something but he cannot as the language he knew fails him and it is noted in the text that,

He'd had this feeling before, beyond the numbness and the dull despair. The world shrinking down about a raw core of parsible entities. The names of things slowly following those things into oblivion. Colors. The names of birds. Things to eat. Finally the names of things one believed to be true. More fragile than he would have thought. How much was gone already? The sacred idiom shorn of its referents and so of its reality. Drawing down like something trying to preserve heat. In time to wink out forever." (McCarthy, 2007: 93)

The linguistic capacity of the man, or the language system, the *langue* in Saussurean sense is broken into "parsible entities," that is every signification process has been broken down, and as a result the signifiers lost their capacity to signify the signified because of the gradual oblivion man experiences after not necessitating to use them for a great while. As the world he lives in collapses, goes into decay, his language goes through a period of corrosion. As things cease to exist or to become meaningful for the surviving man, the language, "the sacred idiom" as referred in the quote, is "shorn of its referents" so all, that were in the lost world and that no longer are, lost the value of genuineness or authenticity for the man. All the values and morals, every real thing that makes up the human and civilization and human history have ceased to exist in the apocalypse of *The Road*, save a few which survive perhaps solely in the innocent boy who was born into this cataclysmic world. The man questions his beliefs in these old and obsolete realities of the past world, asking himself "Do you think your fathers are watching? That they weigh you in their ledgerbook? Against what? There is no book and your fathers are dead in the ground" (McCarthy, 2007: 109). He thinks he has no connections to the past, his forebears, and history. The nightmare he is in is the only reality he has to face and it has wiped out all human knowledge, morals, values, history, and perhaps everything that might be associated with civilization and humanity or everything that might be communicated through language and expression. At one point, the boy realizes that even the stories the man tells are meaningless in this world, and although the man remarks "They dont [sic] have to be true. They're stories," the boy objects to the situation saying "Yes. But in the stories we're always helping people and we dont [sic] help people" (McCarthy, 2007: 268).

Moreover, the usual connotation of words is reversed, and what some things meant in the old, bygone world means the opposite in the new post-apocalyptic world of the man and the boy. As Estes also notes, whereas war and consumerism related "relics" of the pre-apocalyptic world, such as a pistol, a flare-gun that the man plans to use to fire up anyone attacking, a shopping cart, a Coca-Cola can are reported to be of help for the man and the boy in the novel, the nature or the environment functions to be inhospitable because [t]he man and boy are threatened by falling trees (35, 97), earthquakes (28), freezing temperatures (15) and a generally inhospitable environment, and there is a "dichotomy of nature/technology" in *The Road* (Estes, 2013: 201 & 205). Therefore, the good, and the friendly nature and the natural existence of living beings on Earth, that is the normal status of all beings, has been the abnormal and the nature the other, the enemy, perhaps "an alien" as it is used in the novel to describe the only alive being they find sprouting from the earth, that is a mushroom growing out of ash-covered land.

Conclusion

Consequently, what the content and the narrative and linguistic forms of the novel cohesively suggest is the darkness, bleakness, disaster and oblivion in an anthropogenically damaged world where there is the intensely heartbreaking suffering of a man and a boy. Not only has the biosphere transformed eternally in the post-Anthropocene as a result of a pre-apocalyptic endeavors of *Anthropos*, but also the effort of characters to survive in the post-apocalypse, their belief in themselves as “being the good guys”, or “carrying the fire,” their barely holding on to life with the help of an idea to go to the south along the road which ostensibly helps them to keep up their faith in reaching a warmer place or finding other good people as they stick to their plan to be on the move and follow the road with the help of an old and perhaps misleading “oilcompany roadmap” (McCarthy, 2007: 37) are made redundant in the novel, which perhaps features one of the darkest and hopeless worlds of English literature in a Beckettian style as portrayed in dramas like *Waiting for Godot*, or *Endgame*. Resembling the meaningless “waiting” of Estragon and Vladimir in *Waiting for Godot*, the hope and the search of the man and boy are caricatured in the novel with the following lines:

[The Boy:] Do you think somebody is coming?

[The Man:] Yes. Sometime.

[The Boy:] You said nobody was coming.

[The Man:] I didnt [*sic*] mean ever.

[The Boy:] I wish we could live here.

[The Man:] I know.

[The Boy:] We could be on the lookout.

[The Man:] We are on the lookout.

[The Boy:] What if some good guys came?

[The Man:] Well, I dont [*sic*] think we're likely to meet any good guys on the road.

[The Boy:] We're on the road.

[The Man:] I know. (McCarthy, 2007: 160)

After all, as the old man that the boy and the man encounter on the road, in the first place, this is a hopeless journey that they have set off, and it is not unbeknownst to them when they begin, and thus death is the only one in escort, and as Ely remarks, in this dark world, [w]hen we're all gone at last then there'll be nobody here but death and his days will be numbered too. He'll be out in the road there with nothing to do and nobody to do it to. He'll say: Where did everybody go? And that's how it will be” (McCarthy, 2007: 146). As a result, although the boy is engaged into a family that appears to be formed by the other “good guys,” it is understood from the replacement of the god with the deceased father by the boy as explained in the penultimate paragraph of the novel, for the last light-bearer left, there remains no divine light that he could attach to except the imaginary talks with his father, a dream reminding bygone days.

Works Cited

- Atwood, M. (14 Oct. 2011), "Margaret Atwood: The Road to Utopia." *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/books/2011/oct/14/margaret-atwood-road-to-utopia>, (11.02.2022).
- Braidotti, R. (2013), *The Posthuman*, Cambridge: Polity Press.
- Carson, R. (1967), *Silent Spring*. New York: Fawcett Crest Printing, <https://archive.org/details/silentspring00cars/page/n7/mode/2up?view=theater> (14.02.2022)
- Chakrabarty, D. (2021), *The Climate of History in a Planetary Age*, Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Crutzen, P., Stoermer, E. F. (2000) *Global Change Newsletters*, May, No. 41, International Geosphere, Biosphere Program <http://www.igbp.net/download/18.316f18321323470177580001401/1376383088452/NL41.pdf>, (24.01.2022).
- Cuddon, J.A. (2013), *A Dictionary of Literary Terms and Literary Theory*. 5th ed. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Dickens, C. (2002), *Great Expectations*. London: Penguin Books.
- Dickens, C. (2008), *Hard Times*. New York: Oxford University Press.
- Estes, A.K. (2013), *Cormac McCarthy and the Writing of American Spaces*. Amsterdam: Rodopi.
- Garrard, G. (2004), *Ecocriticism*, New York: Taylor & Francis e-Library.
- Goodbody, A., Johns-Putra, A. (2019) Eds. *Cli-Fi: A Companion*, Oxford: Peter Lang.
- Morgan, W. G. (2008), "The Route and Roots of *The Road*," *The Cormac McCarthy Journal*, Autumn, Vol. 6, Special Issue, Penn State University Press, pp. 39-47.
- McCarthy, C. (2007), *The Road*. London: Picador.
- Oxford English Dictionary, Anthropocene, <https://www.oed.com/view/Entry/398463?redirectedFrom=anthropocene#eid>, (12.03.2022).
- Oxford English Dictionary, Anthropogenic, <https://www.oed.com/view/Entry/8421?redirectedFrom=anthropogenic#eid>, (12.03.2022).
- Oxford English Dictionary, kudzu, <https://www.oed.com/view/Entry/104519?redirectedFrom=kudzu&>, (3.04.2022).
- Sheean, P. (2012) "Road, fire, trees: Cormac McCarthy's post-America," *Styles of Extinction: Cormac McCarthy's The Road*, Julian Murphet, Mark Steven (Eds.), New York: Continuum International Publishing Group, pp. 89-108.
- Squire, L. (2012), "Death and the Anthropocene: Cormac McCarthy's World of Unliving." *Oxford Literary Review*, Vol 34, No. 2, Deconstruction in the Anthropocene (2012), Edinburgh University Press, pp. 211-228.
- Trexler, A. (2015), *Anthropocene Fictions: The Novel in a Time of Climate Change*. USA: University of Virginia Press.
- Woodson, L. (2008) "Mapping *The Road* in Postmodernism," *The Cormac McCarthy Journal*, Autumn, Vol. 6, Special Issue, Penn State University Press, pp. 87-97.

Bilgi Teknolojilerinin Geliştirilmesi Mi? Bilgi Teknolojileri İle Birlikte Gelişmek Mi?

“Yol” Metaforu Bağlamında Nitel Bir Değerlendirme

Dr. İbrahim YILDIZ*, Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Kamil KABAKUŞ**

Özet

Bilgi teknolojileri; önemi sıklıkla vurgulanan, geliştirilmesi teşvik edilen bir sahadır. Fakat bilgi teknolojilerini geliştirmek bireylere ve toplumlara neler katar? Bilgi teknolojileri sahasında çalışmanın, işin “mutfak” kısmında bulunmanın bireysel gelişime katkıları yok mudur? Buradan hareketle bu çalışmada; bu soruların cevaplandırılması amacıyla nitel bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırma iki boyutta ele alınmıştır. Birinci boyutta, Atatürk Üniversitesi Bilgisayar Araştırma ve Uygulama Merkezi (ATABAUM) bünyesindeki uzmanlarla görüşülmüştür. Burada, “bilgi teknolojileri sahasında faaliyetlerde bulunmanın kendilerine neler kazandırdığı”, “bu sahada çalışmalar yapmanın kendilerinin hangi yönlerini kuvvetlendirdiği ve zayıflattığı” ve “iyi bir bilişimcinin nasıl olması gerektiği” ile ilgili sorular sorulmuştur. Araştırmanın ikinci boyutunda, Atatürk Üniversitesi Toplumsal Duyarlılık Projeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından desteklenen “bilişimciler deneyimlerini paylaşıyor” başlıklı projeye katılan Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi öğrencilerine “bilişimci deneyimlerinden en çok etkilendikleri hususları” belirtmeleri istenmiştir. Buralardan elde edilen bulgulara göre; bilgi teknolojilerini geliştirmenin bireylere analitik düşünebilme, sabırlı olma, problem çözüme gibi yetkinlikleri kazandırabildiği görülmüştür. Öte yandan sosyal becerileri gelişmiş bilgi teknoloji kullanıcılarının ve geliştiricilerinin önemli olduğunun vurgulandığı etkinlikte ise katılımcı öğrencilerin en fazla “bitcoin ve blockchain” teknolojilerine dikkat yönelttikleri anlaşılmıştır. Yapılan değerlendirmeler ile bu çalışmada; bilgi teknolojileri sahasındaki bölümler ile felsefe, sosyoloji ve edebiyat bölümleri arasında ortak yürütülebilecek gelecek çalışma önerilerinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Bilgi Teknolojileri, Araştırma ve Merkezi, Atatürk Üniversitesi

Developed Information Technologies? Developing with Information Technologies? A Qualitative Evaluation in the Context of the “Road” Metaphor

Abstract

Information technologies; it is a field whose importance is frequently emphasized and development is encouraged. But what does developing information technologies add to individuals and societies? Doesn't working in the field of information technologies and being in the "kitchen" part of the business contribute to individual development? From this point of view, in this study; A qualitative research was conducted to answer these questions. This research has been handled in two dimensions. In the first dimension, experts from Atatürk University Computer Research and Application Center (ATABAUM) were interviewed. Here, questions were asked about "what they gain from doing activities in the field of information technologies", "which aspects of doing work in this field strengthen and weaken them" and

* Atatürk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü; ibryildiz@atauni.edu.tr

** Atatürk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü; kkabakus@atauni.edu.tr

"how a good informatics should be". In the second dimension of the research, Atatürk University Faculty of Economics and Administrative Sciences students, who participated in the project titled "Informaticians share their experiences" supported by Social Awareness Projects Application and Research Center, were asked to indicate "the aspects that they are most affected by the informatics experiences". According to the findings obtained from these places; It has been seen that developing information technologies can provide individuals with competencies such as analytical thinking, patience and problem solving. On the other hand, in the event where it was emphasized that information technology users and developers with advanced social skills were important, it was understood that the participant students interested the most attention to "bitcoin and blockchain" technologies. In this study; suggestions for future studies have been made that can be carried out jointly between departments in the field of information technologies and departments of philosophy, sociology and literature.

Keywords: Information Technologies, Research and Center, Atatürk University

Giriş

Bilgi Teknolojilerini (BT) kullanmak, bireyler ve kurumlar için faydalıdır (Ji, Yan ve Yu, 2020). Bu teknolojiler ile bireyler ve kurumlar enformasyona erişebilirler ve paylaşımında bulunabilirler. Bu sayede; zamana ayak uydurabilirler ve rekabette geri kalmazlar (Soomro vd., 2018). Ayrıca Bilgi Teknolojilerinin sağladığı bu ve benzeri faydalar, Bilgi Teknolojilerinin kullanımını toplumların da gelişmişliğinin bir göstergesi olarak kabul edilmesini sağlamaktadır. Nitekim BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları alt başlıklarından olan 'Sanayi, Yenilikçilik ve Altyapı' başlığında belirtildiği üzere, "*Bilgi ve iletişim teknolojilerine erişimin önemli ölçüde artırılması*" önemli bir kalkınma göstergesi olarak kabul edilmektedir (<https://turkey.un.org/tr/sdgs/9>). On Birinci Kalkınma Planında da "*Bilgi ve İletişim teknolojilerinin geliştirilmesi ve kullanımı yoluyla ekonomide verimliliğin ve rekabet gücünün artırılması, bu suretle iş süreçlerinin dönüştürülmesi*" temel amaç olarak belirlenmiştir ve Bilgi Teknolojilerini kullanmakla birlikte bu teknolojilerini geliştirmek, kurumlara entegre etmek ve yönetmek önemli sayılmaktadır. Tüm bunlardan; Bilgi Teknolojilerinin geliştirilmesi, kullanımı ve yönetimi ile ilgili hedef ve beklentilerin fonksiyonel ve stratejik boyutlarda ele alındığı, bireyler, kurumları ve ülkeleri ve toplumları diğerlerinden daha ileriye taşıyabilecek teknik hususlarla sınırlandırıldığı anlaşılmaktadır. Oysa Bilgi Teknolojilerini geliştirmek ve yönetmek, bireysel gelişimin bir parçası olamaz mı? İşte bu çalışmanın amacı; Bilgi Teknolojilerini geliştirirken ve yönetirken bireysel anlamda gelişmenin de mümkün olup olmayacağı ile ilgili değerlendirmelerin yapılmasıdır. Başka bir deyişle bu çalışmanın amacı; Bilgi Teknolojilerini geliştirmede ve yönetmede takip edilecek sürecin, bireysel olgunluğa katkı sunan bir gelişim süreci olarak kabul edilip edilemeyeceği ile ilgili analizlerin gerçekleştirilmesidir. Bu çerçevede bu çalışma kapsamında gerçekleştirilen araştırmada aşağıdaki soruların cevapları aranmıştır:

1. Bilgi Teknolojileri sahasında çalışmalar yapmanın bireysel gelişime sağladığı katkılar var mıdır? Bunlar nelerdir?
2. Bilgi Teknolojileri sahasında çalışmalar beslediği duygu ve düşünceler (mutluluk, sevinç, endişe, stres, heyecan vs.) nelerdir?
3. Bilgi Teknolojilerinde çalışmak, bireylerin "nasıl insanlar" olmaya hazırlar?

4. Tüm bu sorulara karşın; Bilgi Teknolojilerindeki gelişmelerde göze çarpan yönler nelerdir?

Ana Metin

Bilgi Teknolojileri sahasında faaliyet göstermek, popülerliği artan bir konudur. Bundan dolayı birçok birey, bu saha ile ilgili kariyer planları yapmaktadır. Çünkü bu sahada çalışmalar yapmak, ekonomik kazanımlar sağlamakla birlikte sosyal anlamda da bireylere katkılar sunmaktadır (Cerna ve Nemeč, 2019). Aynı zamanda; kurumlar da Bilgi Teknolojilerini kullanmaya isteklidirler. Çünkü bu teknolojileri kullanmanın kurum performansına olumlu katkılar sağlaması beklenir (Ji, Yan ve Yu, 2020). Toplumlar da Bilgi Teknolojilerini kullanmayı çağdaş dünyanın bir gereği olarak görmektedirler ve ülkemiz de de bu teknolojilerin kullanımını ve geliştirilmesini teşvik etmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

Bilgi Teknolojilerinin kurumlar için geliştirilmesi ve buralarda kullanımının teknik yönlerinin yanı sıra; sosyal ve psikolojik boyutlarının olduğu da unutulmamalıdır. Örneğin Cooper (2000), bilgi teknolojilerinin geliştirilmesinde yaratıcı düşünme yeteneğinin öneminden bahsetmiştir. Huang ve Shiau (2017) da bilhassa değişen koşullara uyum sağlamak için bilgi teknolojilerine ihtiyaç duyan kurumların ve bireylerin taleplerine karşılık verebilmek için yaratıcı düşünmenin gerekliliğini bildirmişlerdir. Motammari vd. (2017) ise büyük veri uygulamalarına hakim olmanın, kurum paydaşlarına hakim olmaya yarayacak melekelerle katkı sunacağını bildirmişlerdir. Wang vd. (2011) de bilişim sistem projelerinde kullanıcıları anlayabilecek bir motivasyona ihtiyaç duyulduğundan ve formal olmayan yapıcı ilişkilerin önemli olduğundan bahsetmişlerdir. Zaten Tokarčíková vd. (2020) de Bilgi Teknolojileri çalışmalarında teknik becerilerle birlikte yönetsel yeteneklerin de gerekliliğine işaret etmişlerdir.

Bilgi Teknolojilerinin geliştirilmesinde ve kullanımı ile birlikte bireysel gelişimin de desteklendiğini söylemek mümkündür. Bilişimsel Düşünme (computational thinking); bu açıdan ele alınması gereken bir kavramdır. Bilişimsel düşünme (*computational thinking*) kavramı ile işaret edilen yetenekler problem çözmeye odaklanmada yaratıcı ve etkili çözümler sunma becerisiyle ilgilidir ve bu, yalnızca bilgisayar veya BT uzmanları için değil tüm sahalar için gerekli bir yetenek olarak kabul edilmektedir (Çoban ve Korkmaz, 2021). Graziotin vd. (2018), Bilgi Teknolojileri uzmanlarını mutlu eden faktörleri sıralarken; bilişsel olarak duyulan bireysel tatmin duygusundan, öz yeterlilik ve problem çözme yeteneği, öğrenme ve gelişme kabiliyeti gibi kazanımların altını çizmektedir. Imran ve Gregor (2019), bireylerin tutum ve davranışları ile şekillenen "BT kafa yapısı"ndan bahsederken, bireysel açıdan BT sahasındaki yeniliklere duyulan yakınlık ve sempatiye işaret edilmektedir.

Yöntem

Bu çalışmada; nitel araştırma yöntemine başvurulmuştur. Bu doğrultuda; bu araştırma yöntemi iki boyutlu olarak gerçekleştirilmiştir. Bu araştırmanın birinci boyutunda; Atatürk Üniversitesi Bilgisayar Araştırma ve Uygulama Merkezi (ATABAUM) bünyesinde görevli olan uzman bilişimcilere ulaşılmıştır. Bu uzman bilişimcilere; BT sahasında ne tür çalışmalar yaptıkları, BT sahasında çalışmalar yapmanın kendilerine neler kattığı, bireysel açıdan hangi yönlerini kuvvetlendirdiğini, kendilerinde ne tür eksiklikleri tamamladığını veya kendilerinden neler götürdüğü sorulmuştur. Ayrıca BT sahasında yaptıkları çalışmaları ve

yaşadıklarını düşündüklerinde baskın olan duygunun ne olduğu, BT sahasında başarının sırrının ne olabileceği ve iyi bir bilişimcinin asıl tanımlanabileceği sorulmuştur.

Araştırmanın ikinci boyutunda ise Atatürk Üniversitesi Toplumal Duyarlılık Projeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafınca desteklenen “bilişimciler deneyimlerini paylaşıyor” etkinliğine katılan öğrencilerden alınan görüşlerin değerlendirilmesi söz konusu olmuştur. Bu etkinlik kapsamında uzman bilişimciler ve bilgisayar mühendisleri deneyimlerini paylaşmışlar ve tavsiyelerde bulunmuşlardır.

Araştırmada elde edilen veriler, Miles & Huberman (1994) modeline uygun olarak üç aşamada irdelenmiştir (Baltacı, 2017). Verilerin düzenlenmesi, verilerin sunulması ve sonuçların biçimlendirilmesi ve doğrulanması aşamalarında MS Excel’den ve Google Formlar uygulamasından yararlanılmıştır.

Nitel çalışmalarda kullanılan yöntem ve elde edilen bulguların inandırıcılığı önemli olduğundan, nitel çalışmaların güvenilirliği için gerekli olan “üçgenleme” tekniğinin esaslarına riayet edilmiştir (Başkale, 2016). Öyle ki; veri üçgenlemesi esasına göre bu araştırma ilgili farklı özelliklerdeki katılımcıların müdahil olduğu bir araştırmadır. Araştırmacı üçgenlemesi esasına göre bu araştırma birden fazla araştırmacının görev aldığı bir araştırmadır. Teori ve yöntem üçgenleme esaslarına göre ise bu araştırma farklı iki gruba uygulanmış ve konuya farklı açılardan yaklaşmış bir araştırma olarak hem literatürle kuvvetlendirilmiş hem yöntem olarak çeşitlendirilmiş bir araştırma olmuştur. Başkale (2016) nitel veri analizlerinde bu kriterlerin en az bir tanesinin sağlanmasının gerekli olduğunu bildirmiştir.

Bulgular

Araştırmada elde edilen bulguları da iki farklı grupta incelemek gerekir. Bu gruplardan birincisi ATABAUM’daki BT uzmanları yapılan röportaj ile elde edilen bulgulardır. Bu bulgular aşağıdaki gibidir:

a. *BT’nin hangi sahasında faaliyetler yürütmektesiniz ve ne tür faaliyetler yapıyorsunuz? sorusu karşılığında elde edilen bulgular:* Katılımcıların neredeyse tamamı; network yönetimi, sistem yönetimi ve güvenliği, veri tabanı sistemler yönetimi ile ilgilendiklerini bildirmişlerdir. Katılımcılardan birkaçı ise web tasarımı ve programlama faaliyetleri yürüttüklerini söylemişlerdir.

b. *BT sahasında çalışmalar yapmanın size neler kazandırdığını, bireysel açıdan hangi yönünüzü kuvvetlendirdiğini, sizdeki ne tür eksiklikleri tamamladığını veya sizlerden neleri götürdüğünü düşünüyorsunuz? sorusu karşılığında elde edilen bulgular:* Katılımcılar; BT sahasında çalışmalar yapmanın analitik düşünmede, iş yapmada ve problem çözmeye odaklanmada, problemleri çözmek için daha akılcı yol ve yöntemler bulmada, bilgi donanımını geliştirmede, güncel teknolojileri takip etmede kendilerine katkılar sunduğunu belirtmişlerdir. Bunun yanı sıra katılımcılar; BT sahasında çalışmanın zaman mefhumunu kendileri için geçersiz kıldığından, işkolik olma olasılığını kuvvetlendirdiğinden, asosyal insanlar olmalarına ve ailelerini ihmal etmelerine neden olabileceğinden endişe duyduklarından, fiziksel aktiviteler yapmaktan uzak kalmaktan ve sabırsızlığı körüklemesinden yakınmışlardır.

c. *BT sahasında yaptığınız çalışmaları şöyle bir düşündüğünüzde; bu çalışmaların sizde uyandırdığı baskın duyguyu ve düşüncüyü (mutluluk, sevinç, endişe, stres, heyecan vs.) belirtir misiniz? sorusu karşılığında elde edilen bulgular:* Katılımcıların ifadelerin göre BT sahasındaki çalışmalardaki hakim duygu strestir. Fakat katılımcılar bununla birlikte; heyecan, kendini gerçekleştirmenin

verdiği tatmin duygusu ile birlikte gelen mutluluk ve sevinç duygularının da altını çizmişlerdir.

d. *BT sahasındaki çalışmaların başarısını etkileyen en önemli faktörler sizce hangileridir? sorusuna verilen cevaplar:* Katılımcılar bu soruda çeşitli görüşler sunmuşlardır. Verilen cevaplar arasında bireysel özelliklerin yanı sıra kurumsal özelliklerin de önemli olduğuna dair bulgular vardır. Bireysel olarak; ilgi duyma, zaman ayırma, teknolojiyi takip etme, çok yönlü düşünme, BT'yi bir bütün olarak ele alma, duygu kontrolü, takım çalışmasına yatkınlık, sabır, hırs ve azim, diğerleri ile kurulacak iletişim, yaratıcı zeka BT sahasındaki başarı kriterleri olarak sunulmuştur. Öte yandan BT uzmanlarının kurum içerisindeki motivasyonunu etkileyecek olumsuz yönetim uygulamaları, kaynak tahsisindeki yeterlilikler veya yetersizlikler, geri bildirim mekanizmasının etkisizliği ve ödüllendirme politikalarındaki ve performans değerlendirmelerindeki yetersizlikler katılımcıların en çok yakındıkları durum olmuştur.

e. *"İyi bir bilişimci"yi nasıl tarif edersiniz? sorusuna verilen cevaplar:* Bu soruya verilen cevaplar; alana hakimiyet, yaşam boyu öğrenme disiplini benimsemiş ve çözüme odaklı olmak, sabırlık gayretli, meraklı, iyi niyetli ve pes etmeyen, soğukkanlı bir kişilikte olmak, teknik bilgiyi gerçek hayata aktarabilecek bakış açısına hakim olmak, yeniliklere açık olmak ve inisiyatif alabilmek, öngörülerde bulunabilecek kadar geniş bakış açısına sahip olmak gibi yetkinliklere tanımlanmıştır.

Araştırmanın ikinci boyutu, Atatürk Üniversitesi Toplumsal Duyarlılık Araştırma ve Uygulama Merkezi tarafından desteklenen "Bilişimciler Deneyimlerini Paylaşıyor" konulu projede elde edilen bulgulara yöneliktir. Burada elde edilen bulgular aşağıdaki gibidir:

1. Bu projeye konuşmacı olarak katkıda bulunan ATABAUM'da görevli bilgisayar mühendisleri ve BT uzmanları aşağıdaki noktalara değinmişlerdir: Veri tabanı yönetim sistemleri, sistem yönetimi, blockchain ve bitcoin teknolojileri, program ve yazılım geliştirme ve kurumsal ağlar ile ilgili konular işlenmiştir.

2. Konuşmacılar bu konular üzerinden aşağıdaki hususlara vurgu yapmışlardır:

a. Bilgi Teknolojilerindeki yeniliklerin sosyal medya kanalları başta olmak üzere çeşitli internet kaynakları vasıtasıyla takip edilebileceği.

b. BT'de deneyim ve tecrübe kazanmanın küçük adımlarla olabileceği ve bu sürecin sabırlı olmayı gerektirdiği.

c. Kurumların kendi yazılımlarını geliştirmelerinin önemli olduğu.

d. BT'nin disiplinler arasında ortak dil olduğu.

e. BT deneyiminin kazanılmasının kariyer stratejilerinde önemli olduğu, bireyi kariyer yaşamında öne çıkarabilecek nitelikte olduğu; dolayısı ile BT sahasında ilerlerken büyük düşünmenin gerekli olduğu.

f. Donanımın da yazılım kadar önemli olduğu.

g. Yapay zeka ve bitcoin gibi güncel teknolojilere önem verirken diğer alanların da ıskalanmaması gerektiği; yurt dışı deneyimi, dil öğrenme, müzik dinleme, enstrüman çalma, edebiyatla ilgilenme gibi sanatsal faaliyetlerden yüz çevirmemek gerektiği ve özel yaşamda bunlara zaman ve enerji ayırmanın BT sahasında başarının elde edilmesi için son derece önemli olduğu.

3. Projede dinleyici olarak yer alan öğrencilerin aşağıdaki hususlara daha fazla önem verdikleri görüşmüştür:

- a. Network ve sistem yönetimi ile birlikte bitcoin ve blockchain ile ilgili hususlar en çok dikkat çeken konu olmuştur.
- b. BT sahasında öğrenim görmeyen öğrenciler Blockchain ve bitcoin konularına daha fazla ilgi gösterdiler.
- c. YBS bölüm öğrencileri BT sahasında kariyerle ilgili konularda teknik hususları daha fazla kalıcı buldular.
- d. Çoklu düşünme, disiplinlerarası ve sanatsal yönü geliştirici çalışmaların BT uygulamalarındaki önemine ilişkin telkinlere değinen hiç bir öğrenci olmadı.

Sonuç

Literatür ve araştırma neticesinde elde edilen bulgular; Bilgi Teknolojilerini geliştirmenin ve kullanımının bireylere ve kurumlara sağladığı finansal kazanımların yanı sıra; bireysel gelişim için de bir araç olabileceğini ortaya koymaktadır. Buna göre; BT ile ilgilikazanımlardan bahsedilirken yalnızca finansal kazanımların vurgulanması bu sistemlere eksik açıdan yaklaşılması anlamına gelmektedir. Bu yöndeki eksik ve kusurlu tutum, BT'den elde edilmesi hedeflenen katkıları da engelleyebilir. Çünkü BT, zihinsel bir olgunluk gerektirmektedir (Imran ve Gregor, 2019). Bunun için BT üzerine çalışma yapan sahalar ile sosyal bilimler arasında ortak çalışmaların yapılması son derece önemlidir. Bu noktada; TÜBİTAK 3005 önemli bir proje başlığıdır. Fagerholm vd. (2015) ve Graziotin vd. (2018) de yazılım mühendisleri olmak üzere yazılım geliştiricileri ile ilgili davranışsal çalışmaların yapılması gerektiğinin altını çizmişlerdir. Abdi, Partridge & Bruce (2016), web geliştiricileri üzerine pedagojik çalışmaların önünü açacak araştırma sonuçlarından bahsetmişlerdir.

Kaynakça

- Abdi, E. S., Partridge, H. & Bruce, C. (2016). "Web Designers and Developers Experiences of Information Literacy: A Phenomenographic Study", *Library & Information Science Research*, 38, 353-359.
- Baltacı, A. (2017). Nitel veri analizinde Miles-Huberman Modeli. Ahi Evran Üniversitesi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED)*, 3 (1), 1-15.
- Başkale, H. (2016), Nitel Araştırmalarda Geçerlik, Güvenirlik ve Örneklem Büyüklüğünün Belirlenmesi, *DEUHFED*, 9 (1), 23-28.
- BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları; <https://turkey.un.org/tr/sdgs/9/>; (Erişim Tarihi: 09 Mart 2022).
- Černá, D. & Němec, O. (2019). "The Analysis of Employee Benefits for IT Jobs", *September 5-7, The 13th International Days of Statistics and Economics, Prague*.
- Cooper, R. B. (2000). "Information Technology Development Creativity: A Case Study of Attempted Radical Change", *Mis Quarterly*, 24 (2), 245-276.
- Çoban, E. & Korkmaz, Ö. (2021). "An Alternative Approach for Measuring Computational Thinking: Performance-Based Platform", *Thinking Skills and Creativity*, 42; <https://doi.org/10.1016/J.Tsc.2021.100929>.
- Fagerholm, F., Ikonen, M., Kettunen, P., Münch, J., Roto, V. & Abrahamsson, P. (2015). "Performance Alignment Work: How Software Developers Experience The Continuous Adaptation of Team Performance in Lean and Agile Environments", *Information and Software Technology*, 64, 132-147.
- Graziotin, D., Fagerholm, F., Wang, X. & Abrahamsson, P. (2018). "What Happens When Software Developers are (Un)Happy", *The Journal of Systems and Software*, 140, 32-47.

Huang, L. & Shiau, W. (2017). "Factors Affecting Creativity in Information System Development", *Industrial Management & Data Systems*, 117 (3), 496-520.

Imran, A. & Gregor, S. (2019). "Conceptualising an IT Mindset and It's Relationship to IT Knowledge and Intention to Explore IT in The Workplace", *Information Technology & People*, 32 (6), 1536-1563.

Ji, P., Yan, X. & Yu, G. (2020). "The Impact of Enterprise IT Investment on Corporate Performance: Evidence from China", *Journal Of Global Information Technology Management*, 23:3, 176-190, Doi: 10.1080/1097198x.2020.1792230.

Motamarri, S., Akter, S., Yanamandram, V. & Wamba, S. F. (2017). "Why is Empowerment Important in Big Data Analytics?", *Procedia Computer Science*, 121, 1062-1071.

Soomro, S. A., Kale, U., Curtis, R. & Akcaoglu, M. (2018). "Development of An Instrument to Measure Faculty's Information and Communication Technology Access (FICTA)", *Education And Information Technologies*; Doi: 10.1007/S10639-017-9599-9.

Tokarčíková, E., Malichová, E., Kucharčíková, A. & Durišová, M. (2020). "Importance of Technical and Business Skills For Future IT Professionals", *Amfiteatru Economic*, 22 (54), 567-578.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023).

Wang, E. T. C., Chang, J. Y. T., Jiang, J. J. & Klein, G. (2011). "User Advocacy and Information System Project Performance", *International Journal of Project Management*, 29, 146-154.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Toplumsal Cinsiyet Perspektifi Açısından Ortopedik Engelli Kadınlara Yönelik Ayrımcılığın İncelenmesi: Zonguldak İli Örneği

Uzman Gürcan BAL*

Özet

Engelli kadınlar, kadın ve engelli olmaları nedeniyle dezavantajlı bir konumda bulunan kişilerdir. Engel durumları nedeniyle çalışma, eğitim-öğretim yaşamı, günlük ihtiyaçlarının karşılanması gibi konularda zorlanan engelli kadınlar, toplumsal cinsiyet rolleri nedeniyle de sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Bu çalışmada, ortopedik engelli kadınların toplumsal cinsiyetten kaynaklı yaşadıkları ayrımcılıkların ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmış ve engelli nüfusunun fazla olduğu bir örneklem üzerinde çalışmak hedeflendiğinden engelli nüfusunun en fazla olduğu 21. İl olan Zonguldak, araştırmanın çalışma evreni olarak belirlenmiştir. Örneklem ulaşılması zor bir grup olması nedeniyle amaca yönelik örnekleme yöntemi kullanılarak seçilen 15 ortopedik engelli kadın araştırmaya katılmıştır. Araştırmada yarı-yapılandırılmış görüşme formu kullanılmış ve betimsel analiz tekniğinden yararlanılmıştır. Veriler; birey, topluluk, mesleki, ev kadınlığı, annelik, eş olma, akrabalık rolü ile şiddete maruz kalma başlıkları altında yorumlanmıştır. Yapılan analiz sonucunda engelli kadınların eğitim-öğretim hayatına başlamalarında ve devam etmelerinde yakın çevrelerinden engellemelerle karşılaştıkları, çalışma yaşamına katılma noktasında ise; işverenler başta olmak üzere yakın çevreleri tarafından desteklenmedikleri tespit edilmiştir. Evlilik kararı alma noktasında yakın çevreleri tarafından iyi bir eş ve anne olamayacaklarının düşünülmesi nedeniyle evlenmelerine ve çocuk sahibi olmalarına karşı çıkıldığı, ev işlerinin yerine getirilmesi konusunda eşlerinden veya yakın çevrelerinden destek alamadıkları, bu işleri yerine getiremedikleri durumlarda eşleri ile şiddete ve boşanmaya varan sorunlar yaşadıkları belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Engellilik, toplumsal cinsiyet, ayrımcılık

Analysis of Discrimination for Orthopedic Disabled Women in Terms of Gender Perspective: Example of Zonguldak Province

Abstract

Disabled women are women and people who are disadvantaged because of their disability. Disabled women, who have difficulties in matters such as working, educational life, meeting their daily needs due to their disability, also encounter problems due to their gender roles. In this study, it is aimed to reveal the discrimination that orthopedically disabled women experience due to gender. Qualitative research method was used in the study and since it was aimed to work on a sample with a large disabled population, Zonguldak, the 21st province with the highest number of disabled population, was determined as the study universe of the research. Since the sample is a difficult group to reach, 15 orthopedically disabled women selected using the purposeful sampling method participated in the study. In the research, semi-structured interview form was used and descriptive analysis technique was used. Data; interpreted under the headings of individual, community, occupation, housewife, motherhood, being a spouse, being a relative and being exposed to violence. As a result of the

* Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Sosyal Hizmet Uzmanı, gurcanbal1@gmail.com

analysis, it was stated that disabled women faced obstacles from their close circles in starting and continuing their education life, and at the point of participating in working life; It has been determined that they are not supported by their close circles, especially by employers. It has been determined that at the point of making a marriage decision, their close circles are opposed to getting married and having children because they think they cannot be a good wife and mother, they cannot get support from their spouses or close circles for the fulfillment of housework, and they experience problems with their spouses, up to violence and divorce, when they cannot fulfill these tasks.

Keywords: Disability, gender, discrimination

Giriş

Engellilik, üzerine çokça araştırma yapılan bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle engelli bireylerin yaşadıkları problemleri konu edinen araştırmaların sayısı oldukça fazla olup engelli bireylerin toplumsal yaşamdan soyutlandıkları, eğitim ve çalışma hayatına katılmada problem yaşadıkları bilinen bir gerçektir.

Engelli bireyler dışında toplumsal yaşamdan soyutlanan bir başka grup ise kadınlardır. Tıpkı engelli bireyler gibi kadınlar da ayrımcılığa maruz kalmaları nedeniyle toplumsal yaşamdan uzaklaşmışlardır.

Hem kadın hem de engelli bireylerin maruz kaldığı ayrımcılığın boyutu ise şüphesiz ki kadın ve engelli bireylerin ayrı ayrı maruz kaldığı ayrımcılıktan fazladır (Burcu, 2015: 82). Özellikle engelli kadınlar, kendilerine toplumsal cinsiyet olgusunun vermiş olduğu rol ve sorumlulukları engelleri nedeniyle yerine getirememekte ve ayrımcılığa maruz kalmaktadır (Karataş, 2002: 7).

Engellilik Kavramı

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) engelliliğin tanımını, “kişiden ya da bir bütün olarak kişilerin vücut fonksiyonlarından beklenen gelişimde ve vücudun fonksiyonlarını yerine getirmesinde eksiklik ya da sınırlılık” olarak yapmıştır (Karabulut, 2017). Türkiye’de ise; Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü engelliliği; “doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yetilerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, normal yaşamının gereklerine uyamayan kişiler” olarak tanımlamaktadır (Türkiye Özürülüler Araştırması, 2002).

Yapılan tanımlamalarda çoğu kez engel bireyin fiziksel ya da zihinsel bozukluğundan kaynaklandığı yer almış, toplum tarafından oluşturulan engellere değinilmemiştir. Ancak bireyin bedeninden ziyade onu toplumsal yaşamdan izole eden engellemelere odaklanmanın bireyin toplumsal yaşamda karşılaştığı sorunları anlama noktasında açıklayıcı olacağı düşünülmektedir. Thomas’ın da (2002) belirttiği gibi engelli bireylerin toplumsal etkinliklerini sekteye uğratan ya da onun gerçekleşmesini engelleyen şey, engeli olmayan diğer kişilerin inşa ettiği bariyerlerdir (akt. Burcu, 2015:12).

Engellilik üzerine yapılan açıklamalar, yaşanan toplumun hakim felsefi, dini, sosyal ve kültürel yapısı gibi pek çok faktör çerçevesinde oluşmuştur. Dolayısıyla farklı yaklaşımlar gelişmiş ve bu yaklaşımlar engelliliği açıklamaya yönelik birtakım modellerin de ortaya çıkmasını sağlamıştır (Erten ve Aktel, 2017:85). Engellilik üzerine oluşturulan modeller

incelendiğinde; üç ana modelin olduğu görülmektedir. Bunlar; birbirlerini besleyerek ilerleyen geleneksel, tıbbi ve sosyal olmak üzere üç ayrı başlıkta ele alınabilir.

Geleneksel Model; Tarım toplumunun tipik üretim ilişkilerinin oluşturduğu sosyal, ekonomik ve siyasal yapıyı kapsayan tarihsel dönemde hakim olan engellilik yaklaşımı, geleneksel model olarak tanımlanmıştır (Okur ve Erdugan, 2010:249). Geleneksel dönemin en ayırt edici özelliği; engelliğin bilimsel veya sosyal bir çerçevede değil, metafizik bir yaklaşımla ele alması ve engelliliği kişiye özgü bir durum olarak kabul etmesidir. Geleneksel model içerisinde engelliliği açıklayan ahlaki/dini modele göre; engellilik, bireyin ya da yakın çevresinin işlemiş olduğu bir günah ya da suçun karşılığı olarak ilahi bir cezalandırma olarak açıklanmaktadır (Erten ve Aktel, 2017:86).

Tıbbi Model; Tıp alanındaki gelişmeler ile birlikte insan bedeni alanında büyük bir bilgi birikimi sağlanmış ve engellilik ile ilgili bütün yaklaşımlarda değişim meydana gelmiştir. Bununla birlikte engellilik, bir eksiklik olarak değerlendirilmiş ve bireyin fiziksel durumu ile ilişkilendirilmiştir (Erten ve Aktel, 2017: 86). Bu model, engelliliğin bireyin kendisinde olduğu ve kendi içinde yer aldığı nesnel koşullara bağlı olduğunu kabul etmiş ayrıca sorun ve tedavinin kişinin kendisinde başlayıp kendisinde bittiğini savunmuştur (Burcu, 2015: 24). Bu doğrultuda bireyin tıbbi müdahaleler ile normal olarak nitelendirilen insanlara dönüştürülmesi, modelin en önemli savunularından biri olmuştur.

Sosyal Model; Engellilerin yaşamlarını devam ettirebilmeleri ve farklı kişilere bağımlı olmadan yaşayabilmeleri için gerekli olan istihdam, barınma, eğitim gibi hakları olduğunu belirtmektedir (Karadağ: 2018:13). Modelin en önemli düşüncesi, engelliliğin toplum tarafından inşa edildiği ve engellilerin toplumda var olması gerektiğidir. Bu durum, engelli haklarının savunulması ve engellilerin toplumda görünür olmasının sağlanması gibi faaliyetleri arttırmıştır.

Engellilik üzerine oluşturulan modellere bakıldığında engelli bireyler, geçmişten günümüze toplum tarafından ötekileştirilen ve içinde buldukları olumsuz koşullara ek olarak daha güç durumlarda yaşayan gruplar olmuşlardır (Buz ve Karabulut, 2015:27). Aynı şekilde engelliler dışında toplum baskısına maruz kalan ve ötekileştirilen bir diğer grup ise kadınlardır (Burcu, 2015: 35). Kadının tarihi her zaman eşitsizlikler üzerine kurulan bir tarih olarak kabul edilmiştir. Aristo'ya göre kadın ve erkek her alanda birbirinden farklıdır ve erkek, doğuştan yönetim becerisine sahip olup karısını bir devlet adamı gibi çocuklarını da bir kral gibi yönetir (Timurturkan, 2009:136). Aristo'nun düşüncesinde de belirtildiği üzere toplum içinde kadın ve erkeklere yüklenen roller her zaman farklı olmuştur. Bu farklılıklar "Toplumsal Cinsiyet" kavramının bir sonucudur.

Toplumsal Cinsiyet Kavramı

Toplumsal cinsiyet, kadın ve erkekler için oluşturulmuş rollere ve öğrenilmiş davranış ve beklentilere işaret etmek için kullanılan bir kavramdır (Ecevit, 2003:83). Toplumsal cinsiyet rolleri, toplumsal olarak birçok farklı bileşen tarafından oluşturulmuştur. Bu bileşenlerden en önemlisi ailedir. Aile içerisinde çocuklar, cinsiyetlerine göre belirlenmiş rol modellerini öğrenirler ve bu modellere uygun davranışları için teşvik edilirler (Güdücü, 2018:25). Bu nedenle bireyler, kendilerine atfedilen görevleri yerine getirmediklerinde dışlanacaklarını bildiklerinden bu rolleri yerine getirmek için çabalarlar.

Toplumsal cinsiyetin bir başka bileşeni ise eğitimidir. Okul, her toplumda bireyin kamusal alana çıkış yeri olarak görülmüştür. Ayrıca geleneksel toplumlarda kız çocuklarının okutulmadığı, eğitim haklarının ellerinden alındığı bir gerçektir. Çoğu toplumda öncelikle erkek çocuklarını okula göndermek ve kız çocuklarını evde tutmak normal olarak görülmüştür. (Özateş, 2007:83). Bu durumun oluşmasında toplumsal anlamda kadınlara yüklenen roller etkili olmuştur.

Toplumsal cinsiyetin bir başka bileşeni ise akran grubudur. Birey, büyüyüp yetiştiği akran grubundan etkilenmiş ve bu grubun etkisi altında kalmıştır. Örneğin; erkek çocuklar, fiziksel güç gerektiren ve rekabet içeren oyunları tercih ederken kız çocukları, fiziksel güçten ziyade güzelliklerini sergiledikleri oyunları tercih ederler.

Toplumsal cinsiyetin diğer bir bileşeni ise kitle iletişim araçlarıdır. Özellikle televizyon programlarında, dizilerde veya kitaplarda erkekler daima güçlü ve zeki iken kadınlar daha çok edilgen ve ev işleriyle ilgilenen bireyler olarak gösterilmektedir.

Toplumsal cinsiyet ayrımcılığının son bileşeni ise; dindir. Hristiyanlıkta Tanrının kadın ve erkek şeklinde bir cinsiyetinin olmadığı kabul edilmekle birlikte İsa Mesih'in erkek oluşu nedeniyle erkeklerin kadınlardan daha üstün olduğu kabul edilmektedir (Güdücü, 2018: 29). Yahudilikte ise; kadınlar ile erkeklerin rolleri arasında kesin sınırlar çizilmiş, kadınlar dinsel konulardan uzak tutulmuş, karar verici mercii olarak erkekler görülmüştür (Toker, 2013: 610). İslamiyet'te ise; kadın konusunda hoşgörü anlayışı benimsense de yanlış uygulamalar nedeniyle kimi toplumlarda kadınlar ikincil konumda olmuşlardır (Güdücü, 2018: 30).

Görüldüğü üzere toplumsal cinsiyet rollerinden kaynaklı ayrımcılık, kadınlar üzerinde bir baskı unsuru haline gelmiştir. Bu açıdan bakıldığında kadınlar ile engellilerin yaşadıkları sorun alanlarının benzediği görülmektedir.

Yöntem

Bu çalışma, Zonguldak ilindeki ortopedik engelli kadınların yaşadıkları toplumsal cinsiyet ayrımcılığı deneyimlerinin belirlenmesi amacıyla nitel araştırma yöntemi kullanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcı grubuna ulaşmanın zor olması nedeniyle araştırmada amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmış ve 15 ortopedik engelli kadın ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca engelli bireylerin sayısının fazla olduğu nüfus üzerinde çalışmak hedeflendiğinden 2013 yılındaki TÜİK araştırmasında engelli nüfusunun en fazla olduğu 21. İl olan Zonguldak, araştırmanın çalışma evreni olarak belirlenmiştir.

2019 yılı Mayıs ve 2019 Ekim ayları arasında yapılan görüşmelerde 15 görüşmenin sonunda verilerin tekrara düşmesi nedeniyle veri toplama süreci sonlandırılmış ve veriler betimsel analiz tekniği kullanılarak birey, topluluk, mesleki, ev kadınlığı, annelik, eş olma, akrabalık rolü ile şiddete maruz kalma durumları başlıkları altında yorumlanmıştır.

Bulgular ve Yorum

Katılımcıların Özellikleri

Araştırmaya yaşları 26-52 aralığında değişen, 5'i bekar, 2'si boşanmış, 8'i ise evli olan toplamda 15 ortopedik engelli kadın katılmıştır. Katılımcıların evlenme yaşları 17-28

aralığında değişmekte olup 9 katılımcının çocuk sahibi olduğu ve çocuk sayılarının 1-3 arasında değiştiği görülmüştür.

Katılımcıların eğitim durumlarına bakıldığında; engelli kadınların 4'ünün ilkokul, 6'sının ortaokul, 4'ünün lise, 1'inin ise lisans mezunu olduğu görülmektedir.

Engelli kadınların ekonomik özelliklerine bakıldığında katılımcıların 4'ünün çalıştığı, çalışan katılımcılardan 1'inin memur, 2'sinin aile şirketine sekreter, 1'inin proje kapsamında çalıştığı belirlenmekle beraber; daha önce 5'inin sekreterlik, hizmetli ve çocuk bakıcılığı gibi işlerde çalıştıkları görülmüştür.

Engelli kadınların engellilik durumları incelendiğinde; 6'sının uzuv kaybı yaşadığı, 3'ünün kısmi felçli, 4'ünün kalça çıkıklığı, 1'inin skolyoz ve raşitizmlili olduğu, 7 katılımcının doğumlarından itibaren, 8 katılımcının ise sonradan engelli olduğu ve engelleri nedeniyle 7 katılımcının cihaz (tekerlekli sandalye, koltuk değneği, protez, platin) kullandığı tespit edilmiştir. Katılımcıların engellilik nedenleri incelendiğinde; 5'inin yanlış tedavi, 3'ünün akraba evliliği, 3'ünün trafik kazası sonucu engelli oldukları belirlenmiştir.

Toplumsal Cinsiyet Rollerini Çerçevesinde Elde Edilen Bulgular

Birey Rolü

Birey rolü; bireyin kişisel gelişimini ve boş zaman etkinliklerini içeren bir roldür. Bireyin kendini geliştirip geliştiremediği ve eğitim-öğretim hayatına başlama noktasında karşılaşmış olduğu engeller gibi konular birey rolü kapsamında değerlendirilmiştir.

Araştırma kapsamında katılımcıların günlük yaşamın aktivitelerine toplumsal engeller nedeniyle katılmadıkları, toplum tarafından 'öteki' olarak görüldükleri ve bu nedenle dışlandıkları ortaya çıkmıştır. Özellikle toplumun engellileri "başkasına muhtaç kişiler" olarak görmesi nedeniyle engelli kadınların ev içine hapsedildikleri ve sosyal yaşamdan uzak kaldıkları tespit edilmiştir.

K5: "Engelli olduktan sonra evden çıkmak istemezdim, kendimi eve kapatmışım, kimse ile görüşmek istemiyordum. Çünkü engelimden dolayı beni dışlayacaklarına inanıyordum. İyileşeceğime olan güvenimi de kaybettiğim için inancımı yitirmiştim." (45 yaşında, boşanmış)

K5'in ifadeleri incelendiğinde "soyutlanma" konusu üzerinde durmak gerekir. Konuyla ilgili literatür incelendiğinde engellilik üzerine 3 temel etiketleme söyleminin bulunduğu görülmektedir. Bu söylemlerden ilki engellilerin "eve kapanması gerektiği" şeklindedir. İkinci söylem engellilerin "toplumdan ayıklanması gereken kişiler" olarak görüldüğü şeklindedir. Üçüncü söylem ise engellilerin "aciz" olarak değerlendirildiği anlayıştır (Burcu, 2015a: 16). K5'in ifadelerine detaylı olarak bakıldığında bu üç söylemin de olduğu görülmektedir.

Araştırma kapsamında engelli kadınların eğitim-öğretim hayatına katılma ve devam etme noktasında ailelerinden kaynaklı problemler ile karşılaştıkları görülmüştür.

K3: "Kadınların okula gitmesi konusunda ülkemizde zaten yanlış bir algı var. Özellikle engelli olan kişi kadın ise bu sorun daha da büyüyor. Ben de okula gitmeye

karar verdiğimde özellikle babamdan tepki ile karşılaştım. Bana “zaten engellisin, seni orda dışlarlar” gibi cümleler kurdu.” (37 yaşında, boşanmış, lise mezunu)

Bir ailede engelli bir bireyin olması, özellikle de bu engellinin kız olması durumunda o engelli kız çocuğu kayıp olarak değerlendirilmiş ve bu durum utanılacak bir durum olarak algılanmıştır. Bu nedenle engelli kız çocukları “Tanrı tarafından verilen bir ceza” olarak değerlendirilmiş ve aileler engelli kız çocuklarını dışlanma korkusu yaşamaları nedeniyle toplumdaki soyutlamak istemişlerdir (Demarla ve Le Roux (2001), Solow (1965)’den akt Burcu, 2015:100 ve Aykara, 2010:14). Hem cinsiyete hem de engelliliğe dayalı ayrımcılığın birleşimi nedeniyle engelli kadınlar, düşük okuryazarlık oranlarına sahiptir. TÜİK’in 2010 yılında yapmış olduğu “Özürülülerin Sorun ve Beklentileri” adlı çalışmada, engelli kadınların %54,9’unun okuryazar olmadığı, %16,5’inin ilkokul, %7,1’inin ortaöğretim ve dengi, %4,7 sinin ise üniversite ve üstü mezunu olduğu sonucu ortaya çıkmıştır (Karabulut, 2017).

Topluluk Rolü

Topluluk rolü; kadının içinde yaşadığı ve aile hayatı ile çalışma hayatı dışında kalan alanlardaki faaliyetlerini içermektedir. Bu doğrultuda ortopedik engelli kadınların toplumsal yaşamdaki yeri ve kendilerini ilgilendiren konularda söz sahibi olma durumları topluluk rolü kapsamında değerlendirilmiştir.

Engelli kadınların topluluk rolü kapsamında yaşadıkları sorunlara bakıldığında özellikle toplum tarafından engellemeler ile karşılaştıkları, insanların olumsuz tutum ve davranışları nedeniyle kendi öz saygılarını yitirdikleri görülmektedir.

K13: “Çoğu zaman intihar etmeyi düşündüm. Normal olarak görülmüyordum ve bu yüzden insanlar beni aralarına almak istemiyorlardı. Ben de toplumdaki uzaklaşmaya başladım. Toplum, beni kabul etmedikçe kendimi eve kapattım.” (26 yaşında, bekar)

K13’ün ifadelerinden de anlaşılacağı üzere engelli kadınlar, toplumsal yaşama katılamamış ve toplumdaki soyutlanmışlardır. Engelli kadınlar, toplumun kendilerine karşı olumsuz tutum ve davranışları nedeniyle kendilerini toplumdaki izole etmiş ve toplumsal yaşama katılmayı reddetmişlerdir.

Engelli kadınların ifade ettiği bir diğer sorun ise; kendilerini ilgilendiren konularda söz sahibi olma gibi durumlarda geri planda kalmalarıdır.

K4: “Kadınlar hiçbir alanda söz sahibi değiller. Onları ilgilendiren kararlar erkek ağırlıklı milletvekilleri tarafından onaylanıyor ancak alınan bu kararların hiçbiri uygulanmıyor. Çünkü kararlar, kadınlar tarafından oluşturulmuyor.” (30 yaşında, bekar)

Engelli kadınlara karşı toplumdaki olumsuz tutum ve davranışlar onların toplumdaki görünürlüklerini azaltmaktadır. Bu nedenle engelli kadınların yaşadıkları sorunların daha da artması kaçınılmaz olmuştur. Konuyla ilgili TBMM’deki milletvekili sayılarına bakıldığında 2021 yılında 5 vekilin engelli olduğu ve bu milletvekilliklerinden 5’inin de erkek olduğu görülmektedir (www.tbmm.gov.tr/ Erişim Tarihi: 11/04/2021). 600 milletvekilinden oluşan TBMM’de engelli kadın milletvekilinin olmaması engelli kadınların söz sahibi olamadıklarının en büyük kanıtıdır.

Mesleki Rol

Mesleki rol, kadının gelir getirici mal ve hizmet üretimine katılması ile ilgili konuları içermektedir (Karabulut, 2017). Bu doğrultuda engelli kadınların çalışma yaşamında ve öncesinde karşılaştıkları sorunlar, işverenlerin bu konudaki tutumu mesleki rol kapsamında değerlendirilmiştir.

Engelli kadınların mesleki rol kapsamında yaşamış oldukları sorunlara bakıldığında; toplumun genelinden ve işverenlerden kaynaklı sorunların oldukça fazla olduğu görülmektedir.

K4: "Üniversiteyi bitirdiğimde ilk olarak özel sektörde şansımı denemek istedim. Başvurmadığım yer kalmadı ama işverenler tarafından her defasında geri çevrildim. Bir iş başvurmasına gittiğimde insanların ilk olarak kolumdaki proteze bakmalarından utanır hale geldim. Zaten insanların protezime baktıkları andan sonra yüzlerinde acıma duygusu oluyordu. Ben, bu durum ile karşılaşmaktan o kadar üzüntü duyuyordum ki insan içine çıkmaktan çekinir hale gelmiştim." (30 yaşında, lisans mezunu, memur)

K4'ün ifadelerinde olduğu gibi işverenler, engelli kadınlara "acıma" duygusu ile yaklaşmaktadır. Engelli kadınlar, "başkalarına bağımlı" olduklarına yönelik anlayış nedeniyle eğitim-öğretim yaşamına katılma noktasında olduğu gibi çalışma yaşamına katılma noktasında da sorunlar yaşamaktadır.

Konuyla ilgili TÜİK'in 2010 yılı verilerine göre, 15 yaş üstü ve en az %20 engel oranına sahip engelli bireylerin %14,3'ü çalışırken %85,7'si çalışmamaktadır, çalışan engellilerin ise %80,7'si erkek, %19,3'ü kadındır (Şahan, 2015:21). 4857 Sayılı İş Kanunu'nun 30. Maddesine göre "işverenler 50 ya da daha fazla işçi çalıştırdıkları özel sektör işyerlerinde işçilerinin toplamının %3 oranında engelli, kamu işyerlerinde ise %4 oranında engelli mesleki, beden ve ruhi durumlarına uygun işlerde çalıştırmakla yükümlüdür." (www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4857. Erişim Tarihi:23.04.2021). Ancak söz konusu bu maddenin uygulanması ile ilgili olarak Şahan (2015)'in yapmış olduğu araştırmada 2002 yılından 2016 yılına kadar engelli istihdamının %50 oranında artış gösterdiği ancak bu dönem içerisinde çalışma yaşamına başlayan engelli kadınların oranının %21,7' de kaldığı belirlenmiştir (Şahan, 2015:24). Toplumsal cinsiyet rolleri gereği, erkeklere evin geçindirilmesi ve aileyi ekonomik anlamda ayakta tutma görevinin verilmesi, kadınların çalışma yaşamına katılmasını engellemiştir.

Eş Olma Rolü

Toplumsal cinsiyet rolleri doğrultusunda kadınlar; ev içi rollerden sorumlu tutulmuşlardır. Özellikle toplum tarafından kadınların "iyi bir eş" ve "iyi bir anne" olmaları beklenmektedir.

Engelli kadınların eş olma rolü kapsamında özellikle evlilik kararı almaları noktasında toplum tarafından engellendikleri ve çevrelerinden gereken desteği alamadıkları görülmektedir.

K1: "Evlilik kararı aldığım da çevreden sürekli olarak evlenmemin yanlış olduğuna, çocuklarıma bakamayacağıma, ev işlerini yapamayacağıma hatta evlensem bile ayrılacağıma yönelik tepkilerle karşılaştım. Eşimin evlensek bile beni aldatacağını söyleyenler bile oldu." (43 yaşında, evli, 2 çocuk sahibi)

Engelli kadınların “iyi bir eş” ve “iyi bir anne” olma rollerini yerine getiremeyeceklerinin düşünülmesi nedeniyle evlenmelerine ve çocuk sahibi olmalarına karşı çıkmaktadır. Toplumda bu konudaki genel inanış, engelli kadınların “eksik bir kadın” oldukları ya da “ideal kadın” olmadıklarına yöneliktir. Altuntaş ve Doğanay (2016)’ın yapmış olduğu araştırmada engelli kadınların ev içi sorumluluklarını yerine getirememesi ve çocuk bakımını yapamaması gibi nedenlerden dolayı evlilik kararı almalarının toplumun %38,2’lik kısmı tarafından yanlış olarak değerlendirildiği sonucu ortaya çıkmıştır (Altuntaş ve Doğanay, 2016:333). Toplumun bu tutumu, engelli kadınların evlenme oranlarının düşük olmasına neden olmaktadır. 2004 yılında Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından engellilerin medeni durumlarını inceleyen araştırmada engelli nüfusun %34,41’inin hiç evlenmediği, bu oranın engelli erkeklere göre engelli kadınlarda daha yüksek olduğu (%59,7) belirlenmiştir (Özdemir, 2010:29).

Engelli kadınların eş olma rolü kapsamında yaşamış oldukları bir diğer durum ise; eşleri ile yaşadıkları sorunlardır.

K6: “Engelim olduktan sonra eşim bir anda benden uzaklaşmaya başladı. Ancak eşim, benden kopmakla da kalmadı ve aldatılmak zorunda kaldım. Boşandıktan sonra nereye gideceğimi bilmediğimden çocuklarıma olan sevgimden dolayı boşanmak istemedim.” (38 yaşında, evli)

Friedrich (1981)’in yapmış olduğu araştırmada; kadının engelli olduğu ailelerde evlilik doyumunun azaldığı, çatışmaların arttığı ve bu sorunlara bağlı olarak boşanma oranlarının arttığı tespit edilmiştir (Baykoç vd., 2001:41). K6’nın ifadelerinde bakıldığında engel durumu nedeniyle yaşanan sorunun aldatılmaya kadar gittiği görülmektedir.

Annelik Rolü

Annelik rolü; çocuk sahibi kadınların çocuk bakımı ve çocuğun yetiştirilmesi konularındaki sorumluluklarını içermektedir.

Engelli kadınların çocuk sahibi olma konusunda karşılaştıkları sorunlara bakıldığında özellikle çocuklarının da kendileri gibi engelli olacaklarının ve çocuklarının bakımı konusunda sorun yaşanacağı düşünülmesi nedeniyle çocuk sahibi olma konusunda çevrelerinden tepki aldıkları tespit edilmiştir.

K3: “Çocuk sahibi olduktan sonra eşimin bana karşı bakışı çok olumsuz olmaya başladı çünkü çocuğumun ileride benim gibi annesi olduğundan utanacağını düşünüyordu.” (37 yaşında, 1 çocuk sahibi)

Engelli kadınların “iyi bir eş ve anne” olamayacaklarının düşünülmesi nedeniyle evlenmelerinin yanlış olarak değerlendirilmesi gibi çocuk sahibi olmaları da yanlış olarak değerlendirilmiştir. Özdemir (2010)’in yaptıkları araştırmada çocuğun engelli olma riskinin bulunduğu bu nedenle hamilelik sürecinde çocuğun kürtaj yoluyla alınmasının doğru olacağı düşünülüyor sonuçlarına ulaşılmıştır (Özdemir, 2010:123). Bu noktada Dünya’daki araştırmalara bakıldığında; Gana’da yapılan bir araştırmada engelli kadınların çocuk sahibi olmaları halinde hamilelik süreçlerini toplumdan izole bir şekilde yaşamaları gerektiği, toplumdan izole edilmeme durumunda engelliliğin tüm topluma geçeceğinin düşünülüyor ortaya çıkmıştır (Akasreku, Habib ve Ankomah, 2018’den akt. Kapan ve

Boyacıoğlu, 2019:68). Söz konusu araştırmalardan görüleceği üzere engelli kadınların çocuk sahibi olmaları; çocuğun da engelli olacağına düşünülmesi ve çocuğa bakamayacaklarına inanılması nedeniyle yanlış olarak değerlendirilmiştir.

Ev Kadınlığı Rolü

Ev kadınlığı rolü; ev içerisindeki tüm işlerden kadının sorumlu tutulması nedeniyle kadınların yaşamış oldukları sorunları içermektedir.

Engelli kadınların engelleri nedeniyle ev işlerini yerine getirememelerinden kaynaklı olarak kendilerini değersiz ve yetersiz olarak gördükleri ortaya çıkmıştır.

K9: “Temizlik, yemek yapımı gibi pek çok işi ayakta yapmak zorundasın ve bu da beni oldukça yoruyor. Çok basit bir işi yapamayınca ya da önceden yaptığınız işi yapamamaya başlamayınca kendinizi değersiz hissediyorsunuz ve bu da sizi psikolojik olarak yıpratıyor.”(44 yaşında, bekar)

Toplumsal cinsiyet rolleri nedeniyle ev içine hapsolan engelli kadınlar, ev içi işlerini engelleri nedeniyle yerine getirememelerine bağlı olarak psiko-sosyal sorunlar yaşamaya başlamışlardır. K9’un ifadelerine bakıldığında engelli kadınların kendilerinden beklenen görevleri yerine getirememeleri nedeniyle yıprandıkları ve değersiz hissettikleri görülmektedir. Ghai (2002)’nin Hindistan’daki engelli kadınlar ile yapmış olduğu araştırmada ise engelli kadınların ev işlerini yerine getirememeleri nedeniyle toplumda “aciz”, “işe yaramaz” olarak değerlendirildiği ortaya çıkmıştır (Akt. Burcu, 2015:135). Kamanlıoğlu (2007)’nin yapmış olduğu araştırmada da engelli kadınların “ideal kadın” olarak görülmediği, “başkasına bağımlı” olarak yaşamaları nedeniyle psikolojik olarak engellerini aşamadıkları sonucuna ulaşılmıştır (Kamanlıoğlu, 2007:86).

Toplumda ikincil planda görülen kadının engel durumuyla birlikte kadın kimliğinin yanına engelli kimliği eklenmiş ve toplum tarafından beklenen rollerin yerine getirilememesinden kaynaklanan ayrımcılık ile birlikte toplumdaki izole olmuşlardır. Günümüzde birçok engelli kadının ev içerisinde olması ve kültürel/toplumsal hayata katılmamasının en büyük nedeni bu durumdur.

Akrabalık Rolü

Akrabalık rolü; kadının akrabalık bağı içerisinde ve kendi yakın çevresi içindeki oynadığı rol ve sorumluluklarını, akraba ve sosyal çevresi ile olan ilişkilerini içermektedir.

Engelli kadınların akrabalık rolü kapsamında sosyal çevrelerinden destek göremedikleri, bu kişilerin de tıpkı toplumdaki diğer kişiler gibi engelli kadınları “başkalarına muhtaç” olarak gördüğü ortaya çıkmıştır.

K1: “Evlenmemin yanlış olduğunu söyleyen kişiler vardı. Arkadaşlarıma ve akrabalarıma kendimi anlatma konusunda çekiniyorum. Çünkü “engelliydin neden evlendin” demelerinden çekiniyorum. Kendi çevremde engelli olmamı sürekli yüzüme vurması beni küçük düşürüyor. Kendimi çevreme anlatamadığım için de yalnız hissediyorum.”(43 yaşında, evli)

Aslan ve Şeker (2002)’in yaptığı araştırmada; engelli bireylerin yakın çevrelerinde bulunan kişilerin engelliliği “işlenmiş bir günahın suçu” veya “kader” olarak gördüğü, bu nedenle

engellilerin kendi sosyal çevreleriyle iletişim kurmaktan kaçındıkları ortaya çıkmıştır (Aslan ve Şeker, 2002:459).

Engelli kadınların alacağı psiko-sosyal destek, sorun çözme becerilerinin artmasına katkı verecektir. Ancak yakın çevreden kaynaklı engellemelerin olması yaşanan sorunları daha da artıracaktır. Özellikle yakın çevrenin engelli kadına karşı olumsuz tutum ve davranışının olması nedeniyle çoğu engelli kadın, yakın çevresi ile olan ilişkilerini reddetmiştir. Bu kapsamda engelli kadınların alacağı sosyal desteğin toplumsal yaşama katılma anlamında önemli olduğu görülmektedir.

Şiddete Maruz Kalma Durumu

En yaygın insan hakkı ihlallerinden biri olan kadına yönelik şiddet, kadınların temel hak ve özgürlüklerini yok eden ve bu haklara erişimlerini engelleyen sosyal bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Engelli kadınların yaşamış oldukları duygusal ve fiziksel şiddete baktığımızda genellikle aile içinde şiddete maruz kaldıkları, bu durumun eşlerden kaynaklandığı görülmektedir.

K3: “Eşimden sürekli olarak duygusal ve fiziksel şiddete maruz kalmıştım. Zaten boşanmamızın nedenlerinden biri de buydu. Eşimin beni dövmesi için herhangi bir sebebe ihtiyacı yoktu. Engelli olmam onun için bir nedendi. Yanına yakışmadığımı düşünüyordu, sinirini her zaman benden çıkarıyordu. Yemek yapamazdım dayak yerdim, evi temizleyemezdim dayak yerdim. Boşandıktan sonra da fiziksel olarak değil ama duygusal aşağılanmaya çok maruz kalıyorum.” (37 yaşında, boşanmış)

K3’ün görüşlerine baktığımızda; toplumsal cinsiyet rolleri gereği kadından beklenen “iyi bir eş” olma rolünün engel durumu nedeniyle yerine getirilememesi nedeniyle engelli kadınların fiziksel şiddete maruz kaldıkları görülmektedir. Kadının Statüsü Genel Müdürlüğünün (2008) yapmış olduğu araştırmada ülkemizdeki kadınların %41,9’sunun fiziksel şiddete maruz kaldıkları sonucuna ulaşılmıştır (ENGKAD, 2013). Özellikle toplumsal cinsiyetçi yaklaşım nedeniyle kadınlardan “iyi bir eş ve anne” olmalarının beklenmesi, şiddeti tetikleyen temel unsurlardan olmuştur.

Engelli kadınların maruz kaldıkları bir diğer şiddet türü ise cinsel şiddettir. Bu noktada katılımcıların görüşlerine bakıldığında cinsel şiddetin engelli kadınların savunmasız olduğunun düşünülmesi nedeniyle kaynaklandığı ortaya çıkmıştır.

K9: “Her engelli kadın gibi ben de şiddete maruz kalıyorum. Yaptırımı olmayınca ya da üstü kapatılınca da her konuda suistimal edilmeye başlıyorsunuz. Bazen toplum içinde bazen iş yaşamında fiziksel, cinsel, sözel her türlü şiddetle uğraşmak zorunda kalıyorsunuz. Ben de hem cinsel hem fiziksel şiddete maruz kaldım. Benden faydalanmak isteyen erkekler oldu, bu nedenle de kadınlığımdan utandım.” (44 yaşında, bekar)

Konuyla ilgili olarak Çiçek ve Öncel (2018)’in araştırmasında engelli kadınların savunmasız gruplar olarak kabul edilen grupların içinde yer alması nedeniyle cinsel şiddete maruz kalma risklerinin arttığı belirlenmiştir (Çiçek ve Öncel, 2018:133). Aral ve arkadaşları (2005)’nin yaptığı çalışmada da engelli kadınların başkalarına bağımlı olmaları nedeniyle maruz kaldıkları şiddet olayına karşı koyamadıkları, bu durumun cinsel anlamda istismara

kadar uzanma riski taşıdığı ortaya çıkmıştır (Aral ve ark., 2005:30). Yapılan çalışmalara baktığımızda engelli kadınların cinsel şiddete maruz kalmalarındaki en önemli neden, “savunmasız” olarak değerlendirilmeleridir. Engelli kadınların cinsel şiddete maruz kalmasındaki bir diğer neden ise şiddetin görünür olmamasıdır. Coleman ve arkadaşları (2012)’nin yaptığı çalışmaya katılmış engelli kadınların %52,9’unun maruz kaldıkları cinsel şiddet nedeniyle adli mercilere başvurduğu, bu engelli kadınlardan sadece %9,8’inin başvurusunun sonucunda tutuklamaların olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Çiçek ve Öncel, 2018:134). Bu durum değerlendirildiğinde engelli kadınların maruz kaldıkları şiddet olayları hakkında herhangi bir yaptırım olmayacağı düşünülmesi, aileler ya da yakın çevre tarafından ciddiye alınmayıp olayın üstünün kapatılması gibi durumlar nedeniyle şiddetin boyutunun artma riskinin olduğu kabul edilmektedir.

Sonuç ve Öneriler

Sonuç

Toplumsal cinsiyet rolleri bağlamında engelli kadınlar; toplumsal yaşamdan soyutlanmakta, birey olarak kendilerini geliştirememekte, eğitim-öğretim ile çalışma yaşamına katılma noktasında engellenmekte ve kendilerini ilgilendiren konularda söz sahibi olamamaları nedeniyle toplumdan izole olmuş bir şekilde yaşamaya çalışmaktadır.

“İyi bir eş ve anne” ile “ideal kadın” olma rollerine bağlı olarak ev içi işlerden sorumlu tutulan engelli kadınların söz konusu işleri engelleri nedeniyle yerine getiremeyeceklerinin düşünülmesi nedeniyle de evlenmelerine ve çocuk sahibi olmalarına karşı çıkmaktadır. Ayrıca ev içi işlerden sorumlu tutulmalarına bağlı olarak engelli kadınlar, toplumsal yaşama katılmada sorunlarla karşılaşmış ve toplumdan izole edilmişlerdir. Çoğu engelli kadın da toplum tarafından kendilerine yönelik “başkalarına bağımlı”, “kendine yetemeyen” gibi söylemler nedeniyle toplumdan izole olmayı tercih etmiştir.

Engelli kadınlar, maruz kaldıkları baskı ve “başkalarına bağımlı” olmaları nedeniyle psikolojik, fiziksel ve cinsel şiddete de maruz kalmaktadır. Bu şiddetin meydana gelmesinde şiddetin örtbas edilmesi ve üstünün kapatılması oldukça önemlidir.

Öneriler

Toplumsal cinsiyet bağlamında engelli kadınların yaşadıkları sorunlara çözüm olabilmesi amacıyla öneriler şöyledir;

- Engelli kadınların toplumsal yaşama katılımının engellenmesi noktasında toplumsal eşitliği savunan politikaların benimsenerek makro düzeyde çalışmalar yapılmalı,
- Kadın haklarının savunulması noktasında tüm kamu kuruluşlarının eylem planları “Toplumsal Eşitlik” teması doğrultusunda hazırlanmalı,
- Dernek, sendika gibi örgütlenmelerde engelli kadınların istihdamını artıracak çalışmalar yapılmalı,
- Engelli kız çocuklarının okul yaşamına katılma ve devam etme konularında teşvik edici programların düzenlenmesi,
- Engelli kadınların çalışma yaşamına katılımı ile ilgili olarak engelli kadın istihdamının zorunlu hale getirilmesi,

-Engelli kadınlara yönelik meslek ve beceri kazandıracak program ve kursların hazırlanması ya da hali hazırda uygulanan bu programların yaygınlaştırılıp erişilebilirliğinin artırılması,

-Evlilik kararı alımı sürecinde yaşanan sorunların çözümü noktasında evlilik öncesi eğitimlerin verilerek eşlerin çalışmalara katılımının sağlanması,

-Şiddet olaylarının engellenmesi noktasında tüm kamu kurum ve kuruluşlarının çalışmalar yapması, verilen cezaların caydırıcı olması konusunda gerekli hukuki düzenlemelerin yapılmasının da önemli olacağı düşünülmektedir.

Kaynakça

Akdağ, A.Ş., Aksaç, G.T., Şimşekcan, N. T. ve Kara, Ö. (2016). *Toplumsal Cinsiyet Eşitliği ve Engelli Kadın El Kitabı*. Ankara: Engelli Kadın Derneği.

Altuntaş, N. ve Doğanay, G. (2016). Trabzon'da Engelli Kadın Profili. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (12), 315-340.

Aral, N., Gürsoy, F. ve Bütün, A. A. (2005). Engelli Kadına Yönelik Fiziksel İstismar. *Engelli Kadınların Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu Kitabı* içinde (30-35). İstanbul: Grafik Matbaacılık.

Arıkan, Ç. (2001). *Türkiye'de Görme Özürlü Kadınlar: Sorunlar, Beklentiler, Çözüm Önerileri*. Ankara: Körler Federasyonu Yayını, No:3.

Aslan, M. ve Şeker, S. (2002). Engellilere Yönelik Toplumsal Algı ve Dışlanmışlık (Siirt İli Örneği). *Sosyal Haklar Uluslararası Sempozyumu 3. Bildiriler Kitabı* içinde (449-463). İstanbul: Petrol-İş Yayını.

Aykara, A. (2010). *Kaynaştırma Eğitimi Sürecindeki Bedensel Engelli Öğrencilerin Sosyal Uyumlarını Etkileyen Etmenler ve Okul Sosyal Hizmeti* (Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Baykoç, N. D., Bayhan, P. ve Artan, İ. (2001). Engelli Çocuğu Olan Ailelerin Yaşam Döngüsü İçinde Karşılaştıkları Sorunların İncelenmesi. *Toplum ve Sosyal Hizmet Dergisi*, 12 (2), 29-41.

Buz, S. ve Karabulut, A. (2015). Ortopedik Engelli Kadınlar: Toplumsal Cinsiyet Çerçevesinde Bir Çalışma. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7 (4), 25-45.

Burcu, E. (2015). *Engellilik Sosyolojisi*. Ankara: Anı Yayıncılık.

Burcu, E., Kamanlıoğlu, M. ve Şahin, B. (2008). Özürlü Bireylerin Eş Seçiminde Yaşadıkları Sorunların Cinsiyete Göre Karşılaştırılması. *Woman 2000*, 7 (1), 3-30.

Çakır, H. (2021). Çalışma Yaşamında Engelli Kadınların İstihdam Süreçleri: Yozgat İli Örneği. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1), 111-126.

Çiçek, E. ve Öncel, S. (2018). Engelli Kadına Yönelik Şiddetin Diğer Boyutu: Cinsel Şiddet. *Uluslararası Hakemli Kadın Hastalıkları ve Anne Çocuk Sağlığı Dergisi*. 13 (2), 126-146.

Demir, A. ve Yeşiltuna, D. (2017). Aile İktidar İlişkisi Bağlamında Engelli Kadın Olmak. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 10 (54), 534-544.

Duman, N. A. ve Doğanay, G. (2017). Toplumsal Dışlanma Pratikleri Üzerinden Trabzon'da Engelli Kadınlar. *Sosyoloji Araştırmaları Dergisi*, 20 (2), 1-48.

Dünya Sağlık Örgütü (2011). Dünya Engellilik Raporu Yönetici Özeti. www.aile.gov.tr Erişim Tarihi: 12.10.2018.

Ecevit, Y. (2003). Toplumsal Cinsiyetle Yoksulluk İlişkisi Nasıl Kurulabilir? Bu İlişki Nasıl Çatışabilir?. *Cumhuriyet Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*, 25 (4), 83-88.

Engelli Kadın Derneği (2013). Türkiye'de Engelli Kadınlara Yönelik Şiddet Raporu 2013-2014. www.engellikadin.org.tr, Erişim Tarihi: 10/05/2021.

Ersöz, A.G. (1999). *Cinsiyet Rollerine İlişkin Beklenti, Tutum, Davranışlar ve Eşler Arası Sorumluluk Paylaşımı (Kamuda Çalışan Yönetici Kadınlar Örneği)*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Erten, Ş. ve Aktel, M. (2017). Engellilik Kültürü: Engellilik Modelleri Çerçevesinde Bir Değerlendirme. Ergun, C. ve Ögreci, S. (Ed.). *Sosyal Bilimlerde Kültür Tartışmaları içinde* (79-96). Ankara: Gece Kitaplığı.

Güdücü, B. (2018). Biyolojik Cinsiyet ve Toplumsal Cinsiyet. Şenol, D. ve Kaya, H. E.(Ed.). *Toplumsal Cinsiyet Sosyolojisi içinde* (14-34). İstanbul: Lisans Yayıncılık.

Kamanlıoğlu, M. (2007). *Özürlü Öğrencilerin Öğretmen ve Arkadaş İlişkileri ve Yaşadıkları Bazı Sorunları* (Yayımlanmamış Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Kapan, B.K. ve Boyacıoğlu, N.E. (2019). Engelli Gebelerin Karşılaştıkları Zorluklar Ve Ebelik Yaklaşımı. *Ankara Sağlık Bilimleri Dergisi*, 64-71.

Karabulut, A. (2017). *Ataerkil İdeolojinin Toplumsal Cinsiyet Çerçevesinde Ortopedik Engelli Kadın ve Erkeklerin Deneyimlerine Yansımaları* (Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Karadağ, Z. (2018). *Kırsal Alanda Yaşayan Engelli Kadınların Toplumsal Hayata Katılımında Toplumsal Cinsiyete Bağlı Etkiler – Muş İli Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.

Karataş, K. (2002). Özürlülere Yönelik Ayrımcılık ve Ayrımcılıkla Savaşım. *Ufku Ötesi Bilim Dergisi*, 2 (1), 1-10.

Karataş, K. ve Çıfci, E.G. (2010). Türkiye'de Engelli Kadın Olmak: Deneyimler ve Çözüm Önerileri. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3 (13), 147-153.

Karataş, K. ve Duyan, G.Ç. (2005). İnsan Hakları Açısından Engelli Kadınlar ve Sorunları. *Engelli Kadınların Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu Bildiri Kitabı içinde* (56-62). İstanbul: Grafik Matbaacılık.

Okur, F. ve Erdugan, F.E. (2010). Sosyal Haklar ve Özürlüler: Özürlülük Modelleri Bağlamında Tarihsel Bir Değerlendirme. *Sosyal Haklar Ulusal Sempozyumu II Bildiriler Kitabı içinde* (245-263). İstanbul: Petrol – İş Yayını.

Orhan, S. ve Özkan, E. (2020). Engelli Kadın Olmak. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22 (1), 1-19.

Özateş, Ö. S. (2007). Sosyal Hizmet Bakış Açısıyla Toplumsal Cinsiyet Ayrımcılığı Nedeniyle Temel Eğitimden Kopan Kız Çocukları Sorunu. *Toplum ve Sosyal Hizmet Dergisi*, 18 (2), 77-87.

Özdemir, D.K. (2010). *Ortopedik Engelli Kadınların Sorun ve Beklentileri: Tuzla İlçesi Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Özgökçeler, S. ve Alper, Y. (2010). Özürlüler Kanununun Sosyal Model Açısından Değerlendirilmesi. *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 1,28-42.

Şahan, E. C. (2018). *Çalışma Hayatına Katılımda Engellilerin Yaşadıkları Sorunlar: Tekirdağ Süleymanpaşa Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.

Toker, İ. (2013). Toplumsal Cinsiyet ve Din. N. Akyüz ve İ. Çapçioğlu (Ed.). *Din Sosyolojisi El Kitabı* içinde (607-623). Ankara: Grafiker Yayınları.

Türkiye Büyük Millet Meclisi. www.mevzuat.gov.tr Erişim Tarihi: 23/04/2021.

Türkiye Büyük Millet Meclisi. www.tbmm.org.tr/ Erişim Tarihi:11/04/2021.

Türkiye Özürlüler Araştırması. (2002). Özürlüler İdaresi Başkanlığı - TÜBİTAK - Devlet İstatistik Enstitüsü.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

1880-1881 Yıllarında Aydın Vilâyeti'nde Yol Yapım Faaliyetleri

Dr. Evren GÖKÇE*

Özet

Osmanlı İmparatorluğunun egemen olduğu geniş coğrafyada önceki medeniyetlerin katkılarıyla oluşmuş büyük bir ulaşım sistemi mevcuttu. İmparatorluk bu sistemi devralmakla birlikte zamanla geliştirmiş ve yenilemişti. Bununla birlikte, asırlar boyunca standart yapısını muhafaza eden bu sistem XIX. yüzyıla gelindiğinde imparatorluk dahilindeki ihtiyaca cevap vermekten uzak bir durumdaydı. Bu nedenle yüzyılın yarısından itibaren ülke yöneticileri ulaşım konusunu ciddi bir biçimde ele almışlardı. Böylece Tanzîmât ve sonrasında ülkedeki imar faaliyetlerine hız verilerek çok sayıda yol ve köprü inşa edilmiş, inşa faaliyetleri ilerleyen dönemlerde artarak devam etmişti. Bu bildiride, bayındırlık hizmetlerine verdiği önemle bilinen Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarına denk gelen 1880-1881 tarihlerinde Aydın Vilâyetinde gerçekleştirilen yol, köprü ve su yolu inşası gibi bayındırlık faaliyetleri, Osmanlı Arşivi'nde mevcut olan bir defter üzerinden incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Aydın Vilâyeti Yol, Köprü, Suyolu

The Road Construction Works at the Aydın Province Between the 1880-1881 Years

Abstract

The round transportation system created by contributions of the other civilizations existed at the large geographical square ruled by Ottoman Empire. The empire heritage this system and developed and renewed it. Nonetheless, this system that maintained classic form for the centuries was not sufficient when the XIX.th century. Hereby administrators of the empire considered the transportation issue seriously from the first half of the century.

Thus, many roads and bridges were constructed, with the acceleration of reconstruction work the after and before the Tanzimat era, and in the future years, these works continued with increasing way. In this paper, construction works like making the roads, bridges, and waterways are analyzed on the register present in the Ottoman archive in the 1880-1881 years that the early reign years of Sultan Abdülhamid II who was known for giving care to the development issues.

Keywords: Ottoman Empire, Aydın Province, Roads, Waterway

Giriş

İnsanlık açısından maddi ve manevi anlamlara sahip olan yol kavramı aynı zamanda sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesinin en temel vasıtalarından birisi olarak önem arz etmektedir. En küçük yerleşimlerden en büyük şehirlere kadar insan kitlelerini birbirlerine bağlayan yollar, bilgi, meta ve kültür aktarımını sağlayıp medeniyetin gelişmesini hızlandıran en temel unsurlar arasındadır.

* Bağımsız Araştırmacı, evren1839@hotmail.com

Ulaşım sisteminin çağın gereklerine göre yeniden ele alınmasının önemi özellikle XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu tarafından gerektiği gibi kavranmıştır. Nitekim bu tarihlerde ülkeyi ziyaret eden yabancı gözlemcilerin de sıklıkla üzerinde durdukları gibi mevcut yol sistemi ihtiyacı karşılamaktan uzaktır. Bu nedenle II. Mahmud döneminden itibaren ülkede yeni yolların inşasına başlanmıştır. Bununla birlikte daha ziyade Tanzimât ve sonrasında yapılan çalışmalar doğrultusunda oluşturulan kurumlar vasıtasıyla ulaşım meselesi ciddi biçimde ele alınabilmektedir.

Bu çalışmada ilk olarak ulaşım kavramı ve yolların önemine kısaca değinildikten sonra klasik dönemde imparatorlukta yol sisteminin temel özelliklerinden ve XIX. yüzyılın ilk yarısında bu sistemin ıslahı hususunda yapılan çalışmalardan bahsedilmiştir. Devamla Osmanlı arşivinde bulunan bir defterdeki verilerden hareketle H.1297-1298/M.1880-1881 tarihlerinde Aydın vilâyetinin çeşitli yerlerinde yapılan yol, köprü, su yolu ve destek duvarı inşaatlarına dair detaylar mercek altına alınmıştır.

Ulaşım Kavramı ve Yolların Tarihsel Önemi

Sağlık, eğitim, beslenme ve barınma gibi ihtiyaçlarla birlikte bireysel ve toplumsal olarak karşılanması gereken en temel insani gereksinimlerden birisi ulaşım dır. Bununla birlikte ulaşım esas olarak bir ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik hayatını etkileyen önemli bir unsurdur. İktisadi kaynakların işletilmesi, tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesi düzenli bir ulaşım ağı ile mümkündür. Ayrıca sosyal ve kültürel bir bütünlüğün, daha genel bir ifade ile milli bütünlüğün kurulmasında ulaşımın rolü büyüktür. İnsanlığın başlangıcından beri yol, köprü geçit ve diğer benzer vasıtalar bu ihtiyacın karşılanması için tahsis edilmiştir. Bunlar arasında diğerlerine nazaran daha fazla ön plana çıkan yolların varlığı esasen doğa şartlarına bağlı olmakla birlikte, bir milletin ulaştığı iktisadi, kültürel ve sosyal seviyenin göstergesi olarak kabul edilmektedir. (Durdu, 2005:36)

Fernand Braudel *Akdeniz* adlı eserinde bölge tarihinin oluşumu ve Akdeniz kentlerinin varoluşunda yolların önemini detaylı bir biçimde anlatmaktadır. Braudel'e göre, Akdeniz ancak insanların hareketleriyle bunların gerektirdiği bağlantılarla, onları bir yerlere ulaştıran yollarla birliğe sahip olmaktadır. Nitekim Annales ekolünün önemli temsilcilerinden birisi olan Fransız tarihçi Febvre Akdeniz yolları dıyerek bu önemi açıkça belirtmektedir. Akdeniz dünyasında yollar mutlaka gerekli bir durakla sona ermektedir. Biçimi, mimarisi ve onu aydınlatan uygarlık ne olursa olsun Akdeniz kentleri yol oluşturucu ve yollar tarafından oluşturulma özelliklerine sahiptir. Kentler-yollar veya yollar-kentler bağlantısı aynı insani mekânın unsurlarından başka bir şey değildir. (Koçal, 2016: 98-99)

Osmanlı imparatorluğunun kuruluşu esnasında yolların diğer imparatorluklarda olduğu gibi kilit bir rol oynadığı görülmektedir. Nitekim devletin kurucusu olan Osman Bey'in yayılma alanı İznik gibi hem Bizans açısından sembolik anlamlar taşıyan bir kente ulaşmakta, hem de İpek Yolu'nun kesişme noktalarından birisi olan Hersek bölgesine uzanmaktaydı. Böylece Osman Bey 1302 tarihinde yaşanan Bapheus Savaşı ile sadece karizmatik bir galibiyet kazanmış olmuyor, aksine ekonomik, sosyal ve siyasi olarak ele geçirdiği Hersek bölgesindeki ipek yolu bağlantısıyla bir devletin kuruluşu için ekonomik, siyasi ve sosyal gerekleri yerine getiriyordu. Elde edilen bu noktada, ticareti şekillendirerek yine ticaret üstünden kültürel, sosyal ve ekonomik gelişime yön verme imkânı kazanılmış oluyordu. (Koçal,2016: 96)

Osmanlı İmparatorluğu, egemen olduğu topraklarda önceki tarihlerde mevcut olan diğer medeniyetlerce oluşturulmuş büyük bir yol sistemi devralmakla birlikte devletin gücünün doruğa çıktığı Kanuni döneminden itibaren yollara gereken önem verilmişti. Bu tarihlerden itibaren Üsküdar'dan Ankara'ya ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinden Bağdat'a kadar ana yollar yapılmış, hanlar, kervansaraylar, çeşmeler ve diğer mimari yapılar inşa edilmişti. Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra başa geçen her padişah yol yapımına devam etmişti. İmparatorlukta bir bölgenin veya şehrin iktisadi olarak gelişmişlik düzeyi, arazinin verimli yani ziraata elverişli olmasının yanı sıra ticaret yollarına yakın olmasıyla ilgiliydi. Ulaşımın kolaylığı ve yolların elverişli olması ticari açıdan oldukça öneme sahipti. (Yılmazçelik ve Erdem, 2017: 23)

Klasik Dönemde Osmanlı Yol Sistemi

Osmanlı imparatorluğunda Anadolu ve Rumeli'de bulunan yollar arazinin morfolojisine göre oluşmuş, yüzlerce yıl içinde en uygun güzergahları oluşmuştur. Osmanlılar Selçuklu ve Bizans döneminde ortaya çıkan ulaşım sisteminde değişiklik yapmamışlardır. Organik enerjinin belirlediği ulaşım hız ve kapasitesinde yüzyıllar boyunca fazla değişiklik meydana gelmemiştir. Anadolu ve Balkanlarda Romalıların yaptığı yollar Osmanlılar tarafından onarılmış, ihtiyaç duyulan yerlere yeni köprü ve yollar yapılmıştır. Çok geniş topraklar üzerine yayılmış olan imparatorluk, Anadolu ve Rumeli'de ihtiyaca bağlı olarak ana yollar ve bunlarla irtibatlı tali yollar inşa ederek sivil ve askeri sevkiyatın düzenli bir biçimde gerçekleşmesini sağlamış, ayrıca çeşitli mesafelerde bir takım konak yerleri inşa etmiştir. Zira Osmanlı coğrafyasının bir gereği olarak kara, deniz ve nehir ulaşım şebekesi önemli bir yer tutmaktadır. (Ekin, 2017: 388; Taştemir, 2013: 13)

Osmanlı kara ulaşımı genel olarak ülkenin doğu (Asya ve günümüzdeki Ortadoğu) ile batı (Avrupa-Rumeli) toprakları üzerinde bulunan özel güzergâh gruplarına ayrılmış hatlar üzerinden sağlanmaktaydı. Klasik dönemin kara yolları Ortaçağ tarzında geniş sayılabilecek ana ve tali yollardan meydana geliyordu. İmparatorluğun yol sistemi sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere başlıca üç güzergâh ile bunlara bağlı tali yollardan oluşmaktaydı. Haberleşmenin kolaylıkla sağlanması için yollar üzerinde konaklama noktaları olarak menziller tesis edilmişti. Anadolu'da sağ kol güzergâhı Üsküdar'dan başlayıp Şam'da sona ermekte, orta kol güzergâhı Üsküdar'dan Bağdat'a, sol kol ise İstanbul'dan Erzurum'a kadar olan hattı kapsamaktaydı. Rumeli'de benzer şekilde yine sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana yol güzergâhı mevcuttu. Bunlardan sağ kol İstanbul'dan Özi'ye, orta kol İstanbul'dan Belgrad'a, sol kol İstanbul'dan Gördüs'e uzanmaktaydı. (Bu güzergâhlar arasında ayrıca başka bir önemli yol daha bulunmakta olup, İstanbul'dan başlayarak Balıkesir-Akhisar-İzmir-Bayındır-Aydın üzerinden Bodrum'a kadar uzanıyordu. Taştemir, 2013: 14,15; İmparatorlukta bütün yol güzergâhları İstanbul'da birleşmekteydi. Halaçoğlu, 2014: 51, 52, 69, 86, 95,103, 199)

XIX. yüzyıl öncesine gelindiğinde imparatorluğun yol güzergâhında birtakım sorunlar mevcuttu. Nitekim sanayi devriminden önceki tarihlerde, Osmanlı devletinde diğer ülkelerde olduğu gibi ulaşım son derece düşük kapasiteli araç ve hayvanlarla yürütülüyordu. Ayrıca coğrafi şartlarının etkisiyle ortaya çıkan sorunlar nedeniyle ulaşım son derece pahalıya mal oluyordu. Zira imparatorluğun Anadolu ve Rumeli'de diğer medeniyetlerden miras aldığı yollar insan ve hayvanların geçmesiyle oluşmuş birer izden ibaretti. XIX. yüzyıl öncesinde

devletin takip ettiği temel yol politikası daha ziyade ordunun geçeceği yolların bakımını yapmak ve İstanbul-Mekke arasındaki hac yolunu açık tutmaktı. (Ekin, 2017: 388, 411; Klasik dönemde Osmanlı yol sistemi ve güzergâhları için: Luther, 1989; Taeschner, 2010.)

Osmanlı karayolu ulaşım sisteminde önem taşıyan diğer bir unsur köprülerdi. Köprüler mimari terminolojide herhangi bir engelle birbirinden ayrılan yolları bağlayan geçitlere verilen isimdir. Osmanlılar köprüleri tanımlarken aynı zamanda pul, cısr, kantara veya sırat gibi tabirleri kullanmıştır. Anadolu'da geçmiş medeniyetler zamanında yapılan köprü yapımları Selçuklu ve Beylikler döneminde yeniden hızlanmıştır. Bununla birlikte günümüze ulaşan eski köprülerin büyük çoğunluğu Osmanlı döneminden kalmıştır. İlk hükümdarlardan Orhan Gazi döneminden itibaren köprü inşaatları başlamıştır. Özellikle Bursa ve çevresi Edirne, İstanbul ve İstanbul'u Balkanlara bağlayan yol hatları üzerindeki köprüler inşa edilmiştir. (Pekin ve Yılmaz, 2008:6-7) Bununla birlikte XIX. yüzyıla gelindiğinde imparatorlukta kara yolları gibi köprüler ihtiyacı karşılamaktan uzak bir durumdaydı. Nitekim taşımacılığın develerle yapılması maliyeti yükselttiği gibi çeşitli zorluklara sebep oluyordu. Köprülerin yetersizliğinin yanı sıra bazen yağışlar nedeniyle kervan nakliyatında aksamalar görülmüyordu. (Akyıldız,1995:250)

XIX.Yüzyılda İmparatorlukta Yol Yapım Faaliyetleri

XIX. yüzyıla gelindiğinde imparatorluk yöneticileri, ülkedeki yol ağlarının yetersiz olduğunu iyice kavramışlardı. Bu nedenle hemen harekete geçilerek II. Mahmud döneminden başlayarak Tanzimat dönemini kapsayan süreçte birtakım girişimlerde bulunulmuştu. Ancak, yapılan bu ilk girişimlerin tamamlanmasının uzaması ve çok pahalıya mal olması yöneticileri yeni arayışlara itmişti. Bu nedenle yüzyılın ikinci yarısının başlarına gelindiğinde 1856'da bir Turuk u Meabir İdaresi talimatnâmesi yayınlanmıştı. Talimatnameye göre, yolların geçtiği yerlerde vazife yapan baş mühendisler güzergâhı merkezdeki Turuk u Meabir İdaresi'nin ilkeleri ve mülki idarecilerin isteklerine göre düzenleyeceklerdi. Daha sonra her kazanın yapmakla zorunlu olduğu yerler kazıklarla belirlenecek, kazalardaki mükellefler bu yolları yapmakla sorumlu olacaklardı. Söz konusu talimatname on yıl müddetle uygulanmış olup, Midhat Paşa'nın Tuna vilâyetindeki faaliyetleri bu talimatnameye göre yapılmıştı. On yıllık deneyim sonrasında, yol yapımında yeni bir aşamaya geçildiğinin göstergesi olarak kabul edebileceğimiz Turuk u Meabir Nizamnamesi yayınlanmıştı. (Tekeli ve İlkin, 1995: 433-434; Turuk u Meabir İdaresi'nin yapmış olduğu çalışmalar hakkında bkz. BOA.T...d...238, 253; BOA.T...1756, 1757 vd; Nizamnâmenin maddeleri için ise Çadırcı, 1991: 161-167)

Turuk u Meabir Nizamnamesi'nin yayınlanmasını takiben 1879 tarihine gelindiğinde imparatorluğun bayındırlık işleri için dönemin Nafta Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından geniş bir program hazırlanmıştı. Bu programda yol sorunu teknik yönden ele alınarak çeşitli yapım şartnameleri hazırlanmış, kullanılacak malzemenin niteliği ayrıca belirtilmişti. Programa göre yollar devlet ve vilayet yolları olarak ikiye ayrılmış, devlet yollarına numara verilmişti. İmparatorluğun Asya kısmında 26 devlet yolunun 1.609 km. Rumeli'de ise 21 devlet yolunun 2.967 km. uzunluğunda yapılması hedeflenmişti. İkinci kategoriye giren vilâyet yollarının toplamı 27.500 km. olacaktı. Hasan Fehmi Efendi tarafından hazırlanan programdan sonra bu kez 98 maddeden oluşan bir Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumiyesi hazırlanmıştı. Talimatname fenni şartname ile birlikte yol yapım idaresini ve çalışma yöntemini kapsamaktaydı. Söz konusu talimatnameye göre ülkedeki yollar dört ana

kategoriye ayrılıyordu. Ayrıca her sınıf için yol genişlikleri, meyil şartları, yapının tekniği ve kaplama özellikleri belirtilmişti. (Çadircı, 1991: 160; Tekeli ve İlkin, 1995: 434)

Sultan II. Abdülhamid dönemi, eğitim, sağlık ve diğer hususlarda olduğu gibi yol yapım faaliyetleri açısından da atılımların yapıldığı bir devre olmuştu. Nitekim, padişahın saltanatının ilk yıllarını kapsayan 1880 yılı sonrası, bazı araştırmacılar tarafından Tanzimat sürecini takip eden bir yeniden yapılanma dönemi olarak nitelendirilmektedir. Bu çerçevede ulaşıma ve haberleşme alanında diğer alanlarda olduğu gibi temel bir sistem arayışının geçerli olduğu görülmektedir. Bu bağlamda 1880'lerden sonra özellikle karayolu ulaşımında ileri derece hamleler gerçekleştirilmiştir. İlk safhada yatırımların kaynağı temin edilmiş, bu kaynak geniş ölçüde yatırıma dönüştürülerek ülke adeta şantiyeye çevrilmiştir. Nitekim Sultan Abdülhamid dönemi öncesinde yol uzunluğu 3.327 km. 643 metre iken, 1876-1878 yılları arasındaki durgunluk haricinde yol yapımında önemli mesafeler kat edilmiş ve 4.000 km. yol yapılmıştır. (Duran, 1995:489-490; Yılmazçelik ve Erdem, 2017: 224)

Bu dönemde imparatorluk yöneticilerinin ulaşım meselesine verdikleri önem bazı belgelerden açıkça anlaşılmaktadır. Örneğin 20 Ağustos 1890 tarihinde Meclis-i Vükela'da yapılan bir oturumda, Yunanlıların Osmanlı sınırına doğru yapmakta oldukları yol nedeni ile Rumeli'de inşa edilmekte olan yollar hakkında bir müzakere yapılmıştı. Bu hususta Ticaret ve Nafia Nezaretinden alınan bilgiye göre, söz konusu yolların bir kısmı bitmiş olup geri kalanı tamamlanmak üzereydi. Ancak bazı yerlerde köprü inşası gerektiğinden 8-9 bin lira paraya ihtiyaç vardı. Bu paranın karşılanması şu an mümkün olmadığından gereken meblağın bu seneden itibaren harcanmak üzere gelecek senenin bütçesine eklenmesi talep edilmişti. Bu talep Meclis-i Vükela tarafından kabul edilmiş, söz konusu yolların hemen bitirilmesi ve yapımı gereken köprülerin masrafının gelecek sene bütçesinden nezaret bütçesine eklenerek harcanması kararlaştırılmıştı. (BOA.MV. nr.56-55)

23 Mart 1911 tarihli başka bir belge ise yol yapımı konusunda gösterilen hassasiyetin önemini yansıdığı diğer bir örnektir. Belgeye göre hasat mevsiminde ziraat erbabının orakçı bulamamaları yüzünden mahsullerinin tarlalarda kalması durumu söz konusu olmaktadır. Zira, bayındırlık faaliyetleri yüzünden daha yüksek ücret alan ameleler tarlalarda çalışmayı tercih etmiyorlardı. Bu bakımdan yol yapım faaliyetlerinin hasat zamanı yani Temmuz ve Ağustos aylarında yapılmasının uygun olduğuna dair bazı vilayetlerden merkeze yazı gönderilmişti. Ancak merkez tarafından bu talebe ziraat mahsullerinin korunması ne derece önemli ise ulaşım eksiklerinin giderilmesi, mahsullerin sevkine yarayacak yolların yapımı ve bayındırlık faaliyetlerinin bir an önce gerçekleştirilmesinin aynı derecede önemli olduğu şeklinde cevap verilmişti. Netice itibarıyla hasat mevsimi her memlekette aynı mevsimde yapılmadığından, hasat olan herhangi bir yere henüz hasat vakti gelmemiş yerlerden amele temin edilmesi ile sorun çözülebileceğinden, bayındırlık hizmetlerinin hasat mevsimi bahanesi ile aksaması uygun görülmediğine karar verilmişti.¹

¹ BOA.DH.HMS.13-13; Yol yapımının önemine örnek olarak gösterilebilecek başka bir belge 4 Temmuz 1886 tarihidir. Bu belgede Kars'ta askeri talimler yapılmayacağı, 38. fırka askerlerinin yol inşaatıyla meşgul olacakları belirtilmektedir. BOA.Y.A..HUS.193/6; 28 Haziran 1903 tarihli bir belgede ise Manastır'da görevli mühendisin gönderdiği cetvelde inşa edilecek yollar yeterli bulunmamış, vilayetteki yolların genişletilmesi için daha çok gayret gösterilmesi istenmişti. BOA.TFR.I.MN..12/1154; XIX. yüzyılın ikinci yarısından XX.

1880-1881 Yıllarında Aydın Vilâyeti'nde Yol İnşası

1880 tarihli vilâyet salnamesine göre idari merkezi İzmir şehri olan Aydın vilâyeti bu tarihte İzmir, Aydın, Saruhan ve Menteşe sancaklarından oluşmaktaydı. (Salname-i Vilâyet-i Aydın, 1297:90-91) Vilâyet sınırlarında antik çağlardan beri doğu ve batı doğrultusunda Büyük Menderes ve Gediz vadilerini izleyerek Anadolu'nun iç kısımlarını Ege'ye bağlayan iki ana yolla, bu iki ana yolu birbirine bağlayan ara yollar bulunmaktaydı. Bu yollardan birisi antik çağlardan itibaren kullanılan ve Aydın ilini boydan boya geçen Doğu Ticaret Yolu idi. Bu yol Osmanlılar tarafından ufak değişiklikler yapılarak kullanılmıştı. (Özgün, 2006:141, 142, 146)

Aydın vilâyetinde icra edilecek yol yapım çalışmaları, ticari ve ekonomik olduğu kadar idari açıdan da önemliydi. Zira bu tarihlerde vilâyetin Aydın ve Muğla gibi dağlık yörelerinde ciddi iç güvenlik sorunları yaşanmaktaydı. Aydın demiryolunun bölgeye gelmesinden sonra bölgedeki ticaret gelişmiş ve Rum nüfus artmıştı. Düyun-ı Umumiye ve Reji halk üzerinde olumsuz etki yapmış, bölgede eşkıyalık olayları uzun süre devam etmişti. Mithat Paşa Aydın valisi olduktan sonra bölgede güvenliğin artması için çaba sarf etmişti. Göreve başlamasından sonra 28 Ağustos 1880 tarihiyle saraydan çekilen bir telgrafta bölgede sürekli yaşanan cinayetler ve bunlarda yabancı devletlerin bir ilgisinin olup olmadığı sorulmuştu. Bununla birlikte telgrafın çekildiği tarihten birkaç ay sonrasına ait başka bir belgede yollarda güvenliğin tamamen sağlandığı, bu sayede vilâyet ticaretinin yeni bir canlılığa kavuştuğu belirtilmişti. (Özgün, 2017:160-161)

İç güvenlik sorunları ile birlikte başka bir önemli sorun ise vilâyet dahilindeki yolların yetersizliği idi. Nitekim bu nedenle 1881 tarihinde vilâyet halkından bazı çiftçi ve üreticiler Dahiliye Nezaretî'ne telgraf çekmişlerdi. Telgrafta ürettikleri mahsullerin vaktinde pazarlara ulaşamamasından şikâyet edilmekte, şose ve karayollarının ikmal ve inşası talep edilmekteydi. Benzer talepler diğer bazı vilâyetlerdeki nakliyecilerden de gelmekteydi. (Duysak, 2013: 39-40)

Vilâyetin ulaşım hususunda yaşamakta olduğu sorunlarla birlikte, yukarıda belirtildiği üzere 1880 tarihinden sonra imparatorlukta karayolu yapımında ciddi bir atılım geliştirilmişti. Yıldız belgeleri arasında bulunan ve H.1297-1298/M.1880-1881 tarihli bir deftere göre bu tarihlerde Aydın vilâyeti ile birlikte İstanbul (Dersaâdet), Adana, Ankara, Suriye, Kastamonu, Konya, Sivas, Trabzon, Erzurum, Halep, Harput, Dersim, Kudüs, Canik, Bursa, Karesi, Edirne, Manastır, Yanya, Serfice, Selanik ve Kosova vilâyetlerinde karayolu, köprü, suyolu ve destek duvarı inşası gibi bayındırlık faaliyetleri yapılmıştı.²

yüzyıl başlarına Osmanlı'da yol yapım çalışmaları hakkında bir örnek için bkz. Schoenberg 1977: 359-372; Çetin, 2017.

² Tüm bu vilâyetlerde yapılan bayındırlık faaliyetlerinin genel toplamları defterin son sayfasında yer almaktadır. BOA. Y.PRK. TNF.nr.1-26 /1-6; Aynı arşiv fonundan hareketle 1881 tarihinde imparatorluğun çeşitli vilâyetlerinde yapılan diğer karayolu, şose ve köprüler için bkz. Duysak, 2013: 40; Aydın Vilâyet Sâlnâmelerine geldiğimizde, 1879 ile 1881 tarihleri arasında yayınlanmış sâlnâmede yol yapımlarına dair istatistikler bulunmamaktadır. Ancak, 1884-1885 tarihli sâlnâmeden itibaren "tûl'ı, tesviye-i turabîye, şose" başlıkları altında bu hususta yapılan çalışmaları içeren istatistiklerle karşılaşılmaktadır. Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın Def'a-7, 1302:366-367, vd.

Söz konusu defterin dördüncü sayfası, Aydın vilâyetindeki inşa faaliyetlerine dair rakam ve istatistikleri içermektedir. Sayfada yer alan verilere göre, Aydın vilâyetinde yol, köprü, su yolu ve destek duvarı inşa edilen yerler İzmir, Saruhan ve Menteşe sancaklarıdır. Bununla birlikte vilâyetin diğer sancağı olan Aydın'da herhangi bir inşa faaliyeti yapılmadığı görülmektedir. Söz konusu bayındırlık faaliyetlerinin yapıldığı yerler Nif-Taşkahve, Yarsa-Kızılca Ali, Çeşme-İlica, Alaçatı-Aryalya,³Manisa-Akhisâr, Manisa-Palamut, Akhisar-Manisa, Kırkağaç-Manisa, Soma-Kırkağaç, Kula-Alaşehir, Halkalı-Demirci, Halkalı-Borlu, Gördes-Halkalı, Milas-Güllük⁴ ve Milas-Gökabad hatlarıdır. Bu hatlar arasında yalnızca Manisa-Palamut arasında 1880 tarihinde yol yapım çalışmaları yapılmış olup, diğer yerlerdeki bütün yol, köprü, su yolu ve destek duvarları inşaatları 1881 tarihinde yapılmıştır. Bununla birlikte defterde 1880 tarihinde Manisa-Palamut hattındaki yolun yalnızca ortalama uzunluğunun belirtildiği görülmektedir. (BOA. Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Defterdeki istatistikler arasında ilk olarak destek duvarı inşaatlarından başlamamız mümkündür. Nitekim, deftere göre İzmir, Saruhan ve Menteşe sancaklarında iki sene içinde 1881 metre harçsız, 733 metre harçlı olmak üzere toplam 2.614 metre (2 km. 614 metre) destek duvarı inşa edilmiştir. Defterde vilâyetin çeşitli noktalarındaki destek duvarı yapımına ait rakamları, köprü ve su yolu inşaatlarına dair veriler takip etmektedir. Bu verilere göre, 1880 tarihinde sadece Akhisar'dan Manisa'ya doğru olan hatta 57 adet köprü ve su yolu inşa edilmiştir. 1881 yılı içinde ise Saruhan dahil olmak üzere üç sancakta 83 adet köprü ve su yolu yapılmıştır. Böylece iki yıl içinde vilâyet dahilinde toplam 140 köprü ve su yolunun yapıldığı görülmektedir. (BOA. Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Defterin içerdiği tarihlerde tamamlanan yolların ortalama uzunluklarına bakıldığında 1880 yılında yalnızca Saruhan sancağı sınırlarında bulunan Akhisar'dan Manisa'ya giden hatta 42.600, 1881 tarihinde ise yine Saruhan sancağı dahil olmak üzere üç sancakta toplamda 63.186 metre (63 km.186 metre) ortalama sahip yol yapıldığı görülmektedir. Böylece iki yıl içinde vilâyetin üç sancağında tamamlanan yolların ortalama uzunluğu 105.786 metreye tekabül etmektedir. (105 km. 786 metre) (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)⁵

Yolların ortalama uzunluğuna dair verilen istatistiki bilgilerden sonra vilâyet dahilinde yapılan yolların uzunluğuna dair rakamlar gelmektedir. Bu rakamlar arasında ilk olarak İzmir sancağına ait olan rakamlara baktığımızda dört hatta 23.086 metre (23 km. 86 metre) yol yapılmıştır. Bu toplamın sadece Saruhan sancağında Manisa'dan-Akhisar hattındaki 32.897 metrelik (32 km. 897 metre) inşaattan az olduğu görülmektedir. Saruhan sancağına gelindiğinde ise, iki yıl içinde sancak dahilindeki on hatta yol yapım çalışmaları icra edilmiştir. Deftere göre bu on inşa hattında 230. 670 metre (230 km. 670) metrelik yol yapılmıştır. Saruhan sancağından sonra sınırları içinde yol yapılan diğer bir sancak olan

³ Belgede *Aryalya* (أرياليا) yazılmakla birlikte söz konusu mevkinin günümüzde Selçuk ilçesinde Efes antik kenti yakınlarındaki *Aroalya* öreninin bulunduğu mevki olduğu anlaşılmaktadır.

⁴ Belgede *Güllük Gölü* olarak kayıtlı mevkinin *Güllük Dalyanı* olduğu anlaşılmaktadır.

⁵ 1882 yılı içinde Aydın vilâyetinde yol yapım çalışmaları devam etmiştir. Bu yıl içinde vilâyette 35 km. 603 metre yol inşa edilmiş, 54 köprü ve 108 metre harçlı destek duvarı inşa edilmiştir. BOA.Y..PRK. TNF.nr.1-52; Duysak, 2013: 40; 1846 tarihli bir belgede Canik sancağında yapılan bir yol inşasında ölçülerin mesafe, saat, arşın gibi birimler olduğu, yapımda taş kullanıldığı, taş ücretinin arabalara göre belirlendiği, yapımda çalışan ustalara usta ve ırgatlara üstadıye ile yevmiye olarak ücretlerinin verildiği görülmektedir. BOA.MVL. nr.5-9

Menteşe sancağına geldiğimizde, sancak dahilinde yalnızca iki inşa hattında yol yapım faaliyetleri icra edilmekle birlikte yapılan yolların İzmir sancağı dahilindekilerden fazla olduğu görülmektedir. Nitekim defterdeki rakamlara göre Mentese sancağında bulunan iki hatta toplamda 51.139 (51 km. 139 metre) uzunluğunda yol yapılmıştır. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Deftere göre, H.1298/M.1881 tarihinde en çok 800 metre ile Kula-Alaşehir hattında, en az 94 metre ile Ilıca-Alaçatı arasında harçsız destek duvarı inşa edilmiştir. Harçlı destek duvarı inşası ise yine aynı yıl içinde 465 metre ile Manisa-Akhisar hattında, ikinci ve en az olarak 260 metre ile Alaçatı-Aryalya hattı dahilinde inşa edilmiştir. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Deftere göre sadece Akhisar'dan Manisa'ya doğru olarak belirtilen hat dışında bütün köprü ve su yolları 1881 tarihinde inşa edilmiştir. Bu hatta aynı yıl içinde 7 köprü ve su yolu inşa edilmekle birlikte 1880 tarihinde 57 köprü ve su yolu yapılmıştır. Böylece söz konusu hatta iki yıl içinde 64 köprü ve su yolunun yapıldığı görülmektedir. Bu bakımdan vilâyette en çok köprü ve su yolu yapılan hat Akhisar-Manisa hattıdır. Yine bu hattın tam tersinde yer alan Manisa-Akhisar hattında ise 14 köprü ve su yolu daha yapılmıştır. Böylece her iki hatta toplam 74 köprü ve su yolunun inşa edildiği görülmektedir. Deftere göre Nif-Taşkahve hattı 13 adet köprü ve su yolu ile ikinci sırada, Muğla-Gökabad hattı ise 1 köprü ve su yolu ile son sıradadır. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Vilâyet dahilinde inşa edilen yolların ortalama uzunluğuna geldiğimizde, yine Akhisar-Manisa hattının ilk sırada bulunduğu tespit edilmektedir. Bu hat üzerinde inşa edilen yolların ortalama uzunluğu 1880 tarihinde 42.600 metre (42 km. 600 metre), 1881 tarihinde ise yalnızca 4.403 (4 km. 403 metre) metredir. Böylece iki yıl içinde hatta inşa edilmiş yolların ortalama uzunluğu, 47.003 metreye (47 km. 3 metre) çıkmaktadır. Sancak dahilindeki diğer hatlardan Soma-Kırkağaç hattındaki yolun ortalama uzunluğu 10.191 metre (10 km. 191 metre), Manisa-Akhisar hattının ise 10.177 metredir. (10 km. 177 metre). Vilâyetin geneli açısından en düşük ortalamalara gelirse, İzmir sancağındaki Ilıca-Alaçatı hattının 1.060, Milas-Güllük hattındaki yolların ortalama uzunluğunun yalnızca 1.706 metre oldukları görülmektedir. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I Belge-I)

İncelenen defterdeki rakamlara göre iki yıl içinde vilâyet dahilinde gerçekleştirilen en uzun yol inşaatı 44.000 metre (44 km) ile Halkalı-Borlu hattındadır. İkinci sırayı 35.000 metre ile (35 km) ile Gördüs-Halkalı hattı almakta olup, üçüncü sırayı yine Saruhan sancağı dahilinde bulunan Manisa-Akhisar hattı teşkil etmektedir. Bu hatta 32.897 metre (32 km. 897 metre) yol inşa edilmiştir. En az yol yapılan yerler ise 2.776 metre ile (2 km. 776 metre) Alaçatı-Aryalya, 3.180 metre (3 km. 180 metre) ile Ilıca-Alaçatı ve 4.710 metrelik (4 km. 710 metre) ile Yarsa-Kızılca Ali hatlarıdır. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I)

Vilâyet dahilinde inşa edilen yolların fiziksel özelliklerine dair detaylara bakıldığında iniş-yokuşların en çok olduğu hattın 7 metre ile Gördüs-Halkalı hattı olduğu tespit edilmektedir. En az iniş-yokuşlar ise 2'şer metre ile Nif-Taşkahve, Alaçatı-Aryalya, Manisa-Akhisar ve Akhisar-Manisa hatlarında yer almaktadır. Yolların genişliğine gelindiğinde en fazla genişliğin 9'ar metreyle Nif-Taşkahve, Milas-Güllük, Muğla-Gökabad arasındaki yollarda olduğu anlaşılmaktadır. En dar yol genişliği "5.75 kadar" ibaresi ile belirtilen Yarsa-Kızılca Ali

hattıdır. 6'şar metre genişliğinde bulunan Ilıca-Alaçatı ve Alaçatı-Aryalya hatları dışında kalan bütün yollar benzer şekilde 7.50 metre arzi yani genişliğindedir. (BOA.Y.PRK. TNF.nr.1-26/4; Tablo-I, Belge-I: Vilâyet sınırları içinde ilerleyen tarihlerde yol inşaatları artarak devam etmiştir. Bunlardan bazılarına ait planlar için bkz. BOA.PLK.p...nr.3125, 3836, 3837, 3854, 5373, 5374.)

Sonuç

Tarih boyunca, askeri ve siyasi olduğu kadar ticari, ekonomik ve kültürel amaçlar yollar başta olmak üzere köprü geçit ve diğer benzer ulaşım vasıtaları ile sağlanmıştır. Günümüzde teknolojik gelişmelerin mesafeleri kısaltmasına rağmen, ulaşım vasıtaları bireysel ve toplumsal olduğu kadar devletler ve medeniyetler açısından önemini korumaktadır. Altı asır boyunca çok geniş bir coğrafyada egemenlik tesis eden Osmanlı imparatorluğu bu coğrafyada önceki medeniyetler tarafından oluşturulan bir yol sistemi tevarüs etmekle birlikte bu sistemi sürekli geliştirmiştir. Bu sistem asırlar boyunca standart ve geleneksel yapısını korumuş, ancak XIX. yüzyıla gelindiğinde mevcut ihtiyaçları karşılamamaya başlamıştır. İmparatorluk yöneticileri bu eksikliği fark edip hızlı biçimde çağın gereklerine uygun altyapı ve bayındırlık faaliyetlerine girişmişlerdir.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı ulaşım sisteminde icra edilmeye başlanan yenilikler ilerleyen tarihlerde devam etmiş, yüzyılın ikinci yarısında II. Abdülhamid dönemine gelindiğinde imar faaliyetleri açısından önemli aşamalar kaydedilmiştir. Bu faaliyetlerin daha sağlıklı takip edilebilmesi amacıyla istatistikler tutulmuştur. Bu istatistiklerden birisi Osmanlı arşiv belgeleri arasında bulunan H.1297-1298/M.1880-1881 tarihli bir defterdir. Defterde söz konusu iki yıl içinde imparatorluğun çeşitli vilâyetlerinde yapılan, yol, köprü, su yolu ve destek duvarı inşaatlarına dair rakamlar mevcuttur. Bu faaliyetlerin yapıldığı yerlerden birisi Aydın vilâyetidir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir-Aydın demiryolunun gelişi ile birlikte ticaretin geliştiği, ancak birtakım asayiş sorunlarının yaşandığı Aydın vilâyetinde bazı kesimlerdeki dağlık ve engebeli arazi nedeniyle birlikte, yolların yetersizliği gibi sebeplerle bayındırlık faaliyetleri önem arz etmektedir. İncelemede analize tabi tutulan H.1297-1298/M.1880-1881 tarihli deftere göre, Aydın vilâyeti dahilindeki İzmir, Saruhan ve Menteşe sancaklarında yol, su yolu, köprü ve destek duvarı yapımı gerçekleştirilmiştir. Vilâyetin dördüncü sancağı olan Aydın sancağı ise bu defterde mevcut değildir.

Defterdeki verileri genel bir bakış açısı ile değerlendirdiğimizde söz konusu sancaklar içinde Saruhan sancağının ön plana çıktığı görülmektedir. Nitekim, defterdeki rakamlara göre yol, köprü, su yolu ve destek duvarı inşaatlarının en çok yapıldığı yer Saruhan sancağıdır. Saruhan sancağını İzmir sancağı takip etmekte olup, son sırada Menteşe sancağı gelmektedir. Bunlarla birlikte Menteşe sancağı, inşa edilen yolların genişliği açısından diğer iki sancağa nazaran öne çıkmaktadır.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi (BOA.)

Ticâret, Nafia, Ziraat Orman, Meadin Nezâretleri (T..) nr.1756, 1756

Turuk u Meabir İdâresi Defterleri (T..d...) nr. 238, 253.

Dahiliye (DH.HMS.) nr.13-13

Meclis-i Vâlâ (MVL.) Nr.5-9

Meclis-i Vükelâ (MV.) nr.56-55

Teftişatı Rumeli Manastır Evrakı (TFR.I..MN..) nr.12/1154

PLK.p...(Plan-Proje-Kroki) nr.3125, 3836, 3837, 3854, 5373, 5374.

Yıldız Hususi Maruzat (Y.A...HUS.) nr.193/6.

Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y.PRK. TNF.) nr.1-26, 1-52

Kitap ve Makaleler

Akyıldız, Ali (1995) "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı, (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: İrcica Yayınları, s.249-270.

Çadircı, Musa (1991), "Tanzimât Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.15, S.26, Ankara: DTCF Yayınları, s.153-167.

Çetin, Emrah (2017), *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Ankara: TTK.Yayınları

Duran, Bünyamin (1995), "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Türkiye'de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: İrcica Yay. s.483-495.

Durdu, M. Burak, (2005), "İngiliz J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi," *OTAM*, S.17, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları, s.35-60.

Duysak, Cabir (2013), "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Yayınları, s.37-48.

Ekin, Ümit (2017), "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğunda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, C.81, S. 291, Ankara: TTK. Yayınları s.387-418.

Halaçoğlu, Yusuf (2014), *Osmanlı'da Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları

Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın Def'a-2 (1297), İzmir: Vilâyet Matbaası.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın Def'a-7 (1302), İzmir: Vilâyet Matbaası

Koçal, Y. Bilgin, (2016), "Yarıncı Türkiye'nin Osman Bey'den Öğrenecekleri", *Kuruluş*, İstanbul: Hayy Kitap, s.91-108.

Luther, Usha, M. (1989), *Historical Route Network of Anatolia (İstanbul-İzmir-Konya) 1550's to 1850's: A Methodological Study*, Ankara: TTK Yayınları,

Özgün, Cihan (2006), "Tanzimâttan Cumhuriyete Aydın İlinde İktisadi Değişim", Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

_____ (2017), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Aydın Sancağında Eşkîyalık Hareketleri Üzerine Gözlemler" *Osmanlıdan Günümüze Eşkîyalık ve Terör*, Samsun: İlkadım Belediyesi Kültür Yay-12, s.159-179.

Pekin, Faruk ve Yılmaz, Hayri Fehmi (2008), *Türkiye'nin Kültür Mirası 100 Köprü*, İstanbul: NTV. Yayınları

Taeschner, Franz (2010), *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.

Taştemir, Mehmet (2013), "Klasik Dönemde Osmanlıda Karayolu Ulaşımı ve Yollar" *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Yayınları, s.13-37

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim (1995), "Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler" *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İrcica Yayınları, İstanbul: İrcica Yayınları, 395-440.

Schoenberg, P. Ernest (1977), "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) Under Ottoman Rule, 1856-1918" *Middle Eastern Studies*, Vol:13, No:13, pp. 359-372.

Yılmazçelik İbrahim ve Erdem Sevim, (2017), "II. Abdülhamid Döneminde Dersim Sancağındaki İdari Yapı ve Ulaşım Ağı", *Akademik Bakış*, C.11, S.21, Kırgızistan: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, s.223-243.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Yunus Emre Divanında Yol Kavramının Kullanımına Bağlı Anlam Unsurları

Doç. Dr. Meheddin İSPİR*

Özet

Yunus Emre, kendine özgü söyleyiş biçimi ile Türk şiirine şekil ve anlam yönüyle farklı bir bakış açısı getirmiş bir şairdir. Onun söyleyişindeki canlılık, açıklık, akıcılık, coşkunluk şairliğindeki yetenek ve heyecana bağlıdır. Yunus divanında kullanılan yol ve yol ile ilgili kavramlar kullanım olarak zengin bir anlam dünyası oluşturmaktadır. İnsanın yolculuğu üzerine ele alınan anlatım silsilesi içerisinde yol kavramının kullanımını değişik anlam öğeleri ile birleştirilerek tasavvufi düşüncenin geleneksel yapısı içerisinde ele alınmış ve işlenmiştir. Şairin üslubuna bağlı olarak şiire yön veren bir anlatım teması ve malzemesi olarak ele alınan yol âşkın gidişatını belirler. Çıkılan yol aşk yoludur. Yolun kendisi eziyetli, engellerle dolu, tehlikeli ve aldattıcıdır. Aşk yolunda tek başına yolculuk yapmak zordur. Bu nedenle bu yolculuk da yol arkadaşlarına, yolu gösteren mürşide ihtiyaç vardır. Yolda varılacak yer vahdettir. Vahdet yoluna giren kişinin dünya kesretinden kendini kurtarması gerekir. Yoldan alıkoyacak her türlü zorluğa sabretmesi gerekir. Tehlike arttıkça yolcunun da sabrı, gücü artmalı, gördüğü güzellikleri arkada bıraka bilmelidir.

Bu çalışmada Yunus Emre'nin divanında yol ile ilgili anlatımların bulunduğu beyitler derlendi. Bu beyitlerden hareketle yol ve yola bağlı olarak ele alınan anlam öğeleri çıkarıldı. Tasavvufi düşüncede ele alınan yol, yolcu ve yolculuğun serüveni işlendi. Yolculuğun gerekleri ve zorlukları, yolculuğun hedefi anlatıldı. Yol kavramının kullanımına bağlı anlam unsurları incelendi ve irdelendi.

Anahtar Kelimeler: Yunus Emre, Yunus Emre Divanı, Yol, Yolcu, Yolculuk

Elements of Meaning Related to the Use of the Concept of Road in Yunus Emre's Divan

Abstract

Yunus Emre, with his unique style of expression, is a different view on Turkish poetry in terms of form and meaning. The liveliness, clarity, fluency and enthusiasm of his speech depend on the talent and excitement in his poetry. The road and the concepts related to the road used in Yunus Emre's Divan create a rich world of meaning in terms of usage. It has been handled and processed within the traditional structure of mystical thought. Use of the road concept combined with different meanings in the sequence of narratives on the journey of man. Determines the course of the lover a narrative theme that directs the poem depending on the poet's style and the path, which is considered as a material. The targeted road is the road of love. The road itself is painful, full of obstacles, dangerous and deceptive. Traveling alone on the road of love is hard. For this reason, there is a need for companions and a guide showing the road in this journey. The place to reach on the road is unity. The person who enters the road of unity must save himself from the love for beauty in the world. It is necessary to be patient with all kinds of difficulties that prevent the traveler from the road. As the danger

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, meheddin.ispir@erzurum.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7330-342X

increases, the passenger's patience and strength should increase, and he should be able to leave behind the beauties he sees.

In this study, the couplets in Yunus Emre's divan, in which there are narrations about the road, were compiled. Based on these couplets, the road and the meaning elements that are considered depending on the road have been extracted. The road, the passenger and the adventure of the journey, which are considered in mystical thought, are handled. The necessities and difficulties of the journey, the purpose of the journey were explained. Yol kavramının kullanımına bağlı anlam unsurları incelendi ve irdelendi. The elements of meaning related to the use of the concept of the road were examined and scrutinized.

Keywords: Yunus Emre, Yunus Emre's Divan, Road, Passenger, Journey

Giriş

Yunus Emre, Türk tasavvuf düşüncesinin anlatımını şiirinin gücüyle ortaya koyan geleneksel tasavvufi düşünceyi benimsemekle beraber kendine ait düşüncelerle de hem kendi döneminde hem de kendinden sonraki dönemlerde dikkat çekebilen, tartışmalara ve eleştirilere konu olabilen bir şairdir. Onun şiirinde tasavvufi düşünce, şeriat, hakikat, tarikat, marifet ekseninde ele alınıp işlenmiştir. Şeriat temeldir, esastır, hakikat şeriat ile tanıtılmıştır. Tarikat şeriatın gösterdiği yoldur. Marifet ise kulun Allah'a kavuşmada göstereceği başarıdır. Bu başarıya ulaşmak için hak yolunu, hikmet yolunu, doğru yolu bulmak sonra bu yola girmek, yolda kalmak, yoldan çıkmamak, yolsuzlarla mücadele etmek, yolun öncüsüne uymak nefisle savaşmak, yol arkadaşlarını iyi seçmek gerekir.

Yol

Hikmet yolu

İnsanın beden ve ruhen yaratılışına gönderme yapılarak dilin hikmet yolu oluşu süreci ifade edilmiştir. İnsan şeklen yaratıldıktan sonra ona konuşma yeteneğinin verilmesi, Allah'ın ona sözü öğretmesi ve insanın da Allah'tan aldığı sözlü emirleri yerine getirmesi ile hikmet yolu açılmıştır. "Hikmetin Allah'a mahsus olanı, varlıkları (eşya) bilmek ve kusursuz olarak yaratmak, insana ait olanı ise "yaratılmışları bilmek ve iyi şeyler yapmak" şeklinde tanımlanır." (Kur'an Yolu Tefsiri Cilt: 1 Sayfa: 423-425) Burada şair, yaratılışı bilmek manası ile dilin hikmete yol açtığını vurgulamış. Eğitim, öğretim, bilgi, ilim, irfan, insanlar arası iletişim, insanlar arası ilgi, anlayış, kavrayış, yaratıcıyı ve yaratılanları anlama dilin sayesinde gerçekleşeceğinden dolayı dil hikmetin yolunu açacaktır.

Sûret söz kanda buldı kanda sözi iş oldı
Sûrete kendü geldi dil hikmetün yoludur 25/3,22

Can yolu

Varlıklar içinde insan en güzel biçimde yaratılmış, üstün özelliklerle donatılmıştır. Bu bakımdan insanın kendini bilmesi, kendini tanıması ile yaratıcı bilinip tanınır. Bu nedenle Yunus, başka bir yol aramaya, yolu dışarda arayıp vakit kaybetmeye gerek yok, can yolu can içinde, can sırrını can duyar, diyerek insanın sırları yine insanın kendi içinde gizlenmiştir, düşüncesini ortaya koymuştur.

Yaban yolın gözetme yol evde taşra gitme
Cân yolu cân içinde cân râzını cân tuyar 39/7, 32

Yola girmek

Yola girmek, kişinin içinde bulunduğu duruma göre kendine düşüncede, davranışta, ahlakta, insanlar arası ilişkilerde, ilimde, irfanda, yapacağı işlerde, yaratıcıya olan inançta yön belirleme, hedefi seçip ona yönelme, sınırı belirlenmiş çizgide sapmadan devam etme niyetiyle işe koyulmadır. Yola girmek için yol hazırlığının eksiksiz olarak yapılması, yol arkadaşının iyi seçilmesi, yolda çıkabilecek engellerin hesaba katılması, yol azığının hazırlanması gibi pek çok gereksinime ihtiyaç vardır.

Yunus'un girdiği yol vahdet yoludur. Vahdete ulaşmak için vahdete bilmek, vahdeti öğrenmek, vahdetin belirlediği şekilsde yola girmek gerekir. Allah'a ulaşmada takip edilecek yolu ve bu yolun ne olduğunu yine Allah kullarına göstermiş ve onlara rehber olarak kitap indirmiştir.

Yunus, sensiz yola girer isem, adım atmağa olanağım olmaz, başını götürüp gitmek için gövdemde kuvvetim sensin, diyerek çıktığı yolda yol gösterenin, kendisine güç ve kuvvet verenin Allah olduğunu onsuz yola girmenin mümkün olmadığını ifade eder.

Sensüz yola girürisem çârem yok adım atmaga
Gevdemde kuvvetüm sensin başum götürüp gitmege 1/1, 3

Allah'ın insanı yaratma maksadını bilmek gerekir. Yaratma maksadına ulaşmada vücudun ve vücuttaki tüm uzuvların üstleneceği görevler vardır. Bu görevlerin tam olarak yerine getirilmesi tutulacak yola bağlıdır. Bu nedenle Yunus, insana verilen canın görevi Hakk'a ulaşmak, ayağın görevi bu yola girmek, er olmanın göstergesi alçak gönüllü olmak, gözün görevi insanlara yüksekte bakarak onları hakir görmemektir, diyerek durumu ifade etmektedir.

Cân odur kim Hak'a ire ayak odur yola gire
Er oldur alçakda tura yüksekden bakan göz degül 166/3, 132

Şair, senin yoluna ayağımı bastığım günden beri, varlığımı yok ettim, hiçbir an seni gözden uzak tutamam çünkü ben sensiz olamam, diyerek yola giren ayağın o yola ayak basması ile yolun amacını belirlemiş ve bu yoldan kastedilenin varlığı yok etmek olduğunu belirtmiştir.

Yoluna basaldan kadem varlığımı kıldum 'adem
Gözden tolanma dem-be-dem kim sensüz ben olımazam 189/3, 153

Şair, Allah'a verilen sözü yerine getirmek amacı ile yola giren, içten gelerek yalvaran, el açıp tevbe kılan mahrum kalmaz, diyerek sıdk ile yola girmenin önemine dikkat çekmektedir.

Yûnus özün yalvarursan sıdkıla yola girürsen
El alup tevbe kılursan mahrûm kalmayasın bigi 414/7, 339

Yol eylemek

Eylemek, etmek, yapmak (TDK) demek; yol eylemek ise, yol yapmak, gidilecek bir yol belirleyip o yolu oluşturmak, demektir. Aşk eri sevgilisine kavuşmak için önüne çıkarılacak bütün engelleri aşmak zorundadır. Âşığın önüne ne kadar engel çıkarılırsa çıkarılsın o kendine yeni yollar yaparak yoluna devam eder, engelleri aşmaya çalışır. Sevgiliye kavuşmada tim gayret ve çabasını ortaya koyar. Yunus, Gani ve Cebbar olan Allah aşk erine binlerce Hamza'nın kuvveti verir, aşık dağları yerinden uzaklaştırarak dostla gitmeğe yol

eyler, diyerek Allah'a ulaşmada aşkın gücü ile yol alınacağını belirtiyor. Şair, sevgiliye giden yolu açmada aşkın gücünü vurgulamak için Ferhat'ın kazma ile dağı yarıp suyu sevgiliye akıtma çabasını da somut bir örnek olarak sunmuştur.

Ganî Cebbâr 'ışk erine bin Hamza'ca kuvvet virür
Tagları yirinden ırar yol eyler dosta gitmege1/5, 3

Yüz bin Ferhâd külüng almış kazar taglar bünyâdını
Kayalar kesüp yol eyler Âb-ı Hayât akıtmağa1/6, 3

Yol içinde teslim olmak

Yol belirlenip hangi yoldan gidileceğinin kararı verildikten sonra gidilecek yolun özellikleri, zorlukları, koşulları ve kimlerle yola devam edileceği hesaba katılır. Yola çıktıktan sonra yoldan dönmek, yolda kurallar dışına çıkmak, yolculuğu bozmak, yolculuğun gereklerini unutmak yolcuyla başarısızlığa uğratar. Yunus'un girdiği yol ilahi aşk yoludur. Aşk yolunda ilerlemek için o yolun şartlarına teslim olmak gerekir. "Tasavvufun sermayesi muhabbet ve teslimiyettir. Manevî terakki, teslimiyette kemale; teslimiyette kemal, muhabbette kemale bağlıdır. Gerçek muhabbet olmadan teslimiyet, teslimiyet olmadan terakki olmaz.(Yılmaz, 16: 30) Bu bakımdan Yunus, Aşık kişi miskin olur, yol içinde teslim olur, kim ne derse boyun eğer çünkü bu yolculukta gönül yıkmanın çaresi yoktur, diyerek aşk yoluna girenin hedefe ulaşmada kayıtsız şartsız teslimiyet ile yoluna devam etmesi gerektiğini belirtir.

Âşık kişi miskîn olur yol içinde teslîm olur
Kim n'iderse boyun bura çâre yok gönül yıkmaga 1/8, 3

Yola düşmek

Tasavvufi düşüncede seyr ü süluk "Tasavvuf bir ahlak eğitimidir. Bu eğitimin adı seyr u sülûktür. "Seyr" lügatte gezmek, "sülûk" de yürümek ve gitmek demektir. Tasavvuf kavramı olarak "seyr" sâlikin cehaletten ilme, kötü ve çirkin huylardan güzel ahlaka, kendi varlığından Hakk'a doğru hareket edip yürümesidir. Sülûk ise, tasavvuf yoluna girmiş kişiyi Hakk'a vuslata hazırlayan ahlaki eğitimidir. Başlangıcı "tevbe", sonu da Hakk'ın hoşnutluğu ve sevgisine erme eylemidir." (Yılmaz, 1995: 32) Yunus, yola girmek, yola ayak basmak ifadelerinden sonra yola düşmek ifadesini kullanarak artık yolculuğun başladığını ve bu yolculukta gidilecek olan yerin dosta ulaşmak olduğunu belirtir. Şair, bu yolculuğun, dünyaya gelip ömrünü tamamladıktan sonra ahirete göçenlerin yolculuğuna benzemediğini, aşk şarabı içenlerin yolculuğunda konmak, göçmek olmadığını, bu yolculuğun dünya ve ahiret sevgisine bağlanmadan doğrudan dosta giden ve dosta ulaşmaya çabalayan bir yolculuk olduğunu belirtir.

Bildük gelenler geçdiler gördük konanlar göçdiler
'İşk şarâbın içen cânlar uymaz göçmege konmağa 1/10, 3

Tutulmadı Yûnus cânı geçdi Tamu'dan Uçmak'dan
Yola düşüp dosta gider gine aslın ulaşmağa1/11, 3

Âşığın Yolu, aşk yolu

Âşığın yolu kulu Allah'a kavuşturan ilahi aşk yoludur. İlahi aşk yolu ezelden ebede uzanan yoldur. "Sülûke giren kişi, dünyada birtakım menfaatler gözetmediği gibi ahirette de yüksek derecelere ulaşacağı beklentisiyle kendisini avamdan üstün ve havastan görme yanılığına düşmemelidir. Çünkü Allah'ın yardımı ve lütfu erişmeden insan hiçbir şeye ulaşamaz. Sâlik daima işlerinde O'nun kendisine yar ve yardımcı olmasını dilemelidir. (Yılmaz, 1995: 32)

Yunus, yolum senden yine sana ulaşır, diyerek "Onlar, başlarına bir musibet geldiğinde, "Doğrusu biz Allah'a aitiz ve kuşkusuz O'na döneceğiz" derler. (Bakara Suresi,156) ayetine işaretler; senin verdiğin dil de yine seni zikreder, diyerek "Kendi kendine, yalvararak ve ürpererek, alçak sesle sabah akşam rabbini zikret, gafillerden olma!" ayetine işaretler; âşığın yolunun Allah'tan gelip tekrar Allah'a dönmek olduğunu belirtir.

Senden sana varur yolum senden seni söyler dilüm
Allah sana irmez elüm bu hikmete kaldum tana 7/5, 8

Şair, ezel mülkünden gelip dosta giden yolda dilin Hakk'ı zikrettiğini, dünyanın kulluğunu da sultanlığını da istemediğini; aklının bu yolda gittiğini, beni kendinden kurtardığını; bu yolda dünyanın bir utanç olduğunu ve onu bırakmak gerektiğini, dünya sevgisi ile aşk yolunun bir arada olamayacağını belirtir.

Çün dosta gider yolum mülk-i ezeldür ilüm
Hak'dan söyler bu dilüm ne kul ne sultân bana 12/3, 12

'Aklum bu yola gitdi beni benden letdi
Yûnus'un yüki yitdi bilmeyene az gelür 23/8, 21

Dünyâyı bırak elden dünyâ hicâb bu yolda
Biz velîden nebîden eyle işitdük haber39/2, 32

Yâ sevgil dünyâ dutgıl yâ gelgil yol letgil
İki da'vî bir ma'nî bu yolda şıgmar diler 39/3, 32

Aşk kavramının ifade ettiği anlam öğeleri içerisinde Yunus'un dile getirdiği aşk yolu gönlün sevgiliye eğilimi ile eğitilmesidir. Geleneksel anlatımlar içerisinde aşkın tanımı yapılırken hem beşerî hem de ilahi aşk üzerine vurgu yapılır. "İslâmî literatürde aşk ilâhî ve beşerî olmak üzere başlıca iki anlamda kullanılmış, ilâhî aşka genellikle "hakiki aşk", beşerî aşka da "mecazî" veya "uzrî aşk" denilmiştir. İlahî aşk geniş ölçüde tasavvufta, kısmen de İslâm felsefesinde işlenmiş; İslâm felsefesinde ayrıca kozmik varlıklar hiyerarşisinde alttaki bir varlığın üstteki varlık veya varlıklara duyduğu arzu (şevk) ve sevgi de çoğu zaman aşk terimiyle ifade edilmiştir." (Uludağ, 1991: s.11) Yunus, aşk yolu ile kullandığı anlam ifadelerinde bu iki aşktan da söz etmiş ancak ilahi aşkın yolunu anlatmaya çalışmıştır.

Şair, sadece sevgili nazarında aşık ben değilim, aşk yolunun yolcusu çoktur, aşk yoluna benim gibi binlerce can feda olsun; Yunus, aşk için ölürse bundan dolayı gamlanmayın çünkü aşk yolunda ölen sevgili burcunda doğar, diyerek aşıkların aşk yolundaki amacını belirler.

Tek ben degilem 'âşık ol ma'sûk nazarında
'Işk yolına cân fidî benüm gibi sâd-hezâr 26/6, 23

Yûnus ölürse ne gam 'ışk içinde kardaşlar
'İşk yolına uyagan ma'sûk burcında togar 26/10, 23

Yunus, aşk yoluna canını vermeyenin, çalışıp çabalayarak dosta ulaşamayanın âşık olamayacağını, âşığın derdinin dermanının yine aşk olacağını bu nedenle bir an bile aşksız kalmak istemediğini belirtir.

Cânını 'ışk yolına virmeyen 'âşık mıdur
Cehd eyleyüp ol dosta ırmeyen 'âşık mıdur 36/1, 30

'İşkdur bu derdün dermânı 'ışk yolına virdüm cânı
Miskîn Yûnus dir yâ Ganî bir dem 'ışksuz kalmayayın 26/8, 218

Şair, âşık sevgili yolunda ölümü göze alırsa dirlik, canlılık bulur, âşık olmanın delilini sorarlarsa bunun delili sevgili yoluna can vermektir. Bu nedenle Ferhat aşk yolunda başını kazmaya tutmuş, Husrev, Şirin derdinden sevgilisine canını vermiş

Dirlik budur 'âşık Ma'sûk yolında öle
Sorarlarsa eyidem 'âşıkun burhânını 398/4, 324

Ferhâd bu 'ışk yolında başın külünge tutdı
Hüsrev Şîrîn derdinden dosta virdi cânını 398/8,325

Aşk yolunda âşıkların almış oldukları yola göre dereceleri vardır. Her derecede yolun zorluğu farklıdır. Yolda yolcuların başında olan kişi mürşit, yolcular ise mürittir. Bu durumu Şair, geliniz gidelim gelin ki Yunus doğru yola yönelip geçti ancak Yunus ayaklara düşer bu yola baş olan kimdir, diyerek yolun yürütücüsü ola mürşide dikkat çekip kendisini mürit olarak göstermiş ve diğer müritleri de bu yola davet etmiştir.

Gelünüz gidelim gelün ki Yûnus geçdi gönildi
Ayaklara düşer Yûnus bu yola baş olan kimdür 30/5, 26

Tecrid, "Sözlükte "soymak, soyutlamak, ayrı tutmak, temizlemek" anlamındaki tecrîd kelimesi tasavvufta "kalbin veya Hakk'ın mâsivâdan soyutlanması" mânasında kullanılır. İlk dönemlerde terime genelde "sâlikin, kalbini Hakk'ın dışındaki her şeyden arındırması, kalbin tecrîdi" anlamı verilmiştir. (Ceyhan, 2011: 248) Yunus, âşıklar için yolculukta tecritgereklidir çünkü her nesneye o hükmeder, her yol içinde onun yolu var, diyerek yolculuğa çıkan müridin kalbini Allah sevgisinin dışındaki sevgilerden arındırması ile yol alabileceğini belirtmiş oluyor.

'Âşıklarun ne kim varı tecrîd gerekdür arada
Her nesneye ol hükm ider her yol içinde yolu var 32/4, 27

Yolculukta gidilecek yere ve yolun durumuna göre kıyafet giyilir. Yunus, tevhit donunu giyen ve varlığını yok sayan, bu yolda kararlı duran ancak bu yolun eri olur, diyerek tevhit yolunun zorluğunu ve gereğini belirtmiştir.

Bu tevhid tonunu geyen varlığını yoga sayan
İş bu yola kâyım turan mutlak bilün ol er durur 61/9, 50

Aşk yoluna giren varlığını yok etmeli, benliğinden geçmeli, dünyalık adına hiçbir mal, sevgi, ilgi taşımamalıdır. Şair, Yunus dert ile aşkın yoluna şimdi girerek varlığını yok ederek sevgiliye ulaşmayı bekle, diyerek varlığı yoğa saymak ifadesi ile durumu açıklamıştır.

Yûnus derdile girüben 'ışkun yolında dem-be-dem
Varlığını yoğa sayuban ma'sûka intizâr durur 61/11, 50

Aşk yolunun uzak olması, engellerin çok olması yolcunun dikkate alması gereken hususlardır. Bu hususlar içerisinde nefisle mücadele ve ahlaki güzelleştirme, dünya sevgisinden kurtulma gibi aşılması zor engeller vardır. "Sâlik , seyr u sülûku sırasındaki riyazat ve mücahede sayesinde kötü ahlak ve sıfatlarının kökünü kazımaya muktedir olamayacağını da bilmelidir. Seyr u sülûk, kötü huyların aslını yok edemez, kökünü kazıyamaz. Onları iyiye kanalize eder, güzelleştirir, vazife sahalarını ve yöneliş istikametlerini değiştirir." (Yılmaz, 1995: 32) Şair, yolun uzak oluşunu, çok yol almak gerektiğini, geçitlerin zorluğunu, derin suların bulunduğunu ifade ile yolcunun yola devam etmede başına gelecekleri haber verip yolcuyu yola hazırlamaktadır. Aşk ile yola girdikten sonra gurbetliği de göz önüne almak gerekir.

Bu yol uzakdur menzili çokdur
Geçidi yokdur derin sular var 79/3, 64

Girdük bu yola 'ışkıla bile
Gurbetlik ile bizi salar var79/4, 64

İlahi aşk yolunda üşenmek, usanmak, insanları kötülemek, başkalarını dışlamak yoktur. Bu bakımdan Yunus, biz bu yolda üşenmedik diyerek yolculukta tembelliğe yer olmadığını, her çalışma ve gayretin olması gerektiğini yani nefsin terbiyesine devam edilmesinin zorunluluğunu; usanmadık, diyerek erenlerin gösterdiği her eylemi her nasihati her isteği yerine getirmek zorunluluğunu; kimseyi kötü sanmadık diyerek insanları kötüleyerek değil iyiliği bizzat öğrenip uygulayarak yola devam etmenin zorunluluğunu dile getirmiştir.

Biz bu yoldan üşenmedük erenlerden usanmaduk
Kimseyi yavuz sanmaduk her ne ider kolmaş ider 80/2,065

Tasavvuf tarihinde ilahi aşk yolunda malı, mülkü, sultanlığı bırakarak aşk yoluna giren kişiler olmuştur. Bunlar arasında Bayezid-i Bistami, Behlül-i Dâna, İbrahim Ethem gibi mutasavvıflar da yer alır. Yunus, Nice sultanlar bu aşkın elinden güçsüz düştüler, her kim bu yola düşse bu yola yavaş gelir, diyerek bu yola girmenin dahi zor olduğunu belirtiyor.

Niçe selâtınler zebûn olur bu 'ışkun elinden
Her kim bu yola düşerse ol bu yola yavaş gelür 92/6, 74

Aşk ile Allah'a ulaşma mutasavvıflar tarafında ön plana çıkarılmış ve savunulmuşken, ilim ile Allah'a ulaşma tezi alimler tarafından ileri sürülmüş ve savunulmuştur. Bu hususta şeriat ile tarikat ayrı ayrı mı birlikte mi olmalı düşüncesi alimler ile sofiler arasındaki sürekli tartışma konusu yapılmıştır. Yunus, dünyadaki bütün ilimleri okuyanlar, dört mezhebin bilgisini bilenler dahi bu aşk yolunda aciz kaldı bu aşka el vuramadı, diyerek sofilerden yana tavır koymuştur.

'Âlem 'ilmin okıyan dört mezheb sırrın tuyan
'Aciz kaldı bu yolda bu 'ışka el uramaz 110/3, 87

“Aşk ve Muhabbet yolu : Buna (Şattar) veya (Sairin) yolu da denir. Bu yol, aşk, muhabbet ve cezbe yoludur. Bu yolun şartı, (Ölmeden evvel ölünüz) hadisinin işaret ettiği hâldir. Dolayısıyla, bu yol, artık, bir hâlden diğer bir hale, bir makamdan diğer bir makama yükselerek Allah'a kadar giden bir seyr ve seyahattir.” (Sunar, 1978: 90) Yunus, aşk için aşk yolu için aşıklara yoldaş olmayı, sadıklara dost olmayı, ölmeden önce ölmeyi şart koşuyor, bunlar olmadan aşkın olamayacağını belirtiyor.

Âşıklara yoldaş olup sâdıklara yâr olmadun
Ölmezdin öndin ölmedün 'ışk n'eyesün senünile 347/2, 281

Vuslat yolu, vahdet yolu

Vuslat, ulaşmak, kavuşmak, sevgiliye ulaşmak, ayrılığın son bulup kavuşmanın gerçekleşmesi anlamları ile kullanılan bir kelimedir. Tasavvufi düşüncede vuslatın gerçekleşmesi ile vahdet yani sevgili ile bir olma durumu ortaya çıkar. Vuslatın gerçekleşmesi için aşk yolcusunun belli aşamaları aşması gerekir. Bu aşamalar aşıldıktan sonra vahdete ulaşılır. “Vuslatın başlangıcı kulun kendini Hak'tan uzaklaştıran her şeyden yüz çevirmesidir (zühd). Kul farz ve nâfile ibadetlerle Hakk'a yakınlaşır (takarrüb) ve nihayet sevdiğine kavuşur (vuslat). Kavuşmanın bir sonraki aşaması Hak ile daimî birliktelik (ittisâl) makamıdır ki bir tür vahdet halidir. (Ceyhan, 2013: 143)

Yunus, bu yolun menzili uzaktır, diyerek vuslata ulaşmada aşılması gereken engellerin çokluğuna işaret etmiştir. “Makamın derecelerine menzil, bazan hal denir. Muhyiddin İbnü'l-Arabî tevekkül, yakîn, şükür, sabır, murakabe, istikamet, ihlâs, sıdk, hayâ, hürriyet, zikir, tefekkür, fütüvvet, huluk, firâset, gayret, nübüvvet, risâlet, fakr, gınâ, tahakkuk, hikmet, edep, sefer, mârifet, muhabbet, şevk, semâ, keramet, mûcize ve rüya gibi tasavvufun temel meselelerini birer makam olarak ele alıp incelemiştir” (Uludağ,2003: 410). Bu makamları aşmayı göze alabilen, bu makamları aşmanın zorluklarını başarabilmeyi göze alan varsa bu yola girebilir.

Menzili irak bu yolun bu yola kim varası
Müşkili çok bu hâlün bunu kim başarası 375/1, 306

Yunus, bu yolda yetmiş bin iki yüzlü, asker olduğunu bilin, o askerleri kırmak onları etkisiz hale getirmek için nefsinin öldürmüştür er gerekir, diyerek vahdete ulaşmanın zorluğunu vurgulamıştır.

Yitmiş bin riyâ çeri vardır bu yolda bilün
Nefs öldürmüş er gerek ol çeriye kırası375/4, 306

Şair, bu yol çak uzaktır, dünya ona tuzaktır, bu tuzağa uğrayan kılavuzunu bırakmasın, diyerek vahdete ulaşma yolunda mürşide, yol göstericiye ihtiyaç olduğunu, kişinin tek başına bu yolu aşamayacağını belirtir.

Bu yol yavlak uzakdur dünyâ ana duzakdur
Bu duzaga ugrayan komaya kılavuzın 247/3, 201

İçinde dünya sevgisi olan, elinde dünya malı olan vahdet yolunda vuslata erişemez. Şair, İsa yarım iğne ile Allah'a ulaşmaya yol bulamazken, benim bunca dünyaya ait isteğim varken bu yolun neresine sığabilirim, diyerek Hz. İsa'mın göklerin dördüncü katında kalıp daha

yukarıya çıkamamasının nedeni olarak gösterilen dünyalık olarak elinde iğne bulundurmasına gönderme yapıp durumu açıklamaya çalışmıştır.

‘İsî yarım ıgneyle yol bulmadı Hazret'e

Benüm bunca dilekle ya kanda sığar rahtum 121/5, 182

Yunus, vuslat yolunda gönle dikkat çekerek, aşık gönlünde çok yol var, o yolda bintürlü hal var, küfür ve iman satmayınca kimse bu yolu anlamaz, demektedir. Küfür ve iman aynı kalpte birlikte olmaz. Küfrün satılması imanı gerektirir. Allah’a iman eden imanı gönlüne yerleştirmiş olur. Yunus’un imanı satmaktan kastı imansızlaşmak değildir. İmana güvenip kibirlenmektir. Kim imanına güvenerek kibirlenip riyaya düşerse bu vuslat yolunu anlayamaz demek istemiştir.

‘Âşık gönlünde çok yol var o yolda bin dürlü hâl var

Kimse bu yolu anlamaz küfr ü îmân satmayınca 325/3, 265

Şair, gönül yollarından birisini şu beyitte, dosta gidenin yolu gönül içinden geçer, bir amel eylemedim ki gönüle gireyim, diyerek iyi iş yapmayı Allah için iş yapmayı, koşul olarak belirlemiştir. Amel ibadet, zikir ve iyi işler yapma demektir.

Dosta gidenün yolu gönül içinden geçer

Bir ‘âmel eylemedüm gireyidüm gönüle 338/3, 275

Yunus, vuslat yolunda vahdete ulaşmak için teni terk etmenin, dost cemalini görmek için canı kurban etmenin hırs ve aç gözlülükten kurtulmanın, sabretmenin, kendiliği terk edip Allah yoluna can vermenin gerekli olduğunu vurgular.

Ten nedür dostun yolında ben anı terk itmeyem

Dost cemâlin görmege gel cânı kurbân idelüm 200/2, 162

Bu cümle erkânı koyup birlik yolun tutan benem

Hırs u tama’ bende irak hem arduma atan benem 212/1, 175

Cümle Hak'a yol vardılar sabrıla Hakk'a irdiler

‘İşkun aslı oddan durur sabrumıla olmaz benüm 214/7, 177

Kendüligin terkin ura senün yolunda cân vire

Sorisuz uçmağa gire sen sultâna iren kişi 372/3, 303

Cân ne imiş dost yolına ‘âşık anı terkitmeye

Bu cânıla bin cân alur cânın Hak'a viren kişi 372/5, 304

Bilene yabancılık yoktur, gelene dirlik vardır, kendini bilene vuslat yolu güçlü bir şekilde açıktır, diyerek kendini bilen Allah’a ulaşmada kuvvet elde eder vurgusunu yapmıştır.

Yadlık yokdur bilene dirlik tuta gelene

Bilelik söyleyene vuslat yolu kavîdür 33/8, 29

Kulun yoksullukla denenmesi, yoksulluğa sabretmesi ve başına geleceklere sabretmesi tasavvufi düşüncede önem verilen konulardandır. “Resûl-i Ekrem o günün güç şartları içinde yoksulluk sıkıntısı çekenlere sabır ve metanet tavsiye etmiş, iffetli ve onurlu yoksulları ahirette nail olacakları üstün nimetlerin müjdeleriyle sevindirmiştir.” (Uludağ, 1995: 133) Bu yönüyle kul Allah’a yükselme olanağı bulur. Yunus, ben yoksul olup sabreyleyen kulumu

severim, çünkü miracı benden ona yol eyledim, ifadesi ile bu anlamdaki hadis ve ayetlere gönderme yapmıştır.

Ben severin şol kulumu yoksul ola sabreyleye
Benden ana yol eyledüm Mi'râc'uma gitsün dimiş 122/5, 96

Bir uluya, mürşide varan ondan terbiye ve irfan dersleri alan bir kişide artık görünüşteki güzelliklere eğilimi olmaması ve dünyanın çekiciliğine aldanmadan manaya yol bularak aşk yolunda ilerlemesi gerekir.

Ger uluya irdünise sûret nakşî nendür senün
Mâ'nîye yol buldunısa iş bu dünyâ nendür senün 148/1, 118

“Ben sizin rabbiniz değil miyim? “Elbette öyle! Tanıklık ederiz” dediler. (Araf/172) Yunus, ezel kelimesini geldiği yeri elest kelimesi ile de verdiği sözü hatırlatarak, bu dünyada görüp yaşadıkdan sonra gideceği yerin geldiği yer olan elest ili olduğunu ve oraya gitmek içinde elest yolunu takip etmek gerektiğini belirtiyor. Allah ezeldir, insan o ezelden ayrılarak eleste onu Rab olarak tanıyıp dünyaya gelmiştir. Yolu ise verdiği sözde durup tekrar geldiği yere yani vahdete geri dönmek olmalıdır.

Ezel benüm ilümdür Elest benüm yolumdur
Ezelile Elest'i ben bunda göre geldüm 178/5,142

Yunus, seçilmiş bir yola girdim, o yoldan başka bir yana sapmam, bu seferim benim kutlu oldu böylece varacağım yere ulaştım, diyerek vuslat yolunda vahdete ulaştığını beyan ediyor.

Degme bir yol kandan bana tağılmayam degme yana
Kutlu oldı bu seferüm hoş menzile irdüm ahî 370/7, 302

Şair, dünyanın yok olacağını bildiğin halde neden döne döne yatarsın, dost yolunu soran kişi hiç kana kana uyur mu, diyerek vuslat yolunda çalışmak gerektiğini yatarak uyuyarak vahdete erişilemeyeceğini belirtmektedir.

Çün dünye bilürsin fenâ ne yatarsın döne döne
Uyhu m'uyur kana kana dost yolını soran kişi 372/10, 304

Şair, Ferhat'ın Şirin'e olan aşkını hatırlatarak, şu Ferhat'ın gözüne ne göründü ki kayaları keserek dosta ulaşmaya yol yapar, diyerek vahdete ulaşmada âşığın göze alabileceği fedakarlıkları, zorlukları, eziyetleri hatırlatmış oluyor.

Ne göründi şu Ferhâd'un gözine
Kayalar kesüben dosta yol eyler 95/5, 76

Doğru yola girmek, Hak yolu

Doğru yol, Allah'ın insanlara gösterdiği yoldur. Bu yol Kur'an-ı Kerim'de tanımlanmış ve açıklanmıştır. Doğru yolu bilen, tanıyan ve bu yolu takip kişiler Allah'a ulaşırlar. Yunus, doğru yolun ne olduğunu tanımlar, doğru yoldan girmek gerektiğini belirtir, doğru yoldan çıkanları ise uyararak tekrar Hak yoluna dönmelerini tavsiye eder.

Yunus,er donu olarak nitelediği İslam inancı ve bu inanca bağlı olarak ortaya çıkan tarikatları kastederek, eğer er donunu giydiğin halde doğru yola gelmez isen, o donu çıkar

çünkü o görünüşünle İslam'a zarar verirsin, diyerek İslam dinini benimseyip o dinin gösterdiği yoldan gitmeyenleri uyarmaktadır.

Er tonını giyübeni togru yola gelmezise
Çıkarsun ol tonı yohsa noxsân irer tondan ana 11/5,11

Şair, aşk kadehinden içip nefsin arzularından geçip Hak yolunda er gibi durmayan âşık mıdır; eğer gerçek âşık isen boynunda taşıdığın dünya fermanı nedir, Hak yolunda sadık isen yanlış düşünce ve aydınlanmalar nedir; çaresiz Yunus'un canı dost yoluna koyulmak isterken gerçek âşık nerede, onu bulursanız ona uyalım, diye sorular yönelterek âşığın tutması gereken yolun ne olduğunu tanımlar.

'Işk kadehinden içüp nefis dileginden geçüp
Hak yolına er gibi turmayan 'âşık mıdır 36/2, 30

Eger gerçek 'âşıkısan boynundagı menşûr nedür
Hak yolına sâdıkısan yanlış sanu tezvîr nedür 56/1, 46

Kanı girçek 'âşık kanı gelün isteyelim anı
Bî-çâre Yûnus'un cânı dost yolına îsâr olur 93/7, 75

Yunus, Hak yolunu bulmada evliyaların önemine ve gerçek bilgiyi öğrenmede onların yardımına ihtiyaç olduğunu, evliyaları yalanlamanın Hak yoluna asilik olacağını, o yola asi olanların da gönüllerinin paslı olacağını belirtir. Şair, Hak yolunu şeyh ile bulduğunu ve canını Hak yoluna feda etmeye hazır olduğunu vurgular.

Alun evliyânun elin togrı varun Hakk'un yolın
Ma'ni budur bellü bilün bildüm diyen bilmeyiser 63/6, 52

Evliyâ'ya münkirler Hak yolına 'âsîdür
Ol yola 'âsî olan gönüllerün pâsıdur 64/1, 52

'Âşık Yûnus sen cânunu Hak yolına eyle fidâ
Bu şeyhıla buldum Hak'ı ben gayrı nesne bilmezem 192/8,156

Şair, kendi durumunu değerlendirip ne yapması gerektiğini anladığını bundan dolayı doğru yolu gözlediğini bunu da ulular eteğini tutarak gerçekleştirdiğini belirtir.

Anladum kendü hâlümü gözledüm togru yolumu
Tutdum ulular etegin Hazret'e ben yitdüm ahî 399/4, 326

Yunus, doğru yolu tutup tuttıkları bu yolu kalemleri ile anlatanları, bülbül sadıklığı ile aşklarını dile getirenleri ve bu konuda kendilerine bilgi danışılan yiğitleri överek sözünü söyler.

Togru varurdı yolları kalem tutardı elleri
Bülbüle benzer dilleri dânişmân yigitler yatur 82/3, 66

Yunus, doğru yola girenlerin canını Allah yolunda vermeye hazır olmaları gerektiğini, yalan söyleyen ikilik çıkarıp bozgunculuk yapanların doğru yolu bulamayacaklarını, doğru yola gelmek isteyen eğriliği bırakması, kibir ve kini gönlünden çıkarması, bir erden ders alması gerektiğini belirtir.

Yûnus miskîn kalmaz câna virür cânını kurbâna
Gelsen sığınsan Sübhân'a togru yola gitsen gönül 161/5, 129

İy Yûnus Hakk'ı bilen söylemez hergiz yalan
İkilik ile gelen togrı yol bulmuş degül 167/5, 133

Egriligün koyasın togrı yola gelesin
Kibr ü kîni çıkargıl erden nasîb alasın 250/1, 203

Yunus, Hak yola girecek olanların kendi özlerini yok etmeleri gerektiğini, doğru yolda olmayanın Allah aşkıyla işinin olamayacağını, aşk ile doğru yolu bulanların basitlikten kurtulup olgunlaşacaklarını kendi yaşantısından örnek vererek dile getirir.

Yûnus Emre hoş derdile süregör gel devrânunu
Togrı yola gitmez isen 'ışk n'eylesün senünile 347/6, 282

'İşk oldı elüm benüm gösterdi togrı yolum
Hakk'a şükür kim hâlüm bayagıdan hoş oldı394/6,321

İ dostlar işidün sözüm dün itmişem bu gündüzüm
Ben yavı kıldum kendözüm bu Hak yola giren gelsün 230/6, 188

Yunus, nefsin Müslüman edip Hak yoluna gidenlere Hz. Muhammed mahşerde yardım edecektir, diyerek doğru yolda gidenlere peygamberin şefaateceğini belirtir.

Nefsin müsülmân iden Hak yola togru giden
Yarın ana olırs Muhammed şefâ'ati 380/6, 311

Yunus, doğru yolu şeriat, tarikat hakikat ve marifet olarak ele alır ve doğru yolun temelini oluşturan bu dört unsuru gerekli görür.

Şerî'at-Tarîkat yoldur varana
Hakîkat-Ma'rifet andan içeri 290/8, 234

Yunus, kişi öyle sağlam bir yaşantıya sahip olmalı ki onu görenler işte doğru yol budur, doğru yolda yürümek böyle olur diyeler, şeklinde sözünü ifade ederek doğru yolun ne olduğu ile ilgili düşüncelerini özetler.

Pes gerek kim anda muhkem ola ol
Kim görenler diyeler uş togrı yol 417/15, 341

Yol eri olmak, er yolu

Aşık yolunu belirlerken bu yolda kendisine rehberlik edecek bir mürşide ihtiyaç duyar. Mürşidin âşığa yardımcı olması âşığın hedefe ulaşmasını kolaylaştırır. "Mürîd, kendisine model şahsiyet olarak seçtiği şeyhinin yanında ve onun ahlaki eğitim halkasında bulunduğu süre içinde sâlik adıyla anılır. "Şeyhi olmayanın şeyhi şeytandır" temel prensibinden hareketle seyr u sülûk bir sevgi atmosferi içinde gerçekleşir. Seyr u sülûkun temeli sayılan bu söz, ahlaki eğitim ve ruhî kemal yolunda mürşidin mutlak zorunluluğunu belirtmektedir." (Yılmaz, 1995: 32)

Şeyh, aşk yoluna giren kişiyi irfan yönünden eğiten onu ahlaki yönden güçlü hale getiren, aşk yolcusunun nefsin terbiye etmesine yardımcı olan kişidir. Danişmend, medrese

eğitiminden geçerek şeriat ilmi ile yetişen kişi demektir. Danışmend, aşk yolunun yolcusuna şeriat ilmini öğretir. Veli ise, aşk yolunda nefsini olgunlaştırıp marifet ilmi ile irfan sahibi olan kişidir. Veli, aşk yolu yolcusuna himmet ederek yolcunun işini kolaylaştırır. Yunus, Er yolunda şeyh, danışmend ve veli hepsi birdir, Yunus dervişlerin kuludur çünkü Tapduk gibi bir öncüsü var, diyerek er yolunda şeriat, hakikat, tarikat ve marifet bilgisini almanın önemine ve aynı hedefe götüreceğine işaret edilmiştir.

Şeyh ü dânişmend ü velî cümlesi birdür er yolu

Yûnus'dur dervîşler kulu Tapduk gibi serveri var 27/7, 24

Şair, yol eri olan kişi garip gönüllerin sevgilisidir, benim bu sözüm, sözü tutan için bal ve şekerden daha üstündür, diyerek yol erinin gönlüne dikkat çekip bu gönlün gariplerin yanında olması gerektiğine vurgu yapmıştır.

Ol kişi kim yol eridür garîb gönüller yâridür

Bir söz diyem tutarısa yigdür şeker baldan ana

Şair, aşk yoluna giren kişinin şekle, içinde bulunduğu ortama, giyim ve kuşamına bahane uydurmak yerine bu yolda yapılması gerekenleri yerine getirerek yürümesi gerektiğini, bu yolun gevezelik yolu olmadığını bilmesi gerektiğini vurguluyor.

Hırkanun ne suçı var sen yolına varmazsan

Vargül yolınca yûri er yolu kalmaç degül 162/2, 129

Şair, ilahi ilham ile elde ettiği bilgileri şiir şeklinde erenlere söylediğini, bu yolun erleri ile yoldaşlık ettiğini, bu yolu banlamayan yolsuzlar ile işinin olmadığını belirtir.

Turmuş ma'rifet söyler erene Yûnus Emrem

Yol eriyle yoldadur yolsuza yoldaş degü 162/4, 129

Şair, gerçek erin bu yolda sermayesi yokluktur, bunu anlattık dinlemedin, ancak bunu anlamadığını biz dinledik anladık, diyerek aşk yolunda ilerlemede yokluk fikrini ortaya koyar. Yokluk dünyaya, bedene ve nefse ait her şeyden kurtulmak benliği yenmektir.

Dinlemedin anladuk anlamadın dinledük

Girçek erün bu yolda yoklukdur ser-mâyesi 382/2, 313

Şair, aşk yolcusunun eksiklerini görmesi ve bu eksiklerini sorarak öğrenip gidermesi gerektiğini vurgulayarak, Yunus Emre sen pek çok eksikliğini gidermek için yüzlerce kuru ağaca yol sor da kendi yolunda genişliğe çık, demektedir.

Yûnus Emre sen bir niçe eksükligün yüz bin anca

Kur'agaca yol sorunca teferrüclen yoluna geç

Yunus şimdi güzel söylüyorsun, dilin ile de açıklıyorsun ancak halka öğüt verince kendin de er ol yolundan çıkmadan güzel yürü, diyerek kendine seslenip aşk yolunda sözünün eri olmak gerektiğini vurguluyor.

Yûnus imdi hoş söylersin dilün ile şerh eylersin

Halka nasihat satınca er ol yolunca hoş yûri 403/8, 328

Bilinmeyen yol, rastgele yol

Allah'ın Kur'an-ı Kerimde tarif ettiği, bildirdiği, açıkladığı yol doğru yoldur. Bu yolun dışındaki yollar ise sapkınlık yoludur. Aşk yoluna giren kişinin kendine çizeceği yol Kur'an'a uygun olmalıdır, içinde dinin imanının olmadığı yol yol değildir.

Yunus, bir sağına soluna bak, yüce Allah'ın kitabından sana birçok uyarı gelmişken sapma yollara takılma; pek çok işaret verirler, hangi yoldan sorarlar, bu yolların hepsinde din ve imanımızı elden çıkardık, diyerek din ve imanının olmadığı yolları sapma yol olarak görür.

Bir bakgıl saga sola tagılma degme yola

Kudret bâğından sana gör niçe âvâz gelür 23/6,21

Niçe nişân vireler kangı yoldan soralar

Kamusın elden koduk dîn ü îmânumuzı 416/4, 340

Şair, dünyaya gelen kişiler yola da gelmek gerek, bu yolda ölüm olduğunu anıp gece gündüz ağlamak gerek, ifadeleri ile dünyaya gelişle birlikte seçilecek yolun da belli olduğunu vurguluyor.

Dünyeye gelen kişiler yola bile gelmek gerek

Ölümini anubanı dün ü gün ağlamak gerek 137/1, 110

Yolda kalmak

Aşk yolcusu girdiği yolun gereklerini yerine getiremediği zaman yolda kalır, aşk yolunda ilerleyemez. Kendi özünü terbiye edemeye, nefsinin arzularından vazgeçemeyen, bu yoldaki engellere ve zorluklara sabretmeyen, bütün ibadetleri yerine getirse bile başkalarının kalbini kıran, içinde zerre kadar bile olsa dünyaya ait sevgi duyan, dünya malında gözü olan, aç gözlü olan hırs ve heves peşinde koşan bu yolda ilerleyemez ve yolda kalır.

Yunus, bu yolda kendini öne çıkaran, kendi benliğini yenemeyen yolda kalır, Allah için söylüyorum ki benim bir karıncanın desteğine bile ihtiyacım vardır, diyerek insanın acizliğini vurgulayıp bu acizliğine rağmen kendini beğenmesini eleştirir.

Bunda kendözin gören ol durur yolda kalan

Benüm bir karıncaya va'llâh isnâdum vardır 51/5, 43

Şair, nefsin isteklerinde vaz geçmez isen aşk şarabından içmez isen, derviş olayım demekle derviş demekle gönlünü bu yola veremezsin; eri yolda koyan nefistir, nefesine uyan yolda kalır, başkaları ile uğraşmak yerine nefsin terbiye et, diyerek bu yolda nefsin eğitilmesinin gerekliliğini, nefsin eğitemeyenin bu yola devam edemeyeceğini vurgular.

Nefs yolından geçemez 'ışk şarâbın içemezsin

Gönlüm kara açamazın dervîş olubilsem dervîş 123/2, 96

Nefsdür eri yolda koyan yolda kalur nefse uyan

Ne işün var kimseyile nefsüne kaki buş yüri 403/3, 328

Şair, bu aşkın esiri kime uğrar ise uğrasın eğer bu aşkın zorluklarına sabretmez ise yolda kalır; aşk yolcusu binlerce hacca gitse, binlerce Allah yolunda gazaya katılsa yüz yıl da bu yolda yürüse eğer bir kez gönül yıkar ise yolda kalır;

Âh bu 'ışkun eseri her kime ugrarısı

Derdine sabretmeyen yolda kalagan olur 96/3, 77

Bin kez hacca vardunisa bin kez gazâ kıldunisa

Bir kez gönül sıdunisa gerekse yüz yıl yol dokı 366/6, 298

Yunus, Meryem oğlu İsa dostuna varmak ister iken bu işin sonuna bak ki, o üzerindeki yarım iğne yüzünden yarı yolda kaldı, diyerek Hz. İsa'nı göğün dördüncü katında kalmasına gönderme yaparak dünya malına önem verenin yarı yolda kalacağına vurgu yapmıştır.

İşitdün Meryemoglı dostna varur iken

Gör âhir yarım iğne 'İsâ'yı yoldan kodı 369/8,301

Yunus, evvel benim, ahir benim canlara can olam benim, azıp yolda kalanlara hazır olarak yardım eden benim, diyerek vahdete ulaşmış birinin yoldan çıkmışları eğitebileceğini ve onlara yardımcı olabileceğini iddia ediyor.

Evvel benem âhir benem cânlara cân olan benem

Azup yolda kalanlara hâzır meded iden benem 193/1, 156

Şair, bizim yolculuğumuzu yüz binlerce göz görmedi, yüz binlerce dil konuşmadı böylece yüz binlerce can yolda kaldı, diyerek bu yolu geçmiş olanları anlamayanın, bu yolun yolcularından yardım almayanın yolda kalacağını ifade etmiş oluyor.

Yüz bin lisân çün geldi yüz bin cân yolda kaldı

Yüz bin gözler görmeye bizüm cevlânümüzü 340/7, 340

Şair, cimrilik ve aç gözlülük bu yola sığmaz, dünya sevgisini de bir yana bırakmak gerekir, dünya hırsı ve dünyaya ait istekleri olan, dünyalıklarla zengin olan yol bulamaz, diyerek bu yolun gereklerini ortaya koymuştur.

Buhl u tama' sığmaz ana 'izzet de kaldı bir yana

Yol bulımaz hırs u hevâ kimde ki bu devlet olur 45/6, 37

Yoldan çıkmak, yolu gözetmemek, yolsuzlar

Doğru yol tanımlanmışken, bildirilmişken öğüt dinlemeyip yoldan çıkanları, dinin öğretisini yazanları okur ama tutmaz, dinin kurallarına uymaz, dervişlerin yolunu gözetmez, kabul etmez, öğüt verirsin dinlemez bu ne uçurumlu bir zamandır, gözlerini gaflet ile bağlamış olanlar, Allah yoluna bir yufkaya bile kıyamaz, diyerek eleştirir.

Dânişmend okur dutmaz dervîş yolın gözetmez

Bu halk öğüt işitmez ne sarp zamân olısar 60/2, 49

Bir niçe kişilerün gaflet gözün bağlamış

Hak yolına dirisen bir yufkaya kıyamaz 105/2, 84

Şair, iki yüzlülükle icazet alanların, bağlılık gösterisi yapanların düşüncesi başka yerededir, onlar doğru yolu gözetmezler, diyerek gösteriş ile dini bağlı görünenleri eleştirir.

Boynumda 'icâzetüm riyâyıla tâ'atüm

Endişem ayruk yirde gözüm yolu gözetmez 117/2, 92

Şairgönül, yola gider başaramaz, yiğitliğe eli varmaz, bütün bunları bir kenara koyarak kendini avutur, diyerek kendi gönlüne seslenir ve kendine öz eleştiride bulunur.

Yola gider başaramaz yigitlige eli varmaz

Bu nesneleri koyuban yavunmaga düşdi gönül 152/11, 122

Şair, nefsi öne çıkardık farklı yollara dağıldık, yeme içme hevesi bize tatlı geldi onun için sen ben olduk, diyerek toplumun nefsin istekleri ile farklı yollara saptıklarını ifade eder.

Çün nefis oldu havâle dagılduk degme yola

Tatlu oldu nevâle ol sen ü ben eyledi 358/8, 292

Şair şu beyitte ise zor da olsa yolsuzlara yol gösterip onları hoş ettiğini ifade eder.

Tag ne kadar yüksegise yol anun üstinden aşar

Yûnus Emrem yolsuzlara yol gösterür vü hoş ider 80/6, 65

Erenlerin yolu, mürşid-i kâmil yolu, harabat yolu, sadıkların yolu

Şair, Yunus, bu yola geldin ise adın sadıktır, adını değiştirmeyenler bu yola girmesinler, diyerek bu yola girenlerin sadık olması gerektiğini çünkü bu yolun sadıklar yolu olduğunu belirtiyor.

Yûnus adun sâdıkdur bu yola geldünise

Adın degşürmeyenler bu yola gelmediler 38/6, 32

Şair, erenlerin yolunun inceden ince olduğunu Hz. Süleyman'ın yolunu kesen karınca olayına gönderme ile açıklıyor. " Bir zaman cinlerden, insanlardan ve kuşlardan oluşan orduları Süleyman'ın emrinde toplanmış, birlikte sevk ve idare ediliyordu. Nihayet Karınca vadisine geldiklerinde, bir karınca şöyle dedi: Ey karıncalar! Yuvalarınıza girin; aman, Süleyman ve ordusu farkına varmadan sizi ezmesin! Onun bu sözünden dolayı Süleyman neşeyle gülümsedi ve ey rabbim, dedi, gerek bana gerekse anne babama verdiğin nimete şükretmeye ve hoşnut olacağın iyi işler yapmaya beni muvaffak kıl. Rahmetinle beni iyi kullarının arasına kat!" (Neml, 17-19)

Erenlerün yolları inceden inceyimiş

Süleymân'a yol kesen şol bir karıncayımış 124/1, 97

Yunus Emre, ilahi aşk yolunda bir mürşid-i kamile bağlanmak gerektiğini, Miskin Yunus, mürşid-i kâmil yoluna bir gün kurban olayım diyor isen gözünü aç, hazrete yüzünü vur, ifadeleri ile dile getirir.

Miskîn Yûnus aç gözünü Hazret'e urgil yüzünü

Mürşid-i kâmil yolına kurbân olayın bir zamân 253/1, 206

Şair, yedi deniz gördüm, onlardan birisi ateştendi, derler ki bu harabat ehlinin yolu o ateş denizinden geçer, sözleri ile harabat ehlinin yolunun ne kadar tehlikeli olduğunu ifade eder.

Yidi deniz gördüm anda birisi oddandı

Bu harâbât ehlinün dirler yolu andan geçer 67/4, 55

Yola girmemek

Yunus yoluna girmez redifli şiiriyle Müslüman halkı eleştirir. İnsanların tutum ve davranışlarını eleştirel bakış açısıyla değerlendirir.

Şair, halkın binde birinin Rahman yoluna girmezken, gel bir kişi göster ki şeytan yoluna girmemiş olsun, diyerek halkın gittiği yolun yanlışlığını vurgular.

Binde biri bu halkun Rahmân yolına girmez

Gel bir kişi göster kim şeytân yolına girmez (115/1, 90)

Şair, ister erkek olsun ister kadın bu halk işi uzattı, Müslüman olan kişi isyan yoluna girmez, diyerek halkın isyan içinde oluşunu eleştirmektedir.

Uzattı bu halk işi ger erkek ü ger dişi

Müsül mân olan kişi 'isyân yolına girmez (115/2, 90)

Şair, hep gaflet ile hayat gafil geçmekte akıllı olan insan gafleti ne yapsın ancak bin defadan da çok söylesen cahil irfan yoluna girmez, diyerek cahilleri ve gafilleri eleştirir.

Hep gafletile gâfil gafleti n'ider 'âkil

Bin söylesen key câhil 'irfân yolına girmez (115/2, 90)

Şair, gönül uydurma işlerle uğraştığı için içi kararmıştır, bu gönlü kararmış olanların pek çoğu sözde ümmettir ama Kur'an yolına girmez, diyerek ümmetin samimiyetsizliğini eleştirir.

Gönül tolu zulmetdür işlediği bid'atdır

Bu niçesi ümmetdür Kur'an yolına girmez (115/4, 91)

Şair, Yunus gel sen işte Allah'a yarar bir kul bul, bu nasıl bir kulluktur ki onlar sultan yoluna girmez, diyerek Allah yolunda yürümeyenlerin kulluğunu eleştirir.

Gel sen Yûnus iste bul Allah'a yarar bir kul

Kul kaçan ola makbûl sultân yolına girmez (115/5, 91)

Yoldaş

Aynı yola çıkan, aynı yolu yürüyen, aynı amaç uğruna çalışan kişilere yoldaş denir. Yunus ilahi aşk yolculuğunda, kendine yoldaş ararken, yoldaş olacak kişinin dünya malından ve sevgisinden kurtulması, yokluğu benimsemesi, sadece Allah'a kul olması, bu yolda canını feda edebilmesi, inkârı bırakıp tam olarak inanması gerektiğini vurgular. Bu şartları kabul edenlerin bu yolda yoldaş olabileceğini söyler.

Bu yokluk yolına bugün bize yoldaş olan kimdür

İlümüze gönilelüm sorun kardaş olan kimdür 30/1, 26

Aldanma mâla davara kulluk eyle Hakk'a yara

Seviyile bile vara bâkî yoldaş olanı gör 22/6, 20

İşde bir yâr bulasın cânun fidî kılâsın

İnkârıla gelenler erün yoldaşı degül 164/5, 131

'İşk ilinün haberin disem işide misin

Yoldaş olup bu yola sen bile gide misin 252/1, 204

Şair, ağı içerse tatlı olsun, şarap içerse hoş olsun, Allâh'ına giden gelsin Yûnus ile yoldaş olsun, diyerek Allah'a giden yolda her engeli göze alabilecek bir yoldaş aradığını belirtir.

Agu içerse nûş olsun süçi içerse hoş olsun

Yûnus ile yoldaş olsun gelsün Allâh'ına giden 265/5, 215

Yunus, aşk yolunda âşığı amacına ulaştıracak olan yoldaşları, Kur'an, iman, zühd ve güzel ahlak olarak belirler.

Şair, sen öldüğünde göğsün nur ile dolacak, sana iman yoldaş olacak ve ahirete aslan gibi gideceksin, diyerek imanyoldaşlığını önemsemiştir.

İy Yûnus sen ölicecek sinün nûrla tolicak

Îmân yoldaş olıcak âhirete şîr gider 35/7, 30

Şair, günahkâr olur, Hak zihnini ortadan kaybeder, bir dem gelir yoldaşı züht ve iman olur, diyerek kişinin yolculukta yoldaşlarının da değişebileceğini vurgular.

Bir dem gelür 'âsî olur Hak zihnini yavı kılır

Bir dem gelür kim yoldaşı hem zühd ü hem îmân olur 49/8, 41

Yunus, hurilerle sırdaş olan, Muhammet ile eş olan ve imanı imanı yoldaş olan bu yolda yanılmaz, diyerek yolculukta imanın önemini vurgular.

Hûrîlerle sırdaş olan Muhammed ile eş olan

Ol îmânı yoldaş olan bunda yol yanılmayandır 99/7, 79

Yunus, önce bize gerekli olan güzel ahlak ile ameldir, islam adı okunduğunda yoldaşımızın ise iman olması gerekir, diyerek güzel ahlak, yararlı iş ve ibadetler ile imanın yolcu için gerekli olduğunu belirler.

Evvel bize vâcib budur hoş hulkıla 'amel gerek

İslâm adı okınıcak yoldaşumuz îmân gerek 138/1, 110

Şair, anacağımız o gün, iman ve Kur'an ile son menzile ulaştığımız gündür, böyle iken o gün Yunusun canı titrer mi, diyerek iman ve Kur'an ile göçen canın korkusuz olarak vuslata ulaşacağını ifade eder.

Anıcağuz şol bir günü ditrer mi Yûnus'un cânı

Îmân-Kur'ân yoldaş ile son menzile yitmiş iken 273/11, 221

Yunus,yoldaşım, vefalı dostum ve sırdaşım dört kişidir. Bunların üçü güzeldir. Biri ise beni kızdıran, öfkeliendirendir; o dördün birisi can, biri din, biri de imandır, biri de nefsimdir ki ben onu düşman görüp onunla savaşarak geldim, diyerek can, din ve imanı güzel yoldaş, nefsi ise kötü yoldaş olarak görür.

Dört kişidür yoldaşım vefâ-dârüm râz-daşım

Üçile hoşdur başım birine buşup geldüm 181/4, 144

Ol dördün birisi cân biri dîn biri îmân

Biri nefşümdür düşmân anda savaşup geldüm181/5, 144

Yunus, yoldan çıkaracak olan kötü yoldaşları ise nefs, hırs, uzun endişe, dedi kodu olarak belirler.

Şair, görünen o hırs olmuştur, nefesine o kalmıştır, bunlar kişinin kendisine düşman olmuş kötü yoldaşa benzer, diyerek hırs ve nefsi kötü yoldaş olarak niteler.

'Aynı hırs ol olmuştur nefesine ol kalmışdur

Kendüye düşmân olmuş yavuz yoldaşa benzer 66/5, 54

Şair, kibir ve benlik komutan pek çok kişidir yoldaşı, sen onların eşi olma, bunlara uyan yoldan çıkar, diyerek aşk yolunda kibir ve benliğin yoldan çıkarıcılığına dikkat çeker.

Kibr ü menidür subaşı delim kişidür yoldaşı

Sen olmagıl anun eşi buna uyan yoldan azar 83/6, 67

Şair bunca endişeler bizim yoldaşımızdı, dosta ulaşma düşüncesinden fazlasının dedi kodu olduğunu bilin, diyerek aşk yolcusunu Allah dışında bütün bağlardan, engellerden, düşüncelerden kurtulması gerektiğini vurgular.

Bunca uzun endişeler yoldaşımızdı bizüm

Dost fikretinden artuğı bilün ki küllî kıyl u kâl 155/4, 124

Şair, sen uyursu o uyanık bunu açıkça bil, o sana sırdaş ve yoldaş iken ben sana başka ne tanık bulayım, diyerek gerçek yoldaş ve sırdaşın Allah olduğunu vurgular.

Sen uyursın ol uyanık eksüğünü bilgil bayık

Dahı niçe bulam tanık yoldaş u hem râz-dâr durur 61/7, 50

Şair, aşka yoldaş olduk mu bütün işler kolaylaşır, amaca yöneliriz böylece dost iline sefer olur, diyerek aşka yoldaş olanın dosta varacağını ifade eder.

'İşka yoldaş olıcağız cümle işler olur geniz

Maksûd ele giricegiz dost iline sefer olur 93/6, 75

Şair sefere çıksam bana sen yoldaş olursun, seferden geri caysam yine sensiz durulmaz, diyerek yoldaş olarak Allah'ı ve onun sevgisini ön plana çıkarır.

Sefer kılsam bana yoldaş olursın

Karâr itsem yine sensüz turılmaz 107/7, 85

Gelin ey benim kardeşlerim, soydaşlarım gönlüme değın yoldaş olun, kim bana haldaş olursa benim gönlümde kalıcı olur, diyerek gönlüne girecek samimi yoldaşları dile getirir.

Gele bana kavum kardaş ola sine degin yoldaş

Kim olusar bana hâldaş ben sinümde kalışıcak 127/4, 100

Şair, gelecekte çıkacağı yolculuğa yoldaş isteyen bu dünyada dostunu kılavuz etmelidir, diyerek Allah'ın dost olduğunu ve onu kılavuz tutmak gerektiğini belirtir.

Ol yarınki yollara anda yoldaş isteyen

Bu dünyâda dostını kılavuz dutmak gerek 141/3, 113

Oglan iken sultân kopar kim elin kim yüzün öper

'Akıl bana yoldaş oldı sultânlığa düşdi gönül 152/7,122

Yunus, Abdürrezzak beni yoldaş edindi, Hallac-ı Mansur ile birlikte dar ağacına asılan benim, diyerek Mansuru yoldaş olarak görür.

Abdü'r-rezzâk ol derviş yoldaş idindi beni

Hallâc-ı Mansûr'ıla dâra asılan benem 185/7, 150

Yunus'un yoldaşları ve yoldaş edinmek istedikleri arasında, ilâhî devlet, yol eri, erenler himmeti, huriler, aşk, tarikat ve gönül vardır.

Şair, İlahi devlet kime yoldaş olursa, o dost ile bu zaman ve bu mekanda ömür sürer, bu ne güzel bir durum, diyerek dostu Allah olanın yeri de zamanı da Allah iledir mesajını vermiş.

Zihî kim İlâhî devlet kime yoldaş olurısa

Ki dostıla sürdi 'ömri bu arada bu mekânda 318/7, 259

Şair, erenlerin himmetini ben kendime yoldaş eyleyeyim, her nereye varır isem her işim güzel olsun, diyerek himmet edinmenin yolculuğu güzelleştireceğini ifade eder.

Erenlerün himmetini ben bana yoldaş eyleyem

Her kancaru varurısam cümle işüm hoş eyleyem 197/1, 160

Şair, Yunus Emrem durmuş erene marifet söyler, yol eri ile yoldadır, o yolsuza yoldaş olmaz, diyerek erenlere irfan dersi verecek seviyeye geldiğini, bunu da aşk yolunun erleri ile yürüyerek gerçekleştirdiğini belirtmiş.

Turmuş ma'rifet söyler erene Yûnus Emrem

Yol eriyle yoldadır yolsuza yoldaş degül 162/4, 130

Şair, bu dünyayı bırakıp ahirete sefer edeyim, o cennette hurileri ben bana yoldaş edeyim, diyerek yoldaşlığı sadece bu dünya için değil ahiret için de düşünür. Bu bakımdan cennette hurileri yoldaş edinmek ister.

Koyam bu dünyâyı gidem çün âhrete sefer idem

Ol Uçmak'da Hürileri ben bana yoldaş eyleyem 197/2, 160

Yunus, aşk yolunda aşkı yoldaş edinir ve aşkın kendisini vuslata götüreceğini belirtir. Bu bakımdan şair, her nereye döner isem benim işim aşk ile olur, o benim gönlümün uğraşdır, benim yoldaşım aşktır; ne zamandan beri aşk benimle yoldaş oldu ise Rahman yoluna beni göstermeye baş oldu, demektedir.

Her kancaru dönerisem 'ışkıludur işüm benüm

Oldur gönülde teşvişüm hem 'ışkdur yoldaşum benüm 204/1, 168

Andan berü kim 'ışkun benümle yoldaş oldı

Rahmân yolına beni göstermege baş oldı 394/1, 321

Yunus, tarikat can yoldaşı can ile olur işi çünkü tarikata giren kişi gece gündüz ders alır, diyerek tarikata girmeyi önemser ve tarikati yoldaş olarak ifade eder.

Tarikat cân yoldaşı cân ile olur işi

Tarika giren kişi dün-gün 'ibret içinde 295/7, 238

Yunus'un yoldaşlarından birisi de kendi gönlüdür. O gönlünü yoldaş edinerek, gönlünü Süleyman'ın tahtı yapmak ister. Şair, ey gönül, bu zayıf Yunus'a yoldaş olmadın, gel ona yoldaş ol seni Süleyman tahtı yapalım, demektedir.

Bu za'if Yûnus'a çünki bile yoldaş olmadun

İy gönül ol şâhu gel taht-ı Süleymân idelüm 200/7, 163

Şair, gönlüm bana yoldaş iken dünyaya önem vermeyip vaktimi ibadet, zikir ve Allah'a bağlılıkla geçirirdim, gönlüm yoldaşlığı bırakınca bu düzenim yıkıldı artık elim bu işim varmaz oldu, diyerek gönül olmadan aşk yolculuğunun olanaksızlığını ifade eder.

Gönlüm bana yoldaş iken zühd ü tâ'at kılurdum

Yıkıldı bu tertiblerüm gönülsüzem elüm irmez 104/4, 82

Yunus, gönlü kendine yoldaş yaparak, haldaş yaparak dosta gideceğini söyler. Bu gidişi de dünyanın faniliğe vurgu yaparak ifade eder.

Yoldaş olalum ikimüz

Gel dosta gidelüm gönül

Hâldaş olalum ikimüz

Gel dosta gidelüm gönül 160/1, 127

Bu dünyâ olmaz pâyidâr

Aç gözünü cânun uyar

Olgıl bana yoldaş u yâr

Gel dosta gidelüm gönül 160/1, 127

Yunus, benim yoldaşlığım edebe sığmaz, o zaman edepsiz kişiye nasıl olur da yoldaşlık ederim, diyerek edepsiz kişiye edepli kişinin yoldaşlık yapması gerektiğine vurgu yapar. Çünkü edepli kişi edepsizi eğitecek ona doğru yolu öğretecektir.

Benüm yoldaşlığum edebe sığmaz

Edebsüz kişiye niçün refikvam 203/2, 168

Şair, ben yoldaşı kaybettiğimden beri bağrımın başı onulmaz, gözlerimin kanlı yaşı ırmak olup çağlar, diyerek yoldaşsız yolculuğun zorluğunu ifade eder.

Yavu kıldım ben yoldaşı onulmaz bagrumun başı

Gözlerümün kanlı yaşı ırmag olup çağlar mısın 270/3, 218

Yunus, bu bizim halimize herkes haldaş olamaz, sırrımıza ulaşamazlar, çoğu yoldaşımız olamaz, diyerek aşk yolunda yoldaş, arkadaş olmayı herkesin başaramayacağını söyler.

Sırrumuza irmezler inen yoldaş olmazlar

Degmeler hâldaş olmaz bu bizüm hâlümüze 319/3, 260

Şair, halimize haldaş, yolumuza yoldaş ol, ulumuza baş indir, ona bağlan, zorlukların ortaya çıksın, diyerek yola girmek ve yolun ulusuna uymak gerektiğini vurgular.

Hâlümüze hâldaş ol yolumuza yoldaş ol

Müşkilün beyân olsun baş indür ulumuza 319/4, 260

Yunus, aşıklara yoldaş olup sadıklara sevgili olmadan ve ölmeden önce ölmeden aşk seninle olmaz, diyerek aşk yolculuğunun gereklerini sıralar.

Âşıklara yoldaş olup sâdıklara yâr olmadun

Ölmezdin öndin ölmedün 'ışk n'eylesün senünile 347/2, 281

Sonuç

Yunus'un düşüncesinde yol, ezelden gelip ebede giden yoldur. Bu yol Allah'tan gelip tekrar Allah'a kavuşma yoludur. Vuslata kavuşmak için kişinin önce geldiği yeri bilmesi, ayrılığın farkına varması, bu ayrılığın amacını kavraması, ayrılığın acısını, eziyetini, zorluğunu çekmeyi göze alması şartı ile aşk yoluna girmelidir. Aşk yoluna girmek isteyen kişinin Allah'a ulaşmada yapılması gerekenleri fark etmesi, verdiği sözde durması, yolu sonuçlandırma arzusu içerisinde olması, sabırlı olması ön şartlar olarak ileri sürülür.

Yunus Emre'de yol ilahi aşk yoludur. Şairin ilahi aşk yolunda Allah'a kavuşma arzusu vahdet, vahdet-i vücud, tecelli kavramlarına bağlı olarak şiirlerinde yer alır. Aşkın yüceliği ve gerekliliği şiirin temel konusunu oluşturur. Var oluş düşüncesinin sorgulanması, insanın yaratılış gayesi, hakikatin belirginleştirilmesi, insanın yaratılışının amacı, dünyaya nereden geldiği ve nereye varması gerektiği temel olarak sorgulanır ve işlenir.

Yunus'ta yol insanın bezm-i eleste Allah'ı Rab olarak tanıması ile başlar. İnsan geldiği varlığı ve yeri tanıdıktan sonra tekrar varacağı varlığı ve yeri aramalıdır. Bu arayış önce belirlenen yolu seçmesi ile başlar. İnsanın seçebileceği iki yol vardır. Bunlardan biri hak yolu yani Allah'ın kitaplarla insanlara bildirdiği yol, diğeri ise sapmışların tuttuğu şeytan yoludur. Hak yolunu seçenin Hakk'a ulaşma arzusu olmalıdır. Bu arzuya kavuşabilmek için önce yola girmek gerekir. Yola girmeden önce kişinin gireceği yolun koşullarını öğrenmesi, yolda başına gelebilecekleri hesaba katması, yol için gerekli hazırlıkları yapması, yolda çıkabilecek engellere katlanabilmesi, sabredebilmesi gibi ön koşulları kabul etmesi gerekir. Yola girdikten sonra yolda kalmak, yoldan sapmamak gerekir. Yolda kalmak için nefisle mücadele etmek, dünya sevgisini arkada bırakmak, dünya malını üzerinden atmak, ibadet, itaat ve zikirle gönlü olgunlaştırmak gerekir. Nefisle mücadelede başarı sağlamak için yolun öncüsüne uymak, o öncüden ders almak onun himmetine nail olmak yolcunun işini kolaylaştırır. Aşk yolcusu yoluna devam ederken yol arkadaşlarını iyi seçmelidir. Kur'an ve iman en iyi yol arkadaşlarıdır. Bu ikisi ile yola çıkan yolda kalmaz, vuslata ulaşır. Yol arkadaşları içerisinde zühd, takva, himmet yolcunun ilerlemesine yardımcı olur. Aşksız yola çıkılmaz, aşk kişinin yol arkadaşı olurken gönülde ona eşlik etmelidir. Vahdete ulaşma yolunda yoldan çıkarmaya çalışan unsurlar da olacaktır. Onlar nefse bağlı olan isteklerdir. Bu nedenle nefis aşk yolcusunun yoldaki düşmanıdır bu nedenle yolcu onunla savaşmalıdır.

Kaynakça

- Yılmaz, Kâmil, (1996). Altınoluk Dergisi, Teslimiyet. Kasım, Sayı: 129
- Yılmaz, Kâmil, (1995) Altınoluk Dergisi, Seyr u Sülûk - Tasavvufi Eğitim. Haziran, Sayı: 112
- Uludağ, Süleyman (2010), Diyanet İslâm Ansiklopedisi "Sülûk" (C: 38), İstanbul: TDV Yayınları.
- Uludağ, Süleyman (1991), Diyanet İslâm Ansiklopedisi "Aşk" (C: 4), İstanbul: TDV Yayınları.
- Uludağ, Süleyman (2003), Diyanet İslâm Ansiklopedisi "Makam" (C: 27), İstanbul:TDV Yayınları.
- Uludağ, Süleyman (1991), Diyanet İslâm Ansiklopedisi "Fakr" (C: 12), İstanbul: TDV Yayınları.
- Ceyhan, Semih (2011), Diyanet İslâm Ansiklopedisi "Tecrîd" (C: 40), İstanbul: TDV Yayınları.

Ceyhan, Semih (2013), Diyanet İslâm Ansiklopedisi “Vusûl” (C: 43), İstanbul: TDV Yayınları.

Sunar, Cavit (1978). Ana Hatları ile İslam Tasavvufu Tarihi, Ankara: A.Ü. İlahiyat Fakültesi Yayınları.

Tatçı, Mustafa (2004). Yunus Emre Divanı, Ankara: www.kulturturizm.gov.tr



ERZURUM TEKNİK ÜNİVERSİTESİ 2010

Bir Yol ve Yolculuk Hikâyesi Olarak Kemâloğlu'nun Ferah-Nâme Mesnevisi

Doç. Dr. Erdem SARIKAYA*

Özet

XIV. asır klâsik Türk edebiyatı, büyük ölçüde bir mesnevi edebiyatıdır. Dinî-tasavvufi, aşk, kahramanlık ve macera gibi konuları işleyen pek çok mesnevinin kaleme alındığı bu asırda yetişmiş mesnevi sahibi şairlerden bir tanesi de Kemâloğlu'dur. Klâsik kaynaklarda, hayatı hakkında bilgi bulunmayan şairin bilinen tek eseri, Ferah-nâme isimli mesnevisidir. Eski Anadolu Türkçesi devresinin dil özelliklerini taşıyan eser, esas itibariyle Hz. Süleyman'ın kendisine isyan eden devleri hapsedtiği bakır kapların (kumkuma) bulunması sırasında meydana gelen olayları anlatır. Dinî-tasavvufi konularla ilgili olduğu kadar dünya hayatıyla ilgili öğütler de içeren Ferah-nâme, aynı zamanda bir yol ve yolculuk hikâyesidir. Eserde, Mağrip ülkesi hükümdarı Melik Musa ve yanındakilerin Hz. Süleyman'ın zamanından kalan bakır kapları (kumkuma) bulmak için yaptıkları yolculuk sırasında başlarından geçen olayların olağanüstü öğelerle süslenerek anlatıldığı görülür. Mesnevide, ana yolculuk hikâyesinin yanı sıra kahramanların anlattığı, olay örgüsünün başlamasını olduğu kadar ilerlemesini de sağlayan başka yol ve yolculuk hikâyeleri de vardır. Bu çalışmada Ferah-nâme, bir yol ve yolculuk hikâyesi olarak incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Klâsik Türk Edebiyatı, Kemâloğlu, Ferah-nâme

Kemâloğlu's Ferah-Name Masnavis as a Road and Journey Story

Abstract

XIV. century classical Turkish literature is largely a masnavi literature. Kemâloğlu is one of the poets who have grown up in this century, when many masnavis dealing with topics such as religion-sufism, love, heroism and adventure were written. The only known work of the poet, whose life is not known in classical sources, is his masnavi named Ferah-nâme. The work, which carries the linguistic features of the Old Anatolian Turkish period, is essentially the work of Hz. It tells the events that took place during the discovery of the copper vessels (kumkuma) in which Solomon imprisoned the giants who rebelled against him. Ferah-nâme, which includes advice on religious-mystical issues as well as worldly life, is also a road and journey story. In the work, the ruler of the Maghreb country, Melik Musa and his companions. It is seen that the events that happened to them during their journey to find the copper vessels (kumkuma) from the time of Solomon are decorated with extraordinary elements. In addition to the main journey story, there are other road and journey stories told by the heroes, which enable the plot to begin as well as progress. In this study, Ferah-nâme will be examined as a road and journey story.

Keywords: Classical Turkish Literature, Kemâloğlu, Ferah-nâme

* Yozgat Bozok Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyat Bölümü, Eski Türk Edebiyatı Anabilim Dalı, dr.erdemsarikaya@gmail.com.

Giriş

Tarihin kadim zamanlarından itibaren yol ve yolculuk, insanlığın gündelik hayatını çeşitli yönlerden meşgul eden iki temel meseledir. Savaşlar, korunma ihtiyacı, yiyecek arayışı ve afetler gibi sebeplerle insanlar, buldukları yurtlarından göç ederek çeşitli sıkıntıların da eşlik ettiği yolculuklar yapmışlardır.

Yol; kara, hava ve su gibi alanlarda bir noktadan diğer bir noktaya gitmek için izlenilen güzergâh ya da aşılacak uzaklık olarak tanımlanabilir (Çağbayır, 2007: V/ 6421). Bununla beraber yol, insanların bir yerden başka bir yere giderken içinden ya da üzerinden geçtikleri, çeşitli tasarımlarla sosyal hayatın önemli bir ögesi olarak karşımıza çıkan mekânlardır (Şimşek, 2018: 119). Yolculuk ise şehir, bölge ve ülke gibi yerleşim birimleri arasında yaya olarak ya da taşıtla gidip gelme veya bu sırada geçen süre olarak tarif edilebilir (Çağbayır, 2007: V/ 6425). Bir ya da daha fazla sayıda kişinin katıldığı tehlikeli, heyecanlı, güçlükler ve bilinmezliklerle dolu girişim olarak tanımlayabileceğimiz serüven kavramının da yolculukla birlikte değerlendirilmesi gerekir.

Doğu kültüründe yolculuk, beşerî olandan mutlak varlığa geçişi sağlayan manevi bir eylemdir (Cebecioğlu 2009: 565). Bu açıdan Doğu'nun yolculuğu, manevi olduğu kadar aktif bir arayıştır. Batı kültürü ise yolculuğu buluş, yüzleşme ve kaçma olarak kabul eder (Yalçınkaya, 2007: 254).

Yol ve yolculuk, güzel sanatlarda sıklıkla işlenen temalardandır. Sanatçı, bu kavramları eserinin merkezine alabileceği gibi onları arketip, motif veya sembol olarak da kullanabilir. Klâsik Türk şiirinde, şairlerin poetik kabullerini açıklarken bu kavramlardan yararlandıkları görülür (Doğan, 2011: 146-147). Mesnevilerde yol ve yolculuk, ana anlatının bir ögesi olarak karşımıza çıkabilir. Bununla beraber sanatkarlar, eserlerini yolculuk hikâyesi olarak da kurgulayabilirler. XIV. asır şairlerinden Kemâloğlu'nun Ferah-nâme mesnevisi de bu eserlerdendir.

İnceleme

XIV. Asırda Türk Edebiyatının Genel Durumu

Türk edebiyatında önemli gelişmelerin görüldüğü, gündelik hayatın çeşitli alanlarında ihtiyaç duyulan eserlerin Türkçeye tercüme edildiği XIV. asır, esas itibarıyla bir mesnevi edebiyatıdır. Amil Çelebioğlu'nun tespitlerine göre bu asırda, 58 mesnevi kaleme alınmıştır (Çelebioğlu, 1999: 43). Ahmet Atilla Şentürk ise XIV. asırda 79 mesnevinin yazıldığını kaydeder (Şentürk, 2002: 5-8). Bu mesnevilerin bir kısmı, meclislerde okunmak üzere kaleme alınmış manzum dinî destanlardır. Kesikbaş, Ejderha, Güvercin destanlarıyla Hz. Ali cenk-nâmeleri bu eserlerdendir. Tekke muhitinde yazılmış olmakla beraber estetik özellikleri ve fikrî kabulleriyle ön plana çıkan Gülşehrî'nin Mantıku't-tayr ve Âşık Paşa'nın Garîb-nâme mesnevilerini ise ayrı bir grupta değerlendirmek gerekir. Ayrıca bu dönemde, klâsik Türk şiirinin ilk örnekleri olarak belli bir kültür seviyesine hitap eden mesnevilerin de yazıldığı görülür. Mehmed'in Işk-nâme ve Şeyhoğlu'nun Hurşîd ü Ferahşâd'ı bu grup içerisinde değerlendirilebilir (Çavuşoğlu, 1982: 39-40). Beyit sayısının arttığı, aruz kusurlarının ise azaldığı ve klâsik mesnevi tertibine uygun bir şekilde kaleme alınan bu eserlerde, edebî sanatlarla işlenmiş bir dilin varlığı dikkat çeker (Şentürk-Kartal, 2013: 172-173).

XIV. asra ait klâsik Türk şiiri geleneğinin ilk örnekleri arasında değerlendirebileceğimiz mesnevilerden bir tanesi de Kemâloğlu'nun Ferah-nâme'sidir. Eski Anadolu Türkçesinin karakteristik özelliklerini taşıyan bu eser, manzum dinî destanlardan klâsik Türk edebiyatına geçiş devresi eserleri arasında yer alır (Karabey, 1982: 275). Müellifinin kullandığı dil ve üslubun işlenmiş olması yönüyle Anadolu'da gelişen Türk şiir diline katkı sağlayan Ferah-nâme, esas itibarıyla üç ana epizoda ayrılır (Kocatürk, 1964: 131). Aynı ismi paylaştığı eserlerin en eskisi olan bu mesnevi, macera özellikleri de gösteren bir ibret-nâmedir (Özkan, 1996: XII/ 358-359). Bu çalışmada, Ferah-nâme mesnevisinde anlatılan yolculuklar incelenecektir.¹

Ferah-nâme'deki Yolculuklar

Ferah-nâme'de anlatılan yolculukları; hazırlık kısmında anlatılanlar ile ana yolculuk ve ana yolculuğa bağlı olarak anlatılanlar olmak üzere üç başlık altında tasnif etmemiz mümkündür.

Hazırlık Kısmında Anlatılan Yolculuklar

Ferah-nâme'nin ana hikâyesinin hazırlık kısmında anlatılan Müslim ve Sehl'in yolculukları bu başlık altında değerlendirilebilir.

Müslim'in Yolculukları

Ferah-nâme'de, Müslim'in birbirine bağlı olarak iki yolculuğu anlatılır. Mervânoğlu Abdülmelik adıyla bilinen dünyayı adaletle tutmuş, aciz kalmışlara yardım eden iyi bir halife ve bu halifenin savaşçılık yetenekleriyle tanınmış Müslim adında bir oğlu vardır.

Müslim, askerleriyle Rum ülkesine doğru sefere çıkar. Ülkeyi baştan başa yıkıp İstanbul şehrini kuşatır. Şehri teslim etmeleri için pek çok kez çağrıda bulunursa da şehir halkı, kendisini dikkate almaz. Bunun üzerine Müslim, İstanbul halkının feryat etmesine neden olan Kahır şehri ismini verdiği bir kale inşa ettirir. Yedi yıllık bir kuşatmanın ardından İstanbul'u fetheder. Orada; müezzin, imam ve naip görevlendirir. Kahır şehrini işaret olarak bırakarak Rum ülkesinden aldığı hediyelerle Şam'a ardından Dımeşk'a gelir.

Mesnevide ayrıntılı olarak anlatılmayan bu yolculuklar, olay örgüsündeki olayların tarihlenmesi açısından önemli bir fonksiyona sahiptir. Abdülmelik b. Mervân'ın MS 685-705 yılları arasında halifelik makamında bulunduğu bilgisinden hareketle Ferah-nâme'de anlatılan olayların söz konusu 20 yıllık süre içerisinde gerçekleşmiş olduğunu söylememiz mümkündür (Yıldız, 1988: I/ 266-270).

Bu ol Müslim-durur kim Rûm'a çıkdı
Çıkuban Rûm'ı başdan başa yıkdı

Niçe kim da'vet itdi gelmediler
Anı hiç i'tibâra almadılar

Urındı key erenler birle bindi
Varup Kostantiye üstine indi

İrüp İstanbul'un ilini urdı
Tolanup karşusına geldi turdı

¹ Raşit Çavuşoğlu, hazırladığı doktora tezinde farklı nüshaları karşılaştırmak suretiyle Kemâloğlu'nun Ferah-nâme mesnevisinin metnini tespit etmiştir. Çalışmamızda örnek olarak aldığımız beyitler, bu çalışmadan seçilmiş olup zorunlu hâllerde farklı okuma tercihlerimiz beyitlere yansıtılmıştır. Bkz.: Çavuşoğlu, Raşit (2014). *Ferah-nâmeler ve Kemâloğlu'nun Ferah-nâmesi*, İzmir, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi ve Sanatları Programı Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Buyurdi kavmına kim tîz turunuz
Kolay anda bir bünyâd urunuz

Yiyüben hâsılı bekler nökerler
Dün ü gün kâfirün kanın dökeler

Dirilüp urdılar bir kal'a bünyâd
Ki İstanbul içinde kopdı feryâd

Dürişdi dîn yolında ol katı çok
Gazâ şartını kıldı haddi hiç yok

Kahır şehri kodı anun adını
Turuban âşikâra kıldı dîni

Kahır şehrin kodı anda 'alâmet
Girü atasına döndi selâmet

Yidi yıl turuban anı egirdür
Çıkuban çevre iline segirdür

Döge döge alur İstanbul'ı çün
'Înâyet kıldı n'ire ahı bî-çün

Dürişüp anda bahçalar dikerler
Zahîre kurmağa bugday ekerler

Kırar kâfirleri pâk eyler
Döküben kanlarını ber-hâk eyler

Müezzin kor imâm u kâdı nâyib
Oradan diler özi ola gâyib (b. 204-218)

Sehl'in Yolculuğu

Ferah-nâme'de anlatılan diğer bir yolculuk ise eserin kahramanlarından Tâlib'in babası Sehl'e aittir. Müslim'in Dımeşk'a dönmesinin ardından halifenin huzurunda bir meclis kurulur. Geçmiş hükümdarlardan hikâyeler anlatılırken Hz. Süleyman'a devlerin bir gün baş kaldırdığı, bunun üzerine onun emirlerine karşı gelen devleri bakırdan kaplara hapsedtiği, kapların ağızlarını kurşunla mühürleyip denizlerin veya göllerin içerisine koyduğundan bahsedilir. O bakır kaplardan kalmış olanların şimdi nerede olduğu sorulur. Halife, anlatılan bu hikâyeyi şaşkınlık içerisinde dinler.

Hükümdarın meclisinde, Sehloğlu Tâlib adıyla bilinen dünyaya ad bırakmış bir kişi vardır. Bu kişi, mecliste anlatılanlar üzerine babasından duyduğu bir hikâyeyi nakleder.

Tâlib'in babası Sehl, pek çok tacirle beraber bir ülkeye gider. Yanında bulunan tacirlerin bir kısmıyla Sakâliyâ ülkesine gitmek için bir gemiye biner. Yolculuk sırasında, rüzgârın kuvvetinin artmasıyla sıkıntıya düşerler. Rüzgâr gemilerini karaya yakın bir yere ulaştırır. Denize bıraktıkları küçük bir sandalın yedeğinde gemilerini çekerek bir dağın kenarına erişirler. Eynehur adıyla bilinen bu yerde etraflarındaki güzel çiçekleri seyrederken dağdan tanımadıkları bir kavim iner. O kavmin Arap dilini az da olsa anlayabilen bir hükümdarı vardır. Hükümdar, halkının haber vermesi üzerine gelip tacirlerle görüşür. Tacirlerin kendilerini tanıtmaları ve başlarından geçenleri anlatmaları üzerine hükümdar, üç gün boyunca onları kendi sarayında misafir eder.

Eynehur ülkesinin hükümdarı, tacirleri balıkçıların balık tuttıkları yere götürür. Orada, balıkçıların kıyıya çektikleri ağın içerisinde bir bakır kap görürler. Hükümdar, bakır kabı eline alıp vurur. Bakır kabın içerisinden simsiyah bir duman çıkar. Ah ederek Hz. Süleyman'ı anar. Kuvvetlice bağırıp çağırmasının ardından suçuna göre eziyet isteyip tövbe eder. Daha sonra havaya uçarak ortadan kaybolur. Sehl, hükümdardan bu hayret verici durumu açıklamasını ister. Hükümdar; bu durumun Hz. Süleyman'ın belirtisi olduğunu söyleyip onun devlere verdiği cezayı ayrıntılarıyla anlatır. Tacirler, bir süre daha hükümdarın sarayında konuk olduktan sonra izin isteyerek yola çıkarlar.

Sehl'in yolculuğu, Ferah-nâme'de anlatılan olayları başlatan temel ögedir. Yapı itibariyle dört kısımdan oluşur. Birinci kısımda Sehl, ülkesinden ayrılıp metinde adı kaydedilmeyen bir ülkeye gider. İkinci kısım, Sehl'in yanındaki tacirlerle Sakâliyâ ülkesine gitmek için çıktığı deniz yolculuğudur. Bu yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, okuyucuda gerilim, heyecan ve merak duygusu oluşturacak şekilde işlenir. Yolculuğun üçüncü kısmında Eynehur hükümdarı, Sehl ve tacirleri balıkçıların ağ atıp balık tuttıkları yere götürür ve tekrar sarayına getirir. Bu kısımda da şair, ayrıntıya girmez. Sehl ve tacirlerin Eynehur ülkesinden ayrılması ise yolculuğun dördüncü ve son kısmıdır. Ancak bu kısım, eserde anlatılmaz.

Hikâyet eyledi bir iklime varduk
Ki çok tâcir dirilüp anda durduk

Bu resme zahmeti çekdük dürişdük
Ki bir tagun kenârına irüşdük

Dirildük bir niçe âdem tanışup
Gemiye girevüz deryâyı aşup

Tagun hem Eynehur'dur adı ma'lûm
Deniz mevci tokınurdu i mahdûm

Kimi râzı oluban kimi kaldı
Sözümüz işidenler bile geldi

Bag u bahça durur güller açılmış
Kızıl ak gül çemen üzre saçılmış

Varup girdük gemiye çün gidüben
Sakâliyâ iline 'azm idüben

Benefşe nerges ü reyhân u lâle
İder her kûşede kuşlar 'alâla

Sefer erkân-ıçun nevbet urıldı
Açuban yelkeni çünkim urıldı

Bunun bigi makâm içre velîkin
Biraz kavm indi turfa birin ikin

Yolun önince kaçar yil irişmez
Önine niçe ejderhâ girişmez

Bizi bir niçe âdem anda gördi
Gelüben kamusu karşı yügürdi

Özi kara kanadı ak ulu kuş
Kanad açup uçar iniş ü yokuş
Kaçan ol heybet-ile çünkim uçdı
Niçe bin lâjiverd tagları geçdi

Selâm itdük bulara bilmediler
Selâmun bize reddin kılmadılar

Yilümüz esdügince katı azdı
Geminün iplerini kesdi üzdi

Ne anlarun dili bize bilindi
Ne bizden anlara i'lâm olındı

Bakışduk birbirümüz tanlayuban
Cevâbı kimse virmez anlayuban

Velî azrak tabak içinde kalduk
Mededsüz kaluban katı bunalduk

Denizden bu 'azâb oldı bize çok
Dilümüzden bilür bir âdemî yok

Katı talga belürdi hem denizde
Bu korku hod komadı kan benizde

Birisi benzemez bize 'acebdür
Ne bellü Rûm u ne Türk ü 'Arab'dur

Gelen mevcün aralarında vara
Ki yüz bin kûh-ı Kâf-teg yavı vara

Kişi kim olmasa bir dile muhtâc
Ne iklîme varursa kalmaya aç

İletdi bizi ol yil bir araya
Ki yakın irmişüz anda karaya

Garîb oldur ki bir iklîme vara
Dilin başarmaya ola âvâre

Bırakduk suya bir küçük gemi çün
Yidüp ulu gemiyi çıkduk ol gün

Meger kim anlarun sultânı varmış
'Arab dilin biraz ol hem tuyarmış

Turuban ol sâ'at ana varurlar
Haberler tiz ana bizden virürler

Gelüben ol melik anda irişdi
Bizüm-ile kuça kuça görışdi

Didi kim size benzer âdemî biz
Bu ilde görmedik hiç dahı hergiz

Bize sordı ki siz kandan gelürsüz
Ya bu 'azm-i sefer kanca kılursız

Didük Şâm ilüdür bizüm ilümüz
Müsilmanuz 'Arapça'dur dilümüz

Sakâliyâ iline-y-idi tedbîr
Velî bunda getürdi bizi takdîr

Egerçi ilümüz bundan ırakdı
Gemümüzi bu yıl bunda bırakdı

Didi hês geldünüz hiç korkunuz yok
Gelüben oldunuz çün bize konuk

Bizüm-ile olun şindi gidince
Size Allâh yine bir lutf idince

Belüre çünki bir kutlu 'alâmet
Sizi gönderevüz gıy ü selâmet

Bizi ol beg aluban şehre vardı
Girü kendü sarâyın bize virdi

N'emüz var-ısa key sakladı muhkem
Gelüp gönümüzü sorardı her dem

Bizi konukladı üç gün komadı
Kumâşa kimse hiç el yukamadı

Aluban bizi bir ırmağa vardı
Balıkçıları dirdi ne ki vardı

Varuban ol suya ağı atarlar
Çeküben ağı balıklar dutarlar

Yine bir def'a kim ağı atar hoş
Meger bir kumkuma ağı gelür tuş

Çekerler ol ağı dahı yörürler
Bile bir kumkuma çıkmış görürler

Melik o kumkumayı aldı bakdı
Eliyle kumkumayı yapşdı kakdı

İçinden çıkdı bir kapkara düttün
Çağırıp eyledi katı katı ün

Süleymân'ı anuban Dâvud oğlu
Ki tevbe dir koparur âh u veyli

Yavuzluk itmeyem hiç dahı eyle
'Azâbı bu suçuma göre eyle

Bunı didi havâyaya uçdı gitdi
İşidenler ta'accüb dahı itdi

Atam eydürdi sordum ol beğe ben
Ki bunı bize bildürgil diyüben

Kaziyye nitedür bu ne sebebdür
Ki bu düttün çıkar söyler 'acebdür

Didi üşde Süleymân'un nişânı
Diyem sana ki bunda n'itmiş anı

Süleymân'a ki dîvler 'âsî oldı
Cihâna bu hikâyet şöyle toldı

Kaçan 'âsî olanı kim tuyardı
Dutuban kumkumalara koyardı

Mühürlerdi anun agzını muhkem
Bırağurdı denize anı ol dem

Divün hakkından ol eyle çıkardı
Biri hâşâ ki hükmünden çıkardı

Bu ol 'âsî olan dîvün biridür
Süleymân'ı henüz sanur diridür

Bu dîv gördi ki kumkuma uşandı
Süleymân'ı diri sanup üşendi

Sebeb ol-ıdı kim feryâd itdi
Havâyaya ol belürsüz oldı gitdi

Bu işi tanladuk anda görüben
Girü ol aradan gitdük turuban

Bizi ol beg odamıza getürdi
Ne kim maksûdumuz-ıdı yetürdi

Niçe lutf [u] kerem kıldı bize ol
'Atâlar dahı kıldı hem girü ol

Kerem it bizi gönder sen esen kal
Ki bunda 'ömr-i devlet birle sen kal

Anun katındadır çünkim irâdet
Varuban diledük bir gün icâzet

Didi kim iy yigitler çün gidersiz
Bizi bunda koyuban terk idersiz

Didük şâhâ yidük ni'met katunda
Geleden hâlümüz hoşdur tapunda
(...)

Varun kim Hak sizi kılsun selâmet
Murâda tiz irürsin bî-melâmet (b. 259-331)

Ana Yolculuk Hikâyesi

Bu başlık altında; Sehloğlu Tâlib, Melik Musa'nın elçileri, Abdüssamet ve Melik Musa'nın yaptıkları yolculuklar incelenecektir.

Sehloğlu Tâlib'in Yolculuğu

Ferah-nâme'de bu başlık altında değerlendirebileceğimiz birinci yolculuk, Sehloğlu Tâlib'e aittir. Halife, Sehloğlu Tâlib'in anlattıkları üzerine Hz. Süleyman'ın hayret verici bu işini kimin bulabileceğini sorar. Sehloğlu Tâlib, Nasroğlu Melik Musa adında yiğitlik ehli bir kişiden bahseder. Melik Musa, Mağrip ülkesi hükümdarıdır. Halife, Sehloğlu Tâlib'in tavsiyesi üzerine bu hükümdara bir mektup yazıp Hz. Süleyman'ın zamanından kalan bakır kapları bulmasını ister.

Sehloğlu Tâlib, halifeden mektubu alır. Eksiklerini tamamlamasının ardından arkadaşlarıyla yola çıkar. Birkaç gün içerisinde Mısır'a ulaşır. Mısır hükümdarı, askerleriyle Sehloğlu Tâlib'i karşılar. Onu sarayında misafir eder. Yolculuğu için ona akıl sahibi kılavuzlar bulur. Sehloğlu Tâlib, askerler ve kılavuzlar, yola çıkıp kısa sürede Mağrip ülkesine varırlar.

Melik Musa, Sehloğlu Tâlib'i yolda karşılayıp sarayına getirir. Saraya geldiklerinde özenle hazırlanmış yemeklerin olduğu bir sofraya otururlar. Yemeğin ardından Sehloğlu Tâlib, getirdiği mektubu Melik Musa'ya sunar. Melik Musa, mektubu okumasının ardından kavmini toplayarak onlara Hz. Süleyman'ın bakır kaplarını kimin bulabileceğini sorar. Bütün kavim, bu görev için Abdülkuds oğlu Abdüssamet'in uygun olduğunu söylerler.

Sehloğlu Tâlib'in yolculuğu, iki kısımdan oluşur. Birinci kısımda Sehloğlu Tâlib, Şam ülkesinden ayrılır. Bir müddet yolculuktan sonra Mısır'a ulaşır. İkinci kısmı ise Mısır ile Mağrip ülkesi arasındaki yolculuk oluşturur. Yolculuğun her iki kısmı da ayrıntılı bir şekilde anlatılmaz.

Becid ısmarladı didi i Tâlib
Ki Magrib mâlikine anda varup

Ne kim dirsen dutarven emrüni ben
Bana şâdî-durur emr eylesen sen

Usan olmayuban cehd ide görgil
Bitümüzi elün-ile degürgil

Bu sözi didi Tâlib tapu itdi
Çıkuban odasından yana gitdi

Alup ol nâmeyi Tâlib çün ol dem
'Azîm i'zâz-ılan sakladı muhkem

Evinde vardı tanışdı oturdu
Ne kim eksügi var-ısa bitürdi

Didi evvel mutî'am Allâh'a hem
Rasûline vü sana şâh-ı a'zam

Gelüp ashâbı katına dirişdi
Kamusıyla esenleşdi görışdi

Halîfe kamu yolun yarağınçun
Buyurdu Tâlib'e düzdiler ol gün

Kaçan at ayagın yire basardı
Bürüyüp âdemîyi toz basardı

Delîm uslu kişiler koşdı bile
Ki yolda ne gerekdür anı bile

Anul anul bular düz yirde yile
Gerekse Kûh-ı Kâf'dan ire yile

Gerek yol erine üç nesne bâyük
Ki başara yolu hem ola ayık

Öküştür söz hele bâri varurlar
İriken Magrib iline girürler

Atı muhkem ola hîş azuğı bol
Muvâfik ola yoldaşı vara yol

Melik Mûsâ ki Magrib şâhıdur ol
'Adâlet çarhınun bir mâhıdur ol

Eger atı arukdur azuğı yok
Kolay yoldaşı yok oldı bir oyuk

Makâmına o şâhun çünki yakın
İrişüben bular basdı ayagın

Gönildi Şâm ilinden çünki Tâlib
Muvâfik bile yoldaşları alup

Haberci vardı gösterdi 'alâmet
Ki Tâlib geldügin kıldı hikâyet

Yönin Magrib ilinden yana dutdı
Görüştü kamusıyla çıkdı gıtdı

Melik Mûsâ didi ne ola hâcet
Buyurdu altına tîz çekdiler at

Dün ü gün sürdi Tâlib yolu vardı
Ki birkaç gün içinde Mısır'a vardı

Süvâr oldı revân at üzre ol şâh
Ki karşılaya Tâlib'i varup râh

Mısır sultânı çün bunu işitdi
Ki Tâlib geldi çıkdı 'izzet itdi
(...)

Nefîr ü tabl ü nekâre ururlar
Melikler cümlesi karşı varurlar

Biraz âdem düzinüben koşındı
Çıkuban Tâlib-ile hep kuşandı

'Azîm ululayup ol gün irişdi
Ki Sehl oğlıyla varuban görüşdi

Revâne olup at başın salarlar
Ki derden yiryüzün sankim sularlar

Alup kendü sarâyına getürdi
İkisi bir bisât üzre oturdı (b. 367-383/ b.
390-402)

Melik Musa'nın Elçilerinin Yolculuğu ve Abdüssamet'in Melik Musa'nın Huzuruna Gelişi

Melik Musa, Abdüssamet'in çıkacakları yolculuğa uygun bir yiğit olduğunu öğrendiğinde onu davet etmek için elçilerini gönderir. Abdüssamet, elçilerin getirdiği davet üzerine Melik Musa'nın huzuruna gelir. Her iki yolculuk, birbirine bağlı olarak ve ayrıntıya girilmeden anlatılır.

Kişiler saldı varup tâ bulalar
Anı ol meclise hâzır kılalar

Soruban kandalığın bilürler
Varuban ol makâmında bulurlar

Didiler kim eyâ şeyh-i zamâne
Ki bu cümle dünün içre yigâne

Selâm itdi melik size bilesiz
Keremler idüben anda gelesiz

Bugün katı işi vardur sizünle
Kim ol bitmez velî senün sözünle

Bunu 'Abdüssamed fikr itdi gördi
Ki varmak maslahatdur örü turdı

Ne iş ola diyüben fikre taldı
Melik Mûsâ katına bâri geldi (b. 431-437)

Melik Musa'nın Bakır Kapları Aramak İçin Çıktığı Yolculuk

Melik Musa ve askerlerinin yolculuğu, eserdeki olay örgüsünün büyük bir kısmını oluşturur. Bu yolculuk, beş kısımdır. İlk kısım, Melik Musa ve yol arkadaşlarının Mağrip ülkesinden ayrılmalarıyla Bakır şehrinden önce konakladıkları saraya kadar olan yolculuğu içerir.

Abdüssamet, Melik Musa'nın huzuruna geldiğinde halifenin emrini öğrenir. O bakır kaplara güçlüklerle dolu bir yol vasıtasıyla iki yıllık bir yolculukla varılabileceğini söyler. Hazırlıkların ardından Melik Musa ve yanındakiler, Mağrip ülkesinden ayrılırlar. Bir yıl boyunca yolculuk ederler. Abdüssamet, bir gece kılavuzluk ederken yolu şaşırır. Bir müddet dinlendikten sonra sabah oluncaya kadar yüce bir dağın eteğinde yol alırlar. Ulaştıkları açık ve düz arazide uzaktan dağa benzeyen bir nesne görürler. Yaklaştıklarında bu nesnenin yüce bir saray olduğunu anlarlar. Bu sarayın sekiz kapısı ve her kapının üzerinde hikmetli yazılar vardır. Her kapıdan geçip yazılardaki hikmetli sözleri okurlar. Sekizinci kapıdan içeriye girdiklerinde dört yüz mezar görürler. Ara yerde bir büyük mezar ve süslü bir taht vardır. Taht üzerinde yazılanlardan mezarda gömülü olanın Kâvus adında bir hükümdar olduğunu öğrenirler. Melik Musa, o hükümdarın mezarına gelen kişiye cömert ve vefalı olmayı, dünyaya inanmamayı öğütlediğini görür. Daha sonra Melik Musa, sarayın içerisine girer. Orada bulunan uzun bir sofranın kenarında yazılanları okuyan Melik Musa, şaşkınlık içerisinde bu sofraya oturan hükümdarların şimdi nerede olduklarını sorar.

Melik Mûsâ sığınup Hâlik'a çün
Ki Magrib'den gönildi çıkdı ol gün

Dün ü gün turmayuban katı aşdı
Niçe tag u dere sahrâlar aşdı

Sözi uzatmayalum gör n'ideler
Sürüben muttasıl bir yıl giderler (b. 549-551)

Birinci kısımda, yolculuk ayrıntılı bir şekilde anlatılmaz. Bununla beraber şair, Melik Musa ve askerlerinin ulaştıkları sahra ile sarayı ayrıntılı betimlemelerle tasvir eder. Aşağıdaki beyitler sahranın betimlendiği bölümden alınmıştır.

Sanasın kim zümürrüd bir tabakdur
Dün ü gün karşusına vara bak tur
Kaçan ol yazıdan kim yil eserdi
Devâ olup kamu renci keserdi (b. 598-599)

Melik Musa'nın yolculuğunun ikinci kısmını saraydan ayrılıp İfrit'in bulunduğu yere kadar gitmeleri oluşturur. Melik Musa ve askerleri, Abdüssamet'in tavsiyesi üzerine Bakır şehrine gitmek için yola çıkarlar. Üç gün üç gece at sürerek yazgı ile bir yere ulaşırlar. Bir tümsek toprak tepenin üzerinde şaşkınlık verici bir nesnenin olduğunu görürler. Melik Musa, askerlerine düşman olması hâlinde ölünceye kadar bu nesneyle savaşmalarını emreder. Tümseğe yaklaştıklarında o nesnenin belinde kuşağıyla sağlam bir hâlde konulmuş bakırdan bir insan olduğunu görürler. Elindeki bakırdan mızrağın harbesinde, yolunu şaşırın her yolcunun Bakır şehrine gitmesi ve mızrak tutan elin mızrakla beraber döndürülmesi gerektiği yazılıdır. Askerlerden bir tanesi mızrakta yazılı olanı zorlukla yerine getirir. Açılan kapıdan düz bir yolda yürümeye başlarlar. Ansızın bir tepe görünür. Tepenin üzerinde düzce bir yer ve yüksek bir minare vardır. Bakır şehrinin burası olduğunu düşünerek tepeye yaklaşır.

Tepede uzun bir mermer direk vardır. Mermerde, yüzünü görenlerin korkup bağırarak kaçtıkları büyük bir canavar bağlıdır. Birkaç asker; bu canavarın yanına gidip ona adını ve burada neden bağlı olduğunu sorarlar. Canavar; adının İfrit olduğunu ve Hz. Süleyman'ın zorla kendisini tutup bu belayla karşı karşıya getirdiğini söyler. Çeşitli konuşmalardan sonra İfrit, hikâyesini anlatır. Yolculuğun bu kısmı da eserde ayrıntılarıyla verilmez.

Melik Mûsâ bile ol iki bin er
Yarak aluban ol gün hep binerler

Yöridi ol eren kim gök demürdür
Sanasın şu'leden yir gök demürdür

Koşun bağlayuban düp düz giderler
Tag u bilek dere hep düz iderler

Sürüp üç gün giderler dün [ü] gündüz
Güneş togdı görünmez oldı ilduz
(...)

Aşarlar durmadın ol gün sürerler
Ki takdîr-ile bir yire irerler

Görürler kim turur bir yumrı üyük
Velî bir nesne var üstinde büyük (b. 853-856/ b. 862-863)

Şairin aşağıdaki beyitte kullandığı *arkun arkun* ve *bir gün* kelimeleri, Melik Musa ve yanındakilerin uzun ve yorucu bir yolculukla İfrit'in bulunduğu yere geldiklerini düşündürür.

Giderler genlerince arkun arkun
Görinür bir depe nâ-gâh bir gün (b. 894)

İfrit'in hikâyesini anlatmayı bitirmesinin ardından Abdüssamet, ona Hz. Süleyman'ın bakır kapları nereye koyduğunu sorar. İfrit, Gerger ülkesine gitmelerini söyler. Abdüssamed'in Bakır şehrinin yolunu sorması üzerine İfrit, sol yanındaki yoldan gitmeleri gerektiği cevabını verir. Böylece yolculuklarının üçüncü kısmı başlar. İfrit'in yanından ayrılmalardan Bakır şehrine ulaşmalarına kadar olan kısım yolculuğun üçüncü kısmını oluşturur.

Melik Musa ve askerleri, İfrit'in sol yanındaki yoldan yürümeye başlarlar. Uzun ve yorucu bir yolculuğun ardından kimsenin olmadığı ıssız bir kıra varırlar. Bu sırada, karşılarında ateşe

benzeyen iki nesnenin parladığını görürler. Sehloğlu Tâlib, gördüklerinin Bakır şehrinin gerçek işaretleri olduğunu söyler. At sürerek şehrin burçlarına yaklaşırlar. Mühendisler, burçların yüksekliği hakkında bilgi verirler. Ancak şehrin kapısının nerede olduğunu bilmediklerini söylerler. Sehloğlu Tâlib'in birkaç gün dinlenmelerini tavsiye etmesi üzerine Melik Musa'nın emriyle ordu, şehrin karşısında konaklar.

Melik Musa, üç gün sonra ordusuyla şehre yaklaşır. Yanındakilerden bir kısmını çağırıp şehrin kapısını bulmalarını ister. Ancak görevlendirdiği askerler, şehrin kapısını bulamazlar. Beraberce şehrin yanındaki yüksek dağa çıkıp şehrin içerisine bakarlar. Burada bulunan levhalardaki hikmetli sözlerin anlamlarını öğrenmesinin ardından Melik Musa, Sehloğlu Tâlib'in de yönlendirmesiyle Abdüssamed'in bu zor işi çözüme kavuşturmasını ister. Abdüssamed'in tavsiyesi üzerine beş yüz kişinin zorlukla taşıdığı bir merdiven yapılır ve iki burca yerleştirilir. Arka arkaya üç asker, burca çıkıp şehrin kapısını bulmak için izin isterler. Ancak üçü de burca çıktıklarında şehrin güzelliğini öven sözler söyleyip akıllarını kaybetmiş hâlde kendilerini aşağıya bırakıp ölürler. Bunun üzerine Sehloğlu Tâlib, kapıyı açmak için gönüllü olur. O, burca çıkıp şehre baktığında diğer kişiler gibi aklını yitirir. Ancak akli zamanla yerine gelir. Kendisine güzel bir kadının gelip aşağıya inerek beraber güzelce vakit geçirmeyi söylediğini, aşağıya baktığında Tanrı'nın yardımıyla güzelliklerin kaybolduğunu söyler. Daha sonra burçtan aşağıya iner. Böylece şehrin tılsımı bozulur.

Sabah olduğunda Sehloğlu Tâlib, tekrar şehrin burcuna çıkar. Pirinçten yapılmış bir kapıdan geçerek ölmüş insanların yattığı dehlizlere girer. Şehrin kapıcısının yanında duran anahtarları alıp kapıyı açar. Melik Musa, ordusuna şehrin içerisine girmeleri için izin verir. Askerlerin bir kısmı ise dışarıda kalır. Melik Musa, Abdüssamed ve yanındaki askerler, bir kapıdan geçerek şehrin çarşı ve pazarının bulunduğu meydana ulaşırlar. Şehrin meydanlarını ve mahallelerini geçerler. Bir dehlizden yürüyerek sofaya varırlar. Sofadan sarayın içerisine girerler. Birkaç adım daha yürüdükten sonra dört büyük sofa daha görürler. Birisinde yine değerli taşlarla süslenmiş ıssız bir taht vardır. Tahtta güzel bir kız oturmaktadır. Orada bulunan dört cepheli bir mermerin üzerinde kızın vefatından sonra mumyalanmak istediği yazılıdır. Kızın oturduğu tahtın iki yanında ellerinde silahları, kollarını uzatmış hâlde duran iki kul işlenmiştir. İki kulun arasındaki güzel ve vezinli bir levhadan tahtta oturanın yüce bir hükümdarın kızı olduğunu, huzuruna gelenlerin değerli taşlarından almasına izin verdiğini, ancak üzerindeki kıyafetlere dokunmasını istemediğini öğrenirler. Sehloğlu Tâlib, kızın üzerindeki elbise gibi bir armağanın olmadığını söyleyip tahta çıkar. Bu sırada, ayağı sihrin dönen tekerleğine değeri. Levhanın yanındaki kullardan biri, elindeki mızrağı Sehloğlu Tâlib'e vurur. Diğerleri ise elindeki kılıçla onun başını yere düşürür. Çeşitli konuşmalardan sonra Melik Musa ve yanındakiler, sarayın içerisindeki değerli taşlardan alıp Sehloğlu Tâlib'in cansız bedenini orada bırakıp şehirden ayrılırlar. O gece orada kalıp yol hazırlığı yaparlar.

Melik Mûsa turup 'İfrît'i tanlar
Ta'accüb ider ü çok nesne anlar

Giderler sol yanındaki yola hõş
Niçe sahrâ vü tag aşdılar öküş

Meger bir gün irerler bir araya
Kişi bir cânavar bulmaz araya

Usuzluk yazılardur su bulunmaz
Ki yol iz kanda varduğı bilinmez

Göçüp ol aranun illeri gitmiş
Yirinde tag u taş hep kaya bitmiş

Gözetdiler yakından u ırakdan
Görinmez nesne hiç karadan akdan

Meger karşıdan iki od yalabır
Bular anı görüp cânı talabır (b. 1553-1559)

Yolculuğunun dördüncü kısmını Bakır şehri ile Gerger ülkesi arasındaki yol oluşturur. Melik Musa, Abdüssamed ve askerler, yüce dağları ve gölleri aştıktan sonra bir denize ulaşırlar. Denizin kenarından yollarına devam ederek görenlerin kaygısını giderip mutlu edecek güzellikte bir kıra gelirler. Burada çadırlarını kurarlar. Askerler, kırın içerisinde dolaşırken kapıları kapalı mağaralar görürler. Bu mağaraların kapılarını açtıklarında içeriden pek çok insan çıkar. Bu kişilerden birkaçını yakalayıp Melik Musa'nın huzuruna getirirler. Melik Musa, bu yiğitlerin kim olduğunu Abdüssamet'e sorar. Abdüssamet, Melik Musa'ya bakır kapların burada olduğunu, istediğine bu halkın yardımıyla ulaşacağını ve hükümdarların olgunları arasında yer alacağını söyler. İfrit'in sözlerini hatırlatır.

Gerger hükümdarı, ülkesine gelenlerin düşman olmadığını öğrendiğinde sultanlara layık nesnelere alarak Melik Musa'nın yanına gelir. Türlü yiyeceklerin olduğu bir içki sofrası kurulur. Çeşitli konuşmaların ardından sohbet, Hz. Süleyman'ın bakır kaplara koyduğu devlere gelir. Melik Musa, o bakır kapların nerede olduğunu sorar. Gerger hükümdarı, bakır kapları bulabileceklerini söyleyip onları ülkesinde misafir etmek ister. Melik Musa, önce bunu kabul etmez. Ancak Gerger hükümdarı, Melik Musa'dan sabretmesini ister. Üç gün süreyle onları misafir eder. Daha sonra dalgıçları çağırarak Hz. Süleyman zamanından kalan bakır kapları bulanlara ihsan vereceğini açıklar. Dalgıçlar, denize girip on bir bakır kap çıkarırlar. Bakır kaplardan birinin ağzını içerisinde ne olduğunu görmek için kırarlar. Kabın içerisinde Hz. Süleyman'dan af dileyen korkmuş dev görürler.

Yarak eyleyüben ol gün göçerler
Ulu taglar ulu sular geçerler

Denize ogradı yolları bâri
Dutubanun giderler ol kenârı

Gice gündüz giderler şöyle bir ay
Niçe ıssı sovak görüp niçe kay

Niçe gussa niçe şâdı sürerler
Bu resme muttasıl gidüp sürerler

Meger bir gün bir araya çıkarlar
Görinür karşı bir sahrâ bakarlar

Sevine gussalu çün görse anı
Teninde şâdılığa düşe cânı

Çemendür bâğ u bostân u akarsu
Kamu etrafı şâdîdür zî-her-sû

Açılmış gül-durur ag u kızıl ter
Ki her bir küşesinden bülbül öter

Ağaçlar gölgesi ırmak kenârı
Ki cânı şâd ider her bir bınarı

Denizdür bir yanı bir yanı bir tag
Aralık yirleri bahça-y-ıla bağ

Üzüm incir kavun şeftâlüler var
Turunç nârinç hoş zerdâlüler var

Latif elma vü armudlar olupdur
Ki hurmalar ağaçlarda kalıpdur

Dutıldı haymeler ol mevzı'a çün
Ki kondı cümle begler anda ol gün

Görür leşker bunun bigi onat yir
Kamusu bu arada konalum dir

Gerek leşker teraşa yayılaydı
Yimiş dirmeklige niyyet kılaydı (b. 2415-2429)

Melik Musa ve askerlerinin Mağrip ülkesine dönüşleri yolculuklarının beşinci kısmını oluşturur. İki yıllık bir yolculuğun ardından Melik Musa ve yanındakiler bir dağa varırlar. Abdüssamet, buldukları yerden bir deniz parçasını görür. Kendi vatanına geldiklerini söyleyip askerinin burada konaklamasını ister. Daha sonra Melik Musa, yolculuğa devam ederek Mağrip ülkesine gelir. Yolculuğun bu kısmı da ayrıntılı bir şekilde anlatılmaz. Ancak metinde yer alan *geh aç* ve *geh tok* gibi kullanımlar yolculuğun sıkıntıları hakkında okuyucuya fikir verir.

Giderler altı ay geh aç geh yok
Dahı bildükleri yirden eser yok

Samed eydür bu il iy beg latif il
Tokındı göğsüme tatlu 'aceb yil

Niçe il vilâyetler geçerler
Gice yatuban gündüz göçerler

Şu denlü yandurup bizi gurbet
İlümüz yili oldı bize şerbet
(...)

Yörürler bir buçuk yıl dahı gidüp
Tavarı ara binüp ara yidüp

Konarlar dinlenüben eglenürler
Tavar ögin dirince ögledürler

Çıkarlar bir tagun üstine bir gün
Deniz görindi andan baktılar çün

Göçerler girü ol gün aradan
Geçerler niçe tag-ıla dereden

Melik Mûsâ sorar şeyhe ki iy pîr
Bilür misin ne ki yirdür bunu dir

Kaçan Magrib iline kim varurlar
Biraz muştıcılar salıvirürler (b. 2731-2738/
b. 2801-2803)

Denizdür karşumuza görünür uş
Kenâra yolumuz dahı gelür tuş

Melik Musa, masallarda da benzerleri görülen arayıcı kahramanlardandır (Propp, 1985: 45). Onun görevi Hz. Süleyman'ın zamanından kalan bakır kapları aramak, bulmak ve getirmektir. O, eserin sonunda görevini eksiksiz bir şekilde tamamlar. Arayıcı kahramanlar, anlatılarda yolculukları sırasında masalsı güçlerle karşılaşır (Campbell, 2013: 42). Melik Musa da benzer anlatılarda da görüldüğü üzere eserde, masalsı güçlerle mücadele eder.

Melik Musa'nın Dımişk Yolculuğu ve Geri Dönüşü

Melik Musa'nın Dımişk'a yolculuğu, Ferah-nâme'nin son bölümünü oluşturur. Melik Musa, Gerger ülkesinden dönmesinin ardından bir aya yakın bir süre Mağrip ülkesinde kalır. Daha sonra askerleriyle birlikte halifenin yanına gitmek için yola çıkar. Mısır ülkesinden geçerek Dımişk'a varır. Halifeye başından geçenleri anlatır. Bakır kaplardan bir tanesi huzura getirilir. Onu kırdıklarında bir dev, siyah bir duman içerisinde çıkarak Hz. Süleyman ile olan hikâyesini anlatır.

Melik Mûsâ 'acâyib her ne gördi
Yazarlar cümlesini eydivirdi

Getürdi ortaya ol kumkumayı
Gelür şehrin kamu yohsul u bayı

Sınayup sıldılar ol birini çün
Çıkar feryâd-ıla bir kara tütün

Didi kim yâ Süleymân ibni Dâvûd
Katunda suçlu oldum kazanup od

Egerçi iy nebî 'isyân ki kıldum
Yine tevbe kıluban anı bildüm (b. 3100-3104)

Halife, Mağrip ülkesinin oğlunun oğluna kadar yönetme yetkisini Melik Musa'nın soyuna verir. Melik Musa, ülkesine döndüğünde halkını çağırıp halifenin verdiği yetkiyi okutur.

Halife hükmidür bu resme mektûb
Ki her meclisde bu söz ola mergûb

Melik Mûsâ ki Nasr oğlu-durur ol
Anun üstine bu söz ola makbul

Ogul oğlına Magrib ilini biz
Ki virdük aslına kalsa dahı kız (b. 3167-3169)

Ana Yolculuğa Bağlı Anlatılan Diğer Yolculuklar

Bu başlık altında Hz. Süleyman'ın elçisinin, ada hükümdarının elçisinin, Hz. Süleyman'ın ordusunun ve Hz. Süleyman'ın yolculukları incelenecektir.

Hz. Süleyman'ın Elçisinin Yolculuğu

Hz. Süleyman'ın zamanında, çok sayıda askeri olan, huzurunda devlerin maiyet memuru olarak görev yaptıkları bir ada hükümdarı vardır. İfrit, bu devlerin başındadır. Bu hükümdarın öz kendisine benzeyen bir kızı vardır. Büyüdükçe güzelliği artarak olgunluk mertebesine ulaşan bu kız, güzelliğiyle meşhur olur. Bu kızın güzelliği Hz. Süleyman'a anlatılır. Böylece kızın aşkı, onun gönlüne düşer. Hz. Süleyman, bir mektupla adanın hükümdarını tek Tanrı inancına davet edip kızını ister. Bu isteğine razı olmaması hâlinde askeriyle geleceğini sözlerine ekler. Böylece mektubu bir elçiyle adanın hükümdarına gönderir.

Bize virgil kızunu dınma ayruk
Sözümü işidüp ya'nî dime yok 2010

Ana râzı degül-isen bilesin
Varuram üstine hâzır olasin

Bunı ben bilmez-idüm diyesin
Ki sonra ya'nî kaygu yimeyesin

Katı yarak yigil indi varuram
Bilesin kim sinün sana virürem

Diyüben saldı ilçisin bitisin
Bitinün sözi kılıçdan yitisin

Bitiyle ilç iirdi ol diyâra
Çıkardı sunı virdi şehriyâra (b. 1030-1035)

Ada Hükümdarının Elçisinin Yolculuğu

Ada hükümdarı, Hz. Süleyman'ın mektubunu okuduktan sonra birkaç akıl sahibine danışır. Veziri, gece gündüz taptığı puta gidip hâlini anlatması gerektiğini ve onun söylediklerine göre davranmasının uygun olacağını söyler. Hükümdar, vezirinin tavsiyesi üzerine putunun yanına gelir. Önünde secde edip hâlini ona anlatır. İfrit, kovuk şeklinde olan putun içerisinden ona yardım edeceğini söyler. Bunun üzerine hükümdar, Hz. Süleyman'ın elçisini tutuklar. Korkusu olmadığı için Hz. Süleyman ile savaşmayı kabul eder. Elçiler, ada hükümdarının mektubunu Hz. Süleyman'a iletirler.

Ne denlü var-ısa katunda leşker
Benüm yüz ol kadar var katı 'asker

Kaçan kim sin delürsin dürişürem
Ne denlü urışursan urışuram

Süleymân'a bu sözi iledürler
Ne kim dimişse biri biri dirler (b. 1107-1109)

Hz. Süleyman'ın Ordusunun Toplanması Sırasındaki Yolculuklar

Hz. Süleyman, ada hükümdarının mektubunu okuduktan sonra aslanı vasıtasıyla kaplan, pars, vaşak, kurt ve ayı gibi yırtıcıları; tavşancılın yardımıyla balaban, şahin, akdoğan, atmaca, çaylak, turna, kaz, ördek ve toy gibi kuşları; veziri Âsâf b. Ebu'l-Hiyâ'nın aracılığıyla insanları, devlerin veziri Dimiryâd ile devleri toplar. Kaf Dağı'nda yaşayan ve çeşitli yeteneklere sahip cin kızları da gelirler. Yırtıcı hayvanlar, kuşlar, insanlar, devler ve cinlerden oluşan ordunun toplanması sırasında yapılan yolculuklar ayrıntılı bir şekilde anlatılmaz.

Perâkende kılur dört yana nâme
Ki âdem oğlanından hâs ü 'âme

'Arab ol hadde geldi kim sayılmaz
Ne denlü ceng ider olsa bayılmaz

'Acem kavmı dahu geldi tamâmet
Ki her birinde var harbî 'alâmet

İrişdi Türk ü Tatar-ıla Kıfçak
Urus u Çerkes ü Kıptî kara ak

Alaman asl-ıla Rûm u Firenk'dür
Ki her birisinün bir dürlü rengdür

Niçe Ulgar u İflâk u Bılıgrın
Gelürler âşikâre sanma ogrın

Venedik Bındıkî birle Kedalon
Cinivizler gelürler cümle mel'ün

Cühûd u İrmenî her bir Yahûdî
Dahı Nasrâniler hep birle geldi

İşiden geldi bir yire irişdi
Selâmın dillü dilince virişdi (b. 1144-1152)

Hz. Süleyman'ın Yolculuğu

Hz. Süleyman, askerinin toplandığı gün sefere çıkmak ister. Bunun üzerine tahtına kendisini adanın padişahına ulaştırmasını emreder. İnsanların yerlerine oturmaları üzerine rüzgâr, Hz. Süleyman'ın tahtını havaya kaldırır. Adaya vardıklarında Hz. Süleyman, rüzgâra hızlıca tahtı yere indirmesini emreder. Rüzgâr, Hz. Süleyman'ın emri üzerine tahtı yere bırakır.

Süleymân'un düzildi leşkeri çün
Diler 'azm-i sefer kim kıla ol gün

Buyurdı yile döşegin götüre
Cezîre pâdişâhına yitüre

Halâyık yirlü yirine oturdu
Gelüben yil bu döşegi götürdi

Sanasın yir yüzi uçdı havâya
Ki anda bile ola ne havâya

Havâ yüzinde bunlar hõş giderler
Teferrüc aşğa yire irerler

Niçe şehr ü niçe iller görürler
Ne yilip yügürüp ne hod yürürler

Ne yirde kim igen yükrük ol at
Anı teşbihe iderler yile gâyet

Kıyâs it anı kim yile binerdi
Ne iklîme dilerse ol inerdi

Ne menzil döniserdür yil gücine
İrerler ol yağı ili ucına

Buyurdı yile kim tîz yire ingil
Süleymân'un sözünü işidür yil

İnüben yil döşegi kodı yire
Halâyık başladı yüz süre yire

Cezîre pâdişâhına haber tîz
Viribidi ki uşda gelmişüz biz (b. 1332-1343)

Sonuç

Ferah-nâme, esas itibariyle bir yol ve yolculuk hikâyesidir. Eserdeki yolculukların bir kısmı, asıl konunun anlatıldığı bölümün büyük bir kısmını oluşturan yolculukları başlatan öge olarak değerlendirilebilir. Melik Musa'nın Hz. Süleyman'ın devrinden kalan bakır kapları bulmak için çıktığı yolculuk, Doğu kültürünün kabullerine bağlı olarak aktif bir arayıştır. Bununla beraber Melik Musa, yolculuk sırasında gördüğü olaylar ve okuduklarının verdiği hayret duygusuyla sıklıkla tefekkür eder. Bu, okuyucunun onun iç dünyasına olan manevi yolculuğu olarak da kabul edilebilir. Eserdeki yolculukların genellikle ayrıntıya girilmeden anlatıldığı görülür. Bu kullanımlar, özetleme tekniğinin de uygulama alanlarıdır.

Kaynakça

- Campbell, Joseph (2013). *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, Çev. Sabri Gürses, İstanbul, Kabalcı Yayıncılık.
- Cebecioğlu, Ethem (2009). *Tasavvuf Terimleri ve Deyimleri Sözlüğü*, İstanbul, Ağaç Kitabevi Yayınları.
- Çağbayır, Yaşar (2017). *Ötüken Türkçe Sözlük*, C. 5, İstanbul, Ötüken Neşriyat.
- Çavuşoğlu, Mehmet (1982). "Fatih Sultan Mehmed Devrine Kadar Osmanlı-Türk Edebî Mahsullerinde Muhtevanın Tekamülü", *Kubbealtı Akademi Mecmuası*, S. 2, s. 31-43.
- Çavuşoğlu, Raşit (2014). *Ferah-nâmeler ve Kemâloğlu'nun Ferah-nâmesi*, İzmir, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslam Tarihi ve Sanatları Programı Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Çelebioğlu, Amil (1999). *Türk Mesnevi Edebiyatı (Sultan II. Murad Devri)*, İstanbul, Kitabevi.
- Doğan, Muhammet Nur (2011). "Yol ve Yolcu Metaforu Bağlamında Klâsik Şiiri Anlamak", *Gazi Türkiyat*, S. 8, s. 145-163.
- Karabey, Turgut (1982). "Kemâloğlu", *Türk Dili ve Edebiyatı Ansiklopedisi*, C. 5, İstanbul, Dergâh Yayınları, s. 275.
- Kocatürk, Vasfi Mahir (1964). *Türk Edebiyatı Tarihi*, Ankara, Edebiyat Yayınevi.
- Özkan, Mustafa (1996). "Ferah-nâme", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 12, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, s. 358-359.
- Proop, Vladimir (1985). *Masahın Biçimbilimi*, Çev. Mehmet Rifat ve Sema Rifat, İstanbul, Bilim/Felsefe/Sanat Yayınları.
- Şentürk Ahmet Atilla-Ahmet Kartal, (2013). *Eski Türk Edebiyatı Tarihi*, 13. bs., İstanbul, Dergâh Yayınları.
- Şentürk, Ahmet Atilla (2002). *XVI. Asra Kadar Anadolu Sahası Mesnevilerinde Edebî Tasvirler*, İstanbul, Kitabevi.
- Şimşek, Yaşar (2018). "Yol ve Yolculuk Bağlamında Nalan Barbarosoğlu'nun Yol Işıkları Eseri", *Erdem*, S. 74, s. 117-138.
- Yalçınkaya, Şerife (2007). "Yol Metaforu ve Klasik Türk Edebiyatında Arayış Yolculukları", *Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi*, S. 13, s. 251- 260.
- Yıldız, Hakkı Dursun (1988). "Abdülmelik b. Mervân", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, s. 266-270.

Yol Kelimesi İle Kurulan Teşbih ve Terkiplerde Divan Şiiri ve Halk Şiirinin Müşterekleri

Öğr. Gör. Yücel ÜNLÜ AYDIN*

Özet

Sanat eserleri, toplumda kuşaktan kuşağa aktarılan kültürel değerlerin taşıyıcısıdır. Dil mahsulü bir sanat dalı olarak şiir, kavramların gelenek ve kültürdeki işlevini söz sanatlarıyla estetik olarak yansıtır. Aynı kültürel değerlerden beslenen divan ve halk şiiri geleneği biçim ve içerik açısından birçok ortaklık içermektedir. Bu ortaklıklardan biri de teşbihlerdir. Yol, divan ve halk şiirinde soyut ve somut anlam ilgisiyle teşbih için şairlerin rağbet ettiği bir kavramdır.

Bu çalışmada Kurnaz'ın (2011) halk şiiri ve divan şiirinin müşterekleri konusundaki görüşleri esas alınarak yol ve yol ile eş anlamlı kelimeler olan minhâc/ minhec, râh/ reh, sebîl, sırât ve tarîkle kurulan benzetmeler ve tamlamalar incelenecektir. Halk şiirinde ve divan şiirinde bu bağlamdaki ortaklıklar beyit örnekleriyle açıklanacaktır. Farklı dönemleri değerlendirmek amacıyla Nesîmî, Kadı Burhâneddîn, Necâtî, Hayretî, Bâkî, Fuzûlî, Muhibbî, Hayâlî, Nâbî, Nedîm, İshak Çelebi ve Nev'î divanı taranmıştır. Halk şiiri örnekleri için divan ve antolojilerden yararlanılmıştır. Bir teşbih ve terkip unsuru olarak yolun divan şiiri ve halk şiiri geleneğinde İslamiyet, tasavvuf terminolojisi ve sevgilinin güzellik unsurları ile ilgisi tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Divan Şiiri, Halk şiiri, Teşbih, Terkip, Yol

The Joint Of Divan Poetry And Folk Poetry In Context Of Similitudes And Phrases Established With The Word Of The Road

Abstract

Works of art are carriers of cultural values transferred from generation to generation in society. Poetry, as a language-produced branch of art aesthetically reflects the function of concepts in tradition and culture through rhetoric. Tradition of divan and folk poetry, fed by same cultural values, contains many commonalities in terms of form and content. One of these partnerships is similitude. Road is a concept preferred by poets for similitude in divan and folk poetry with its abstract and concrete meaning interest.

In this study, based on Kurnaz' s (2011) views on content commons of folk and divan poetry, the analogies established with words minhâc/ minhec, rah/ reh, sebîl, sırât and tarik, which are synonymous with road and road, will be examined. The partnerships in this context in folk and divan poetry, will be explained with couplet examples. In order to evaluate different periods, Nesîmî, Kadı Burhâneddîn, Necâtî, Hayretî, Bâkî, Fuzûlî, Muhibbî, Hayâlî, Nâbî, Nedîm, İshak Çelebi ve Nev'î divan were examined. Divan and anthologies were used for examples of folk poetry. As an element of similitude and phrase, it has been detected that road is related to Islam, mysticism terminology and elements of beauty in tradition of divan and folk poetry.

Keywords: Divan Poetry, Folk Poetry, Similitude, Phrase, Road.

* Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Rektörlük, yunlu@metu.edu.tr

1. Giriş

Yol sözlükte "Karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık, tarikh; genellikle yerleşim alanlarını birbirine bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi; içinden veya üstünden bir sıvının geçtiği, aktığı yer, (TDK Sözlük, 2011) olarak tanımlanmıştır. Yolun temel anlamlarıyla birlikte "davranış, tutum, gidiş veya davranış biçimi; uyulan ilke, sistem, usul, tarz, tarikh" gibi mecaz anlamları da vardır. Yol kavramı bu zengin anlam çerçevesiyle şiir geleneğinde teşbih ve terkiplerde sıkça kullanılmıştır.

Yol kavramı İslamiyet'te önemli bir yer tutar. İslamiyet'te yanlış ve doğru yol ayrımı vardır. Allah kullarından doğru yolda gitmelerini istemektedir. İstikamet İslamiyetin emrettiği şekilde doğru yoldan gitmektir. Kur'an-ı Kerim'de yol, müstakim sıfatıyla birlikte sırat-ı müstakim olarak geçer. Kur'an-ı Kerim'de *Yüce Allah* "sırat-ı müstakim"ı, insanı Rabbine götürecektir manevi yol olarak ifade eder. Hz. Peygamber'den, "Bizi doğru yola ilet" (Bakara 1/6) diye duâ etmesi istenirken; Hz. İsa'nın, "Allah, benim de Rabbiniz, sizin de Rabbiniz. Öyle ise O'na kulluk edin, işte bu, doğru yoldur." (Âl-i İmrân, 3/51) (Kaya, 2004: 17) buyurulmaktadır. Tasavvufta sırat-ı müstakimi gösteren müreşid, Allah'a giden yolu tutan seyr hâlindeki kişi olan sâlikdir. Tasavvufta tarikat Hakk'a ulaşmak için tutulan birtakım kuralları bulunan yoldur. "Mutasavvıflara göre tüm insanlar, hatta bütün yaratıkların alıp verdiği nefesler sayısınca Allah'a yol gider." (Uludağ, 1991: 468). Tasavvufta aşk insan-ı kâmil olma yolundaki aşamaları ifade eder. Her tasavvufi yolun kendine özgü adabının olması yolun divan şiirinde ve halk şiirinde kullanılan önemli bir kavram olmasını sağlamıştır.

Bir başlangıç ve bitişinin olması iki nokta arasındaki uzaklığın aşılması için süreç içermesi yolun şiirde tasvirini ve birçok kavram için benzetilen olmasını sağlamıştır. Bu kavramlardan en önemlisi aşktır. Geleneğe aşk uzun ve çileli bir yolculuk olarak nitelendirilmiştir. Âşığın beşeri ve ilahi aşk yolunda karşılaştığı engeller de yol kavramıyla yansıtılmıştır.

2. Yol Kelimesi İle Kurulan Teşbihler

2.1. Yol-Aşk İlişkisi

İslamiyet'te varlığın aslı ve yaratılış sebebi aşktır. Sâlik veya ehl-i süluk Allah'a giden yolda seyrin gerektirdiklerini yerine getirerek ilerler. İlahi aşk olarak tanımlanan hakiki aşk Allah'ın kulu, kulun Allah'ı sevmesidir. İlahi ve beşeri anlamıyla divan şiirinde ve halk şiirinde önemli bir yer tutan aşk yola benzetilir. Ulaşım koşullarının getirdiği zorluklar, uzun süren yolculuklar, yoldaki sıkıntı ve tehlikeler âşık tipi ile bağdaştırılmıştır.

Aşk yolu âşık için dönülmesi mümkün olmayan bir süreci ifade eder. Muhibî bir beytinde dönülmez aşk yoluna yöneldiğini sevdiklerinin hayır dua etmesini ister:

Dönülmez ben reh-i aşka yöneldim

Duâ-yı hayr kılsın bana yârân Muhibbî, Gazel 2725/3

Fuzûlî bir beytinde aşk yolunu hiçbir zaman terk etmeyeceğini, bu faziletin kendisini olgunlaştıracağını belirtir:

Ey Fuzûlî kılmazam terk-i tarikh-i aşk kim

Bu fâzilet dâhil-i ehl-i kemâl eyler beni Fuzûlî, Gazel 287/7

Divan ve halk şiiri geleneğinde zahit dinin özünden habersiz, şekilci kişi olarak eleştirilir. Aşkın yol ve usullerini bilmemesi de bu eleştiriye vesile olur. Fuzûlî bir beytinde zahitlere aşkın yolunu usulünü sorma çünkü cahiller akıllı insanların tavır ve hareketini bilmez der:

Sorma zühhâda Fuzûlî reh ü resmin aşkun

Ne bilürler revîş-i ehl-i hîred nâdânlar Fuzûlî, Gazel 88/7

Halk şairi Cesârî de bir beytinde zahide kendisinin aşk yolunda sadık bir âşık olduğunu belirtir:

Zâhidâ bu aşka sâlik âşık-ı sâdıklarız

Nutk-ı Hak güftâra mâlik âşık-ı sâdıklarız

Sür'at ile hâkezâlik âşık-ı sâdıklarız

İrgörür maksut menzilgâha âlî râhımız Cesârî (Özmen, 1998: 299)

Muhibbî bir beytinde vahdet vurgusuyla aşkı bir yola benzetir. Zahidin yolu iki görmesine şaşırılmaması gerektiğini söyler:

Aşk bir yoldur buna dirler tarîk-i müstakîm

İki görse tan mı zâhid anı çünkü şaşıldur Muhibbî, Gazel 574/2

17. yüzyıl şairi Nakşî zâhîde yolun incelikleri konusunda uyarıda bulunarak münkirlerden kaçması gerektiğini belirtir:

Sakın zâhid yol ince

Söyler herkes dilince

Var sen seni bilince

Münkirlerden kaç yürü Akkirmanlı Nakşî (Ergun, 1938: 258)

Divan şiirinde âşık, aşk yolunda durumunu çoğunlukla Mecnun'a telmihte bulunarak ifade eder. Muhibbî bir beytinde gam çölünde avare bir mecnun olduğunu ölünceye kadar muhabbet yolunu beklediğini bildirir:

Vâdî-i deşt-i gamun âvâre bir mecnûniyuz

Tâ ölince anda biz râh-ı mahabbet beklerüz Muhibbî, Gazel 1363/2

Hayâlî bir beytinde aşk yolunda Ferhat'ı şeyhi ve Mecnun'u üstadı olarak kabul ettiğini belirtir:

Bana Ferhâd ile Mecnûn bu tarîk-i aşkda

Birisi şeyhim azîzimdir biri hem kisvetim Hayâlî Gazel, 13/2

Kâtibî bir şiirinde Ferhat'ın aşk yolunda ölümüne ve Mecnun'a telmihte bulunur:

Ferhattır dağları delen

Şirin'in yolunda ölen

Der Kâtibî Mecnûn olan

Leylâsına sarılmaz mı Kâtibî (Ergun, 1938: 37)

Hayâlî bir beytinde “Gam dağına gelirsen Ferhad’ı görürsün; kayada ipele sana yol etmektedir.” der:

Kûhsar-ı gama gelsen görüben Ferhâdı

Seng-i hârâda ede nâhın ile râh sana Hayâlî, Gazel 19/3

Gevherî bir beytinde kendisini bir âşık olarak dağları delip yol eden Ferhat'la bağdaştırır. Sevgilinin âşıkları güldürmediğinden şikâyet eder:

Ferhat gibi yol eyledik dağları

Hangi yar güldürmüş ağlayanları

Şimdi viran oldu dostun bağları

Yad eller değmedik güller mi kaldı Gevherî (Güzel, 2003: 252)

Dertli aşk yolunda kendisini irşad edenin Bisütün’da Allah Allah diyen Ferhad olduğunu belirtir:

Dertli aşk yolunda olmuştur irşâd

Memâlik-i aşkı eyledi âbâd,

Kazmasın taşlara ururdu Ferhâd

Bisütün'da Allah Allah diyerek Dertli (Özmen, 1998: 358)

2.2. Yol-Hakikat İlişkisi

Fuzûlî bir beytinde aşk âşıklara hidayet yolunu aydınlatınca hakikat yolunun yolcusu sâlikin aşkın gereklerine uyduğunu belirtir:

Kad enâre’l- aşku li’l- uşşâki minhâce’l-hüdâ

Sâlik-i râh-ı hakikat aşka eyler iktidâ Fuzûlî, Gazel 115/1

Erzurumlu Emrah bir şiirinde hakikat yoluna aşına olmanın gerekliliğini vurgular:

Aşka Emrâh âşinalık et hakikat râhıdır

Âşinâlık et hakikat râhıdır dergâhıdır

Et hakikat râhıdır dergâhıdır dil-şâhıdır

Râhıdır dergâhıdır dil-şâhıdır ey âşinâ Erzurumlu Emrah (Erkal, 2021: 95)

Âşık Ömer bir koşmasında hakikat yolunda olmanın gereklerini dile getirirken kötülük edene iyilik ettiğini, hakikat yolunda gittiğini belirtir:

Hakikat yolunu tutmuş gideriz

Kemlik edenlere iyilik ederiz

Hazret-i Hudâ'nın emrin tutarız

Râh-ı hakikatın rehvânıyız biz Âşık Ömer (Güzel, 2003:248)

Âşık Ferrâhî, insan-ı kâmil olma yolunda şeriatla birlikte dört kapı olarak nitelendirilen hakikat, tarikat ve marifeti yola benzetir:

İhsan eyle Mevlâ'm her şeyin boldur

Hakikat tarikat marifet yoldur

Sana giden yolda sen bizi öldür

Dosdoğru görünen yolu severim Ferrâhî (Sever, 2013: 635)

2.3. Yol-Dünya/Hayat İlişkisi

Yol, hayata benzetilen bir kavram olduğu için hayatı boyunca sıkıntı çeken âşıkla da bağdaştırılır. Fuzûlî bir beyitinde canı çıksa bile aşk yolundan ayrılmayacağını belirtir. Öldüğü zaman da mezarının âşıkların güzergâhı üzerinde yapılmasını ister:

Ey Fuzûlî çıksa cân çıkman tarîk-i aşkdan

Reh-güzâr-ı ehl-i aşk üzre kılın medfen bana Fuzûlî, Gazel 6/7

Karacaoğlan dünyayı bir yola benzettiği şiirinde mezarının yol üstünde olmasını ister:

Cesedimi göz yaşıyla yusunlar

Mezarımı yol üstüne kosunlar

Gelen geçen garip ölmüş desinler

Dünya bir yol gedâ gider han gider Karacaoğlan (Karaer, 2021: 228)

Âşık Halil hayatı yola benzeterek gönlüyle aynı yolda olmadığını belirtir:

Şu hayat yolunda etmedik dirlik

Gönül ayrı gitti ben ayrı gittim

Olmadı onunla bir zaman birlik

Gönül ayrı gitti ben ayrı gittim (Sever, 2013: 556)

Divan şiiri ve halk şiiri geleneğinde dünya ve hayat faniliğiyle belli bir sürece tekabül etmesi bakımından yola benzetilir.

Hayâlî dünyayı yol üzerinde pek çok kusuru olan konaklama yeri olarak nitelendirir:

Dilâ bu menzil-i vîrânı sanma cây-ı sürûr

Ki kasr-ı dehre bulunur hezâr dürlü kusûr Hayâlî Kaside 1/1

2.4. Yol-Elif İlişkisi

Fedaî bir şiirinde Elif'in kaşlarının güzelliğini âşığın yolu ile bağdaştırır. Elif'in doğru yolu âşığı yolcu etmiştir:

Seyyâh olup şu âlemi gezerken

Râhî kıldı bizi yolu Elif'in

Kaşlar değer on sekiz bin âlemi

Dökülmüş gerdâna teli Elif'in Fedaî (Sever, 2013: 340)

Tasavvufta mürşidi menzile eristirecek yoldaki sıkıntılar gönüllülük esasına bağlıdır. Mürşidin boyu eğilip dal olmayınca aşk yolunun gerektirdiği yükü taşıyamaz:

Irakta arama, vardır yakını

Gerçek olan talip alır hakkını

Sana yükletmezler yolun yükünü

Bükülüp kametin dal olmayınca Kul Himmet (Özmen, 1998: 321)

Âşığın yolunun doğruluğu elifle bağdaştırılır. Hasan Dede elifin Hakk'a ulaşmada doğru yol olduğunu bu yoldaki zorlukları da kabul ettiğini belirtir:

Kuldur Hasan Dede'm kuldur

Manayı söyleyen dildir

Elif Hakk'a doğru yoldur

Cim ararsan dal bizdedir Hasan Dede (Arısoy, 1985: 320)

Üsküplü İshak Çelebi doğru yola yöneldiğini elif gibi doğru giderse kurtuluşu bulacağını belirtir:

Teveccüh eyledi İshâk râh-ı ihlâsa

Giderse râst elif gibi vardı buldı halâs İshak Çelebi, Gazel, 117/5

Hatâyî de yolu elife benzeterek olan eğri olanların bu yola girmeyeceğini belirtir:

Bu rumuza namahremler eremez,

Suret oğlu olan bura giremez

Bu yol bir eliftir eğri yaramaz

Şah Hatai gibi bir civan gerek Hatâyî (Özmen 1998: 187)

Muhibbî'nin bir beytinde abdalların âşıklık alâmeti olarak sinesine çektiği elifleri muhabbet şehrinin yolu olarak nitelendirilir:

Sorarsan sinem üstinde elifler çekdüğüm bir bir

Mahabbet şehrine andan varılır togrî râhıdır Muhibbî, Gazel 1053/3

Noksânî bir şiirinde vahdete ulaşmak yolunda elifi Allah'a giden doğru yol olarak nitelendirir:

Evvel bir katreyken ummana daldım

Anasır bahrında eğlenip kaldım

Şükür bu gönülde mihmanı buldum

Elif Allah doğru yoldur sultanım Noksânî (Özmen, 1998: 248)

Muhibbî sevgilinin aşk yolunda ancak elif gibi doğru olan kişinin sevgilinin cefasına katlanabileceğini belirtir:

Kim elif gibi reh-i aşkında yârun togrudur

Bakışından çeşmi ana gamze okın togrudur Muhibbî, Gazel 1064/1

3. YOL KELİMESİ İLE KURULAN TERKİPLER

3.1. Allah Yolu

Nâbî, Allah yoluna Kur'an'la ulaşılacağını ifade eder. Nâbî'nin bu dizelerinde Kur'an-ı Kerim'deki "Hepiniz Allah'ın ipine sınımsıkı sarılın" (Âl-i İmrân/103) âyet-i kerîmesinden iktibas bulunmaktadır:

Reh-yâb olamaz kûr-dilân râh-ı Hudâ'ya

Tâ itmeyicek rişte-i Kur'ân'a teşebbüs Nâbî, Gazel 34/6

Şemsî'nin bir şiirinde aşk, Allah'a açılan doğru yol olarak nitelendirilir:

Aşkî nedir bilmez idim

Boş bir kaptım dolmaz idim

Doğru yolu bulmaz idim

Allah'a açtılar yolum Şemsî (Sever, 2013: 448)

Nâbî, Allah yolunda rızık için endişe edilmemesini Zemzem suyu ve Hz. Hacer kıssasına telmihte bulunarak ifade eder:

Bu ma'nîye işâret ider Zemzem ü Hacer

Kim râh-ı Hak'da çekme gamın âb u dânenün Nâbî Gazel, 436/4

Kul Himmet bir şiirinde kurtuluş için hırs ve nefsi öldürmeyi, edep ve ilmin yol göstericiliğini vurgular. Yolu Allah'ın sanatı olarak nitelendirir:

Cennet ev zatıdır cehennem sıfat

Hırsın nefsin öldür bulasın necât

Edep ustaddurur ilim hakikat

Öğrenegör Hakk'ın yol, sanatıdır Kul Himmet (Özmen, 1998: 322)

3.2. Necat Yolu

Kurtuluş yolu ibadet etmekten geçer. Nâbî bir beytinde Hac yolunda secde ederek kurtuluşa erişileceğini, kirpikleri Arafat Dağı'nın tozuna süpürge etmek gerektiğini belirtir:

Pişânî-i şevkun kadem-i râh-ı necât it

Müjgânunu cârûb-ı gubâr-ı 'Arafât it Nâbî, Gazel 27/1

Sıdkî de bir beytinde oruç ve namazın kurtuluş yolu olduğunu belirtir:

Eriştik zâtlardan zâta

Kâiliz savm ü salâta

Girdik tarîk-i necâta

Siz bir yana biz bir yana Sıdkî (Özmen, 1998: 581)

Seyyid Nizamoğlu necat bulanlardan olarak din yolunda dua ettiğini belirtir:

Biziz ümmet-i nâciler

Din yolunda duâcılar

Kâbe' de döner hacılar

Ya ben nice dönmeyeyim Seyyid Nizamoğlu (Sever, 2013: 222)

3.3. Sevap Yolu

Fuzûlî kendisine meyhane yolunun kapalı olduğunu belirtir. Allah'tan sevap yolunu göstermesi için dua eder:

Mesdûddur Fuzûlî'ye meyhâneler yolu

Yâ Rab hidâyet eyle tarîk-i savâb ana Fuzûlî, Gazel 9/7

Türâbî, muhatabı dünyanın geçiciliği konusunda uyarırken doğrulukla dinlemenin sevap yolu olduğunu bildirir:

Sıdk ile gûş eyle cevap

İşte budur râh-ı savap

Mahlasımız oldu Türâb

Âhırî toprak dediler Türâbî (Ergun, 1938: 294)

3.4. Doğru Yol

Hakikat yolu doğru ve düz olarak nitelendirilir. Nesîmî bir beytinde kendisi için doğru yolun Allah yolu olduğunu bu yolda yarı yad etmenin gereksiz olduğunu belirtir:

Çün bana aşkın tarîkıdır sırât-ı müstakîm

Doğrudur Haktan tarîkım neyler anda yâd yâr Nesîmî, Gazel 106/3

Derviş Mehmed'in bir şiirinde Hakk'a ulaştıran, kılavuz olan evliya yolu düz olarak nitelendirilmiş, gece gündüz bu yolda olma isteği dile getirilmiştir:

Evliyanın yolu düzdür

Geceler bize gündüzdür

Üstat bize kılavuzdur

Hakka doğru yollar bizi Derviş Mehmed (Sever, 2013: 334)

Bâkî'nin Muhibbî'nin bir şiirini tahmisinde doğru yolu dünya sevgisinden vazgeçerek ahiretin huzur dolu menziline ulaşmak olarak nitelendirir:

Menzil-i âsâyiş-i ukbâya istersen vusul

Hubb-ı dünyâdan ferâgat gibi olmaz togrı yol

Şâdmân erbâb-ı uzletdür hemân Bâkî melül

Ger huzûr itmek dilersen ey Muhibbî fârig ol

Olmaya devlet makâmı gûşe-i uzlet gibi Bâkî, Tahmis 4/5

3.5. Yokluk Yolu

Üsküplü İshak Çelebi tâlibe benliğini yok ederek fena yolunda olmayı öğütler:

Bu yolda tâlib-i sâhib-kadem benim didüğün

Fenâ yolında gerektür ki ola hâk-i kadem Üsküplü İshak Çelebi, Musammat 1/5

Yûnus Emre bir beytinde yokluğu yola benzetir, bu yolda yoldaş olan kimdir diye sorar:

Bu yokluk yoluna bu gün bize yoldaş olan kimdir

İlimize günilelim sorun kardaş olan kimdir Yûnus Emre (Özmen, 1998: 146)

Fenâ mertebesi aynı zamanda aşk yolunun menzilidir. Fuzûlî bir beytinde aşk yolunda amacının fena mertebesine ulaşmak olduğunu, buna ulaştığı için başka bir beklentisinin kalmadığını belirtir

Râh-ı aşk içre bana ancak fenâ maksûd idi

Şükr kim maksûda yettim intizârım kalmadı Fuzûlî Gazel, 267/6

3.6. Vahdet Yolu

Kelâmî bir şiirinde okuyucuyu kesretten el çekmesi için uyarır, vahdet yoluna ayak basması gerektiğini belirtir:

Bas ayak vahdet yoluna çek bu kesretten eli

Kahr u lutfun illeti ma'nide vahiddir veli Kelâmî (Özmen, 1998: 514)

Nâbî, sâliklerin vahdete ulaşmak için gayretli olması gerektiğini, menzili olmayan vahdet yolunda şimşekten daha hızlı olmanın istenildiğini ifade eder:

Cünbiş-âmûz gerek berkden erbâb-ı sülûk

Râh-ı bî-menzil-i vahdetde şitâb isterler Nâbî, Gazel 230/6

3.7. Sünnet Yolu

Kur'an-ı Kerîm'de yol Hz. Muhammed'e hitaben "Şüphe yok ki sen doğru bir yolu göstermektesin" (Şûrâ, 52), anlamıyla geçmektedir. Hz. Muhammed'in söz, fiil ve onaylarını içeren sünnet de yola benzetilir.

Fuzûlî bir beytinde "Sünnetin bir yoldur ki o yolla kullar affa erişirler." der:

Sünnetün mağfiret erbâbına minhâc-ı husul

Tâ'atün ma'siyet emrâzına tedbîr-i ilâc Fuzûlî, Gazel 47/4

Derûnî de bir şiirinde sünnet esaslarını üzere olmanın tevhit yoluna girmenin gerekliliğini vurgular:

Bu yolda vardır erkân

Şer-i edeb bî- gümân

Sünnet üzere ol heman

Tevhit yoluna gir gel Derûnî (Sever 2013: 456)

3.8. Zühd Yolu

Dünyadan el etek çekerek ahirete yönelmeyi ifade eden zühd Nâbî'nin bir beytinde velilerin yolu olarak nitelendirilir. Nâbî, zühd yolunu bildiğini ancak kurtuluş yolunun irfan yolu olduğunu belirtir:

Râh-ı zühdi bilürüz hak bu ki merdân yoludur

Lîk âsân çıkan âsâyîşe 'irfân yoludur Nâbî, Gazel 108/1

Yetimî bir beytinde "Sevgili cemalinin nurunun parlaklığı aşkta yol gösterici iken zühd yolunda amelim var mıdır?" diye sorar:

Pertev-i nûr-i cemâli reh-nümâ-yi aşk iken

Ey Yetimî zühd yolunda var mıdır a'mâlimiz Yetimî (Özmen 1998: 520)

3.9. Yol Eri

Yol eri olmak Şah Hâtâyî'nin bir beytinde ne olursa olsun aşk yolundan çıkmamayı ummana karışmayı ifade eder:

Öldürse de çıkmaz yoldan yol eri

Gerçeklerin elindedir yuları

Göründü seyreyle akan suları

Karışır ummâna seli bulunca Şah Hatâyî (Özmen, 1998: 141)

Esîrî bir şiirinde yol erinin yoldaşa hainlik yapmaması gerektiğini tevhid aşkıyla doğru yola gitmek gerektiğini ifade eder:

Sakın ol çıkarma sırrını fâşa

Yol eri ol hâin olma yoldaşa

Derler çoktur iki sevdâ bir başa

Birlik makamında hâla doğru gel Esîrî (Özmen, 1998: 459)

Üsküplü İshak Çelebi dünya zehrini içmeyenin aşk yoluna giremeyeceğini, yol eri olamayağını belirtir:

Nûş itmeyen bu pîre-zen-i dehr zehrini

Aşkun tarîkına giremez yol eri degül İshak G 156/6

Yûnus Emre bir beytinde yol erinin garip gönüllerin yarı olduğunu ifade eder:

Ol kişi kim yol eridür garîb gönüller yâridür

Bir söz diyem tutarîsa yigdür şeker baldan ana Yûnus, Gazel 11/7

Kadı Burhâneddîn aşk erinin aşk yoluna kurban olması gerektiğini ifade eder:

Pervâne olursa ki kıla aşkını zâhir

Ol yola gerek aşk eri kurbân ola çün şem' Kadı Burhâneddîn, Gazel 355/4

Kadı Burhâneddîn aşk yolundaki aşk erine yoldaş olduğunu, bu yolda sırrının ifşa olduğunu bildirir:

İy aşk eri gelgil berü ben sana yoldaş olmuşam

Kalmadı hiç gizlü işüm uş âleme fâş olmuşam Kadı Burhâneddîn, Gazel 757/1

Yûnus Emre, vuslat erinin aşk yolunda varlığını yok etmesi gerektiğini bildirir:

Vuslat eri olan kişi gerek varlıktan mahv ola

İş bu yola girmeklige bir görelüm yarak nedür Yûnus, Gazel 37/2

Yûnus bir başka beytinde mânâ/yol erinin bu yolda melul olmayacağını asla ölmeyeceğini bildirir:

Ma'nî eri bu yolda melûl olası degül

Ma'nî tuyan gönüller hergiz ölesi degül Yûnus, Gazel 158/1

3.10. Yol-İncelik İlişkisi

Yol soyut ve somut anlamıyla inceliği bildirmek üzere bir vesiledir. Nâbî bir beytinde musiki usulleri öyle inceldi ki hanendeler usul ile yürür der:

Nâbiyâ inceldi râh-ı mûsikî ol denlü kim

Düşmeyem diyü usûl ile yürür hânendeler Nâbî, Müfred 14

Karacaoğlan sevgilinin gittiği yolun inceliğini onun sevdiği çiçekleri ve fiziksel özelliklerini anmaya vesile eder:

Gitticeğin bir incecik yol muydu

Sevdiceğin nergiz miydi gül müydü

Yediklerin şeker şerbet bal mıydı

Onun için ince düşmüş beliniz Karacaoğlan (Karaer, 2021, 79)

3.11. Dolaşık Yol

Aşk yolu sevgilinin zülfü gibi dolaşık olsa da âşığın güzergâhı sevgilinin servi boyu gibi uzun ve dümdüzdür:

Zülfün gibi cânâ tolaşuk râh-ı mahabbet

Kaddün gibi bir togru güzer-gâh görünmez Nev'î, Gazel, 187/4

Pir Sultan Abdal mürşidin vuslata ulaşma yolundaki karşılaşacağı güçlükleri dolaşık bir yola benzetir.

İlm-i zahirin menzili cennettir

Dolaşık bir yoldur gayet zahmettir

Pir Sultan'ım senin yolun vuslattır

Mürşide teslim ol yolda kalırsın Pir Sultan Abdal (Özmen 1998: 179)

4. YOL-ÂŞIK İLİŞKİSİ

4.1. Yol-Âşığın Boyu

Hakk'a ulaşmak için tutulan yolu ifade eden tarîk zorluklarla doludur. Fuzûlî bu yoldaki zorluklar nedeniyle belinin büküldüğünü ifade eder. Bu durumun yol ehli için dostu selamlamaya tevazu ile eğilmek olduğunu belirtir:

Aşkın yolundan gelen bir belâ görünce belim bükülür. Yoldan geçen bir yol ehli görünce onu eğilip selamlamak âdetdir.'

Olur kaddüm dü-tâ ıskun yolundan her belâ görgeç

Tarîk ehline âdetdür tevâzû' âşinâ görgeç Fuzûlî, Gazel 53/1

Alevi-Bektaşî şairi Muhiddin Abdal da sâlikin menzile ermek için tevazu ile eğilip boyunu eğip dal etmesi gerektiğini bildirir:

Senin yolun varup menzile ermez

Gönülden gönüle yol olmayınca

Kişi alçak kapulardan geçemez

Eğilüp ham kaddi dal olmayınca Muhiddin Abdal (Özmen, 1998: 101)

4.2. Yol-Âşığın Yol/Toprak Olması

Sevgilinin yoluna ve ayağına toprak olmak âşıklığın şartlarından biridir. Sevgilinin yoluna toprak olmak ona bu yolla kavuşmayı ifade eder. Fuzûlî bir beytinde yârin ayağını öpmeye ulaşma hevesinin miskin âşığı toprak ettiğini belirtir:

Hâk-i reh etdi âşık-ı miskîni ol heves

Kim pây-bûs-ı yâra açan bula dest-res Fuzûlî, Gazel 128/1

Divan ve halk şiiri geleneğinde âşığın cefaya gönüllü olmasını ifade eden benzetmelerden biri de âşığın sevgilinin ayağını bastığı yol olma isteğiyle ilişkilidir. Karacaoğlan bir şiirinde sevgilisinin bastığı yol olmak istediğini dile getirir:

Seher yelinin estiği

Esip bağrımı kestiği

Ala gözlümün bastığı

Yollar ben olsam ben olsam Karacaoğlan (Karaer, 2001: 311)

Muhibbî de bir beytinde sevgiliye seslenerek yüzünü onun yolu üstüne toprak ettiğini belirtir:

Yolun üzre bas kadem ben yüzümi hâk eyledüm

Hîç revâ degül basasın pâk pâyun hâkde Muhibbî, Gazel 2910/2

Yol gibi basılmış olmak Seyyid Seyfullah'ın bir beytinde de geçer. Yol gibi basılmış olmak sevgiliden ayrı düşen âşığın ayrılık acısı çekmesi ve Hakk'a ulaşma isteği ile irtibatlandırılmıştır:

Gülünden ayrılmış bülbül gibiyim

Efendisi koğmuş bir kul gibiyim

Bâgî asker basmış bir yol gibiyim

Hakk'ı isteyenler tevhîd etsinler Seyyid Seyfullah (Ergun, 1938: 217)

16. yy. şairi Seyyid Nizamoğlu Hakk'ı arama yolunda yol olma isteğini dile getirir. Tek isteği Mevla'yı bulmaktır:

Aşkınla yak kül et beni

Tek bulayım Mevlam seni

Çiğnet yüzüm yol et beni

Tek bulayım Mevlam seni Seyyid Nizamoğlu (Özmen, 1998: 472)

Şairin bu isteğini dile getirdiği bir başka beyit de şudur:

Kon yanayım kül olayım taşkın akan sel olayım

Çiğneteyim yol olayım istediğim Hak'dır benim Seyyid Nizamoğlu (Özmen, 1998: 479)

Yol ve yolun toprağı dünyanın geçiciliğini vurgulamak için de bir vesiledir. Hayâlî'nin bir beytinde yolun toprağı güneşle birlikte dünyanın faniliğini vurgulamak için kullanılır. Yolun toprağının tozu veya güneşin içinde zerre olsalar padişah ve dilencinin sadece canı sonsuzluğa ulaşacaktır:

Cândır bekâya mâlik cismi şeh ü gedânın

Ya mihr içinde zerre yâ gerd-i hâk-i rehdir Hayâlî, Gazel 87/2

Nedîm bir beytinde aşk yolunda, bu yolda gidenlerin ayakları altına serilmek gerektiğini belirtir. Bu yolun bir iki ayak izinden sonra herkesin gelip geçtiği bir yol hâline geldiğini ifade eder. Bir iki ayak izi derken, orası herkesin gelip geçtiği bir yol haline gelir der. Sâlik yola yeni giren kişidir. Alçak gönüllükle gerçek âşıkların ayağı altına düşecektir:

Tarîk-ı aşkda pâ-mâl-i sâlikân ol kim

Bir iki nakş-ı kadem reh-güzâr olur giderek Nedîm, Gazel 59/3

Bâkî bir beytinde sevgilinin yoluna toprak olduğunu görüp ayağını yere basmadığını belirtir:

Hâk-i râh oldugum görüp ayagın

Yirlere basmaz oldı cânâne Bâkî, Gazel 471/7

Nev'î âşıkların sevgilinin bir selamını dahi görmediklerini, sevgilinin ayakları altında birçok âşığı çiğnettiğini, bunun sevgilinin üslubu olduğunu belirtir:

Şeh-süvârum bir selâmun görmedi üftâdeler

Pây-mâl olanları çiğnetmedür yolun senün Nev'î, Gazel 264/2

Şeref Taşlıova bir şiirinde sevgilisinin kendisini her gelenin üstünden geçtiği bir yol ettiğini ifade eder:

Her gelen insanlar geçer üstümden

Muhannet sevdiğim yol ettin beni

Çekmeyinen kopmaz idi yaprağım

Aşkınla bir çürük dal ettin beni Şeref Taşlıova (Sever, 2013: 644)

5. YOL-SEVGİLİNİN GÜZELLİK UNSURLARI İLİŞKİSİ

5.1. Yol-Boy İlişkisi

Gül bahçesinin yolu sevgilinin boyunu ifadeye araçtır. Bâki bir beytinde istiare yoluyla servi boylu sevgililerin yolun iki yanı boyunca durduğunu böylece İstanbul'un yollarının gül bahçesine dönüştüğünü belirtir:

Serv-kâmetler iki yanın alurlar yolun

Râh-ı gülzâre döner yolları İstanbul'un Bakî, Gazel, 266/1

Nedîm de bir beytinde gül bahçesinin yolunu sevgili övgüsüne vesile eder. Sevgilinin gelişi ümidiyle servilerin gül bahçesinde selam durduğunu belirtir:

Ümîd-i makdeminle goncalar oldu ser-efkende

Selâma durdular serv-i sehîler râh-ı gülşende Nedîm, Musammat 43

16. yüzyıl Bektaşî şairi Şemsî gül bahçesinin yolları servi boylularla süslü olsa da kendisine bir kez bakmadıkları için gönlünün gül gibi açılmadığını ifade eder:

Bir nazar kılmadı gözüm gönlüm açılmaz gül gibi

Serv kametlerle zeyn olsa gülistan yolları Şemsî (Özmen, 1998: 580)

Elif, düz bir çizgiden ibaret ve noktasız bir harf olması nedeniyle divan ve halk şiiri geleneğinde sevgilinin boyuna teşbih için kullanılmıştır. Sevgilinin boyu uzunluğu yönüyle elife benzetilir. Aşğın boyu ise bunun zıddı olarak bükülmüştür. Bu nedenle dal harfine benzetilir. Gelenekte elif vahdeti de temsil etmektedir.

Kur'ân-ı Kerîm'de sırat-ı müstakim dosdoğru yol anlamıyla geçer. Dosdoğru yol sevgilinin boyu ile irtibatlandırılır. Fuzûlî nazm üslubunun doğru olmasını sevgilinin boyunun elif gibi olmasına bağlar:

Fuzûlî'nin tarîk-i nazma tab'ın müstakîm etmiş

Hayâl-i kâmetin kim bir eliftir i'tidâl üzre Fuzûlî, Gazel 243/7

Karacaoğlan bir şiirinde sevgiliye giden yolu yüce olarak nitelendirirken yolla çağrışım zenginliği oluşturacak şekilde uzun boyu ve ince belini de tasvir eder.

Suna'mın da yolu yüce

Boyu uzun beli ince

Günde üç kez görmeyince

Durulmuyor ni'cedeyim / Karacaoğlan (Karaer, 2021: 315)

5.2. Yol-Saç İlişkisi

Divan ve halk şiirinde saç, uzunluğu yönüyle yola benzetilmiştir. Uzun saçın sevgilinin iki yanağına dökülmesiyle âşık kendisini bu manzarada şaşkın bir yolcu olarak nitelendirir:

İki yol agzına gelmiş garîbem

Ara yirinde iki zülfünün ben Necâtî, Gazel 385/2

Virânî bir şiirinde sevgilinin iki zülfü arasındaki yeri mutlak sevgiliye yol olarak nitelendirir. Kesretten vahdete geçişi ifade eder. İki zülfün arasındaki sevgili yolu olmasaydı hiç kimse yüzünü görmeyi amaç edinmezdi der:

Kimse maksûd etmeyeydi görmeğe didârını

İki zülfün arasında râh-ı cânân olmasa Virânî (Özmen, 1998: 442)

Muhibbî sevgilinin saçını sevda yoluna benzetir:

Ser-te-ser mûyun Muhibbî'ye reh-i sevdâyımış

Kılmış âvâre anı zülf-i girih-gîrûn senün Muhibbî, Gazel, 1181/5

Necâtî'nin bir beytinde de saç yola benzetilmiştir.

Tâ kim varup düğün günü saçu tarîk ile

Şâhun ayacı topragına eyleye nisâr Necâtî, Kaside, 6/36

Karacaoğlan bir şiirinde kendisini kimsesiz gurbette bir âşık olarak nitelendirir. Yolunu ucu sevgilide olan saçta benzetir:

Haldan anlar isen haldaş olalım

Anasız babasız kardaş olalım

Gurbet gezdi isen yoldaş olalım

Ucu yâr zülfünde yol bana Karacaoğlan (Karaer, 2021: 73)

Tasavvufta saç kesreti, yanak vahdeti temsil eder. 19. yy. halk şairi Zahmî dünya kayıtlarından kurtularak hakikat yoluna vasıl olduğunu belirtir:

Zahit dinin kaydın edeli zâil

Râh-ı hakikate olmuşuz vâsıl

O küfrü zülfüne olalı mâil

Seyri ruhu dîn ü îmândan geçtim Zahmî (Özmen, 1998: 144)

Nesîmî bir beytinde zülfün karanlığını yola benzetir. Kandile benzeyen yüz rehberdir, kesretten vahdete geçmeyi sağlar:

Zülfün karangusunda yol ister idi gönlüm

Yüzün çirağı ana lutf etti reh-ber oldı Nesîmî, Gazel, 415/4

5.3. Yol-Harami-Göz İlişkisi

Muhibbi bir beytinde gözleri yağma yolunu iyi bilen haramilere benzetir:

Gözleri Tâtâr-veş târâc ider dil mülkini

Gâret ü yağmâ tarîkını harâmîler bilür Muhibbi, Gazel, 1154/2

Karacaoğlan da bir şiirinde sevgilinin gözlerini yol kesen haramiye benzetmiştir:

Bre âfet sürdür atını

Geçer çağın demedim mi

Harami olmuş gözlerin

Yollar keser demedim mi Karacaoğlan (Karaer, 2001: 305)

5.4. Yol-Kaş İlişkisi

Eski Türklerde "belce" tabiriyle iki kaş arasında bütün duygu, düşünce, iyilik ve kötülüklerin mahfuz olduğu inancı vardır. (Korkmaz, 2014: 110). Divan ve halk şiirinde iki kaşın arası yola benzetilmiştir. Divan yolu Osmanlı sarayında toplanan Divan-ı Humayun'a gelen ve giden vezirler, elçiler, askerler ve diğer yöneticilerin kullandığı protokol yoludur. Nâbi bir beytinde şairlerinin hayal dalgasının zaman zaman coştuğunu sevgilinin kaşlarının arasındaki yolun divan yolu olduğunu belirtir:

Cûş ider mevc-i hayâl-i şu'arâ dûş-be-dûş

Beyt-i ebrûsınun ara yiri dîvân yoludur Nâbi Gazel, 108/6

Raci Alkır ve Muharrem Akkuş'un birlikte derlediği Lemide adlı Erzurum türküsünde de sevgilinin kaşlarının arası kutsiyet atfıyla hacca giden yola benzetilmiştir:

Aya bak nece gider

Ay dolanır gece gider

İki kaşın arası

Bir yol var hacca gider Anonim (Tuna, 2001: 137)

5.5. Yol-Kirpik İlişkisi

Âşığın aşk yolunda karşılaştığı engeller de divan ve halk şiirinde benzer şekilde tasvir edilmiştir. Fuzûlî bir beytinde sevgilinin bulunduğu yerin etrafında âşığı boyu bükülmüş yolu kirpik dikenleri ile kaplı olarak tasvir eder:

Tavâf-i kûyun isterdim kılâm bâr-ı gam-ı aşkın

Ham etti kâmetim yollar tutuldu hâr-ı müjgândan Fuzûlî Gazel, 214/4

Üsküdârî bir şiirinde sevgilinin kirpik oklarıyla yaralandığından beri aşk yolunda âşık olduğunu belirtir:

Gün bu gündür geçen günler anılmaz

Âşık olan aşk yolunda yanılmaz

Sinem üzre yaralarım onulmaz

Tîr-i müjgânına erelden beri Üsküdârî (2013: 102)

6. SONUÇ

Divan şiiri ve halk şiirinde yol kavramı İslami terminolojideki "doğru yol" esasıyla işlenmiştir. Sırat-ı müstakim kılavuz olarak bildirilmiştir. Râh-ı Hudâ terkibiyle İslamiyet'in emir ve yasakları bildirilmiştir. Bu yolda dünya sevgisinden vazgeçmenin gerekliliği vurgulanmıştır. Aşk yolu ve hakikat yolu âşığın sabit-kadem olduğu dönülmesi mümkün olmayan bir süreci içermektedir. Râh-ı necat aşk yolunda yapılması gereken hac, oruç ve namaz ibadetlerini açıklamaya vesile olur. Tasavvufta âşığın insan-ı kâmil olma yolundaki aşamaları yolla bağdaştırılmıştır. Hakikat, tarikat, marifet yola teşbih edilmiştir. Zahit yolun inceliklerini bilmeyen tip olarak eleştirilir, uyarılır.

Aşk yolundaki engeller âşığın sadakati, aşk yolu ne kadar tehlikeli olursa olsun buna sabretmesi, yolun belalarını engellerini göze alması, menzile ulaşmak için ölümü göze alması, sebatkâr olması, sevgilinin iradesine boyun eğmesi, sevgilinin ayakları altında ezilmek, onun yolunun toprağı olmak, herkesçe çiğnenmek gibi özellikleri divan şiirinde ve halk şiirinde işlenmiştir.

Yol ve yolun toprağı dünyanın geçiciliğini ifade etmek için kullanılmıştır. Âşık, herkes mezarının yol üstüne olmasını temenni eder. Hayat ve dünya geçici ve engellerle dolu olması nedeniyle yola benzetilmiştir. Yol eri tabiri aşk yolunda kararlı olmayı, yolundan dönmeyi ifade eder. Dağları delip yol eden Ferhat, aşk yolunda ölümü göze alan Mecnun, divan şiirinde ve halk şiirinde sevgiliye kavuşma yolundaki engelleri aşmak için idealize edilen âşık tipleridir.

Divan şiirinde ve halk şiirinde sevgilinin boyu uzunluğu ve inceliği ile yola teşbih edilmiştir. Sevgilinin boyu doğruluğu ve azadeliği ile elife benzetilmiştir. Gül bahçesinin yolu sevgilinin boyunun güzelliğini ifade için vesiledir. Sevgilinin beli de inceliği ile yolla bağdaştırılmıştır. Divan şiirinde ve halk şiirinde sevgilinin iki kaşının arası önemine ithafen divan yoluna, halk şiirinde kutsallık atfıyla hac yoluna benzetilmiştir. Sevgilinin kirpik okları, yol kesen haramiye benzeyen gözleri âşığın aşk yolunda karşılaştığı engellerdir.

Divan şiirinde ve halk şiirinde sevgilinin saçı uzunluğu, karalığı, çokluğu ve dolaşık olması yönüyle yola teşbih edilmiştir. Saçın uzunluğu âşığın çilesini vurgulamayı sağlar. İki zülfün arası vahdeti temsil eden yola benzetilmiştir. Saçın dolaşık yola teşbihi aşk yolunun engellerini ifade eder.

Divan ve halk şiirinde Allah; aşk, savâb, sünnet, vahdet, tevhid, zühd, fenâ, din, necât yol ve yolun müteradifi olan kelimelerle terkiplerde soyut anlamlarıyla kullanılmıştır.

KAYNAKÇA

- Arısoy, M. Sunullah, (1985), *Türk Halk Şiiri Antolojisi*, İstanbul: Bilgi Yayınevi.
- Ayan, Hüseyin, (1990), *Nesîmî Dîvânı*, Ankara: Akçağ.
- Bilkan, Ali Fuat, (1997), *Nâbî Dîvânı*, Cilt 1-2, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı.
- Çavuşoğlu, Mehmet ve Tanyeri, Mehmet Ali, (1990), *Üsküblü İshâk Çelebi Dîvânı*, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları.
- Ergin, Muharrem, (1980), *Kadı Burhâneddîn Dîvânı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Ergun, Saadettin Nüzhet, (1938), *Halk Şiiri Antolojisi*, İstanbul: Devlet Basımevi.
- Erkal, Abdulkadir, (2021), *Erzurumlu Emrah*, İstanbul: Muhit.

- Güzel, Abdurrahman ve Torun, Ali, (2003), *Türk Halk Edebiyatı El Kitabı*, Ankara: Akçağ Yayınevi.
- Karaer, Mustafa Necati, (2021), *Karacaoğlan Hayatı ve Bütün Şiirleri*, 7. Baskı, İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Kaya, Remzi. (2004), "Kur'an'a Göre Doğru ve Yanlış Yol", *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt13, Sayı. 2, s. 5-16.
- Kurnaz, Cemal, (2011). *Halk Şiiri ve Divan Şiirinin Müsterekleri*. Ankara: Berikan Yayınevi.
- Küçük, Sabahattin. (t.y.), *Bâkî Divanı*, <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10596,bakidivanisabahattinkucukpdf.pdf?0>. (Erişim Tarihi: 05/04/2022)
- Macit, Muhsin, (2017), *Nedîm Divanı*, <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/56214,nedim-divanipdf.pdf?0> (Erişim Tarihi: 05/04/2022)
- Özmen, İsmail.(1998). *Alevi Bektaşî Şairleri Antolojisi*, Cilt 1-4. Ankara: TC Kültür Bakanlığı.
- Sever, Mustafa (2013), *Türk Halk Şiiri*, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınevi.
- Tarlan, Ali Nihat (1945), *Hayâlî Bey Dîvânı*, İstanbul: Burhaneddin Erenler Matbaası.
- Tarlan, Ali Nihat (1992), *Necâtî Bey Divanı*, Ankara: Akçağ.
- Tarlan, Ali Nihat, (1998), *Fuzûlî Divanı Şerhi*, Ankara: Akçağ.
- Tulum, Mertol ve Tanyeri, Mehmet Ali, (1997), *Nev'î Divan (Tenkidli Basım)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Tuna, Kenan, (2001), *Erzurum Türküleri ve Nazariyatı*, Ankara: Semih Ofset.
- Türk Halk Şiiri Antolojisi*, 2013, Eskişehir: Eskişehir Valiliği.
- Türkçe Sözlük*. (2011). Ankara: TDK.
- Uludağ, Süleyman, (1991), *Tasavvuf Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Marifet Yayınları.
- Yavuz, Kemal ve Yavuz, Orhan, (2016), *Muhibbî Dîvânı*, Cilt 1-2, İstanbul: Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Hüsn ü Aşk Örneğinde “Yol/Yolculuk” ve “Şehir” Sembolizmi*

Arş. Gör. Dilek YALÇIN**

Özet

İnsan, ruh ve nefisten mürekkep bir varlıktır. Ruh insanın ulvi, nefis ise süfli yanıdır. Tasavvufun nihai amacı olan insan-ı kâmil vasfına erişebilmek nefsi terbiye etmekle mümkündür. Nefis terbiyesi usul ve erkâna bağlı seyr ü sülûk yolculuğudur. Salik, bu yola talip olan yolcu hüviyetindedir. Salikin nefis mertebelerindeki istikameti, yakaza adı verilen rüyalarda görülen nesne ve renklerin değerlendirilmesi ile bu yolculuğu daha önce tamamlamış olan mürşid tarafından belirlenir. Dolayısıyla mürşid, seyr ü sülûk yolculuğunda elzem bir yol arkadaşıdır. Tasavvufi metinleri bu bağlamda kurgulayan yazarlar seyr ü sülûkü “yol/yolculuk”, nefis mertebelerini “şehir”, saliki “yolcu”, mürşidi ise “yol arkadaşı” olarak sembolize ederler.

Mevleviliğe intisap ettiği bilinen Şeyh Galib’in *Hüsn ü Aşk*’ı seyr ü sülûkü anlatan tasavvufi bir yol hikâyesidir. Salik konumundaki “Aşk” yolcusu, nefsanî tarikatlardan olan Mevleviliğin usul ve metotlarına göre yedi nefis mertebesinden geçerek seyr ü sülûkünü tamamlar. Bu mertebeler “şehir”, bu şehirlerden geçiş ise “yol/yolculuk” sembolizminden yararlanılarak tasvir edilmiştir. Dolayısıyla *Hüsn ü Aşk*; tasavvufun yola girme, yolda kalma, yol alma, yol arkadaşlığı ve yolun sonundaki cevher olduğunu sembolik bir dille ifade eden bir kurguya dayanır. Çalışmamızın amacı seyr ü sülûkü anlatan metinlerdeki “şehir” ve “yol/yolculuk” sembolizmini ve sebeplerini açıklayarak Şeyh Galip’in *Hüsn ü Aşk*’ındaki yedi şehir arasında yapılan mücerret yolculuğu, yolculuk hallerini ve yol arkadaşlığının önemini “şehir”, “yol/yolculuk” sembolleri bağlamında değerlendirmektir.

Anahtar kelimeler: yol, yolculuk, seyr ü sülûk, tasavvuf, Hüsn ü Aşk, Şeyh Galip

“Road/Journey” and “City” Symbolism in Hüsn ü Aşk

Abstract

Man is a being composed of spirit and nafs. The spirit is the lofty side of man, and the nafs is the servile one. Achieving the qualification of a perfect human being, which is the ultimate goal of Sufism, is possible by controlling the nafs. Controlling nafs is a seyr-u sülûk journey that depends on the method and order. The Sâlik is a passenger who aspires to this way. The direction of the Sâlik in the nafs stages is determined by the murshid, who has completed this journey before, by evaluating the objects and colors seen in dreams called Yakaza. Therefore, the murshid is an essential companion on the seyr-u sülûk journey. Writers who construct Sufi texts in this context symbolize the seyr-u sülûk journey as a "road/journey", the nafs stages as the "city", the Sâlik as a "passenger", and the murshid as a "companion".

Hüsn ü Aşk of Şeyh Galib, who is known to have joined the Mevleviyeh, is a Sufi road story telling about seyr-u sülûk. The "Ask" passenger, who is in the position of a Sâlik, completes his seyr-u sülûk by passing through seven nafs stages according to the methods and orders of

* Bu bildiri, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü’ne 2019 yılında sunulan yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

** Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, dilek29yalcin@gmail.com

the Mevleviyeh, which is one of the nafs sects. Each of these stages is described as a "city", and the passage through these cities is depicted using the "road/journey" symbolism. Therefore *Hüsn ü Aşk* is based on a fiction that expresses in a symbolic language that Sufism is starting the road, failing on the road, traveling, companionship, and the gem at the end of the road. The aim of our study is to explain the symbolism of "city" and "road/journey" and its reasons in the texts describing seyr-u sülûk and to evaluate the abstract journey among the seven cities in Şeyh Galip's *Hüsn ü Aşk*, the states of journey, and the importance of companionship in the context of "city" and "road/journey" symbols.

Keywords: road, journey, seyr-u sülûk, Sufism, Hüsn ü Aşk, Şeyh Galip

Giriş

Yazar ve şairler eserlerinde dilin çeşitli olanaklarından faydalanır. Dilin gerçek anlam dışındaki mecaz, sembolik ve yan anlam gibi olanakları edebiyat ürünlerini özgün hale getiren imkânlardır. Özellikle de mücerret kavram ve olayların anlatılmasında tercih edilen semboller, hem yazarın hem de okuyucunun faydalandığı anlatım özelliğidir. Sembol; “duyularla ifade edilemeyen bir şeyi belirten somut nesne veya işaret, remiz, rumuz, timsal, simge”lere (Türkçe Sözlük, 2005:1727) denilir. İstilah anlamı ise “Sembol, anlatılamaz ve görünmez bir gösterilene gönderen ve bundan dolayı da anımsayamadığı bu denkliği somut olarak tecessüm etmek zorunda olan ve bunu da yani uygunsuzluğu tükenmez bir biçimde düzelten ve tamamlayan ikonografik, ritüel, mitik yinelemeler oyunudur.” (Duran, 1998: 13) Sembol, görünmez ve mücerret olanı somut hale getirir. Bu sayede insan zihninde mücerret varlıklar ve olaylar müşahhas bir şekil alır.

“Sembol; müphemiyet içinde, görülmeyen bir realiteyi yansıtan bir simge ya da maddi bir nesnedir. Bu bakımdan, müşahede olunamayan ve esrarlı bir olgu hakkında bize çok net olmayan bir duygu, his ve izlenim vermektedir.” (Kılıç, 1995: 56) Tasavvuf terbiyesi de müşahede edilemeyen, sırlarla dolu tevhidi bir eğitimidir. Nefis terbiyesindeki mertebeler, mertebelerde yaşanan vakıalar ve haller, nefsin özellikleri, nefis ve ruh arasındaki mücerret savaş müphemiyet içermektedir. Bu hallerin ifade edilmesinde sembolik bir dil kullanılması hem tarikat ehlinin kendine ait edebi ve simgesel bir dil oluşturmasını hem de bu halleri müşahede etmemiş kişilerin algılayabilmesini sağlamıştır. Bu eserlerde kullanılan remiz ve sembollerin biri de nefis terbiyesini “yol/yolculuk”, nefis mertebelerini de “şehir” sembolizmi ile anlatmalarındır. Seyr ü sülûkün bir “yol/yolculuk” gibi düşünülüp somutlaştırılmasında nefis mertebelerinin arka arkaya gelmesi ve bir mertebeden başka bir mertebeye geçişin devamlılığı etkili olmuştur. Nefis terbiyesinin “şehir” sembolizmi ile ifade edilmesi ise nefis terbiyesinin mekânı olan kalp/gönlün tasavvuf terbiyesinin adap ve erkânı ile terbiye edilip imar hale getirilmesiyle ilgilidir. Zira şehirler imar edilmiş yapılardır. Gönlü nefsanî ve şeytani meyillerden arındırma ve masivadan uzaklaştırma nefis terbiyesine bağlı bir imar ameliyesidir.

Nefis terbiyesinde “şehir” sembolizminin önemli örneklerinden biri Hacı Bayram Veli'nin “Çalabım bir şar yaratmış” mısra ile başlayan şiiridir. Dünya ve ahiret arasındaki bu şehir, taş ve topraktan yapılmıştır. Şehrin ahali ise bu taş taşları yontmakta ve üstatlarına sunmaktadır. Şehrin pazarında satılan âşıkların canıdır. Kutsal suyu ise âşıkların kanıdır. Görüldüğü gibi şiirde bir şehir tasviri yapılmıştır. Bu şehrin fiziki anlamda var olmadığı yani

mücerret bir şehir olduğu ise şiirin “Şar dedikleri gönüldür.” mısraından anlaşılmaktadır. “Şar”, şehir (Devellioğlu, 2004: 978) manasındadır. Şiir boyunca nefis terbiyesiyle dönüşümün sağlandığı mekân, “şehir” sembolü ile ifade edilen gönüldür. Minareden davet çağrısında bulunan Hacı Bayram Veli şeyh, taş yontan şakirdler salık, yonttukları taş kalp, yontma işlemi nefis terbiyesi ve kalp tezkiyesi, yonttukları taşları sundukları üstatlar mürşid, yontarken çıkardıkları ses ise zikirdir. Şeyh, salık, mürşid, zikir, nefis terbiyesi gibi tasavvuf terbiyesine ait unsurlar; bu şehir ve hayatı ile sembolize edilmiştir.

“Kuş” ve “yol/yolculuk” sembolizmi ile seyr ü sülükün alegorik bir biçimde anlatıldığı diğer bir anlatı ise *Mantıku't- Tayr*'dir. Tahkiyede kuşlar, tarikate intisap etmiş salikleri sembolize eder. Kuşların yolculuk güzergâhı nefsin yedi mertebesini sembolize eden yedi vadidir. Yolculuk başladıktan sonra kuşların büyük bir kısmı yolda kalmış, sadece “simurg” (otuz kuş) yolculuğun son menziline erişebilmiştir. Kuşların yolda kalması; nefis mertebelerini geçemediklerini yani nefislerini terbiye, kalplerini tezkiye edemediklerini gösterir. Seyr ü sülük sembolik bir dille somutlaştırılmıştır.

Nefis terbiyesinin “yolculuk” ve “şehir” sembolizmi ile anlatıldığı diğer bir şiir ise Niyazi-i Mısri'nin "Bir yere erişti yolum dört yanı düz meydan kamû" mısraı ile başlayan şiiridir. Şairin yolu dört bir yanı düz, otuz iki kapılı, her tarafı bağ ve bostan olan, bütün şehirlerden ulu, hoş yapılı bir şehre düşer. Bu şehrin bülbülleri nâlân, her bir tarafı hubân ile doludur. Ağaçlarında saz çalınır, dallarında meyveler sallanır. Dağları sümbül ile gül ile doludur. Bu şehre giren aylarca, yıllarca bu şehirden çıkamaz. Burayı gören ise ab-ı hayatı içer, ölümsüzlüğe erişir. Bu şehir, cennet değildir, aşk ehli için hakikat şehridir. Hakikat sırlarına erişilenlerin devamlı mihman olduğu yerdir. Bu şehre girenin gönlünden teşviş gider, başına devlet kuşu konar ve sultan olur. Bu şehri özleyenler, erenlerin yolunu izler. Evliya postuna bürünülür. Senden sana sefer başlar. Burası can ilidir. Canların yok edildiği yerdir. Hakikat şehridir, Hakk'ın sırlarına erişilen mekândır.

Niyazi-i Mısri, tasavvufa dayanan nefis terbiyesini “şehir” sembolizmi ile açıklamıştır. Ona göre nefis terbiyesi dört bir yanı düz, otuz iki kapılı, bağ ve bostanlardan ibaret olan ulu bir şehirdir. Bu şehir; hak âşıklarının fenafillâha eriştiği, kendi canlarını öldürdükleri ve vahdet-i vücûd mertebesine ulaştıkları nefis terbiyesini sembolize etmektedir. Bu şehre girmek isteyenlere şart koşulan Hakk'ın emirlerine uyma, erenlerin yolundan gitme, bir pire intisap etme tasavvuf hayatının adap ve erkânı olup şiirde “yolculuk” sembolizmi ile ifade edilir. Bu yolculuk insanın kendi içindeki seyr ü sülüktür. Salık kendi kalbini masivadan ve nefsin süfli meyillerinden bu yolculuk esnasında temizler.

Edirneli Şeyh Kabûli Mustafa Er-Rifâi, nefis mertebelerini anlatırken “şehir” sembolizminden yararlanmış ve mertebe ile şehir arasında ilgi kurmuştur. Yazar nefis mertebelerini şehirlerle ilgi kurarak açıklar. Salık hangi mertebede ise manevi âlemde o mertebenin şehrinde ya da yakınlarında kendini görür. Nefs-i emmarede “İstanbul”, nefis-i mülhimedede “Mısır ve Bağdat”, nefis-i mutmainnede “Şam ve Kudüs”, Nefs-i raziyede “Medine-i Münevver”, nefis-i marziyyede “Mekke” salikin kendini gördüğü şehirlerdir. (Şimşek, 2013: 104-106)

Nefis terbiyesinde şehir sembolizmi sadece tasavvuf şiirinde ya da klasik şiirde değil günümüz anlatılarında da karşımıza çıkmaktadır. Nazan Bekiroğlu'nun “Kül Rengi Küçük Kuş

ve Beyaz Mermer Şehir” hikâyesinde “Kül Rengi Küçük Kuş” un göçmen kuşlar ile sembolize edilen tasavvuf ehline öykünerek seyr ü sülûk yapmaya karar vermesi ile başlar. Yolun sonuna ulaşabilmeye istekli olan kuş, yaratılışı gereği oldukça zayıftır. Yolculuğu tamamlayacak fiziki güce sahip değildir. Yolculuğun ilk durağı olan “Beyaz Mermer Şehre” kadar uçabilir. Bu hikâyede de seyr ü sülûk “yolculuk” ile sembolize edilir. “Beyaz Mermer Şehir” seyr ü sülûkün ilk mertebesidir. “...beyaz mermer şehir, onunla, bir kez olsun göz göze gelen, yüz yüze duran ya da bunca güzelliği kendi gözüyle görmeyip de efsanesini işiten hükümdarların, sonunda mutlaka ordularıyla gelip kapılarına dayandığı.” (Bekiroğlu, 2016: 41) ifadesinden de anlaşılmaktadır ki bu şehir; gören ve duyanların güzelliğine hayran kaldığı, nice hükümdarların kendi topraklarına katmak istediği bir şehirdir. Ayrıca yazarın “... Asya kıtasının ta içlerinden kopmuş yabancı kavimlerin komuta eden yenilgi görmemiş bir komutan, geniş ve güçlü donanmasıyla, aşılmaz zannedilen denizleri aşip da körfezin karşısına demir atmıştı.” (Bekiroğlu, 2016: 42) ifadesinden de anlaşılmaktadır ki “Beyaz Mermer Şehir”, Fatih Sultan Mehmed’in fethettiği İstanbul’dur. Yazar, seyr ü sülûkün ilk mertebesi olan şehri, İstanbul’a benzetmiştir. Nasıl ki İstanbul güzelliği ile her hükümdarın hayalidir, seyr ü sülûk de mutlak güzelliğin talibi olan her salikin idealidir. Bundan dolayı vücûd-ı mutlak oluncaya dek çekilen her çile, geçilen her mekân kutsaldır. Övgülere layıktır.

Görüldüğü gibi nefis mertebeleri “şehir” ve “yol/yolculuk” sembolizmi ile izah edilmeye çalışılmıştır. Hacı Bayram Veli ve Niyazi-i Mısri şiirlerinde, Mantıku’t-tayr’da mücerret olan şehirlere yer verilirken Kabûl’de İstanbul, Mısır, Bağdat, Şam, Kudüs, Medine-i Münevvere, Mekke-i Mükerrreme; *Cam Irmağı Taş Gemi’de* ise İstanbul gibi somut varlığı olan şehirlerden istifade edilir.

Nefis terbiyesindeki “şehir” sembolizmi ve sebepleri *Risale-i Mahbub*’da izah edilir. Bu eserin kurgusu da “şehir” ve “yol/yolculuk” sembolizmine dayanır. Eserde nefis-i emmare, nefis-i levvame, nefis-i mülhime ve nefis-i mutmaine mertelerinin her biri şehir tasavvuru ile tahkiye edilir. Yazarın nefis terbiyesindeki “şehir” ve “yol/yolculuk” sembolizmi tercih etme sebepleri şöyle açıklanmıştır:

“Nefis mertebelerini de şehir nitelemesi ile anlatmıştır. Fakat bu hâlleri yazıyla anlatmak isteyen bir sufi müellifin takip edeceği en güzel telif usulü, bütün bunları bir seferde oluyormuş gibi ve kişileştirerek anlatmaktır... Şeyh Sadık Efendi’nin emmare, levvame, mülhime ve mutmaine makamlarını iç içe birer şehre benzetmesi süregelen bir eğitim usulünün yansımasıdır. Çünkü kendisinden önce yola girenler de aynı şehirlerde gezip dolaşmış, kendileri için takdir edildiği kadar bu şehirlerde konaklamışlardır; buna göre irşat mertebesine yükselmişlerse taliplerini aynı kavram ve usullerle aydınlatmış, yol göstermişlerdir.” (Günaydın, 2013: 30-31)

Tasavvuf terbiyesi yüzyıllarca devam eden tecrübeye dayanır. Nefis terbiyesinde sâlikin yerine getirmesi gereken rükünler vardır. Bu rükünler her mertebede farklıdır. Mertebenin ilerlemesi, durması ya da gerilemesi bunların yerine getirilip getirilmemesine bağlıdır. Her mertebenin kendine has renk, hâl, makam ve vakıaları değerlendirilerek seyir belirlenir. Bunlar mücerret kavramlardır. Bundan dolayı mertebeler “şehir” şeklinde sembolize edilmiş; şehrin fiziki yapısı, iklimi, renkleri mertebenin özelliklerini yansıtacak şekilde imar edilmiştir. Mutasavvıflar ise bu şehrin ahalisi olarak tasavvur edilmiştir. Nefis mertebelerini şehir

sembolizmi ile somutlaştırmaya çalışan yazarların bu sembolizm kullanmasının altında yatan temel sebepler bu şekilde izah edilebilir.

Nefis mertebelerinin “şehir” sembolizmi ile tahkiye edilmesinin başka bir sebebi de nefis terbiyesinin mahalli olan gönül ile şehir arasındaki benzetmeye dayanır. İnsan nefis ve ruhtan müteşekkildir. Nefis, insanın süfli özelliklerini ruh ise ulvi tarafını temsil eder. Dolayısıyla kâmil insan olmak için nefsin süfli yanını terbiye etmek ve bunlardan arınmak gerekir. Bu amaca hizmet eden tasavvuf ve onun terbiye metodu olan seyr ü sülük, bir kemale erme sürecidir. Tarikatlara göre mertebe sayısında ve usullerinde farklılık gösterse de nefsi terbiyesi ve kalp tezkiyesine dayanan geleneksel terbiyedir. Nefis terbiyesinin mahalli kalptir. Terbiye sürecinde kalbin dönüşümü ve yaşadığı haller şiirlerde, hikâyelerde ve mesnevilerde sembolik bir dille tahkiye edilmiştir. Bu tahkiyelerde dikkat çeken benzerlik ise kalbin bir şehre benzetilmiş olmasıdır. Tasavvuf terbiyesinde de kalp şehre benzetilir ve bu şehrin nefis terbiyesi, kalp tezkiyesi ile imar edilmesi gerekir. Kalbi nefsanî ve şeytani meyillerden arındırmak bütün vücudu arındırmak demektir. “Nefs bir hayvandır ki riyazete muhtaçtır. Gönül bir camidir ki tamire muhtaçtır.” (Erzurumlu İbrahim Hakkı, 2003: 562) Tasavvuf terbiyesinin amacı, ruh ve nefis çatışmasında kalp/gönlü imar ederek nefsi terbiye etmektir. “Kalb, imanın madenidir. Gönül, tevhid ve irfan kaynağıdır. Kalb, huzur makamıdır. Gönül, nur şehridir.” (Erzurumlu İbrahim Hakkı, 2003: 562) Görüldüğü gibi nefis terbiyesinde kalbi tezkiye etmenin gerekliliğini anlatan eserler de dahi gönül şehre benzetilmektedir. Bu durum da nefis terbiyesinin “şehir” sembolizmi ile tahkiye edilmesini sağlayan etkenlerden sayılabilir.

Tasavvuf terbiyesinin adap ve usullerinin sembolik bir dille ifade edilmesinin nedeni; terbiyenin mücerret ilhamlara, vakıa ve yakaza halleri gibi müşahede edilmeyen olaylara bağlı olmasıdır. Seyr ü sülükte nefis mertebelerinin ilerleyişi ya da gerileyişi bu mücerret tezahürlere göre şekillenmektedir. Dolayısıyla yüzyıllar boyunca devam eden bu terbiye sisteminde seyr ü sülük, nefis terbiyesi, tasavvuf adap ve erkânı sembollerle somutlaştırılmıştır.

Hüsn ü Aşk'ta “Şehir” Ve “Yol/Yolculuk” Sembolizmi

Şeyh Galip'in kaleminden çıkan *Hüsn ü Aşk*, seyr ü sülük terbiyesinin çeşitli remiz ve sembollerle tahkiye edildiği bir mesnevidir. Hüsn; mutlak güzellik sahibi, Aşk ise ilahi tecellileri idrak edip onun sahibine ulaşmak isteyen, bu kavuşmanın yollarını arayan kuldür. Aşk, tevhidi terbiye ile kalp tezkiyesi yapanların mutlak güzellik sahibi ulaşacağını bilir. Bunun için bu terbiyenin merkezi olan ve eserde “Beni Muhabbet kabilesi” ile sembolize edilen tasavvuf ehline gider. Hüsn'e kavuşmak istediğini söyler. Tasavvuf ehli tarafından Aşk'ın durumu değerlendirilir ve tasavvufa intisap etmesine karar verilir. Aşk'a Hüsn'e kavuşmak için uzun ve zorlu bir yolculuğun sonunda elde edebileceği bir “kimyâ” şart koşulur. Aşk; artık tasavvufa intisap etmiş bir salıktır, uzun bir yola gideceği için aynı zamanda bir yolcu. Böylece eserdeki “yol/yolculuk” sembolizmi başlar.

Seyr ü sülük; nefis terbiyesi ve kalp tezkiyesinin tarikatlara göre değişen usul ve erkâna bağlı olarak yapıldığı tevhidi bir terbiyedir. Salık; tarikat piri ve mürşidin önderliğinde mertebeler halinde sistematik olarak terbiye edilir. Terbiyenin mahalli salikin kalbidir. Kalp, beden ve ruhtan müteşekkil insanın hem maddi hem de manevi varlığının “şehir”idir. Salikin

ulvi ve süfli meyillerinin sembolik mekânıdır. Kalbi nefsanî meyillerden arındırmak “sefer etmek” tir. Bu sefer, kalpteki iç dönüşümün sağlandığı uzun ve yorucu “belâ” “yol” udur.

“Sordu; “Sebebi nedir bu bidâd
Kim etdi kabile anı icâd”¹ (1223)

Bu zulüm dolu yolculuğun hikmeti, Aşk’ın sorusuna binaen kabilenin verdiği cevapla izah edilir.

“Hiç mümkün olur mu rensiz genç
Çok kimseye erdi gencsiz renc (1232)

Bi- mihnet ü gam vusul-i dil-dâr
ayâ kime oldu sezâ-vâr” (1236)

Yolculuğun sonundaki “kimyâ” yani nefis terbiyesinden geçmiş, arınmış kalp; hazineye benzetilmiştir. Bu hazineyi elde etmek zahmet ister, zorlu bir yolculuğu gerektirir. Yolculuk çetindir, türlü belalarla doludur. Her yolcu bu belaların üstesinden gelemez. Yolda kalır. Çekilen bütün sıkıntılara rağmen seyr ü sülûk tamamlanmazsa hazineye ulaşamaz.

“Bin yıllık yol harâbe-i gam
Anın ötesinde sarây-ı mâtem” (1246)

Seyr ü sülûkün bir mertebesi bile “bin yıllık yol” şeklinde betimlenmiştir. Yolun zorluğu ile baş edebilmek kadar uzunluğuna da tahammül etmek yolcunun yüküdür. Salık bu yükü önce Allah’ın inayeti sonra tevhidî terbiyenin adabı ve mürşidin yardımı ile sırtlar.

“Allah muin olup da geçersin
KALB şehrinin âbını içersin” (1252)

Yolculuğun menzili olan “Kalp şehri”nin suyunu içine kadar yükü omzunda taşır. Ne zamanki bu su içilir o zaman salık için ne yolun korkusu ne de yolda kalma derdi kalır. Beyitte “âb” fenafillaha erişen kalpteki rahatlık bağlamındadır.

“Fi’l-hâl sorup diyâr-ı KALB’i
tuttu reh-i reh-güzâr-ı KALB’i
GAYRET de olup ana kafadâr
Kıldı iki yâr azm-i dil-dâr” (1255-1256)

Hüsn ü Aşk’ta Kalp şehrine yolculuk “tuttu reh-i reh-güzâr-ı KALB’i” ifadesi ile başlar. Eserdeki yol/yolculuk sembolizmi “yol” manasına gelen kelimelerle ifade edilir. Bu seyahatte yolcunun bir de yol arkadaşı vardır. Bu arkadaş Gayret’tir. Gayret; mürşidi simgeler. Mürşid, seyr ü sülûkün kılavuzudur. Salikin vakıalarını yorumlayan, vakıaya göre terbiye usulünü belirleyen rehberdir. O olmadan nefis terbiye edilemez. Mertebenin gereklilikleri bilinemez. Yol alınmaz. Mürşidin görevi ve gerekliliği şöyle izah edilebilir:

“Müride uygun esmâyı bulmak ve ona ne sıklıkla, kaç kere bu zikri çekeceğinin söylemek de mürşidin göreviydi. Genellikle esmânın ebced değeri ile tekrar sayısı örtüşmektedir. Müridin akli ve ruhi durumu ile uyuşmayan bir esmânın çekilmesi

¹ Hüsn ü Aşk’tan alınan beyitler Orhan OKAY ve Hüseyin AYAN tarafından hazırlanan *Hüsn ü Aşk Şeyh Galip* kitabından alınmıştır.

halinde ciddi akli, hatta fiziki zararlar dahi meydana gelmesi mümkündür. Müridi bu halden korumak, mürşidin sorumlulukları arasındadır.” (Schimmel 2018: 21)

Sevr ü sülükün ilerleyebilmesi yapılması gereken rükünleri mürşid, salike telkin eder. Bu süreç boyunca da saliki kontrol etmekle yükümlüdür. Bu terbiyenin uzun ve yorucu olması, usullerindeki zorluk salike hem ruhi hem de fiziki zarar verebilir. Bu durumların yaşanmaması için mürşidin yol arkadaşlığı elzemdir. Yol arkadaşlığından kasıt; salikin istikametini ve hallerini fark edecek kadar salike yakın olmasıdır.

Hüsn ü Aşk'ta “kafadar iki yâr” olarak adlandırılan Aşk ve Gayret'in sevr ü sülük yolcuğundaki ilk uğrak yerleri kuyu olmuştur. Yolculuk başlar başlamaz iki kafadar kendilerini bir kuyunun dibinde bulur. Eserdeki “şehir” sembolizmi böylece başlar.

Diriliş Şehri: Kuyu

“Çün girdi o merd-i râh râha
Evvel kademinde düştü çâha” (1255-1257)

“Bir çâh bu kim sevâd-ı â'zam
Gencur-i künuz-ı ye's ü mâtem” (1260)

Bu kuyu dibi bulunmayacak kadar büyük, koca bir şehirdir. Feryat ve figanla dolu karanlıklar ülkesidir. Yokluk yoludur. Karanlıklar denizidir. Kuyu şeklinde sembolize edilen bu şehir; mücerrettir ve nefsin ikinci mertebesi olan nefsi-levvameyi temsil etmektedir. “Karanlık” şehirdeki hâkim renktir. Salikin nefsinin süfli meyillerinin yoğunluğuna delalettir. Dolayısıyla şehir, mertebenin hallerini yansıtacak şekilde imar edilmiştir.

Kuyunun tasvirinde geçen “sevâd” kelimesi “Bir şehrin etrafındaki bağ bahçe gibi ağaç kalabalığından doğan karartı şeklinde görünen yer” (Ötüken Sözlük 2007:5080) manasındadır. Salikin kalbi her ne kadar arındırılması gereken nefsanî meyillere ev sahipliği yapsa da aynı zamanda ulvi bir cevher olan ruhun da mahallidir. Sevr ü sülükte kalbin süfli tarafı yontulur, ulvi tarafı parlatılır. Bundan dolayı nefsi-levvamede kalp, hem ağaçlık bağ bahçe hem de karanlık bir gölgedir. Bu minvalde diğer bir benzetme ise aşağıdaki beyitte mevcuttur.

“Kasdeyledi târem-i Simâke
Bir başka sefer göründü hâke” (1269)

Aşk, göklere çıkmak istemiştir fakat yerin altına doğru istikamet almıştır. Güzergâhtaki tezatlık, kalbin hem ulvi hem de süfli tarafını vurgular. Ruh, Allah'tan bir parçadır. Mevcudata verilmiş ulvi varlıktır. Mayası toprak olan nefis ise insanın süfli tarafıdır. Ruh göklerden gelir, nefis ise topraktan. Nefsi köreltip ilahi varlık olan ruhu ön plana çıkarmak gerekir. Bundan dolayı ruhun temizliğine yükselebilmek nefsin toprağına inmekle mümkündür.

Kendini büyük bir kuyunun dibinde bulan salik korku içindedir. Yol bilmez, iz bilmez. İşte burada bu yolculuğu daha önce tamamlamış yol arkadaşına ihtiyaç duyar. Mürşidin rehberliği böylece başlar.

“GAYRET dedi AŞK'a: 'Ey birâder
Gel yol eri yolda olmak ister'

Bâl açtı iki hümâ-yı devlet
Düştü yola hemçü bum-ı gurbet" (1320-1321)

Gayret, Aşk'a durmaması gerektiğini telkin eder. Yolcu yolunda gerektir. Yolda kalınarak hazineye ulaşılamaz. Beyitlerde dikkat çeken önemli bir husus; "yol/yolculuk" sembolizminin şairin kullandığı "yol eri", "yolda olmak" ve "yola düş-" ifadeleri ile desteklemesidir. Aşk ve Gayret, "yol eri"dir. Aynı zamanda "bum-ı gurbet"e benzetilen "iki hümâ-yı devlet"tir. Burada salık ve mürşidin iki kuşa benzetilmesi dikkat çekicidir. Bu benzetmede hareket halinde olan, uçabilen, çabuk yol alabilen canlıların tercih edilmesi bir önceki beyitte geçen "yol eri yolda olmak ister" ifadesini desteklemektir. Benzetme ayrıca manayı destekleyici niteliktedir. Yolcuğun başındaki iki "gurbet baykuşu" eğer yolculuğa devam ederse "hümâ-yı devlet"i elde etme şansına sahip olacaktır. Bu onlar için her iki cihanda "mutluluk ve zenginlik getireceğine inanılan mitolojik kuş"un (Ötüken Sözlük 2007:2546) simgesel yorumudur. Zira bu "hümâ", seyr ü sülükün sonunda salikin elde edeceği cevherdir.

Nefsin Yıkılışı: Gam Harabeleri

"Üftâdeliğe gam oldu muazzam
Düştü yoluna harâbe-i GAM
Sultân-ı dey etti şehri tezyin
Düştü leb-i bâma nây-ı simin" (1349)

Aşk ve Gayret'in yolu Gam harabelerine çıkar. Gam harabeleri; cinlerin cirit attığı, karanlık, soğuk, korku ve ümitsizliğin hâkim olduğu siyah bir çöl şehridir. Gök gürültüsü, şimşek ve fırtına birbirine karışır. Çatılardan buzlar sarkar. Ateş ve kıvılcımlar her yeri kaplar. Korku, vahşet, yıldırım ve karanlık havası tam bir ümitsizlik çukurudur.

Gam harabeleri, seyr ü sülük yolculuğunun üçüncü mertebesi olan nefsi-i mülhimeyi simgeleyen mücerret bir şehirdir. Bu şehrin bütün unsurları salikin nefsi-i mülhimedeki hallerini sembolize eder. Hâkim hal; korkudur. Salık, ümit ve ümitsizlik arasındadır. Şehirdeki karanlık ile aydınlık, sıcak ve soğuk arasındaki tezatlık mertebenin gereğidir. Salikin ruh halini yansıtır.

Aşk, korkmasına rağmen yola devam etmektedir fakat yine yolunu kaybeder. Karanlığın karları içinde kaybolur. Salikin Hüsn'ü unuttuğu için seyr ü sülükü durmuştur. Bundan dolayı nefsi simgeleyen cadı onu korkutmuş, dehşete uğratmıştır. Hüsn'ü anmaktan kasıt zikirdir. "Sözünü etme, anma, söyleme" manasına gelen zikir, ıstılah olarak "Allah'ın adını art arda anarak yapılan bir tür dua" demektir. (Ötüken Sözlük 2007: 6570) Tevhidî terbiyede kalbi cilatlamak, nefsi törpülemek için önemli bir rükundur. Nefis terbiyesinde her mertebenin kendine has zikri mevcuttur. Salike zikir sırasında çekilecek esmâyı vermek, sayısını belirlemek mürşidin görevidir.

Salık zikri terkettiği için seyr ü sülükü durmuştur. Şehirdeki "kar" dekoru da sembolik olarak bu manayı destekleyici niteliktedir. "Nefsi-i emmâre ve nefsi-i levvâme mertebesinde görülen kar ise zikir meclisi yahut tenhada ism-i şerife devam etme hususunda kalbe gelen soğukluktur."(Usta, 2015: 286). Korku içinde kalan salikin imdadına Sühan yetişir. Salikin vakıasına hâkim olan ateş, karanlık, kar, çarmıh ve dehşet Sühan'ın gelişi ile yok olur.

Allah'ı anmayı bırakmama konusunda Aşk'ı uyaran Sühan, Hüsn'den iki hediye getirir: Kılıç ve at. Bunlar salikin yolculuğunu kolaylaştıracak binek ve silahtır. Aynı zamanda tasavvuf dilinde üsluplaştırılmış iki semboldür. "O, bu yolculukta yanına en hayırlı azık olan 'takva'yı alır. Düşmanlarını korkutmak için yanında bir silah olması gerekir ki o da 'zikir'dir. Yolculuktaki bineği de 'himmet'tir ve ancak bununla yükseklere çıkabilir." (Muslu, 2012:344) açıklamasında *kılıç* zikri, *at* da himmeti sembolize etmektedir.

Zikrin faydası kılıcın tasvir edildiği "*Der vasf-ı tığ*" bölümünde şiir dilinden tefsir edilir. Kılıcın "Allah'ın yardım aynası" ve "padişahlık yolunun Hızır" olması nefis terbiyesinde zikrin yol almayı sağlayan bir inayet olduğunu gösterir. Zikre devam edildikçe nefis temizlenir, kalp paslarından arınır, cilalanır. Böylece nefis terbiyesinin mahalli olan kalbe ilahî tecelliler zuhur eder. "Ab-ı hayâtın dalgası"na benzetilmesi ölümsüzlük vesilesi olmasıdır. Zira seyr ü sülükün sonunda maddi varlığından sıyrılan salik ölümsüzlüğe erişir. Bu tasvirler kılıç ile simgelenen zikrin müspet tarafını yansıtır. Salike faydasını ifade eder. Bunun dışında yolculukta salikin mücadele ettiği varlıklara karşı bir de menfi tarafı vardır. "Kan ırmağı", "ateş nehri", "ecel zehri", "nakışlı ejder", "kara haber getiren yeşil kuş", "kızıl ölüm kanadında saklı" betimlemeleri nefsin suflî meyillerini yok eden vasıflarıdır. Bundan dolayı zikir, ölüm ve ölüme çağrıştıracak kelimelerle tasvir edilir. Ayrıca kılıç, "Salikin nefis-i mühlime mertebesine yükselmesine işaretir." (Usta, 2015:284)

"Her nesne ki seddola bu râha
Kıl anı havale tığ-ı âha" (1479)

Seyr ü sülük yolculuğuna mani olan bütün engelleri ortadan kaldıracak olan zikirdir. Zikrin manevi terbiyedeki önemi şairin kaleminden sembolik dille böyle vurgulanmaktadır. Bu terbiyede öneme haiz diğer bir erkân ise eserde at ile simgelenen ameldir.

"Hem bir dahı bir semend-i dil-keş
Etdi sana tuhfe ol peri-veş" (1480)

Aşk yolculuğu buraya kadar yadadır. Hüsn'ün gönderdiği at, bu yolculukta salikin bundan sonraki bineği olacaktır. At tasvirindeki zıtlıklar dikkat çekicidir. "Kan denizi/cennet gibi", "nezaketten yoğrulmuş/kıyametin tezahürü", "kan/âb-ı hayat" amelin salik için müspet, nefis için menfi taraflarını göstermektedir. Amel salik için "âb-ı hayât"; nefis için "ateşten bir taht"tır.

At tasvirinde dikkat çeken diğer bir husus ise atın hızı ile ilgilidir. "Ayağının tozuna saniyenin yetişememesi", "en küçük zaman diliminin önüne geçmesi" "ebediyetten ezele haber verecek kadar hızlı yürümesi", "hızlı gidişinden dolayı havadaki toz tanelerine dokunmaması"himmetin seyr ü sülük yolculuğunu hızlandıracak etkisini vurgulamaktadır. Bu atın usta binicisi bu yolu hızla geçer, menzile erişir.

Aşk, Hüsn'den gelen at ve kılıcı olarak Gayret'le birlikte yolculuğa devam eder. Gayret'in yol arkadaşlığı Aşk'a ümid verir. Aşk; kılıç ve ata sahip olduktan sonra Gayret'in de rehberliği ile kısa zamanda binlerce yıllık mesafe kat eder. Salik; zikir ve himmetten faydalanarak seyr ü sülükte kısa bir zamanda mertebe aşmıştır.

Aşk Sahrası: Gam Çölü

“Vaktâ ki cenâb-ı Aşk-ı bi-bâk
Gam deştine düştü arzunâk” (1527)

Aşk, korkusuzca yol alırken karşısına Gam çölü çıkar. Kılıç ve atın ona kattığı güce güvenerek bu çölü kum yığını haline getirir. Önüne çıkan gulyabanileri, ejderhaları, devleri ve aslanları yok eder. Gulyabani, ejderha, dev ve arslan nefsin sufli yanlarını simgelemektedir. Salikin seyr ü sülük yolculuğunda önüne çıkan engellerdir. Salik, zikir ve amelle bu engelleri yok etmeyi başarır. Seyr ü sülük yolculuğuna devam eder. Gam Çölü, nefis terbiyesinin dördüncü mertebesi olan nefs-i mutmainnenin şehridir.

Sır Mahalli: Ateş Denizi

“Çıktı yolu üzre şimdi nâgâh
Ol kulzüm-i âteş-i çiğergâh” (1549)

Yol bu sefer de bir ateş denizine çıkar.

Aşk ve salikin yolu bu sefer ansızın ateş denizine düşer. Ciğer yakan ateş denizinde mumdan gemiler vardır. Burası felaket adası, bela ateşi ve kızıl kıyamettir. Ateş denizi, nefs-i mutmainne mertebesinin mücerret bir şehridir. Salik, at ve yol arkadaşı Gayret sayesinde Salik bu mertebeyi başarı ile geçer. Seyr ü sülük yolculuğu başka bir şehre doğru devam eder.

Hak edilen Dinglilik: Çin Sahili

“Bir sâhile erdi kim güzârı
Firdevs riyâzının bahârı” (1604)

Yolculuğun güzergâhındaki uğrak yeri olan diğer bir şehir de Çin sahilidir. Çin sahil; bülbül ve papağanlarla dolu, yeşillikler denizi, çimen tufanıdır. Yeşilliklerle donatılmış, çiçeklerle bezenmiş bir bağ, zümrüt renkli bir dünyadır. “Sebz”, “zümürüd” ve “çemen” bu şehrin yeşil görünüşü betimlemektedir. Nefis terbiyesinin beşinci mertebesi nefs-i raziyenin şehridir.

Aşk ve Gayret’in yolu; kuyu, gam harabeleri, gam çölü ve ateş denizinden sonra ilk kez güzel ve ferah bir şehre çıkar. Salik; mürşidin, zikrin ve himmetin inayeti ile nefs-i levvame, nefs-i mutmainne ve nefs-i mülhime mertebelerini geçmiştir. Seyr ü sülük yolculuğunda yol almış, rahatlamıştır. Fakat bu şehrin ferahlığı baki değildir. Yolculuk son bulmadan, hakiki ferahlık şehri Kalp Diyarı’na gelmeden kimse bulunduğu mertebeden emin olamaz.

Çin sahilinde gördüğü Hoşruba’yı Hüsn zannederek aldanan Aşk, yolculuğuna hız ve emniyet veren kılıcı Hoşruba’ya kapıtır. Salik, seyr ü sülük yolculuğunda yapmaması gereken bir şey yapmıştır. Nefsi singeleyen Hoşruba’ya aldanmış, zikri terk etmiştir.

Zikri terkemek yolda kalmak demektir. Seyr ü sülük yolculuğunda önemli bir rükunu terk eden salik, ferahlık elde ettiği nefs-i mutmainne şehri olan Çin Sahilinin huzur iklimi geride bırakacak tekrar korku dolu günler geçirdiği kuyu, gam harabeleri, gam çölü ve ateş denizi şehirlerine dönecektir. Zira seyr ü sülükte terbiyenin gereği olan rükunları yerine getirmemek seyr ü sülükü durdurur hatta geriletir. Bu durumda yolcu yolda kalır, yolculuk ters istikamette devam eder. Aşk’ı ikna edip Zatü’s-Suver’e doğru yola çıkaran Hoşruba’nın Aşk üzerindeki etkisi devam etmektedir. Salik, nefesine kapılmıştır. Yolculuk ters istikamete

dönmüştür. Bu durumu fark eden mürşid Gayret, Aşk salikini uyarır. Nefsinin isteklerine boyun eğerse yoldan çıkacağını, seyr ü sülükü tehlikeye atacağını söyler.

“Dedi ki cenâb-ı AŞK’a: ‘Eyvâh
Olursun anınla gitme güm-râh” (1698)

Mürşidin uyarıları dinlemeyen salik, başladığı mertebeye dönme yoluna girer. Zatu’s-Suver kalesine gelir.

Kuyu ve Saray Arasında: Zatu’s-suver Kalesi

“Bir kal’a ki Sumenât’a benzer
Her seng-i siyahı Lâta benzer
Hem-reng-i küneşt çarşusu
Bir şehir-i azim yok kapusu” (1708-1709)

Zatu’s-suver, her tarafı resimlerle putlarla kaplı kale, kapısız, Mecusi tapınağı renginde, her sokağı ve mahallesi Yusufistan, her taşı ferhad mezarı, mermerleri ince zevkin ürünü, hayali bir şehirdir. Kılıcını Holrüba’ya kaptıran Aşk, bu kalede hapsedilmiştir. Salik mürşidini dinlememiş ve masivanın peşinden gitmiştir. Gayret tarafından uyarılmış ve Aşkar’a binip bu şehirden ayrılması istenmiştir. Atına binmiş, bin aylık mesafeleri aşacak şekilde yol almaya başlamış fakat iki adım ilerleyememiştir. Zira zikirsiz himmet olmaz. Böylece salik yolda kalır yani seyr ü sülükü durur. Yolda kalma, Zatu’s-Suver’de hapsedilme ile sembolize edilmiştir. İlk mertebelere dönüş başlar. Salik, nefis terbiyesine başladığı kuyu şehrinde kendini bulur. Daha sonra ateş denizine gider. Elinde kılıcı olmadığı için bu yolculuğu korku içinde sürdürür. Tekrar Zatu’s-Suver’e varır. Zatu’s -Suver, nefis terbiyesinin altıncı mertebesi olan nefis-i raziyyenin şehridir.

Zatu’s-Suver’den çıkış yolunu Sühan, Aşk’a söyler. Aşk, kaledeki hazineye sahip olunca kaleden çıkabilecektir. Aşk, Sühan’ın sözünü dinler. Burada Hoşrüba’nın aldığı kılıcını bulur. Tekrar yola koyulur. Bu yolun her adımı kuyudur. Canı yok eden yılanlı bir yoldur. Bitkinlik, yorgunluk Aşk’ı sarar. Yolun ortasında hiçbir yere gidecek mecali kalmaz. Aşk’ın bu halleri seyr ü sülükteki mahfiyettir. Aşk’ın gönlünde ne cennet isteği ne de cehennem korkusu vardır. Ferahlıklara sevinmez, hüzüne üzülmez. Bu hal ise seyr ü sülükteki rızadır.

Kimya Ülkesi: Diyar-ı Kalp

“Velhâsıl o pir-i pâk-i kâmil
Ol mâh ile şehre oldu vâsıl
Bir şehir bu kim verâ-yı imkân
Seng-i rehi gevher-i sühândan” (1939-1940)

Kalp kalesi; yeryüzündeki ilahi saray, taşları yakuttan kale, sanatkârane yapılmış, mücevherlerle aydınlatılmış, her burçta ren renk ışıklar yanan, her kulesi hazinelerle saklı, parlaklığı gözleri kamaştıracak bir şehirdir. Bir yanında nur denizi, diğer yanında yeşil dalgalı bir ova vardır. Bu kale öyle bir şehirdir caddeleri ırmak gibi akmaktadır. Bu şehir nefis terbiyesinin yedinci mertebesi olan nefis-i kâmileyi sembolize etmektedir. Salikin seyr ü sülük yolculuğu bu şehirde sonlanmıştır.

Sonuç

Mevleviliğe intisap ettiği bilinen Şeyh Galib'in *Hüsn ü Aşk*'ı seyr ü sülükü anlatan tasavvufi bir yol hikâyesidir. Salik konumundaki "Aşk" yolcusu, nefsanî tarikatlardan olan Mevleviliğin usul ve metotlarına göre yedi nefis mertebesinden geçerek seyr ü sülükünü tamamlar. Bu mertebeler "şehir", bu şehirlerden geçiş ise "yol/yolculuk" sembolizminden yararlanılarak tasvir edilmiştir. Dolayısıyla *Hüsn ü Aşk*; tasavvufun yola girme, yolda kalma, yol alma, yol arkadaşlığı ve yolun sonundaki cevher olduğunu sembolik bir dille ifade eden bir kurguya dayanır.

Kaynakça

- Bekiroğlu, Nazan (2016), *Cam ırmağı Taş Gemi*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Çağbayır, Yaşar (2007), *Ötüken Sözlük Sözlük*, Ankara: Ötüken Neşriyat
- Devellioğlu, Ferit (2004), *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara: Aydın Kitabevi.
- Duran, Gilbert (1998), *Sembolik İmgelem*, (çev.: Ayşe Meral), İstanbul: İnsan Yayınları.
- Erzurumlu İbrahim Hakkı (2003), *Marifetname*, C. II, İstanbul: Huzur Yayınevi.
- Kılıç, Sadık (1995), *İslam'da Sembolik Dil*, İstanbul: İnsan Yayınları.
- Muhammed Sadık (2013), *Risâle-i Mahbûb- Nefsin Şehirleri*, (haz.Yusuf Turan Günaydın), İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları.
- Muslu, Ramazan (2012), "Tasavvuf El Kitabı", içinde, "Tasavvufî Terbiye ve Ahlak", Kadir ÖZKÖSE (Ed.), Grafiker Yayınları: Ankara.
- Okay, Orhan ve Ayan, Hüseyin (2017), *Hüsn ü Aşk Şeyh Galip*, İstanbul: Dergâh Yayınları
- Scimmel, Annemarie (2018), *Tasavvuf Notları*, (çev. Dilara Yabul), İstanbul: Sufi Kitap,
- Şimşek, Selami (2013), *Edirneli Şeyh Kabûlî Mustafa er- Rifâî Hayatı, Eserleri ve Tasavvuf Görüşleri*, C. I, İstanbul: Edirne Valiliği Kültür Yayınları.
- Türkçe Sözlük (2005), Ankara: TDK.
- Usta, Muhiddin (2015), *Tasavvuf Eğitiminde Etoâr-ı Seb'a Metodu*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Milli Mücadele Döneminde İstiklâl Yolu ve Önemi

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk KIRMIT*

Özet

Ulaşım, hem devletlerin gelişmesinde hem de medeniyetlerin ve kültürün oluşup yayılmasında büyük bir role sahiptir. Bunun için geçmişte yollar oluşturulmuş ve yollar üzerinde kervansaraylar yapılarak geçiş yapanların barınma, yeme-içme ihtiyacı ve hayvanlarının bakımı sağlanmıştır. Yol sayesinde, böylece insanlar ve eşyalarının bir yerden bir yere ulaşmasının kolaylaştırılması güvenli bir biçimde gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Özellikle dünya da yol kavramı 1800'lü yılların başından itibaren gelişse de Osmanlı Devleti bu yüzyılın sonlarına değin yol ve taşımacılık sektörüne yatırımlar yapmıştır. İşte İstiklâl Yolu olarak nitelendirdiğimiz bu yol da İnebolu Limanı'nı kullanarak İç Anadolu'yu Karadeniz'e açmak amacıyla önce Çankırı - İnebolu arasında bir karayolu sonra İnebolu'ya bir liman yapılması olarak planlanmıştır.

Bu yolun asıl işlevine Milli Mücadele Döneminde kavuşturulduğunu görmekteyiz. Nitekim Milli Mücadele yıllarında İstanbul'dan Anadolu'ya nakledilen her türlü cephane ve insan kaynağının önemli bir kısmı için İstiklâl Yolu kullanılmıştır. İnebolu limanından alınan cephane sırasıyla Kastamonu-Ilgaz-Çankırı-Kalecik yolu kullanılarak Ankara'ya ulaştırılmıştır. Bu cephaneler Ankara'dan, diğer cephelere götürülmüştür. Bu bildiride İstiklâl Yolu'nun Milli Mücadele Döneminde ki tarihsel önemine değinilerek, burada cereyan eden olaylar üzerinde durulacaktır. Çünkü bu durum Milli Mücadelenin başarıyla sonuçlanmasını sağlayan en önemli etkenlerden biri olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Milli Mücadele Dönemi, Atatürk, İstiklâl Yolu.

The Independence Road and Its Importance In The Period of National Struggle

Abstract

Transportation has a great role in both the development of states and the formation and spread of civilizations and culture. For this, roads were created in the past and caravanserais were built on the roads to provide shelter, food and beverage needs and care of their animals. Thanks to the road, it is aimed to make it easier for people and their belongings to reach from one place to another in a safe way. Although the concept of road has developed especially in the world since the beginning of the 1800s, the Ottoman Empire made investments in the road and transportation sector until the end of this century. This road, which we call the Independence Road, was planned as a highway between Çankırı and İnebolu and then a port in İnebolu in order to open Central Anatolia to the Black Sea by using the İnebolu Port.

We see that this road was brought to its original function during the National Struggle Period. As a matter of fact, the Independence Road was used for an important part of all kinds of ammunition and human resources transferred from Istanbul to Anatolia during the years of the National Struggle. The ammunition taken from the port of İnebolu was transported to Ankara by using the Kastamonu-Ilgaz-Çankırı-Kalecik road, respectively. These ammunition

* Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Polatlı F.E.F. Tarih Bölümü, kirit1989@hotmail.com, ORCID 0000-0003-1219-2647.

were taken from Ankara to other fronts. In this paper, the historical importance of the Independence Road in the National Struggle Period will be emphasized, and the events that took place here will be emphasized. Because this situation was one of the most important factors that ensured the successful conclusion of the National Struggle.

Keywords: National Struggle Period, Atatürk, Independence Road.

Giriş

Tarihi yollar, geçmişte kendilerini oluşturan medeniyetlerin izlerini taşıdıkları gibi günümüze kadar da bu medeniyetlerin oluşturdukları kültürün aktarılmasını sağlamışlardır. Bu yollar farklı dönemlerde oluşmuş ve farklı medeniyetler tarafından kullanılarak günümüze kadar gelmiştir. Bundan dolayı bu yollar zengin kültürel birikimlerin oluşturduğu tarihsel miras olarak kabul edilmiştir. Bu yollar içinde bulunduğu alanların kimliklerini belirleyen en karakteristik özelliklerden birisidir. Tarihte kullanılmış yollar, aynı zamanda çevrelerinde bir etkileşim içinde bulunduğu için doğal ve kültürel miras da sayılmaktadırlar.¹ Bu yollardan en önemlilerinden birisi de İstiklâl Yolu ve güzergâhıdır.

İstiklâl Yolu güzergâhı, Milli Mücadele sırasında cephenin dışında çok önemli bir mevki olmuştur. Şüphesiz burayı önemli hale getiren etkenlerin başında gelen, buranın lojistik destek sağlayan en önemli yerlerden biri olmasıdır. Bütün bunların yanında İstiklâl Yolu güzergâhının başlangıç noktasını teşkil eden ve buranın mühim bir kolu olan Kastamonu'nun kendisi gelmektedir. Çünkü I. Dünya Savaşında Osmanlı Devleti yenilmiş ve Mondros Mütarekesi imzalayıp savaştan çekildikten sonra devletin hemen hemen her yerinde işgaller başlamış ve Mustafa Kemal Paşa 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'a çıkarak Milli Mücadele'yi başlatmıştır. Kastamonu ise ne öncesinde ne de Milli Mücadele boyunca hiç işgale uğramamıştır. Fakat Kastamonu halkı Anadolu'nun işgal edilmesi sürecinde verilen Milli Mücadeleyi desteklemiş, cepheye asker göndermiş, gerek şehir merkezinde gerekse de ilçelerde işgallerin haksız olduğunu dünyaya duyurmak için protesto yürüyüşleri yapmışlar ve mitingler düzenlemişlerdir.²

Burada Kastamonu ve çevresinin özelliklerine değinmek gerekir. Karadeniz bölgesi, Anadolu'da işgalden nasibini almayan tek yöredir. Fakat bu bölgenin doğu kesimindeki yerli Rum çeteleri, burada huzur ve güvenliği yok etmiştir. Dolayısıyla bölgede güvenli kalan tek yer ve dışarıya da açılabilen Batı Karadeniz kalmıştır. Özellikle, burada yer alan Kastamonu-İnebolu limanı da denize açılan ve Anadolu'nun dışarıya bakan tek penceresi konumundaydı.³ Denilebilir ki burada İstiklâl Yolu olarak adlandırılan İnebolu Limanı ve Ankara arasındaki güzergâh Batı Cephesindeki savaşın kazanılmasında en önemli etkenlerden olmuştur. Bu yol, Milli Mücadelenin lojistik destek bölgesi görevini üstlenmiştir. Tabii olarak bu yola asıl işlevsellik kazandıran yöre halkının nasıl bir insanüstü gayret gösterdiğinin unutulmaması gerekir. Bölge insanları buranın zor coğrafi koşullarına aldırnamışlar ve fedakârlıklar göstererek savaşın kazanılmasında etkin rol oynamışlardır.

¹ Meryem Kocaoğlu, "Peyzaj Planlama Kriterlerine Göre İnebolu Kastamonu İstiklâl Yolu Kültür Rotası'nın Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, Kastamonu Üniversitesi, 2018, s.1.

² Ercan Çelebi, "Millî Mücadele'de Kastamonu", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 10/19, (2014), s.1275.

³ Refik Turan, "Millî Mücadelede İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/44, 1999, s.694.

İnebolu-Kastamonu-Ankara güzergâhında oluşturulan bu büyük teşkilat ve burada alınan tedbirler sayesinde hem Ankara hükümetinin güvenliği sağlanmış hem de Batı cephesinde zafer kazanılmasını teşkil etmiştir. İşte İstiklâl Yolu'nda Kastamonu halkının göstermiş olduğu bütün bu fedakarlıklar hem Milli Mücadele sırasında hem de sonrasında milli destan olarak anılmış ve anılmaya da devam etmektedir.⁴

Milli Mücadelede Kastamonu

Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra Anadolu'nun işgal edilmesi ve azınlıkların Anadolu'da gösterdiği taşkınlıklar karşısında İnebolu'da gençler tarafından 27 Temmuz 1919'da İnebolu Gençler Mahfili kurulmuştur.⁵ Milli Mücadele sırasında Kastamonu'nu ve çevresinin önem kazanması, 4-11 Eylül 1919 tarihinde toplanan Sivas Kongresi sonrasında olduğu görülmektedir.

Fakat asıl ihtiyaç Milli Mücadele sırasında Anadolu'ya cephaneye sevkiyatının müşkül bir duruma düştüğü zaman ortaya çıkmıştır. Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşları tarafından İstanbul karşısında Ankara'da hükümet kurulduktan sonra, çeşitli yollardan Anadolu'ya getirilen her türlü cephanenin girişi 1920 tarihinin Nisan ayından itibaren bayağı zorlaşmıştır. Bu tarihten itibaren İngilizler, Kocaeli mıntıkasında sürdürdükleri askeri denetimleri daha sıkılaştırmışlar ve burada bazı yerlere askeri müfrezeler yerleştirmişlerdir. Ankara Hükümeti, İngilizlerin denetimine takılmamak ve elde edilen cephaneye onların el koymasını önlemek için yeni yollar aramıştır. Bunun için ise yeni yol düşünülmüş ve bu yolun ise Karadeniz'den geçmesi tasarlanmıştır. Ayrıca Milli Mücadele'nin başlamasından sonra özellikle de 1920'li yılların başından itibaren Ankara Hükümetine karşı Anadolu'nun çeşitli yerlerinde isyanlar başlamış ve her yerin tehlikeli olduğu bir dönemde en güvenilir ulaşım yolu İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara yolu olduğu görülmüştür.⁶

Kastamonu düşman tarafından işgal edilmemesine rağmen, Kastamonulular Türk vatanını bir bütün olarak görmüş ve vatanın bütünlüğü, milletin bağımsızlığı için her türlü fedakârlığı göstermişlerdir. Kastamonu'da Vali Vekili Ferid Recai Bey'in öncülüğünde, Anadolu ve Rumeli Müdafaa-ı Hukuk Cemiyeti teşkilatının bir şubesi olarak, 28 Eylül 1919 tarihinde Kastamonu Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti kurulmuştur. Cemiyetin başkanı olarak Ziyaeddin Efendi seçilmiştir. Ziyaeddin Efendi, İstanbul Hükümetinin işgaller karşısında teslimiyetçi politikasına karşı çıkarak, Milli Mücadeleyi sonuna kadar desteklemiştir. Kastamonu ve çevresinin Müdafaa-ı Hukuk hareketi etrafında bütünleştiği görülmektedir. Bu nedenle, Kastamonu'da Milli Mücadele boyunca halkın her türlü konuda bilgilendirilmesi için 15 Haziran 1919 tarihinde Açıksöz Gazetesi yayımlanmaya başlanmıştır. Açıksöz Gazetesi, kasaba ve köylere kadar ulaştırılmış ve cepheden gelen haberlerin halka aktarılmasında önemli görev üstlenmiştir. Milli Mücadelenin başarıya erişmesinde; Kastamonu Müdafaa-ı

⁴ Nurettin Peker, *1918-1923 İstiklal Savaşı'nın Vesika ve Resimleri Önüü, Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerini Sağlayan Kastamonu Havalisi*, İstanbul: Gün Basımevi, 1955, s.368.

⁵ Peker, *1918-1923 İstiklal Savaşı'nın*, s.45.

⁶ Rahmi Çiçek, "Ankara Hükümetinin Dünyaya Açılan Kapısı İnebolu Ankara Yolu", *Atatürk Yolu Dergisi*, 5/20, (1997), s.400.

Hukuk Cemiyeti'nin, Kuva-yı milliye birlikleriyle Kastamonu ve Bolu Havalisi Komutanlıklarının işbirliğinin önemi büyük olmuştur.⁷

Milli Mücadele Öncesinde İstiklal Yolunun Oluşmasındaki Tarihi Süreç

Kastamonu şehri, etrafı dağlarla çevrili olan vadide kurulmuştur. Bu doğal coğrafi konumundan dolayı, dışa karşı savunması da kolay olmuştur. Fakat Kastamonu'nun dağlık bölge olarak anılmasına neden olan bu yapısı, şehri dışa karşı korumayı oldukça kolay hale getirirken, şehrin de geri kalmasına ve yeteri kadar gelişmemesine neden olmuştur. Bu nedenler şehir, ilkçağlardan beri Anadolu'nun önemli ulaşım yolları dışında kalmıştır. Önemli bir ticaret yolu üzerinde olmadığından dolayı halkın temel gelir kaynağı tarım ve hayvancılık olmuştur. Az olsa da bazı ticaret ürünlerinin ihracı yapılmıştır. Kastamonu/İnebolu, 1800'lü yıllardan itibaren, dönemin en önemli ürünlerinden olan Çankırı tuzunun nakliyatı için kullanılmıştır. Fakat İnebolu'da bir liman olmadığı için gelip geçen yolcuların binmesi, yük ve eşya taşınması vb. gibi durumlarda hep zorluklar çekilmiştir. Hatta birçok kez vapurlar yük ve yolcu almadan gittiği için halk, malını ihraç edememiş ve büyük zarar etmiştir. Bunun için artık İnebolu'ya bir liman yapılması elzem olmuş ve çalışmalara başlanmıştır. Liman yapımı için gerekli olan malzemeler İstanbul'dan gönderilmiş ve nihayet 1882 yılında İnebolu limanının inşaatı başlamıştır. 1884 tarihinde çıkan bir fırtına sonucunda, pek çok kayığı deniz götürmüş, geride kalan birçok kayık ise parçalanmıştır. Fırtına, halka maddi olarak büyük zarar vermiştir. Kastamonu'da bulunan kara yolu da denizden çok farklı değildi. Yine de en işlek ve düzgün olanı Kastamonu-İnebolu yoluydu. İnebolu-Ankara arasını bağlayan bu yol bile, yağışlı havalarda çamur deryası oluyordu. İnebolu limanının inşasına başlanıldığı tarihe paralel olarak, bu kara yolu ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Yeterli ödenek olmadığından dolayı bu yol tamamlanamamıştır. Bundan dolayı bu yol Milli Mücadele dönemine kadar, hiçbir zaman önem taşıyan bir karayolu olmamıştır.⁸

Osmanlı Devleti, 1866'da "Turuk-u Maâbir Hakkında Nizamname" (Yollar ve Geçitler Hakkında Nizamname) adıyla bir düzenleme yapmıştır. Nizamname doğrultusunda çeşitli bölgelerin yol yapımı ve bakımı için bir programı hazırlanmıştır. Bu programın çalışma alanı Avrupa-ı Osmani ve Asya-ı Osmani adıyla iki bölüm şeklinde tespit edilmiş ve karayolları olarak numaralandırılmıştır. İnebolu-Ankara yolu ise "Asya-i Osmani"nin sekiz numaralı karayoluydu. 19. yüzyıl sonlarında 344 kilometre olarak belirtilen yolun sadece 44 kilometresi yapılmış, 30 kilometresi ise inşa halinde duruyordu. Bundan dolayı yolun geri kalan kısmında, ancak kağnılar ve atlı arabalar ile gidilebiliyordu. Osmanlı Devleti, son yıllarda ekonomik olarak zorda olduğu için yaptığı karayollarını, sadece askeri amaca yönelik olarak yapmıştır. Savaş döneminde, İnebolu-Ankara yolundan sevkiyat yapmak için onarım ve bakımı için gayret edilse de yeteri kadar maddi kaynak ayrılamadığı için bitirilememiştir. İnebolu Kastamonu arası uzunluğu 95 kilometre, İnebolu-Ankara hattının uzunluğu ise 272 kilometredir. Millî Mücadele Dönemi başladığında 35 km olan İnebolu-Ankara arası yolun, motorlu taşıtların geçişine elverişsiz, bakımsız ve köprülerin ise yıkık durumdadır.⁹

⁷ Hüsnü Özlü, "İstiklal Savaşı'nda Bir Yol: İstiklal Yolu ve Kastamonu Bölgesindeki Lojistik Faaliyetlerin Değerlendirmesi", *Savunma Bilimleri Dergisi*, 18/2, Sayı 36, (2019), s.158.

⁸ Merve Kıran, "Millî Mücadele'de Kastamonu Kadınları Ve İlk Kadın Mitingi", Yüksek Lisans Tezi, Şeyh Edebali Üniversitesi 2019, s.34.

⁹ Kıran, "Millî Mücadele'de Kastamonu", s.34-35.

Milli Mücadele öncesinde Anadolu'daki lojistik faaliyetlerin yürütülmesinde, Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşı devam ederken 1916'da yayınladığı Seferiye Nizamnamesi esas alınmıştır. Bu Nizamname'ye göre ülke toprakları muharebe, menzil ve memleket içi bölgeler diye 3'e ayrılmıştır. Nizamnamede, bölgelerin faaliyetlerini daha kolaylaştırmak için kendi içinde tekrar bölümlere ayrılmış ve her türlü lojistik faaliyetlerinin nasıl yürütüleceği de detaylı olarak gösterilmiştir.¹⁰ Milli Mücadele sırasında İstiklal Yolunda yapılan her türlü lojistik faaliyetinin düzenli olarak yürütülmesinde de bu Nizamname esas alınmıştır. Buna göre yol üzerinde menziller oluşturulmuş ve birlikler tesis edilmiştir.

10 Ocak 1921 tarihinde Millî Müdafaa Vekâleti'nin Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü bir bildiri yayımlamış ve bu teşkilata bağlı Yurt İçi Menzil Örgütü kurulması kararlaştırılmıştır. Aynı tarihte İmalât-ı Harbiye Genel Müdürlüğü birimi de kurulmuştur. İmalât-ı Harbiye birimi, Batı Cephesi'nde kullanılacak her türlü savaş araç-gereçlerini üretmek ve onları tamir etmekle görevlendirilmiştir. Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü ise İmalât-ı Harbiye biriminde üretilen veya onarılan savaş malzemeleri Batı Cephesi'ne nakletmekle sorumludur. Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği ise Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışmış ve bu müfettişlik bünyesinde oluşturulan alt birim ve birlikler ile bölgedeki lojistik faaliyetleri yürütülmüştür.¹¹

İstiklâl Yolundan Yapılan Sevkiyat İşleri

Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmasının akabinde İtilaf Devletleri Anadolu'da işgallere başlamış ve buralarda bulunan askeri mühimmat depolarına da el koymuşlardır. Osmanlı Devletinin en büyük mühimmat deposu İstanbul'da bulunmaktaydı. İngiliz Yüzbaşı H. C. Armstrong, I. Dünya Savaşından sonra İstanbul'da bulunan ve İtilaf kuvvetleri adına burada bulunan silah depolarını korumaktan sorumluydu. Çünkü Osmanlı Devletinin İstanbul'da halen savaş malzemesi olan birçok deposu mevcuttu. Haliç'te ise büyük bir silah deposu vardı. Armstrong, diğer İtilaf Devleti temsilcilerinin bu depoların korunmasında gereken önemi göstermediğini düşündüğünden, depoların fotoğrafını alıp, silahları kaydetmeye başlamıştır. Bu sayımın sonunda, Türklerin silahları kaçırıldığını söylemiştir. Armstrong, gecenin birinde Haliç'te bulunan büyük silah deposunun kırmızı mumla mühürlenmiş kapısının mührünün kırıldığını, kapıda bekleyen nöbetçilerin tutuklanarak, subayların ise hapsedildiğini söylemiştir. Bunların hepsini Türkler yapmıştır. Hatta o sırada orada bulunan Armstrong, kendisi de saklanmıştır. Aynı gece Türklerin tekrar geldiğini ve barut mahzenlerinde bulunan patlayıcı maddeleri taşıdıklarını söylemiştir.¹²

Milli Mücadele boyunca, Kastamonu üzerinden en önce savaşın bittiği Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne askeri sevkiyatın önemli bir kısmı gerçekleştirilmiştir. Diğer taraftan ise İstanbul'dan depolardan kaçırılan mühimmatlarla Ruslardan temin edilen mühimmatın bir kısmının da geçiş güzergâhı olmuştur. Bu güzergâhı, stratejik hale getiren şüphesiz İnebolu olmuştur. Çünkü İnebolu, hem deniz hem de kara taşımacılığının yapılabildiği güvenli bir noktada bulunmaktadır. Bundan dolayı hem askerlerin hem de mühimmatların sevkiyatında

¹⁰ *Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)*, 7'nci Cilt, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayını, Ankara, 1975, s.213.

¹¹ Özlü, "İstiklal Savaşı'nda Bir Yol", s.160.

¹² Harold Armstrong, *Türkiye Nasıl Doğdu*, çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul: Özgü Yayınları, 2001, s.87-88.

adeta ana kapı olmuştur. Ayrıca İstanbul'u Ankara'ya bağlayan çok önemli kavşak noktası haline dönüşmüştür.¹³

Genel olarak Milli Mücadelenin her türlü ihtiyacısu 4 yol üzerinden karşılanmıştır: 1) İstanbul'da işgal devletlerinin kontrolünde olan depolardan kaçırılan, 2) Yerli üretimden karşılaşılan, 3) Satın alınan, 4) Rusya'nın, Türk ve İslam topluluklarının yardımlarından oluşmaktadır. Fakat Türk Ordusunun ana ikmal merkezi Ankara Hükümeti'nin de bulunduğu Ankara'daydı. Ankara'ya ise Anadolu'nun her yerinden lojistik malzemeler taşınmıştır. Ağırlıklı olarak 3 güzergâhtan taşınmıştır: 1-Karadeniz kıyılarından Ankara'ya: İnebolu-Kastamonu-Ilgaz-Çankırı-Kalecik-Ankara hattı. Samsun-Çorum-Sungurlu (Çankırı)-Yahşihan-Ankara hattı. Ereğli-Gerede-Kızılcahamam-Ankara hattı. 2-Marmara Denizi kıyılarından Ankara'ya: İzmit-Adapazarı-Düzce-Bolu-Gerede-Kızılcahamam-Ankara hattı. 3-Doğu cephesinden Ankara'ya: Erzincan-Sivas-Sarıklı-Sultanhanı- Kayseri (Kırşehir-Köprüköy) - Ulukışla- Karaman-Konya- Sarayönü-Polatlı-Ankara hattı. Mustafa Kemal Paşa, bunların dışında " İnebolu- Kastamonu-Ilgaz-Çankırı-Kalecik-Ankara hattının çok stratejik önemi olduğunu belirtmiştir. Bu yolun önemi şunlardan kaynaklanmaktaydı:

Hattın tamamı işgal edilmeyen topraklardaydı. İşgal edilmeyen toprakların deniz sahili sadece Karadeniz idi ama limanları (Bartın, Zonguldak, Samsun, Trabzon) düşman işgalindeydi. Fakat İnebolu sahilinde liman olmadığı için işgal altında değildi. Lojistik malzemelerin çoğu Karadeniz üzerinden geliyordu. İstanbul'a yakın ve Karadeniz sahilinin orta noktalarında olması avantajdı. Hat üzerinde ve çevresinde hiç iç isyan (azınlık ve Padişah yanlıları isyanı) yoktu. Hat üzerinde ve çevresinde yaşayan halk TBMM'yi destekliyor ve sevkıyatı gönüllü olarak vatan ve din aşkı ile yapıyordu. Cephe gerisinde Ankara'ya uzanan en kısa mesafeli hat idi. Doğu Anadolu'dan Karadeniz sahiline indirilen lojistik malzemeler ve Karadeniz'deki Türk limanlarına kaçak indirilen Rus yardımları, deniz yoluyla İnebolu'ya getiriliyordu.¹⁴

Bütün bu sevkıyat yolları kullanılsa da Ankara hükümeti, cephanenin batı cephesine ulaştırılmasında ulusal kurtuluşun kaderini çizecek olan en güvenilir yolun, İnebolu-Ankara olduğu kararını vermiştir. Bu karar alınırken güzergâh noktasında bulunan halkta göz ardı edilmemiştir. Yol üzerinde ve yakın çevresinde ikamet eden yerli halka bir takım görevler verilmiştir. İnebolu-Küre-Seydiler ile Kastamonu-Çankırı il merkezlerinden geçen Ankara yolunun çevresinde bulunan köylülere kağnılarla cephane taşıma görevi verilmiştir. Milli Mücadelenin karargâhı Ankara da ise destek, donanım ve cephane ise Kastamonu'da bulunmaktaydı. Bunun yanı sıra İstanbul'dan Millî Mücadele'ye katılmak için gelen kişilerin de Ankara'ya geçmesi için ilk durağı burası olmuştur. İşte ulusal bağımsızlık için verilen direnişte Kastamonu-Çankırı-Ankara ekseninde şekillenecek bu yolda büyük bir destan yazılmıştır. Çünkü yolların düzensiz olduğu, araçların bile giremediği bölgelerde halk kağnılarla cephane taşımıştır.¹⁵

¹³ Figen Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Millî Mücadele Dönemi)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2006, s.107.

¹⁴ *İstiklâl Yolu Eğitim Kültür Turizm ve Gençlik Derneği Yayınları, Millî Mücadelede Cephe Gerisi Ve İstiklâl Yolu Gençlik Sempozyumu Bildirileri (17-20 Ekim 2019)*, Çankırı: Kayıkçı Matbaacılık Yayıncılık, 2020, s.683-684.

¹⁵ Kıran, "Millî Mücadele'de Kastamonu", s.35-36.

İstanbul'dan ve Rusya'dan gelen her türlü mühimmat önce deniz yolu vasıtasıyla İnebolu limanına indirilmiş oradan ise bu mühimmatlardan bir kısmı Kastamonu'dan direk cephelere sevk edilirken bir kısmı ise güvenlik açısından iç bölgelere gönderilmiştir. O dönem nakliye işleri henüz doğru düzgün gelişmediği için bu işlerden bir kısmını cihed-i askeriye adı verilen grup, diğer bir kısmını ise oluşturulan nakliye komisyonları gerçekleştirmiştir.¹⁶ 1920 Ağustos ayında, İnebolu'da bir "Yükleme Boşaltma Kumandanlığı" kurulmuştur. Taşıma işini yapacak olan bu kumandanlık, Umur-ı Bahriye Müdürlüğü emrine verilmiştir. Akabinde sırasıyla önce Sinop'ta sonra da Zonguldak'ta da benzer mevki kumandanlığı meydana getirilmiştir.¹⁷ Daha sonra ise nakliye işlerinin daha hızlı ve düzenli yapılması için 3 Kasım 1920'de İnebolu-Kastamonu hattında bulunan 14'üncü fırkanın emrinde, bir nakliye kolu oluşturulmuştur.¹⁴ Fırka Komutanlığı nakliye kolunun işleyişi ve arabaların nasıl olması gerektiği hakkında bazı emirler de vermiştir. Burada ağırlıklı olarak nakliye arabalarının sağlam olmasına, koşum takımlarının tam olmasına ve atların ise nallı olmasına dikkat edilmesi istenilmiştir.¹⁸

İnebolu limanından başlayan, Ankara ve cephele kadar uzanan nakliye kolları adeta Millî Mücadelenin başarıya erişmesinde önemli rol oynamıştır. Fakat hep belirttiğimiz üzere bu yol doğru düzgün değildi. Hatta hayvanla mühimmat taşımacılığı için bile çok zor olmaktadır. Kastamonu-İnebolu arasında sadece hayvan taşımacılığı ile nakliye yapılabilmekteydi. İnebolu'nun İkiçay'dan Çatalçeşme'ye kadar Topçuoğlu, Kayguncak, Küre, Ecevit yokuşlarıyla, Küre-İlgaz Dağları ve Çankırı'da ki Dömbek mevki hayvanlarla aşılması çok zor olan bir yerdi. Hatta bu yerler bölgenin aşılması en zor kısmı diye ifade edilmiştir.¹⁹ Bu yol kış aylarında yoğun kar yağışından dolayı devamlı kapandığı için Kastamonu Valiliği ara ara açılması için özel ödenekler çıkarmıştır.²⁰ Açıköz Gazetesinin 14 Mart 1921 sayısında, Nafia Vekâlet'inin 1921 yılı bütçesine, İstiklal yolunun her türlü giderleri için ödenek konulduğunu yazmıştır. Bu ödenek Mecliste onaylandıktan sonra yolun tamiratına başlanmıştır.²¹ Bunun yanında, 1922 yılının başlarında Millî Müdafaa Vekaleti, Kastamonu ve Çankırı'da bir "amele taburu" kurulması için emir vermiştir. Zaferin kazanılmasında bu taburun çok büyük faydası olmuştur. İnebolu-Ankara Şosesi üzerindeki bütün yol, köprü ve menfeze tamir görevini, kaldırıldığı zamana kadar başarıyla yerine getirmiştir.²²

Tabi olarak İstiklal yolu boyunca yapılan nakliye işlemlerinin zaman zaman hak tarafından suiistimal de edildiği görülmüştür. Bazı kafiler İnebolu limanından alıp Kastamonu istikametine taşıdığı malzemeleri kasıtlı olarak farklı yere taşımışlardır. Çoğu da gereksiz yere yol boyundaki konaklama yerlerinde oyalanarak sevkiyatın gecikmesine neden olmuştur. Hatta bazı köylülerin sevkiyat güzergâhında geçerken eğer köyleri yakınsa, kafileden ayrılıp köylerinde bir süre dinlendikleri bile görülmüştür. Bütün bu gibi nedenler sevkiyatın gecikmesine yol açtığı için Kastamonu İstiklal Mahkemesi bir tamim yayımlamıştır. Bu tamimde, Tekâlif-i Milliye kanununu tam olarak uygulamayan kişilerin en

¹⁶ *Kastamonu Gazetesi*, 8 Ocak 1920.

¹⁷ Turan, "Millî Mücadelede İnebolu", s.696.

¹⁸ Peker, *1918-1923 İstiklal Savaşı'nın*, s.265-266, 348.

¹⁹ Peker, *1918-1923 İstiklal Savaşı'nın*, s.248.

²⁰ *Açıköz Gazetesi*, 1 Şubat 1920.

²¹ *Açıköz Gazetesi*, 14 Mart 1921.

²² Turan, "Millî Mücadelede İnebolu", s.698.

ağır cezalara çarptırılacağı belirtilmiştir.²³ İnebolu - Ankara arasında ki nakliye faaliyetlerinin aksamasında sadece halkın suüstimalleri yoktur. Bazen arabacıların veya nakliye hayvanların hastalığı yüzünden de gecikmeler yaşanmıştır.²⁴

Dönemin önemli tanıklarından olan Yarbay Nidai, o dönem İnebolu Mevki Komutanı görevini sürdürürken İnebolu'dan geçmekte olan Yakup Kadri'ye nakliye konusunun nasıl devam ettiği hakkında bir takım bilgiler vermiştir. Yarbay, gelen her türlü şeyin araba ve kağnılarla Ankara'ya sevk edildiğini, her ay bir sefer yapılabildiğini belirtmiştir. Yoksul kişilerin nakliye sayesinde evlerini geçindirdiklerinin ve her sefer başına 25 lira aldıklarını da vurgulamıştır. Yarbay, bölgede nakliye sayesinde yoğun bir hareketlilik olduğunu ise, İnebolu-Ankara yolu karınca dizileri gibi dolu diyerek ifade etmiştir.²⁵

1920-1922 tarihleri arasında İstiklâl Yolu hattından Ankara'ya sevk edilen malzemenin tarihi, nakliye vasıtası, malzeme cinsi ve miktarı şu şekildedir:

28 Ağustos 1920 - 1 No Askeri Motor - 174 sandık piyade mermisi, 40 sandık sahra mermisi. 22 Eylül 1920 - Rusya'dan Motorla - 184 tüfek, 192 kasatura, 422 sandık cephane. 25 Eylül 1920 - Hayrettin Motoru - 315 tüfek, 315 kasatura, 299 sandık cephane. 27 Eylül 1920 - Şükran Motoru - 191 tüfek, 191 kasatura, 59 sandık cephane. 1 Ekim 1920 - Yıldız Motoru - 205 tüfek ve kasatura, 2 makineli tüfek, 30 sandık cephane. 1 Ekim 1920 - Mebruke Motoru - 858 tüfek, 1108 kasatura, 8 makineli tüfek, 727 sandık cephane. 3 Ekim 1920 - Şahin-i Bahri Motoru - 1001 İngiliz mavzeri. Muzaffer Motoru - 900 sandık cephane. İhsan-ı Hüda Motoru - 46 sandık Alman cephanesi, 1023 kasatura, 1000 yağdanlık, 1023 silgi ipi, 25 makineli tüfek. 4 Ekim 1920 - 4 No Rüsumat Motoru - 632 tüfek ve kasatura, 1185 sandık cephane. 20 Ekim 1920 - Gazal Vapuru - 584 tüfek ve kasatura, 494 sandık cephane. 1 Aralık 1920 - 4 No Rüsumat Motoru - 478 tüfek ve kasatura, 494 sandık cephane. 6 Aralık 1920 - Arabalar - 2000 adet Çadır (500 astarsız 1500 astarlı). 7 Aralık 1920 - Şahin-i Bahri Motoru - 963 sandık İngiliz cephanesi. Muzaffer Motoru - 36 sandık Alman cephanesi, 431 İngiliz mavzeri, 204 tüfek, kasatura. 14 Nisan 1921 - Şahin Vapuru - 4 büyük, 4 küçük İngiliz topu, 25 mitralyöz ve cephanesi, 600 tüfek, kasatura. 16 Nisan 1921 - Ümit Vapuru - 25 askeri doktor, 10 eczacı, 400 sandık ve 88 balya Kızılay malzemesi, 4 büyük sahra çadırı. 9 Mayıs 1921 - Şahin Vapuru - 3. Kafkas Tümeni 8 P.A. 960 er, top ve istihkâm aletleri, 200 ton askeri malzeme, 550 sandık cephane, 25 sandık top mermisi. 19 Mayıs 1921 - 4 No Rüsumat Motoru - 2171 sandık cephane. 20 Mayıs 1921 - Ümit Vapuru - Gece külliyetli miktarda savaş aracı ve cephane (sayılmadan sevk edildi). 22 Mayıs 1921 - Amerikan Gemisi - Gaz ve benzin varilleri (Mr. Dadabli). 24 Mayıs 1921 - Şahin Vapuru - 4225 tüfek ve kasatura, 1389 sandık cephane, 150 mekkâre hayvanı, 50 mayın, tümen karargâh malzeme ve ağırlıkları, varillerle benzin. 26 Mayıs 1921 - Preveze Gambotu - 2260 tüfek ve kasatura, 2593 sandık cephane, 24 makineli tüfek. 29 Mayıs 1921 - Penay Vapuru (Fransız) - 220 sandık askeri malzeme, gaz ve benzin varilleri. 29 Mayıs 1921 - Aydın Gambotu - 4840 tüfek, kasatura, 2614 sandık cephane, 45 makineli tüfek,

²³ *Kastamonu Gazetesi*, 13 Kasım 1921.

²⁴ Peker, *1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın*, s.248.

²⁵ Turgut Özakman, *Şu Çılgın Türkler*, Ankara: Bilgi Yayınevi, 2005, s.89

143 sandık makineli tüfek cephane. 30 Mayıs 1921 - Tecrübe Römorkörü - 1200 tüfek, kasatura, 1022 sandık cephane silah yedekleri. 30 Mayıs 1921 - Hikmet Motoru - 1120 tüfek, kasatura, 886 sandık cephane, 43 sandık muhtelif malzeme. 30 Mayıs 1921 - Yavuz Motoru - 1819 sandık cephane. Mersin Motoru - 2340 tüfek, kasatura, 2359 sandık cephane. 31 Mayıs 1921 - Preveze Gambotu - 2050 tüfek, kasatura, 904 sandık cephane. 1 Haziran 1921 - Bahri Cedit Vapuru - 2260 tüfek, kasatura, 24 makineli tüfek, 2593 sandık cephane. Ümit Vapuru - 4840 tüfek, kasatura, 45 makineli tüfek, 3000 top güllesi, 2614 sandık cephane, 143 sandık makineli tüfek cephane. 4 No Rüsumat Motoru - 2115 sandık cephane. Gülbahar Motoru - 1035 sandık cephane, süngü ve askeri malzeme. İrfan Motoru - 1191 tüfek, kasatura, 335 sandık cephane, 60 makineli tüfek, 145 sandık makineli tüfek cephane, sırt çantaları. 5 Haziran 1921 - Şahin Vapuru - Muhtelif askeri malzeme, muhtelif tüfek, kasatura, makineli tüfek ve cephaneleri (Gece çıkarılmıştır). 6 Haziran 1921 - Preveze Gambotu - 5800 tüfek, kasatura, 700 sandık cephane, 54 makineli tüfek, 500 bomba. 8 Haziran 1921 - Gagali, Yeni Dünya, Akşam, Can Vapurları - Cephane sandıkları, top mermileri, bomba sandıkları (Gece çıkarılmıştır). 21 Haziran 1921 - Yavuz Motoru - Benzin, gaz varilleri. 22 Haziran 1921 - Karakuş Motoru - 404 sandık cephane. Metruke Motoru ve Batum Vapuru - 246 sandık top mermisi, 342 sandık cephane. 25 Haziran 1921 - Şahin Vapuru - 2920 tüfek, kasatura, 746 sandık cephane, 22 top, 1526 sandık top mermisi, çeşitli askeri malzeme. 16 Temmuz 1921 - İnönü Motoru - 186 sandık top mermisi, cephane arabaları, toparlaklar. 18 Temmuz 1921 - Preveze Gambotu - 2293 sandık top mermisi. 22 Temmuz 1921 - İtalyan Vapuru - Ruslardan alınan altın sandıkları. 25 Temmuz 1921 - Aydın Gambotu - 96 sandık top cephane, 1287 sandık top mermisi. 28 Temmuz 1921 - İki Rus Denizaltısı - Ruslardan alınan altın sandıkları (Novorossisk'ten-İnebolu'ya) 29 Temmuz 1921 - Gazal Vapuru - 7 tüfek, kasatura. Dâna Motoru - 1728 sandık cephane, 2 top, 1047 top mermisi, 10 makineli tüfek, askeri malzeme, dürbün vs. 5 Ağustos 1921 - Aydın Gambotu - 1244 sandık cephane, 3028 sandık top mermisi. 20 Ağustos 1921 - Şahin Vapuru - 2873 sandık tüfek ve kasatura, 992 sandık cephane, 799 sandık top mermisi, 98 makineli tüfek, gaz ve makine yağı varilleri. 22 Ağustos 1921 - Mebruke Motoru - 370 sandık top mermisi, gaz varilleri. 24 Ağustos 1921 - Ümit Vapuru - 1144 parça askeri malzeme ve eşya. 10 Eylül 1921 - 4 No Rüsumat Motoru - 2081 sandık cephane. 19 Eylül 1921 - Preveze Gambotu - 200 tüfek, kasatura, 691 sandık cephane, 2192 sandık top mermisi, 16 sandık gaz maskesi. 28 Eylül 1921 - Altay Vapuru - 585 sandık top mermisi, 12 sandık gaz maskesi. 29 Eylül 1921 - Arslan Motoru - 638 sandık top mermisi, 25 sandık gaz maskesi. 2 Ekim 1921 - Metruke Motoru - 154 sandık top mermisi. 15 Ekim 1921 - Turgut Motoru - 516 sandık top mermisi. 20 Ekim 1921 - Ceylân-i Bahri Motoru - 80 sandık top mermisi. 26 Ekim 1921 - Şahin Vapuru - 2 top, 5189 sandık top mermisi. 1 Kasım 1921 - İngiliz Gemileri - Malta'dan gelen 45 kişi (2 harp, 2 ticaret) (Mübadele). 6 Kasım 1921 - Tecrübe Motoru - 860 tüfek ve kasatura. 17 Kasım 1921 - Preveze Gambotu - 2005 tüfek ve kasatura, 35 sandık top mermisi. 19 Kasım 1921 - Gazal ve Dâna Motoru - 159 sandık top mermisi, 853 sandık top mermisi. 27 Kasım 1921 - Aydın Gambotu - 489 tüfek ve kasatura, 298

sandık cephane, 411 sandık top mermisi. 7 Aralık 1921 - Preveze Gambotu - 651 sandık top mermisi. 14 Aralık 1921 - Gazal Vapuru - 200 sandık top mermisi. 15 Aralık 1921 - Şahin Vapuru - Kars'tan gelen ağır toplar (Trabzon - İnebolu yolu ile). 16 Aralık 1921 - Mebruke Motoru - 458 sandık top mermisi. 23 Aralık 1921 - Preveze Gambotu - 238 sandık top mermisi. 3 Mart 1922 - Afrika Vapuru (İtalyan) - Muhtelif askeri malzeme, 1 tıbbi malzeme.²⁶

İstiklâl Yolu'nun asıl aktif işlevine Yunan kuvvetlerinin 28 Haziran 1921 tarihinde İzmit'in Yunanlar tarafından işgali sonrasında başladığını söylemek mümkündür. Bu tarihten sonra Anadolu'ya her türlü cephane ve insan giriş çıkışının kapıları Karadeniz limanları olmuştur. Tabii olarak İstiklâl Yolu'nun başlangıç noktası olan İnebolu limanı bunların en başında gelmiştir.²⁷ Yunanlılar, İstiklâl Yolunun aktif olarak kullanılarak Türkler açısından ne derece önemli olduğunu farkındaydılar. Zaten Millî Mücadele sırasında İzmit ve Adapazarı bölgesi İngiliz ve Yunanların işgali altında bulunuyordu. Ayrıca Yunanlılar Trabzon'da Pontus Hükümeti kurmak ve Türklerin sevkiyatta aktif olarak kullandıkları İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara bağlantısını kesmek düşüncesindeydiler. Bunun için Sakarya'nın doğusuna geçip oradan Çorum üzerinden Samsun'a ve Trabzon'a yönelik bir harekete girişmeleri ihtimali vardı. Mustafa Kemal Paşa, bu ihtimali göz ardı etmemiş ve Sakarya/Karasu dolaylarında savaşı İpsiz Recep'in çetesine, Yunanları Sakarya'nın doğusuna geçirmeme görevi vermiştir. Bu çeteler Yunanların Sakarya'nın doğusuna geçmesini önlemiş ve yolun güvenliğini tehlikeden kurtarmışlardır.²⁸

İstiklal yolu güzergâhı sadece askeri ve stratejik olarak önemli olmamıştır. Geçtiği güzergâhlarda kültürel olarak büyük bir hareketlilik kazandırmıştır. Çankırı'nın köklü ailelerinden olan ve I. TBMM'de milletvekilliği yapan Hacışeyhoğlu Hasan Üçok, İstiklâl Yolunun aktif olduğu dönemin canlı şahitlerindedir. Anılarında, İstiklâl Yolu güzergâhında bulunan Çankırı'da bunun sayesinde kültür faaliyetleri de yapıldığını belirtmiştir. Hatta o dönem çıkartılan gazetelerde yazılar ve şiirler yayımlanmış, Kastamonu'da açılan sinemalarda müsamereler düzenlenerek, Millî Mücadele ruhu canlandırılmıştır. Üçok, 27 Eylül 1921'de Çankırı'da kurulan panayır sayesinde Çankırı'nın mahalli bir yer olmaktan çıkarılarak, uluslararası bir yer hale getirildiğinden bahsetmiştir.²⁹

Bu bahsi kapatmadan önce İnebolu-Kastamonu-Ankara hattında, şu güzergah takip edilmiştir. "İnebolu, Küre, Ecevit, Şeydiler, Devrekani, Halkacılar, Şeker Köprü, Kastamonu, Beşdeğirmenler, Ilgaz, Çomarın, Yenice köy, Kazancı, İnköy, Gündoğdu, Çankırı, Çandır, Kızılkaya, Kalecik ve Ankara". Bu yerlerde ise güvenlik, gelen-giden yolcu konak bir çok sayıda han, otel ve karakol teşkil edilmiştir. Bunlar; "Merkez İnebolu Sübyan Çavuşun Otel, Merkez -Küre Ahmet Çavuşun Otel, Ecevit Herif Kâmil, Üyük Hanı, Ödemiş Ham, Şeydiler Yumurtacı Hüseyin Ağa Hanı, Beşdeğirmenler, Ilgaz Dibi Otelleri, Ilgazdağ doruğunda

²⁶ Emine Pür, "Millî Mücadele Dönemi'nde İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara Hattının "İstiklâl Yolu" Durumu Üzerine Değerlendirme", (Millî Mücadelede Cephe Gerisi Ve İstiklâl Yolu Gençlik Sempozyumu Bildirileri, 17-20 Ekim 2019), Çankırı: Kayıkçı Matbaacılık, 2020, s.660-663; Özlü, "İstiklal Savaşı'nda Bir Yol", s.164-171.

²⁷ Çiçek, "Ankara Hükümetinin Dünyaya", s.400.

²⁸ Süleyman Kazmaz, *Millî Mücadele'de İpsiz Recep ve Rizeli Gönüllüler*, Ankara: Türk Halk Kültürünü Araştırma ve Tanıtma Vakfı Yayını, 1996, s.141-142.

²⁹ Hacışeyhoğlu Hasan Üçok, *Çankırı Tarih ve Halkiyatı*, Ankara: Okuyan Adam Yayınları, 2002, s.292.

Jandarma Karakolu, Çomarın, Yeniceköy, Kazancı Hanları, Kale Hanı, İnkÖy Hanları, Gündoğdu Jandarma Karakolu, Çankırı Hacı Kadir, Hafız Ağa Hanları, Hacibey, Kalecik Yeni Han ve Ankara Taş Misafirhanesi” olmuştur.³⁰

İstiklal Yolundan Cephane Taşıyan Kadınlar

Anadolu'nun her yerindeki kadınlar maddi-manevi olarak Milli Mücadeleye yoğun olarak destek vermiştir. 4-12 Eylül 1919 tarihinde yapılan Sivas Kongresi'nden sonra, Sivas Valisi Reşit Paşa'nın eşi olan Melek Hanım'ın öncülüğünde Anadolu Kadınları Müdafaa-i Hukuku Vatan Cemiyeti kurulmuştur. Bu cemiyetin bir şubesi de Kastamonu Müdafaa-i Hukuk Kadınlar Cemiyeti olarak burada kurulmuştur. Kastamonu kadınları, Anadolu'nun işgal edilmesinin ilk zamanlarında konserler vermiş, propagandalar yapmış ve seslerini duyuracak kadar çoğaldıkları zaman ise ilk defa Müdafaa-i Hukuk hanımlar şubesini kurmuşlardır. Böylece daha başarılı olup, diğer illerde ki kadınlara örnek olmuşlardır. Bu cemiyet, çeşitli etkinlikler düzenleyerek, konferanslar, müsamereler ve sergilerde milli davanın önemini herkese anlatmışlardır. Hatta yaptıkları mitinglerde, dünya kraliçelerine, Cumhurbaşkanlarının eşlerine protesto telgrafları da göndermişler ve seslerini dünya kamuoyuna duyurmaya çalışmışlardır. 10 Aralık 1919 tarihinde Kastamonulu kadınlar bir miting tertip etmişlerdir. Müdafaa-i Hukuk Kadınlar Cemiyeti Kız Muallim Mektebi'nin bahçesinde yapılan bu mitinge, yaklaşık üç bin civarında kadın katılmıştır. Kastamonu kadınlar şubesi başkanı Zekiye Hanım da miting sırasında kadınlara şöyle seslenmiştir; “Hanımlar!... Bizim gibi şefkatle merhametle düşündüklerinden şüphe etmediğimiz İtilaf Devletleri'nin büyük kadınlarına müracaat edecek ve birer telgrafla bize yapılan haksızlıkları yazacak ve anlatacağız! Eğer onlarda hakkımızı teslim etmezlerse evlatlarımızın kanlarına kendi kanlarımızı karıştırarak erkeklerimizle bir safta dinimiz ve istiklalimiz için haksız, zalimlere tarihin lanetlerini terk ederek şehametle öleceğiz.”³¹

Kastamonu Müdafaa-i Hukuk Kadınları, Milli Mücadele için aktif olarak çalıştıkları görülmüştür. Ordunun her türlü giderleri için para bağışi kampanyaları düzenlenmiş ve ordunun giyimi için eşya temin etmişlerdir. Sadece kendileri bağımsız çalışmamış, diğer cemiyet ve gençler kulübü ile de iş birliği yapmışlardır. Hatta Milli Mücadele için İstanbul'dan İnebolu'ya gelen subay ve sivillerin Ankara'ya kadar olan yeme, içme, yatma ve yolluk masraflarını bile ödenmişlerdir. Bunun yanında ordu için çadır bezi, çamaşır ve birçok eşya yaptırmışlardır.³²

Kastamonu'da, erkeklerinin birçoğu I. Dünya Savaşı'nda şehit olmuş geride kalanlar ise Milli Mücadele'ye katılmışlardır. Bu durumda bu güzergâhta cephaneleri taşıyacak olan kişiler kadınlar, yaşlılar ve çocuklar olmuştur. Kadınların gösterdiği çaba insanüstü olmuştur. Kadınlar, sırtlarında bebeklerini sararak, kağnılarıyla çamurlu yollarda çok zor şartlar altında, cephaneye mühimmat yetiştirmişlerdir. Aynı zaman da tarlalarını kendileri ekip biçmişlerdir.³³

³⁰ Turan, “Milli Mücadelede İnebolu”, s.694-695.

³¹ Gülay Sarıçoban, “Milli Mücadele’de Anadolu Kadını”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21/4, (2017), s.1335-1337.

³² Özlü, “İstiklal Savaşı’nda Bir Yol”, s.165.

³³ Zeki Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Kadınları*, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2007, s.353.

Milli Mücadele sırasında İstiklâl Yolunu kullanan Rauf Orbay, hatıralarında İnebolu'dan Çankırı'ya kadar olan yerlerde, cephe gerisi olarak adlandırılan bütün işlerin yüzde doksanının kadınlar tarafından yapıldığını görmüştür. Hatta Orbay, kadınlar bu işleri o derece gayretle yapıyorlardı ki görseler erkekler bile mahcup olur diyerek hayretini ifade etmiştir. Aralarında, bebeği çok küçük olanlar kadınlar da mevcuttur. Bu fedakâr kadınlar, yavruları kucağında veya sırtında, kağnıları önlerinde, İnebolu'dan Ankara'ya cephane taşımışlardır. Orbay, gördükleri karşısında Yüce Allah'ın bu millete, çok yakında uzun müddet sulh ve saadet nasip edeceğini söylemiştir.³⁴

Fakat ulusal kurtuluşta çok önemli olan İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara güzergâhı aynı zamanda hazin hikâyelere de sahne olmuştur. Hatta bu yolda donarak vefat edenler olmuştur. 1921 yılının kış ayında kağnısıyla İnebolu'dan Ankara'ya mühimmat götüren Şerife Bacı vardır. Şerife Bacı, İnebolu'dan aldığı cephaneyi, Kastamonu'ya doğru yola çıkardığı gün çetin kış şartları hakimdi. Bu sırada aniden tipi bastırmış ve tipiden dolayı göz gözü görmediği için Şerife Bacı, bağlı bulunduğu kağnı kafilesinden ayrı düşmüştür. Şerife Bacı, Kastamonu şehrinin girişinde kışla önüne kadar, cephane yüklü kağnısını getirmiş, cephane ıslanmasın diye yorganı kendi üzerine örtmemiş, bir kısmını cephane üzerine bir kısmını da bebeğinin üzerine örtmüştür. Fakat kendisi donarak vefat etmiştir. Bu nedenle Şerife Bacı, Milli Mücadele sırasında Türk kadınının gösterdiği gayret ve fedakârlığın sembollerinden birisi olmuştur. Onun bu büyük hizmeti unutulmasın ve asırlar boyu anlatılsın diye Kastamonu Hükümet Konağının önüne Şerife Bacı Anıtı dikilmiştir.³⁵

Kastamonu'da Şerife Bacıdan sonra İstiklal yolunda anıtlaşan başka bir kadın ise Halime Çavuş olmuştur. Halime Çavuş, Milli Mücadele döneminde, ailesinin ısrarlarına rağmen cepheye düşmanla savaşmaya gitmiştir. Hatta erkekler tarafından yadırganmamak için erkek gibi giyinmiş, saçlarını kazıtmış ve erkek gibi traş olmuştur. Halime Çavuş, sadece cepheye savaşmamış ve İnebolu'dan aldığı birçok cephaneyi, cepheye de ulaştırmıştır. Bu sırada düşman kurşunuyla yaralanmış fakat cephe gerisinde yaralı halde çalışmaya devam etmiştir.³⁶

İstiklâl Yolunu Kullanan Kişiler

Uzunluğu 272 kilometre olan İnebolu-Ankara yolu, adeta Ankara hükümetinin dünyaya açılan kapısı olmuştur. İnebolu bu yolun başlangıç noktası olduğu gibi Milli Mücadele döneminde de kalabalık grupların barındığı bir merkez haline dönüşmüştür. İnebolu-Kastamonu yolunun başlangıç noktası sayılan İkiçay deresi civarında kasabaya bir saatlik bir mesafede bir kontrol karakolu oluşturulmuştur. Çünkü bu yolu kullanarak her türlü insan gelmekteydi. Bunun için bu karakolda son kontroller yapıldıktan sonra, yolcuların Kastamonu'ya gitmesine izin verilmekteydi. Buradan ise Kastamonu'ya varmak yaylı araba ile üç gün sürüyordu. Bu yolculuğun ilk durağı Küre idi. Subay, askeri personel ve aileleri Küre'de bulunan askerlik şubesine ait misafirhanede konaklıyorlardı. Şeydiler ise Küre'den

³⁴ Rauf Orbay, *Cehennem Değirmeni-Siyasi Hatıralarım*, Cilt II, İstanbul: Emre Yayınları, 1993, s.59.

³⁵ Fevziye Abdullah Tansel, *İstiklâl Harbi'nde Mücâhit Kadınlarımız*, Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, 1988, s.53; Döndü Çavdar, "Milli Mücadele'de Kahraman Türk Kadınları", *Türktob-Türkiye Tohumcular Birliği Dergisi*, 4, (2015), s.65.

³⁶ Tansel, *İstiklâl Harbi'nde*, s.46.

sonra ikinci konaklama yeri idi. Burada da bir askeri misafirhane vardı. İnebolu Kastamonu arasında askeri personel ve ailelerini taşımak için 12 yaylı araba 40 mekkâreden meydana gelen bir nakliye kolu mevcuttu. Subay ve subay aileleri sevkiyat esnasında işlerini kendileri temin etmekteydiler. Küçük zabıtlarla ailelerinin işlerini ise Hat Kumandanlığı temin etmiştir. Bundan sonra ki Kastamonu-Çankırı yolu da yine İnebolu-Kastamonu arasında olduğu gibi yaylı araba ile üç gün sürüyordu. İlk durak Beşdeğirmenler, ikinci durak ise Kaznacı Han (Yenice) idi. Sonrasında ise Çankırı-Ankara'ya ulaşmak için yolu üzerindeki önemli durak yerleri vardır. Bunlar; Çandırılı, Kalecik, Yenihan ve Ravlı Köyü idi. Ayrıca kağnı kolları ise; Kastamonu-Çankırı yolu üzerinde bulunan Kovanlı, Bulacık, Umut, Kayı, Beşdeğirmenler, Gülmenler Köyü (Gavurun Hanı), Güngörmezler, Hacetepe, Bostan Köyü, Çomar, Yenice, Kale Han, İnköyü, Koçhisar, Kese köylerini geçerek Çankırı'ya varmışlardır. Çankırı-Ankara arasında ki önemli durak yerleri ise; Avran köyü, Dümbelek Ovası, Tüney Köyü, Çandırılı, Kalecik, Yenihan, Tekebeli, Ravlı, Böldüz, Ballı Hüseyin, Solfasol köyleri olmuştur. En son Ankara'ya girişte ise Bendderesi köprüsü başında bir askeri nokta oluşturulmuş ve gelen kişiler itimatnamelerini göstermiş ve bu şekilde Ankara'ya girmişlerdir. Çünkü Milli Mücadelenin merkezi olan Ankara çok önemliydi. İnebolu-Ankara arasındaki yaylı araba yolculuğun yaklaşık olarak 8-10 arası sürdüğü görülmektedir. 1921 ve 1922 yıllarında ise daha önce yaylı, at arabası ve kağnılarla yolculuk yapılabilen Ankara-İnebolu yolunda, otomobille gidip-gelinecek bir hale getirildi. Yolculuk süresi çok kısalmış ve "Müceddid Berliye" adında bir acente kurulmuştur. Bu acente, Ankara'dan İnebolu'ya taşımacılık yapmış, Ankara Taşhan'dan yolcularını alarak iki günde İnebolu'ya ulaştırmıştır.³⁷

Millî Mücadele devam ederken en güvenilir yollardan biri olan İstiklâl Yolu, Ankara'nın dışarıyla olan bağlantısı sağlamıştır. İnebolu limanı üzerinde pek çok yerli önemli kişi girip çıkış yapmıştır. Bunların yanında önemli yabancı şahsiyetlerde Ankara'yla irtibatla bulunmak için burayı kullanmıştır. Mustafa Eski, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya Gelen Önemli Kişiler" adlı makalesinde bu yerli kişilerin şunlar olduğunu belirtmiştir: İsmail Habib Bey, Ferit Bey, Dr. Ferruh Niyazi Bey, Behçet Bey, Abdulahad Nuri Bey, Ahmet Talat Bey, Hasan Fehmi Bey, Miralay Osman Bey, Salih Paşa, Cemal Bey, Karamürselli Yahya Bey, Reşit Paşa, Hamit Bey, Tunalı Hilmi Bey, Nurettin Paşa, Eşref Edip Bey, Müfide Ferit Hanım, Rıza Nur Bey, Muhittin Paşa, Yusuf Kemal Bey, Mehmet Akif Bey, Tefik Rüştü Bey, Refik Şevket Bey, Dr. Fikret Bey, Bekir Sami Bey, Yusuf Ziya Bey, Necip Bey, Topal Osman Ağa, İzzet Paşa, Hüseyin Hüsnü Paşa, Galip Paşa, Samih Rifat Bey, Raif Nezih Bey, Nafi Atuf Bey, Vehbi Bey, Ali Fuat Paşa, Hazım Bey, Hüseyin Kazım Bey, Mehmet Emin Bey, Yusuf Akçura, Mithat Bey, Hasan İzzet Paşa, Yakup Kadri Bey, Rafet Paşa, Ömer Faruk Efendi, Şükrü Bey, Ahmet Ağaoğlu, İsmail Hakkı Bey, Fethi Bey, Rafet Bey, Mustafa Necati Bey, Neşet Bey, Canik Mebusu Hamdi Bey, Trabzon Mebusu Benizâde Hamdi Bey, Aka Gündüz, Celal Nuri Bey, Muhtar Bey, Enver Behnan Bey, Rauf Orbay, Cevat Paşa, Yakup Şevki Paşa, Mürsel Paşa, Dr. Abdüsselam Paşa, Dr. Fazıl Berki Bey, Celalettin Arif Bey, Hidayet Bey, Ahmet Emin Bey, Cemal Paşa, Cevat Abbas Bey, Fahri Paşa, Çürüksulu Mahmut Paşa, Galip Paşa, Ruşen Eşref Bey, Hamdullah Suphi Bey, İsmail Canbolat, Kazım Karabekir Paşa...³⁸Türk ve İslam

³⁷ Çiçek, "Ankara Hükümetinin Dünyaya", s.401-403.

³⁸ Mustafa Eski, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya Gelen Önemli Kişiler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/45, (1999), s.1040-1072.

dünyasına mensup olup Kastamonu'ya gelen kişiler ise şunlardır: Mustafa Sagir, Azerbaycan Heyeti, Buhara Heyeti, İsmail Sadri Bey, Mehmet Gülhan, Zeki Alioğlu'dur.³⁹ Ayrıca Malta'dan da 59 kişi gelmiştir.⁴⁰Kastamonu'ya ABD ve Avrupa ülkelerinden yabancı kişiler ise; Yzb. Sleyt, Bnb. Sımıth, Dulmonely, Mösyö Dugel, Madam Berthe G. Gaulıs, Franklin Bouillon, Bnb. Sare, İtalyan siyasi mümessili, Yrb. Rawlınson, Yzb. Carmichael, Faller Keales, Mdivani, Phılıp, Jean Chılıqueln, Emile Oblan, Grandelisee, Grandemanne, Mr. Miller, Mr. Whitney, Don Louis, Mr. Ambery ve Mr. Chester'dır. Kastamonu'ya gelen bu kişilerin kamuoyu üzerinde büyük bir tesir meydana getirdiği görülmektedir. Bu kişilerin basına verdiği beyanatlar yerel gazetelerde yayımlanmış ve yöre insanı tarafından bunlar okunmuştur.⁴¹

İstiklâl yolunu kullanarak, Kastamonu'ya gelen yerel kişilerden en fazla etki meydana getiren kişi Mehmet Akif (Ersoy) olmuştur.⁴² Mehmet Akif (Ersoy), Mustafa Kemal Paşa'nın ricası üzerine Milli Mücadelenin merkezi Ankara'ya gelmiş ve 5 Haziran 1920 tarihinde ise Burdur milletvekili olarak seçilmiştir. Başyazar Sebülü'r-Reşâd dergisinde yazılar yazarken, Akif'in hem İstanbul'dan ayrılması hem de Kastamonu'ya geçmesi üzerine, Sebülü'r-Reşâd İstanbul'daki yayınlarına son vermiştir. Akif de daha sonra Kastamonu ve çevresinde birçok kere milli mücadeleye destek verilmesi konusunda konuşmalar yapmıştır. Bu konuşmalardan en önemlisi olarak bilinen birisi de onun Kastamonu Nasrullah Camii'ndeki halka hitap eden konuşmasıdır. Bu konuşma, ayrıca Sebülü'r-Reşâd'ın Kastamonu'da çıkarılan ilk nüshasında yayımlanmıştır. Bu vaaz, "Mehmet Âkif Sesleniyor" başlığı altında Boğaziçi Yayınları'na basılmıştır. Bu vaaz, Kastamonu'ndaki halk tarafından oldukça ilgi görmüş ve günlerce etkisi devam etmiştir. Çünkü Mehmet Akif, Milli Mücadeleye halktan destek isterken, o günün temel meselelerini dillendirerek bunlara çözüm yolları da üretmiştir. Ayrıca, halkın anlayabileceği bir konuşma yaparken, düşünce ve sözlerini ayet ve hadislerle desteklemiştir.⁴³

Milli Mücadele döneminde Kastamonu'ya gelen aydınların karargâh merkezi olduğu, Açıkşöz Gazetesinde özellikle belirtilmiştir. Bu gazetede, Mili Mücadelenin öneminden bahseden ve halkın bilinçlenmesini sağlayan yazılar yayımlanmıştır. Gazetede bu konuda yazı yazan kişilerin en başında gelenleri Mehmet Akif, Hamdullah Suphi, Yusuf Akçura, İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Ahmet Ağaoglu, Mustafa Necati vb. gibi kişiler olmuştur.⁴⁴

Son söz olarak Milli Mücadelenin kilit noktası haline gelen İstiklâl Yolu ve bu yola önem kazandıran İnebolu Limanının, hem Milli Mücadele hem de Mustafa Kemal Paşa açısından ne kadar büyük bir öneme haiz olduğunu, onun "Gözüm Sakarya'da, Dumlupınar'da, Kulağım İnebolu'da" dediği söz de görmekteyiz.⁴⁵

Sonuç

³⁹ Eski, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya", s.1072-1076.

⁴⁰ Turan, "Milli Mücadelede İnebolu", s.695.

⁴¹ Eski, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya", s.1076-1086.

⁴² Mustafa Eski, *Milli Mücadelede Mehmet Akif Kastamonu'da*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1983.

⁴³ Mehmet Akif Ersoy, *Mehmet Âkif Sesleniyor*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2007.

⁴⁴ *Açıkşöz Gazetesi*, 11 Kasım 1920.

⁴⁵ Kastamonu Valiliği, *İnebolu'dan Ankara'ya Atatürk ve İstiklâl Yolu*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2009, s.28.

Kastamonu, tarihi boyunca işgal edilmemiş ve bu durum Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandıktan sonra da devam etmiştir. Düşman, Anadolu'nun her yerinde işgallere başlarken, Kastamonu'nun önemi daha da artmıştır. Mustafa Kemal Paşanın 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkmasıyla Millî Mücadele başlamıştır. İstanbul'un İtilaf kuvvetlerinin işgali altında olması ve burada denetimlerini sıkılaştırmaları nedeniyle mühimmat sevkiyatı yapılması bayağı zorlaşmıştır. Bu, cephaneye sevkiyatı için yeni güzergâhlar aranması zorunlu hale getirmiştir. İşte İnebolu- Kastamonu-Çankırı-Ankara güzergâhı olarak adlandırılan İstiklâl Yolu bunun sonucunda ortaya çıkmıştır. Milli Mücadele devam ederken önemli bir geçit merkezi haline dönüşmüştür. Buranın önemi, hem düşman tarafından işgal edilmemiş olmasından hem de Ankara'yla ve Karadeniz'le bağlantısı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu güzergâh üzerinde Milli Mücadele boyunca asker ve mühimmat sevkiyatı yapılmış, güvenli olduğu için de birçok yerli ve yabancı kişi burayı kullanarak Ankara'ya ulaşmıştır. Bu güzergâh üzerinde bulunan yerli halk da kadınıyla erkeğiyle maddi ve manevi olarak Milli Mücadelenin kazanılmasını sağlamıştır. Kurdukları cemiyet ve örgütler sayesinde ordu için yardımlar toplamışlar, cephaneye mühimmat taşımışlar ve yolu kullanan kişilerin konaklaması vb. gibi ihtiyaçların giderilmesine ciddi katkı sağlamışlardır. Böylece İstiklâl Yolu sayesinde Batı Cephesinde Yunanlılara karşı zaferi kazanılmış ve düşman Anadolu'dan tamamen atılmıştır.

Kaynakça

- Açıksöz Gazetesi*, 1 Şubat 1920.
Açıksöz Gazetesi, 11 Kasım 1920.
Açıksöz Gazetesi, 14 Mart 1921.
Armstrong, Harold, *Türkiye Nasıl Doğdu*, çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul: Özgü Yayınları, 2001.
Atabey, Figen, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Millî Mücadele Dönemi)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2006.
Çavdar, Döndü, "Millî Mücadele'de Kahraman Türk Kadınları", *Türktob-Türkiye Tohumcular Birliği Dergisi*, 4, (2015), 62-65.
Çelebi, Ercan, "Millî Mücadele'de Kastamonu", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 10/19, (2014).
Çiçek, Rahmi, "Ankara Hükümetinin Dünyaya Açılan Kapısı İnebolu Ankara Yolu", *Atatürk Yolu Dergisi*, 5/20, (1997).
Ersoy, Mehmet Akif, *Mehmet Âkif Sesleniyor*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2007.
Eski, Mustafa, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya Gelen Önemli Kişiler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/45, (1999), 1039-1088.
Eski, Mustafa, *Millî Mücadelede Mehmet Akif Kastamonu'da*, Ankara: Ayyıldız Matbabası, 1983.
İstiklâl Yolu Eğitim Kültür Turizm ve Gençlik Derneği Yayınları, Millî Mücadelede Cephe Gerisi Ve İstiklâl Yolu Gençlik Sempozyumu Bildirileri (17-20 Ekim 2019), Çankırı: Kayıkçı Matbaacılık Yayıncılık, 2020.
Kastamonu Gazetesi, 13 Kasım 1921.
Kastamonu Gazetesi, 8 Ocak 1920.

Kastamonu Valiliği, *İnebolu'dan Ankara'ya Atatürk ve İstiklâl Yolu*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 2009.

Kazmaz, Süleyman, *Millî Mücadele'de İpsiz Recep ve Rizeli Gönüllüler*, Ankara: Türk Halk Kültürünü Araştırma ve Tanıtma Vakfı Yayını, 1996.

Kıran, Merve, "Millî Mücadele'de Kastamonu Kadınları Ve İlk Kadın Mitingi", Yüksek Lisans Tezi, Şeyh Edebali Üniversitesi 2019.

Kocaoğlu, Meryem, "Peyzaj Planlama Kriterlerine Göre İnebolu Kastamonu İstiklâl Yolu Kültür Rotası'nın Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, Kastamonu Üniversitesi, 2018.

Orbay, Rauf, *Cehennem Değirmeni-Siyasi Hatıralarım*, Cilt II, İstanbul: Emre Yayınları, 1993.

Özakman, Turgut, *Şu Çılgın Türkler*, Ankara: Bilgi Yayınevi, 2005.

Özlü, Hüsnü, "İstiklal Savaşı'nda Bir Yol: İstiklal Yolu ve Kastamonu Bölgesindeki Lojistik Faaliyetlerin Değerlendirmesi", *Savunma Bilimleri Dergisi*, 18/2, Sayı 36, (2019), 155-180.

Peker, Nurettin, *1918-1923 İstiklal Savaşı'nın Vesika ve Resimleri İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Zaferlerini Sağlayan Kastamonu Havalisi*, İstanbul: Gün Basımevi, 1955.

Pür, Emine, "Millî Mücadele Dönemi'nde İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Ankara Hattının "İstiklâl Yolu" Durumu Üzerine Değerlendirme", (Millî Mücadelede Cephe Gerisi Ve İstiklâl Yolu Gençlik Sempozyumu Bildirileri, 17-20 Ekim 2019), Çankırı: Kayıkçı Matbaacılık, 2020.

Sarıçoban, Gülay, "Millî Mücadele'de Anadolu Kadını", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21/4, (2017), 1331-1346 .

Sarıhan, Zeki, *Kurtuluş Savaşı Kadınları*, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2007.

Tansel, Fevziye Abdullah, *İstiklâl Harbi'nde Mücâhit Kadınlarımız*, Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, 1988.

Refik Turan, "Millî Mücadelede İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/44, 1999, 693 - 699.

Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), 7'nci Cilt, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayını, Ankara, 1975.

Üçok, Hacışeyhoğlu Hasan, *Çankırı Tarih ve Halkiyatı*, Ankara: Okuyan Adam Yayınları, 2002.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Charles E. Bell'e Göre Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Demiryolları

Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TURP*

Özet

Avrupa'da demiryolları, Sanayi İnkılabının ardından hızla gelişti. 19. Yüzyılda ulaşım ve nakliye alanlarında en önemli devrim demiryollarıydı. Ancak Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişimi Avrupa devletlerindeki kadar hızlı olmadı. Bu yüzden Türkiye Cumhuriyeti'nin devraldığı demiryolu yeterli değildi. Özellikle İnönü Hükümetleri döneminde demiryollarına önemli yatırımlar yapıldı. Süreç içerisinde hızlı bir gelişme yaşansa da yine de demiryolu ağı ihtiyaca cevap vermekten uzak bir görünüm arz etmekteydi. Bu durum demiryollarının nasıl geliştirileceğine ilişkin yabancı uzmanların gözlemlerine gereksinimi beraberinde getirdi. Bu amaçla Türkiye'ye davet edilen yabancı uzmanlardan biri de Amerikalı Charles E. Bell'di. Bell, 1933 yılında Türkiye'ye gelerek demiryollarına ilişkin bir rapor hazırladı. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nde bulunan raporun mütalaasında, demiryollarının teşkilat yapısı, tarifeleri, nakliye ve yolcu sayıları, vagon ve lokomotiflerin durumu gibi pek çok konuya dair Bell'in gözlemleri ve çözüm önerilerine ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Nitekim çalışmamızda arşivden elde edilen raporun mütalaası, konuya ilişkin belgeler, resmi yayınlar, telif ve tetkik eserler ışığında erken cumhuriyet döneminde Türkiye'deki demiryollarının durumu ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Cumhuriyet, Demiryolu, Charles E. Bell

Railways in Turkey in the Early Republican Period According to Charles E. Bell

Abstract

Railways in Europe developed rapidly after the Industrial Revolution. In the 19th century, railways were the most important revolution in the field of transportation. The development of railways in the Ottoman Empire, however, was not as rapid as in European countries. As a result, the railways infrastructure taken over by the Republic of Turkey was not adequate. A great importance was attached to railways and significant investments were made during İnönü governments. Despite the significant enhancement in the course of time, the network of railways was still far from meeting the need. This led to the need for observations of foreign specialists about how to improve railways. One of these foreign specialists invited to Turkey was an American named Charles E. Bell. Bell, came to Turkey in 1933 and prepared a report on railways. The report kept in the Republican Archives under the Directorate of State Archives of the Presidency of the Republic of Turkey contains Bell's observations and solution offers on many topics including the organization of railways, tariffs, numbers of transportations and passengers, conditions of railway cars and locomotives. Examining the report obtained from the archive, relevant documents, official publications, copyrighted works and research works, the present study will try to reveal the situation of railways in Turkey in the early Republican period.

Keywords: Republic, Railway, Charles E. Bell

* Kafkas Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, muharremt28@hotmail.com.

Giriş

Ülke içi ve ülkeler arası ulaşım ağlarının gelişmesi, beraberinde sosyal ve ekonomik gelişmeyi de getirmektedir. Özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir şekilde gelişen demiryolu ulaşımıyla dışa kapalı ülkeler dünya pazarına çıkmış, sanayi inkılabıyla hızla üretimi artan emtia başka pazarlara hızlı şekilde taşınmış, tüm dünyada ticari hayat canlanmaya ve değişmeye başlamıştır.¹

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda mevcut demiryolu ağı yeterince gelişmiş değildi. Osmanlı Devleti'nden kalan demiryolu ağı 4112 km. idi. Bunun 3756 km'lik kısmı imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmişti ve onlar tarafından işletilmekteydi. Rusya'dan geri alınan topraklardan elde edilen 356 km'lik hattın ise Erzurum-Sarıkamış arasındaki 232 km'lik kısmı dar hattı.²

Cumhuriyetin ilanının ardından pek çok alanda olduğu gibi demiryolu politikasında da önemli değişiklikler oldu. Ülkenin ekonomik ve siyasi bağımsızlığının sağlanmasında demiryolu ağının gelişmesi en önemli hususlardan biri olarak görüldü. Bu amaçla yeni hatlar inşa edilirken, yabancı şirketlerin de millileştirilmesi için çalışmalar yürütüldü.³

Cumhuriyetin ilk 15 yılı içinde devlet eliyle demiryolu ağını genişletmek için pek çok proje hayata geçirildi. 1924'te Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır, 1925'te Kütahya-Balıkesir ve Filyos-Irmak, 1926'da Ulukışla-Kayseri, 1933'te Yolaçtı-Elâzığ, Afyon-Burdur, Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya, 1924'te Bozanönü-Ispah, 1937'de Diyarbakır-Kurtalan hatlarının yapım çalışmaları başladı. 1938'e gelindiğinde 3302 km yeni demiryolu inşa edilmişti. İmtiyazlı şirketlerin millileştirilmesi kapsamında ise 1928'de Anadolu Hattı (Ankara-Eskişehir-Afyon-Ulukışla hattı), 1929'da Mersin-Tarsus-Adana hattı, 1931'de Samsun-Çarşamba ve Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa kısmı ve Mudanya-Bursa hattı, 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma hattı, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu şirketi, 1937'de ise Ereğli Şirketi ve Şark Demiryolları satın alınarak millileştirildi.⁴

Demiryollarına ilişkin teşkilatlarda bu dönemde önemli gelişmeler yaşanmıştır. İlk olarak 19 Temmuz 1920'de millileştirilen Anadolu hattının 926, Bağdat hattının 325 ve İzmir Kasaba hattının 233 km'lik kısmını yönetmek için Eskişehir'de bir genel müdürlük kurulmuştu. 24 Nisan 1924'de ise bu idare Devlet Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi adıyla Nafia Vekâlet'ine bağlı katma bütçeli bir kurum oldu. Demiryollarının son bulunduğu kentlerdeki limanlar da teşkilat bünyesine alınıp yabancı şirketlere ait olanlar devletleştirilince 31 Mayıs 1927'de kurumun adı Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını aldı. Tüm bu gelişmeler demiryollarının gerek ulaşım gerek taşımacılık alanındaki kullanımını arttırdı.

¹ Müşerref Avcı, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 14/54 (2014), s. 40-41.

² Filiz Çolak, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, 8/2 (2013), s. 351.

³ Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2006, s. 26-27.

⁴ Avcı, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası", s. 49,51.

Örneğin 1923'te 1.919.000 olan yolcu sayısı 1935'te 11.565.000'e, 1923'te 313.000 ton olan yük taşımacılığı 1935'te 3.099.000 tona yükseldi.⁵

Demiryollarını geliştirmek için zaman zaman yabancı uzmanların görüşlerine de ihtiyaç duyuldu.⁶ Bu uzmanlardan biri de Amerikalı Charles E. Bell'di.⁷ ABD'nin Georgia eyaletinde doğan Charles E. Bell, 1895 yılında Atlanta, Georgia'da Güney Demiryolu Genel Müfettiş Yardımcısı Sekreteri olarak göreve başladı. Ertesi sene demiryollarının trafik departmanına geçti. Daha sonra Genel Nakliye Acente Yardımcısı ve Umumi Nakliye Dairesi'nde büro şefi görevlerinde bulunduktan sonra Washington'da bulunan Genel Nakliye Acentesine geçti. 1917'den sonra ABD Gıda İdaresi Ulaştırma Direktör Yardımcısı ve İç Trafik Müdür Yardımcısı görevlerinde bulundu. Burada Demiryolu İdaresi Trafik Müdürü Asistanı oldu. 1920'de Trafik ve Ulaştırma Uzmanı olmak için istifa etti. 15 Mart 1933'te Türkiye'ye geldi.⁸

Önce demiryollarının idare usullerini, servis münasebetlerini, tarifelerini ve ilgili nizamnameleri inceledikten sonra sahada tetkiklerine başladı. İncelemeleri sırasında Amerika'da eğitim gören liman dairesi mühendisi Tarık Bey kendisine tercümanlık yaptı. 3 aylık bir çalışma için Türkiye'ye gelse de bu süre 18 Eylül 1933'te 3 ay ardından 4 Ocak 1934'te 31 Ocak'a kadar uzatıldı.⁹ Bell, çalışmalarının ardından Şubat 1934'te ülkeden ayrıldı. ABD'ye dönmesinin ardından Demiryolları Koordinatörü Joseph B. Eastman'ın Yönetici ve Trafik Yardımcısı oldu ve 1936'ya kadar bu görevde kaldı. 1937'de Eyaletler Arası Ticaret Komisyonu Derneği Uygulayıcıları'nın Mali İşler Müdürü oldu.¹⁰

Bell tarafından hazırlanan raporun mütalaasında ülkedeki demiryollarının durumu çeşitli başlıklar altında ortaya konuldu. Bu vesileyle gelecek yıllarda atılacak adımlar için bir uzman görüşü sağlandı.

Demiryolları Teşkilatı ve Memurlarına İlişkin Sorunlar

1933 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, merkez teşkilatı, yol, cer, hareket ve teftiş hasılat, atölye, muhasebe, heyet-i hukukiye, heyet-i sıhhiye, zat işleri, tahrirat ve umumi müfettişlikler dairelerinden oluşmaktaydı. Ayrıca demiryolları birer işletme şefinin ve gerekli fen ve muhasebe memurlarının bulunduğu 5 kısma ayrılmıştı.¹¹

Bell'in raporuna göre Türkiye'de demiryolları henüz çocukluk çağını yaşamaktaydı ve inşa edilen hatlar da bir süre zarar edecekti. Ancak ülkenin kalkınması için demiryollarına verilen önemi değerli bulmaktaydı. Rapor mütalaasında yer tutan hususlardan biri de demiryolu teşkilatları ve memurları hakkında verilen bilgilerdi. Mevcut teşkilatın verimli olmadığı,

⁵ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006, s. 69-71.

⁶ 1923-1950 yılları arasında gelen yabancı uzmanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Seyfi Yıldırım, "Türkiye'de Demiryolları'nda İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 23/67-68-69 (2007), s. 305-338.

⁷ BCA, 30.18.1.2/33.4.14.

⁸ I.C.C. Tractitioners' Journal, XVII/1, Association Of Interstate Commerce Commission Practitioners, October 1949, 8.

⁹ H. Yakup, "Amerikalı Mühendiss Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", *Demiryolları Mecmuası*, 9/101, (Temmuz 1933), s. 235; BCA, 30.18.1.2/39.67.8.

¹⁰ I.C.C. Tractitioners' Journal, Vol. XVII/1, Association Of Interstate Commerce Commission Practitioners, October 1949, 8-9.

¹¹ *10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1930*, T.C. Nafia Vekaleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 13-14.

tasarrufa imkân bırakmadığı, Devlet Demiryolları'nın faaliyetlerini düzenleyen çok sayıda kanun olduğu, idare amirlerinin gerekli vasıflara sahip olmadığı raporda belirtilmekteydi. Bunun dışında yetmiş personele ilişkin meseleler de raporda konu edilmekteydi. Âmir ve memurların modern usullere vakıf olarak eğitim almamaları,¹² daireler arasında kıskançlık olması, merkezîyetçi bir idare nedeniyle inisiyatif alamayan âmirlerin başında bulunduğu kuruma ilişkin yeterince özgür hareket edemediği görülmekteydi. Bu durum alanında uzun süre faaliyet yürüten kişilerin, sorun ve çözümleri bilse dahi merkezi idare nedeniyle işlem yapamamasına sebep olmaktaydı. Dolayısıyla bu husustaki bürokratik engeller kaldırılmıyordu. Bell ayrıca mevcut memur sayının fazla olduğunu ve azaltılması gerektiğini de gözlemlemişti.¹³ Ancak 1923'te 558 olan ve 1933'te 10745'e yükselen personel sayısı yabancı şirketlerin millileştirilmesinin ardından hızla arttı ve 1940'ta 29364'e çıktı.¹⁴

Raporda "*Teşkilâta mensup memurun, müstahdem ve bunların psikolojileri ve ihtiyaçları*" başlığı altında memurların sorunları da anlatılmaktaydı. Bell'e göre işletme müfettişleri, umumi müfettişler, daire müdürleri ve memurlar arasında zeki ve çalışkan birçok kişi bulunmaktaydı ve bunlar tecrübe kazanmaları durumunda çok daha kıymetli olacaktı. Ancak bunlar mevcut Umumi Müdüriyetin alakasızlığından şikâyet etmekte ve merkezin tahakkümü nedeniyle ümitsizliğe düşmekteydi. Tâli memurların ise önemli bir kısmı yüksek zekaya sahip ve çalışkandı. Yetiştirilmeleriyle birlikte "*büyük bir servet*" olacakları öngörülse de bürokratik murakebe, yetkili olmaları icap eden konularda bile yetki verilmemesi, lüzumsuz mesai ve kayıtlar, âmir korkusu gibi sebeplerden ötürü müşkül durumdaydılar. Yetkileri az olan memurların hata yapmaktan ve ceza almaktan korkmaları, âmirlerin ise mevkilerini kaybetme korkuları gibi hususların olduğunu belirtti. Yol ve cer dairelerinde ise açıkta bekletilen ihtiyat lokomotiflerinin zarar görmesi, bilhassa Eskişehir'de lokomotif aksamalarının açıkta bırakılması, tamirlerin dikkatsizce yapılması, kömürlerin depo edilmesi ve yakıt verilmesinde ilkel usullerin kullanılması ve bu nedenle hırsızlık ve kayıt tahrifine karşı tedbirlerin eksik olması, ateşçi ve makinistlerin modern usulleri bilmemesi nedeniyle tasarruf edilememesi gibi sorunlar vardı.¹⁵ Yol ve Mebani Dairesi'ndeki sorunları ise şu şekilde belirtmekteydi;

- 1- Divizyon ambarlarında malzeme stoklarının ihtiyaçtan fazla olması
- 2- Samsun ve Mersin başta olmak üzere birçok yerde antrepo ve istasyon tesisatının bulunmaması
- 3- Yeri ve inşası iyi düşünülmemiş tesisler
- 4- Muhtelif yerlerdeki hangar ve mebaninin işe yarar bir vaziyette olmaması
- 5- İnşaatlarda kullanılmış malzemenin kötülüğü

¹² Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarındaki en önemli sorunlardan biri yetmiş iş gücüyü. Çünkü 1923 öncesinde yabancı şirketlerin elinde olan demiryollarında yabancıların çalışması tercih ediliyordu ve Türkler yeterli bilgi ve birikime sahip olamıyordu. Bu sebeple 1923'te nitelikli içi gücü yetiştirmek amacıyla Konya'da Şimendifer Okulu açıldı. Bu okul 14 devre mezun verdikten sonra kapatılsa da ihtiyaç nedeniyle 4 Ekim 1930'da Hareket Kursu adıyla yeniden açıldı. Haydarpaşa, Ankara, Eskişehir ve Sivas'ta kurslar açıldı. 1938'de 13 haftada 364 saat eğitim veren kurslar, 1942 yılında ise Ankara'da Demiryolu Meslek Lisesi Açıldı. İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 189-190; Seda Ovacıklı, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Yapımı ve Güvenlik*, Polis Akademisi Trafik Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2020, s. 47.

¹³ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 66-67

¹⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, s. 189.

¹⁵ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 68-70.

6- Ray ve diğer hat malzemelerinin şebekenin muhtelif noktalarına atılması

7- Atölyelerin vaziyeti¹⁶

Hareket dairesinde yaptığı incelemeler neticesinde ise bu dairenin diğerlerine göre çok daha verimli çalıştığını ancak gündüz seferleri olmayan birçok noktada iyi bir yolcu servisi temin etmek için hareket cetvellerinin yeniden tanzim edilmesi, lüzumsuz işlerin kaldırılması, defterler ve modeller kaldırılarak basitleştirilmesi ve bu suretle memur sayısının da artmasının engelleneceğini belirtti. Umumi idare müfettişliklerinin ise daha işlevsel bir hale getirilmesi gerektiği ve umumi müdürlüğün “gözleri” olarak daha yapıcı ve tatbik edilebilir raporlar yazmaları için nizamnamelerinde değişiklik yapılması gerektiği vurgulandı. Sorunların çözümü için ise pek çok konuda önemli değişiklikler yapılmalıydı; aşırı merkeziyetçi yapıdan vazgeçilmesi, kâğıt işlerinin bir yana bırakılarak birim yetkilerinin net bir şekilde tayin edilmesi, idare reislerinin yetkilerinin arttırılması ve tecrübe ve alanında bilgi sahibi kişilerden oluşması, kırtasiyeciliğin kaldırılması, tesisat, tamirat ve tevsiat için esaslı bir program yapılması, memurların sistematik bir şekilde yetiştirilerek terfilerin hakkaniyetli olması, memurları cezbedecek maaşlar verilmesi. Yabancı bir heyetin getirilmesine de karşı çıkan Bell, eldeki yetişmiş personelin bu iş için yeterli olduğu ekledi.¹⁷ Muhasebe usullerini ise eleştirerek, mevcut muhasebe usullerinin daire reislerine yardımcı olmaktan ziyade engel teşkil ettiğini belirtti.¹⁸ Bu nedenle gelir ve giderlerin tahlil edilmesinin mümkün olmadığını vurguladı.¹⁹ Bell ayrıca bir Münakalât ve Muvasalat Vekâleti kurulmasını da önermekteydi.²⁰ Bell’in raporundan 6 yıl sonra 27 Mayıs 1939’da Münakalat ve Muhabere Bakanlığı kurularak daha önce İktisat ve Nafia Bakanlıklarına bağlı olan ulaştırma hizmetleri bu bakanlığın bünyesine alındı. Dolayısıyla Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü de bu bakanlığa bağlandı. Münakalat ve Muharebe Bakanlığı inşa faaliyetlerini değil işletme faaliyetlerini yürütecekti.²¹

Demiryolu Kullanımını Arttırmak İçin Öneriler

1924’ten sonra düzenli demiryolu işletmeciliği başlasa da devletin bu konuda tecrübesi ve yetişmiş iş gücü azdı. 1924-1933 yılları arasında işletmecilikten çok demiryolu yapımına ağırlık verildi. Devlet işletmeleri açık verme korkusundan indirimli tarifeler uygulamaktan çekindi. Halkın temel ihtiyaç maddelerinin taşınması ve kuraklık dönemlerinde bir indirim olsa da kömür, maden, kereste, inşaat malzemesi ve sanayi ürünlerinin taşınmasında indirim uygulanmadı. Buna rağmen işletilen demiryollarının uzunluğunun artmasında etkisiyle 1924’te 3.396.443 olan yolcu sayısı 1933’te 5.261.443 oldu. Ancak km. başına safi gelir 1924’te yıl yıl bir artış göstermek yerine dalgalı bir seyir takip etti. Öyle ki 1924’te 915 iken 1933’te de 900 liraydı.²²

Bell’e göre Mevcut demiryollarının kullanımına etki eden en önemli mesele yolcu ve mal sevkinde uygulanan tarifelerin miktarıydı. Dolayısıyla bu konuda atılacak adımlar demiryolu kullanımını arttıracaktı. Ancak bunu yaparken işletmelerin zarar etmemesi de gerekmekteydi.

¹⁶ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 70-1

¹⁷ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 71-74.

¹⁸ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 47.

¹⁹ Yıldırım, “Türkiye’de Demiryolları’nda İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar”, s. 323.

²⁰ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 29.

²¹ Hasan Benlioğlu, *Türkiye’de 1950-1960 Yılları Arası Demiryolları Politikaları*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2014, s. 63.

²² Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, s. 172-176.

Dolayısıyla her türlü nakliyat, maliyet fiyatından aşağıya yapılamazdı.²³ Demiryollarının gelişimi için özellikle ziraat, sebze ve meyve, deniz mahsulleri, hayvan ve hayvan mahsulleri, tuz, kömür, linyit ve diğer madenlerin üretiminin artırılması ve bunun için gerekirse diğer bakanlıklarla iletişim kurulması tavsiyesi veriliyordu. Üretilen ürünlerin başka bölgelere taşınmasıyla elde edilecek gelir son derece önemliydi. Aksi takdirde hem mevcut hem de yeni inşa edilecek demiryolu işletmeleri uzun bir müddet zarar etmek zorunda kalacaktı.²⁴

Rapordan sonra maden taşımacılığında %50 indirim yapıldı. Bu gelişme üzerine demiryolu taşımacılığı arttı. Daha sonra hem yük hem de yolcu taşımacılığında yapılan indirimlerin olumlu etkileri oldu. Öyle ki 1933'te 900 lira olan km başına safi gelir, 1510 liraya çıktı. İnşa edilen fabrikaların da bu dönemde demiryollarının gelişimine büyük katkısı oldu. Yapılan fabrikaların malzemelerinin taşınması, yük taşımacılığının boyutlarını arttırdı.²⁵

Malzeme ve Binaların Genel Durumu

Bell'in yaptığı incelemeler sonucunda ortaya koyduğu bir diğer durum da ulaşım için gerekli olan malzeme ve binaların durumuydu. Buna göre lokomotiflerin sayısı gereğinden fazlaydı ve tamir işlemleri de kötü yapılmaktaydı. Açık yük vagonları ihtiyaca karşılık verecek miktardaydı. Kapalı vagonların sayısının artırılması ise ancak gelişimin olmasının ardından olmalıydı. Sebze, meyve ve mevaşi vagonları ise ihtiyaca cevap vermemekteydi. Bilhassa kömür, maden ve pancar taşımakta kullanılan T ve M tipi açık yük vagonlarının sayısı ise artırılmalıydı. Akaryakıt taşımakta kullanılması gereken 77 sarnıç vagonun büyük kısmının susuz istasyonlarda su deposu olarak kullanıldığını tespit eden Bell, mevcut tenderlerin tamir edilmesi durumunda su deposu olarak kullanılabilceğini işaret ediyordu. Tamirat işlerinin kötü yapılmasından dolayı pek çok yerde çürümeye bırakılmış vagon, şasi, buji ve tekerlekler vardı. Bunların tamiri iyi bir şekilde yapılmalı ve işe yarayanlar tekrar kullanılmalı, işe yaramayanlarsa satılmalıydı.²⁶ İstasyon binalarında yaptığı inceleme sonucunda Ankara-Sivas hattındaki binaların gereğinden fazla masraflı, Samsun-Sivas hattında ise yalnızca geçici barakaların var olduğunu gördü. Anadolu-Bağdat istasyon binalarının bazıları ise çok küçüktü. Hangarların durumu iyi değildi. Öyle ki hava tesirine maruz kalan bu hangarların alt kısımları çamurlu ve bozuktu. Dolayısıyla hangarların durumunun düzeltilmesi gerektiği Bell'in üzerinde durduğu bir konu oldu. Ayrıca malların teslim, yükleme ve tahliyesi için gerekli olan tesisatın yeterli olmadığı vurgulanırken, büyük şehirlerdeki demiryolu erkânına ev ve pahalı apartmanlar inşa edilip, bahçelerinin süslenmesi için para harcanacağına bu tesisatın mevcut durumunun iyileştirilmesi gerektiğini de ayrıca vurguluyordu.²⁷

Limanlar

Bell'in Haydarpaşa, Derince, İzmit, Mersin, Samsun, Payas limanlarını incelediği raporun mütalaasından anlaşılmaktadır. Bell, hem deniz yoluyla yapılacak nakliyatın geliştirilmesi hususunu hem de demiryolu vasıtasıyla yapılan taşımacılıkta modern usullerin tatbik edilmediğini inceleyerek görüşlerini belirtti. Buna göre mevcut limanların pek azı modern tesisata sahipti. Bell, her yönüyle kusursuz bir liman örneği göremediği ifade ediyordu.

²³ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 4-5.

²⁴ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 6-10.

²⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, s. 173-174.

²⁶ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 12-13.

²⁷ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 13-14.

Limanlarda vagonlar için manevra alanı yeterli değildi, yüklemelerde kullanılan cihazlar eksik, tarifeler fazlaydı. Bu sebeple her limanda özellikle yükleme, indirme ve vagonların manevra alanları için gerekli çalışmaların yapılması, modern iskeleler kurulması gerektiği Bell tarafından vurgulandı.²⁸ Mevcut limanlar, azami randımanı verecek biçimde yeniden inşa edilmeli ve işletilmeli, bunu yaparken yalnızca liman mühendislerinin değil demiryolu uzmanlarının da tetkiklerine başvurulmalıydı. Bilhassa demiryollarına bağlı limanların bu vasıflara sahip olmadığı ve limanların geliştirilmesiyle demiryollarının tercih edilmesinin de artacağı fikrini yineliyordu.²⁹ Liman ücret ve tarifelerinin fazlalığına dikkate çeken Bell, bu sebeple pek çok şikâyet olduğunu da belirtti. Haydarpaşa haricinde hiçbir yerde gemilere yükleme yapacak antrepo tesisatı olmadığı gibi Haydarpaşa'da bulunan da yalnızca buğday içindi.³⁰

Yolcu sayısının artırılması için yapılacaklar

Bell'e göre yolcu sayısının artırılması için demiryollarının cazip hale getirilmesi gerekmektedir. Bu yüzden rahat vagonlar ve indirimli tariflerle halkta seyahat zevki uyandırmak gerekmektedir. Ancak raporda bazı mntıklalarda seyahat edenlerin istirahatının sağlanamadığı da eklenmekteydi. Buna örnek ise Kayseri-Samsun hattıydı. Otomotris seferlerinin bilhassa tatil günlerinde artırılmasıyla yolcu sayısının artacağı öngörülmekteydi. Yine yolcu sayısının artırması için toplu seyahatlerde indirim uygulanması,³¹ demiryolu seyahatlerine ilişkin reklamların artırılması gerekmektedir. Turist sayısının artmasıyla yolcu sayısının artacağı belirtilse de henüz turizm alanında yeterli altyapının kurulmadığı da belirtiliyordu.³² Yukarıda da belirtildiği gibi ilerleyen yıllarda yapılan indirimlerle yolcu sayılarında ciddi artışlar oldu.

Motorlu Taşıtların Demiryollarına Etkisi

Motorlu taşıtların³³ artmasıyla birlikte gerek yolculuk gerek mal nakli amacıyla çoğu kişi demiryollarından ziyade motorlu taşıtları tercih etmeye başladı. Pek çok istasyon hem kamyonlar hem de otomobillerle yapılan ulaşımın etkileri nedeniyle şikâyette bulunmaktaydı.³⁴ Motorlu taşıtların daha ucuz olması, seferlerinin sık ve daha az zamanda gerçekleşmesi ve malların daha az zararla taşınması, kişileri demiryolu yerine motorlu taşıtları kullanmaya sevk ediyordu. Mevcut 37.100 kilometre yoldan yalnızca 7.900 kilometrelik bir kısmı iyi durumda olsa da bu yollar genellikle demiryoluna paralel olduğundan demiryolu yerine yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı motorlu vasıtaların tercih edilmesi demiryolu kullanımının artırılması önünde bir engel olarak görülmekteydi. Dolayısıyla ulaşım ağlarının ne şekilde yapılacağı ilişkin esaslı bir programın hazırlanması, demiryollarına paralel şoseler yapılmaması ve bu süreci yönetirken Yollar Umum Müdüriyeti

²⁸ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 18-24.

²⁹ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 14.

³⁰ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 16.

³¹ Demiryolu kullanımını teşvik için yapılan girişimlere örnek olarak, cumhuriyetin onuncu yılında yolculara uygulanan indirimler gösterilebilir. BCA, 30.18.1.2/39.63.20.

³² BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 26-27.

³³ 1934 yılında belediyede kayıtlı binek otomobil sayısı 4257, yük kamyonu sayısı 2561, otobüs sayısı ise 315 idi. *Motörlü Kara Taşıtları İstatistiği 1934-1936*, T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Biricik Matbaası, Ankara 1947, s. 26,50,69.

³⁴ H. Yakup, "Amerikalı Mütihazası Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", s. 238.

ile Demiryolları Müdüriyeti arasında iş birliği yapılması sağlanmalıydı. Ayrıca demiryolu servisleriyle şoseler üzerindeki motorlu vasıtaların servisleri birbirine uygun bir şekilde tanzim edilirse bu durumda demiryolunun emtia ve yolcu temin edebileceği ve demiryollarının nakliye ve yolcu ulaşımı için kullanımının artacağı da öngörülüyordu. Yolcu ve emtia nakleden motorlu vasıtaların faaliyetlerinin tanzim edilmesi hususunda Nafia Vekâlet'ine yetkisine verilmesi, vekaletin ruhsatnamesiyle bu vasıtaların işletilmesi, ihtiyaç olan muntıklar haricinde demiryolları idaresinin aleyhine bir durum olursa ruhsat verilmemesi, demiryolu idaresinden alınan harç ve resimlerin motorlu vasıtalarından da alınması gerektiği raporda belirtiliyordu.³⁵ Ayrıca Bell, Demiryollar Memuası'na verdiği röportajında da bu konuya değinerek kamyon ve otobüslerin mutlaka kontrol edilmesi gerektiğini ve bu konuda bir nizamnameye ihtiyaç duyduğunu belirtmekteydi.³⁶

Sonuç

Türkiye, demiryollarını hem askeri hem de iktisadi gelişme açısından en önemli ulaşım yolu olarak görmekteydi. Nitekim bu amaçla bir yandan ülkedeki yabancı demiryolu işletmelerini millileştirirken bir yandan da yeni hatlarla şehirleri birbirine bağlama yoluna gitti. Ancak devletin, demiryollarının işletilmesi hususundaki tecrübesinin azlığı çeşitli sorunlar meydana getirdi.

Bell raporunda merkezîyetçi yapının etkilerine dikkat çekti. Bu yapı nedeniyle işletmelerdeki âmirler inisiyatif alamıyor ve tecrübe ve bilgileri ne kadar fazla olsa da bunu demiryollarının gelişimi için kullanamıyorlardı. Ayrıca mevcut kanunların fazlalığı karışıklık yaratıyordu. Memurların eğitimi de raporda değinilen bir diğer husustur. Mevcut tâli memurların büyük kısmının ciddi bir zekâ ve yeteneğe sahip olduğu söylene de yetkisizlik ve âmir korkusu gibi nedenlerden ötürü istenilen verimin alınmadığı vurgulanıyordu. Bell, tamirat işlerindeki eksikliklerden, binaların bir kısmının yetersiz oluşundan ve hem liman hem de demiryollarındaki yükleme ve boşaltma işlemlerindeki eksiklik dile getirerek bu alanlarda modern tekniklerin getirilmesi gerektiğine dikkat çekti. Bunun yanında tarifelerin yüksekliği de hem yük hem de yolcu taşımacılığının etkileyen en önemli hususlardı.

Rapor sonrası demiryollarına ilişkin atılan adımlara bakıldığında ise Bell'in raporunun dikkate alındığı görülebilir. Nitekim yük ve yolcu taşımacılığında yapılan indirimler hem taşınan mal miktarını hem de kilometre başına net kârı arttırmıştı. Münakalat Bakanlığı'nın kurulması fikri de 1939'da hayata geçti ve Demiryolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü de bu bakanlığa bağlandı. Yine raporda sıkça tekrarlanan nitelikli bir iş gücü yaratılması gerekliliğine uygun olarak yeni kurslar açıldı.

Türkiye, demiryollarının geliştirilmesi için ilerleyen yıllarda da yabancı uzmanların tecrübe ve gözlemlerinden yararlanmaya devam ederek demiryollarının faaliyetlerini arttırmaya çalıştı.

Kaynakça

1. Arşiv Belgeleri

BCA, 30.10.0.0/147.48.22.

BCA, 30.18.1.2/33.4.14.

³⁵ BCA, 30.10.0.0/147.48.22, s. 29-32.

³⁶ Ali Süreyya, "Şimendiferciliğimizde ıslahat, Amerikalı mütehassısın mühim beyanatı", *Demiryollar Mecmuası*, 102, (Ağustos 1933), s. 306.

BCA, 30.18.1.2/39.63.20.

BCA, 30.18.1.2/39.67.8.

2. Resmi Yayınlar

T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (1947), *Motörlü Kara Taşıtları İstatistiği 1934-1936*, Ankara: T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü.

T.C. Nafia Vekaleti (1933), *10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1930*, T.C. Nafia Vekaleti, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi.

I.C.C. Tractitioners' Journal, Vol. XVII, No: 1, Association Of Interstate Commerce Commission Practitioners, October 1949.

3. Telif ve Tetkik Eserler

Ali Süreyya, "Şimendiferciliğimizde ıslahat, Amerikalı mütehassısın mühim beyanatı", *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 102, (Ağustos 1933), s. 304- 306.

As, Efdal (2006), *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

Avcı, Müşerref, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Cilt 14, Sayı 54 (2014), s. 39-58.

Çolak, Filiz, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, Vol. 8, Issue 2 (2013), s. 345-364.

H. Yakup, "Amerikalı Mütehassıs Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", *Demiryollar Mecmuası*, Cilt 9, Sayı 101, (Temmuz 1933), s. 235-240.

Ovacıklı, Seda (2020), *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Yapımı ve Güvenlik*, Polis Akademisi Trafik Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

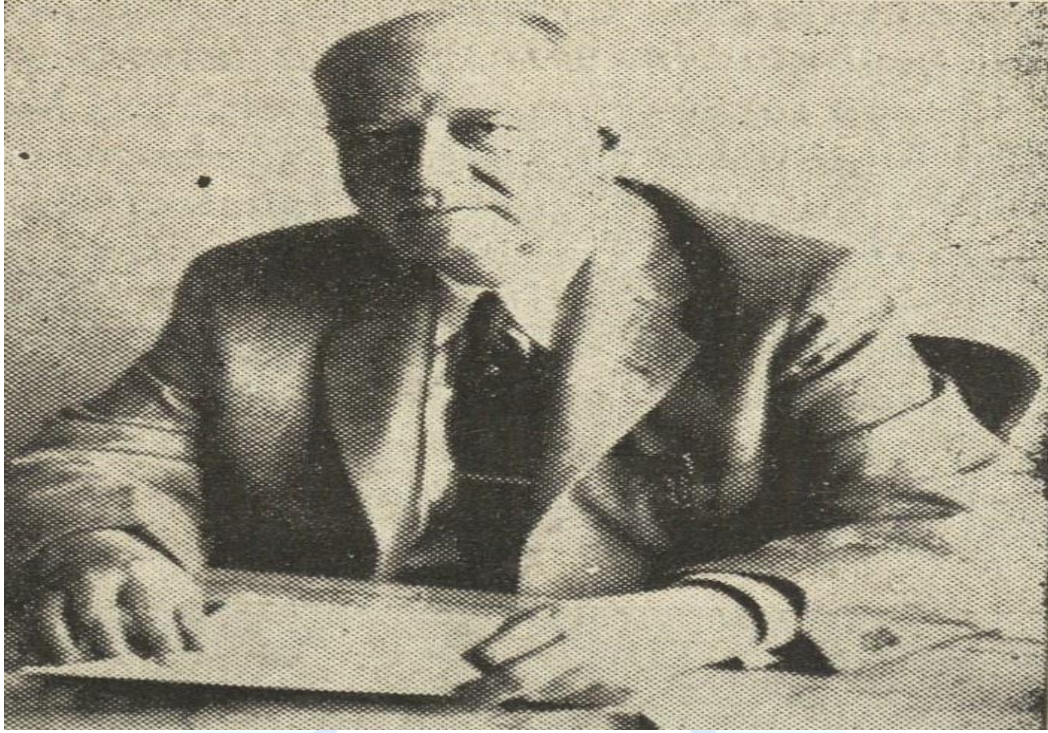
Özdemir, Nuray (2006), *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Yıldırım, İsmail (2001), *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

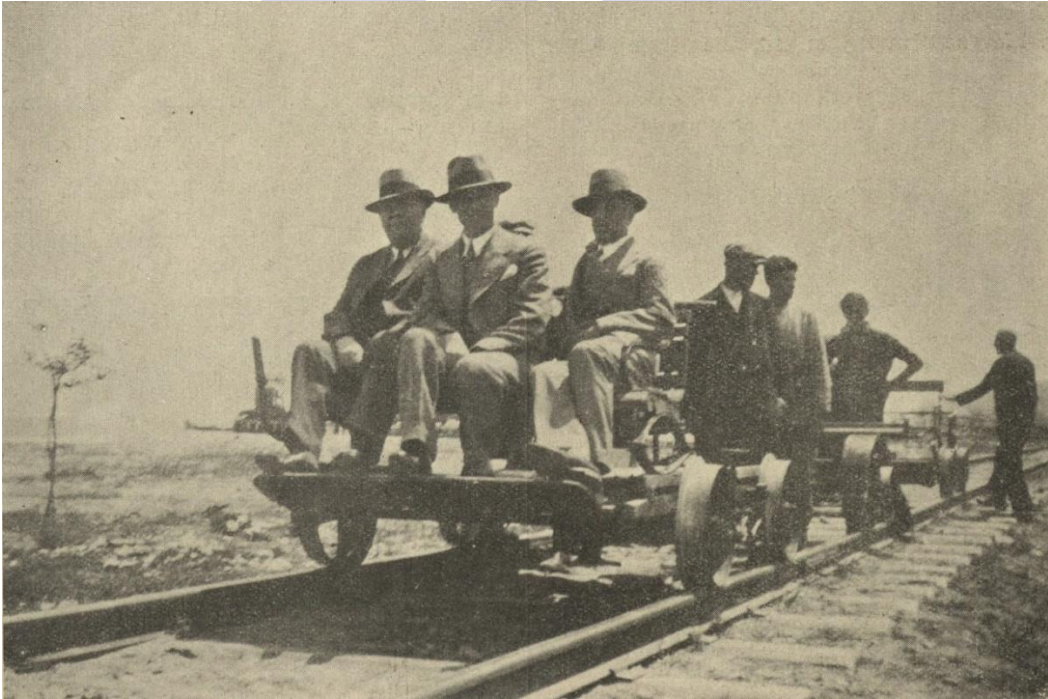
Yıldırım, Seyfi, "Türkiye'de Demiryolları'nda İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 23, Sayı 67-68-69 (2007), s. 305-338.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Ekler



Charles E. Bell³⁷



Charles E. Bell (Solda) Samsun'da³⁸

³⁷ Ali Süreyya, "Şimendiferciliğimizde ıslahat, Amerikalı mütehassısın mühim beyanatı", *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 102, (Ağustos 1933), s. 304.

³⁸ H. Yakup, "Amerikalı Mütehassıs Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", *Demiryollar Mecmuası*, Cilt 9, Sayı 101, (Temmuz 1933), s. 237.



Kamyonla yapılan taşımacılık³⁹



Charles E. Bell Kayseri'deki incelemeleri sırasında not alırken⁴⁰

³⁹ H. Yakup, "Amerikalı Mühendiss Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", *Demiryollar Mecmuası*, Cilt 9, Sayı 101, (Temmuz 1933), s. 240.

⁴⁰ H. Yakup, "Amerikalı Mühendiss Mr. Charles E. Bell ve Tetkikleri", *Demiryollar Mecmuası*, Cilt 9, Sayı 101, (Temmuz 1933), s. 238.

Şehzade Seyfü'l-Mülûk ve Peri Şahının Kızı Bedî'ü'l-Cemâl Hikâyesine Yol Hikayesi Olarak Bir Bakış; Seyfü'l-Mülûk'un Aşk Yolculuğunun Durak Noktaları Üzerine Değerlendirmeler

Doç. Dr. Halime ÇAVUŞOĞLU*

Özet

İlk örneklerine Binbir Gece ve Binbir Gündüz Masallarında, El-Ferec Ba'de Şidde adlı hikâyeler kitabında rastlanan Seyfü'l-mülûk hikâyesi, Anadolu'da ve farklı coğrafyalarda yazılı veya sözlü halk anlatısı olarak çeşitli varyantlara sahip bir hikâyedir. İkili bir aşk hikâyesi olarak değerlendirilebilecek olan eser, aslında birey merkezli bir kurguya sahiptir. Hikâyenin temel kahramanı, Seyfü'l-mülûk'tur ve sevgilisine kavuşmak için hikâye boyunca sürekli mücadele halindedir. Bu mücadele hikâyede ifade edildiği gibi on sekiz yıllık bir yolculuğu kapsar. Seyfü'l-mülûk'un on sekiz yıllık yolculuğu Mısır'da başlar ve yine başladığı nokta olan Mısır'da sona erer. Bu yolculukta gerçek ve fantastik olarak tanımlanabilecek olan pek çok durak noktasına uğrayan kahraman sevgilisine ancak bu duraklardan ve bu duraklarda karşılaştığı merhalelerden geçerek ulaşır. Bu çalışmada "Şehzade Seyfü'l-mülûk ve Peri Şahının Kızı Bedî'ü'l-cemâl Hikâyesi" bir yol hikayesi olarak değerlendirilecektir. Aynı zamanda kahramanın sevgilisine kavuşma hikâyesinde yer alan durak noktaları ve kahramanın üzerinde etkileri değerlendirmeye tabi tutulacaktır. Pek çok varyantı olan bu hikâyenin, "Gülşen-i Zürefâ" adlı mensur hikâyeler kitabında yer alan "Dâsitân-ı Şâhzâde Seyfü'l-mülûk Bâ-Bedî'ü'l-cemâl Duhter-i Şâh-ı Periyân" anlatısı dikkate alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: yol, mensur hikâye, Seyfü'l-Mülûk, Bedî'ül-Cemâl

A Look at the Story of Sehzade Seyfü'l-Mulûk and Bedi'u'l-Cemâl, The Daughter of The Fairy Shah, As a Road Story; Assessments on the Stops of Seyfü'l-Muluk's Love Journey

Abstract

The story of Seyfü'l-mülûk, the first examples of which can be found in the Tales of One Thousand and One Nights, One Thousand and One Days, and the book of stories called El-Ferec Ba'de Şidde, is a story with various variants as a written or oral folk narrative in Anatolia and in different geographies. The work, which can be considered as a double love story, actually has an individual-centered setup. The main hero of the story is Seyfü'l-Muluk and he is in a constant struggle throughout the story to reunite with his lover. This struggle covers an eighteen-year journey as expressed in the story. Seyfü'l-muluk's eighteen-year journey begins in Egypt and ends in Egypt, where it started initially. The hero, who stops by many stops that can be described as real and fantastic on this journey, reaches his lover only by passing through these stops and the stages he encounters at these stops. In this study, "The Story of Şehzade Seyfü'l-Muluk and the Daughter of the Fairy Shah Bedi'ül-cemal" will be evaluated as a road story. At the same time, the stop points in the story of the hero's meeting

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü cavusogluhalime@erzurum.edu.tr

with his lover and their effects on the hero will be evaluated. Among many variants which exist about this story, the narrative of "Dâsitân-ı Şâhzâde Seyfü'l-mülûk Bâ-Bedî'ü'l-cemâl Duhter-i Şâh-ı Periyân" in the book of prose stories called "Gülşen-i Zürefâ" of this story will be considered.

Keywords: Yol, Aşk, Bedî'ü'l-Cemâl, Road, Love, Bedî'ü'l-Cemal

Giriş

İlk örneklerine Binbir Gece ve Binbir Gündüz Masallarında, El-Ferec Ba'de Şidde adlı hikâyeler kitabında rastlanan Seyfü'l-mülûk hikâyesi, Anadolu'da ve farklı coğrafyalarda yazılı veya sözlü halk anlatısı olarak çeşitli varyantlara sahip manzum, mensur ve manzum-mensur karışık olacak şekilde kaleme alınmış bir hikâyedir.¹ İkili bir aşk hikâyesi olan bu hikâyenin konusu kısaca şöyledir;

Mısır ülkesi sultanı Asım Şah'ın çocuğu olmamaktadır. Yemen şahının kızı ile evlenirse bir oğlan çocuğunun olacağı ona bildirilir. Bu öneriyi dikkate alan şahın, Yemen şahının kızı ile evlendikten sonra gerçekten de bir oğlu olur. Oğluna Seyfü'l-mülûk adını veren şah, oğluyla aynı gün doğan vezirinin oğlu Said'le oğlunu beraber büyütür. Seyfü'l-mülûk, buluğa erince babası ona hediye maksadıyla bir kaftan ve de bir yüzük verir. Hediye kaftanın içinde bir resim vardır. Ve bu resmi rastlantı eseri gören Seyfü'l-mülûk, resimdeki surete âşık olur, inzivaya çekilir, kimseye derdini anlatmaz. Sonunda derdini dostu Said'e açar. Said bu sıkıntıyı şaha bildirir. Fakat şah bunun imkânsız bir aşk olduğunu bilmektedir; zira resimdeki suret, peri sultanının kızı Bedî'ü'l-cemâl'e aittir. Bir insan ile bir perinin bir arada olması, kavuşması hatta bir insanın onların diyarı olan İrem bağlarına bile gitmesi imkânsızdır. Bunu oğluna bildiren şah oğlunu ikna edemez ve oğlu vuslat için yollara düşer. Bu yolculuk onun için on sekiz yıllık bir macera olacaktır. Çeşitli sınavlarla, felaketlerle karşılaşan Seyfü'l-mülûk, bütün çabalarının karşılığını alacak ve sonunda sevgilisine kavuşacaktır. Yolculuğu vasıtasıyla birey olarak kendini gerçekleştiren Seyfü'l-mülûk, vatanına dönüşünde hükümdarlığa da layık olacaktır.

Kısaca konusu hakkında bilgi verdiğimiz bu hikâye aslında motifler ve semboller açısından oldukça zengin ve sembolik incelemeye oldukça müsait bir yapıya sahiptir. "Semboller kimi eserlerde kişinin bilinçaltını ve komplekslerini yansıtan rüya ve arketiplerin içine gizlenerek karşımıza çıkarken, kimi eserlerde de sembolik anlam taşıyan mekân, zaman, kişi, renk, şekil ve sayı olarak entrik kurguyu şekillendirirler. Felsefi ve psikolojik açıdan da değerlendirilmesi gereken sembol dili, edebî eserlerin tahlilinde farklı görüntü seviyelerinde karşımıza çıkarlar (Yılmaz, 2011: 45-46)."

Motifler açısından bakıldığında çocuğu olmayan hükümdar motifi, resimden görüp âşık olma motifi, sevgiliyi arama motifi, sevgiliye kavuşma motifi hikâyede temel motifler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların yanı sıra hikâyenin bir arama ve arayış üzerine şekillendiği dikkatimizi çekmektedir. Kahramanın bu aramayı gerçekleştirirken yaşadığı olayların Jung'un arketipsel sembolizmi temelinde ortaya çıkan aşama arketipi açısından değerlendirmeye de çok müsait olduğu görülmüştür. Tarih boyunca milletlerin yazılı ve sözlü

¹ Üzerinde inceleme yapılacak "Dâsitân-ı Şâhzâde Seyfü'l-mülûk Bâ-Bedî'ü'l-cemâl Duhter-i Şâh-ı Periyân" başlıklı bu hikâye, Halime Çavuşoğlu, Gülşen-i Zürefâ, İstanbul: Kriter Yayınları, 2018 künyeli çalışmada 12. hikâye olarak yer almaktadır ve çalışmada bu hikâye metni dikkate alınacaktır.

olarak ürettiği pek çok kurmaca eser, kahramanı temel alarak kahramanın kendi benini gerçekleştirmesi yolculuğu üzerine şekillenir. Bu da edebî eserler arasında pek çok ortak sembolün, düşünce yapısının ortaya çıkmasına zemin hazırlar.

Gönül Alpay Tekin, tanrısal hükümdar imajı içerisinde değerlendirdiği Seyfülmülük'ten şöyle bahseder: "Seyfelmülük tanrısal bir hükümdar olabilmek için, üstün bir güç tarafından daha önceden seçilmiştir. Öyleyse bu hikâyenin mesajını şöyle özetleyebiliriz: İnsanlara refah, rahat hayat, adalet sağlamak için hükümdarın öteki insanlardan farklı, ilâhî teveccühe mazhar olmuş, seçilmiş, üstün insan olması gerekmektedir. Seyfelmülük, ilâhî teveccühe, Hz. Süleyman vasıtasıyla mazhar olarak Bediülcemal'e koca olmak için seçilmiş ve bir peri olan Bediülcemal ile evlenerek insanüstü güçleri kendinde toplamıştır. Her sefere uçarak gitmek, her isteğini elde etmek ve dünya halkına adâletle hükmetmek gibi ... (1985: 279)."

"Birbirinden çok uzakta yaşayan ve aralarında herhangi bir ilişki, bağ vb. unsurlar bulunmayan farklı toplulukların sosyal ve edebî hayatlarında benzer öğelerin yer alması Jung'un dikkatini çekmiş ve yaptığı araştırmalarla bunu kuramlaştırmıştır. Bu ortak unsurların büyük bir çoğunluğu doğuştan önce var olan eğilimleri belirtmektedirler. Jung, yukarıda bahsettiğimiz benzerliklere dikkat çekmek suretiyle bu benzerliklere arketip adını vermiştir (Güler, 2007: 107)."

"Pek çok halk hikâyesinde ve masalında, masal kahramanı yurdundan ayrılıp yola çıkar. Az gider-uz gider- dere tepe düz gider sonunda çok uzak bir ülkeye varır. O uzak ülkede kahramanın başından pek çok macera geçer. Sonunda kahraman bir ödül alarak ülkesine geri döner. Döndüğünde ise, hem sosyal açıdan hem de psikolojik açıdan eskiye oranla daha da gelişmiş durumdadır. Uzak ülkeden getirdiği ödül ise, bu değişmeyi sembolize etmektedir. Uzak bir ülkeye gitmek, orada bir takım esrarengiz güçlerle tanışıp aşama geçirmek ve bir ödülle geri dönmek motifini pek çok ülkenin masallarında, bazı bilge kişilerin öykülerinde görmek mümkündür. Tüm bu masalarda gidilen uzak ülke, kendine özgü kuralları olan esrarengiz bir yerdir ve masal kahramanı orada birtakım kişilerle tanışır. Bu kişilerle tanışması, uzlaşması, zorlukları yenmesi ve kötülüklerle başa çıkması kahramanın aşama geçirmesini sağlamaktadır. Burada söz konusu olan aşama, sosyo-ekonomik ve psikolojik yönden genel bir gelişmedir (Dökmen ve Dökmen, 1987; akt. Gürses, 2007: 81)."

Yani hikâye kahramanı yaşantısının belirli bir döneminde değişip gelişirken, hayatında somut ve soyut belirli aşamalar kaydederken ortak bazı zorluklarla karşılaşacak, bu zorluklar da onun bireyleşmesine yardımcı olacaktır. Bu ortak aşamaların ilki ve en önemlisi bulunduğu diyardan ayrılarak yeni diyarlara doğru yol almaktır. Bu hem kişinin maddi yolculuğunu hem de içsel yolculuğunu sembolize etmektedir. Bu içsel yolculuk noktasında Analitik Psikoloji'nin sembolik değerlendirmeleri önem arz etmektedir:

"... Analitik Psikoloji'de de söz konusu uzak ülke, alışageldiğimiz dünyadan farklı kuralları olan kendine özgü, esrarengiz bir dünyadır. Kahramanın gittiği yer hayvanların konuşabildiği gizemli bir ülkedir. Bu uzak ülke bazen Kaf Dağı'nın ardı, yedi kat yerin altı, bazen de bir balığın karnı vs. olabilir. Kahraman gittiği bu yerde, yani kendi iç dünyasında, iç çatışmalarını çözebilir. Kişiliğinin zayıf ve güçlü taraflarını keşfedebilir. Kişiliğinin güçlenmesinin ve bireyleşmesinin önündeki engelleri kaldırıp ruhsal yönden gelişebilir ve aşama kaydedebilir. Aslına bakılırsa pek çok mitosta görülen bu "uzak ülke" metaforu hem

çok uzaktır hem de çok yakındır. Uzaktır çünkü pek çok kişi bilinçdışında neler olup bittiğinin farkında değildir. Bir anlamda da son derece yakındır, çünkü bir insan bilincini, bilinçaltını ve de kolektif bilinçdışını her zaman yanında taşımaktadır (Dökmen ve Dökmen, 1987; akt. Gürses, 2007: 83)."

Bu içsel yolculuk, kahramanın yeniden doğuşu olarak da nitelendirilebilir:

"Yeniden doğuş temasının işlendiği metinlerde, kişinin geçirdiği ruhsal büyüme süreci, kimi zaman uzun bir yolculuk, tabiata sığınma ve mevcut ortamdan kaçış, kimi zaman da yönlendirici bir gücün etkisiyle yaşanan değişimle ortaya konur. Kişiler düzleminden ziyade, kavramlar ve semboller seviyesinde yapılan değerlendirmeler, kahramanın bilinç dışındaki duyguların yansıması olarak anlamlandırılır (Yılmaz, 2011: 46)."

Sefü'l-mülük hikayesi her ne kadar fiziksel bir yolculuk olarak gözükse de kahramanın somut bir alemden soyut bir aleme geçişi ve kat ettiği basamaklar onun kişisel yolculuğunu ve bireyleşme sürecini net bir şekilde ortaya koymaktadır. Hikâye, bir bakıma kendini gerçekleştiren bireyin özelliklerini göstermesi bakımından da önemlidir.

"Kişisel varoluşunu gerçekleştirmek isteyen, ruhunun derinliklerinden gelen anlam arayışına kulak veren, hayatın derin anlamını arayan insan, içsel bir yolculuğun eşindedir. Bu yolculuğun çoğu kez dış dünyada cereyan eden bir yolculukla bütünleştiği görülür (Gökcan, 2018: 230)."

"Bireyleşme süreci bazen psikolojik bir yolculuğa benzetilir. Yolculuk çaba gerektirebilir ve yol tehlikeli olabilir. Bazen defalarca daireler çizilip aynı yerde dönülür ki bu denemeler kısır döngü deyiminin daha uygun olduğunu göstermiştir. Aynı yolculukta, yolculuğa çıkan kişinin önce kendi "gölge"siyle tanışması, bu ürkütücü veya güçlü yönüyle birlikte yaşamayı öğrenmesi gereklidir. Karşıtlıkların uyumu olmazsa bütünleşme sağlanmaz. Yolcu, kolektif bilinçdışının arketipleri ile de karşılaşacak, bunların ilginç çekimine kapılma tehlikesine göğüs gerekecektir. Eğer şanslıysa, sonunda "ele geçirilmesi güç olan hazineyi", elmas vücudu, Altın Çiçeği, lacivert taşı, "öz" e hangi ad ya da simge verilmişse onu bulacaktır (Fordam, 2015: 104)."

"Bulunduğu mekândan ayrılarak çok uzaklara giden ve aşama geçirdikten sonra geri dönen bir kahraman öyküsüyle, insanlığın evrensel bir tutkusu dile getirilmektedir. Bu tutku, insanın kendini gerçekleştirme ve ruhsal dünyasını zenginleştirme arzusudur. Monomitos motifindeki kahraman, belli bir yerde, belli bir kişi değildir; her yerde herkeştir (Dökmen, 1983: 385)."

Jung'un arketipal öğelerinden hareketle Campbell'in şemalaştırdığı kahramanın bireyleşme sürecinde "Bir kahraman olağan dünyadan çıkıp doğüstü tuhaflıklar bölgesine doğru ilerler (X): burada masalsi güçlerle karşılaşılır ve kesin bir zafer kazanılır (Y): kahraman bu gizemli maceradan benzerleri üzerinde üstünlük sağlayan bir güçle geri döner (Z) (Campbell, 2018: 35)." Başlıklandırıldığında ayrılma-erginlenme-dönüş olarak tasnif edilen bu çekirdek yapının alt katmaları da vardır ve Campbell'in bu alt katmanları da dikkate alınarak bir yol hikâyesi olarak irdeleneceğimiz Şehzade Seyfü'l-mülük ve Peri Şahının Kızı Bedî'ü'l-Cemâl Hikâyesi bu ana başlıkları içinde barındıran bir bireysel değişim ve dönüşüm hikâyesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yola Çıkış

Maceraya çağrı:

Mitolojik yolculuğun -“maceraya çağrı” olarak belirlediğimiz- bu ilk aşaması olarak belirlediğimiz- bu ilk aşaması, kahramanı çağıran ve onun ruhsal ağırlık merkezini toplumun sınırlarından bilinmeyen bir bölgeye doğru çekmiş olan kaderi belirtir. Bu önemli hazine ve tehlike bölgesi çeşitli biçimlerde sunulabilir: uzak bir ülke, bir orman, yeraltında, dalgaların altında ya da göğün üstünde bir krallık, gizli bir ada, sisli dağ tepesi ya da derin bir rüya hali; fakat hep tuhaf biçimde akışkan ve çok biçimli varlıkların, hayal edilemez eziyetlerin, insanüstü görevlerin ve olanaksız zevklerin yeridir (Campbell, 2018: 60). Campbell, bu çağrının bir kaza ile olabileceği gibi tesadüfen de yaşanabileceğini ifade eder. Seyfü'l-mülük'un çağrısı da ifade edildiği gibi bir tesadüfle olur. Seyfü'l-mülük buluşa erip çeşitli ilim ve fen ile donanıncı ve dillere destan bir güzelliğe ulaşınca babasının meclisinde sohbet esnasında çağrısını alır:

“Bir gün pâdişâh eşnâ-yı şoḥbetde ḥazîne-dâre "Ḥazîne fülân şandukı getür." didi. Ḥazîne-dâr daḥı feth idüb derûnından bir câme-i zer-dûz ve bir yâkût-ı rümmânî engüşteri çıkarub şehzâdeye bahş idüb "Nûr-ı dîdem bu yüzük mühr-i Süleymân'dur. Eben ‘an ceddin ḥânedânımuza irşen teberükdür." didi. Şehzâde daḥı pây-ı pederi bûs idüb ḥalvet-ḥânesine geldi. "Eyâ şol câme-i bî-bedel ḳaddüme münâsib gelür mi?" diyü câmeyi güşâd idüb naḳş-ı zerrîni temâşâ idüb ḥayrân oldu. Ol eşnâda derûn-ı câmeden zemîne bir nesne düşdi. Şehzâde naẓar eyledi. Gördi ki bir ṭomardur. "Acabâ bu ne ola?" diyü ṭomarı açdı. Gördi ki bir taşvîrdür; ammâ bir şüret-i zîbâdur ki müddet-i ‘ömrinde öyle ḥüsn-i cemâl görmemişdi. Hezâr cân ile ol şüretüñ ‘âşık-ı şeydâsı oldu. Melik-i Mısr ol taşvîr derûn-ı câmede oldığını ferâmûş itmişdi. Şâhzâde âh idüb âyine-i feleki seyyâh idüb çeşmünden eşk yerine ḥûn revân oldu. Derûmî âteş-i ḥasretle yanub dūd-ı ḥayrete boyandı. Mezra‘a-i cân u dile toḥm-ı elem ü derd ü miḥneti ekdi. Ve gül-i nev-şüküfte gibi ‘izârı şoldı. Hemân ḳaşrdan ḳalkub bir ḥücre-i muẓlimeye girüb nâlân u giryân olub oturdu (Çavuşoğlu, 2018: 275)”

Seyfü'l-mülük'un almış olduğu bu çağrı onun seçilmiş bir kişi olduğunun bir göstergesidir. Ve bu mucizevî hikâyenin başlangıcı olarak addedilmektedir: “Ayrıca onun Bediülcemal'e âşık olması ve onunla evlenmesi beşerî bir başarıdan çok ilahî bir katedir. Yani Seyfelmülük bu işi başarmak için daha önceden seçilmiştir. Zira Seyfelmülük'a verilmek üzere Hz. Süleyman tarafından Asım bin Safvan'a gönderilen hediyeler arasında Bediülcemal'in resmi bulunan kaftan, onun bu evlilik için önceden seçildiğine işarettir. Ayrıca hediyeler arasındaki Hz. Süleyman'a ait yüzük de içinde sakladığı mucizevî potansiyelle Seyfelmülük'u insanüstü bir varlık yapmaya yeterlidir (Alpay Tekin, 1985: 279).”

Gelen bu çağrı karşısında önce halvete çekilen Seyfü'l-mülük derdini can dostu Said'e açar ve babasının nasihatleri, çareleri onun katında kabul görmez. Babası Şah Asım, oğlunun istediği her kızı almaya muktedirdir, ama bu resimdeki kız bir peri padişahının kızıdır ve onun diyarına da daha önce ulaşan ve orayı temaşa eden olmamıştır. Bu konuda hikâyede şu ifadeler kullanılır:

“Ol taşvîr Sulţân-ı Gülistân-ı İrem duğteri Bedî‘ü'l-cemâl nâm perînüñ şüreti imiş. Henüz Gülistân-ı İrem mağalini kimse bilmez. Bu mâdde evhâm u ĥayâlât mağulesi bir ma‘nâdur (Çavuşoğlu, 2018: 276-277).”

Bu konuda yeterince üzgün olan padişah almış olduğu tedbirlere rağmen oğlunun ısrarlarına karşı koyamaz ve onun yolculuğuna askerleri ve can yoldaşı Said’in eşliğinde izin verir:

“Ya vuşlat-ı cânân yâĥûd reh-i ‘aşkında terk-i cân ideyüm." diyü zâr u giryân oldu. Pâdişâh bu ĥâle dembeste vü sergerdân bir zemân ġavta-ĥâr-ı lücce-i ĥayret olub bî-dermân olub eyitdi: "Nür-ı dîde-i ‘Âşım-ı bî-baĥt gerçi bir ân pîş-i çeşmümden nihân olsañ dünyâ baña zindân olur. Ammâ ne çâre destümden şabr u taĥammülden ġayrı nesne gelmez. Çünkü gözüm nûrı bu sevdâ-yı ĥâm-ı bî-encâm ile ġaşd-ı kûy-ı cânân mübtelâ-yı şiddet ü âlâm murâd eyledüñ. Sen henüz ġül-i nev-şüküfte ve bülbül-i nev-resîdesün. Bu dünyânüñ türş ü şîrinüñ çeşide vü kerem ü serdüñ keşide idüb elem ü miĥnet sefer ü ġurbeti bilmezsin. Şabr eyle mehamm-ı sefer ve ‘asâkir tedârik ideyüm." didi. Ve beş ‘aded sefîne-i küh mânend ve beş sene kifâyet idecek zaĥîre ve ġadar kifâye mükemmel ‘asker ve ĥazîne-i vâfire ve vezîr-zâde Şâ‘id’i ma‘iyyetine ta‘yîn itdi. Ve ba‘de’l-itmâm şehzâde vâlideynüñ dest ü pâlarını bûs ve vedâ‘ idüb şâd u ĥandân vâlideyni nâlân ġaşd-ı kûy-ı cânân eyledi (Çavuşoğlu, 2018: 278).”

Doğaüstü yardım:

“Çağrıyı reddetmemiş olanlar için, kahramanın ilk yolculuğundaki karşılaşma, maceracıya aşması gereken ejderhalara karşı tılsımlar sağlayan koruyucu bir figürle (genellikle ufak tefek yaşı bir kadın ya da erkek) yaşanır (Campbel, 2018: 70).” Seyfû’l-mülûk hikâyesinde kahramanın iki önemli yardımcısı vardır. Birisi çocukluk arkadaşı ve yoldaşı Said ve diğeri de cin şehzadesinin elinden kurtuluşuna vesile olduğu Melike Bânû’dur. (Melike Banu’nun bu kurtuluşu, aynı zamanda Seyfû’l-mülûk’un sınavlar yolunun önemli bir aşamasıdır bu yaşananlar fantastik bir mücadeleyi de kapsadığı için ayrıca değerlendirilecektir.) Her iki şahsiyet de doğaüstü niteliklere haiz olmasa da onun bu aşk yolculuğunda en büyük yardımcısı olmuşlardır. Fakat Melike Bânû’nun kurtuluşunda cin şehzadesinden kurtulmanın yolunun Süleyman’ın yüzüğü ile gerçekteşeceğinin ifade edilerek yüzüğün nasıl kullanılacağıının öğretilmesi yardımcı Melike Bânû tarafından gerçekleştirilmiştir. Melike Bânû kendisine yapılan iyiliği hiçbir zaman unutmamış ve süt kardeşi olan peri kızı Bedî‘ü’l-cemâl’in Seyfû’l-mülûk ile tanışıp ona âşık olmasında aracı olmuştur. Bu yardımlar olmasa bir insanoğlu ile bir perinin buluşması, bir arada olması mümkün değildir. Aslında bu yardımlar, hikâye boyunca tekrar edilen olmazların olmasına neden olmuştur. Bir insanoğlunun peri diyarına geçmesi, orada seyahat etmesi de mümkün değilken vermiş olduğu mücadeleler ve yapmış olduğu iyilikler sonucu ve bahsedilen bu yardımların da neticesinde hikâyede olanaksız olanlar ortadan kalkmıştır.

İlk eşliğin aşılması:

“Kahraman, kaderinin ona rehber ve yardımcı olan kişileştirmeleriyle birlikte macerası esnasında aşırı güç bölgesinin girişindeki eşik muhafızına gelinceye dek ilerler. Bu tür muhafızlar, kahramanın şu anki alanı ya da yaşam ufkunun sınırlarını belirterek dünyayı dört yönde sınırlar. Onların ardında karanlık, bilinmeyen, tehlike vardır (Campbel, 2018: 76).”

“Kahraman aldığı yardımlarla birlikte eşiğe gelinceye kadar ilerler ve daha da ötesine gidebilmek için eşik bekçisiyle hesaplaşmak zorunda kalır. Eşik bekçisi, denizler ortasında yaşayan bir canavar, insan kılığına girmiş bir iblis, ormanın derinliklerindeki bir dev ya da şekil değiştiren bir yaratık olabilir. Çoğu zaman dalaverecidir. İşkence etmeyi sever. Yenildiğini anladığı anda af dileyip kuzu gibi olabilir. Diğer taraftan, her zaman çok kötü bir figür olarak karşımıza çıkmaz. Onunla ilgili tek değişmez olan, savunduğu eşiğin arkasındaki karanlık ya da tehlikedir (Yalçın 2014: 72).”

Çağrıya kulak veren Seyfü'l-mülûk'un zorlu ve sınavlarla dolu yolculuğu memleketi Mısır'dan hareketle başlar. Sırasıyla Süveyş Limanı, Babülmendep Boğazı ve Çin'e varan Seyfü'l-mülûk ve yoldaşları Çin ülkesinde Bed'ü'l-cemâl'in diyarı İrem bağlarını sorarlar ve Çin ülkesinin iki yüz yaşındaki yaşlı bilgisi dahi onlara bu diyar hakkında bir bilgi veremez ve onun yol göstericiliği ile Mendeşoy Adası'na doğru yola koyulurlar ve asıl sınav da burada başlar. Çünkü denizde ilerlerken askerlerle dolu gemileri alabora olur ve askerlerinin çoğu, can yoldaşı Said, bu fırtınada kaybolur. Kendisi ve kalan askerleri de bir zenci kabilesi tarafından esir edilir. Hikâyenin kahramanı Seyfü'l-mülûk, sınavlarla dolu bu yolculuğunun ilk eşiği ile deniz fırtınası sonucu Said ve askerlerini kaybettikten sonra esir düştüğü işte bu zenci adasında karşılaşır. Kalan askerleri ve Seyfü'l-mülûk, insan yiyen bu zencilere taksim edilir. Burada eşik bekçisi olarak zenci kabilesinin sultanının kızı karşımıza çıkmaktadır. Seyfü'l-mülûk'un bütün yoldaşları ölmüştür ve bu sultanın kızı, hikâye kahramanına âşık olmuş ondan vuslat talep etmektedir. Hikâyede bu zenci kız için şöyle bir tasvir yapılmış ve onun görüntüsünün kahraman üzerindeki etkisi, vuslat talebine karşılık vermemesi sonucu ona yapılan eziyetler şöyle dillendirilmiştir:

“Ammâ duhter-i zenginüñ dîk-i iştihâsı galeyân birle bî-şabr u tākāt olub şehzâdeyi firâşuna da' vet idüb taleb-i vuşlat eyledi. Şehzâde dahı cemâl-i bâ-kemâline nazar eyledi. Gördi ki kıdd-i mevzûni siyâh mermerden maşnû' minâreye şebîh, başı himâr başına beñzer. Bînisî Mora bâzincânî gibi iki şakbından taşra çıkan kıllar mânend-i şî'arât-ı hıznîr, gözleri kıan çanağına beñzer memeleri kıatrân tulumı gibi aşğa sarķmış kerîhetü'l-manzar diyü sıfat-ı 'ifritdür ki tal' atundan şahrâ cini nefret ider. Zîşt rüy bir mel' ünedür. Şehzâde teneffür idüb merâmını müsâ' ade itmekte ol mel' üne gâzaba gelüb zecrenle destlerine degirmân virüb şeb-tâ-be-şabâh buğday öğidüb gündüz arķalarıyla odun taşıtı. Destleri pâre pâre kıtfleri pür-yâre olub bî-tâb u tüvân oldılar (Çavuşoğlu, 2018: 279-280).”

Bu ilk eşiği zekâsıyla aşan Seyfü'l-mülûk, uzun yıllar sürecek bu yolculuğunun Melike Bânû ile karşılaşınca kadarki kısmını tek başına diyar diyar dolaşarak hikâyede geçtiği şekliyle “seyr-i bahr u kûh u deşt” ederek tamamlamıştır.

Erginlenme

Sınavlar yolu:

“Kahraman, eşiği aştıktan sonra bir dizi sınavdan geçmek üzere tuhaf bir şekilde akışkan, belirsiz biçimlerin rüya dünyasında ilerler. Bu, mit-maceranın sevilen aşamasıdır. Mucizevi sınavlar ve işkencelere yönelik bir dünya edebiyatı yaratmıştır. Kahraman bu aşamaya gelmeden önce karşılaştığı doğaüstü yardımcının ya da yardımcıların önerilerinden, tılsımlarından ve gizli araçlarından yardım almaktadır (Campbell, 2018: 93).”

“Jung’cu ekole göre, kahraman, bu süreçte pek çok korkutucu, yıldırıcı, çeldirici güçle yüz yüze gelir. Bilhassa, masal, destan, mesnevi gibi metinlerde kahraman, sembolik olarak mitolojik varlıklarla kendini ifade eden, ejderha, yılan, dev canavar gibi korku objeleri (monster slaying); baştan çıkarıcı, çeldirici kadın tipleriyle karşılaşmak; ulaşılamaz hedeflere varmak (Kafdağı, karanlıklar ülkesi vb.) gibi sınavlardan geçmek, korkularıyla yüzleşmek kendi sınırlarını zorlamak durumundadır. Olağanüstü gayretler sonucu kahramanın kazandığı hazine, “psişe” dönüşümü, kendi sınırlarını aşma özgürlüğüdür (Gökcan, 2018: 230-231).”

Seyfû’l-mülûk’un zenciler adasında başlayan sınavı, tek başına mücadelesi ile devam eder. Aylarca denizlerde, çöllerde açlıkla, susuzlukla ve kimsesizlikle mücadele eder:

“Şehzâde yektâ kalmagla mütehayyir olub cânından bî-zâr oldu. Nâ-çâr yine şale süvâr birle bir müddet deryâda serseri gezüb Lavan nâm cezîreye vâsıl oldu. Eşcârı cümleye şandal u ‘ûd u kelb cüşsesinde qarıncalar ile memlû âdemîye zafer bulduklarında ekl ideli şehzâde ol cezîrede hezâr havf u haşiyet u muhâfaza ile evrâk u nebâtât u ‘uruğ ekl birle bir müddet meks idüb bî-refîk şale süvâr olmadan dahı havf eyleyüb ne maḥal olduğunu dahı bilmez cânib-i berdene sefer ideyüm bakayum ‘âkıbeti niye müncer olur, diyü bir tarafı tutub gitdi (Çavuşoğlu, 2018: 280).”

Seyfû’l-mülûk, yolculuğunun Bedî’ü’l-cemâl’e kavuşuncaya kadarki kısmında ona eşlik edecek, sevgilisinin süt kardeşi Melike Bânû ile bu aşamada karşılaşır. Onun için bu aşama fantastik/doğüstü olayların kapısının da aralandığı bir aşamadır. Kendisi bir insanoğlu olan Melike Bânû’nun peri kızından bir süt kardeşi vardır. Hikâye metninde onun da ilginç ve bir o kadar da doğüstü olaylarla örülü bir hikâyesi vardır. Onun bu hikâyesi bir çıkmazda olan ve sevgilisine kavuşabilmek için aylarca mücadele eden, bu uğurda sevdiklerini kaybeden Seyfû’l-mülûk için bir umut ışığı olacaktır. Melike Bânû, cinlerin meliki tarafından bir kasrın içinde hapsedilmiş ve kendisinden vuslat talep edilmiş babası Serendip Sultanı olan güzeller güzeli bir kızdır. Onun üzerinde bir büyü vardır ve onun o kasırdan çıkıp gitmesinin imkânı yoktur. Tek çare Süleyman mührü yardımı ile deniz altında sırça bir tabutta bulunan cin melikinun ruhunun ortadan kaldırılmasıdır. Bu aşamada doğüstü yardımcı olan Süleyman mührü devreye girer. Çünkü Seyfû’l-mülûk’a bu yüzük babası tarafından zorda kaldığında ona yardımcı olması için verilmiştir ve bu yüzük hem Melike Bânû’nun kurtuluşu hem de Seyfû’l-mülûk’un vuslatına aracı olacaktır:

“Seyfû’l-mülûk dahı eyitdi: “Baña pederüm bir yâkût yüzük virüb bu engüşter-i Süleymân’dur. Belki bir vaqt lâzım ola. Hîç iktizâ’ itmezse ol mühr-i şerîfi hâşıl olmagla nice varḫadan necât u ḫalâşa sebeb olursın, dimiş idi. Ḥâlen ol mühr-i sûret bendedür. Cinninün kelâmını tecrübe için leb-i deryâya varub ‘amel idelüm baḫalum şahîḫ midür?” didi. Şehzâde ile duḫter kenâr-ı bahra gelüb şehzâde ol mühr-i şerîfi deryâya ‘arz eyledi. Ol an deryâ ḫarekete gelüb temevvüc itdi. Dürd-i deryâya şırçadan bir şadûk çıkub kenâre geldi, alub qaşra geldiler çün şandûkı açdılar. içinde bir kebüter var. Şehzâde derḫâl ol kebüteri zebḫ eyledi. Nâ-gâḫ gubâr-alüd bir rûzgâr-ı şedîd zuhûr ve taraf-ı semâdan kan rîzân olub zemîne bir cesed-i mürde düşdi. Duḫter nazar eyledikde “Gazân mübârek olsun. Şehzâdem ol cinnî mel’ unun cesedidür.” diyüb şad u ḫandân oldu (Çavuşoğlu, 2018: 282).”

Cin melikinın öldürölmesiyle bu iki çilekeş yola koyulur ve deniz üzerinde aylar süren bir yolculuktan sonra Vasıt ülkesine Melike Bânû'nun amcasına ulaşırlar ve oradan da Serendip'e yani Melike Bânû'nun memleketine varırlar. Bu yolculuk Melike Bânû için yolculuğun sonu, Seyfü'l-mülûk için sevdiğine kavuşmanın önemli bir adımıdır. Melike Bânû'nun yol arkadaşı ve kurtarıcısına yardımı bundan sonra olacaktır. Melike Bânû'nun, bir peri kızı olan süt kardeşi Bedî'ü'l-cemâl'in Seyfü'l-mülûk'u tanıyarak ona âşık olmasına yardım etmesi kahraman için yeni bir aşamanın hatta somut bir alemde soyut bir aleme geçişin bir kapısının aralanmasına zemin hazırlamıştır. Önceleri Seyfü'l-mülûk'un sonraları da Bedî'ü'l-cemâl'in duyduğu büyük aşk,

“Perî-zâd ile âdemî'nün ülfet ü ünsiyeti nice mümkündür? Zîrâ âb u âteşün bir maħalde cem' -i muħâl kabîlindedür.”

"Ey âdemî-i bî-vefâ murâduñ benden taleb-i vişâl olduğı ma'lûmum oldu; ammâ mümkün degildir. Zîrâ sen âdemî ben periyüm. Hem benî âdem bî-vefâ' olurlar. Vâlideynüm bu aħvâle vâkıf olsalar kaç'an merħamet itmeyüb beni helâk iderler. Bu ħuşûşda mağdûrum 'afv buyurasız."

“... hiç perî ile âdemî cem' olmak mümkün midür?” (Çavuşoğlu, 2018: 287-290-292)

sözlerini de boşa çıkarmıştır.

Hikâyede Bedî'ü'l-cemâl, Seyfü'l-mülûk'un animası görünümündedir ve kahramanın bir anlamda boyut değiştirmesine, bireyleşmesinde yeni merhaleler aşmasına neden olacaktır. Aşklarını birbirine ilan eden aşıkların ilk yapacakları şey aileden izin almaktır ve bunu için de Seyfü'l-mülûk'un Bedî'ü'l-cemâl'in büyükannesinden izin ve yardım almak için doğaüstü bir mekân olan Sîmîn şehrine gidişi söz konusu olmuştur. Bu aşamada büyükanne Seyfü'l-mülûk'a yardımcı olacak, ona yol, töre öğretecek, oğlundan izin alacak bir yaşlı bilge olarak karşımıza çıkmaktadır.

“Kahraman, ancak sağlam bir düşünce ya da parlak bir fikir, yani ruhsal bir işlev ya da endopsişik otomatizm sayesinde kurtulabileceğı umutsuz bir duruma ne zaman düşse, yaşlı adam görünür. Kahraman dışsal ya da içsel nedenlerden ötürü gerekeni yapamadığı için, gerekli bilgi, kişileştirilmiş bir düşünce, yani öğüt verip yardım eden yaşlı adam kılığında ortaya çıkar (Jung, 2015: 87).”

“... yaşlı adam bir yandan bilgi, idrak, düşünce, bilgelik, akıllılık, sezgi, diğer yandan da iyi niyet ve yardımseverlik gibi ahlaki özellikleri temsil eder (Jung, 2015: 91).”

Büyükanne Seyfü'l-mülûk'a yardım eden yaşlı bilgeyken Bedî'ü'l-cemâl'in babası için anne arketipinin tezahürüdür:

“Benüm bir ceddem vardur, Deryâ-yı cüşândan öte şehristân-ı Sîmînde sâkindür. İsmine Server Bânûvân dirler. Pederüm anuñ iltimâsına muħâlefet idemez. Cenâbıñuzu ceddeme irsâl ideyüm, pâyuna ruħ-sûde olub aħvâlini 'arz ve ber-murâd olmağı niyâz eyleyesüz. Elbette merâmına müsâ'ade ider." didi. Şehzâde dağı "Fermân-ı aşka cân iledür inkıyâdımız" didi. Bedî' dağı 'ifrit da'vet idüb "Şehzâdemi şehristân-ı Sîmînde ceddem Server Bânûvân'e selâmetle işâl eyle." diyü tenbîh-i ekîd eyledi. Ve şehzâdenüñ çeşmini bir dest-mâl ile bend ve 'ifrite taħmîl ve ħayr du'â ile ba' de'l-irsâl melike vü vâlidesinüñ meclisine geldi (Çavuşoğlu, 2018: 292).”

Server Bânû'nun yardımıyla İrem gülistanına giderek Bedî'ü'l-cemâl'in babası Şehbal Şah'ın huzuruna varmayı bekleyen Seyfû'l-mülûk'un sınavlar yolu daha bitmemiştir. Seyfû'l-mülûk'un Melike Bânû'yu kurtarıırken öldürdüğü cin melikinın kardeşleri onu, intikam duygularıyla İrem gülistanında bir kuyuya atarlar. Bu kuyu aslında onun için yeni bir sınav ve bireyleşme yolunda yeni bir aşamadır. Habil ve Kâbil kıssasında ve Yusuf kıssasında da karşımıza çıkan kuyu ve yer altı metaforu kahraman için pek çok anlam ifade etmektedir. Kimi anlatılarda ve kıssalarda kötülüğün ve cezalandırmanın sembolü iken kimilerinde ise bireyleşmenin, kendini gerçekleştirmenin önemli bir eşiği olarak karşımıza çıkmaktadır.

"Kuyular çoğu zaman bir tür cezalandırma olarak nitelense de aslında yeni bir başlangıç için bir tür kuluçka görevi görürler. Kurmaca anlatının yaratıcısı tarafından kahraman bir yerde olay örgüsünden alınır. Bu kahramana zaten sınırlı olarak verilen özgül güç/iktidarın kesintiye uğraması ve gerçekleşecek olaylara kahramanın müdahalesini önleme amacı güder. Bunun yanında beklemeye alınan kahraman veya sonradan gerçekleşecek durumlar için kuyu ekseninde ileriye hazırlık motifleri eklenir. Bireyin kendisini ve çevresini anlamlandırmak adına düşünme ihtiyacı vardır. Bu düşünme aslında bir form hâlinde sunulan kuyuya atılmaya benzer şekilde kendi zihnindeki kuyuya inme durumunda gerçekleşir. Kapanıp düşünme herkesin kendi içerisinde barındırdığı kendi kuyusuna inmesi durumudur (Balkaya, 2014: 58)."

Құлзүм шәһи шәһәдәйе һиғәб идүб "Ey һәкәи шимди seni қарындашум yerine ne гүне езиyyet ü һәкәret ile heläk идүб senden аһз-ı intiqām ideyüm." didi. Шәһәдә даһи "La'net saña vü қарындашына, ey һәбиш-i bed-liқә! Elinden geleni girüye қома." diyü bi-pervä cevāb virdi. Ol kehrāb eyitdi: "Ey һәкәи! Шимди seni heläk itsem cām-ı mergi bir kerre nüş idersin. Ammä seni dürlü 'azāb-ı elīme giriftār ideyüm ki гүнде hezār bār mevtini temennä idesin." diyüb emr eyledi. Bir çäh-ı 'amīқ var idi. Шәһәдәйи anda һabs идүб "Heläk olmasun." diyü emāneten yevmiyye күt lä-yemüt та'ām u şerāb virirlerdi. Шәһәдә "El-һүкми-lillāh" diyüb derün-ı çähda 'azāb-ı elīme қалdı (Çavuşoğlu, 2018: 294)."

Şehbal Şah'ın bir ordu toplayarak cin taifesinin ordusuyla savaşması ile o derin kuyudan kurtarılan Seyfû'l-mülûk, bu defa da Şehbal Şah tarafından kızına talip olan insanoğlunu sınamak maksadıyla yaptığı sözlü sınavda hünerini konuşturur. Aslında bu sorulara verilen cevaplar, buluş çağında yolculuğa çıkan Seyfû'l-mülûk'un yıllar içerisinde nasıl olgunlaştığının da bir göstergesidir. Zira sorulan sorulara verilen akıllı ve mantıklı cevaplar, Şehbal Şah'ın kızını Seyfû'l-mülûk'a vermesine sebep olacaktır:

"Nür-ı dīdem cenābıñuza birkaç mes'ele su'āl idecegüm, baқayum 'ulūmdan behre-dār mısın? didi. Шәһәдә даһи temennä идүб "Emr efendimüzüñdür." didi. Шәһ eyitdi: "Zī rūһа қанқи nesne қарібдүр?" didi. Шәһәдә даһи "Mevt yaқıñдүр." didi. Шәһә eyitdi: "Cihānda cümleden ziyāde zī rūһа ne şey' мақбүлдүр?" didi. Шәһәдә даһи "Һәyätдүр." didi. Шәһә "Cihānda ricāl mi çoқдүр, nisā' mı çoқдүр?" didi. Шәһәдә даһи "Nisā' çoқдүр zīrā kelām u re'y-i nisā' ile 'amel iden recul даһи 'avreddendүр." didi. Шәһә "Dünyāda zinde mi çoқдүр мүрде mi?" didi. Шәһәдә даһи "Mүрде çoқдүр, zīrā һәyätда olan zī-rүһ даһи cām-ı memātı nüş iderler." didi. Шәһә eyitdi: "Қıyāmet ne vaқt зүһүр ider?" didi. Шәһәдә даһи "Anuñ vaқt u zamānını Һәzreti

Hallâk ‘Azze ismühü Hâzretlerinden ğayrı kimsenüñ ma‘lûmı degildir.” didi (Çavuşoğlu, 2018: 295).”

Nihai ödül:

“Bu yeni dünyada kahramanlar türlü güçlüklerle mücadele ettikten sonra, yanlarında bir ödülle geri dönmektedirler. Evlenilecek genç kız, bir unvan ya da para şeklindeki bu ödül, kahramanın geçirdiği aşamayı sembolize etmektedir (Dökmen, 1983: 385).” Sınavlar yolunu başarıyla tamamlayan Seyfü'l-mülûk, uğruna evini, ocağını kaybettiği, canını vermeye razı olduğu Bedî'ü'l-cemâl'e kavuşmuş, insanoğlu ile bir peri kızının evlenmesinin zorluğuna ve imkânsızlığına dair yapılan uyarılara rağmen sevgilisini elde etmeyi başarmıştır. Aşkı uğruna yollara düşen kahramanın en büyük ödülü de budur.

Dönüş

Dönüş eşiğinin aşılması:

“Kahramanın macerası ya kaynağa nüfuz etme ya da birtakım erkek ya da kadın insan ya da hayvan kişileşmelerin yardımıyla sona erdiğinde, maceracının yaşam değiştiren ödülüyle birlikte dönmesi gerekir (Campbell, 2018: 179).”

“Her kim mağaraya kendi içinde taşıdığı derinliklere ya da bilincin dışındaki karanlıklara girerse, kendini bir dönüşüm sürecine kapılmış olarak bulur. Bilinç ve bilinçdışı içerikleri arasında bağ kurar ve böylece kişiliğinde kökten bir değişim olur. Hem bilincin hem de bilinçdışının (iki dünyanın) egemenliğine ulaşır (Jung, 2015: 67).” Bilinenden bilinmeyene, aydınlıktan karanlığa doğru yola çıkan Seyfü'l-mülûk, tehlikeli macerasını tamamlayıp ödülünü alarak bireyleşmesini de tamamlayınca artık dönüş yoluna girer. Dönüş kahramanın arzu ettiği bir yoldur ve hikâyede dönüşün reddi gibi bir şey söz konusu değildir. Hikâye kahramanın on sekiz yıllık çileli yolculuğunun başladığı yer olan Mısır sarayında son bulur. Bu son aynı zamanda hikâyenin başında babası Asım Şah'a saray müneccimleri tarafından söylenen sözlerin gerçekleşmesi anlamına da gelmektedir. Bir şehzade olarak anne ve babasına veda eden Seyfü'l-mülûk, bir hükümdar olarak vatanına döner. Dede Korkut Hikâyeleri'nde ad almayı hak eden kahramanlar gibi Seyfü'l-mülûk da hükümdarlığı yaşadıkları ile hak eder ve dönüşümünü tamamlamış bir birey olarak adil bir hükümdar olur, ömrünün sonuna kadar Mısır'da adaletle hükmeder.

“‘Âşım Şâh nûr-ı dîdesini pişe-gâh-ı bârgâhda istikbâl ve der-âgûş ve bir zemân bi-hûş oldı. Şâhzâde dahı dâmen-i pederi eşk-i sürûr-ı şâdî ile giryân olarak leb-i edeb birle taqbîl ü telşim ve pâyına ruhsûde oldı. Bârgâhda celse-i hafîfe ba' de 'azîm alây-ı debdebe-i ihtîşâm ile serây-ı hümâyûna nüzûl ve vâlide-i 'azîzesinüñ taht-ı kademüñ taqbîl ve cânânesi Bedî'ü'l-cemâl ü Melike Bânü dahı dest ü pâsını telşim idüb on sekiz seneden berü hasret-keş oldukları ferzend-i dil-bendi ile mülâkât-ı müyesser olduğına şükr ü sipâs ve cehd-i bî-kıyâs eylediler ve kudüm-ı meymenet-lüzüm-ı şâhzâde-i güzîn için şehrayin eylediler. Ba' de Şâh 'Âşım pîr ü 'alîl olduğundan umûr-ı salţanatı idâre vü rü'yete 'adem kudretinden nâşî ferzendi Sefû'l-mülûk'ı taht-ı Mısr'a iclâs ve kendü küşe-i vahdetde 'ibâdet ü tã'ata meşğûl oldı. Seyfü'l-mülûk Şâh dahı taht-ı 'âlî-baht-ı Mısr'a celîs oldıkdâ vüzerâ-yı pesendide ve ümerâ-i kârdide tehniye-i cülûs-ı sa'âdet-me'nûs için küşe-i dâman-ı hüdîvânelerin leb-i tebcîl birle taqbîl ve küngüre-i kaşr-ı müstahkemü'l-esâs-ı salţanatı ilâ yevmü's-sâ'a maşûnül-indirâs olmağ için du'â vü

niyâzı tertîl itdiler. Ol şâh-ı bende-nüvâz dağı Şâ' id'i şadra' zam idüb cümleyi hil' at-ı fâhire-i hüsrevâniye ile ikrâm u talîf eyledi. Diyâr-ı Mısr mağdem-i sultân-ı nev-civân ile behîst-i berîn olub ' adl u ' adâlet ve kemâl-i inşâf u diyânetle evçât-güzâr ve kâffe-i enâm kenef-i pür-şeref-i himâyetlerinde şâd-kâm olub bu vech üzre nice mâh u sâl ' ömr-i nâzenînlere güzârân idüb bir muktezâ-yı ' âdet-i ' aliyye-i şâni' -i bî-çün ve râfi' -i kûbbe-i bülend-i kımmе-i kâh-ı nilgün ravzatü's-şafâyı ikbâlde neşv ü nemâ bulan her nihâl-i hoş-nümâ âhir-i kâr berg ü bârı dest-zede-i debûr-ı idbâr olub çemen-zâr-ı ' izz ü nâzda tebahtur u ihtizâz iden her serv-i ser-efrâz elbette bir gün berkende-i pençe-i kâhr-ı rûzgâr-ı zür-kâr olur (Çavuşoğlu, 2018: 298-299)."

Sonuç

Şehzade Seyfû'l-Mülûk ve Peri Şahının Kızı Bed'ü'l-Cemâl Hikâyesi'nin bir yol hikâyesi olarak irdelendiği bu çalışmada öncelikle hikâye hakkında bilgi verilmiş ve akabinde Jung'un arketipal öğelerinden hareketle Campbell'in şemalaştırdığı kahramanın bireyleşme sürecinde ayrılma-erginlenme-dönüş olarak tasnif edilen aşama arketipi üzerinden değerlendirmelerde bulunulmuş ve tarih boyunca milletlerin masal, hikâye, efsane metinlerinde sembol haline gelen yol ve yolculuk arketipi hikâye üzerinden değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

Yapılan değerlendirmeler ışığında Şehzade Seyfû'l-Mülûk ve Peri Şahının Kızı Bed'ü'l-Cemâl Hikâyesi'nin aşk hikâyesi etrafında gelişmiş bir yolculuk hikâyesi olduğu açıktır. Bu yolculuk aslında kahramanın vatanından ayrılarak tekrar vatanına dönmesine kadar süren uzun, yorucu ve sonunda kahramanı geliştiren ve değiştiren bir yolculuk olarak karşımıza çıkmaktadır. Aslında bu yolculuk kahraman için içsel bir yolculuğa da zemin hazırlamıştır. Buluğa yeni ermiş bir genç şehzadenin hükümdar olarak ülkesine dönmesi, onun bireysel olarak elde etmiş olduğu kazanımları da bize göstermektedir. Tahtın tek varisi olan Seyfû'l-mülûk kendine yapılan çağrıya kulak vererek zaten elinde bulundurduğu hükümdarlık makamını bireyleşerek/kendini gerçekleştirerek hak etmiştir. Bu noktada çalışmada ele aldığımız hikâye metninin hem Campbell'in şemalaştırdığı biçimde kahramanın yolculuğu aşamalarını hem de Campbell'in kuramının temellerini oluşturan Jungçu arketipal öğeleri barındırdığı açıktır. Fakat hikâye metni masal motifleri ve sembollerle de genişletilerek anlatılmıştır. Bu konular da dikkate alındığında hikâyenin bu aşamalar ve öğelere uymasına rağmen kimi yerlerde farklılaştığı, kimi yerlerde karmaşıklaştığı ve değiştiği gözlemlenmiştir.

Kaynakça

Alpay Tekin, G.(1985). "Seyfelmülûk ve Bed'ülcemâl Hikâyesinde Eski Yakınoğu Kültüründen Kalma Unsurlar Hakkında, Journal of Turkish Studies, Türklük Bilgisi Araştırmaları", Volume 9, Harvard University, Office of The University Publisher, MA.

Balkaya, A. (2014). "Halk Anlatılarında Kuyunun İşlevselliği Üzerine Bir Okuma", *Milli Folklor*, 26, 53-64.

Campbel, J. (2018). *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, S. Gürses (trc), İstanbul: İthaki Yayınları.

Çavuşoğlu, H. (2018). *Gülşen-i Zürefâ*, İstanbul: Kriter Yayınevi.

Dökmen, Ü. (1983). "Pinokyo'nun Arketipler ve Ana Baba-Çocuk İlişkileri Açısından İncelenmesi", *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 16 (2), 385-386.

Fordam, F. (2015). *Jung Psikolojisinin Ana Hatları*, A. Yalçiner (trc), İstanbul: Say Yayınları.

Gökcan, M. (2018). "Yusuf u Züleyha Hikâyelerinde "Yol" Alegorisi ve Arketipal Sembolizm" *Turkish Studies*, 13 (15), 225-242.

Güler, A. F. (2007). "Mustafa Necati Sepetçioğlu'nun Kilit-Anahtar-Kapı Romanlarında Yüce Birey Arketipi Olarak Küpeli Hafız ve Sarı Hoca". *Erdem*, 49, 107-114.

Gürses, İ. (2007). "Jung'cu Arketip Teorisi Bağlamında Tasavvufî Öykülerin Değerlendirilmesi: Sîmurg Örneği". *Uludağ Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi*, 16 (1), 77-96.

Jung, C. G., (2015). *Dört Arketip*. Z. Aksu Yılmaz (trc), İstanbul: Metis Yayınları.

Yalçın, E. (2014). "Edward Bond'un Lear'ı Üzerine Monomitsel ve Arketipal Bir İnceleme". *Tiyatro Eleştirmenliği ve Dramaturji Bölümü Dergisi*, 24, 59-79.

Yılmaz, E. B. (2011). "Hikâye ve Romanlarda Sembol Dilinin Görüntüleri Üzerine Bir Değerlendirme". *Bilig*, 56, 45-56.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Metafor Aracılığıyla "Yol" Sözcüğünün Kazandığı Yeni Anlamlar: Garib-Nâme Örneği

Dr. Öğr. Üyesi Ebru GÜVENEN*

Garib-nâme, Oğuz Türkçesiyle telif edilmiş ilk büyük eserdir. Mesnevi nazım şekli ile yazılan Garib-nâme, tasavvufi ve didaktik bir eser olmasının yanı sıra dönemine dair sosyal, kültürel, ticari ve fikrî hayat başta olmak üzere pek çok konu hakkında bilgi vermektedir. Halkın anlayabileceği sade Türkçe ile kaleme alınan, beyit sayısı ve konu çeşitliliği bakımından hacimli bir eser olan Garib-nâme, XIV. yüzyılda Anadolu'da görülen Türkçecilik akımına önemli katkı sağlamıştır. Türk kültürü ve Türkçeye bilinçli bir bağlılığı olan Âşık Paşa tarafından yazılan eserde, maddi ve manevi yolculukların yer aldığı destanlar bulunmaktadır. Bu çalışmada, Garib-nâme'de yol kavramının metaforik kullanım sonucu kazandığı yeni anlamlar ele alınacaktır. Metafor; soyut bir kavramı, somut bir kavram ile kurulan benzerlikler aracılığıyla anlatma olanağı sunan söz sanatıdır. Metafor aracılığıyla pek çok sözcük yeni anlamlara sahip olmuş, böylece Türkçenin söz varlığına katkı sağlanmıştır. Bu çalışmayla Köktürkçeden beri varlığı tanıklanan bir kavram olan yolun, Garib-nâme'de metaforik kullanımla kazandığı yeni anlamları belirlemek amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Garib-nâme, Âşık Paşa, metafor, yol, söz varlığı.

New Meanings For The Word "Road" Gained With Metaphor: The Example Of Garib-Nâme

Garib-nâme is the first major work to be copyrighted with Oghuz Turkish. Written with masnavi verse form, Garib-nâme, besides being a mystical and didactic work, gives information about many subjects, especially the social, cultural, commercial and intellectual life of the period. Garib-nâme, which is a voluminous work in terms of the number of couplets and the variety of topics, written in plain Turkish that can be understood by the public, made an important contribution to the Turkishism movement in Anatolia in the 14th century. Written by Âşık Pasha, who had a conscious commitment to Turk culture and Turkish there are epics of material and spiritual journeys in the work. In this study, the new meanings of the concept road in Garib-nâme acquired with as a result of metaphorical use will be discussed. Metaphor; it is an art of rhetoric that offers the opportunity to explain an abstract concept through the similarities established with a concrete concept. Many words have new meanings through metaphor, thus contributing to the vocabulary of Turkish. With this study, it is aimed to determine the new meanings of road, a concept whose existence has been witnessed since Kokturkish, acquired by metaphorical usage in Garib-nâme.

Keywords: Garib-nâme, Âşık Paşa, metaphor, road, vocabulary.

* Yozgat Bozok Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, Yeni Türk Dili ABD, Yozgat/Türkiye. E-posta: ebru.guvenen@yobu.edu.tr

Giriş:

Edebî eserler, içerisinde doğdukları toplumlar tarafından kabul gördükleri ölçüde uzun ömürlü olabilmektedir. Bunun için de ait oldukları toplumun kültürel özelliklerine dair unsurları bünyelerinde bulundurmaları, bir yanıyla etkileyici diğer yanıyla geniş bir kitleye hitap edecek dil özelliklerine sahip olmaları beklenenler arasındadır. Genel anlamda, sınırlı sayıda sözcüğün kullanıldığı şiir türünde ahenk unsurlarıyla birlikte başta dilin anlamlı öğeleri olan her sözcüğün ve onunla bütünlük sağlayan görevli dil öğelerinin oluşturduğu bütünlük ve okuyucu üzerinde bıraktığı etki, şairin başarısının bir göstergesidir. XIV. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin kuruluş devresinde yazılan Garib-nâme , Türk Edebiyatının önde gelen eserlerindedir. Yazıldığı dönemin en büyük mesnevisi olan eserde Türk kültürüne dair pek çok özellik yer almaktadır (Yavuz, 2000 I/1: X). Devrinin Türkçecilik akımının temsilcilerinden olan Âşık Paşa, Garib-nâme ile Türkçenin bir bilim ve sanat dili olduğunu gözler önüne sermiştir. Şairin, tasavvuftan tıp ve astrolojiye kadar uzanan konu çeşitliliğine sahip eserde, Arapça ve Farsça dil öğelerini az kullandığı hatta hiç kullanmadığı beyitler de bulunmaktadır. O, ihtiyaç hâlinde bazen Türkçenin kurallarına uyararak yeni sözcükler türetmiş, bazen de anlam olaylarına başvurarak duygu ve düşüncelerini karşı tarafa tam ve etkili bir biçimde aktarmıştır (Yavuz, 2000 I/1: XXXV, XLV ve LIV). Anlam olaylarından yararlanırken dilin bütün anlam olanaklarını yapısında bulunduran metaforlara da başvurmuştur (Günay, 2015: 50).

Eski Yunancadaki meta (üzeri-ne) ve phrein (taşımak) sözcüklerinin bir arada kullanılmasıyla türetilen metafor (Cebeci, 2019: 9), literatürde istiare, eğretileme, deyim aktarması adlarıyla da anılmaktadır (Aksan, 2004: 141; Kök, 2016: 101). Metafor; soyut, anlatılması ve anlaşılması zor olan kavramları, somut kavramlar aracılığıyla ifade etme olanağı sunar (Aksan, 2004: 141). Bu da söz varlığımızın zenginleşmesine, zihinde gerek soyut olan kavramın gerekse bütünlüğün bir resim olarak canlandırılabilmesine, duygu ve düşüncelerin en etkileyici hâliyle aktarılmasına imkân sağlamak anlamına gelmektedir (Tepebaşılı, 2013: 23).

Lakoff ve Johnson'a göre metafor, sadece dilde değil düşünce ve hareket hâlinde, günlük hayatta yaygın olarak kullanılmaktadır (Lakoff ve Johnson, 1980: 3). Bu bilim insanlarının savdukları "deneyimselci kuram"a göre "metaforun temel işlevi, bir 'deneyim'in bir başka deneyime ilişkin bilgiler kapsamında 'kısmi' olarak anlaşılmasını sağlamasıdır." (Cebeci, 2019: 221). Deneyimlerin ve faaliyetlerin çoğunun metaforik olması ve kavramsal sistemin çoğu metaforlarla yapılması (Lakoff ve Johnson, 1980: 147), metaforun kullanımının edebî eserlerle sınırlı olmadığını göstermektedir. Birey ve toplumların varlık, olay ve durumlara karşı bakış açıları hakkında ipucu veren metaforlar (Özavşar, 2021: 412); başlangıçta temel bir anlama sahip, dilin anlamlı öğeleri olan sözcüklerin (Aksan, 2016: 76) zaman içerisinde, kullanıcılarının deneyimlerinden hareketle ve toplumsal kabulde çok anlamlı kimliğe bürünebilmelerine olanak sağlamaktadır.

Saussure'den beri daha çok gösterge olarak adlandırılan sözcükler, dilin anlamlı öğeleridir fakat varlıkları, tek başlarına "dil" kavramını karşılayabilecek yeterlilikte değildir. Alıcıya bütünlük içeren, anlamlı ve etkileyici bir mesaj iletilmesinde bağlam adı verilen "bir göstegenin birlikte bulunduğu, öteki göstergelerle oluşturduğu ve anlamını aydınlatan bütüne" bakmak gerekir. Bu bütün içerisinde bağımsız dil öğeleri kadar bağımlı dil öğeleri de

önemli rol oynamaktadır. (Aksan, 2016: 37 ve 95). Pek çok sözcük, sanatçıların duygu, düşünce ve hayal dünyalarındaki kurgunun, geçmişten gelen tecrübelerinden beslenmesiyle ve bağlam aracılığıyla metaforik kullanıma sahip olabilmektedir. Bu da sözcüklerin yeni anlamlar kazanmasına, bir başka deyişle söz varlığının zenginleşmesine katkı sağlamaktadır.

Köktürkçeden beri varlığı tanıklanan ve geçmişte göçebe bir yaşam tarzı benimseyen Türk milleti (Bülbül Oğuz, 2005: II) için yol kavramı oldukça önemlidir. Bu çalışmada, maddi ve manevi pek çok yolculuğun konu edinildiği Garib-nâme’de yol sözcüğüyle oluşturulmuş metaforlar incelenmiştir. Âşık Paşa’nın eserinde işlediği geniş konu yelpazesinde, bağlamın etkisiyle yolla hangi metaforik ifadelerin oluşturulduğu, söz varlığına hangi boyutta katkı sağladığı belirlenmeye çalışılmıştır. Eserdeki metaforların belirlenmesinde Lakoff ve Johnson’ın kavramsal metafor teorisindeki, “Her metaforun bir ‘kaynak alan’ı, bir ‘hedef alan’ı ve bir de ‘kaynaktan hedefe uygulanma’sı biçiminde üç unsuru vardır.” (Cebeci, 2019:225) görüşünden yararlanılmıştır. Bu görüşe göre “kaynaklar genellikle somut ve basittir, hedef ise soyut ve karmaşıktır.” Kavramsal metaforlar, kaynak alan ile hedef alanı birleştirmektedir (Tepebaşılı, 2013: 35).

1. Garib-nâme’de “Yol” Metaforu:

“Kavlı fi’li böyle bilmek oldı *yol* / Böyle kim bildiyse vardı doğru yol”. “İşin aslı, sözü ve işi böyle bilmek oldu; kim bu şekilde bildiyse doğru yolda gitti demektir.” (G II-2: 549)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; (işin) aslı, olması gerekenidir.	Yol	(İşin) Aslı.

Söz ve hareket, insanın hayatı yaşama şeklinin ve dünyaya bakış açısının somutlaştırılmış şeklidir. Hayat ise toplumda doğumla ölüm arasındaki yolculuk olarak algılanan kavramlar arasındadır. *Yol*, ikinci mısradaki *doğru* sıfatının da etkisiyle “asıl, olması gereken” kavramını temsil etmiştir.

“Vardı taş kerpüce boyandı ol / Ya’ni kim anda bula mi’ mâra *yol*”. “Yapıcısına kavuşmak için, gidip taş ve kerpiç oldu.” (G I-2: 685)

“Yine *yol* bulmadı anı görmege / Tâkâtı olmadı aña irmege”. “Fakat onu görmek için *yol* bulamadı, ulaşmaya da güç yetiremedi”. (G I-2: 685)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, çare ve kolaylıktır.	Yol	Çare, kolaylık.

Bilgi, aranarak bulunur. Aramanın yöntemi ise XIV. yüzyıl söz konusu olduğunda gitmektir. Bilinmeyeni aramak için giderken bulunan bir *yol*, rota belirleyeceği için kolaylık sağlayacak ya da içerisinde bulunan durumdan kurtuluş imkânı olacaktır. Şair, her iki beyitte de *yol*’a yüklediği “çare, kolaylık” anlamında *bulmak* fiiliyle kurduğu bağlamdan yararlanmıştır.

“Bağlamak şeymek işidir pes anuñ / Bağlu *yolın* açan oldur oğlanuñ”. “Onun işi bağlamak ve çözmektir; çocuğun bağlı yollarını açan da odur.” (G I-2: 915)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, doğum kanalıdır.	Yol	Doğum kanalı.

Anne karnındaki çocuk, tamamen onun kontrolü ve koruması dâhilinde, içinde yaşadığımız dünyadan bağımsız bir mekânda yaşamaktadır. Doğum ise bir bakıma anne karnından dünyaya yapılan yolculuktur. Âşık Paşa doğum olayını, “doğum kanalı” anlamını yüklediği *yol* üzerinde yapılan bir yolculuk olarak değerlendirmiştir.

“Aç kulağın bir işit iy *yol* eri / Eydeyüm ol birlige bitenleri”. “Ey bir yolcu gibi gelip geçen insan! Kulağını aç da o iman edenleri sana anlatayım.” (G I-1: 69)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, dünyadır.	Yol	Dünya.

Dünya, doğumla başlayıp ölümlle biten bir *yoldur*. İnsan ise bu yolda yürüyen bir yolcu konumundadır. İnsan için *dünya* coğrafi bir terim olmanın yanı sıra “zaman”ı da karşılamaktadır. Âşık Paşa, soyut bir kavram olan “zaman”ı somutlaştırmada *yol* sözcüğünden yararlanmıştır.

“Kamu dilde ma‘ni vardur bilene / Cümle *yolda* Hakk bulındı bulana”. “Bilen için her dilde mana vardır; araştıran için de her yolda Hakk’ı bulmak mümkündür.” (G II-2: 957)

“Ol ki dördinçi okınmağ şol-durur / ‘İlmi böyle okımağlık *yol*-durur”. “bu, dördüncü okumaktır; işte bu şekilde ilim okumak asıl *yoldur*.” (G I-2: 581)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; dünya görüşü, hayat şeklidir.	Yol	Dünya görüşü, hayat şekli.

Yukarıda dünya ile *yol* ve *yolun* yaşandığı süreç arasındaki benzerlik ifade edilmiştir. Bu süreçte nasıl yaşaması gerektiğine karar veren insandır. Benimsenen hayat şekli, insanın önüne çıkan seçenekler arasından tercih ettiğiidir. Bir başka deyişle farklı hayat şekilleri ve dünya görüşlerinin bulunduğu her bir seçenek, *yol* kavramı ile somutlaştırılmıştır.

“Döne seni urmağa kaçd ide ol / Zağm ura derhâl bulursa saña *yol*”. “Canlanıp seni sokmaya kalkar, fırsatını bulursa hemen ısırır.” (G I-1: 351)

“Dünyeligi kişinün çün kedile / Pes gerek anda melâlet *yol* bula”. “Bir kimsenin malı mülkü azalır, ona üzüntü musallat olur.” (G I-2: 731)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, fırsattır.	Yol	Fırsat.

Yol, çoğu zaman istenilen veya aranan bir şeyi elde etmek için kullanılan ve bellekte güzergâhı olan düzlük şeklindeki araç konumundadır. Adım atıldığı andan itibaren, hedefe ulaşma fırsatı yakalanmış olur. Yukarıdaki beyitlerde *yol*, Âşık Paşa tarafından istenilen şeyi elde etmek için açık ve düzlük olarak düşünülmüş ve “fırsat” kavramı somutlaştırılmıştır.

“Mûsi bin ‘İmrân’a geldi bu kez ol / Anuñ-ıçun Nîl açıldı virdi *yol*”. “Sonra İmran oğlu Musa’ya geldi; bu nur sebebi ile Nil, Kızıl Deniz açılıp ona yol verdi.” (G II-1: 327)

“Yâ bile gel yoldaş olğıl sen baña / Yâhu *yol* vir varayım dōstdan yana”. “ya birlikte gelip bana yoldaş ol, yahut yol ver de, dosttan tarafa gideyim dedim.” (G I-2: 1111)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; geçittir, izin verendir.	Yol	Geçit, izin veren.

Hedefe ulaşmak için tercih edilen *yol*, bilinmeyenler ve çeşitli tehlikelerle doludur. İnsanın karşısında çıkan her bir engel, amaca ulaşamamasına sebep durumundadır. Buradan hareketle *yolun* sorunsuz ilerleyebilmek adına düzlük ve açıklık gibi özelliklerinden yararlanılarak “geçit, izin veren” olarak düşünüldüğü, *virmek* fiili ile de bağlam oluşturulduğu görülmektedir.

“Kanı göz kim gözleyeydi *yolumu* / Kâni dil kim söyleyeydi hâlümü”. “Yolumu gözleyen göz de yok, o hâlîmi anlattığım dilim nerede?” (G II-1: 457)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; gelendir, geliştire.	Yol	Gelen, geliş.

Yol; başlangıç, orta ve son kavramlarını bünyesinde bulunduran bir kavramdır. Başında ve ortasında yaşanan, bırakılan ve bulunanlar olduğu gibi genellikle sonunda da bir bekleyen vardır. Âşık Paşa, yukarıdaki beyitte göz ve gözlemek ile kurduğu bağlamda, *yol* kavramıyla “gelecek olanı” ifade etmektedir.

“Türk dañı bilmez-idi ol dilleri / İnce *yolu* ol ulu menzilleri”. “Türkler de o dilleri, onların inceliklerini ve büyük konaklarını bilmezdi.” (G II-2: 955)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, gramer kurallarıdır.	Yol	Gramer kuralları.

Bir yere gitmek üzere izlenen yolu, sorunsuz olarak tamamlayabilmek için bir takım bilgilere sahip olmak gerekir. Bir dili öğrenmek ve o dilde konuşabilmek için ise o dilin kurallarını bilmek gerekir. Bu gerçeklikten hareketle *yol* ile “gramer kuralları” arasında bir benzerlik kurulmuştur.

“Aña lâyıķ dirligi arı ola / *Yol* içinde nâmusı ‘arı ola”. “Ona lâyıķ olanın ömrü temiz; hayat boyunca da namusu ve utanması olsun.” (G I-1: 251)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan

Yol, hayattır.	Yol	Hayat.
----------------	-----	--------

Hayat, doğumla başlayıp ölümle biter. İnsanın bu süreci en doğru şekliyle yaşaması ondan asıl beklenendir. Âşık Paşa, *dirlik*, *arı olmak* ve *namus* sözcükleriyle oluşturduğu bağlamın da katkısıyla “hayat” kavramını somutlaştırmak için *yol* sözcüğünden yararlanmıştır.

“Bu şerî‘at lengerin çöksü bırak / İltmesün ol yil seni *yoldan* ırak”. “İslâmiyet lengerini kazık, ağırlık ve engel olarak bırak da, o rüzgâr seni asıl hedefinden uzaklara sürüklemesin.” (G I-1: 307)

“Birisi eksük olursa iş degül / Eksük işlü kimse *yol* varmış degül”. “Bunlardan biri olmazsa hiçbir şeye yaramaz; eksik iş yapan amacına ulaşamaz.” (G I-2: 741)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, hedeftir.	Yol	Hedef.

Yol, temel anlamının yanı sıra sonunda ulaşılabilecek “hedef”i de karşılamaktadır. Âşık Paşa, *yolun* “hedef” anlamını somutlaştırmak için *iltmek* ve *varmak* fiilleriyle bir bağlam oluşturmuştur.

“Ne kadar kim irer ise elleri / Ne teğzâ eyler-ise *yolları*”. “Güçleri neye yeterse, ihtiyaçları ne ise;” (G I-2: 1005)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, ihtiyaçtır.	Yol	İhtiyaç.

Yol, içerisine giren kişi için çeşitli hazırlıklar yapmayı gerekli kılar. Bu hazırlıklar olmadığı takdirde sonu görmek pek mümkün değildir. Bu bağlamda Âşık Paşa; “ihtiyaç” kavramını, *yol* kavramı aracılığıyla somutlaştırmıştır.

“Enbiyânun aşlı vü hatmıdır ol / Evliyâ hem cümle andan aldı *yol*”. “Peygamberlerin başı ve sonuncusu odur; velilerin hepsi ona uymakla ilerleyip derecelere kavuştu.” (G I-1: 47)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; ileri derece, mertebedir.	Yol	İleri derece, mertebe.

İnsan, hayalindeki daha iyi koşullar için yola çıkma kararı verir. Âşık Paşa, *almak* fiiliyle oluşturduğu bağlamla *yola* “ileri derece, mertebe” anlamını kazandırmıştır.

“Kimsene kim düşmenin kıl eyleye / Cân içinde Hâk anı *yol* eyleye”. “Bir kimse düşmanını köle yaparsa, Tanrı ona can içinde *yol* eyler.” (G I-1: 315)

“Ma‘dinün hem kedhudâsı ol ola / Tağda şol yir ka‘rı anı *yol* ola”. “İşte madenin gerçek işleteni, sahibi odur; çünkü o, dağlarda olsun, yer altında bulunsun madene ulaşabilen tek insandır.” (G II-1: 189)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; imkândır.	Yol	İmkân.

Yol, algıda düz, güvenilir, bilindik ve daha az tehlikelidir. Bu deneyimsel bilgiden hareketle Âşık Paşa, *yolu* “imkân” kavramını somutlaştırmada kullanmıştır.

“Geh *yola* getirür yolından azmışı / Geh eve iltür yabanda kalmışı”. “bazen azgın ve yoldan çıkanları yola getirir, yolunu kaybedenleri de evine ulaştırır.” (G II-1: 95)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; iyiliktir, doğruluktur.	Yol	İyilik, doğruluk.

Yol sözcüğü *getirmek* ve *azmak* fiilleriyle oluşturulan bağlamla “iyilik, doğruluk” kavramlarını somutlaştırmıştır.

“Âdem içinden *yol* açıldı aña / Yolu doğrıldı bu kez Hâk’dan yaña”. “Böylece âdem içinden yol bulup, bu kez Hak’tan tarafa yöneldi.” (G I-2: 681)

“Hem içerü evde *yol* var giresi / Evde yir var çok nesene tırası”. “Hem içeriye evde girilecek yol; hem de pek çok şeyin duracağı yer vardı.” (G I-2: 1045)

“Hiç kimesne kim gönülde *yol* bula / Ol gönül genc-*hânesini* ol bile”. “Gönüle yol bulan kimseden başkası, o gönül hazinesini bilip elde edemez.” (G I-1: 405)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, kapıdır.	Yol	Kapı.

Yol; yeni plan, amaç ve hayallere ulaşmak için vasıta durumundadır. Kapı da bir mekâna giriş ve çıkışı sağlamak için kullanılan nesnedir. *Yol* metaforuyla yapılan somutlaştırmada *doğrılmak*, *açılmak*, *girmek*, *bulmak*, *ev* ve *genc-hâne* sözcükleriyle oluşturulan bağlamdan yararlanılmıştır.

“Kanı gönülüm kim göreydi hâlümü / Uşbu evden kurtaraydı *yolumu*”. “Artık gönülüm de yok; keşke hâlime bakıp beni bu konaktan kurtara idi.” (G I-2: 903)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, kendidir.	Yol	Kendi.

Yol kavramı beyitte kullanılan *gönül*, *kurtarmak* fiili ve 1. teklik şahıs iyelik ekiyle oluşturulan bağlamla, kendi dönüşlülük zahirini karşılamıştır.

“Hiç halk aña elem degürmeye / Hüküm idüp kimse aña *yol* sürmeye”. “Halktan hiç kimse onu üzmez; insanlar onun için kötülük düşünmez.” (G I-1: 317)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan

Yol, kötülüktür.	Yol	Kötülük.
------------------	-----	----------

Yolun her ne kadar bir sınırı bulursa da bilinmeyen ve tehlikeli taraflarının olması, “kötülük” kavramını somutlaştırmak için kullanılmasına olanak sağlamıştır.

“Kim düze ırmağların böyle yolın / Tağların kim berkide böyle ulın”. “Irmakların yatağını kim açabilir ve dağların temelini sağlam şekilde kim atabilir?” (G II-2: 727)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, nehir yatağıdır.	Yol	Nehir yatağı.

Nehir yatağı, onun içinden aktığı sınırları belli yer, bir başka deyişle suyun rotasıdır. *Yol* da insanlar için gidilecek, sınırları belli bir rota durumundadır. Âşık Paşa “nehir yatağı” ile *yol* arasında bir benzerlik kurmuştur.

“Yalnız hüd kuvveti yok kim ağa / *Yoluna* karşı duranları yıka”. “Yalnız olmakla gücü kesilir, önündeki engelleri de yıkıp, aşamaz.” (G I-1: 109)

“Kibr-ile çün garra oldı hâline / Bilmedi kim ne geliser *yoluna*”. “O kibirlenip hâlini üstün gördü, fakat karşısına ne çıkacağını bilmedi.” (G I-2: 839)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; öndür, karşıdır.	Yol	Ön, Karşı.

Yol, gidiş yönü ne tarafa olursa olsun insan yüzü hep ileriye gösterir. Bu sebeple Âşık Paşa *yol* ile “ön” ve “karşı” kavramları arasında metaforik bir bağlantı kurmuştur.

“Ol gemiçi şol denizde *yol* bula / Kaçarı gitmek gerekdür ol bile”. “İşte yalnız yolu gemici bulur ve nereye nasıl gidileceğini de o bilir.” (G II-1: 289)

“Biri nefsdür biri yağrın biri çol / Geldi yağrından çola oğradı *yol*”. “Biri nefistir, biri sırttır, biri de koldur; işte *yol* sırttan gelip kola kavuştu.” (G II-2: 529)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, rotadır.	Yol	Rota.

Gidilmek istenen veya gidilmesi gereken yer için *yol*, bir güzergâhtır. Takip edilmesi durumunda kaybolma gibi bir durum söz konusu olmayacaktır. Âşık Paşa, *bulmak* ve *gelmek* fiilleriyle oluşturduğu bağlamla, “rota”yı algıda canlanan *yol* ile somutlaştırmıştır.

“Akl-ıla rûhânide gördüğü ol / Bu kezin cismâniye geldi bu *yol*”. “Akıl ile ruhanî âlemde gördüğü budur, bu defa cismanî âlemdeki durumuna bak.” (G I-1: 165)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, sıradır.	Yol	Sıra.

Yola çıkıldığı andan itibaren hedefe varabilmek için çeşitli yerlerden geçilmekte, çeşitli durumlarla karşı karşıya kalınmaktadır. Geçilen her bir yer ve engel, hedefe bir adım daha yaklaşmak anlamına gelmektedir. Âşık Paşa, bu beyitte tasavvuf sürecinin içerisindeki yaşananları bir bütün olarak değerlendirmiş, *bu kezin ve gelmek* sözcük ve söz grubuyla oluşturduğu bağlamla tasavvuftaki aşamaları somutlaştırmıştır.

“Ol kim alçak geldi *yolu* yücedür / İşid imdi kim hikâyet niçedür”. “Alçaktan yürüyenin yolu da yücelere çıkmıştır, bu hikâyeyi dinle de işin aslını öğren.” (G I-2: 801)

“Devlet issi kimsene şoldur kim ol / Bir ulunun hizmetine vardı *yol*”. “Asıl bahtlı ve devlet sahibi kimse, bir büyük müridin hizmetinde bulunarak Hak’a kavuşan insandır.” (G II-2: 641)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; sondur, sonuçtur.	Yol	Son, sonuç.

Yaşanılan zorluklara sabretmek, sonu iyilik ve güzelliklerle karşılık bulan bir durumdur. Tasavvufi bir eser olan Garib-nâme’de Âşık Paşa’nın bu mesajı verdiği beyitler vardır. Yukarıdaki beyitlerde *gelmek* ve *varmak* fiilleriyle kurulan bağlam aracılığıyla “son, sonuç” kavramları somutlaştırılmıştır.

“Kaşkısına kim ‘akıl koldaş ola / *Yol* içinde yâr olup yoldaş ola”. “Hangisine akıl yardım eder, yolda yoldaş olursa” (G I-1: 177)

“Söz anınladur ki gördi *yolum* / *Yol* içinde bildi kendü halını”. “Söz, yolunu gören ve yolda kendi hâlini bilen içindir.” (G I-2: 879)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, süreçtir.	Yol	Süreç.

Başlanılan bütün işlerde olduğu gibi içerisine girilen *yolda* da sona ulaşmak için geçmesi gereken bir süre vardır. Âşık Paşa, bu deneyimlenmiş bilgiden hareketle, *çinde* sözcüğüyle kurduğu bağlamla “süreç”i somutlaştırmıştır.

“Kanı tâ‘at Hazret’e ‘arz itmege / *Yol* kuvvet doğru *yola* gitmege”. “Yüce zatına sunacak ibadet nerede, doğru *yola* gitmek için güç var mı?” (G I-1: 31)

“Muşhaf üzre virdi baş u dökdi kan / *Yol* yolında tâ-ebed kaldı nişan”. “Son nefesini mushaf okurken verdi ve kanını Hak yolunda döktü; bu, sonsuza kadar nişan olarak kaldı.” (G I-1: 53)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; tasavvuftur, İslam dinidir.	Yol	Tasavvuf, İslam dini.

Yol, insanı gelecekteki iyilik ve güzelliğe ulaştıran bir araçtır. Tasavvuf ve İslam dinindeki amaç, hem bu dünya hem de ahiret için iyilik ve güzelliştir. Yukarıdaki beyitlerdeki

Ḥazret, doğru; Muşhaf, Ḥaḳ sözcükleriyle oluşturulan bağlamlarla *yol*, “İslam dini” ve “tasavvuf” kavramları somutlaştırılmıştır.

“Çün yimek içmek bu nefis elindedür / Pes tağayyurlık daḥı *yolındadır*”. “Yemek içmek nefsin elinde olduğu gibi; değişip başkalaşmak yolu da onundur. O değişip başkalaşır da.” (G I-2: 613)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, tercihtir.	Yol	Tercih.

Bir yere gitmeye ve hangi *yolu* kullanacağına karar vermek, daha en başta bir tercih aşamasından geçmeyi gerekli kılar. Beyitte ilk mısradaki *el* sözcüğünün “tercih” kavramına karşılık kullanılması, ikinci mısradaki *yolun* da aynı anlamda kullanıldığının kolaylıkla anlaşılmasına olanak sağlamaktadır.

“Āşıkun bes bu ikinci ḥalidür / Az yimek hem az uyumaḳ *yoludur*”. “İşte bu, âşıkın ikinci ḥalidir, bunda usul, az yemek ve az uyumaktır.” (G II-1: 115)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, usuldür.	Yol	Usul.

Aşkta -tasavvufta- belli bir olgunluğa erişebilmek için çeşitli zorluk ve aşamalardan geçmek gerekir. Âşık Paşa bu beyitte, *yol* aracılığıyla hem tasavvufta uygulanan usulleri tek çatı altında toplamış hem de bu kavramı somutlaştırmıştır.

“Kulavuz gerek *yola* girenlere / Kim ireler diledükleri yire”. “Yolculuğa çıkanlara, istedikleri yere varabilmeleri için kılavuz gerekir.” (G I-1: 115)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, yolculuktur.	Yol	Yolculuk.

Yol, eserde bazen beyitin genel bağlamı bazen de birlikte kullanılan sözcüklerle kurulan anlam bağıyla “yolculuk” kavramını somutlaştırmıştır. Yukarıdaki beyitte bağlamı oluşturan; *kulavuz, girmek, irmek* ve *yir* sözcükleri olmuştur.

“Mürşid olmaz-ısa yol varmayısar / *Yolda* ḳaldı menzile irmeyiser”. “Eğer yol gösteren bir mürşit olmazsa hedefe varmayıp *yolda* kalacaktır.” (G I-1: 293)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol; yolun ortası, ortadır.	Yol	Yolun ortası, orta.

Yukarıdaki beyitte ikinci mısradaki bulunma ḥali eki (+da) ve kalmak fiilinin *yol* ile birlikte kullanılması, bağlamda sözcüğe “yolun ortası, orta” anlamını kazandırmıştır.

“Ādem içinden yol açıldı aña / Yolu doğrudı bu kez Ḥaḳ’dan yaña”. “Böylece âdem içinden *yol* bulup, bu kez Ḥaḳ’tan tarafa yöneldi.” (G I-2: 681)

Metafor	Kaynak Alan	Hedef Alan
Yol, yöndür.	Yol	Yön.

Beyitin ikinci mısramında *yol*, *doğrılmak* fiiliyle oluşturduğu bağlamla “yön” anlamında kullanılmıştır.

Sonuç:

Bu çalışmada, metaforların oluşumunda insan deneyimlerinin etkili olduğu görüşünü temel alan “deneyimselci kuram” a göre Garib-nâme’de yol kavramının metaforik anlamlarını belirlemek amaçlanmıştır. Yol, her insanın gündelik hayatta kullandığı bir araç konumundadır. Garib-nâme’nin konu çeşitliliği bakımından zengin bir eser olması, Âşık Paşa’nın bu konuları bir olay örgüsü içinde anlatması, yolun metaforik anlam alanının genişlemesine olanak sağlamıştır. Eserde yol ile oluşturulmuş 30 metafor tespit edilmiştir. Bunlar arasında en çok kullanılanlar, sayılarına göre tasavvuf ve İslam dini; dünya görüşü ve hayat şekli ile kapıdır .

Garib-nâme, ana teması tasavvuf olan bir eserdir. Âşık Paşa, en üst mertebeye ulaşmak için çeşitli aşamalardan geçilmeyi gerekli kılan tasavvufu, somutlaştırmak için dikkate değer oranda yol sözcüğüne başvurmuştur. Tasavvuf ve İslam dini ile ilgili olanların yanı sıra oluşturulan diğer metaforların da neredeyse tamamında soyut olan kavramların somutlaştırılması amacı dikkat çekmektedir. Bu metaforik anlamların pek çoğu, bugün de gündelik hayatta kullanılmaya devam etmektedir. Tarama Sözlüğü’nde, çalışmada tespit ettiğimiz anlamlardan “izin” ve “usul” ün (sozluk.gov.tr, 2022), Türkçe Sözlük’te eserden tespit edilen “nehir yatağı” ile benzer bir anlam olan “içinden veya üstünden bir sıvının geçtiği, aktığı yer”, “dünya görüşü, hayat şekli” ile benzer bir anlam olan “davranış, tutum, gidiş veya davranış biçimi”, “kötülük” ile benzer bir anlam “hile, tuzak”, “hedef” ile benzer bir anlam “gaye, uğur, maksat”, “usul”, “yolculuk” ve “çare”nin örtüştüğü görülmektedir (sozluk.gov.tr, 2022). Bu da eserin yüzyıllar ötesine geçme başarısına erişmiş olduğunu göstermektedir.

Tablo 1: Garib-Nâme’de “Yol” Kavramı İle Oluşturulmuş Metaforlar ve Kullanım Sıklıkları.

Metaforik Anlam	Geçiş Sıklığı
(İşin) Aslı	1
Çare, kolaylık	8
Doğum kanalı	1
Dünya	1
Dünya görüşü, hayat şekli	36
Fırsat	10

Geçit, izin veren	3
Gelen, geliş	1
Grammer kuralı	1
Hayat	2
Hedef	12
İhtiyaç	1
İleri derece, mertebe	2
İmkân	2
İyilik, doğruluk	1
Kapı	27
Kendi	1
Kötülük	1
Nehir yatağı	1
Ön, Karşı	14
Rota	8
Sıra	1
Son, sonuç	2
Süreç	4
Tasavvuf, İslam dini	454
Tercih	1
Usul	3
Yolculuk	20
Yolun ortası, orta	1
Yön	3

TOPLAM	
30	623

Kısaltmalar: G: Garib-nâme.

Kaynakça

Aksan, Doğan (2004), “Dilbilim Açısından Şiir”, içinde, Dilbilim ve Türkçe Yazıları, İstanbul: Multilingual Yayınları, s.129-144.

Aksan, Doğan (2016), Anlambilim Anlambilim Konuları ve Türkçenin Anlambilimi, Ankara: Bilgi Yayınevi.

Cebeci, Oğuz (2019), Metafor ve Şiir Dilinin Yapısal Özellikleri (2. Baskı), İstanbul: İthaki Yayınları.

Bülbül Oğuz, Betül (2005), Türk Dilinde ‘Yol’ Kavramının Toplumsal Dilbilim Açısından İncelenmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Manisa: Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı.

Günay, Nesrin (2015), “Yahya Kemal Ve Attila İlhan’ın Şiirlerinde Yol Ve Yolculuk Metaforları”, Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 9, Ocak, s. 47-68.

<https://sozluk.gov.tr>, (09.04.2022).

Kök, Abdullah (2016), Pîr-i Türkistan’ın Metafor Dünyası, İstanbul: Kesit Yayınları.

Lakoff, George ve Johnson, Mark (1980), Metaphors We Live By, Chicago: University Of Chicago Press.

Özavşar, Resul (2021), “Kutadgu Bilig’de Bilgi İle İlgili Kavramsal Metaforlar”, Söylem Filoloji, Sayı 6(2), s. 409-427.

Tepebaşı, Fatih (2013), Metafor Yazıları, Konya: Çizgi Kitabevi.

Yavuz, Kemal (2000), Garib-nâme (C. I/1 - I/2 ve II/1 - II/2), İstanbul: TDK Yayınları.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Klâsik Türk Şiirinde Yol Mefhûmu ve Müterâdifleri

Doktorant Zeynep AKYEL*

Özet

En muhtasar ifadeyle, bir yerden başka bir yere gitme amacıyla aşılın mesafe şeklinde tanımlanabilen yol kavramı, aynı zamanda usul, tarz, sistem, ilke, tutum, davranış biçimi, maksat, vasıta, dünya hayatı, ömür gibi pek çok yan ve mecazî anlama da sahiptir. Dolayısıyla da temel anlamının çok daha ötesini imleyen bu geniş çağrışım zenginliğiyle her çağda insanın ilgi alanına girmiş, bilhassa toplumların edebî metinlerinde işlenen ana izleklerden biri haline gelmiştir.

Yol mefhûmuna Türk edebiyatı, özelde de Klasik Türk şiiri çerçevesinde yaklaşıldığında, bu kavram ve müterâdifleri etrafında teşekkül eden geniş bir imge ve benzetme dünyasının varlığı görülebilmektedir. Yaşanılan dünyanın gelip geçici bir han olarak teşbih edilmesi ve insan ömrünün doğum ile ölüm arasındaki bir yolculuk olarak sembolleştirilmesi, ekseriyetle İslâmî bir çerçevede şekillenen bu dönem şiirinde yol ve yolculuk kavramlarına imtiyazlı bir konum kazandırmıştır. Bu çalışmanın amacı da yol manasında kullanılan minhâc, râh, sebîl, sırât, tarîk gibi sözcüklerin Klasik Türk şiiri geleneği içerisindeki kullanımları üzerinde durmak ve bunların sağladığı geniş anlatım imkânlarını dikkatlere sunmaktır. Bu minvalde söz konusu sözcükler, öncelikle morfolojik ve anlam itibarıyla incelenip aralarındaki nüanslar üzerinde durulacak, ardından da bunların geçtiği şiirlerden örneklere yer verilerek konuya somut bir mahiyet kazandırılacaktır.

Anahtar Sözcükler: Klasik Türk Şiiri, Yol, Minhâc, Râh, Tarîk.

The Concept of Road and its Variations in Classical Turkish Poetry

Abstract

The road, we can define as the distance traveled from one place to another, also has many side and metaphorical meanings such as method, style, system, principle, attitude, purpose, means, worldly life, also has. Therefore, with this connotation richness, it has become one of the interests of people in every age, it has become one of the main themes in the literary texts of societies.

Turkish literature, especially Classical Turkish poetry, consists of image world formed around this concept and its successors. The symbolization of human life as a journey between birth and death gave the concepts of road and journey a privileged position in the poetry of this period, was mostly shaped in an Islamic framework. The aim of this study is focus on the usage of words such as minhâc, rah, sabil, sirat, tarik, are used in the meaning of road, in the tradition of Classical Turkish poetry. In this way, the words in question will be examined in terms of morphological and semantic, the nuances between them will be emphasized, then the subject will be given a concrete nature by giving examples from the poems in they are mentioned.

Keywords: Classical Turkish Poetry, Path, Minhac, Rah, Tarik.

* Dicle Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, akyelzeynep3@gmail.com

Giriş

İnsan zihninde ilk etapta bir dinamizmi, sürekliliği ifade eden yol mefhumu, temel anlamıyla bir yerden başka bir yere gitmek maksadıyla içinden veya üzerinden geçilen yer, iki nokta arasında düzenlenmiş ulaşım şeridi olarak tanımlanabilir. Bunun yanı sıra usul, tarz, sistem, ilke, tutum, davranış biçimi, maksat, vasıta, dünya hayatı, ömür gibi pek çok yan ve mecazî anlama da sahip olan bu kavram, toplumların edebiyatında, kültüründe, gelenek ve göreneklerinde önemli bir anlam taşıyıcı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir milletin sadece atasözleri ve deyimlerine bakıldığında dahi yol kavramının, muhtelif kullanımlarla hayatın birçok alanına nüksettiği görülebilir. Aklın yolu birdir; ağır giden yol alır, hızlı giden yolda kalır; yol yürümekle borç ödemekle tükenir; yol sormakla bulunur; yoldan kal yoldaştan kalma; yoldan giden yorulmaz; yolcu yolunda gerek; yol bilen kervana katılmaz; deli ile çıkma yola, başına gelir türlü bela; danışan dağı aşmış, danışmayan yolu şaşmış; dağ ne kadar yüce olsa yol üstünden geçer ve örneklerini arttırabileceğimiz birçok atasözü, yol sözcüğünün farklı anlamları üzerine inşa edilmiştir. Ayrıca yol açmak; yola çıkmak; yol iz bilmek; yol şaşmak; yol tepmek; yol vermek; yol yapmak; yol azmak; yol çizmek; yol etmek; yol görünmek; yol göstermek; yola gelmek gibi deyimler, yine yol kelimesinin türlü anlamlardaki zengin kullanımını dikkatlere sunmaktadır. Kalıplaşmış bu ifadelerde görüleceği üzere yol kavramı, dilde oldukça önemli bir mevki elde etmiş, bu durum sanat ve edebiyatta da aksini bulmuştur.

Yolun Klasik Türk şiirindeki konumu incelendiğinde, bu kavram ve eş anlamlarının geniş bir kullanım alanına sahip olduğu gözlemlenebilir. Şairler, yol sözcüğü ve müteradiflerini, muhtelif anlamlarda bir imge ve çağrışım aracı olarak kullanıp duygu, düşünce ve hayallerini birçok defa bunlarla doğrudan ya da benzetme yoluyla ifade etmişlerdir. Bu dönem şiirinde çoğunlukla âşık portresiyle karşımıza çıkan şair, hakikî aşk yolunun yolcusudur. Dünya denilen yere gelmekle asıl sevgili olan Allah'tan ayrı düştüğünden bütün eylemleri tekrar ona kavuşmak üzeredir. Bu yüzden mutlak varlık olan yaratıcıya tekrar kavuşmak için varlıktan yokluğa, çokluktan teklige, fani âlemden ukbâya doğru gerçekleşen daimi bir yolculuk halindedir. Bu çalışmada da adı geçen oluşumlardan hareketle yol kavramı ve müteradiflerinin şair, diğer bir ifadeyle âşık dilinden söylemine ve taşıdığı anlamlara yer verilecektir. Ancak yol ve aynı bağlamda kullanılan diğer sözcüklerin bütün biçimleri ve anlamları üzerinde durmak, bir bildiri metnini aşacak genişliktedir. Dolayısıyla bu çalışmada minhâc, râh, sebîl, sırât, tarîk gibi çokça kullanılan kelimelerin morfolojik ve anlamsal boyutuna eğilerek bunların taşıdığı nüanslar üzerinde durulacaktır. Akabinde de söz konusu sözcüklerin yer aldığı şiirlerden örneklere ve bunların kısaca izahına yer verilecektir.

Klâsik Türk Şiirinde Yol Mefhûmu ve Müterâdifleri

Yol

Yol kavramı, temel anlamıyla "Karada, havada ve suda bir yerden başka bir yere gitmek için açılan uzaklık; karada insan veya hayvanların geçmesi için açılan veya kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer; genellikle yerleşim alanlarını bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi; içinden veya üstünden bir sıvının geçtiği, aktığı yer; yolculuk; gidiş çabukluğu, hız" (Türkçe Sözlük, 1990: 2458) gibi tanımlamaları karşılamaktadır. Bunun yanı sıra sözcük, temel özelliklerinden hareketle vasıta, usûl, gaye, tutum, sistem, davranış biçimi,

dünya, ömür şeklinde birçok yan ve mecazî anlam da yüklenmiştir. Konuya edebî çerçevede yaklaşıldığında roman, hikâye ya da diğer türlerin birçoğunda bir yol imgesi ve bunun etrafında gelişen vaka halkaları vardır. Hatta çoğu zaman olay örgüsü ya kahramanın yola çıkması ya da bir yoldan gelmesiyle başlar. Bu durum, şüphesiz ki yol kavramının içerdiği dinamizmin ve heyecanın yanı sıra belleklerde oluşturduğu zengin anlam dünyasıyla yakından ilgilidir. Yaşam ile bu denli özdeşleşmiş bir kavramın, şiirde de hacimli bir yer tutması kaçınılmazdır. Bu bağlamda insanın ayrılık, kavuşma, gurbet, sıla, umut, sevinç, hüznün gibi türlü halleri çoğu defa yol imgesi üzerinden anlatılmıştır.

Klasik Türk şiirinde yolun temel, yan ve mecazî tüm anlamlarını bulmak mümkün olmakla birlikte; aşk merkezli olarak gelişen bu dönem edebiyatında, daha ziyade aşğın sevgiliye kavuşma aracı, yolculuk boyunca yaşadıkları, karşılaştığı zorluklar ve bu süreçte takındığı tutum olarak yer almaktadır. Fakat halk şiiri ve hikâyelerinden farklı olarak Divan şiirinde, âşğın yaşadığı maddi değil mecazî aşk olduğundan, savaştığı engeller de bir insan, olağanüstü varlık ya da doğa koşulları değil, onu halis bir kul olma, sevgiliye kavuşma arzusu ve yolundan saptıran birçok defa bizzat kendi benliği yani nefsidir. Ancak “Allah’ın emir ve yasaklarına itaat ederek halis bir kul olabilmenin temel şartlarından biri nefisle mücadeledir. Bu yüzden dinî-tasavvufî düşüncede bir kimsenin kendi nefsiyle mücadelesi, en çetin savaşlardan biri olarak görülmüş ve mutasavvıflar, nefse karşı verilen mücadeleyi cihâd-ı ekber (büyük cihat) olarak nitelendirmişlerdir.” (Akyel, 2021: 413) Bu bağlamda, genellikle âşık kimliğini üstlenen şair, zorlu bir manevî yolun yolcusu olup ideali menzile yani mutlak sevgiliye ulaşmaktır. Aşağıdaki örneklerde de görüleceği üzere Klasik şiir, genel manada âşğın (yolcunun) bu serüveni etrafında teşekkül etmektedir.

Dil bağlamayan zülfüne âzâde degüldür

Yolunda helâk olmayan üftâde degüldür (Karaköse, 2017: 165)

“(Ey sevgili), saçına gönül bağlamayan kurtuluşa ermiş değildir; yolunda ölmeyen âşık değildir.”

Türlü isimlendirme ve benzetmelerle şiire konu olan saç, sevgilinin en mühim güzellik unsurlarından biridir. Aşğın gönlü, her daim sevgilinin saçlarına asılı olarak tahayyül edilir. Dolayısıyla sevgilinin çoğunlukla dağınık ve düğümlü saçları hareket ettikçe âşğın gönlü de perişan olur. Ancak olması gereken de budur. Yoksa âşğın kurtuluşa ermesi mümkün değildir. Aşğın diğer bir özelliği ve âşık sayılmanın temel şartı, kişinin bütün varlığını ter edip sevgilinin yolunda yok olmasıdır. Âşık, işte o zaman sevgiliye kavuşma, onunla bir olma şansını bulacaktır. Burada kastedilen yokluk ise maddi bir yokluk olmayıp nefsin (benliğin) yok edilmesidir.

Olup her sâlike irşâd-ı pîr-i ‘aşk bir yoldan

Kimi sahrâya düşdi kimi ‘azm-i Bîsütûn itdi (Karaköse, 2017: 259)

“Aşk üstadı her manevî aşk yolcusuna doğru yolu bir şekilde gösterdi. (Böylece) kimi çöle düştü, kimi Bîsütûn Dağı’na yöneldi”

Aşkın irşat edici bir pîre (üstada) teşbih edildiği beyitte, bu üstadın manevî aşka talip olan herkese doğru yolu gösterdiği ifade edilmekle birlikte, ünlü aşk kahramanları Mecnun ile Ferhad’ın bu yoldaki serencamlarına da atıfta bulunulur. Nitekim asıl adı Kays olan Mecnun’un, Leyla’nın aşkı uğruna aklını yitirip Nefes çölüne düştüğü gibi Ferhad da Şirin’e

kavuşmak için Bîsütun Dağı'nı delmiştir. Divan şiiri geleneğinde şairler, birçok defa kendi aşklarının büyüklüğünü ve bunun uğruna katlandıkları zorlukları ifade etmek için bir kıyas unsuru olarak söz konusu iki hikâyeye ve bunların erkek kahramanları Mecnun ile Ferhad'a sıklıkla telmihte bulunmuşlardır.

Râhın üzre ger duram incinme sultânım bana

Beklemek câ'iz durur mûra Süleymân yolların (İsen, 2020: 48)

"(Ey) sultanım, eğer yolun üzerinde durursam bana incinme. (Zira) Süleyman Peygamberin yolunu gözleyip beklemek, karınca için sakıncalı bir durum değildir."

Süleyman Peygamber ile karınca hikâyesi üzerine inşa edilen beyitte, şair kendisini karıncaya; sultanım dediği sevgilisini ise Hz. Süleyman'a benzetir. Kur'an-ı Kerim'in Neml Suresi'nde de kısaca yer verilen kıssaya göre, Hz. Süleyman ordusuyla bir sefere giderken bir karıncanın diğer karıncalara, Süleyman Peygamberin oldukça kalabalık olan ordusunun geçişi sırasında ezilmemek için yuvalarına girmelerini tembihlediğini işitir. Bunun üzerine Hz. Süleyman ile karınca arasında hikmet dolu bir sohbet gerçekleşir. Bu kıssa, farklı boyutlarıyla Divan şiirinde de sıklıkla işlenen konular arasındaki yerini almıştır. Yukarıdaki beyitte de şair, büyüklük bakımından Süleyman-karınca tezaadından ve hikâyenin hikmetli yanından faydalanarak, sevgilinin yolu üzerinde durmanın yani onun gösterdiği, irşat ettiği yolda kalmanın herhangi bir sakıncalı durum arz etmediğini, bilakis hikmetli bir iş olduğunu dile getirir. Ancak beyitte Süleyman Peygamber ve karınca hikâyesine atıfta bulunan yol gerçek anlamda kullanılırken; râh ise şairin sultanım diye hitap ettiği sevgilinin manevî yolunu, mefkûresini ifade etmektedir.

Râh-Reh

Farsça asıllı olup yol, usul, tarz, sistem gibi anlamlara gelen râh sözcüğü, Fars dilinin önemli bir yer tuttuğu Klasik Türk şiirinde, muhtelif şekillerde ve anlamlarda sıklıkla kullanılan sözcüklerden biridir. "Sözlüklerdeki râhla ilgili bu geniş anlam dünyasının Divan şiirine yansması, daha çok yol anlamıyla ilgili olmuştur. Bu kullanım ise yolun somut anlamından ziyade soyut anlamına yöneliktir. Râh-ı adem, râh-ı aşk, râh-ı beka, râh-ı fenâ, râh-ı cennet, râh-ı rast, râh-ı hakk, râh-ı savâb, râh-ı kehkeşân, râh-ı vatan, râh-ı şâh gibi terkiplerde de bunu görmekteyiz. Bu terkiplerden en çok kullanılan râh-ı aşktır." (Baykal, 2020: 21) Nitekim âşık-mâşûk-rakîp üçlemesi etrafında teşekkül eden Divan şiirinde âşık, aşk yolunun yolcusu olup menzili mâşûk yani sevgilidir. Rakîp ise bu yolda âşığın karşılaştığı zorluklar ve engeller olarak kabul edilir. Gerek yalın halde gerekse de aldığı ek ve sözcüklerle yeni manalar yüklenen bu kavram, şiirde şu muhtelif anlamları kazanmıştır:

Cismümüz **râh**-ı vefâda gerçi kim hâk eylerüz

Bâd-ı âh ile **reh**-i yâri yine pâk eylerüz (Doğan, 2014: 12)

"(Sevgiliye) vefa yolunda her ne kadar vücudumuzu toprak eylesek de yanıp yakılmanın, pişmanlığın rüzgarı ile sevgilinin yolunu yine temizleriz."

Râh-ı vefâ terkibi üzerine kurulu beyit, tasavvufî manada, Allah'ın ezelde ruhları yarattıktan sonra "Ben sizin Rabbiniz değil miyim?" diye sorduğu ve ruhların "Evet, sen bizim Rabbinizsin" şeklinde tasdik ettikleri ezel meclisine telmihte bulunmaktadır. Kul

dünyada kaldığı süre zarfında verdiği söze sadık kalmak ve fiillerini ona göre düzenlemekle yükümlüdür. Şair, her ne kadar ahde vefa yolunda vücudumuzu toprak eylesek de yanıp yakılmanın rüzgarı ile o yolu temizleriz diyerek verdikleri sözde duracaklarını ifade ediyor.

Şöyle pinhan gidesin kûyuna cânânın kim

Râh ola hem-demin ammâ o da hâbîde gerek (Macit, 2017: 233)

“Sevgilinin bulunduğu mekâna öyle gizli saklı bir şekilde git ki tek dostun uyku halindeki yol olsun.”

Klasik Türk şiirinin XVIII. yüzyıldaki büyük temsilcilerinden Nedim, ince ve zarif anlamlarla kurulu bu beyitte, yolu sevgiliye kavuşma aracı olarak görmekte, yol dışında hiçbir şeyin kendisine eşlik etmesini istememektedir. Ancak âşığın, sevgilinin eşğine gitmesi o denli ciddi ve saklı kalması gereken bir eylemdir ki âşığın bu yolculuk esnasında geçtiği yolların dahi uykuda olup buna şahit olmaması icap eder. Nitekim kendi nefsi dâhil dünyevî hayatı temsil eden bütün canlı ve cansız varlıklar, âşık nezdinde sevgiliye kavuşma yolunda birer rakip yani engeldir. Şair de geçeceği yolun dahi uykuda olması gerektiği gibi alışılmamış bir bağdaştırmayla yaptığı işin önemine vurguda bulunur. Bu, aynı zamanda âşığın aşk yolundaki yalnızlığını ve tekliliğini de dikkatlere sunmaktadır.

Kapunda hâk-i **râh** olmak bana vallâhi rif’atdır

Egerçi kim beni düşkün sanup üftâdedür dirler (Küçük, 2014: 158)

“Her ne kadar beni düşkün zannedip düşmüş deseler de (senin) kapındaki yolun toprağı olmak (bile) vallahi benim için yüksek bir mevkidir.”

Divan şiirinde sevgilinin yüceliği ve kutsallığı, ona ait olan her şeyi paha biçilmez kılmıştır. Onun yolu üzerindeki toprak olmak dahi bir münasebet ve kurbiyet vesilesi olduğundan, âşık için büyük bir mevkidir. Burada da benzer bir durum dikkatlere sunulur. Şairin yöneldiği sevgili Allah olduğundan, kapı imgesi de dünyevî otoriteyi aksettiren, maddî anlamda bir kazanç sağlama yeri olmayıp ulûhiyet makamını temsil eden rahmet ve mağfiret aracıdır. Dolayısıyla da bu durum, her ne kadar manevî yüceliğin bilincinde olmayan kimselerce hor görülse de şair için öyle bir kapıda toprak olmak dahi izzetli bir mevkidir. Râh sözcüğü, şiirde bilhassa sevgiliye kavuşma imgesi olarak yalın halde veya muhtelif terkiplerle birlikte çokça tercih edilmiştir.

Râhber (Rehber)

Farsça râh-reh “yol” ile ber “götüren” kelimelerinin terkibinden oluşan rehber sözcüğü, yol gösteren, kılavuz gibi anlamlara gelir. Bir kimseye veya topluma, takip edeceği fikrî yolda veya hareket tarzında önder olan kimse ya da şey gibi mecazî anlamlar da taşır. Klasik Türk şiirinde daha ziyade, Müslümanların kutsal kitabı Kur’an-ı Kerim, Hz. Muhammed ve tasavvuf yoluna giren sâlik için yol gösterici olan mürşide izafeten kullanılmıştır.

Sana Kur’ân yiter **rehber** kim oldur

Hakıla bâtil arasında fârik (Akdoğan, 2019: 116)

“Sana yol gösterici olarak Kur’an yeter. (Zira) doğruyu ve yanlış ayıran (ancak) odur.”

Bir yolda sâbit et kadem-i i'tibârımı

Kim **rehber**-i şer'at ola muktedâ mana (Tarlan, 2020: 22)

"Benim değer verme, saygı gösterme hükmümü öyle bir yolda sabit kal ki tâbi olduğum (kişi) din yolunun kılavuzu (Hz. Muhammed) olsun."

Vatan-ı ceddime sen serversin

Fukarâ kullarına **rehbersin**

İki 'âlemde dahi ekbersin

Meded it bendene yâ Hazret-i Pîr (Arslan, 2018: 36)

"Ey Hz. Pîr, (Mevlânâ Celâleddîn-i Rûmî) ata yurdumun ileri geleni, biçare dervişlerin kılavuzu sensin; iki dünyada da büyüksün, (bu yüzden ben) kuluna yardım et."

Rehgüzâr

Farsça râh "yol" ve güzâr "geçen" sözcüklerinden oluşur. Divan şiirinde genellikle aşk yolu, sevgilinin geçtiği yol manasında kullanılır. Sevgiliyi hayatının merkezine oturtan şair için sevgiliyle ilgili her unsur gibi geçtiği yol, güzergâh da oldukça önemli hatta kutsaldır. Dolayısıyla râh-güzâr, şiirde daha ziyade bu minvalde konu edinilir.

Ey Fuzûlî çıksa cân çıkman tarîk-i işkdan

Rehgüzâr-ı ehl-i aşk üzre kılun medfen mana (Tarlan, 2020: 44)

"Ey Fuzûlî, canım çıksa dahi aşk yolundan ayrılmam; (eğer ölürsem) beni âşıkların yolu üzerine gömün."

Rehneverd

Farsça râh "yol" ile neverd "gezen, dolaşan" manalarındaki iki sözcüğün terkiibinden oluşan reh-neverd, yolda bulunan, yolcu manasına gelir. Kendini aşk yolunun yolcusu olarak tanımlayan Divan şairi için ömür bir yolculuk olup menzili sevgilidir. Râh-neverd de şiirde çoğunlukla bu anlamda kullanılır.

Biz gamla ki **rehneverd**-i 'ışkuz

Dil-puhhte-i germ ü serd-i 'ışkuz (Kaplan, 2019: 158)

"Biz gamla (ikimiz) aşk yolcusuyuz; aşkın soğuğu ve sıcaklığında gönlü pişmiş, olgunlaşmış olunuz."

Rehdân

Farsça râh "yol" ile dân "bilen" kelimelerinin birleşmesinden oluşan rehdân, yol bilen (kimse) anlamına gelir.

Rehdân-ı gaybım öyle ki ankâ-yı vahşetin

Arz-ı refâkat ettiği meşhûrdur bana (Okçu, 2019: 205)

"Gözle görülmeyen mane'î âlemin yolunu öyle iyi bilirim ki yalnızlık ankasının bana (bu yol için) yoldaşlık isteğinde bulunduğu meşhurdur, herkesçe bilinir."

Râhnümâ

Farsça râh “yol” ve nümâ “gösteren” kelimelerinden oluşan râh-nüma, yol gösteren kimse, kılavuz manasındadır. Şiirde **rehber** ve **rehnümûn** sözcükleriyle yakın anlamli olarak kullanılır.

Baş üzre yir itsem yiridür şu'le-i âha

Hicrân şebi yâr işigine **râhnümâ**dur (Doğan, 2014: 9)

“Ah ateşine memnuniyetle yerleşsem yeridir; (çünkü) ayrılık gecesi sevgilinin kapısına kılavuz olandır.”

Rehrev

Farsça râh “yol” ve rev “giden” kelimelerinden oluşan reh-rev, yolcu anlamına gelir.

Pîr-i **rehrev** uş benem ben kim cihân terk itmişem

Hızır cânın sevdi ben cân-ı revân terk itmişem (Akdoğan, 2019: 465)

“Yolcuların pîri benim çünkü ben ki dünyadan geçtim; Hızır canını sevdi (ölümsüz olmak istedi) ben latif canı terk ettim.”

Râhyâb

Râh-yab, Farsça râh “yol” ve yâb “bulan” kelimelerinin birleşmesinden oluşup yol bulan anlamına gelir. Büyük oranda sevgili merkezli gelişen Divan şiirinde ise genellikle sevgiliye kavuşmanın yolunu bulmaya çalışan âşık ile ilintili olarak kullanılmıştır.

Rehyâb-ı visâl olsa da hayrân-ı cemâlün

Âgûş-ı ümîd-i dil-i nâ-kâmı tehîdür (Kaplan, 2019: 139)

“Güzelliğinin hayranı olan, (sana) kavuşma yolunu bulsa da nasipsiz gönlün umut kuağı boştur.”

Rehzen

Farsça râh “yol” ve zen “vuran, kesen” sözcüklerinden oluşan reh-zen yol kesen, haydut, eşkiya anlamlarında kullanılır. Daha ziyade mecazî bir anlam taşımakta olup kişiyi Hakk yolundan alıkoyan engeller için kullanılmıştır. Bununla birlikte âşığın gönlünü çalan sevgili için de rehzen ifadesinden yararlanır.

Yok nazîrin gönül almakda yalandır Nevres

Der ise sen gibi bir âfet-i **rehzen** gördüm (Kaya, 2020: 290)

“(Ey sevgili) eğer Nevres senin gibi gönül alan bir sevgili gördüm derse yalandır; (zira) gönül almakta benzerin yok.”

Gümrâh

Gümrâh, Farsça güm “kayıp” ve râh “yol” kelimelerinin terkiibinden oluşur. Yolunu kaybetmiş (kimse) manasına gelir. Tasavvuf anlayışına göre insan fani aleme gelmekle asil vatanından ayrı düşmüştür. Bu yüzden de tekrar oraya dönmek için daima bir arayış ve yolculuk halindedir. Ancak vuslata ermek için mutlak sevgili olan yaratıcı yolundan sapmamalıdır. Yoksa yolunu kaybetmişlerden olur. Şiirde de genellikle bu manada kullanılır.

Ukde-i zünnârına her kimse kim dil bağlamaz

Ehl-i îmân olmaz ol 'âşıklarun **gümrâh**ıdır (Doğan, 2014: 7)

"Belindeki kuşağın düğümüne gönül bağlamayan inanmış sayılmaz; o âşıkların yolunu kaybetmiş olamdır."

Hemrâh

Farsça'da "bir şey veya iş için birliktelik" belirten hem- ön ekiyle râh "yol" sözcüklerinin birleşmesinden oluşan hem-râh, yol arkadaşı, yoldaş anlamına gelir. Divan şiirinde, çoğunlukla âşık kimliğini taşıyan şairin, ömür serüveninde dünyadan el ayak çekip Allah aşkını, çeşitli doğa unsurlarını veya dert, keder, ıstırap gibi manevî duyguları kendisine yoldaş etmesi durumlarında kullanılır.

Melce'im yok benim âh âh u nevâdan gayri

Kalmadı yâr u ne **hemrâh** Hudâ'dan gayri (Arslan, 2018: 87)

"Benim ah ve nağmelerimden başka sığınacak yerim yok; Allah'tan başka yol arkadaşım ve dostum da kalmadı."

Şahrâh

Farsça "güzel, seçkin, temel, asıl" manasındaki şah ile râh "yol" sözcüklerinden oluşan şahrâh, ana yol, doğru ve açık yol anlamındadır. Divan şiirinde çoğunlukla metaforik bağlamda sevgilinin bulunduğu yere, yurduna giden selamet yolu manasında kullanılmıştır.

Elifler kes bedende ac gönül mülkin kılıcunla

Açılsun deşt-i gam 'ışk illerine **şahrâh** olsun (Kılıç, 2017: 113)

"Kılıcınla bedeninde elif misali (çizgiler) kesip gönül mülkünü aç; gam ovası (gönül) açılıp aşk yurduna ana yol olsun."

Tarîk

Arapça asıllı olan tarîk sözcüğü, "yol, usûl, meslek, vasıta, sebep" gibi anlamlara gelir. Tasavvuf terminolojisinde ise tevhidin hakikatine ulaşmayı, dolayısıyla da Allah'a varmayı amaç edinen tasavvuf yolu olarak tanımlanır. "Bir mürşide tâbi olan yolcu, onun emriyle belli şartlara uyarak ahlâkını güzelleştirir, kötülüklerden geçer, mevhum varlığı terk eder ve hakikate erişir." (Pala, 2020: 439) Ekseriyetle dinî-tasavvufî bir yapı etrafında teşekkül eden Divan şiirinde tarîk, bir şeyhe bağlı kimseler için konulmuş olan manevî, ahlâkî, sosyal kuralların bütünü ve bu kurallara göre teşkilatlanmış kurum tanımını karşılayan tarîkat ile kurduğu bu iştikak ilişkisinden dolayı oldukça yaygın bir kullanım alanına sahiptir.

Tarîk-i 'ışka çün düşdün dilâ cân ile âh itme

Bilürsin korkulu yollarda yakmaz kârbân âteş (Avşar, 2017: 93)

"Ey gönül, mademki aşk yoluna düştün yürekte ah etme; bilirsin (ki) kervan, tehlikeli yollarda ateş yakmaz."

Derin mana ve teşbihlerle örülü beyitte şair, yaşadığı asrın yaygın yolculuk türlerinden olan kervanla yolculuğu ilgi çekici benzetmelerle şiire taşımıştır. Eski zamanlarda kervanlarla

aylar sürebilen yolculuklar yapılır, yolculuk sırasında insanlar ısınmak için zaman zaman ateş yakarmış. Ancak kervan yollarını kesen haydutların bulunabildiği muhitlerde yükselen duman, kervanın yerini deşifre ederek olası tehditleri o yöne çekeceğinden, yolcular ateş yakmaktan imtina edermiş. Şair de düştüğü aşk yolunu tehlikelerle dolu bir yol olarak görmekte ve gönlüne seslenerek, mademki aşk yoluna düştün ah etmeyi bırak şeklinde telkinlerde bulunmaktadır. Âşığın gönlü âteş yeri, çıkardığı aklar da duman olarak düşünüldüğünden âh, gönüldeki ateşin dışa vuruluş şekli olup hem âşığın yolundaki olası tehlikelere karşı hem de bu dönem şiirinde bir şikâyet unsuru olarak algılandığından pek makbul karşılanmaz.

Dirlerdi râh-ı 'ışk hatâr-nâkdür sakın

Tutdum belâ **tarîkini** tutmadum öğüdi (Tarlan, 1987: 438)

"Aşk yolu, tehlikelidir, (ondan) uzak dur derlerdi; (ama) öğüdü tutmayıp bela yolunu tuttum."

Divan şiirine türlü benzetme ve terkiplerle konu olan yolun en sık kullanım şekillerinden biri "aşk yolu" tamlamasıdır. Bu yolun temel özelliği ise önceki beyitte de değinildiği üzere, tehlikelerle dolu olmasıdır. Ancak bu yolu tercih etmek, âşık için gayriihtiyari bir durum olduğundan kendisini aşk yoluna girmekten alıkoyamaz. Bundan sonra ise tek emeli sevgiliye ulaşmak olup çektiği bütün eziyet ve belalara göğüs gererek aşk yolunda yürümeye devam eder. Burada her ne kadar bir şikâyet durumu sezirse de aslında âşığın arzuladığı da budur. Nitekim o, sevgiliye kavuşma yolunda ondan veya başkalarından gelen her türlü mihneti nimet olarak algılar.

Ya Rab hemîşe lûtfunu et rehnümâ mana

Gösterme ol **tarîki** ki gitmez sana mana (Tarlan, 2020: 22)

"Ya Rab, her daim lutfunu bana yol gösterici kıl; sana gitmeyen yolu bana gösterme."

Yalnız yaşadığı XVI. yüzyıl değil Türk edebiyatının bütün dönemlerinin en büyük şairlerinden olan Fuzûlî, derin mana ve lirizm yüklü şiirleriyle asırlar sonrasına dahi taşınabilmiş ender şahsiyetlerdendir. Onun şiirini besleyen en önemli memba ise şüphesiz ki sahip olduğu güçlü ve samimi Allah aşkıdır. Yukarıdaki adeta bir münacat niteliği taşıyan beyit, şairin bu minvalde yazdığı en seçkin örneklerden biridir. Her daim Allah yolundan gitmeyi gaye edinen Fuzûlî, bu yolda istikrarlı bir duruş sergilemek için Allah'ın yol gösterici lutfuna ihtiyaç duyduğunu ifade etmekte, Allah'a gitmeyen hiçbir yolu da kendisine göstermemesini dilemektedir. "Sana gitmeyen yol" ifadesinde ise hem Allah'a varmayan yol hem de Allah'ın tasvip etmediği yol anlamını çıkarmak mümkündür. Şairin her iki durumda da arzuladığı, Allah'ın rızasını kazanmak ve ondan gayrısına yüz çevirip onun uygun gördüğü yoldan gitmektir.

Minhâc

Arapça bir kelime olup sözlüklerde "açık ve geniş yol" manasına gelen minhâc aynı zamanda "ilk insandan bu yana, Allah'ın dininde değişmeden gelen îmân esasları olarak açıklanmıştır." (Karaman, 2016: 618) Divan şiirinde minhâc veya menhec şeklinde yer alan bu sözcük, yukarıdaki anlamları da karşılamakla birlikte, genellikle bir kimsenin belirli bir

amaca, ideale erişmek için tuttuğu yol, benimsediği fikir şeklindeki mecâzî anlamlarda kullanılmıştır.

Çün vakt erişip açıldı **minhâc**

Yerden göğe nasib olundu mi'râc

"Ne zaman ki vakit gelip yol açıldı, yerden göğe yükseliş nasib oldu."

Temel anlamı göğe çıkma, yükselecek yer, merdiven, en yüksek makam olan mi'râcın, ıstılahî manası ise Hz. Muhammed'in Recep ayının 27. gecesi ruhen ve bedenen göğe yükselip Allah ile ulvî bir sohbet gerçekleştirmesini ifade eder. Bu yönüyle mi'râc, şüphesiz ki İslam inancına göre en kutsal yolculuklardan birini ihtiva etmektedir. Dinin önemli bir kaynak olduğu Divan şiiri geleneğine bağlı olan şairler, bilhassa Hz. Peygamberi konu edinen na't, mi'râciyye, mevlid, şemail, hilye gibi edebî türlerde mi'râc olayını sık sık konu edinmişlerdir. Bu bağlamda XVII. yüzyıl Divan şairlerinden Nâbî de bir na't örneği olan bu beyitte, Hz. Muhammed'in mi'râc mucizesini oldukça yalın bir anlatımla terennüm etmektedir.

Sünnetün mağrifet erbâbına **minhâc**-ı husûl

Tâ'atün ma'siyet emrâzına tedbîr-i ilâc (Tarlan, 2020: 137)

"Sünnetin, bağışlanmış kimselere açılmış yoldur. Sana itaat, günahkârlık hastalığına ilaçtır."

Genellikle açık ve doğru yol bağlamında kullanılan minhâc, yukarıdaki beyitte de aynı anlamı karşılamaktadır. Şaire göre, doğru yolun açılması, Hz. Muhammed'in Müslümanlarca uyulması gereken sözleriyle örnek iş ve davranışların tamamı anlamına gelen sünnete uymakla mümkündür. Hz. Peygamber'e itaat etme, ona tâbi olma ise bir hastalık olarak kabul edilen günahkârlık için ilaç ve bu hastalıktan kurtuluş yoludur.

Sebîl

Arapça bir sözcük olup yol anlamına gelen sebîl, sözlüklerde aynı zamanda "Kutsal günlerde hayır için dağıtılan içme suyu; genellikle camilere bitişik özel biçimde yapılmış karşılık beklemeden, hayır için içme suyu dağıtılan yapı; sebîlhane" (Türkçe Sözlük, 1990: 1927) gibi şekillerde tanımlanır. Sebîl, Kur'an-ı Kerim'de yalın olarak veya fi-sebîlillah (Allah yolunda), Sevâü's-sebîl (doğru yol), İbnü's-sebîl (yol oğlu, yolcu), Sebîlü'l-müminîn (müminlerin yolu), Sebîlü'l-mücrimîn (günahkârların yolu), Sebîlü'l-müfsidin (bozguncuların yolu), Sebîlü'l-ğay (sapkınlık yolu), Sebîlü'r-rüşd (doğru yol) gibi terkiplerle sıklıkla kullanılmıştır. Din olgusunun önemli bir yer tuttuğu Divan şiirinde ise şairden şaire farklılık arz etmekle birlikte, çoğunlukla Kuran-ı Kerim'de kullanıldığı anlamlarda, bilhassa **fi-sebîlillah** şekliyle yer alır. Ayrıca yol anlamı dışında "ferahlatan, içimi hoş ve hafif su, cennette bulunan bir pınar" anlamına gelen **selsebîl**, şiirde bu bağlamda da sıklıkla tercih edilmiştir.

Kisve-i Mahbûb-ı Hakk'a kıldı bir hücre binâ

Fi-sebîlillâh idüp sarf-ı nukûd-ı sîm ü zer (Arslan, 2018: 63)

"(Padişah) Allah yolunda nice gümüş ve altın para harcayıp Allah'ın sevgili kulu (Hz. Muhammed)'in hurkası için bir hücre inşa etti; ."

Bir tarih manzumesinden alınan bu beyit, XIX. yüzyıl Divan şairlerinden Şeref Hanım'a aittir. 1851 yılında, dönemin padişahı Abdülmecid'in, İstanbul'un Fatih semtinde Hz.

Muhammed'in hırkasının muhafaza edildiği caminin inşası için yazılmıştır. Beyitte, padişahın Allah'ın sevgili kulu Hz. Muhammed'in hırkası için bir hücre inşa ettiği, bunu da Allah yolunda, onun rızası için yaptığı ifade edilmektedir.

Selsebîl-i vasl için olmaz sebîl ey teşne-dil

Cân **sebîl** it ger bisât-ı kurba istersen **sebîl** (İpekten, 2020: 173)

“Ey susamış gönül, kavuşmanın içimi hoş ve hafif suyu için yol olmaz; eğer Allah'a yakın olan o yere yol istersen karşılık beklemeden canını ver.”

XV. yüzyıl Anadolu sahası Divan şairlerinden Karamanlı Nizâmî'ye ait olan beyitte şair, sevgiliye kavuşma arzusuna susamış gönlüne seslenerek vuslat çeşmesine yol olmadığını, eğer sevgiliye yakın olmak istiyorsa herhangi bir çıkar gözetmeksizin canını vermesi gerektiğini söylemektedir. Bu bağlamda, aynı beyit içerisinde sebîlin bütün anlamlarını görmek mümkündür. Dolayısıyla şair, sebîl kelimesinin tekrarıyla ses bakımından bir ahenk oluştururken; kelimenin çağrıştırdığı muhtelif anlamlarla da zengin bir mana derinliğini yakalamaktadır.

Sırât

Arapça kökenli bir kelime olan sırât, sözlüklerde “yol” manasında tanımlanır. Daha yaygın tanımı ise İslam inanışına göre, ahirette cehennem üzerinde kurulacak olan, müminlerin üstünden kolayca geçerek cennete gireceklerine, inanmayanların ise üzerinden cehenneme düşeceklerine inanılan köprü şeklindedir. “Sırât, manevi bir geçişi ifade etmesi sebebiyle Divan şiirinde daha çok dinî nitelikteki şiirlerde kullanılmıştır. Sırâtın Kur'an'da müstakim sıfatıyla oluşturduğu terkip şiirlere de yansımıştır. Şairler bazen sırâtı, Sırât-ı Müstakim (Dosdoğru yol) şekliyle doğrudan kullanmışlardır.” (Baykal, 2020: 23) Ayrıca mecazî anlamda maddî ve manevî bakımdan çok sarp ve tehlikeli yol olarak tanımlanan sırât, mecaz ve teşbihlerin önemli bir anlatım aracı olduğu Klasik Türk şiirinde, bu anlamıyla da sıklıkla kullanılmıştır.

Hattunun nakşı kitâb-ı müstebîn

Işkunun yolu **sırâtı** müstakîm (Akdoğan, 2019: 479)

“Yüzündeki ayva tüylerinin görünüşü açık bir kitap; (senin) aşkının yolu (ise) doğru yol(dur)”

Hatt “Çizgi, yazı, el yazısı, ferman gibi birçok manalardan başka genç kimsenin yanağında ve dost dudağında çıkan ince tüy manasına da gelmektedir.” (Onay, 2021: 182) Divan şiirinde geniş bir anlam dünyasına sahip olan bu kavram; şekli, konumu, rengi ve kokusuyla sevgilinin en çok zikredilen güzellik unsurlarından biridir. Yukarıdaki beyitte de sevgilinin yüzü, Müslümanların kutsal kitabı Kur'an-ı Kerim'e, yüzündeki ayva tüyleri Kur'an'ın ayetlerine, sevgiliye duyulan aşkın yolu ise dosdoğru yola teşbih edilmektedir. Dolayısıyla buradaki sevgilinin ancak hüsn-i mutlak olan Allah olduğu da anlaşılmaktadır.

Semt-i behişt-i neş'eye mûyun **sırâtveş**

Çün târ-ı şu'ledir reh-i mey-hâne-i neşât (Horata, 2019: 130)

“Saç telin neşe cennetinin yerine (giden) sırât (köprüsü) gibi; zira mutluluk meyhanesinin yolu alevli bir iptir.”

Saç, Divan şiirinde belki de üzerinde en çok durulan güzellik unsurlarından olup şekil itibariyle mûy, zülf, gisu gibi farklı isimler almıştır. Yukarıdaki beyitte de şiirin anlam boyutu ile uyum sağlayacak şekilde kullanılan mûy ile ahirette müminlerin üzerinden geçip cennete girecekleri sırât köprüsüne telmihte bulunmaktadır. Dolayısıyla sevgilinin yüzü neşe cenneti, yüzüne düşen saç telleri ise cennete ulaşmak için geçilmesi gereken sırât köprüsü olarak düşünülür.

Sonuç

Klasik Türk şiirinde yol mefhumunu ve müteradiflerini dikkatlere sunmayı esas alan bu çalışmada; genel çerçevede benzer manaları karşılayıp birbiri yerine kullanılabilmeyle birlikte, aralarında ince anlam nüansları bulunan yol, tarîk, sebîl, minhâc, sırât gibi kavramların, Divan şiirinde hangi bağlamda kullanıldığı üzerinde durulmuştur. Bu minvalde söz konusu sözcüklerin, şiirdeki anlamsal yapı ve şairin zihin dünyasıyla bütünlük arz ettiği gözlemlenebilmektedir. Söz gelimi râh, yol anlamıyla birlikte daha ziyade ideoloji, usul, tarz, sistem, amaç gibi tanımlamaları karşılarken; **tarîk** sözcüğü, tarîkat ile kurduğu iştikak ilişkisinden dolayı daha çok dinî-tasavvufî metinlerde tercih edilir. İşlek ve hareketli yol için **sebîl**; sözlüklerde şeriat anlamında da tanımlanabilen Cenâbîhak yolu için **minhâc**; doğru, büyük ve açık yol anlamında ise **sırât** kelimesinden yararlanır. Bu durum, Klasik Türk şiirinin zengin kavram mevcudiyetinin yanı sıra bu gelenek içerisinde yetişen şairlerin, şiirde kuvvetli bir anlamsal bütünlüğü sağlamak için kelime seçimindeki titizliğini dikkatlere sunmaktadır.

Kaynakça

Akdoğan, Yaşar. *Ahmedî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi:

20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10591,ahmedidivaniyasarakdoganpdf.pdf?0>

Akkuş, Metin. *Nefî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları,

(Erişim Tarihi:20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/57741,nefi-divanipdf.pdf?0>

Akyel, Zeynep (2020), Yûsuf ile Züleyha ve Zembilfroş Hikâyeleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme, *Uluslararası Silvan ve Sultan I. Kılıçarslan Sempozyumu*, 15-27 Ekim 2021, Diyarbakır: TÜRKİYE.

Arslan, Mehmet. *Leylâ Hanım Divanı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/59881,leyla-hanim-divanipdf.pdf?0>

Arslan, Mehmet. *Şeref Hanım Divanı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi:20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/59880,seref-hanim-divanipdf.pdf?0>

Avşar, Ziya. *Revânî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları,

(Erişim Tarihi:20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/56143,revani-divanipdf.pdf?0>

Baykal, Osman. *Divan Şiirinde Yol (XV.-XVI. Yüzyıl)*. Mersin: Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2020.

Doğan, Muhammed Nur. *Avnî Divanı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10595,avnfatihdivanimuhammednurdoganpdf.pdf?0>

Horata, Osman. *Esrar Dede Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/64058,esrar-dede-divanipdf.pdf?0>

İpekten, Haluk. *Karamanlı Nîzâmî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/73032,karamanli-nizami-divanipdf.pdf?0>

İsen, Mustafa. *Usûlî Dîvânı*. PDF: Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, 2020. http://ekitap.yek.gov.tr/urun/us%C3%BBli-divani_735.aspx

Kaplan, Mahmut. *Neşâtî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/67330,nesati-divanipdf.pdf?0&tag1=006964F7A491139BEB893C13F024BA71C07840A2&crefer=F346C3E5BBC1FA53F70F96FF44F015874383127A2FA37A89E31E0323FF8D8E67>

Karaköse, Saadet. *Nevî-zâde Atâyî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/55734,nevi-zade-atayi-divanipdf.pdf?0>

Karaman, Fikret. *Dinî Kavramlar Sözlüğü*. Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 2006.

Kavruk, Hasan. *Şeyhülislâm Yahyâ Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10655,seyhulislamyahyadivanihasankavrukpdf.pdf?0>

Kaya, Bayram Ali. *Osman Nevres Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/76247,osman-nevres-divanipdf.pdf?0>

Kılıç, Filiz. *Âşık Çelebi Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/55975,asik-celebi-divanipdf.pdf?0>

Küçük, Sabahattin. *Bâkî Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10596,bakidivanisabahattinkucukpdf.pdf?0>

Macit, Muhsin. *Nedîm Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/56214,nedim-divanipdf.pdf?0>

Okçu, Naci. *Şeyh Gâlib Dîvânı*. PDF: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, (Erişim Tarihi: 20.10.2021) <https://ekitap.ktb.gov.tr/Eklenti/10653,girispdf.pdf?0>

Pala, İskender. *Ansiklopedik Dîvân Şiiri Sözlüğü*. İstanbul: Kapı Yayınları, 31. Basım, 2020.

Tarlan, Ali Nihat. *Fuzûlî Dîvânı Şerhi*. Ankara: Akçağ Yayınları, 2020.

Tarlan, Ali Nihad. *Zâtî Dîvânı III*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, 1987. *Türkçe Sözlük*. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları, Cilt: 2. 1990.

Demokrat Parti Döneminde Antalya'da Karayolu Çalışmaları

Doktorant Bayram ÇETİN*, Doç. Dr. Sevilay ÖZER**

Özet

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren ulaşım faaliyetlerine büyük önem verilmiştir. Fakat dönemin şartları gereği ulaşımında demiryoluna ağırlık verilmiş, karayolu çalışmaları ikinci plâna atılmıştır. Bu durum 1948 yılında Marshall Plânı kapsamında ABD'den sağlanan yardımlara kadar sürmüştür. Alınan yardımlar öncelikle karayolu ulaşımını iyileştirmeye yönelik kullanılmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte karayolu yatırımları birinci plâna alınmıştır. Demokrat Parti (DP) Hükümetleri döneminde karayolu ulaşımına büyük önem verilmiş ve ciddi yatırımlar yapılmıştır. Bu dönemde karayolu uzunluğu ve motorlu taşıtlar sayısı da giderek artış göstermiştir. DP'nin en yüksek oy aldığı illerden birisi olan Antalya da bu dönemde karayolu yatırımlarından payını almıştır. Zira DP iktidara geldiğinde Antalya'ya doğrudan karayolu ulaşımı olmayan ilçeleri bile bulunmaktadır. Ayrıca Antalya ile ilçeleri arasındaki yollar da tamire muhtaç durumdadır. Bu dönemde Antalya'nın İç Anadolu ile bağlantısını sağlayan ve ticari açıdan büyük öneme sahip olan Burdur ve Konya yolları üzerindeki çalışmalar hız kazanmıştır. DP döneminde yapılan çalışmalarla birlikte Antalya'nın ilçeleri ve komşu illeri ile olan yol problemleri kökten çözüme kavuşturulamamış olsa da ileriki yıllarda yapılacak çalışmalara zemin hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demokrat Parti, Karayolu, Ulaşım, Antalya.

Highway Works in Antalya During the Democrat Party Period

Abstract

Since the first years of the Republic, great importance has been attached to transportation activities. However, due to the conditions of the period, weight was given to the railway in transportation, and road works were put in the background. This situation came to an end in 1948 with the financial aids provided by the USA under the Marshall Plan. The financial aid received was primarily used to improve road transport. With the establishment of the General Directorate of Highways in 1950, highway investments were given priority. During the Democratic Party Governments, great importance was given to road transportation and serious investments were made. During this period, there was a gradual increase in the length of highways and the number of motor vehicles. Antalya, one of the provinces where the Democrat Party received the highest votes, received its share of highway investments in this period. As a matter of fact, when the Democratic Party came to power, there were even some districts that did not have direct road access to Antalya. In addition, the roads between Antalya and its districts were in need of repair. In this period, the works on the roads of Burdur and Konya, which connect Antalya with Central Anatolia and have great commercial importance, gained momentum. Even though the road problems with the districts of Antalya and neighbouring provinces could not be solved radically as a result of the works carried out during the Democratic Party period, these works laid the groundwork for the studies to be carried out in the coming years.

Keywords: Democrat Party, Highway, Transportation, Antalya.

* Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, bayramcetin90@gmail.com

** Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, FEF Tarih Bölümü, sozer@mehmetakif.edu.tr

Giriş

Demokrat Parti (DP) döneminde karayollarının durumunu değerlendirmek için öncelikle bu döneme kadar yapılan çalışmalardan bahsetmemiz gerekir. Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'sine 13.900 km'si stabilize şose, 4.450 km'si toprak olmak üzere toplam 18.350 km yol kalmıştır.¹ TBMM tarafından karayolları ile ilgili ilk düzenleme 1921'de çıkarılan 102 sayılı *Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun* ile yapılmıştır. Savaş yıllarında çıkarılmış olan bu kanunla istenilen seviyede gelir sağlanamadığı için 102 sayılı kanunu lağveden 542 sayılı *Yol Mükellefiyeti Kanunu* çıkarılmıştır.² Bu kanuna göre 18-60 yaş arası erkekler ya yılda 6 ila 12 gün arası süreyle karayolları inşaatında çalışacak ya da yol işlerinde harcanmak üzere nakdi olarak vergisini ödeyecekti. 1925 yılında yapılan bu düzenlemeden sonra karayolunun ilk kez programlı bir şekilde ele alınması 2 Haziran 1929'da kabul edilen 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu* ile gerçekleşmiştir.³ Fakat aynı yıl Büyük Buhran'ın ortaya çıkması ve daha sonra II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle yol çalışmalarında istenilen adımlar bir türlü atılamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında motorlu araç sayısının az olması ve ulaşımın çoğunlukla hayvanlarla sağlanması sebebiyle daha çok demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar geçen süreçte demiryolu ana ulaşım aracı, karayolu ise onu destekleyici bir ulaşım sistemi olarak görülmüştür.⁴ Soğuk Savaş döneminde ise Truman Doktrini ve Marshall Planı'yla birlikte ABD'den sağlanan yardımlarla Türkiye'de karayolu çalışmaları hız kazanmıştır. ABD yalnızca maddi yardımlarla değil yol uzmanlarını da Türkiye'ye göndererek karayolu çalışmalarına destek olmuştur. 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte o güne değin ulaşımında benimsenen demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası, yerini karayoluna bırakmıştır.⁵

Cumhuriyetin ilk yılları itibarıyla Antalya'da karayolu ulaşımının durumuna bakılacak olursa ülke geneliyle paralel olarak büyük eksikliklerin olduğu dikkati çekmektedir. 1928 yılı verilerine göre toplam uzunluğu 55 km olan Antalya-Burdur şose yolunun 44.4 km'si sağlam, 7 km'si tamir olunmakta, 3.6 km'sinin tamirine başlanmamıştır. 55.286 km'lik Antalya-Korkuteli şose yolunun ise 23 km'lik kısmı sağlam olup, 6 km'si tamir olunmakta, 2.886 km'sinin tamirine başlanmamış, 3 km'lik kısmı yeni inşa edilmekte ve 20.4 km'lik kısmında henüz ulaşım sağlanamamaktadır. 50 km'lik Korkuteli-Elmalı şose yolunun 26.563 km'lik kısmının yapımına başlanılmış, 23.437 km'lik kısmının ise yapımına daha başlanılmamıştı. 65 km'lik Elmalı-Finike şose yolunun 45 km'lik kısmının yapımına başlanılmış, 20 km'lik kısmında henüz çalışma yapılmamıştı. 73.065 km'lik Antalya-Manavgat şose yolunun ise 20 km'si sağlam olup, 4.300 km'si tamir olunmakta, 10.465 km'lik kısmının tamirine başlanmamış, 35 km'lik kısmı yeni yapılmakta ve 3.3 km'lik kısmı henüz açılmamıştı. 97.5 km'lik Elmalı-Kaş şose yolunun ise yalnızca 5.5 km'lik kısmının yapımına başlanmış geri kalan kısmında ise ulaşım henüz yoktu. 70 km'lik Manavgat-Alanya şose yolunun 8 km'lik

¹ <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx> (Erişim Tarihi: 01.11.2021)

² Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s. 217.

³ As, *a.g.e.*, s. 218

⁴ Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 45.

⁵ Özdemir, *a.g.t.*, s. 46.

kısımının inşasına başlanılmış, 62 km'lik kısmında daha çalışma yapılmamıştı. 55 km'lik Alanya-Gazipaşa yolunda yalnızca 2 km'lik kısmında çalışma başlamış geri kalan kısmında çalışmalar başlamamıştı. 78 km'lik Manavgat-Akseki şose yolunda ise henüz hiçbir çalışma yapılmamış durumdaydı. Akseki-Konya sınırı arasındaki 45 km'lik yolun 25 km'sinin çalışmalarına başlanmış, 20 km'si henüz yapılmamıştı. 30 km'lik İbradı-Akseki yolunun yalnızca 3 km'lik kısmında çalışmalar devam etmekteydi. Antalya-Kemer arasındaki 60 km'lik yolun ise 2.5 km'lik kısmının yapım çalışmaları başlamış durumdaydı.⁶

Antalya'yı İç Anadolu'ya bağlayan en önemli hat Antalya-Burdur karayoludur. 1930'lu yıllardan itibaren bu hat üzerinde çalışmaların yapıldığı görülmektedir.⁷ Muammer Lütfi'nin (Bahşi) aktardığı bilgiye göre Antalya-Burdur şose yolu 1937'de muntazam durumdadır. Muammer Lütfi, Antalya-Burdur yolunu üzerinde yaptığı yolculuğu, geçmiş dönemlerle kıyaslayarak şunları söylemiştir: "Eskiden bu dağlar yüzlerce şaki barındırmış. Çubuk boğazından malına ve canına dokunulmadan geçmeğe muvaffak olan yolcular adaklar kesermiş. Halbuki şimdi adım başında hükümetin kudret ve nüfuzu kendini gösteriyor. Bu yollarda, bilhassa sarp kayalıklara gömülerek kıvrılan Çubuk boğazında tam bir emniyet, huzur ve serbesti ile geceleyin bile seyahat edebiliyoruz."⁸

1930'lu yıllardan itibaren Antalya ile ilçeleri arasındaki karayolu ulaşımının kesintisiz olarak sağlanması için önemli adımların atıldığı görülmektedir. Antalya ile Serik, Manavgat, Alanya ve Gazipaşa ilçelerinin ulaşımını sağlayan Aksu Köprüsü'nün yapımına 22 Aralık 1930'da,⁹ Manavgat Köprüsü'nün yapımına da 17 Ağustos 1931'de alınan kararla başlanılmıştır.¹⁰

Antalya Halkevi dergisi olan Türk Akdeniz'in 1938 yılı raporuna göre Manavgat-Alanya yolu üzerinde köprü ve menfez çalışmaları yapılmıştır. Yol üzerinde yazın otomobille seyahat edilebilmesi, yolun tamamının şose haline getirilmesi için mevcut programa göre çalışmaların devam ettiği bildirilmiştir. Yolun Serik'ten Manavgat'a kadar olan kısmında Cumhuriyet dönemine kadar ulaşım güçlükle sağlanır durumdayken 1938 yılı itibariyle köprüler ve menfezler yapılmış düzeltme ve silindirajla yol kullanışlı bir hale getirilmiştir. Cumhuriyet döneminden sonra açılan diğer bir yol olan Alanya-Gazipaşa hattı da araçla gidip gelmeye müsait bir hale getirilmiştir.¹¹

Antalya'da 1934-1939 yılları arasında vali olarak görev yapan Sahip Öрге, Cumhuriyetin 15. yılı sebebiyle yayımladığı yazısında Antalya'nın bu dönemdeki gelişimini şöyle değerlendirmiştir: "Antalya Vilâyeti içinde görülen her şey Cumhuriyet devrine aittir. Şoseler, köprüler, menfezler, okullar, caddeler, çarşılar, kanallar hep Cumhuriyetin eseridir. Torosların arkasında unutulmuş, ihmal edilmiş bir vaziyette kalan bu ülkede 15 yıl içinde yapılanlar, eski devirlerde yapılanlarla kıyas edilemeyecek haldedir. Hulâsa olarak Antalya,

⁶ *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Yılığ* (1928-1929), Matbuat Umum Müdürlüğü, İstanbul, 1929, s. 227.

⁷ BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 21.42.13.

⁸ Muammer Lütfi, "Bir Gezinin Notları", *Türk Akdeniz Dergisi*, Sayı: 2, Antalya, Nisan 1937, s. 4-5.

⁹ BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 16.82.17.

¹⁰ BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 22.59.9.

¹¹ *Türk Akdeniz Dergisi*, Sayı: 11-12, Antalya, Ekim 1938, s. 56-58.

medeniyeti ve imarını tamamen Cumhuriyet devrinde görmüştür. Bu yüzden Antalyalılar Atatürk'e, Cumhuriyete bağlıdır."12

Antalya Nafia Müdürü Sadık Başarankurt, İsmet İnönü döneminde 1943 yılına kadar yapılan çalışmalardan *Türk Akdeniz* dergisinde övgüyle bahsetmiştir. Başarankurt'un yazısına göre İnönü döneminde Antalya'da 150 km sarp arazide yeni yol, 80 km yeni şose yol, 40 metre açıklığından daha uzun üç köprü ve 2 metre açıklığından daha büyük 42 betonarme menfez yapılmıştır.13

Yapılan çalışmalar ve aktarılan bunca kaynağa rağmen 1945 yılına gelindiğinde Antalya'nın yol sorunlarının çözüme kavuşmadığı görülmektedir. Demiryolu hattının Burdur'a kadar gelmesi nedeniyle Antalya'nın en önemli yolu Antalya-Burdur yoludur. Demiryolu hattının Antalya'ya kadar uzatılması çok faydalı olacağı düşünülmüştür ancak bu konuda ciddi bir gelişme yaşanmamıştır. Antalya ile Ankara arasındaki ulaşımı kolaylaştırması açısından Antalya-Manavgat-Konya hattı da çok önemlidir. Fakat bu dönemde Antalya'nın ilçeleriyle dahi kış aylarında ulaşımı kesilir durumdadır. Manavgat-Alanya, Antalya-Akseki, Elmalı-Finike yolları onarıma muhtaç durumdayken Gündoğmuş ilçesinin diğer ilçelerle bir bağlantı yolu bile yoktur.14

1950'lere gelirken 170 km'lik Antalya-Alanya yolunda ciddi ulaşım sorunları devam etmektedir. Antalya-Manavgat arasındaki yol nispeten sorunsuz olsa da Manavgat-Alanya arasında ulaşım güçlüğüle sağlanmaktadır. Güzergâh üzerindeki ahşap köprülerde çökme tehlikesi olduğundan, yolcular araçlardan inip köprüyü yaya olarak geçtikten sonra yollarına devam etmek zorunda kalmaktadır. Manavgat-Alanya yolunun bozuk olması sebebiyle araçlar 10-15 km hızla gidebildiği için yolculuk süreleri de uzamaktadır.15

1950'li yıllara kadar Antalya'nın İstanbul, Ankara ve İzmir hariç diğer illerle karayolu bağlantısı hemen hemen yoktur. Diğer illerle olan bağlantı yolları varsa bile bunlar ancak jeep tarzı araçların gidebildiği taşlık patika yollardan oluşmaktadır. Sadece İstanbul ve Ankara yolları ulaşımına elverişli konumdadır.16

Demokrat Parti Döneminde Antalya

14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan seçim DP'nin kesin zaferiyle sonuçlanmış ve DP tek başına iktidara gelmeyi başarmıştır.17 2 Mayıs 1954'te yapılan seçimde DP başarısını tekrarlamış hatta 1950 seçimlerine göre daha fazla oy almıştır.18 1954-1957 yılları arasında yaşanan siyasal, sosyal ve ekonomik gelişmeler sebebiyle 1957 seçimlerine çok daha sert bir havada girilmiştir. Bu gelişmeler 27 Ekim 1957'de yapılan seçim sonuçlarına da etki etmiş ve DP seçimden birinci parti olarak çıkmasına rağmen önceki seçimlere nazaran ciddi bir oy kaybı yaşamıştır.19

12 *Türk Akdeniz Dergisi*, Sayı: 12-13, Antalya, Ekim 1938, s.1.

13 Sadık Başarankurt, "Antalya'da İnönü Nafiası", *Türk Akdeniz Dergisi*, Sayı: 27, Antalya, Nisan 1943, s. 7.

14 Cemil Koçak, *CHP ve Taşra (1930-1950)*, Cilt: 1, Alfa Yayınları, İstanbul, 2019, s. 276.

15 *Alanya Postası*, 30 Kasım 1948, s. 1.

16 Hüseyin Çimrin, *Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem ve Anılar*, Cilt: II, ATSO Kültür Yayınları, Antalya, 2012, s. 240.

17 Tevfik Çavdar, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1950'den Günümüze*, İmge Kitabevi, Ankara, 2013, s. 20.

18 Çavdar, *a.g.e.*, s. 48.

19 Çavdar, *a.g.e.*, s. 62-69.

DP 1950, 1954, 1957 seçimlerinden Antalya'da birinci parti olarak çıkmayı başaran DP Antalya'da, 1950 seçimlerinde oyların %64,7'sini, 1954 seçimlerinde %63,2'sini, 1957 seçimlerinde %51,2'sini almıştır.²⁰ Antalya bu süreçte DP'nin oy deposu haline gelen şehirlerden birisi olmuştur.

3 Eylül 1950 tarihinde yapılan yerel seçimler sonucunda ise Antalya Belediye Meclisi'nin 26 üyesinin tamamı DP listesinden seçilmiştir.²¹ 13 Kasım 1955'te yapılan Belediye Meclis seçimine sadece DP adayları katılmış diğer partiler aday çıkarmamıştır. Böylece DP'nin listesi direkt seçimi kazanmıştır.²² DP döneminde Antalya'da belediye başkanlığı görevini üstlenen kişiler şunlardır: Seyit Ali Pamir (1948-1954), Hayret Şakrak (1955-1959), Ömer Eken (1959-1960).²³

Demokrat Parti Döneminde Yapılan Karayolu Çalışmaları

Cumhuriyetin ilanından DP'nin iktidara gelişine kadar geçen yaklaşık 27 yıllık süreçte karayolu üzerine yapılan çalışmaların yeterli olmadığı görülmektedir. Karayolu alanında yaşanan bu yetersizlikten Antalya da fazlasıyla etkilenmiştir. Dönemin teknolojik şartları göz önüne alındığında Toros Dağları'nın geçit vermeyişi ve bölgenin genellikle engebeli araziden oluşmasının da etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum yol yapım maliyetlerini fazlasıyla artırmıştır.²⁴

DP'nin iktidara gelmesiyle birlikte özellikle karayolu ulaşımına ciddi yatırımlar yapılmaya başlanmış, tüm yurttaki olduğu gibi Antalya'da da karayolu çalışmaları hızlanmıştır. DP Antalya Milletvekili Ahmet Tokuş TBMM'de yaptığı konuşmasında "Demiryollarından ziyade yerine göre 15 misli daha ucuz olan şoselere ehemmiyet verilmesi gayet isabetli bir karar olduğunda şüphe yoktur." diyerek hükümetin karayolu çalışmalarının yerinde olduğunu savunmuştur.²⁵

Menderes Hükümeti ülkeye döviz girdisi sağlanması için önemli kaynaklardan birisi olarak gördüğü turizmi; otel, yol, ulaşım araçları, seyahat kolaylıkları gibi tüm yönleriyle ele almıştır. Bu bağlamda Karayolları Genel Müdürlüğü'ne önemli görevler düşmektedir. Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü ile Karayolları Genel Müdürlüğü uzmanlarından oluşan bir heyet, Amerikalı yol uzmanlarının da görüşlerini alarak 1950 yılından itibaren turistik bölgeleri yerinde tetkik etmeye başlamıştır.²⁶

Seçimlerden kısa süre sonra Amerikan Büyükelçisi G. Wodwort ile Antalya'ya gelen Ahmet Tokuş, yeni hükümetin karayoluna verdiği öneme değinerek yol çalışmalarının devam ettiği bilgisini paylaşmıştır. Tokuş, DP'nin iktidara gelmesinden kısa süre önce temeli atılan Alanya-Konya yolunun bir yıl sonra tamamlanacağını, Antalya-Mersin devlet şosesinin iyi bir şekilde ikmal ve köprülerin tamir ve yenilenmesi işine hız verileceğini belirtmiştir.²⁷ Fakat

²⁰ Türkiye İstatistik Kurumu, *Milletvekili Genel Seçimleri 1923-2011*, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara, 2012, s. 32.

²¹ Ali Rıza Gönüllü, *Cumhuriyet Döneminde Antalya (1923-1960)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2010, s. 328.

²² Gönüllü, *a.g.e.*, s. 330.

²³ Çimrin, *a.g.e.*, s. 596.

²⁴ T.C. Antalya Valiliği, *Antalya İl Yıllığı 1967*, s. 241.

²⁵ TBMM *Tutanak Dergisi*, Dönem: IX, Cilt: 5, 22.5.1951, s. 847.

²⁶ Özdemir, *a.g.t.*, s. 212-213.

²⁷ *Alanya Postası*, 25 Temmuz 1950, s. 3.

ilerleyen dönemde Dim'den başlayarak Hadim üzerinden Konya'ya bağlanacak olan Alanya-Konya yolu arazisinin çok sarp ve geçilmesinin zor olması ve daha fazla kaynak gerektirmesi sebebiyle bu yolun devlet yolu olamayacağı görüşü hakim olmaya başlamıştır. Mühendis raporunda bu yolun Demirtaş-Koçdavut üzerinden Hadim'e ulaşarak Konya'ya devam etmesinin daha kolay olacağı ve ilerde devlet yolu kapsamına alınmasının mümkün olabileceği belirtilmiştir.²⁸ Yolun bir an evvel tamamlanması için de 200 bin lira ödenek ayrılmıştır.²⁹

DP döneminde Antalya'ya yapılan ilk ciddi yol yatırımı Antalya ile Muğla'yı birbirine bağlayacak olan devlet yoludur. Bu yolun güzergâhını belirlemek üzere Antalya Milletvekili Ahmet Tokuş, Amerikalı yol uzmanı Mister Erhard ve Karayolları Genel Müdürlüğü Etüt ve Proje Müdürü Muzaffer Tuğal'dan mürekkep bir heyetle 11 Ocak 1951'de Antalya'ya gelmiştir.³⁰ Yolun Elmalı-Korkuteli üzerinden geçmesi için Antalya Milletvekilleri Ahmet Tokuş ve Akif Sarıoğlu çaba göstermiştir.³¹

6 numaralı devlet yolu olarak anılan Lalapaşa-Van turist şosesi toplam 23.000 km uzunluğundadır. Lalapaşa-Edirne-İstanbul-Çanakkale-İzmir-Ege Sahilleri ve Fethiye-Elmalı-Korkuteli-Antalya-Manavgat-Alanya-Anamur-Silifke-Mersin-Adana-İskenderun üzerinden Van'a kadar uzanan yolun yapımına ilkbaharda başlanıp dört ayda ikmali tamamlanarak bir sene sonra asfaltlanması planlanmıştır.³² 1951 yılı itibarıyla Kaş-Alanya arasındaki yolun toprak tesviyesi tamamlanmış turistik etüdü için çalışmalar devam etmiştir.³³

Antalya Milletvekili Akif Sarıoğlu, Bayındırlık ve Ticaret Bakanlığı bütçesi komisyonda görüşülürken, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytincioğlu'na Antalya-Fethiye ve Antalya-Mersin devlet ve turistik yolları inşası için hükümetin ne gibi tedbirler aldığı ve bu hususta ne düşünüldüğü sualini yöneltmiştir. Zeytincioğlu, Antalya-Fethiye yolunun birinci sınıf yol kısmına dahil olduğunu fakat Antalya-Korkuteli-Elmalı-Göğü Boğazı-Fethiye ve Antalya-Korkuteli-Elmalı-Sütleğen-Kalkan-Fethiye güzergâhı olmak üzere iki seçenek bulunduğunu bunlardan hangisinin daha yararlı olacağı hakkında yerinde tespit çalışmalarının yapıldığını belirtmiştir. Antalya-Mersin yoluna da ehemmiyet verildiğini ayrıca yollar için Marshall Planı çerçevesinde 14 milyon dolar, askeri yardımdan 5 milyon dolar temin edildiğini açıklamıştır.³⁴

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından turistik merkezlere ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla 1953 yılı Devlet Yol Ağı programına uygun olarak 11.679 km uzunluğunda *Turistik Yollar Programı* hazırlanmıştır. Program, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Basın-Yayın ve Turizm Müdürlüğü'nün ortak çalışması sonucu şekillenmiştir. Bahsi geçen programa göre Antalya bölgesinin tamamen asfaltlanması gereken turistik yolları Antalya-Mersin, Antalya bağlantı-Belkis, Manavgat Bağlantı-Eski Antalya (Side) yolu olarak tespit edilmiştir. Turistik yolların yapımının 1956 yılına kadar tamamlanması hedeflenmiştir.³⁵

²⁸ Cemaleddin Sarıkadioğlu, "Alanya-Konya Yolu Muamması", *Alanya Postası*, 15 Haziran 1951, s. 1.

²⁹ *İleri*, 16 Haziran 1951, s. 1.

³⁰ *İleri*, 13 Ocak 1951, s. 1.

³¹ *İleri*, 14 Ocak 1951, s. 2.

³² *Alanya Postası*, 16 Ocak 1951, s. 1.

³³ *İleri*, 14 Ocak 1951, s. 2.

³⁴ *İleri*, 3 Şubat 1951, s. 1-2.

³⁵ Özdemir, *a.g.t.*, s. 212-214.

Antalya'nın doğu ilçeleriyle ulaşımında en büyük sorunlarından birisi eskiyen ve düzenli olarak bakımı yapılamayan köprüleri olmuştur. Serik yolu üzerinde bulunan tarihi Cırnık (Düden) Köprüsü, üzerinden ağır tonajlı kamyonların geçmesi sebebiyle çökmüştür.³⁶ Karayolları ekipleri tarafından kısa sürede köprü'nün onarımı yapıp yeniden hizmete açılmıştır.³⁷ Manavgat-Alanya arasında Alara çayı üzerinde bulunan köprü de 1954 yılının mayıs ayında tamamen yıkılmıştır. Bu nedenle Antalya'dan Alanya'ya gidecek olan ve Alanya'dan Antalya'ya gelecek bulunan yolcular Alara çayı üzerinden kayıklarla aktarma yaparak yoluna devam etmek zorunda kalmışlardır.³⁸

4 Ekim 1954 tarihinde Manavgat-Alanya-Gazipaşa yolu üzerinde bulunan köprülerin ihalesi yapılmıştır. Karpuzçay, Kargıcak, Domalan köprüleri Karayolları 3. Bölge Müdürlüğü tarafından 100 bin 288 lira keşif bedelli olarak ihaleye çıkarılmıştır.³⁹ Finike Alakır, Manavgat Tatlısu, Serik Acısu, Merkez kazasının Boğaçayı köprülerinin de 1954 yılı sonu itibariyle ihaleye çıkarılacağı belirtilmiştir.⁴⁰ Bahsi geçen köprülerin yapılmasıyla birlikte Antalya ile ilçeleri arasında zaman zaman yaşanan aksaklıkların önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

Antalya Nafia Müdürlüğü tarafından 1955 yılında gerçekleştirilen faaliyetler Antalya kamuoyunda memnuniyetle karşılanmıştır. Yapılan çalışmalarla birlikte Elmalı-Akçay arasındaki 18,5 km yol ulaşımına açılmıştır. Korkuteli-Bozova arasındaki 33 km'lik yol tamamlanmış, böylece Burdur şosesiyle irtibat sağlanarak Kaş, Finike ve Elmalı'dan gelen araçların Antalya'ya uğramadan Burdur'a gitmeleri mümkün olmuştur. Bu yol sayesinde Finike-Burdur arası takriben 93 km kısalmıştır. Kalkan-Fethiye sınırında yapılan çalışmalarla birlikte 23 km yeni yol yapılmış ve 8 km'lik kısmı da ıslah edilmiştir. Yine Kaş-Demre yolunda 6,5 km'lik yolun kayalık kısımlarının ıslahı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca yıllardır ihmal edilmiş olan Taşagıl-Beşkonak yolunda da çalışmalara başlanılmıştır.⁴¹

Antalya Valisi Nurettin Aynuksa Ankara seyahati sonrası yaptığı basın toplantısında Ziraat Vekâletinden sağlanan 100 bin lira ile Antalya-Gödene-Kumluca-Finike yolunun inşaatına 1955 yılı içinde başlanacağını duyurmuştur. Elmalı-Kaş yolu için de ayrıca 50 bin lira tahsisat sağlanmıştır.⁴²

Eski Antalya Valisi İhsan Sabri Çağlayangil tarafından imkânsız görünen, Eski Antalya Valisi Şefik San tarafından 3-4 senelik çalışma gerektiği belirtilen Antalya-Finike yolu, Vali Nurettin Aynuksa döneminde 7-8 aylık bir çalışmanın ardından 1956 yılının Kasım ayında ulaşımına açılmıştır. Bu yolun açılmasıyla Antalya-Finike arası yaklaşık 100 km kısalmıştır.⁴³ DP Antalya Milletvekili Burhanettin Onat Antalya-Finike yolunun açılmasının ekonomik önemine vurgu yaparak şunları söylemiştir:⁴⁴ "Finike'yi muntazam bir yolla Antalya'ya

³⁶ İleri, 14 Ocak 1954, s. 1.

³⁷ İleri, 21 Ocak 1954, s. 2.

³⁸ İleri, 22 Mayıs 1954, s.1.

³⁹ İleri, 26 Eylül 1954, s. 1-2.

⁴⁰ İleri, 5 Kasım 1954, s. 1-2.

⁴¹ Antalya, 26 Temmuz 1955, s. 1; Antalya, 27 Temmuz 1955, s. 1-2.

⁴² Antalya, 20 Ağustos 1955, s. 2.

⁴³ Antalya, 9 Kasım 1956, s. 1; Antalya, 20 Kasım 1956, s. 1.

⁴⁴ Antalya, 27 Kasım 1956, s. 1-2.

bağlamak ve turizm sanayimizi kırbaçlamak suretiyle hükümetimiz her yıl milyonlarca kazancı temin etmiş bulunmaktadır.”

Bayındırlık Bakanlığının 10 Ocak 1956 tarihli raporuna göre Antalya-Fethiye arasında halen Elmalı-Göğübeli-Kemer-Fethiye olmak üzere eski bir yol mevcut ise de bu yol Elmalı ile Kemer arasında Göğübeli denilen yüksek bir yerden geçmekte ve kışın büyük bir kar mücadelesi olmadan yolun açık tutulması imkânsız görülmektedir. Bu yolun alternatifi olarak Korkuteli’nden direkt Kemer’e giden, Elmalı’nın hayli kuzeyinden geçen başka bir güzergâh tespit edilmiştir.⁴⁵

Diğer taraftan yapımı devam eden Korkuteli-Tefenni-Denizli yolu bitirildiği takdirde, Antalya ve havalisinin en kısa yoldan Denizli ve İzmir havalisine bağlanacağı için Korkuteli-Fethiye yolunun öneminin azalacağı düşünülmektedir. Bu yüzden 6 numaralı devlet yolunun Kaş-Finike üzerinden tamamen sahili takip ederek gitmesinin daha uygun olacağı belirtilmiştir. Aynı yılın geçit yolları programına Kemer-Kaş-Kalkan yolları da dahil edilmiş, bu yollar için Nafia Vekâleti bütçesinden 500 bin lira ödenek ayrılmıştır.⁴⁶

Antalya-Finike yolunun açılmasının Antalya kamuoyunda yarattığı memnuniyetin ardından 1957 yılı itibariyle Antalya-Kaş yolunun açılması için çalışmalara başlanmıştır. Antalya-Kaş yolunun faaliyete geçmesi için öncelikle Finike-Demre sahil yolunun açılması gerekmektedir. Bu bağlamda Finike-Demre yolundaki çalışmalar için hükümet tarafından 300.000 lira ödenek ve iş makineleri gönderilmiştir. 22 Haziran’da Finike-Demre yolundaki sert kayaların dinamitlerle patlatılmasıyla çalışmalara başlanmıştır.⁴⁷

1950 yılının yaz aylarında halkın gayretiyle çalışmalarına başlanan Antalya-Kemer yolu ilerleyen dönemde devletin de desteğiyle nihayet 17 Mayıs 1958’de açılabilmiştir.⁴⁸ Kemerliler bugünü bayram gibi kutlamış ve açılışa katılan Antalya Valisi Niyazi Akı omuzlarda taşınmıştır. Aslında Kemer’de açılan muntazam bir yol değil sadece jeep tarzı araçlarla seyahat edilebilecek bir geçittir. Fakat bu geçidin bile açılması kurulduğu günden beri Antalya’ya yalnızca denizden ulaşım sağlayabilen Kemer halkını mutlu etmeye yetmiştir. Vali Niyazi Akı da Kemer’de yaptığı konuşmasında bunun bir başlangıç olduğunu ve hedefin Kaş ilçesine kadar mükemmel bir sahil yoluyla ulaşımın sağlanması olduğunu belirtmiştir.⁴⁹

1958 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından Antalya’da inşasına başlanacak olan köprülerden bazıları ihaleye çıkarılmıştır. Köprülerin tahmini ihale bedeli 3 milyon 700 bin lira olarak belirtilmiştir. İhaleye çıkarılan köprüler arasında Antalya merkezinde Kadınderesi, Boğa Çayı, Tatlısu, Acısu Köprüleri, Finike- Elmalı arasında Aykırıcı Köprüsü, Alanya-Manavgat arasında Alara Çayı Köprüsü, Antalya-Korkuteli arasında Manzuman köprüsü bulunmaktadır.⁵⁰

Karayolları Umum Müdürlüğü tarafından Antalya-Kumluca sahil ve yayla yolunun yapımı da üstlenilmiştir. DP Antalya Milletvekili Adnan Selekler’in beyanına göre Karayolları

⁴⁵ BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 118.745.2.

⁴⁶ BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 118.745.2.

⁴⁷ *Antalya*, 26 Haziran 1957, s. 1.

⁴⁸ *Antalya*, 17 Mayıs 1958, s. 1.

⁴⁹ *Antalya*, 20 Mayıs 1958, s. 1-2; *Antalya*, 21 Mayıs 1958, s. 1-2; *Antalya*, 22 Mayıs 1958, s. 1-2.

⁵⁰ Gönüllü, a.g.e., s. 437.

Umum Müdürü bu yolun yapımı için İtalya'dan gelecek olan 6 kamyon ve greyderi tahsis ve 500.000 lira da yardım sözü vermiştir. Ancak bu işin tahakkuku için Antalya Nafiasının da bir kamyon bir greyder tahsis etmek suretiyle kendilerine yardımcı olmalarını şart koşmuştur.⁵¹ Ayrıca 1959 yılından itibaren Antalya-Gödenek-Kumluca-Finike, Kaş-Elmalı, Antalya-Lara, Manavgat Şelalesi yolları da Karayollarının sorumluluğuna dâhil edilmiştir.⁵²

Antalya Nafia Müdürü Osman Salihoglu 1959 yılında Antalya'da yapılan vilayet yolu çalışmaları kapsamında Serik-Gebiz yolunun 20 km, Gündoğmuş-Topraktepe yolunun 36 km, Antalya-Kemer yolunun 46 km, Korkuteli-Tefenni yolunun 28 km, İbradı-Akseki yolunun 23 km'sinin tamir edildiğini, bu yollardan 28 km'sinin esaslı onarımının, 9639 metresinin tesviyesinin, 10 km'sinin kaplamasının ve 10 metre köprüünün de ikmal ve inşasının yapıldığını belirtmiştir. Yapılan bu işler için 212.209 lira harcanmıştır.⁵³

1950-1959 yılları arasında Antalya'da 1.286 km il ve köy yolunun stabilize inşaatı tamamlanıp, 1.946 km yolun da tesviyesi yapılmıştır. Kışın sık sık kapan yollar üzerinde bulunan 153 köprü ve menfez yeniden inşa edilmiş; 157 köprü ve menfez de tamir edilmiştir. Bu çalışmalar için de 7.809.176 lira harcanmıştır. Ayrıca inşa ve bakımı Karayolları Genel Müdürlüğüne ait olan vilâyet içinde 1.089 km yol olup bu maksatla ve köprülerin inşası için 33.779.000 lira sarf edilmiştir.⁵⁴

Antalya Valisi Niyazi Akı 1960 yılı bütçesi için Karayolları Müdürlüğü'nün Antalya'ya tahsis ettiği bütçeyi bir basın toplantısı düzenleyerek açıklamıştır. Vali Karayolları eliyle Antalya'ya verilen makine, yedek parça ve kamyon bakımı için 1.816.000 lira, mevcut yolların bakımı için 448.000 lira, yol onarımı için 90.000 lira, il yolları için 2.808.000 lira, yeni tip buldozer bedeli olarak 350.000, köprüler için de 463.000 lira olmak üzere toplam 5.482.000 lira ayrıldığını belirtmiştir.⁵⁵ Vali 1960 yılının Antalya için kalkınma yılı olacağını da vurgulamıştır.⁵⁶

1960 yılında Antalya'nın ihtiyaçları belirlenip hükümete bir rapor halinde sunulmuştur. Bu raporda hükümetin ele alması gereken mevzular tespit edilmiştir. Raporla "Alanya-Hadim, Antalya-Kesikbel-Konya, Korkuteli-Tefenni, Korkuteli-Fethiye güzergâhından geçen ve istihsalin değerlendirilmesinde mühim birer amil olacak ana damarlarımız mesabesindeki yolları süratle trafiğe açmak" gerektiği belirtilmiştir.⁵⁷ Ayrıca 1957 yılında yapımına başlanan Demre-Finike yolundaki çalışmalar tamamlanarak 23 Mayıs 1960 tarihinde hizmete açılmıştır.⁵⁸

Antalya'da yol çalışmaları devam ederken bu işlerin daha kapsamlı ve organize şekilde ele alınabilmesi için Antalya merkezli bir karayolları müdürlüğünün açılması gerektiği, Nafia Vekâleti tarafından 11 Nisan 1958 tarihinde Başvekâlete sunulan raporda bildirilmiştir.⁵⁹ Bölgenin ehemmiyetine binaen 1960 yılında Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü, Antalya

⁵¹ *Antalya*, 17 Şubat 1959, s. 1-2.

⁵² *Antalya*, 7 Nisan 1959, s. 1.

⁵³ *İleri*, 9 Mart 1960, s. 1-2.

⁵⁴ *İleri*, 25 Şubat 1960, s. 1.

⁵⁵ *Antalya*, 18 Nisan 1960, s. 1.

⁵⁶ *İleri*, 13 Nisan 1960, s. 1.

⁵⁷ BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 114.720.10.

⁵⁸ *İleri*, 24 Mayıs 1960, s. 2.

⁵⁹ BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 118.745.2.

merkezli olmak üzere kurulmuş ve 1 Mart 1960 tarihinden itibaren çalışmalarına başlamıştır.⁶⁰ Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde Antalya, Burdur, Isparta illerinin tamamı ve Muğla ilinin Dalaman Çayı'na kadar Afyon ilinin Dinar ve Sandıklı'ya kadar olan kısmı bulunmaktadır.⁶¹

21 Şubat 1960 tarihinde gerçekleştirilen CHP Antalya İl Kongresinde İsmet İnönü'nün Antalyalılara mektubu okunmuştur. İnönü mektubunda "Antalya benim çok zaman evvelde gördüğüm ve söylediğim gibi başlı başına bir kıta ve hazinedir. Mevcut yolları genişletmek, bir gün yükseltip, bir gün indirmekle milyonlar israf edenler, Antalya'dan Kaş'a gitmek için bir sade yol ihtiyacına iltifat etmemişlerdir. Çünkü bu mütevazi devlet vazifesi ciddi bir iştir. Antalya'da görülmemiş kalkınma efsanesinden ne görüyorsanız lütfen söyleyiniz, iktidar sahipleri de öğrensinler!" sözleriyle hükümetin Antalya'yı ihmal ettiğini savunarak sert şekilde eleştirmiştir.⁶²

İnönü'nün bu sözleri Antalya kamuoyunda geniş yankı uyandırmıştır. DP Antalya Milletvekili Atilla Vehbi Konuk, İsmet İnönü'nün açıklamalarını Meclise taşımıştır. Konuk, Meclisteki konuşmasında DP döneminde Antalya'da yapılan yatırımlardan bahsetmiş ve karayollarına 37 milyon, köy ve il yollarına 27 milyon lira harcandığını belirtmiştir. İsmet İnönü'nün açıklamaları için de "Paşaya yalan söylüyorlar, Paşa da hilafı hakikat beyanda bulunuyor." diyerek eleştirmiştir.⁶³

Sonuç

14 Mayıs 1950'de iktidara gelen DP, 27 Mayıs 1960'a kadar sürdürdüğü iktidarı boyunca köklü çalışmalar ve değişiklikler yapmaya çalışmıştır. Bu değişikliklerden birisi de cumhuriyetin ilk yıllarından beri büyük önem verilen demiryolu politikasının yerine karayolu çalışmalarına ağırlık vermesi olmuştur. DP'lilerin deyimiyle ülkeyi "kara ağlarla" örmek için büyük çaba sarf edilmiştir.

Antalya 1950, 1954, 1957 yıllarında yapılan genel seçimlerde DP'ye desteğini sürdürmüştür. DP de Antalyalılarının bu teveccühüne, iktidarı süresince burada bayındırlık yatırımları yaparak karşılık vermiştir.

Antalya'nın bu dönemde en önemli sorunlarından birisi kuşkusuz ulaşım problemidir. Söz konusu dönemde Antalya'nın iç kesimlerle bağlantısını sağlayan Burdur ve Konya yolları olmak üzere iki önemli hattı bulunmaktadır. Burdur yolu Konya yoluna nazaran çok daha iyi durumdadır. Antalya-Burdur arasında bulunan Çubuk Boğazı yolcuları en çok zorlayan bölge olmuştur. Burada yaşanan asayiş ve ulaşım sorunlarına çözüm üretilmeye çalışılmıştır. Antalya-Konya yolunda ise Manavgat istikametine kadar yol iyi durumdadır fakat Manavgat-Akseki-Beyşehir-Konya güzergahında stabilize yolların bulunması sebebiyle henüz konforlu bir ulaşım mevcut değildir.

Antalya-Burdur istikameti demiryolu ağının Burdur'a kadar gelmiş olması sebebiyle daha yoğun olarak kullanılmıştır. Diğer şehirlerden gelen yolcular Burdur'a kadar demiryolu ile

⁶⁰ Şelale, 2 Mart 1960, s. 1.

⁶¹ T.C. Antalya Valiliği, *Cumhuriyetin 50. Yılında Antalya 1973 İl Yıllığı*, s. 265.

⁶² Antalya, 23 Şubat 1960, s. 1-2.

⁶³ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: XI, Cilt: 12, 26.2.1960, s. 685.

gelmiş buradan da Antalya'ya otobüslerle seyahatlerine devam etmişlerdir. Aynı şekilde Burdur treninin kalkış saatine göre de Antalya'dan seferler düzenlenmiştir.

Antalya'nın ilçeleri arasında da ciddi ulaşım sorunları bulunmaktadır. DP döneminde bu sorunu çözebilmek için yeni yollar ve köprüler inşa edilmiştir. Doğu ilçelerinin sorunları nispeten çözülmüş olsa da batı istikametindeki yol çalışmaları coğrafi şartlar sebebiyle daha fazla zaman ve kaynak gerektirmektedir.

Sonuç olarak DP döneminde Antalya'da karayolu yatırımına büyük önem verildiği anlaşılmaktadır. Verilen tüm emek ve çalışmalara karşın sorunlar kökten çözülememiş olsa da yapılan karayolu çalışmalarının ilerleyen dönemlerdeki çalışmalara zemin hazırlaması bakımından önem arz ettiği hatırlatılmalıdır.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 16.82.17.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 21.42.13.

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 22.59.9.

BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 118.745.2.

BCA, Fon Kodu: 30.1.0.0, Yer No: 114.720.10.

TBMM Tutanak Dergisi

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: IX, Cilt: 5, 22.5.1951.

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: XI, Cilt: 12, 26.2.1960.

Yıllıklar

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Yıllığı (1928-1929), Matbuat Umum Müdürlüğü, İstanbul, 1929.

Sürelî Yayınlar

Gazeteler

Antalya

İleri

Hürses

Şelale

Yeni Alanya

Dergiler

Türk Akdeniz Dergisi

Kitaplar

AS, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

ÇAVDAR, Tefik, Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1950'den Günümüze, İmge Kitabevi, Ankara, 2013.

ÇİMRİN, Hüseyin, Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem ve Anılar, Cilt: II, ATSO Kültür Yayınları, Antalya, 2012.

GÖNÜLLÜ, Ali Rıza, Cumhuriyet Döneminde Antalya (1923-1960), Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2010.

KOÇAK, Cemil, CHP ve Taşra (1930-1950), Cilt: 1, Alfa Yayınları, İstanbul, 2019.

Türkiye İstatistik Kurumu, Milletvekili Genel Seçimleri 1923-2011, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara, 2012.

T.C. Antalya Valiliği, *Antalya İl Yıllığı 1967*.

T.C. Antalya Valiliği, *Cumhuriyetin 50. Yılında Antalya 1973 İl Yıllığı*.

Tezler

ÖZDEMİR, Nuray, Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006.

İnternet Kaynağı

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx> (Erişim Tarihi: 01.11.2021)

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Yeryüzünden Gökyüzüne Uzanan Yol: Türkiye’de Havacılık Faaliyetlerinin Tarihsel Evreleri (1923-1950)

Doç. Dr. Mehmed Gökhan POLATOĞLU*

Özet

Dünya, XX. yüzyılın başında ilk motorlu uçağın icadı ile yeni bir teknolojik gelişme ile tanışmıştır. Mustafa Kemal Atatürk, “İstikbal göklerde” söylemi ile ilk andan itibaren Türkiye’nin bir hava gücüne sahip olması gerektiği üzerine mütalalarda bulunmuştur. Bu doğrultuda Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren çalışmalara başlanmıştır. Bu araştırma ile Türkiye’de, Cumhuriyet döneminde yürütülen havacılık politikalarının tarihsel boyutu ele alınmıştır. Araştırmada Cumhuriyet’in ilk yıllarından 1950’lere kadar süreç değerlendirilmiştir. Araştırmadan elde edilen sonuçlara göre; Cumhuriyet’in ilk yılları ile birlikte öncelikle kurumsal bir yapılanmaya gidilmiş ve 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Teknik alt yapı ve üretim faaliyetleri kapsamında ise 1926’da Tayyare Makinist Cemiyeti ile Kayseri’de bir uçak fabrikası açılmıştır. Özel teşebbüs yatırımları ile birlikte 1930’lu yıllardan itibaren farklı modellerde uçak imalatı gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı boyunca havacılık yatırımlarına devam edilmiştir. 1940’lı yıllarda uçak ve motor fabrikaları kurulmuştur. Ancak 1950’lerde bu fabrikaların faaliyetleri sona ermiştir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Cumhuriyet, Havacılık, Uçak, Fabrika

The Path from the Ground to the Sky: Historical Stages of Aviation Activities in Turkey (1923-1950)

Abstract

The world was introduced to a new technological development with the invention of the first motorized aircraft at the beginning of the XX century. Mustafa Kemal Atatürk, with the rhetoric of "The future is in the skies", made arguments that Turkey should have an air power from the first moment. With this research, the historical dimension of aviation policies carried out in Turkey during the Republican period was discussed. In the research, the process from the first years of the Republic to the 1950s was evaluated. According to the results of the research; With the first years of the Republic, an institutional structure was first established and the Turkish Tayyare Society was established in 1925. Within the scope of technical infrastructure and production activities, an aircraft factory was opened in Kayseri with Tayyare Machinist Society in 1926. Since the 1930s, aircraft production in different models has been carried out with private enterprise investments. Aviation investments continued during the Second World War. In the 1940s, aircraft and engine factories were established. However, in the 1950s, the operations of these factories ceased.

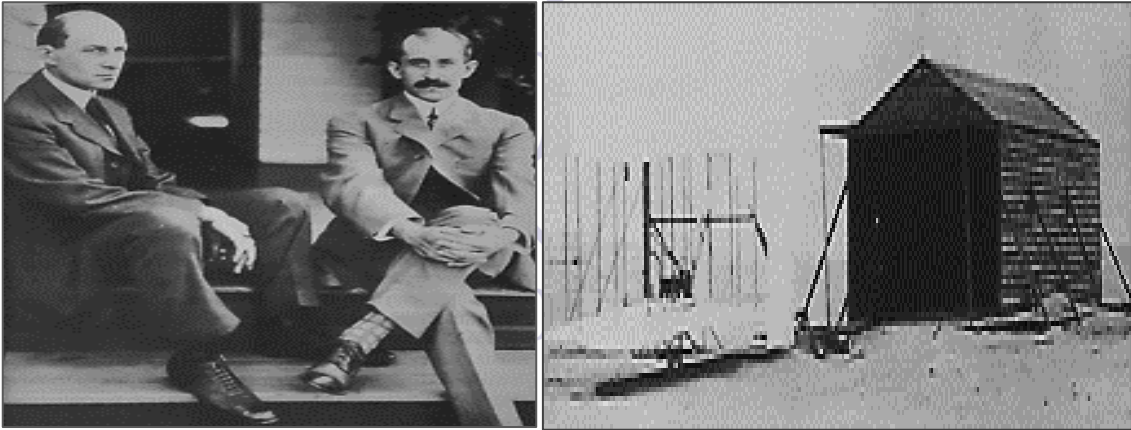
Keywords: Turkey, Republic, Aviation, Aircraft, Factory

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, gokhan.polatoglu@erzurum.edu.tr

Giriş

İnsanın kuşlara imrenerek uçma merakı duyması ve bunu hayata geçirme teşebbüsleri ilk çağlardan başlayan bir süreci içermektedir. Uçma eylemi; Anadolu, Mısır ve Mezopotamya'da tanrılara özgü kabul edilip, kanatlar kutsallığı temsil etmekteydi. Kanatlar, Çin ile Arap efsanelerinde ve Yunan mitolojisinde insanlığın tutsaklıktan kaçışını simgelemektedir. Dünya havacılık tarihinde en eski uçuş denemelerinden biri Gazneliler Dönemi'nde (963-1186) Türk bilim insanı İmam Cevheri tarafından 1002'de Nişabur'daki Ulu Camii minaresinden atlayarak gerçekleştirildi. Ancak kısa süren bir uçuşun ardından düşerek hayatını kaybetti. Kendisi "*ilk Türk hava şehidi*" olarak anılmaktadır. Batı dünyasında yaşanan gelişmeler ekseninde ise Fransız Rahip Roger Bacon (1214-1292) insanın havada uçabilen bir makine icat edebileceğini ön gören ilk yazar olarak kabul edilmektedir. İtalyan Gezgin Marco Polo'nun (1254-1324) Çin'deki uçurtma geleneğini Avrupa'ya aktarması sonrası, Leonardo da Vinci (1452-1519) kuşların anatomisini araştırdı ve planör, helikopter gibi uçan araçlar tasarladı (Akça, 2011: XIV).

Antik Yunanlı bilim insanı Arşimet'in belli hacimdeki su kütesinden daha hafif cisimlerin suda yüzeceği teorisinden hareketle, havadan daha hafif araçların da havada kalacağı fikrinden yola çıkan Fransız Montgolfier kardeşler, Annonay kentinde 5 Haziran 1783'te içi sıcak hava dolu bir balon ile uçuş gerçekleştirdi. Almanlar XIX. yüzyıl sonlarında ilk kez balonlarda benzin motorunu kullandı. Alman Kont Ferdinand von Zeppelin bunu geliştirerek kendi adıyla anılan ZEPPELIN'in ilk modeli L.Z.1'in uçuşunu 2 Temmuz 1900'da Güney Almanya ile İsviçre arasında yer alan Constance gölü üzerinde yaptı. Balon dışında kanatlı hava araçları üzerine de çalışmalar yürütülmekteydi. Bu kapsamda XIX. yüzyıl sonunda Alman Mucit Otto Lilienthal ve Amerikalı Mühendis Octave Chanute planör geliştirme faaliyetlerinde bulundu. Kanatlı ve motorlu ilk hava aracının uçuşu ise Amerikalı Wilbur ve Orville Wright kardeşler tarafından 1900'lerin başında gerçekleştirildi (Kurter, 2006: 15-18).



Wright kardeşler ve hangar önünde yer alan ilk motorlu uçuşu gerçekleştirdikleri uçak

(Kurter, 2006: 19-20)

Sanayi Devrimi ile birlikte buharlı makinelerin kullanılması ile seri ve hızlı üretim her alanda olduğu gibi silah sanayisinde de ilerlemelere neden oldu. Aynı zamanda savaş alanlarında yeni teknolojik araçların kullanılmasına da imkân sağladı. XX. yüzyıl başlarında uçaklar cephe hatlarında kullanılmaya başladı. Uçaklar, askeri unsurların en önemli silahı

gücü arasında yer aldı (Erdoğan ve Öz, 2016: 170). Fransız Pilot Louis Bleriot'un 15 Temmuz 1909'da uçakla Manş Denizi'ni yarım saatte geçmesi havacılık üzerine büyük bir yankı uyandırdı ve Avrupa'da havacılığa verilen önemi arttırdı. Bununla birlikte Avrupa'da hava alanları ve uçak fabrikaları inşa edilmeye başladı (Dervişoğlu, 2014: 68). Kısa bir süre sonra ise uçak üreticileri, hava araçlarını pazarlamak amacıyla farklı ülkelerde çeşitli hava gösterileri yapacaktır. Bu gösterilerden biri de 1909'da İstanbul'da gerçekleştirilecektir. Birinci, İkinci ve Üçüncü Ordular Müfettişi Mahmud Şevket Paşa'nın girişimleri ile Fransız baloncu Baron Hanri Delormo ile Mösyö Ernest Barbout İstanbul'a davet edildi. Delormo ve Barbout, 28 Mayıs 1909'da Taksim Talimhane Meydanı'ndan balon ile gösteri uçuşu yaptı (Kurt ve Korkmaz, 2018: 210-214).

Mahmud Şevket Paşa'nın 12 Ocak 1910'de kurulan kabinede Harbiye Nazırı olarak görev alması Osmanlı'da havacılık ile ilgili gelişmeleri hızlandırdı. Fransız ordusunun 17-21 Eylül 1910'da Picardie bölgesinde yaptığı askerî tatbikata Osmanlı Devleti adına, Paris Askerî Ataşesi Kurmay Kıdemli Yüzbaşı Ali Fethi (Okyar), Üçüncü Ordu Kurmay Başkanı Ali Rıza Paşa, Binbaşı Selâhattin ve Üçüncü Ordu Subay Talimgâhı Komutanlığında görevli Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler katıldı. Kendileri, askerî havacılık ile ilk kez burada karşılaştı ve ilk tecrübeleri yaşadı (Kurt ve Korkmaz, 2018: 210-214).

Avrupa'ya tayyarecilik çalışmaları ve pilotaj eğitimi için gönderilecek personelin motor ve lisan bilgilerini değerlendirmek üzere 1 Haziran 1911'de bir komisyon kurulmasına karar verildi. Kurmay Yarbay İsmail Bey başkanlığındaki komisyonda; Kıtaatı Fenniye Şubesi Azasından Binbaşı Ali, Kıtaatı Fenniye Müfettişliği Projektör Müfettişi Binbaşı Ali Rıza, Elektrik ve Projektör Öğretmeni Mehmed Şevki ve Elektrik ve Projektör Öğretmeni Vekili İbrahim Fahri Beyler bulunmaktaydı. Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Beyler pilotaj eğitimi için 1911'de Bleriot Tayyare Okulu'na gönderildi. Fransa'daki Bleriot Fabrikası'na bağlı özel uçuş okulunda pilotaj eğitimini tamamlayan Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey¹ 21 Şubat 1912'de eğitimi tamamlayarak diplomasını aldı. Fesa Bey, Aero Club de France verdiği 780 numaralı uluslararası brövesine sahip oldu ve "ilk Türk pilotu" unvanını aldı (Kurt ve Korkmaz, 2018: 218-223).

ERZURUM TEKNİK ÜNİVERSİTESİ 2010

¹ Mehmet Fesa Evrensev 1878'de İstanbul-Gedikpaşa'da doğdu. Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra Harp Okulu'na girdi ve 1899'da Süvari Teğmeni olarak mezun oldu. 1908'de Süvari Bölük Komutanlığı'na atandı. 1911'de Yüzbaşı rütbesiyle uçuş eğitimi almak üzere Fransa'ya gönderildi. 1912'de eğitimini tamamladı ve Osmanlı Ordusu'nun 1 numaralı uçuş brövesini almaya hak kazandı. Balkan Savaşı'nda çeşitli uçuş görevleri ile filo komutanlığı yaptı. Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'nde görev yaptı. Ruslar tarafından esir alındı ve beş yıl, sekiz ay Sibirya'da kaldı. Haziran 1920'de Türkiye'ye döndü. Milli Mücadele yıllarında Batı Cephesi'nde görev yaptı. Savaşın sonuna İzmir'deki Hava Okulu'na öğretmen olarak atandı. Kasım 1925'te binbaşı rütbesi ile emekli oldu. 1933'te Türkiye'nin ilk pilotu ve ilk hava taşımacılığı şirketi olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Genel Müdürlüğü'ne getirildi. Bir yıl süren vazifesinin ardından Türk Hava Kurumu bünyesinde hizmet vermeyi sürdürdü. 9 Nisan 1951'de İstanbul'da hayatını kaybetti (Nergiz, 2008: 53-54).



Türk askeri havacılığının kurucusu Harbiye Nazırı İlk Türk Pilotu Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey, Mahmud Şevket Paşa (Kurter, 2006: 48) (Kurter, 2006: 41)

Avrupa’da pilotaj eğitimi için personel gönderildiği bir süreçte İtalya’nın 29 Eylül 1911’de saldırısı ile Trablusgarp Savaşı başladı. Bu savaşta dünya tarihinde ilk kez uçak, savaş aracı olarak kullanıldı. Uçağın savaşta etkinliği Osmanlı Harbiye Nezareti’nce tecrübe edildi ve uçak alımı gündeme geldi. Yüzbaşı Süleyman Tevfik Bey’in girişimleriyle Deperdussin model iki adet uçak satın alındı (Kurt ve Korkmaz, 2018: 221). 1912’de Balkan Savaşı başladığında ise Osmanlı ordusu envanterinde on iki keşif ve eğitim uçağı vardı. Bunların hava desteği savaş boyunca keşif ile sınırlı kaldı. Fransa’nın öncülüğünde yürütülen havacılık faaliyetleri Birinci Dünya Savaşı öncesinde yerini Almanya’ya bıraktı (Dervişoğlu, 2014: 68). Alman askeriyesi Osmanlı ordusunda havacılık teşkilatlanması yeniden düzenlenmek amacıyla Kasım 1914’te Eric Serho’yu İstanbul’daki Alman Askeri Heyeti’ne atadı (Keskin, 1988: 215). I. Dünya Savaşı sürecinde 17. Tayyare Bölüğü kuruldu. Bunlar; Irak, Filistin, Kafkas ve Çanakkale cephelerinde görev yaptı (Uçar, 2008: 7). Türk hava teşkilatında 1915’te 37, 1916’da 72, 1917’de 111 ve 1918’de 86 uçak bulunmaktaydı. Savaş sonunda uçakların büyük bir kısmı kullanılamaz haldeydi (Keskin, 1988: 215). Hava gücünün kullanımı Millî Mücadele Dönemi’nde de devam etti. Türk askeriyesinin elinde I. Dünya Savaşı’ndan kalma 37 uçak bulunmaktaydı (Keskin, 1988: 215). Bu dönemde askeriyenin keşif ve av uçağı ihtiyacının bir kısmı İtalya’dan karşılanmış, ayrıca Erzurumlu Tacir Nafiz (Kotan) Bey tarafından İtalya’dan satın alınan uçaklar da orduya bağışlanmıştır (Yıldız, 2011: 223-224).



Nafiz (Kotan) Bey tarafından orduya bağışlanan uçaklardan biri

(Yıldız, 2011: 224)

Uçakların I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'deki askerî harekâtlarda etkin bir rol oynaması, Türkiye'de Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren havacılık ve uçak sanayi üzerine çalışmaları hızlandıracaktır (Erdoğan ve Öz, 2016: 170).

Atatürk Dönemi Türk Havacılığı (1923-1938)

Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye'nin herhangi bir dış müdahaleye karşı, askerîyesinin ve bu bağlamda hava kuvvetlerinin güçlenmesine büyük önem vermekteydi. Kendileri bir konuşmasında: "Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedüğümüz getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurutulamayız... Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insan ya kör ya da aptal olması gerekir. Dünya savaşı biter bitmez bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler geri kalmış ülkeler satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Biz yeni genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine ihtiyacımız yok. Ya en iyisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz" (Akdemir, 2005: 49) sözleriyle bir bakıma yeni bir güç unsuru olarak ortaya çıkan modern hava araçlarının Türkiye'de de imali ve kullanılması yönünde adımlar atılacağını açıkladı.

Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklerde" şiarı ve "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktizader" hedefi doğrultusunda öncelikle kurumsal bir alt yapının oluşturulması için 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti açıldı. Ardından devlet ve özel teşebbüs girişimleri ile uçak ve motor fabrikaları kuruldu (Yavuz, 2011: 629-632).

Türk Tayyare Cemiyeti

Türkiye'de havacılığı gençler başta olmak üzere tüm halka sevdirmek ve havacı bir nesil yetiştirmek için Reis-i Cumhur Mustafa Kemal Atatürk'ün emri doğrultusunda Pilot Şakir

Hâzım, Pilot Vecihi Hürkuş ve eski rasetçi Hasan İskender Beyler tarafından 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu (Nergiz, 2019: 27). Mustafa Kemal Atatürk "*İstikbal Göklerdedir*" sözünü 1925'te burada dile getirdi (Yalçın, 2010: 199). Cemiyet tarafından halk arasında uçuş sevgisini ve bilgisini yaymak için yerel teşkilatlanma da amaçlandı ve bu maksatla İstanbul, Bursa ve İzmir'de Tayyare Kulüpleri'nin açılması planlandı (Kurt, 2021: 535). Bununla birlikte 28 Aralık 1931'de "*Türk Aero Kulüp*" faaliyete geçti (Akşam, 29 Kânunuevvel 1931: 4.; Son Posta, 29 Kânunuevvel 1931: 1.; Vakit, 29 Kânunuevvel 1931: 1).

Bir Türk heyeti; Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere'de havacılık alanındaki gelişmeleri incelemek için 20 Aralık 1923'te Avrupa'ya gitti. 20 Aralık 1923-29 Nisan 1924 tarihleri arasında Avrupa'ya yapılan araştırma gezisi sonrası Türk Hava Kuvvetleri Umumi Müfettişliği tarafından 1924'te hazırlanan layiha, Mustafa Kemal Atatürk'ün emri ile Bolu Mebusu Cevat Abbas (Gürer) Bey tarafından TBMM'ye sunuldu. 15 Mart 1925'te ise Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi TBMM'de onaylandı. Türk Tayyare Cemiyeti, ilk olarak Cevat Abbas Bey başkanlığında; halka havacılığı sevdirmek ve bir tayyare mektebi kurarak pilot yetiştirmek amacıyla çalışmalar yürüttü. Cemiyet, bağış kampanyaları ile 10.000 lira destekte bulunan şehir veya şahsın ismini bir uçağa verme kampanyası başlattı. İlk olarak Ceyhan ilçesi bu kampanyada isim hakkı kazandı. Cemiyetin faaliyetleri ülke genelinde yapılan gösteri uçuşları ile halkta büyük bir etki bıraktı ve kısa sürede 1.000.000 lira bağış toplandı (Genç, 2018: 16-28).

Mustafa Kemal Atatürk'ün talimatıyla 16 Şubat 1925'te kurulan ve Türk havacılık faaliyetlerinde öncü rolü üstlenen Türk Tayyare Cemiyeti 24 Mayıs 1935'te "*Türk Hava Kurumu*" adıyla çalışmalarına devam etti (https://thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti).

Kayseri Tayyare Fabrikası

Millî Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey, 18 Kasım 1925'te TBMM'de gerçekleştirilen gizli oturumda ülkede harp sanayisinin kurulması gerekliliği üzerine yaptığı değerlendirmede; I. Dünya Savaşı'ndan çıkan ülkenin iki yıl süren barış sürecinde ordusunu güçlendirecek maliyeden mahrum olduğunu, bir devletin müdafaasının yalnız satın alınmış veya fabrikalarda imal edilmiş olan top ve tüfek gibi malzemedeki tesisattan ve hatta vatan müdafaası olarak düşünülmemesi gerektiğini belirterek, yapılması gerekenleri şu şekilde sıralamıştır: ülkede askeriyenin ihtiyaçlarını karşılayacak fabrikalar kurulmalıdır. Fabrikaların tesisine kadar tedarik orduyu hazırlıksız tutmamak için gerekli olan maddeler yurt dışından temin edilmelidir. Hava kuvvetleri için lâzım gelen noktalara terfi yapılmalıdır (T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt: 4, Devre: II, İçtima: III, 18 Teşrinisani 1925: 540-543).

Millî Müdafaa Vekili Recep Bey yapılacak çalışmalar neticesinde Türk harp gücünün geleceği nokta hakkında ise şunları söylemiştir: "...3-5 sene sonra ordumuz bütün dünyanın vesaiti harbiyesine sahip olacaktır gibi bir iddiada değilim. Fakat bizim paramız kıt olduğu için elzem olanlarını temin etmek suretiyle bu parayı istimal edeceğiz ve edersek ordumuz o mertebeye vasıl olacaktır ki; bendeniz zatî tahminime göre, ondan sonra Türkiye ile harp etmek sözünü ifade etmek 8-10 ay zarfında bir milyon genci Anadolu dağlarına gömmeyi göze almak gibi bir şekle girmek demektir." (T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, Cilt: 4, Devre: II, İçtima: III, 18 Teşrinisani 1925: 546).

Reis-i Cumhur Başkâtibi Tevfik (Bıyıklıoğlu) Bey, Cenevre’de 4 Mayıs-18 Haziran 1925’te yapılan silah ticareti konulu konferansın ardından Berlin’e giderek Alman sanayi temsilcileri ile yapılan görüşmelerde kendisine, Türkiye’de yapılması planlanan askeri sanayi yatırım ve ihalelerinde kolaylık sağlanacağı teminatı verildi. Aynı zamanda Almanya’nın Dessau kentindeki Junkers Flugzeugwerke AG’ye uğrayarak Türkiye’de kurulacak uçak fabrikası işi hakkında görüşmelerde bulundu. Aynı zamanda Türk Tayyare Cemiyeti, Türkiye’de bir uçak fabrikası inşası girişimleri kapsamında 5 Temmuz 1925’te Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa ile irtibata geçti. Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Cevad Abbas Bey’in riyasetindeki heyet, Junkers Rohrbach uçak fabrikası yetkilileri ile görüşmek için Almanya’ya gitti (Dervişoğlu, 2014: 69-71). Kemaleddin Sami Paşa, Türkiye’nin kurmayı düşündüğü harp sanayi alanında faydalanılabilecek firmalardan; Junkers, Siemens, AEG ve Telefunken hakkındaki görüşlerini raporladı [T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA), 230.0.0.0.8.26.3]

Cenevre’de toplanan konferans ve anlaşmadan sonra Reis-i Cumhur Başkâtibi Tevfik Bey, Berlin’e bir ziyarette bulunmuş ve Alman sanayi temsilcilerine Türkiye’ye yapılacak askeri sanayi ihalelerinde ve yatırımlarında kolaylık sağlanacağı teminatını verdi. Tevfik Bey, Almanya’nın Dessau şehrindeki Junkers Flugzeugwerke AG’yi ziyaret etti. Türkiye’de bir uçak fabrikası inşa edilmesi ihtimalini konuştu. Bu fabrika, savaş uçakları için yedek motorlar ve uçak parçaları üretecekti. Hükümet, bu fabrikayı inşa edip idaresini üstlenen firmaya tüm uçak siparişlerinin tekeli vermeye de istekli olduğunu belirtti (Dervişoğlu, 2014: 71-72). Netice itibarıyla Kayseri’de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulması noktasında Türk Hükümet ile Junkers firması arasında 15 Ağustos 1925’te bir anlaşma imzalandı (Koçak, 2013: 68).

Junkers firmasıyla yapılan anlaşma sonrası Kayseri’de fabrika inşaatına başlandı. Çelik konstrüksiyon, tezgâh ve teçhizat Almanya’dan İskenderun’a deniz yoluyla, İskenderun’dan Ulukışla’ya trenle, Ulukışla’dan Kayseri’ye kağrı arabaları ve develer ile taşındı (<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/kayseri-ucak-fabrikasi/>) Ancak Junkers şirketinin mali yönden sıkıntı yaşaması sonrası %51’i Millî Müdafaa Vekilliği’ne ve %49’u Junkers şirketine ait olmak üzere Türk-Alman ortak kuruluşu “*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*” (TOMTAŞ) 7 Eylül 1925’te Ankara merkezli olarak açıldı (Yavuz, 2011: 635). Şirketin çalışmaları sonucu inşası tamamlanan Kayseri Tayyare Fabrikası 6 Ekim 1926’da faaliyete geçti (Koçak, 2013: 71).

TOMTAŞ’ın kötü idare ve mali sıkıntılar nedeniyle 3 Mayıs 1928’de faaliyetlerine son vermesi ve Junkers şirketinin 525.000 TL karşılığındaki hisselerinin Türk Tayyare Cemiyeti’ne devretmesinin ardından (Yalçın, 2013: 139) 1930 yılında fabrikada revizyona gidildi. CURTISS Hawk ve Fledgling uçaklarının imalatı için Millî Müdafaa Vekilliği ile Amerikan The CURTISS Aeroplane and Motor Company arasında 1932’de bir sözleşme yapıldı. Fabrika 1933’te tamamen Milli Müdafaa Vekilliği’ne devredildi. 1936’da Almanya’dan Gothaer Waggon Fabrik A.G. ve Polonya’dan Panstwowe Zaklady Lotnicze şirketleri ile lisans anlaşması imzalandı. Bununla birlikte Gotha 145A ve PZL-24A ile PZL-24C imal edildi. 1940’da İngiliz Philips and Powis Aircraft Ltd. ile bir lisans anlaşması yapıldı ve Miles-Magister model uçağının imalatına başlandı (Yavuz, 2011: 636-637). Fabrika 1950’den itibaren “*Hava İkmal Merkezi*”, 1970’de “*Hava İkmal ve Bakım Merkezi*” ve 1 Temmuz 1975’te “*İkmal*

Bakım Merkezi Komutanlığı" adıyla çalışmalarını sürdürdü. 19 Şubat 1986'dan itibaren ise *"2'inci Hava İkmal Merkezi Komutanlığı"* ismi altında faaliyet göstermektedir (<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/kayseri-ucak-fabrikasi/>)

Türk Hava Yolları

Türkiye'de uluslararası hava seferleri ilk olarak XX. yüzyılın başında yabancı havayolları ile İstanbul üzerinden gerçekleştirildi. İlk ticarî havayolu uçuşu 3 Ekim 1922'de Fransa ile kuruldu ve Bleriot SPAD 46 tipi uçak ile İstanbul'a ilk hava kuryesi seferleri başladı. Böylece İstanbul'un Avrupa ile olan havayolu bağlantısı ticari olarak gerçekleşti. Türkiye'deki ilk sivil uçuş izni ise Alman *"Junkers Luftverkehr GmbH"* tarafından 1925'te İstanbul-Ankara seferi ile başladı. 1 Ağustos 1926'da verilen imtiyaz ile İstanbul (Büyükdere)-Atina-Brindisi (İtalya) arasında seferlere başlayan ilk sivil havayolu şirketi ise İtalyan *"Aero Espresso Italiano"* oldu. Ardından Alman Lufthansa havayolu şirketi 25 Ekim 1929'da İstanbul-Berlin hattında ilk hava postası seferlerine başladı (Nergiz, 2008: 52-80).

Havacılık sektöründe 1930'ların başından itibaren devletçilik politikasının da etkisiyle içe kapalı ve kamu desteğinin arttığı bir süreç başladı. Bununla birlikte ülkede taşımacılık yapmak ve sivil hava yolları kurmak amacıyla Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak 20 Mayıs 1933'te *"Havayolları Devlet İşletme İdaresi"* teşkil edildi. Genel müdürlüğüne ülkenin ilk havacılarından Mehmet Fesa (Evrensev) Bey getirildi. 1 Nisan 1933'te İstanbul-Ankara uçak biletleri satışa çıktı (Nergiz, 2008: 53). İdarenin kuruluş döneminde filusunda 5 uçak bulunmaktaydı (<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/>) Bununla birlikte aynı yıl içinde beş uçaktan meydana gelen filo ile *"Türk Hava Postaları"* adıyla ilk sivil hava taşımacılığı yapıldı. Türkiye'de ilk yurt dışı uçuş ise 12 Şubat 1947'de İstanbul-Atina seferi ile başladı (Yılmaz, 2020: 115).



Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin ilk dönem yolcu uçaklarından biri

(<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/>)

Hızlı bir gelişim kaydeden Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin adı 1955'te *"Türk Hava Yolları"* olarak değiştirildi ve ismi Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA'nın üyeleri arasına girdi. Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin filo kapasitesi 1951 yılına gelindiğinde

33'e yükseldi ve Lefkoşa, Beyrut ve Kahire gibi yeni rotalar uçuş hattına dâhil edildi. (<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/>)

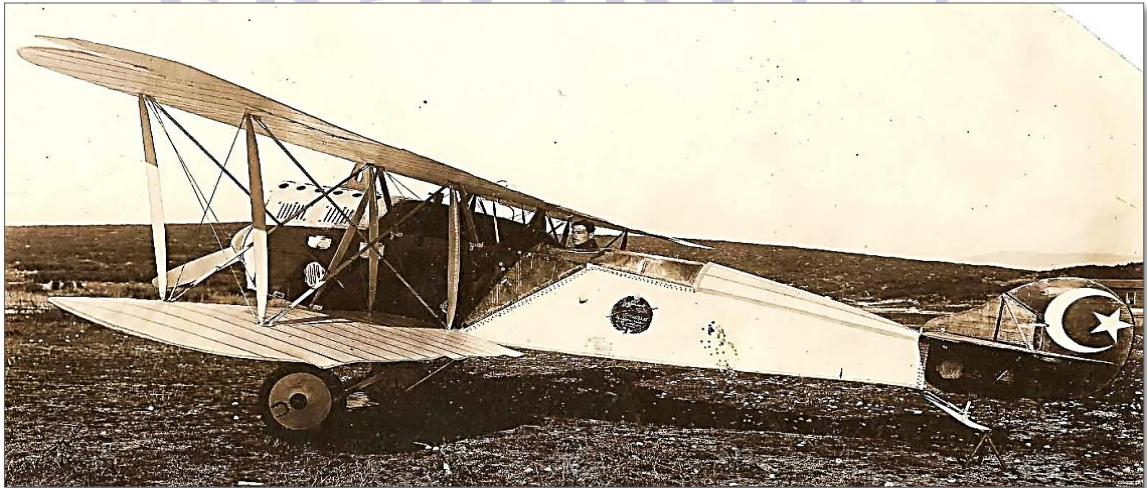
Türkkuşu

THK bünyesi dâhilinde faaliyet yürütmek üzere 3 Mayıs 1935'te Türkkuşu faaliyete geçti. Reis-i Cumhur Mustafa Kemal Atatürk, Türkkuşu'nun açılışı münasebetiyle yaptığı konuşmasında: "... Hayat için, havayı yalnız nefeslemenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan, hava hâkimiyeti olduğu yalın olarak ortaya çıktı. Bütün milletlerin, büyük gayretle, üzerinde çalıştıkları bu sahada, Türk milleti de, şüphesiz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da, en son hava vasıtalarıyla düzenlemekten geri kalmadı..." (Gökçen, 1982: 71) ifadeleriyle havacılığın önemi ve bununla birlikte Türk hava gücünün dönemin teknolojisinin son imkânları kapsamında yapılandırıldığını belirtmiştir.

Bu dönemde havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesinde kamu desteğinin yanı sıra özel teşebbüs yatırımları da gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda "ilk Türk yapımı uçak" Vecihi Hürkuş² tarafından 1923-1924 döneminde imal edildi ve "Vecihi K-IV" ismiyle 28 Ocak 1925'te ilk ve tek uçuşu İzmir-Seydiköy'de gerçekleştirildi. Kendisi uçağın yapımı ile alakalı olarak mütalaalarını şöyle aktarmıştır: "1923 yılı, henüz dünya havacılığı teknik tekâmülü üzerinde ve ilmi araştırmalar devresinde bulunuyordu. Umumi harbin doğurduğu zaruretler içindeki buluşlar ve eksik terakkiler durmuş, havacılık sanayiinin daha ilmi esaslar dâhilinde yürümesi imkânları araştırılmaya başlanmıştı. İşte bu devre dünya havacılık tekniğinde bir ilerleme devresi idi. Yeni projemde üç noktaya büyük ehemmiyet vermiştim. Tayyarenin nakil ve monte işlerini en az zamanda ve en az el ile mümkün kılmak. Tayyare keşif

² Vecihi Hürkuş 6 Ocak 1896'da doğdu. Küçüklüğünden itibaren pilot olmak isteyen Vecihi Hürkuş, Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'nden tayyareci makinisti olarak mezun olduktan sonra I. Dünya Savaşı'nda Bağdat Cephesi'nde uçak makinisti olarak görev yaptı. 1917'de Kafkas Cephesi'nde 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Ruslara esir düştü ve Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Azeri Türklerinin yardımıyla esaretten kurtuldu ve Türkiye'ye döndü. İstanbul Hava Müdafaa Bölüğü'ne tayin oldu ve İstiklal Savaşı'na katıldı. Üç takdimname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazandı. Yunan Ordusu'ndan kalan motor parçalarından faydalanarak, ilk uçağı olan Vecihi K-VI imal etti ve 28 Ocak 1925'te ilk uçuşunu yaptı. Ancak izinsiz uçuş nedeniyle ceza verilince Türk Hava Kuvvetleri'nden ayrıldı. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Fen şubesinde çalışmaya başladı ancak buradan da 19 Ekim 1925'te istifa etti. Millî Müdafaa Vekâleti'nin Kayseri'de "Tayyare ve Motor Anonim Şirketi" (TOMTAŞ) adı ile yeni bir fabrika kurma girişimleri esnasında Vecihi Hürkuş ile de irtibata geçildi ve alınması planlanan uçakları tetkik etmekle görevlendirildi. Kendisi Almanya'ya gönderildi. Vecihi Hürkuş'un test uçuşlarının ardından "Junkers Ju A-35" tipi uçağın alınmasına karar verildi. TOMTAŞ'ın 1928'de iflas etmesi sonrası İstanbul'a döndü. Vecihi Hürkuş 1930'da Kadıköy'deki yerinde "Vecihi-XIV" tipi ikinci uçağı imal etti. İlk uçuşunu 16 Eylül 1930'da Kadıköy-Fikirtepe'de yaptı. 3 Kasım 1931'de Hürkuş'un yardımcısı Makinist Hamit'in görevine son verilmesi, kendisine ödenen uçuş tazminatının kesilmesi ve Vecihi-XIV'ün uçuşunun yasaklanması üzerine Vecihi Hürkuş THK'den ayrıldı. 1 Nisan 1932'de İstanbul-Kızıltoprak'ta ilk Türk Sivil Tayyare Mektebi olan "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" açtı. Nuri Demirağ 1933'te Vecihi Hürkuş'a bir tayyare yapımı için 5.000 TL verdi ve "Nuri Bey" adıyla Vecihi K-XVI kabin uçağını imal etti. 6 Ekim 1933'te Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ'ın sipariş ettiği Vecihi-XVI tayyaresi ile deneme uçuşu yaptı. Bu aynı zamanda Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası açma düşüncesini de hızlandırdı. Uzun bir süre havacılık faaliyetlerinden uzak kaldıktan sonra 1947'de "Kanatlılar Birliği"ni teşkil etti. THY'nin uçuş dışı bıraktığı sekiz uçağı alarak 29 Kasım 1954'te Türkiye'nin ikinci özel sivil havayolu şirketi "Hürkuş Hava Yolları"ni kurdu. Şirket çeşitli nedenler dolayısıyla etkin bir faaliyet gösteremedi ve Vecihi Hürkuş, filosundaki son uçakla ile MTA adına Güney Doğu Anadolu'da; toryum, uranyum ve fosfat aramalarına katıldı. Hürkuş Hava Yolları 24 Mayıs 1960'ta faaliyetlerine son verdi. Vecihi Hürkuş 1969'da hayatını kaybetti (Nergiz, 2008: 55-60).

maksadına göre hazırlanmakta olduğu halde süratini 200 kilometrenin üstüne çıkarmak ve tırmanma kabiliyetini düşürmemek. Müdafaa silahlarının kolaylıkla kullanılması için görüş vasfını yükseltmek ve bir avcı tayyaresi kadar yüksek manevra kabiliyeti temin etmek ve harekâtı kolaylaştırmak. Bu üç vasıf en çok aradığım hususlardı ve projemin tanziminde de muvaffak olmuştum. Şimdi tatbiki için imkân ve kolaylıklar meydana getirmeğe uğraşıyordum. İşe başladığım tarih, 24 Haziran 1923'tür. Projemde tesbit ettiğim neticeye göre Vecihi K-VI tip tayyaremin muhtelif vasıfları teorik esaslar dâhilinde şu suretle meydana geliyordu. Motör takatı Benz marka (6 silindirli ve su ile soğuyucu) 200 beygir kuvvetinde, tayyarenin tam uzunluğu 7,610 metre, tayyarenin tam uçuş ağırlığı 1.270,00 kilogram, en yüksek sürati 207 kilometre idi. Gecelerimi bile evimde projelerimin teferruatına vermiş, mütemadi bir gayretle günlerimin en az 16 saatini bu işe bağlıyordum. Hatta bazı geceler yalnız bir iki saatlik uykuyu kâfi görüyordum. Çünkü bu eser, benim idealim olmakla beraber aynı zamanda yurdumuzda İlk Türk tipi bir tayyare olacaktı. İzmir'de inşası devam eden projem tam manasiyle ulusal bir enerji ve hakiki bir Türk kafasının mahsulü idi. Nihayet, ilk Türk tayyaresi olan Vecihi K-VI tip adlı eserimi 1924 yılının son ayında tamamlayarak Seydiköy'üne götürmüş ve orada monte ederek tecrübe hazırlıklarına başlamıştım. Artık tayyaremin her şeyi tamam olduğundan müsait bir zaman ve serbest bir meydan fırsatı arıyordum. 28 Ocak 1925 Seydiköy. Her şey tamam, saat 15.00. Kanatlarım, dümenlerim, teller ve emniyetler hepsi iyi, ben de pilot yerindeyim. Şimdi boşlukta, yurdumun berrak semasında; kendi kafamla ve kendi ellerimle yaptığım kanatlar üzerinde kayıyorum. Uzun zaman kullanılmış bir tayyarede uçuyormuş gibiydim. 15 dakika devam eden uçuştan sonra inişe geçtim, bu tatbikat da normal bir tayyarenin hassasiyeti gibi neticelendikten sonra etrafımı saran arkadaşlarımın omuzları üzerinde kendimi buldum. Duygularıma ve sevincime büyük heyecanlar katan bu samimi ve candan tezahürat, bu yürekte taşan tebrikler, büyük başarımın en yüksek mükâfatı olmuştu..." (<https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/>).



Vecihi (Hürkuş) Bey kendi imalatı ilk Türk uçağı "Vecihi K-IV" pilot kabininde (Ocak 1925)

(<https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/>)

Türkiye’de sivil havacılığının temelleri 1925’te açılan Türk Tayyare Cemiyeti ile atılmıştı. İlk Türk Sivil Havacılık Okulu ise Vecihi Hürkuş tarafından İstanbul’da 1932’de “*Vecihi Sivil Tayyare Mektebi*” adıyla açıldı (Yılmaz, 2020: 115). Ayrıca Müteşebbis Nuri (Demirağ) Bey’in 1936’da Çekoslovak firması ile yürütülen çalışmalar sonucu Beşiktaş’ta ve 1941’de Yeşilköy’de bir uçak fabrikası ile Gök Okulu açıldı (Yavuz, 2011: 642). Ayrıca Nuri Bey’in girişimleriyle yalnızca yerli işçi ve mühendislerin katılımıyla “*ilk Türk tipi yolcu uçağı*” imal edildi (Yılmaz, 2020: 115). Beşiktaş ve Yeşilköy’de kurulan fabrikalarda 1936-1942 döneminde; eğitim, yolcu ve savaş maksatlı kullanılacak NuD-36 ve NuD-38 model uçaklar motor hariç tamamen yerli imkânlar ile imal edildi (Yavuz, 2013: 32). Nu/D-38 tipi yolcu uçağı 1938’de Avrupa A Klası yolcu uçağı kategorisinde birinci seçildi (Yılmaz, 2020: 115). Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ’ın yanı sıra müteşebbis ve mühendislerden Şükrü Er, Selahaddin Reşit Alan, Ali Yıldız, Yavuz Kansu ve Mehmet Kum gibi kişiler de Türk havacılığına ve uçak sanayisine büyük katkı sağladı (Yavuz, 2011: 629). Diğer taraftan Atatürk Dönemi’nde havacılık ile ilgili uygulamalı eğitim vermek üzere “*İnönü Planör Kampı*” 10 Temmuz 1936’da ve “*Etimesgut Motorlu Uçuş Kampı*” 1937’de faaliyete geçti. Ankara ve İzmir Paraşüt kuleleri ise 1937’de açıldı (https://thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti).

İnönü Dönemi Türk Havacılığı (1938-1950)

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası

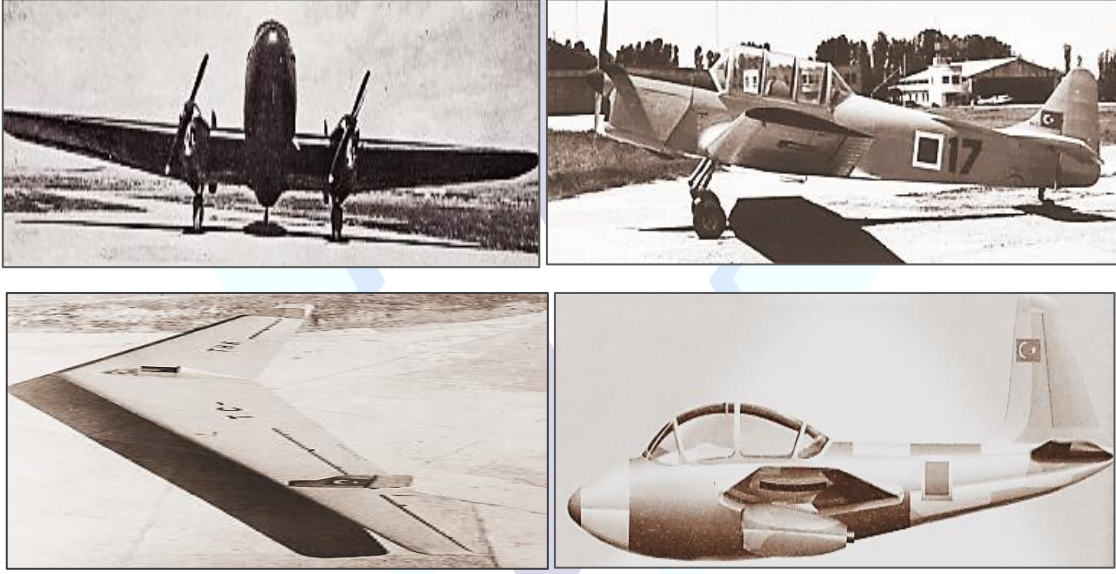
Türk Hava Kurumu, Türkkuşu’nda planörlerin yapım ve bakımı ile uçak ve motorların revizyonu için bir atölyenin inşası için 9 Mayıs 1939 tarih ve 668/2588 Sayılı yazı ile Başvekâlet’e başvuruda bulundu. Tetkikler sonucu atölyenin Ankara’da kurulmasına karar verildi (CCA, 030.10.0.0.61.408.2). THK riyasetinde 1941’de tamamlanan projeler neticesinde; Uçak Motor Fabrikasının inşası hususu İktisat, Maarif ve Millî Müdafaa Vekâletleri ile THK uzmanlarından oluşan bir komisyonca değerlendirilecekti. Fabrika için gereken yerli hammaddenin temini işi, uzman bir heyet tarafından oluşturulacak komisyon tarafından incelenecekti. Fabrikanın makine ve malzemesi kısa bir süre zarfında Almanya ve ABD’den temin edilecekti. Usta ve işçi tedariki amacıyla bir okul açılacaktı (CCA, 030.01.0.0.100.619.5).

Millî Müdafaa Vekâleti’nin isteği üzerine yapımına başlanan THK Etimesgut Uçak Fabrikası 8.000.000 lira sermaye ile 1939-1940 yılları arasında 14.000 m² alan üzerine inşa edildi ve 1941’de faaliyete geçti. Fabrikada 1942 yılı itibariye 113 mühendis, 221 teknisyen ve işçi çalışmaktaydı. 1945 yılında ise 957 kişi çalışmaktaydı (Yavuz, 2013: 33).



THK Etimesgut Uçak Fabrikası’nın kuşbakışı görünümü ve Etüt Bürosu (Yavuz, 2013: 34)

THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda, İngiliz De Havilland lisansı ile tek motorlu ve iki kişilik okul başlangıç uçağı Miles Magister ile 12 kişilik THK-1 askeri taşıt planörü, tek kişilik ve tek motorlu THK-2 akrobasi eğitim uçağı, tek kişilik THK-3 akrobasi planörü, tek kişilik THK-4 ilköğretim planörü, iki hasta, bir doktor ve iki pilot taşıyabilen iki motorlu THK-5 ambulans uçağı, altı kişilik THK-5A turizm uçağı, tek kişilik THK-7 ileri öğretim planörü, iki kişilik THK-9 eğitim planörü, çift motorlu THK-10 hafif nakliye uçağı, tek motorlu dört kişilik THK-11 turizm uçağı, çift motorlu ve on iki kişilik THK-12 yolcu uçağı, tek kişilik THK-13 uçan kanat planörü, iki kişilik THK-14 ilköğretim planörü, iki kişilik THK-15 "Uğur" eğitim uçağı, iki kişilik jet motorlu THK-16 "Mehmetçik" eğitim uçağı imal edilmekteydi (Yavuz, 2013: 33). Bunlardan THK-5 ambulans uçağı 1950'de Danimarka'ya ihraç edildi (Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014: 163).



THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda imal edilen hava araçlarından bir kısmı (Yavuz, 2013: 32-36)

THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1951 yılına kadar faaliyetlerine devam etti. 18 Haziran 1952'de Makina ve Kimya Endüstrisi'ne devredildi. Fabrikada uçak bakım ve tadilatı dışında 1956-1962 yılları arasında Sidewinder ve Bullpup füzeleri de imal edildi. Uçak üretimi 1960'larda sona erdi ve muhtelif parçalar, gaz ocağı, pülverizatör ile Türk Silahlı Kuvvetleri için Bluebird lisansı ile otobüs montajı ve karavan imalatı yapıldı. Etimesgut Uçak Fabrikası 1968'de "MKEK Tekstil Makinaları Fabrikası" olarak işletilmeye başladı. Fabrika hangarları 1989'da depoya dönüştürüldü ve imalatta bulunmayan bir şirkete satıldı (Genç, 2018: 124). Fabrika günümüzde Türk Traktör Fabrikası olarak çalışmalarını sürdürmektedir (https://thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti).

Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası

İnönü döneminde havacılık alanında gerçekleştirilen bir diğer yatırım ise Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası idi. THK tarafından İkinci Dünya Savaşı sürecinde bir uçak motor fabrikasının kurulması planlandı. Bu maksatla uçak motor imalatında bulunan fabrikalara başvuruldu. İncelemeler neticesinde İngiltere'nin Bristol Fabrikası'nın en iyisi olduğu sonucuna ulaşıldı. Bristol firması ile fabrikanın Türkiye'de kurulması ve bir süre

işlettikten sonra İngiltere’de üretilen motor ayarında motorların üretilmesi üzerine ile bir sözleşme imzalandı. Ancak Millî Müdafaa Vekâleti, Başvekâlet’e gönderdiği 10 Ağustos 1939 tarihli bir yazısında Bristol firmasının sözleşmenin gereğini yerine getirmediğini belirtilerek, uygun bir uçak motor fabrikası ile anlaşma yapılmasını talep etti (CCA, 030.10.0.0.61.411.12). Fabrikada imal edilecek en uygun uçak motorunun, İngiliz De Havilland firmasının Gipsy Major motoru olduğu sonucuna ulaşıldı (CCA, 030.01.0.0.100.619.5). Fabrikanın inşa çalışmaları kapsamında ise THK Etimesgut Uçak Fabrikası bünyesinde 1941’de bir “*Motor Fabrikası Kuruluş Bürosu*” açıldı (CCA, 030.01.0.0.100.619.5). Diğer taraftan fabrikanın inşa edileceği yer için saha araştırması başladı ve THK’nin 1942 yılı içerisinde tamamlanan incelemeleri sonucu Ankara’ya bağlı Kalaba Köyü yakınında bir uçak motor fabrikasının kurulmasının uygun olduğu tespit edildi (CCA, 030.10.0.0.61.410.13).

THK Gazi Uçak Motor Fabrikası’nın yapımına Atatürk Orman Çiftliği’nde 1945 yılında başlandı (Yavuz, 2011: 645). İnşa faaliyetleri süren fabrikanın işletilmesi için De Havilland firmasından üretim lisansını almak, alet ve malzeme teminini ve fabrikada görev yapacak teknik elemanların stajını sağlamak için Londra’ya gönderilmesi işleri sürdürüldü. Fabrikanın makine, tezgâh ve malzemelerinin bir kısmı İngiltere’den, bulunamayanlar ise ABD ve İsviçre’den sipariş edildi. Planlama Heyeti’nin çalışmaları Ekim 1946’ya kadar sürdü. Fabrika 30 Ekim 1948’de resmen faaliyete geçti (Genç, 2018: 91-93).

Tablo: Gazi Uçak Motor Fabrikası 1948 Yılı Bilançosu:

Aktif		Pasif	
Sabit kıymetler	6.003.661,37	Sermaye	9.456.953,76
Stoklar	582.605,02	Alacaklılar	3.361,07
Malzeme ve masraflar	1.002.476,29	Emanetler	11.251,75
Borçlular	269.394,88	Sair pasifler	-
İlk tesis masrafları	1.329.422,88	-	-
Sair aktifler	284.006,14	-	-
Toplam	9.471.566,58	-	9.471.566,58

Kaynak: CCA, 030.01.0.0.100.619.5.

THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Etüt Bürosu Şefi Yüksek Mühendis Şükrü Er ve ekibi tarafından 1948-1949 döneminde tamamen yerli “*ilk özgün uçak motoru*” yapıldı. 1950’de ise daha yüksek beygirli ikinci özgün uçak motoru üretildi. Ancak yabancı uzmanların da raporlarında belirttikleri, Türkiye’nin bir tarım ülkesi olduğu, yaklaşımından hareketle Gazi Uçak Motor Fabrikası da olumsuz yönde etkilendi (Yavuz, 2011: 645-646). 9 Haziran 1954’te kabul edilen 5591 Sayılı Makine ve Kimya, Endüstrisi Kurumu Kanununa Ek Kanun ile belirtilen, “Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumuna ait Motor Fabrikasının ve bu fabrika ile ilgili tesislerin traktör sanayii ile meşgul olmak üzere Türkiye’de kurulacak anonim şirketlere, İşletmeler Vekâletinin teklifi ve İcra Vekilleri Heyetinin kararı ile kısmen veya tamamen kiralanması veya satılması veyahut Kurumun iştirak payı karşılığı olarak devri caizdir”

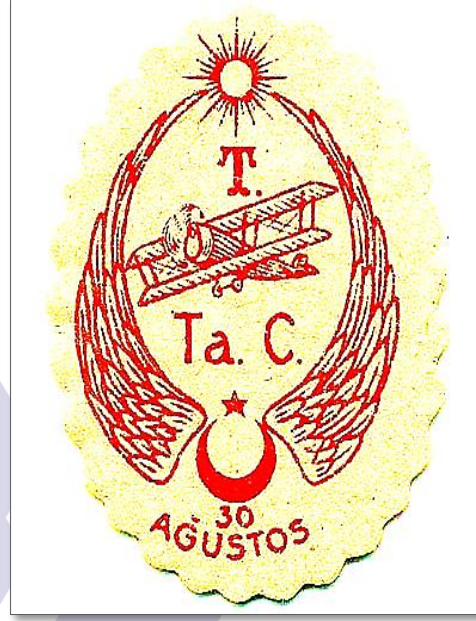
ibaresi ile MKE Kurumu'na devredildi (T.C. Resmî Gazete, 16 Haziran 1954: 9633). Bu kanunun yayımlanmasından kısa bir süre sonra THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın, traktör fabrikasına dönüştürülmesi için çalışma başlatıldı. Bu maksatla MKE, TZDK, T.C. Ziraat Bankası, Tarıf, Çukobirlik ve Minneapolis-Moline Company arasında imzalanan ön protokol gereği (Genç, 2018: 126) merkezi Ankara olmak üzere 25 yıl süre ve 20.000.000 TL sermayeli "Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş." kuruldu (T.C. Resmî Gazete, 29 Temmuz 1954: 9957). Böylelikle THK Gazi Uçak Motor Fabrikası Türk Traktör Fabrikası adıyla faaliyet göstermeye başladı ve Türkiye'nin ilk traktörü 8 Mart 1955'te Türk Traktör Fabrikası'nda imal edildi (<https://www.turktraktor.com.tr/kurumsal/tarihce>)

Sonuç

Avrupa'da havacılık alanında yaşanan gelişmeler ve atılan adımlar, Osmanlı Devleti yetkilileri tarafından takip edildi. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın öncülüğünde çalışmalar başlatıldı. Bu bakımdan Türk havacılığında, Avrupa'nın gerisinde kalmadan gelişim döneminden itibaren çalışmalar sürdürüldü. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren aktif olarak devam eden havacılık faaliyetleri, Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Mustafa Kemal Atatürk'ün özel hassasiyet gösterdiği bir alan olarak kesintisiz ve hızlı bir şekilde devam etmiştir. Bilhassa 1925 yılı havacılık faaliyetleri bakımından oldukça hareketli geçmiştir. Bu tarihte Türk Tayyare Cemiyeti açılarak, Havacılığın endüstriyel boyuta taşınması kapsamında Alman Junkers firması ile anlaşma sağlanmıştır. Bununla birlikte Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. Şirket ile Kayseri'de 1926'da bir uçak fabrikası faaliyete geçmiştir. Bu Türk havacılık sanayisinde bir milat olarak Türk uçak mühendisliğinin imalat üzerindeki temellerinin güçlenmesine ve ileriye yönelik sağlam bir alt yapının ve birikimin oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Atatürk Dönemi'nde Türk havacılığının gelişiminde kamu destekli yatırımlar ile birlikte müteşebbis eksenli girişimler de hayata geçmiştir. Bu bağlamda Vecihi Hürkuş tarafından Türk yapımı ilk uçak imal edilmiştir. Diğer taraftan Nuri Demirağ tarafından hava araçlarının imalatı ve kullanımına yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Bu doğrultuda uçak fabrikaları ile bir Gök Okulu açılmıştır.

İnönü Dönemi ile birlikte faaliyete geçen Etimesgut ve Gazi Uçak Motor fabrikaları Türk havacılığının endüstriyel boyutta ileri bir seviyeye ulaştığının da bir göstergesi olmuştur. Ancak bu fabrikalar ile üst seviyelere ulaşan Türk havacılığı, özellikle 1940'ların sonu ve 1950'lerin başından itibaren ilk olarak bir yavaşlama ardından da gerileme sürecine girmiştir. Son tahlilde Türk havacılık tarihinde birçok ilkin yaşandığı 1923-1950 dönemi Türkiye'nin havacılık sahasında edindiği bilgi, deneyim ve birikim ile ileriye dönük güçlü ve etkili adımların atılmasında bir mihenk taşı teşkil etmiştir.

EKLER



Hürkuşun yer aldığı Türk Tayyare Cemiyeti armalarından birkaçı

(Kaynak: <https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/>)



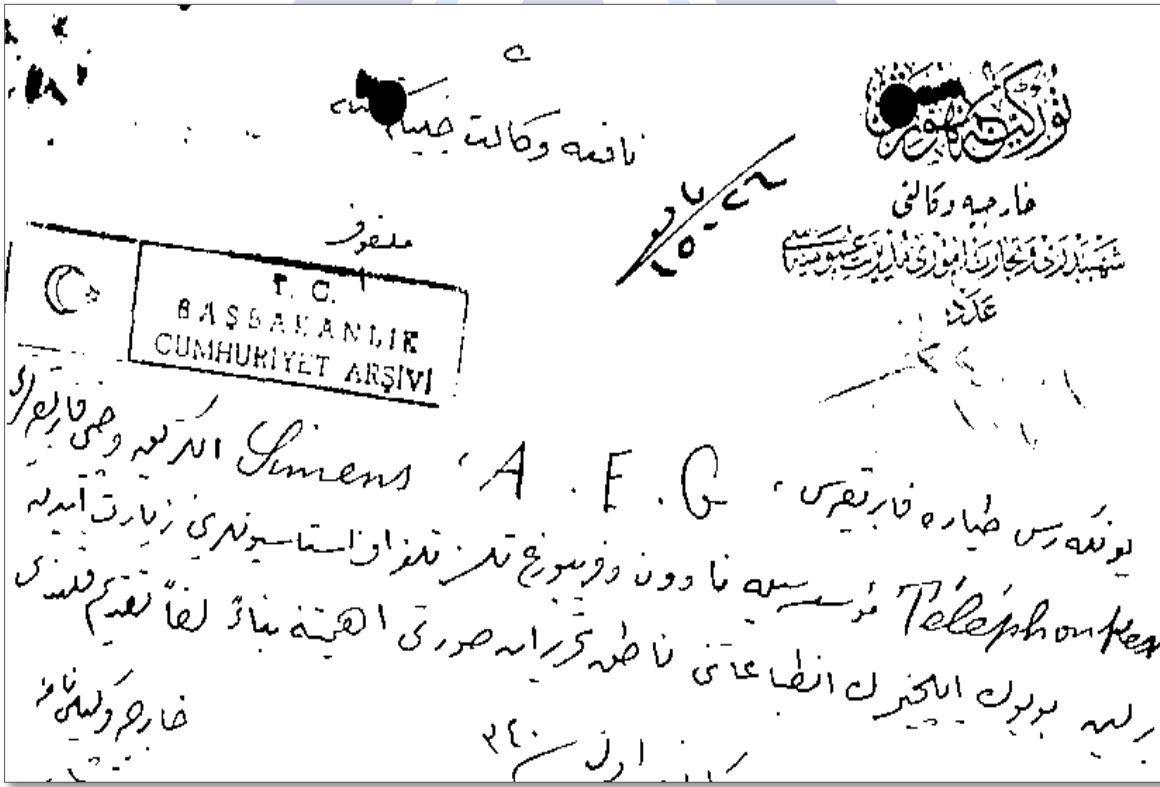
Türk Tayyare Cemiyeti Madalyası Türk Tayyare Cemiyeti Pulu

(Kaynak: <https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/>)



"Tayyare tabiatın yarattığı en mükemmel şöşelerde gider" "Aero Klüp Açıldı"

Vakit, 29 Kânunuevvel 1931 Son Posta, 29 Kânunuevvel 1931



Junkers Tayyare Fabrikası, AEG, Siemens Elektrik fabrikaları Telefunken gibi kuruluşları ziyaret eden Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami'nin intibalarını belirten resmi belgenin giriş kısmı (Kaynak: CCA, 230.0.0.8.26.3.)

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
S. Fen Ksm. 2
Hu. No. 33451 Day Vekâlet Yüksek Makatına
Um. No.

T.C. LAZBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI 63
72

ANKARA
/ 0 8 1939

Hülasa :

1 - Hava kuvvetlerimizin belli başlı ihtiyaçlarından olan tayyare motörü fabrikasının memleketimizde kurulmasına evvelce karar verilmişti. Hali hazırda en iyi motör imâl eden fabrikalara baş vuruldu, bu meyanda İngiliz müesseselerinden Bristol motör fabrikasında imâl edilen motör tiplerinin en iyi olduğuna karar ve rilerek mezkûr fabrika ile iptidai bir anlaşma yapıldı. Bristol şirketi ile akt'edilecek mukavelede en mühim nokta (Şirketin fabrikayı Türkiye'de kurması ve bir müddet işleterek İngiltere'de imâl edilen motör evsafında motörlerin milli fabrikamızda da yapılmasını te'min ederek teslim etmesi) dir.

Eli

İngiltere'nin Bristol Uçak Motor Fabrikası'nın Türkiye'de uçak motoru imal etmesine dair anlaşmaya uymadığı ve alınacak tedbirlere dair 10 Ağustos 1939 tarihli resmî belge

(Kaynak: CCA, 030.10.0.0.61.411.12.)

T.C. Resmî Gazete
Kuruluş tarihi: 7 Ekim 1936-1920

İçine ve dışına karşı her türlü hak ve sorumlulukları kapsayan bir belge olarak yayımlanır.

29 TEMMUZ 1954
PERŞEMBE
Sayı: 5767

KARARNAMELER

Karar Sayısı: 3257
Türkiye Hükûmeti Kredi Bankası Anonim Şirketi tarafından 2490 sayılı A.Ş. Kanunu, Kanun ve Dâim Kanununa göre kurulmuş olan şirketlere yatkın olarak bu bankanın yatırımlarıyla ilgili olarak mevzuatın gereği üzere çıkarılması. Müddetli Kurulmanın 19.12.1954 tarihli ve 5253-11625 sayılı yasanın 2490 sayılı maddesinde 5788 sayılı Kanunla değiştirilen 63 üre maddesinde geçen İhra Vekâletleri hükmüne 20.6.1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.
20.6.1954

REİSİCUMHUR C. BAYAR
Başvuru Delege Vakılı Delege Vakılı Delege Vakılı Delege Vakılı
A. MENDERES Başvuru Vakılı Delege Vakılı O. KAPANI O. S. ÇEKERDAG
F. Z. ZORLU

Müvvedir Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı
F. MENDERES İ. N. GEDİK F. KOPRALIOĞLU H. POLATKAN C. YARDINCI

Nafiz Vakılı İht. ve Tıbbi Vakılı Şah. ve İc. Müv. Vakılı Göm. ve İht. Vakılı
K. ZETİNGÖZÜ S. YIRGALCI D. B. ÜZÜ E. KALAFAT

Ziraat Vakılı Mühakale Vakılı Çözüme Vakılı İhtisastî Vakılı
N. ÖRMEZ N. ÇAYIROĞLU H. ERKMAN F. ÇELİKBAŞ

Karar Sayısı: 3258
Minneapolis - Moline Traktörleri A.Ş. şirketinin 20.6.1954 tarihinde kurulmasına ilişkin mevzuatın gereği üzere çıkarılması. Müddetli Kurulmanın 19.12.1954 tarihli ve 5253-11625 sayılı yasanın 2490 sayılı maddesinde 5788 sayılı Kanunla değiştirilen 63 üre maddesinde geçen İhra Vekâletleri hükmüne 20.6.1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.
20.6.1954

REİSİCUMHUR C. BAYAR
Başvuru Delege Vakılı Delege Vakılı Delege Vakılı Delege Vakılı
A. MENDERES Başvuru Vakılı Delege Vakılı O. KAPANI O. S. ÇEKERDAG
F. Z. ZORLU

Müvvedir Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı Başvuru Vakılı
F. MENDERES İ. N. GEDİK F. KOPRALIOĞLU H. POLATKAN C. YARDINCI

Nafiz Vakılı İht. ve Tıbbi Vakılı Şah. ve İc. Müv. Vakılı Göm. ve İht. Vakılı
K. ZETİNGÖZÜ S. YIRGALCI D. B. ÜZÜ E. KALAFAT

Ziraat Vakılı Mühakale Vakılı Çözüme Vakılı İhtisastî Vakılı
N. ÖRMEZ N. ÇAYIROĞLU H. ERKMAN F. ÇELİKBAŞ

Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.'nin kurulmasına dair karar

(Kaynak: T.C. Resmî Gazete, 29 Temmuz 1954, S.8767, s.9957.)

Kaynakça

Arşivler

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA)

CCA, Fon Kodu: 230.0.0.0. Yer No: 8.26.3.

CCA, Fon Kodu: 030.10.0.0. Yer No: 61.408.2.

CCA, Fon Kodu: 030.01.0.0. Yer No: 100.619.5.

CCA, Fon Kodu: 030.10.0.0. Yer No: 61.411.12.

CCA, Fon Kodu: 030.10.0.0. Yer No: 61.410.13.

Resmî Yayınlar

T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, 4, II/III, 18 Teşrinisani 1341 (1925).

T.C. Resmî Gazete, S.8730, 16 Haziran 1954.

T.C. Resmî Gazete, S.8767, 29 Temmuz 1954.

Sürelî Yayınlar

Akşam Gazetesi

Son Posta Gazetesi

Vakit Gazetesi

Araştırma ve İnceleme Eserler

AKÇA, Ayşe (2011). "Dünya Havacılığının Doğuşu", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, XIV-XVIII.

AKDEMİR, Yılmaz (2005). *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

BOCUTOĞLU, Ersan ve DİNÇASLAN, Mehmet (2014). "1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri", *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7, 157-173.

DERVİŞOĞLU, Fatih (2014). "İstikbalini Gökyerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş", *Cumhuriyet International Journal of Education-CIJE*, 3, 68-82.

ERDOĞAN, Haşim ve ÖZ, Enes (2016). "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Kayseri'de Teknik Anlamda Bir Girişim: Kayseri Uçak Fabrikası", *TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi*, 8 (32), 169-176.

GENÇ, Özgür (2018). *Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası*, T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

GÖKÇEN, Sabiha (1982). *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, (Haz.: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul.

KESKİN, Mustafa (1988). "Millî Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri için Uçak Sağlanması", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2, 215-222.

KOÇAK, Cemil (2013). *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

KURT, Deniz ve KORKMAZ, Erdal (2018). “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 17 (2), 207-251.

KURT, Emin (2021). “Türk Sivil Havacılık Tarihinde Unutulmuş Bir Girişim: Aero Kulüp ve Türk Basınındaki Yankısı”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 68, 531-572.

KURTER, Ajun (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-I (1910-1914)*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.

NERGİZ, Abdullah (2008). *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY*, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

_____, (2019). *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve “Havayolu Devlet İşletme İdaresi” (1933-1956) Dönemi*, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

UÇAR, Emre (2008). *Türk Havacılık Sanayinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri*, Türkiye Cumhuriyeti Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale.

YALÇIN, Osman (2010). “Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, *Gazi Akademik Bakış*, 3 (6), 191-212.

_____, (2013). “Türk Hava Kurumu’nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 29 (86), 135-180.

YAVUZ, İsmail (2013). “THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950”, *Mühendis ve Makina*, 54 (636), 32-36.

_____, (2011). “1923’ten 2010’a Türkiye’de Uçak İmalat Tarihi”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, 628-649.

YILDIZ, Özlem (2011). “İstiklal Savaşı’nda İtalya’ dan Alınan Uçaklar ve Bunların Savaşta İşlevi”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, 220-228.

YILMAZ, Fatma (2020). “Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi”, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7 (1), 113-129.

Elektronik Kaynaklar

https://thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti (Erişim Tarihi: 6 Şubat 2022)

<https://tayyarevecihi.com/vecihi-hurkus/hurkusun-kullandigi-102-tip-ucak/ilk-turk-ucagi-vecihi-k-vi/> (Erişim Tarihi: 4 Mart 2022)

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/> (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2022)

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/kayseri-ucak-fabrikasi/> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2022)

İngiliz İstihbarat Raporlarında Sivas-Erzurum Demiryolu

Doç. Dr. Hakan GÜNGÖR*

Özet

İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Deniz İstihbarat Birimi'nde 1915'te Coğrafya Bölümü kuruldu. Bu bölüm, dünyanın çeşitli yerlerine ait coğrafi raporlar yazıyordu. Bu raporların amacı, savaşlar için bilimsel araştırmalara dayalı askeri ve siyasi sorunların tartışılması ve stratejilerin belirlenmesi için ilgili kurumlara malzeme sağlamaktı. İngiliz ordusu ve istihbaratı iki cihan harbinde de Oxford ve Cambridge üniversitelerindeki profesörler ve uzmanlar tarafından hazırlanan bu raporlardan muazzam bir şekilde istifade etti. Böylece stratejik veya politik öneme sahip ülkelerin uygun ve kolay sindirilmesi sağlandı. Türkiye, İngilizler için stratejik ve politik öneme sahip ülkelerden birisiydi. Britanya'nın en önemli savaş stratejilerinden biri de düşman ve potansiyel düşmanlarının lojistik yollarını, köprülerini tespit ederek, olası savaş durumunda bu yolları kullanılamaz hale getirmek, nakliyat hatlarını çökertmek ve düşman safları arasındaki bağlantıyı kopararak düşmanı bozguna uğratmaktı. Bu durumun farkında olan İngilizler, I. Dünya Harbi'nin patlak verdiği dönemden itibaren istihbarat teşkilatlarını Anadolu'nun topoğrafyasını detaylı bir şekilde tespit etme misyonuyla görevlendirdi. İngilizlerin bu çalışması, II. Dünya Savaşı'nın patlak verdiği 1939 yılına kadar devam etti. Bu bağlamda; İngiliz istihbaratının iki dünya savaşı arasında Sivas-Çetinkaya-Erzincan-Erzurum demiryoluna dair göndermiş olduğu raporlar ele almaya çalıştığımız araştırmanın konusunu oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İstihbarat, Sivas, Erzurum

Sivas-Erzurum Railway in British Intelligence Reports

Abstract

The British Naval Intelligence Service established the Geography Division in 1915. This department was writing geographical reports on various parts of the world. The purpose of these reports was, based on scientific research, to provide material to relevant institutions for the discussion of naval, military, and political problems and the formulation of strategies for wars. The British army and intelligence benefited tremendously from these reports prepared by professors and experts at Oxford and Cambridge universities in both world wars. Thus, countries of strategic or political importance were conveniently and easily manipulated. Turkey was one of the countries with strategic and political importance for the British. One of the most important war strategies of Britain was to identify the logistics routes and bridges of the enemies, to make these roads unusable in case of war and to defeat the enemy by breaking the connection. Being aware of this situation since the outbreak of the First World War, the British assigned their intelligence agencies with the mission of determining the topography of Anatolia in detail. The British Intelligence works in Anatolia continued until the Second World War. This paper deals with the reports sent by the British intelligence on the Sivas-Çetinkaya-Erzincan-Erzurum railway between the two world wars.

Keywords: Railway, Intelligence, Sivas, Erzurum

* Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: hakangungor490@gmail.com

Giriş

Demiryolu hatlarının inşası, Osmanlı Devleti'nin son asrına denk gelmektedir. Osmanlı Devleti'nin, demiryoluna önem vermesinin gayesi askeri ve iktisadi açıdan ülkeyi zenginleştirerek geliştirmektir. Demiryolları, tarımsal potansiyeli, gümrük vergilerini ve madensel üretimi artmasını teşvik edecekti. Ancak, devletin mali olarak güçsüz olması ve teknik donanıma sahip olmaması, projenin emperyalist devletler tarafından doğrudan ve dolaylı bir şekilde gerçekleşmesine neden oldu. İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri, Osmanlı demiryollarını kendi devletlerinin çıkarları doğrultusunda inşa etmek için yoğun rekabet içerisine girdiler.¹

Osmanlı Devleti, Mondros Ateşkes Antlaşması'nı 30 Ekim 1918'de imzalayarak I. Dünya Harbi'nden çekildi. Antlaşmaya göre, Hicaz ve Filistin demiryollarının tamamı Osmanlı idaresinden çıkıyordu. Türklerin elinde, Balkanlar'daki demiryollarının bir kısmı ile Anadolu ve Kafkasya'daki bazı demiryolları kalmakla beraber Mondros'un 10. ve 15. maddeleri kapsamında Anadolu ve Kafkasya'daki bütün demiryollarını doğrudan ve dolaylı olarak İtilaf Devletleri'nin kontrolüne bırakıyordu.² Diğer taraftan İtilaf Devletleri, demiryollarını işleten askeri birlikleri dağıtarak, Osmanlı demiryolu işletmelerini sermayedarlara teslim ediyordu. Kısacası işgalci güçler, Mondros Mütarekesine ve uluslararası hukuka aykırı olmasına rağmen demiryollarının işletmesine el koyuyordu.³

Kurtuluş Savaşı'nın etkin bir biçimde yürütülmesi için demiryollarının kontrolü çok kritik bir öneme sahipti. Bunun farkında olan Heyet-i Temsiliye 23 Mart 1920'de yayınladığı bir genelgeyle demiryollarının Türk Milleti tarafından askeri idare altına alındığını ilan etti. Böylece 20 Ocak 1920'de oy birliğiyle kabul edilmiş olan Misak-ı Milli sınırları dahilindeki demiryollarının işletilmesi Ankara hükümetine geçmiş oluyordu.⁴ Ancak, Millî Mücadele'nin kazanılmasıyla birlikte demiryollarının işletilmesi tekrar gündeme geldi. Lozan görüşmeleri sırasında demiryollarının işletmesi hakkında yabancı şirketler ve Türk Hükümet'i temsilcileri arasında görüş birliğine varılamadığından, bu durumun çözülmesi sonradan düzenlenecek olan özel bir toplantıya havale edildi. 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak imzalanan bir protokol ile bu anlaşmazlık ortadan kalktı. . Düzenlemeye göre TBMM İcra Vekilleri Heyetince yabancı şirketlerin demiryolları hatlarının yerel şirketlere devredilmesi kabul edildi.⁵

Lozan Antlaşması'ndan sonra Türkiye Cumhuriyeti toprakları sınırları içerisinde kalan demiryolları 4.018 kilometreden ibaretti. ⁶ Büyük bir kısmı yabancı sermayeyle inşa edilmiş

¹ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Ün., S. 43-44; Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *IX. Türk Tarih Kongresi*, 21-25 Eylül 1981, C: III, s. 1641-42.

² Nihat Erim, *Devleterarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt I, Ankara 1953, s. 521-522.

³ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar*, Ankara 2001, s. 28, 46.

⁴ Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk*, Ankara 1989, s. 4- 5.

⁵ 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak imzalanan protokol hakkında detaylı bilgi için bkz., Seda Örsten Esirgen, "Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 28/83, Temmuz 2012, , s. 87-114.

⁶ Osmanlı'dan Cumhuriyet dönemine kalan demiryolu uzunluğu hakkında muhtelif rakamlar mevcuttur. Ancak ortak görüş bu uzunluğun 4000 civarında olduğu yönündedir. Detaylı bilgi için bkz., Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", *Cumhuriyet Devrinde Demiryolları*

olan bu demiryolları, Osmanlı Devleti'nin son döneminde artan dış borcunun sebeplerinden bir tanesiydi.⁷ İmparatorluğun limanlar, yollar ve demiryolları gibi kolonyal ya da emperyal beklentileri karşılamaktan uzak olması; böyle bir tecrübe, birikim ve alt yapıya ve de maddi bir imkana sahip olmaması bu türden yatırımların yabancılar eliyle hatta zorlamasıyla yapılmış olmasına neden oldu. Bu tabii kısmen Osmanlı'nın işine gelmekte askeri yönden nakliyat, merkezi yönden merkez taşra ilişkilerinin pekişmesi, ekonomik yönden vergilerin daha düzenli bir şekilde toplaması gibi vesileler dolayısıyla Osmanlı idarecileri tarafından hoş karşılanıyordu. Osmanlı Devleti'nin uyguladığı yanlış demiryolu politikasından ders çıkaran Cumhuriyet dönemi yöneticileri, demiryollarını kendi malzemesi ve sermayesiyle yaparak ulusal ekonomik çıkarlara uygun politika geliştirmek istiyordu. Demiryolu döşeme teşebbüsünde ülkenin savunmasıyla birlikte sosyo-ekonomik ve kültürel kalkınması da göz önünde tutulmuştur. Avrupa merkezi ülkeleri için demir yolları daha hızlı büyüme ve gelişmesinin bir aracı iken Osmanlı gibi periferi ülkelerde demiryolları batı sermayesinin ham ve mamul madde trafiğinin vazgeçilmez araçları idi. Demiryollarının geçtiği güzergâhlar Batı sermayesinin daha hızlı kontrolüne geçen bölgeler olabilmekteydi. Dolayısıyla demiryolları bir taraf için güç ve iktidarın, diğer taraf için bağımlılık ve müstemlekenin bir aracı olabilmekteydi. Cumhuriyet idarecileri bu durumu çok iyi tecrübe ve analiz edebildiğinden, bu imkânı kolonyalizmin ülkeye sızan bir aracı olmak yerine Çağdaş Türkiye'nin güç ve iktidarı, milli bağımsızlığı için stratejik bir vasıta olarak görmüşler, bu yolları millileştirmekten asla ödün vermemişlerdir. Nitekim Mustafa Kemal'in 1 Kasım 1925 tarihinde söylediği "...Ulaştırma olanaklarından yoksun bölgelerdeki sosyal ve ekonomik aksaklıkları giderebilmenin ilk yolu, demiryolunun oraya ulaştırılması olmalıdır..." sözleri, devletin bu politikaları temel prensip olarak kabul ettiğinin göstergesiydi. Mustafa Kemal'in bu düşüncesi Cumhuriyet dönemi yöneticilerinin ortak kanaati olduğunu İsmet İnönü'nün "...Millî hükümet için demiryolu gereksinimi, millî birlik, millî savunma ve millî siyasal sorunudur. Bu birçok asırların malı olan millî bağımsızlığın savunması sorunudur..." sözlerinden de anlaşılmaktadır.⁸

Askeri, sosyo-ekonomik ve kültürel hassasiyetlerin temel alınarak milli sermayeyle döşenen demiryolları kısa bir süre içinde bir başarı hikayesine dönüştü. Nitekim, 1923'te 4.000 km civarında olan demiryollarının uzunluğu Sivas-Erzurum hattının döşenmesiyle birlikte 1940'ta 7.381 km'ye ulaştı.⁹ Kısıtlı öz sermayeyle demiryolu inşasında bu seviyelerin yakalanması, Cumhuriyet dönemi yöneticilerinin samimi çabalarının göstergesiydi. Dönemin yöneticileri, ciddi ekonomik sıkıntılarla ve muhalefetle de mücadele etmek zorunda kaldı. Fethi Bey tarafından Ağustos 1930 yılında kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın en büyük eleştirisi milli sermayenin demiryolu inşasına aktarılmasıydı. SCF, kötü ekonomik gidişatın sebebini Başbakan İsmet İnönü'nün borçlanma ve vergileri artırma yoluyla sermayenin büyük bir kısmını demiryolu projelerine aktarmasında aramaktaydı.¹⁰ Demiryolu projesini

Sempozyumu, Yay.Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.94; Filiz Çolak, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.345.

⁷ Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", s. 1641.

⁸ Yavuz, a.g.m., s. 1646.

⁹ Yavuz, a.g.m., s. 1646.

¹⁰ Hakan Güngör, "ABD Konsolosluk Belgeleri Işığında Serbest Fırkanın Değerlendirilmesi," *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Vol.35, 2020, s. 474.

eleştiren Fethi Bey, “Şimendiferler için yapılan fedakârlık nispetinde inşaat-ı nafia meydana getirilememiştir. Masrafların mühim bir kısmı faizlere ve komisyonlara gitmektedir” demektedir.¹¹ İsmet İnönü, ülkeyi yabancı sermayeye peşkeş çekmeme kararı olduğu için yabancı firmalara imtiyaz vermeden milli bütçeyle demiryolunu inşasını yapmaktaydı. Bununla birlikte İnönü, askeri ve iktisadi açıdan ülke için bu kadar ehemmiyetli bir meseleyi yabancı firmaların insafına bırakmak istemiyordu. Savaş dönemlerinde asker ve lojistiğin hızlı bir şekilde taşınmasında kilit rol oynayan demiryolu, aynı zamanda ülkenin güvenlik meselesini teşkil etmekteydi. Nitekim yabancı devletlerin, savaş dönemlerinde kendilerine tehdit olarak gördükleri ülkelerin ulaşım ağını tahrip etme çabası bundan kaynaklanmaktaydı.

İngilizler, bu sebeple istihbarat elemanlarını tehdit olarak gördükleri ülkelere göndererek demiryolu, limanlar ve karayollarına dair bilgiler elde ediyorlardı. İngiliz Savaş Bakanlığı, bu bilgileri kullanarak olası askeri ve siyasi sorunlara karşı strateji geliştirmeyi amaçlıyordu. İngiliz ordusu, istihbaratı ve politikacıları bu yöntemle stratejik veya politik öneme sahip ülkelerin uygun ve kolay sindirebiliyordu. Türkiye, önemli bir jeopolitik jeo-stratejik konuma sahip olduğu için İngiliz istihbaratı Türkiye’deki lojistik yolları ve köprüleri tespit ederek, olası savaş durumunda bu yolları kullanılamaz hale getirmek ve düşman safları arasındaki bağlantıyı kopararak onları bozguna uğratmak istiyordu. Bölge ekonomik olarak da İngilizlerin dikkatini çekmekteydi. Divriği’de bulunan zengin demir cevheri, istihbarat birimlerinin dikkatini çekmekteydi. Nitekim bölgedeki zengin demir yatakları ve maden arama çalışmaları kısa bir süre önce Ekonomi Bakanı Celal Bayar tarafından açıklanarak devlet sırrı olmaktan da çıkmıştı. Bayar, bölgede yapılan çalışmalar neticesinde demir yataklarına rastlandığını ifade etti. Ancak, demirin çıkartılıp işletilmesi için iki önemli husus vardır. Bayar, bu iki zaruri elemanı şöyle açıklıyor:

Cevherin miktarı ve cinsi, ikincisi ihraç ve sevk bakımından vaziyeti. Bulduğumuz yeni maden bu bakımdan matlup şeraiti haizdir. Cevherin bugünden görülebilen kısmı 400 metre uzunluğunda 200 metre genişliğinde, 100 metre irtifaında, mahrut halinde bir dağ zirvesidir. Cevher siyanit taşları ile kristalin kalker tabakasının temas hattında bulunuyor... İhtiva ettiği demir cevheri nisbeti yüzde 60-65 dir. Bu cevherde meşhur madenlerden İsveç’in Kirunivara ve Sovyetler Birliğinin Magnitogorak’taki en büyük metalürji tesisatında mesnet teşkil eden Ural’ın Mıknatısdağ adındaki maden yataklarından çıkarılan cevherlerin cins ve ayarındadır.¹²

İngilizler, askeri, siyasi ve ekonomik nedenlerle bölgeye gönderdikleri istihbarat elemanlarının çalışmalarını çok geçmeden raporlar halinde almaya başladılar. II. Dünya Savaşı’nın patlak verdiği 1939’da İngilizlerin elinde Anadolu’nun detaylı topografyası mevcuttu. Bu bağlamda; İngiliz istihbaratının iki dünya savaşı arasında Sivas-Çetinkaya-Erzincan-Erzurum demiryoluna dair göndermiş olduğu raporlar ele almaya çalıştığımız araştırma, bölgenin askeri ve iktisadi açıdan önemini ortaya koymaktadır.

¹¹ *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1930.

¹² *Aydın Tarihi*, Haziran 1937.

Sivas-Erzurum Demiryolu

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte, askeri ve siyasi bağımsızlık kadar iktisadi bağımsızlık da ehemmiyet verilen meselelerin başında gelmekteydi. Bu girişimlerden bir tanesi de Sivas-Erzurum demiryolu hattının döşenmesiydi. Demiryolu ulaşımının ülke için önemini kavramış olan Mustafa Kemal Paşa, Erzurum'a demiryolunun ulaşması için göstermiş olduğu çabayı bizatihi Erzurum'da verdiği konuşmadan anlamaktayız. Mustafa Kemal Paşa, "Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum" demektedir.¹³ Bu konuşma üzerine, Doğu Anadolu'ya demiryolunun döşenmesi için planlar yapılmaya başlandı. Mustafa Kemal, 1 Kasım 1928'de TBMM'de Sivas-Erzurum demiryolu hattının inşası için çalışmaların sinyalinin verildi.¹⁴ Ancak, dünya ekonomik buhranı demiryolu inşasını olumsuz etkiledi.

İnönü Hükümeti, 1929'da başlayan dünya ekonomik buhranı sebebiyle bütçede zorunlu olarak tasarrufa gitti. Bu dönemde yeni demiryolu inşaatına girilmemesine rağmen, her türlü ulaşımdan yoksun olan Erzurum-Sivas istikametindeki demiryolu etüt çalışması sürdürüldü.¹⁵ Bu bölgenin elverişli bir ulaşım ağına sahip olmaması hem askeri hem de iktisadi yönden sakıncalı görülmekteydi. Hattın inşası için Amerikan, Fransız ve Alman inşaat şirketleri talip oldu. Bu şirketler arasında en müsait teklif Amerikan şirketinden geldi.¹⁶ Ancak Nâfia Vekâleti ile Amerikan şirketi arasında yapılan görüşmeler bir neticeye ulaşmayınca, ihalenin bir Türk şirketine verilmesi kararlaştırıldı.¹⁷

Nâfia Vekâleti'nin 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile yaptığı ihale sonucunda 14567 nolu Bakanlık Kurulu kararı ile inşaatın Naci Bey (Demirağ) ve Mühürzade Nuri Bey'e verilmesi kararlaştırıldı. 29 Haziran 1933'te imzalanan inşaat sözleşmesiyle ilk kez bir Türk şirketine bu denli büyük bir inşaat ihalesi verildi.¹⁸ Böylece bu hattı diğer projelerden ayıran en önemli özellik teknik ve yatırımının yerli olmasıydı. Osmanlı'dan Cumhuriyet dönemine kadar genellikle yabancı şirketlerin aldığı ihalelerde taşeron olarak iş alan Türk müteahhitler, edindikleri deneyim ve sermayeyle, kendi demiryolu inşaatlarını kurarak bu görevi üstlenmeye başladılar.¹⁹ *Resmî Gazete* ilanıyla birlikte bu hat için ayrılan bütçenin yaklaşık 80 milyon lira olduğu ve bu miktarı geçmemek üzere bono satışına onay verildiği anlaşılmaktadır.²⁰ Vatani demir ağlarla örme azmini ve kararlılığını ortaya koyan Cumhuriyet yöneticileri, ülkenin en büyük nafia eserlerinden birisi olan Sivas-Erzurum demiryolunun

¹³ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara 2001, s.99; Gazi Mustafa Kemal, Karadeniz seyahatindeyken Erzurum'un Pasinler ilçesinde deprem meydana gelmiş ve bu vesileyle bölgeyi ziyaret etmiştir. Gazi'nin buradaki konuşması ve deprem hakkında detaylı bilgi için bkz., İbrahim Ethem Atnur, *Reis-i Cumhuriyet'in Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi)*, Ankara, 2006.

¹⁴ *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, I, Ankara 1997, s.346.

¹⁵ Yıldırım, a.g.e., s.99.

¹⁶ *Son Posta*, 12 Şubat 1933.

¹⁷ Nuri Demirağ'ın verdiği bir röportajda Sivas-Erzurum hattı ihalesine Amerikan Foks şirketinin 65 milyon liraya taahhüt ettiğini, kendilerinin ise 48 milyon liraya talip olduklarını ifade etti. *Son Posta*, 29 Haziran 1933; *Son Posta*, 5 Haziran 1935.

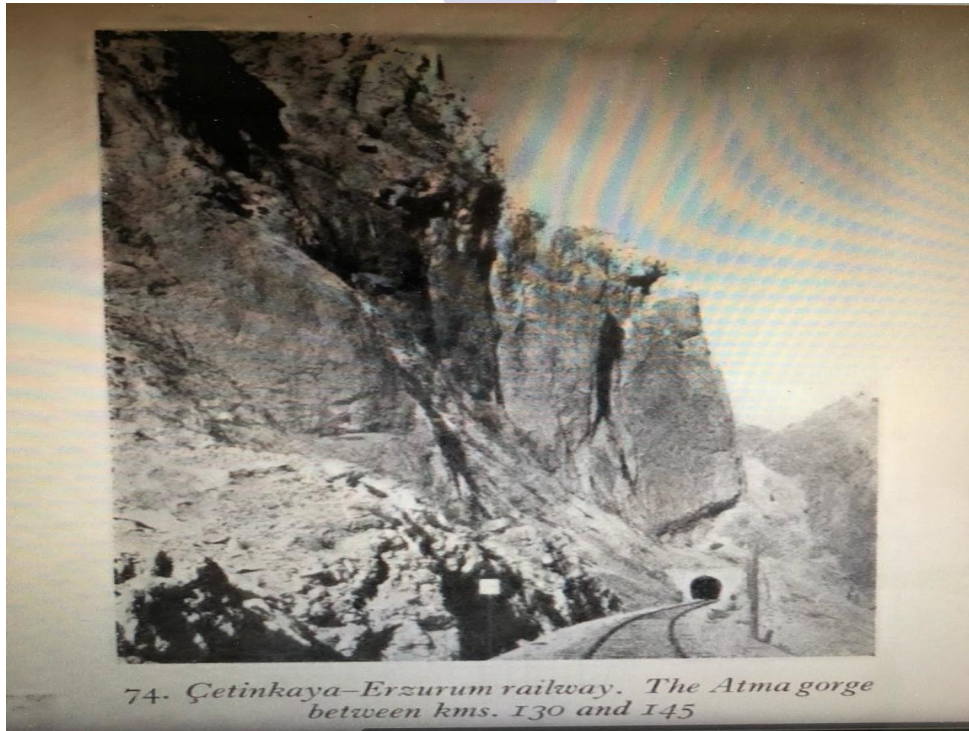
¹⁸ BCA, , 30..18.1.2, 37.45..8, 12.6.1933; Murat Küçükkuşurlu, Gürkan Fırat Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 38 (2008), s.320.

¹⁹ Hilmi Uran, *Hâtıralarım*, Ankara 1959, s.238.

²⁰ *Resmî Gazete*, Sayı 2411, Kanun No:2200, 27 Mayıs 1933; *TBMM Zabıt Ceridesi*, IV/15, 20.05.1933, s.212-215; *Düstur*, Üçüncü Tertip, XIV, s.651.

yapımına, Sivas Kongresi'nin toplandığı günün yıl dönümü olan 4 Eylül 1933 tarihinde Sivas'ta başladı.²¹

Sivas-Erzurum istikametindeki arazi sarp dağ, boğaz ve engelli arazilerden oluştuğu için zaman zaman demiryolu inşaatında gecikmeler yaşanmaktaydı. Naci ve Nuri beylerden daha önce 1927 yılında bu hattın yapımı Belçikalı bir şirkete verilmişti.²² Ancak şirket, zorlu coğrafyanın şartlarına bütçesi yetmeyince dönemin Nâfia Vekili Behiç Bey anlaşmayı feshederek hattın yapımını İsveçli şirketlere verdi. Türk yetkilileri, kısa bir süre içinde bunu İsveçlilerin de yapamayacağını anlayınca antlaşmayı bir kez daha iptal ettiler. Hat boyunca maliyeti oldukça artıracak araziler olduğundan yabancı inşaat firmaları ihtiyatla yaklaşmaktaydı. Örneğin 1933'ten sonra inşaatın devam ettiği sahalardan Pingan ve Atmaca boğazlarında olduğu gibi bu güzergahta çok sarp ve çok engebeli arazi vardı. Nitekim Atmaca Boğazı, yaya yolu açılmadan yayaların dahi geçmesi zor olan bir bölgeydi.



Şekil 1. Çetinkaya-Erzurum Demiryolunun 130-145 km'den bir Görüntü²³

Bu zorlu coğrafyaya rağmen Sivas-Erzurum yolu üzerindeki çalışmalar büyük bir gayretle sürdürülmekteydi. Her gün Sivas'tan Erzurum'a biraz daha yaklaşan çelik ağlar, bölgeyi canlandırmaktaydı. Yol boyunca istasyon binaları, duraklar inşa edilmekte köyler demiryoluna kavuşmaktaydı. Çalışmalar hızlı bir şekilde devam ederken, Erzurum'un 1939'da trene kavuşmasıyla bu hat tamamlandı.²⁴ Hattın istikametinde kilometrelerce tünel

²¹ *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1933.

²² BCA, BKKK, 030.18.1.1.24.23.10; BCA, BMGMK, 030.10.12.72.24; Küçükuşurlu, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", s. 319.

²³ Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943, s. 286-87.

²⁴ *Ulus*, 21 Ekim 1939; İsmail Eyyupoğlu, "Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması (1945)," *Atatürk Dergisi*, 7 (1), (2018), s.13.

ve köprünün olduğu göz önünde bulundurulduğunda, dağlık ve engebeli arazide 6 yıl gibi kısa bir sürede bitirilmiş olması önemli bir başarı hikayesi olarak tarihe geçmiştir.

İstihbarat Raporlarında Sivas-Erzurum Hattı

İngiliz istihbarat raporları, Sivas-Erzurum demiryolunu iki kısım halinde incelemektedir. Birinci bölüm Sivas-Çetinkaya güzergahını ele alırken, ikinci kısım Çetinkaya-Erzincan-Erzurum arasındaki demiryolu hakkında detaylı bilgiler vermektedir. 112 kilometreden oluşan Sivas-Çetinkaya demiryolu 1936 tarihinde tamamlandı.

Demiryolu hakkında genel bilgiler veren rapor şunları kaydetmektedir.

Demiryolu Sivas'ın güneyinden dönerek, Kızıl Irmak'ı geçer ve Ulaş yolunun yaklaşık 5 km batısında paralel olarak Tecer kolunun kapalı vadisinden devam eder. Taşlıdere'den sonra hat daha açık araziye Ulaş'a varır, buradan Ulaş vadisine döner ve Karagöl'de Kızıl Irmak ile Fırat arasındaki havzadan devam eder. Buradan Çaltı nehrinin en üst vadisini, Erzurum ve Malatya hatlarının önemli kavşak noktası olan Çetinkaya'ya kadar takip eder.²⁵

Bu rota üzerinde çok sayıda köprü var, ancak raporlarda bu köprüler hakkında ayrıntılara yer verilmemiştir. İstasyonların ve istasyon tesislerinin listesi aşağıda verilmiştir; fakat 1939 depremlerinde hat muhtemelen hasar gördü.

Sivas'tan İstasyon Mesafesi	İstasyon İsmi
00	Sivas
13.5	Taşlıdere
28.0	Bostankaya
42.9	Tecer
63.5	Eskiköy
76.0	Karagöl
89.4	Bozarmut
96.5	Armağan
112.0	Çetinkaya

Tablo 1. Sivas-Çetinkaya İstasyon Tesisleri Listesi²⁶

Rapor, ikinci kısım olan Çetinkaya-Erzincan ve Erzincan-Erzurum istikameti hakkındaki bilgilere ihtiyatla yaklaşmaktadır. İngiliz istihbaratı, bu raporu hazırlarken hattın inşası sırasında derlenen bilgilerden ve çeşitli kaynaklardan faydalanmıştır. Bu hat, 1939 depremlerinde hasar gördüğü için güzergahın tamamı gezilerek kayıt altına alınamamıştır. Bu nedenle rapordaki detaylara ihtiyatla yaklaşmak gerekmektedir. Rapora göre 1939 yılında tamamlanan hat toplamda 435,6 kilometreden oluşmaktadır. Çetinkaya-Erzincan arası 223,6 kilometresini oluştururken, Erzincan-Erzurum güzergahı bunun 212 kilometresini kapsamaktadır. Hat hakkında genel bilgiler veren rapor, şunları ifade etmektedir:

Çetinkaya'dan ayrılan hat, Cürek ve Divrik'teki demir cevherlerine hizmet verdiği için 'Demir Demiryolu olarak bilinen Kangal (yukarı Çaltı) vadisine iner, cevherin çoğu bu

²⁵ Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943, s. 284.

²⁶ Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943, s. 284-85.

iki istasyondan taşınır. Divriği'den sonra hat, 3.2 km'nin biraz üzerinde 14 köprü'nün yanı sıra toplam 840 metreden oluşan 24 tünelin bulunduğu Çaltı boğazından geçmektedir. Çaltı'nın Fırat (Karasu) ile birleştiği yerin yakınında, Fırat'ın geniş açık nehir yatağını, her biri 60 metre olan iki açıklıklı kafes kirişli bir köprü ile geçer ve ardından vadisini doğuya doğru yükseltir. Karasu, sonraki 96.5 km boyunca bazı yerlerde kapanan ve geçitler oluşturan yüksek dağların arasından geçer. Hem Pingan hem de Atma boğazları, neredeyse tamamen köprüler, tüneller ve diğer mühendislik çalışmaları ile geçilen zorlu engellerdir. Hat, bir tünelden Kemah'ta daha açık araziye çıkıyor, ancak burası ile Erzincan arasında vadi tekrar kapanıyor ve yine birçok mühendislik işi var. Erzincan'ın açık ovası bataklık olmasına rağmen çok az güçlük arz eder, ancak Tunceli'nin ötesi yine çok engebeli ve zordur. Hat, Tercan'a varmadan Tercan'ın Karasu'ya katıldığı yerde keskin bir yön değiştirir. Karasu istasyonu ile Erzurum arasında açıklığı 5 metreden az olan 224 ve 61'i daha büyük (bazıları 40 metre veya daha fazla) köprü olduğu söylenmektedir.²⁷

İngiliz istihbarat belgeleri, hattın bilgilerine çok detaylı yer vermektedir. Rapor, tünellere, boğazlara ve köprülere ayrı bir önem vermektedir. Bu mühendislik çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi vermenin yanı sıra raporda bu kritik yerlere ait görseller de mevcuttur. Demiryolu hattı üzerindeki tünel, köprü ve boğazların uzunlukları, yükseklikleri ve dahi bu noktalara yakın makas geçişlerinin bilgisinin aktarılması, muhtemel bir savaş durumunda tahrip edilecek yerlerin tespit edilmesi açısından önemlidir. Bununla birlikte, aşağıda tablo olarak verilen Çetinkaya-Erzurum arasındaki bütün istasyonlar kilometreleri ve isimleri raporda listelenmiştir.

Çetinkaya'dan İstasyon Mesafesi	İstasyon İsmi	Çetinkaya'dan İstasyon Mesafesi	İstasyon İsmi
00	Çetinkaya	175.2	Kemah
15.5	Avşar	223.6	Erzincan
30.1	Güneş	256.5	Tunceli
51.4	Cürek	310.5	Tercan
64.9	Divriği	349.2	Karasu
80.3	Dazlak	380.3	Aşkale
92.6	Çaltı	395.7	Kandilli
110.0	Bağıştaş	410.7	Çiçekli
120.3	İliç	421.6	Kaplıca
140.3	Güllübağ	435.6	Erzurum

Tablo 1.2. Çetinkaya-Erzurum İstasyon Tesisleri Listesi²⁸

²⁷ Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943, s. 286.

²⁸ Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943, s. 287.

Sonuç

İngiliz Deniz İstihbarat Birimi, bu çalışmalarını denizcilik faaliyetleri için yaptığını öne sürse de bu raporların içerikleri hiçbir şekilde tamamen denizcilikle ilgili meselelerle sınırlı kalmadı. Deniz istihbarat biriminin hazırlamasındaki amaç deniz aşırı ülkelerin limanları, demiryolları, köprü ve tünelleri gibi stratejik yapılar hakkında istihbarat bilgisi toplamaya yöneliktir. Bu raporlar, birçok amaç için yazıldığı muhtevastından anlaşılmaktadır. Ülkelerin stratejik noktalarıyla ilgili çalışma yapıldığı için İngiliz ordusunun, Kraliyet Hava Kuvvetlerinin ve diğer devlet dairelerinin kullanabileceği bilgilere yer almaktadır. Bu raporlar İngiliz komutanlarının bir ülkeyi işgal etmesi ve yollarını tahrip etmesi için her ne kadar yararlıysa, orayı sömürgeleştirme ve yönetme noktasında da bir o kadar önemli bilgiler içermektedir. Kısacası, bu raporlar hem savaş sırasında hem de sonrasında İngilizler için oldukça önemliydi.

İngilizlerin Sivas-Erzurum demiryolu hattıyla ilgili çalışmalar yapması bölgenin öneminden kaynaklanmaktadır. İç Anadolu Bölgesi'ni Doğu Anadolu Bölgesi'ne bağlayan bu demiryolu, askeri ve stratejik açıdan önemli olduğu kadar ekonomik olarak da önemliydi. Tarım ve sanayi ürünlerinin bölgeler arasında taşınmasında kilit rol oynayan demiryolu, Divriği'de bulunan demir cevherinin Türk ekonomisine kazandırmakta da hususi bir öneme sahipti. Britanya'nın güneşin batmadığı bir imparatorluk haline gelmesi ve dünya harp tarihine başarılarla adını yazdırmasının altındaki en önemli etkenlerden biri de bu zengin istihbarat veri ağıdır.

Kaynakça

Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Yayınlanmış Resmi Belgeler

TBMM Zabıt Ceridesi, IV/15.

Düster, Üçüncü Tertip, XIV.

Naval Intelligence Division, *Turkey*, Vol. II, B.R. 507A, March, London 1943.

Gazeteler

Ayın Tarihi

Cumhuriyet

Resmî Gazete

Son Posta

Ulus

Araştırma Eserleri, Hatıra, Bildiri Ve Makaleler

ATATÜRK, Mustafa Kemal, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, I, Ankara 1997.

ATNUR, İbrahim Ethem, *Reis-i Cumhuriyet'in Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi)*, Ankara, 2006.

AS, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006.

ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih*, I, Ankara, 1953.

ESİRGEN, Seda Örsten, "Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 28/83, Temmuz 2012.

EYYUPOĞLU, İsmail, "Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması (1945)," *Atatürk Dergisi*, 7 (1), (2018).

ÇOLAK, Filiz, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013).

GÜNGÖR, Hakan, "ABD Konsolosluk Belgeleri Işığında Serbest Fırkanın Değerlendirilmesi," *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Vol.35, 2020.

GÜREL, Ziya, *Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk*, Ankara, 1989.

KÜÇÜKÜĞURLU, Murat, Gürkan Fırat SAYLAN, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 38 (2008).

ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar*, Ankara, 2001.

URAN, Hilmi, *Hâtıralarım*, Ankara, 1959.

YAVUZ, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", IX. Türk Tarih Kongresi Bildirileri, III, Ankara, 1989.

YILDIRIM, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara, 2001.

YILDIRIM, Seyfi, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", *Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu*, Yay. Haz. Mukaddes Arslan, Ankara, 2010,

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Trabzon-İran Transit Ticaret Yolunun 1934 Yılındaki Durumu

Dr. Öğr. Üyesi Şemsettin ÇELİK*

Özet

Yol medeniyettir. Hele bu yol ticaret yolu olunca insanlığa sunduğu hizmet ölçüsünde önemi daha da artmaktadır. Bu yollardan biri de İran transit ticaret yoludur. Tarihi çok eskilere dayanan bu yol aslında ipek yolunun bir kolu olup Avrupa ile Asya arasında ticaret eşyası taşınırdı. Burada Karadeniz önemli bir yere sahipti. 18. yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Doğu Karadeniz limanlarının canlanmasına neden oldu. Bu süreçte de iki yol önem kazandı. 19. yüzyılda İran transit ticaret yolu denince akla hemen iki güzergâh gelir. Bunlar Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu ile Sohom-Poti veya Batum-Tiflis-Tebriz güzergahıdır. Bu iki güzergâh gerek 19. Yüzyılın ikinci yarısında gerekse 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Türkiye ile Rusya arasında rekabet konusu teşkil etmiştir. Zaman zaman Türkiye veya Rusya, bu yol üzerindeki ticareti kendi taraflarına çekmeyi başarsalar da bu rekabetin 1930'larda da devam ettiği görülmektedir. Bu arada bu iki güzergaha 20. yüzyılda başka rakipler de ortaya çıkmıştır. Burada ele alınacak kısım Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergahı olacaktır. Bu yol üzerinde İran'a kadar giderek incelemelerde bulunan Trabzon Halkevi Başkanı ve aynı zamanda Ticaret Odası Başkatipli Osman Bey'in hazırlanmış olduğu rapor ışığında transit yolunun 1934'teki vaziyeti ortaya konularak Türkiye'nin bu kadim ticaret yolunun tekrar eski canlılığına kavuşturmak için göstermiş olduğu çabalar ve ürettiği politikalar anlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Transit Yolu, Ticaret, Trabzon, Erzurum, Tebriz.

The Status of Trabzon-Iran Transit Trade Road in 1934

The road is civilization. Especially when this road is a trade route, its importance increases even more in the extent of the service it provides to humanity. One of these ways is the Iranian transit trade route. This road, whose history dates back to ancient times, was actually a branch of the silk road and trade goods were transported between Europe and Asia. Here the Black Sea had an important place. The opening of the Black Sea to international trade in the last quarter of the 18th century led to the revival of the Eastern Black Sea ports. In this process, two ways gained importance. In the 19th century, when the Iranian transit trade route is mentioned, two routes immediately come to mind. These are Trabzon-Erzurum-Tabriz road and Sohom-Poti or Batum-Tbilisi-Tabriz route. These two routes became the subject of competition between Turkey and Russia both in the second half of the 19th century and in the first quarter of the 20th century. Although Turkey or Russia from time to time succeeded in attracting the trade on this road to their side, it is seen that this rivalry continued in the 1930s. Meanwhile, other rivals to these two routes emerged in the 20th century. The part to be discussed here will be the Trabzon-Erzurum-Tabriz route. In the light of the report prepared by the President of Trabzon Community Center and also the Chief Clerk of the Chamber of Commerce Osman Bey, who went to Iran on this road, the state of the transit road in 1934 was revealed and Turkey's efforts to restore this ancient trade route to its former vitality. and its policies will be explained.

Keywords: Transit Road, Trade, Trabzon, Erzurum, Tabriz.

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, semsettin.celik@erzurum.edu.tr

Giriş

Milattan çok önce ve sonra İran ve Hindistan emtiasının geçiş yolu olan ve tarihte sabit olduğu üzere “on binlerin ricati”nde en kısa yol olarak tercih edilen Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu İran’ı batıya bağlayan ve deniz kıyısında son bulan yolların en tabiisi ve en kısasıdır (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Nafia İşleri Mecmuası, 1934: 12). Bu yol, Türkiye sınırları içerisinde büyük bir hinterlanda sahip olup ta eski devirlerden beri coğrafi durum itibariyle İran transitini idare etmesinden dolayı “Transit Yolu” ismini de taşımaktadır (Nafia İşleri Mecmuası, 1934: 12). Yüzyıllarca önemini koruyan bu güzergahtaki İran dış ticaretinin ağırlık merkezini taşıyan Tebriz şehri, Süveyş Kanalı’nın açılışına kadar İran’ın ve Uzak Doğu’nun yegâne ticaret mübadele merkezi idi. Buranın iskelesi ise Trabzon’du (Onbulak, 1947: 2; Çetin, 2019: 225). İran ve doğunun ticari emtiası Tebriz’de toplanır, Hoy-Beyazıt-Erzurum-Trabzon yolu üzerinden deve kervanları ile sahile indirilirdi. Avrupa’dan gelen eşya da aynı yoldan Tebriz’e götürülürdü. Bu hal Süveyş Kanalı’nın açılmasına kadar devam etti (Issawi, 1970: 22). Süveyş Kanalı’nın açılmasından sonra Hamedan-Rahvez-Muhammere yolu faaliyete başladı. Fakat bu yol Trabzon yolundan çok uzun olduğu için eski faaliyetinin ancak %10’unu Trabzon-Tebriz yolundan kaçırabilmişti. Bu dönemde Trabzon Limanı’nın transit faaliyeti 50-60 bin tonu ve bu yolda işleyip Trabzon’a giren ve çıkan develerin sayısı ortalama olarak günde 300’ü aşıyordu (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Batum’un Rusların eline geçmesi üzerine Batum Limanı’nı ele alan Ruslar, Batum-Tiflis-Bakü arasına demiryolu döşeyerek transit ticaretini bu yola intikal ettirmişlerdir. Böylece İran transit ticaretinde ihracatın yaklaşık %70’i, ithalatın ise %50’den fazlası Batum yoluna geçmiştir. Bu da o zamanlar toplam İran transit ticaretinin neredeyse üçte ikisini oluşturmaktaydı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Issawi, 1983: 235). Daha sonra Ruslar biraz daha gayretle Tiflis’ten Çulfa’ya kadar da demiryolunun bir kolunu döşemek suretiyle mesafeyi biraz daha kısaltarak bu yoldaki faaliyetlerini daha da artırmışlardı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Ticaret Bakımından İran, 1934: 5; Abdülvahab Hayri, 2008: 80-82; Kaleli, 2003: 15). Buna karşılık Osmanlı Devleti, Trabzon-Erzurum demiryolunu gündemine almış ancak bu hususta istenen başarı elde edilememiştir (Küçükkuşurlu, 2008: 321). I. Dünya Savaşı’nın ilanına kadar Trabzon Limanı yine yılda 10-15 bin tonluk transit ticaret hareketi kaydetmişse de (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 62; Uzer, 1934: 1) savaş esnasında ve savaştan sonra İran transit ticareti, Akdeniz kıyılarında bulunan yeni farklı yollara yönelmiştir. Beyrut ve İskenderun’dan İran içlerine açılan Tahran-Hamedan-Bağdat yolu ve Tebriz’de Miyandüap-Revanduz-Musul yolu gibi birçok kanallar, Rusların faaliyetlerini ve Batum yolunu da etkilemiştir (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

Bu suretle her taraftan transit ticaretine el atılırken muntazam şoseler, demiryolu yapılırken Trabzon-Tebriz yolu tamir bile görmemiş ve yalnız İran’ın doğu ve batı Azerbaycan eyaletlerinde işsiz kalan ve miktarı gittikçe azalan develeri boğaz tokluğuna çalıştırmak suretiyle transit sürdürülmeye çalışılmıştır. Bu da yol üzerinde deve kulak kabilinden cüzi bir taşımacılık yapılabilmesine ve seneden seneye faaliyetin azalarak bu tarihi yolun sönmesine ve buna bağlı olarak güzergahtaki hanların ve konakların harabeye dönmesine neden olmuştur (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Nafia İşleri Mecmuası, 1934: 14). Bunu 1925-1930 yılları arasında Doğu Anadolu bölgesinde yaşanan sığır ve basından dolayı

İran'dan transit olarak sevk edilen yükleri taşıyan develere uygulanan karantina süresi de etkilemiştir (HR.İM. 172.19; HR.İM. 166.48; HR.İM. 171.29).

Trabzon Limanı'nın, I. Dünya Savaşı öncesi ve sonrasındaki ticari faaliyet tablolarını vererek bir mukayese yapıldığında İran transit ticaretinin Türkiye adına kaybettiği mevzi daha iyi anlaşılacaktır (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 63-64).

Sene	İhracat		İthalat		Yekun	
	Miktar (Ton)	Kıymet (Altın)	Miktar (Ton)	Kıymet (Altın)	Miktar (Ton)	Kıymet (Altın)
1909	14.178	673.000	88.144	1.657.067	102.000	2.330.000

Tablo 1. Trabzon Limanı'nın I. Dünya Savaşı'ndan Önceki Ticari Faaliyeti

Sene	Tahmil (Bin ton)	Tahliye (Bin ton)
1927	16.0	24.2
1928	12.6	29.1
1929	11.0	23.0
1930	12.8	26.4

Tablo 2. Trabzon Limanı'nın I. Dünya Savaşı'ndan Sonraki Ticari Faaliyeti

Her iki istatistik incelendiğinde, I. Dünya Savaşı'ndan evvel, Trabzon Limanı'nın transit trafiği 2 milyon 330 bin altın lira kıymetinde 102 bin tona ulaşırken savaştan sonra 102 bintondan 40 bin tona indiği anlaşılır. Halbuki 1900 yılında Trabzon'dan İran'a giden eşya miktarı 40.802 tondur (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 63; Issawi, 1970: 27). Diğer taraftan aynı tarihte Trabzon Limanı'na 922.800 tonlato hacminde 683 vapur uğramış ve bu vapurlar 88.144 ton eşya boşaltırken 17.178 ton eşya yüklemişlerdi. Bu durumda I. Dünya Savaşı öncesine göre Trabzon Limanı'nın bir hayli mevkiini kaybettiği görülmektedir (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 63; Onbulak, 1947: 2). Transit hareketini gösteren bir başka tabloda, bunu daha açık bir şekilde görmek mümkündür:

Sene	İran'dan gelen		İran'a giden		Yekun	
	Miktar (ton)	Kıymet (milyon)	Miktar (ton)	Kıymet (milyon)	Miktar (ton)	Kıymet (milyon)
1927	2.000	2.2	4.317	12.1	6.317	14.3
1928	955	3.2	2.580	9.8	3.535	13.0
1929	640	2.1	1.967	7.3	2.607	9.4
1930	189	0.186	1.196	3.5	1.385	3.7

Tablo 3. Transit Hareketi

Buna göre 1927 yılında 14 milyon lira değerindeki 6.400 tonluk İran transitinin 1930 yılında 3 milyon yedi yüz bin lira değerinde 1.385 tona indiği görülmektedir. Bu suretle Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundaki transit ticaret miktarında kilo itibarıyla yaklaşık olarak %70'e yakın bir kayıp söz konusudur (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 63-64). Yine 1929 yılında transit ticaretinden ülkeye giren para toplam 438.000 lira gibi önemli bir miktar gösterirken 1930 yılında birdenbire 244.000 liraya düşmüştür. Dikkat çekici bu düşüşte eşya tonajının azalması başlıca etken ise de İran parasının değer kaybetmesi buna mukabil işçi yevmiyelerinin artmaması da etkili olmuştur (Ali İktisat Meclisi Raporları 10, 1932: 6).

Mondros Mütarekesi'nden sonra Rusya'daki karışıklıklar nedeniyle İran transiti yine Türkiye'ye, Trabzon-Tebriz yoluna yönelmiştir (Nafia İşleri Mecmuası, 1934: 14; Daei, 2019: 214). 1925 yılında 70 bin deve yükü eşya Trabzon Limanı vasıtasıyla ihraç olunmuştu. Ticaret Odası kayıtlarına göre ise 1926 yılında Trabzon gümrüklerine giren eşya miktarı 43.015 parça idi. Görenlerin anlattıklarına göre 1927 yılında bu yol üzerinde transit eşya nakleden katarlar binlerce deveden oluşmakta ve Trabzon gümrüğü transit ambarları, sundurmaları ve gümrüğün önündeki geniş meydan transit eşya ile dolup taşmaktaydı (Onbulak, 1947: 2: Milliyet, 29 Temmuz 1934: 5). 1928 yılında ise Trabzon'dan İran'a transit olarak 8.783 deve yükü muhtelif eşya sevk edilmişti (Vakit, 5 Kanunisanı 1929: 3). Daha sonra Rusların gümrük formalitelerini sadeleştirmeleri, transit muamelesini vergiden muaf tutmaları, şimendifer tarifelerini indirmeleri, bankalar vasıtası ile icap eden yardımda bulunmaları üzerine tekrar Rusya'ya intikal etmiştir (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 65; Akşam, 4 Teşrinievvel 1931). Bu tarihlerde Türk hükümeti tarafından transit yolunun inşa ve tamirine henüz başlanmadığından, bir ara İktisat Vekaleti, Artvin-Erzurum-Trabzon üçgeni ile bunun etrafındaki şark vilayetlerinin Batum yolundan transit suretiyle istifadelerini temin etmek için, Rusya ile ticari anlaşma¹ yapmak amacıyla müzakerelerde bulunmak üzere teşebbüse geçmişti (Vakit, 1 Teşrinisanı 1929: 1; Mehmet Asım, (1930): 4). Diğer yandan aynı tarihlerde İngilizler de Hanikin-Bağdat ve Tebriz-Musul güzergahlarına önem vererek İran transit ticaretini Basra Körfezi'ne çevirmeye çalışmaktaydılar (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 65). Aslına bakılırsa Bağdat-Hankin güzergahı 19. yüzyıl ortalarında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Trabzon ve transit yolu aleyhine faaliyete geçmişti (Nafia İşleri Mecmuası, 1934: 13).

Bu, Rus ve İngiliz faaliyeti karşısında İran transit ticaretinde Türkiye'nin durumu ne olacaktı? Kaçmakta olan transit ticaretini tekrar Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluna çevrilmesi mümkün müydü? İşte bu hususta öteden beri düşünülen bazı tedbirler vardı. Bunlar; Trabzon-Kızıldize yolunun bir an önce tamamlanarak kamyonların işleyebileceği bir hale getirilmesi, Trabzon Limanı'nda gerekli tesisatın yapılması ve gümrük formalitelerinin en aza indirilmesi idi. Bu arada liman ile transit meselesini bir arada düşünmek gerekiyordu. Çünkü transitsiz Trabzon, şimal vilayetlerinin sınırlı ölçüdeki ticaretine aracılık etmekten öteye geçemezdi. Trabzon Limanı, transit meselesinin bir safhasını teşkil etmesi dolayısıyla önemli olmakla beraber bu tarihlerde rekabete maruz kalan Trabzon-İran transiti yalnız Trabzon

¹ Aslına bakılırsa Rusya ile 1927 yılından beri var olan ticaret anlaşması gereğince Ruslar Türklere Batum Limanı'ndan transit için istifade hakkı vermişlerdi. Ancak bu hak tam ve serbest değildi. "Türkiye'nin şark vilayetlerinden garp vilayetlerine Batum tariki ile mal sevk edilebilir" denilmiştir. Halbuki Batum transiti işlerinde bu suretle "Türkiye'nin şark vilayetlerinden garp vilayetlerine mal sevki" kaydının ilave edilmiş olması iki taraf arasında daima eşyanın menşei ve mevridi noktasından birçok ihtilaflara sebep oluyor. Bunun neticesinde Batum transiti vasıtasından Türkler hiçbir istifade temin edemiyordu. Bundan dolayı Türkiye ile Rusya arasında uygulanmakta olan anlaşmanın Türkiye için zararlı ve zayıf noktalarının düzeltilmesi için bu tarihlerde Rusya ile karşılıklı görüşmeler yapılmaktaydı (Mehmet Asım, 1929: 1). Diğer yandan Batum yolundan serbest bir transite müsaade etmeleri, Artvin'de bulunan bakır madenlerinin (Kuvarshan(Bakırköy) ve Murgul) işletilebilmesi açısından da mühimdi. Çünkü buradaki fabrikanın işlemesi için gerekli eşyanın dışardan getirilmesi, üretilen madenin dışarıya gönderilmesi buna bağlıydı. Eğer yeni yapılacak ticaret anlaşması, şark vilayetlerinin Batum transit yolundan serbestçe istifadelerini temin etmezse devletin elinde bulunan milyonlarca liralık bakır fabrikası çürümeğe terk edilmiş olacaktı (Mehmet Asım, 1929: 1).

Limanı açısından değil, aynı zamanda ekonomik bakımdan Türkiye'nin ihmale gelmeyecek kadar önemli bir meselesiydi (Ali İktisat Meclisi Raporları 9, 1932: 65-66).

Transit Yolunun 1934 Yılındaki Durumu

Türk-İran transit ticaretinin bel kemiğini teşkil eden Trabzon-Erzurum yolu İran transitinden başka doğu vilayetlerinin de ulaşım, ticaret ve taşımacılık bakımından tek yoluydu.² Trabzon Limanı ise Erzurum, Van ve Gümüşhane vilayetlerinin tamamen Erzincan, Dersim ve Muş vilayetlerinin de kısmen iskelesiydi. I. Dünya Savaşı'ndan sonra, Kars ve Ardahan havalisi de iktisadi bakımdan buraya bağlanmıştı. Bundan başka Trabzon, eskiden beri önemli bir transit merkezi olup İran transiti de buraya ayrıca kıymet ve ehemmiyet vermekteydi (Ali İktisat Meclisi Raporları, 1932: 62). Basına göre 1934 yılı başlarında İran ticaretinin %70'ine Ruslar hakimdi. İran'la Türkiye arasında iyi bir transit yolu olan Tebriz-Trabzon yolunun bir an evvel yapılmasını İranlı tüccarlarda çok istemekteydi (Akşam, 30 Kanunusani 1934: 7). İran tacirlerine sempatik gelen Trabzon-Tebriz yolu, ananeye dayandığından önemini korumaktaydı. Bu da bu yol için psikolojik bakımdan bir kazançtı. Fakat yolun uzunluğu, coğrafyanın çıkardığı engeller çoktu. Bu hal 10-15 yıldan beri ilgililerin gözünden kaçmış değildi. Zaman zaman bu yolda kamyon seferleri kurmak için şirketler kurulmuş ve yaz kış seferlerin başarılmaması istenmişti (Kurun, 19 Şubat 1935: 3). Bu durum Cumhuriyet hükümeti tarafından takdir edilerek 1931 yılında inşasına başlanan bu yolun (Alpan ve Öksüz, 2019: 151) ihyası için son senelerde 3,5 milyon lira sarf edilmek suretiyle Trabzon'dan İran sınırına kadar 624 km'den ibaret yolun parça parça tamirine başlanmıştı. Bu çalışmalar hemen müspet tesirlerini göstermiş ve 1930'da 9.033, 1931'de 6.872 parça İran transit eşyası gelip geçmiş iken yolun tamirine başlanır başlanmaz bir artış görülmüş ve 1932 yılında 9.334 parçaya çıkmış, 1933 yılında da daha bir misli derecesinde artışla 15 bin parçadan fazla eşyaya ulaşmıştı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Milliyet, 29 Temmuz 1934: 5). Ayrıca bu sıralar Rus mallarına karşı İran'da uzun süre devam eden genel boykottan dolayı İran-Trabzon transit yolu üzerindeki taşımacılık çok canlanmıştı. Bu yol ile İran'dan dışarıya külliyyetli miktarda halı, pamuk, kalpaklık deri, sebze, badem ve kuru meyve ihraç edilir ve bunları götüren kervanlar dönüşte ekseriya mensucat ve küçük demir kapkacaklar getirirdi (Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927, 1926: 405; Akşam, 31 Teşrinievvel 1933: 11;).

İran transit ticareti söz konusu olunca ilk önce hatıra gelen Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu olduğundan Türk hükümeti 1934 yılı başına kadar yolun üçte ikisini genişleterek tamir ettirmişti. Bu yolun Trabzon-Erzurum arasındaki 320 km'lik kısmı 1930-1934 yılları arasında bitirilmişti (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Haber, 29 Mart 1937: 11). Bu tarihlerde İran'ın en fazla ticari ilişki içerisinde olduğu ülke Almanya idi. I. Dünya Savaşı'ndan önce ise Lehistan pazarları ile daha fazla iş yapıyordu. İran, bu memleketlerle temaslarını ancak Trabzon yolunu takip ederek devam ettirebilirdi. Batılılaşmakta olan ve batıya yönünü çeviren İran'ın Avrupa ile olan teması zamanla artacağından bu arada eşya kadar önemli bir yer işgal edecek

² Zaman içerisinde karşılaşılan bütün olumsuzluklara rağmen zamanında Osmanlı-İran ticaretinin Avrupa'ya açılan tek kapısı hükmündeki Tebriz-Bayezid-Erzurum-Trabzon yolu, bölgeye ve bölge halkına her zaman faydalı olmuş, ticaretin Rus-Kafkas yoluna kaydığı zamanlar da dahi bu yoldan ticaret ve kazanç hiçbir zaman eksilmemiştir (Tozlu, 1997: 204). Bütün ihtişamını kaybetmiş olsa da Cumhuriyet'in ilk yıllarında bile İran ticareti bölgede yaşayanlar için bir gelir kapısı olmuştur (Küçüküçürlü, 2008: 327-328; Çelik, 2018: 369). Ayrıca bu konu da detaylı bilgi için bkz. (Küçüküçürlü, 2018: 311-325).

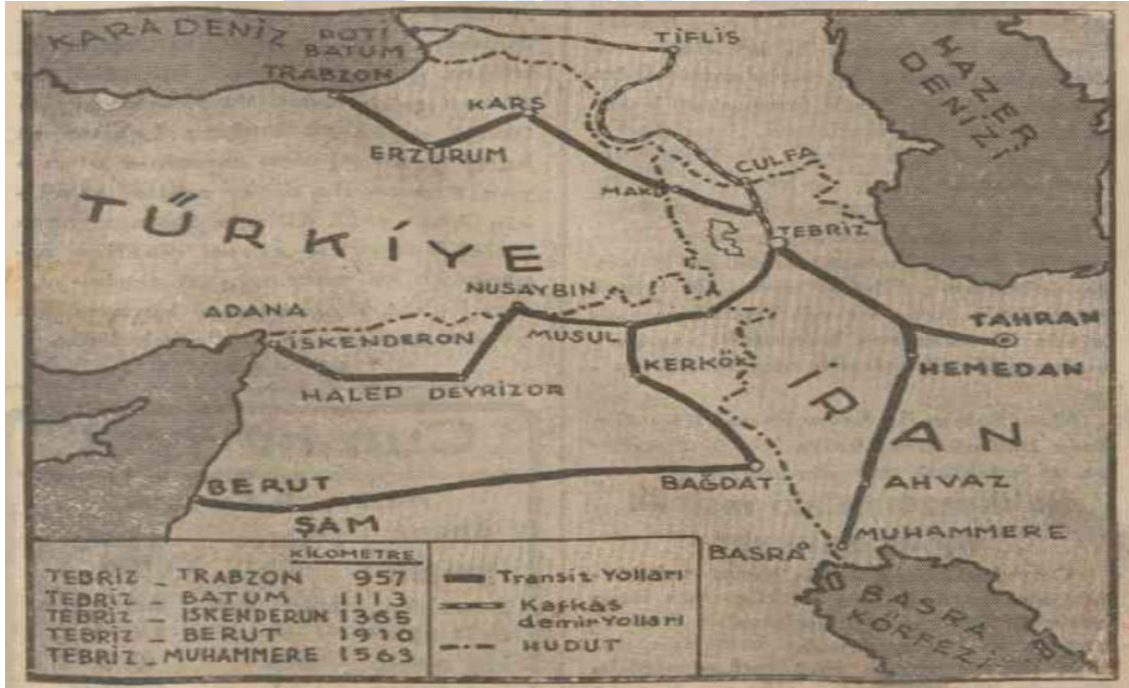
yolcu taşımacılığı da doğal olarak en kısa yolu tercih edecekti. Bu da Tebriz-Trabzon-Köstence yolu olabilirdi (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

Trabzon-İran transit yolu inşa edilip bittiği ve üzerinde otobüsler işlemeye başladığı zaman İstanbul'dan Tahran'a bir yol ile 6-7 günde gidilebilecek ve İran'ın Avrupa ile ekonomik ulaşımı bir haftaya inmiş olacaktı (Son Posta, 6 Mayıs 1937: 10). Nitekim Tebriz'den 3 günde Trabzon'a indirilen eşyanın doğru postalarla nihayet 2 günde İstanbul'a ve oradan da azami 3 günde Orta Avrupa şehirlerine nakli daima mümkündü. Ekonomik bakımdan bilinen bir husus olduğu üzere deniz nakliyatı her zaman ve her yerde kara nakliyatından ucuz olduğu için karalarda sahile ulaşan en kısa yolun tercihi çok tabii bir keyfiyet olduğu gibi aynı zamanda iktisadi bir zorunluluktur. Transit ticaretinin Trabzon üzerinden işlemesi, daha önemli bir transit merkezi olan İstanbul Limanı'nı da bir kat daha şenlendirecekti. Aslında Trabzon'dan başka Batum yolu ile İran'a geçen eşyanın büyük kısmı boğazlardan geçerek İstanbul'da aktarma yapılmaktaydı. Bu durumda Trabzon Ticaret Odası Başkanı Osman Cudi Bey'e göre, eğer Trabzon-Tebriz transit yolu tamamlanırsa ve transit ticaretinin gelişmesi lehinde, İstanbul ve Trabzon'da birer serbest mütaka kurulması gibi ciddi ve acil tedbirler alınır bu yol rakip kabul etmez en önemli bir yol haline gelmiş olacaktı. Emniyet, sürat, ucuzluk sayesinde daima işleyecek olan bu yola ve Trabzon Limanı'na ne Beyrut, ne Hayfa, ne İskenderun ve ne de Batum Limanı hiçbir şekilde tesir yapamayacaktı. Gerçekten Trabzon-İran transit yolu diğer yolların üçte biri kadar çok büyük fark gösterecekti (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun yapılması ve motorize edilmesi, yalnız I. Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi İran transit ticaretini Türkiye'ye çekmekle kalmayacak, bununla birlikte doğudaki illerin ulaşım ve nakil ihtiyacını da önemli oranda karşılanmış olacaktı (TBMM Zabıt Ceridesi, V/6, 28.4.1937: 146). Fakat söz konusu dönemde yani, 1934'te Tebriz'den dört transit yolu çıkmaktaydı. Birisi Tebriz-Muhammere yolu ki, 1.567 km uzunluğunda olup kamyonla 8 günde kat olunmaktaydı. Basra Körfezi'ne kadar İran'ın 10 tonluk kamyonları ile yapılan taşımacılık ucuz olsa da bu yol büyük denizleri aşmayı gerektirdiğinden yabancı limanlara 30 ila 45 günde ancak ulaşabiliyordu. İkincisi Tebriz'den Savcibulak-Revanduz yolu idi ki, iki kola ayrılarak Musul-Nuseybin-Deyrizor-Halep-İskenderun'a kadar 1.365 km ve Musul-Kerkük-Bağdat-Şam-Beyrut yolu 1.910 km uzaklıktaydı.³ Bu yollarda da motorlu en seri arabalar 7-8 günde sahile ulaşmaktaydı. Çöller aşan bu güzergahta asfalt yollar muntazam şoseler ve kısmen demiryolu ve sahillerde limanlar yapılmış ise de Irak ve Suriye dahilinde asayişin çok mükemmel olmaması İran tacirlerine fazla güven vermiyordu. Nitekim dönemin İran Hariciye veziri Kazimi Han'ın Revanduz yolunda bizzat yaptığı incelemesine dair İran'ın Şafak-ı Sulh gazetesinde yayınlanan raporunda, yol kenarında Tellürremile mevkiinde iki taraf Araplarının yollardan geçen otomobilleri soyduklarından emniyetin berkemal olmadığı belirtilmişti. Bundan dolayı

³ Bu tarihlerde Karadeniz üzerinden geçen İran transitinin büyük kısmı Beyrut yoluna kaymıştı (BCA, 30.10.0.0.168.171.2). Hatta basında yer alan haberlere göre, İranlılar Suriye'yi kendileri için bir transit merkezi yapmaya çalışmaktaydılar. Bunu da Beyrut ve İskenderun Limanları vasıtasıyla yapmayı planlamaktaydılar (Yenigün, 13 İkinciteşrin 1934: 1). Bunun için bir İran heyeti transit eşyası için depolar kiralamak üzere Beyrut Ali Komiserliği ile müzakerelere başlamışlardı. İran transit eşyası Tahran-Kazvin-Hemedan-Kermansah-Bağdat-Şam-Beyrut yolunu takip edecekti. Bir yandan da Suriye ile Irak'ı birbirine bağlayan telefon hattının yapımına devam edilmekteydi (Akşam, 17 Şubat 1934: 2, 11 Haziran 1934: 5).

Musul mutasarrıfı bu noktada seyahati temin için mitralyözle donatılmış bir otomobil ve birkaç polisi güvenliği sağlamak üzere görevlendirmişti. Üçüncü yol Tebriz-Çulfa-Tiflis-Batum Demiryolu 1.113 km olup bu yol ile işleyen tacirlerin zaman zaman Ruslardan zarar görmüş olmaları Rusların daha sonra azami kolaylıklar göstermesi ile de tatmin edilememişti. Esasen Rus trenlerine verilen tüccar eşyası asgari bir hafta içinde Batum'a getirilmekte ve Rusların kendi vapurlarıyla nakletmek istemeleri bu eşyayı bazen bir aydan fazla ambarlarda bırakmaktaydı. Dördüncü yol Tebriz-Hoy-Bayezıt-Erzurum-Trabzon yolu 957 km idi. Bunun 625 km'si Türkiye dahilinde 332 km'si İran içindedir. Bu güzergâh deve ayağıyla 30 günde ve yazın hava müsait olduğu zamanlarda ise kamyonetlerle azami 4 günde kat edilmekteydi. Bu yol üzerinde işleyen nakil vasıtalarının benzin, lastik masrafı, gümrük muameleleri, transit eşyadan alınan iskele vergisi, gümrük vergisi teminatı masrafları nakil ücretlerini diğer yolların tatbik ettikleri tarifeler seviyesine indirmediği için, bu en kısa yol maalesef diğer yollardan çok az ve adeta döküntü halinde yapılan nakliyatla sınırlı kalmaktaydı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Uzer, 1934: 4; Milliyet, 29 Temmuz 1934: 5).

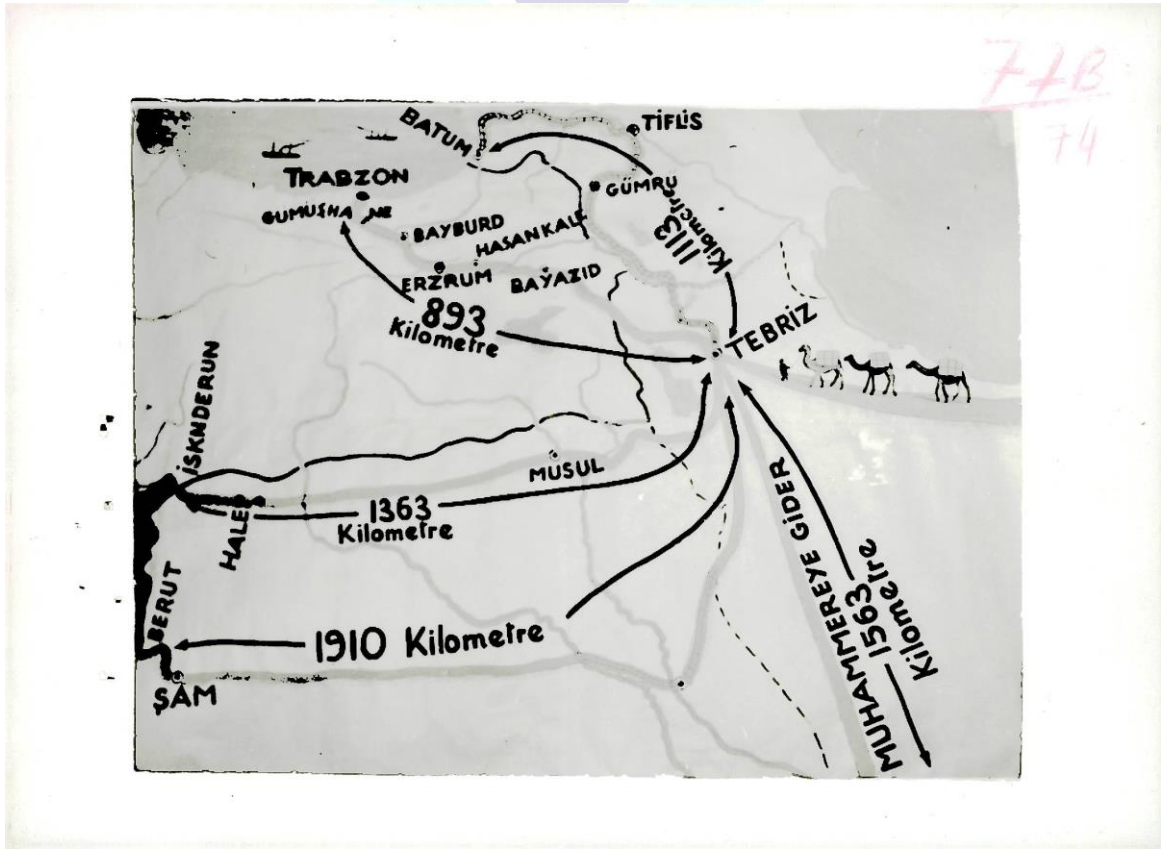


Harita 1. İran'ın transit yolları ile bu yolların uzunlukları (Cumhuriyet, 29 Haziran 1934).

Bu bilgilere göre kuzey İran transisinin için en kısa ve en kârlı yol kendiliğinden ortaya çıkar. Şöyle ki kuzey İran'ı özellikle Tahran'ı Avrupa'ya bağlayan ve aynı zamanda posta nakliyatı için de en kısa ve tek yol Trabzon-İstanbul yolu olduğu anlaşılır. Çünkü buradan geçen koli nakliyatından temin edilecek kolaylık ve çabukluk ticari bakımdan iki devlet açısından da çok cazipti (Uzer, 1934: 4). Nitekim bu tarihlerde Çekoslovakya gibi bazı Avrupalı devletler, mallarını İran ve civardaki ülkelere satmak için Tuna yolunu ticaret yolu olarak tercih etmekteydi. Tuna yolundan yapılacak nakliyat ise Türkiye'yi doğrudan alakadar ediyordu. Çünkü Çekoslovakya'nın İran'a mal sevk etmek için Trabzon iskelesini ihraç iskelesi olarak kullanması gerekmektedir (Akşam, 10 Eylül 1929). İstanbul'dan yüklenecek veya transit olarak Boğazlardan geçecek eşyanın, postanın dokuzuncu günü Tebriz'de tüccarın mağazasına girmesi ve eline geçmesi, onuncu günü de aynı şekilde Tahran'a erişmesi

mümkündü. Bunun bir örneğini 1929 yılında Mahmut Hüsnü kaptan adında bir girişimcinin o zamanki gümrük, pasaport ve asayiş zorluklarına rağmen Trabzon'dan yüklettiği İran tüccarına ait malı ve beraberindeki birkaç taciri hareketinin altıncı günü Tebriz'e yetiştirmesinde görüyoruz. Hüsnü Kaptan, bu malları Tebriz'e yetiştirdiği zaman Tebriz tüccarı tarafından eller üstünde tutularak kendisine bolca ikramlarda bulunulmuştu. Tebrizli tüccarlar bu şahsi teşebbüsün ülkeler düzeyinde daha sistemli ve geniş bir şekilde yapıldığı takdirde Türk ve İran tüccarlarının bundan büyük fayda sağlayacaklarını düşünmekteydiler. Bu şahsi girişimlerin düzenli bir hale getirilememesi yüzünden İran ve Türk ticaret malları ve dolayısıyla transit ticareti senelerce yolunu şaşırmıştı. Özetle küçük büyük birtakım sebepler, bu tarihi ve tabii yolu başka istikametlere çevirmişti (Uzer, 1934: 4).

İran'dan çıkan transit yollarının durumunu gösteren bir başka harita da ise yolların uzunlukları şu şekilde verilmiştir:



Harita 2. İran Transit Yolları (BCA, 30.10.0.0.71.465.1).

Osman Cudi Bey, raporunda Yunus Nadi'nin aynı tarihlerde yazdığı yazıya atıfta bulunarak Yunus Nadi Bey'in Hududu Saray'dan İran'daki Makü'ye 20 km'lik mesafe olarak verdiği bilgiyi şöyle düzeltmektedir (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Nadi, 1934: 1): Maku'dan İran dahilinde Bezirgan'a 15, oradan da Türkiye sınırında Gürbulak mevkiine 5 km mesafe olup bu mevki Trabzon yolunun İran sınırındaki iltisak noktasıdır. Saray ile Maku arasında 100 km kadar uzaklık olup İran dahilinde bu iki mevki arasında muntazaman şose de yoktur. Halbuki Gürbulak'tan itibaren Makü-Hoy-Mernet-Tebriz yolu motorlu araçların işlemesine uygun bir halde bulunmaktaydı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

Buraya kadar anlatılanlar şunu göstermektedir ki, İran'ın harici ticaretinde coğrafi vaziyeti dolayısıyla bir transit yoluna muhtaçtı. Peki o halde İran için dünya pazarlarına en yakın, en emin ve ucuz yol hangisi olabilirdi? Elde edilen bulgular, bu dönemde İran hükümetinin üç proje üzerinde durduğunu göstermektedir. Bunlardan birincisi Beyrut veya Hayfa Limanı, ikincisi Halep yoluyla İskenderun Limanı ve üçüncüsü ise Türk limanlarıyla alakalıydı (Yenigün, 8 Şubat 1936: 2). Bu konuda Nafia Vekaleti mecmuasına bir değerlendirmede bulunan mühendis Şevki Bey, İran için en iyi transit yolu olarak Türkiye yollarını göstermiştir. Türkiye üzerinden iki yol vardır. Biri, Türkiye sınırları güneyinden geçen yollar, diğeri ise Türkiye sınırları kuzeyinden geçen yollardır ki, 1934 yılında İran transit ticareti için gündeme gelen hususlardan biri de Türkiye içerisindeki bu güzergahlardır. Bu yollar şunlardır (İran'ın Harici Ticareti İçin En Müsait Yol Hangisidir?, 1934: 7):

- 1- Elaziz-Malatya-Fevzipaşa-Mersin hattı.
- 2- Elaziz-Malatya-Sivas-Samsun hattı.
- 3- Erzurum-Sivas-Ankara-İstanbul hattı.

Bu yollardan Elaziz-Mersin yolu İran sınırına kadar uzatıldığı takdirde 1.100 km olacaktı. Samsun'a inen diğeri yol İran sınırından itibaren 1.300 km idi. Üçüncü yola gelince bu yolun uzunluğu da 2.000 km'ye yakındı. Bu yollara dair incelemelerde farklı düşünceler ileri sürülmekteydi. Ancak mühendis Şevki Bey, meseleyi İran dış ticaret menfaatlerine göre değerlendirdiğinde, İran'ın daha ziyade Akdeniz limanlarına eğilimli olduğunu ifade etmekte ve dolayısıyla da İran için en karlı yol olarak Elaziz-Malatya-Fevzipaşa-Mersin hattını uygun görmekteydi (İran'ın Harici Ticareti İçin En Müsait Yol Hangisidir?, 1934: 7). Elazığ-Mersin hattını uygun görüp yetkililere teklif edenlerden biri de Cumhuriyet gazetesi başyazarı Yunus Nadi idi. Mersin'den başlayıp Ergani yolundan Elazığ'a varan demiryolu, Yunus Nadi'ye göre Elazığ'dan itibaren İran'a doğru şu hattı takip edecekti: Elazığ-Paluçapakçur-Valir-Ziyaret-Muş-Bulanık-Tutak-Bargiri(Muradiye/Van)-Saray. Azami 500 km uzunluğunda olacak bu demiryolunun yalnız Valir ile Ziyaret arasında Şeytandağları denilen bazen tünel açmak ve çoğunlukla da su kenarından gitmek suretiyle geçilecek en fazla 40 km'lik bir kısmı dar bir vadiden ibaret olup üst tarafı nehir kenarı ve ova olarak tamamen düzdü. Bu demiryolu Tutak'tan kuzeye doğru çekilecek bir kolla Köprüköy civarında Sivas-Erzurum şark şimendiferine bağlanacağı gibi aynı zamanda Tutak'ın güneyinden döşenecek bir kolla da İran'a doğru uzanmak üzere önce Bargiri'ye sonra da Mahmudisaray (Saray/Van)a kadar giderek buradan İran'ın Maku'ye ulaşacaktı (Nadi, 1934: 1). Daha sonraki yıllarda Türkiye'nin Tahran büyükelçiliği tarafından Hariciye Vekaletine sunulan bir rapor da bunu doğrulamaktaydı. Henüz tasavvur aşamasında olan bu programa göre, İran şimendiferlerinin Türkiye şimendiferleri ile iltisak noktası olarak Maku gösterilirken diğeri taraftan Tahran'dan gelip Tebriz'den geçerek Rızaiye ve Kotur üzerinden bu hattın birleşmesine taraftar bulunanlar da vardı (BCA, 30.10.0.0.261.761.18; BCA, 30.10.0.0.261.762.6). Nitekim 1937 yılında İran, mümkün oldukça süratli bir şekilde Güney Azerbaycan'ı Transiranian demiryoluna birleştirmeye ve bu hattı Kotur'a kadar uzatmaya karar vermişti. Ancak İran hükümeti, demiryollarının Türkiye ile iltisakının 10 yılı bulacağını bildirmişti. (BCA, 30.10.0.0.151.71.15).

Yunus Nadi'ye göre eğer Türkiye Mersin Limanı ile beraber bu demiryolunu da inşaaya karar vermesi halinde, İran hükümeti de İran topraklarında Maku'ye bağlanacak bir hattı

büyük bir ihtimalle Huy-Selmas-Urmiye istikametinde inşa ettirmeyi çok faydalı bulabilirdi. Böyle bir düşüncenin gerçekleşmesi durumunda şimendiferle İran'ın Akdeniz'le irtibatı Türkiye dahilinde 1.000 km'lik, yani bir günlük bir şimendifer yolculuğuna inmiş olacaktı. O takdirde nereden giderse gitsin İran transiti için bu yolla rekabet edecek başka bir yol olamazdı. Fakat böyle bir durumda Mersin Limanı'nı İran transitini de kolaylaştıracak bir şekilde inşa etmek icap edecekti (Nadi, 1934: 1). Aslında İran'da Türkiye ile demiryollarının birleştirilmesinden yanaydı ki, bu husus İran Şahı Pehlevi tarafından, Türkiye'nin Rızaiye konsolosu Ali Ramazanoğlu ile yaptığı görüşmede, dile getirilmişti (BCA, 30.10.0.0.261.761.9). Gazeteci Abidin Daver'e göre ise esasına bakılacak olursa Mersin'de fenni bir limana, Ergani bakırını ve güney vilayetlerindeki ürünlerin ihraç edilmesi için, Türkiye'nin de ihtiyacı vardı. O halde İran transitini elden kaçırmamak için yapılması gereken şey, Mersin'e bir demiryolu ile bağlı olan Elazığ'ı İran sınırına da bir demiryolu ile bağlamaktı. Çünkü bu sıralarda Musul'u İskenderun'a bağlayacak olan Nusaybin-Musul demiryolunun 1934 yılı sonuna kadar tamamlanacağı haberleri alınmaktaydı (Daver, 1934: 1).



Harita 3. Elazığ'ı İran'a bağlayacak olan demiryolunun güzergahını gösterir harita (Cumhuriyet, 27 Şubat 1934).

Fakat 1934 yılı ortalarındaki İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye ziyareti esnasında Trabzon-Erzurum yolundan gidip gelişleri, Trabzon-İran transit ticareti meselesini yeni baştan canlandırmış ve Şah'ın seyahatinden önce Mersin veya Samsun yolunu savunanların düşüncelerini değiştirmiş ve İran transit yolunun en kestirmesinin Trabzon-Tebriz yolu olduğu beyan edilmeye başlanmıştı (İran Transit Ticareti ve Trabzon Limanı, 1934: 7).

Osman Bey'e göre Sivas-Erzurum demiryolu hattının tamamlanmasının 5-6 yıl gibi bir zaman alacağı ve yine Erzurum'dan veya Elazığ'dan Van'a Saray'a kadar demiryolu veya yeni

bir şose açılması ve bu yolun İran sınırına kadar da uzatılması hem ekonomik külfete mal olması ve hem de süre açısından uzun zaman alacağı düşünülmemeliydi. Bu yüzden bugün mevcut bir yol olduğundan on sene sonraki vaziyete göre bir değerlendirme yapmaktansa bu yolun inşasının tamamlanması halinde en fazla bir yıl içinde bütün transit cereyanlarının Trabzon'da toplanacağını savunuyordu (BCA, 30.10.0.0.168.171.1). İran transit ticaretinin bu istikamette canlanması ekonomik olarak her iki ülkenin gelirlerinde önemli artışa yol açacaktı. Zira 1934 yılında İran transitinin parasal hacmi 400.000 kûsur ton idi. Bunun 100.000 bin tonunun Trabzon Limanı'na intikali halinde her iki devletin temin edeceği gelir birkaç milyon liradan az değildi (Uzer, 1934: 4). Bu sıralarda Trabzon'da İran transiti işiyle meşgul olan İranlı 3-5 tüccar vardı. Akşam gazetesinin Trabzon ve havalisi muhabirinin bunlarla yaptığı görüşmede, İranlı tacirler, İran transitinin Trabzon'dan geçmesi için şu iki hususun halledilmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdi. Bunlardan birincisi yol, ikincisi de resim ve gümrük işlerinin düzeltilmesiydi (İran Transit Ticareti ve Trabzon Limanı, 1934: 7).

Ancak o günkü şartlarda henüz Erzurum'a bile ulaşmamış olan demiryolunun İran sınırına kadar uzatılması ve İran demiryollarıyla bağlanması hemen gerçekleştirilecek bir iş değildi. Bu yüzden istikameti Beyrut'a, Basra'ya, Hayfa'ya ve İskenderun'a çevrilen İran transit ticaretinin, buralarda daha fazla yerleşip kökleşmemesi için, zaman kaybetmeden kamyonlarla ve otobüslerle eşya ve yolcu nakliyatına ve karşılıklı olarak iki ülke arasında posta değişimine başlanması hayati öneme sahipti. Üstelik bu yolda seyahat eden 5-10 bin yolcunun daha rahat yolculuk yapabilmeleri de buna bağlıydı (Uzer, 1934: 4).

Öte yandan Osman Cudi Bey, transit yolunda yapılacak köprülerin, menfezlerin, sel duvarlarının büyük bir kısmının yapıldığını (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Hakimiyeti Milliye, 5 Ağustos 1933, 8 Nisan 1934) ancak yeni bir tahsisat verilmezse harcanan 3,5 milyon lira ve son günlerde Türkiye lehine gelişme gösteren transit ticaretinin tamamen elden çıkacağını dile getirdikten sonra Cumhuriyet idaresi tarafından yapımına başlanan Trabzon-Erzurum-Bayezit yolunun az zamanda tamamlanacağına inandığını belirterek İran transit ticaretinin kısa zaman içerisinde tekrar Türk topraklarında ve Türk sularında toplanmasını temin edecek olan tedbirleri dört maddede şöyle özetlemiştir (BCA, 30.10.0.0.168.171.1; Uzer, 1934: 4):

- 1- Trabzon-Erzurum-Bayezit yolunun ikmal ve inşası
- 2- Yükleme ve boşaltma işlemlerinin emniyetle ve kolaylıkla icrasını temin için Trabzon'da acilen bir dalga kıran inşası
- 3- Gümrüklerde tatbik edilen transit muamelelerinin kolaylaştırılması ve İstanbul veya Trabzon'da serbest muntika kurulması
- 4- Genel masrafların azaltılması

Transit yolunda her şeyden önce alınması gereken tedbirlerden biri de tüccar malının sigortasıydı. Bu sigortayı üstlenecek olanlar, yolun arızalı yerlerden geçmesinden dolayı her şeyden önce bir devlet teminatı istiyorlardı. Bundan başka 1.000 km'lik bu güzergahta asayişli sağlayacak karakollar, telefonlar, istasyonlar, garajlar, yolcuları ve tüccar malını barındıracak hanlar, oteller, depolar yapılması ve bunların iyi bir halde bulundurulması gerekiyordu. Bunlar da ancak hükümet tarafından yapılacak işlerdi ki, iki milletin ticaret ve iktisat sahasında refah ve saadetini temin edecek verimli teşebbüs ve düşüncelerdi (Uzer, 1934: 4).

Osman Bey, transit yolu hakkındaki bu değerlendirmelerini yıllardan beri yapılan incelemelere, transit yolunda bizzat yapmış olduğu gözlemlere ve İran'daki tüccarlarla yapılan temaslara dayandırmıştır. Ayrıca Trabzon Ticaret Odası'nın da bu hususta öteden beri çok geniş incelemeler yaparak bu yolla ilgili problemlerin teşhisini tespit etmişti. Osman Bey'in isteği öteden beri var olan ama son zamanlarda önemini kaybeden transit yolunun Cumhuriyet idaresi tarafından yeniden önceki haline getirilmesi idi. Böylece Trabzon da tarihi ve doğal vasfı olan transit ticaretine yeniden kavuşmuş olacaktı (BCA, 30.10.0.0.168.171.1).

Transit yolunda yapılan inşa ve tamir faaliyetlerine göz atacak olursak, Trabzon'dan İran sınırına kadar uzanan 645 km uzunluğundaki bu yolun 1931 yılında ıslah ve tamirine başlandığı zaman Trabzon'dan Zigana'ya kadar 70 km'lik kısmı ile Kopdağ'ndan Hasankale'ye 120 km olmak üzere toplam ancak 190 km'si tamire muhtaç fakat seyri sefere müsait kırma taş şose halinde bulunuyordu. Geri kalan 465 km'den Gümüşhane vilayeti dahilindeki 175 km ile Hasankale-Velibaba arasındaki 50 km'lik kısımları çok harap bir vaziyette olup Velibaba mevkiinden İran sınırına kadar 230 km'si ise bu zamana kadar hiç el sürülmemiş geliş gidişle hasıl olan iz halindeydi (Doğu, 23 Birinci Teşrin 1938: 1, 3).

Yol arızalı ve sarp araziden geçtiğinden 645 km'nin baştanbaşa inşa ve ıslahı takriben 10 milyon lira gibi önemli bir masrafı gerektirdiğinden 4-5 milyon lira tahsisatla yolun bir an evvel otomobil seyrüseferine müsait bir hale getirilmesi zaruri görülmüş ve bu maksatla yolun istifade edilebilecek kısımlarının özellikle yukarıda bahsedilen 190 km'lik kısmının tamir ve ıslahı sıraya konarak ilk iş olarak dar ve tehlikeli yerlerin genişletilmesine, virajların ıslahına, çok harap ve bataklık olan şose aksamının tamirine ve henüz yolu açılmamış kısımların inşasına başlanmıştır. İnşa programında ilk hedef olarak Trabzon'dan Karaköse'ye kadar 512 km'nin her mevsimde otomobillerin işlemesine elverişli bir hale getirilmesi göz önüne alınmıştır. Bu kısımda 3.965.000 lira masrafla 327 km şose inşaatı, 1.221.000 metre mikap tavsiyat ve tesviye, 1.078 adet yeni köprü ve menfez inşası, 48 adet köprü tamiri, 448 adet istinat duvarı yapılarak 1937 yılında transit yolunun Karaköse'ye kadar olan kısmı her mevsimde otomobil işleyecek elverişli bir hale getirilmiştir (Doğu, 23 Birinci Teşrin 1938: 1, 3).

Trabzon-Karaköse arasında henüz esaslı tamir görmeyen 185 km'lik kısım da senelere taksim edilerek peyderpey tamir edilecekti. Yolun Karaköse'den İran sınırına kadar 133 km'sinin inşasına 1937 yılında başlanarak Şeyhbop⁴ köyüne kadar 80 km'lik kısmı 780.000 lira bedelle müteahhide ihale edilmiş ve bitme aşamasına gelmiş vaziyetteydi. Geriye kalan 53 km'lik kısmının inşasına da sonraki yıllarda devam edilecekti (Doğu, 23 Birinci Teşrin 1938: 1, 3).

Sonuç

İktisadi bakımdan tarih boyunca önemini koruyan Trabzon-İran transit yolu özellikle Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde yani 19. yüzyılın başlarından itibaren daha canlı, daha işlek bir yol haline gelmiştir. Yüzyılın ikinci yarısının ortalarında Süveyş Kanalı'nın açılması ve Rusların Tebriz'e ulaşımı kolaylaştıran yollar inşa etmeleri bu yoldan akan ticaretin azalmasına, Batum ve Basra taraflarına kaymasına neden olmuştur. I. Dünya Savaşı'ndan

⁴ Bugün Ağrı'nın Doğubeyazıt ilçesine bağlı Üçgöze Köyü (Köylerimiz, 1968: 531).

sonra Kafkaslarda meydana gelen karışıklıklar nedeniyle transit tekrar Tebriz-Trabzon yoluna dönmüş ancak bu yolun vaziyeti, özellikle motorlu araçların geçmesine müsait olmaması, ticaretin sağlıklı bir şekilde işlemesine engel teşkil etmiştir. Bu da Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin bu yoldan gereken istifadeyi elde edememesine neden olmuştur. 1930'lara gelindiğinde Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluna, İskenderun ve Beyrut Limanlarına ulaşan yeni rakip yolların ortaya çıkması bu yolu daha fazla âtil bir hale sokmuştur.

Oysa ki İran'dan Avrupa'ya ulaşan en kısa ve en karlı yol Trabzon-İran transit yoludur. Yolun bu durumunun, bölge ekonomisini ve ticaretini olumsuz yönde etkilemesi üzerine gerek bölgedeki kurum ve kuruluşlar gerekse hükümet yetkilileri bir hal çaresi düşünmek ve transit yolunu tekrar eski canlılığına kavuşturmak üzere harekete geçmişlerdir. Yolu motorlu araçların rahatça işleyebilecekleri bir hale getirmek üzere 1931 yılından itibaren Nafia Vekaleti tarafından inşa ve tamir faaliyetleri başlatılmış ve 1934 yılına kadar yolun önemli bir kısmı olan Trabzon-Erzurum arası tamamlanmıştır. Böylece transit yolunun kısmen de olsa işler hale getirilmesi ticaretin de yavaş yavaş canlanmasını sağlamıştır.

Trabzon-İran transit ticaret yolunun işler hale getirilme çabaları yalnız doğudaki vilayetlere ve Trabzon havalisine yeni bir canlılık getirmekle kalmamış beraberinde ülkenin genel iktisadi vaziyeti üzerinde de olumlu tesirler meydana getirmiştir. Burada tabii mesele yalnız bir İran transitinden ibaret değildi. Biraz daha geniş düşünüldüğünde bu meselenin kademe kademe bütün Asya içerilerine doğru uzayacak bir ticari rekabet ve ekonomik çıkar elde etme meselesiydi ki, bu da yukarıda bahsedildiği gibi Trabzon-İran transit yoluna Batum, Basra, İskenderun ve Beyrut gibi yeni rakip yolların ve limanların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bunun içindir ki Doğu Anadolu'ya giden demiryollarının Erzurum'a bağlanması ve İran sınırına yaklaşması 4-5 bin yıllık kuzey İran transitinin tekrar tarihi yoluna çevrilmesi açısından ve aynı zamanda iki kardeş milleti ekonomik ve ticari olarak birbirine kavuşturması bakımından önemliydi. Bunun içindir ki, ülke içerisinde de İran transiti için farklı güzergahlar ortaya atılmıştır. Bunlardan biri kadim transit yolunun işlediği Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, diğeri ise Mersin-Elazığ-Van-Maku yoluydu. Ancak 1930'lu yıllarda yaşanan gelişmeler ve Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik şartlar, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun tercih edilmesine neden olmuştur. Özellikle 1934 yılında İran Şahı'nın Türkiye seyahati ve bu seyahat sırasında Trabzon yolunu kullanması transit yolunun güzergahı hususundaki tartışmalara son noktayı koymuştur.

Kaynakça

- BCA, 30.10.0.0.71.465.1.
- BCA, 30.10.0.0.151.71.15.
- BCA, 30.10.0.0.168.171.1.
- BCA, 30.10.0.0.168.171.2.
- BCA, 30.10.0.0.261.761.18.
- BCA, 30.10.0.0.261.761.9.
- BCA, 30.10.0.0.261.762.6.

HR.İM. 172.19.

HR.İM. 166.48.

HR.İM. 171.29

Akşam.

Cumhuriyet.

Haber.

Hakimiyeti Milliye.

Milliyet.

Son Posta.

Vakit.

Yenigün.

Abdülvahap Hayri (2008), *İktisadi Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Trabzon: Serander Yayınları.

Ali İktisat Meclisi Raporları (1932), T.C. Ali İktisat Meclisi Umumi Katiplik, Ankara: Başvekalet Müdevvenat Matbaası.

Alpan, Mine Polat ve Öksüz, Aysun Aydın (2019), "1934-1944 Seneleri Arasındaki Karayolu Faaliyetlerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi", *TİMAD*, Cilt 14, Sayı 27, s. 139-164.

Çelik, Şemsettin (2018), "1930 Yılında Erzurum Şehrinin Temel Meseleleri", *Osmanlı Hakimiyetinin 500. ve Kurtuluşun 100. Yılında Uluslararası Erzurum Sempozyumu*, Erzurum: Erzurum Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 360-386.

Çetin, Mehmet (2019), "1873 Krizi'nin Osmanlı Dış Ticaretine Etkisi", *Üçüncü İktisat Tarihi Kongresi Bildirileri 3*, İzmir: İzmir Demokrasi Üniversitesi Yayınları, s. 217-236.

Daei, Masoumeh (2019), "İran-Türkiye Ticari Münasebetlerinde Tebriz-Erzurum-Trabzon Transit Ticari Yolunda Sorunlar (1920-1926)", *Üçüncü İktisat Tarihi Kongresi Bildirileri 3*, İzmir: İzmir Demokrasi Üniversitesi Yayınları, s. 211-216.

Daver, Abidin (1934), "Türkiye Üzerinden İran Transitinin En Kısa Yolu", *Cumhuriyet*, 20 Mart.

Issawi, Charles (1983), "Iranian Trade, 1800-1914", *Iranian Studies*, Vol 16, No 3/4, Studies on the Economic and Social History of Iran in the Nineteenth Century, pp. 229-241.

Issawi, Charles (1970), "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol 1, No 1, pp. 18-27.

İran'ın Harici Ticareti İçin En Müsait Yol Hangisidir? (1934), *Akşam*, 13 Temmuz.

İran Transit Ticareti ve Trabzon Limanı (1934), *Akşam*, 13 Teşrinievvel.

Kaleli, Hüseyin (2003), "19. yüzyılda İran Transit Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı 9, s. 1-19.

Köylerimiz (1968), T.C. İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Ankara: Başbakanlık Basımevi D.S.İ.

Küçükkuşurlu, Murat (2008), *Erzurum Belediyesi Tarihi I*, İstanbul: Dergâh Yayınları.

Küçükkuşurlu, Murat (2018), *Erzurum Çarşı Pazar*, Konya: Çizgi Kitabevi.

Küçükkuşurlu, Murat (2008), "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*. 32(32), s. 283-322.

Mehmet Asım (1929), "Gene Rusya İle Ticaret", *Vakit*, 29 Haziran.

Mehmet Asım (1930), "Hayırlı Bir Teşebbüs", *Vakit*, 16 Kanunevvel.

Mehmet Asım (1929), "Şarktaki Madenlerimiz", *Vakit*, 7 Eylül.

Nadi, Yunus (1934), "Türkiye Üzerinden İran Transitinin En Kısa Yolu", *Cumhuriyet*, 27 Şubat.

Nafia İşleri Mecmuası (1934), T.C. Nafia Vekaleti, Ankara: Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü.

Onbulak, Sinan (1947), "Transit Ticareti ve Nakliyat", *Vakit*, 13 Nisan 1947.

TBMM Zabıt Ceridesi, V/6, 28.4.1937.

Ticaret Bakımından İran (1934), *Hakimiyeti Milliye*, 22 Haziran.

Tozlu, Selahattin (1997), *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum.

Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927 (1926), İktisadi Tetkikat, Neşriyat ve Muamele Türk Anonim Şirketi, Halk Matbaası.

Uzer, Tahsin (1934), "İran Transitinde Türkiyemizin Mevkii", *Cumhuriyet*, 29 Haziran.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Şose ve Köprüler Kanunu'nun Türkiye'nin Karayolu Gelişimi Açısından Değerlendirilmesi

Arş. Gör. Hasan Daşdemir*

Özet

Yol, insanların ve diğer canlıların bir yerden diğer bir yere ulaşmasına imkân tanıyan önemli yapılardan birisidir. İnsanların ilk çağlardan itibaren bir yerden başka bir yere gitmek için kullandıkları ilk ulaşım türü ise karayollarıdır. Her ne kadar insanlar bu çağda sistematik bir yol yapım faaliyeti yürütmese de ilkel aletlerle ulaşımı engelleyen doğal yapıları düzeltmek yoluyla ilk karayolu örneklerini vermişlerdir. Ancak karayollarının gelişimi devletlerin ortaya çıkmasıyla birlikte hız kazanmıştır. Nitekim bir devletin büyüyüp gelişmesi büyük ölçüde sahip olduğu ulaşım ağlarına bağlı olmuştur. Bu noktada devletler zaman içerisinde yol yapım ve bakım faaliyetlerini kendi sorumlulukları içerisinde görmüşlerdir. Yol yapım ve bakım faaliyetlerinin sistematik olması amacıyla da kanun ve yasalara başvurmuşlardır. Böylece süreklilik arz eden ulaşım ağları ortaya çıkmaya başlamıştır.

Millî Mücadele sonrasında bağımsızlığını kazanan Türkiye Cumhuriyeti'nin odaklandığı konulardan birisi de ulaşım olmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında her ne kadar demiryolu ağırlıklı bir ulaşım politikası takip edilse de karayollarıyla ilgili düzenlemeler de yapılmıştır. Bu bağlamda 1929 yılında çıkarılan "Şose ve Köprüler Kanunu" oldukça önemlidir. Nitekim bu kanun Cumhuriyet döneminde karayollarının yapım ve bakımı ile ilgili çıkarılmış en kapsamlı hukuki metin olma niteliğini taşımaktadır. Bu bildiride de Şose ve Köprüler Kanunu değerlendirilerek, ülkede karayolu yapımının üzerine etkisi irdelenecektir. Ayrıca kanunla birlikte ülkede karayolu yapımında yaşanan değişim açığa çıkarılmaya çalışılacaktır. Çalışma, ağırlıklı olarak Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, TBMM Zabıt Cerideleri ve dönemin süreli yayınlarına başvurularak oluşturulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Yol, Kanun, Şose ve Köprüler, Türkiye.

Evaluation of the Road and Bridges Law in Terms of Turkey's Highway Development

Abstract

The road is one of the most important structures that allow people and other living things to reach from one place to another. The first type of transportation that people have used to go from one place to another since the first ages is highways. Although people did not carry out a systematic road construction activity in this age, they gave the first examples of highways by correcting the natural structures that prevented transportation with primitive tools. However, the development of highways accelerated with the emergence of states. As a matter of fact, the growth and development of a state has largely depended on its transportation networks. At this point, states have seen road construction and maintenance activities within their own responsibilities over time. They also applied to laws and laws in order to make road construction and maintenance activities systematic. Thus, continuous transportation networks began to emerge.

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, hasan.dasdemir@erzurum.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2260-4804.

One of the issues focused on by the Republic of Turkey, which gained its independence after the National Struggle, was transportation. Although a railway-based transportation policy was followed in the first years of the Republic, regulations regarding highways were also made. In this context, the “Road and Bridges Law” enacted in 1929 is very important. As a matter of fact, this law is the most comprehensive legal text on the construction and maintenance of highways in the Republic period. In this paper, the Road and Bridges Law will be evaluated and its effect on highway construction in the country will be examined. In addition, with the law, the change in highway construction in the country will be tried to be revealed. The study will be composed mainly by referring to the Prime Ministry Republic Archive, the Grand National Assembly of Turkey Minutes and periodicals of the period.

Keywords: Transport, Road, Law, Road and Bridges, Turkey.

Giriş

İnsan, temel ihtiyaçlarını karşılamak için sürekli hareket etmeye ve diğer insanlarla iletişim hâlinde olmaya ihtiyaç duymuştur¹. Bu durum ulaşımı doğurmuştur. Ancak ulaşım mefhumu kendi içerisinde oldukça geniş bir anlam zenginliğine sahiptir. Nitekim ulaşım esnasında bir yerden diğer bir yere götürülen eşyadan onu götüren vasıtaya ve bu vasıtanın takip ettiği yola kadar ulaşım birçok çeşide ayrılmaktadır². Bu çalışmada insanlığın ilk olarak bir yerden diğer bir yere hareket etmek için kullandığı ağ olan karayolları ele alınacaktır. Karayolları ilkçağlarda hayvanların gidip-geldiği patikadan başlamıştır. Bu dönemde kullanılan karayolları bir insan emeğinin ürünü olarak ortaya çıkmamıştır. Ancak ilkel patika yollar üzerinde insanların gidip-gelişlerini engelleyen yapıların ilkel aletler kullanılarak yoldan kaldırıldığı arkeolojik kazılar neticesinde bilinmektedir³. İnsanların bu faaliyetleri karayolu yapımına ilk örnek olarak gösterilebilir.

Karayollarındaki en önemli gelişme tekerleğin icadıyla başlamıştır. Nitekim bu buluş sayesinde karayolları başka bir anlam ve önem kazanmıştır⁴. Fakat karayollarının sürekli yapım ve bakımları ise devletlerin ortaya çıkmasıyla mümkün olmuştur. Bu bağlamda devlet eliyle karayollarının sürekli yapılıp bakılmasına en iyi örneği veren devlet Roma İmparatorluğu olmuştur⁵. Roma'nın başlatmış olduğu bu gelenek diğer devletleri de etkilemiş ve yolları açık tutmak için çeşitlik yasalar ve teşkilatlar kurmuşlardır.

Osmanlı Devleti'nde de yol meselesini çağın koşulları doğrultusunda önemsemiş ve yolların yapımı ve bakımını bu iş için oluşturulan ordu mensuplarıyla çoğunlukla köylülerden seçilen kişilerden oluşan Köprücü, Kaldırımcı veya Derbentçi adıyla anılan

¹ Nebahat Sevük, *Türkiye'de Karayolları İnşa Faaliyetlerinin Tarihçesi*, KGM Plânlama Fen Heyeti Müdürlüğü, (Basım yeri ve Tarihi Yok), s. 1.

² Muhsin Ete, *Münakalât*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1938, s. 8-9.

³ Nâzım Berkkan, *Yol Davamız*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s. 2.

⁴ Tekerleğin icadı sonrasında bunun araçlarda kullanılmaya başlaması yol yüzeyindeki eğim, kavis aracın gidişini engellediği için yol yüzeylerinin kaplanması problemi ortaya çıkmıştır. Aynı zamana tekerleğin geçeceği yol üzerinde bulunan dere, nehir, ırmak ve uçurumlarda köprü yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu zorunluluklar karayollarında gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Sevük, *Türkiye'de Karayolları İnşa Faaliyetlerinin Tarihçesi*, s. 1.

⁵ Roma İmparatorluğu kurmuş olduğu teşkilat sayesinde geniş sınırları içerisinde oldukça gelişmiş bir karayolu ağı oluşturmayı başarmıştır. Nejet Köktürk, “Karayolları Münakalesi”, *İktisadî Yürüyüş*, C. 8, S. 172, 18 Şubat 1947, s. 9; Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1976, s. 276.

teşkilatlar vasıtasıyla yapılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nde yapılan karayollarının büyük çoğunluğu askeri amaçlar doğrultusunda yapılmıştır⁶. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde uzun süren savaşların sonucunda yaşanan ekonomik daralma, mevcut kaynakların yanlış yerlere harcanması ve izlenen yanlış politikalar mevcut karayolu şebekelerinin bozulmasına yol açmıştır⁷.

Osmanlı Devleti'nde karayolları açısından en önemli gelişme Tanzimat sonrasında yaşanmıştır. Nitekim bu dönemde çıkarılan Turuk-u Maabir Nizamnamesi karayolu yapım ve bakımı için oldukça önemli kararları ihtiva etmektedir⁸. Çıkarılan bu kanunla yol yapımı bir sisteme bağlanmaya çalışsa da devletin içinde bulunduğu ekonomik ve sosyal durum karayollarındaki olumsuz gidişatı değiştirmemiştir. II. Meşrutiyet sonrasında da devlet yetkilileri ülkenin karayolu durumunda yaşamış olduğu yetersizliği fark ederek birtakım girişimde bulunsa da kısa sürede başlayan I. Dünya Savaşı buna müsaade etmemiştir⁹. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nden Türkiye'ye Cumhuriyeti'ne ciddi bir yol ağı kalmamıştır. Nitekim 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'ne 18.335 km uzunluğunda bir karayolu ağı kalmıştır. Osmanlı Devleti'nden miras kalan bu karayollarının da 4.450 km'si toprak geri kalan 13.850 km ise bakıma muhtaç durumdadır¹⁰. Bu durum Türkiye Cumhuriyeti döneminde bir yol sıkıntısı yaşanmaması kaçınılmaz kılmuştur.

Türkiye'de 1929'a Kadar Karayollarına Yönelik Yapılan Yasal Düzenlemeler

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren birçok sorunla mücadele etmek durumunda kalmıştır. Zira I. Dünya Savaşı sonrasında yürütülen Millî Mücadele sürecinde askerî harcamalar ve yürütülen mücadeleye bağlı olarak ülkede birçok alan ihmal edilmiştir. İhmal edilen alanlardan birisi de karayolları olmuştur¹¹. Özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında hükümetler ulaşım noktasında demiryollarına önem vermesi karayolları açısından zaten yetersiz olan bütçenin daha da sınırlandırılmasına yol açmıştır¹². Fakat ülkenin yetersiz ve bakımsız durumda olan karayollarıyla ilgili de birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Nitekim

⁶ Berksan, *Yol Davamız*, s. 7.

⁷ N. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Târîhi*, T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ankara, 2005, s. 19.

⁸ İsmet Ergün, *Türkiyenin Ekonomik Kalkınmasında Ulaşım Sektörü*, H.Ü. İİBF Yayınları, Ankara, 1986, s. 69; Nuray Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 32, S. 53, 2013, s. 214-215. 1866 yılında çıkarılan nizamname ile 16 yaşından 60 yaşına kadar olan her erkeğe ikamet ettiği yerden 12 saat uzaklıkta olan yerlerde dört gün yol yapım çalışmasına katılım yükümlülüğü getirilmiştir. Yine aynı yükümlülük araba sahiplerine de getirilmiştir. Ayrıca yol yapım bakım faaliyetlerinde kullanılacak ekipman ile yol uzmanlarının giderlerinin devlet hazinesinden karşılanması kararlaştırılmıştır. Nizamname 1889'da değişikliğe uğramış ve 16 olan yol mükellefiyeti yaşı 20'ye yükseltilmiştir. Ayrıca yol yapımında bedeni çalışmanın yanında bu iş için bedel ödeme hakkı da getirilmiştir. Yine yol vergisinde vilayetlerin sahip olduğu zenginlik durumuna bağlı olarak 12, 16, 20 altın kuruş olarak belirlenmiştir. *On Senede Türkiye Nafıası 1923-1933*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 36;39.

⁹ *On Senede Türkiye Nafıası 1923-1933*, s. 39.

¹⁰ Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları, Ankara, 2003, s. 39; Berksan, *Yol Davamız*, s. 59.

¹¹ *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayolları*, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 1973, s. 35; Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s. 39.

¹² Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2013, s. 217. Cumhuriyet idaresinin yol yapımına karayollarından başlamasının en büyük gerekçesi dünyada demiryollarına daha fazla önem verilmesi olarak gösterilmiştir. Ayrıca bu dönemde ülkenin ekonomik olarak kalkınmasında demiryolları kilit bir yer olarak görülmüştür. Berksan, *Yol Davamız*, s. 72; Ergün, *Türkiyenin Ekonomik Kalkınmasında Ulaşım Sektörü*, s. 70.

Cumhuriyet'in ilanı öncesinde 21 Şubat 1921'de çıkarılan "Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun"¹³ ile karayolu yapımında gerekli olan finans ve iş gücü çözülmeye çalışılmıştır¹⁴. Fakat ülkede devam eden savaş ortamında kanunda belirtilen yol vergisini toplamak pek mümkün olmamıştır. Ayrıca savaş nedeniyle birçok mağduriyet yaşayan vatandaşın yol vergisini ödeyemeyeceğinin öngörülmesi üzerine 1922 yılında Meclis'te yol vergisinin affedilmesi için kanun tasarısı oluşturulmuştur¹⁵. Dolayısıyla çıkarılan kanunu uygulamada yaşanan sorunlar nedeniyle karayollarında ciddi bir ilerleme olmamıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nden devralınan Turuk-ı Umumiye ve Turuk-ı Hususiye olmak üzere ikiye ayrılan yol sistemine bağlı olarak yollar yapılarak onarılmıştır. Ancak süreç içerisinde 1921 yılında çıkarılan Tarik Bedeli Hakkında Kanun da yetersiz görülmesiyle karayollarına yönelik yeni bir düzenleme yapılma zorunluluğu ortaya çıkmıştır¹⁶. Öte yandan dünyada motorlu taşıtlara bağlı olarak karayollarının ehemmiyetinin de artmasıyla birlikte bu durum tedrici de olsa Türkiye'yi de etkilemiştir. Türkiye'de motorlu taşıtların yaygınlaşmaya başlaması ve devlet adamlarının karayolu yolculukları sırasında ülkedeki yolların kötü durumunun fark edilmesi valilerden karayollarına yönelik isteklerin oluşmasına yol açmıştır¹⁷. Yine Türkiye'de karayolları yapım ve bakımıyla ilgili yasal düzenlemelerin eksikliği yöneticilerin dikkatini çekmiştir. Bu durum karayollarıyla ilgili yeni çalışmaları zorunlu kılmış ve nihayetinde 19 Ocak 1925 tarihinde Yol Mükellefiyeti Kanunu¹⁸'nin çıkarılmasıyla sonuçlanmıştır.

Çıkarılan 524 sayılı kanunla 18-60 yaş arasında bulunan öğretmen, öğrenci, askerler dışında bütün erkekler yol mükellefiyetine tabi tutulmuştur. Yol mükellefiyetine tabi tutulan vatandaşlara yılda 6 ila 12 gün arasında ortalama bir iş yükü yükümlülüğü getirilmiştir. Yükümlülüğü bulunanlara ikamet ettikleri yerden en çok sekiz saat mesafede bulunan yol yapımında çalışma şartı uygulanmıştır. Karayolları için önemli olan bu kanunla yol yapımı için finansman ve iş gücü sorunu ortadan kaldırılmaya çalışılsa da bu mümkün olmamıştır. Nitekim toplanan vergilerin tamamı sadece karayolu yapımında değil ülkede ihtiyaç duyulan farklı alanların giderleri için de kullanılmıştır¹⁹. Ayrıca 1926 tarihinde ülkede başlatılan imar ve demiryolu çalışmaları nedeniyle karayollarına ödenek ayrılmamıştır. Bu durum ülkede karayollarının mevcut durumunu değiştirmemiş ve 1925 yılında çıkarılan Yol Mükellefiyeti Kanunu'na rağmen karayolu yapımında yeteri düzeyde bir gelişmenin olmasına müsaade etmemiştir. Nitekim yöneticiler karayollarıyla ilgili yeni düzenleme yapmak zorunda kalmıştır²⁰. Böylece 12 Haziran 1927'de Tevhidi Turuk Kanunu çıkarılmıştır. Çıkarılan kanunla 1921'de 102 sayılı kanunda yer alan ve uygulanmaya başlanan devlet ve il yollar ayrımı ortadan kaldırılarak yollar birleştirilmiştir. Birleştirilen yolların yapım, onarım ve bakımları İl Özel İdarelerine devredilmiştir. Yaklaşık iki yıl uygulanan bu kanun da ülkenin

¹³ Kanun için bkz. *Ceride-i Resmîye*, Karar No 102, Sayı 5, 7 Mart 1921.

¹⁴ Birol Çetin, Serap Barış, Serap Saroğlu, "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Bir Bakış", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, s.125.

¹⁵ Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", s. 217.

¹⁶ *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayolları*, s. 35.

¹⁷ Berksan, *Yol Davamız*, s. 73.

¹⁸ *Resmî Cerîde*, Karar No 542, Sayı 84, 23 Şubat 1341.

¹⁹ Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", s. 218-219.

²⁰ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, s. 227.

mevcut karayolu problemlerini çözmede yetersiz görülerek karayolları için Cumhuriyet döneminde yapılan en köklü Şose ve Köprüler Kanunu'nu hazırlanma süreci başlamıştır²¹.

1929 Şose ve Köprüler Kanunu Hazırlıkları

Cumhuriyet'in ilanından sonra ülkede başlatılan imar faaliyetleri içerisinde karayollarına yönelik yapılan yasal düzenlemelerle ülkedeki mevcut yol sorunu çözülemeyince daha köklü ve programlı bir yasal düzenleme zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Yol durumu ile ilgili köklü bir yasal düzenlemenin yapılacağına dair haberler 1929 Şubat ayında gazetelerde görülmeye başlanmıştır. Yapılan haberde Nafia Vekâleti'nin şose ve köprü işleriyle ilgili köklü bir kanun hazırlığı içerisinde olduğu ve bu yıl içerisinde TBMM tarafından kanunun çıkarılacağı belirtilmiştir. Bunun için vilayetlerden görüş bildirilmesi istendiği ve artık vilayetlerin yol için toplanan parayı hiçbir suretle başka bir yere harcayamayacağı ifade edilmiştir²².

Şose ve Köprüler Kanunu adıyla yeni bir yasal düzenlemenin yapılma gerekçesi TBMM'de şu şekilde açıklanmıştır; ülkede Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren demiryolu yapımına öncelik verilmesi sonucunda gelişen demiryolu ağlarını besleyecek şoseler yetersizdir. Özellikle 1921'den itibaren çıkarılan kanunlarla karayollarının yapımında bazı gelişmeler olsa da bu istenilen düzeyde olmamıştır. Nitekim bir merkezden yürütülmeyen ve mükellefiyet esasına dayanan bir yol yapım çalışmasının yürütülmüş olması, birbirine bağlantısı olmayan, bölgesel yol ağlarını ortaya çıkarmıştır. Bu durum ülke genelinde bir yol ağının oluşmasına imkân vermemiştir. Türkiye'de karayollarının bu vaziyeti yollarla ilgili yeni bir düzenleme yapılmasını zorunlu kılmıştır. Mevcut şartlarda ülkenin acil olarak ihtiyaç duyduğu yol uzunluğu 21.000 km olarak gösterilmiştir²³. Nitekim bu sebepler göz önünde tutularak şose ve köprülerle ilgili yeni bir kanun hazırlığı içine girilmiştir.

Basında, Nafia Vekâleti'nin hazırlayacağı yeni yol programında yolların birkaç kısma ayrılacağı ve birinci derece olarak belirlenen yolların ticari ve idari öneme haiz olacağı vurgulanmıştır. Özellikle yeni yol programıyla şehirler arasında yaşanan yol rekabetinin önüne geçilerek Doğu'daki illerle sahil arasında en önemli yolun Trabzon-Erzurum yolu olduğunu ve dolayısıyla önceliğin bu yola verileceği ifade edilmiştir. Yeni yol programının hayata geçirilmesiyle birlikte ülkede otomobil ve kamyon ulaşımının artacağı beklenmektedir²⁴. Bu haberle birlikte ülkede yol ve nakliye araçlarına duyulan özlemin yansıtıldığını görmek mümkündür. Zira yolların mevcut durumu ülkede bir yerden diğer bir yere hareketi zorlaştırdığı gibi nakil vasıtalarının da yaygınlaşmasını engellemiştir. Yeni yol kanunu hazırlıkları bu eksikliklerin giderileceği umudunu doğurmuştur.

Kanun tasarısına göre hazırlanan yeni yol programında yol vergisi olarak toplanan paranın %65'i Nafia Vekâleti'ne %35'i ise İrade-i Hususiyeler'e bırakılacaktır. Nafia Vekâleti kendi hissesine düşen bütçeyi hazırlamış olduğu program dâhilinde istediği gibi harcayabilecektir. İrade-i Hususiyeler yani iller ise ikinci derece şehir, kasaba ve köylerin yollarını kendi bütçelerinden yapabileceklerdir. Yol mühendisleri, fen memurları ve

²¹ *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayolları*, s. 36; Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s. 71-72.

²² "Şose ve Köprüler Kanunu", *Akşam*, 3 Şubat 1929, s. 2.

²³ "Şose ve Köprüler Kanunu Lâyhası Esbabı Mucibesi", *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 12, 2 Haziran 1929, Ekler. Sıra no: 233, s. 2-4.

²⁴ "Yol Programı", *Akşam*, 3 Şubat 1929, s. 2.

müfettişleri genel olarak Nafia Vekâleti tarafından tayin edilirken çavuşlar ile küçük bazı memurların ataması iller tarafından yapılabilecektir²⁵. Kamuoyunda yol kanunu ile ilgili yapılacak düzenleme basında Şubat 1929 yılı içerisinde yer tutmaya devam etmiştir. Çıkan haberde yol vergisinin her yerde ve herkes için 8 lira olacağına dair başlık altında eskiden bedeni mükellefiyet varken yeni kanunda yol parası adı altında bir vergi alınacağı duyurulmuştur. Bu paranın ödenememesi durumunda ise 12 saat mesafe dâhilinde bulunan yerlerde yılda 10 gün çalışma şartı getirileceği yazmaktadır²⁶. Ayrıca gazetelerde yeni kanunla birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nde bulunan bütün şoselerin yapımı, bakımı ve korunması Nafia Vekâleti'nin sorumluluğuna verileceği ifade edilmiştir. Nafia Vekâleti tarafından yapılacak olan yeni yolların inşa önceliğinin belirlenmesi ise Bakanlar Kurulu'na bırakılacağı söylenmiştir²⁷. Bu arada Şose ve Köprüler Kanunu tasarısı 11 Nisan 1929'da Nafia, Dahiliye ve Bütçe Encümenlerine havale edilmiştir²⁸. Ayrıca yol kanunu tasarısı 21 Nisan 1929 tarihinde yapılan CHP grup toplantısında da kabul edilmiştir²⁹.

Yol Kanununun TBMM'de Kabulü ve İçeriği

Nafia Vekâleti tarafından hazırlanan dört bölüm ve yirmi dokuz maddeden oluşan Şose ve Köprüler Kanunu tasarısı CHP Grup toplantısında da kabul edilmesinin ardından 2 Haziran 1929'da TBMM'ye taşınmıştır³⁰. Meclis'te yapılan görüşmelerde kanun tasarısının maddelerine yönelik herhangi bir ciddi muhalefet olmamış³¹, oylamaya konulan kanun tasarısı 214 oyla kabul edilerek yasalaşmıştır³². Meclis tarafından kabul edilen yasa tasarısı 12 Haziran 1929'da *Resmî Gazete*'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir³³.

Şoseler ve Köprüler Kanunu'na göre Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bütün köprü ve yolların yapımı, bakımı ve muhafazası doğrudan Nafia Vekâleti'ne bırakılmıştır³⁴. Bu maddeyle birlikte 1927 yılında İl Özel İdarelerine bırakılan görev³⁵ Nafia Vekâleti'nin sorumluluğuna alınarak bir merkezden yolların inşa edilmesi işine gidilmiştir. Yeni kanunda illere ise komşu il ile arasında bulunan yolların bakım ve onarımı sorumluluğu verilmiştir³⁶.

Kanunda, yapılacak yolların önceliği askerî ve iktisadi durumu göz önünde tutularak inşa edilecektir. Ülkede hâli hazırda stratejik olarak yapılmış mevcut yollar da göz önünde bulundurulacak şekilde bir program izlenecektir. İnşa edilip tamamlanan bu yollara ise "milli şose" denilecektir. Büyük köprü ve milli şoselerin yapımı Bakanlar Kurulu'nun vereceği öncelik doğrultusunda Nafia Vekâleti üzerinden yapılacaktır. Böylece ülkenin stratejik olarak

²⁵ "Yollar", *Vakit*, 20 Şubat 1929, s. 3.

²⁶ "Yol Vergisi Heryerde, Herkes için 8 Lira Olacak", *Vakit*, 21 Şubat 1929, s. 1.

²⁷ *Vakit*, 13 Nisan 1929, s. 3.

²⁸ *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 10, 11 Nisan 1929.

²⁹ "Fırka İçtimanda Yollar Lâyhası Müzakere ve Kabul Edildi", *Vakit*, 22 Nisan 1929, s. 1. CHP Grup vekil reisi Ali Bey başkanlığına yapılan görüşmede kanun tasarısı kabul edilmiştir. Tasarıya herhangi bir itiraz olmamıştır. "Fırka Grubuda" *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1929, s. 1/3.

³⁰ *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 12, 2 Haziran 1929.

³¹ Sadece 18. ve 25. Maddeleri oylamaya alındığında sorular olmuş bu sorulara da Nafia Bakanı Recep Bey cevap vererek konuyu kapatmıştır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 12, 2 Haziran 1929.

³² *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 12, 2 Haziran 1929, s. 280; "Yol Kanunu Mecliste Kabul Edildi", *Vakit*, 3 Haziran 1929, s. 3; "Yol Vergisi", *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1929, s. 3.

³³ "Şose ve Köprüler Kanunu", *T.C. Resmî Gazete*, Kanunun no: 1525, Sayı: 1214, 12 Haziran 1929.

³⁴ "Şose ve Köprüler Kanunu", 1. Madde, *T.C. Resmî Gazete*, Kanunun no: 1525, Sayı: 1214, 12 Haziran 1929.

³⁵ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s. 70.

³⁶ "Şose ve Köprüler Kanunu", 7 ve 8. Maddeler, *T.C. Resmî Gazete*...

ihtiyaç duyduğu yollar inşa edilecektir³⁷. Bu sayede ülkede hem askerî hem de iktisadi gelişmeye hizmet edecek milli yollar oluşturulmuş olacaktır.

Şose ve Köprüler Kanunu'nda Osmanlı Devleti'nden itibaren uygulanan 18 ve 60 yaş arası erkekler için yol mükellefiyeti şartı³⁸ devam ettirilmiştir. Öğrenci, asker, sakat ve beş çocuğu³⁹ olanlar dışında 18 ila 60 yaşında olan bütün erkekler yol vergisi vermek zorundadır. Yol vergisini ödeyemeyecek olanlara bedenen çalışma kolaylığı yine kanunda sağlanmıştır⁴⁰.

Kanunda Türkiye sınırlarında yaşayan yabancılara da yer verilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti ile siyasi münasebetleri bulunan diplomat ve büyük elçiler dışında altı aydan fazla ülkede kalan yabancılardan bir amelenin on günlük yapabileceği iş miktarı karşılığında bir ödeme yapması şartı getirilmiştir⁴¹. Bu maddeyle ülkede yaşayan yabancılara da yol yapım anlamında bir yükümlülük getirilmiştir.

Yol vergisi olarak alınacak olan "yol parası"nın miktarı senelik 8 lira olarak belirlenmiştir. Yol mükellefiyeti olanlar vilayet meclislerinin tespit edeceği zamanlar dâhilinde iki taksit olarak yol vergilerini ödeyebileceklerdir. Taksit zamanı bir ay önceden valiler tarafından ilan edilecektir⁴². Bu şekilde vatandaşa ödeme kolaylığı sağlanmıştır. Ancak yol mükellefiyeti bulunan ve bu yükümlülüğü para ile karşılması mümkün olmayan bedeni mükellefiyet sahiplerinden bizzat yol yapımında çalışmaları istenmiştir. Bu kişilerin yerlerine başka birini göndermesi kabul edilmemiştir⁴³. Kanunda ise bizzat mükellefiyetin çalışma zorunluluğunun gerekçesi açıklanmamıştır.

Yeni yol kanunuyla hükümet yol yapımı için elzem olan makinelerin alım ücretlerini karşılamayı amaçlamıştır. Nafia Vekâleti'ne yol vergisinden kalan parayla yol yapımı için makine, silindir ve diğer yol yapım aletlerinin alınması planlanmıştır⁴⁴. Böylece Nafia Vekâleti'ne yol yapım için yeni araç-gereçler kazandırılarak ülkenin bayındırlık alanında daha hızlı gelişmesi hedeflenmiştir.

Karayollarında bakım meselesinin önemli olduğu bilindiğinden kanunda inşaatı tamamlanan milli yolların bozulmaması ve sürekli aktif olarak gidiş gelişlerin devam etmesi için bakım masrafları Nafia Vekâleti bütçesine bırakılmıştır. Böylece yapılan yolların

³⁷ "Şose ve Köprüler Kanunu", 2, 3 ve 4. Madde, T.C. Resmî Gazete...

³⁸ Ali Rıza Gönüllü, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Yol Vergisi", *Türkiye Araştırmaları Dergisi*, S. 30, 2011, s. 294.

³⁹ 1925 yılında çıkarılan yasada yol vergisinden muaf olabilmek için 6 çocuk sahibi olma şartı 1929 yasasında daha kolay olması için 5'e indirilmiştir. Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", s. 222.

⁴⁰ "Şose ve Köprüler Kanunu", 9. Madde, T.C. Resmî Gazete...; Osmanlı Devleti'nden itibaren uygulanan yol mükellefiyeti kanunu Ahmed Mithat Paşa'nın Tuna valiliği zamanında ilk defa uygulayıp ve başarılı olmasıyla birlikte ülke genelinde uygulanmasına karar verilen bir usuldür. 1869 yılında çıkarılan nizamnameyle 18 yaşından 60 yaşına kadar olan bütün erkeklerden yılda 4 gün bedenen yol yapımında çalışma şartı getirilmiştir. Yolda çalışma yerine bedel ödeme tabiri nizamname de yer olsa da ayrıntı verilmemiştir. Ancak 1914 yılında bedenen yol yapım mükellefiyeti tamamen kaldırılarak yol vergisi alınması usulü getirilmiştir. Böylece 18 yaşından 60 yaşına kadar olan her erkek vatandaşın yol vergisi alınmaya başlanmıştır. Bu dönemde alınan yol vergisi ise 12 ila 40 kuruş arasında değişmektedir. N. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Târîhi; 8 Ekim 1948-31 Aralık 2004*, T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Ankara, 2005, s.59-60.

⁴¹ "Şose ve Köprüler Kanunu", 9. ve 10. Maddeler, T.C. Resmî Gazete...

⁴² "Şose ve Köprüler Kanunu", 10. Madde, T.C. Resmî Gazete...

⁴³ "Şose ve Köprüler Kanunu", 16. Madde, T.C. Resmî Gazete...

⁴⁴ "Şose ve Köprüler Kanunu", 21. Madde, T.C. Resmî Gazete...

devamlılığı sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca ileride bu yollar üzerinden gidip gelen nakliye vasıtalarından da kanun doğrultusunda tespit edilecek bir verginin de alınacağı belirtilmiştir⁴⁵. Nitekim çıkarıla bu kanunla yeni yolların yapılmasıyla ülkede nakliye araç sayısının da artacağı düşünülmüştür. Dolayısıyla bu araçlardan alınacak vergilerden de Nafia Vekâleti'ne bir gelir sağlanması planlanmıştır.

Yeni Yol Kanununun Kamuoyundaki Yansımaları

Çıkarılan Şose ve Köprüler Kanunu ile Türkiye'de yol meselesinin merkezîyetçi bir anlayışa göre yürütülmesi amaçlanmıştır. Özellikle sürekli toplanacak vergilerle yol yapım ve bakım ekipmanlarının satın alınmasıyla birlikte karayolu inşasında önemli bir gelişmenin yaşanabileceği öngörülmüştür.

Yeni yol kanunu kabulü ülkede mevcut yol durumunu düzeltereği umutlarını doğurmuştur. Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra hükümet, karayolları yapım ve bakımı için sadece yol vergisinden elde edilen bütçeyle yeni yollar yapmakla yetinmeyecek aynı zamanda genel bütçeden artan gelir fazlasını da yine yol yapımı için harcayacağını duyurmuştur. Bu plan doğrultusunda yürütülecek yol programında yapılacak yolların başında ise Ankara-İstanbul ve Ankara-Kayseri karayolu olduğu ifade edilmiştir⁴⁶.

Özellikle yol yapım şeklinde de yeni bir usulün benimseneceği umutları ülkede yeşermeye başlamıştır. Nitekim basında eski yol yapım yöntemlerinden ziyade çağın koşullarına uygun ve modern yol yapım tekniklerine yaraşır yolların yapılacağı yönünde bir düşüncenin mevcut olduğu ifade edilmiştir. Nafia Vekâleti'nin yapmış olduğu toplantı sonrasında yeni yol kanunu ile birlikte artık yapılacak yolların ya asfalt ya da bu düzeyde bir metot takip edilerek yapılacağı duyurulmuştur. Nafia Müfettişi Bahtiyar Bey'in 1929 Temmuz ayında *Akşam Gazetesi'*ne vermiş olduğu röportajda "Bu sene Yolların istikşafatı ve bazı büyük köprülerin inşaatı yapılacaktır. Vilayetler, kendilerine terkedilen nasıf yol parası ile ancak mevcut yolları hüsnü halde idame edecekler."⁴⁷ diyerek yeni yol kanunuyla karayollarında önemli gelişmelerin olacağını duyurmuştur. Nitekim Nafia Vekili Recep Bey başkanlığında ordu ve iktisat mensuplarının da katılacağı 19 Ağustos 1929'da yapılan toplantıda yollar üzerinde iktisadi ve askerî durum görüşülerek bir yol programı üzerinde çalışılmıştır⁴⁸. Dolayısıyla Şose ve Köprüler Kanunu ülkede karayolu yapımı açısından oldukça önemli bir dönüm noktası olarak görülmüştür.

Türkiye'de çıkarılan yeni yol kanunu yatırımcıların da ilgisini çekmiştir. Nitekim TBMM'de kabul edilen 12 yıllık ve 400 milyonluk nafia programına Amerikalı bir şirketin talip olduğu gazetelere yansımıştır. Yapılan habere göre Türkiye'nin 12 yılda yapacağı Nafia programını Amerikan inşaat şirketi olan Fondeysten Enti Company, sadece altı yılda

⁴⁵ "Şose ve Köprüler Kanunu", 25. Madde, *T.C. Resmî Gazete...*

⁴⁶ "Bütçedeki Varidat Fazlası Yol İnşasına Sarf edilecektir", *Akşam*, 4 Temmuz 1929, s. 2. Nafia Vekâleti'nin hazırlamış olduğu yeni yol programıyla birlikte Ankara-İstanbul arasındaki yolun modern usullere göre yapılmasıyla iki şehir arasında ulaşımın sekiz saate düşeceği haber edilmiştir. "Ankara-İstanbul 8 saatte Bir Şehirden Ötekine Gitmek Kabil Olacak", *Akşam*, 12 Haziran 1929, s. 2.

⁴⁷ "Yeni Yollar", *Akşam*, 21 Temmuz 1929, s. 3; "Yeni Yollar En Son Usullerle İnşa Ettirilecek", *Vakit*, 21 Temmuz 1929, s. 3.

⁴⁸ "Yollar Komisyonunun Bugünkü İctimai", *Akşam*, 19 Ağustos 1929, s. 2.

tamamlayacağını belirtmiştir⁴⁹. Türkiye’de özellikle 1929 yılında başlatılan imar ve bayındırlık programına Amerikalı bir inşaat firmasının da teklif vermesi ülkede başlatılan imar programının uluslararası camiada da dikkat çektiğini göstermektedir. Türkiye’deki yol işleri sadece Amerikalı şirketleri değil aynı zamanda İtalyan şirketlerin de dikkatini çekmiştir. Nitekim Ankara’da yapılması planlanan 200 km’lik asfalt⁵⁰ yolun yapımı için İtalyan şirket Ankara’ya temsilcilerini göndermiştir. Şirket yetkililerinin Türkiye’de yol yapmakta oldukça istekli oldukları yapılan haberden anlaşılmaktadır. Zira bu kadar istekli olmasında yapılacak işin fazla olması dikkate değerdir. Sadece Ankara’daki caddelerin asfalt yapılması değil eğer anlaşma sağlanırsa İstanbul-Ankara arasındaki yolların da bu İtalyan şirkete verilebileceği haberde yer almıştır⁵¹.

Yeni yol kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte Nafia Vekâleti tarafından hazırlanan program dâhilinde modern usullerle asfalt yolların inşa edilmesi planlanmış ancak ülkede bu metodu uygulayacak tecrübenin olmayışı bilindiği için Avrupa’da yolların yerinde incelenmesi için bir heyetin gönderilmesi planlanmıştır. Nafia Vekâleti’ne bağlı olarak gidecek heyetin Avrupa’da Fransa, İtalya ve Almanya’daki asfalt yolları inceleyecektir⁵². Bu şekilde ülkenin ihtiyaç duyduğu yeni yol yapım tekniklerinden anlayan yetişmiş elaman eksikliğinin de giderilmesi amaçlanmıştır.

Aynı zamanda yeni yol kanunu sonrası yapılan yeni imar programlarıyla birlikte artan ihtiyaçlara bağlı olarak Nafia Vekaleti mühendis ve fen memuru arayışına da girmiştir. Nitekim Nafia Vekaleti gazetelerde ilanlar vererek serbest mühendis ve okuldan mezun olmuş fen memurları aradığını duyurmuştur⁵³. Yine bu yıl içerisinde birçok yol ihale ilanları yayımlanarak muhtelif şehirlerde gerek şehir içi gerekse şehirler arası yol inşa ihale ilanları verilmiştir⁵⁴.

Şose ve Köprüler Kanunu’nun çıkarılması şüphesiz karayolu yapımı için oldukça önemli olmuştur. Nitekim Şose ve Köprüler Kanunu öncesi 1928’de karayollarına yapılan toplam harcama 926.711 TL iken, 1929’da ise bu harcama 1.537.207 TL’ye yükselmiştir. Ayrıca 30 km yeni yol ve 1 adet köprü inşa edilmiştir. Dünya ekonomik buhranının etkisinin Türkiye’de de hissedilmesine rağmen harcamalar artarak devam etmiştir. 1930’da karayollarına yönelik yapılan harcama 2.591.809 TL’ye çıkmıştır. Aynı şekilde bu tarihte 45 km’lik yeni yol ve 3 köprü inşa edilmiştir⁵⁵. Görüldüğü gibi 1929 yılında çıkarılan Şose ve Köprüler Kanunu hem karayoluna yapılan harcamaları arttırırken hem de yol ve köprü yapımını da hızlandırmıştır.

2010

⁴⁹ “İmar İşleri”, *Akşam*, 23 Ağustos 1929, s. 2.

⁵⁰ Şose ve Köprüler Kanunu sonrasında Bakanlar Kurulu tarafından yeni bir yol programı kabul edilmiştir. Bu programa göre ilk olarak Ankara ve civarının yolları yapılacaktır. Bu yolların ise 200 km’si asfalt olacak şekilde yapılması planlanmıştır. “Yol Kanunu”, *Akşam*, 23 Teşrinievvel 1929, s. 2.

⁵¹ “Asfalt Yollar”, *Akşam*, 27 Teşrinievvel 1929, s. 3.

⁵² “Asfalt Şoseleri Tetkik”, *Akşam*, 19 Teşrinievvel 1929, s.1.

⁵³ “Serbest Mühendis ve Mektepten Mezun Fen Memurlarına”, *Akşam*, 1 Eylül 1929, s. 11.

⁵⁴ Örneğin 28 Eylül 1929 tarihinde Bakırköy Belediyesi ilana çıkarak Meclisi Milli Caddesinden İstanbul Caddesine kadar olan yolun tamiri için ilana çıkmıştır. “İstanbul Vilâyet Şehremaneti İlanları”, *Akşam*, 28 Eylül 1929, s. 7.

⁵⁵ Türkiye’de yeni karayolu yapımı daha sonraki yıllarda da artarak devam etmiştir. BCA, Fon 30-1-0-0, Kutu 74, Gömlek 471, sıra 12.

Özellikle yol vergilerinin %50'sinin Nafia Vekaleti'ne aktarılmasıyla ülkede yeni yollar yapılmış ve ülke ekonomisine katkı sağlanmıştır. Örneğin; 1930 yılında yollar için toplanan verginin %50'sinin Nafia Vekâleti'ne aktarılmasıyla toplanan parayla Trabzon-Erzurum-Karaköse yoluna başlanmıştır. Ayrıca Çanakkale-Balıkesir yolu yapımı tamamlanmıştır. Bu yolun Türkiye'nin iktisadi gelişimi açısından oldukça önemli olduğu zikredilmiştir. Bu dönemde yine Artvin-Kars, Hopa-Borçka yolları yapılmıştır. Ayrıca Ankara'nın içerisinde de yollar asfaltlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti olması nedeniyle Ankara'nın yollarının asfaltlanması uluslararası camiada bir itibar meselesi olarak yorumlanmıştır⁵⁶. Çıkarılan kanun sayesinde Nafia Vekâleti'ne sağlanan gelir ile yukarıda birkaç örnek verdiğimiz karayolu yapım çalışmaları yaşanmıştır.

Ancak Türkiye'de karayollarını geliştirmek amacıyla çıkarılan Şose ve Köprüler Kanunu, dünya ekonomik buhranının getirmiş olduğu olumsuz etkilerinden kurtulamamıştır⁵⁷. Nitekim Avrupa başta olmak üzere dünyada bu ekonomik krizin etkileri hızla yayılmış ve Türkiye'yi de olumsuz yönde etkilemiştir. Vatandaşlardan gelen yoğun şikâyet sonrasında hükümet Şose ve Köprüler Kanun'da bazı değişikliklere gitmek zorunda kalmıştır⁵⁸. Kanunda yapılan değişiklikle ilk olarak vatandaştan yol vergisi olarak toplanan para 10 liradan 4 liraya düşürülmüştür⁵⁹. Bu durumun getireceği ekonomik daralmaya bağlı olarak Nafia Vekâleti'ne ayrılan hisse de etkilenmiştir. Nitekim yol vergilerinin %50'sinin devlet yollarının yapılması için Nafia Vekâleti'ne, %50'sinin ise vilayetlere tahsil olmasını gereken kanunda yapılan değişiklikle vergi tahsisi varidat olarak ayrılmış ve bakanlık hissesi %15'e düşürülmüştür⁶⁰. Şose ve Köprüler Kanunu'nda yapılan bu değişiklikler "milli şose" olarak adlandırılan yolların yapılmasını geciktirmiştir. Nitekim yolların yapılabilmesi bu iş için ayrılan bütçeyle oldukça doğru orantılıdır. Şose ve Köprüler Kanunu'nun uygulanmasına en büyük engellerden birisi 1939'da II. Dünya Savaşı'nın çıkması olmuştur. Nitekim savaşın çıkması Şose ve Köprüler Kanunu'nun uygulanmasını zorlaştırmıştır. Her ne kadar savaşın devam ettiği dönemde yol kanununda yapılan değişiklikle nakdi olarak toplanan vergide biraz zam yapılırsa da⁶¹bu durum ülkenin yol sorununu çözmeye yetmemiştir⁶². Fakat Şose ve Köprüler Kanunu'yla birlikte Türkiye'de bugünkü Karayolları Genel Müdürlüğü'ne benzer Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuştur⁶³. Türkiye'de karayolu ulaşımı açısından oldukça önemli olan bu yapı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulana kadar ülkenin ulaşımı için önemli faaliyetler yürütmüştür.

Sonuç

İnsanlık tarihi açısından oldukça önemli olan yol, tarihi süreç içerisinde devletlerin önemseydiği temel politikalarından birisi hâline gelmiştir. Zira devletin gücü, sınırları

⁵⁶ "C.H.P 4. Üncü Büyük Kurultayında Bayındırlık İşleri Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın Önemli Söylevleri", *T.C. Bayındırlık İşleri Dergisi*, S. 1, Haziran 1935, s. 10.

⁵⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s. 230.

⁵⁸ Özdemir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", s. 224, "1525 Numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında Kanun", *T.C. Resmî Gazete*, 2 Ağustos 1931, S. 1862.

⁵⁹ 1. Madde, *T.C. Resmî Gazete*, 2 Ağustos 1931,

⁶⁰ 2. Madde, *T.C. Resmî Gazete*, 2 Ağustos 1931,

⁶¹ *T.C. Resmî Gazete*, 3 Haziran 1943, S. 5420.

⁶² TBMM Zabıt Ceridesi, D. 7, C. 20, 25 Aralık 1945, s. 399.

⁶³ *Karayollarının Asırlık Yol Çizelgeleri*, İnşaat Sanayi Yayınları, Ankara, 2021, s. 67.

içerisinde bulunan topraklara ve insanlara ulaşabildiği ve aynı zamanda kontrol edebildiği kadardır. Bu noktada insanlığın ilk olarak kullandığı ulaşım vasıtası olan karayollarının gelişimi devletlerin gelişimiyle doğru orantılıdır. Nitekim karayollarının insan eliyle sürekli yapım ve bakım çalışması devletlerin ortaya çıkmasıyla olmuştur. Osmanlı Devleti de çağın koşulları ve devletin gücü ölçüsünde bir ulaşım politikası takip etmiştir. Özellikle Tanzimat sonrasında karayolları için yapılan yasal düzenlemelerle ülkede yol durumu sistemli bir şekilde çözülmeye çalışılsa da ülkenin iç ve dış meselelerinde ortaya çıkan zorluklar bu amaçların gerçekleşmesine müsaade etmemiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne ciddi bir karayolu ağı kalmamıştır.

Türkiye'de ulaşım politikaları demiryolu ağırlıklı sürdürülmüş karayolları genellikle ihmal edilmiştir. Fakat ülkede karayollarıyla ilgili düzenlemeler de yapılmıştır. Ancak bu düzenlemelerden en önemlisi 1929 yılında yapılan Şose ve Köprüler Kanunu'dur. Nitekim bu kanun Cumhuriyet döneminde karayollarıyla ilgili alınan en kapsamlı kararları ihtiva etmektedir. Özellikle yol vergisi adı altında toplanan verginin %50'lik bir kısmının Nafia Vekâleti'ne tahsis edilmesi oldukça kıymetlidir. Nitekim bu gelire Nafia Vekâleti ülkedeki şehirleri birbirine bağlayacak "milli şose"leri inşa edebilecekti. Ayrıca ülkedeki bütün yolların yapım ve bakımı Nafia Vekâleti'ne verilmiştir. Bu durum, yol meselesinin merkezî bir anlayışa göre çözmek için önemli bir adım olarak görülebilir.

Çıkarılan yol kanunu öte yandan vatandaşlara önemli bir sorumluluk ve aynı zamanda yükümlülük getirmiştir. Zira 18 yaşından 60 yaşına kadar bütün erkek vatandaşlara yol vergisi mükellefiyeti getirilmiştir. Ancak ülkenin demografik yapısının korunması ve doğurganlığı teşvik etmek adına beş çocuk ve fazlasına sahip olan vatandaşlar yol vergisinden muaf tutulmuştur. Kanunun hazırlanıp yürürlüğe konulmasıyla karayolları açısından ümit verici bir süreci başlatsa da bu durum çok kısa sürmüştür. Nitekim kanunun çıkarıldığı yıl patlak veren dünya ekonomik buhranının olumsuz etkileri Türkiye'yi de olumsuz şekilde etkilemiştir. Zira kanunun birçok maddelerinde zaman içerisinde tadilatlar yapılmıştır. Şose ve Köprüler Kanunu Türkiye'de karayolları sorununun çözümünde her ne kadar hedeflenen düzeyde başarıya ulaşmasa da karayollarına yönelik en ciddi yasal düzenleme olarak kabul edilmiştir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

T.C. Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon 30-1-0-0, Kutu 74, Gömlek 471, Sıra 12.

Sürelî Yayınlar

Akşam Gazetesi

Vakit Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

T.C. Resmî Gazete

TBMM Zabıt Cerideleri

Kitap ve Makaleler

"1525 Numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında Kanun", *T.C. Resmî Gazete*, 2 Ağustos 1931, S. 1862.

"Ankara-İstanbul 8 saatte Bir Şehirden Ötekine Gitmek Kabil Olacak", *Akşam*, 12 Haziran 1929, s. 2.

"Asfalt Şoseleri Tetkik", *Akşam*, 19 Teşrinievvel 1929, s.1.

"Asfalt Yollar", *Ankara*, 27 Teşrinievvel 1929, s. 3.

"Bütçedeki Varidat Fazlası Yol İnşasına Sarfedilecektir", *Akşam*, 4 Temmuz 1929, s. 2.

"C.H.P 4. Üncü Büyük Kurultayında Bayındırlık İşleri Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın Önemli Söylevleri", *T.C. Bayındırlık İşleri Dergisi*, S. 1, Haziran 1935, s. 6-11.

"C.H.P 4. Üncü Büyük Kurultayında Bayındırlık İşleri Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın Önemli Söylevleri", *T.C. Bayındırlık İşleri Dergisi*, S. 1, Haziran 1935, s. 6-11.

"Fırka Grubuda" *Cumhuriyet*, 22 Nisan 1929, s. 1;3.

"Fırka İctimaında Yollar Lâyihası Müzakere ve Kabul Edildi", *Vakit*, 22 Nisan 1947, s. 1.

"İmar İşleri", *Akşam*, 23 Ağustos 1929, s. 2.

"İstanbul Vilâyet Şehremaneti İlânları", *Akşam*, 28 Eylül 1929, s. 7.

"Serbest Mühendis ve Mektepten Mezun Fen Memurlarına", *Akşam*, 1 Eylül 1929, s. 11.

"Şose ve Köprüler Kanunu Lâyihası Esbabı Mucibesi", *TBMM Zabıt Ceridesi*, D. 3, C. 12, 2 Haziran 1929, Ekler. Sıra no: 233, s. 2-4.

"Şose ve Köprüler Kanunu", *T.C. Resmî Gazete*, Kanunun no: 1525, Sayı: 1214, 12 Haziran 1929.

"Yeni Yollar En Son Usüllerle İnşa Ettirilecek", *Vakit*, 21 Temmuz 1929, s. 3.

"Yeni Yollar", *Akşam*, 21 Temmuz 1929, s. 3.

"Yol Kanunu Mecliste Kabul Edildi", *Vakit*, 3 Haziran 1929, s. 3.

"Yol Kanunu", *Akşam*, 23 Teşrinievvel 1929, s. 2.

"Yol Programı", *Akşam*, 3 Şubat 1929, s. 2.

"Yol Vergisi Heryerde, Herkes için 8 Lira Olacak", *Vakit*, 21 Şubat 1929, s. 1.

"Yol Vergisi", *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1929, s. 3.

"Yollar Komisyonunun Bugünkü İctimai", *Akşam*, 19 Ağustos 1929, s. 2.

"Yollar", *Vakit*, 20 Şubat 1929, s. 3.

As, Efdal *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2013.

Berksan, Nâzım *Yol Davamız*, Akın Matbaası, Ankara, 1951.

Cumhuriyetin 50. Yılında Karayolları, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 1973.

Çetin, Birol-Barış Serap-Saroğlu, Serap "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Bir Bakış", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, s. 123-150.

Ergün, İsmet *Türkiyenin Ekonomik Kalkınmasında Ulaşım Sektörü*, H.Ü. İİBF Yayınları, Ankara, 1986.

Ete, Muhsin *Münakalât*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1938.

Gönüllü, Ali Rıza "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Yol Vergisi, *Türkiye Araştırmaları Dergisi*, S. 30, 2011, s. 289-333.

Karayollarının Asırlık Yol Çizelgeleri, İnşaat Sanayi Yayınları, Ankara, 2021.

Köktürk, Nejet "Karayolları Münakalesi", *İktisadî Yürüyüş*, C. 8, S. 172, 18 Şubat 1947.

Mutlu, N. Yücel *Bayındırlık Bakanlığı Tarih; 8 Ekim 1948-31 Aralık 2004*, T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Ankara, 2005.

On Senede Türkiye Naftası 1923-1933, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.

Özdemir, Nuray "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 32, S. 53, 2013, s. 213-248.

Sevük, Nebahat *Türkiye'de Karayolları İnşa Faaliyetlerinin Tarihçesi*, KGM Plânlama Fen Heyeti Müdürlüğü, Basım yeri ve Tarihi Yok,

Şen, Leyla *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları, Ankara, 2003.

Tümertekin, Erol *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1976.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Anadolu'nun İşgali Yıllarında Ermenilerin Fransa Yolculuğu

Dr. Özer ÖZOCAK*

Özet

Osmanlı topraklarından farklı gerekçelerle ve tarihlerde gerçekleşen Ermeni göçleri, 19. Asrın ikinci yarısından itibaren hız kazandı. Göç edenlerin arasında Anadolu'da bir Ermeni devleti inşa etme kaygısı ile farklı yerlerde çıkarılan isyanlarda yer alan Ermeni çetelerinin mensupları da bulundular. 1915 yılında tehcir kararının alınması ve sonrasında yaşananlarla beraber Ermenilerin diaspora milletlerinden olmaları süreci hız kazandı. I. Dünya Savaşı'nın ardından Anadolu topraklarının işgali yıllarında Ermeni çetelerinin işgalci unsurlarla işbirlikleri, göç süreci için yeni bir evreye geçilmesine neden oldu. Bu süreçte bazı Ermeniler, Anadolu topraklarına sahip olmak isteyen Fransızların yanında gönüllü Ermeni birlikleri içerisinde yer alarak silahlı insan kaynağından istihbari bilgiye değin müttefiklerine çok sayıda alanda destekte bulundular. Batılı güçler lehine takındıkları tutumlarını işgal yıllarında da sürdürmeleri, Anadolu'nun işgal planları akamete uğratılınca işbirliği yaptıkları Fransa'ya yoğun olarak göç etmelerine yol açtı. Anadolu'nun işgal yılları ve sonrasında Ermenilerin Fransa'ya yönelik göçleri sürecinde ülkenin liman şehirlerinden biri olan Marsilya ise Fransız kumpanyaları aracılığıyla yeni kıtaya yapılan daha önceki göçlerde olduğu gibi önemli bir durak oldu. Bu bakımdan çalışmamızda, Marsilya gibi merkezleriyle Ermenilerin diasporalaşma sürecinde etkisi olan Fransa'ya yönelik Ermeni göç yolculuğunun Anadolu'nun işgali ve takip eden yıllardaki seyrinin incelenmesi amaçlandı.

Anahtar Kelimeler: İşgal, Göç, Ermeni diasporası.

The Journey of Armenians to France in the Years of Occupation of Anatolia

Abstract

Armenian migrations from Ottoman lands for different reasons and dates gained momentum as of the second half of the 19th century. Among the immigrants were members of the Armenian gangs who took part in the revolts in different places with the concern of building an Armenian state in Anatolia. With the deportation decision in 1915 and the events that followed, the process of Armenians becoming one of the diaspora nations gained momentum. The cooperation of Armenian gangs with the occupying elements during the occupation of Anatolian lands after World War I caused a new phase in the migration process. In this process, some Armenians took part in voluntary Armenian units alongside the French who wanted to have Anatolian lands, and provided support to their allies in many areas, from armed human resources to intelligence. Continuing their stance in favor of the Western powers during the occupation years led them to emigrate intensively to France, with which they cooperated when the invasion plans of Anatolia were aborted. Marseille, which was one of the port cities of the country during the years of occupation of Anatolia and after the migration of Armenians to France, became an important stop as in previous migrations to the new continent through French companies. In this respect, our study aimed to examine the course of the Armenian migration journey to France, which had an impact on the diasporaization process of Armenians with centers such as Marseille, during the occupation of Anatolia and the following years.

Keywords: Occupation, Migration, Armenian diaspora.

* Amasya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ozer.ozocak@amasya.edu.tr, ORCID: 0000-0003-0129-7937.

Giriş

İnsanoğlunun dünya üzerinde varlık gösterdiği ilk dönemlerden itibaren göçler yaşanmaya başladı. Bireysel göçlerin kümülatif hale gelmemesi durumu ve sınırlılığının ötesinde milletlerin kitlesel göçleri, diaspora milletlerinin oluşmasına neden oldu. Ermeniler de tarihi süreç zarfında farklı coğrafyalara yayılarak diaspora milletlerinden biri haline geldiler (Özocak, 2021: 63-74). Ermeni diasporası, lobi faaliyetleri ile yaşadıkları ülkelerde Türkiye aleyhtarı kararlar aldırma noktasında çaba sarf etmektedir (Özocak, 2015: 3483-3493). Ermenilerin günümüzde yoğun olarak varlık gösterdikleri ülkelerin başında Fransa gelmektedir. Diaspora Ermenilerinin ülkede varlık göstermelerinin altında çok sayıda sebep yatmaktadır. Fransız misyonerlerin Osmanlı topraklarında yürüttükleri misyonerlik faaliyetleri belirtilen sebeplerin başında gelir.

Bazı Ermeni kaynakların verdiği bilgilere göre, Ermenilerin ticari kaygılarla Fransız şehirlerinden Marsilya'ya erken dönemlerde gelerek yerleştikleri iddiası ile Fransa'daki Ermeni varlığına ilişkin tarihlendirme Orta Çağ'a ya da daha eski tarihlere götürülebilmektedir (Deledalle, 2021: 130-136). Bu noktada Marsilya şehrinin Ermenilerin ülkedeki varlıkları açısından önemini dolaylı bir anlatımla ortaya koymak faydalı olacaktır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, 2020 yılında Karabağ anlaşmazlığından kaynaklanan Azeri-Ermeni çatışmasına dair Fransız Senatosu'nun Ermenistan'ı destekler nitelikte tutum takınması üzerine *'Fransa Senatosu'nun bizim meselemizle ne ilgisi var? Çok istiyorlarsa versinler Marsilya'ya Ermeniler orada kendilerine devlet kursun'* diyerek ülkesinin Fransa'nın tutumundan duyduğu rahatsızlığı ifade ederken Marsilya şehrini de cümle içinde kullandı (Aliyev'den Fransa'ya, 2020). Zira Aliyev'in Fransa topraklarında Ermenilerin yerleştirilmeleri için işaret ettiği Marsilya toprakları Ermeni göçleri açısından önemine ve barındırdığı Ermeni nüfusa binaen kasıtlı olarak ifade edilmiş olmalıdır.

Ermeniler, 19. Asırda gerçekleşen göçlerle birlikte Osmanlı Devleti ve Fransa arasındaki ilişkilerde söz konusu olmaya da başladılar. Tehcir süreci ile birlikte hız kazanan göçler, Fransa'daki Ermeni diasporasının sayısının ve etkinliğinin artmasına yol açtı. Fransa'daki Ermeniler özellikle de 1915 olayları hakkındaki iddialarının uluslararası düzeyde kabul görmesi için ülkede yaptıkları girişimlerle zaman içerisinde Türk-Fransız ilişkilerinin tıkanmasına yol açabilecek nitelikte taraflar arasındaki gerilimlerin artmasına neden oldular. Bu bakımdan Türkiye Cumhuriyeti'nin pek çok ülke ile ikili ilişkilerinde sorunlara yol açan diaspora Ermenilerinin bir parçası olan Fransa Ermenileri hakkında çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bu çalışma belirtilen gereklilik bağlamında Fransa'daki Ermeni diasporasının oluşmasına yol açan Ermenilerin Fransa yolculuklarının ve buradaki ilk yıllarının ortaya konması kaygısı ile kaleme alındı. Bu süreç anlatılırken Osmanlı arşiv belgelerinin yanı sıra yerli ve yabancı kaynaklardan istifade edilmesi yoluna gidildi.

Fransa'ya Ermeni Göç Yolculuğu

Fransa, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Ermeni göçmenlerin sığındıkları ülkelerdendir. Ermeni göçmenleri, ülkenin farklı yerlerinde yerleşim gerçekleştirdiler. Marsilya, Ermenilerin yerleştikleri Fransız şehirlerin başında yer aldı. Bu durumda yeni dünyaya göç etmek isteyen Ermenilerin bindikleri vapurların Marsilyalimanına uğradıktan sonra Amerika kıtasına doğru gitmeleri etkili oldu. Örneğin 1890 tarihli bir Osmanlı arşiv

belgesinde, Trabzon'dan İstanbul'a gelen Pake adlı Fransız kumpanyasının Samsun'da yaşamakta olan Armiyan adlı bir kişinin aracılığıyla sekiz-on kişilik bir Ermeni grubunun Marsilya yoluyla Amerika'ya götürmek üzere gemiye alındıklarından bahsedilmektedir. Osmanlı yönetimi, Ermeni göçlerinin önüne geçmek istediğinden bu gelişme karşısında Trabzon vilayeti ile yazışarak bilgi talebinde bulunuldu. Fransız kumpanyasına geceleyin ve gizlice bindikleri cevabı alındı. Armiyan, Fransız kumpanyaları ile birlikte yasadışı yollarla Ermenilerin göç ettirilmelerinde pek muhtemel simsar rolü oynayanlardandı (COA, DH. MKT, Dosya No: 1734, Gömlek No: 106, H. 04.11.1307 (28.11.1889)).

Osmanlı Devleti'nin arzu etmediği Ermeni göçlerine önyak olan ve taşımacılık faaliyeti üzerinden ekonomik girdi elde eden sadece Pake isimli Fransız kumpanyası değildi. İstanbul Polis Müdürlüğü tarafından hazırlanan raporun detayları da belirtilen gerçeği ortaya koyar niteliktedir. Bu belgeye göre, Cebel-i Lübnanlılar ile Anadolu'nun farklı şehirlerinde yaşamakta olan Ermeni ameleleri Amerika'ya gideceklerdir. Özellikle de Halep ve Urfa iskelesinden çok sayıda Ermeni'nin Mesajeri kumpanyasının Korfu ve Pizrak adlı vapurlarına binerek İstanbul yoluyla Marsilya'ya gideceklerine dair istihbarı bilgi söz konusudur. Osmanlı vatandaşlarının göç etmesi istenilmediğinden toplu göçlerin meydana gelmesinde iskelelerde görevli olan askerlerin üzerine gölge düşmesine neden olmaktadır. Askerlerden bazıları görevlerini kötüye kullanarak ve üzerlerinde büyük bir baskı hissetmeyerek aşayışın daha da bozulmasına yol açmaktadır (COA, DH.TMIK.M., Dosya No:7, Gömlek No:31, H.04.01.1314 (15.06.1896)).

Fotoğraf 1. Fransız Pake Firmasına Ait Bir Gemi



Kaynak: *Le paquebot Circassie de la compagnie Paquet*, <http://adhemar-marine.blogspot.com/2010/03/le-paquebot-circassie-de-la-compagnie.html>, 08.07.2021.

Bu noktada vatandaşları Fransız gemilerine kaçak yollarla binerek topraklarını terk ederken Osmanlı Devleti'nin aleyhine gelişmekte olan göçlere karşı ne gibi önlemler aldığı sorusu akla gelmektedir. Osmanlı Devleti'nin limanlarda gerekli tedbirlerin alınması gerektiğine dair uyarıları vardı. Esasen Osmanlı Devleti, gemi sahiplerinin limanlarda bulunan görevlilerin vazifelerini suiistimallerinden ya da buldukları her türlü açıktan istifade ile kendilerini yolcu gemilerine atanları gemilerine almamalarını da beklemekteydi. Ancak Osmanlı Devleti'nin güçsüzlüğünden ötürü kumpanyalara ait olan gemiler, Osmanlı limanlarına yaklaştıklarında kuralları yok sayma eğilimi gösterdiler. Osmanlı askerleri, gemilere yönelik istihbarat almaları ya da şüphe durumlarında arama yapmak için gemilere

çıktıklarında Fransız konsolosları, Mesajeri kumpanyasının yetkilileri ve çalışanlarınca darp edilme ve aşağılanma ile karşı karşıya kaldılar. Fransız kumpanyaları ortamın elverişliliğini de kullanarak kârlılıklarını artırmak için gemilerini Ermeni göçmenlere açtılar. Mesajeri acenteleri, kaçak yolcuların taşınmasındaki pazarın elverişliliğinden dolayı Lotus, Karnak, Gudalquivir gibi buharlılarda azami yolcu kapasitesine ulaşmak için gerekli düzenlemelerin yapılması yoluna gittiler. Ortamın elverişli olması ile elde edilen ticari kârlılık gemi sayıları bir hayli az olan Yunan Societe Gozieas ve Russa Danoise gibi küçük buharlı nakliyat kumpanyalarının da kurulmasına olanak sundu (Uygun, 2016: 121-146).

Osmanlı Devleti'nin yaşadığı sorunlar ve bu sorunların Fransa'nın da aralarında bulunduğu büyük devletlerce istismar edilmesi I. Dünya Savaşı öncesinde göçlerin hız kazanmasına yol açtı. Örneğin, Fırnıs Ermeni Murahhasası Nikogos, Maraş'a gelerek Fransa'ya gitmek üzere talepte bulunsa da bu talep muhtemelen Ermeni göçüne yönelik kaygıdan dolayı kabul görmedi (COA, DH.TMIK.M., Dosya No:9, Gömlek No:49, H.26.01.1314 (07.07.1896)). Buna karşın 1909 tarihli bir belge, aralarında Antep'in de bulunduğu doğu ve güneydoğudaki şehirlerden Ermeni göçlerinin hız kazandığı gerçeğini teyit eder niteliktedir. Belgenin detaylarında göçlerin hızı ile Halep ve civarında Ermenilere tesadüf edilemeyecek hale geldiğinden bahsedilmektedir. Göçlerin Osmanlı Devleti üzerindeki olumsuz etkileri, doğal olarak yer değiştirme hareketlerine son verilmesi için tedbirlerin bahse konu olmasını ve yenilerinin alınmasını zorunlu kılmaktaydı. Süreç içerisinde göçlerin önüne geçilmesi isteği bağlamında gemilerdeki kaçak yolcuların engellenmesi tedbirlerinin ötesine geçildi. Pasaport almak suretiyle yasal yollarla yapılacak seyahatlerin geçici süreyle durdurulması kararı alındı. Göçlerin yoğunlaşması ile birlikte şartların '*kesb-i vehamet*' ettiğinden adaletin gerçek manada uygulanmasının ve Kanun-u Esasi'nin hükümlerinin samimiyetle icra edilmesinin gerekliliğine vurgu yapılarak vaziyetin pek de parlak olmadığı ifade edildi (COA, DHİ.MUI, Dosya No:8, Gömlek No:12, 21.10.1327 (06.10.1909)).

Fransız kumpanyaları aracılığıyla yapılan göçler, Fransa'yı Ermenilerin yaşadıkları ülkelerden biri haline getirdi. I. Dünya Savaşı sonrasında Ermenilerin Fransızlarla işbirliği içinde hareket etmeleri de Fransa'ya göçlerinin en önemli sebeplerindendir. Örneğin Aram Turabian 1917 yılında ikinci baskısını yapan '*Les Volontaires Arméniens Sous Les Drapeaux Français*' adlı eserinde Çanakkale Savaşı'nda yer almak üzere Fransa'dan gelen Ermeniler hakkında bilgiler vermektedir. Turabian, eserinin aşağıdaki kapak fotoğrafıyla müttefiklerle birlikte silah kuşandıklarını ortaya koyar.

Fotoğraf 2. Fransızların Silahlı Ermeni Unsurlarına Ait Bir Fotoğraf



Kaynak: Turabian, Aram (1917), *Les Volontaires Arméniens Sous Les Drapeaux Français*, Marseille: Imprimerie Nouvelle.

Fransa'daki Ermenilere ilişkin önemli arşiv kayıtlarına ev sahipliği yapan Aram adlı kuruluşun sitesinde yer alan 'Première Guerre Mondiale (1914-1918): Des Volontaires Arméniens Engagés avec Les Forces Françaises' adlı çalışmada Ermeni-Fransız ittifakından bahsedildiği satırlarda Fransızlarla birlikte çarpışan Hubeseryan ve Gazaryan'ın birer fotoğraflarına da yer verilir.

Fotoğraf 3. M. Hubeseryan ve A. Gazaryan'ın Fotoğrafları



Kaynak: *Première Guerre Mondiale (1914-1918): Des Volontaires Arméniens Engagés avec Les Forces Françaises*, <https://webaram.com/actualites/premiere-guerre-mondiale-1914-1918-volontaires-armeniens-engages-avec-forces-francaises>.

Ermenilerin 19. Asrın sonlarından itibaren sürdürmekte oldukları yabancı devletlerle işbirliği politikaları ve I. Dünya Savaşı yılları sırasındaki benzer tutumları nihayetinde tehcir kararının alınmasını neden oldu. Tehcir kararı ile belirli şartlar dairesinde bazı Ermeniler, Osmanlı Devleti'nin güney vilayetlerine gönderildiler. Türk milletinin topyekün bir ölüm kalım savaşı verdiği bu yıllarda Ermenilerin en yoğun ilişki kurdukları güçlerin başında Fransa gelmektedir. Bu gerçeklik Fransız-Ermeni ittifakına ilişkin arşivlerimizde yer alan çok sayıda belgeye de yansımaktadır. Belgelerden bazıları 'Osmanlı Arşiv Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri' adıyla üç cilt halinde yayımlandı. Burada belirtilen eserde de yer alan Andırın Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti Reisi ve azalarının imzası ile Hariciye Bakanlığı'na gönderilen belge ile Fransızların Ermenilerle işbirliklerini, Müslüman ahaliyi kışkırtmaları ve yaptıkları katliamdan hareketle bölgedeki genel havayı yansıtan detaylara yer verilecektir:

Maraş'ta Fransızlarla birlikte silaha sarılan Ermenilerin bir kısmı Andırın'a kaçmıştır. Buradaki Ermeniler, Müslümanları tahrike ve zaten kuşatılmış olan nahiyemizin halkını katliama başlamışlardır. Bunun üzerine çıkan çatışmalarda Müslüman ve Hristiyanlardan birkaç kişi ölmüştür. Son zamanlarda Kilikya'nın bağımsızlığı için Müslümanları imhaya hevesli olan Ermenilerin asayişini sağlamak maksadıyla işgalci devletlerin memurları tarafından silahlandırılıp Müslüman ahali üzerine saldırtılmalarının insanlık, medeniyet âlemi ve büyük devletler nezdinde çirkin görüleceğine kesinlikle itimat ederek huzur ve asayişini ihlâlden başka bir mahiyeti olmayan geçici işgallere son verilmesini ve halkın çoğunluğunun hak ve hürriyetlerinin korunmasını temenni eder, bu gibi istenilmeyen durumların ortaya çıkmasını protesto ederiz (Osmanlı Arşiv Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri, C. III, 2003: 186).

Yalnızca bu belge bile Ermenilerin Anadolu topraklarının işgal edilmesi niyetlerini Osmanlı Devleti'nin son yıllarından Kurtuluş Savaşı'nın son dönemine kadar büyük Ermenistan projeleri bağlamında devam ettirdiklerini ortaya koymaktadır. Fransa'nın

Anadolu topraklarını işgal etmesi ve işgal ettiği yerlerde manda yönetimleri kurması ile Fransız-Ermeni ittifakı daha da yoğunlaştı. Fransızlarla birlikte savaşmak için Ermenilerden oluşturulan Doğu Lejyonu kuruldu (Palabıyık, 2008). Doğu Lejyonu'nda yer alan Ermeniler, Anadolu'nun güney bölgelerinde çok sayıda katliamlar yaptılar (Keser, 2013: 83-125). Bu kuvvet ile tarafların Adana, Maraş ve Antep gibi güney illerdeki ittifakları, Ermenilerin emellerini gerçekleştirme ümitlerini de artırdı. Ancak Fransa ile imzalanan Ankara Antlaşması sonrasında Anadolu'daki Fransız işgali sona erdi. Fransızlar, ele geçirdikleri yerlerden çekilirken Ermenileri de kendileri ile gitmeye teşvik ettiler. Ankara Antlaşması ve Fransızların teşvikleri gibi nedenler, Ermenilerin Anadolu topraklarından Fransa'ya göç etmelerinde rol oynadı (Özşavlı, 2017: 243-276).

Anadolu topraklarına geri dönme umudunu yitiren Ermeniler, Fransız mandasındaki Suriye'den de Fransa'ya göç ettiler. Bu noktada 1953'te Fransa'da doğan çok geçmeden ailesi ile Bağdat'a dönen Rafi Taciryan adlı bir Ermeni ile yapılan röportajtaki 'Bağdat'taki Ermeni kilisesinin verilerine göre Ermeni nüfusunun 25 bin olduğu söyleniyordu ancak bu sayı hiçbir zaman kesin değildi' cümlelerinin kıymetli olduğunu belirtelim (Ermeniler Bağdat'ta, Agos, 2021). Taciryan, çocukluk yıllarının Bağdat'ındaki Ermenilere ilişkin sayıyı belirtirken aynı zamanda kitlesel bir yer değiştirme hareketi gerçekleştiren ve farklı yerlere dağılmış bir milletin nüfusunun kesin olarak saptanamayacağı gerçeğini dolaylı yollardan aktarıyordu. Taciryan'ın Bağdat'a ilişkin aktardıkları Fransa'daki Ermeniler için de uzun yıllar geçerli oldu. Ülkenin farklı bölgelerine göç eden Ermenilerin sayıları ağırlıklı olarak tahminler üzerine bina edildi. Temel bilgimizse bazı veriler ya da gözlemlere dayanarak 20. Yüzyılın asırlar öncesine götürülen tarihlendirilmelere rağmen erken dönemlerde Fransa'daki Ermeni varlığının oldukça sınırlılığı ve I. Dünya Savaşı ve sonrasında Ermenilerin sayılarının önemli oranda arttığıydı. Bu kapsamda kaynaklardan birinde 1914 yılında Fransa'daki Ermenilerin sayıları 4.000 dolaylarındaydı (Hovanesian, 1995: 32; Akgönül, 2002). Bir diğer kaynakta, I. Dünya Savaşı öncesinde Paris'te 500 dolaylarında Ermeni'nin yaşadığından bahsedilmektedir (L'OFPRA, 2010: 22). Tekeyan'a göre, özellikle de Marsilya'nın banliyölerine 10.000'den fazla Ermeni yerleşti (Tékéian, 1929: 71). Temime'ye göre ise, 1923 yılı sonunda Marsilya topraklarına 6.000'den fazla Ermeni yerleşti (Temime, 2007: 22-32). 1923 ile 1927 yılları arasında yaklaşık 58.000 Ermeni göçmenin Marsilya Limanına çıktığı da belirtilmektedir (Reconstruire La Nation, Palais de la Porte Dorre, 2021).

Fotoğraf 4. 1925 Yılına Ait Marsilya'daki Ermenileri Gösteren Bir Fotoğraf



Kaynak: <https://www.histoire-immigration.fr/agenda/2014-08/migrations-armeniennes-xixe-xxe-siecles-espaces-ruptures-reconfigurations>

Fransa İstatistik Kurumu'nun verilerine göre, II. Dünya Savaşı öncesinde ülkeye 30.000 Ermeni göç etti (L'OFPPRA, 2010: 24). Aynı kurumun verdiği bilgiye göre, yaklaşık 15.000 Ermeni üç yıl içinde tarım alanında istihdam edildi (Refugiés Russes et Arméniens, 2021: 151). 1920'lerde Fransa Ermenileri arasında toplumsal bakımdan ciddi bir dayanışma söz konusuydu. Ülkenin belli başlı yerlerine yerleşmiş hâldelerdi. Paris, PACA ve Rhône-Alpes bölgeleri ya da Marsilya-Beaumont, Lyon-Décines, Alfortville, Issy-les Moulinaux, Gonesse gibi yerler Fransa'daki Ermeni nüfusun yoğun olarak varlıklarını sürdürdükleri mahallerdi (Donabedian ve Al-Bataineh, 2014: 3).

Ermeni nüfusun Fransız topraklarına doğru yönelmesi beraberinde ülkede Ermenilerin hayatın bütün alanlarında varlık göstermelerini sağlayacak bir hareketliliğin yaşanmaya başlamasını sağladı. Padova'da 19. Asırda kurulan Samuel Murat Koleji 1846'da Paris'e taşındı (Somel, 2007: 71-92). 1928'e gelindiğinde de Sèvres'e nakledildi (Donabedian ve Al-Bataineh, 2014: 5). Bu tarihi okul aynı zamanda süreç içindeki Fransız-Ermeni ilişkilerinin bir yansımasını da teşkil eder. Zira Osmanlı topraklarında emelleri olan Fransızlar, misyonerlik faaliyetleri bağlamında Ermenileri Katolik yapmaya ve Katolik Ermenilerin hamiliğini üstlenmeye soyundular (Kılıç, 2014:85-126). Fransızların misyonerlik faaliyetleri, Sivaslı Abbod Mekhitar'ın Katolik mezhebini benimsemesinde ve Ermeniler arasında Katolikliğin yayılmasında etkili oldu (Kuzucu, 2014: 1-54). Samuel Murat Koleji'nin açanlar da Sivaslı olan mezhep kurucuları Mekhitar'la özdeşleşen Mekhitaristlerdi (Donabedian ve Al-Bataineh, 2014: 5).

Sonuç

Ermeniler, Anadolu'da yaşayan en eski milletlerdendir. Türklerin Anadolu'ya gelmesi ile birlikte Ermeniler uzun yıllar Türk idaresi altında yaşadılar. Taraflar arasındaki ilişki, 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren hız kazanan Ermeni isyanları ile bozulmaya başladı. İki millet arasındaki ilişkiler I. Dünya Savaşı yıllarında, Ermenilerin tehcir edilmeleri kararının alınmasına değin evrildi. Milli Mücadele yıllarında Ermenilerden bazıları Fransız ordularında kuvvetleri ile Anadolu'nun işgal edilmesi projesinde yer alarak bağımsız bir Ermeni devletinin inşasına gayret ettiler. Bütün bu gelişmelerin ortaya çıkmasına zemin hazırlayan çok sayıda katliamın yaşanmasına neden olan girişimlerinin de etkisi ile asırlardır yaşadıkları Anadolu topraklarından göç etmek zorunda kaldılar. Fransa, Ermenilerin göç yolculuğunun önemli duraklarından oldu. Marsilya'nın Fransa topraklarında yer alması da ülkede Ermenilerin varlık göstermelerinin gerekçelerinden oldu. Amerika kıtasına gitmek isteyenlerin bindikleri gemiler de bir liman şehri olan Marsilya'ya uğramaktaydı ve şehre ulaşıldığında bazıları burada kaldılar. Fransa, süreç içerisinde diaspora Ermenilerinin lobi faaliyetleri için merkez ülkelerden biri haline geldi.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

COA, DH. MKT, Dosya No: 1734, Gömlek No: 106, H. 04.11.1307 (28.11.1889).

COA, DH. TMIK. M., Dosya No: 7, Gömlek No:31, H.04.01.1314 (15.06.1896).

COA, DH. TMIK. M., Dosya No: 9, Gömlek No:14, H.26.01.1314 (07.07.1896).

Osmanlı Arşiv Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (2003), *T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı*, C.III, Ankara.

Diğer Kaynaklar

Akgönül, Samim (2002), "Fransa Ermeni Toplumunu ve Türkiye: Propaganda ve Lobcilik", *Ermeni Araştırmaları Dergisi*, S.5.

"Aliyev'den Fransa'ya: Çok istiyorsanız Marsilya'yı Ermenilere Verin, Orada Devlet Kursunlar", *Euronews*, 01.12.2020.

Deledalle, Myriame Morel, "Armenians in Marseilles", <https://books.ub.uni-heidelberg.de/arthistoricum/reader/download/165/165-17-76347-1-10-20161201.pdf>, 14.07.2021.

Donabedian, Anaid ve Anke Al-Bataineh (2014), "L'Arménien Occidental en France: Dynamiques Actuelles", *Institut National des Langues et Civilisations Orientales (Inalco); Institut de Recherche pour le Développement (IRD)*.

"Ermeniler Bağdat'ta Fransa'dakinden daha rahat yaşıyorlardı", *Agos*, 17.08.2021.

Hovanessian, Martine (1995), *Les Arméniens et leurs Territoires*, Paris: Autrement.

Keser, Ulvi (2013), "Doğu Lejyonu (Legion d'Orient) ve Güney Bölgesindeki Ermeni Faaliyetleri (1918-1922)", *Millî Mücadele'de Güney Bölgesi Sempozyumu Bildirileri*, 25-27 Aralık 2013, Gaziantep: ATAM.

Kılıç, Davut (2014), "Tarihte Türkler ve Ermeniler", "içinde", *Osmanlı Ermenilerine Yönelik Misyoner Faaliyetleri Metin Hülâgü ve diğerleri* (Ed.), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s.85-126.

Kuzucu, Kemalettin (2014), "Tarihte Türkler ve Ermeniler", "içinde", *1021'den 1921'e Türk-Ermeni İlişkilerinin Sivas Boyutu*, Metin Hülâgü ve diğerleri (Ed.), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s.1-54.

L'OFPPRA (2010), 'Vu au débarquement. Marseille: Le refuge des Arméniens en France dans les archives de l'Ofpra'.

Özocak, Özer (2014), "Diaspora Kavramı ve Ermeni Diasporası", *YTSAM Ermeni Meselesi Özel Sayısı*, Cilt 5, s.3483-3493.

Özocak, Özer (2022), "Ermeni Diasporası ve Ermenistan: Siyasi, Ekonomik ve Dini İlişkiler", *Asia Minor Studies*, Cilt 10, S.1, s.63-74.

Özşavlı, Halil (2017), "Türkiye'den Son Toplu Ermeni Göçü: Sancak Ermenilerinin Lübnan'a Taşınması 1938-1939", *Bellekten*, Cilt LXXXI, S.290, s.243-276.

Palabıyık, M. Serdar (2008), "Fransız Arşiv Belgeleri Işığında Doğu Lejyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri (Kasım 1918 - 1921)", *Ermeni Araştırmaları Dergisi*, S.30.

"Reconstruire La Nation. Les Réfugiés Arméniens au Proche-Orient et en France, 1917-1945", Palais de la Porte Dorée, 10.06.2021.

"Refugiés Russes et Arméniens", *Chronique*, <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/S1026881200066277a.pdf>, 08.07.2021.

Somel, Selçuk Akşin (2007), "Osmanlı Ermenilerinde Kültür Modernleşmesi, Cemaat Okulları ve Abdülhamid Rejimi" *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, S.5, s.71-92.

Tékéian, Charles Diran (1929), *Marseille, La Provence et Les Arméniens*, Marseille: Siege de L'institut Historique de Provyence.

Temime, Emile (2007), "Les Arméniens à Marseille Des Années Vingt à Aujourd'hui", *Hommes et Migrations*, s.22-32.

Uygun, Süleyman (2016), "Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", *Gazi Akademik Bakış*, Cilt 8, S.16, s.121-146.

Bürokrasi Yolunda Vanlı Gayrimüslim Devlet Memurları

Öğr. Gör. Talat KARATAŞ*

Özet

Osmanlı Devleti'nin geniş bir coğrafyaya hükmeden büyük bir devlet olması ve içerisinde birçok yabancı unsuru barındırması onu cihânşümûl bir devlet haline getirmiştir. Bu cihânşümûl devlet içerisinde Ermeniler, Rumlar ve Müslümanlar yüzyıllarca bir arada yaşamışlardır. Devlet-i Aliyye de bu unsurları içerisinde çok güzel bir şekilde harmanlamış, gerektiği yerlerde bu farklılıklardan yararlanmasını bilmiştir. Özellikle Tanzimat ve Islahat Fermanının ilanı ile birlikte Batılılaşma hareketi ve Osmanlılık fikir akımının devlet politikası haline gelmesiyle gayrimüslim memurlar, devletin kademelerinde yer almaya başlamışlardır. Bu durum Sultan II. Abdülhamid döneminde devam ederek önemli vazifelerde görevlendirilmişlerdir. Bu çalışmada Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivinde bulunan Sicill-i Ahval Defterlerinde kayıtlı olan Van doğumlu gayrimüslim devlet memurları tespit edilerek gayrimüslim memurların biyografileri incelenmiştir. Çalışmanın daha anlaşılır olabilmesi için 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gayrimüslimlerin Osmanlı memur sistemindeki yeri ve çalışmamızın ana kaynağını oluşturan sicill-i ahval defterleri hakkında bilgiler verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Van, Ermeni, Sicill-i Ahvâl Defterleri, Memur

Non-Muslim State Officials in Van on the Way to Bureaucracy

Abstract

The fact that the Ottoman Empire was a great state that ruled over a wide georaphy and contained many foreign elements made it a universal state. Armenians, Greeks and Muslims have lived together for centuries in this üniversal state. The Devlet-i Aliyye also blended these elements very well and knew how to take advantage of these differences when necessary. Especially with the declaration of the Tanzimat and reform Edict, non- Muslim çivil servants began to take place in the ranks of the state, as the Westernization movement and the Ottomanism idea movement became state policy. This stuation continued during the reign of Sultan Abdülhamid II, and they were assigned to important duties. İn this study, non-Muslim çivil servants born in Van, who were registered in the Sicill-i Ahvâl Registers in the StateArchive of the Presidency of the Republic of Turkey, were identified and their biographies were examined. In order to make the study more understandable, information is given about the place of non-Muslims in the Ottoman çivil servants system in the Ottoman Empire in the 19th century and the Sicill-i Ahvâl registers, which are the main source of our study.

Keywords: Van, Armenian, Sicill-i Ahval Books, Officer

* Tarsus Üniversitesi, Rektörlük, talatkaratas@tarsus.edu.tr, ORCID: 0000-0003-3246-7070.

Giriş

Tanzimat öncesinde Osmanlı Devleti'nde devlet dairelerinin ihtiyacı olan memurlar bizzat kalemde yetişirdi.¹ Memurlar "Kalem" adı verilen devlet dairelerinde iş içerisinde eğitim sistemiyle yetişir, bu usulde her daire bir mektep vazifesi görürdü. Divân-ı Hümâyün Kalem'inde en yüksek dereceli memur sayılan "hâce"ler talebelere hocalık yapar, kalem işlerini ve yazışmaların inceliklerini öğretirlerdi.²

Meşk³ usulü ile kalemdeki bilgileri öğrenen talebeler, ilk memuriyete girdiklerinde maaş almazlardı. 3-5 sene sonra ayda bir kuruştan 8-10 kuruşa kadar maaş tahsis edilerek mülazım olurlardı. Zamanla kıdemi ile orantılı bir şekilde kalem gelirlerinden payları da artardı. Ancak baş halife olmak bazen 20-30, bazı büyük kalemlerde ise 40-50 yılı bulabilirdi.⁴ Görüldüğü gibi bu usulde memurun yetişmesi uzun süreliydi. İlerleyen dönemlerde, devletin bir takım sorunlarla karşılaşması ve reform sürecinde yeni müesseselerin kurulması, bürokrasinin gittikçe uzmanlaşması ve iş yükünün artması gibi sebeplerden ötürü yetişmiş insana olan ihtiyaç artmıştı. Var olan mevcut sistemin bu ihtiyaçlara karşılık vermesinin mümkün olmadığını farkında olan II. Mahmud, Mekteb-i Maârif-i Adliyye (1839) adıyla orta dereceli sayılabilecek yeni bir okul açtı.⁵ Bu devirde açılan ilk modern okuldur. Memur yetiştirmek üzere kurulan bu okullardan ikincisi de Mekteb-i Ulum-ı Edebiyye'dir (19 Mart 1839).⁶

İlerleyen süreçte memurlarla ilgili yeni ihtiyaçların ortaya çıkması üzerine 1858'de memur yetiştirme konusunu tekrar ele alınıp 9 Mayıs 1858 tarihli bir iradeyle Mekteb-i Fünûn-ı Mülkiyye adıyla yeni bir okulun açılmasına karar verildi. Okulun öğrencilerinin genç ve yetenekli memurlardan, bir kısmının da yirmi beş - otuz yaş arasındaki kimseler arasından seçilmesine ve alımların sınavla belirlenmesi yoluna gidildi. Maârif-i Umûmiyye Nezâretî'ne bağlanacak bu okulun mezunları kaymakam, kaza ve mal müdürü olacaktı. Eğitim süresi iki yıl olup devam zorunluluğu vardı.⁷ Bu okulun çalışmaya başladığı sıralarda, bundan böyle, nahiye müdürlüğü ile kaymakamlara ancak Mülkiye mektebi mezunlarının tayini esas olarak kabul edildi.⁸

Her ne kadar Tanzimat devrinin başlangıcından itibaren memur meselesi birkaç defa ele alınsa da meselenin ciddi bir nizamla bağlanmadığı görülmüştür. Özellikle 1864 Vilayet Nizamnamesinin, 1868 senesinde bütün vilayetlerde uygulanmaya başlamasıyla idari

¹ Necati Gültepe, "Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi", *Osmanlı, Yeni Türkiye Yayınları*, Ankara 1999, C.6, s. 250.

² Ali Akyıldız, "Mekteb-i Maârif-i Adliyye", *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara 2019, C.Ek2, ss.236-238.

³ Arapça bir kelime olan meşk, klasik Türk - İslâm sanatlarında bir hocanın talebeye, taklit ederek öğrenmesi için verdiği ders ve örnekler hakkında kullandığı gibi meşk etmek şeklinde öğretmek ve öğrenmek için yapılan dersi ve alıştırma, birlikte çalışmayı da içine almakta olup meşk vermek "ders vermek", meşk almak ise "ders almak" manasına gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Muhittin Serin, "Meşk", *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara 2004, C.29, ss. 372-374.

⁴ Gültepe, "Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi", s. 250.

⁵ Modern anlamda kurulan orta dereceli mektebin eğitime ne zaman başladığı kesin olmamakla birlikte Ali Akyıldız 11 Şubat 1839'dan biraz sonra olduğunu, Necati Gültepe ise 2 Şubat 1839'dan biraz önce kurulduğunu ifade eder. Bkz: Ali Akyıldız, "Mekteb-i Maârif-i Adliyye", ss.236-238. Necati Gültepe, "Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi", s. 250.

⁶ Gültepe, "Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi", s. 251.

⁷ Ali Akyıldız, "Mekteb-i Mülkiye", *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara 2019, C.Ek2, ss.238-240.

⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi (Islahat Fermanı Devri 1856-1861)*, C.6, TTK Yayınları, Ankara 2007, s.175-176.

taksimat ve yönetim anlayışında önemli değişiklikler yapılmıştır. Memleketin mülki ve idari taksimatında yapılan değişikliğin muvaffak olması için memur meselesinin de ele alınması ve yeni esaslara bağlanması gerekiyordu.

Sultan Abdülaziz devrinin ilk yıllarına bakacak olursak, memurluğun henüz bir meslek haline getirilmediğini ve memur olmak için de bir menşe aranmadığı görülmüştür. Mülkiye⁹ Mektebi ise kurulmuştu kurulmasına ama mektebin talebesi o kadar azdı ki memleketin ihtiyacı olan memurları yetiştirmesi hayal olmasa bile uzak bir gelecekte gerçekleşebilecek bir idealdi. Bu sebeple, memurlar gelişi güzel seçilmekte ve tayin edilmekteydi. Tayinlerinde rüşvet, iltimas, hatır gönül, büyük rol oynamaktaydı. Bu durum, Abdülaziz devrinde, devlet adamlarını ciddi bir şekilde meşgul etmeye başladı. Cevdet Paşa, bu meselenin, mülki idare ile münasebetini de belirterek şu suretle halledilmesi icabet ettiğini bir lâyihasında münakaşa etmiştir. Cevdet Paşa, memurları bir saatin çarklarına benzetmekte ve devlet idaresinin iyi yürütülmesi için çarklar arasındaki ahenk gibi memurlar arasında da bir ahenk kurulmasını gerekli bulmaktadır.¹⁰ Ahmet Cevdet Paşa'nın da bu konuda bir hayli mesai harcadığını bilinmektedir.

II. Abdülhamid devrine gelinceye kadar mülkiye ve adliye memurları için düzenli bir sicil usulü yoktur. 1877 yılında ilk defa bir komisyon tarafından memurların sicillerinin tutulması zorunluluğu getirildi.¹¹ Sicil, "resmi belgelerin kaydedildiği kütük, devlet memurlarının resmi vukuatlarını ihtiva eden defter" anlamına gelirken, Sicill-i ahval ise, "memurların tercüme-i hallerinden resmiyete intikal eden hususlar" anlamına gelmektedir. Genelde Sicill-i ahval defterleri olarak bilinen defterler, yakın dönem Osmanlı biyografi yazımında başvuru alan önemli kaynaktır. Bu defterler, II. Abdülhamid devrinde Osmanlı devlet teşkilatında görev alan memurların görevleri süresince gelişim aşamalarını izlemek amacıyla 1879 yılında Dâhiliye Nezareti'ne bağlı olarak Sicill-i Ahval Komisyonu'nun ve 1896'da bu komisyonun kaldırılmasıyla onun yerine teşkil edilen Me'murin-i Mülkiye Komisyonu'nun¹² faaliyetleri

⁹Mekteb-i Mülkiye, Osmanlı Devleti'nde memur yetiştirmek amacıyla 9 Mayıs 1858 tarihinde Mekteb-i Fünûn-ı Mülkiye adlı yeni bir okul açılmıştır. Mekteb-i Mülkiye esas gelişimini II. Abdülhamid döneminde göstermişti. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Akyıldız, Mekteb-i Mülkiye, ss. 238-240.

¹⁰Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, (Islahat Fermanı Devri 1861-1876)* C.7, TTK Yayınları Ankara 1988, s. 159-160. Cevdet Paşa'nın layihasında; "Osmanlı Devletinde eskiden merkeziyetçi bir idare usulü yürütülmediği halde, Tanzimatı Hayriye'nin icrasında bazı mertebeye, merkeziyetçi idare usulüne meyl olunup giderek bu usul bayağı galebe eder gibi oldu ise bunun taşralarca pek çok mahzurları görülmekte sonradan tekrar eski usule avdet olunmuş ve bunun inzibat ve idarece faydaları görülmüş ise de sonradan yine merkeziyetçi usulüne meyl olunup şimdi bir karışık halde gidiliyor. Hâlbuki bu esas kararlaştırılmadıkça idarece salim yola gidilemez. İşte her şeyden önce bu karışık halden çıkılıp ittihaz olunacak usul-i esasiye kararlaştırıldıktan sonra memurların da derece derece vazifeleri ve mesuliyetleri tayin olunmak lazım gelir. Bu da başlı başına bir iştir. Zira değil taşralarda hala Babialı'de vesair idare dairelerinde memurların derece derece vazifeleri muayyen olmadığından, önemli devlet meselelerinin kısımları ve neveleri nedir? Ve her nevi'nin icrası kimlere aittir? Ve her memurun mesuliyet derecesi nedir? Gereği gibi malum olmadığından işlerin çoğu havaleden havaleye düşerek sürüncemede kalıyor."

¹¹Gültepe, "Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi", s. 252.

¹²Sultan II. Abdülhamid'in, memurlarıyla olan ilişkileriyle bağlantısı bakımından özel komisyonlar içerisinde en önemli konuma sahip olan Memurin-i Mülkiye Komisyonu, sultanın bürokrasideki atama ve terfiler üzerinde denetiminin sağlanmasında merkezi bir rol üstleniyordu. Memurin-i Mülkiye Komisyonu ayrıntılı bilgi için bkz. Carter V. Findley, *Osmanlı İmparatorluğunda Bürokratik Reform: Babîali 1789 - 1922*, (Çev. Ercan Ertürk), Alfa Yayınları, İstanbul 2019, ss.426-434.

sonucu 1879-1909 döneminde düzenlenmiş olup bu dönemde devlet hizmetinde bulunan memurların sicil kayıtlarını ihtiva etmektedir.¹³

Konumuz itibariyle Sicill-i Ahval defterlerinde genelde gayrimüslim özelde ise Ermeni memurlar incelendiği için hangi aşamadan geçerek geldiklerine bakmak gerekirse ilk olarak, Tanzimat döneminde yapılan reform hareketleri neticesinde gayrimüslim Osmanlı tebaasının bürokraside önemli görevler almaya başladığını görüyoruz. Tanzimat reformlarıyla birlikte özellikle mülki yönetimde gayrimüslimlerin sayısı oldukça artmıştır. Gayrimüslim cemaat temsilcilerinin 1840'ta kurulan yerel yönetim meclislerine resmen dâhil edilmeye başlanmıştır. 1855'te gayrimüslimlerin askerlikte miralay rütbesine dek yükselebilecekleri askerlik hizmetine ve rütbe kısıtlaması olmaksızın mülki memuriyete kabul edilmiştir.¹⁴ 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı ile Osmanlı tebaası, cümlesi herhangi milletten olursa olsun, Devletin hizmet ve memurluklarına kabul olunacaktır. Bunlar kabiliyetlerine ve ehliyetlerine göre umum hakkında yürütülecek nizamlara uygun olarak memurluklarda kullanılacaktır gibi Hristiyan ve Müslüman olmayan diğer tebaaya siyasi haklar tanınmıştır.¹⁵ Tanzimat dönemi boyunca öncelikle gayrimüslimlere memuriyet kapılarını açma biçiminde anlaşılan idari temsil, II. Abdülhamit döneminde gittikçe Müslümanların, çoğunlukta da uzak eyaletlerden gelme ve Türk olmayan Müslümanların memuriyete alınması anlamı kazandı.¹⁶ Abdülhamid dönemi özellikle taşra bürokrasisinin iki ana özelliği vardır; memur sayısında artış ve taşra bürokrasisinde artan sayıda gayrimüslim istihdamı. Tanzimat'ın başından itibaren Osmanlı yüksek eğitim kurumlarına üçte bir oranında bir kontenjanla gayrimüslim gençler alınmaktaydı.¹⁷ Aynı şekilde II. Abdülhamid döneminde, Ermeni yöneticiler Hazine-i Hassa'da anahtar roller oynadılar. Gayrimüslim varlığının en dikkat çekici hale geldiği yer başta Hariciye Nezareti olmak üzere, mülkiye memuriyetiydi.¹⁸

Mekteb-i Mülkiye'ye düşkünlüğü ile bilinen II. Abdülhamid'in din ve mezhep ayrımı yapmadan, bu okula ayrılan millet kontenjanlarıyla okuyan gayrimüslimleri müslüman gençlerle eşit koşullarda vilayet memuriyetlerine göndermekteydi. Atamalardan önce personel dosyalarını inceleyen padişah, adayların Mekteb-i Mülkiye mezunu olup olmadıklarına özellikle dikkat ederdi. Bu okul Sultan Abdülhamid'in özel ilgisine mazhar olup gözde eğitim kurumuydu.¹⁹ Tüm bunlara rağmen her ne kadar yetkin olursa olsun, gerek daha önce gerek Abdülhamid devrinde hiçbir vilayete gayrimüslim Vali atanmamıştır. Bu durum Müslüman halkın bu duruma hoş bakmamasından kaynaklanıyor olabilir. Elbette böyle bir durumun hakim olduğu ortamda taşra vilayetlerinin başına gayrimüslimleri getirerek halkı kışkırtabilecek riskli hareketlerde bulunması düşünülemezdi.

¹³Gülden Sarıyıldız, "Sicill-i Ahval Defterleri", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, İstanbul 2009, C. 37, s. 134-135.

¹⁴Carter V. Findley, *Kalemîyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, s.57-58.

¹⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 7, s.2.

¹⁶ Carter V. Findley, *Kalemîyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, s. 133.

¹⁷Abdülhamit Kırmızı, *II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Osmanlı Bürokrasisinde Gayrimüslimler*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1998, s.57.

¹⁸ Carter V. Findley, *Kalemîyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, s. 57-58.

¹⁹ Abdülhamit Kırmızı, *II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Osmanlı Bürokrasisinde Gayrimüslimler*, s. 57.

Gayrimüslimlerin, gerek birikim ve eğitimlerinin gerekse şartların gereği olarak, elzem oldukları konularda istihdam edilmelerine dikkat edilmekteydi.²⁰

Gayrimüslimlerin Vali olarak değil ama Vali Muavini olarak tayin edilmesinde, uzun soluklu hizmetlerde sadakatle görev yapmış olan kişilerin fırsat eşitliğinden faydalandırılmaları söz konusu olmalıdır. Bu örnekleri özellikle gayrimüslim nüfusun nispeten yoğun olduğu yerlerde görev yaptıklarını görüyoruz. Bunlardan birisi çalışma sahası içerisinde olan Van'da Vali Muavini olarak görev yapan Ohannes Ferid Efendi'dir. İptidaiye ve Rüshdiye'yi memleketi olan Antep'te bitiren Ohannes Ferid Efendi, İstanbul'a gelerek Mekteb-i Mülkiye'den yüksek dereceyle mezun olmuş ve 1884 yılında 1000 kuruş maaşla Ticaret ve Ziraat Nezareti Tercüme-i Fünun Kalemî'nde işe başlamıştır. Üç yıl sonra kalemin lağvedilmesini müteakiben sırasıyla bir takım görevlerde bulunan Ohannes Ferid Efendi, 1898'de Van Vali muavini olarak atanmıştır. Burada Ermeni komitacılarla mücadele eden Ohannes Ferid Efendi, Van'daki yetkili Ermeni dini otoritesi ile beraber Ermeni ahaliye nasihatlerde bulunmuştur. Bu makamda on bir sene hizmet veren Ohannes Ferid Efendi, devlete sadakati nedeniyle Ermeni komitalarınca ölümle tehdit edilmiş ve kardeşi Orhan Efendi'nin öldürülmesi üzerine Mamuretülaziz Vali Muavinliği'ne nakledilmek istenmiş de, can güvenliğinin tehlikede olması nedeniyle gidemeyeceğini beyan ederek İstanbul'a çağrılarak belirli görevlerde istihdam edilmiştir.²¹

Van Doğumlu Memurlar

Sicill-i Ahvâl defterlerindeki kayıtlarda Van doğumlu 309 memur bulunurken, Bu memurlar içerisinde 18 tane gayrimüslim memura ait kayıt tespit edilmiştir. Bu memurlara ait kayıtlar günümüz Türkçesine çevrilmiş ve sonuç adına değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Karabet Efendi; Van Rüsumat Müdüriyeti Sandık Emni Abrahim Ağa'nın oğludur. H.1268(1851/52)senesinde Van'da doğmuştur. Mekteb-i Milliye'de Osmanlı coğrafyası ve fen dersleri almıştır. Kirilce ve Ermeniceye aşinadır. Türkçe okuryazar. 20 yaşında 1871/72 senesinde mülazemetle Erzurum Rüsumat Nezareti'ne katılarak Van Rüsumatı Müdüriyet Dairesi'ne girmiştir. Temmuz Ağustos 1879'da 300 kuruş maaş ile Van Rüsumat Müdüriyeti Sandık Eminliği'ne memur olmuştur. Aralık/Ocak 1880/81 senesinde istifa ederek müteakiben 200 kadar kuruş maaş ile Van Rüsumat Müdüriyeti Sandık Eminliği'ne tayin edilmiş ve Mart/ Nisan 1883'de 60 kuruş zamlı maaşı 300 guruş olmuştur. Van Rüsumat Müdüriyeti Sandık Eminliği'nden istifa edip ayrılmıştır. Memurluk görevini layıkıyla yerine getirmiş herhangi bir suçtan dolayı da mahkemede yargılanmamıştır. Erzurum Rüsumat Nazırı Ali Rıza Efendi tarafından yazılan mülâhazada Karabet Efendi'nin memuriyetini layıkıyla yerine getirdiği Van Rüsumat Müdüriyeti'nin onayından anlaşılmıştır. Bunun üzerine Van Vilayeti Celilesi'yle Rüsumat Emni Edib Efendi Hazretleri tarafından memuriyete uygun bulunduğu onaylanmıştır. 28 Temmuz 1885. Böylece Karabet Efendi,23

²⁰ Abdülhamit Kırmızı, II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Osmanlı Bürokrasisinde Gayrimüslimler, s. 60.

²¹ Abdülhamit Kırmızı, II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Osmanlı Bürokrasisinde Gayrimüslimler, s. 60. BOA. DH. SAİD.d. 42/53.

Haziran 1884 yılında 300 guruş maaş ile Hakkari Rüsumat Memuriyeti'ne tayin edilmiştir. 10 Mayıs 1886'da istifa edip ayrılmıştır.²²

Haçator Efendi; Hayrovik Ağa'nın oğludur. H. Cemâziyelevvel 1267 (Mart-Nisan 1851) senesinde Van'da doğmuştur. Ermeni mektebinde Ermenice ve muallimi mahsusadan biraz Arabi ve Farisi okumuştur. Türkçe ve Ermenice okuryazar. Kürtçe bilir. 25 yaşında olduğu halde 13 Nisan 1875'te 300 guruş maaş ile Van Rüsumat İdaresi Sandık Memuriyeti'ne girmiştir. 13 Mayıs 1880'de istifa ederek 1 Haziran 1880'de 600 guruş maaş ile Gevaş Kazası Aşar ve Ağnam Memuriyeti'ne tayin edilmiştir. 10 Ocak 1881'de ayrılarak 9 Şubat 1882'de 450 guruş maaş ile Eğin Kazası Mal Müdürü olmuştur. 21 Temmuz 1885'te 600 guruş maaş ile Erciş Kazası Aşar ve Ağnam Memuriyeti'ne tayin edilmiş ve Aralık-Ocak 1885/86 senesinde ayrılmıştır. 30 Nisan 1887'de 250 guruş maaş ile Van Rüsumat Müdüriyeti katib saniliğine memur olmuştur. Mezkûr hizmetlerden istifası meydana gelmiştir. Gevaş ve Erciş Aşar memuriyetlerinden beraat zimmetine dair Van Vilayeti Celilesi'nden düzenlenen ve tanzim ve îtâ olunan mazbataların tasdikli onayları mevcuttur. Erzurum Rüsumat Nazırı İzzetlü Ali Rıza Bey tarafından yapmış olduğu vazifelerinde yeterli olduğuna kanaat getirmiştir. Aynı şekilde Van Vilayeti Celilesi vekâletiyle Rüsumat Emîni Edib Efendi Hazretleri tarafından da vazifesinde yeterli görülmüştür. (30 Mart 1888). Haçator Efendi, 12 Şubat 1890'da 300 guruş maaşla Rüsumat Müdüriyeti Sarraflığı'na nakil edilmiştir. 19 Ocak 1893'te 500 guruş maaşla Rüsumat Müdüriyeti Kitabeti'ne nakil edilmiştir. 14 Eylül 1894'te 750 guruş maaşla Zenifçe? Rüsumat Müdüriyeti Sandık Eminliği iltizamıyla baş kitabetine ve 20 Şubat 1896'da 600 guruş maaş ve becayiş suretiyle Rodos Rüsumat Müdüriyeti baş kitabetine ve 18 Nisan 1896'da görülen lüzum üzerine 500 guruş maaşla Edirne Rüsumat Nezareti muhasebe refakatine ve 5 Şubat 1901'de 540 guruş maaşla Rusumat Nezareti Muhasebesi'ne tayin edildiği rüsumat emaneti sicil sayfasının 6 Mayıs 1903 tarihli mezkûresinde mevcut olup vukû'ât pusulasında gösterilmiştir. Maaşı 18 Eylül 1907'de 665 guruşa yükselerek on sene rütbe ve memuriyeti mezkûrede kesin olmayan boş gereksiz bir takım ihbarata sebebiyet vermekte olması cihetiyle 24 Kasım 1908'de maaşıyla Beyrut Ecnebi Gümrük Memuriyeti'nde ilk defa teşkil edilen ser muhasipliğine tayin olunduğu vukû'ât pusulasında yazılıdır. 14 Temmuz 1908 tarihinde icra kılınan tatbikatta 800 guruş maaşla Beyrut Dâhili Gümrük Ser Memurluğu ikinci sınıf kitabetine tayin edildiği 11 Temmuz 1912 tarihli vukû'ât pusulasında yazılıdır. 15 Şubat 1913 tarihinde maaşıyla baş kitabete tayin eylediği 18 Şubat 1913 tarihli ve vukû'ât pusulasında yazılıdır. 20 Nisan 1913.²³

Ohannes Efendi; Tüccardan Vanlı Makdis Simon Horinan'ın oğludur. H.1266 (1849/50) senesinde Van Kazasında doğmuştur. Ermeni Sıbyan mektebinde Ermenice okumuştur. Ermenice okuryazar. 15 Ağustos 1877'de 28 yaşında olduğu halde 200 guruş maaşla Van aşarı kolculuğuna tayin ile üç ay istihdam olmuştur. 1879/80 senesinden itibaren 300 guruş maaşla yine üç ay tahrir-i emlak muhamminliğinde bulunarak 5 Ocak 1882'de 270 guruş maaşla Müküs Kazası'na Sandık Sarraflığı'na girmiştir. Memuriyet işlerine dair hakkında şikâyet vuku bulmamış ve mahkemeye çıkarılmamıştır. Van Vilayet defterdarlığıyla valiliğinden yazılan mülâhazalara atfen maliye nezaret-i celilesinden sandık emniğine istihdam olunduğu söylenmiştir. 30 Temmuz 1884'te memurluk görevini

²² BOA. DH. SAİD.d. 7 / 561.

²³ BOA. DH. SAİD.d. 16 / 221.

tamamlayarak ayrılmıştır. 29 Ağustos 1889. 8 Mart 1890 tarihli vukû'ât pusulasında yazılı olduğu üzere Müküs Kazası Sarraflığı'ndan dolayı zimmet ve ilişiği olmadığı Van Vilayeti Meclis İdaresi'ne 31 Ekim 1889 tarihli mazbata-i cevabında gösterilmiştir.²⁴

Hirebet Efendi; Ermeni Milletinden Hirebet Efendi, Kürklü oğlu Kigork Ağanın oğludur. H.1268 (1851/52) senesinde Van'da doğmuştur. Van mektebinde kavâ'id-i hesab okumuştur. Türkçe ve Ermenice okuryazar. Kürtçe bilir. 24 Haziran 1881'de 30 yaşında iken 270 guruş maaş ile Gevar Kazası Sandık Sarraflığı'na tayin edilmiştir. 13 Haziran 1883'de Gevar Kazası livayı tahvilinde 450 guruş maaşla sarraflıkta kalıp 13 Aralık 1883'de görevinden ayrılarak 22 Ekim 1890'de 450 guruş maaşla Hakkari Sancağı Sandık Sarraflığı'na tayin olunmuştur. Hakkari Sancağı muhasebeciliği ve mutasarrıflığından Van Vilayet defterdarlığı ve valiliğinden yazılan görüşler ile Maliye Nezareti Celilesi'ne ehliyeti vazifesiyle kitabet ettiği beyan olunmuştur. Gevar Sancağı Sandık Sarraflığı'nda gerekli bulunduğu dair Van vilayeti meclis-i idaresinin 20 Ekim 1891 tarihli mazbatasında onaylı sureti bulunmaktadır. 17 Ekim 1892.²⁵

Malkon Baskin Baronkiyan Efendi; Veledi Kirkor Ermeni milletindedir. H. 1263 (1846 /47) senesi Van şehrinde dünyaya geldiği Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van'da, Ermeni mektebinde fûnun dersleri okuyup diploma aldıktan sonra Dersaadet'e gelip Fransızca öğrenmiş ve Hariciye Nezareti Celilesi Dairesi'nde açılan kavânin dersine devam ederek buradan dahi diploma almıştır. Türkçe okuryazar. 21 Eylül 1869'da 21 yaşında olduğu halde maaşsız İkinci Muhakeme-i Ticaret Aza Mülazımlığı'na birkaç sene devam ettikten sonra 25 Nisan 1879'da 1600 guruş maaşla Selanik Ticaret Mahkemesi Azalığı'na tayin olunmuştur. 4 Temmuz 1880'de 1200 guruş maaşla Dersaadet Bidâyet Mahkemesi Müdde'i Umumi Muavinliği'ne atanmıştır. 24 Şubat 1881'de 1000 guruş maaşla Dersaadet Bidâyet Mahkemesi Birinci Ceza Dairesi Azalığı'na memur olmuştur. Maaşı 2 Mayıs 1882'de 2000 guruşa yükselmiştir. 13 Mart 1886'de Dersaadet Bidâyet Mahkemesi İkinci Hukuk Dairesi Azalığı Tahvil Memurluğu'nda bulunmuştur. Dersaadet İkinci Hukuk Dairesi riyasetinden bulunmuş ve Adliye Nezareti Celilesi'nde çalışmıştır. Bidâyet memuriyeti olan İkinci Muhakeme-i Ticaret Aza Mülazımlığı'ndan ne kadar maaş aldığı adliye sicili şubesi müdüriyetinden açıklanması istenmiştir. Gelen cevapta o tarihte adı geçen aza mülazımlarına mahsus maaşları olmayıp fakat devam etmeyen aza maaşlarının yerlerine geçen aza mülazımlarına verilmesi ve ara sıra havale olunan işleri için kendilerine ücret ödenmesi dikkat usulünde olduğu tahkik kılındığı bildirilmiş ve hidemat-ı saire adliye muhasebesinden çıkarılan suret kaydı tasdik olunmuştur. Memuriyet görevini hakkıyla yerine getirdiği için 31 Temmuz 1892'de rütbesi saniye sınıfı saniyesine tevcih buyrulmuştur. 5 Aralık 1895. Maaşı 13 Mart 1897'de öşür alınamadığından maaşı bin sekiz yüz guruşa düşmüştür. Memuriyet görevini hakkıyla yerine getirdiği için 26 Aralık 1897'de terfi ederek rütbe-i saniye sınıfına tayin edilmiştir. Adliye Nezareti Celilesi'nde meydana gelen bildiri üzerine ve Padişah emri gereğince 18 Temmuz 1900'de 2520 guruş maaşla Dersaadet İstinaf Mahkemesi Azalığı'na tayin edilmiştir. Maaşı 9 Nisan 1901'de 500 guruşa yükseltilmiştir. Adliye Nezareti Celilesi'nde meydana gelen bildiri üzerine Padişah emri gereğince 19 Ekim 1903'de 4500

²⁴ BOA. DH. SAİD.d. 28 / 157.

²⁵ BOA. DH. SAİD.d. 41 / 359.

guruş maaşla üzerine ve Selatin Vilayetleri Adliye Müfettişliği'ne nakil buyurulmuştur. Memurluk vazifesini terk ettiği için 11 Haziran 1904'te görevine son verilmiştir.²⁶

Merzehan Ağa; Tüccardan ve Ermeni milletinden Bağos Malhasyan Efendi'nin oğludur. H.18 Rebi'ü'l-Evvel 1279 (13 Eylül 1862) senesinde Van'da doğmuştur. Mahalli Ermeni mektebinde sekiz sene kadar talim etmiştir. Ermenice okuryazar. Türkçe ve Kürtçe konuşur. 2 Kasım 1893'de 32 yaşında olduğu halde 150 guruş maaşla Van Duyun-ı Umumiye Müdüriyeti'nde Müskirat Memurluğu'na vekâleten, 13 Haziran 1894'te 300 guruş maaşla aynı göreve asaleten atanmıştır. Erzurum Duyun-ı Umumiye Nazırıyla İrade-i Merkeziye Müdüriyeti'nden Merzehan Ağa'nın hüsn-i hal ve iktidarı tasdik olunmuştur. 15 Ağustos 1894 tarihli Tezkire-i Osmâniyyesi onaylanmış sureti tercüme-i hâl mevcuttur. Nisan - Mayıs 1902. Merzehan Ağa'nın güvenilir biri olmadığı anlaşıldığından 1 Nisan 1896'de azledildiği Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye memuriyet şubesinin 12 Temmuz 1896 tarihli vukû'ât pusulasıyla bildirilmiştir.²⁷

Artin Efendi; Teba-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletinden Artin Efendi Van Vilayeti Meclis-i İdare Azası Kiyork Efendi'nin oğludur. Kalciyan ve nikel mutasarrıfıdır. H.1273 (1856/57) senesinde Van'da dünyaya geldiği Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van Ermeni Sıbyan mektebinde Türkçe, Ermenice, tarih-i osman-i ve coğrafya dersi almıştır. Türkçe okur ve konuşur. Ermenice okuryazar ve Kürtçe konuştuğu tercüme-i hâlde yazılıdır. 9 Aralık 1884'de fahri olarak Van Vilayeti İstinaf Mahkemesi Azalığı'nda istihdam edilerek 15 Nisan 1885'de Mahkeme-i Ticaret Dairesi Azalığı'na ve 24 Mayıs 1887'de Meclis-i İrade-i Vilayeti Azalığı'na nakil edilmiştir. 26 Mayıs 1887'de Meclis-i İrade-i Vilayette müteşekkil Heyet-i İttihami'ye Azalığı memuriyetine ilave edilerek Haziran-Temmuz 1888 senesi Müküs ve Şatak Kazaları Aşar Memuriyeti'ne tayin edilmiştir. 27 Haziran 1888'den 15 Temmuz 1888'e kadar memuriyeti yerine getirerek toplam 2280 guruş yevmiye almıştır. 1891/92 senesinde Mamuretül Hamîdiye Kazası Aşar Memuriyeti'ne atanmıştır. 23 Kasım 1893'te Karagündüz Karyesi'nde müteşekkil komisyon azalığına ve 22 Haziran 1894'te vilayeti mezkurede İstinaf Mahkemesi Hukuk Kısmı Fahri Azalığı'na ve 11 Aralık 1894'te murabahacıların fakir ahaliye yükledikleri fahiş fiyatları tetkik için müteşekkil komisyon azalığına ve 4 Şubat 1896'da hasar gören ahaliye yardım etmek üzere iane komisyon azalığı ve 14 Haziran 1896'da emlak senetlerini tetkik için müteşekkil komisyon azalığına ve 9 Ağustos 1896'da eşyayı mevsube ve hayvanatın istirdadiyla ashabına 19 Ekim 1896'da tahkikat evvel icrası için teşkil kılınan komisyon azalıklarına ve 1 Mayıs 1897'de maarif komisyonu ve 20 Mayıs 1897'de tahsilat komisyonu azalıklarına ve 7 Aralık 1897'de belediye meclis azalığına ve 18 Aralık 1897'de Eytam müdüriyeti muhasebesinde rü'yet ve 28 Haziran 1898'de Van'daki cünudu cinayeti mülükane idaresinin kontrat usulüyle temini için teşkil kılınan komisyonlar ve 19 Mayıs 1899'da saniyen tetkik senedat komisyonu azalıklarına memur olmuştur. Dâhiliye Nezareti Celilesi'ne vukû' bulan aşar ve memuriyet-i mülkiye komisyonunda verilen karar üzerine ve Padişah emri gereğince 23 Nisan 1900'de 675 guruş maaşla vilayet-i mezkurede Şatak Kazası Kaimmakam Muavinliği'ne tayin edilmiştir. 13 Mayıs 1900'de vazifesine başlamıştır. Şatak Kazası Kaimmakamlığına yazılan mülâhazaya Artin Efendi, mühim ve muavenetle vazifesine ifa-i mukadder bulunduğu ve Van vilayeti

²⁶ BOA. DH. SAİD.d. 66 / 131.

²⁷ BOA. DH. SAİD.d. 109 / 37.

valiliğine dahi istenilen vasıflara uygun bulunduğu onaylanmıştır. Zikr olunan hidematı fahriyeye tarihi memuriyetiyle aş'ar-ı ihale memuriyetlerine müddeti istihdam ve miktar yevmiyesi ve hiçbir vakit zimmet ve ilişiği olmadığını içeren yirmi kıt'a buyruldu ile Müküs ve Şatak ve Hamidiye Kazaları Meclis İdaresi mazbataları ve zikr olunan muavinlik vazifesine başlama tarihini gösteren kaza-i mezkur mal müdüriyeti derkanarı ve Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi onaylı suretleri tercüme-i hâl varakasıyla birlikten korunmuş ve memuriyet tarihi tebyin komisyonu tebliğ kılınan irade-i seniyye-i hazret-i hilafet penah kayıtname yazılmıştır. Artin Efendi verdiği tercüme-i hâl varakasında bir müddet Van'da müteşekkil levazımatı askeriye komisyonu muavinliğine ve Hakkari Sancağı tohumluk tevzi memuriyetine ve bir aralık ziraat ve ticaret komisyonu riyasetine ve beledi reisi muavinliğine istihdam olunduğu yazılı ise de hidematı mezkurede keyfiyet istihdamına dair evrakın doğruluğunu ibraz edememiştir. 21 Aralık 1904. Artin Efendi, 12 Mayıs 1900 tarihinden 24 Eylül 1909 tarihine kadar Şatak Kazası Kaimmakam Muavinliği'nde bulunarak memuriyetinde zimmet ve ilişiği olmadığı tetkik olunan tercüme-i hâl varakasına nazaran memuriyette bulunmasına hiçbir mani olmadığından Dâhiliye İntihab Encümeni'nce istihdamına olumlu karar verilmiştir. Van Vilayeti Valiliği'ne 21 Kasım 1910 tarihli tahrirat izniyle çağrıldığına muhasebe-i vilayetine yazılan derkenar ve İntihab Encümeni'nin 9 Ağustos 1910 tarihli kararnamesinden anlaşılmıştır.²⁸

Mardiros Efendi; Teba-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletindedir. Mardiros Efendi, Serkiz Efendi'nin oğludur. H.1280 (1863-64) senesi Van'da doğduğu, Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Ermeni mektebindeki dersleri okuduğu ve Türkçe ve Ermenice okuyup yazdığı ve Kürtçe konuştuğu tercüme-i hâlinde yazılıdır. 23 Şubat 1902'de 200 gurus maaşla Van Vilayeti Postahanesi Evrak ve Tercüme Memuriyeti'ne tayin olunmuştur. Van Vilayeti Telgraf ve Postabaşı Müdüriyeti'yle Telgraf ve Posta Nezaret'i'nde vazifesine devam etmesine karar verilmiştir. Memuriyet nezareti adı geçen sicili maaş ve muhasebe hususu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi onaylı sureti asıl tercüme-i hâl varakasıyla beraber saklanmıştır. 15 Mayıs 1906.²⁹

Kasparyan Manuk Efendi; Agob Ağa'nın oğludur. Teb'a-i Devlet-i Aliyyenin Ermeni milletindedir. H.1279 (1862/63) senesinde Van vilayetinde doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van vilayetinde olan Ermeni mekteplerinde kanuni dersleri okumuştur. Türkçe ve Ermenice okuryazar. 25 Eylül 1894'te 675 gurus maaşla Van Vilayeti Merkez Sandık Emaneti'ne tayin olunmuştur. Van Vilayet defterdarlığı vekâletiyle valiliğine yazılan mülâhazalara atfen maliye nezareti celilesinde ehliyeti vazifesiyle uygun olduğu beyan kılınmıştır. Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi onaylı suretiyle görev tarihi, tayin ve maaş miktarı açıklanmış ve muhasebe-i umumiye-i maliyenin 20 Mayıs 1895 tarihli ilmühaberi asıl tercüme-i hâl varakasıyla korunmuştur. 17 Haziran 1906.³⁰

Kapril Efendi; Simon nam kimsenin oğludur Teba-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletindedir. H. 27 Rebi'ü'l-Âhir 1280 (11 Ekim 1863) senesinde Van şehrinde doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van şehrinde Ermeni mektebinde Türkçe ve Ermenice dersleri okuduğu ve Türkçe ve Ermenice okuryazar. 13 Ekim 1885'ten 22 Kasım

²⁸ BOA. DH. SAİD.d. 112 / 407.

²⁹ BOA. DH. SAİD.d. 116 / 175.

³⁰ BOA. DH. SAİD.d. 126 / 321.

1887'e kadar 270 gurus maaşla Van Vilayetinde Gevaş ve 13 Ağustos 1888'ten 12 Eylül 1890'a kadar yine 270 gurus maaşla Şatak Kazası ve 14 Eylül 1892'den 24 Eylül 1894'e kadar 675 gurus maaşla Van Vilayeti Merkez Sandık Emanetleri'nde bulunmuştur. 21 Aralık 1896'dan 15 Kasım 1898'e kadar 400 gurus maaşla Van Vilayeti İstinaf Mahkemesi Hukuk Kısmı Azalığı'ndan istihdam olunarak adı geçen memuriyetleri tamamladıktan sonra 24 Temmuz 1900'de 607 gurus maaşla Van Vilayeti Merkez Sandık Emaneti'ne tayin olmuştur. Van Vilayeti defterdarlığıyla valiliğinden yazılan mülâhazalara atfen maliye nezareti celilesinde ehliyet vazifesiyle münasip olunduğu beyan kılınmıştır. Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesiyle hizmet mevkiyesinde istihdam olunduğu müddette ve kararlaştırılan maaş ve ayrılma sebebiyle hiçbir vakit zimmet ve ilişkisi olmadığını Van Vilayet Meclisi İradesi'nde 6 Haziran 1894 ve 12 Temmuz 1898 tarihli ve bir kıt'a tarihleri cem'an üç kıt'a mazbatanın ve defterdarlığın 31 Mayıs 1902 tarihli tahriratın onaylı suretiyle 9 Mayıs 1903 tarihli tahrirat cevabiyesi ve hizmeti hazırasına tarihli tayin ve miktarı maaşı ve emri tahlifinin icrası vilayeti mezkure defterdarlığına tebliğ olunduğunu mübeyyen muhasebe-i umumiye-i maliyesine 23 Ağustos 1902 tarihli ilm-u haberi asıl tercüme-i hâl varakasıyla şubece mahfûzdur. 24 Haziran 1906. Gevaş Kazası Kaimmakam Muavinliği'ne Vilayet-i İstinaf Azalığı'ndan ve iki kere de Sandık Eminliği'nde bulunmuş olan Kapril Efendi icrayı memuriyeti Van vilayetinden gelen tahriratta yazıyla bildirildiği beyanıyla istifasını gerekli kılan durum hakkında dâhiliye nezaret-i celilesinden vukû' bulan aşarı ve memuriyeti mülkiye komisyonuna verilen karar üzerine izin vermeksizin şeref sadır olan irade gereğince 22 Nisan 1908'de 675 gurus maaşla Kaimmakam Muavinliği'ne tayin olunmuştur. Kapril Efendi, müddeti nizamiyesi iktizasına mebni 26 Temmuz 1902'de emanet-i mezkureden ayrılıp 24 Haziran 1903'ten 28 Haziran 1903'e kadar 300 gurus maaşla Van Vilayeti Anbar Memurluğu'na istihdam edildiği maliye sicil şubesinde 31 Temmuz 1909 tarihli vukû'ât pusulasına yazılıdır. 10 Temmuz 1908 tarihinde işbu mübaşeretle 13 Kasım 1908'de vilayetçe irade-i azl ile yerine diğeri tayin edildiği ve bu memuriyetlerden ilişkisi olmadığı ve sûret-i infisâl zuhulen vaki olduğu cihetle vazifesine başladığı tarihten itibaren 607 gurus maaşla salisen merkez vilayet sandık emanetine tayin olunarak bu yanlışlığın düzeltildiği ve telafi edildiği 31 Temmuz 1909 tarihli vukû'ât pusulasıyla bildirilmiştir.³¹

Arşak Efendi; Teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletinden Arşak Efendi Vanlı Martos Ağa'nın oğludur. H.1288 (1871/72) senesinde Van şehrinde doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van'da Hristiyan mektebinin rüşdiyesinde Türkçe ve Ermenice okuyup yazdığı ve bu lisanları konuştuğu tercüme-i hâl varakasında yazılıdır. 13 Şubat 1897'de 350 gurus maaşla Van Vilayeti Merkez Baş Tahsildarlığı Muavinliği'ne tayin edilmiştir. 15 Eylül 1902'de 500 gurus üzere Gevaş Kazası Tahsilat Müfettişliği'ne nakil olunmuştur. 14 Mart 1903'te vazifesine başlamıştır. 14 Mart 1904'te Van merkez kazası tahsilat müfettişliğine tayin olunmuştur. Van vilayeti defterdarlığı hazine-i celile tahsilat idaresi ve müdüriyetinde müşterek yazılan mülâhazalara atfen maliye nezareti celilesi namına müsteşarlığına ehemmiyet vazifesiyle uygun olduğu beyan kılınmıştır. Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesiyle memuriyet sabıkası olan tahsildar muavinliğine istihdam ve maaş miktarı ve beraat zimmetine mebni Van Vilayeti Meclis İdaresi'ne 26 Aralık 1902 tarihli ve iki yüz otuz yedi numaralı mazbatası onaylı sureti asıl tercüme-i hâl varakasıyla korunmuş olup

³¹ BOA. DH. SAİD.d. 127 / 281.

memuriyeti, 26 Mayıs 1902 tarihli tayin ve maaş miktarı tahsilatı idaresine 9 Ocak 1905 tarihli varakasında gösterilmiştir. 18 Haziran 1906.³²

Agop Efendi; Teb'a-i Devlet-i Aliyyenin Ermeni milletindedir. Kazzaz esnafından İsadoryan nam kimesnenin oğludur. H.1277 (1860/61) senesinde Van'da doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Mahalli Ermeni mektebinde ilimlere giriş okuduktan sonra Mekteb-i Tıbbiye-i Mülkiye-i Şahane'den kanuni dersler tahsil etmiştir. 27 Kasım 1897 tarihli ve 555 numaralı tebabet(tıp ilmi) diplomasını almıştır. Türkçe, Fransızca ve Ermenice okuryazar. 13 Aralık 1897'de 600 guruş maaşla Özi Vilayetinde Çardak Kazası Belediye Doktorluğu'na tayin olmuştur. 9 Mart 1899'da becayiş suretiyle Hüdavendigâr Vilayetinde Söğüt ve 1 Aralık 1901'de hizmet-i mezkuresi Edirne Vilayetinde Sultan Yeri Kaza'sı Belediye Doktorluğu'na nakil olunmuştur. Belediye doktorluğuna tayin ve nakil tarihleriyle maaş miktarı Umur-ı Tıbbiye Mülkiye-i Şahanesiyle müdürüyetinde tercüme-i hâl arka kısmında yazılan 23 Nisan 1902 tarihli der kenarında anlaşılacak ve Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesiyle tıp (tebabet) diplomasının onaylı sureti asıl tercüme-i hâl varakasıyla beraber saklanmıştır. 4 Ocak 1907.³³

Agastiyon Efendi; Teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletinden Agastiyon Efendi Ohannes nam kimesnenin oğludur. H.1280 (1863/64) senesinde Van'da doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Ermeni sıbyan mektebindeki dersleri okumuştur. Türkçe ve Ermenice okuryazar. Kürtçeye aşinadır. 5 Eylül 1880'de Van Vilayeti Meclisi İrade ve Mülga Tahsilat Kalemleri'ne mülazemetle başlayıp 28 Kasım 1891'de 150 guruş maaşla Şikefti Nahiyesi Sandık Eminliği'ne tayin olunmuştur. Adı geçen nahiyeye kitabeti ile müdüriyetinden ve Elbak Kazası Kaimmakamlığı'ndan ve Hakkari Sancağı Muhasebeci ve Mutasarrıflığı ile Van Vilayeti Defterdar ve Valiliği'nden yazılan mülâhazası atfen maliye nezareti celilesinden ehliyeti vazifesini yerine getirmede elverişli olduğu beyan kılınmıştır. Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi onaylı suretiyle sandık emaneti tayin tarihi ve maaş miktarı muhasebe-i umumiye-i maliyeden 17 Ekim 1894 tarihli ilmü haberleri ile 24 Ocak 1895 tarihli derkenarı mezkuresi asıl tercüme-i hâl varakasıyla saklanmıştır. 8 Şubat 1907. Ağostiyon Efendi müddeti nizamiyesinin iktizasına mebni 18 Nisan 1895'te sandık emanetinden ayrılmıştır. Van vilayeti Meclis İradesi'nin 10 Ekim 1906 tarihli mazbatasına atfen maliye sicil şubesinin 3 Temmuz 1909 tarihli vukû'ât pusulasında yazılıdır.³⁴

Arşak Efendi; Tebâ-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletinden Arşak Efendi Kalcıyan Martiros Ağa'nın oğludur. H. 1288 (1871/72) senesinde Van'da doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van Sıbyan mektebinde ilimlere giriş ve Yeramyân mektebinde bir süre okumuştur. Türkçe ve Ermenice okuryazar. 13 Şubat 1897'de 350 guruş maaşla Van Vilayeti Merkez Tahsilat Müfettişliğine ve yine 500 guruş aidatla 14 Mart 1904'te Van merkez ve 16 Mayıs 1905'te Adilcevaz ve 14 Mart 1906'da Şatak Kazası Tahsilat Müfettişliği'ne tayin olunmuştur. Adı geçen müfettişliklerin tasviye cihetiyle 14 Mart 1907'den 13 Temmuz 1907'e kadar 250 guruş nakit maaş ile Şatak Kaza'sında Tahsil Memurluğu vekâletinde bulunarak bil imtihan tebeyyün eden ehliyetine mebni 14 Temmuz 1907'de 500 guruş aidatla ihale-i

³² BOA. DH. SAİD.d. 131 / 55.

³³ BOA. DH. SAİD.d. 144 / 21.

³⁴ BOA. DH. SAİD.d. 143 / 29.

memuriyeti mezkureye tayin ve 15 Mart 1908'de aidat mezbure umum meyanında 100 guruş maktu' harcırahı başkaca tesviye ettiği üzere 400 guruş maaş tahvîl olunmuştur. Kazayı mezkur mal müdürlüğüyle kaimmakamlığına ve Van vilayeti defterdarlığı vekaletinden müteferriiden ve tahsilat idaresi muhasebe mümeyyizliğiyle müdüriyetinden müştereken yazılan mülâhazasına atfen maliye nezareti celilesine ehliyet vazifesine münasip olduğu beyan kılınmıştır. Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesiyle hidemat muharrede müddeti istihdam maaş miktarı ve aidatını ve esbab-ı infisal beraat zimmetine mübeyyen Van vilayeti Meclisi İdaresi'nde 5 Ocak 1903 ve 19 Aralık 1907 ve Gevaş ve Adilcevaş ve Şatak Kazaları Meclisi İdaresi'nde Van Vilayet Meclisi İdaresi'nde müzeyyel 21 Mart 1904 ve 13 Mart 1906 ve 13 Mart 1907 tarihli mazbatalarından onaylı sureti evrak imtihanıyesi ve hizmetine tayin ve maaş miktarı tahsilat idaresinden 1 Temmuz 1908 tarihli ve sekiz yüz otuz bir numaralı asıl tercüme-i hâl varakasıyla şubece saklanmıştır. 8 Ağustos 1909.³⁵

Nazaret Efendi; Van tüccarından Çarıkcıyan Haçık Ağa'nın oğludur. H.1283 (1866/67) senesinde Van'da doğmuştur. Van'da Ermeni sıbyan ve rüşdiye mekteplerinde tahsil görmüş ve Türkçe ve Ermenice konuşur ve okur.Kürt lisanına aşınadır. 25 Aralık 1896'da 350 guruş maaşla Van Vilayeti Üçüncü Sınıf Polis Komiserliği'ne tayin olunmuştur. 7 Temmuz 1889'da gümüş imtiyaz madalyasına nail olmuştur. 3 Aralık 1909 vilayeti tatbik komisyon kararıyla ve 600 guruş maaşla Üçüncü Sınıf Komiserliği'ne devam etmiştir. Van Vilayeti Polis Müdürlüğü'nden tercüme-i hâl münderecatı mekarini hakikat ve mumaileyh derece-i iktidar ifayı vazifeye kâfi olduğu tasdik kılınmıştır. Polis sınıfında hizmet kaydına mutabık olup Nüfus Tezkire-i Osmaniyyesiyle imtiyaz madalyasının beratı ve atık üçüncü sınıf komiserlik imtihanıyesinin onaylı sureti tercüme-i hâl varakasinda muhafaza olunmuştur. 8 Temmuz 1910.³⁶

Marker Efendi; Teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletinden ve Tüccardan Kigork Ağa'nın oğludur. H. 1279 (1862/63) senesinde Van'da doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Mahalli Ermeni mektebinde okuduğu ve Türkçe ve Ermenice okur ve konuşur. 16 Kasım 1898'den 13 Mart 1901'e kadar ve 27 Haziran 1902'den 12 Mart 1904'e kadar ve 11 Nisan 1904'ten 30 Mart 1907'e kadar üç defa dörder yüz guruş maaşla Van Vilayeti İstinaf Mahkemesi Hukuk Dairesi Azalığı'nda bulunmuştur. 14 Kasım 1908'de 675 guruş maaşla Van Vilayeti dâhilinde Gevaş Kazası Kaimmakam Muavinliği'ne tayin edilmiştir. 24 Haziran 1909'da kaimmakam muavinliğini bırakarak açığa alınmıştır. Gevaş Kazası Kaimmakamlığı'ndan Marker Efendi'nin iyi hali tasdik edilmiştir. Van Vilayeti İstinaf Mahkemesi Hukuk Dairesi Azalığı'nda istihdam süresince vazifesini layıkıyla yerine getirdiğini ortaya koyarak Van Vilayeti Heyet-i Adliye'sinin 13 Ağustos 1907 tarihli mazbatası onaylı suretiyle birlikte kaimmakam muavinliğine memuriyet süresi ve maaş miktarı 17 Ekim 1909 tarihli tahrirat cevabiyesi tercüme-i hâli aslıyla birlikte saklanmış ve Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi sicil ahval müdüriyeti umumiyesince aynen görülerek iade etmiştir. 30 Kasım 1909.³⁷

Grant Efendi; Kiyork Hancıyan'ın oğludur. Teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni milletindedir. H. 1282 (1866/67) senesinde Van'da doğmuştur. Van Ermeni İbtida-i ve

³⁵ BOA. DH. SAİD.d. 156 / 431.

³⁶ BOA. DH. SAİD.d. 166 / 469.

³⁷ BOA. DH. SAİD.d. 168 / 169.

Rüşdiye'siyle Mekteb-i İdadî'sinde okuyup diploma almıştır. Türkçe, Fransızca ve Ermenice konuşup ve okuduğu tercüme-i hâlinde yazılıdır. 13 Mart 1885 tarihinde 15 gurus maaşla Van Vilayeti Evrak Kalemî Mukayyidliği'ne tayin olmuş. 13 Eylül 1890 tarihinde 300 gurus maaşla polis memurluğuna nakil edilmiştir. Zabtiyye Nezareti'nin 23 Ağustos 1892 tarihli şifreli telgrafnamesi gereğince azl edilerek 31 Ağustos 1892 tarihinde memuriyetine intikal etmiş. 13 Aralık 1896 tarihinde 350 gurus maaşla Van Vilayeti Merkez Üçüncü Sınıf Komiserliği'ne tayin olunmuştur. Hakkâri'ye tahvîli icra kılınmış ise de gitmediğinden 27 Temmuz 1897 tarihli kaydı silinmiştir. 1 Eylül 1884 tarihinden 28 Ağustos 1890 tarihli ve 1 Eylül 1893 tarihinden 1 Kasım 1896 tarihine kadar 250'şer gurus maaşla Van Vilayeti Ermeni Casusyan Dairesi'nde zükur ve inas rüşdiye mekteplerine ve 1 Eylül 1897 tarihinden 1 Ekim 1909 tarihine kadar 350 gurus maaşla Van'da Ermeni merkez idadisi Ermenice, Fransızca ve Türkçe dersleri muallimlikleriyle müdürlüğünde bulunmuştur. Van Vilayeti Tensik Komisyonu'nun 21 Kasım 1909 tarihli mazbatası gereğince 600 gurus maaşla Van Vilayeti Üçüncü Sınıf Komiserliği'ne tayin edilmiştir. Tarihi ve mahall-i veladeti Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesinden ve evrak kalemindeki hizmeti ve miktar maaşla adı geçen vilayette 4 Kasım 1911 tarihli ve 14 numaralı tahrirattan polis bidayeti duhul ve esbab-ı* ve tarihi azli kaydına ve Van Vilayet Meclisi İdaresi'nin 11 Ekim 1911 tarihli mazbatasını onaylı suretinde ve saniyen üçüncü komiserliğine tayinle maaş miktarı ve infikakı (ayrılığı) ve Van Vilayeti 14 Mayıs 1910 tarihli mazbatasını onaylı suretinden ve kayıttan ve Ermeni mektebindeki hizmet süresi ve maaş miktarı Van Ermeni murahhasanesi vekaletinin 1 Kasım 1909 tarihli şehâdetnâmesi onaylı suretinden anlaşılıp evrak-ı mezkure ve dosyasından korunmuş olup ve tensik komisyonu kararıyla üçüncü komiserliğine tayin ve maaş miktarı kaydından açıkça ortaya konmuştur.^{27 Ocak 1912.}³⁸

Solakyan Sorin Efendi; Teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin Ermeni Milletinden Solakyan Sorin Efendi Simkeşhane-i Amire müstahdeminden Kigork Efendi'nin oğludur. H.1301 (1883/84) senesinde Van'da doğduğu Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi'nde yazılıdır. Van'da hususi mektebinden ilimlere giriş dersleri ve Üsküdar ve Gedik Paşa ve Galata Ermeni mekteplerindeki dersleri tahsil ile diplomasını almıştır. Türkçe, Ermenice, Fransızca ve İngilizce konuşup yazdığı ve Arabi, Farsî ve Almanca'ya aşina olduğu tercüme-i hâl varakasında bulunmaktadır. Mektebi Tibbiye-i Mülkiyede ulum ve kanuni tahsil ederek 27 Temmuz 1908 tarihli ve sekiz yüz doksân sekiz numaralı tıp diplomasını almıştır. 10 Kasım 1908'de 600 gurus maaşla Selanik Vilayeti dâhilinde Toprak Kazası Belediye doktorluğuna tayin olunarak 2 Aralık 1908 tarihinde işine başlamıştır. Tayin ve işe başlama tarihleriyle maaş miktarı Umur-ı Tibbiye-i Mülkiye Nezareti Sicill-i Ahvâl Müdüriyeti'nden tercüme-i hâl evrakına yazılan 27 Mart 1909 tarihli derkenardan anlaşılmış ve tıp diplomasıyla Nufûs Tezkire-i Osmâniyyesi onaylı sureti Sicili Ahval Müdüriyeti Umumiyesi'nce tercüme-i hâli aslıyla birlikte muhafaza edilmiştir. 22 Nisan 1909.³⁹

Sonuç

Osmanlı Dönemi biyografi çalışmaları açısından, Sicill-i Ahvâl Defterleri büyük bir önem sahiptir. XIX. yüzyılda oluşturulmaya başlayan defterlerde, memurların, doğum tarihleri,

³⁸ BOA. DH. SAİD.d. 182 / 173.

³⁹ BOA. DH. SAİD.d. 165 / 349.

eğitim bilgileri, baba adı, babalarının mesleğini, göreve başlama yeri ve yaşları, tayin, terfi, istifa, azil ve madalya gibi durumları tespit edilebilmektedir. Sicill-i Ahvâl Defterlerine kayıtlı memurlar içerisinde Van doğumlu olan üç yüz dokuz memur tespit edilmiştir. Sicill-i Ahval defterlerine kayıtlı Vanlı memurların büyük çoğunluğu Müslüman olup, bunların on sekiz tanesi gayrimüslim özelde Ermeni milletindedir. Memurların doğum tarihleri verilirken genelde sadece yıl olarak verildiğini görüyoruz. İki memurun doğum tarihi gün, ay ve yıl olarak verilirken, bir memurunda ay ve yıl olarak verilmiştir. Memurların ölüm tarihlerine ait herhangi bir bilgiye rastlanılmamıştır. Vanlı memurların büyük bir çoğunluğu eğitilmiş olup, sıbyan rüştiye ve idadi gibi okullarda eğitim görmüşlerdir. Bir tane memurun ise eğitimini özel ders şeklinde aldığını görüyoruz. Memurların genellikle Mekteb-i Milliye, Hristiyan Mektebi Rüşdiyesi, Mekteb-i Tıbbiyeyi Mülkiyeyi Şahane, Ermeni Mektebi, Mahalli Ermeni Mektebi, Ermeni Sıbyan Mektebi ve Rüşdiyesi, Van Sıbyan Mektebi, Van Ermeni İbtida-i ve Rüşdiyesiyle Mekteb-i İdadisinde okuduğu yazılıdır. Memurların genel olarak Türkçe ve Ermenice okur-yazar olduklarını, bunların yanı sıra bölgede yaygın olarak kullanılan Kürtçe'ye aşina olduklarını tespit ediyoruz. Bunlardan başka az da olsa Kirilce, Arapça, Farsça, Fransızca, İngilizce ve Almanca kullandıkları görülmektedir. En fazla dil kullanan memur Solakyan Sorin Efendi, Van'da hususi mektebinden ilimlere giriş dersleri ve Üsküdar ve Gedik Paşa ve Galata Ermeni mekteplerindeki dersleri tahsil ile diplomasını almıştır. Türkçe, Ermenice, Fransızca ve İngilizce konuşup yazdığı ve Arabi, Farisi ve Almanca'ya aşina olduğu tercüme-i hâl varakasında bulunmaktadır. Memurların dil bilip bilmedikleri hususu tekellüm (konuşmak), aşina (bilmek, tanımak), kitabet (yazmak) gibi kelimelerde tespit edilmektedir. Memurların baba isimleri mevcut olup, babalarının meslekleri konusunda ise tamamının değil dokuz memurun baba mesleği tespit edilmiştir. Bunlardan dört tanesi tüccar, bir tanesi Kazzas esnafı, birisi Kalciyan olduğunu görüyoruz. Üç memurun babasının mesleği ise birisi Van Rüşumat Müdüriyeti Sandık Emni birisi Van Vilayeti Meclis İdare Azası ve Simkeşhane-i Amire müstahdemi olduğunu tespit edebiliyoruz. Van doğumlu olan memurlar, genel olarak buldukları sancak veya kazada görev yapmıştır. Buldukları bölgenin yakınında ve uzağında çalışan memurlar da bulunmaktadır. Memurların bazıları birden fazla görev ile görevlendirilmiştir. Memurlardan sadece üç tanesi görevine stajyer olarak başlamış geri kalanı tayin ile görevlendirilmişlerdir. Memur maaşları kuruş olarak ödenmiştir. Memurların maaşları genellikle "iblağ" tabiri kullanılarak artışa gidilmiştir. Memurların maliye alanında, adliye, idari, polis ve doktor olarak göreve başladıklarını görüyoruz. Görevlerinde başarılı olan memurlar görevlendirilirken, memurların görevini kötü kullanmaktan ötürü azli ve görevden uzaklaştırıldığı görülmüştür. Kimi zaman ise adına açılmış bir davada hakkında herhangi bir suç tespit edilmeyenlerin görevlerinde iade edildiği de görülmektedir. Memurlar içerisinde madalya (gümüş imtiyaz madalyası) alan tek kişi Nazeret Efendi'dir.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Sicill-i Ahval İdaresi, Defterler, (BOA. DH. SAİD.d) Dosya Nr./Gömlük Nr; 7/561, 16/221, 28/157, 41/359, 66/131, 109/37, 112/407, 116/175, 126/321, 127/281, 131/55, 141/21, 143/29, 156/431, 166/469, 168/169, 182/173, 165/349, 42/53.

Akyıldız, Ali, (2019). Mekteb-i Maârif-i Adliyye, *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara, C.Ek2, ss.236-238.

Akyıldız, Ali, (2019). Mekteb-i Mülkiye, *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara, C.Ek2, ss.238-240.

Carter V. Findley (2019), *Osmanlı İmparatorluğunda Bürokratik Reform: Babîâli 1789 – 1922*, (Çev. Ercan Ertürk), İstanbul: Alfa Yayınları.

Carter V. Findley (2020), *Kalemîyeden Mülkiyeye: Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, (Çev.Gül Çağalı Güven), İstanbul: Alfa Yayınları.

Gültepe, Necati (1999),“Osmanlılarda Bürokrasi: Merkezin Yönetimi”, *Osmanlı*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, C.6, ss. 241-255.

Karal, Enver Ziya (2007), *Osmanlı Tarihi (Islahat Fermanı Devri 1856-1861)*, C.6, Ankara: TTK Yayınları.

Karal, Enver Ziya (1988), *Osmanlı Tarihi (Islahat Fermanı Devri 1861-1876)*, C.7, Ankara: TTK Yayınları.

Kırmızı, Abdülhamit (1998), *II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Osmanlı Bürokrasisinde Gayrimüslimler* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi),Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilimdalı, , Ankara.

Sarıyıldız, Gülden (2009), “Sicill-i Ahvâl Defterleri”, *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, İstanbul, C.37, ss. 134-136.

Serin, Muhittin (2004), *Meşk*, *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara, C.29, ss. 372-374.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Gidenin Dönemediği Yolların Sonu: Yemen

Bilim Uzmanı Ünal Üstündağ*

Özet

Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına kadar bayrağını dalgalandırdığı Yemen, önemli bir liman olması nedeniyle Ortadoğu'nun en stratejik noktalarından biridir. Bu stratejik yapı, sıklıkla yoğun dış tehditlerle karşılaşmış, 20. yüzyılda sürece iç tehditler de dâhil olmuştur. Zamanla Osmanlı Devleti açısından ağır bedeller ödenen bir bölge haline gelen Yemen, bugün bile sayısını tam olarak bilemediğimiz yüz binlerce şehitle en büyük Türk şehitliğidir. Türk askerleri, Yemen Cephesi'nde henüz düşmanla karşılaşmadan, Anadolu'dan Ortadoğu'ya uzanan deniz ve kara yollarında donanımsızlık, açlık, susuzluk ve bulaşıcı hastalıklarla savaşmak zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ne bir yol bulabildiği, ne bir yol açabildiği ne de engelleri yoldan kaldırabildiği Yemen, tarihimize ve halk edebiyatımıza "*gidilip dönülemeyen*" yollarıyla geçmiştir. Yemen Cephesi dendiğinde aklımıza yalnızca coğrafi bir bölge değil, Anadolu'dan Ortadoğu'ya uzanan yollar boyunca askerlerimize mezar olan Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, sarp kara ve demiryolları da gelmelidir. Çalışma, Yemen Cephesi'nin ve bu cepheye ulaşan zorlu yolların unutulmuş ya da bilinmeyen yüzüne ışık tutmak amaçındadır. Konu, birincil ve ikincil kaynaklarla incelenecektir. Makalede, "Yemen Türküde Saklı Efsane" belgeseli kapsamında Yemen'den dönemeyen Osmanlı askerlerinin Yemenli torunları ve konu hakkında donanımlı uzmanlarla yapılan röportajlardan hareketle söylem analizleri de yer alacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yemen Cephesi, Yemen Yolları, Yemen Türküsü

The End of the Roads that Cannot Turn; Yemen

Abstract

From the 16th century to the beginning of the 20th century, the flag of the Ottoman Empire fluttered, Yemen is one of the most strategic points in the Middle East, as it is an important port. This strategic structure has often faced intense external threats and in the 20th century, internal threats were also included in the process. Yemen, which became a region where heavy prices were paid for the Ottoman Empire over time, is the biggest Turkish martyrdom with hundreds of thousands of martyrs whose number we do not know even today. Turkish soldiers had to fight against lack of equipment, hunger, thirst and infectious diseases on the sea and land routes stretching from Anatolia to the Middle East, without encountering the enemy yet on the Yemen Front. Yemen, where the Ottoman Empire could neither find a way, nor open a road, nor remove obstacles from the road, has passed into our history and folk literature with the ways of "roads of no return". When the Yemeni Front is mentioned, we should not only think of a geographical region, but also the Mediterranean, Suez Canal, Red Sea, steep roads and railways, which are graves for our soldiers along the roads from Anatolia to the Middle East. The study aims to shed light on the forgotten or unknown face of the Yemen Front and the difficult roads leading to this front. It will approach the subject with primary and secondary sources. The article will also include discourse analyzes based on interviews with Yemeni descendants of Ottoman soldiers who could not return from the Yemeni Front, and well-trained experts on the subject within the scope of the documentary "Yemen - The Legend Hidden in the Ballad".

Keywords: Yemen Front, Yemen Roads, Yemen Folk Song

* Marmara Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi, unalustundag@gmail.com

Giriş

Tarihsel Arka Plan

Osmanlı Devleti'nin yaklaşık dört yüz yıl bayrağını dalgalandırdığı Yemen, Arap Yarımadası'nın güneybatı ucunda yer alan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na olan kıyıları nedeniyle, önemli bir stratejik bölgedir. Özellikle Babü'l-Mendeb Boğazı ve çevresi bölgedeki transit deniz geçişlerini denetlemek adına önemli bir noktadır (Sırma, 2008: 57). Yemen'de ilk Osmanlı sancağı, 1538'de Hadım Süleyman Paşa komutasındaki ordunun bölge hâkimiyetini sağlayıp, padişah adına hutbe okutmasıyla dalgalanmaya başlamıştır (Bostan, 2013: 407).

Yemen'in Kanuni Sultan Süleyman döneminde hâkimiyet alanına alınmasının temel gerekçesi, Kızıldeniz civarında etkin olmaya başlayan Portekiz'in oluşturabileceği tehditlere karşın, kutsal Mekke ve Haremeyn bölgesini güvenlik altına alma ihtiyacıdır. Bu dönemde İran'la yardım anlaşması imzalayan Portekiz, bölgede ciddi bir tehdit haline gelmiştir. Yemen'e hâkim olmak, Portekiz ilerlemesini durdurmak için de önemli bir çözüm olarak görülmüştür (Sırma, 2008: 47).

Ancak Yemen bölgesi, oldukça güç bir iklime ve zorlu bir coğrafyaya sahiptir. Kanuni Sultan Süleyman'ın 1543'te, aykırı davranışta bulunan Yemenli yönetici Mutahhar İbn-i Şerefeddin'e yazdığı mektupta *"Bulduğunuz yerin uzak ve dağlık olması, sizi oranın ulaşılmaz olduğu yanlışlığına düşürmemeli. Bu durum tarafınızdan tedbir olarak görünse de aslında hüsrandır"*¹ demesi, bölgenin zor koşullarının bilindiğini de göstermektedir. Ancak zorlu Yemen coğrafyasına rağmen, askeri ve stratejik hamlelerin Anadolu üzerinden yapılması, uygulamada büyük sorunlar doğurmuş, dört yüz yıl boyunca Yemen'e neredeyse sürekli asker gönderilmesi gerekmiştir.

Yemen'de 19 ve 20. Yüzyıl İsyanları

Yemen'de asıl büyük kayıpların verildiği dönemi anlamak için, 1838 yılında İngilizlerin Aden körfezine bir kömür deposu inşa etmesiyle başlayan sürece bakmak gerekir. 1800'lü yıllarda Hindistan merkezli deniz ticareti Hollanda ve Portekiz'den, İngiltere'ye kaymıştır. İngiltere, deniz ticaretini rahatlıkla sürdürebilmek amacıyla, Aden'de bir kömür deposu oluşturmak için bölgedeki yerel idarecilerle anlaşmaya varmıştır. Yerel idarecilerin anlaşmadan vazgeçmeleriyle İngiltere bu defa askeri harekâtla Aden'e sahip olmuş, hatta daha geniş bir alana yerleşme izni almıştır. Bu girişim Osmanlı Devleti'nin gözünden kaçmamıştır. Kıbrıslı Tefrik Paşa'nın duruma ilişkin olarak Padişah Abdülmecid'e sunduğu layiha sonrasında 3 bin kişilik Osmanlı askeri, 1849 yılında Yemen'i yeniden Osmanlı'ya bağlamak için harekete geçmiştir (Yeşilyurt, 2011: 68). Ancak bu girişim başarısız olmuştur. Bu harekâta katılan Doktor Mustafa Hami, Kızıldeniz'de yakalandıkları fırtınada, birkaç gönüllü askerin can verdiğini yazmaktadır (Tütüncü vd., 2017: 94). Askerler Sana'ya ulaştıklarında, hamam ve berber ihtiyaçlarını karşılamak üzere çarşıya dağılmış, yerli halk tarafından buldukları yerlerde şehit edilmiştir. Daha sonra halka kaleden ateş açılmış, 5-6 gün süren bombalamalar sonrasında şehirde çok sayıda yapı harap olmuş ve can kayıpları verilmiştir (Tütüncü vd., 2017: 196).

¹ BOA, Y. EE., 94-2.

Tevfik Paşa'nın başarısız olarak İstanbul'a döndüğü bu harekâta dair, Mustafa Hami'nin aktarımı aslında bundan sonraki süreçlerin de bir özeti gibidir. İhtiyatsız davranış sonucunda henüz Kızıldeniz'de verilmeye başlayan şehitlere eklenen 150 şehit ve isyancılarla çatışmalar gibi etkenlerle 1849 harekâtı daha sonraki harekâtların ön sözüdür.

Yemen'de Osmanlı hâkimiyetinin uzun yıllar sonunda yeniden tesis edilmesi 1870 yılında Asir Emiri Muhammed Bin Ayz isyanının bastırılmasıyla mümkün olmuştur. 1869 yılında Süveyş Kanalı açılmış, Osmanlı Devleti bölgedeki gelişmeleri yakından incelemeye başlamış ve 1870 isyanıyla birlikte harekete geçmiştir. Redif Paşa komutasında başlayan harekât sonrasında Ahmet Muhtar Paşa tarafından yürütülmüştür. Harekât sonunda Sana merkezli Yemen Vilayeti kurulmuştur. Ancak, 1870 Aralık ayından 1873 Temmuz ayına dek Yemen'e 22 binden fazla asker sevk edilmiş, askerlerin 2 bini iklim ve sefer zorluklarından 1.800'ü koleradan şehit düşmüştür. Çatışmalarda şehit düşen asker sayısı ise 360'tır (Çakaloğlu, 2011: 123). Bu harekâta Yemen'e giden her yüz askerden 17'sinin düşman karşısında değil de hastalık, iklim ve sefer zorluklarından dolayı şehit düştüklerini bilmek Yemen'in zorlu şartlarına dikkat çekmesi açısından önemlidir.

Bölgede son büyük isyanlardan biri, Osmanlı sonrasında bağımsız Yemen'in kurucusu İmam Yahya tarafından 1904'te başlatılmıştır. İsyân merkezi Asir, İngilizlerin de etkin olduğu bölgedir. Tevfik Paşa komutasında bastırılmaya çalışılan isyan, başlangıçta başarısız olmuş, 1905 yılında Ahmet İzzet Paşa bölgede komutayı ele almıştır. Anadolu'dan sevk edilen çok sayıda askerimiz henüz Yemen'e ulaşmadan vefat etmişler, ulaşanlar ise açlık, susuzluk, hastalık, ağır iklim koşullarıyla mücadele etmek zorunda kalmışlardır. 1911'de İmam Yahya'ya bir nevi özerklik veren Dean Antlaşması ile sonlanan isyan sonrasında, Yemen'den askerimizin tamamen çekilmesi I. Dünya Savaşı sonunda gerçekleşmiştir.

Yemen'de İsyânların Nedenleri

1849 sonrasındaki isyanlardan daha net anlaşılacağı gibi, Yemen hem Batılı devletlerin nüfuz mücadelesi alanı hem de yerli isyancıların Osmanlı hâkimiyetine karşı ayaklandıkları bir bölge haline gelmiştir. Ayrıca resmi bir sürgün alanıdır. İsyânların nedenleri İngilizlerin kışkırtmaları gibi görünse de Yemenli kabilelerin Osmanlı yönetimine karşı önyargısı belirgin şekilde öne çıkmaktadır.

İstanbul'dan yönetilmeye çalışılan Yemen'in coğrafi, kültürel, etnik yapısı çok iyi anlaşılammıştır. Son dönem Yemen Valilerinden Mehmet Tevfik Bey, bölgeye gönderilen memurların baştan savılmak istenen kişiler olduğunu belirtmektedir. Geri dönmeyeceklerini bilen bu memurlar, vazifelerini kötü yapmaktadır (Biren, 1993: 267). Yerli halka kötü muamele edilmekte, hukuk sisteminde ve vergilendirmede ciddi aksaklıklar görülmektedir. Bu gibi nedenler zamanla Yemenlileri Osmanlı idaresine karşı nefrete kadar sürüklemiştir (Hatipoğlu, 2004: 40-48; Sırma, 2008: 57-111).

Diğer yandan isyanları çıkartan grupların ağırlıklı olarak Zeydi imamların kontrolünde olduğunu görülmektedir. Zeydiler, Osmanlı hilafet sistemini kabul etmeyip, halifenin peygamber soyundan gelmesi gerektiğine inanmaktadır.² Bu durum Zeydi imamların, Batılı devletler tarafından, Osmanlı'ya karşı kışkırtılmasına da elverişli bir zemin hazırlamıştır.

² Yahya Yeşilyurt ile Haziran 2015 tarihinde yapılan röportaj.

Gidilip Dönülemeyen Yollar

Sevkiyat ve Yol Şartları

Anadolu'dan Yemen'e sevk edilen askerlerin sıkıntılı süreci henüz gemilere binmeden önce limanlarda başlamaktadır. Harput ve Malatya livalarını Yemen'e sevk etmekle görevli olan Rüştü Paşa, hatıratında inşaatı yarım bırakılan İskenderun Limanı'nın yetersizliğinden yakınmaktadır. Döşemesi ve camı olmayan kışlaya Yemen'e sevk olunmak üzere çok sayıda asker getirilmektedir. Altına serecek ya da üzerine örtecek bir şeyi bulunmayan, kıyafetsiz ve donanımsız askerler, burada bazen aylarca, vapur beklemek zorunda kalmaktadır. Yevmiye verilmesi gereken askerlere, bu para ya kısmen ödenmekte ya da hiç ödenmemektedir. Beslenemeyen askerler hasta düşmeye, taşkınlık çıkartmaya ve firar etmeye başlamışlardır. 1903 Mart ayından 1904 Şubat ayına dek Yemen'e gönderilmek üzere İskenderun Limanı'na gelen 8296 askerden 1613'ü firar etmiş, 27'si vefat etmiştir. Rüştü Paşa, ancak firar düşünmeyen ya da firara gücü kalmayan askerlerin Yemen'e sevk edildiğini belirtmektedir (Rüştü Paşa, 2013: 18-19).

Firarların nedenlerinden biri de Yemen'e giden askerlerin dönmeceği algısıdır. 1903 yılında İzmir Konak iskelesinden Yemen'e sevk edilmek üzere vapura binen askerleri yaşlı gözlerle izleyen tüccar İsmail Hakkı Sur, gidenlerin dönmediklerini bilerek, askerlere kurban nazarıyla baktıklarını belirtmektedir (Ehiloğlu, 2001: 31).

Askerler tarafından Anadolu limanlarında gelmesi için aylarca beklenen vapurlar, Süveyş Kanalı girişinde de, İstanbul'dan geçiş ücreti beklemek zorunda kalmaktadır. İdare-i Mahsusa'ya ait vapurların çoğu yabancı şirketlerden alınmış ya da kiralanmış eski ve insan taşımaya müsait olmayan araçlardır. 1905 yılında Trabzon Redif Taburunu Yemen'e götüren vapur ambarlara bölünmüş olup, temiz hava tertibatı bulunmamaktadır (Çakaloğlu, 2007: 108). Askerler adeta istif şeklinde Hudeyde limanına ulaşmıştır. Vapurlar daha çok hayvan taşımaya uygundur. Ancak kötü koşullar ve fazla yükleme sonucunda oluşan sorunlardan hayvanlar da etkilenmektedir. 1905 yılında Selanik'ten Yemen'e gönderilen 100'den fazla hayvan uzun süre vapurun içinde birbirine bitişik vaziyette ayakta beklemek zorunda kalmıştır. Hayvanlar vapurdan hem de zayıflamış hem de birbirlerinin kuyruk ve yelelerini yemiş olarak indirilmiştir (İrtem, 1999: 158).

Ciddi anlamda ekonomik sıkıntı varken İngilizlerden bir tek sefer için 2.846.000 kuruş karşılığında vapur kiralanmıştır. Aynı firmadan 1871'de 1500 liraya kiralanmış bir başka vapur, 15 güne bir Yemen'e erzak taşımaktadır (Sırma, 2008: 106). Son Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey, Yemen kıyılarında Osmanlı vapurlarını yalnızca askeri sevkiyat olduğunda gördüklerini belirtmektedir. Zor şartlarda Yemen'e kadar gelebilen vapurlar Hudeyde'de günlerce tamirattan geçirilmektedir. Sahillerde işleyen vapurlar Fransız, İtalyan, İngiliz hatta Yunan vapurlarıdır. Asker taşıyan vapurlar 500 kişi alması gerekirken, 1000-1500 kişi almaktadır. Süveyş girişinde günlerce bekleyen vapur içerisinde kuru peksimetle beslenen askerlerden bazıları şartlara dayanamayıp, yüzerek firar etmektedir. Mahmud Nedim Bey, hem Yemen limanlarında günlerce tamirat gören hem de Süveyş girişinde zor şartlarda uzun süre bekleyen gemiler sayesinde kendi kendimize aleyhte propaganda yapmış olduğumuzu belirtmektedir (M. Nedim Bey, 2001: 158).

Sevkiyatlar sırasında askerin yemek ve suyu konusunda da sıkıntılar mevcuttur. Bekleme süreleri uzadıkça yiyecek ve su sıkıntısı yaşanacağı gibi, askerlere verilen erzakın kalitesi de tartışmaya açıktır. Rüştü Paşa, 1898'de Karadeniz'den Hudeyde'ye gitmekte olan vapurda uzun süre beklemiş küflü peksimetle beslenmek zorunda kalan askerlerin hastalandığını, ağır hasta 50 askerin Beyrut Hastanesi'ne bırakıldığını, Kızıldeniz sıcaklığına dayanamayan 13 askerin yolda, 11 askerin Hudeyde hastanesinde vefat ettiğini belirtmektedir. Ayrıca 26 asker de tifoya yakalanarak hayatını kaybetmiştir. Beyrut'ta bırakılan askerin akıbeti bilinmemekle birlikte 50 asker daha kıtalarına katılmadan kötü beslenmeye dayalı güçsüzlükleri nedeniyle vefat etmiştir. Rüştü Paşa 1905 yılında İskenderun'dan sevk edilmek üzere olan bir vapurda askere yedirilmek üzere istiflenmiş iki bin çuval küflü peksimet, pide ve ekmek parçaları görüp tetkik ettirdiğini yazmaktadır. Hayvanlara dahi zarar verebileceği söylenen çuvallar vapurdan indirilmiştir. Rüştü Paşa, küflü yiyeceğe ödenen yaklaşık iki bin liranın, en kaliteli undan yapılmış peksimet fiyatına eşit olduğunu söylemektedir (Rüştü Paşa, 2013: 16-20).

Bölgeye 19. ve 20. yüzyıllarda yapılan askeri sevkiyatla ilgili bir başka süreç, Yemen kıyılarında başlamaktadır. İskenderun'dan deniz yolculuğuyla ulaşılan Hudeyde'ye kadar 3 bin kilometre yol aşmak zorunda kalan askerler, karantina amacıyla kurulmuş tahaffuzhaneler ve olağan üstü durumlar dışında karaya ayak basmamış olurlar. Yemen'de kıyı bölgelerinde dört karantina merkezi mevcuttur (Sarıyıldız, 1996: 28). İskenderiye civarında bir karantina kontrol merkezi olmasına ve gemilerin bu bölgede günlerce bekletilmesine rağmen Kızıldeniz'in iklimi çok sayıda askerimizin şehit düşmesine neden olmuştur. Mehmet Tefik Biren, Yemen valiliği döneminde bizzat şahit olduğu, gemide hastalanıp vefat eden arkadaşı Doktor Kemal Bey'in naaşının Kızıldeniz'e atıldığını anlatmaktadır. Yemen'e asker sevkiyatında görevli Doktor Kemal, Tefik Bey'e yolda vefat eden çok sayıda askerin naaşını Kızıldeniz'e bıraktıklarını aktarmıştır (Biren, 1993: 360).

Yemen İkliminin Zorluğu ve Yemen'de Ulaşım

Her türlü engeli aşıp, İskenderun Limanı'ndan sonra 3 bin kilometre geride bırakarak haftalar hatta aylar sonra Yemen'e ulaşan askerler için bir başka büyük tehlike, karaya ayak basıldığında başlayan sıkıntılardır. Yemen coğrafyası, Sera denen dağlık ve Tihame denilen ovalık bölgeden oluşmaktadır. Yemen'de sadece Sera'dan verim alınabilmektedir. Tihame yaklaşık 40 dereceyi bulan sıcaklığıyla neredeyse hiç yağmur almaz. Askerleri zorlayan ve türkülerimize konu olan kısımlar genelde buralardır (Sırma, 2010: 14).

Asker taşıyan vapurların yanaştığı Hudeyde sahilinde 1898 tarihine kadar bir iskele ve kışla mevcut değildir. Askerler, Arap hamalların sırtlarında karaya çıkmakta ve hasırdan gölgeliklerin altında beklemektedir. Rüştü Paşa, Yemen'e yapılan yatırımı göstermesi açısından bu durumun altını çizmektedir (Rüştü Paşa, 2013: 60-61). Hudeyde Limanı'nda bekleyen askerler yoğun nem ve rutubete maruz kalmaktadır. Gece açıkta yatmak zorunda kalan askerlerin yoğun nem nedeniyle hastalandıkları bilinmektedir. Sıcak ve nem durumuna bağlı olarak Hudeyde'den Sana'ya ancak gece yolculuk yapılabilmektedir (Ehiloğlu, 2001: 67-69, 238). Yemen içerisindeki yollarda ciddi anlamda su sıkıntısı da mevcuttur. Su kaynaklı çok sayıda hastalık nedeniyle de şehitler verilmiştir. Kolera, su kaynaklı hastalıkların başında gelmektedir (İnönü, 1997: 86). Yemen'de görülen diğer ölümcül hastalıklar veba, sıtma ve dizanteridir. Çok sayıda can alan dizanteri hastalığının nedeni su kaynaklarıdır (Ehiloğlu, 2001: 238).

Yemen için denizyolu dışında alternatif bir demiryolu da planlanmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Şam, Hicaz ve Yemen arasında düşünülen demiryolu ve telgraf hattı askeri ve siyasi açıdan önemsenmektedir. 1898'de padişah II. Abdülhamid'e sunulan raporda Hudeyde - Sana arasındaki 60 saatlik yolu, su sıkıntısı ve sıcaklar gibi nedenlerle 15 günde alan askerlerin ölümle sonuçlanan sağlıksız şartlarına dikkat çekilmiş, bu iki bölge arasında kurulacak demiryolunun gerekliliğine vurgu yapılmıştır. 1899'da Yemen için demiryolu kararı alınmış, önce Almanlarla temasa geçilmesine rağmen proje, Hicaz Demiryolu projesine dahil edilmiştir. Şam'dan Mekke'ye uzanan Hicaz Demiryolunun, Yemen'e kadar uzatılması ön görülmüştür. Proje için bir Fransız mühendis görevlendirilerek Yemen'de çalışmalara başlanmıştır. Bölgedeki liman mühendisi Mustafa Efendi'yle yapılan çalışma sonunda Hudeyde - Sana arasında 284 kilometrelik en uygun güzergâh belirlenmiştir. Proje için 1909'da Fransız sermaye grubuyla 99 yıllık imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. 1912 yılında Cibane Limanı'nda bazı tesislerin inşasına başlanmıştır. Ancak İtalyan savaş gemileri tarafından bombalanan tesisler nedeniyle proje askıya alınmış, 1914 yılında proje için alınan tüm alet ve makineler Hicaz Demiryolu İdaresi'ne devredilmiştir (Gülsoy, 2010: 248-261). Böylece hem bölgenin iktisadi kalkınmasının önüne geçilmiş, hem de çok sayıda askerimizi kaybettiğimiz Hudeyde - Sana yolu çözümsüz kalmıştır.

Son Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey'in demiryolu için yeniden başvuruları, Trablusgarp ve Balkan harpleri sonrasında Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sonucunda cevapsız kalmıştır (M. Nedim Bey, 2001: 148).

Yemen'deki Askerlerin Diğer Sorunları ve Psikolojileri

Yemen içerisindeki sağlık teşkilatımızda da bazı eksiklikler görülmektedir. Yemen iskelelerinde hastane olmayışı nedeniyle büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Ayrıca taburlardaki doktorların yanlarında hastalar için çadır bulunmaması da dikkat çekicidir. Günlerce yürümek zorunda kalan hastaların suyu kıt bölgelerde dinlenmek zorunda kalışı nedeniyle tifo benzeri hastalıklar görülmektedir. Süleyman Kani İrtem bu durumu "*Hastane yok, ahalinin evlerinden istifade yok, hastayı yatıracak yatak berbat olmuş, üstünü başını değiştirecek çamaşır yok! Yemek vermek için kap, içirilecek ilaç yok!*" eleştirisiyle dile getirmektedir (İrtem, 1999: 159).

Yemen'e sevk edilen askerlerin en büyük sıkıntılarından biri de donanım yetersizlikleridir. Anadolu ve Rumeli'ye uygun kıyafetlerle Yemen'e getirilen askerler, iklim ve coğrafyanın sıkıntılı süreçleriyle mücadele etmek zorunda kalmışlardır. Mahmud Nedim Bey, 1905 yılında İstanbul'a yolladığı telgrafta Hudeyde'ye gelen bin üç yüz askerinin büyük bir kısmının fes, ayakkabı ve iç çamaşırının olmadığını yazmaktadır. Eldeki imkânlarla bir kısım askere sadece yazlık kıyafet verilebilmiş, telgrafla İstanbul'dan ihtiyaçların karşılanması rica edilmiştir (M. Nedim Bey, 2001: 153). Ayrıca 1908 tarihinde dört taburun ayakkabısız olduğunu gösteren belgeden benzer problemlerin uzun süre devam ettiği anlaşılmaktadır.³ Özellikle askere yanlış ayakkabı verilmesi, ölümcül cilt hastalıklarına sebep olmuştur. Rüştü Paşa hatıratında durumu eleştirmektedir; "*Tihame'de ayakkabı vurmasından açılan yaralardan kangren husule geldiği vakidir... Hudeyde'ye gelen 4324 yeni efrattan 2641 nefer kesik kundura ile gönderilmiş idi... Bu yüzden ne kadar zaiyat verileceği takdir edilmemiştir. Ayakkabı verdik denmesi kâfi midir?*" (Rüştü Paşa, 2013: 22). Askerler gitgide daha da ağır basan ekonomik koşullar ve yokluk karşısında

³ BOA, Y..PRK.ASK.,241-44.

depolarda kalmış eski derilerden ayakkabı yapmışlar, sigara kâğıdı yerine yazışmalar için kullanılan kâğıtları kullanmışlardır (Ehiloğlu, 2001: 191).

Yemen dendiğinde akla gelen en önemli şeylerden biri de açlıktır. Bölgedeki yetkililer, asi kuşatmaları altındayken erzak konusunda zorlanmakla birlikte, olağan olmayan çözümlere de başvurmak zorunda kalmışlardır. Mehmet Tevfik Bey, Sana'yı kuşatan asilerden bazılarına gizlice para verilerek, yakın köylerden hububat ve davar getirttiklerini yazmaktadır. Diğer bir çözüm ise düşmanın erzakını kendilerine getirecek adamlar bulmaktır (Biren, 1993: 298). 1904 yılında Sana'da bulunan Hasan Muhiddin Paşa, kuşatma altındaki şehirde bazı günler askere sadece 30 gram unla yapılmış çorba verildiğini yazmaktadır. Hasan Muhiddin Paşa durumun suiistimal edilmesi nedeniyle açlıktan 5000 ölüm olduğunu ve subaylarda ölüm görülmemesini, askerin istihkakını yedikleri gerçeği ile açıklamaktadır (H. Muhiddin Paşa, 2011: 59,72). Sık görülen kuşatmalar sırasında mağdur Türk askeri, kuyulardan su çeken öküzleri yemek zorunda kalmıştır (Biren, 1993: 303). Askerler kuşatma altında, katır, at, eşek, köpek ve kedil de yemek zorunda kalmıştır. Acı bir savaş gerçeği olarak bazı hatıratlar, insan eti yendiğini yazmaktadır (Tanrıkut, 1965: 30-35; Ertur, 1994: 93). Açlığın en büyük sınavı ise bazı askerlerimizin yiyecek karşılığında düşmana silahlarını satmasıdır (H. Muhiddin Paşa, 2011:63; Biren, 1993: 334).

Anadolu dışında firar eden askerler genelde geri dönmemektedir. İskenderiye kıyılarındaki Türk balıkçıların hikâyesi, askerin psikolojisini vurgulaması açısından son derece önemlidir. İstanbullu iki arkadaş, iki kere Yemen'e gönderilmek üzere, üç kere askere alınmış, askerlerden biri süreçte eşi ve çocuğunu kaybetmiştir. Yeniden görevlendirilen askerler Yemen'e üçüncü kez götürülmek üzere bindirildikleri vapurdan yüzerek kaçarlar. Memlekete bir asker kaçağı olarak dönmek istemeyen firariler, Aden, Süveyş arasında denizci olurlar (M. Nedim Bey, 2001: 85-87).

Yemen'in mevcut şartlarına karşı askerlerin isyanları ve taşkınlıkları da söz konusudur. İsyancılar daha çok tezkere vakti geldiği halde Yemen'den gönderilmeyen taburlarda görülmektedir.⁴ Ahmet İzzet Paşa, maaşlarını alamayan askerlerin telgrafhaneyi bastığını, sekiz senedir bölgede olup gönderilmeyen nizamiye taburlarının Sana'da toplandığını, bunların mecburen Anadolu'ya sevk edildiğini yazmaktadır. 900 mevcutla gelip 50 kişiden az geri dönen bu taburlar, İstanbul üzerinden değil de İskenderun'dan bölgelerine sevk edilmiş, Anadolu'da da kayıp vermişlerdir (A. İzzet Paşa, 2017: 60).

Tüm bu şartlar çerçevesinde Yemen'deki siyasi durum, emperyalist güçlerin kontrolündeki Zeydi kabilelere geçmiş, yıllar süren çatışmalardan sonra İmam Yahya ile anlaşmaya varılmıştır. Dünya ilk büyük savaşa doğru sürüklenirken, Yemen'de kalan asker ve sivil memurlarımızın bir kısmı için dönüş mümkün olamamıştır.

Yemen'de Kalanlar

Dönemeyenlere Ne Oldu?

1911'de İmam Yahya ile Dean Antlaşması imzalanarak fiilen bir ateşkes sağlanmıştır. Böylece Zeydilerin yaşadığı dağlık bölgeler ve Sana yönetimi İmam Yahya'ya bırakılmış ve kendisine yabancı devletlerle anlaşma yapma hakkı tanınmamıştır (Bostan, 2013: 411). İmam

⁴ BOA, Y.PRK.UM.,76-82; BOA, A.}MKT.MHM.,739-13; BOA, Y..PRK.KOM.,14-42.

Yahya, Dean Antlaşmasına sadık kalmış, bu tarihten sonra, farklı bir profille tarih sahnesinde yer almıştır. Anlaşma gereği kendisine sağlanması gereken paralar ödenememiş, aksine kendisi para ve erzak desteği sunmuştur (M. Nedim Bey, 2001:1). İmam Yahya, kendi bölgesi dışındaki diğer ayaklanmaların bastırılması noktasında da Türk askerlerine destek vermiştir. Birinci Dünya Savaşı sonucunda Yemen’de bulunan askeri birliklerimizin İngiliz askerlerine teslimi sırasında da İmam Yahya, onlara sahip çıkmıştır. Birinci Dünya Savaşı’nın ağır sonuçlarını göze alarak, 5 Mart 1919’da Yemen’de bulunan sivil ve asker vatandaşlarımızdan 3883 kişi, Hudeyde’de İngilizlere teslim olmuştur (Bostan, 2013: 411). Esir alınan memur ve askerlerimizin 3482’si Mısır’a, 401’i Yemen’e bağlı Kamaran Adası’na götürülmüştür. Bölgede bulunan 40. Tümen’in silahlarının büyük kısmı ve 35 top İmam Yahya’ya bırakılmıştır. İngilizlere ise işe yaramaz haldeki 700 kadar tüfek teslim edilmiştir (Ehiloğlu, 2001: 203).

Hudeyde Mutasarrıfı Ahmed Râgıb Bey ve Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey, bir kısım asker ve memurla birlikte bölgede kalmıştır. Râgıb Bey, İmam Yahya liderliğindeki Yemen Krallığı’nın ilk hariciye nazırı olarak uzun yıllar görev yapmıştır. 1923’te Türkiye’ye dönen Mahmud Nedim Bey ise bölgede kalan vatandaşların problemlerini çözme, Türkiye Cumhuriyeti ve Yemen Krallığı arasındaki ilişkilerin sağlanması noktasında önemli çalışmalar yürütmüştür.

Yemen’den Anadolu’ya dönülmemiş olmasının temel nedenleri siyasi süreçlerle ilgili gibi görünse de, gönüllü olarak bölgede kalan hatta askerlik mesleğini terk eden kişilerin olduğu bilgisi Tefvik Bey tarafından aktarılmaktadır. Tefvik Bey, subayların birçoğunun maaşlarını alamamaları nedeniyle Yemenli kadınlarla evlenerek bölgede kaldıklarını belirtmektedir. Kalanlar arasında, askerliği bırakıp ticarete atılanlar vardır. Bu kişiler İstanbul ve çevresinde istenmeyen kişilerdir. (Biren, 1993: 267).

Şüphesiz Yemen’de ortalama 400 yıldır, toplanamayan vergilere, her türlü coğrafi, insani, kültürel zorluklara rağmen yüzbinlerce şehit vererek kalmış Osmanlı birlikleri, çok sayıda alt ve üst yapı işlerine imza atmışlardı. İletişimden mimariye, kültürel yapılardan askeriyeye dek geniş alanda hizmet veren Türk asker ve memurları, yeni Yemen’in kuruluşunda ve bağımsız bir devlet haline gelmesinde büyük ihtiyaçtır. İmam Yahya, gerektiğinde Türkiye Cumhuriyeti birimleriyle yazışmalar yürüterek bazı kişilerin kalmasını özellikle sağlamıştır (Öke ve Karaman, 2002: 79-85). Kalan kişilerin üstün nitelikleri sayesinde göz doldurması, 400 yıl boyunca defalarca fethedilmesi gereken Yemen’in bu defa Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne bir vekil göndermek isteğine dönüşmüştür. 10 Aralık 1921 tarihinde Yemen’den Harbiye Nezareti’ne gönderilen rapor, Yemen’de kalan Türk subay ve askerlerinin yabancıların bölgeye girişlerini engellediğini, İmam ve Yemen ahalisinin Hilafet ve Saltanata bağlı olduklarını belirtmektedir. Rapora göre, İmam Türk askerinin Yemen’den çıkartılmasını reddetmekte, Arap birliği kurulması fikrine yanaşmamaktadır. İmam gelen teklifleri, Saltanat ve Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne bağlı olduğu cevabıyla reddetmektedir. Raporun sonunda, Mahmud Nedim Bey, Yemen’de hala Osmanlı sancağının dalgalandığını ve Yemen’in İngiliz emellerine bırakılmaması gerektiğini bildirmektedir (T.C. Devlet Arşivleri G.M., 2008: 400-402). Ancak Misak-ı Millî sınırları içerisinde bulunmayan Yemen kendi kaderini tayin inisiyatifiyle bırakılmıştır (Polat, 2017: 125). Yemen’den gelen çok sayıda ileti, hem iktisadi hem de millî bir varoluş çabası vermekte olan Ankara hükümeti tarafından

yeterince ilgi görememiştir. Yemen’de kalan ordu mensuplarına tahsisat sağlanamamış, uzun vadede bölgeden dönmek isteyenlerin talepleri tam anlamıyla karşılanamamıştır.⁵

Çok sayıda Türk vatandaşı, esirlik, yol şartlarını göze alamamak gibi nedenlerle, Yemen’de kalmışlardır. Bazı aileler Birinci Dünya Savaşı şartlarında Afrika üzerinden geçtikleri Mısır’dan Yemen’e geri dönmüştür. İstanbul’a gelmeyi başardığı halde, geride bıraktığı şehri bulamamış olmaktan yakınlardan geri dönen aileler de olmuştur. Yemen’in başkenti Sana’da bir Türk mahallesi ve bazı kırsal bölgelerde Türk köyleri oluşturulmuştur.⁶ Kalan Osmanlı vatandaşları Yemenli olmuş ve varlığını günümüze dek sürdüren soylarını devam ettirmişlerdir.

Günümüzde Yemen’de Kalanlar

İmam Yahya, üzerindeki baskılara rağmen mümkün olduğunca fazla Türk aile ve askerini bölgede tutmak için çaba harcamıştır. Kalan nitelikli kişileri bölgede tutmak adına kendince yöntemler kullanmıştır. Bekâr askerlerin, ileri gelen Yemenli ailelerin kızlarıyla evlendirilmesi, Sana’nın önemli bölgelerinde ev ve arazi verilmesi, önemli kademelerde görevlendirme bu yöntemlerin bazıları olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin bölgede Türkler dışında Mors Alfabeti bilen olmadığı için, telgraf sistemi kalan memurla yürütülmüştür. Aynı gerekçe kadastro ve maliye sistemi içinde Türk memur barındırmayı zorunlu kılmaktadır. Yemen Eski Büyükelçisi Fazlı Çorman, Yemen’de kalan Türklerden meydana gelen soylarının bugün yüzbinlerle ifade edilmesi gerektiğini belirterek, “*Yemen’de bir akrabanız olabilir ama siz bunu bilmiyor olabilirsiniz*” demektedir.

Her ne kadar Türkçe ve bazı kültürel unsurlar Yemenlilik kimliği içerisinde erimiş olsa da, çok sayıda Türk evinde, Türk liderlerine ait görseller ve Türkiye bayrağı mevcuttur. Bu evlerde Türk dizileri bir aidiyet bağıyla izlenmektedir.

Yemen’den kalan askerlerden biri Yüzbaşı Galip Bey’dir. Torunu Dr. Nabilah Abdullah Adel Ghaleb, dedesinin İstanbul’a dönemediği anlatmaktadır. Yüzbaşı Galip Bey, Anadolu’dan gelecek yazılı bir emre göre hareket etme çabasındadır. Geçen süre zarfında da kendisine sunulan harp okulunda eğitimcilik görevini kabul etmiştir. Yemen’deki harp okulunda Osmanlıca ve Fransızca olarak verilen eğitimler için Galip Bey ideal bir öğretmen olmuştur. Arapça ve Fransızcaya hâkim olan Yüzbaşı Galip Bey, İmam Yahya tarafından kendisine verilen özel bir referans mektubuyla işe alınmıştır. Yüzbaşı Galip Bey Yemen’e giderken yanında götürdüğü askeri eğitim kitaplarını, Yemen’de verdiği eğitimler sırasında kullanmıştır. Galip Bey Yemen’de, Sayyida hanımla evlenmiş ve kalmıştır. Dr. Ghaleb, akrabaları içerisinde Türk soylularla evlilik bağının sürdürüldüğünü ve İmam Yahya’nın çocuklarının da Türk soylu ailelerle evlilik bağı kurduklarını belirtmektedir⁷.

Türkiye’de eğitim almış olan Diş Hekimi Rania El Cuneydi, büyük dedesinin Türk olduğunu belirtmektedir. Dr. El Cuneydi, Taiz şehrinde görevli olan dedesinin İmam Yahya’ya yakın olduğunu ve üç dil bildiğini belirtmektedir. Ayrıca Türklerle bölgeye gelen yemek kültürünün yaşatıldığını söyleyerek, tatlılarının aynı isimlerle Yemen mutfak kültürüne girdiğini söylemektedir. Dr. El Cuneydi, Yemen Meclisi de dahil olmak üzere, çok

⁵ BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü,260-750-31; BCA, Muhacirin, 50-104-1.

⁶ Yemen Eski Büyükelçisi Fazlı Çorman ile Ağustos 2015 tarihinde gerçekleştirilen röportaj.

⁷ Dr. Nabilah Abdullah Adel Ghaleb ile Ağustos 2015 tarihinde yapılan röportaj.

sayıda Türk soylu üst düzey memurun devlet kademelerinde halen çalıştığını belirtmektedir. Dr. Rania El Cuneydi, günümüzde Yemen'in Müslüman bir ülke olarak kalabilmesinin Türkler sayesinde mümkün olduğunu belirtmektedir. Yemen'in matbaayla tanışmasının ve yazılı basının kuruluşunun da Türkler tarafından sağlandığını belirten Dr. El Cuneydi, ülkede silah, mobilya, demir ve bakır fabrikalarının kurulmasında da Türklerin rolünün büyük olduğunu altını çizmektedir.⁸

Bugün, Sana'ya 150 km mesafede Mahvit şehrine bağlı Beyt'ut-Türki ve Beyt'ul-Kürdi isimli iki köyde bulunan Türk soylu Yemenliler, Anadolu kültürüne benzer özellikler göstermektedir. Kız alıp verme, imece usulü çalışma gibi adetler benzer şekilde devam ederken, köylüler Dr. El Cuneydi gibi, Yemen'in Müslüman kimliğini korumasını dedeleri Türklere borçlu olduklarını belirtmektedir (yenisafak.com, 2022).

Manzum Anlatılarda Yemen

Yemen'in acı hikâyesi, gidenler kadar geride kalanları da etkilemiştir. Anadolu insanı, yaşlı gözlerle senelerce haber gelmeyen evladını, eşini, babasını bekleyip durmuştur. Dönemeyenlerin destanı kulaktan kulağa anlatılmış ve yazıya dökülmüştür. Yemenle ilgili olarak halk kültürümüze mal olmuş eserlerin çoğu acı, sitem, şikâyet içeren manzum anlatılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Anadolu'nun hemen her yerinde anonim olarak dillerden dile dolaşan çok sayıda Yemen şiiri, manisi ve türküsü mevcuttur.

Yemen türkülerinden en çok bilineni "*Havada Bulut Yok*" isimli türküdür. Bu türkü, Ankara Devlet Konservatuvarı adına, Muzaffer Sarısözen, Halil Bedii Yönetken ve Rıza Yetişen'den oluşan bir ekip tarafından, Muşlu yerel sanatçı Düriye Keskin'den derlenmiştir. Eser, 1944 yılında balmumu plağa kaydedilerek makara banda aktarılmış ve günümüze kadar korunmuştur (Karahasanoğlu, 2002: 355-356).

"*Havada Bulut Yok*" Türküsü üzerinde sürdürülen tartışmalar Türküde geçen "Muş" isminin aslında "Huş" olduğu yönündedir. Ancak Sarısözen tarafından oluşturulan 1944 derleme fişi ve kayıta bölge adı Muş olarak geçmektedir.⁹ Tespiti yapan Prof. Dr. Songül Karahasanoğlu, 2015 yılı itibarıyla yalnızca Anadolu'da yakılmış 19 sözlü ezgiye ulaşmıştır.¹⁰ Literatürde ise 58 adet anonim Yemen türküsünden bahsedilmektedir. "*Mızaka Çalındı Düğün mü Sandın*", "*Yemen Bizim Neyimize*", "*Kara Çadır İs Mi Tutar*", "*Eledim Eledim Höllük Eledim*" türküleri de günümüze ulaşmış en bilinen Yemen türküleridir (Yeşilyurt, 2011: 160).

Sonuç

Yaklaşık 400 yıl Osmanlı hâkimiyetinde kalarak, yüzbinlerce şehide rağmen elde tutulan Yemen'e giden askerlerimizin çoğu dönememiştir. Git gide kötüleşen koşullar düzeltilenmemiş, Yemen zamanla gidenin dönemeyeceği bir bölgeye dönüşmüştür. İnsan gücü, zirai ve sanayi olarak varlık gösteremeyen, üstelik kayda değer bir vergi de toplanamayan Yemen'in elde tutulması eleştirilere de neden olmuştur. Falih Rıfkı Atay, *Zeytindağı* kitabında, istasyonda Ortadoğu'dan dönen askerlere Ahmed'ini soran bir kadına

⁸ Dr. Rania El Cuneydi ile Ağustos 2015 tarihinde gerçekleştirilen röportaj.

⁹ Konuyla ilgili tartışmalar hakkında bakınız; Karahasanoğlu, S., 2002, *Havada Bulut Yok Türküsü Üzerine Üç Saptama*, Folklor/ Edebiyat, C.8, S.29, s.355-364.

¹⁰ Songül Karahasanoğlu ile Temmuz 2015 tarihinde yapılan röportaj.

verdiği edebî cevap, kısmen Anadolu insanının Yemen'e bakışını da göstermektedir; “Ahmed'i ne için harcadığımızı bir söyleyebilsek, onunla ne kazandığımızı bir anaya anlatabilsek, onu övündürecek bir haber verebilsek... Fakat biz Ahmed'i kumarda kaybettik!” (Atay, 1998: 104).

Benzer bir eleştiriyi Mustafa Kemal Atatürk'ün de yaptığını Safiye Ayla anlatmaktadır. Ayla, 1975 yılında TRT için çekilen “Anılar” isimli programda, kendisinden yaşlı gözlerle “Havada Bulut Yok” türküsünü dinleyen Atatürk'ün “Yok yere Türk çocukları gidip Yemen ellerinde öldüler. Ne lüzum vardı buna!” dediğini ifade etmektedir (youtube.com, 2022).

Yemen'in son valisi Mahmud Nedim Bey, “Yemen'e can veren Anadolu ve Rumeli çocukları, bunların ardından kalan dul ve yetimleri düşünülürse Yemen'in Osmanlı Devleti'ne neye mal olduğu anlaşılır...” demektedir (M. Nedim Bey, 2001: 157).

Yemen, tüm olumsuzluklara rağmen terk edilmesi düşünülmemeyen, maddi ve manevi kayıplara neden olmuş bir toprak parçası olarak değerlendirilebilir, bölgede ısrarla kalınmasına dair olumsuz eleştiriler de anlaşılabilir. Ancak bölgenin stratejik bir Osmanlı toprağı olduğunu, terk edilmesinin aynı zamanda kutsal Haremeyn bölgesinden de vazgeçilmesi anlamına geldiğini unutmamak gerekir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin bölgeden tamamen çekilmesi, hilafet stratejisinin yalnızca Ortadoğu üzerinden değil, Avrupa, Kuzey Afrika, Kafkasya ve diğer bölgelerdeki siyaseti açısından da büyük bir kayıp olacağı gerekçesinin de altını çizmek gerekmektedir.

Sonuçta yüz binlerce şehidi, halk kültürüne geçmiş efsaneleri, acıları ve dramlarıyla Yemen, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ne bir yol bulabildiği, ne bir yol açabildiği ne de engelleri yoldan kaldırabildiği bir bölgedir. Bugün mezhepsel siyasi çatışmaların gölgesindeki Yemen, kültürel ve tarihsel kimliğimize “gidilip dönülemeyen” yollarıyla geçmiş, dost ve kan bağıyla kardeş bir coğrafyadır.

Kaynakça

BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü, 260-750-31.

BCA, Muhacirin, 50-104-1.

BOA, A.}MKT.MHM., 739-13.

BOA, Y. EE., 94-2.

BOA, Y..PRK.ASK., 241-44.

BOA, Y..PRK.KOM., 14-42.

BOA, Y.PRK.UM., 76-82.

Ahmet İzzet Paşa (2017), *İstiklal Harbi'nin Gerçekleri, Feryadım*, Cilt 1, Haz: Süheyl İzzet Furgaç ve Yüksel Kanar, İstanbul: Timaş Yayınları.

Atay, Falih Rıfki (1998), *Zeytindağı*, İstanbul: Yenigün Haber Ajansı Yayıncılık.

Biren, Mehmet Tevfik (1993), *Bir Devlet Adamının Mehmet Tevfik Beyin (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları*, Haz. F. Rezan Hürmen, Cilt 1, İstanbul: Arma Yayınları.

Bostan, İdris (2013), “Yemen, Osmanlı Dönemi”, TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 43, s.406-412.

Çakaloğlu, Cengiz (2007), “Yemen İsyanı ve Trabzon Redif Taburu (1905-1906)”, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 9, Sayı 1, 99-122.

Çakaloğlu, Cengiz (2011), Yemenden Dönemeyen Bir Karapapak: 40. Hamideye Süvari Alayı Komutanı Mihrali Bey, İstanbul: Kitabevi.

Ehiloğlu, Zeki (2001), Yemende Türkler (Tarihimizin İbret Levhası), İstanbul: Kitabevi.

Gülsoy, Ufuk (2010), Kutsal Proje, Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları, İstanbul: Timaş Yayınları.

Hasan Muhiddin Paşa (2011), Ah O Yemen, 1904 İsyanı, Haz. Cahit Kayra, İstanbul: Tarihçi Kitabevi.

Hatipoğlu, Turgut (2004) “Yemen’in Osmanlı’dan Ayrılışı (Kopuşu)”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

İnönü, İsmet (1997), İsmet İnönü’nün Hatıraları, Genç Subaylık Yıllarım 1884-1918, Haz. Sabahattin Selek, İstanbul: Yenigün Haber Ajansı Yayıncılık.

İrtem, Süleyman Kâni (1999), Osmanlı Devleti’nin Mısır Yemen Hicaz Meselesi, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul: Temel Yayınları.

Karahasanoğlu, Songül (2002), Havada Bulut Yok Türküsü Üzerine Üç Saptama, Folklor/ Edebiyat Dergisi, Cilt8, Sayı 29, s.355-364.

Mahmud Nedim Bey (2001), Arabistan’da Bir Ömür, Son Yemen Valisinin Hatıraları Veya Osmanlı İmparatorluğu Arabistan’da Nasıl Yıkıldı?, Der: Ali Birinci, İstanbul: İsis Yayıncılık.

Öke, M. Kemal ve Karaman, Lütfullah (2002), Adı Yemendir, İstanbul: Ufuk Kitapları.

Polat, Ü. Gülsüm (2017), “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yemen İle İlişkiler (1911-1938)”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt 33, Sayı 96, s.113-154.

Rüşü Paşa (2013), Ah O Yemen’dir, Haz. Faruk Yılmaz, İstanbul: İz Yayıncılık.

Sarıyıldız, Gülden (1996), Hicaz Karantian Teşkilatı (1645-1914), Ankara: TTK Yayınları.

Sırma, İhsan Süreyya (2008), Osmanlı Devleti’nin Yıkılışında Yemen İsyancıları, İstanbul: Beyan Yayınları.

Sırma, İhsan Süreyya (2010), Ano Yemen’dir, İstanbul: Beyan Yayınları.

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü (2008), Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen, Haz. Mümin Yıldıztaş, Sabahattin Bayram, H. Yıldırım Ağanoglu, İstanbul: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü.

Tanrıkut, Asaf (1965), Yemen Notları, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası.

Tütüncü, Mehmet - Kreiser, Klaus - Okuyucu, Cihan (2017), Mustafa Hami Yemen 1849 Osmanlı Harekatı Günlüğü, Haarlem: SOTA Yayınları.

Yeşilyurt, Yahya (2011), Medeniyetler Beşiği Kadim Bir Osmanlı Ülkesi Yemen, İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı.

<https://www.yenisafak.com/gundem/yemenin-son-turkleri-497448>, (13.03.2022)

Kal, Nazmi (1975), *Atatürk’ten Anılar*, 2. Bölüm - Safiye Ayla, TRT, <https://www.youtube.com/watch?v=EuLuGN-jWXc>, (13.03.2022)

Üstündağ, Ünal (2015), *Yemen Türküde Saklı Olan Efsane* Belgeseli, Yemen Film ve Yapım, <https://www.youtube.com/watch?v=8aAsHA-KudI&ab> (13.03.2022)

*Efsus'a Yolculuk: Felsefi Bir Bakış**

Doç. Dr. Mustafa GÜNAY**

Özet

Yol ve yolculuk, insanın varoluşu bakımından önemli kavramlardır. Doğmak, yaşama yolculuğuna çıkmaktır. Doğmak, yaşama yolculuğuna çıkmaktır. İnsanın yaşam boyu yolda olma hali hem felsefede hem de edebiyatta ele alınan önemli bir konu ve problemdir.

Bu bildiride Yücel Kayıran'ın *Efsus'a Yolculuk* kitabı felsefi yönleriyle irdelenecektir. *Efsus'a Yolculuk* uzun bir şiirden oluşan bir kitaptır. Şairin memleketine doğru yaptığı yolculuk aynı zamanda bir iç-yolculuk'tur. İç yolculuk tinsel bir nitelik taşır.

Kayıran'ın şiiri inancın ve hakikatin şiiridir. İnancın ve hakikatin şiiri olduğu kadar şüphe ve arayışın da şiiridir. *Efsus'a Yolculuk*, insanın vicdanına, kalbine ve hafızasına yaptığı bir yolculuktur.

Anahtar Kelimeler: Yol, Yolculuk, Şiir-Felsefe İlişkisi, Tinsellik.

Journey to Efsus: A Philosophical Perspective

Abstract

The Road and journey are important concepts in terms of human existence. To be born is to go on a journey of life. The state of being on the road throughout life has been an important issue and problem in both philosophy and literature.

In this paper, Yücel Kayıran's *Journey to Efsus* book will be examined with its philosophical aspects. *Journey to Efsus* is a book of long poems. The poet's journey towards his hometown is also an inner journey. The inner journey has a spiritual quality.

Kayıran's poetry is the poetry of faith and truth. It is a poem of doubt and quest as well as a poem of faith and truth. *Journey to Efsus* is a journey towards one's conscience, heart and memory.

Keywords: Road, Journey, Poetry-Philosophy Relationship, Spirituality.

Giriş

Yol ve yolculuk, insanın varoluşu bakımından önemli kavramlardır. Doğmak, yaşama yolculuğuna çıkmaktır. Yaşam boyunca "uzun ince bir yolda" yürürüz. Bazen yolumuzu kaybeder, yeniden bulmaya çalışırız. Yalnız başına ya da yol arkadaşlarımızla gideriz. Elbette bu yürüyüşümüzün yöneldiği amaçlar, dayandığı değerler ve getirdiği ruh halleri söz konusudur. İnsanın yaşam boyunca sürüp giden yolda olma hali hem felsefe hem de edebiyat açısından üzerinde düşünülen/dile getirilen bir konu ve problem olagelmıştır. Yol ve yolculuk, felsefenin sanat ve edebiyatla karşılaşma, buluşma ve birlikte yürüme ortamı da olmuştur. Filozoflar ve sanatçılar/şairler kendi yollarını çizerken aynı zamanda insanların/insanlığın yol göstericileri haline gelirler.

* Bu çalışma, Şiire Felsefeyle Yönelmek kitabımda yer alan yazılardan yararlanarak hazırlanmıştır.

** Çukurova Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Felsefe Grubu Eğitimi Anabilim Dalı, f.mustafagunay@gmail.com

Yücel Kayıran günümüzün önemli şairlerinden biri olduğu kadar aynı zamanda felsefi şiir hakkındaki çalışmalarıyla önemli bir kuramcı, bir şiir düşünürü olduğunu da ortaya koymuştur. Bu çalışmada önce onun şiir ve felsefe ilişkisine bakışını önemli bulduğum yönleriyle ele almaya ve devamında ise son şiir kitabı *Efsus'a Yolculuk*'u bazı yönleriyle irdelemeye çalışacağım.

Yücel Kayıran'ın Felsefe-Şiir İlişkisine Bakışı

Ülkemizde felsefe-şiir ilişkisi konusunda önemli çalışmalar ortaya koymuş kişiler arasında akla ilk gelen isimlerden biri hiç şüphesiz Yücel Kayıran'dır. Hem felsefeci hem de şair olmasının getirdiği birikim ve olanaklar, Kayıran'ın şiire felsefe açısından bakma doğrultusundaki çalışmalarını giderek derinleştirmesini sağlamıştır. Felsefe ve şiir ilişkileri konusunda üç kitabı var: *Felsefi Şiir*, *Kritiğin Toprağında* ve *Şiirimin Çeyrek Yüzyılı*. Onun çalışmalarında karşımıza çıkan kimliğinin birbiriyle iç içe üç öğeden oluştuğu söylenebilir: şairlik, felsefecilik ve eleştirmenlik. Kendi şiirini üretmesi, kendi şiirinden yola çıkarak poetikasını ortaya koyması ve Türk şiir ortamına yönelik eleştirel tutumu, Kayıran'ın kimliğinin belirgin özellikleridir.

Felsefi Şiir, Kayıran'ın poetik anlayışının kavramsal-kuramsal temellerini ortaya koyan, felsefi şiir ile ideolojik ve dünya görüşü şiiri arasındaki sınırları çizmeye çalıştığı yazılardan oluşur. İkinci kitabında ise, Kayıran'ın, daha önce ortaya koyduğu poetik temellere dayanarak, çeşitli şairlere ve şiirlere yönelik okuma, değerlendirme ve yorumlama çabasına tanık oluruz. Üçüncü kitabında ise Kayıran'ın eleştiri/kritik yazıları ve kendisiyle yapılmış bazı söyleşiler yer almaktadır. *Efsus'a Yolculuk* şiirine geçmeden önce kısaca Kayıran'ın felsefe ve şiir ilişkisi hakkındaki düşüncelerinin ve tutumunun bazı yönlerine değinmek yerinde olur.

Felsefi Şiir, poetikası olan bir şairin, bir tezi olan kitabıdır. Türk şiirinin sorunlarıyla hesaplaşılarak ulaşılmış bir şiir anlayışını dile getiriyor. Felsefe-şiir ilişkisi bağlamında en önemli sorunlardan biri, "felsefi şiir" in ne olduğudur? Felsefi şiir nedir, felsefi şiir ile diğer şiir tarzları/ tipleri arasında ne gibi ayrımlar yapılabilir? Hangi şiirlere felsefi şiir denilebilir? Bu ve benzer soruları çoğaltabiliriz. Bu noktada Kayıran'ın felsefi şiirin nitelikleri konusundaki düşüncelerini ele almak uygun olur. Dünya görüşü şiiri ile felsefi şiir arasında sınır çizerek düşüncelerini ifade eden Kayıran'a göre, "Felsefi şiir, insanın varoluş durumuyla ilgili felsefi bir problemi, bir aporia durumunu gösteren bir şiirdir. İçinde yaşadığımız çağın koşullarında, siyasette, iktisatta, toplumsal ve bireysel ilişkilerde, pedagojide sözü edilen her türlü gelişmeye rağmen insanın yüz yüze geldiği veya içine sürüklendiği çıkmaz durumu bir problem durumudur." (2007: 11)

Felsefi şiirin olabilmesi için, şairin belli bir meselesi olması gerektiğini vurgulayan Kayıran, ancak söz konusu meselenin herhangi bir izm'in ya da ideolojinin sözcüsü olmak anlamına gelmediğini de belirtir. "Problemi olan şair, döneminin temel argümanlarıyla, yaygın anlayışlarıyla kendini uyumlu görmeyen, dahası böyle bir uyumluluk talebini dile getiren anlayış ve argümanlarla sıkıntısı olan, dolayısıyla onlara başkaldırarak onları değiştirmeye çalışan şairdir." (2007: 11)

Felsefe ve şiir arasındaki ilişkilerde bazı yanlış anlamalara değinen Kayıran, "felsefi şiir" derken, felsefi söylemle kurulmuş bir şiiri kastetmediğini özellikle vurgular. Felsefi bilginin

kullanımına dayanan, felsefi kavramlarla yazılan şiir örneklerine karşı çıkan Kayıran'ın "varoluş zemini olmayan insan" nitelemesi üzerinde de düşünülmesi gerekir.

İnsan kavramı, felsefi şiir ile dünya görüşüne ve ideolojiye dayanan şiir arasında ayrım çizgisi oluşturan temel kavramdır. Felsefi şiirin insanı merkez edindiğini ve insanı, kişi bütünlüğü içinde ele aldığını(2007: 45) belirten Kayıran'a göre, "Dünyagörüşü ve ideolojinin de kendilerine özgü bir insan görüşleri vardır ve her biri birbirinden farklı belli bir insan anlayışını temsil ederler. Ancak bu insan anlayışlarının oluşumunda ilham alınan insanın realitesi ve bu realitede insanın içinde bulunduğu durum değil, insan hakkında oluşturulan, insanın nasıl olması gerektiğini dile getiren inanç ve fikirlerdir."(2007: 41) Felsefi şiir, bir insan tasarımına değil somut insana ve onun varoluşuna dayanmaktadır.

Kayıran'ın Şiire Felsefeyle Bakışı

Felsefe-şiir ilişkisinde tartışılan temel sorunlardan biri de, şiirin felsefi bir okuma ve eleştirisinin nasıl yapılabileceğidir. Kayıran, *Kritiğin Toprağında* adlı kitabında bu soruya odaklanır ve sorunun cevabını çeşitli şairlerin şiirlerini yorumlayarak ortaya koymaya çalışır. Başka şairlerin şiiri etrafında dolaşan Kayıran, bu noktada yapmaya çalıştığı şeyin, bir şiire, "o şiirin ontik yapısı içinde bakmak" olduğunu belirtir: "Bir şiire, yani bir şairin kurduğu şiire, o şiirin ontik yapısı içinde bakmak demek, ona özü gereği ait olan ana nitelikleri incelemek, irdelemek, bu ana niteliklerin ne olduğunu belirlemek demektir. Başka bir deyişle, bir şairin bütün şiirlerindeki birliği, devam eden, süreklilik gösteren niteliklere ilişkin şiir ve dizeleri ortaya çıkarmak, değişen şey içindeki değişmeden ilerleyen ne olduğunu tanımlamak demektir."(2010: 9)

Şiire felsefeyle bakma konusundaki bazı yaygın anlayışları eleştiren Kayıran, çeşitli filozofların düşüncelerinden ya da -izmlerden hareketle şiiri açıklamayı ve yorumlamayı doğru bulmaz: "her şeyden önce böyle bir bakış tarzı, irdeleme konusu edilen şiire felsefeyle bakmaktan çok, çeşitli görüşlerden, öğretilerden hareketle şiiri irdelemek demektir ve böyle bir bakışın sonucunda açıklanan şey, aslında söz konusu olan şiir değil, onunla baktığımız görüşün, öğretinin doğrulanmasıdır."(2010: 9) Kayıran'ın şiire felsefeyle bakma tarzı, felsefi şiir poetikasına dayanır. Türk şairlerinin felsefeden çok ideolojiye ve dünya görüşüne bağlandıklarını belirten Kayıran, bir şiire felsefeyle bakmanın, o şiirde belli bir felsefi görüşün izlerini aramak anlamına gelmediğini söyler. "Dolayısıyla, felsefeyle bakmak, eleştiri nesnesi edinilen şiiri o şiir yapan sınırları belirlemek demektir."(2010: 9)

"Bir şiire felsefeyle bakmak nedir?" sorusu Kayıran'ın temel sorularının başında yer alır. Onun şiire ontik yapısı içine bakmaya odaklanan yaklaşımı, üçüncü düzyazı kitabı *Şiirimin Çeyrek Yüzyılı*'nda da görülebilir. Kayıran şiirlerin yapısını, neliğini ve niteliğini irdelediği kadar şairlerin durumunu, konumunu da eleştirinin konusu yapar. Bu noktada onun şairlerle ilgili politik imge ile poetik imge arasında beliren farklılığın nedenlerini ve sonuçlarını ortaya koyması önemlidir. Bu bağlamda yapılacak eleştirel çözümleyici çalışmalara ihtiyaç olduğu söylenebilir.

Çeyrek Yüzyılda Şiir, Şair ve Poetik Oluş'un Görünümleri

Çok belirgin biçimde bir kavram yoğunluğu içeren *Şiirimin Çeyrek Yüzyılı* kitabında da şiir analizine yönelik "ontolojik yaklaşımı"ni sürdüren Kayıran, eleştiriden ne anladığını şöyle

ifade eder: “Baştan beri eleştiriyi, eleştiri konusu edinilen nesneye ait olanın ona verilmesi, ama onda mevcut olmayanın, şu veya bu bağlamla atfedilenin (sökülerek) geri alınması olarak gördüm.” (Kayıran 2016: 11) Bu noktada eleştiri nesnesi olan, yalnızca bir şiir olabileceği gibi, bir şairin ortaya koyduğu bütün birikim de olabilir. Kayıran’ın bu bağlamda dikkat çektiği problem, eleştirel okuma ve çözümlemelerinin merkezini oluşturur. Ona göre, “bir şairin ortaya koyduğu toplam olması anlamında şiir söz konusu olduğunda, ona ait olanın, yani konu edinilen şiire ait olanın ona verilmesinin nasıl gerçekleştirilebileceği göz ardı edilmemesi gereken bir problemdir.” (Kayıran 2016: 11)

Poetik analiz ve eleştiride hareket noktası olarak Aristoteles’in *ousia* kavramına dayandığını belirten Kayıran, bu kavramın hem varlık hem nelik anlamına geldiğini belirterek, kendi ontolojik yaklaşımının kökenlerine ilişkin açıklamaları da ifade eder. Varlık, bir şeyin varolmasını ifade ederken, nelik ise, bir şeyin ne olduğunu, bir şeyi o şey yapanın yapısı anlamına gelir. Şiir analizinde ontolojik yaklaşımını oluştururken, Kayıran, ontolojiden aldığı kavramı poetikaya taşır ve kendine eleştirel bir zemin inşa ederken aynı zamanda felsefi şiir anlayışına dayanan bir eleştiri ve analiz etkinliğinin de çerçevesini ortaya koyar. Bir başka deyişle onun eleştirel anlayışı ve uygulamaları, felsefi şiir anlayışıyla bağıntılı olarak kendini gösterir. Aristoteles’in *ousia* kavramını poetik ve eleştirel analize uygulayan Kayıran, bu kavramın içerdiği anlamlara dayanan bir poetik ve eleştirel analiz yöntemini geliştirme uğraşısıyla dikkat çeker.

Ontolojik yaklaşımda birbirinden ayrı düşünülemez iki yön ya da özellik birlikte yer alır. Bir şiirin varolması ile neliği, yani onu o şiir yapan özellikler, poetik ve eleştirel analiz çabasının da odağında bulunur. Varolmanın bir yer kaplama durumu/sorunu olmasından hareketle Kayıran’a göre, “(bir şairin bütün toplamı olması anlamında) bir şiirin varolması, bir zamanda, dolayısıyla tarihsel olanda şekillenmesini dile getirir. Bu da, bize, bir şairin, zaman içinde nasıl bir form kazandığını ve bu formun uzamda ve tarihsel olanda kapladığı yeri gösterir.” (Kayıran 2016: 12) Nelik kavramının poetik analize uygulanmasının anlamının ve işlevinin ne olduğunu ise Kayıran şöyle açıklar: “bir şairin şiirini, o şiir yapan ayırıcı özelliğin ne olduğunu dile getirilmesidir. Bu ise, bir şairin şiirini, bir başka şairin şiirinden ayırıcı kılan niteliğin ne olduğu meselesidir. Yani bir şiirin neliği, o şiiri yazan şairin buluşlarının ne olduğunu dile getirirken, bir şiirin varolması ifadesinde, bu neliğin, tarihsel olanda, yani şairin örneğin Türk şiiri içindeki yerine işaret etmektedir.” (Kayıran 2016: 12-13)

Kayıran’ın Üç Yönü: Şiir, Felsefe ve Eleştiri

Kayıran, ele aldığı şiirlerin neliği ve yapısı üstünde yoğunlaşmış derinlikli çözümlemeler ve değerlendirmeler yaparken incelediği şairlerin aynı zamanda kendi poetik yolunu arayan genç bir şair üstündeki etkilerinin ne olduğuna da değinir. Bu noktada Kayıran şiirsel bir birikime, onun yapısına ve neliğine yönelirken ve bunu eleştirel bir analizin konusu yaparken, kendi poetikasını besleyen/etkileyen şairleri/şiirleri de gündeme getirir. Kayıran’ın gözünden söz konusu şairlere/şiirlere baktığımız gibi, Kayıran’ın poetik oluşum ve gelişme tarihinde iz bırakanların kimler/neler olduğunu da görebiliriz. Bu bağlamda akla gelebilecek bir başka konu ve soru da şudur: acaba ontolojik yaklaşımla analiz ve kritik edilen şairlerin bu duruma tepkileri nedir? Dile gelen ya da gelmeyen tepkiler ve karşılıkların önemli olduğunu düşünüyorum. Çünkü birçok nedene bağlı olarak kültür dünyasında ortaya konulan önemli çalışmalar sessizlikle karşılanabiliyor. Bu durum ise eleştirinin önünü tıkayan

ve poetik yaratıcılığı körelten bir ortamın sürüp gitmesine yol açmaktadır. Bu nedenle Kayıran'ın şair kimliğinin yanısıra eleştirilenlik kimliğinin ve bu kimlikle sürdürdüğü çalışmaların önemli olduğunu düşünüyorum.

Kayıran'ın ortaya koyduğu ontolojik yaklaşım, şiirsel bir yapıtı, bir anlayışa, bir filozofa veya bir ideolojiye göre açıklayan bir yaklaşım olmayıp, tam tersine, yapıtı, yapıtın kendisinde bulunan ayırıcı özelliklere göre analiz etmek demektir. Elbette bir yapıt herhangi bir anlayışa veya ideolojiye göre yazılmış olabilir. Ancak eleştirirken o yapıtın kendi başına bir varlık, kendi başına bir var olan olarak ele alınması gerekir. Kendisiyle yapılan bir söyleşide de vurguladığı gibi, Kayıran bir şairin açıklamalarına değil onun şiirine bakmak gerektiğini söyler.¹ Kayıran'a göre, bir şiir yapıtını varlık olarak görmek de onu kendi bütünlüğünü tamamlamış bir yapıt olarak görmek demektir. Yani şairin kendi probleminin bütünlüğünü ortaya koymuş olması gerekir. Ontolojik yaklaşım, öncelikle analiz konusu olan şiirin, uzamda veya tarihsel alanda, yani diğer şiirler arasındaki kapladığı yerin ne olduğunu analiz eder. İkinci aşamada, analiz konusu edilen şiirin nelığının irdelenmesi yer alır. Söz konusu şiiri, o şiir yapan, onu benzerlerinden farklı kılan ayırıcı özelliğin ne olduğunun belirlenmesi poetik analiz ve eleştirinin temel işlevleridir.

Kayıran'ın şiir ve felsefe ilişkisine nasıl baktığını ve bir şiirin felsefe açısından nasıl ele alınması/okunması gerektiğine ilişkin yaklaşımını bazı yönleriyle gözden geçirdikten sonra, çalışmanın bu bölümünde *Efsus'a Yolculuk* şiirini irdelemeye başlayabiliriz.

Efsus'a Yolculuk: Tinsel Bir Yolculuğun Şiiri

Yücel Kayıran'ın yeni şiir kitabı *Efsus'a Yolculuk* uzun bir şiirden oluşmaktadır. Çok katmanlı bu uzun nehir şiirin bazı yönlerine değinmekle yetinmem uygun olur. Her okurun, okuma sürecinde kendi yolculuğunu yapacağını ya da yaptığı yolculukları da bu şiirin eşliğinde yeniden düşüneceğini umuyorum.

Nasıl bir yolculuktan söz ediyor şair, nereden nereye bu yolculuk? Kitabının adının işaret ettiği tarihsellik, bazı ipuçlarını veriyor görünmektedir. Gerek içeriği gerekse biçimsel/söylemsel bakımlardan Türk şiirinde bir ilki oluşturan bu kitaba bir *bildungsşiir* denebilir, *bildungsroman* kavramından esinlenerek. Bir kişinin tinsel gelişimini, kendi kimliğinin/kişiliğinin gelişme evrelerini işleyen *bildungsroman*'ların taşıdığı özellikleri Kayıran'ın bu uzun şiirinde görebiliriz. Kayıran'ın bu uzun şiirinde dile getirilen tinsel yolculukta şiir öznesinin yaşadığı süreçlerle-dönemlerle birlikte aynı zamanda bir ülkenin tarihsel serüveninden kesitler yer almaktadır. Spinoza, Kant, Sokrates, Hegel, Heidegger vb. çeşitli filozoflara ilişkin açık ya da örtük göndermelere rastlarız. Kayıran'ın önceki kitaplarındaki şiirlerinde de çeşitli filozofların imgesi ile karşılaşırız. Özellikle Herakleitos, onun şiirlerinde izlerine rastladığımız filozofların başında gelir.²

¹ <http://kitap.radikal.com.tr/makale/haber/sairin-beyanini-kaale-almam-siire-bakarim-434115>

² Bkz: "Felsefe-Şiir İlişkisi ve Herakleitos: Şiirimizde Herakleitos İmgesi", Mustafa Günay, *Şiire Felsefeyle Yönelmek* içinde, Çizgi Kitabevi Yayınları, 2022.

Uzun şiirin ilk dizeleri şöyledir:

“ne zaman yıkıldı doğrularına inancım
ve yönüm kendime doğru evrildi
sona erdi sanki içimdeki başkalaşım
direncim, hep aynı duygu durumunda olmaktan
duygunun taşıdığı içerikle dolmaktan
oysa duygudan hoşlanmadım hiç
kaygan bir sıvının beni kendine göre şekillendirmesinden
olduğu yerde olmaktan ibaret bir ben”.

Bu dizelerde ve devamında, şiir öznesinin kendine ilişkin betimlemeleriyle karşılaşırız. Bu bağlamda özne aynı zamanda söz konusu yolculuğun anlamından ve bu yolculuğu dile getirme çabasından söz eder. “hayatımı değiştirebiliyor değildim ben” diyen şiir öznesi, çıkılan yolculuğun anlamını ve kapsamı ise şöyle açıklar:

“bir sözlüğü yoktu zihnimin, ezberi yok
kendi kendisini sürekli kazmaktan başka
cümlede kurmuş kan, dilimlenmiş iç
bulabilmek için kelimesini içimdeki elemin
sanki başkasının dilinde kendi dilimi aradım
karanlıktı nedenim, zifiri karanlıktı isteme
yoktu bir ampul aydınlatacak yolumu
bir oğlan vardı içimde, ama eskiden
beni sürekli takip ederdi peşimden
siyah mürekkep! dolma kalem
dili henüz keşfedilmemiş bir metin
onu bulmak için indim, kendi içime
ancak böyle dile geldim fakat
değil idi bende dile gelen kendime ait bir suret”

Şiir öznesinin işaret ettiği “zihin sözlüğü”, bir bakıma kişinin kendi yaşama deneyimlerini, varoluş macerasını ve bu yöndeki yolculuğunu dile getirebilmek için ihtiyaç duyduğu bir dil, söylem arayışını da ortaya koyar. Bu noktada arayış, bulma isteği, kişiyi kendi içine/içsellğine inmeye yöneltir. Bir bakıma kişinin kendi içine inmeden, kendi dilini arayıp, bir zihinsel ya da tinsel sözlük oluşturmaktan aydınlığa çıkması, aydınlanması mümkün görünmemektedir. Kişinin kendi içine inmesi de aslında bir yolculuğun başlangıcı demektir. *Efsus’a Yolculuk*, bu bağlamda şiir öznesinin doğduğu topraklara/şehre/çocukluğuna/gençliğine doğru çıkılan bir yolculuk olduğu kadar aynı zamanda içsel bir yolculuk olarak da söz konusudur.

“mağlupların kanıyla sulanmış bu toprak/tan kurdum dilimin ve şiirimin harcını”(s. 110) diyen Kayıran’ın şiiri, başkalarının gözünde kanıtlanamayan yaşanmışlıklara tanıklık eden dizelerden oluşmaktadır. Bir kabusun içinde yaşananları dile getirmeye çalışan özne, bir esenlik imkanı ya da şansının yokluğunu da vurgular. Bu bağlamda kendi hikayesi üzerinde şiirini kuran/kurgulayan Kayıran, Afşin’e, eski adıyla Efsus’a bir yolculuk biçiminde çocukluğuna ve oradan da bugünlere, şimdilerdeki haline yönelerek, daha önceki şiir kitaplarında yer yer değindiği-işlediği temaları daha bütünlüklü ve *sistemik bir poetikayla*

şiire dönüştürür. Sistematik poetika derken, belirli bir bağlam/bütünlük içinde kurgulanmışlığı ve estetik amaçlılığı kastediyorum. Kayıran'ın böyle bir poetik epos ortaya koyarken şiirimize yeni bir alan açtığını söylemek mümkündür. Kayıran'ın şiirinde bireyin iç-coğrafyasını görünen ve görünmeyen unsurlarıyla dile getirme çabası belirgindir. Söz konusu iç-coğrafyanın özellikle yeraltı metaforuyla işlendiğini görürüz.

“kavşağı dönüyoruz.. tenhalık..yol, artık daha kişisel gibi
kendime vardığım yolun başlangıcına gidiyorum gibi
sanki yeraltında ilerleyerek el yordamıyla bulmuştum kendimi
bulmam gerekir belki de beni yeraltına sürükleyen nedeni”

İnsanın varoluşsal zemininden kökenlenen bu şiir aynı zamanda tarihsel-toplumsal ve kültürel gerçekliğimizin içerdiği sorunları-gerilimleri ve bunalımları ontolojik bir bakışla görmeye çalışmasıyla bir poetik kritik niteliği de taşır. Bireyin tinsel gelişim serüvenine odaklanırken, aynı zamanda yaşanan toplumun tininin, zihniyet ve değerler alanının da şiirde işlenen temalar arasında yer aldığı saptanabilir.

Tarihte ve zamanımızda yaşanan baskı dönemleri, diktatörler, zulümler ve trajik olaylar, Kayıran'ın şiirinde bireyin deneyimlerinden yola çıkılarak ele alınır. Yenilgi yıllarının okul olduğuna yapılan vurgu kadar arkadaşların bulunduğu bir berber dükkanının eğitici işlevine de işaret edilir. Tarihte bilinen baskıcı yönetici Romalı Dakyanus ve çeşitli Dakyanus dönemlerinden, Romalı askerlerden söz edilirken günümüzün Dakyanusları da akla gelmektedir. 6. filoyu hatırlatan dize, aynı zamanda yaşadığımız coğrafyanın tarih boyunca olduğu gibi günümüzde de uğradığı işgal ve saldırılara dikkat çeker. Kayıran'ın bu bağlamda andığı Deniz, Hüseyin, Mahir, İbrahim gibi isimler Anadolu kültürü ve tarihi içinde yorumlanır ve Selahaddin Eyyubi gibi eski dönemlerin bazı kahramanlarıyla bir başkaldırı ve direniş geleneği içinde değerlendirilir. “İç Anadolu ve Selçuklu solcusu” olarak hatırlatılan kişilerin tinsel mirasına ve hatırasına bir saygıyı dile getiren dizeler, bu topraklardaki devrimci damarların tarihine işaret eder.

Kişinin hem kendi hayatında hem de toplumda ve dünyada devrimin gerekliliğine ilişkin inancı önemlidir. Kayıran bu inancı şöyle dile getirir: “devrim şarttı, her ben kendi yazgısının öznesi olacaktı / devrim şarttı, inanmıştım, hâlâ da inanırım, inanmak hakikatle yaşamaktı” (s. 19) Kayıran'ın şiiri inancın ve hakikatin şiiridir. İnancın ve hakikatin şiiri olduğu kadar şüphe ve arayışın da şiiridir. Kitabın ilk dizesi, çıkılan yolcuğun ontolojik ve poetik haritasını ortaya serer: “ne zaman yıkıldı doğrularıma inancım/ ve yönüm kendi yoluma çevrildi” (s.7) İnancın, inançsızlığın ve çeşitli inanma biçimlerinin yorumunu ve değerlendirmesini yapan Kayıran'ın şiirinde aynı zamanda dinin ve dinciliğin eleştirisi de önemli bir yer tutar. Şiirdeki öznenin varlığa bakışında tanrısal olanın bakışından uzaklaşmasının ve bu halin yol açtığı bir terkedilmişlik duygusunun da belirgin olduğu görülür. “tanıgım terk etti beni, terk etti varlıktaki tek şahidim/ neden yardım etmiyorsun diye bakarken gördü gözlerimi”. (s. 50)

Efsus'a yolculuk, tarihe doğru ya da geçmişten bugüne doğru yapılan bir yolculuğu da içerir. Şiir öznesinin kendi kişisel tarihine olduğu kadar doğup yetiştiği coğrafyanın ve ülkenin tarihine ilişkin imgeleri de tarihin ağırlığını ve insan için ne anlama geldiğini ifade eder. Bu noktada egemenlerin bastırdıkları ile aradaki gerilimden ve mücadeleden söz

edilmekle birlikte, tarihin yaşamı ve dünyayı mezarlığa çevirmesine de gönderimde bulunulur. Bu noktada şiir öznesinin aradığı bir huzur ve dinginlik özlemi söz konusudur. Bu yüzden ilklik, canlılık, parlaklık olarak tahayyül edilir. Tarihin başarısızlıkları, yenilgileri içermesi ve hatırlatması söz konusudur. Aşağıdaki dizelerde tarihin eleştirisini de görebiliriz:

“özdeşlik duygusundan daimi ilklik
ilkliğin başlangıcındadır canlılık
zamanla yaşadıklarımızla sönükleşir kendinde halleri nesnenin
belki de o nedenle izlerin üzerinden gitmek geçmişe doğru
ilk karşılaşmada bırakır karşılaştığımız kişi bütün izlerini
belki de bu yüzden tarih iyi bir duygu değildir
tarih, omuzlarımdan beni izleyen münkir ile nekir
tarih, varlığında hiçbir atılım olmadığı ima eden bakış
tarih, zayıflığımı ve başarısızlığımı hatırlatan bilinç bu nedenle
tarih, galip gelenler bize bahsettiği ucuz mezarlık
tarihi hiç sevmedim, nefret ettim tarihten
ama ereksellik de tarih duygusundan ve aslında öfke de
bastırılmışların en dibinde, hava kabarcıkları biçiminde çıkıyor yüzeye”

Efsus'a Yolculuk şiirinin öznesi, tarihe, belleğe ve hatıralara yönelik olarak kendi varoluş ve kendi oluş sürecini ve doğrultudaki deneyimlerini ortaya koyarken aynı zamanda insanın geçmişiyle köklü bir hesaplaşmasını da yapar. Bu bağlamda hesaplaşma yalnızca tarihle, geçmişle sınırlı bir çabayla sınırlı değildir. İnsan ve doğa ilişkisi bağlamında ve elbette birey ve toplum ilişkisi çerçevesinde dile getirilen köklü bir iç hesaplaşma da söz konusudur. Bir tinsel/içsel yolculuk bağlamında kişinin kendisiyle, ailesiyle, çevresiyle, ülkesiyle ve tarihiyle yaptığı bir varoluşsal hesaplaşma belirgindir. Bu bağlamda *Efsus'a Yolculuk*, insanın vicdanına, kalbine ve belleğine doğru yaptığı bir yolculuktur. Giderek vicdanını, kalbini ve hafızasını kaybeden bir dünyada ve ülkede, tarihsel olarak nerelerden nerelere geldiğimizi sorgulayan dizeler, tinselliği sakatlanmış ya da yaralanmış bir ülkede, kendine yeni bir “tinsel yurt” aramanın da ifadesidir. Bu noktada tinsel/manevi yurt kavramı, coğrafi, politik etkenlerin belirlediği sınırlar ve sınırlamaların ötesinde metafizik bir yönü de içerir. Tinsel bir yurt arayan ve bu arayışı sürdüren kişilerin üyesi oldukları toplum ve bağlı buldukları siyasal yapılar ve kimlikler içinde göze görünmeyen bir sürgün olma hali de söz konusudur. Sürgünlük, yalnızca memleketinden/yurdundan uzakta olmak, yabancı ülkelere/coğrafyalara sığınmak değil, aynı zamanda aradığı tinsel yurdu bulamama, oraya varama durumudur.

Kayırın'ın şiirinde politik olanı dile getirirken anımsattığı devrimci kişiliklere ilişkin yorumu da önemlidir. Devrim tahayyülü ve gerekliliği ile yaşanan gerçeklik arasındaki antagonizma şiirde hayatın öznesi olmanın acılı deneyimleri çerçevesinde dile getirilir. Kayırın'ın şiirinde bireyin ahlaki ve politik olanın koşulları bağlamında dikkati çeken önemli bir sorun da değerlerdir. Bu bağlamda arzular ile değerler arasındaki çatışmayı ve bunun insan için anlamını sorgulayan şair, dinin çıkmazlarına ve yetersizliğine işaret eder. İnsanı çocuklukta bırakan bir dinin yetişkin dini olmadığını söyleyen şair, aynı zamanda dinin, tinsel değil bedensel olduğunu vurgular. Kayırın'ın şiirinde dinsel olanın eleştirisi, bireyin kendisiyle yaptığı hesaplaşmayı ve toplumun eleştirisini de içerir. Ticari, siyasi ve toplumsal

çıklarlar için araçsallaştırılan dinin tinsel boyutlarını sorgulayan dizelerde, felsefi yönden bir deizm vurgusu da yer alır.“kullarını tanıdım” diyen şair, dinsel kimliğin altında ama gizlice yapılan ahlaksızlıkların kabul görmesiyle ilişkili olarak bir ahlak eleştirisi getirir.

“Kullarını tanıdım, sessizlikten hoşlanmayanları
kendi gözü, kendi kulağına göre sana şekil verip
verdiği şekle göre hayal kuran kullarını tanıdım
sözünle değil, sözünün yorumuyla yaşayanları
kendi sesine rabita olmuş kulakları tanıdım
rakipler, geride bırakılanla beslenir
kitaba değil, telkine gereksinim duyar yoksul ruh”

Efsus'a Yolculuk kitabında etik ve politik olanın birlikte ele alındığını ve teoloji eleştirisinin kişisel deneyimlere dayalı olarak varoluşsal boyutuyla şiire taşındığını söyleyebiliriz.

Sonuç

Efsus'a Yolculuk uzun bir şiirden oluşan bir kitaptır. Şairin memleketine doğru yaptığı yolculuk aynı zamanda bir iç-yolculuk'tur. İç yolculuk tinsel bir nitelik taşır. Kayıran'ın bu uzun şiirinde dile getirilen tinsel yolculukta şiir öznesinin yaşadığı süreçlerle/dönemlerle birlikte aynı zamanda bir ülkenin tarihsel serüveninden kesitler yer alır. Spinoza, Kant, Sokrates, Hegel, Heidegger vb. çeşitli filozoflara ilişkin açık ya da örtük göndermelerle de karşılaşırız.

Kayıran'ın şiiri inancın ve hakikatin şiiridir. İnancın ve hakikatin şiiri olduğu kadar şüphe ve arayışın da şiiridir. Çıkılan yolcuğun ontolojik ve poetik haritası, bu yolculuğun içsel/tinsel ve varoluşsal bir yolculuk olduğunu ortaya serer. Bir tinsel/içsel yolculuk bağlamında kişinin kendisiyle, ailesiyle, çevresiyle, ülkesiyle ve tarihiyle yaptığı bir varoluşsal hesaplaşma bu uzun şiirin bütününde belirgin biçimde dile gelir. Bu bağlamda *Efsus'a Yolculuk*, insanın vicdanına, kalbine ve belleğine doğru yaptığı bir yolculuktur. Şairin içinde yolculuk yaptığı aracın farları bu ülkenin coğrafyasına olduğu kadar, tarihine ve insanın iç dünyasının gizlerine de vurur. Yerüstünden çok yeraltında yapılan bir yolculuğun şiiridir *Efsus'a Yolculuk*.

Şairin açtığı poetik patikalarda, dönemeçli yollarda bizi bekleyen upuzun bir yolculuk var. Althusser, “gelecek uzun sürer” demişti, ama Yücel'in şiiri de asıl uzun sürenin geçmiş olduğunu düşündürmüyor mu?

Kaynakça

Mustafa Günay, *Şiire Felsefeyle Yönelmek* içinde, Çizgi Kitabevi Yayınları, 2022, Konya.

Yücel Kayıran, *Felsefi Şiir*, (2. Baskı,2013), 2007, YKY, İstanbul.

Yücel Kayıran,*Kritiğin Toprağında-Türk Şiirine Felsefeyle Bakmak*, YKY, 2010, İstanbul.

Yücel Kayıran,*Şiirimin Çeyrek Yüzyılı*, YKY, 2016, İstanbul.

Yücel Kayıran, *Efsus'a Yolculuk*, Metis Yayınları, 2017, İstanbul.

İkinci Dil Öğreniminde Bir Yol Olarak Manzum Sözlükler

Dr. Öğr. Üyesi Seyit YAVUZ*

Özet

Osmanlı Devleti'nde eğitim sisteminin önemli halkalarından biri de manzum sözlüklerdir. Manzum sözlükler Arapça ve Farsça başta olmak üzere Rumca, Bulgarca, Boşnakça, Ermenice, Fransızca ve Almanca gibi birçok dile karşılık gelecek şekilde yazılmıştır. Billhassa sıbyan mektepleri ve rüştiyelerde ders hocaları tarafından okutturulan hatta ezberlettirilen manzum sözlükler, küçük yaştaki çocukların Arapça ve Farsça öğrenmelerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur.

İbrahim Şâhidî'nin *Tuhfe-yi Şâhidî* isimli Türkçe-Farsça manzum sözlüğü en çok kullanılan ve rağbet edilen sözlüklerin başında gelmiş; daha sonra kaleme alınan birçok manzum sözlüğe de metot açısından kaynaklık etmiştir. Manzum sözlükler müptedî tabir edilen çocukların Türkçe kelimelerin Arapça ve Farsçadaki karşılıklarını görmeleri, temel dil bilgisi kurallarını öğrenmeleri ve bazı aruz kalıpları ile bu kalıpların bahirleri hakkında bilgi sahibi olmaları açısından mühim bir rol üstlenmişlerdir. Bu sebeple manzum sözlükler için *hacmi küçük, faydası çok, ezberi kolay* tanımlaması yapılmıştır.

Bu bildiri çerçevesinde manzum sözlüklerle ilgili kısaca bilgi verilerek bu sözlüklerin Osmanlı eğitim sistemindeki yeri gösterilecektir. Ardından manzum sözlüklerde yer alan bazı örnek beyitlerle bu sözlüklerin çocukların dil öğrenimine sağladığı fayda tespit edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar kelimeler: İkinci dil öğrenimi, manzum sözlük, Osmanlı Devleti, eğitim.

Poetic Dictionaries As a Method in Second Language Learning

Abstract

Poetic dictionaries are one the most important pillars of education system in Ottoman Empire. These dictionaries are written in many languages; Greek, Bulgarian, Bosnian, Armenian, French but mostly Arabic and Persian. They also play an important role in teaching Arabic and Persian to kids as these dictionaries were being taught and even memorized in primary schools and junior high schools.

Tuhfe-yi Şâhidî by İbrahim Şâhidî is probably the most used and respected Turkish - Persian poetic dictionary and it became a reference source for many other dictionaries. Poetic dictionaries considered crucial for beginners when it comes for them to learn the Arabic or Persian definitions of Turkish words, basic grammar rules of the language, prosody and its class of meters. That is why these dictionaries are descried as light in weight, heavy in benefit and easy to memorize.

In this study, there will be a brief information about what poetic dictionaries are and how they are used in Ottoman Empire. Afterward, some sample couplets from these dictionaries will be shown and the benefits children got from these dictionaries will be indicated.

Keywords: Second language learning, a dictionary of poetic words, Ottoman Empire, education.

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, seyit.yavuz@erzurum.edu.tr

Giriş

Osmanlı Devleti, tebâsı altında bulunan çocukların eğitimlerine büyük bir önem göstermiş; sıbyan mekteplerinden başlayarak medreselerdeki eğitim-öğretim faaliyetlerinin yürütülmesi ile ilgili birçok metot uygulamıştır. Yalnızca müslüman çocukların değil gayrimüslimlerin de kendi dillerinde eğitim almalarıyla ilgili gereken hassasiyeti ve hoşgörüyü göstermiştir. Devletin eğitim hayatına verdiği önem neticesinde çok sayıda âlim Osmanlı medreselerinde yetişmiştir.

Çocukların eğitimleri ilk olarak *taş mektep*, *mekteb-i sıbyan*, *dârü't-talîm* isimleriyle de anılan sıbyan mekteplerinde başlardı. Yaş konusunda herhangi bir kesinlik olmamakla birlikte genellikle 4-6 yaş aralığındaki çocuklar ilk eğitimlerini bu mekteplerde almaktaydı.¹ Sıbyan mekteplerinin ders müfredatlarıyla ilgili tarihî kaynaklarda yeterli ve kesin bilgi bulunmamaktadır. Fakat sıbyan mekteplerine devam eden çocuklar bilhassa ilk dinî bilgileri, elifbâ, kad-semia, tebâreke, amme cüzlerini, *Kur'ân-ı Kerîm*'i ve tecvid kurallarıyla ilmihal bilgilerini bu mekteplerde öğreniyorlardı. Sıbyan mekteplerinde derslerin nasıl ve kim tarafından yürütüldüğü bazı vakıf kayıtlarından hareketle öğrenilmektedir. Bu kayıtlara göre genellikle o mektebin bulunduğu yerdeki cami imamı ve müezzinler dersleri yürütüyorlar; ayrıca ferrâş ve bevvâblar da onlara yardımcı oluyorlardı. Derslerde kullanılacak kitapların belirlenmesi de muhtemelen dersi okutacak hoca tarafından belirleniyordu.

Sıbyan mektebine gidecek yaşa erişen çocukların evlerinde bayram havası olur; çocuğun mektep kıyafetleri terzilere sipariş edilir, cüzleri hazırlanırdı. Mektebe devam eden diğer öğrenciler ve bevvâbın eşlik ettiği bir âmin alayı, mektebe gidecek çocuğu ilk gün evinden alır; ev sahibi eğer varlıklı biriyse alaydaki bütün çocuklara ve bevvâba birer ikişer kuruş verir; böylece o evin çocuğu eğitim hayatına ilk adımını atmış olurdu. Bu mekteplerin Osmanlı hayatındaki yerini şu ifadelerden de öğrenmek mümkündür: "Sıbyan mektebine başlayacak çocukların evlerinde büyük bir telaşa girilmesi, çocuğa yeni kıyafetler ve mektep malzemelerinin alınması, bed-i besmele denilen alayların kurulması, çocukların fergaba çıkma törenleri, Osmanlı padişahlarının vakfiyelerinde geçen ve sıbyan mekteplerinde yürütülecek eğitime dâir usulleri içeren bazı kayıtlar, bu mekteplerin Osmanlı toplum hayatında ne kadar önemli bir göreve sahip olduklarını göstermektedir."²

Sıbyan mekteplerinin Osmanlı coğrafyasına ne kadar geniş bir şekilde yayıldığı konusunda kesin görüşler bulunmamakla birlikte bazı vakıf kayıtlarından ve Evliya Çelebi'nin *Seyahatname*'sinden öğrenildiğine göre İstanbul'da sayılarının fazla olduğu, fakat diğer bölgelerde İstanbul'daki kadar çok sayıda olmadığı dikkat çekmektedir. Fakat Osmanlı Devleti'nin payitaht dışındaki şehirlerinde bu sayının İstanbul'daki kadar fazla olmadığı öngörülmektedir. Kırsal bölgelerde yaşayan ailelerin ekonomik ve sosyal durumlarından ötürü çocukların ev işlerine yardım etmeleri, tarlada veya bağ, bahçede çalışmalarını göz önüne

¹ Sıbyan mektepleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk.: Mustafa Kara-Ali Birinci, *Bir Eğitim Tasavvuru Olarak Mahalle/Sıbyan Mektepleri Hatıralar-Yorumlar-Tetkikler*, Dergâh Yay., İstanbul, 2017; İsmail Erünsal, *Osmanlı Kültür Tarihinin Bilinmeyenleri*, Timaş Yay., İstanbul 2021, s. 205-218

² Seyit Yavuz, *Mehmed Lebîb Efendi'nin Tuhfe-yi Vehbî Şerhi Müntehab-ı Lebîb (İnceleme-Metin-Tıpkıbasım)* (Basılmamış doktora tezi), Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Sivas 2021, s. 32.

alınır, onların eğitime hiç başlamadıkları veya geç başladıkları düşünülebilir. Bu durum da sıbyan mekteplerinin kırsal bölgelerde az sayıda olması üzerinde etkili olmuştur.

Edebiyat tarihimizin önemli araştırmacılarından İsmail Erünsal'ın da altını çizdiği gibi sıbyan mektepleri üzerine birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen bu mekteplerle ilgili bazı hususlar hâlâ bilinmezliğini korumaktadır: "Sıbyan mektepleri üzerine birçok araştırma yapılmışsa da bu kurumun işleyişi ile ilgili birçok husus aydınlatılamamıştır. Her şeyden önce bu mekteplerde okutulan dersler ve öğrenim süresi, öğrencilerin ekonomik durumları cevaplanması gerekli soruların başında gelmektedir. Bu mekteplerin kız-erkek birlikte eğitim verip vermediklerine verilen cevaplar da tahminlere dayandığından tatminkâr olmaktan uzaktır."³

Sıbyan mektepleri ile ilgili yukarıda ifade edilen görüşler de göstermektedir ki sıbyan mekteplerinin çocukların eğitim hayatında önemli bir yeri vardır. Bu mekteplerde dinî ilimlerin yanı sıra manzum sözlüklerin de okutulduğu hatta ezberletildiğini; bu vesileyle de mektebe giden çocukların daha o yaşlarda ikinci dil öğrenimine başladıklarını ifade etmek mümkündür. Manzum sözlük okuma veya ezberleme ameliyesi, sıbyan ya da müptedî şeklinde tarif edilen bu çocuklara ikinci dil öğreniminin kapısını açarak hedef dilde (*target language*) sık kullanılan isim, fiil, sıfat, zamir gibi kelime türlerini içine alan kelime dağarını manzum bir biçimde öğrenme fırsatı sunmuştur.

Günümüze kadar yapılan çalışmalarda manzum sözlüklerin bazı bölümlerinin sıbyan mektebindeki çocuklar için müstehcen olarak kabul edilebileceği belirtilmiş; bu duruma bağlı olarak manzum sözlüklerin 5-6 yaş gurubundaki çocuklar için değil de 12-14 yaş grubunda ve ergenlik çağına girmiş çocuklar için rüştîyelerde okutulmuş olabileceği düşüncesi ileri sürülmüştür.⁴

Manzum sözlüklerin gördüğü rağbete ve eskik kaldıkları düşünülen bazı hususlara paralel olarak daha sonra çok sayıda şerh de kaleme alınmıştır. Manzum sözlüklerde yer alan kelimelerin daha tafsilatlı bir şekilde açıklanmasını ve öğrenilmesini sağlayan bu şerhler de manzum sözlük okuyan talebelere oldukça fayda sağlamıştır. "Manzum sözlük şerhleri, yalnızca manzum sözlüklerin eksik kaldığı bazı yönleri tamamlamakla kalmamış; belâgat, leksikoloji, mitoloji, coğrafya, zooloji, astronomi vb. bilim alanlarından çeşitli bilgileri muhtevî kaynak eser niteliğine de sahip olmuşlardır. Bahsedilen bilim alanlarını manzum sözlüklerin ele aldığı konulara bağlı olarak daraltmak veya genişletmek de mümkündür."⁵

Sıbyan Mekteplerinde Okutulan/Ezberletilen Manzum Sözlükler

Türk edebiyatında kaleme alınmış manzum sözlüklerin tarihî seyrine bakıldığında bu sözlüklerin İslâmiyetin de etkisiyle öncelikle Arapça ve Farsça öğrenimini temin etmek amacıyla kaleme alındıkları söylenebilir. Türkçe-Arapça, Türkçe-Farsça, Türkçe-Arapça-Farsça manzum sözlükler dışında Türkçe-Rumca, Türkçe-Fransızca, Türkçe-Boşnakça, Türkçe-Bulgarca, Türkçe-Arnavutça, Türkçe-Ermenice, Türkçe-Kürtçe, Türkçe-Almanca şeklinde yazılmış manzum sözlükler de mevcuttur. Bu sözlüklerden bilhassa Türkçe-Arapça ve Türkçe-Farsça oluşturulmuş manzum sözlüklerin müelliflerinin bazen bir medrese

³ İsmail Erünsal, *age.*, s. 206.

⁴ Bu konu hakkındaki bazı değerlendirmeler için bk.: Seyit Yavuz, *agt.*, s. 28-30.

⁵ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 55.

müdürrisi bazen de bir tarikata mensup kişiler olduklarına tesadüf edilmektedir. Manzum sözlüklerin hacmi birbirinden farklılık göstermekle birlikte yöntem ve şekil bilgisi açısından birbirlerine benzerler. Edebî geleneğin bir yansıması olarak bu sözlüklerin birçoğu *besmele*, *hamdele*, *salvele* ve *sebeb-i te'lîf* bölümlerine sahiptir. Manzum sözlüklerin *hacmi küçük*, *faydası çok*, *ezberi kolay* nitelikte olması henüz eğitim-öğretime yeni başlayan talebelerin ikinci dilde çok sayıda kelime öğrenmeleri; bunun yanı sıra aruz ilmiyle de tanışmalarını sağlamıştır. Konu ve vezin olarak birbirinden farklı çok sayıda kıt'adan müteşekkil manzum sözlüklerin bilhassa son beyitlerinde talebelere yol gösterici, kılavuzluk eden mısralar da hedef dildeki birebir karşılıklarıyla beraber zikredilmiş, o kıt'anın vezni de açıkça belirtilmiştir.

Medrese ya da mektepteki hocalar tarafından yazılan sözlüklerin özellikle derslerde kullanılmak için kaleme alındığı düşünülürse, müelliflerin manzum sözlük için yaptıkları kelime seçimlerinde öğrencilerin derslerdeki durumlarını göz önünde tuttukları ileri sürülebilir. Aynı şekilde herhangi bir tarikata mensup kişiler tarafından kaleme alınan manzum sözlüklerin de o tarikatta sıklıkla okunan/okutulan-söz gelimi mevlevîliğe mensup müelliflerin *Mesnevî*'de geçen kelime kadrosuna başvurması-kitaplar dikkate alınarak hazırlandığı söylenebilir. Günümüzde de özellikle ikinci dil öğrenimi için hazırlanan ders kitaplarında hedef dilde sıklıkla kullanılan kelimerin öğretilmesi amacıyla bu kelimelerin öğrenimine öncelik verildiği bilinmektedir.

Edebiyat tarihimizde medrese veya mekteplerde en sık kullanılan, okutulan, ezberletilen manzum sözlüklerin başında Muğlalı İbrahim Şâhidî tarafından 16. yüzyılda kaleme alınan *Tuhfe-yi Şâhidî* isimli Türkçe-Farsça manzum sözlük gelmektedir. *Tuhfe-yi Şâhidî* daha sonra yazılacak çok sayıda manzum sözlüğe de metot olarak model olmuş; hatta sonraki yüzyıllarda yazılmış bazı manzum sözlükler *Tuhfe-yi Şâhidî*'ye nazire olarak hazırlanmıştır.⁶ *Tuhfe-yi Şâhidî* yalnızca medrese veya mekteplerde sık okutulan manzum sözlüklerden biri olmaması aynı zamanda üzerine en çok şerh yazılan manzum sözlüklerin başında gelmiştir.⁷

Tuhfe-yi Şâhidî'den sonra en çok başvuru alan manzum sözlük ise yine Türkçe-Farsça olarak hazırlanan ve Sünbülzade Vehbî tarafından 18. yüzyılda kaleme alınan *Tuhfe-yi Vehbî* isimli manzum sözlüktür. *Tuhfe-yi Vehbî*'nin ilk kez basıldığı 1798 tarihinden son kez basıldığı 1909 tarihine kadar toplamda 59 kez tab ettirilmiş olması bilhassa 18 ve 19. yüzyılda bu sözlüğe ne kadar rağbet edildiğini kanıtlamaktadır.⁸ Ayrıca son araştırmalara göre İbrahim Şâhidî'nin *Tuhfe-yi Şâhidî*'sinden sonra en çok şerh edilen manzum sözlüğün *Tuhfe-yi Vehbî* olduğu da tespit edilmiştir. Bu şerhlerden bugün dört tanesi elde bulunmaktadır fakat henüz gün yüzüne çıkmamış olan bazı şerhler de şarihleriyle birlikte bilinmektedir.

⁶ *Tuhfe-yi Şâhidî* ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk.: Atabey Kılıç, "Türkçe-Farsça Manzum Sözlüklerden Tuhfe-yi Şâhidî (Metin)", Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 2/4 Fall 2006, s. 516-547.

⁷ *Tuhfe-yi Şâhidî* şerhleriyle ilgili ayrıntılı bilgi için bk.: Yusuf Öz, "Tuhfe-yi Şâhidî Şerhleri", Selçuk Üniversitesi Yay., Konya 1999; Eyup Barlak, *Abdülkadir Ömer el-Bağdadî'nin Şerh-i Tuhfe-yi Şâhidî'si (İnceleme-Tenkitli Metin-Sözlük-Tıpkıbasım)* (Basılmamış doktora tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 2020.

⁸ *Tuhfe-yi Vehbî* ve şerhleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk.: Seyit Yavuz, *agt.*, s. 69-81.

Yukarıda anılan sözlükler dışında *Sübha-yı Sıbyan* isimli Türkçe-Arapça manzum sözlüğün de sıbyan mekteplerinde kullanıldığı bilinmektedir.⁹ Manzum sözlüklerin okutulduğu mekânları yalnızca medrese veya mekteplerle sınırlandırmamak gerekir. Nitekim kimi zaman cami veya mecsitlerde kimi zaman da varlıklı ailelerin konaklarında bu sözlüklerin okutulduğu tahmin edilmektedir. Sıbyan mekteplerinin giderlerinin çoğunlukla vakıf gelirleriyle karşılandığı; kimi zaman bir paşanın kimi zaman da bir vezirin bu mekteplerde görev yapan hoca, müezzin, ferrâş ve bevâbların maişetlerinin yanı sıra öğrencilerin de ihtiyaçlarını karşıladıkları unutulmamalıdır.

Manzum Sözlüklerin Kelime Kadrosu

Manzum sözlüklerde yer alan sözcükler yalnızca o dilde yer alan isim, fiil, sıfat, zamir vb. türden kelimelerin hedef dildeki karşılıklarını değil aynı zamanda fiillerin çekimli hâllerini, hedef dildeki bazı deyim ve ıstılahları, tarihî ve mitolojik kavramları da bildirmeleri açısından dikkate değerdir. Ayrıca kelime veya kavram seçimlerinde göz önünde tutulan önemli hususlardan biri de kelimelerin *Kur'ân-ı Kerîm*'de ve *Mesnevî*, *Gülistân* gibi edebî eserlerde sıklıkla kullanılmış olmalarıdır.

Manzum sözlüklerde yer alan hedef dildeki kelimeleri geniş bir çerçevede düşünerek şöyle bir tasnif yapmak mümkündür:

- Dinî terimler (Allâh'ın ismi, sıfatları, cennet/cehennem, mescid/ezân/imâm)
- İnsan anatomisiyle ilgili kavramlar
- İsim, fiil, sıfat, zamir türünden bazı kelimelerin hedef dildeki karşılıkları
- Tarihî/mitolojik kavramlar
- Farsçada kullanılan deyim ve ıstılahların Türkçedeki karşılıkları

Dinî Terimler: Dil ve edebiyat tarihimiz boyunca kaleme alınmış birçok eserde geleneğe bağlı olarak takip edilen ve neredeyse birçok eserde yer alan *sebeb-i te'lîf*, *besmele-hamdele-salvele*, *hâtîme* gibi bazı bölümler bulunmaktadır. Geleneğin bir devamı olarak manzum sözlüklerin giriş bölümleri genellikle Allah'ın adı ve sıfatlarının hedef dildeki karşılıklarıyla başlar. Ardından peygamber, ümmet, cemaat, mescit, namaz, dua vb. din ve ibadetle ilgili kavramların karşılığına yer verilir.

Mekteplerde sıklıkla okutulan Türkçe-Farsça manzum sözlüklerden *Tuhfe-yi Şâhidî*'nin yukarıda zikredilen kavramları muhtevî beyitleri şöyledir:

Tanrının adıdurur *Îzed ü Yezdân ü Hudây*
Dahı *Büzürg* ulu yol gösterici *reh-nümâ*

Hem dahı *peygamber* ol kim vire Hak'dan haber
Bây tûvângerdürür yohsula dirler *gedây*¹⁰

⁹ İsmail Erünsal'ın tereke kayıtlarından hareket ederek kaleme aldığı "Vakfiyeleri Işığında Balkanlardaki Sıbyan Mekteplerinin Karakteristik Özellikleri" başlıklı yazı, medrese talebelerinin kütüphanelerinde yer alan kitapları bildirmesi bakımından son derece önemlidir. Bu yazı için bk.: İsmail Erünsal, *age.*, Timaş Yay., İstanbul 2021, s. 173-203.

¹⁰ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Şâhidî*: Demirbaş No: Bel-Yz-K-0018, vr. 4a.

Bilhassa 18. yüzyıldan 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar sık kullanılan Türkçe-Farsça manzum sözlüklerden *Tuhfe-yi Vehbî*'de ise aynı kelimeler Sünbülzade Vehbî tarafından şöyle ifade bulmuştur:

Tanrı adı *Şîzer ü Şebzîr ü Yezdân u Hudâ*
Yaradıcı *Âferînende Büzürgî Kibriyâ*

Vasfîdur *Perverdgâr Kirdgâr Âmurzgâr*
Hem dahı *Pâyende Bâkîdür Hemîşe Dâimâ*¹¹

Yukarıdaki ifadeler Türkçe-Arapça manzum sözlüklerden *Subha-yı Sıbyan*'da şu şekilde dile getirilmiştir:

Allah Tanrı bir ismi *Rahmân*
Kuddüs Arı bir na' tı *Sübhân*

Bârî vü Fâtır yaradıcıdur
Vâkî vü 'Âsım Hâfız Nigehbân

Resûl elçi vü peygamber *livâ* sancak 'alem bayrak
Delîl ü hâdidür rehber *verâ* half *iktidâ* uymak¹²

İnsan Anatomisi İle İlgili İfadeler: İnsanoğlunun sahip olduğu el, ayak, baş, yüz, göz, kulak vb. uzuvlar Arapça veya Farsçadaki karşılıkları ile birlikte manzum sözlüklerde muhakkak zikredilmiştir. Geleneksel Türk şiirinde belli başlı kavramlar kimi zaman sevgilinin yüzünü, kimi zaman boyunu, kimin zaman saçlarını anımsatacak veya çağrıştıracak şekilde şairler tarafından sıklıkla kullanılır.

Mesela gülün henüz açılmamış gonca hâli veya mim harfi zikredildiğinde sevgilinin ağzının hatıra gelmesi; kement veya ejderhâ kastedildiğinde sevgilinin saçlarının kastedilmesi; servi, şimşat, ar'ar vb. ağaçlarla sevgilinin boyunun akla gelmesi veya dişlerin görünüşünün inciye; sıralanışının ise gökyüzündeki gezegenlere benzetildiği ifadeler divan şiirinde sıklıkla karşılaşılan örneklerdir. Manzum sözlük hazırlayan müelliflerin bu hususları dikkate alarak edebî geleneği de talebelere öğretme amacı güttüklerini ifade etmek mümkündür.

Manzum sözlüklerde bu kavramlar birbirleriyle uyumlu bir şekilde aynı kıt'alar içinde ele alınmış ve hedef dildeki karşılıklarıyla birlikte belirtilmiştir. *Tuhfe-yi Şâhidî*'de yüz ile ilgili uzuvlar manzum olarak şöyle dile getirilmiştir:

Leb tudak u *ruh* yanak *çeşm* göz ü *rûy* yüz
Kırpige *müjgân müje* dest el ayağ oldu *pây*¹³

Sünbülzâde Vehbî'nin *Tuhfe-yi Vehbî* adlı manzum sözlüğünde benzer kavramlar;

Ser baş u *pîşâni* alın *ebrû* di kaşa *çeşm* göz
Kırpık *müje* merdüm bebek *bînî* burundur *rûy* yüz
Ruhsâr ruh 'ârız yanak *dendân* dişdir *leb* dudak

¹¹ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 6.

¹² İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-ı Sıbyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261, s. 4.

¹³ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Şâhidî*: Demirbaş No: Bel-Yz-K-0018, vr. 4a.

Agız *dehân* u dil *zebân güftâr* imiş ma'nâda söz¹⁴

ifadeleriyle karşılık bulmuştur. Aynı kavramların *Subha-ı Sıbyan'*daki ifadeleri ise şöyledir:

Nâsiye alın saçı *menkib* omuz
Cebhe alın *sadr* göğüs *zât* öz

Kabza avuc *râhadır* el ayası
Hançere *hulkûm* bogaz *vech* yüz

Şa'ra di kıl *halk* tıraş eylemek
Kû' bilek *mukbe* bebek '*ayn* göz¹⁵

İsim/Fiil/Sıfat/Zamir Türündeki Kelimeler: Manzum sözlüklerde hedef dilde kullanılan gün, sayı, renk, hayvan, bitki, vb. isimlere; sıklıkla başvurulan fiil ve sıfatlarla o dilin söz varlığı içinde kullanılan şahıs veya işaret zamirlerine de şairler tarafından yer verilmiştir. Günümüzde de ikinci dil öğreniminde A1 seviyesinde öğretilen temel kavramlardan birinin hedef dilde kullanılan şahıs veya işaret zamirleri olduğu malumdur.

Zikredilen kavramların *Tuhfe-yi Şâhidî'*deki kullanımları şu şekildedir:

Su *âb* u *hâkdürür* toprak *âteş* od yıl *bâd*
Hem *eşk* gözyaşındır *huşk* u *ter* kuruyıla yaş

Hırîden almag u satmak *fürûhten* bihar al
Di *sûd* assıya *kâlâ* nedür *metâ'* u *kumâş*¹⁶

Benzer ifadeler Sünbülzade Vehbî tarafından *Tuhfe-yi Vehbî'*de şöyle dile getirilmiştir:

Deniz *deryâ* gemi *geştî* re'îs *nâhuda* il *bâd*
Açık yelken *küşâde* *bâd-bân* baglu demür *lenger*¹⁷

Hâk toprakdur tulum *hîk* oldı *hünzîr* adı *hûk*
Hem dikendir *hâr* şaşmış *hîr* şemsin adı *hûr*¹⁸

Huşk kurı yaş *ter* otlaga *dirler* *giyâh*
Korı *çerâgâh* imiş oldı *saman* adı *kâh*¹⁹

Satun almaga *hırîden* didiler yani *şirâ*
Dahı gönderme *firistâden* imiş hem *ib'âs*²⁰

Türkçe-Arapça manzum sözlüklerden *Subha-yı Sıbyan'*da isim, fiil, sıfat vb. kelimelerin görünüşü ise şöyledir:

¹⁴ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 28.

¹⁵ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-ı Sıbyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261, s. 26.

¹⁶ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Şâhidî*: Demirbaş No: Bel-Yz-K-0018, vr. 5b.

¹⁷ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 24.

¹⁸ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 23.

¹⁹ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 51.

²⁰ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 15.

*Tehdîd korku virmek tevhîd birlemek
Tefrît eksik eylemek ifrât aşurı²¹*

*Zînet ü hilye bezekdir zeheb ü nazar altun
Varak akça vü gümüşdür haseb ü 'add şumâr²²*

*Îkâz uyarmak sukyâ suvarmak
Kadh oldı çakmak mikdâh âlet*

*Sâdât ulular ebrâr eyüler
Saniyy 'adûdur bagzâ 'adâvet²³*

Tarihî/Mitolojik Kavramlar: Tarihî/Mitolojik kişi veya kavramların sıklıkla anıldığı manzum sözlüklerin başında *Tuhfe-yi Vehbî* gelmektedir. Manzum sözlüklerin ikinci dil öğretiminin de ötesinde edebî şiir geleneğini ve bu gelenekte sıklıkla kullanılan mefhumları, aruz vezninin bazı bahirlerini de okuyanlara öğrettiği bilinmektedir. Müptedî tabir edilen sibyan mektebi talebelerinin aruzla ilk tanıştıkları kitaplar da muhtemelen manzum sözlükler olmuştur. Manzum sözlükler vasıtasıyla ilm-i aruzla tanışan talebeler muhtemeldir ki manzum sözlük şerhleriyle bu bilgilerinin daha da genişletmişlerdir.

Divan şiirinin 18. yüzyılda yetiştirdiği önemli şairlerden olan Sünbülzade Vehbî divan şairlerinin şiirlerinde çok defa zikredilen veya çağrışım yoluyla düşündürülen *Kasr-ı Nu'mân*, *Sîmurg*, *Semender*, *Dahhâk*, *Behrâm-ı Gûr*, *Çâh-ı Nahşeb*, *Mânî-i Nakkâş*, *Hüsrev-i Pervîz* gibi kavramları *Tuhfe-yi Vehbî*'de zikretmiş; bunlarla ilgili mısra ya da beyit içine sığdırabildiği bilgi kırıntılarını da aktarmıştır.

Zikredilen kavramlardan *semender*, *çâh-ı Nahşeb*, *Dahhâk* ve *Direfş-i Gâveyânî*, *Sîmurg* *Tuhfe-yi Vehbî*'de şöyle dile getirilmiştir:

*Âteşde o hayvân ki gezer adı semender
Dirler su kuşından kaza bat ördege murg-âb²⁴*

*İçinde ay görünmüş bir kuyudur çâh-ı Nahşeb
O aydır mâh-ı Nahşeb İbn Münakka eylemiş icâd*

*Direfş-i Gâveyânî şol deri bayrak ki itmişdir
Demirci Gâve Dahhâki anıla eyledi berbâd²⁵*

*Adı Ankâ kuşunun var ise Sîmurg olmuş
Kanadın başları şeh-per dahı dindi şeh-bâl²⁶*

Yukarıda yer yer bahsettiğimiz manzum sözlük şerhleri, zikredilen tarihî veya mitolojik kavramlarla ilgili geniş açıklamalar yapmışlardır. 19. yüzyılın önemli şair ve ediplerinden

²¹ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-ı Sibyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261, s. 19.

²² İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-ı Sibyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261, s. 20.

²³ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-ı Sibyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261, s. 21.

²⁴ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 9.

²⁵ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 18.

²⁶ İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-i Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551, s. 41.

Mehmet Lebîb Efendi'nin *Tuhfe Şerhi: Müntehab-ı Lebîb* adlı eserinde *semender* kavramıyla ilgili yaptığı tafsilatlı açıklamalar şu şekildedir: "Semender kalender vezninde bir canavardır ki ateşte mütekevvîn ve büyücek fare cüssesinde olur. Ateşten çıktıkta helâk olur dirler ve bir kavle ahyânen taşra çıkıp gezer ve ol esnâda sayd iderler ve derisinden takye ve mendil düzerler. Gizlendikte ateşe atarlar. Sabun ile gusl olunmuş gibi pâk ve pâkîze olur ve bir rivâyette küller şeklinde ölür ve inde'l-ba'z kuş sûretindedir."²⁷

Farsçada Kullanılan Deyim ve İstilahların Türkçedeki Karşılıkları: İkinci dil öğreniminin en müşkil konularından biri şüphesiz ki hedef dilde yer alan ve günlük hayatta kullanılan deyim ve atasözleridir. Bugün yabancılara Türkçe öğretimi göz önüne alındığında bu deyim ve atasözleri B1 ya da B2 seviyesinde öğretilmektedir. Türkçe-Farsça manzum sözlüklerden *Tuhfe-yi Vehbî*'de Sünbülzade Vehbî bu tür ifadelerin öğrenimi için mesnevî nazım şekliyle *Mesnevî der Istilâhât-ı Acem* başlığı altında ayrı bir bölüm kaleme almıştır. Vehbî bu bölümde İran'da sefirlik göreviyle bulunduğu zaman bizzat duyup işittiği, günlük dilde kullanılan deyimlere yer vermiştir. Bu bölümde yer alan deyimlerin özellikle Türkçede kullanılan deyimlerle taşıdığı benzerlik bir hayli dikkat çekmektedir.

Tuhfe-yi Vehbî'de zikredilen ve dilimizdeki benzerlikleriyle de dikkat çeken deyim ve istilahlara aşağıdaki beyitlerde şöyle ifade bulunmuştur:

Bulsa iş sûret di *âb âmed be-kâr*
Âş *puhten* işe virmekdür karâr

Pek kolay işe dinür *mûy-ı hamîr*
Mûze vü kil oldı mânâda asîr²⁸

Sırrını ifşâ iden *kûtâh-bâm*
Magz-pûsîde degilmiş aklı tâm²⁹

Kapı yoldaşıyla akrân *hem-kinân*
Cümlesinin sözi birdir *yek-zebân*³⁰

Bî-vefâ mefhûmudur *yârân-fürûş*
Murg-ı dil mânâsı olmuş *akl u hûş*³¹

Dindi tazîm itmege *zânû-zeden*
Nâvek-endâz oldı halka ta'n iden³²

Reh-revân yolculara dindi dü esbe ulaga
Yani ayağı üzengide dimek *pâ-be-rikâb*³³

Yukarıdaki beyitlerde zikredilen *âş puhten*>iş pişürmek, *mûy-ı hamîr*>hamurdan/tereyağından kıl (çekmek), *magz-pûsîde*>beyni çürük, *yek-zebân*>bir dil/bir ağız, *yârân-fürûş*>dostlar satıcı, *zânû-*

²⁷ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 174.

²⁸ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 395.

²⁹ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 401.

³⁰ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 427.

³¹ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 449.

³² Seyit Yavuz, *agt.*, s. 392.

³³ Seyit Yavuz, *agt.*, s. 181-182.

zeden>diz vurmak, pâ-be-rikâb>ayağı üzengide ifadeleri Türkçede de benzer durumlar için benzer kelime veya kelime gruplarıyla kullanılan deyimlerdir. Bu deyimlerden bazıları günümüzde küçük değişikliklere uğramış olsalar da mânâ olarak aynı durumları ifade etmeleri yönüyle oldukça dikkat çekicidir. Öte yandan Sünbülzade Vehbî'nin *Tuhfe-i Vehbî*'de bu tür deyim veya ıstıhlara ayrı bir başlık altında yer vermiş olması, Farsça öğrenecek talebelerin bu ifade biçimlerini kolaylıkla öğrenmelerini sağlamıştır denilebilir.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin eğitim-öğretim sisteminde sıbyan mekteplerinin ne kadar önemli bir yeri olduğu ilk bakışta göze çarpmaktadır. Sıbyan mekteplerinin medreselerdeki gibi sistemli bir yapısının ve takip edilecek belli bir programının olmaması kimi bölgelerde farklılıklar ortaya çıkarmıştır. Genelde cami imamlarının ders verdikleri bu mekteplerde öncelik, temel dinî bilgilerle birlikte *Kur'ân-ı Kerîm* okumayı öğretmektir. Fakat sıbyan veya müptedî tabir edilen talebeler bu mekteplerde yalnızca ilk dinî bilgileri öğrenmekle kalmamış; ikinci dil öğrenimlerinin temellerini de atmışlardır. İşte sıbyan mektepleri bu eğitimlerin başladığı mekânlar olması hasebiyle mühim bir rol üstlenmişlerdir.

Osmanlı Dönemi'nde kaleme alınmış bir eserin yüzlerce nüshasının ortaya çıkması olmasının temelde iki sebebi olduğu ileri sürülebilir: Akla gelen ilk sebep bu eserlerin câmi, mescit veya dergâhlarda sıklıkla okunmuş olmalarıdır. Bu ilk gruptaki eserlere Süleyman Çelebi'nin *Vesîletü'n-Necât'ı*, Yazıcızade Muhammed'in *Muhammediyye*'si ve Yazıcızade Ahmed-i Bîcân'ın *Envâru'l-Âşîkîn* adlı eserleri örnek olarak gösterilebilir. İkinci sebep ise mezkûr eserlerin eğitim-öğretim faaliyetlerinde ders kitabı olarak okutulmuş olmalarıdır. Bu grupta ise Şâhidî İbrahim Dede'nin *Tuhfe-yi Şâhidî*'si, Sünbülzade Vehbî'nin *Tuhfe-yi Vehbî*'si veya Arapça sarf ve nahv kitapları gelmektedir. İkinci gruptaki örnekler de sıbyan mekteplerinin Osmanlı toplum hayatında ne kadar önemli bir yeri olduğunu kanıtlamaktadır. Bu çalışma da açıkça göstermektedir ki Osmanlı eğitim-öğretim hayatının ilk halkası olan sıbyan mektepleri; ilk dinî bilgilerin öğretilmesi ve ikinci dil öğrenimine başlamaları açısından müptedilere her zaman fayda sağlamış; Osmanlı eğitim hayatında dinamik bir rol sergilemiştir.

Kaynakça

Averbek, Güler Doğan; "Dillerinden Biri Türkçe Olan Manzum Sözlükler Üzerine Yapılan Çalışmalar Bibliyografyası", *Divan Edebiyatı Araştırmaları Dergisi* 21, 2018, s. 85-114.

Barlak, Eyup; *Abdülkâdir bin Ömer el-Bağdâdî'nin Şerh-i Tuhfe-yi Şâhidî'si (İnceleme-Tenkritli Metin-Sözlük-Tıpkıbasım)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri 2020.

Efe, Zahide; "Arapça-Farsça-Türkçe Manzum Bir Sözlük: Tuhfe-yi Vâfî", *Dede Korkut Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi*, C. 9, S. 21, 2020, s. 107-128.

Ekici, Hasan; *Bosnalı Atfî Ahmet Efendi'nin Şerh-i Tuhfe-i Şâhidî'si (İnceleme-Metin-Sözlük-Dizin)*, Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Adıyaman 2017.

Erünsal, İsmail E.; *Osmanlı Kültür Tarihinin Bilinmeyenleri*, Timaş Yay., İstanbul 2021.

Erünsal, İsmail E.; *Osmanlılarda Kitap Ticareti Sahafı ve Kitapçılar*, Timaş Yay., İstanbul 2021.

Gözitok, Mehmet Akif; *Nazm-ı Bedî' (Türkçe-Farsça Manzum Sözlük)*, Mim Yay., Erzurum 2016.

İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Subha-yı Sıbyan*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-07261.

İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-yi Şâhidî*: Demirbaş No: Bel-Yz-K-0018.

İBB Atatürk Kitaplığı Yazmaları, *Tuhfe-yi Vehbî*: Demirbaş No: Bel-Osm-K-00551

İzgi, Cevat; *Osmanlı Medreselerinde İlim Riyazî ve Tabîî İlimler*, Küre Yay., İstanbul 2019.

Johnson Francis; *Dictionary Persian Arabic and English*, Printed by W. M. Watts, Crown Court, Temple Bar, London 1852.

Kanar, Mehmet; *Arapça-Türkçe Sözlük*, Say Yay., İstanbul 2012.

Kanar, Mehmet; *Farsça-Türkçe Sözlük*, Say Yay., İstanbul 2015.

Kara, İsmail; *İlim Bilmez Tarih Hatırlamaz Şerh ve Haşiye Meselesine Dair Birkaç Not*, Dergâh Yay., İstanbul 2014.

Kara, İsmail; Birinci, Ali; *Bir Eğitim Tasavvuru Olarak Mahalle/Sıbyan Mektepleri Hatıralar-Yorumlar-Tetkikler*, Dergâh Yay., İstanbul 2017.

Karabey, Turgut; Külekçi, Numan; *Sünbüzlâde Vehbi Tuhfe (Farsça-Türkçe Sözlük)*, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yay., Erzurum 1990.

Kılıç, Atabey; "Klasik Türk Edebiyatında Manzum Sözlük Yazma Geleneği ve Türkçe-Arapça Sözlüklerimizden Sübha-i Sıbyan", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2006, C. 1, S. 20, s. 65-77.

Kılıç, Atabey; "Manzum Sözlükler Üzerine Genel Bir Değerlendirme", *200 Yıl Sonra Mütercim Âsım ve Türkiye'de Sözlük Çalışmaları*, Gazikültür A.Ş Yay., Gaziantep 2021.

Kılıç, Atabey; *Manzum Sözlüklerimizden Sübha-i Sıbyan Şerhi Hediye-tü'l-İhvân (İnceleme-Metin)*, İhlamur Akademi Yay., İstanbul 2022.

Öz, Yusuf; *Tarih Boyunca Farsça-Türkçe Sözlükler*, Türk Dil Kurumu Yay., Ankara 2010.

Sami, Şemsettin; *Kâmûs-ı Türki*, Çağrı Yay., İstanbul 2010.

Sir James Redhouse, *Turkish and English Lexicon New Edition*, Çağrı Yay., İstanbul 2011.

Şahin, Özlem; *Ahmed Hayâtî-yi Elbistânî'nin Şerh-i Tuhfe-yi Vehbî Adlı Eseri "Şerhü Tuhfeti'l-Manzûmeti'd-Dürriyye Fî Lugati'l-Fârisiyye Ve'd-Deriyye" (İnceleme-Tenkitli Metin-Sözlük-Tıpkıbasım)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri 2016.

Tökel, Dursun Ali; "Eskilerde Çocuk Eğitimi: Çocuk Edebiyatı Gözüyle Eskiye Bakmak", *Hece Aylık Edebiyat Dergisi Çocuk Edebiyatı Özel Sayısı*, Yıl: 9, S.: 104-105; 2005 Ağustos-Eylül, s. 76-88.

Yavuz, Seyit; *Mehmed Lebîb Efendi'nin Tuhfe-yi Vehbî Şerhi: Müntehab-ı Lebîb (İnceleme-Metin-Tıpkıbasım)*, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Sivas 2021.

Zararsız, Şeyma Nur; *Tuhfeti'l-Mülûk (Tuhfe-yi Şâhidî Şerhi) (İnceleme-Tenkitli Metin-Sözlük-Tıpkıbasım)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri 2015.

Bağdat Demiryolu Projesi'nin Anadolu'daki Son Durağı: Mardin

Dr. Sıraç AKTÜRK*

Özet

Bir bölgeyi ele geçirerek oraya derinlemesine nüfuz edebilmenin en ideal yolu demiryolları inşa etmekten geçer. Alman ekonomisi ve diplomasisi, 1903 yılında imzalanan Bağdat Demiryolu anlaşması ile doğu politikasındaki ilk ciddi büyük başarısını elde etmiştir. Bu sayede, Almanya dönemin taşımacılıkta en hızlı ulaşım ağına hakim olarak, doğu batı ticaretini elinde bulunduran İngiltere'nin egemenliğini kırmış olacaktır.

Bu çalışmada, Bağdat demiryolu projesinin 2400 kilometrelik Konya-Bağdat-Basra hattı üzerinde yer alan Mardin demiryolu hattının günümüz Mardin il sınırı dikkate alınmak suretiyle, Mardin'in Gürpınar mahalli ile projenin Anadolu hattının doğudaki son istasyonu olan Nusaybin arasındaki demiryolunun inşa süreci, milli mücadele dönemindeki işlevi ve güzergah üzerinde yer alan istasyon binaları ile durak noktalarının günümüzdeki faal durumu ele alınıp değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ekler kısmına, demiryolu hattı üzerinde inşa olunan köprüler ile istasyon binalarının günümüzdeki son halleri ile projeye dair bazı harita ve fotoğraflar ilave edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İstasyon Binaları, Mardin, Kızıltepe, Nusaybin

The Last Stop of the Bagdat Railway Project in Anatolia: Mardin

Abstract

The ideal way to capture a region and penetrate deeply into it is to build railways. German economy and diplomacy achieved its first serious success in eastern politics with the Baghdad Railway agreement signed in 1903. In this way, Germany would have broken the dominance of England, which held the east-west trade, by dominating the fastest transportation network in transportation.

In this study, the construction process of the railway between the Gürpınar district of Mardin and Nusaybin, the last station of the project's Anatolian line in the east, of the Mardin railway line located on the 2400-kilometer Konya-Baghdad-Basra line of the Baghdad railway project, taking into account the present-day Mardin province border, the function of the national struggle period and the current active status of the station buildings and stop points on the route are discussed and evaluated.

In the appendices of the study, the current state of the bridges and station buildings built on the railway line, as well as some maps and photographs of the project have been added.

Keywords: Railway, Station Buildings, Mardin, Kızıltepe, Nusaybin.

Giriş

Sanayi inkılabı süreci içinde süratli ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması, demiryolu fikrinin gelişmesine vesile olmuştur. Bu bağlamda, 18. yüzyılın sonlarından itibaren buhar gücüyle hareket edebilen lokomotiflerin yapımına başlanmıştır (Engin, 2002: 825). Neticede,

* Tarih Bölümü, Yakın Çağ Tarihi, siracakturk@outlook.com

demiryolu endüstrisi, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde, Endüstri Devrimi'nin karalardaki en önemli tamamlayıcısı olarak kabul görüp hızla tüm dünyaya yayılmıştır. Avrupa devletleri, Endüstri Devrimi'nin bir sonucu olarak, yeni Pazar ve sömürge alanları bulmak amacıyla diğer dünya ülkelerinde demiryolu yapımı gibi imtiyazları elde etme yarışına giriştiler. Zira bu sayede, hatların geçtiği toprakların yer altı ve yer üstü zenginliklerini sövmeye başladılar. Avrupa'da böylesine gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti de bu gelişmelere kayıtsız kalmadı ve devletin muzdarip olduğu alanlarda ki bilhassa ekonomide yaşanan problemlerin ve ayaklanmaların bastırılması konusunda yaşanan güçlüklerin demiryolu inşasıyla atlatılması planlanmıştır. Bu durum, Avrupa devletlerinin sömürge yarışında yeni pazar alanları elde etme çabalarıyla örtüşmektedir (Başar-Erdoğan, 2009: 30). Bütün bu gelişmeler ışığında, 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla Anadolu'da ilk demiryolu hattının İzmir-Aydın arasında çekilmesine karar verilmiştir. Yine İzmir'den başlayan ikinci hat, İngilizler tarafından inşa edilerek 1866 yılında hizmete giren Turgutlu yönündeki 93 kilometrelik koldur (Doğuoğlu, 2002: 31).

İngiltere ve Fransa arasında yaşanan ticari mücadele, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte yeni bir ivme kazandı. Bu durumda demiryollarının askeri ve ekonomik açıdan kazandığı önem, geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti'nin yeni tedbirler almasına yol açtı. Buna göre, 1870'ten itibaren geniş kapsamlı demiryolu inşa projeleri hazırlanmaya başlamıştır. Bu bağlamda, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak büyük bir demiryolu hattının inşasına karar verildiğinden Rumeli'de yapılmakta olan şark demiryolları projesindeki çalışmalarıyla tanınan Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel İstanbul'a davet edildi. Ardından projenin ilk ayağı olarak 1872 yılındabaşlanan Haydarpaşa-İzmit hattı kısa zamanda tamamlandı. Ancak devletin içinde bulunduğu mali zorluklar, projeye 1888 yılına kadar ara verilmesine neden oldu. Bilhassa Düyûn-ı Umûmiyye'nin faaliyete geçmesinden sonra Avrupa'nın mali çevrelerinden tekrar güvenilirlik kazanan Osmanlı Devleti ve Bâb-ı Âli Hükümeti'nin demiryolu projelerine ilgi göstermesi, İngiliz ve Fransız sermayedarların aralarındaki rekabet ve çekişmeleri artırmıştır (Beydilli, 1991: 443). Sultan II. Abdülhamit, birbiriyle irtibatlı ve verimli bir demiryolu ağının siyasi ve idari anlamda ülke bütünlüğüne, askeri anlamda ülke savunmasına ve iktisadi anlamda da ülkenin güçlenmesine katkı sağlayacağını bilincindeydi. Ancak bu düşüncelerinin, İngiliz ve Fransız kontrolünde ve daha ziyade onların çıkarlarına hizmet eden demiryollarıyla gerçekleşmeyeceğinin farkındaydı (Soy, 2002: 32). Meseleyle bizzat ilgilenen II. Abdülhamit, demiryolu inşasında İngiliz ve Fransız üstünlüğünü kırmak için yeni hatların ihalesini, demiryolları yapımında yeni bir güç olarak ortaya çıkan Almanlara, 24 Şubat 1888 tarihli bir irâde ile Haydarpaşa-Ankara arası demiryolu hattının yapımı ve işletmesi hakkını verdi. Böylece 1872 yılında yola çıkarılmış olan demiryolu hattı yapımına gecikmeli de olsa tekrar başlandı. Şirket, inşaat faaliyetlerini düzenli olarak sürdürüp 1890'da İzmit-Adapazarı, 1892'de Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve 1896 yılında ise Eskişehir-Konya hatlarını tamamladı (Beydilli, 1991: 443).

Bâb-ı Âli Hükümeti, İzmit-Adapazarı hattının açılışı töreninde, demiryolunun Basra Körfezine kadar uzatılması niyetinde olduğunu açıklayıp Almanlarla temaslarını artırır (Beydilli, 1991: 443). Bu arada, Berlin-İstanbul arası demiryolu bağlantısı, 19. yüzyılın sonlarında bittiğinden Bağdat demiryolu projesi tamamlandığında Berlin, Bağdat ve Basra

arasında doğrudan bir bağlantı kurulmuş olacaktı. Berlin'den yola çıkan bir trenin 13 günde bugünkü Irak topraklarına ulaşacağını hesaplanması, o dönem için çok fütüristik bir projeydi. Almanya'nın petrol zengini Basra Körfezine karadan erişimini kolaylaştıracak olan bu proje için Konya'dan itibaren yeni bir demiryolu hattının inşasına karar verilir. Bu yeni demiryolu hattı sayesinde Almanlar, sadece Anadolu ve Mezopotamya'daki doğal kaynakları ekonomik açıdan güvence altına almış olmayacak, aynı zamanda İngiltere ve Rusya'nın Ortadoğu'daki çıkarlarına ve nüfuz alanlarına bir tehdit oluşturup Ortadoğu'da askeri ve stratejik üstünlüğü ele geçirmiş olacaktı. Ancak Bağdat demiryolu projesi vesilesiyle oluşan Türk-Alman işbirliği, adı geçen iki devletin ittifakına neden oldu (Alperen, 2018: 6).

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, 4 Mart 1889 tarihinde Türk yasalarına uygun yapıda hukuki kimlik kazandıktan sonra inşa faaliyetlerine başlamıştır (Doğuoğlu, 2002: 39). Bu süreçte yukarıda değinildiği üzere, Osmanlı maliyesinin Avrupa'nın mali çevrelerinden tekrar güvenilirlik kazanması, birçok demiryolu projesinin hükümete sunulmasına ön ayak oldu. Birçok demiryolu projesi teklifi getirilmekle birlikte, burada proje kapsamında Mardin'in yer aldığı ikisinden bahsedilecektir. Birincisi, imtiyazı Londra'da ikamet eden Granevil (غرانونيل) Friedrich Richard Farküha (فاركوها) ile ortağı adına Jaymes Aleksander tarafından Ticaret ve Nafia Nezâretine sunulmuştur. 1888 yılında hazırlanan bu projeye göre, başlangıç noktası Süveydiye¹ olup burada bir iskele tesis edilmek üzere Halep, Birecik ve Urfa'dan geçirilerek Mardin'e kadar bir tren hattı inşası talebinde bulunulmuştur. Ancak Erkân-ı Harbiye-i Umûmiyye dairesinden adı geçen nezârete gönderilen tezkirede, Süveydiye'de bir iskele tesisinin askerlik nokta-i nazarınca uygun olmadığı belirtilmiştir. Ancak hattın Süveydiye'den Halep veyahut Urfa'ya kadar uzatılması konusunda mutabık olunmuştur. Ayrıca bahsi geçen hattın, Mersin'den Adana'ya kadar inşa olunmuş olan tren hattıyla ileride birleştirilmesi proje kapsamına alınmıştır (BOA, MV. 28-53, 30 Ca 1305 (13 Şubat 1888); A.) MKT.MHM. 496-11, 4 C 1305 (17 Şubat 1888); MV. 30-17, 2 B 1305 (15 Mart 1888). İkinci teklifi getirilen proje, 1891 yılında Sadâret Dairesine sunulmuştur. Hazırlanan bu layihada, "Napolyo" adlı büyük bir Fransız inşaat kumpanyasının İskenderun Körfezinde vaki' Yumurtalık başlangıç noktası olmak üzere, Maraş'tan ve Urfa yakınından geçecek ve ileride iktiza etmesi durumunda bir taraftan Diyarbakir ve Harput'a ve diğer taraftan Mardin, Musul, Bağdat ve Basra tarikiyle Basra Körfezine doğru uzatılacak bir demiryolu hattı inşası talebinde bulunulmuştur. Adı geçen kumpanyanın Arjantin, İspanya ve Venezuela'da birkaç demiryolu hattı inşa projelerini başarıyla gerçekleştirdiği, sermayesinin 80 milyon frank olduğu ve bu proje konusunda hiçbir kumpanyanın imtiyaz talebinde bulunmadığı belirtilerek, projenin kendilerine ihale edilmesi talep edilmiştir (BOA, HR. TO. 535-66, 21 Mayıs 1891). Ancak bu iki teklifi sunulan projenin akıbeti hususunda kesin bir malûmat tespit edilememiştir.

Bağdat Demiryolu Projesi

Bağdat demiryolu projesine dair 21 Mart 1903 tarihinde imzalanan son anlaşmayla Konya-Ereğli hattının inşasına karar verilmesi, projenin kaldığı yerden devam etmesine vesile oldu. Ardından projenin ihalesini üstlenen Bağdat Demiryolu Şirketi, 13 Nisan 1903 tarihinde

¹ Günümüzde Hatay'ın Samandağ İlçesi olan Süveydiye, 1871-1918 yılları arasında nahiye statüsüyle Antakya Kazâsına bağlı idi (Sezen, 2017: 707).

resmen kuruldu (Beydilli, 1991: 444). Anadolu Demiryolları Şirketi ve onun genişlemesi olan Bağdat Demiryolu Şirketi'nde kullanılan lisan Fransızca olup şirket hisselerinin önemli bir kısmını Fransız ve İngiliz sermayeleri oluşturmuştur (Ortaylı, 2002: 1527).

Bağdat Demiryolu Şirketi ile imzalanan mukavele sonrası hazırlanan haritaya göre, Anadolu'da inşası planlanan üç ana tren hattı ile şube hatların güzergahı şöyledir: birinci ana hat, Haydarpaşa-Ankara hattı olarak tamamlanmıştır. İkincisi, Ankara'dan itibaren Yozgat, Sivas ve Erzincan'dan geçmek üzere Erzurum'a kadar planlanmıştır. Üçüncü ana hat ise yine Ankara'dan başlayarak Kayseri, Malatya, Diyarbakir ve Mardin'e kadar uzatılması şeklinde hazırlanmıştır. Projeye göre inşası planlanan şube hatlar ise şunlardır: Sivas'tan Kayseri'ye ve Kayseri'den Bağdat hattıyla iltisak etmek üzere Konya Ereğli'sine doğru bir hat ve Ankara, Sivas ile Erzurum'dan Karadeniz'deki iskelelere doğru şube hatların inşası ve son olarak Şam ve Birecik hattı tamamlandığı surette Anadolu'nun her bir ciheti demiryollarıyla iltisak edilmiş olacaktı (BOA Y. PRK. AZJ. 50-123, 13 Ca 1323 (16 Temmuz 1905). Bu plan çerçevesinde, Bâb-ı Âli Hükümeti ile Anadolu Demiryolları Şirketi arasında 5 Mart 1903 (20 Şubat 1318) tarihinde imzalanan mukavelenâmenin 35. maddesi ve adı geçen hükümet ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında imzalanan mukavelenâme gereğince, Bağdat hattının 1908 yılında Bulgurlu'dan Mardin civarında bulunan Halif adlı mevkiye kadar uzatılmasına ve Tel Habeş'den Halep'e bir şube hattı inşasına karar verilir. Bahsi geçen ana hat ile şube hattın toplam uzunluğu 840 kilometre olarak hesaplanmıştır (BOA, Y. A. HUS. 522-95, 17 Ca 1326 (17 Haziran 1908); *Bağdat Demiryoluna Aid Mukavelât*, 1329: 56). Ancak projenin Mardin istikametinde ilerleyişi süreci devam eder iken iç ve dış siyasette yaşanan gelişmeler ve diğer muhtelif problemlerden dolayı proje, 1911 yılına kadar zorunlu uykuya yatırılır.

Şenyurt-Mardin arası şube hattın yapımı

Diyarbakir Vilâyeti'nden 10 Mayıs 1911 (11 Ca 1329) tarihinde Dâhiliye Nezâretine gönderilen tahriratta, demiryolu hattının Halep'ten Halif'e² kadar olan kısmının Mardin'e dört saat mesafeden geçirileceğinden dolayı iktisadi mecburiyetin saikasıyla ahalinin Koçhisar Nahiyesine³ çekilmesinin zorunlu hale geldiği belirtilmektedir. Böyle bir durumda, Mardin Kasabasının korunmuş doğal görünümündeki letafet, şehrin tarihi ile zirai ve ticari potansiyelinin bir süre sonra düşüp şehrin harap bir hale geleceği ifade edilmiştir. Bundan dolayı bahsi geçen güzergahın, daha önceden tespit edilmiş olan beş, altı kilometrelik mesafeden geçirilmesinin şehrin mamûriyetini temin edeceği ve muhtelif faydasının görüleceği, Mardin İdâre Meclisi'nden çekilen telgraf mazbatasında bildirilmiştir. Vilâyet idâre meclisinden gönderilen tahriratta ise tren hattının esasen Diyarbakir'e uğramasının birçok faydasının olacağı vurgulanmışsa da güzergahın değiştirilmesinde mahzur ve müşkilat olup olmadığı kestirilemeyeceğinden, şimdilik hiç olmazsa hattın Mardin civarından geçirilmesi talebinde bulunulmuştur (BOA, DH. İD. 4-28, 20 C 1329 (18 Haziran 1911).

² Günümüzde Artuklu İlçesine bağlı Küçükköy Mahallesi sınırları içerisinde yer alan ve kayıtlarda Tell Halif olarak geçen Toruntepe mevkiisidir (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi). Kuzeydoğu Suriye'nin Haseke Vilâyeti'nde, Türkiye sınırına yakın, Ceylanpınar İlçesinin hemen karşısında yer alan arkeolojik sit alanı olmuş yerleşim yeriyle karıştırılmamalıdır.

³ Günümüzde Mardin İline bağlı Kızıltepe İlçesidir (Sezen, 2017: 467).

Yukarıda bahsedildiği üzere, Diyarbakir Vilâyeti'nden 1911 yılında Dâhiliye Nezâretine gönderilen tahriratla talep edilen husus, 1917 yılına kadar sürüncemede kalmıştır. Ancak bu husus, Bâb-ı Âli Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında 30 Aralık 1917 (30 K.evvel 1333) tarihinde imzalanan mukavelenâmede gündeme gelmiştir. Buna göre, Bağdat demiryolunun Resulayn'dan Musul'a doğru uzatılan hattı üzerinde yer alan Derbeziye (Şenyurt⁴) İstasyonundan Mardin civarında bulunan Tarhatli (طارخطلی) demiryolunun başladığı mevkiye kadar geçici geniş bir şube hattı inşa ve işletilmesine karar verilmiştir (BOA, BEO. 4506- 337912, 25 Ca 1336 (8 Mart 1918); BEO, 7806-339712, 16 C 1336 (29 Mart 1918). Bu tali yolun yapılmasında, bahsi heçen vilâyet ve mahalli yönetimin taleplerinin yanı sıra stratejik konumu nedeniyle Almanların Mardin'i karargah merkezi olarak kullanıyor olmaları ve bölgede bulunan orman ürünlerinin nakliyesini sağlamak da önemli birer etken olmuştur (Alp, 2015: 84). Nitekim yapılan anlaşma gereğince şirkete, hattın inşa edileceği güzergah üzerinde tespit edilen yer altı ve yer üstü zengin kaynaklardan faydalanma hakkı tanınmıştı (Beydilli, 1991: 444). Bu bağlamda şirket, günümüzde Mardin'de varlığını sürdüren Artuklu İlçesinin Akbağ (Akres) ve Cevizlik köyleri ile Mazıdağı İlçesinin Evciler (Kesrik), Yağmur (Evrihan) ve Ulutaş (Hasana) köylerine kadar uzanan geçici bir yan hat inşa ederek, buralardaki meşe ve mazı ağaçlarını kesip yol inşa çalışmalarında kullanmışlardır. Bu hat, 1930'lu yılların ortalarına kadar da çeşitli amaçlarla kullanılmıştır⁵. Yukarıda bahsi geçen Tarhatli demiryolunun adı geçen köyler arasında uzanan yan hat olduğu düşünülmektedir.

Mardin demiryolu güzergahının yapımını, yörenin en önemli eşrafından Hacı Ahmet Ağa üstlenmiş olup Kömürlü (Kömürcü) ve Kalav aileleri de kendisine yardımcı olmuşlardır⁶. Şube hattın uzunluğu, 24.340 metre olup hattın 17. kilometresinde yer alan Sekidüzü mevkinde, günümüzde mevcut olmamakla birlikte inşa olunan istasyon, 2014 yılında 12. kilometreye taşınmıştır. Vagonlarla gelen yükün gümrük işlerinin yapıldığı bir lojistik merkezi olan Sekidüzü İstasyonu, yük vagonlarının bekletilmesi için sekiz yollu olarak planlanmakla birlikte, günümüzde üç yol tamamlanabilmiştir (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi).

Demiryolu hattı üzerinde inşa olunan istasyonlar, şehrin alternatif ticaret yolu olacak şekilde kent merkezlerine bağlanırdı. Buldukları bölgenin dışarıya açılan kapıları olarak görülen istasyon binaları, çekim merkezi haline gelerek şehrin iskân planında değişimin yaşanmasına neden olup etrafındaki iskân artmıştır. Bu bağlamda demiryollarının, şehrin ulaşım, ekonomi ve ticaretinin gelişimine katkı sağladığı ifade edilebilir. Günümüzde Mardin tren istasyonunun bulunduğu bölge, İstasyon Mahallesi olarak düzenlenmiş olup bir ana yolla Mardin şehir merkezine bağlı durumdadır.

Gürpınar-Nusaybin arası ana hattın yapımı

Mardin şube hattının inşası sürecine 1917 yılının sonunda başlanmış iken ana güzergah üzerindeki inşa çalışmalarında durum şöyledir: Bağdat demiryolu mukavelenâmesinin 35.

⁴ Günümüzde Mardin'in Kızıltepe ilçesine bağlı bir mahalle olup sınıra sıfır bir noktadadır (Nufusune.com, 2022).

⁵ Mardin'in yerli halkından Hüseyin Aktürk ile 20.02.2022 tarihinde ve Mardin Tren İstasyonundan emekli Halil Atnur ile 15.01.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması. Adı geçen köylerin tamamı günümüzde mahalle statüsünde olup parantez içinde verilen malûmat, köylerin yerel isimleridir.

⁶ Mardin Büyükşehir Belediyesi personeli Fırat Ulaş Tur'un 06.06.2016 tarihinde Hacı Ahmet Ağa ailesine mensup Mithat Şen ile yaptığı sözlü tarih çalışması.

maddesi gereğince, Mardin güzergahında yapılacak demiryolu inşasının her kilometresi için 11 bin frank hesabıyla teminat akçesi, Düyûn-ı Umûmiyye'nin varidat fazlasından karşılanacaktı. Ancak bahsedilen varidat fazlası, teminat akçesine kifayet etmediği takdirde yıl sonunda tahakkuk edecek eksiklik, Diyarbekir Vilâyeti'nin ağnam rûsûmu hasılatından karşılanacaktı. Mardin İdâre Meclisi azası K m rc z de Efend 'nin de d h l olduğu bir heyet, demiryolu inşası süresince gerekli incelemeleri yapmakla görevli kılınmıştır (BOA, Y. A. HUS. 537-70,13 R 1330 (1 Nisan 1912); DH. İD. 49-1, 29 B 1330 (14 Temmuz 1912).

1917 yılına ait bir kayda göre, Bağdat demiryolu projesinin araştırma mahalli üzerinde yer alan G r pınar, Akdoğan (Arada) ve Derbeziye (şenyurt) arası güzergahın, 1917 yılına kadar tamamlandığı kesindir (BOA, BEO. 4506- 337912, 25 Ca 1336 (8 Mart 1918).

şenyurt güzergahından sonra inşa çalışmalarına Nusaybin istikametinde devam edilip sırasıyla Toruntepe (Tel Halif), Serçehan ve projenin Anadolu kısmının son istasyonu olan Nusaybin güzergahı 1918 yılında bitirilmiştir. G r pınar İstasyonunun iki kilometre gerisinde yer alan ve altından Cırcıp Deresi geçen Demirköprü, projenin Mardin güzergahının ilk ayağını oluşturmaktadır. Bu bağlamda, Demirköprü ile Nusaybin istasyonu arasındaki toplam demiryolu hattı mesafesi 102 kilometredir (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi; Yıldırım, 2012: 85; Doğuoğlu, 2002: 54). Bu arada, yolcu indirip bindirme amacıyla istasyon mevkileri arasında dört durak noktası belirlenmiştir. Bunlar sırasıyla, 1026. kilometrede Melho (Sevimli Köyü)⁷, 1052. kilometrede Arpatepe (Tell şeir Köyü)⁸, 1071. kilometrede ismi tespit edilemeyen bir durak ve 1091. kilometrede 91 durağıdır (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi).

1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşmasıyla Bağdat demiryolunun Karkamış (Cerablus) ile Nusaybin arasından geçen hattı, Türkiye ile Suriye arasındaki sınır olarak belirlendi (Alperen, 2018: 15).

Milli mücadele döneminde askeri lojistik ve ulaşımda tren garı ve demiryolu hattı çok önemli bir yere sahip olmakla birlikte Mardin, Mondros Mütarekesinin ardından İngiliz Binbaşı Novil'in 1919'un mart, nisan ve mayıs aylarında birer kez ve Fransız Albay Normand'ın 9 Ocak 1920 tarihinde Mardin Tren İstasyonuna gelerek şehirde keşif amaçlı bir gezi düzenlemeleri dışında doğrudan işgale uğramadığından ( len, 2006: 659,660,661), kurtuluş savaşı yıllarında Mardin demiryolu güzergahı, asker  anlamda faal olarak kullanılmamıştır. Bu arada, komşu vil yetlerin işgale uğraması Mardin halkını tedirgin etmiş olacak ki bu süreçte halk, tepkilerini ortaya koymaktan çekinmemiştir. Bu bağlamda, bir Fransız birliğinin Siverek'e keşif amacıyla girdiğinin haber alınması üzerine, tam techizatlı bir grup milis kuvveti, Mardin Tren İstasyonu'ndan Siverek'e Urfa üzerinden uğurlanmıştır (BOA, DH. şFR. 641-23, 17 Ekim 1919 (17 T.evvel 1335).

Yapılan saha araştırması neticesine göre, yukarıda adı verilen istasyon binalarının son halleri şoyledir: Kızıltepe İlçesine bağlı Akdoğan İstasyonu'nun ilk binası atıl durumunda olduğundan, tespit edilemeyen bir tarihte istasyon yeni bir binaya taşınmıştır. Kızıltepe'nin şenyurt Mahallesinde yer alan şenyurt istasyon binasının dört tarafı   metreyi bulan duvarla

⁷ Günümüzde Sevimli ismiyle Kızıltepe İlçesine bağlı bir mahalledir (nufusune.com, 2022; koylerim.com, 2022).

⁸ Günümüzde Arpatepe ismiyle Artuklu İlçesine bağlı bir mahalledir (nufusune.com, 2022).

çevrili ve iç avlusunda bir su cenderesi ve kule yer almaktadır. Bina, 100 yıla aşkın bir süredir varlığını korumakla birlikte, kendi öz haline geri döndürebilmek için binanın temizlenip yer yer onarımına ihtiyaç duyulduğu ifade edilebilir. Artuklu İlçesine bağlı İstasyon Mahallesi'nde yer alan Mardin istasyon binası, şube hattı olduğundan daha küçük yapıda olmakla birlikte, Şenyurt istasyon binasına nazaran daha bakımlı olduğu tespit edilmiştir. Artuklu İlçesine bağlı bir diğer istasyon binası Toruntepe olup günümüzde Küçükköy Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Tapunun 1 pafta 10 nolu parselinde kayıtlı Toruntepe istasyon binası, 18.09.2014 tarihinde Diyarbakır'da yapılan toplantı sonucunda, "Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı" özelliği göstermediği belirtilip tescilin uygun olmadığına karar verilmiştir (korumakurullari.ktb.gov.tr, 2022). Nusaybin İlçesine bağlı Serçehan ve Nusaybin istasyon binalarından Serçehan, Durakbaşı (Kesra Serçehan) Mahallesi sınırları içerisinde yer alıp günümüzde mevcut değildir (korumakurullari.ktb.gov.tr, 2022; nufusu.com, 2022). Nusaybin istasyon binası ise yıktırılıp 2012 yılında yeni bir bina inşa olunmuştur. Halk arasında "Alman Köprüsü" diye bilinen ve günümüzde Nusaybin'de mevcut olan demiryolu köprüsü, şehrin ortasından geçen Çağ Çağ Nehri üzerinde inşa olunmuştur. Nusaybin güzergahının inşası sürecinde Alman çalışanlar, günümüzde varlığını korumakla birlikte restoreye muhtaç Abdülkadir Paşa konağında misafir edilmişlerdi (Nusaybin Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü).

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde kısa hatlardan oluşan ilk demiryolu hatlarında değişim, 4 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketi'nin kurulmasıyla yaşanmıştır. Adı geçen şirketin kurulduğu dönemde, Bâb-ı Âli Hükümetine birçok demiryolu projesi sunulmuştur. Teklifi getirilen projelerin ikisinde Mardin de yer almakla birlikte, her iki projenin akıbeti hususunda kesin bir malûmat tespit edilemedi.

Anadolu'da geniş bir alana yayılan ilk planlı demiryolu inşası girişimini, 13 Nisan 1903 tarihinde kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi devam ettirmiştir. Bu yeni şirketin projesi kapsamında, Mardin'de sırasıyla Gürpınar, Akdoğan, Şenyurt, Toruntepe, Serçehan ve Nusaybin mevkielelerinde birer istasyon binası inşa olunmuştur. Ayrıca proje kapsamında dört durak noktası belirlenmiş ve Şenyurt-Mardin arasında yapılan şube hattı üzerinde de Mardin Tren İstasyonu inşa olunmuştur.

Mahalli hükümetin şube hattın yapımı konusundaki talebinin yanı sıra Almanların hem Mardin'in stratejik konumundan faydalanmak istemeleri hem de yük taşıma amacıyla inşasını planladıkları şube hattın yapımı, 1911 yılında gündeme gelmekle birlikte yapımına 1917 yılında resmen karar verilmiştir. Ana güzergahta ise 1917 yılına gelindiğinde, Gürpınar-Şenyurt arası kısmın tamamlandığı ve diğer istasyonların 1918 yılında bitirildiği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, projenin Anadolu'daki son istasyonunun yer aldığı ve günümüzde Mardin İline bağlı bir ilçe olan Nusaybin'deki güzergahın, 1918 yılında tamamlandığı ifade edilebilir. Ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Bağdat demiryolu güzergahı, Türkiye, Suriye ve Irak devletleri arasında bölüştürüldüğü için tam anlamıyla bitirilemedi (Alperen, 2018: 15). Adı geçen savaştan sonra, tamamlanamayan projenin Bağdat-Basra arasını İngilizler ve Bağdat'tan kuzeye olan kısmı ise İngiliz manda idaresi tamamlamıştır (Ortaylı, 2002: 1527).

Kızıltepe İlçesinin Şenyurt mahalline, güzergah üzerinde yer alan istasyon binalarının en büyüğü inşa olunmuştur. Yukarıda değinildiği üzere, Şenyurt istasyonunda hat ikiye ayrılarak bir kol Nusaybin'e doğru ilerlerken diğer kol şube hattı şeklinde, günümüzde İstasyon Mahallesi olarak düzenlenen Mardin civarına kadar uzatılmıştır. Şirkete, hattın inşa edileceği güzergah boyunca tespit edilen yer altı ve yer üstü zengin kaynaklardan faydalanma hakkı verildiğinden yapılan saha araştırması sonucunda, şube hattın bir yan hattın daha günümüzde varlığını sürdüren Akbağ, Cevizlik, Evciler, Yağmur ve Ulutaş köylerine kadar çekildiği tespit edilmiştir. Adı geçen köylerin civarında yer alan meşe ve mazi ağaçları kesilip demiryolu inşa çalışmaları ve çeşitli amaçlar için kullanılmıştır.

İngiliz ve Alman şirketleri, Osmanlı ülkesinde kendi çıkarlarını gözetmek suretiyle demiryollarını limanlara yakın ve zengin tarım bölgelerinden geçirmişlerdir. (Göktaş, 2020: 145). Bağdat demiryolu güzergahının, limanlara yakın olmayıp zengin tarım ürünlerinin yetiştirilmediği Mardin'den geçmesinin temel nedeni ise Ortadoğu'nun zengin petrol yataklarına daha hızlı ve güvenilir bir şekilde erişimi sağlamak idi.

Mardin demiryolu güzergahı, şehrin işgale uğramasından dolayı milli mücadele döneminde düzenli ordu ve milis güçler tarafından aktif olarak kullanılmamıştır. Güzergah üzerinde 1980'li yılların sonundan itibaren buharlı tren seferleri tamamen iptal edilip dizel yakıtlı tren seferleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi). Ekim 2014 tarihinde ise yaşanan toplumsal olaylardan dolayı, adı geçen tarihten günümüze değin Mardin demiryolu güzergahı üzerinde tren seferleri düzenlenmemektedir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Âli Evrâk Odası (BEO): 4506- 337912; 7806-339712.

Dâhiliye İdâre (DH. İD): 4-28; 49-1.

Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemî (DH. ŞFR): 641-23.

Hariciye Nezâreti Tercüme Odası (HR. TO): 535-66.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV): 28-53; 30-17.

Sadâret Mektûbi Mühimme Kalemî (A.) MKT.MHM): 496-11.

Yıldız Perakende Arzuhal Jurnal (Y. PRK. AZJ): 50-123.

Yıldız Sadâret Husûsi Marûzat (Y. A. HUS): 522-95; 537-70.

Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi

Araştırma Eserler

Alperen, Altan (2018), "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Dergisi*, Cilt 7, No. 1, s. 1-22.

Alp, Mesut (2015), *Efsanelerden Masallara Mardin*, Mardin: Mardin Sürdürülebilir Turizm Projesi Yayınları.

Bağdat Demiryoluna Aid Mukavelat, Selanik Matbaası, Dersaadet 1329.

Başar, Mehmet Emin - Erdoğan, Hacı Abdullah (2009), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", *S.Ü. Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 24, No. 3, s. 29-44.

Beydilli, Kemal (1991), “Bağdat Demiryolu”, *Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, s. 442-444.

Doğuoğlu, Meryem Müzeyyen Fındıkgil (2002), “19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği”, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Engin, Vahdettin (2002), “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 825-838.

Göktaş, Anıl (2020), Kütahya'daki Tren İstasyonları, *Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ortaylı, İlber (2002), “Son Universal İmparatorluk ve II. Abdülhamid”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 12, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 1515-1530.

Ölçen, Yavuz (2006), “Milli Mücadelede Mardin”. *I. Uluslararası Mardin Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 26-28 Mayıs 2006, İstanbul: Mardin Tarihi İhtisas Kütüphanesi Yayınları.

Soy, H. Bayram (2002). “II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid”, Cilt 13, *Türkler Ansiklopedisi*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 28-44.

Sezen, Tahir (2017), *Osmanlı Yer Adları*. Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları.

Yıldırım, Sercan Özgencil (2012), “Anadolu ve Bağdat -C.E.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin -B.A.N.P-Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tıp Projeler”, *Beykent University Journal of Science and Engineering*, Cilt 5, No. 1-2, s. 69-93.

İnternet Kaynakları

<https://www.nufusune.com/artuklu-mahalleleri-koyleri-mardin>, (15.03.2022).

<https://www.nufusune.com/mazidagi-mahalleleri-koyleri-mardin>, (15.03.2022).

<http://www.mazidagi.gov.tr/koy-mezra-durum-cizelgesi>, (15.03.2022).

<https://tr.railturkey.org/demiryolu-sozlugu/5/>, (20.03.2022).

<https://mehmetayaz.blogspot.com/2008/03/srgcnn-tarihesi.html>, (18.03.2022).

<https://www.nufusune.com/kiziltepe-mahalleleri-koyleri-mardin>, (18.03.2022).

<https://www.nufusu.com/nusaybin-mardin-mahalleleri-nufusu>, (15.03.2022).

<https://www.koylerim.com/kiziltepe-sevimli-koyu-303938h.htm>, (18.03.2022).

<https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/34736,mardin-merkez-kucukkoy-koyu-toruntepe-tren-istasyonu.pdf?0> (15.03.2022).

<https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/38983,2954-470422-mardin-ili-nusaybin-ilcesi-durakbasi-koyu-s-.pdf?0>, (15.03.2022).

4. Sözlü Kaynaklar

Mardin'in yerli halkından Hüseyin Aktürk ile 20.02.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması.

Mardin Tren İstasyonundan emekli Halil Atnur ile 15.01.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması.

Mardin Büyükşehir Belediyesi personeli Fırat Ulaş Tur'un 06.06.2016 tarihinde Hacı Ahmet Ağa ailesine mensup Mithat Şen ile yaptığı sözlü tarih çalışması.

Ek.3. Şenyurt (Derbeziye) Tren İstasyonu¹¹



Ek.4. Mardin Tren İstasyonu¹²



¹¹ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekimimden.

¹² 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekimimden.



Ek.5. Eski Nusaybin Tren İstasyonu¹³



Ek.6. Yeni Nusaybin Tren İstasyonu¹⁴



¹³ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

¹⁴ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

Ek.7. Alman çalışanların Nusaybin’de ikamet ettiği Abdülkadir Paşa Konağı¹⁵



Ek.8. Nusaybin güzergahı üzerinde inşa olunan Demiryolu Köprüsü¹⁶



TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

¹⁵ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

¹⁶ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

Anadolu'ya Giden Yol: Birinci Dünya Savaşı Eşiğinde Rus İmparatorluğu'nun Borcom-Kars-Oltu Demiryolu Projesi

Doktorant Ümit Adalar*

Özet

I. Petro döneminden itibaren imparatorluk olma sürecine giren Rusya, sınırlarını kontrolü altındaki tüm yönlerde genişletmeye başlamıştır. Bu genişleme politikası içerisinde yer alan en önemli stratejik bölgeler arasında Kafkasya ve ötesi de yer almaktaydı. 19. yüzyılda gerçekleşen son Osmanlı-Rus Savaşı neticesinde imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti doğudaki önemli stratejik merkezlerini (Kars, Ardahan, Batum) savaş tazminatı olarak Rusya'ya bırakmak zorunda kalmıştır. Çıldır eyaletinin merkezi olan Oltu'da yine bu dönemde savaş tazminatı olarak Rusya'ya dahil edilmiştir. Bu süreçten sonra bölgede kurulan Kars Oblastı'nın dört kazasından birisi Oltu olmuştur. Ruslar, Oltu bölgesinde yaptıkları araştırmalar sonucunda buldukları kömür rezervlerini değerlendirmek için askeri ve ekonomik bir öneme sahip proje hazırlamışlardır. Rus yetkililer bu proje ile temel ekonomik ve stratejik hedefler elde etmek istemiştir. İlk olarak, oldukça pahalı olan Bakü petrolerine olan bağımlılığı azaltmayı ve Güney Kafkasya demir yolu hattının ve bölgedeki sanayi tesislerinin enerji ihtiyacını ucuza karşılamayı hedeflemişlerdir. İkinci olarak ise, Erzurum şehrine yakın bir noktada stratejik bir demir yolu inşa ederek, yakın gelecekte Osmanlı İmparatorluğu ile ortaya çıkacak bir savaşta Tiflis-Aleksandropol-Kars demir yolu hattının ele geçirme tehlikesine karşı alternatif bir güzergah oluşturmayı amaçlamışlardır. Bu çalışmamızın amacı Rus arşiv belgeleri ve birinci elden kaynakları kullanarak, Rus İmparatorluğu'nun bu demir yolu projesini incelemek olacaktır. Bu konunun önemi ise daha önce araştırılmamış olmasıdır. Nedensel-Karşılaştırma modeli ile elde edilecek sonuçlar çalışmamızı şekillendirecektir.

Anahtar Kelimeler: Rus İmparatorluğu, Demir Yolu, Borcom, Oltu

The Road to Anatolia: The Russian Empire Borcom-Kars-Oltu Railway Project on the Eve of The First World War

Abstract

Russia, which entered the process of becoming an empire from the time of Peter I, began to expand its borders toward all directions under her control. The Caucasus and beyond was among the key strategic regions within this enlargement policy. With the Berlin Treaty signed after the last Ottoman-Russian war in the 19th century, the Ottoman Empire transferred its important strategic centers in the east (Kars, Ardahan, Batum) to Russia as a war compensation. In Oltu, the center of Childyr (Çıldır) province, war reparations were included in Russia in this period. After this process, Oltu became one of the four districts of Kars province, which was established in the region. The Russians prepared a military and economic project to evaluate the coal reserves which they had explored during their research in this region. The Russian authorities sought certain economic and strategic goals with this project.

* St. Petersburg Devlet Üniversitesi, Şarkiyat Fakültesi, Yakın Doğu Ülkeleri Tarihi Bölümü, St. Petersburg/Rusya Federasyonu, umitadalar@hotmail.com

Firstly, they desired to decrease the energy dependence on expensive Baku oil and to provide feasible energy option to the Transcaucasia Railway line as well as to the industrial facilities in the region. Secondly, they planned to build an alternative route to Tbilisi-Aleksandropol-Kars railway line and closer to the strategic city of Erzurum in case of war scenarios with the Ottoman Empire in the near future. The aim of this study is to examine the Russian Imperial railway project by utilizing Russian archival materials and primary sources. The importance of this subject is that it has not been researched before. The results to be obtained with the Causal-Comparison model will shape our study.

Keywords: Russian Empire, Railway, Borcom, Oltu

Giriş

Kırım Savaşı devam ettiği sırada İmparator I. Nikolay'ın ölmesi ile tahta geçen oğlu II. Aleksandr, devletin birçok alanda batılı devletlerin gerisinde kaldığını farketmiştir. Savaşın yenilgi ile ayrılan Rusya ağır şartları içeren Paris Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalmıştır. II. Aleksandr savaş sonrasında ilk iş olarak devletin Modern devletler seviyesine gelmesini sağlamak için reform çalışmalarına başlamıştır. Başta askeri, mali, idari, eğitim ve toprak yönetimi olmak üzere birçok alanda reformları hayata geçirmiştir. Büyük reformlar olarak anılan bu yenilik çalışmaları ile Rusya birçok alanda önemli yol katetmiştir. Yukarıdaki yeniliklerin yanısıra devlet ulaşım alanında da büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir. Ulaşım yatırımları kapsamında Rus İmparatorluğu için stratejik ehemmiyete sahip olan Güney Kafkasya bölgesinde yatırımlar yapmıştır. 1865 yılında yapımına başlanan Güney Kafkasya demir yollarıyla bölgenin merkezi Rusya ile olan bağlantısı sağlanmıştır.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti Kars, Ardahan, Oltu ve Batum gibi stratejik öneme sahip şehirleri Rusya'ya savaş tazminatı olarak vermiştir. Bu bölgeleri kendi bünyesine dahil eden Rusya, Kars merkez olmak üzere Kars Oblastı'nı (Kars Vilayeti) oluşturmuştur. Bu oblastın merkez kazası Kars olmak üzere Ardahan, Kağızman ve Oltu ile birlikte 4 kazaya ayrılmıştır.

Rusya, Kars Oblastı'nı oluşturduktan sonra bölgeye çok önemli yatırımlar yapmıştır. Daha önce Güney Kafkasya bölgesinde yaptığı yatırımların benzerini bu bölgede de yapmıştır. Özellikle ulaşım alanındaki eksiklikleri gidermek için belli başlı projeleri hayata geçirmiştir. Güney Kafkasya bölgesinin en önemli jeo-stratejik ve askeri şehirlerinden biri olan Gümrü (Aleksandropol) ile Kars arasındaki bağlantıyı sağlamak için 89 km lik Şose yolu inşa edilmiştir. Yapılan bu yol ile Kars şehrinin Güney Kafkasya ile tam manasıyla bağlantısı gerçekleştirilmiştir. Daha sonra yapılan demir yolu bağlantısı ulaşımı daha kuvvetli hale getirmiştir. 1899'da Tiflis - Gümrü - Kars demir yolu açılmıştır. Ulaşım noktasında diğer bağlantı yolları ise Kars-Kağızman arasındaki stabilize yol olmuştur. Ayrıca Borcom ve Kars arasında demir yolu hattı yapımı planlanmıştır. Daha sonra bu plana Oltu bağlantısı eklenmiştir. Daha önce Borcom ve Mihailov arasında yapılan demir yolu hattı ile Borcom'un Güney Kafkasya demir yolu ile bağlantısı sağlanmıştır. Bu yolun yapımının stratejik olarak öneme sahip olduğu şüphesizdi yolun yapımına dair Tiflis Şehbenderliği merkezi yönetime yol hakkında tahrirat göndermiştir.

Rusya, Kafkasya'daki Türk sınır hattında askeri olarak sürekli hazırlık içerisindeydi.

Ayrıca Türk hükümetinin, özellikle de Anadolu (Küçük Asya) topraklarındaki yol ağını geliştirme konusundaki ciddi endişeleri göz önünde bulundurulmaktaydı. Bu endişelerden dolayı Kafkasya Naibi Varansov Daşkov Tiflis-Kars demir yolu hattının Türk sınırına veya en azından Sarıkamış'a kadar devam etmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu amaç doğrultusunda Ulaştırma Bakanlığı tarafından detaylı fizibilite çalışması yapılmıştır.

Büyük devletler içerisinde Osmanlı Devleti'nden demir yolu imtiyazı olmayan tek devlet Rusya idi. Bu tarz bir imtiyaz alabilmek için elinde bulunan tek koz 93 Harbi sonucunda imzalanan Berlin Antlaşması sonucu elde ettiği tazminat hakkıydı. Ayrıca Osmanlı Devleti sınırları içerisinde herhangi bir demir yolu inşası en fazla Rusya'yı rahatsız etmekteydi. Batılı bir devletin Osmanlı Devleti sınırları içerisinde veya Rusya sınırlarına yakın bir bölgede demir yolu inşa etmesi doğrudan Rusya açısından tehdit olarak algılanmıştır. Rusya'yı en çok rahatsız eden durumlardan birisi ise Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki yakınlaşma olmuştur. Almanlar tarafından Doğu Anadolu yönünde yapılacak herhangi bir demir yolu hattı Rusya'yı başta askeri ve ekonomik olarak endişelendirmekteydi. Almanya ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan antlaşmalar ile Bağdat demir yolu'nun yapımı Almanlara kalmıştı. Ruslar da İngilizler, Fransızlar gibi kendi çıkarları açısından Bağdat demir yollarının yapımını kendi çıkarlarına ters bulmaktaydı. Rusya için hem İran hem de Doğu Anadolu bölgesi stratejik önem arz etmekteydi. Hatta Kafkasya İran hattı üzerinden demir yolu bağlantısı ile Basra Körfezi'ne inme emelleri de bulunmaktaydı.

10 Mart 1900 tarihinde Rusya'nın karşı olmasına rağmen Osmanlı Devleti ile Almaya arasında Bağdat demir yolları'nın Dicle güzargahı üzerinden geçmesine dair antlaşma imzalandı. Bu şekilde Doğu Anadolu'da kısa bir süre içerisinde Osmanlı Devleti'nin askeri yığınak yapma imkanı oluyordu. Rusya yukarıda bahsettiğimiz savaş tazminatı kozunu kullanarak Osmanlı Devleti ile 4 Nisan 1900 tarihli itilafnameyi imzaladı. Bununla beraber Rusya Karadeniz kıyısında ve Erzurum'da demir yolu inşa etme ayrıcalıkları elde etmiştir. Bu itilafname ile daha önce 1890'da İran'dan elde ettiği Osmanlı Devleti'nden de elde etmiştir. Bu durumu öğrenen bölge halkı oldukça sert bir şekilde tepki göstermiştir. İngilizlerin raporlarında elde ettiğimiz bilgilere göre bu duruma Erzurum halkının verdiği tepki şu şekildedir; Bizde İran gibi olduk Vatanımızı savaşmadan Rusya'ya teslim ettik. Ruslar bu emmelerini gerçekleştirmese bile Erzurum sınırına oldukça yakın olan Sarıkamış ve Oltu civarında demir yolu hattı yapmayı planlamıştır.

Borcom-Kars-Oltu Demiryolu Projesi

Oltu ve çevresi sahip olduğu zengin yeraltı kaynaklarıyla oldukça dikkat çekmekteydi. 1853 yılında İngilizler bölgedeki kömürün işletilip ihraç edilmesiyle ilgilenmişlerdi. Daha sonra Rus İmparatorluğu yönetimine giren bölgedeki kömür yataklarıyla ilk ilgilenen Pancoroflu Dursun Ağa namında yerli aşiret beylerinden birisi olmuştur. Bu adamın başvurusu sonrasında Rus hükümeti bölgedeki kömür yataklarıyla ilgilenmeye başlamıştır.

Tiflis askeri hastanesinin kıdemli asistanı Anton Agustinoviç Godomskiy Oltu bölgesi ve civarındaki köylerde (Susuz: Balkaya, Gilyat, Hanım - Kom, Keçi - Kom, Pertevan: Tohlu - Kom, Karataş, Sosan, Sogomon, ve Kıyamhis) kömür yataklarının işletilmesine ve tahsis edilmesine dair Kafkasya maden idaresine bir dilekçe vermiştir. Stefan İ. Çarnotskiy tarafından Oltu ve civarında kömür madenleri hakkında araştırmalar yapılmıştır. 6 Haziran

1912 yılında toplanan Jeoloji Komitesi Çarnotskiy tarafından hazırlanan raporların sonuçlarını doğru olarak teyit etmiştir ve bu durum Godomski'ye iletilmiştir.

Tiflis'ten Kars'a giden demir yolu hatlarının stratejik önemi, mevcut Tiflis-Kars hattının ikinci hattının uzatılmasının ve Borcom'dan Kars'a Ahılkelek yoluyla yeni yolun yapılmasının öneminden kaynaklanmaktadır. 1911 yılında İngiliz firması adına Mrs. Karso, Borcom-Kars-Oltu demir yolu'nun inşasına ilişkin araştırma talebinde bulunmuştur. Ulaştırma Bakanlığı belli koşullar dahilinde (Özellikle askeri fayda gözetilmesi) bu iznin verilebileceğini belirtmiştir. Demir yolu ağının Kafkasya bölgesinde geniş bir bölgeye yayılması ve merkezi Rusya'ya bağlanması askeri-lojistik açısından oldukça önemliydi. Fakat Osmanlı Devleti ile Rusya arasında Güney Kafkasya sınırında herhangi bir savaş çıkması durumunda, mevcut olan tek demir yolu güzergahı Tiflis-Aleksandropol-Kars hattıydı. Bu hat üzerinden çok sayıda asker ve askeri malzemeyi cephe hattına sevk etmek gerekmekteydi ve bu oldukça zordu. Diğer bir mesele ise Osmanlı Devleti'nin savaş durumunda bu hattı ele geçirmesi sonucunda askeri hareketin tamamen başarısızlığa uğraması ve lojistiğin imkansız hale gelmesi durumuydu. Bu olumsuz hesaplamalar göz önüne alınarak Güney Kafkasya hattında ikinci bir bağımsız demir yolu hattı inşa etmek gerekmekteydi. Bu hat ise tam olarak planlanan Borcom-Kars-Oltu demir yolu projesi hattı olacaktı. Bu yol, Karadeniz demir yolunun yardımıyla, merkezi Rusya'dan sevk edilecek olan asker ve askeri malzemenin Bakü-Tiflis-Kars demir yoluna kıyasla 600 mil daha kısa ve bu sayede çok daha hızlı bir şekilde bölgeye ulaştırılmasını sağlayacaktır. Zaman açısından böyle bir tasarrufun sağlanması askeri hareket açısından oldukça önem arz etmektedir. "Oltu'dan Narman, İd, Gürcüboğaz üzerinden Erzurum'a giden yol çok mühimdi; çünkü buradan Erzurum'un tabii müdafaası sayılan Deveboynu geçidinin kuzey-doğusundan arkasına düşerdi".

Yapılan planlamalarda şu durum göz önüne alınmıştır. "Herhangi bir savaş durumunda Rusya'nın saldırı vaziyeti alması ile hareket edilecek en önemli idari ve stratejik nokta Erzurum kalesi olacaktır. Güney Kafkasya üzerinden Erzuruma giden üç önemli yol vardır: 1) Oltu üzerinden 2) Soğanlı dağları ve Karaorgan üzerinden 3) Erivan valiliğinden Ağrı Dağları üzerinden. Bunlar içerisinde Oltu yolu hem mesafenin kısalığı, hemde bypass yapmayı mümkün kılması açısından en avantajlı olarak görünüyordu. Bu yolun tercih edilmesiyle Deveboynu mevkinin dolanmak mümkün oluyor ve bu şekilde Erzurum Kalesi kuşatılıp alınabilirdi." Şunu belirtmemiz yerinde olacaktır 19. yüzyılda gerçekleşen üç büyük savaşta ağırlıklı olarak 2. yol tercih edilmiştir.

Bu yolun yapılması askeri ve stratejik olarak destekleyen en önemli kurum hiç şüphesiz Kafkasya Askeri Bölgesi Karargahı olmuştur. Askeri İletişim Şefinin (Kafkasya Askeri Bölgesi Karargahınının 23 Haziran 1912 tarihli 3799 sayılı kararname ile gözden geçirildiği) verilerine göre, tasarlanan hattın inşasında girişimciler tarafından askeri yolun donatılması için özel koşullar göz önüne alındığında bir milyondan fazla ruble tutar belirlenmiştir. Ayrıca yapılan incelemede şöyle bir izah söz konusuydu; "Kafkasya Askeri Bölgesi Başkomutanlığı ve bu bölgenin karargahı, merkezi hükümet ile sağlamış olduğu ilişkilerde, Borcom-Kars demir yolunun muazzam bir stratejik önemde sahip olduğunu defalarca dile getirmiştir. Kafkasya Askeri Komutanlığı mevcut Tiflis-Aleksandropol-Kars demir yolunun ikinci hattının inşası yerine her zaman bu demir yolunun inşasını tercih etmiştir". Oltu'nun imparatorluk yolları

ile demir yolu bağlantısı, Oltu ve çevresinin Kars bölgesi şle güvenilir bağlantısıda stratejik bir öneme sahiptir”.

Daha önce bahsetmiş olduğumuz Batılı devletlerin Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yapmak istedikleri demir yolu projelerine dair kaygı ve endişeler bu projenin hazırlanışı sırasında görülmektedir. Hatta bu durumun artık alışlageldik bir vaziyet aldığı ve Borcom-Kars-Oltu demir yolu projesinin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesinin bu duruma bağlı olduğu belirtilmektedir. “Konstantinopolis’te, Türk hükümeti ile yabancı kapitalistler arasında Anadolu-Karadeniz demir yollarının inşasının finansmanı konusunda bir anlaşma bekleniyor. Aynı zamanda, anlaşmada öngörülen demir yolu hatları, Anadolu’nun orta bölgelerini Samsun’a (veya Karadeniz kıyısındaki başka bir limana) ve Erzurum’a bağlanmsıdır”.

Askeri gerekçelerin dışında yolun yapılması için ekonomik gerekçelerde ön plana çıkmıştır. Gelişmekte olan Güney Kafkasya bölgesi için en temel ekonomik problemlerin başında hiç şüphesiz ucuz enerji yani yakıt temin edilmesi meselesi gelmiştir. Bölgedeki sanayi tesisleri için petrol kullanılmaktaydı. Fakat petrol fiyatlarında sürekli bir artışın olması maliyetleri artırmaktaydı. Bu artışın gerçekleşmesindeki en temel sebeplerden biri Bakü petrol sahalarındaki üretimin kademeli olarak düşürülmesiydi. Yüksek petrol fiyatları Kafkasya’da sıvı yakıt tüketen sanayi tesisleri ve demir yolu için alternatifin olması gerektiği sonucunu ortaya çıkardı. Petrol fiyatlarının bir an önce düşürülmesine yönelik tedbirlerin alınması sebebiyle Ticaret ve Sanayi Bakanlığı’na acil başvuru yapılmıştır. Ancak, sürekli olarak artan petrol fiyatları için en makul çözüm tüketimin kademeli olarak azaltılması ve alternatif bir yakıtın bulunmasıydı. Bunun için tek bir yol bulunmaktaydı. Kars Oblastı’nın Oltu bölgesinde yakın zamanda keşfedilen zengin taş kömürü yataklarının Kafkasya piyasasına sürülmesiydi.

Kafkasya bölgesinde petrolün, kömür ile değiştirilmesi kaçınılmaz olarak gözükmekteydi ve bu durumda doğal olarak tüm dikkatler Oltu kömür yataklarına yönelmişti. Ancak kömür ihracı için demir yolu olmadığından dolayı bu yatakları şu anda kullanması nerdeyse imkansızdı. Bu sebepten dolayı Borcom - Kars - Oltu bağlantılı demir yolunun inşası tek çare olarak kaçınılmazdı.

Meseleye Ticari olarak baktığımızda Güney Kafkasya transit ticareti belli başlı güzergahlar üzerinde sağlanmaktaydı. Daha önceleri sadece kara yolu kullanılırken bölgede demir yolu ağının gelişmesiyle birlikte, demir yolunun ticarete kullanımı artmıştır. Bu proje ile Batum’dan Culfa’ya oradan da İran gönderilen ticari yükler proje hattı ile gittiğinde mesafe olarak daha kısa olacaktı. Çünkü “Borcom-Kars-Gümrü güzergahı diğer bir güzergah olan Tiflis-Gümrü arasındaki hatta göre daha kısadır. Diğer taraftan Bakü-Tiflis-Gümrü hattı ile karşılaştırıldığında ise 600 verst daha kısaydı. Bu sebepler göz önüne alındığında “Merkezi Rusya’dan İran ve Osmanlı Devleti ile olan tüm mal alışverişi, mutlaka öngörülen Borcom-Kars hattı boyunca Karadeniz demir yolu üzerinden gerçekleştirilecektir”.

1910 yılına ait verilere bakıldığında İran ile Güney Kafkasya demir yolları üzerinden yaklaşık 8.978 bin pudluk alım satım nakliyesi gerçekleşmiştir. 1918 yılına kadar %25 lik artışın gerçekleşmesi durumunda bu miktar 11.222 puda ulaşacaktır. Karadeniz demir yollarının inşası, planlanan Borcom-Kars hatınının inşası, Culfa’dan Tebriz’e demir yolu

hattının döşenmesiyle İran ile yapılacak ticaret büyük ölçüde artacaktır. Bunun sonucunda İran'daki Rus mallarının fiyatları şüphesiz düşecektir. Güney Kafkasya demir yolları açısından Borcom-Kars-Oltu demir yolu projesi oldukça önemlidir. 60 milyon pudluk nakliye gerçekleşmesi ile karlılık önemli ölçüde artacaktır. Demir yolları için ucuz kömür yakıtı temin edilecektir bu sayede verimlilik oldukça artacaktır. Daha önceleri karlılık açısından Güney Kafkasya demir yolları, Rus demir yolları arasında ikinci sıralardaydı. Artan maliyetlerden dolayı projenin tasarlandığı dönemde dokuzuncu sıraya gerilemiştir. Bu projenin hayata geçirilmesiyle maliyetlerin azaltılıp karlılığın artırılması amaçlanmıştır.

Projenin belli başlı diğer amaçları ise yerli halkı üretim faaliyetlerini desteklemek bu şekilde hayvancılığa bağlı ekonomiyi geliştirmek, bölge halkının ekonomik refah düzeyini iyileştirmek ve alım gücünü artırmaktır. Ayrıca geniş devlet ormanlarının işletilmesiyle devlet hazinesine gelir sağlamak ve devlete ait arazilerin yerleşime açılmasıyla, kolonizasyonun güçlendirilmesi amaçlanmıştır.

Stratejik ve ekonomik açıdan oldukça önemli olan Borcom-Kars-Oltu demir yolu projesine dair en son bilgilerden birisi Kars Oblastı'nın en önemli resmi yayın organı olan Kars gazetesinde yer almaktadır. Gazetede yer alan bilgiye göre bu demir yolu hattının yapımı için 75.000.000 rublelik bir bütçe ayrılmıştır.

Bu önemli proje I. Dünya Savaşı'nın çıkması ve akabinde Rusya'da 1917 Devrimi'nin olması sonucunda gerçekleşmemiştir. Ruslar bu savaş sırasında Erzurum şehrini ele geçirmişlerdir ve Erzurum'a bir demir yolu hattı inşa ederek Anadolu ve Kafkasya arasında demir yolu bağlantısı kurmuşlardır.

Sonuç

Rusya İmparatorluğu tarafından askeri olarak Tiflis-Aleksandrapol-Kars demir yoluna alternatif olarak hazırlanan bu proje ekonomik olarak ise Oltu bölgesindeki Kömür yataklarının taşınması için tasarlanmıştır. Bu şekilde Güney Kafkasya'daki üretim tesislerinin ve Güney Kafkasya demir yollarının enerji ihtiyacı ucuza karşılanmak istenmiştir. Ekonomik olarak yerel halkın kalkınması ve devlet ormanlarının ve arazilerinin verimli şekilde kullanılması amaçlanmıştır. Ayrıca yapılacak olan bu demir yolu transit olarakta kullanılmak istenmiştir. I. Dünya savaşının çıkması, 1917 Devrimi sonrası Rus İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla Kars-Ardahan-Batum bölgesi Rusya'nın kontrolünden çıkmıştır. Anadolu'ya giden bir yol olarak planlanan Borcom-Kars-Oltu demir yolu projesi gerçekleştirilemeyen bir proje olmuştur.

Kaynakça

Arşivler

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

(BOA), Sadaret Mektubî Kalemî Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı (A MKT.NZD), 62/50/1269.

BOA, Bâbiâli Evrak Odası Evrakı (BEO), 410/30741.

BOA, BEO, 209/15671.

BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO), 349/28.

İngiliz Milli Arşivi

Furter correspondence Asiatic (İngiliz Milli Arşivi) Turkey FO 424/200.

Rus Devlet Tarih Arşivi

Rossiyskiy Gosudarstvenniy İstoriçeskiy Arhiv (RGİA) - (Rus Devlet Tarih Arşivi), Fond 23, Opis:10, Delo 468.

Rossiyskiy Gosudarstvenniy İstoriçeskiy Arhiv (RGİA) - (Rus Devlet Tarih Arşivi), Fond 23, Opis 10, Delo305.

Rossiyskiy Gosudarstvenniy İstoriçeskiy Arhiv (RGİA) - (Rus Devlet Tarih Arşivi), Fond 919, Opis 2, Delo 913.

Rossiyskiy Gosudarstvenniy İstoriçeskiy Arhiv (RGİA) - (Rus Devlet Tarih Arşivi), Fond 919 Opis 1, Delo 913.

Rossiyskiy Gosudarstvenniy İstoriçeskiy Arhiv (RGİA) - (Rus Devlet Tarih Arşivi), Fond1286, Opis 7, Delo 424.

Kaynak eserler ve makaleler

Argutinskiy-Dolgorukov, Aleksandr M. (1896), *İstoriya soorujeniya i ekspluatatsii Zakavkazskoy jeleznoy dorogi za dvadtsatpyat let yeye suşestvoovaniya. 1871-1896 gg.*, Tiflis: İzdaniye Zakavkazskoy Jeleznoy Dorogi.

Badem, Candan (2010), *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık.

Barutoğlu, Ömer H. (1963), "Balkaya Linyit Yatağı ve Kuzeydoğu Anadolu Yakıt Problemi", *Bilimsel Madencilik Dergisi*, Cilt 3, No. 10, s. 649 - 666.

Bevern, Maksim L. (1880), *Otçet o rabotah postroyki şosse Aleksandropol-Kars, proizvedennih v 1878, 1879 i 1880 gg. M. L. Beverna*, Tiflis: Tipografiya İv. Pitoeva.

Çarnotskiy Stefan İ. (1912), "Geologiçeskiy oçerk Oltinskih kamennougolnıh mestorojdeniy" *İzvestiya geologiçeskovo komiteta*, T. 31, Sankt-Peterburg: s. 175 - 200.

Gazeta Kars, (1914) No. 19. Kars.

Haydaroğlu İlknur ; Pehlivan İsmail (2004), "Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları" *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 23, No. 36, s. 152-172.

K proektu soorujeniya jeleznoy dorogi Borjom - Kars, s vetviyu na Oltı, (1912), Tiflis.

Kaleli, Hüseyin (2003), "19. Yüzyılda İran transit ticaret yolu için Osmanlı-Rus rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 9.

Kamenniy ugol s Oltinskim okruge Karsskoy oblasti, (1912), Tiflis.

Kurat, Akdes Nimet (1990), *Türkiye ve Rusya*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Kuro J. 1900, *Jeleznie dorogi Aziatskoy Turtsii s kartoyu*, S-Peterburg:Parovaya Tipo-Litografiya İnş. Gerşuna.

Küçükuğurlu Murat (2008), “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsü”, *Osmanlı Araştırmaları*, Cilt 32, No. 32, s. 283-322.

Ortaylı, İlber (1978), “Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, No. 9, s. 343-362.

Ortaylı, İlber (1983), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul: Kaynak Yayınları.

Özyüksel, Murat (2008), *Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Stebnitskiy, İyeronim İ. (1881), *Russko-turetskaya granitsa v Maloy Azii po Berlinskomu traktatu 1878 goda*. Tiflis.

Temizgüney, Firdes (2008), *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum.

Tozlu, Selahattin (2002), “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda sosyal ve ekonomik bakımdan bakımdan bir inceleme)”, *Türkler*, Cilt.14, s. 481-492.

Tufan, Samet (2019), *Karadeniz Demiryolları: Osmanlı - Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi*(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sakarya.

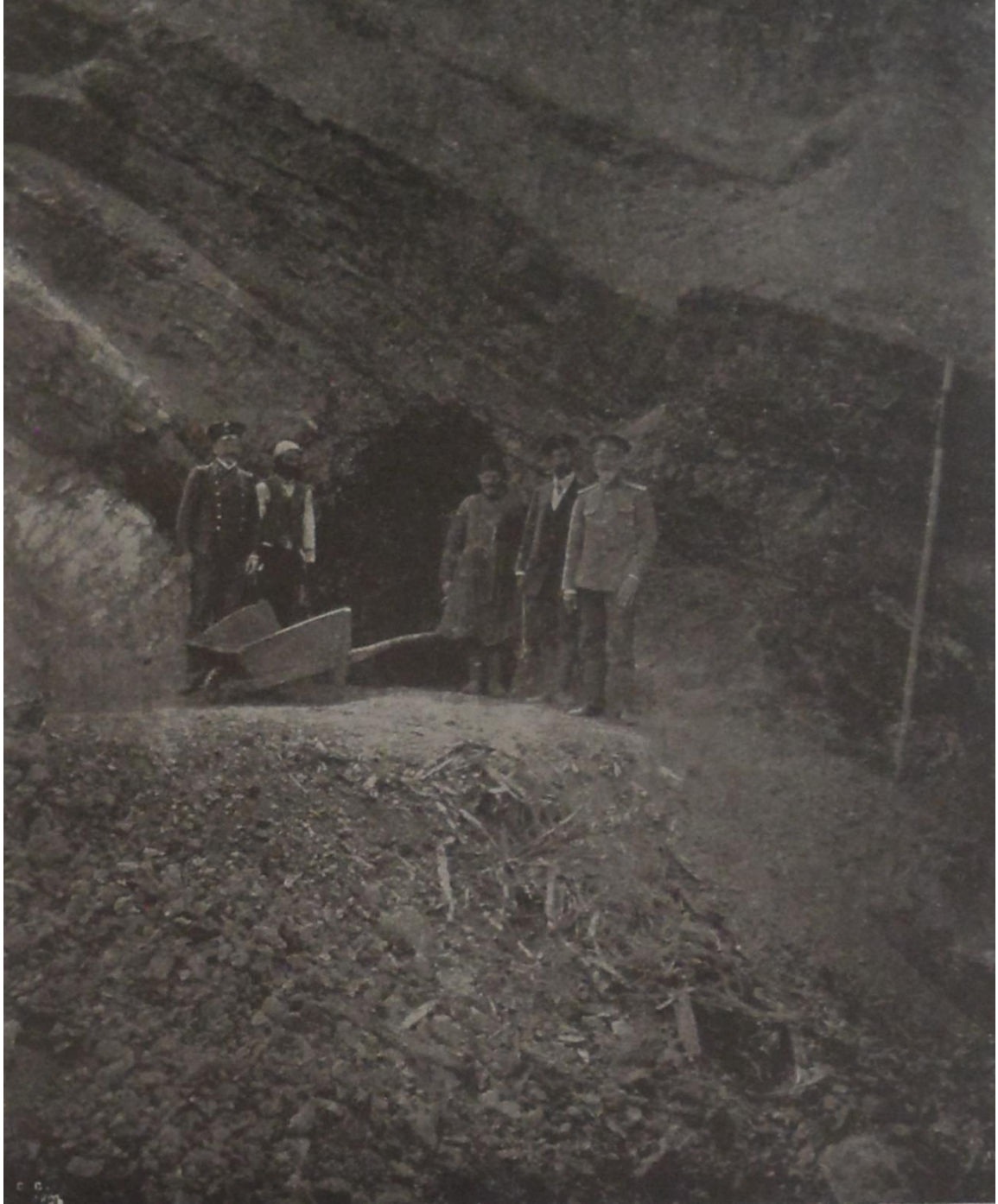
Zapiska ob ekonomičeskom zinaçenii i gruzooborote jeleznoy dorogi Borcom-Kars, s vetviyu na Oltı i podezdnm putem k seleniyu Balkaya (1912), Tiflis.

http://www.hrono.ru/biograf/bio_we/voron_dash.php (Erişim tarihi: 05.28.2022).

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Oltu Kömür Yataklarının Tespiti 1912

(*Kamenniy ugol s Oltinskim okruge Karsskoy oblasti, Tiflis. 1912 s. 8. isimli kaynaktan alınmıştır.*)



Harita 2. Oltu mevkiindeki Kömür yatakları

(*Kamenny ugol s Oltinskim okrugе Karsskoy oblasti, Tiflis. 1912, Tablo 3. isimli kaynaktan alınmıştır.*)



Harita 1. Borcom-Kars Oltu Demiryolu projesi Güzergahı

(Kamenny ugol s Oltinskim okruge Karsskoy oblasti, Tiflis. 1912. isimli kaynaktan alınmıştır.)



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı -1913 Tarihli Şark Ticaret Yıllığına Göre-

Doktorant Yasin TAŞKIN*

Özet

Tarih boyunca insanlık seyahatin kolaylaşması ve ulaşım alternatiflerinin geliştirilmesi için hep bir çaba içerisinde olmuştur. Buharlı makinelerin icadı bu çabayı bir adım öne çıkarmış ve bu sayede hızlı ulaşım tekniklerinin gelişimi hızlanmıştır. Bu süreçte Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'da, ekonomik büyümenin gelişmesine bağlı olarak, ulaşım ağının gelişmesinin de önü açılmıştır. Bu alternatif ulaşım kaynağına Avrupa kıtası özelinde İngilizler *railway*, Fransızlar *chemin de fer*, derken Osmanlılar ise *demiryolu* demiştir. Demiryolu ulaşımının gelişimiyle birlikte seyahat aktivitesi güçlü bir ivme kazanmıştır. 19. ve 20. yüzyıllar, bu alternatif ulaşım kaynağının siyasi ve sosyolojik etkilerine sahne olmuştur. Zira bu dönemlerde çok uluslu, yayılcı, sömürgeci siyasi aktör ve unsurların demiryollarını bir politik etkinlik aracı olarak kullandıkları görülmektedir. Nitekim Osmanlı Devleti'nin izlemiş olduğu demiryolu politikasında da bunun izlerine rastlamak mümkündür. Özellikle Hicaz Demiryolu Hattı'nın ağırlıklı olarak bu minval üzerine inşa edildiği bilinen bir gerçektir. Osmanlı Devleti, demiryolunun önemini erken kavramış ve bunu dış politikada etkin bir güç; iç politikada ise merkezîyetçiliğin ve bütünleşmenin temel aracı olarak görmüştür. Osmanlı demiryolları inşası, ilk başlarda, 1865 yılında kurulan, Nâfia Nezareti'nin uhdesinde gerçekleştirilmiştir. Ancak teknik kadro ve kaynak yetersizliği bu alanda devlet bazında çalışmaların etkisiz kalmasına neden olmuştur. Bu yüzden yabancı sermayeye başvurularak imparatorluk sınırları içerisinde birçok demiryolu hattının kurulması sağlanmıştır. Bu dönemde demiryolu ile alakalı gelişmeler hakkında şark yıllıklarında birçok veriye rastlanılmaktadır.

Bu çalışmanın ana kaynağı olan Şark Ticaret Yıllıkları, ilk olarak 1868 yılında Raphael Cesar Cervati ve biraderleri tarafından *Annuaire Oriental* başlığıyla Fransızca olarak yayınlanmıştır. 1880'den itibaren düzenli bir şekilde yayınlanan bu yıllıklar 1945 yılına kadar yayınlanmaya devam etmiştir. Bir çeşit genel tanıtım kılavuzu olan bu yıllıklarda ticarethaneler, elçilikler, devlet erkânı, posta teşkilatı, demiryolları, tacir, banker, esnaf ve zanaatkârlar hakkında bilgiler yer almaktadır. Bu yüzden Şark Ticaret Yıllıkları, yakın dönem Osmanlı sosyal ve iktisat tarihi çalışmaları açısından önemli bir süreli yayın olma özelliğine sahiptir. Çalışmanın konusunu teşkil eden 1913 tarihli Şark Ticaret Yıllıklarında Osmanlı Devleti sınırları içerisinde faaliyet gösteren demiryolu hatları ile alakalı ayrıntılı bilgiler ve sayısal veriler bulunmaktadır. Bu çalışmada yıllıklardaki veriler üzerinden dönemin demiryolu ulaşımının genel durumu hakkında değerlendirmeler yapılacaktır. Bununla birlikte Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.), döneme ait diğer süreli yayınlar, telif ve tetkik eserlerden faydalanılacaktır. Böylece hakkında çeşitli araştırmalar bulunan Osmanlı demiryollarının devletin son yıllarındaki durumu aydınlatılacak ve Osmanlı ulaşım tarihinin eksik bir parçası tamamlanmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Şark Ticaret Yıllıkları, Ulaşım, Yol, İstasyon

* Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, ORCID: 0000-0001-8840-0778, yasin.taskin93@gmail.com

Rail Transportation in the Ottoman State -According to the *Annuaire Oriental* 1913-

Abstract

Throughout history, humanity has always been in an effort to facilitate travel and to develop transportation alternatives. With the Industrial Revolution, the invention of steam engines took this effort a step forward and the development of rapid transportation techniques accelerated. In this period, a new and completely different alternative transportation source emerged. This alternative transportation source was called railway by the British, *chemin de fer* by the French, and *demiryolu* by the Ottomans. With the development of rail transport, travel activity has gained a strong momentum. The 19th and 20th centuries witnessed the political and sociological effects of this alternative transportation source. Because in these periods, it is seen that multinational, expansionist, colonialist political actors and elements used the railways as a means of political activity. As a matter of fact, it is possible to find traces of this in the railway policy followed by the Ottoman Empire. It is a known fact that the Hejaz Railway Line was mainly built on this basis. The Ottoman Empire grasped the importance of the railway early and made it an effective force in foreign policy; In domestic politics, he saw it as the main tool of centralization and integration. The construction of Ottoman railways was carried out at first under the responsibility of the Ministry of Public Works, which was established in 1865. However, the lack of technical staff and resources has led to the ineffectiveness of state-based studies in this field. Therefore, by applying to foreign capital, many railway lines were established within the borders of the empire. In this period, there are many data about the developments related to the railway in the oriental annals.

Şark Ticaret Yıllıkları, which is the main source of this study, was first published in French in 1868 by Raphael Cesar Cervati and brothers under the title *Annuaire Oriental*. These annuals, which were published regularly from 1880 onwards, continued to be published until 1945. These annuals, which are a kind of general introductory guide, contain information about businesses, embassies, government officials, postal organization, railways, merchants, bankers, tradesmen and craftsmen. For this reason, the *Annuaire Oriental* have the feature of being an important periodical in terms of recent Ottoman social and economic history studies. There are detailed information and numerical data about the railway lines operating within the borders of the Ottoman Empire in the 1913 *Annuaire Oriental*, which constitute the subject of the study. In this study, evaluations will be made about the general situation of railway transportation of the period through the data in the annuals. In addition, the Presidential Ottoman Archive (BOA.), other periodicals of the period, copyright and examination works will be used. Thus, the situation of the Ottoman railways in the last years of the state, about which there are various researches, will be clarified and an incomplete part of the Ottoman transportation history will be tried to be completed.

Keywords: Railway, *Annuaire Oriental*, Transportation, Road, Stations

Giriş

Asıl adı *Annuaire Oriental* olan ve Fransızca yayımlanan *Şark Ticaret Yıllıkları*, Osmanlı İmparatorluğu bünyesinde faaliyet gösteren resmî ve özel ticari kurumlar hakkında geniş bilgilerin yer aldığı rehber niteliğinde süreli yayınlardır. Hemen hemen her yıl güncellenerek

tekrar yayınlanan bu yıllıklar, imparatorluk coğrafyasına yatırım yapmak isteyen girişimciler için yol gösterici olmuştur. Yıllıklarda dönemin yerli ve yabancı ticari işletmeleri, bu işletmelere ait adres bilgileri, işletme sahipleri ve işletmelerde satılan ürünler veya hizmetler hakkında bilgiler bulunmaktadır. Yabancı firmalara ait distribütörlükler, lojistik kaynaklar ve dinlenme lokasyonlarına dair birçok bilgiye bu yıllıklar sayesinde ulaşılabilmektedir. Yıllıkların içeriğinde birçok ticari reklam ve ilana yer verilmiştir. Ayrıca resmî kurumlar ve devlet görevlileri hakkında bilgiler aktarılmıştır. Yıllıklar içerisinde imparatorluk genelinde yer alan limanlar, şoseler, demiryolları ve posta hizmetleri hakkında da birçok malumata yer verilmiştir. (Aktar, 1998: 1199)

Şark Ticaret Yıllıkları'nın ilk örneği Raphael Cesar Cervati ve biraderleri tarafından 1868 yılında *Indicateur Constantinopolitain* adıyla yayınlanmıştır. Cervati Biraderler 1909 yılına kadar yıllıkların editörlüğünü yapmış ve bu tarihten sonra yayın haklarını *The Annuaire Oriental & Printing Company Limited* şirketine devretmişlerdir. Yıllıklar bu süreçte birçok ülkenin ticaret odaları tarafından desteklenmiş ve içeriği kapsamlı hale getirilmiştir. 1921 yılına kadar bu şirketin yönetiminde basılan Şark Ticaret Yıllıkları'nın basım hakkı bu tarihte *Alfred Rizzo* firmasına devredilmiş ve 1938 yılına kadar bu firma tarafından yayınlanmıştır. 1940 yılına kadar da yıllıkların basımı devam etmiştir. Ancak bu dönemde basılan yıllıkların diğerlerine nazaran kapsamının daha dar olduğu görülmektedir. (Aktar, 1998: 120)

Çalışmamızın çekirdeğini 1913 yılında yayınlanan Şark Ticaret Yıllığı oluşturmaktadır. Söz konusu yıllık üzerinden 1913 yılında Osmanlı demiryolu hatlarının mevcut durumu hakkında kapsamlı bilgiler verilmiştir. Bu yılda Doğu ve Batı Avrupa'da yer alan demiryolu hatları hakkında veriler bulunmasına rağmen konu yalnızca Osmanlı sınırları içerisinde yer alan demiryolu hatlarıyla sınırlı tutulmuştur.

Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Tarihi Arka Planı

İnsanoğlu, tarihin her aşamasında seyahati kolaylaştıracak yöntemlerin keşfiyle meşgul olmuştur. İnsanoğlunu buna zorlayan; bilinmeyi keşfetme, ticaret yapma, savaşlarda orduları sevk etme gibi pek çok neden bulunmaktadır. Buharlı makinelerin icadı, en önemli katkıyı ulaşım kaynaklarına sunmuştur. Buharlı makinelerin gemilere entegre edilmesiyle deniz yolu ulaşımı, öncesine nazaran daha kullanışlı hale gelmiştir. Buharlı makinelerin yaygınlaşması ve kısa sürede mükemmelleştirilmesi demiryolu ulaşım ağlarının ortaya çıkmasında belirgin bir katkı sağlamıştır. (Öztürk, 2009: 23)

Birinci sanayi devrimi başta kömür olmak üzere; 1769'da İskoç James Watt tarafından geliştirilen buhar makinesine ve tekstil makineleri, yeni döküm ve çelik üretim yöntemleri gibi yeni tekniklere dayalı olarak başlamıştır. Sanayi devriminin olgunluğa erişebilmesi için gerekli tüm koşulları çok erken bir dönemde bir araya getiren Büyük Britanya, ekonomik çıkışı yakalayan ilk ülke olmuştur. 18. yüzyıldan başlayarak, madenlerini, dokuma sanayisini (pamuk), 19. yüzyılda ise demir-çelik sanayisini geliştirmiştir. Fabrikalar, *domestic system* oluşturan dağınık atölyelerin zararına çoğalmaya başlamış; bir yandan da demiryolu ağları örülmüştür.

Demiryolu, pratikte taşıma araçlarını tek bir düzenek üzerinde sürtünme kuvvetini belli bir hız ayarında tutarak şaşmadan hareket etmesini sağlayan bir ulaşım tekniğidir. (Akin ve Sultanoğlu, 2006: 27) Demiryolu ulaşımının keşfedilmesiyle birlikte seyahat imkanları

genişlemiş, lojistik hizmetler hız kazanmıştır. 19. yüzyılda küresel ticaretin gelişimine demiryolu ulaşımının kayda değer katkısı dokunmuştur. Hatta havayolu ulaşımının keşfedilmesine kadar en revaçta olan seyahat biçiminin demiryolu ulaşımı olduğu söylenebilir. Ayrıca 19. yüzyılın en önemli gelişmelerinden biri olan *Sanayi İnkılabı*'nın itici gücü demiryolu ulaşımı olmuştur. Zira seri üretilen ürünler demiryolu hatları sayesinde birçok yere kolaylıkla ulaştırılmıştır. Böylece ticari sirkülasyon hızlanmış ve sanayileşme ivme kazanmıştır. Bununla birlikte güvenli bir ulaşım imkânı sunulmuştur. (Güran, 1991: 124)

Demiryolu ulaşımı ilk olarak Avrupa'da yaygınlaşmaya başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupalı devletler demiryolu ulaşımına yönelik büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir. Ardından Amerika ve Asya'da da bu alana yönelik önemli girişimlerde bulunulmuştur. Hatta 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Amerika kıtasındaki hat uzunluğu Avrupa'daki hat uzunluğundan fazla olmuştur. (Bkz. Tablo 1)

Tablo 2: 1845-1928 Yılları Arasında Kıtalara Göre Demiryolu Hatlarının Uzunlukları
(Öztürk, 2009: 26)

Kıta	1845	1905	1911	1928
Avrupa	142.494	309.805	338.880	406.801
Amerika	134.098	460.196	541.028	606.602
Asya	11.322	81.421	105.011	124.636
Afrika	2.776	26.211	40.489	67.606
Avustralya	3.738	28.069	32.401	49.434
Toplam	294.238	905.702	1.057.809	1.255.080

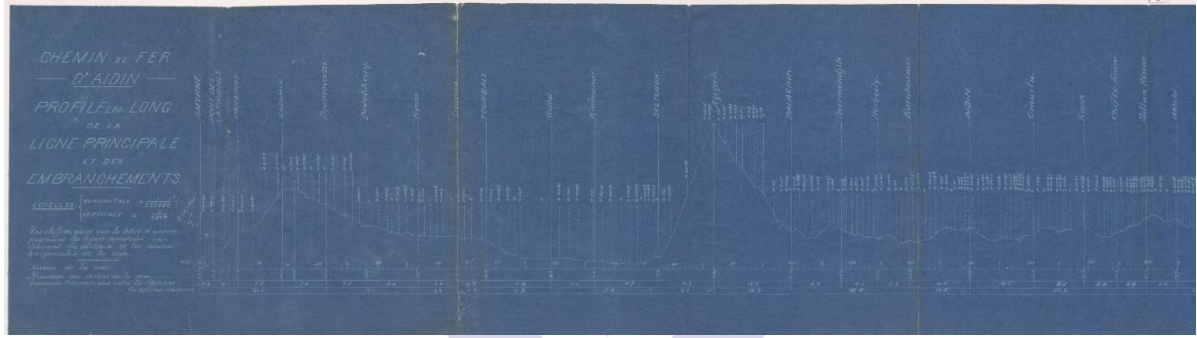
Büyük Britanya İmparatorluğu, 19. yüzyılda demiryolu ulaşımının lokomotifi olmuştur. Bu dönemde büyük bir sömürge imparatorluğu haline gelen Büyük Britanya, demiryolu ulaşımına oldukça önem vermiştir. 1890'da Britanya adasındaki toplam hat uzunluğu 32.673 km'ye ulaşmıştır. Britanya'dan sonra Almanya, Fransa ve Avusturya bu alanda büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. Öyle ki; 1870'de 18.768 km hat uzunluğuna sahip olan Almanya, hat uzunluğunu 20 yıl sonra 74.000 km'ye çıkarmış ve Avrupa'nın en geniş demiryolu ağına sahip ülkesi olmuştur. (Onur, 1953: 6) Almanya'nın bu alanda hızlı bir büyüme trendi göstermesinde sömürge yarışına katılmasının etkisi büyüktür. Bu bakımdan ülkeler bazında demiryolu ulaşımı yalnızca ekonomik değil aynı zamanda siyasi ve askeri hedeflere kolay ulaşmak için çok mühim bir araçtır. (Karaca, 2021: 26)

Osmanlı Devleti, Avrupa'da ortaya çıkan ve ulaşımında devrim niteliğinde değişikliklere yol açan bu gelişmeye karşı kayıtsız kalmamıştır. Daha 1830'larda demiryolu ile ilgili ilk projeler masaya yatırılmıştır. İlk olarak İngiliz Albay Francis Chesney tarafından hazırlanan ve İskenderun'dan Birecik'e kadar devam edecek bir demiryolu projesi üzerine kafa yorulmuştur. Fakat bu proje gerçekleşme imkânı bulamamıştır. (Karaca, 2021: 26)

Tanzimat Meclisi'nde 1854 yılında demiryolu yapımı için kesin karar alınmış ve İzmir-Aydın hattına yönelik çalışmalar başlatılmıştır. (Beydilli, 1991: 442) Devletin bu alana harcaabileceği yeterli kaynakları olmaması nedeniyle bu girişim yabancı sermayeye havale edilmiştir. Robert Wilkin öncülüğünde toplanan bir grup İngiliz iş adamı 11 Temmuz 1856

tarihinde İzmir-Aydın demiryolu hattının inşası için imtiyaz talebinde bulunmuştur. 23 Eylül 1856 tarihinde İngiliz iş adamlarının bu talebi kabul edilmiştir. (Kolay, 2017: 91) Ancak hattın inşası sırasında imtiyaz hakkı birçok kez el değiştirmiştir. Nihayet Manisa-Turgutlu hattının da tamamlanmasıyla 23 Ocak 1866 tarihinde resmî törenle hattın açılışı gerçekleştirilmiştir. (Kolay, 2017: 102) Aynı yıllarda İzmir'den İstanbul'a kadar devam etmesi düşünülen İzmir-Kasaba demiryolu hattı da tamamlanmıştır. İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşası için yine İngilizlere imtiyaz verilmiş ve 23 Ekim 1865 tarihinde işletmeye açılmıştır. (Kolay, 2017: 103)

Harita 1: Aydın Demiryolu İzmir-Denizli Kısım Planı (B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 3342)



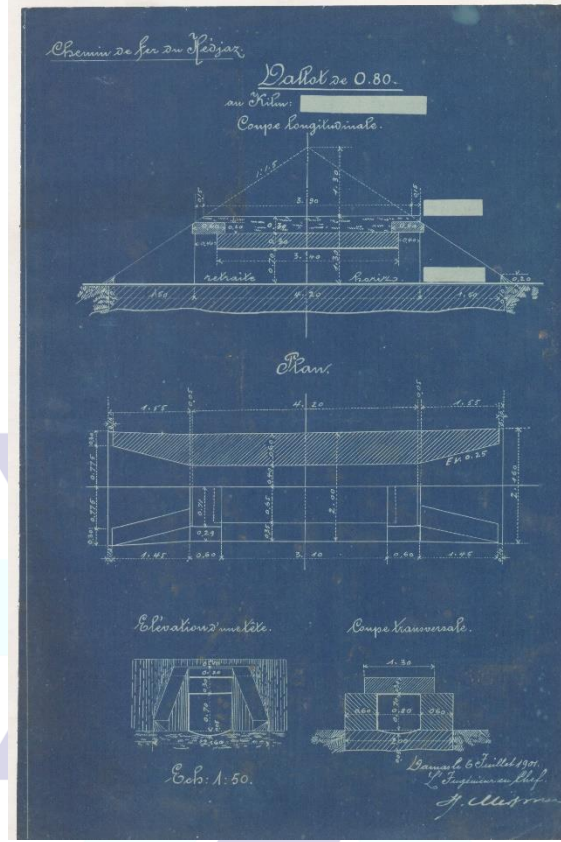
Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattının İzmir'den başlatılmasının iç ve dış kaynaklı birçok gerekçesi vardır. İlk olarak İzmir bir liman şehridir. Levantenlerin kente yerleşmesiyle birlikte ticaret hacmi yıldan yıla genişlemiştir. (Toprak, 2003: 13) İzmir bu dönemde adeta *Levant'ın Yıldızı* olmuştur. Bu yüzden kentte belli bir ağırlığa sahip olan İngiliz tüccarların Hindistan yolunu İzmir'den başlatmayı düşünmeleri ve bu yönde talepleri olması nedeniyle ilk demiryolu hattı buraya kurulmuştur. (Şenocak, 2003: 57)

Osmanlı sınırları içerisinde demiryolu çalışmalarını hızlandıran en önemli gelişme 1865 yılında yaşanmıştır. Bu tarihte Nafia Nezareti kurulmuştur. Nafia Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte yeni demiryolu projeleri geliştirilerek bunlara kaynak temin etme ve uygulanma imkânı üzerinde çalışılmıştır. Rumeli'de yapılması düşünülen Şark demiryolu projesindeki çalışmalarıyla bilinen Wilhelm Pressel, Şubat 1872'de İstanbul'a davet edilmiştir. Böylece İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan demiryolu projesinin ilk adımları atılmıştır. İlk olarak Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanmıştır. Fakat devletin mali durumunun yetersiz oluşu nedeniyle 1888'e kadar hattın inşasına devam edilememiştir. Yabancı sermayedarlar da devletin dış borçlarını ödeyememesi ve iç huzursuzluklar nedeniyle projeye çekimser yaklaşmıştır. Düyun-u Umumiye'nin kurulmasıyla birlikte Osmanlı maliyesi yabancı sermaye karşısında güven tazelenmiş ve Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na imtiyaz hakkı tanınarak Bağdat Demiryolu'nun inşasına devam edilmiştir. 1896'ya gelindiğinde ise demiryolu şebekesinin uzunluğu 1000 km'yi aşmış durumdaydı. (Beydilli, 1991: 444)

Projenin tamamlanmasına İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletler karşı çıkmışlardır. Hattın Ankara'dan sonra devam etmesini istememişlerdir. Bu süreçte Bâb-ı Âli Almanya ile temaslarını yoğunlaştırmıştır. Nihayet 13 Nisan 1903'te çoğunluğu Alman sermayesinden müteşekkil Bağdat Demiryolu Şirketi kurularak hattın inşaatı bu şirketin uhdesine verilmiştir. 18 Mayıs 1908 yılında yapılan bir sözleşme ile Osmanlı hükümeti mali yükümlülük olarak Konya, Urfa ve Halep'in aşar vergilerini *kilometre garantisi* olarak

göstermiştir. Birinci Dünya Savaşı başladığında 1715 km'lik Konya-Bağdat hattının 887 kilometresi tamamlanmış durumdaydı. (Özyüksel, 1988: 231)

Harita 2: Hicaz Demiryolu Şam Kısım Planı (B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 5125)



Osmanlı Devleti'nin demiryolu alanında gerçekleştirmiş olduğu en kapsamlı proje Hicaz Demiryolu Projesi'dir. 1 Mayıs 1900 tarihinde yapımı kararlaştırılan bu demiryolu projesi bizzat II. Abdülhamid'in girişimleriyle başlatılmıştır. Projenin dikkat çeken en önemli özelliği demiryolu yapımında yabancı sermayeye başvurulmamasıdır. Hicaz bölgesinin Müslümanlarca kutsal sayılması bu konudaki hassasiyetin gerekçelerinden en önemlisidir. Hattın yapımında yalnızca Müslüman işçiler çalışacak, projeyi Müslüman mühendisler yönetecek ve sermaye devletin özel bütçesi ve halkın yardımları ile temin edilecekti. (Bkz. Harita 2) Hicaz demiryolu hattı Şam'dan başlayıp Mekke'de sona erecekti. Demiryolu hattının inşası için gereken masraf dört milyon lira olarak hesaplanmıştır. Gerçekten de Hicaz demiryolu hattının inşası sırasında örnek bir halk-devlet iş birliği gerçekleşmiştir. II. Abdülhamid, halifelik makamını ön planda tutarak tüm Müslümanları bu projeye destek olmaya davet etmiştir. Bunu yaparken demiryolunun tüm Müslümanların ortak malı olduğu bilincini de aşlamayı ihmal etmemiştir. Bu yönüyle Hicaz demiryolu, sultanın ümmetçi siyasetinin pratikteki yansıması olarak görülebilir. 1 Mayıs 1900'de hayata geçirilen projenin inşaatına 1 Eylül 1900'de başlanmıştır. (Gülsoy ve Ochsenwald, 1998: 441) Sekiz yıl süren inşaatın ardından 1908 yılında Şam-Medine hattı tamamlanmıştır. 1 Eylül 1908 tarihinde ise işletmeye açılmıştır. Bu hattın tamamlanmasıyla birlikte Şam-Medine arası mesafe 72 saate inmiştir. (Gülsoy, 1994: 63) Hicaz demiryolunun toplam maliyeti Hayfa hattı ile 3.456.926 lirayı bulmuştur. (Özyüksel, 1988: 114)

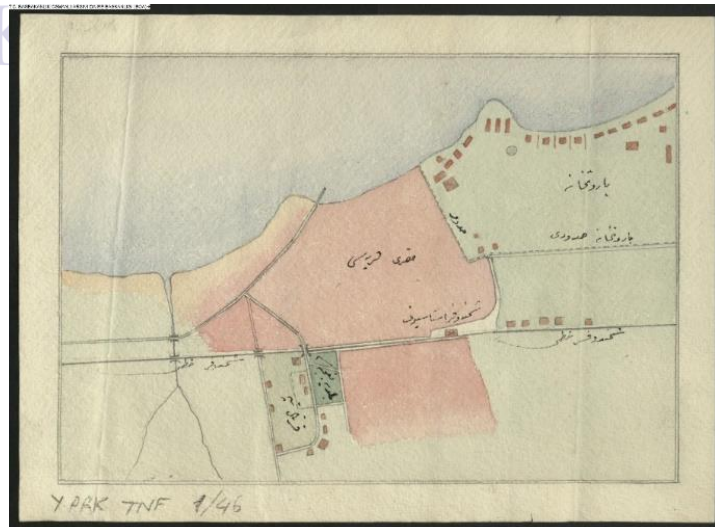
Osmanlı Devleti, demiryolunun önemini erken kavramasına karşın ekonomik yetersizlikler nedeniyle bu alanda fazla mesafe kat edememiştir. Yine de Hicaz demiryolu gibi kısmen başarılı projelerin hayata geçirildiği de görülmektedir. Dönemin şartlarında yüksek maliyet gerektiren bu ulaşım teknolojisi devletler arası dengelerde önemli rol oynamıştır. Sadece ulaştırma bazında değil; aynı zamanda dini, siyasi ve ekonomik gerekçeler öne sürülerek bu teknoloji kullanılmaya çalışılmıştır.

2. 1913 Tarihli Şark Ticaret Yıllığına Göre Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti, 1912 yılında Balkan devletleriyle girdiği harpten beklenmedik bir mağlubiyetle çıkmıştır. Bu harbin neticesinde Rumeli kaybedilmiş ve oradaki Müslüman nüfus Anadolu'ya göç etmek zorunda kalmıştır. Savaşın siyasi ve sosyolojik olduğu kadar ekonomik etkileri de olmuştur. Bu durum 1913 tarihli Şark Ticaret Yıllığı'na da yansımıştır. Her ne kadar Rumeli demiryolu hattı ile ilgili söz konusu yıllıkta bilgiler yer alsada bunların Osmanlı sınırları içerisindeki demiryolu ağları ile anılmaması dikkat çekmektedir.

Yıllıkta Anadolu'da bulunan hatlarla birlikte Hicaz Demiryolu ve Hayfa-Kudüs hatları hakkında bilgiler yer almaktadır. Ayrıca İstanbul şehir içi banliyö seferleri ile alakalı da ayrıntılara değinilmiştir. Buna göre; İstanbul Haydarpaşa'dan başlayan demiryolu ağı Bulgurlu'ya kadar çeşitli hatlar vasıtasıyla bağlanmakta ve buradan da Halep'e kadar devam etmektedir. Haydarpaşa-İzmit hattı 93,150 km mesafedir. İzmit-Ankara hattı 485,561 km, Arifiye-Adapazarı, 9 km, Eskişehir-Konya hattı Alayunt'ta dahil olmak üzere 445,443 km, Konya-Ereğli-Bulgurlu hattı 200 km ve Bulgurlu-Halep hattı ise 800 km'dir. Ayrıca İzmir bağlantılı hatlar hakkında da bilgiler mevcuttur. Buna göre; İzmir-Kasaba-Alaşehir hattı 169 km, Manisa-Soma hattı 92 km, İzmir-Bornova 5 km, Alaşehir-Afyonkarahisar hattı 252,616 km, Soma-Bandırma hattı 149,204 km ve İzmir-Aydın-Dinar-Keçiborlu hattı ise 149,204 km uzunluğundadır. (A.O, 1913: 254) Bursa-Mudanya hattı 42 km'dir. Mersin-Tarsus-Adana hattı ise 67 km uzunluğundadır. (A.O, 1913: 254) İstanbul'da bu tarihte İstanbul-Çatalca hattında faaliyet gösteren bir adet de banliyö hattı vardır. Söz konusu banliyö hattının uzunluğu 86 km'dir. (Bkz. Harita 3) Ekspres ve konvansiyonel taşımacılık hizmeti vermektedir. (A.O, 1913: 255)

Harita 3: İstanbul-Çatalca Banliyö Hattı (B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 1 / 46)



Yılıktaki bilgilere göre; Şam-Medine arası mesafe 1320 km'dir. Hicaz hattının bir de Hayfa uzantısı vardır. Bu hattın uzunluğu ise 163 km'dir. Hayfa uzantısı dışında Beyrut ve Havran uzantıları da vardır. Beyrut-Şam hattının uzunluğu 149,204, Şam-Havran hattının uzunluğu ise 100 km'dir. Hicaz demiryolu ile bağlantılı olan üç uzantı daha vardır. Bunlardan Rayak-Halep hattı 331, Humus-Trablüşşam hattı 104 km, Yafa-Kudüs hattı (Bkz. Harita 4) ise 87 km'dir. (A.O, 1913: 254)

Harita 4: Yafa-Kudüs Hattı (B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 4942)



Bilet fiyatları istasyonlara göre belirlenmiştir. Durak sayısı arttıkça bilet fiyatları da ona göre artmaktaydı. Ayrıca bilet fiyatları kabin sınıfına göre de değişiklik göstermekteydi. Yolcu trenlerinde birinci, ikinci ve üçüncü sınıf olmak üzere üç çeşit vagon-kabin bulunuyordu. İzmir-Afyon treniyle seyahat edecek bir yolcu; birinci sınıf kabinler için 171,75 lira, ikinci sınıf kabinler için 136,25 lira ve üçüncü sınıf kabinler için de 101 lira ücret ödemekteydi. Geliş-gidiş birlikte birinci sınıf kabinler için 204,25 lira, ikinci sınıf kabinler için 162 lira ve üçüncü sınıf kabinler içinde 120 lira ücret tarifesi belirlenmişti. (A.O, 1913: 259) Aynı şekilde Şam-Medine hattında seyahat eden bir yolcu; birinci sınıf kabinler için 772,50 lira, ikinci sınıf kabinler için 389 lira, üçüncü sınıf kabinler içinde 330,25 lira ücret ödemekteydi. (A.O, 1913: 265)

Aşağıdaki tablolarda yıllıkta yer alan veriler sıralanmıştır:

Tablo 3: İstanbul-Çatalca Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 255)

İstasyonlar	Sefer Saatleri	Ekspres Sefer
İstanbul	12:06	7:15
Kumkapı	12:16	
Yedikule	12:26	
Bakırköy	12:37	
Yeşilköy	12:49	
Küçük Çekmece	13:00	
Ispartakule	13:32	
Hadımköy	14:02	

Çatalca	14:36	
Kabakçı	15:04	9:54

Tablo 4: Haydarpaşa-Eskişehir ve Eskişehir-Konya Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 256)

İstasyonlar	Akşam Seferi	Sabah Seferi	İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
Haydarpaşa	1:45	8:20	Eskişehir	5:00	8:00
Pendik	3:06	9:30	Gökçekısıık	5:42	7:20
Tuzla	3:37	10:00	Sabuncupınar	6:39	6:38
Gebze	3:58	10:19	Alayunt	7:23	5:27
Dil İskelesi	4:22	10:39	Çöğürler	8:14	4:53
Tavşanlı	4:31	10:48	Döğer	9:11	4:05
Hereke	4:49	11:06	İhsaniye	9:40	3:20
Yarımca	5:10	11:22	Hamam	10:04	2:53
Tütünçiftlik	5:22	11:33	Gazlıgöl	10:14	2:44
Derince	5:33	11:42	Afyonkarahisar	10:41	1:53
İzmit	6:03	11:53	Çobanlar	11:41	1:20
Büyükderben t	6:38	12:43	Çay	12:36	00:33
Sapanca	7:07	13:03	İshaklı	13:21	23:40
Arifiye	7:23	13:13	Yasıyan	13:45	23:15
Geyve	7:35	13:59	Akşehir	14:16	22:53
Akhisar	Adapazarı'ndan devam edecek	14:16	Azarıköy	14:48	22:13
Mekece		14:44	Çavuşçugöl	15:30	21:35
Lefke		15:05	İlgın	16:08	21:03
Vezirhan		15:33	Kadınhanı	16:55	20:09
Bilecik		16:10	Sarayönü	17:50	19:27
Karaköy		17:35	Meydan	18:22	18:47
Bozüyük		18:04	Pınarbaşı	19:22	17:42
İnönü		18:38	Konya	20:00	17:00
Çukurhisar		18:58			
Eskişehir		19:23			

Tablo 5: Eskişehir-Ankara Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 257)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
Eskişehir	7:00	17:00
Ağapınar	7:44	16:18
Alpu	8:24	15:46
Beylikahır	9:04	14:58
Sarıköy	10:09	14:01
Biçer	10:58	13:04
Sazılar	11:35	12:27

Beylikköprü	12:09	12:00
Polatlı	13:03	11:16
Malıköy	14:21	9:49
Sincan	15:15	8:47
Ankara	16:00	8:00

Tablo 6: Mudanya-Bursa Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 262)

İstasyonlar	Gidiş (Sabah / Akşam)	Dönüş (Sabah / Akşam)
Mudanya	S 7:10 / 13:00 A	S 9:10 / 18:45 A
Yörtükali	S 7:42 / 13:30 A	S 8:43 / 18:15 A
Koru	S 8:15 / 14:00 A	S 8:15 / 17:45 A
Ademler	S 8:43 / 14:28 A	S 7:45 / 17:13 A
Bursa	S 8:55 / 14:40 A	S 7:30 / 17:00 A

Tablo 7: Konya-Bulgurlu Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 258)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
Konya	5:30	19:05
Kaşınhanı	6:01	18:36
Çumra	6:45	18:00
Arıkören	7:13	17:24
Mandason (Demiryurt)	7:42	16:55
Karaman	8:13	16:07
Sıdırva (Sudurağı)	8:54	15:43
Ayrancı	9:44	15:01
Alaca	10:20	14:17
Ereğli	10:45	11:53
Bulgurlu	11:20	11:35

Tablo 8: İzmir-Afyonkarahisar Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 259)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
İzmir	11:20	14:40
Karşıyaka	11:48	14:09
Çiğli	12:05	13:51
Ulucak	12:25	13:30
Menemen	12:57	13:10
Emiralem	13:12	12:42
Muradiye	13:48	12:04
Horozköy	14:07	11:42
Manisa	14:15	11:00
Çobanisa	15:08	10:28
Kasaba	15:52	9:53

Urganlı	16:19	9:08
Ahmetli	16:44	8:46
Sardes	17:07	8:21
Salihli	17:24	8:00
Monovak	18:04	7:21
Dereköy	18:27	5:58
Alkan	18:46	6:40
Alaşehir	19:05	6:20
Killik		
Güneyköy		
Elvanlar		
İnay		
Karaköy		
Uşak	5:35	20:50
Kapaklar	6:18	20:18
Banaz	7:08	19:20
Oturak	7:49	18:46
Dumlupınar	8:33	18:13
Küçükköy	9:07	17:38
Balmahmut	9:50	16:37
Afyonkarahisar	10:45	15:30

Tablo 9: İzmir-Soma Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 260)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
İzmir	11:20	14:40
Manisa	14:15	11:05
Karağaçlı	15:27	10:41
Saruhanlı	15:42	10:21
Hacirahmanlı	16:01	10:08
Kayışlar	16:30	9:32
Kapaklı	16:41	9:21
Çiftlik	16:48	9:13
Akhisar	17:17	9:00
Süleymanlı	17:32	8:28
Sünnetçiler	18:04	8:07
Kırkağaç	18:35	7:37
Soma	19:00	7:00

Tablo 10: Şam-Medine Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 265)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
Şam	7:30	15:10
Kadem	7:50	15:00
Kisve	8:44	13:55
Derali	9:04	13:28
Meşmiye	9:49	12:43
Deşabab	10:12	12:15
Şabab	10:26	12:01
Mahadşa	10:45	11:42
Izra	11:14	11:13
Gazali	11:49	10:34
Dera	12:23	8:06
Kumkariz	13:11	7:55
Nassib	13:26	7:31
Mefrak	14:19	6:38
Samra	15:07	5:50
Zerka	15:50	5:14
Amman	17:37	4:21
Kasr	18:22	3:26
Lubin	18:59	2:48
Jize	19:30	2:25
Katrana	22:09	23:50
El-Hassa	00:03	21:50
Jourouf Derviş	00:53	20:53
Ma'an	2:59	17:41
Mudawarra	8:37	13:19
Zatu'l-Hac	9:59	11:57
Bir Hermas	10:52	10:56
Tebük	12:54	8:10
Ahtar	16:43	5:39
Muassam	18:59	3:20
Meda'in	23:35	21:45

El-Ula	2:04	20:56
Bedai	2:45	20:04
Hedia	7:46	15:26
Abu al-Na'am	9:17	13:47
Buway	11:00	12:32
Hafirah	13:15	10:16
Medine	14:05	8:36

Tablo 11: Hayfa-Şam Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 264)

İstasyonlar	Gidiş	Dönüş
Hayfa	6:00	18:00
Belede'l-şeyh	6:09	17:52
Tel-Şamam	6:46	17:16
Afula	7:17	16:42
Chatta	7:46	16:08
Baysan	8:03	15:51
Cezire	8:39	15:14
Samach	9:13	14:52
El-Ham	9:31	14:20
Vadikilid	10:05	13:55
Şecere	10:35	13:25
Mekarin	10:52	13:14
Zeyzun	11:24	12:45
Telişabab	11:51	12:21
Mezrib	12:07	12:10
Dera	12:29	11:10
Gazali	13:30	10:36
Izra	13:59	10:02
Mahadsha	14:25	9:35
Şabab	14:43	9:17
Deşabab	14:56	9:04
Mesmiye	15:18	8:43
Derali	16:00	8:01
Kisve	16:23	7:42

Kadem	17:15	6:55
Şam	17:25	6:35

Tablo 12: Hayfa-Kudüs Hattı Sefer Saatleri (A.O, 1913: 262)

İstasyonlar	Gidiş (Yaz / Kış Tarifesi)	Dönüş (Yaz / Kış Tarifesi)
Hayfa	Y 8:00 / 8:05 K	Y 14:20 / 13:45 K
Lod	Y 8:38 / 8:43 K	Y 14:45 / 14:10 K
Remle	Y 8:50 / 8:55 K	Y 15:55 / 14:17 K
El-Sejed	Y 9:34 / 9:39 K	Y 16:25 / 15:45 K
Deyraban	Y 10:10 / 10:12 K	Y 17:04 / 16:24 K
Battir	Y 11:40 / 11:25 K	Y 17:17 / 16:34 K
Kudüs	Y 12:00 / 12:00 K	Y 18:00 / 17:15 K

Sonuç

Demiryolunun önemini erken kavrayan Osmanlı yöneticileri bu alana yönelik ciddi uğraşlar vermişlerdir. Fakat imparatorluğun içerisine düştüğü siyasi ve ekonomik darboğaz nedeniyle bazı projeler rafa kaldırılmıştır. Bâb-ı Âli'nin demiryoluna bakış açısı oldukça farklı olmuştur. Demiryolunun sadece ulaştırma bazında değil aynı zamanda siyasi ve ekonomik bir güç getireceği düşüncesi her zaman canlı kalmıştır.

Osmanlı yöneticileri demiryollarından birçok yarar bekliyorlardı. Bunların başında iç güvenliğin sağlanması, devlet gücünün imparatorluğun uzak sahalarına ulaştırılması ve savaş dönemlerinde cepheye asker ve malzeme taşınabilmesi geliyordu. Demiryolları sayesinde tarımsal vergilerin daha etkin bir biçimde toplanabileceği ve Anadolu'nun iç sahaları gibi boş toprakların bulunduğu bölgelerde yeni alanların tarımsal üretime açılacağı da umulmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin sunduğu kâr garantileri demiryollarının yapımını ve işletmesini üstlenen yabancı şirketlere çok elverişli koşullar sunuyordu. 19. yüzyılda Anadolu'da yapılan demiryollarının en önemlileri Ege bölgesinde İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları, İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarıdır.

1913 Şark Ticaret Yılığında Osmanlı topraklarındaki demiryollarının durumu hakkında araştırmacılara fikir verebilecek çok sayıda bilgi ve materyal vardır. Yukarıda yer alan tablolar bu yıllıklardan temin edilmiştir. Bu tablolarda 1913 yılında istasyonlar arası sefer saatleri hakkında bilgi bulunmaktadır. Tablolardan yola çıkarak sefer saatlerinin belli başlı unsurlar dikkate alınarak hazırlandığı görülmektedir. Nitekim Hayfa-Kudüs hattı sefer saatleri yaz ve kış saati dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir. (Bkz. Tablo 11.) Yılığın ilgili başka bölümleri incelendiğinde bazı ara hatlara günlük seferlerin yapılmadığı görülmektedir. Buralarda genellikle haftada üç gün sefer yapılmıştır. Ana hatlarda ise rutin günlük seferler gerçekleştirilmiştir. Hatta bazılarında hem sabah hem de akşam seferleri bulunmaktadır. (Bkz. Tablo 5.)

Yukarıda da bahsedildiği gibi bu tarihte Balkanlar elden çıktığı için yıllıkta Rumeli demiryolları Osmanlı toprakları içerisinde gösterilmemiştir. İçerikte Anadolu ve Hicaz demiryolu hatlarına yer verilmiştir. Ayrıca yıllıkta bazı istasyonlarda yapılan bakım-onarım bilgileri de yer almaktadır. Bakım-onarım yapılan söz konusu istasyonlarda geçici süreliğine seferlerin durdurulduğu gözlemlenmektedir. Bazı hatlar aktarmalı hizmet vermektedir. Yıllıktaki veriler incelendiğinde Osmanlı demiryolu ağının belirli bir plan ve tarife dahilinde hizmet verdiği anlaşılmaktadır.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 1 / 46.

B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 3342.

B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 4942.

B.O.A, Plan-Proje-Kroki: 5125.

The Annuaire Oriental Ltd, (1913), *Annuaire Oriental, Oriental Directory, Commerce, Industrie, Administration, Magistrature de L'Orient, Contantinople.*

Kitaplar

Akın, Fetullah ve Sultanoğlu, Filiz, (2006), *1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı*, Ankara: Gurup Matbaacılık A.Ş.

Gülsoy, Ufuk, (1994), *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayıncılık.

Güran, Tefik, (1991), *İktisat Tarihi*, İstanbul: Acar Matbaacılık.

Onur, Ahmet, (1953), *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul: K.K.K. Yayınları.

Özyüksel, Murat, (1988), *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Alba Yayınları.

Şenocak, Bülent, (2003), *Levant'ın Yıldızı İzmir*, İzmir: Yakın Kitabevi.

Toprak, Zafer, (2003), "Demiryolu, Devlet ve Modernite", içinde, *Demiryol: Tren Çağı*, Selahattin Özpallabıyıklar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Makaleler

Aktar, Ayhan, (1998), "Şark Ticaret Yıllıklarında Sarı Sayfalar: İstanbul'da Meslekler ve İktisadi Faaliyetler Hakkında Bazı Gözlemler (1868-1938)", *Toplum ve Bilim Dergisi*, Cilt 76, s. 110-143.

Karaca, Behset, (2021), "İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz Ve Yapım Aşaması)", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 53, s. 25-49.

Kolay, Arif, (2017), "Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu Hattı: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 54, s. 89-106.

Ansiklopedi Maddeleri

Beydilli, Kemal, (1991), "Bağdat Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: TDV Yayınları.

Gülsoy, Ufuk ve Ochsenwald, William, (1998), "Hicaz Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 17, İstanbul: TDV Yayınları.

Yayınlanmamış Tezler

Öztürk, İlker, (2009), *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*,
Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat
Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.



ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Zafere Giden Yol: Kırım Savaşı Sırasında İngilizler Tarafından Kırım'da İnşa Edilen Demiryolu*

Doktorant Yunus Emre AYDIN*

Özet

Kırım Savaşı, sonuçları bakımından XIX. yüzyılın en önemli olaylarından biridir. Rus Çarı I. Nikola, "hasta adam" olarak adlandırdığı ve yakında öleceğine inandığı Osmanlı Devleti ve özellikle de Boğazlar üzerinde planlar kurmaktaydı. Rusya'nın bu planları ve Fransa ile yaşadığı kutsal yerler sorunu, Osmanlılar ile Ruslar arasında savaşın çıkmasına neden olmuştur. İngiltere, Fransa ve daha sonra Sardunya (Piyomente), Osmanlı Devleti'nin yanında Rusya'ya karşı savaşa katılmışlardır. İngiltere ve Fransa, Eylül 1854'te Kırım Yarımadası'na çıkarma yapmışlardır. Özellikle İngilizlerin, savaşı bir an önce bitirmek için tam anlamıyla hazırlık yapmadan Kırım'a çıkarma yapmaları, onları ve müttefiklerini zor durumda bırakmıştır. Gemilerle Balaklava Limanı'na gelen yiyecek-ıçecekler, atlar ve savaş malzemeleri buradan 11 mil ötede Sivastopol dışında bulunan İngiliz karargâhına gönderiliyordu. Ancak Kırım'da kış şartlarının başlaması, özellikle yağmurlar nedeniyle liman ile karargâh arasındaki yolun kullanılamaz hale gelmesi müttefik devletleri, özellikle İngiltere'yi malzeme tedarikinde zor durumda bırakmış, pek çok asker hastalıktan ve açlıktan ölmüş, malzemeleri taşımak için kullanılan çok sayıda at telef olmuştur. İngiliz kamuoyunda askerlerin düştüğü bu zor durum hakkında haberlerin yayılmasından sonra Kırım'da bir demiryolu inşa etme fikri ilk olarak S.M. Peto tarafından ortaya atılmıştır. Gerekli izinler alındıktan sonra Şubat 1855'te inşa faaliyetlerine başlanmış ve kısa sürede tamamlanan demiryolu savaşın kazanılmasında önemli rol oynamıştır. Bu çalışmada, demiryolunun inşa süreci, savaşın kazanılmasına katkısı ve savaştan sonraki akıbeti incelenerek Kırım Savaşı'nın daha önce ele alınmayan bir yönüne dikkat çekilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kırım, Demiryolu, Sivastopol, İngiltere, Osmanlı Devleti, Rusya

The Road to Victory: The Railway That British Built in the Crimea During the Crimean War

Abstract

The Crimean War is one of the most important events of the nineteenth century in terms of its consequences. Russian Tsar Nicholas I was making plans for the Ottoman Empire and especially the Straits, which he called the "sick man" and believed to be dead soon. These plans of Russia and the problem of holy places with France caused a war between the Ottoman Empire and the Russians. England, France and later Sardinia (Piyomente) participated in the war against Russia on the side of the Ottoman Empire. Britain and France landed on the Crimean Peninsula in September 1854. Especially the British landing in the Crimea, without fully preparing to end the war as soon as possible, left them and their allies in a difficult

* Bu bildiri, doktora tez konum olan "Kırım Demiryolu Taşımacılığının Gelişimi 1850-1914" başlıklı tezinden üreterek yazdığım, Aydın Yunus Emre, "Angliskaya Zheleznaya Doroga v Kırımı" Klio, №3 Mart 2021, ss. 67-71., makalenin genişletilmiş halidir.

* M. V. Lomonosov Moskova Devlet Üniversitesi Tarih Fakültesi XIX. ve XX. Yüzyıl Başlangıcı Rus Tarihi Kürsüsü, Moskova/Rusya Federasyonu, y.eaydin61@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6719-5760

situation. The food and drink, horses and war materials that came to the port of Balaklava by ships were sent to the British headquarters outside Sevastopol, 11 miles from here. However, the onset of winter conditions in Crimea, especially the unusable road between the port and the headquarters due to rains, left the allied states, especially England, in a difficult situation in supplying materials, many soldiers died of disease and starvation, and many horses used to transport materials perished. After the news about this difficult situation of the soldiers in the British public opinion spread, the idea of building a railway in the Crimea was first introduced by S.M. Peto. After the necessary permits were obtained, the construction activities started in February 1855 and the railway, which was completed in a short time, played an important role in winning the war. In this study, the construction process of the railway, its contribution to the victory of the war, and its aftermath were examined and attention was paid to an aspect of the Crimean War that was not discussed before.

Keywords: Crimea, Railway, Sevastopol, England, Ottoman Empire, Russia

Giriş

Osmanlı Devleti ile Rus İmparatorluğu coğrafi şartlar ve devletlerin çıkarları neticesinde pek çok kez karşı karşıya gelmişlerdir. Özellikle Rusların büyük bir imparatorluğa dönüştüğü I. Petro döneminden itibaren Osmanlı Devleti ile Rus İmparatorluğu arasında başlayan çekişmeler, XIX. yüzyılda yoğunlukta olmakla beraber pek çok kez savaşa neden olmuştur. Bu savaşların belki de en önemlisi 1853-1856 yılları arasında süren Kırım Savaşı'dır. Uzun süre devam eden ve literatürde Kırım Savaşı olarak adlandırılan bu olay aslında sadece Kırım'da değil, Balkan ve Doğu Anadolu cephelerinde de sürmüştür.¹ İngiltere, Fransa ve daha sonra Piyomente'nin (Sardunya Krallığı) Osmanlı Devleti'nin yanında savaşa girmesi ve yoğun çatışmaların yaşandığı Kırım cephesinde Rusların mağlup edilmesini sağlamıştır. Kırım'daki savaşın kazanılmasını sağlayan önemli etkenlerden biri ise, İngilizlerin Balaklava Limanı ile kendi karargâhları arasında inşa ettikleri demiryoludur. Daha sonra demiryolu Fransız ve Piyomente karargâhlarına da bağlanmış olup, savaş bitiminde Rusların ele geçirmesini engellemek adına Osmanlı Devleti'ne satılmıştır.

Kırım Savaşı'nın nedenleri arasında belki de en önemlisi Rusya ile Fransa arasındaki kutsal yerler sorunudur. Bu sorun nedeniyle Ruslar ile Fransızlar bir çekişme içindeydi. İngilizler ise Rusların, Osmanlı Devleti ile ilgili emellerini bildiklerinden dolayı buna engel olmak istiyordu. Çar I. Nikola, "hasta adam" olarak nitelendirdiği ve yakında zaten öleceğine inandığı Osmanlı Devleti'ni ele geçirme planlarını daha önceleri İngiliz hükümetiyle paylaşmış ve Osmanlı Devleti ortadan kalktığında topraklarını paylaşmak için anlaşma yapma zemini aramıştır. Ancak İngiltere hiçbir zaman böyle bir anlaşma yapmaya yanaşmamıştır. Kutsal yerler sorunu üzerine İstanbul'a gelen elçi Menşikov isteklerinin Fransa ve İngiltere telkiniyle reddedilmesi üzerine İstanbul'dan ayrılmıştır. Daha sonra Rusya'nın Eflak ve Boğdan'a girmesinin akabinde Osmanlı Devleti, Rusya'ya 15 gün içinde Tuna beyliklerinden çekilmesini isteyen nota vermiştir. Ancak Rusya'nın bu sürede Eflak ve Boğdan'dan çekilmemesi üzerine Osmanlı Devleti Rusya'ya savaş ilan etmiştir. Kasım

¹ Savaşın adlandırılmasıyla ilgili görüşler için bkz: Yevgeniy Viktorovich Tarle, Kırımskaya Vayna, Izdatelstva Akademii Nauk, C.1, 1994, Moskova, s. 8.

sonunda Rusların Sinop'ta Osmanlı donanmasını imha etmesi üzerine İngiltere kamuoyunda Rusya karşıtı tepkiler artmış ve İngilizlerin buna tepki vermesi gerektiği vurgulanmıştır.²

Müttefikler Zor Durumda

Sinop baskınından sonra Osmanlı Devleti'nin yanında savaşa giren İngiltere ve Fransa kısa sürede hazırlanarak Kırım'a çıkarma yapmışlardır. Fransa Kralı III. Napeleon tarafından Rusların deniz gücünü ortadan kaldırmak üzere 11 ay olarak planlanan bu operasyonun ana hedefi Sivastopol'da bulunan Rus deniz üssü idi.³ Fransa Kralı tarafından yapılan bu plan İngiltere'nin de işine geliyordu, çünkü İngilizlerin amacı da Boğazlar ve Akdeniz üzerindeki Rus donanmasının etkisini ortadan kaldırmaktı. Ayrıca İngilizler savaşı kısa bir sürede kazanacaklarını ve geri döneceklerini de düşünüyorlardı. Bu nedenle İngilizler gerekli hazırlıkları tamamlamadan 1854 yılının Eylül doğru Kırım yarımadasına çıkarma yapmışlardır.⁴

İngilizlerin kısa sürede hedefe ulaşmak istemesi, gerekli hazırlıkları tamamlamadan Kırım'a gelmelerine yol açmış ve bu durum ilerleyen günlerde İngiliz ordusunu zor durumda bırakmıştır. Generaller, Rus topraklarında savaşanları belki de en çok zorlayan etkeni unutmışlardı: Kırım kışı. Soğuk havanın etkisini göstermeye başlamasıyla beraber İngiliz karargâhında zorluklar ortaya çıkmış, temiz yiyecek ve içecek, ilaç ve kıyafet kıtlığı görülmeye başlamıştır. Ayrıca yağmur var olan yolu kullanılamaz hale getiriyordu. İngiliz karargâhında bolca olan tek şey ise kolera idi.⁵ Koleradan başka iskorbüt, dizanteri ve kangren de müttefik askerleri arasında hızla yayılmıştı.⁶ O sene Kırım'da sonbahar alışmadık derecede soğuk ve yağmurlu idi. Her geçen gün daha da soğuyan hava Ruslar için bile kıyafet ihtiyacı doğurmuştu, güneşli gün sayısı yok denecek kadar azdı. Müttefik revirleri hasta askerlerle doluydu. 21 Kasım 1854 tarihinde Büyük Knez Mihail tarafından Büyük Kinyagina Yekaterina Mihaylovna'ya yazılan mektupta şu ifadeler yer alıyordu: "Bu yağmurlu ve soğuk Kırım sonbaharı müttefik devletlerin askerlerine kutup soğuğu gibi geliyordu. Esirler ve kaçakların anlatılarına göre gıda ve beslenme açısından bir sıkıntı çekmeseler de soğuk ve hastalıktan mustarıptiler, yağmur aralıksız yağdığı için siperler çamur yığını haline gelmişti".⁷ İngilizlere nazaran daha hazırlıklı olmalarına rağmen Fransızlar da benzer durumdaydı. 1854 yılında III. Napeleon'a gönderilen mektupta şunlar yazmaktaydı: "Bu savaşı ekmeğimiz, ayakkabımız, yolumuz ve mutfak eşyalarımız olmadan sürdüremeyiz, size bunları yazmak istemedim ama durum bu." Fransız generaller de Savaş Bakanlığına pek çok şikâyet mektubu göndermiş ancak bakanlık bu duruma pek olasılık vermemiş ve onlara inanmamıştır.⁸

² Fahir Armaoğlu, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Ankara, TTK, 1997, s. 240

³ Anthony Dowson, The Grand Crimean Central Railway, Great Britain, 2019, s. 5.

⁴ Brian Cooke, The Grand Crimean Central Railway, the Railway that Won a War: the story of the railway built by the British in the Crimea during the war of 1854-1856, Great Britain. 1990, s. 1-2.

⁵ Terry Coleman, The Railway Navies A History of the Men Who Made the Railways, London, 1966, s. 184.

⁶ Y.V. Tarle, Kırmskaya Vayna, Izdatelstva Akademii Nauk, C. 2, 1994, Moskova, s 127., Diana Konstantinovna Pervykh, Russkaya i Angliskaya Pressa 1850-x godov ob organizatsii zheleznodorozhnogo soobshcheniya v gody Krımskoy Voynı, Лабиринт – Журнал Социально-Гуманитарных Исследований. 3/2015, s. 23.

⁷ Y.V. Tarle, a.g.e., C. 2. s. 124.

⁸ Anthony Dawson, a.g.e., s. 10-12.

Lord Raglan öncülüğündeki İngiliz ordusu Sivastopol'a hâkim bir tepede konuşlanmış bulunuyordu. İngiliz Donanması'nın bulunduğu Balaklava Limanı ile arasında 7 millik bir yol vardı. Ancak bu yol özellikle Kasım fırtınasından sonra kullanılamaz hale gelmiş ve çamur nedeniyle arabaların dahi ilerleyemediği yolda, limana gelen mallar, atlar ve insanlarla karargâha kadar taşınmıştır. Bir İngiliz yazar "buna savaş denemez, sadece, insanların açlık veya koleradan öldüğü bir durum" diyerek durumun vahametini açıklamaktadır.⁹ Kırım yarımadasındaki yolları kullanmak Ruslar için de zordu. Durumu açıklaması bakımından şu örnek yerinde olacaktır, 67 verst* olan Simferopol ile Sivastopol arası düzgün bir havada 2 günde alınırken, Aralık ayında aynı yol 2 hafta sürmektedir.¹⁰ Yolların durumu hakkında bilgi veren bir diğer kaynak ise General Gordon'un mektuplarıdır. 3 Ocak 1855'te mektubunda yolların durumunun tarif edilemeyecek derece kötü olduğunu yazmıştır.¹¹ Mrs. Henry Duberly de yazdıklarıyla duruma netlik kazandırmaktadır: "Gemiler fırtına nedeniyle limana yanaşamıyor, yağmur nedeniyle yollar kullanılamaz halde, yük taşımak için kullanılan atlar açlıktan ve yorgunluktan ölüyorlar."¹² İngilizler çıkarma yaptıktan kısa bir süre sonra tam anlamıyla bir taşımacılık kriziyle karşı karşıya kalmış ve bu kısa sürede ölen atların sayısının 900'ü aşması nedeniyle Lord Raglan süvari atlarının da taşımacılıkta kullanılması emrini vermiştir.¹³ Balaklava Limanından İngilizlerin bulunduğu Kilen Deresi ve Sapun Dağı mevkiine bir adet topun taşınması için 24 at gerekirken daha büyük toplar için en az 30-40 at gerekiyordu. Fransızlar da taşımacılıkla ilgili sorunlar yaşasalar da onların işi İngilizlere göre daha kolaydı. Fransız karargâhının bulunduğu Kamış Koyu Balaklava Limanından çok uzak değildi, ayrıca Türkler topları taşıyamıyorlarsa da en azından mermilerin taşınması konusunda onlara yardım ediyorlardı.¹⁴

Durum gitgide daha kötü bir hal alıyordu ve kimse yolun durumu hakkında iyi bir şey söylemiyordu. İlk olarak baş komiser Filder, kişisel mektuplarında ve 13 Kasım'daki resmî bir toplantıda, ilerleyen günlerde durumun daha da zorlaşacağını belirtmiş ancak kendisini kimse ciddiye almamıştır. Daha sonra Aralık ayı ortasında Kırım'a gelen İngiliz milletvekili Dundas, gördüğü durum karşısında şok olmuştu. Malzemeler artık atlarla bile taşınamıyordu. Şeker, çay ve kahve dağıtımı Kasım ayı sonunda durdurulmuş, bir sonraki ay ise askerlere yiyecek bile verilemez hale gelmişti. 13 Aralık'ta Devlet Hazinesi temsilcisi Trevelyan, malzemelerin 10 at tarafından çekilmesine rağmen karargâha ulaştırılamadığını belirtti. Bu nedenle gönderilen malzemelerin miktarı azaltıldığı için taşıma işlemi yavaş ilerliyordu. Ayrıca taşımacılıkta kullanılan hayvanlar aşırı çalışmaktan telef oluyordu. Açlık ve salgın hastalık nedeniyle firarlar başlamış, bazı askerler Balaklava Limanına gelen yabancı gemilere saklanarak kendilerini kurtarmaya çalışıyorlardı. Hatta İngilizler bu taşımacılık sorunu

⁹ Terry Coleman, a.g.e., s. 184.

* Bir Rus uzunluk ölçü birimi, 1 verst 1,0668 km.

¹⁰ Vladimir İvanovich Samsanov, *Angliskaya Zheleznaya Doroga v Balaklave v Epokhu Krymskoy Voyny*, Sivastopol, 1931, s. 3.

¹¹ General Gordon's Letters from the Crimea, the Danube and Armenia, Edited: Demetrius C. Boulger, London, 1884, s. 9-10.

¹² Mrs. Henry Duberly, *Journal Kept During the Russian War: From the Departure of the Army from England in April 1854, to the Fall of Sebastopol*, London, 1856, s. 130-131.

¹³ Anthony Dawson, a.g.e., s. 22.

¹⁴ Y.V. Tarle, a.g.e., C. 2. s. 127

çözmek için Türklere günlük 12 kopeyk* karşılığında yolu tamir etmelerini teklif ettilerse de Türkler de açlık ve salgın ile baş etmeye çalıştıklarından teklifi reddetmişlerdir.¹⁵ Türkler cesur, genel olarak durumlardan şikayetçi olmayan bir yapıya sahip olsalar da Kırım'da durumları ve silahlanmaları pek de iyi değildi (en iyi orduları Tuna cephesinde kalmıştı). Fransız esirler durumu şu şekilde aktarıyordu: "Cephede en ağır işler Türk askerlerinin sırtına yüklenmişti. Türkleri ve Arapları en ufak suçlarından dolayı dahi dövüyorduk."¹⁶ İngiliz askerleri o kadar zor durumdaydı ki, alabora olan gemilerden malzemelerin toplanması yasak olmasına rağmen, yakıt kıtlığı nedeniyle askerler çadırlarda donduğu için bu yasak kaldırılmıştır.¹⁷ Isınma sorununu çözmek için Sivastopol ve Balaklava çevresindeki tüm ağaçlar kesilmiş hatta üzüm bağlarının kökleri dahi ateşe verilmişti ancak bu bile yeterli gelmemişti.¹⁸ Özellikle 14 Kasım'da gerçekleşen büyük fırtına müttefiklere çok fazla zarar vermişti. Fırtına esnasında çadırlar ve çatılar uçmuş, revir olarak kullanılan yer hasar görmüştü. Ayrıca müttefik askerlerine dağıtılan tüm kışlık kıyafetler, botlar da kaybolmuştu. Yenilerin gelmesi ise birkaç hafta sürecekti. Günlüğünde, Kasım fırtınasından bahseden D. Brayt bunun İngiliz tarihindeki en kötü fırtınalardan biri olduğunu belirtmiştir. Gerçekten de İngiliz milli kültüründe Balaklava'da geçirilen 1854-1855'in kış ayları en kasvetli dönem olarak yer etmiştir.¹⁹

Bir Fransız asker tarafından İstanbul'dan gönderilmiş ancak bir tesadüf sonucu Rusların eline geçmiş 18 Ocak 1855 tarihli mektupta Sivastopol'daki durum hakkında şunlar yazılıydı; "Sivastopol'dan gelen haberler çok acı verici, henüz havalar tam soğumaya başlamadan günde 300-400 asker hastalanıyordu. Neredeyse her gün, yük taşımak için kullanılan hayvanlar telef oluyordu, İstanbul'daki Fransız revirinde 300 Fransız asker uzuvları donduğu için tedavi beklerken, dün aynı nedenle 800 İngiliz asker daha tedavi için İstanbul'a geldi. Sivastopol'da bulunan askerler cepheleleri terk etmeye başladılar. İstanbul'daki hastanede toplam 10 bin İngiliz asker bulunuyor ve her gün bunlardan yaklaşık 40 asker hayatını kaybediyor. Kırım kışı Rusları da zorluyor ancak onlar hem soğuk havalara daha alışıklar hem de kendi ülkelerinde bulduklarından dolayı gerekli malzeme tedarikini daha hızlı yapabiliyorlardı. En çok zorlanan ise Türklerdi."²⁰

İngilizlerin Kırım'da düştüğü durum, ülkede büyük bir tepki çekti. Dünyada demiryolu inşa edebilme kaynakları ve yeteneği olan bir ülkenin askerlerinin böyle bir durumda kalması ulusal bir utanç olarak görüldü.²¹ Ayrıca ülke basınında, Kırım'da neden demiryolu inşa edilmiyor başlıklı yazılar çıkmaya başladı.²²

Kırım'da karşı karşıya kalınan lojistik sorunları öğrenen Samuel Morton Peto, Balaklava Limanından Sivastopol'a uzanan yaklaşık 10 mil bir demiryolu yapma fikrini öne

* Günümüzde Rusya, Belarus ve Ukrayna'da kullanılan alt para birimi, Türkiye'de kullanılan kuruş dengidir.

¹⁵ V.İ. Samsanov, a.g.m., s 5-7.

¹⁶ Y.V. Tarle, a.g.e. C. 2. s. 124-125.

¹⁷ V.İ. Samsanov, a.g.e., s. 5-8.

¹⁸ Oleg Rudolfovich Ayrapetov, Krimskaya Vayna, Moskova, Regnum, 2017, s. 127.

¹⁹ Y.V. Tarle, a.g.e., C. 2., s.125-126.

²⁰ Y.V. Tarle, a.g.e., C.2., s. 127-128.

²¹ Brian Coke, a.g.e., s. 16.

²² V.B. İvanov, Britanskiye Voyenno-Tekhnicheskiye İnnovatsii na primere Angliyskoy Zheleznoy Doroghi i ikh Rol dlya Dostizheniya Pobedy v Krymskoy Voyne 1853-1856 gg. <http://muzey-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01> (23.02.2021)

sürmüştür.²³ S.M. Peto ilk olarak İçişleri Bakanı Henry John Temple Palmerston ile daha sonra ise Savunma Bakanı ve Başbakan George Hamilton-Gordon Aberdeen ile görüşmüştür. Peto, ortakları Thomas Brassey ve Edward Betts ile kâr amacı gütmeyen sadece maliyeti karşılığında Kırım'da bir demiryolu inşa etmek istediklerini belirtmiş ve bu projeleri kabul edilmiştir.²⁴ Ancak proje kabul edilirken karşı çıkanlar da olmuştur. Bazıları Rusların böyle bir şeye asla müsaade etmeyeceğini ve inşa çalışmalarına saldırıda bulunacaklarını öne sürmüşlerdir. Ayrıca Kırım topraklarının demiryolu inşaatına uygun olmadığı da tartışılan bir diğer konuydu.²⁵ Tüm bu muhalefete rağmen 2 Aralık'ta Lord Raglan'a gönderilen mektupta, Peto, Brassey ve Betts'in birkaç içinde Balaklava'ya doğru yola çıkacağını ve demiryolu çalışmalarına başlayacağını yazmıştır.²⁶

Demiryolu Çalışmaları

Gerekli izinlerin alınmasının ardından derhal çalışmalara başlanmıştır. Demiryolu inşaatında çalışacak işçileri ve inşaat için gerekli malzemeleri organize etmekle yükümlü Edward Betts, 30 Kasım'da Newcastle Dükü'ne 200-250 demiryolu işçisi, denizci ve madenci, on ustabaşı, yirmi duvarcı, seksen marangoz, yirmi demirci ve zanaatkar, on tamirci ve çilingir, dört saat bekçisi, bir baş kâtip, bir teknik ressam, iki pratik yardımcı mühendis ve bir baş mühendis göndermeyi düşündüklerini yazdı. Ayrıca bu kuvvetlerin bir mühendisin doğrudan gözetimi altında olması şartını koştı. Tüm istekler kabul edilmiş ve Dük, Hazine Dairesi başındaki Sir Charles Trevelyan'a Peto, Brassey ve Betts'e stok, tesis, malzeme için 45.000 sterlin ve personel, ulaşım ve yemek için 55.000 sterlin verilmesini yazmıştır. Ayrıca müteahhitler tarafından sunulan haftalık faturalar Kırım Başkomiserliği tarafından ayrı olarak, demiryolu malzemelerini taşımak için kiralanan gemi maliyeti de ayrıca ödenecekti²⁷

Peto, Barsley ve Betts, demiryolunda inşaatında çalışacak insanlar için çağrıda bulunmalarının ardından 2 Aralık 1854 Cumartesi günü ofisleri, bu inşaatta çalışmak isteyen duvarcılar, marangozlar, demirciler ile dolmuştu. Hatta kalabalık sokağa taşıyordu. Seçilen kişilerin çoğu daha önce Kanada'da çalışmışlardı ve soğuk kış şartlarına alışkınlardı. Ayrıca çalışma şartları da çok iyiydi. İşçiler 6 aylık bir sözleşme yapmışlardı.²⁸ Seçilen işçilere günlük 5/8 şilin ödenecek bunun yanı sıra işçilerin yiyecek ve giyecek ihtiyacı karşılanacaktı. Her bir çalışana 1 çanta, 1 elbise, 3 adet renkli pamuklu gömlekler, 1 kırmızı 1 beyaz tişört, 1 kemer, 1 pantolon, 1 yelek, 1 su geçirmez bot, 1 balıkçı botu, 1 kravat, 1 tozluk, 1 çift bot, kayış ve toka, 1 yatak ve yastık, 1 kilim ve battaniye, 1 yün ceket, 1 çift çorap, 1 çift eldiveni 1 adet çekmece verilmiştir. Ayrıca her 10 işçiye bir soba, her 40 kişiye bir kulübe ve kişi başı 2 pound tütün temin edilmiştir.²⁹

Seçilen isimler arasında en önemlisi James Beattie idi. Peto ve Betts, 1842'de Norwich-Lowestoft hattında bu başarılı inşaat mühendisiyle çalışmışlardı. Ancak, Peto'nun dikkatini çeken sadece Beattie'nin teknik becerisi değildi. Beattie'nin çalışanlarının üzerinde olumlu bir

²³ Yakup Bektas, "The Crimean War as a Technological Enterprise", Notes and Records, Volume 71. Issue 3. 2017. s. 235.

²⁴ Terry Coleman, a.g.e., s. 184-185.

²⁵ V.B. İvanov, a.g.m.

²⁶ Brian Coke, a.g.e., s. 20.

²⁷ Brian Coke, a.g.e., s. 23-24.

²⁸ Terry Coleman, a.g.e., s. 185

²⁹ Brian Coke, a.g.e., s. 28-29; Terry Coleman, a.g.e., s. 187

etkisi vardı. Bu nedenle Beattie Kırım demiryolu inşaatına başmühendis olarak atandı. Beattie'nin emrinde üç yardımcı mühendis ve diğer yöneticilerden oluşan bir kadro vardı. Bu çalışanlardan bazıları ve aldıkları maaşlar ise şu şekildedir: ³⁰

James Beattie - Baş mühendis - 1,500 £
 Donald Campbell - Yardımcı Mühendis - 500 £
 J.R. Kellock - Yardımcı Mühendis - 500 £
 Edgar Swan - Yardımcı Mühendis - 500 £
 Charles Camidge - Muhasebe Şefi - 500 £
 James Lewis - Yardımcı Muhasebeci - 200 £
 H.B. Middleton - Yardımcı Muhasebeci - 200 £
 Stephen Bartlett - Yardımcı Muhasebeci - 200 £
 Henry Stone - Teknik Ressam - 300 £
 George Raymond - müfettiş - 500 £
 Albert Howse - Doktor - 500 £
 D. M. Read - Asistan Doktor - 300 £
 C. Roberts - Asistan Doktor - 200 £
 J. Cadell - Asistan Doktor - 200 £
 J. Kay - Asistan Doktor - 200 £
 Thomas Fayres- Misyoner - 182 £
 G. Gyngell - Misyoner - 182 £
 John Parker - At bakıcısı- 300 £
 William Cole - Malzeme deposu çalışanı - 300 £
 Richard Brasier - Sağlık çalışanı - 200 £

J. Beattie'nin planı Balaklava'daki karargâhlardan Sivastopol'a kadar çift hat yapmaktı. İngilizlerin konumlarına yakın noktadan başlayacak hat, tüm bataryalara dağılacaktı. Ve hat dört ya da beş sabit motor ile çalışacaktı.³¹ Demiryolu çalışmaları için gerekli malzemeler ise şu şekilde belirlenmişti: 1800 ton ray ve bağlantı parçaları, 6000 travers, 600 ton ahşap, motorlar, kamyonlar, vagonlar, 3 mil halat ve kablo ve 2000 ton diğer malzemeler.³²

Verilen bilgilerden işçi sayısında değişiklikler olduğu görülmektedir. Örneğin Nisan - Haziran ayı maaş bordrosuna göre ortalama 530 kişilik bir liste çıkmaktadır. Ayrıca daha sonradan bu listeye bir berber ve dört hemşire de dahil edilmiştir.³³ Samsanov ise çalışan kişi sayısını 500 kişi olarak vermektedir.³⁴ Ayrıca 31 Ocak 1855 tarihinde sekiz adet hemşirenin Balaklava Hastanesine geldiği de belirtilmektedir.³⁵ Dawson ise 560 işçi ve 26 maaşlı çalışan olmak üzere toplam 586 kişinin bu demiryolu inşasında çalıştığını yazmaktadır.³⁶ Demiryolu inşaatında yabancı uyruklu işçiler de çalışmışlardır. Örneğin 28 Ocak 1855 tarihinde

³⁰ Brian Coke, a.g.e., s. 25

³¹ Terry Coleman, a.g.e., s. 185

³² Brian Coke, a.g.e., s. 29 - Terry Coleman, a.g.e., s. 187.

³³ Brian Coke. a.g.e., s. 28

³⁴ V.İ. Samsonov, a.g.e., s. 12

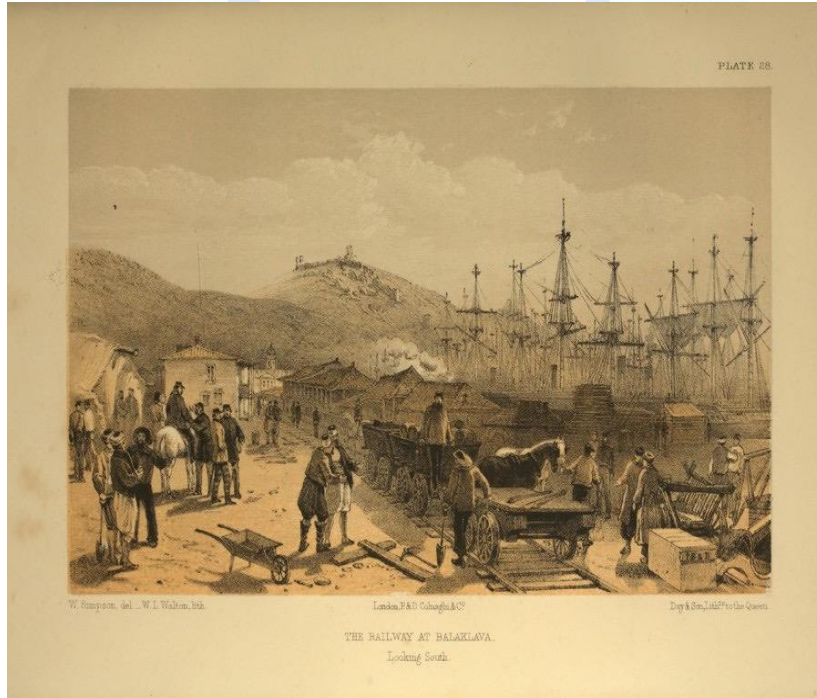
³⁵ Mrs. Henry Duberly, a.g.e., s. 165

³⁶ Anthony Dawson, a.g.e., s. 34.

Hırvatların çalışmak için bölgeye geldiği bilinmektedir.³⁷ 4 Şubat tarihinde ise Evpatoriya'dan gelen yaklaşık 300 kadar Tatar da demiryolu çalışmalarına katılmıştır.³⁸

Tüm hazırlıklar tamamlandıktan sonra Kırım'a gidecek gemiler hazır hale getirilmiştir. İlk gemi Wildfire'ın 475 ton yük ile 15 Aralık'ta yola çıkması planlanmasına rağmen fırtına nedeniyle 21 Aralık'ta yola çıkmıştır.³⁹ Daha sonra yola çıkan Hesperus adlı geminin kaç ton malzeme taşıdığı dair bir bilgi yoktur. Bu gemiyi takiben ilerleyen günlerde yola çıkan gemiler ve yükleri şu şekildedir: Lady Alice Lambton 511 ton, Great Northern 578 ton, Earl of Durham 554 ton, Baron von Humboldt 420 ton, Prince of Wales 627 ton, Levant 694 ton ve Mohawk 850 ton.⁴⁰

Gemiler şubat ayının başında Balaklava'ya varmışlar ve işçiler hemen çalışmaya başlamışlardır. İlk on gün içinde hattın 5 millik kısmını tamamlanmıştır.⁴¹ Demiryolu yapımına 8 Şubat'ta başladığını yazan Samsanov, çalışmaları şu şekilde aktarmıştır; "Çalışmalar büyük bir hızla ilerlemekteydi, işçiler 60 kişilik iki gruba ayrılarak gece gündüz durmadan çalışabildiler, gece karanlığında çalışabilmek için direklere içinde ateş yanan bir çeşit kutu benzeri şeyler astılar, her gün yaklaşık 4 mil inşa ettiler ve ayrıca dereleri aşmak için köprüler ve setler yaptılar." 26 Mart geldiğinde demiryolu Balaklava Limanından İngiliz karargâhına, Nisan ayında ise en uzak noktasına ulaşmıştı.⁴²



Şekil 1: Balaklava'daki Demiryolu

³⁷ Wigan Archives Service the Edward Hall Diary Collection War Department Official Letter Book: Crimea Quartermaster General's Department December 1854-June 1855. Transcript by Gordon Rigby, Archives Volunteer and Alex Miller. Great Britain. 2012. s. 32.

³⁸ Wigan Archives Service, s. 43.

³⁹ Brian Coke, a.g.e., s. 30

⁴⁰ Brian Coke, a.g.e., s. 32; Anthony Dawson, a.g.e., s. 39.

⁴¹ Terry Coleman, a.g.e., s.188.

⁴² V.İ. Samsanov, a.g.e., s. 15-16.

Demiryolu başlangıçta rayların arasına yerleştirilmiş tahtalar üzerinde giden atlar tarafından çekilmiştir. Daha sonra kamyonları tel halatlarla çekmek için sabit motorlar kullanılmıştır. Savaşın son aşamalarında İngiltere'den lokomotifler getirildiyse de demiryolu çoğunlukla sabit motorlar, atlar, katırlar ve erkekler tarafından çalıştırılmıştır.⁴³ Kasım 1855'e gelindiğinde demiryolunda 4 buharlı lokomotif, 2 sabit motor çalışıyordu. Malların taşınması için 190 vagon, 215 at, 17 katır kullanılıyordu. Demiryolu sabah 07.00 ile akşam 19.00 arası çalışmaktaydı.⁴⁴

1855 Eylül ayında İngiltere'den yeni vagonlar ve motorlar getirilmiş ve bu malzemeler Sardunyalıların karargâhına giden demiryolunda kullanılmıştır. İki ay gibi kısa sürede inşa edilen bu hat ile beraber Fransızlar da kendi karargâhlarına kadar gelen bir demiryolu inşa etmek istemişlerdir. İnşa çalışmalarına başlandığı bilinen bu hattın tamamlanamadığı iddia edilmiş de⁴⁵ E. Dawson ise bu hattın tamamlandığı görüşündedir.⁴⁶ Muhtemelen 1855 sonbaharında inşa edilen bu hatlar için gerekli olan malzemelerden kerestelerle ilgili İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile irtibata geçtiği görülmektedir. Buna göre İngiltere tarafından Kırım'da inşa edilen demiryolu için kullanılmak üzere Sinop'tan 500 adet ağaç satın alınacağı ve bu konuda iki devlet arasındaki görüşmelerin bir önce yapıp ağaçlar satın alınmak istendiği bilinmektedir.⁴⁷

Yol, toplamda 29 mil uzunluğa sahipti. Demiryolu çalışmaya başladıktan sonra demiryolunun toplamda 246.600 ton gıda ve yem (günde 112 ton), 1.000 ton kurşun ve mermi, 3.600 ton diğer malların taşındığı tahmin edilmektedir.⁴⁸ Roger Fenton 28 Mart tarihli mektubunda bu durumu şöyle tasvir etmiştir. "Demiryolunun çalışmaya başlamasıyla askerler çok rahatlamışlardı. Artık yapacak çok fazla işleri yoktu. Önceden günlük ihtiyaç duyulan malzeme 112 ton kadardı ve bunu taşımak için 2000 at gerekiyordu. Artık bu işi demiryolu yapıyordu".⁴⁹

⁴³ Yakup Bektaş, a.g.m., s. 235-236.

⁴⁴ V.B. İvanov, a.g.m.

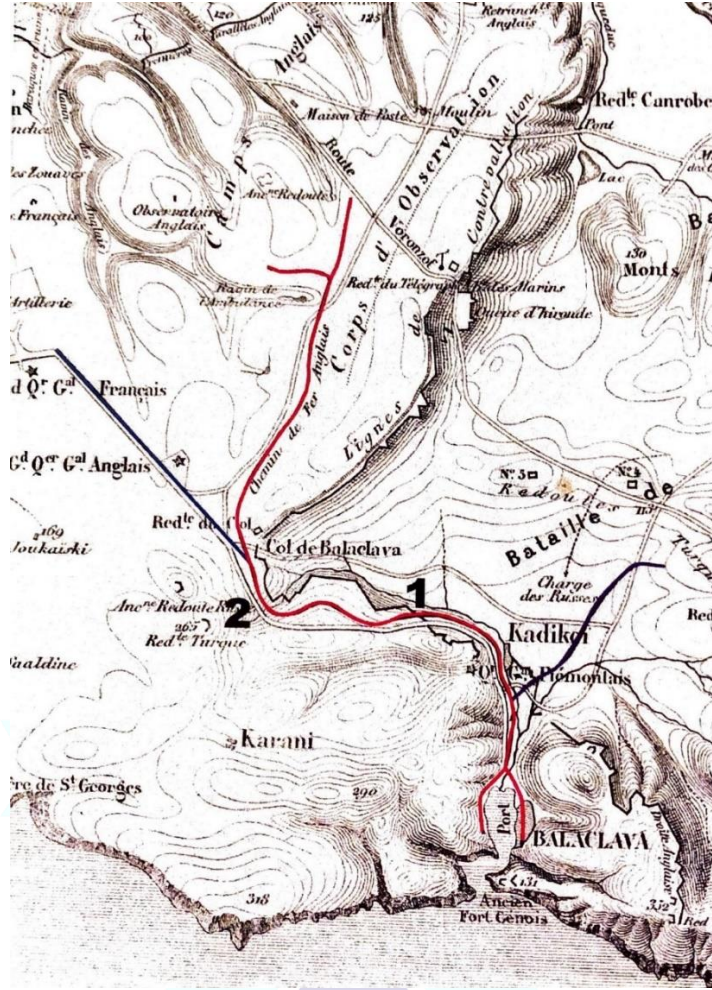
⁴⁵ D.K. Pervykh, a.g.m., s. 26.

⁴⁶ A. Dawson, a.g.e., s. 6.

⁴⁷ BOA, HR. MKT. 126-7.

⁴⁸ Terry Coleman, s. 190

⁴⁹ *Helmut and Alison Gernsheim*. Roger Fenton photographer of the Crimean War, His Photographs and his letters from the Crimea. London: Secker&Warburg. 1954. s. 57.



Şekil 2: Müttefik devletlerin karargâhlarına giden demiryolu ağlarını gösteren harita. Kırmızı hat (1) İngiliz, mavi hat (2) Fransız ve mor hat Sardunya karargâhına gitmektedir.

Sonuç/Değerlendirme

Demiryolunun çalışmaya başlaması müttefik devletlerini büyük oranda rahatlatmıştır. Malzeme tedarikinin kolay yapılabilmesi askerleri hastalıklar ve açlıktan kurtarmış, Balaklava Limanı ile karargâhları arasında askeri mühimmatların daha hızlı taşınması savaşın kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır. Diğer taraftan savaşın kaybedeni Rusya'da ise politik ve ekonomik sorunlar ortaya çıkmıştır. En önemli tartışma konusu ise ülkede demiryolu çalışmalarının eksikliği ve bu sorunun bir savaş sırasında nasıl olumsuz etki gösterdiği idi. Bu konu üzerine dergi ve gazetelerde pek çok makale yayımlanmıştır.⁵⁰ Ve bu tepki Rusların demiryolu inşasına önem vermesine yol açmıştır. Öyle ki 1837'de Rusya'da ilk demiryolunun açıldığı yıl olan 1837'den 1857'ye kadar olan süreçte Rus demiryollarının toplam uzunluğu 1097 verst iken, sadece 1858-1862 arasında 1999 verst demiryolu inşa edilmiştir ve bu oran giderek daha da artmıştır.⁵¹ İnşa edilen demiryolu Balaklava şehrinin gelişmesine de katkı sağlamıştır; şehirde kitapçılar, restoranlar, mağazalar açılmış, savaştan

⁵⁰ D.K. Pervykh, a.g.m., s. 27.

⁵¹ Vasilij Grigoryevich Mihaylovskiy, Razvitiye Russkoy Zheleznodorozhnoy Seti, St.Petersburg, 1898, s.6.

önce تنها bir balıkçı kasabası görünümünde olan Balaklava, savaştan sonra tüm Avrupa'da bilinen, yoğun bir liman kenti haline gelmiştir.⁵²

Savaşın kazanan taraflarından olan İngilizler, 1856'da Kırım'dan ayrılmadan önce Kadıköy bölgesinde bir kayanın üzerine ilk demiryolunun inşasına dair mermerden bir anıt dikmişlerdir. Müttefikler ayrıldıktan sonra şehirde sadece limanın doğu tarafındaki rıhtım ve batı tarafındaki barut deposu kalmıştır.⁵³ İngiltere, demiryolunu Ruslara bırakmak istemediğinden dolayı satmak istemiştir. Ve bir süre sonra demiryolu malzemeleri Sir Culling Eardly ve Moses Montefiore tarafında Yafa ve Kudüs arasında demiryolu inşa etmek için satın alınmıştır. Palmerston'a göre bu demiryolu hacıların kutsal topraklara ulaşmasında kullanılacaktır. Ancak bu demiryolu inşa edilememiş, daha sonra demiryolu malzemeleri Osmanlı Devleti tarafından satın alınmıştır.⁵⁴ Osmanlı Devleti ile İngiltere arasından yapılan görüşmelerde inşa masrafı olan 57 bin altından indirim yapılarak 38 bin liraya verileceği belirtilmiş ayrıca ücretin savaş esnasında aldıkları mühimmat ve gerekli malzemelerden dolayı Osmanlı'nın isteğine göre yeniden hesaplanacağı bildirilmiştir. Eğer görüşmeler devam ederse biraz daha indirim gidileceği de haberi verilmiştir. Bu demiryolu 21 buçuk mil uzunluğundadır. Osmanlı hükümetinin de bu demiryolunu almaya meyilli olduğu anlaşılmaktadır. Padişah da gerekli araştırmaların mühendisler tarafından yapılmasını istemiştir.⁵⁵ Daha sonra konuyla ilgili olarak Balaklava'dan gemilere yüklenen demiryolu aletleri Osmanlı Devleti tarafından satın alınması ve gemilerle hızlı bir şekilde getirilip Tersane-i Amire'deki münasip bir yere yerleştirilmesi ilgili memurlara tembih edilmiştir.⁵⁶ 17 Mart 1857 tarihli belgede bahsi geçen Sivastopol demiryolunun İngilizlerden satın alındığı yazmaktadır. Bu demiryolu sökülerek elde edilen malzemeler ile İzmir ve Manisa arasında demiryolu yapılması düşünülmüştür. Gerekli malzemelerin getirilip demiryolunun yapılabilmesi için araştırmaların yapılması istenmiştir.⁵⁷ Ancak bu demiryolu malzemeleri İzmir-Manisa arasında değil, İzmir-Aydın arasında inşa edilen demiryolunda kullanılmıştır.⁵⁸

Demiryoluyla ilgili ilginç hikayelerden biri ise, 1997 yılında Sivastopol'a gelen Arjantin konsolosunun anlattığı hikayedir. Bu göre Arjantin konsolosu, ülkesinin Kırım Savaşı'ndan sonra Balaklava-Sivastopol demiryolunda çalışmış bir lokomotif aldığını söylemiş ve bu lokomotifin bu döneme kadar aktif olarak çalıştığını belirtmiştir.⁵⁹

Sonuç olarak Kırım Savaşının kazanılmasında önemli rol oynamış bu demiryolunun hikayesi hem Osmanlı topraklarında hem de Arjantin'de devam etmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BOA. HR.MKT. 126-07

⁵² Yakup Bektas, a.g.m., s. 237-238.

⁵³ R. Arthur Arnold, From the Levant The Black Sea and The Danube, Vol II. London, 1868, s. 185.

⁵⁴ Orlando Figes, Crimea The Last Crusade, Great Britain, 2011, s. 418.

⁵⁵ BOA. İ..MMS. 7-276.

⁵⁶ BOA. HR.SYS. 1356-22.

⁵⁷ BOA. A.}MKT.MHM. 108-58.

⁵⁸ Charles Issawi, The Economic History of Turkey 1800-1914, Chicago. 1980, s. 185.

⁵⁹ V.B. İvanov, a.g.m.

BOA, İ..MMS. 7-276.

BOA, HR.SYS. 1356-22.

BOA, A.}MKT.MHM. 108-58.

Kitap ve Makaleler

Arnold, Arthur R. (1868), *From the Levant The Black Sea and The Danube*, Vol II. London.

Ayrapetov, Oleg Rudolfoviç (2017), *Krımskaya Vayna*, Moskova: Regnum.

Bektas, Yakup (2017), "The Crimean War as a Technological Enterprise", *Notes and Records*, Volume 71, Issue 3, pp. 233-262.

Coleman, Terry (1966), *The Railway Navies A History of the Men Who Made the Railways*, London.

Cooke, Brian (1990), *The Grand Crimean Central Railway, the Railway that Won a War: the story of the railway built by the British in the Crimea during the war of 1854-1856*, Great Britain.

Dowson, Anthony (2019), *The Grand Crimean Central Railway*, Great Britain.

Duberly Mrs. Henry (1856), *Journal Kept During the Russian War: From the Departure of the Army from England in April 1854, to the Fall of Sebastopol*, London.

Figs, Orlando (2011), *Crimea The Last Crusade*, Great Britain.

General Gordon's Letters from the Crimea, the Danube and Armenia. Edited: Demetrius C. Boulger, London 1884.

Gernsheim, Helmut ve Gernsheim Alison (1954), *Roger Fenton photographer of the Crimean War, His Photographs and his letters from the Crimea*. London: Secker&Warburg.

Issawi, Charles (1980), *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago.

İvanov V. B. "Britanskiye Voyenno-Tekhnicheskiye İnnovatsii na primere Angliyskoy Zheleznoy Doroghi i ikh Rol dlya Dostizheniya Pobedy v Krymskoy Voynye 1853-1856 gg." <http://muzey-sevastopol.com/ nauka/17-nauka/31-ivanov01> (23.02.2021)

Mihaylovskiy, Vasiliy Grigoryevich (1898), *Razvitiye Russkoy Zheleznodorozhnoy Seti*, St.Petersburg.

Pervykh, Diana Konstantinovna (2015), "Russkaya i Angliskaya Pressa 1850-x godov ob organizatsii zheleznodorozhnogo soobshcheniya v gody Krımskoy Voyni", *Labirint*, 3, pp. 22-29.

Samsanov, Vladimir İvanovich (1931), *Angliskaya Zheleznaya Doroga v Balaklave v Epokhu Krymskoy Voyny*, Sivastopol.

Tarle, Yevgeniy Viktorovich (1994), *Krımskaya Vayna*, C.1 ve C. 2. Moskova: Izdatelstva Akademii Nauk.

Wigan Archives Service the Edward Hall Diary Collection War Department Official Letter Book: *Crimea Quartermaster General's Department December 1854-June 1855*, (2012) Transcript by Gordon Rigby, Archives Volunteer and Alex Miller, Great Britain.

Osmanlı Mülkünde Saygıdeğer Bir Konuk: Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Kudüs Seyahati (1898)

Bilim Uzmanı Hatice Çelik*

Özet

Alman İmparatoru II. Wilhelm, imparatorluk yaptığı 30 yıl boyunca çeşitli sebeplerle Osmanlı topraklarına üç kez seyahat etmiştir. Bu seyahatler içerisinde çok kapsamlı, uzun mesafeli ve hayli ses getireni şüphesiz Kudüs seyahati olmuştur.

Alman İmparator ve İmparatoriçesinin 13 Ekim 1898 tarihinde başlayan ünlü Doğu seyahatinin asıl sebebi, Sultan Abdülaziz Dönemi'nde Alman İmparatoruna hediye edilen arsada inşa edilen Alman Protestan Kilisesi'nin açılışını İmparatorun bizzat yapmak istemesidir. Bu sebeple İmparator II. Wilhelm, İmparatoriçe Augusto Victoria ve beraberlerindeki 100 kişiyle birlikte bir ay sürecek olan Kudüs seyahatine başlamışlardır. Berlin'den Kudüs'e uzanan bu uzun yolculukta İmparator ve kafilesinin ilk durağı İstanbul olmuştur. İstanbul'da Sultan II. Abdülhamid ve ileri gelen devlet adamları tarafından oldukça gösterişli bir şekilde karşılanan II. Wilhelm ve eşi yaklaşık bir hafta süren İstanbul ziyaretlerinde şehrin görülmeye değer birçok yerini gezmiş ve burada birçok kişiyle temaslarda bulunmuşlardır.

İstanbul seyahatinin ardından İmparator ve eşi, kendilerine eşlik eden Osmanlı memurlarıyla birlikte İstanbul'dan ayrılmıştır. İmparatorun ilk ziyareti Yafa ve sonrasında Hayfa şehirlerine olmuştur. Ardından Kudüs'e doğru yola çıkan İmparator, şehrin ana kapısının yanına kendisi için açılan yeni kapıdan at sırtında girerek tarihte bir ilke imza atmıştır. Burada da diğer yerlerde olduğu gibi eşine az rastlanacak törenler eşliğinde karşılanan İmparator, Kudüs'te kaldığı süre zarfında yine birçok temasta bulunmuş, Müslümanlarca kutsal kabul edilen mekânları ziyaret etmiştir. Kudüs'ten Şam'a giden İmparator, Selahattin Eyyübi'nin mezarını ziyaret etmiş ve burada kendisini Müslümanların koruyucusu olarak tanımlamıştır. Son olarak Beyrut'a uğrayan İmparator ve İmparatoriçe bir ay süren Kudüs seyahatlerini burada sonlandırarak, Berlin'e dönmüşlerdir.

Anahtar Kelimeler: II. Wilhelm, Seyahat, Kudüs, II. Abdülhamid

Honored Guest at Ottoman Property: Travel of German Emperor Wilhem II to Jerusalem (1898)

Abstract

The German emperor Wilhelm II traveled to the Ottoman lands three times for various reasons during his 30 years as an empire. Among these travels, the most comprehensive, long-distance and highly influential one was undoubtedly Jerusalem.

The main reason for the famous trip of the German emperor and empress to the East, which started on October 13, 1898, was the emperor's desire to personally inaugurate the German Protestant church, which was built on the land given to the German emperor during the reign of Sultan Abdulaziz. For this reason, Emperor Wilhem II, together with the Empress Augusto

* Bağımsız Araştırmacı, hatice_celik2018@outlook.com

Victoria and 100 people accompanying them, started their journey to Jerusalem, which would last for a month. On this long journey from Berlin to Jerusalem, the first stop of the emperor and his caravan was Istanbul. Wilhelm II and his wife, who were very ostentatiously welcomed in Istanbul by Sultan Abdulhamid II and prominent statesmen, visited many sights of the city during their visit to Istanbul, which lasted for about a week, and had contacts with many people here.

After the trip to Istanbul, the Emperor and his wife left Istanbul with the Ottoman officials accompanying them. The emperor's first visit was to the cities of Jaffa and later to Haifa. Afterwards, the emperor, who set out for Jerusalem, blaze the trail with entered the city's main gate on horseback through the new gate opened for him. The emperor, who was welcomed here with rare ceremonies, as in other places, again made many contacts during his stay in Jerusalem. The emperor, who was welcomed with rare ceremonies here, as in other places, made many contacts during his stay in Jerusalem and visited places considered sacred by Muslims. The emperor, who went from Jerusalem to Damascus, visited the tomb of salahaddin ayyubi and defined himself as the protector of Muslims there. Finally, the emperor and empress, who visited Beirut, ended their month-long trip to Jerusalem and returned to Berlin.

Keywords: Wilhelm II, Travel, Jerusalem, Abdulhamid II

Giriş

II. Wilhelm 1888'de Alman İmparatoru olduktan sonra, Bismarck tarafından dünyaya kapatılan kapıları yeniden açan Weltpolitik siyaseti gereği birçok ülkeyi ziyaret etmiştir. Bu politika üzerine ziyaret edilen ülkelerin başında hiç şüphesiz Osmanlı Devleti gelmektedir. Osmanlı Devleti, II. Wilhelm'in saltanat yılları içerisinde üç kez ziyaret edilmiş ve özellikle Sultan II. Abdülhamid dönemine denk gelen ilk iki ziyaret II. Wilhelm açısından tam bir gövde gösterisi şeklinde olmuştur.

1889 tarihli ilk ziyaret, II. Wilhelm'in İmparator olmasından bir yıl sonra gerçekleşmiştir. II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne böyle bir ziyaret yapmasının görünürdeki sebebi; kız kardeşi Prenses Sophia'nın Yunan prensiyle evleniyor olmasıdır. Düğün için eşi Augusta Victoria ile beraber Yunanistan'a gelecek olan İmparator bunu fırsata dönüştürerek İstanbul ve Sultan II. Abdülhamid'i de ziyaret etmek istemiştir.¹

İmparatorun geleceğinin haber alınması üzerine geçeceği güzergâh üzerindeki şehirlerde ve İstanbul'da hummalı bir hazırlık başlamıştır. Belediye çevre planlamasına çok dikkat edip hiçbir ayrıntıyı atlamamış, yollar tamir edilmiş, yeni yollar yapılmıştır. Sultan II. Abdülhamid bu tamir, onarım vs. için 100.000 kuruş masraf etmiş, İmparatoru ağırlamakla görevlendirilen kişilerin görevlerini layıkıyla icra etmesi adına ihsanlarda bulunmuştur. Aynı şekilde asker, memur ve hizmetlilere de fazladan maaş verilmiştir.²

¹ Ö. Kürşad Karacagil, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Hereke Fabrikasını Ziyareti", **Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarih Sempozyumu-II**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2015, 914.

² Gökçe Demiray, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı-Alman İlişkileri ve Alman İmparatorunun Ziyafetleri", **Kültür-Sanat-Tarih Dergisi**, 6, 2010, 125.

Sultan II. Abdülhamid seyahati haber alınca, Alman İmparatoruna ve beraberindeki Alman memur ve askerlerine hatıra olması adına çeşitli madalyalar hazırlatmıştır. Bu madalyalardan büyük ve altın olanlar, bizzat İmparator ve İmparatoriçeye takdim edilecek olup dört adettir. Küçük altın madalyalardan on iki adet, küçük gümüş madalyalardan yüz yirmi adet ve küçük bakır madalyalardan beş yüz adet darp edilmiştir.³ Bunun dışında İmparator, İmparatoriçe ve hizmetkârlarının kalmaları için Yıldız Sarayındaki Şale Kasrı'na ek olarak baş mimar SerkisBalyan'a yeni bir köşk inşa ettirilmiştir. Köşk on dört odadan oluşmakla birlikte İmparator için yazı odası, yemek odası, yatak odası, dinlenme odası ayrı ayrı hazırlanmıştır.⁴ İçerisi özenle döşenmiş, oda ve salonların zeminleri parke kaplı olup tavan ve duvarlar altın varaklarla bezetilmiştir.

1 Kasım 1889 Cumartesi günü İmparator ve İmparatoriçeyi taşıyan Alman gemileri Çanakkale Boğazı'nda görüldüğü anda eşine pek az rastlanmış bir karşılama merasimi icra edilmeye başlandı. Sultan II. Abdülhamid ise kıymetli misafirlerini Dolmabahçe Sarayı rıhtımında karşılamış, küçük kızı Naile Sultan İmparatoriçeye çiçek takdim etmiştir. Sultan Abdülhamid misafirlerini karşıladığı sırada kendilerini, bizzat gemiye giderek karşılayamamasından duyduğu elemi izah ederken bir yandan da etraftaki hazırlıkları, kalabalığı, yerlere serilmiş halıları göstererek bunların çok hafif kaldığını, aceleye geldiği için bu kadar hazırlık yapabildiklerini ifade etmiştir.⁵

İmparatorun geldiği gün akşam yemeği Dolmabahçe Sarayı'ndaki muayede salonunda yenilmişti. 400 kişilik bu yemek esnasında her şey ince ayrıntısına kadar düşünülmüş hazırlanmıştı.⁶ İmparatorun seyahat programında ilk gün Ayasofya, Sultan Ahmet ve çevresi yer alıyordu. İstanbul'a gelişlerinin ikinci günü (Pazar) ise Protestan Kilisesi'ni ziyaret ettikten sonra, Alman sefarethanesine gidip öğlen yemeğini burada yemişlerdir. İmparator sefarethaneden çıktıktan sonra Topkapı Sarayı'na ziyaret etmiş ve akşam olmadan Yıldız Sarayı'na dönmüştür.⁷

Pazartesi günü İstanbul gezisine devam eden İmparator ve İmparatoriçe ilk olarak Harbiye Mektebi ve İstanbul çarşılarını gezmişlerdi. Akşam olunca Yıldız Sarayı'nda adlarına tertip edilen ziyafete katılmışlardır. Salı günü Boğaziçi'ni gezmiş, havai fişek gösterisini seyretmişlerdi. Çarşamba günü ise Yıldız Sarayı'ndaki silahhaneyi gezmiş, beğendikleri murassa kılıç kendilerine hediye edilmişti. Akşamüzeri yine Dolmabahçe Sarayı'na geçilmiş, akşam yemeklerini burada yemiş ve adlarına tertip olunan uğurlama merasiminin ardından Çanakkale'ye oradan da ülkelerine dönmüşlerdi.⁸

³Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), **Yıldız Perakende Evrakı MeşihatDairesi Maruzatı (Y. PRK MS)**, 7/84, H-30-12-1320 (1903).

⁴Feryalirez, **Yıldız Sarayı Şale Köşkü Hümayunu**. TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Yayını, İstanbul 1993, 19-20.

⁵ Ayşe Osmanoglu, **Babam Sultan Abdülhamid** (14. Basım), Timaş Yayınları, İstanbul 2019, 53.

⁶NigarAyyıldız, **II. Abdülhamid Dönemi Saray Merasimleri**, 171.

⁷ Demiray, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı-Alman İlişkileri ve Alman İmparatorunun Ziyafetleri", 128.

⁸ Demiray, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı-Alman İlişkileri ve Alman İmparatorunun Ziyafetleri", 128.

II. Wilhelm'in kudüs ziyareti 1898

Alman İmparatoru II. Wilhelm'in, Osmanlı Devleti'ni ziyaretinin üzerinden dokuz yıl gibi bir süre geçmesinin ardından, 1898 yılında yeniden Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmiştir. II. Wilhelm'in yaptığı seyahatlerin ikincisi olarak anılan 1898 tarihli bu ziyaret, bir önceki ziyarete nazaran amacı ve kapsamı bakımından oldukça farklıdır. Osmanlı-Alman ilişkilerini zirveye taşıyan seyahatin görünürdeki sebebi Kudüs'te inşasına başlanmış Alman Protestan Kilisesi'nin tamamlanacak olması ve resmî açılışını bizzat kendisinin yapmak istemesidir.

Seyahate sebep olan ve Kudüs'te inşa edilen bu kilisenin bir zamanlar kutsal sayılan arsası Sultan Abdülaziz döneminde, Almanya Devleti'yle olan dostluklarının bir nişanesi olarak II. Wilhelm'in babası Friedrich'e takdim edilmiştir.⁹ O dönemler arsaya inşa edilen Alman kilisesi zamanla tahrip olup, yıkılmaya yüz tuttuğundan yeni bir kilise İnşasına 1885 yılında başlanmış ve tam olarak 1898 yılının Ekim ayında inşaat tamamlanmıştır. Kudüs gibi birçok din tarafından kutsal kabul edilen bu şehirde, Almanya'nın böyle bir girişimde bulunması hafife alınır bir davranış olmamakla birlikte her iki taraf içinde sonuna kadar değerlendirilmeye pek müsaitti. İmparator II. Wilhelm de bu fırsatı kaçırmamış ve açılış bizzat yapmak için Osmanlı topraklarını ikinci defa ziyaret etmiştir.¹⁰

Alman İmparatorunun ziyaretinin sebebi kadar tarihi de pek manidardır. Çünkü 1898 Eylül ayında İngiltere ve Fransa arasında "Faşoda Meselesi"¹¹ patlak vermişti. İngiltere ve Fransa gibi iki büyük devletin kendi problemleriyle meşgul oldukları bir tarih aralığı, Almanya'nın bu coğrafyadaki işini kolaylaştıracağından özellikle bu zaman diliminin seçildiği düşünülmektedir. Bu konuya Osmanlı Devleti cihetinden de bakacak olursak onun için de durum pek farklı değildir. Çünkü Ermeni olaylarının şiddetini artırarak devam ediyor olması Sultan II. Abdülhamid'i ciddi sıkıntılara sevk ederken, bir de Girit olaylarının patlak vermesi ve dış güçlerin Osmanlı Devleti'ni iyiden iyiye bunalıttığı bir döneme denk gelmesi Sultan II. Abdülhamid için beklenmedik fakat aynı zamanda sevindirici bir gelişme olmuştur.¹²

Seyahatin Haber Alınması ve Yapılan Hazırlıklar

İmparator II. Wilhelm'in Osmanlı topraklarına yeniden seyahat etmek istediğine dair ilk haber, Büyükelçi Freiherr von Marshall vasıtasıyla Sultan Abdülhamid'e neredeyse bir yıl önce, bir cuma selamlığı sonrasında verilmiştir. Marshall, Alman İmparatoru II. Wilhelm'in önümüzdeki sene Kudüs'te inşası tamamlanacak olan Alman Kilisesi'nin açılış törenini bizzat yapmak istediğini ve bu yönde çalışmalar başlattığını Sultan'a bildirmişti. Sultan II. Abdülhamid bu habere çok sevinmiş, İmparatoru yeniden ağırlamaktan şeref duyacaklarını

⁹ Erdem Demirkol, **Kudüs ve II. Abdülhamid**, Taşmek Yayın Atölyesi, İstanbul 2017, 144.

¹⁰ Necmettin Alkan, "Kaiser II. Wilhelm'in Şark Seyahati", **Osmanlı Araştırmalar Dergisi**, 31,2008, 34.

¹¹ 1898'de Afrika'da İngiltere ve Fransa arasında yaşanan bunalımdır. İngiltere 1894'de Kongo Devleti'yle imzaladığı anlaşmayla Faşoda'nın güneyindeki toprakların büyük bir kısmını bu devlete kiralamıştı. Ancak İngiltere'nin bu hareketi Almanya ve Fransa tarafından tepkiyle karşılanmış ve sonuç olarak anlaşma feshedilmiştir. Fransa'nın giderek Afrika kıtasına yayılması İngiliz sömürgelerini tehlikeye sokacağından, özellikle Mısır'ın güvenliği için İngiliz kuvvetleri harekete geçerek 2 Eylül'de Faşoda'ya ulaştı. İngiliz kuvvetleri bölgede Fransız bayrağıyla karşılaşmış ve İngiliz bayrağı da buraya dikilmiştir. Bölgede giderek artan İngiliz baskısı karşısında savaşı göze alamayan Fransa dayanamayarak bölgeden çekilmiştir. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Armaoğlu, **19. Yüzyıl Avrupa Tarihi (1789-1914)**, 420-421.

¹² Georgeon François, **Sultan Abdülhamid**, çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2018, 472.

ifade ettikten sonra, seyahat programının belirlenip kendisine biran evvel bildirilmesini istemiştir.¹³

Sultan II. Abdülhamid ara ara seyahatin ayrıntıları belli oldukça bilgilendirilmiş ve artık seyahatin yapılacağı kesinleşince İstanbul, Kudüs ve çevresinde hummalı bir çalışma başlatılmıştı. Sultana göre bu kez, ilk seyahatin çok üstünde, onu gölgede bırakacak ve kendi şanına yaraşır bir ev sahipliği olmalıydı. Öyle güzel misafirperverlik gösterilip, öyle güzel karşılama, ağırlama yapılmalıydı ki Sultan II. Abdülhamid'in şanını tüm dünya duymalıydı.

Hazırlıklar kapsamında Sultan II. Abdülhamid ilk olarak, Alman İmparatoru Wilhelm'in İstanbul'u ikinci defa ziyaretinin hatırası olması adına üç farklı büyüklükte madalya hazırlanmasını Darphane-i Amire'ye emretmişti. En büyüğü altından hazırlanacak olan madalyalar bizzat İmparator ve İmparatoriçeye hediye edilecekti. Bir küçüğü gümüş ve bakırdan olan madalyalar ise İmparator ve İmparatoriçenin maiyetine hediye edilmek üzere hazırlanmıştır. Madalyaların bir yüzüne Osmanlı arması resmedilmiş olup etrafına "*Mülakat-ı Sultan Abdülhamid Han-ı Sani Bâ İmparator Almanya Wilhelm-i Sani Der Kostantiniyye*" yazısı sülüs hattıyla yazılmıştır. Bu yazının sonuna da İmparator'un gelişi tarihi olan Cemaziyelahir 1316(1898) tarihi not düşülmüştür. Madalyaların ikinci yüzüne ise Alman Devleti'ne ait olan nişan resmedilmiş olup, etrafına ön yüzdeki yazının Almancası olan "*Zum Erinnerung An Den Besuch Seiner Majest at Des Deutschen Kaiser Wilhelm II. Del Seiner Majest at Dem Kaiser Der Osmanen Abdülhamid Khan in Constantinopel*" yazı yazılmıştır.¹⁴ Bunların dışında yine İmparatorun maiyeti için nikelden, madalyalar da hazırlanmıştır. Nikel madeninden hazırlanan madalyaların ön yüzünde tuğra-i hümayun, arka yüzünde ise defne dallarından yapılmış daire ve kurdele vardır. Kurdelenin üzerine ise "*Nişane-i Şefkat ve İnsaniyet*" yazılmıştır.¹⁵

Osmanlı Devleti'nin başkentinde, Avrupa siyasetinin önemli isimlerinden biri olan II. Wilhelm'in ağırlanacak olması, İstanbul genelinde ve yakın çevresinde geniş çaplı güvenlik tedbirleri almayı gerektirmiştir. Özellikle İmparatorun gelmesine çok az bir zaman kala Alman polis teşkilatı İstanbul'a gelerek, Beyoğlu Mutasarrıfı Enver Bey'le hazırlanan güvenlik tedbirlerini sıkı sıkıya ayarlayıp kontrol etmiştir.¹⁶ Bölgede Alman polis teşkilatı dışında İzmir'den de polis memurları görevlendirilmiştir. Yerli polislerin aldığı önlemler sayesinde birçok ülkeden gelen seyyah ve Avrupa vatandaşlarının çarşı, pazar gezmelerinde meydana gelebilecek can sıkıcı olayların önüne geçilmiştir.¹⁷

Osmanlı Devleti için güvenlik önlemleri kadar önem arz eden bir diğer husus da şehrin imar ve düzeniydi. Bu görev için Şehremini Rıdvan Paşa, şehirde kötü durumda olan yolların tamamını elden geçirip, kaldırımlar inşa ettirmiştir. Şehir planlamasına, sokak lambalarına ayrıca özen gösterilmiş, bu uğurda hiçbir masraftan kaçınılmamıştır. İmparator ve İmparatoriçe ile onların maiyetinin ikamet etmeleri için Yıldız Sarayı Şale Köşkü yanına bir Merasim Dairesi inşa edilmiştir. Köşk şeklindeki bu yapı İstanbul'un en iyi mimarlarından

¹³Ö. Kürşad Karacagil, "II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğunu Ziyareti ve Mihmandarı Mehmed Şakir Paşa'nın Günlüğü, *Türkiyat Mecmuası*, 24, 2014, 78.

¹⁴İkdam, No: 1534, 17 Teşrinievvel 1898, 2.

¹⁵ Servet, No: 124, 15 Teşrinievvel 1898, 1.

¹⁶ İkdam, No: 1533, 16 Teşrinievvel 1898, 1.

¹⁷ Sabah, No: 3199, 14 Teşrinievvel 1898, 1.

olan Riamondd' Aranca tarafından inşa edilmiş olup Sultan II. Abdülhamid'in şanına yaraşır şekilde oldukça gösterişlidir. Ayrıca köşkün en büyük özelliği o dönemde eşine çok az rastlanan bir şekilde elektrik tesisatıyla aydınlatılıyor olmasıdır. Köşkün merdivenlerinde Avrupa'dan getirtilen mermerler kullanılmış, İngiliz avizeleri, değerli madenlerden yapılmış yemek takımları ve şık kadehler köşkün mimarî üslubundaki gösterişi iç mekâna da taşımıştır.¹⁸Köşkün iç mimarisi ve dizaynı için Padişah tarafından FaustoZanaro görevlendirilmiştir.¹⁹

İmparator hazretlerinin bu seyahatleri için bir köşk de Hereke Fabrikasının yakınında, sahile inşa edilmiştir. Köşkün denize bakan kapısından çıkınca manzarasıyla insanı tesiri altına alan İzmit Körfezi temaşa edilebilmektedir.²⁰

İmparator ve İmparatoriçenin seyahatlerinin asıl kısmını oluşturan Kudüs ve civarında da ciddi hazırlıklar yapılmıştır. Kudüs ziyaretlerinde kendisine eşlik edecek kişilerin ve gerekli olan tüm malzeme ve eşyaların nakli için Cookşirketiyle anlaşılmıştır.²¹ Yine seyahat sırasında İmparator ve İmparatoriçenin istirahat ve ikamet edecekleri çadırlar, eşyalar Hayfa'dan Yafa'ya gönderilmiş olup bu işlemi de Cook şirketi gerçekleştirmiştir. Şirket, taşıma ve nakliye işlemlerinde kullanılmak üzere yüz vagon ve birçok arabayı bu işe sevk etmiştir.²²Bunlar dışında II. Wilhelm'in Kudüs ziyaretinde de tıpkı İstanbul ziyaretinde olduğu gibi en çok önem verilen konu güvenlik hususu olmuştur.

Güvenlik önlemleri kapsamında, 3 Ekim tarihinde Ferik Abdüh Paşa beraberindeki 600 süvari askerive 26 atla birlikte, Mekke ve Medine vapuruyla Hayfa'ya gönderilmiştir. Mekke ve Medine vapurunda bulunan askerlerin toplam sayısı 600 kişidir.²³ Osmanlı Devleti tarafından İmparator ve İmparatoriçenin güvenliğine o kadar fazla ehemmiyet verilmiş ki, İstanbul'dan ayrılan Hohenzoller Vapuru'na dahi İmparatorun emrinde bulunmak üzere Tüfengi ve Sarıklı zihaf askerlerinden birer bölük yerleştirilmiştir. Ayrıca Kudüs ziyareti boyunca şehrin içinde ve dışında bulunarak güvenliği sağlayacak birer polis komiseriyle, onar bölük polisin bölgeye sevk edilmesi söz konusu olmuştur. Anadolu'dan Kudüs'e sevk edilecek polislerin Arapça bilmesine dikkat edildiği gibi, ihtiyaç durumunda Aydın, Adana, Halep vilayetlerinden yeni polis birliklerinin bölgeye sevk için hazırlıklar yapılmıştır.²⁴

Hazırlıklar kapsamında girişilen bir başka çalışma da imar ve tamir işlemleridir. Alman İmparatorunun kutsal topraklara gerçekleştireceği ziyaret nedeniyle birçok imar ve tamir çalışmaları başlatılmıştır. İlk olarak İmparator ve eşinin Yafa'ya deniz yoluyla gitme ihtimali göz önünde bulundurulmuş ve bunun için Yafa'da acil olarak iskele inşasına başlanmıştır.²⁵İmparator ve maiyetinin kalması için Yafa'nın merkezinde bulunan Otel

¹⁸ Georgeon, **Sultan Abdülhamid**, 473. İkdam, No 1537, 20 Teşrinievvel 1898, 3.

¹⁹FaustoZanaro, **Abdülhamid'in Hükümdarlığında Yirmi Yıl FaustoZanaro'nun Hatıralarive Eserleri**, çev. Turan Alptekin, İstanbul, 2008, 183-184.

²⁰ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 3.

²¹ Servet, No: 130, 21 Teşrinievvel 1989, 2.

²² Sabah, No: 3208, 23 Teşrinievvel 1989, 2.

²³ Sabah, No: 3217, 1 Teşrinisani 1898, 1.

²⁴ BOA, **Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemî (DH. MKT.)**, 2109/121, H-08-051316 (1898).

²⁵ BOA, DH. MKT, 2104/46, H-23-04-1316 (1898).

DuPark hazırlanmıştır. Otelde kendileri için 20 oda kapatılmasının dışında, II. Wilhelm ve Augusta Victoria'nın rahatı için ne gerekiyorsa, hiçbir şeyden kaçınmadan hazırlanmıştır.²⁶

Kudüs hükümet konağının tamirâtı için, Sultan tarafından 63.000 kuruş tahsis edilerek, hükümet konağı yenilenmiştir. Mescid-i Aksa tamir edilmiştir. Kudüs ve civarında sur içi gibi تنها bölgelerin aydınlatılması adına buraya ve çevresine fenerler takılmıştır.²⁷ Kudüs'te karşılama ve önemli günler için tercih edilen yer, çoğunlukla şehrin ana kapısı olan Yafa Kapısı'dır. İmparator II. Wilhelm şehre at sırtında bu kapıdan girmek istemiştir. Eskiden bir şehre ana kapısından, at sırtında yalnızca fetheden kişi girebildiği için II. Wilhelm'in bu isteği başta pek mümkün görülmemiştir. Ancak İmparatoru gücendirmemek adına Yafa Kapısı'nın yanına yeni bir kapı açılarak II. Wilhelm'in bu kapıdan şehre girmesi sağlanacak ve böylece ne gelenekler bozulacak ne de İmparator gücendirilmiş olacaktır.²⁸ Ziyaret için özenle hazırlanmış olan Alman ve Osmanlı bayrakları da şehrin ana kapısı yani Yafa Kapısı üzerine asılmış ve kapının üzerine "Hoş geldiniz" yazılı bir tabela konulmuştur.²⁹

İmparatorun ziyaret tarihi net olarak belli olunca seyahat programı hazırlanmıştır. Program, genel seyahat programı ve Alman İmparatorunun, İstanbul ziyareti sırasında adım adım uygulanacak teşrifat programı olmak üzere iki farklı kısımdan oluşmuştur.³⁰ Genel seyahat programı II. Wilhelm ve Augusta Victoria'nın 13 Ekim 1898'de, Postdam şehriden hareket etmesiyle başlamış olup, kutsal topraklar seyahatinin son bulduğu Beyrut'a kadar devam etmiştir.³¹ Böylece İmparator ve İmparatoriçe için yapılan hazırlıklarda artık sona gelmiş olup ziyaretleri sırasında kendilerine İstanbul'dan Kudüs seyahatlerinin sonuna kadar eşlik edecek bir mihmandar heyeti de hazırlanmıştır. Bu heyetin içerisinde Selim Melhame, Komphoevener Paşa, Fuad Paşa ve Berlin Sefiri Tefvik Paşa gibi önemli Osmanlı memurları görev almıştır.

İmparator II. Wilhelm İstanbul'da

Alman İmparatoru II. Wilhelm ve eşi, 13 Ekim Perşembe günü saat dörtte Venedik'ten İstanbul'a gelmek üzere hareket etmiştir. Hazırlanan programa göre pazar günü Kale-i Sultaniye'de olmaları beklendiğinden, burada onları karşılamakla görevli Asar-ı Tefvik ve İclaliye zırhlılarının Kale-i Sultaniye'ye gitmesi için, 14 Ekim Cuma akşamı saat on sularında köprü açılmıştır. Vapurun içinde karşılama merasiminde görevli olan Said Paşa, Turhan Paşa, Tefvik Paşa, Şakir Paşa, Komphoevener Paşa, Selim Melhame Paşa, İbrahim Bey, Ahmed Ali Paşa, Nasır Paşa, İsak Paşa, fotoğrafçılar ve seyahatin sıkı takipçisi olan basın mensupları bulunmaktadır.³²

Karşılama merasimi için Kale-i Sultaniye ve İstanbul'da hareketli saatler yaşanırken II. Wilhelm tarafında, küçük bir aksilik vuku bulmuştur. HohenzollerVapuru'nun yoluna

²⁶ İkdâm, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 3.

²⁷ Avcı, **Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)**, 228.

²⁸ Demirkol, **Kudüs ve II. Abdülhamid**, 145.

²⁹ Yasemin Avcı, **Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)**, Phoenix Yayınları, Ankara 2004, 252.

³⁰ Mercan, Mehmet, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1898 Yılı İstanbul ve Filistin Seyahatinin Teşrifât Programı", **Günay Çağlar Armağanı**, Mehmet İnbaşı (Ed.), Erzurum 2004, 122.

³¹ Alkan, "Kaiser II. Wilhelm'in Şark Seyahatleri", 28.

³² Sabah, No: 3200, 15 Teşrinievvel 1898, 1.

devam ettiği bir sırada Zenta Adası'nda şiddetli lodos nedeniyle yolculuklarına ara verme kararı almışlardı. Bu nedenle İstanbul'a pazartesi günü varmaları beklenirken, ancak salı günü İstanbul'a ulaşacaklardı.³³ Bir gün gecikmeli olarak Osmanlı topraklarına giriş yapan İmparator ve maiyetine yönelik ilk karşılama töreni mihmandar heyeti ve Alman büyükelçisi tarafından Çanakkale sularında yapılmış olup vapurlara, gemilere dört bir yana Osmanlı ve Alman bayrakları asılmış, çeşitli eğlenceli marşlar çalınmıştır. İlk karşılaşmadan sonra İmparator, İmparatoriçe, Osmanlı vapurları ve diğer Alman vapurları hep birlikte İstanbul'a doğru yol almışlardır.

Hohenzoller Vapuru beraberindeki Hela, Herta, İzzeddin ve diğer vapurlarla birlikte saat üç buçuk gibi Selimiye açıklarında görünüp, limana doğru yaklaşırken Selimiye Kışlası'ndan yirmi bir pare top atışı gerçekleştirilmiştir. En önde ilerleyen Hohenzoller'in orta direğinde Osmanlı bayrağı dalgalanmaktaydı. Arkadaki Hela ve Herta vapurlarında da aynı görüntü mevcuttu. Limanda bulunan büyük küçük gemilerin tümüne Alman bayrağı çekilmiş, her yer rengârenk bayraklarla donatılmıştır. Herta ve Hela vapurları sırayla Dolmabahçe önünde kendileri için hazırlanmış şamandıralara yerleştirildiği sırada deniz o denli kalabalıktı ki neredeyse suyun rengini görmek zorlaşmıştı.³⁴

Hohenzoller Vapuru da demir attıktan sonra II. Wilhelm Hussar Alayı üniforması giyinmiş, Hanedan-ı Âli Osman nişanlarını takmış oldukları halde, yanındaleyak rengi şık bir elbise giyinmiş olan Augusta Victoria ile birlikte güvertede görünmüştü. İmparator ve İmparatoriçeyi gören ahali eşine rastlanması pek mümkün olmayan bir sevinçle sevgi gösterilerine başlamıştır. Bir yandan alkış tutarken diğer yandan "Yaşa" ya da "Hurra" diye bağırılmışlardır. Coşkulu kalabalığın çıkardığı uğultulu seslere, Mızıkai Hümayun çaldığı ezgilerle eşlik etmiştir.³⁵

İmparatorun bulunduğu Hohenzoller Vapuru kendileri için hazırlanmış şamandıralara raptedildiği sırada, teşrifat istimbotuna binmiş olan Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Padişah Müşiri Fuad Paşa, Tophane-i Amire Müşiri Galip Bey ve Sadrazam Halil Rıfat Paşa Hohenzoller Vapuru'na giderek İmparator ve İmparatoriçenin huzuruna çıkıp kendilerine iyi dileklerini sunup "Hoş geldiniz" demişlerdir. Daha sonra fazla vakit kaybetmeden, İmparator ve eşinin karaya çıkması için Hohenzoller Vapuru'na hemen bir filika yanaştırılmıştır.³⁶ Filikaya binmek için önce İmparatoriçe arkasından da İmparator merdivenlerden inmiştir. Filika efradı İmparator ve İmparatoriçeyi saygıyla karşılandıktan sonra harekete geçmiştir. Diğer Osmanlı vapur ve gemilerinde olduğu gibi filikanın da önüne Alman bayrağı asılmıştır.³⁷ Bir yanda İstanbul'un derinliklerinden işitilen top sesleri, bir yanda Dolmabahçe rıhtımında mızıkanın çaldığı Osmanlı ve Alman havaları, diğer bir yanda genç, yaşlı, kadın, erkek binlerce kişinin sevinç çığlıkları arasında Sultan II. Abdülhamid'in kıymetli misafirleri rıhtıma yanaşmışlardır.

Sultan II. Abdülhamid, misafirlerini bizzat karşılayacağından Yıldız Sarayı'ndan çıkıp dört atlı bir arabaya binerek, coşkulu insanların doldurduğu yollardan geçip Dolmabahçe

³³ İkdam, No: 1534, 17 Teşrinievvel 1898, 1.

³⁴ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 1.

³⁵ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 1.

³⁶ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

³⁷ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

Saray'na gelmiştir. Sultan, misafirlerini yanında bulunan Sadrazam, Serasker Rıza Paşa, Mabeyn-i Hümayun Müşiri Gazi Osman Paşa, Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Hariciye Nazırı Tefik Paşa, Tophane-i Amire Müşiri Zekayi Paşa ve Yaveri Fuat Paşa ile birlikte saray rıhtımında karşılayacaktır.³⁸ Saray kapısından rıhtıma kadar olan yol kırmızı halılarla döşenmiştir. İmparator ve İmparatoriçenin bulunduğu filika rıhtıma yanaşır yanaşmaz, Sultan gayet nazik bir hamleyle İmparatoriçeye elini uzatarak rıhtıma çıkmasına yardımcı olmuş, hemen akabinde de İmparator rıhtıma çıkmıştır. Rıhtımda yapılan kısa sohbetten sonra derhal Dolmabahçe Sarayı teşrifat salonuna geçilmiştir. Burada bir müddet istirahat ve sohbet ettikten sonra Yıldız Sarayı'na gitmek üzere Dolmabahçe Sarayı'ndan ayrılmışlardır.³⁹

Yıldız Sarayı'na kadar olan tüm güzergâhlarda etraftan "Padişahımçok yaşa" sesleri yükselmiştir. İmparator ve İmparatoriçe hazretleri Yıldız Sarayı'na varınca, Sultan II. Abdülhamid kendileri için hazırlanan Merasim Dairesine kadar misafirlerine eşlik etmiştir.⁴⁰ Bir müddet burada dinlenen Sultanın kıymetli misafirleri, mihmandarları ve Alman bakanları eşliğinde Sultan Abdülhamid'e iadeyi ziyarette bulunmuşlardır. Yine aynı gün İmparator ve İmparatoriçe mihmandarları eşliğinde Ayas Paşa'daki Alman Sefarethanisini ziyaret etmişlerdir.⁴¹

Sefarethanenin kapısında Büyükelçi Marshall tarafından karşılanan İmparator ve İmparatoriçeye Alman memurları ve eşleri bizzat Marshall tarafından takdim olunmuştur. Sefarethanede o gün II. Wilhelm ve eşinin ikinci kez İstanbul'da olmaları şerefine yalnızca sefarethane ahalisinin katılacağı, otuz kişilik bir ziyafet tertip edilmiştir. II. Wilhelm ve Augusta Victoria bir süre dinlendikten sonra kendileri için hazırlanmış olan yemek salonuna geçmişlerdir.⁴² Yemekten sonra çeşitli gösterilere katılan II. Wilhelm daha sonra diğer devletlerin büyükelçileriyle kısa bir görüşme yapmıştır.⁴³ Yabancı devlet adamları dışında II. Wilhelm, yerli basın mensuplarından Servet ve Malumat gazetelerinin sahibi Tahir Bey'le de görüşmüştür.⁴⁴

II. Wilhelm ve eşi sefarethanedeki görüşmelerini bitirdikten sonra, beraberlerinde maiyetleriyle beraber, askerî birlikler eşliğinde Alman Okuluna doğru hareket etmiştir.⁴⁵ Alman Okulunda İmparator ve İmparatoriçeyi büyük bir kalabalık karşılamıştır. II. Wilhelm, okul içindeki müzeyi, derslikleri, yemekhaneyi ve yatakhaneleri gezmiş, gördüğü düzenden duyduğu memnuniyeti dile getirmeden edememiştir. Yavaş yavaş okuldan ayrılırken, okul müdürü İmparator İstanbul'daki ilk günlerinde, kendilerini ziyaret ettiği için teşekkür etmiş ve bu sırada İmparatoriçenin koluna girerek merdivenlerden inmesine yardımcı olmuştur.⁴⁶ Alman Okulundan ayrılan İmparator ve İmparatoriçe, İstanbul'da ki Almanların kurmuş olduğu Teutonia Kulübünü de ziyaret etmişlerdir. Kulüpte İmparator II. Wilhelm adına, günler öncesinden Alman tebaa tarafından hazırlanan ve onlar adına takdim

³⁸ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

³⁹ Tercüman-ı Hakikat, No: 6279, 19 Teşrinievvel 1898, 1. Servet, No: 128, 19 Teşrinievvel 1898, 1.

⁴⁰ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴¹ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴² İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 1.

⁴³ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴⁴ Servet, No: 128, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴⁵ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴⁶ Sabah, No: 3204, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

edilecek olan, tüm Osmanlı gazetelerinde bahsi geçen, “Teşekkürname” kendilerine hediye edilmiştir.⁴⁷ İmparator ve İmparatoriçe Teutonia Kulübünden çıktuktan sonra Yıldız Sarayı’na dönmüşlerdir.

II. Wilhelm Yıldız Sarayı Merasim Dairelerinde bir müddet dinlendikten sonra, daha önce görüşmek üzere randevu verdiği TheodorHerzl’i huzuruna kabul etmiştir.⁴⁸ İmparator II. Wilhelm, Merasim Dairelerinde Theodor Herzl ile görüşükten sonra Osmanlı devlet adamları ve bazı devletlerin elçileriyle değişik zaman aralıklarında görüşme yapmıştır.⁴⁹II. Wilhelm ilk günden kaynaklı olarak yoğun bir görüşme trafiği yaşadıkten sonra, Sultan tarafından Yıldız Sarayı Mabeyn-i Hümayunda adlarına tertiplenmiş olan ziyafete iştirak etmişlerdir.Yemekten sonra sıra İmparatoriçenin harem ziyaretine gelmiştir.⁵⁰

İstanbul’da çok yoğun geçen ilk günün ardından,hazırlanan seyahat programı doğrultusunda, çarşamba gününün de çok dolu olduğu göze çarpmaktadır. İmparator çarşamba günü, erkenden mihmandarlarından Şakir Paşa, Ahmed Ali Paşa, Tevfik Paşa ve maiyetinden birkaç kişiyle birlikte, altı arabadan oluşan konvoyla Yıldız Sarayı’ndan Dolmabahçe Sarayı’na doğru yola çıkmıştır.⁵¹İmparator II. Wilhelm saltanat kayığına, diğer kişiler de çeşitli kayıklara binerek Eyüp Sultan’a gitmek üzere boğaza çıkmışlardır.Haliç’e doğru ilerleyen saltanat kayığını gören denizdeki tüm vapur ve kayıklar bayraklarla donatılmış, grandi direklerine de Alman bayrağı çekilmiştir. Denizdeki tüm gemilerden hep bir ağızdan “Hurra” sesleri yükselmiştir.⁵²

Eyüp İskelesi’ndeki karşılama merasiminin ardından at arabalarına binerek ilk önce Eyüp el-Ensari’nin türbesi ziyaret edilmiş sonra Edirne Kapısı ve ardından Yedi Kule’yegiderek surlarını incelemişlerdir. Surlar ve çevresi gezildikten sonra tekrar Edirne Kapısı’na dönmüştür.II.Wilhelm buradan sırasıyla Fatih Camii, Saraçhane, Şehzadebaşı, Vezneciler, Sultan Beyazıt, Divan Yolu, Sultan Mahmud türbesinden, Bâbiâlî Caddesi yoluyla Sirkeci İskelesi’ne gelmişlerdir. Buradan yine geldikleri gibi saltanat kayığına binerek önce Dolmabahçe rıhtımına çıkılmış ve buradan da hazır bekleyen arabalara binerek Yıldız Sarayı merasim dairelerine geri dönmüştür.⁵³İmparator ve İmparatoriçe ayrı ayrı yaptıkları ziyaretler sonrasında günün yarısını geride bırakmış olarak döndükleri Yıldız Sarayı merasim dairelerinde öğle yemeklerini yedikten sonra II. Wilhelm, dairesinde Rusya, Fransa, Avusturya, İngiltere, İtalya ve İran devletlerinin İstanbul sefirleri ve eşleriyle bir görüşme gerçekleştirmiştir.⁵⁴

Daha sonra İmparatoriçe ile kısa bir deniz gezintisi yapan İmparator II. Wilhelm, akşam yemeği için Sultaniye Vapuruna geçmişlerdir.⁵⁵ Yine Alman tebaa, Boğaziçi ahalisi, Şirket-i

⁴⁷ İkdam, No: 1536, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁴⁸ Ergün Göze, **Siyonizm’in ve İsrail’in Kurucusu Theodor Herzl Hatıralar** (4. Basım), Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2017, 148-49.

⁴⁹Merve Savaş, **Alman İmparatoru II. Wilhelm’in Filistinve Suriye Ziyaretleri**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi 2018,4.

⁵⁰ Servet, No: 128, 19 Teşrinievvel 1898, 2.

⁵¹ Tercüman-ı Hakikat, No: 6280, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵² Sabah, No 3205, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵³ Sabah, No: 3205, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵⁴ İkdam, No: 1527, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵⁵ Servet, No: 129, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

Hayriye'nin 17 ve 18 numaralı vapurları dahi çaldıkları müziklerle "Hurra" sesleriyle, tuttıkları alkışlarla, Sultan II. Abdülhamid'in kıymetli misafirlerine unutulmayacak bir gece yaşatmışlardır. Gördükleri ilgi ve adlarına icra olunan tüm bu hazırlıklardan son derece mesut olan II. Wilhelm "Her gün gördüğüm şeyler tecdit ettiği için, memnuniyetim de tecdit ediyor" diyerek memnuniyetini dile getirmiştir.⁵⁶

İmparator ve İmparatoriçe için hazırlanan programda 20 Ekim Perşembe günü İzmit Hereke Fabrikasıyer almaktaydı. Bu ziyaret öncesinde ilgili makamlar haberdar edildiği için gerek Haydarpaşa tren istasyonunda gerek Hereke fabrikasında ve gerekse ikisi arasındaki istasyonlarda olağanüstü bir hazırlık yapılmıştı. Alman İmparator ve İmparatoriçesi Hereke fabrikasına trenle gitmeyi tercih etmişti. Yolculuk Haydarpaşa Tren İstasyonundan başlayacaktı. II. Wilhelm ve maiyetinin rıhtımdan ayrılarak Haydarpaşa Tren İstasyonuna doğru yol aldığı sıralarda, Haydarpaşa İstasyonu iğne atsan yere düşmeyecek bir kalabalığa sahne olmuştu. Her taraf Osmanlı ve Alman bayraklarıyla rengârenk bir hale getirilmişti. Saltanat kayıklarını ufukta gören kalabalık hep bir ağızdan "Çok yaşa", "Hurra" diye bağırmağa başlamıştı.⁵⁷

Trenin hareketinden önce II. Wilhelm bir sigara içmiş, ardından pencereden etraftaki coşkulu kalabalığı izledikleri sırada tren hareket etmiştir. Trenin hareketini gören ahali yeniden coşkuyla "Çok yaşa" diye bağırmağa başlamıştır. İşte bu sırada II. Wilhelm trenin arkasındaki köprüye çıkarak, kendilerini Hereke'ye uğurlayan kalabalığa el sallayarak, memnuniyetini bir kere daha belli etmiştir.⁵⁸ II. Wilhelm, Augusta Victoria ve maiyetlerini taşıyan tren saat 12'de Hereke istasyonuna varmıştır. Karşılamanın ardından kendileri için hazırlanmış olan köşkte kısa bir müddet dinlendikten sonra kendilerine ikram edilen içecekleri içerek fabrikaları gezmeye çıkmışlardır.⁵⁹ İmparator ve İmparatoriçe buradaki tüm daire, fabrika ve bahçedeki sergiyi gezdikten sonra sıra köşkte kendileri için hazırlanmış ziyafete iştirak etmeye gelmişti.⁶⁰

Yemekler yenilip, sigara eşliğinde kahveler içildikten sonra İmparator ve İmparatoriçe Hereke'den ayrılmışlardı. Dönüş Loreley Vapuru ile denizden olmuştur.⁶¹ Dönüşte II. Wilhelm, gerek Hereke'ye gidiş dönüş yolunda alınan tedbirler sayesinde bir aksilik yaşanmamış olmasından, gerekse karşılama ve uğurlama merasimlerinin çok güzel bir şekilde icra edilmiş olmasından duyduğu memnuniyeti Sultan II. Abdülhamid'e telgraf çekerek bildirmiş ve teşekkürlerini sunmuştur.⁶² Hatta dönüş yolunda Sultan II. Abdülhamid'in memurlarına ve İstanbul halkına duyduğu sonsuz şükran ve sevgilerini Tevfik Bey'e arz ederek, asla unutmayacaklarını dile getirmiştir. İmparator II. Wilhelm ve İmparatoriçe Augusta Victoria'nın Hereke Fabrikasını ziyaretleri sırasında beğendikleri

⁵⁶ Tercüman-ı Hakikat, No: 6280, 20 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵⁷ Sabah, No: 3205, 21 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵⁸ Sabah, No: 3206, 21 Teşrinievvel 1898, 1.

⁵⁹ Tercüman-ı Hakikat, No: 6281, 21 Teşrinievvel 1898, 1.

⁶⁰ BOA, Y. PRK. ŞH, 8/48, H-06-06-1316 (1898).

⁶¹ Servet, No: 130, 21 Teşrinievvel 1898, 2.

⁶² BOA, Y. PRK. ŞH, 8/48, H-06-06-1316 (1898).

mamullerin kendilerine hediye edilmesi hususunda Sultan II. Abdülhamid tüm ilgililere beyanda bulunmuştur.⁶³

İmparator ve İmparatoriçe, cuma günü program kapsamında Sultan'ın hazırlattığı geçit törenine katılmadan önce sabah erken saatte Topkapı Sarayı ve Ayasofya Camii ziyaret ettikten sonra geçit törenini izleyeceklerdir.⁶⁴ Hazırlıkların artık hızlıca tamamlandığı sıralarda Sultan II. Abdülhamid de Cuma Selamlığı için askerler eşliğinde Hamidiye Camii'ne gelmiştir. Sultan'dan sonra misafirleri de Yıldız Sarayı'ndan çıkarak, selamlık töreninin yapılacağı alana gelmişlerdir. Hamidiye Camii'ndeki selamlık törenini büyük ilgiyle izleyen İmparator ve İmparatoriçe, törenin son bulmasıyla buradan hareketle, geçit töreninin yapılacağı Malta Köşkü'ne gelmişlerdir.⁶⁵ Tören alanındaki tüm eksikler tamamlanınca artık resmigeçidin icrasına geçmiştir. İmparator ve İmparatoriçe, resmigeçidi köşkün içinde ve ayrı ayrı bölümlerde ayakta izlemişlerdir. İmparator ve İmparatoriçenin maiyetine Hohenzoller, Hela ve Herta vapurlarının kumandanları da dâhil olarak, onlar da töreni içerde izlemişlerdir. Alman askerleriye köşkün hemen önünde kendileri için hazırlanan bölümde geçidi izlemişlerdir.⁶⁶

Cumartesi günü ise artık İmparator ve İmparatoriçenin, Doğu seyahatlerinin ilk ayağı olan İstanbul'u ziyaretlerinin son günü ve Augusta Victoria'nın doğum günü olması nedeniyle büyük önem arz etmektedir. İmparator ve İmparatoriçe sabahın ilk saatlerinde Alman Sefarethanesini ziyaret etmişlerdi. İmparatoriçenin doğum günü olması münasebetiyle, Sadrazam Halil Paşa, Nafia ve Maarif nazırları ve Tophane-i Amire Müşiri kendisine çiçek buketleri takdim etmişlerdir. Çiçek buketlerinin üzerindeki kurdele Alman bayrağında bulunan renklerden müteşekkildi. Sefarethanede İmparatoriçeye takdim olunan çiçeklerden bir diğeri de Harem-i Hümayundan gönderilen buketir.⁶⁷

Merasim dairelerinde bir müddet dinlendikten sonra, Sultan II. Abdülhamid'in kendileri için hazırlattığı akşam yemeğine katılmak üzere, Yıldız Sarayı merasim dairelerinden son kez çıkarak Dolmabahçe Sarayı'na geçmişlerdi.⁶⁸ Yemek yaklaşık bir saat sürmüş ve ardından teşrifat salonuna geçilerek kahvelerini burada içmişlerdir. İmparatoriçenin doğum günü olması münasebetiyle Sultan tarafından kendisine oldukça zarif bir çiçek takdim edilmiştir.⁶⁹ Teşrifat salonunda kısa bir dinlenme ve ardı sıra yapılan sohbetlerin ardından, II. Wilhelm ve Augusta Victoria için İstanbul'dan ayrılma vakti gelmiştir.

Misafirler yeni yolculuklara açılmak üzere Dolmabahçe Sarayı'ndan çıkarak rıhtıma gelmişlerdi. Bu sırada II. Wilhelm ve Augusta Victoria'yı bekleyen kalabalık her zamankinden daha coşkulu bir şekilde "Padişahım çok yaşa", "Çok yaşa" diye bağırmaya başlamışlardı. Bu sırada Sultan, ilk olarak İmparatoriçenin, ardından İmparator'un ellerini sıkarak

⁶³ BAO, Y. PRK. *Hazine-i Hassa Nezareti (H.H)*, 30/70.

⁶⁴ Servet, No: 131, 22 Teşrinievvel 1898, 2.

⁶⁵ Tercüman-ı Hakikat, No: 6282, 22 Teşrinievvel 1898, 1.

⁶⁶ İkdam, No: 1529, 22 Teşrinievvel 1898, 1.

⁶⁷ Servet, No: 132, 23 Teşrinievvel 1898, 1. İmparatoriçenin doğum günü olması sebebiyle Sabah gazetesini tarafından 22 Teşrinievvel 1898 tarihli sayısının 1. sayfasında İmparatoriçeye ithafen yazılmış Almanca bir şiir yayınlanmıştır.

⁶⁸ Servet, No: 132, 23 Teşrinievvel 1898, 1. Sabah, No 3208, 23 Teşrinievvel 1898, 1.

⁶⁹ Servet, No: 134, 25 Teşrinievvel, 1898, 1. İkdam, No: 1540, 23 Teşrinievvel 1898, 1.

vedalaşmıştı.⁷⁰ İmparatoriçenin doğum günü olması sebebiyle, Hohenzoller, Hela, Herta ve Osmanlı Devleti'ne ait tüm vapur ve gemiler Alman bayrağıyla donatılmıştı. İmparatoriçenin saltanat kayığına bindiği sırada, Karakol Gemisinden 21 pare top atışı yapılmıştı. Böylesi tarihi bir güne, İmparatoriçenin doğum gününün eşlik etmesi, Osmanlı ve Almanların sevincini ikiye katlamıştır.⁷¹ Sultan II. Abdülhamid, İstanbul'da beş gün boyunca misafir ettiği Alman dostlarını bizzat uğurladıktan sonra önce rıhtımdan, sonra saray penceresinden onlar gözden kaybolana kadar seyretmiştir.⁷²

İmparator II. Wilhelm Kudüs'te

Alman İmparatoru II. Wilhelm, eşi Agusta Victoria ve maiyetleri Hohenzoller Vapuru'yla; Marshall, eşi ve Alman sefarethanesi memurları Loreley Vapuru ile ve Osmanlı memurları, basın mensupları İzmir vapuru ile 22 Ekim günü İstanbul Limanı'ndan ayrılmışlardı. Üç günlük yolculuğun ardından Hohenzoller Vapuru 25 Ekim Salı günü, kutsal topraklar ziyaretinin ilk uğrak yeri olan Hayfa'ya varmıştı.⁷³ Burada İmparatorun ilk işi Sultan II. Abdülhamid'e telgraf çekerek Hayfa'ya vardıklarını, sağlık durumlarının iyi olduğunu haber vermek olmuştur. Sultan, cevap olarak gönderdiği telgrafta kendilerinin İstanbul'dan ayrılmış olmalarından duyduğu üzüntüyü dile getirdikten sonra, bundan sonraki seyahatlerini huzur ve sıhhatle devam ettirmelerini temenni etmiştir.⁷⁴ Hayfa'da karşılama ve tanışma töreni son bulduktan Hohenzoller Vapuru'na dönen İmparator, kutsal topraklardaki ilk günü şerefine vapurunda akşam bir ziyafet tertip etmiştir.⁷⁵

İmparator ve İmparatoriçe 26 Ekim Çarşamba günü öğlene kadar Hayfa'da konsolosluk ve çeşitli yerleri ziyaret ettikten sonra, öğlenden sonra Yafa'ya gitmek üzere Hayfa'dan ayrılmışlardır. Trenle gitmeleri mümkünken II. Wilhelm'in isteği üzerine yolculuğu atla yapmışlardır.⁷⁶ Öğlenden sonra Yafa'ya varan İmparator ve İmparatoriçe oldukça gösterişli şekilde karşılanmıştır. Şehre girildiği sırada topraklar atılmaya başlanmış, şehrin her yeri Osmanlı ve Alman bayraklarıyla baştanbaşa donatılmıştı. İmparatorun etrafında Tüfengi Bölüğünden Yese ve Abdülkadir efendiler ve İstanbul'dan Yafa'ya kadar hep İmparatorun maiyetinde bulunan Hasan ve Mahmud Bedevi efendiler, Sarıklı Zihaf efradı bulunmaktaydı. İmparator için olağanüstü güvenlik önlemleri alınmıştı.⁷⁷ Yafa halkı büyük bir coşkuyla İmparator ve İmparatoriçeyi karşılamıştı. Şehirdeki tüm evlere çeşit çeşit bayraklar asılmıştı. Belediye binasının üzerine asılan bir levhaya büyük harflerle Almanca "Hoş geldiniz" yazısı yazılmıştı. Aynı günün akşamı bu görkemli belediye binası aydınlatılarak görenleri hayran bırakmıştır.⁷⁸ Şehre giriş yapan II. Wilhelm ve eşi, karşılama merasiminin ardından kalabalık Yafa sokaklarında sevinç ve coşkuyla karşılanıp "Yaşa" "Hurra" sesleri eşliğinde ikametleri için özenle hazırlanmış olan Otel Du Park'a gitmişlerdi.

⁷⁰ Sabah, No: 3208, 23 Teşrinievvel 1898, 2.

⁷¹ Servet, No: 132, 23 Teşrinievvel 1898, 1.

⁷² İkdam, No: 1540, 23 Teşrinievvel 1898, 2.

⁷³ Tercüman- Hakikat, No: 6288, 28 Teşrinievvel 1898, 1.

⁷⁴ Tercüman-ı Hakikat, No: 6288, 28 Teşrinievvel 1898, 1.

⁷⁵ İkdam, No: 1549, 1 Teşrinisani 1898, 2.

⁷⁶ İkdam, No: 1550, 2 Teşrinisani 1898, 1-2.

⁷⁷ İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 2.

⁷⁸ İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 2.

Geceyi Yafa'da geçiren İmparator ertesi gün yola devam etmiştir. Cuma gecesini Laturin'de geçiren İmparator ve İmparatoriçe sabahleyin erkenden Kudüs'e doğru hareket etmişti. Yollarda büyükçe taklar, batı mimarisine uygun bir tarzda inşa edilmişti. Her taraf çiçeklerle süslenmiş Alman bayrakları, armaları asılmıştı. At sırtında olan İmparator Yafa Kapısı'na gelince attan inerek yaya olarak, İmparatoriçe de yine arabada olarak kapıdan geçmiş ve böylece Kudüs'e girmişlerdi.⁷⁹ Yollara güller serilmiş, eşine benzerine rastlanması kolay olmayan coşkulu anlar yaşanmıştı.

II. Wilhelm, İmparatoriçe ve maiyetleriyle birlikte Kamama Kilisesi'ne (Kutsal Mezar) gitmek için Kudüs sokaklarında ilerlemiştir. Hz. Ömer Camii önüne gelince burası ziyaret edilmiş ve ardından Kamama Kilisesi'ne geçilmiştir.⁸⁰ Kamama Kilisesi'nden ayrılan II. Wilhelm, bölgedeki bir diğer Protestan kilisesini ziyaret etmiştir. Bu kilisede de sevinç ve saygıyla karşılanmış ve kendilerine çiçekler takdim edilmiştir. Hatta II. Wilhelm burada bir konuşma yaptıktan sonra kiliseyi gezmiş ve Alman konsolosluğuna gitmiştir.⁸¹

İmparator II. Wilhelm 30 Ekim Pazar sabahı çok erkenden uyanarak, karargâhlarından çıkmış ve Alman Kilisesine gitmişti. Saatin çok erken olması nedeniyle İmparatoriçe kendilerine eşlik etmemişti. İlk önce Alman Kilisesine giderek pazar ayinine katılıp, dualar ettikten sonra Alman yetimhanesine geçmişlerdi. Yetimhanedeki kısa süren ziyaretin akabinde Beytullahim'e gidilmişti. Beytullahim'e girilmeden evvel, hazırlanmış büyükçe bir takın altından geçilerek Latin Kilisesi ve Ermeni Mabedi ziyaret edilmişti.⁸²

31 Ekim Pazartesi günü II. Wilhelm için artık büyük gündür. Onu Berlin'den alıp, kutsal topraklara kadar getiren, çıkarlarına hizmet eden, Osmanlı-Alman ilişkilerini zirveye taşınmasına ön ayak olan Alman Protestan Kilisesinin (Erlöserkirche) açılış günüdür. Bunun için erkenden uyanıp Alman askerleri, maiyeti ve mihmandarlarından müteşekkil bir alayla kiliseye doğru yola çıkmıştır. İmparator II. Wilhelm'in başını çektiği alay Hz. Davud'un kabrinin karşısındaki Halilü'r-Rahman kışlasından biraz ötede bulunan manastır önünde bindikleri attan, İmparatoriçe Agusta Victoria da arabadan inerek kiliseye yürüyerek gitmeyi tercih etmişlerdir.⁸³ Konuşmalar ve madalya töreni sona erdikten sonra, çan sesinin duyulmasıyla anahtar teslim töreni yapılmıştır. Kilisenin anahtarları II. Wilhelm'e verilerek asıl giriş kapısı olan batı kapısı başrahibin yardımıyla açılmış ve kiliseye girilmiştir. Konsololar, eşleri, Hohenzoller, Herta, Hela vapurlarının mürettebatı, Alman tebaasının hepsi diğer kapıdan kiliseye girmişlerdir.⁸⁴ II. Wilhelm kiliseye girince kimsenin beklemediği, herkesin tuhaf bakışlarına sebep olan o ünlü yönelişini yaparak mihraba yüz sürmüş ve ardından hazırladığı konuşmasını yaparak, dua etmiştir. II. Wilhelm yaptığı konuşmasında, kendisine böyle bir fırsat verdiği için tanrıya sonsuz şükretmiştir.⁸⁵

⁷⁹ İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 1-2.

⁸⁰ Sabah, No: 3214, 29 Teşrinievvel 1898, 1; İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 1-2.

⁸¹ Sabah, No: 3214, 29 Teşrinievvel 1898, 1; İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 1-2.

⁸² İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", 1-2.

⁸³ İsmail Zühtü Bey, "Kudüs Hatıraları", **İkdam**, No: 1565, 17 Teşrinisani 1898, 1.

⁸⁴ Sabah, No: 3228, 16 Teşrinisani 1898, 1.

⁸⁵ Soy, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in İkinci Doğu Seyahati", 148; Soy, "Kudüs'teki Erlöserkirche'nin Açılışı: II. Wilhelm'in İkinci Doğu Seyahatindeki Dini Motifler", 134. İmparatorun kendisine hediye edilen arsayı gezdiği sırada yaptığı konuşma için bkz. Karacagil, "II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğunu Ziyareti ve Mihmandarı Mehmed Şakir Paşa'nın Günlüğü (1898)", 84.

II. Wilhelm, kiliseden ayrılarak başka bir kiliseyi ziyaret etmiş akabinde ise Sultan tarafından kendilerine hediye edilen arsa gezilmiş ve İmparator burada bir de konuşma yapmıştır. O gün, gün boyu Kudüs'ün her yanında kilisede çalan çanlar yankılanmıştır. Ayrıca kilisenin açılışına binaen İstanbul, Almanya, İngiltere gibi birçok yerde kiliselerde dualar okunmuştur. Beyoğlu'ndaki Aynalı Çeşme'de bulunan Alman Protestan Kilisesi'nde, Alman sefarethanenin memurlarının katılımıyla dualar edilmiştir.⁸⁶ Karargâhlarında bir müddet dinlenen İmparator ve İmparatoriçe maiyetleriyle birlikte Hazreti Davud'un türbesini ziyaret etmişlerdir.

İmparator ve İmparatoriçe, 1 Kasım Salı sabahı arabayla Zeytin Dağı'na Rus Manastırı'nı ziyarete gitmişlerdi.⁸⁷Öğlen yemeğinin ardından II. Wilhelm ve Augusta Victoria Alman yetimhanesini ziyaret etmişlerdi.⁸⁸ Yetimhanede gördüklerinden, mevcut durumdan gayet memnun olarak günü noktalamışlardı. II. Wilhelm ve eşi Augusta Victoria Kudüs ziyaretlerinin sonuna yaklaşırken 2 Kasım Çarşamba gününün büyük bir kısmını Harem-i Şerif ve Mescid-i Aksa gibi Müslümanların kutsal mekânlarına ayırmışlardır.

Alman İmparatoru ve İmparatoriçesi 4 Kasım Cuma sabah saat dokuzda karargâhlarından son kez ayrılarak Kudüs'e gelmişlerdi. Doğu seyahatlerinde Kudüs'e ayırdıkları sürenin sonuna gelen II. Wilhelm ve Augusta Victoria tıpkı ilk günkarşılandıkları gibi şimdi uğurlanıyorlardı. Kudüs'ten ayrılan İmparator, artık seyahatlerinin sonuna yaklaşırken bir sonra ki durağı Beyrut olmuştur. Beyrut'ta İmparatoriçe Augusta Victoria Alman okulunu ziyaret ederken, İmparator da kışlayı ziyaret etmiştir.⁸⁹Kışlaya varan II. Wilhelm, fevkalade surette karşılanmış, toplar atılmış, mızıkla Alman marşını çalmış ve asker resmî selam görevini yerine getirmiştir. Karşılama töreni sonrasında Alman İmparatoru yanlarında bulunan Reşid Bey ve Komutan paşalarla birlikte, Osmanlı askerleri tarafından hazırlanan mükemmel bir geçit törenini temaşa etmiştir.⁹⁰

Beyrut'tan ayrılan İmparator ve İmparatoriçenin son ziyaretleri birçok devlet adamının uğrak yeri olan Şam'a olmuştur. Burada da diğer yerlerde olduğu gibi birçok yer ziyaret edilmiştir. Emevi Camide ziyaret edilen yerler arasındadır. Emevi Camii ziyareti sonrasında yine bazı makam-ı mukaddes ziyaret edilmiş ve Selahaddin Eyyübi'yi de unutmuyarak kabrine çiçek gönderilmişti. İmparator bu tavrıyla Müslümanların kalbini bir kere daha kazanmayı başarmıştır. Daha sonra Asımzâdelerin konağına gidilmiştir.⁹¹ İlerleyen saatlerde İmparator ve İmparatoriçe yine birçok yeri gezmiş ve akşam kendileri için tertiplenen yemeğe katılmışlardır. Yemek sırasında kendilerine hitaben yapılan konuşmaları dinledikten sonra II. Wilhelm, kalabalığa hitaben o meşhur konuşmasını yapmıştır. İmparator şunları söylemiştir:

Sultan II. Abdülhamid'e, gösterdiği bu misafirperverlikten dolayı teşekkür etme imkânı bulduğumdan dolayı mutluyum. Majesteleri Sultan ve Halifelerine saygı

⁸⁶ Sabah, No: 3218, 2 Teşrinisani 1898, 1. Servet, No: 125, 16 Teşrinievvel 1898, 1.

⁸⁷ İkdam, No: 1566, 18 Teşrinisani 1898, 1.

⁸⁸ Tercüman-ı Hakikat, No: 6295, 4 Teşrinisani 1898, 1.

⁸⁹ Sabah, No: 3229, 17 Teşrinisani 1898, 1.

⁹⁰ Sabah, No: 3229, 17 Teşrinisani 1898, 1.

⁹¹ Tercüman-ı Hakikat, No: 6301, 10 Teşrinisani 1898, 1. Berlin'e dönen II. Wilhelm, Selahaddin Eyyübi'nin kabrine özel olarak yaptırdığı hediyeği göndererek, bu hediyeğin törenle kabre yerleştirilmesini Sultan II. Abdülhamid'den rica etmiştir. Ayrıntılı Bilgi için Bkz: Kış, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Haçlı Rüyası ve 1898 Kudüs Seyahati", 499.

duyan yeryüzündeki 300 milyon Müslüman, şundan emin olabilirler ki; Alman Kayseri her zaman onların dostu olacaktır. Majesteleri Sultan II. Abdülhamid'in sıhhatine içiyorum.⁹²

II. Wilhelm'in yapmış olduğu bu konuşma tüm dünyada yankı bulmuş, özellikle Müslümanların sevgisini kazanmasına sebep olmuştur. Ertesi gün birçok Avrupa gazetesinde Alman İmparatorunun yaptığı konuşmaya yer verilmiş ve bu konuşmasının tamamen siyasi amaçlarla yapılmış olduğunu ve iki ülke arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkileri fevkalade artıracığı yönünde yorumlar yapılmıştır.⁹³ Şam'da son gecelerini geçiren İmparator ve İmparatoriçe ertesi gün buradan ayrılarak yine bazı kasabaları ziyaret etmiş ve daha sonra Beyrut'ta bir ay kadar süren seyahatlerine son vererek Berlin'e gitmek üzere Osmanlı topraklarından ayrılmışlardır.

Sonuç

Alman İmparatorluğuna, III. Friedrich'den sonra II. Wilhelm'in geçmesiyle beraber Alman dış politikasında ciddi bir değişiklik yaşanmıştır. Wilhelm'in Osmanlı topraklarına gerçekleştirdiği ziyaretlerle Osmanlı-Alman ilişkileri şimdiye kadar hiç olmadığı kadar samimi bir hal almıştı. İmparator II. Wilhelm, Sultan II. Abdülhamid'in Avrupa devletleri karşısında kendisine duyduğu zaafi anlamış olmakla birlikte, ilk seyahati sonrasında elde ettiği siyasi ve ekonomik ayrıcalıklarla bu düşüncesini iyice pekiştirmiştir. Bu sebeptir ki İmparator, Kudüs'te çok önceden inşa edilmiş olan Protestan Alman Kilisesi'nin zaman içerisinde maruz kaldığı tahribat sonucunda yeniden inşa ediliyor olmasını fırsat bilerek kilisenin açılışını bizzat gerçekleştirmek adına Osmanlı topraklarını ikinci kez 1898 yılında yeniden ziyaret etmiştir.

Bu ziyaret Osmanlı Devleti'nde de heyecana sebep olmuş, günler hatta aylar öncesinden başlanılan hazırlıklar neticesinde ciddi harcamalar yapılmıştır. Ancak Sultan Abdülhamid yapılan bu harcama ve hazırlıkları devleti ve kendisi için bir yatırım olarak gördüğü için çokta abartılı bulmamış, hazırlıkların yanı sıra lüks hediyeler hazırlatmıştır. Çünkü karşılama ve takdim edilecek hediyeler ne kadar gösterişli ve lüks olursa devletin şanı ve durumu da bir o kadar iyi gözükcektir.

II. Wilhelm'in bu ziyaretinin görünürdeki sebebi kadar açığa vurulmayan sebepleri de Alman ulusu için ciddi önem taşımaktadır. Sultan Abdülhamid içinse tamda ihtiyaç duyulan bir anda gelmiş olan dost elidir. Sultan bu seyahati kullanarak devletin dünya nezdinde sarsılmış olan imajını, yeniden dünyaya gösterme planları yaparken seyahatin ayrıntıları basın aracılığıyla tüm dünyaya duyurup, Almanları alenen dost devlet olarak ilan etmiştir. II. Wilhelm ise İstanbul'da başlayıp kutsal topraklara uzanan seyahat sırasında çeşitli ayrıcalıklar elde etmiş, eşine çok az rastlanabilecek karşılamalara şahit olmuş ve bunun

⁹² Tercüman-ı Hakikat, No: 6302, 11 Teşrinisani 1898, 1. Bu konuşma İkdam gazetesinin 10 Teşrinisani 1558 sayılı nüshasında "İstanbul'dan Şam'a kadar olan seyahatim süresince Osmanlı Devleti'nin göstermiş olduğu hizmetler için teşekkür ediyorum. Kahramanların yaşadığı bu şehir karşı her zaman ayrı bir hissiyat içinde olmuşumdur. Büyük kahraman Selahaddin Eyyübi'nin yaşamış olduğu şehir daha başka nasıl olabilirdi ki. Sultan II. Abdülhamid Han'a ayrıca teşekkür ve şükranlarımı sunarım. Onun bana ve milletime olan samimi muhabbetinden ve güzel iltifatlarından her zaman gurur duymaktayım. Unutulmamalıdır ki bu dostluk her zaman baki kalacaktır. Dünyanın her tarafında hilafet makamına bağlı olan 3 yüz milyon Müslümana Alman İmparatoru sonsuza dek dost kalacaktır.", 1.

⁹³ Tarik, No 4624, 18 Teşrinisani 1898, 2.

verdiği bir coşkuyla o da kendisini çekinmeden tüm dünya Müslümanlarının koruyucusu olarak ilan etmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), **Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT.)**, 2104-46, 2125-119, 2109-121, 2109-95, 2109-72.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), **Yıldız Perakende Evrakı Şehremaneti Maruzatı (Y. PRK. ŞH.)**, 8-48.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), **Yıldız Perakende Evrakı Hazine-i Hassa Nezareti (Y. PRK. HH.)**, 30-70.

Gazeteler

İkdam

Sabah

Servet

Tarik

Tercüman-ı Hakikat

Diğer Kaynaklar

Alkan, M. N., (2015). "Hayranlık, Dostluk ve Çıkar Üçgeninde Türk-Alman İlişkileri", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 34, 35-48.

Avcı, Y., (2004). **Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs**, Ankara: Phoenix Yayınları.

Ayyıldız, N., (2008). **II. Abdülhamid Dönemi Saray Merasimleri**. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.

Demirkol, E., (2017). **Kudüs ve II. Abdülhamid**. İstanbul: Taşmek Yayın Atölyesi.

Georgeon, F., (2018). **Sultan Abdülhamid** (5.Basım). çev. Ali Berktaş, İstanbul: İletişim Yayınları.

Göze, E., (2017). **Siyonizm'in ve İsrail'in Kurucusu Theodor Herzl Hatıralar** (4. Basım). İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Karacagil, Ö. K., (2014). (2014). "II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğunu Ziyareti ve Mihmandarı Mehmed Şakir Paşa'nın Günlüğü (1898)", **Türkiyat Mecmuası**, 24(2), 73-97.

Mercan, M., (2004). "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1898 Yılı İstanbul ve Filistin Seyahatinin Teşrifat Programı", **Günay Çağlar Armağanı**, 120-134.

Rilke, A. G., (2017). **Avrupa Saraylarından Yıldız'a İstanbul'da Hoş Bir Sada**, (2. Basım). çev. Deniz Banoğlu, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Savaş, M., (2018). **Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Filistin ve Suriye Ziyareti** (1898), İstanbul.

Soy, H. B., (2007-2008). "Kudüs'teki Erlöserkirche'nin Açılışı II. Wilhelm'in İkinci Doğu Seyahatindeki (1898) Dini Motifler", **Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar Dergisi**, 6, 117-141

Zonaro, F., (2008). **Abdülhamid'in Hükümdarlığında Yirmi Yıl Fausto Zonaro'nun Hatıraları ve Eserleri** (2. Baskı). çev. Turan Alptekin, Lotto Romano, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Türk İslam Sanatında Türkesk Motifi: Stilizasyon ve Soyutlama

Prof. Dr. Yunus BERKLİ*, Doç. Gülten GÜLTEPE**, Mariye PINAR***

Özet

Türk Sanatının biçimsel açıdan karakteristik değeri irdelendiğinde, arkaik dönemlerden itibaren nonfigüratif veya insan, hayvan ve tabiat öğelerini işleyen çeşitli plastik betimlemelere yer verdiği anlaşılmaktadır. Proto-Türk dönemine ait Petroglif kaya resimlerinde görülen günlük yaşam ile dini ritüellere ait sahnelerden itibaren izlenebilen gerek insan gerek hayvan figürlerinin kullanıldığı ancak bunların üstün bir yaratıcılık eseri olarak soyutlamaya varan yalınlaştırılmış halde tasvir edildiği görülmektedir. İskit ve Hunlara ait kurganlarda çıkan buluntular, Uygur ve Göktürk dönemi sanat eserlerinde figürel ifadelerin mücadele sahnelerinde, stilistik kıvrık dal üslubunda yansıtılan soyut motiflerin kullanıldığı bilinmektedir.

Türklerde İslam dininin kabulü ile tasvir yaşağının soyutlama çabaları içerisinde varlık göstermediği, kültürün yapısında bulunan kültürel dokuyu devam ettirdiği ilk dönem çalışmalar üzerinden götürülebilmektedir. Abbasi döneminde Türkler eliyle oluşturulmuş Samarra' da karşımıza çıkan kıvrık dal üslubunun geliştirilmiş hali diyebileceğimiz bezeme, "Türkesk" motifinin İslami dönemde de geleneksel bir yapı içerisinde, varlığını ortaya koyabilmektedir. Gerek Abbasi döneminde Türkler eli ile yapılmış yapılarda gerekse de Selçuklu ve Osmanlı döneminde geometrik veya nonfigüratif tezyinat, Türk toplumlarında ağırlıklı olarak Avrasya Üslubu diye adlandırdığımız kıvrık dal ve kozmolojik özelliklerin uygulanması süreklilik kazanan bir sanatsal yapıyı açıklamaktadır.

Bu çalışmada Türklerin kültürel ve sanatsal dokusunu ihtiva eden Türkesk motifinin Türklere ait karakteristik bir bezeme motifi olduğu ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar kelimeler: Türk Sanatı, İslam Sanatı, Motif, Türkesk

Turkesk Motif in Turkish Islamic Art: Stylization and Abstraction

Abstract

When the stylistic characteristic value of Turkish Art is examined, it is understood that it includes various plastic depictions that deal with nonfigurative or human, animal and nature elements from the archaic periods. It is seen that both human and animal figures, which can be seen from the scenes of daily life and religious rituals seen in the Petroglyph rock paintings of the Proto-Turkish period, are used, but they are depicted in a simplified form that reaches abstraction as a work of superior creativity. It is known that abstract motifs reflected in the stylistic curved branch style were used in the battle scenes of figural expressions in the finds found in the kurgans of the Scythians and Hun and in the art works of the Uygur and Göktürk period.

It can be traced through the early studies that the acceptance of the religion of Islam and the prohibition of depiction in Turks did not exist in the efforts of abstraction, and that it

*Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Eğitim Bölümü, yberkli@atauni.edu.tr

** Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Eğitim Bölümü, gulten.gultepe@atauni.edu.tr

*** Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Eğitim Bölümü, Mariye.25@icloud.com

continued the cultural texture in the structure of the culture. The decoration, which we can call the developed version of the curved branch style that appeared in Samarra, which was created by the Turks during the Abbasid period, can reveal the existence of the "Turquesque" motif in a traditional structure in the Islamic period as well. Geometric or non-figurative decoration, both in the structures made by the Turks in the Abbasid period and in the Seljuk and Ottoman periods, the application of the curved branches and cosmological features, which we call the Eurasian Style in Turkish societies, explains an artistic structure that gains continuity.

In this study, it will be tried to reveal that the Turquesque motif, which contains the cultural and artistic texture of the Turks, is a characteristic decoration motif of the Turks.

Keywords: Turkish Art, Islamic Art, Motif, Turquesque

Giriş

Neredeyse her kültürde görülen geometrik şekiller, Türk İslam kültür çevresinde çeşitlenerek başlı başına bir süsleme kategorisi halinde gelmiştir. Tasvir yasağının var olma ihtimali noktasında ilerleme kaydeden "Türkesk" motifi bu çerçevede içerisinde gelişme gösteren kültürel bir üslup olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanat eserinde anlatılmak isteneni soyutlama ve stilizasyon yoluyla ifade ederek, sanat eserini çok daha farklı boyutlara taşımayı başarabilme durumu söz konusu olmuştur. Söz konusu motifin, geometrik yapılanma ile birlikte bitkisel kompozisyonların ve tesadüfler yerine planlanmış buluşmaları tercih eden, sistem yaklaşımının bir sonucudur. Bu yapılanma dâhilinde, "Türkesk" motifinin çeşitli dönüşler, kırılmalar ve köşeler eşliğinde, her defasında alttan ve üstten geçerek ilerlediği gözlenmektedir. Bazen, başladığı noktaya tekrar varır, bazen de bir daire üzerinde döner vaziyette sonsuz bir ritim veya ahenk izlenimi verebilmektedir (Ayvazoğlu, 1992). Makrokozmos âlemin kendisiyle birlikte gerçekliğini, Türklerin Gök tanrı ve tabiata yüklenilmiş kültür inancının yansımaları bir başka ifadeyle Tanrının mutlak varlığı soyut veya somut temsiller ile dışa vuruluyordu (Gültepe,2019: 3743).

Türk İslam sanatının öteden beri insan, hayvan ve tabiat öğelerini işleyen çeşitli plastik betimlemelere yer verdiği bilinmektedir. İslam dininin kabulü ile tasvir yasağının soyutlama çabaları içerisinde varlık göstermediği, Türk sanatında veya kültüründe mevcut, tabii olan dokuyu devam ettirdiği de bu çalışmayla birlikte açıklanmaya çalışılmıştır.



Şekil 1. Türkesk motifi görsel örnekleri

Türk Süsleme Sanatında Türkesk Motifinin İsim Menşei

Cumhuriyet döneminden önce Türkçe'ye Fransızca' da ki söyleniş tarzıyla girmiş olan kavram, sözlük ve ansiklopedilerin birçoğunda "Arap tarzı süsleme, değişik süs elemanlarının girift bir şekilde birbiriyle kaynaşması" şeklinde tarif edilerek motife Arabesk denildiği bilinmektedir. Arabesk terimi; Arab kelimesiyle Latince' de sıfat türeten-iscus ekinin birleşmesinden önce arabescus biçiminde ortaya çıkmış, bazen de rabesco şeklini alarak yaygınlık kazanarak kullanıldığı dikkati çekmektedir. Ayrıntılı bilgiler içeren birçok araştırmada, ileri sürülen örnek ve bilgilerin birbirini tutmadığı, arabeski meydana getiren unsurlar konusunda bir görüş birliğine varılamadığı görülmektedir (Mülayim, 2018). Terimi ilk defa kullanan Avrupalı yazarlar, çoğu defa karşılaştıkları Arap kavminin adından yola çıkarak, ne zaman ve nerede olursa olsun, İslam süslemelerinin hemen bütününe "Arabesk" adını vererek, bugünkü problemin ağırlık noktasını oluşturan notları düşmüşlerdir (Mülayim, 2018). Strzygowski' ye göre ise "Arabesk" bir motife acelelikle verilmiş bir isim olarak değerlendirilmektedir (Strzygowski, 1975: 45-46).

Arabesk teriminin diğer Avrupa ülkelerinde kullanımı, XVI. Yüzyıl içinde Almanya' da 1558-1603 Elizabeth çağında İngiltere de ve 1611 yılında Fransızca' da kendisine yer bulduğu kaynaklarca ifade edilmektedir (Mülayim, 2018: 152). Avrupa kültür çevresinden gelen kaynaklarda ise birkaç yüzyıldır kullanılan "Arabesk" XIX. Yüzyılın çeviri kitaplarıyla Türkçe' ye girmiş ve yakın zamana kadar oldukça dayanıklı bir terim olarak varlığını sürdürmüştür (Mülayim, 2018: 149).

XX. yüzyılın başlarından beri, Türk süsleme sanatı araştırmalarını temellendiren bazı araştırmacılar söz konusu motife verilen bu ismi hem bir terim hem de bir kavram olarak kullandılar. Ancak araştırmalar derinleştikçe ve Türk sanatı detaylandıkça birçok terimle beraber bu terimde Türk sanatında yadırganmıştır (Mülayim, 2018: 149). "Arabesk" olarak adlandırılan motifin Araplara aidiyeti tartışılmış ve söz konusu motifin İslam sanatının bir ürünü olarak sayılmasının daha doğru bir kanaat olacağı üzerinde durulmuştur (Kazemipour, 2018: 35).

Söz konusu motifin Avrupa kültür çevrelerinde yayılış süreci, Doğu ya da İslam ülkeleriyle olan doğrudan ya da dolaylı ilişkilerinin tarihçesine ve bu süreçte aracılık rolüne uygun düştüğü görülmektedir.

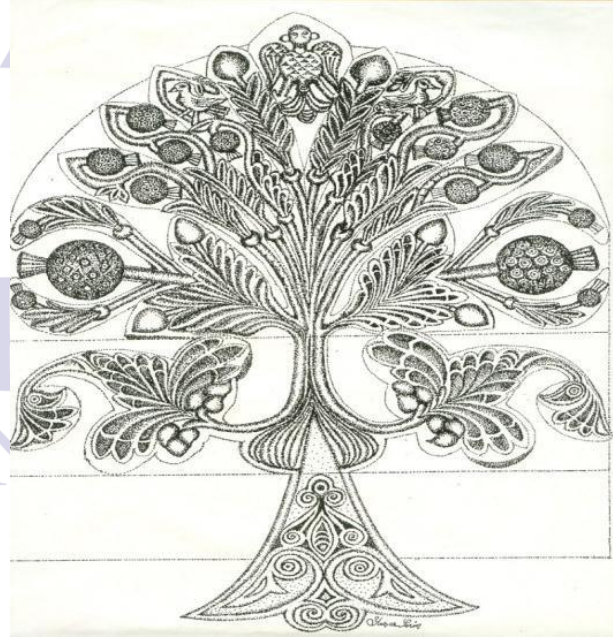
Türkesk Motifini Oluşturan Temel Unsurlar

Neredeyse her kültürde görülebilen geometrik şekiller, Türk İslam kültür çevresinde çeşitlenmiş ve başlı başına bir süsleme kategorisi halinde gelişimini sürdürebilmiştir. Bu gelişme içinde bazı ülkelerde belirli kompozisyon tercihleri olduğu gibi, diğer süsleme unsurlarıyla birleşme eğilimlerinin de sürekli olarak değiştiği gözlenmektedir. Her kompozisyon türü, bir diğerine hem benzer hem de ondan ayrılır şekillerde çağrışımlar barındırmıştır. Farklılık, çözümde ve gidiş yolunda, benzerlik ise özdedir.

Türkesk motifindeki geometrik yapılanmadaysa bitkisel kompozisyonların temel doğrularda birleştikleri, tesadüfler yerine planlanmış buluşmaları tercih ettiği görülmektedir. Çeşitli dönüşler, kırılmalar, köşeler eşliğinde ve her defasında alttan ve üstten geçerek ilerleyen çizgiler, bazen, başladığı noktaya tekrar varıp, bazen de bir daire üzerinde döner

biçimlerde, uygulandığı satırlarda sonsuzluk izlenimini verirken, temsilleri esasen Türk kültüründeki soyut Tanrı tasavvurundan neşet alan felsefi anlayışın göstergeleridirler (Berkli ve Gültepe, 2020: 448). Bu bağlamda süsleme alanında yapılan araştırma ve incelemeler, karmaşık ve anlaşılması güç kompozisyonları kolayca ve alışagelmış bir yoldan anlatabilmesi gerekçesiyle Türkesk motifine avantaj sağlamaktadır (Mülayim, 2018: 149).

Söz konusu süsleme tarzındaki bitkisel desenlerin esas başlangıcı, Türklerin evren tasarımında hayat ağacının, geleneksel ve arketip bir karakter kazanmış olması gerek mitolojik gerek kültürel nitelik olarak değerlendirilmesinin bir sonucudur (Berkli ve Gültepe, 2020: 448). Asma, Hurma, İncir ve daha birçok bitkinin yapraklarından esinlenilerek ve her birine bir mana yüklenerek tasarlanmaktadır. Bunlardan birini örneklendirecek olursak, asma ve sarmaşık çizimleri, İslami dönem mimari, tekstil ve taşınabilir birçok sanatsal malzemelerde, desenlerinde umut, doğurganlık ve bolluğun simgesi olarak tasvir edilmiştir diyebiliriz (Kazemipour, 2018: 35). Yine bu bağlamda bilinen en eski tarihlerden bu yana bitkiler arasında ağaca oldukça güçlü anlamlar yüklendiğini tekrarlayarak bu anlamlandırmalardan en önemlisinin hayat ağacı motifi aracılığıyla yaratıcıyla ilişkilendirilmesi yorumu yapılabilmektedir. (Ağaç ve Sakarya, 2015: 3-4). Ağacın kök kısmıyla yer altını, gövdesiyle yeryüzünü ve dallarıyla gökyüzünü kapsıyor olması ve dökülen yapraklarının yerine yeniden yaprak açması, kısacası sonsuz bir döngü üzerinde sürekli var olması sonsuzluğu simgeleyerek Türkesk motifiyile bağdaştırılabilmektedir.



Şekil 1 Hayat ağacı motifi

Söz konusu motifin oluşturduğu üslup bütünlüğü ve stilize edilme amacı, Türk kültür ve geleneğinin, Türk İslam sanatı dâhilinde doğup gelişmiş bir motif olduğunu gösteren nitelikler barındırmaktadır.

Türk İslam Sanatında Üslup Oluşturulması

Bir milletin oluşturabileceği özgün üslup, o milletin gelişerek büyümesiyle birlikte değerlendirilmektedir (Barthold, 2013: 23). Bugün Türk toplumu olarak adlandırılan aziz

milletin, geçmişte birçok farklı isimle anılarak yaşamış olduğu topraklarda belli bir üslup birliğiyle eserler var ettiği yapılan araştırmalar neticesinde görülmektedir. Yapılan söz konusu çalışmalar sonucunda bilinen en eski İskit ve Hun mezarlarından çıkarılmış sanat eserleri veya buluntuları incelendiğinde, üslubun ilk örnekleri, “Avrasya Türk Üslubu” olarak nitelendirilen Orta Asya menşeli olduğu anlaşılabilecektir (Berkli, 2011: 23). Sonrasındaysa Selçuklulara ve oradan da Osmanlı Devleti dönemine ve hatta günümüze değin ulaşabilmiş bu üslubun varlığı Türk milletinin bilinen en eski dönemden bugüne kadar sanat eserleri uygulanmasında bariz bir biçimde görülmektedir (Aslanapa, 1955: 3).

Türk milli üslubu oluşumunun oldukça eskiye dayandığı yorumu yapılırken Orta Asya öncesi Hun sanatı incelendiğinde ortaya çıkmış olan mevzu bahis üslubun çağlar öncesinden gelip günümüze seslenebildiği açıkça görülebilmektedir (Berkli, 2011: 19). (Diyarbakırlı, 1972: 115). Türklerin yerleşim yeri olarak değerlendirdikleri her coğrafyada öteden beri aynı şeyleri tekrarlamaları o toprakların yerli sanatına kendi anlayışlarıyla birlikte bezeme unsurlarını işleyip kendi ruhlarını o sanata bir ölçüde benzetmiş olmaları yapılan yorumları ispat niteliği taşımaktadır (Glück, 1975: 158).

Bir milletin üslubunun oluşum aşamaları oldukça geniş araştırmalar yapılarak ve fazlaca dikkat gerektirerek değerlendirilmelidir. Yapılan araştırmalar tam anlamıyla olmasa da birtakım sonuçların ulaşılabilişliğini mümkün kılmaktadır. Türk milli Üslubunun oluşumundaki en eski ve etkili üsluplar olarak değerlendirilen; Mücadele, Kıvrık dal ve Kozmoloji olarak adlandırılan bu oluşumlar söz konusu ulus eliyle sağlanmış ve sanat eserlerinde oldukça başarılı teknikler olarak uygulanmışlardır (Berkli, 2011: 23-26).

Milli bir üslubun oluşumunda; ait olduğu din, coğrafya ve kültürel etkiler oldukça önemli faktörlerdir. Bir milletin birlik ve beraberliği sağlanmasında da her türlü sanat eserinde milli üslup oluşturması dikkate değer bir önem taşımaktadır. Neredeyse her milletin kendine has nitelik ve nicelik barındıran bir üslup oluşumu söz konusudur. Yukarıda bahsi geçen faktörler sanat eserlerinde görülen aynılığı veya farklılıkları anlayıp, yorumlayabilmek için önemli etmenlerdir (Yenişehirlioğlu, 1993: 585), (Çam, 2019: 148-149).

Farklılıkların sebeplerine değinildiğinde de karşımıza yine inanç, coğrafya ve kültürel etmenler çıkmaktadır. Milletler arası etkileşimi etkileyen faktörlerin göz önünde bulundurulması ise geçmiş ve şimdiki zaman çerçevesinde ortaya konulan eserlerin ayrıntılı biçimde irdelenmesiyle mümkün olabilmektedir (Barthold, 2013: 23). Yapılan araştırmalarda göstermektedir ki, Türk sanat anlayışının bilinen ve düşünülenenden daha geniş coğrafyalarda daha objektif bakış açılarıyla irdelenmesi gerekmektedir. Yapılan araştırmaların neticesi olarak bir sonuç ortaya koyabilmenin mümkün olabileceği de kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü araştırma konusu çok uluslu bir devlet anlayışına sahip olan Osmanlı Devleti sanatının köklü bir geleneği yüzyıllar sonrasına başarıyla getirmiş olması Selçuklu Devleti ve Orta Asya sanatının kesintisiz bir uzantısı olabileceğinin ön görüşü olarak değerlendirilmektedir (Yenişehirlioğlu, 1993: 587).

Türk milli üslubu birbirinden farklı dönemlerde araştırıldığında; bitkisel ve geometrik kompozisyonların özellikle İslam sanatında da kullanılması akıllarda birçok soru işareti bırakmaktadır. Farklı toplumların ortak bir sanat anlayışı olabilişliğinin ötesinde yapılan bu

araştırmalar göstermektedir ki, Türk milli üslubu birçok topluma öncülük ettiği gibi İslam sanatına da hatırı sayılır derecede etki etmiştir (Kök, 2014: 186).

Türklerin İslam öncesi Tanrı tasavvuru ve tabiat kültü, stilize edilmiş tabiat elemanları, İslami dönemde de soyut bir çizgide yol almış bütününden yola çıkarak zengin, birçok bezeme unsuru, kültürüne özgü, üslubunu ortaya koymuş dolayısıyla orijinal sanatsal yapıyı sürdürebilmiştir (Ayvazoğlu, 1992: 539).

Türk Milli Üslubunun İslam Sanatına Yansıması

İslamiyet'te var olan her sanat eserinin Arap sanatı olarak adlandırılıp tanınması Arabistan coğrafyasında bulunan her sanatın bölgeye ait olduğu düşüncesinden ileri gelmiş olduğu bilinmektedir. Üzerinde durulması gereken önemli hususlardan birinin de Türklerin İslam sanatındaki rolünün oldukça geçmişe dayanması olarak değerlendirilmesi gerektirir. Çünkü Avrupa sanat anlayışı ilk olarak İspanya ve Afrika'da ki sanat eserlerini tanımıştır. Fakat geçen asrın sonunda Türkistan, Afganistan, Mezopotamya ve Anadolu'da ki eserler daha detaylı bir biçimde araştırılmaya başlanınca Arap sanatı olarak bilinen bu sanatın İslam sanatı olarak değerlendirilmesi kanaatine varılmıştır. Söz konusu zamandan beri yapılan araştırmalar neticesindeyse, İslam sanatı oluşumunda Türklerin ve İranlıların rolünün Araplarınkinden çok daha fazla olduğu ortaya çıkmıştır (Akurgal, 1943: 527).

Türklerin kültüründe mevcut orijinal sanatsal doku, İslam sanatının zenginleşerek olgunlaşp gelişmesinde önemli derecede etkili olmuşlardır. Emeviler, Abbasi'ler devrinde İranlıların ve Türklerin İslam dünyasına katılmasıyla birlikte bir "*İslâm sanatı*"nın var olduğu kanaati oluşmuştur. Durumu net bir şekilde izah için Türk sanat tarihi etraflıca araştırıldığında, Türklerin bugün ki ismiyle bilinen Arap yarımadasına gelmesiyle birlikte bilinenden çok daha farklı bir sanata kavuşan iki yer özellikle göze çarpmaktadır. Bunlardan biri Bağdat'ın şimalindeki "*Samarra*", diğeri ise eski Kahire'deki "*Elkutai*" şehirleridir (Akurgal, 1943: 528).

İslam sanatında İslam dini öncesindeki yoğun süsleme ve figür kullanımı İslamiyet'le beraber bazı kesimlerce yeni dinin getirisi olarak önceki süsleme anlayışına göre bir nebze daha sadeleştirilerek sanat eseri soyutlama yoluyla ifade edilmeye çalışılmıştır. İlerleyen dönemlerde ise "*Türkesk*" motifi gibi Türk İslam sanat eserlerinde görülen süsleme biçimleri, İslam'ın ilk yıllarında ki sadeliğe ve yalınlığa nispeten daha yoğun bir biçimde görülmektedir. Bu durum İslam'ın felsefi, sanatsal ve estetik yönünün daha iyi tanınması ve yorumlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Çünkü ortaya konulan savı güçlü bir şekilde ifade eden "*Allah güzeldir ve güzel olanı sever*" cümlesi söz konusu bakış açısının temelinde bulunan nedenleri gayet açıklayıcı bir nitelik barındırmaktadır (Çam, 2019: 21- 23).

"Türkesk" Motifi

Süsleme alanındaki geometrik şekiller, insanlık tarihinin herhangi bir noktasında ve herhangi bir bölgesinde görülebilir. Ancak bu tür süslemenin, basit işaretler veya zikzak şeritlerin ötesine geçerek, gelişmiş sistemler halinde uygulanması İslam sanatçılarının benimsedikleri bir tutum olarak "*Türkesk*" gibi motiflerin gelişmesine ve yayılmasına öncül olmuştur diyebiliriz (Mülayim, 2018: 195).

“*Türkesk*” motifini diğer bezeme unsurlarından ayırarak popüler bir desen haline gelmesini sağlayan neden soyut, geometrik veya non-figüratif biçimlerde yeni bir dengeye ulaştırılarak farklı bezeme unsurlarının birlikte kurulması olmuştur (Belting, 2017: 46-47).

İslam süsleme sanatında görülen “*Türkesk*” motifine günümüzden bakıldığında bütünüyle akılcı ve her detayı dikkatle tasarlanmış çizim örnekleriyle dolu olduğu görülmektedir. Ölçülerdeki duyarlılık ve coşkulu ifade, eseri seyreden kişiyi oldukça etkilemektedir. Kompozisyona katılan unsurlar; bitkisel motifler, yazı, geometrik şekiller ve hatta insan yüzünü bütünden ayırarak, soyut bir biçimde her bir unsuru tek tek bir arada görmek söz konusu motifi izleyen kişi için oldukça heyecan vericidir. Sistemin bütününde dolaşan detaycı bir anlayışın hâkim olması ancak böyle bir sanat anlayışının hâkim olduğu biçimleri barındıran bir sanat içeriğinde uygulama alanı bulabilmektedir (Mülayim, 2018: 196-197).

İslam sanatında soyutlamayla ifade edilen şekilci çizimler, tartışma ve tereddüdü ortadan kaldırarak irade gücünü vurgulayan bir seçim olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle İslamiyet’in kabulünden sonra Geometrik şekillere bir takım sembolik ve içsel anlam yüklenmiştir. Söz konusu bu anlamlar İslam sanatında dolaylı mecazlar ve soyut imalarla birlikte değerlendirilerek bazı kesimlerce İslam’ın kanunu olarak görülen tasvir yasağını benimseyen kimseler için putperestlik ve ikon bağımlılığının yolunu kesen panzehirler olarak değerlendirilerek bu tür süslemelere yoğunlaşmış olabileceği yönünde subjektif görüşlere sebebiyet vermiştir. Burada ki bakış açısı İslam sanatına olan bakış açısını soyut bir üslupla sanata uyarılama düşüncesidir. Geometrik şekil örgüleriyle birlikte bitkisel temaların sonsuzluk ifadesi bu şuurdaki Müslüman bireyin aradığına en iyi cevabı vererek tercih nedeni olmuştur. Bir başka ifadeyle sanat eserinde soyutlama yapılmış olması söz konusu eseri heyecansız olarak tanımlayamaz. Aksine “*Türkesk*” motifinde olduğu gibi izleyene sonsuz bir heyecan katarak eseri ve izleyeni çok daha farklı bir bakış açısına ulaştırmaktadır (Mülayim, 2018: 174).

Geometrik süsleme İslam sanatında var olmadan önce birçok milletçe kullanılmışsa da Türk İslam sanatı sanatçıları tarafından, yeni dinin gerekliliği olarak putperestliğin yolunu kesmek adına değil mevcut kültürel dokunun tabii bir yansımını, sanat eserlerine farklı teknikler aracılığıyla uygulayabilme tecrübesini sürdürmüştür. Tasvir yasağı varlığı Kur’an-ı kerimde kesin bir ifadeyle yer almamakla beraber, Emeviler döneminde sahihliğinden emin olunmayan hadisi şeriflerle ortaya çıkmıştır. Bu durumun nedeni ise yukarıda da ifade edildiği üzere putperestliğin karşısında durabilmek için uygulanmış olması güçlü bir ihtimal olarak değerlendirilmektedir.

Türk İslam sanatçısı başka bir dinin bezeme elemanlarını İslam sanatına tezahür ettirmeden evvel kendi anlayışlarına uygun biçimde değiştirerek Hz. Peygamberin de birçok alanda üzerinde durduğu “*farklılaştırarak uygulama*” esasına dikkat ederek eserlerinde uygulamış oldukları bilinmektedir. Herhangi bir sanat eserinde anlatılmak istenen soyutlama yoluyla kendine ifade alanı bulabilmiştir (Çam, 2019: 143-144). Türklerin İslamiyet’i kabul etmelerinden sonra İslamiyet’in savunucuları olarak kendilerine görev addettirmiş olmaları ve bu dini kâmil anlamda yorumlayabilme kapasiteleri sanat anlayışlarına da aksederek başta “*Türkesk*” motifi olmak üzere birçok motifin var olmasında öncülük etmişlerdir.

Tasvir Yasağı

Derlemeye çalışılan örnekler, gözlemler ve zaman zaman beliren sorular, bir değerlendirme yapıp sonuca varabilmek için, “tasvir sorunu” na kısaca değinilmesini gerekliliği belirtmektedir. İslam dininde kabul edilen “Allah’tan başka ilah yoktur.” İlkesinden kaynaklanan ve bazı Müslüman gruplarda karşı çıkılan, canlı herhangi bir şeyi resmetme yasağı söz konusu olmuştur. Halifelerin, evliyaların hatta Hz. Peygamber’in portrelerinin çizilmesine karşı çıkılmasının bir diğer sebebi de portresi resmedilecek olanın putperestçe tapınmanın nesnesi haline gelmesini engellemek ve aynı zamanda onların taklit edilemez oluşlarına duyulan saygıdan kaynaklanan bir durum olarak değerlendirilebilir (Ulu, 2009: 23). Çünkü İslam sanatında tasvir yasağı, idol olan kişinin, heykeli veya her türlü canlı ya da canlıya benzer figür yapımında gizli bir tehlike olduğu şeklinde yorumlanmaktadır (Mülayim, 2018: 169).

Türk milli üslubunun İslam sanatını etkilemesi hususunu doğrulayıcı bir nitelik olarak değerlendirilmesi gereken durumlardan biri; Türklerin dini bir yasağın olarak değerlendirilen tasvir yasağını İslam dininin kabulünden öncesinde de uyguluyor olmasıydı. Özellikle üslubun, İslam öncesi sanat eserlerinde insan suretinde veya figürel tasvirlerde, Tanrı ve tabiat tasavvurunun bir sonucu realiteden uzak, soyutlayıcı, stilize veya çeşitli temsiller aracılığı ile form kazanıyordu (Strzygowski, 1975: 44).

Aslına bakılacak olunursa, İslam’ın Anadolu’daki siyasi bir türevi olarak değerlendirilen Selçuklu sanatında figüre sıkça rastlanmaktadır. Yine Osmanlı kumaşlarında zengin bitkisel motiflerin kullanımı yanında hayvan mücadele sahnelerinin de kumaşlara ve dini mimari eserlere işlendiği görülmektedir (Alpat, 2010: 27-28). Türklerde sivil ve dini mekân veya yapı ayrımı yapılmadan çeşitli yüzeylerde geometrik, hayvan ve bitki elemanları Plastik’i öğeler şeklinde değerlendirilmiştir. Ankara Arslan Hane camii’nin mihrabında bulunan ejder süslemesi ve Diyarbakır Ulu camii’nin avlusunda bulunan Arslan ve Boğa mücadele sahnesi yukarıda da bahsedildiği üzere İslam dini içerisinde geleneksel ve kültürel karakter muhafaza edilmiş dolayısıyla korunmuştur.



Şekil 2. Ankara Arslan hane camii Mihrabında bulunan stilize edilmiş Ejder motifi.

Ejder motifi bu bağlamda ayrıca irdelenmesi gereken önemli bir konu olarak değerlendirilmektedir. Kısaca değinecek olunursa; Orta Asya'da tasvir edilen Ejder motifi gagalı, kanatlı ve Arslan ayaklı olarak resmedildiği bilinmektedir. Söz konusu motif, Anadolu Selçuklu ve Osmanlı devletinde hükümdarlık, kudret, kuvvet, gökyüzü ve evrenin simgesi olarak anlamlandırılmıştır (Karakelle ve Kayabaşı, 2018: 2641). Ejder motifinin Arslan gibi güçlü olarak değerlendirilen diğer hayvan türleriyle ve farklı geometrik şekillerle de stilize edilerek resmedildiği bilinmektedir. Selçuklu çeşme ve kervansaraylarındaysa ebedi hayat, sonsuzluk ve mutluluk sembolü olarak sanat eserlerine aktarıldığı bilinmektedir. Yine bu bağlamda ejder motifi hayat ağacını bekleyen önemli hayvan olarak tasvir edilmiştir (Karakelle ve Kayabaşı, 2018: 2641), (Erbek, 2006). Sonsuzluğu, koruyuculuğu, gücü ve bu bağlamda Tanrıyı soyut bir şekilde ifade ediyor olması ve bu motifte görülen kıvrımlar elbette Türkesk motifiyle bağdaştırılmaktadır.



Şekil 3. Çeşitli sanat ürününde görülen ejder motif çizim örneği

Türk sanatında ejderhalar Gök Ejder, Yer Ejder ve Su Ejder olarak ayrı ayrı kategorize edilerek, ejderhaların kozmos da baskın bir şekilde yönetici güç olarak dünyayı evirip dönüştürdüklerine inanırlardı. Göktürkler' den kalan ve Orta Asya'da bulunan birçok antik heykel, silah, süs eşyası vs. de ejder kabartmalarına sıkça rastlanır. Türkler için ejderha motifi çok önemli bir sembol olarak kullanılarak birçok günlük veya sanatsal eşyaya işlenmiş olduğu bilinmektedir (epochtimestr.com.tr 2022).



Şekil 4. Çeşitli sanat ürününde görülen ejder motif çizim örneği

Arap toplumu için geçerli olan cahiliye Döneminde İnsanların gelenek haline getirdikleri resim veya heykellere tapınma anlayışları o dönem şartlarında tasvir yasağının temel nedeni olmuştur. İslamiyet'in kabulünden sonra ise, sahihliğinden şüphe duyulan birçok hadis-i şerif ileri sürülmüş olması konuyu etraflıca değerlendirme gerekliliğini hatırlatmaktadır. Konuyu toparlamak gerekirse; söz konusu yasağın varlığını kabul eden kesimlerce, İslam'ın tevhit birliği hem sağlam bir temele oturtulmuş hem de korunmak istenmiş olabileceğinden tasvir yasağı var denilmiş olması bir ihtimal olarak değerlendirilmektedir. (Mülayim, 2018: 171).



Şekil 5. Diyarbakır Ulu camii avlusunda bulunan Aslan ve Boğa mücadele sahnesi.

Olası tasvir yasağının, İslam sanatını olduğu kadar, Türk sanatını da etkilemiş olmasından dolayı ortaya çıkmış olduğu düşünülen, geometrik ve bitkisel bezemelerin yoğun bir biçimde görülmesi bu sebeple izah edilmektedir. Böyle bir yasaklama söz konusu ise en önemli sonucunun da bezeme unsurlarında yer alan geometrik şekillerin basit bir örgüden çıkıp Türk üslup kavramında yer almış olmalarıdır. “Türkesk” motifinin temel kaynağını teşkil eden Orta Asya Türk sanatında kullanılmış olan kozmoloji, kıvrık dal ve mücadele üsluplarıyla sentezlenerek doğrudan olmasa da dolaylı müdahalelerle etkileme durumu söz konusu olmuştur (Mülayim, 2018: 171).

Bütün bunların yanında tasvir yasağını benimsemiş olan bir kesimin varlığı da göz ardı edilemez derecede önemlidir. Özellikle Türklerin İslam dinini kabul etmesinden sonra tasvir yasağını benimseyen bazı Türk İslam sanatçılarının daha çok soyut eserlere yönelmiş oldukları bilinmektedir. Bu durumda göstermektedir ki tezyini sanat Türk İslam sanatında binlerce çeşitleme göstererek gelişmiştir. Türk sanatında figürün İslami dönemde de kullanılmış olduğu bilinmektedir. Ancak tasvir yasağının varlığını kabul etmiş olan kesim, sanat için gelişme ve ilerleme boyutunda oldukça etkili olmuşlardır. Kısacası figürden kaçınılmış dahi olunması soyut sanatı her anlamda zenginleştirici bir etmen olarak değerlendirilmelidir (Ayvazoğlu, 1992: 11).

Türk İslam Sanatında Soyutlama ve Stilizasyon

İslam sanatında sanatçı, güzelliği yaratan değil güzel olanı keşfedip soyutlayarak sanat yapabilir. Örneğin gökyüzü Türk İslam sanatçısı için sadece bir işarettir ve güzel olana bu işaretten ulaşmak gerekmektedir. Yani görünürde pırl pırl ya da kasvetli bir gökyüzü değil o gökyüzünün sürekli değişimidir. Ancak asıl güzellik bu değişkenlik gösteren niteliklerde değil özdedir çünkü güzellik yaratılmaz keşfedilir. Sanatta soyutlamanın ilk aşaması da bu noktadan beslenmektedir (Ayvazoğlu, 1992: 12-13).

Türk İslam sanatı milli üslup anlayışında, geleneğinden feyz almış, soyutlama yoluyla mükemmellikten ziyade dinginlik ve sonsuzluğu amaçlayan eserler sunmayı tasavvurunda

gerçekleştirmiştir (Çam, 2019, 23). Kültürün ortaya koyduğu sanatsal repertuar, tasvir yaşağının dayatması değil Türklerin milattan önce mevcut biçimsel elemanlarının ilerleyen dönemlerde de dikkate değer somut verilerle zenginleşerek sunulduğunun anlaşılmasıdır.

Sonuç

Sonuç olarak İslam süsleme sanatlarında neden bazı şekiller ötekilere göre avantaj elde etmişlerdir? Zaman içindeki değişimler, nasıl bir ruhsal model ya da inanç sisteminin anlatımı olmuşlardır? Öyle anlaşılıyor ki “arabesk” açmazını bir yana bırakıp, konu, tema ve kompozisyonlardan önce varlık sorununu irdelemek, iyiden kötüye ayırmak ve temelden parçalara ayırmak durumundayız.

İlk Türk toplumlarından günümüze kadar geometrik süslemelerin altıgen ve daireden üretildiği ortaya çıkmaktadır. Yeni dinin simgelerini içeren bu süsleme motifi “sonsuzluk, hiçbir yüzeyi boş bırakmama” anlayışı çerçevesinde gelişmiştir. İslamiyet öncesi Türklerde kullanılan motiflerin İslam sanat ve mimarisinde devam ettiği açıkça görülmektedir. Abbasi Devleti Dönemi’nde oluşan ve daha önce Arap sanatında görülmemiş, İslam dünyası için yenilik arz eden üslupların, Orta Asya karakterli olan kıvrık dal üslubuyla oluşturuldukları bilinmektedir. İslam sanatında ortaya çıkmış olan bu üslubun en güzel örnekleri Samarra da görülmektedir. Kıvrık dalların geometrik formlarla birleştirilerek oluşturdukları bu üsluplar tarih boyunca sentezlenerek günümüze değin Türk İslam devletleri aracılığıyla taşınarak birçok sanat eserine başarıyla uygulanmıştır. Bütün bunların yanında İslam sanatına kazandırılan Türkesk motifi ve daha birçok motiflerin Avrupa tarafından da farklılaştırılarak kendi üsluplarınca kullanıldığını görmekteyiz.

“**Türk İslam sanatında Türkesk motifi: stilizasyon ve soyutlama**” başlığı altında Arabesk motifinin İslam’ın doğduğu Arap yarımadası dolayısıyla Arap kültürüyle özdeşleştirilmesi ve karşılaştırılması aşamasında Türklerin ve Arapların kültürel ve sanatsal mizacının geleneksel verilerle teyidi ve tespiti ile ayırt edilebilmektedir.

Kaynakça

- Ağaç, S. Sakarya, M. (2015). Hayat Ağacı Sembolizmi. Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi (UKSAD), 1 (1),4. <https://dergipark.org.tr/en/pub/intjcss/issue/25848/272478>
- Arel, H. (1962). Divriği Ulu Camii Tekstil Kapısı ve Diğerleri. *Vakıflar dergisi*, sayı: 5, s. 113-125.
- Akurgal, E. (1943). “İslam Sanatı ve Türkler”. *Ülkü Milli Kültür Dergisi*, cilt: 5, sayı: 54, s. 5-17.
- Aydın, Ö. (2013). Çin ve Türk İşlemelerindeki Ejderha Motifi. *Akdeniz Sanat*, 6 (12) , 0-0.
- Ayvazoğlu, B. (1992). *İslam Estetiği*. Ağaç Yayıncılık.
- Barthold. (2013). *Müslüman Kültürü*. (Çev. M. Fatih Karakaya). İstanbul, Ayrıntı Yayınları.
- Berkli, Y. (2011). *Türk Sanatında Avrasya Üslubunun Evreleri Avrupa ve İslam Sanatına Etkileri*. Erzurum, Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Berkli, Y. Gültepe, G. 2020. “Eski Türk İnançlarında Tabiat Kültü: Erzurum Kazancı Örneği”. *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi - Journal of Turkish Researches Institute*. 67, (Ocak/January 2020. 443-454.
- Belting, H. (2017). *Floransa ve Bağdat*. (Çev. Z. Aksu Yılmaz). İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları.

- Birol, İ. A. (2019). *Türk Tezniyatı San'atlarında Motifler*. İstanbul, Kubbe Altı Neşriyatı Yayınları.
- Diyarbakirli, N. (1972). *Hun Sanatı*, Ankara, Millî Eğitim Bakanlığı Kültür Yayınları.
- Erbek, M. (2006). *Çatalhöyük'ten Bugüne Anadolu Motifleri*, Ankara, Dösım yayınları.
- Ulu, E. (2009). *İslami Geometrik Örüntü Türetimi Amaçlı Bir Biçim Grameri Modeli*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Bilişim Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Gültepe, G. (2019). "Türk Kültür Ve Medeniyetinde Metaforik Bağlamında Oyun-İnanç Ve Maske". *Türkisch Studies Dergisi-2019-Volume 14 Issue 7*.3733-3747.
- Glück, H. Köprülü. F. Strzygowski. J. (1975). *Eski Türk Sanatı ve Avrupa'ya Etkisi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kanlıçay, S. (2010). *Barok Roko Yorumlu 18. Yüzyıl İstanbul Çeşmelerinde Kompozisyon Motif ve Terimler (1740-1797)*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Kandemir, M. Y. (1997). *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları.
- Karakelle, A. Kayabaşı. N. (2018). Hatay/Reyhanlı Kilimlerinde Bulunan Yaşam ile İlgili Motifler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Özel sayı. s. 2633-2646.
- Kazemipour Khabbazi, A. (2018). *Tebriz Gök Camii'ni Tanıtıcı Afiş Uygulamaları*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Grafik Ana Sanat Dalı, Ankara.
- Kılıçoğlu, S. Kara Pilehverian. N (2017). Emevi ve Abbasi Sanatında Geometri. *Megaron Dergisi*. Sayı: 4, s. 606-617.
- Mülayim, S. (2015). *Değişimin Tanıkları*. İstanbul, Kaknüs Yayınları.
- Mülayim, S. (2018). *İslam Sanatı*. İstanbul, İsam Yayınları.
- Ögel, B. (2020). *Türk Mitolojisi*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Ögel, B. (2020). *Türk Kültür Tarihi*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Sevinçtan, Kanlıçay. S. (2010). *Barok-Rokoko Yorumlu 18. Yüzyıl İstanbul Çeşmelerinde Kompozisyon Motif ve Terimler*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) 1740-1797, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yurteri, S. Ölmez. F.N. (2007). Türk Dokumalarında Ağaç Motifi. 38. İcanas Ulusal Sempozyumu 2007 Kitabı İçinde (s.1445-1469). Bulgaristan:s.1468.(Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi). Bildiri, Ankara.
- Yıldırım, M. (2014). *İslam Sanat ve Estetik*. Diyanet İşleri Başkanlığı yayınları, Ankara.
- İnternet Kaynakları**
<https://epochtimestr.com/index.php/turk-kozmolojisinde-de-ejderhalar-ya-da-eyirenler>
 (07.04.2022).
- Görsel Kaynakça**
 Arslan, S. (2014). Türk Kültüründe Ağaç Kültü Ve Hayat Ağacı. *Uluslararası Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, 1 (1) , 59-71. DOI: 10,20860/ijoses.27650.
- Mülayim, S. (2018). *İslam Sanatı*. İstanbul, İsam Yayınları.
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı. (2011). *El Sanatları Teknolojisi Karışık Motif Çizimleri*. Ankara. (44).
- Uygur. M. (2020). "Arabesk (Türkesk) Motifinin Kavramsal Ve Kökeni Hakkında Bazı Mülahazalar", (Seminer) Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü. Erzurum.

Varoluş Gerçeğini Arama Yolunda Bilinçaltına Yapılan Fantastik Bir Yolculuk: *Belleğin*

Kış Uykusu

Dr. Öğr. Üyesi Gökçen SEVİM*

Özet

İnsanın varoluş gerçeğini araması, kendini tanımlandırması ve kendilik bilincine erişmesi öncelikle kendi yaşantısında edindiği tecrübeler, yaptığı eylemler/edimler ve yaşadığı acılarla şekillenir. Nitekim hayat yolculuğunun anlamlı hâle gelişi; varoluş yolculuğunda edindiği bilinçlenme, olgunlaşma, gerçek *ben'*ini bulma gibi yaşamına yön veren olumlu ve yapıcı tinsel tamlıkla doruğa ulaşır. Bu nedenle çıkılan hayat yolculuğunda, insanın biricikliğini imleyen ve onu anlamlı hâle getiren varoluş gerçekçiliği; kendilik değerinin özümsemesinde, yaşamını yeniden yorumlamasında ve belirlediği istikamete ulaşmasında önemli bir yer teşkil eder.

Varoluşu imleyen, gizil ve aşikâr diyalektik öğeleri/yaşanmışlıkları içinde barındırarak gerçeklerin idrakine olanak sağlayan, bilincin algılama alanlarını genişleten, onu sorgulamalara iten, mutlak manaya ulaşmak için çaba sarf ettiren yolculuk/ yolculuk aşaması, Mehmet Eroğlu'nun *Belleğin Kış Uykusu* adlı romanında rüya metaforundan hareketle verilir. Rüya metaforu ile çıkılan tren yolculuğu, başkişinin kimliğini oluşturan/ varlığını tanımlayan başat unsurlardan biri olan ismini ve yaşanmışlıklarını unutmaması/ uyutması bir nevi yaşadığı gerçeklikten kaçması ile başlar. Varlığını bilinçdışı/belleğinin karanlık köşesinde devam ettiren başkişi çıktığı bu yolculukta; hayatın anlamını yaşadığı acı olaylardan hareketle sorgular, çözmeye ve anlamlandırmaya çalışır, değişip-dönüşerek kendi gerçekliğinin farkına varır. Bu çalışmada başkişinin/*ben'*in yolculuğu süresince duyumsadığı/sorguladığı; erdem, mutluluk, sıkıntı, evlilik, yalnızlık, belleksizlik, günah, bilinç, vicdan, acı, suç gibi sorunsallar irdelenerek başkişinin; hayatın anlamını mutlak gerçeklikle kabul etmesi, ontolojik kaygılarının üstesinden gelmesi gerekliliği, kendi varlığının ve özünün değeri/farkındalığı noktasında bilinçlenmesi gibi olgulara değinilerek açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yol, Yolculuk, Rüya, Bellek, Varoluş

A Fantastic Journey to the Subconscious in Search of the Truth of Existence: *Belleğin*
Kış Uykusu

Abstract

Humanbeing's search for the truth of existence, self-definition and self-consciousness are primarily shaped by the experiences he has gained in his own life, the actions/acts he has done and the pain he has experienced. Thus, making the destination of life meaningful reaches its climax with the positive and constructive spiritual completeness that guides his life, such as awareness, maturation, and finding his true self, gained in his journey of existence. For this reason, existential realism which marks the uniqueness of man and makes it meaningful in the journey of life plays an important role in the assimilation of self-value, reinterpreting of his life and reaching the direction he has determined. The journey/journey stage which has a

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, gokcen.sevim@erzurum.edu.tr

way of existence and also enables the comprehension of the real by containing the implicit and explicit dialectical essentials/experiences. It is addressed through a metaphor of dream in Mehmet Eroğlu's novel *Belleğin Kış Uykusu*, by expanding the perception of the consciousness, pushing it to question, and making an effort to reach the absolute meaning. The train journey with the dream metaphor begins with the protagonist's forgetting / concealing his name, which is one of the main elements that forms his identity and defines his existence, and also escapes from the reality he lives in. The protagonist, who continues his existence in the unconscious/dark corner of his memory, questions the meaning of life based on the painful events he has experienced, tries to solve and make sense of it, and realizes his own realism by developing/changing himself in this journey. In this study, problems such as virtue, happiness, distress, marriage, loneliness, amnesia, sin, consciousness, conscience, pain and crime which are what the protagonist's or *self's* questioned throughout his journey will be examined and also by addressing the facts such as accepting the meaning of life with absolute reality, the necessity of overcoming ontological concerns, raising awareness of the value/awareness of his own existence and essence will be addressed.

Keywords: Road, Journey, Dream, Memory, Existence

Giriş

İnsan hayatı yaşanmışlıklarla şekillenen, anlam kazanan ve bu minvalde yol olarak geleceğe doğru giden bir süreci/yolu ihtiva eder. Onun dünyaya gelişi ve şahsi tarihi, "*bu dünya hayatındaki genel "yolculuğu"nun hem başlangıcı(nı), hem de özetini(ini)*"¹ oluşturur. Hayatın akışı içerisinde insan, gittiği yol düzleminde varlığını bütünler ya da eksik kaldığını düşündüğü olguları tamamlama mücadelesi içerisinde kişiliğini ve kimliğini oluşturmaya çabalar. Kendini bilmek, kavramak, varoluş duygusuyla kendisini ve hayatını anlamlandırmak gibi belli bir çabayı gerektiren bu eylemler, onun gerek içsel gerekse dışsal olarak sürekli bir yolda ve yolculuk içinde olmasını gerekli kılar. Yaşamın her alanında beliren ve insan varlığını hem ruhsal hem de bedenen bütünlemeye olanak sağlayan bu yolda o; kendi yolculuğuna çıkar, kendi gerçekliğini arar, değişim yaşar ve dönüşerek kendini keşfeder. Nitekim insanın varoluşsal sancılarla çıkmış olduğu yolculuğunda edindiği bilinçlenme, olgunlaşma, gerçek *ben'*ini bulma gibi yaşamına yön veren olumlu gelişmeler ve tinsel bütünlük sayesinde o dönüşüm yaşar ve tamliğe erişir.

Yol ve yolculuk, insan varlığının oluşma ve sona erme sürecini ihtiva ettiğinde, düşünsel ya da eylemsel bir tecrübeyi de zorunlu kılar. Varoluşunun özüne inme ve hakikati arama-bulma ihtiyacı içinde olan insan, belli bir yolculuk serüvenine doğru yol alır. Yaptığı "*yolculukla birlikte yaşanan mekân değişikliği, ilişki değişikliği, perspektif farklılığı onun konu üzerinde yeniden düşünmesine, mesafeli bir nesnellikle olup biteni değerlendirmesine zemin hazırlamaktadır.*"² Değişik sebepleri ve hedefleri içeren yolculukta insan, somutlaşan sahilleşmiş olay ve kavramlara farklı bir perspektifte/çizgide bakmaya, güçlü çağrışımları irdelemeye, nesnel bir yaklaşımla durumu ele almaya imkân bulur. Bu yolculuk "*bizi*

¹Şevket Yavuz (2018), "İbrahimî Dinlerdeki Göç ve Yolculuk Fenomeni: Yeniden Doğuşun Öteki Adı: Galut ("Sürgün"), Exaltation ("İsa'nın Yükseltişi") ve Hicret", Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, (Ed. İbrahim Şahin, Deniz Depe) Doğu Kütüphanesi, s. 278

² Naci Bostancı (2017), "*Bir Yer Değiştirme ve Yanılsama Olarak Yolculuk*" Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay., s. 60.

ruhumuzun derinliklerine götürüp -ta girintilerine sokarak, değişen bir dünyaya-bukalemunlaşmadan- uyum sağlamamızı mümkün kılar. Biz bukalemunlaşmak yerine, içimize yönelip karşılaştığımız meydan okumalara içten bir karşılık buluruz. Böyle yaparak da daha içten ve gerçek bir hale”³ gelir ve varoluşun anlamı derinden kavranır.

Varoluşu imleyen, gizil ve aşikâr diyalektik öğeleri/yaşanmışlıkları içinde barındırarak gerçeklerin idrakine olanak sağlayan, bilincin algılama alanlarını genişleten, onu sorgulamalara iten, mutlak manaya ulaşmak için çaba sarf ettiren yolculuk/ yolculuk aşaması, Mehmet Eroğlu'nun *Belleğin Kış Uykusu* adlı romanında rüya metaforundan hareketle verilir. *Belleğin Kış Uykusu* romanının başkarakteri Sadık (M), hayatı boyunca olumsuzluklarla karşılaşmış, mutluluğu tam anlamıyla tadamamış bir karakterdir. Beş yaşındayken babasını kaybeder, kardeşi Ahmet sol eylemler nedeniyle öldürülür, annesi intihar eder, ünlü bir kemancı olma fırsatını kaçıır. Suzan adlı bir kadınla evlenir fakat onunla mutlu olmaz. Bu evlilikten ikiz çocukları arka arkaya ölür, bunun sonucunda karısı Suzan çıldırır ve ona bakmak zorunda kalır. Karısı için tuttuğu bakıcısı Nesrin'i sever fakat o da Sadık'ı terk eder. O, acılarla dolu hayatından bunalır ve acının bulunmadığı bir hayat arzular. Onun bu arzusu, fantastik bir tren yolculuğa çıkmasına neden olur.

Bilinçaltının Dehlizlerini Aydınlığa Kavuşturma: Geçmiş Yolculuk

Hakikati bulmak için diyalektik bir arayışa giren insan, yaşamının farkındalığı, derin idraki konusunda hep bir mücadele içindedir. Onu diğer varlıklardan ayıran şey, kendi varlığının farkında olması ve dolayısıyla bunun sorumluluğunu taşıyabilmesidir. Bu konuda kişi, yaşam kavramının her türlü diyalektik durumu ile karşı karşıya gelmeye hazır, istençli bir biçimde eyleme geçmelidir. May'in söylemiyle; *“senin geçmen gereken yaşam ırmağının üzerine hiç kimse köprü kuramaz; senden başka hiç kimse. (...) Senden başka hiç kimsenin gidemeyeceği bir tek yol vardır. Bu yol seni nereye mi götürüyor? Sorma, sadece yürü. Kişi, 'Ben kendim olarak kalmak istiyorum' dediği anda (...) artık varoluşunun derinliklerine in(miş)”⁴ olur. Varoluş gerçeğinin aydınlatılması, derinliklerine inilmesi de kişinin geçmiş yaşantısı, nevrozları, bastırılmış duyguları, çelişkileri, bunalımı vb. algıları yadsımasıyla oluşmaz. Zira geçmiş anıların/yaşanmışlıkların, tecrübelerin hatırlanması; varlığın gelecekteki kararları, istekleri, yönelimleri konusunda yönlendirici bir etkiye sahiptir.*

Bilinçaltında gizlenen arzuların, güdülerin bilinç düzeyindeki anlatımı olarak tanımlanan rüya, *Belleğin Kış Uykusu* romanında unutmak ya da kaçmak istenen olayların dışı aktarımı ile verilir. Bir nevi bedenimizi terk eden ruhun yolculuğunu imleyen ve gerçek yaşantımızı yansıtan rüya; *“Uyanık iken bastırduğumuz akıldışı (irrational) arzularımızın, uykumuz sırasında tatmin edilmesi, yani gerçekleştirilmesini sağlar.”⁵Ruhun her türlü etkileşimi, hareketini anlamlı ve etkin bir biçimde yansıtan rüya; kişinin yapmak istediği ya da arzuladığı düşüncelere ket vurarak ya da bastırması sonucu ortaya çıkar. Özgürlüğün tamamen yaşandığı, “dikkatimizin odaklaştığı tek konu, "ben" ve "benim olan" dır. Artık düşünce ve duygularımızın yöneldikleri tek*

³ Carol S. Pearson (2016), *İçimizdeki Kahraman- Yaşadığımız Arketipler Hayatımızı Nasıl Etkiliyor? Onların Gücünden Nasıl Faydalabiliriz?*, (Çev. Semra Ayanbaşı), Akaşa Yay. s. 30

⁴ Rollo May (2019), *Varoluşun Keşfi*, (Çev. Aysun Babacan), Okyanus Yay., s. 101.

⁵ Erich Fromm (1992), *Rüyalar, Masallar, Mitoslar* (Sembol Dilinin Çözümlemesi), (Çev. Aydın Arıkan-Kaan H. Ökten), Arıkan Yay. s. 40.

hedef, kendimizdir."⁶Kişinin odak noktası olan *ben* ve *bana ait yaşantılar* bu yerde sorgulama yapılan ruhsal bir özgürlük olanağı sağlar. Bilinçsiz bir şekilde arzulanan istekler ve güdüler, bu ortamda çözüme kavuşturulabilecek ya da irdelenebilecek en etkili alandır. Zira insanın rüyalarının anlamını düşünmesi, içselleştirmesi *kendine dönmesi* anlamına gelmektedir. "*Düşünme sırasında benlik bilinci yalnız kendine dönük değildir; düşlerin nesnel verilerine de ilgi gösterir, onları bilinçdışı ruhtan gelen bir iletişim, bir bildiri olarak algılar.*"⁷ Geçmişte, benliği yaratan ve belleği vücuda getiren gerçek öze inilir, her yönüyle sorgulanır. Böylece insanın kendisini tanıması, kavraması, içindeki boşluğu ya da gücü fark etmesi, yaşanmışlıklara nesnel bir şekilde eğilmesi, duygularına engel olan tüm olumsuzluklardan arınabilmesinin yolu açılır. Başkışı Bay M de görmüş olduğu rüya ile yitirdiği belleğindeki boşlukları yavaş yavaş anlamlandırarak doldurma ve çıktığı yolculukta içsel bir muhasebe etme olanağı bulur. Bunun sayesinde "*yalnız şu anki halimizin tüm resmini değil, kurtulmak için ne yapmamıza dair bir ipucunun da yansıması(na)*"⁸imkân tanınmış olur.

Belleğiyle zaman arasında belirsizliğin yaşandığı, rüya metaforu ile çıkılan tren yolculuğunda; başkışı varlığını tanımlayan başat unsurlardan biri olan ismini, yaşını ve yaşanmışlıkları unutmuştur. Asıl adı Sadık olan, belleğini kaybeden ve hatırlama figürlerinden⁹ biri olan *zamanın farkındalığını yaşa(ya)mayan başkışı* (M), rüyasında göğsünde bir sızı/ağrı ile güne uyanır. Bu nedenle "*M, kendisini bir boşluğun kıyısında hissetmekte ve bu boşluk onun kendisini bir varlık olarak kavramasına engel olmaktadır.*"¹⁰Bay M, uyandığında yanında bir zarf ve bavul olduğunu görür ve ayın on dördünde saat yirmi birde hareket edecek olan bir tren bileti bulur. Başkışı, belleğini yitirmiş bir şekilde nereye gideceğini bilmediği trene biner. Trende onun gibi belleğini yitirmiş iki kişi ile tanışır: Bay G ve Bay TD (Palyaço). Bay G, başkışının bölünmüş benliğinin diğer yarısı (bilinçaltını) temsil eder. Bay G, Bay M'nin arzu ettiği ama gerçekleştiremediği, bastırıldığı güdülerin hepsini yapan bir kişi olarak yolculukta yer alır. Palyaço ise ona yol gösteren bir norm karakter özelliği göstererek onun iç sesini yansıtır ve o, Bay M'ye çıkmış olduğu yolculukta bir nevi ana dolayımlayıcı görevi ile fikirleriyle yol gösterir. Mehmet Eroğlu, romanda yer alan iki karakteri şu şekilde tanımlar:

"G, Bay M'nin olmak istediği ama üzerine bastırıldığı şeyleri, özlemleri temsil ediyor diyebiliriz. Aynı yoldan devam edersek, Palyaço'nun payına da bilgelik düşer. Yani, G içgüdülerimizi, Palyaço ise erdemlerimizi ve hayatın anlamını sembolize ediyor. Palyaço varılacak yerin değil, yolculuğun ve yolun sonuna nasıl vardığımızın önemli olduğuna inanıyor. Bay G'ye gelince o sıradan insanların yaptığı gibi acıyı inkâr

⁶ A.g.e. 44

⁷ Carl Gustav Jung (2008), *İnsan Ruhuna Yöneliş*, (Çev. Engin Büyükinlal, Say.yay. s., 60

⁸ Joseph Campbell (2010), *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (Çev. Sabri Gürses), Kabalıcı Yay. s. 117.

⁹ Jan Assmann, belleğin oluşumunda ve onun bir parçası olan düşüncelerin somutlaşmasında öncelikle algılama aşamasının yer aldığını belirtir. Bu işleminde, mevcut kavram ve görüntünün (figürlerin) birbiri içinde erimesiyle ve anlamlı bir gerçekle zenginleşmesi ile gerçekleşebileceğini söyler. Kavramlar ve deneyimler arasındaki paslaşma sonucunda hatırlama figürlerinin (olgularının) doğduğuna değinir. Kültürel olarak biçimlenmiş, toplumsal bağıntısı olan hatırlama figürlerini; zamana ve mekâna bağlılık, bir gruba bağlılık ve kendine özgü bir süreç olarak yeniden kurabilme özelliği şeklinde üç özellik üzerinden açıklar. Ayrıntılı bilgi için bkz. Jan Assmann (2015), *Kültürel Bellek- Eski Yüksek kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik*, Ayrıntı yay., s. 46-50

¹⁰ Bahtiyar Aslan (2009), "Cumhuriyet Dönemi Romanlarında Kültürel Bocalama", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış doktora tezi).

ederek mutluluğun peşine düşenlerden. Oysa yalnızlığın akrabası olan acı, itirafların dilini çözendir. En derin, en tutkulu dileklerimiz acıdan doğar.”¹¹

Geçmiş ile tekrar yüzleşen ve aynı zamanda da geleceği konusunda kararlar alan Bay M; tren yolculuğunda belleğinin yitirilmesine/kaçışına neden olan acıları, olayları hatırlamaya çalışır, aslında ne istediğini sorgular. “Geçmiş insanı insan yapandır. Nitekim romanın 'geçmişine sadık' kahramanı birtakım sınavlardan geçerek yolculuğun sonunda belleğine/geçmişine/kendine/insana ulaşır. Tren geçmişin, yaşantının saklı olduğu alegorik mekândır ve belleği, bilinçaltını sembolize eder.”¹² İnsanın öz gerçeği olan ve bilinçaltını dolduran geçmiş, Bay M için hatırlaması gereken en büyük sorunsallardandır. Nitekim geçmiş, insanın şimdi ve gelecek arasında köprü vazifesini üstlenir. İnsanın geçmiş yaşantısında tecrübe ettiği şeyler, *ben olma* yolunda yardımcı olan unsuru teşkil eder. Bundan yoksun kalan kişi yalnızlığa itilir. “Belleksizlik de bir tür yalnızlık değil miydi? Hem de yalnızlıkların en koyusu...”¹³ M'nin belleği bu yolculukta uyanmaya başlar, geçmişe dönülerek mutsuz yaşamı ortaya çıkar. Onun bu yolculuğu varoluş sınırlarını ve hayatın anlamını belirlemedir.

“Eroğlu, yapıtlarında var kalmaktan ziyade, var olma mücadelesi veren insanı işler. İnsan, dünyaya gelişi ile somut varlığını elde eder ve mevcut sistem tarafından ona bir yol çizilir. Nasıl elindeki haritada çizilen yolu takip eden kişi sadece istenilen noktaya varabilirse, sistemin çizdiği güzergâhta ilerleyen kişi de toplum içinde belirlenen noktaya ulaşır. Toplumun izlediği yolun dışına çıkmayan birey kendi istek ve hayallerini gerçekleştirme, kendi benliğini açığa çıkarma çabasından uzaklaşır. Amacı bireysel özellikleri çerçevesinde bir yaşam elde etmek değil, toplum içindeki yerini koruyabilmektir. Öznel yaşamını ortaya koyamadığı için varoluşunu tamamlayamaz, ama fiziksel varlığını da hala yitirmemiştir. Bu durum insan için bir var kalıştır.”¹⁴

Bay M'nin hafızasının onu terk etmesi, geçmişle bağlarını koparır. Onu yaşama kök saldıracak, ait hissettirecek, kendini konumlandırarak, kendisi olacak hiçbir anısı yoktur. O, kendisine ait olan, kendilik bilincini oluşturan, biricikliğini sembolize eden adı ve yüzünden habersizdir: “Ben, kendi adımı hatırlayınca kadar bana M demenizi yeğlerim. (...) M, adının hatırladığı tek harfine sıkı sıkıya sarılarak gözlerini kapadı. Zamansal ıssızlığın ortasında ona ait iki şey vardı: Tek başına bir M harfi ve nerede gördüğünü hatırlamadığı bir erkek yüzü.”¹⁵ Varlığına ait olduğunu düşündüğü iki şeye sınıksız sarılır ve bilincinde silik bir şekilde yer edinen tek değerden de uzaklaşmak, kopmak istemez.

İnsanın kendini tanıma, tanımlandırma isteği onun için çaba gerektiren bir eylemi, düşünsel boyutu gerektirir. Zira *ben kimim?* sorusu kimliğini belirlemede ve kimlik arayışının özünü oluşturmada önemli sorunu ihtiva eder. İsmi, yaşını ve yüzünü hatırlamayan Bay M, yolculukta bu sorunsalı kendisine sorar: “Ben kimim? Burada ne arıyorum?”¹⁶ Belleksiz olarak yaptığı yolculukta o, bu sorunun cevabını karşılaştığı kişiler aracılığı ile bulma yolculuğuna başlar. Yolculuğun başında oldukça sabırsız, kaygılı olan M, geçmişin gerçeklerini hatırlama

¹¹<http://www.mehmeteroglu.info/bel05.htm>

¹² Osman Oruç (2015), “Türk Romanında Bireyin Değişim, Dönüşüm Ve Kendini Keşfetme Biçimi Olarak Yol Ve Yolculuk (1970-2012)”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, s. 56.

¹³ Mehmet Eroğlu (2009), Belleğin Kış Uykusu, Agora Kitaplığı, s. 151

¹⁴ Selay Yetkin, Hayata Kaçış, TED Ankara Koleji Vakfı Özel Lisesi, Türk Dili ve Yazını Dersi Uzun Tez, http://tedprints.tedankara.k12.tr/89/1/selay_yetkin.pdf, (09. 04. 2022)

¹⁵ Mehmet Eroğlu (2009), Belleğin Kış Uykusu, Agora Kitaplığı, s. 16-17.

¹⁶ a.g.e., s. 17

konusunda oldukça aceleci olmak ister. Bu konuda Palyaço, M'nin sabırlı olması gerektiğini dile getirir:

“Beni dinleyin dostum! Kaygılandığınızda bu yolculuğun size öğreteceklerini düşünmenizi salık veririm.”

Demek yolculuğun sonunda bir şey öğreneceğim.? diye sordu M. “Neymiş bu?”

“Sabır dedi Palyaço.(...) “Sabır en önemli erdemdir.”¹⁷

Mekânın ve zamanın belirsiz olduğu tren yolculuğunda Bay M, önce çocukluğunu hatırlamaya başlar. O, beş yaşındayken babasını kaybeder. Annesi intihar eder ve kardeşi de eylemlere katıldığı için işkence görür ve öldürülür. Bu üç olay geçmişinde derin acılar biriktirmesinin başlangıcı olur. Başkişi babasının öldüğü anı; “Ebediyet, babaannesinin geldiği kent kadar yakında mıydı? Yoksa hiç görmedikleri amcasının yaşadığı ülke kadar uzakta mı? “Babam tam olarak nereye gitti?”. Annesi, sorduğunda garip şaşırtıcı bir cevap vermişti.” “Çok uzağa... Ama her zaman içimizde yaşayacak...” M şaşkınlıkla göğsüne bakakalmıştı. Kalbi annesinin dediği kadar uzakta değildi ki!”¹⁸ şeklinde hatırlar. Babasının ölümüyle annesinden beklediği ilgiyi göremeyen Bay M, beraber olduğu ve içinde bulunduğu ‘biz’ duygusunu yaşamında içselleştiremez.

M, kompartımanlardan birinde keman sesi duyar ve çok heyecanlanır. Dikkatlice müziği dinlemeye ve parça hakkında bilgiler mırıldanmaya başlar. Genç bir kadının bebeğini emzirdiğini ve beş yaşlarında bir erkek çocuğun keman çaldığını görür. Palyaço, M'nin yaşadığı irkilme karşısında onu yönlendirir ve ona, sesin olduğu kompartımana girmesini önerir:

–“Bakıyorum müzikten anlıyorsunuz Bay M.

M, onu süzen Palyaço'nun takdir eden bakışlarını fark edince kuşkuyla irkildi. Adamın söylediği doğru olabilir miydi? Müzik ve o. Parçayı çocuktan iki ölçü öne alarak mırıldanmaya başladı. Melodiyi kesintisiz sürdürebildiği gibi, çocuğun yaptığı küçük hataları da fark ediyordu.

–“Belki” dedi. (...)“Ama hâlâ bunun ne anlama geldiğini bilmiyorum.”

–“Neden içeri girip onlara yakından bakmıyorsunuz? Belki hatırlamanıza yardımcı olur.”

M, kısa süren kararsızlığın ardından içeri girdi. Müzik, kompartımanı değiştirmiş, yaşamı trenin soğuk yalnızlığından, onun tanıdığı bir dünyaya geri getirmişti.¹⁹

Başkişi M gördüğü bu kişilerin; annesi, kardeşi ve kendisi olduğunu anımsamaya başlar. Keman sesiyle başlayan irkilme sonrasında kendisinin virtüöz olduğunu, babasının ölümünden sonra annesinin kendisini salıverdiğini, onun kendisine yeterince bağlı olmadığını yavaş yavaş hatırlar. Zira annesi, kardeşi ve kocasına daha bağlıdır ve kocası öldükten sonra annesi babasını bir türlü unutamaz ve bundan dolayı hep hüznüldür. M'nin annesi hakkındaki düşünceleri; “Hüzünlü, kırılğan ve sıkıcı: Çocuklarını sevgi kozasının için alan biri değildi. Kardeşine daha düşkün olduğunu düşünse de annesinin tüm sevgisini babasına harcadığını²⁰ hatırlamaya başlar.

¹⁷ a.g.e. s. 50

¹⁸ a.g.e. s. 24

¹⁹ a.g.e. s. 18-19

²⁰ a.g.e., s. 41

O, yolculuk boyunca sevgisiz bir ortamın acısını, ünlü/başarılı bir virtüöz olabilme şansını kaybedişini, hayal kırıklıklarını, umutsuzluğunu, yalnız kalışını, kardeşinin işkenceyle öldürülmesini, hayalini kurduğu kadınları, karısını ve ölen kızlarını yüz yüze gelerek tekrar yaşar.

Geçmişe yapılan yolculukta, karşılaştığı kişiler ve yaşanmışlıkları parça parça hatırlamaya başlayan M'nin ismi tamamlanmaya ve yüzü gençleşmeye başlar. O, kaçtığı ve acılarla dolu hayatının unutmak istediği için belleğini yitirir. Tekrar değişim / dönüşüm yaşamasına vesile olacak *kış uykusuna* yatar. Bilinçaltının verdiği bu tepki, M için bütün acı yaşanmışlıklara karşı kendini savunma şeklini oluşturur. Bu yolculukta geçmişin bir film şeridi gibi gözünün önünde tekrar canlanması; onun daha önce hiç sorgulamadığı, kaçtığı kavramlar, duygular, gerçekler üzerinde düşünmesine sebep olur.

Bay M, Palyaço ve Bay G ile yolculuk boyunca insan hayatını, varoluşunu anlamlı kılacak ya da sorgula(n)ması gereken duygular, kavramlar üzerinde konuşur. Varoluş gerçeğinin ve değerlerinin sorgulandığı romanda, başkişi Bay M aracılığıyla saf sevgi ve acımasız bir hayat edinme arzusunu taşıyan bireyin kendisini sorgulaması, insanın kendi kendisi ile yüzleşmesi, hesaplaşması ve hayatı anlamlandırma çabası verilir. Varlık dergisinde roman hakkında değerlendirme yapan Çiğdem Ülker; *"İnsanın hayatıyla hesaplaşması söz konusu edilmekte ve okuyucu da bu hesaplaşmayı yapmaya yönlendirilmektedir. Kahramanın bilinçaltı derinliklerine inilmiştir"*²¹ şeklinde açıklar. Sadık'ın bilinçaltında hapsettiği ve bilinçdışına çıkartmadığı, sorgulamadığı olaylar bu yolculuk sırasında gün yüzüne çıkar. O, geçmişi ve olumsuzladığı olaylar ile karşı karşıya getirilir.

Başkişi Bay M, çıkmış olduğu tren yolculuğunda Tanrı'yı sorgular ve geçmişini hatırlarken çektiği acıların nedeninin Tanrı'dan kaynaklandığını belirtir. Palyaço ile konuşmasında M;

"Biliyor musun, beni yanılttı." Palyaço(...) "Yanıltan kim?" M, hiç beklemeden "Tanrı" dedi.(...) "Tanrı'nın hayal gücü beni hep korkutmuştur." (...)M birden adamın üzerine çöken, onu yaşlanmış gibi gösteren koyuluğunun nedenini anladı. Kendi adına değil, obur Tanrısı adına utaniyor olmalıydı.(...) "Demek inanıyorsun?" (...) "Tanrı'ya var olduğu için değil var olması gerektiği için inanırız. " Tanrı yok," dedi M,(...)" Bence insanlar Tanrı'yı kendileri için icat ettiler... Çünkü her insanın son hedefi tanrı olmaktır. " Demek insanlar Tanrı olmak isterler? Sizde mi?" (...) "Evet" dedi M. "Tanrı olmak isterdim" "Neden"(...) M, hesap sormak için diye karşılık verdi."²² şeklinde düşüncelerini dile getirir.

M'ye göre kötü yaşanmışlıkların sebebi Tanrı'dır. Tanrı kendisini ve diğer insanları dünyaya sürgün eder. Zira varoluşçulara göre de, Tanrı insanı yaratarak dünyaya bırakır ve unuttur. *"İnsanın terk edilmişliğini veya atılmışlığını karakterize eder. Dünya içinde varlığının değişik ilgileriyle kendini tanımağa başladığı sırada, insan danışmadan bir dünyaya atılmış olduğunu ve kendisine önceden şekil veren âmilleri denemeğe terk edildiğini görür."*²³ Sadık Tanrı olmak ister çünkü Tanrı'dan hesap sorma arzusu içindedir. Başkişi, Tanrı'nın varlığını yok sayar, nitekim Tanrı yoksa onun tarafından tasarlanmış bir insan tabiatının da olamayacağını düşünür.

²¹ Hasan Yürek, İnsan Manzaralarının Ressamı Mehmet Eroğlu'nun Romancılığı, Otorite Yay, Ankara, 2012, s. 241'ten aktarım

²² Eroğlu, a.g.e. 173-174.

²³ Frank N. Magill (1971), "Egzistansiyalist Felsefenin Beş Klâsiği (Çev: Vahap Mutal), Hareket Yay. 37, İstanbul, s.55

Tanrısız bir dünyada, mutlak bir özgürlüğün mahrumiyeti altında olabileceğini ve Tanrısız özgürlük içerisinde de her türlü acımasızlık ve huzursuzluğun yaşanabilirliğini de göz önünde bulundurmaz.

M yaşadığı suçluluk, hüznün ve karşılaştığı acı olaylar nedeniyle bir arayış içinde olur; onun istediği tek şey vardır; acıların olmadığı, mutlu bir hayat içinde var olmak... *“Acısız bir hayat... Dileği buydu; üç sözcüklü cümle kadar kısa ve belirgin.”*²⁴ Geçmişinin varlığını zedelediğini, belleksiz bıraktığını, acı verdiğini düşünen M, bu gerçeğin içinde olmayı, yaşamayı istemez.

Dönüşüm Sürecinde Son Seçim: Mazi ya da Gelecek

İnsanın bireyselleşme yolculuğunda *kendilik* olgusuna erişmesi, varoluşunu anlamlandırması; bilinçdışına ittiği, kaçtığı, unutmak istediği gerçeklerle yüzleşmesini ve onları bütün somutluğuyla kabul etmesini gerektirir. Nitekim çıkılan yolculukta yaşanan zorluklar, sınavlar, gerçekler sadece tek yönlü bir anlamı, duyguyu içermez; diyalektik bir birlikteliği de gerekli kılar. Kendini bulmak, hayatın gerçeklerini anlamlandırmak, erginleşmek, ruhsal bütünlüğü sağlamak vb. adına çıkılan yolculuğun en son aşamasını ihtiva eden dönüş eşiğinde M; bilinçaltında yer alan olumlu ve olumsuz olayları, duyguları, kavramları birlikte hatırlar ve bu minvalde yaşamına yön verir.

Bay M, belleğinin parça parça dolmasıyla yaşadığı acı dolu hatıralardan kaçmanın onun için bir kurtuluş olacağı konusunda karardır. M, tıpkı Botton'un da örneklendirdiği insan tipine uygun hareket eder: *“Yaşam bir hastanedir, hastalar sürekli yattıkları yeri değiştirme saplantısı içindedir. Bir hasta, kaloriferin yanında acı çekerse cam kenarına geçince her şeyin daha iyi olacağını düşünür.”*²⁵ O da acının olmadığı bir hayatın kendisini iyileştireceğini düşünür ve bu nedenle hayatın somut gerçeklerinden soyutlanıp mutluluğun var olduğu başka bir hayatı arzular. Yaptığı yolculukta geçmiş sadece acı yüzü ile değil, daha önce duyumsamadığı, hissetmediği duyguların var olduğu gerçeği kendisini gösterir: *“M, bir süre kıza sarılmış halde bekledi. Göçün eşiğindeki küçük bedenden kollarına yayılan benzersiz duyguyla değişiyor, belleksizliğinin üzerine ilaştirdiği eğretilikten kurtuluyor, sahileşiyordu. Birden hayatının en gerçek anını yaşadığının farkına vardı. Hissediyor, anlıyor ve kavırıyordu: Sevmek her şeyi paylaşmaktır: Ölümü bile.”*²⁶ Başkişinin belleğini kaybetmesinde başat sebeplerden biri olan kızının kollarında ölmesi ve bu nedenle geçmişinden kurtulma çabası onu diğer bir gerçekle/duyguyla yüzleştirir. Onun olumsuz bir süreçte bile olumlu bir duygu (sevgi) ile karşılaşması sorgulamalarının da derinleşmesine sebep olur: Geçmiş sadece acılar bütününi oluşturmamakta, olumlu duyguları da içinde barındırmaktadır. M'nin bu gerçekle karşılaşması, bu gerçeğe karşı direnmesi ve nihayetinde kendini ve sorgulaması Palyaço ile konuşmasında şu şekilde geçer:

“Palyaço, “Hayır,” diyerek söylediklerini savunmaya koyuldu. “Ama mutluluk kadar ölüm ve acının da hakkını vermeliyiz. Sırf korktuğumuz için ölüme haksızlık yapıyor, bize derinlik katan önemini göz ardı ediyoruz.” Yaptığı işi savunmaya kararlı Azrail' miş gibi birden bağırdı. “Unutmayın, bilge kişi ölümden değil, hayattan korkar.”

²⁴ Eroğlu, a.g.e., s.218

²⁵ Alain de Botton (2018), Seyahat Sanatı, (Çev. Ahu Sıla Bayer), Sel Yay., s.42

²⁶ Eroğlu, a.g.e., s. 167

M, yine kendi sesiyle coşmaya hazırlanan Palyaço'nun sözlerini keserek araya girdi. "Bir yanda acı, bir yanda mutluluk! Eğer ille de bir seçim söz konusuysa, çoğu insan gibi ben de mutluluğu yeğlerim. Acı çekmek, yaşamı yararsızca kullanmaktır çünkü."

Palyaço, "Farkında değil misiniz? Acı olmadan mutluluk olmaz" diye direndi. "Acı, mutluluğu anlamak, kavrayıp değerlendirebilmek için gereklidir; tıpkı ışığın karanlık sayesinde kavranması gibi..."

"Bir acıseversiniz siz," dedi M.

"Hayır, beni anlamaya çalışın. Düşünün: Acısız heyecan olur mu? Üstelik acının eğitmediği ve değiştirmedeği insan yoktur."²⁷

Yolculuk boyunca olumsuz duygular ve kavramlar üzerinde düşünen M, hatırladığı her acı olayın sonunda daha önce hissetmediği duygular ve sorgulamalarla karşı karşıya kalır. Acının olmadığı bir dünyada yaşamak isteği, mutluluğa sığınma arzusu yine de onu arafta bırakır. Bu nedenle Palyaço kendisine iki seçenek sunar ve birini tercih etmesi gerektiğini söyler: "Az sonra bir istasyona geleceğiz. Seçim yapacağımız durağa; sadece iki peron var bu durakta. Sağ taraftaki perona inerseniz, geleceği, soldakine inerseniz maziye, yani, geçmişinizi seçeceksiniz. Sağ tarafta yeni, acısız bir hayat, soldakinde ise eski hayatınıza geri dönüşünüzü sağlayacak bir kapı olacak. Karar sizin."²⁸Kendisine sunulan tercihte tereddüt yaşayan M, önce arzuladığı mutlu olacağını düşündüğü sağ perona ilerler ve Bay G'nin peşinden gider. Yolculuğun sonuna doğru Bay G, Gelecek'; M de Mazi'ye dönüşür. M'nin girdiği sağ peronda karşılaştığı kişiler ve duygular onu hayrete düşürür. Zira tabiatın bile değişmeyen döngüsü ve insanda bıraktığı aynı etki karşısında sıkıntı yaşar. Bu yer ona; türlü duygudan, kavramdan soyutlanmış insanlığının ve durağan/statik bir mekândan başka bir yer değildir:

"O sırada adamı duydu. "Yoksa manzaramızı beğenmediniz mi? "Uzaktaki ağaçların renklerine bakın(...)"Renkler, kompozisyon ve sandal... O sandal bu manzaraya atılmış, estetik bir imzadır. Bu tabloda denge, uyum, renk geçişi....Aklınıza ne gelirse var."

Belki haklıydılar. Ama yine de... "Hep aynı" dedi M, inatçı bir sesle,

"Aynı!" (...)

M, görüntünün insanı yok eden tekdüzeliğini süzerek, "Sadece değişmediğini vurgulamak istemiştin," dedi."²⁹

Geçmişinden kaçmak, acılardan kurtulmak, yaşadığı kötü anıları unutmak, özgürce yaşamak için yeni bir yaşamı ve mutluluğu hayal eden M, büyük bir hayal kırıklığı yaşar. Zira cennet olarak hayal ettiği bu yerde, her türlü vicdandan, erdemden adaletten yoksun insanları, tek düze bir yaşamın varlığını, acıdan soyutlanmış, aynılaşmış yüzleri ve bakışları görür:

"Derin bir hayal kırıklığının altında eziliyordu. (...) Yine o soru! Ne yapacağım? Acıdan çıplak bir beden gibi utanç duyan, hüznü ve erdemlere kuşku ve korkuyla bakan, adaleti ve adil olmayı bilmeyen insanların yaşadığı bu yerde işi neydi? Bütün yaşamı boyunca hayal ettiği şey boş

²⁷ a.g.e. s. 112.

²⁸ a.g.e. s.209.

²⁹ a.g.e. s. 231.

çıkıyordu. Şimdi anlıyordu: İnsan boş hayaller kurup, düşler edinen, sonra da bu düşlere inanan budala bir varlıktı.”³⁰

M, mazi- gelecek seçeneğinde her iki dünyayı da içselleştirerek ve anlamlandırarak karşılaştırma fırsatı bulur. O, tren yolculuğunda soyut bir eylemin içerisinde yer alsa da hayatın gerçeklerini daha derinden mukayese eder, değerlendirir. Nitekim *“her eylem bir seçmeyi gerektirir, her seçme eylemi de bir değerlendirmeyi...”³¹* gördükleri ve hissettikleri karşısında o yeri terk eder ve diğer tarafa geçer. *“Bay M hayatı mutluluk kavramının etrafında oluşturmaya kalkışmanın, insanın seçeneklerini kısıtlamakla aynı anlamı taşıdığını, cennetteki kısa yolculuğunda öğrenir. Bu tecrübeden sonra hayatın, insanın amaçlarının bir ürünü olduğu düşüncesine ulaşır ve yaşadığı acıları bir kez daha yaşama pahasına maziye geri dönmeyi seçer.”³²* Başlangıçta yeni ve sevgi dolu bir yaşam arzulayan başkarakter, kendi yaşamından vazgeçmez. Kendi öz iradesiyle, hayatın acımasızlıklarını ve sorumluluklarını yüklenerek kendi varoluşunun ve hayatının anlamlı hâle gelebileceği bilincine ulaşır. Sol perona (Mazi) giden M, burada Sadık yani kendisiyle karşılaşır. Kendisini yolculuk boyunca takip eden vicdanıyla karşılaşan başkişi, kendisine acı veren, belleğini kaybettiren olayların, aslında kendisini oluşturan bir bütünün parçası olduğunu; varlığının ve geleceğinin tamlığa erişmesinin eksik parçalarla oluşamayacağını, geçmişini yadsıyamayacağını hakikate ulaşır. Bu hakikate ulaşmasının sebebi de gerçeği arama arzusunda kararlı olması ve yaşanmışlıklara karşı dar bir bakış açısıyla bakmamasıdır. Zira *“hakikat çoğu zaman varılmak istenen bir yer gibi düşünülür. Ama aslında hakikat yolculuğun ta kendisidir.”³³* O, acı geçmişi değerlendirirken kendisi dışındaki insanlara odaklandığından içsel tamamlayıcıların değerine vakıf olamaz. Bu nedenle M, yolculuk boyunca daha önce anlamını içselleştirmediği, düşünmediği, hissetmediği vicdan, sevgi gibi duyguların derinliğini kavrar ve bu kavramların/olguların değerini anlar:

“Sonra yatıştı; artık o acılara nasıl dayanabildiğini biliyordu: Ne denli kısa ömürlü olursa olsun, nereden doğduğunu, nerede gizlendiğini bilmediği sevgi, en kalın zırhtan daha dayanıklıydı...”

İnsana tahammül etmeyi öğreten bu duyguyu nasıl olmuştu da yolculuk boyunca küçümsemişti. Oysa acısı yassız anılara dönüşen kızlarını ve bir daha bulup bulmayacağından emin olmadığı aşkını unutmanın eşliğinden döndüğü bu anda, sevmenin, sevebilmenin ve sevilmenin ayrıcalık olduğunu kuşku götürmez bir açıklıkla anlıyordu. Burada kalışı en çok Palyaço’yu doğrulayacak, sevginin bir tutamının bile uzun bir ömre bedel olduğunu kanıtlamış olacaktı.”³⁴

M, varoluşuna etki eden olumlu ve olumsuz yaşanmışlıkların bir bütün olduğunu, benliğini oluşturan, ona anlam katan değerlerden kendini soyutlanıp hayal ettiği/arzuladığı farklı bir hayata yönelmenin sığ bir düşünce olduğu gerçekliğine ulaşır. Sadık, yolculuğun sonunda kendi varlığını anlamlı kılan değerleri belleğinde içselleştirir, kendini ve yaşamı

³⁰ a.g.e., s. 237.

³¹ Hakan Poyraz (2017), *“Yoldan Çıkan Kavramların Ahlâkî Çerçevesi”* Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay., s. 31

³² Osman Oruç (2015), *“Türk Romanında Bireyin Değişim, Dönüşüm Ve Kendini Keşfetme Biçimi Olarak Yol Ve Yolculuk (1970-2012)”*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, s. 63.

³³ Besim F. Dellaloğlu (2017), *“Yolcu Yolunda Gerek”*, Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay., s. 37

³⁴ Eroğlu, a.g.e., s.266

idrak eder, insana anlam katan bütün olguları yadsımayarak geçmişine *sadık* kalır. "*Başkahramanın kendi gerçeğini arayan fantastik yolculuğu kendini tanımasıyla sonuçlanır.*"³⁵Romanın sonunda *belleğini kış uykusuna yatıran başkişi; kimliksiz, belleksiz bir biçimde çıktığı yolculuktan belleğini, kimliğini, benliğini yeniden kazanarak ve varoluşunu anlamlandırarak uyanır. Artık o, "ruhu tatmin eden tasavvuruna ait bir deneyimin ardından, yaşamın süregiden neşe ve acılarını, basmakalıp yanlarını ve gürültülü müstehcenliklerini"*³⁶ kabul ederek yaşamını sürdürmeye karar verir.

Sonuç

İnsan, var olduğu ve varlığını tamamlayacağı süre içerisinde yolcudur. Ulaşılmak istenen yer, amaçlar ve arzulan hedefler farklı da olsa gerek içsel gerekse dışsal bir eylem/ düşünce içindedir ve yoldadır. İster fizikî isterse de metafizik bağlamda gidilen yol insanın biricik yolculuğunu ihtiva eder. Bu nedendir ki fiziksel, tinsel ya da düşsel olarak yapılan yolculuk, içinde barındırdığı değişik anlamlar bağlamında hareket hâlinde olan yolcuya sürekli farklı ve yeni imkânlar sunar. Maddi-manevi ihtiyaçları, arzuları, arayışları, kaçışı, bilinmeyene olan merakı gibi değişik niyetlere sahip olan insan, gerçekleştirdiği eylemler, düşünceler ve duygular doğrultusunda yol alır.

Düşsel olarak çıkan yolculuklardan birini ihtiva eden *Belleğin Kış Uykusu* adlı romanda başkişi, içsel dünyasında varoluşunu ve buna paralel olarak da hayatın anlamını sorguladığı tinsel bir yolculuğa çıkar. Kendisini boşlukta, güçten yoksun, yaşamdan/yaşadıklarından uzak bir şekilde hisseden, varlığını bilinçdışında/belleğinin karanlık köşesinde devam ettiren başkişi; çıktığı bu yolculukta hayatın anlamını yaşadığı acı olaylardan hareketle içselleştirir. Özellikle belleksiz kalmasına neden olan geçmiş yaşantısına ait acı olayları hatırlayan başkişi; tanrıyı, toplumsal normları, kendisini ve hayatını anlamlı kılan çeşitli kavramları/olguları - mutluluk, sevgi, erdem, vicdan, belleksizlik, yalnızlık, suç gibi - içselleştirerek çözmeye, anlamlandırmaya, varoluşunu anlamlı kılacak etkenleri bulmaya çalışır.

Geçmiş ve gelecek arasında yapılan yolculukta M (Sadık), kendilik bilincine ulaşmada, varlığını anlamlandırmada, hayatın tamlığına erişmede birçok imkân ve ihtimalle yüzleşir. İstasyonlarda deneyimlediği olaylar neticesinde; kendi şahsi tarihini oluşturan olumsuz etkenlerin varlığını dışlamanın, kabul etmemenin imkânsız ve anlamsız olduğunu anlar. O, olumsuz yaşantısında daha önce hissetmediği, anlamını algılamadığı değerler ve olumlu duygularla yüz yüze gelir. Kendisini boşlukta, güçten yoksun, yaşamdan/yaşadıklarından uzak bir şekilde hisseden, varlığını bilinçdışında/belleğinin karanlık köşesinde devam ettiren başkişi çıktığı bu yolculukta; hayatın anlamını yaşadığı acı olaylardan hareketle sorgular. Kendisini ve hayatını anlamlı kılan çeşitli kavramları/olguları - mutluluk, sevgi, erdem, vicdan, belleksizlik, yalnızlık, suç vb.- içselleştirerek çözmeye ve anlamlandırmaya çalışır, değişip-dönüşerek kendi gerçekliğinin farkına varır. Hayatın ve kendisinin idrakine varan başkişi, belleksiz dolayısıyla kimliksiz olarak çıktığı yolculukta deyim ve dönüşüm yaşayarak kendi gerçekliğinin farkına varır.

³⁵ Hasan Yürek (2009), "Mehmet Eroğlu'nun Romanlarında Yapı, Tema ve Anlatım", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s.481.

³⁶ Joseph Campbell (2010), *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (Çev.Sabri Gürses), Kabalcı Yay., s. 247

Kaynakça

Aslan, Bahtiyar (2009), "Cumhuriyet Dönemi Romanlarında Kültürel Bocalama", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Assmann, Jan (2015), *Kültürel Bellek- Eski Yüksek kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik*, Ayrıntı Yay.

Bostancı, Naci (2017), "*Bir Yer Değiştirme ve Yanılsama Olarak Yolculuk* " Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay.

Botton, Alain (2018), *Seyahat Sanatı*, (Çev. Ahu Sıla Bayer), Sel Yay.

Campbell, Joseph (2010), *Kahramanın Sonsuz Yolculuğu*, (Çev. Sabri Gürses), Kabalıcı Yay.

Dellaloğlu, Besim F. (2017), "*Yolcu Yolunda Gerek*", Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay.

Eroğlu, Mehmet (2009), *Belleğin Kış Uykusu*, Agora Kitaplığı.

Fromm, Erich (1992), *Rüyalar, Masallar, Mitoslar* (Sembol Dilinin Çözümlemesi), (Çev. Aydın Arıkan-Kaan H. Ökten), Arıkan Yay.

Jung, C. Gustav (2008), *İnsan Ruhuna Yöneliş*, (Çev. Engin Büyükinel, Say. Yay.

Magill, Frank N. (1971), *Egzistansiyalist Felsefenin Beş Klâsiği* (Çev: Vahap Mutal), Hareket Yay.

May, Rollo (2019), *Varoluşun Keşfi*, (Çev. Aysun Babacan), Okyanus Yay.

Oruç, Osman (2015), "*Türk Romanında Bireyin Değişim, Dönüşüm Ve Kendini Keşfetme Biçimi Olarak Yol Ve Yolculuk (1970-2012)*", Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.

Pearson, Carl S. (2016), *İçimizdeki Kahraman- Yaşadığımız Arketipler Hayatımızı Nasıl Etkiliyor? Onların Gücünden Nasıl Faydalabiliriz?*, (Çev. Semra Ayanbaşı), Akaşa Yay.

Poyraz, Hakan (2017), "*Yoldan Çıkan Kavramların Ahlâkî Çerçevesi*" Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Doğu Kütüphanesi Yay.

Yavuz, Şevket (2018), "*İbrahîmî Dinlerdeki Göç ve Yolculuk Fenomeni: Yeniden Doğuşun Öteki Adı: Galut ("Sürgün"), Exaltation ("İsa'nın Yükseltişi") ve Hicret*", Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk, (Ed. İbrahim Şahin, Deniz Depe), Doğu Kütüphanesi.

Yetkin, Selay (2022) *Hayata Kaçış*, TED Ankara Koleji Vakfı Özel Lisesi, Türk Dili ve Yazını Dersi Uzun Tez, http://tedprints.tedankara.k12.tr/89/1/selay_yetkin.pdf, (09. 04. 2022)

Yürek, Hasan (2009), "*Mehmet Eroğlu'nun Romanlarında Yapı, Tema ve Anlatım*", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

Yürek, Hasan (2012), *İnsan Manzaralarının Ressamı Mehmet Eroğlu'nun Romancılığı*, Otorite Yay.

<http://www.mehmeteroglu.info/bel05.htm>

Bayburt Coğrafyasında Tarihi Güzergâhlara Dair Yeni Bulgular ve Değerlendirmeler: Masat Vadisi

Prof. Dr. Süleyman ÇİĞDEM*, Arş. Gör. Hüseyin İLHAN**

Özet

Anadolu'nun kuzeydoğusunda, Karadeniz'e ulaşan kuzey-güney rotası üzerinde konumlanan Bayburt, coğrafi konumu itibariyle kültürel bir geçiş bölgesi özelliği taşımaktadır. Bayburt'un bu özelliği, onu yalnızca ticari malların aktarıldığı bir geçiş noktası değil aynı zamanda kültürel aktarımın da yoğun şekilde yaşandığı bir coğrafya haline getirmiştir. Bu aktarımın Roma, Selçuklu ve Osmanlı zamanlarında oldukça ileri bir düzeyde olduğu görülse de bunun obsidyen ticaretine dayalı bir sistem içerisinde, bu dönemlerden çok daha eskiye dayandığını söylemek mümkündür. Nitekim yöredeki tarihi güzergâhlar üzerinde konumlanan ve yeni keşfedilmiş olan höyüklerde tespit edilen obsidyen örneklerinin, daha önceki çalışmalara da dayanarak Erzurum ve çevresinden taşınmış olduğu akla gelmektedir. Bununla birlikte bu çalışmalar neticesinde aynı rotaların Tunç Çağı'ndan Demir Çağı'na, Roma, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine kadar önemini koruduğu ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda bu çalışma, özellikle Masat Vadisi üzerinden Erzurum'a ulaşan tarihi güzergâha odaklanmakla birlikte, bu güzergâh üzerindeki kale, gözetleme kulesi, höyük, köprü veya kalıntısı gibi arkeolojik verileri değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bayburt, Tarihi Yollar, Masat Vadisi

Recent Discoveries on Historical Routes in the District of Bayburt and Interpretations on Them: Masat Valley

Abstract

Bayburt, located in the northeast of Anatolia, on the north-south route reaching the Black Sea, has the characteristics of a cultural transition region due to its geographical location. This feature of Bayburt has made it not only a transition point where the commercial goods are transferred but also a geography where the cultural movement is intense. Although this transmission was at a very advanced level in Roman, Seljuk, and Ottoman times, it is possible to say that it dates back much earlier than these periods, based on an obsidian trade system. Indeed the idea that the obsidian samples found in the newly discovered mounds located on the historical routes in the region, transported from Erzurum and its surroundings, based on previous studies, comes to mind. These surveys show that the same routes maintain their importance from the Bronze Age to the Iron Age to the Roman, Seljuk, and Ottoman periods. This study focuses mainly on the Masat Valley presenting concrete evidence such as bridges or their remains, road traces, and castles or watchtowers on this historical road.

Keywords: Bayburt, Historical Roads, Masat Valley

* Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, scigdem@atauni.edu.tr

** Bayburt Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri, Tarih Bölümü, huseyinilhan@bayburt.edu.tr

Giriş

Yollar veya güzergâhlar; coğrafyaları, havzaları ve bununla birlikte toplulukları, kültürleri birbirine yakınlaştıran en önemli unsurlardan biridir. Bölgeler ve topluluklar arasındaki bu yakınlaşmaların, kültürel etkileşimlerin temelinde ise insanoğlunun merakı, ihtiyaçları ve daha iyiye ulaşma arzusu yatmaktadır. Başka bir ifade ile Paleolitik Çağ'ın taş alet endüstrisinden, günümüzün uzay endüstrisine uzanan insanın kadim hikayesinde, onun bitmek bilmeyen bu merakı ve ihtiyaçları; bunlarla birlikte ortaya çıkan ve gelişen etkileşimleri bu öykünün mihenk taşını oluşturur. Söz konusu bu unsurlardan özellikle ihtiyaçlar ön plana çıkmaktadır ki bölgesel veya yerel gereksinimler, değiş-tokuş ve nihayetinde ticari sistemlerin ortaya çıkmasında ve gelişmesinde kuşkusuz hayati bir role sahip olmuştur. Bu ekonomik ilişkiler ağı ise önce güzergâhları ve sonrasında özellikle siyasi otoriteler ile paralel bir gelişim izleyen, bu güzergâhlar üzerindeki sistemli yol ağlarını ortaya çıkarmıştır. Bu siyasi otoriteler ile birlikte yollar ekonomik işlevinin yanında, siyasi ve askeri bir kimliğe de bürünmeye başlamıştır. Dahası hükmetme, emretme yetkisini elinde bulunduran “soylu” kesimler için yollar, otoritelerinin kurulmasında ve korunmasında zorunlu bir araç haline gelmiştir. Hitit, Urartu, Lidya krallıklarından Roma İmparatorluğu'na, Selçuklu Devleti'nden Osmanlı'ya; hükmedilen coğrafyalarda kurulan gelişmiş yol ağları, ekonomik olduğu kadar siyasi arzuların da bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Söz konusu bu güzergâhların belirlenmesi ve kullanılmasında, Tozlu'nun da belirttiği üzere tabii çevre yani topografya ve iklim koşulları şüphesiz son derece önemlidir.¹ At, eşek, katır gibi yük ve binek hayvanları ile veya yayan olarak yapılan bu yolculuklarda temel esasın gidilmesi gereken mesafeyi en az enerji ile en kısa zamanda kat etmek olduğu açıktır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki mevsimsel iklim şartlarına göre bu temel esasların önceliği bazı güzergâhlarda değişebilmektedir. Örneğin Bayburt-Trabzon arasında antik çağlardan beri kullanılan iki rota bulunmaktadır. Bunlardan biri yaz yolu olarak nitelendirilen ve yüksek dağ sıraları, yaylalar boyunca devam edip Maçka'ya inen yoldur. Bir diğeri ise bugün de kullanılan ana yol güzergâhı ile büyük oranda kesişen ve Harşit-Zigana-Değirmendere istikametini takip eden kışlık yoldur.² Yukarıda bahsedilen yüksek arazilerden devam eden rota aynı zamanda İpek Yolu'nun bir parçası, başka bir ifade ile kervan yoludur.³ Ancak daha kısa olan bu yolun kış şartlarında kullanılması mümkün değildir, bu sebeple bu güzergâhın klimatolojik koşulları karşısında zamandan ödün verilmesi bir zorunluluktur.

Günümüzde olduğu gibi antik çağlarda da güzergâhların en zorlu kısımları genellikle havzalar arasındaki geçişlerdir. Bu bakımdan çalışma alanımızı oluşturan Yukarı Çoruh ve Fırat havzaları arasındaki Otlukbeli ve Kop silsileleri gibi yüksek dağ sıraları sebebiyle, bu havzalar arasındaki geçişler de oldukça zordur. Nehirlerin sularını, şehirleri ve kültürleri birbirinden ayıran bu doğal bariyerler, yine de bazı noktalarda geçişi kolaylaştıran boğazlara

¹Selahattin Tozlu, “Trabzon-Erzurum Ana Yolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler*, (21 Mayıs 2001), Glabus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 181.

² David H. French, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, British Institute, Ankara 2016, s. 28; Osman Emir, “Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına Ulaşan Tarihi Yollar”, *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, haz., Mehmet Okur, Ülkü Köksal ve Volkan Aksoy, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020, s. 2.

³ Iordanis K. Paradeisopoulos, “Analogies between Xenophon's parasang and Hamilton's post-hour”, *Greek, Roman and Byzantine Studies*, 55, 2015, s. 368.

veya gediklere sahiptir. Nitekim bu alanların, yörenin insanlık tarihi boyunca önem arz ettiğini, dahası bu iki havza arasındaki rotaların seyrini belirlediği anlaşılmaktadır. Yukarı Çoruh-Fırat havzaları arasındaki güzergâhlardan, bir anlamda kuzey-güney geçişine imkân veren rotalardan biri, Aşkale'den geçerek Karasu boyunca batıya doğru devam eder ve Mirzaoğlu civarında antik Satala yolundan ayrılır, kuzeye saparak Alavi Gediği üzerinden Çoruh Havzası'na geçiş yapar. Yörede tarafımızca gerçekleştirilen yüzey araştırmalarında bu rota üzerinde çok sayıda arkeolojik alan tespit edilmiş olup, bu alanlarda özellikle Roma izlerinin yoğun olduğu anlaşılmıştır.⁴ Bu açıdan kuzey-güney ulaşımında bu rotanın Romalılar için önemli olduğu görülmektedir.

Mevzubahis iki havza arasında geçişe imkân veren bir diğer rota ise doğu yönünde Masat Vadisi'ni takip etmektedir. Rota, Masat Köyü'nün kabaca 7 km doğusundan; Mescitli, Kurt ve Çimağıl derelerinin birleştiği alandan güneydoğu yönüne sapmaktadır. Seyyahların notlarından anlaşıldığına göre hem Çimağıl Vadisi hem de Kurt Deresi üzerinden devam eden iki alternatif yol bulunmaktadır ve bu iki yol Ağören Köyü'nün hemen güneyinde birleşerek 7-8 km kadar vadi tabanı boyunca devam ettikten sonra, Paşayolu Tepesi sırtlarında 2450 m rakıma kadar yükselmektedir. Sonrasında ise Naldöken Tepesi yamaçlarından alçalarak Koşapınar'a ulaşmaktadır. Koşapınar yakınlarından Han Deresi'ni geçtikten sonra Başçakmak Köyü civarına varan rota, Serçeme Çayı'nı geçtikten sonra Erzurum düzlüklerine kavuşmaktadır. Bu noktada güney-güneydoğu yönünde devam edilerek Erzurum-Erzincan yoluna bağlanılabileceği gibi ovanın kuzeyinden Alaybeyi, Kahramanlar köyleri üzerinden de Erzurum'a ulaşılabilir. Bayburt'tan Erzurum'a bu rota yaklaşık 110 km uzunluğundadır.

Masat Vadisi'ni Kullanan Bazı Seyyahlar

Erzurum-Bayburt-Trabzon arasındaki ulaşım, 1871'e kadar Koşapınar rotası üzerinden sağlanmıştır ve Kop Dağı üzerinden geçen Erzurum-Trabzon şose yolunun tamamlanması ile artık Kop Geçiti kullanılmaya başlanmıştır.⁵ Nitekim bu tarihten sonra Erzurum-Bayburt arasını kat eden bazı seyyahlara bakıldığında Kop rotasının kullanıldığı görülebilmektedir. Örneğin 1879'da Tozer, 1894'te Lynch, 1877'de Ryan, 1893'te Macdonald Kop Dağı üzerinden aşarak Bayburt istikametinde devam etmişlerdir. Tozlu'nun bu çıkarımını destekleyen, başka bir ifade ile 1871'den önce Erzurum-Trabzon veya tam tersi istikamette seyahat eden gezginlerin Koşapınar dağ geçitini aşarak Masat Vadisi'ni kullandıkları açıkça görülebilmektedir. Bunlardan bazıları, bu yolculuklarını jeolojik, tarihi ve coğrafi bilgiler ile süsleyerek en küçük detaylara kadar değinmişlerdir; bazıları ise birkaç durak, mola yeri ismi dışında bir şey kaleme almamışlardır. Bu bağlamda çalışma alanını oluşturan Masat Vadisi'ni kullanan seyyahlardan bazılarına ele almak faydalı olacaktır.

Charles Texier

Fransız arkeolog ve gezgin Charles Texier, XIX. yüzyılın ilk yarısında gerçekleştirdiği seyahatlerle Anadolu'nun büyük bir kısmını dolaşmış ve çeşitli incelemelerde bulunmuştur.

⁴ Hüseyin İlhan, *Yüzey Araştırmaları Işığında Bayburt ve Gümüşhane Çevresinde Helenistik-Roma Dönemleri (MS VI. Yüzyıl Başlarına Kadar)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2019, s. 51-52.

⁵ Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolunun...", s. 186-187.

27 Ağustos 1839'da Erzurum'a gitmek üzere Trabzon'dan ayrılan seyyah, Maçka ve Kolat Boğazı üzerinden 30 Ağustos'ta Bayburt'a varmış, bir süre şehirde bulunduktan sonra, 31 Ağustos'ta Masat Vadisi'ne doğru yeniden yola koyulmuştur.⁶ Seyyah, bu rotayı oldukça detaylı bir şekilde betimlemiştir ancak verdiği lokasyonların sıralamasında veya isimlendirmesinde bazı yanlışlardan da kaçamamıştır. Örneğin Bayburt Nehri olarak tanımladığı Çoruh'un kollarından Kop Suyu'nu Tchoban⁷ Deresi'nden gelen Top Suyu şeklinde kaleme almasının yanında; ismini köyün isminden aldığını belirttiği ve Tchermalé şeklinde adlandırdığı suyun Kourk-Déré bölgesindeki araziye suladığını aktarır. Yazar muhtemelen Kurt Deresi ile Çimağıl Deresi'ni karıştırmıştır, çünkü bu iki dere birbirlerine komşu iki farklı vadiyi oluşturmaktadır. Benzer şekilde Koşapınar'ın kabaca 12 km kuzeybatısında yer alan Genepe⁸ yerleşimini, yanlış şekilde Koşapınar'dan sonraki bir durak olarak göstermiştir.

Texier, Bayburt'tan ayrıldıktan sonra bir tahta köprüden geçtiğini ve ıssız bir vadiye girdiğini aktarır ki bu tahta köprünün yüzey araştırmalarında tespit ettiğimiz Gez Köprüsü olduğu akla yatkın gelmektedir. Çoruh'un güney kıyısından devam eden seyyah, buradan geçtikten sonra uzun bir süre Çoruh'un kuzey kıyıları boyunca seyahat etmiş olmalıdır. Terk edilmiş bir evde geceyi geçiren seyyah ve arkadaşları, 1 Eylül'de Masat Vadisi'nden ayrılmışlar ve dar bir vadiye girmişlerdir.⁹ Seyyah bu vadinin ismini belirtmese de buranın Çimağıl Deresi¹⁰ olduğu, bu vadi içerisindeki gözlemlerinden anlaşılmaktadır. Nitekim vadi içerisinde biraz ilerledikten sonra yerin farklı yerlerinden çıkan ve 64 °C sıcaklığa sahip termal suların bahsetmekle birlikte, burayı Ksenophon'un askerlerinin dinlendikleri alan olarak tanımlamıştır.¹¹ Seyyahın anlattığı bu termal alan, Eski Taşçılar Köyü'nün 1,5 km güneydoğusunda, Aşağı Çimağıl Köyü'nün kabaca 4 km kuzeyinde, vadi tabanından akan derenin her iki yakasında, Petekkaya ismiyle bilinen mevkide bulunmaktadır. Günümüzde bu alanlardan yüzeye çıkan su oldukça az ve düşük ısıda olsa da geniş alanlara yayılan kalın traverten birikimleri, buranın daha önceki zengin sıcak su potansiyeline işaret etmektedir. Burada bir süre dinlendikten sonra tekrar yola koyulan Texier, Çimağıl Vadisi'nin tabanının genişlediği düzlüğe varmış ve buradan doğu yönüne dönerek Ağören Deresi'ne girmiş olmalıdır. Yaklaşık 10 km daha ilerleyen Texier, Yukarı Çoruh ve Fırat havzalarını birbirinden ayıran tepelere ulaşmıştır. Birkaç km daha devam ettikten sonra, güneş batmak üzereyken Koşapınar'a ulaşan seyyah ve ekibi, geceyi burada bir evde geçirmişlerdir.¹² Ertesi gün Karasu'nun kollarından Serçeme deresini geçtikten sonra Dabhan Ovası'na ulaşan seyyah, doğu yönünde devam ederek Euzné¹³ adındaki yerleşime varmıştır. Özni halkının gelenek ve göreneklerinden, bunun yanında köydeki koçbaşı mezarlarından bahseden Texier,¹⁴ burada bir

⁶ Charles Texier, *Description de l'Arménie, la Perse et la Mésopotamie*, Paris 1842, s. 60.

⁷ Yazar muhtemelen Coşan Deresi'ni anlatmak istemektedir.

⁸ Erzurum Aziziye'ye bağlı Akyazı Köyü.

⁹ Texier, *Description de l'Arménie...*, s. 60.

¹⁰ Yazarın Tchermalé şeklindeki telaffuzunun Çimağıl olduğu anlaşılmaktadır.

¹¹ Texier, *Description de l'Arménie...*, s. 61.

¹² Texier, *Description de l'Arménie...*, s. 62.

¹³ Erzurum merkeze yaklaşık 15 km uzaklıktaki eski adı Özni olan Beypınarı Köyü.

¹⁴ Texier, *Description de l'Arménie...*, s. 63.

gün kaldıktan sonra Erzurum'a doğru tekrar yola çıkmıştır. Özni'den çıktıktan yaklaşık iki saat sonra, altı kemerli bir taş köprüden¹⁵ geçip 2 Eylül tarihinde Erzurum'a varmıştır.

William Francis Ainsworth

Ainsworth, 25 Eylül 1835 tarihinde Erzurum'dan yola çıkmış ve Başçakmak Köyü'ne¹⁶ varmıştır. Burada konaklayan seyyah ertesi gün Gölviran vadisini aşarak Koşapınar'a¹⁷ ulaşmıştır.¹⁸ Bu yolculuğu hakkında çok fazla detay vermeyen Ainsworth, Masat Vadisi üzerinden 27 Eylül'de Bayburt'a varmıştır.

Eugene Flandin

Fransız oryantalist ressam Flandin, 1839-1857 yılları arasında Doğu'ya bazı seyahatler gerçekleştirmiş ve özellikle Osmanlı toprakları seyyahın yoğun ilgisini çekmiştir.¹⁹ 1839'un sonlarında, 15 Aralık'ta Trabzon'dan Erzurum'a yolculuk yapan seyyah, Bayburt'ta ulaştıktan sonra Masat Vadisi güzergâhını kullanarak Erzurum'a ulaşmıştır. Seyyah, Bayburt'tan çıktıktan altı buçuk saat sonra, ana rotadan saparak dinlenmek üzere, dağ üzerinde yer alan Yukarı Masat Köyü'ne varmıştır.²⁰ Seyyahın yol üzerindeki Masat Hanları'ndan bahsetmemesi, buradaki hanların daha geç bir dönemde yapıldığına işaret etmektedir. Bir kısmı toprağa gömülü, derme çatma kulübelere ve ahırlardan oluşan Masat Köyü'nün bu evlerinden birinde geceyi geçiren seyyah, burada yakıt olarak kullanılan tezeklere oldukça şaşmıştır. Ertesi sabah yolculuğa devam eden seyyah ve ekibinin, Texier'in de kullandığı rotadan, Çimağıl Vadisi üzerinden devam ettikleri anlaşılmaktadır. Seyyahın "Pic-Blanc"²¹ şeklinde kaleme aldığı dağ, yolun sağında bulunan ve Çimağıl Mağarası'nın da bulunduğu Akdağ'dır. Seyyah, Çoruh Havzası'nın sınır zirvesine ulaştıktan sonra bir süre daha devam ederek Koşapınar'da mola vermiş ve geceyi burada geçirmiştir.²² Kalın kar tabakasında, kendi deyimi ile kar okyanusunda yere dikili ve ancak uçları görülebilen direkler olmadan seyahatin imkansız olduğuna değinen Flandin, ovaya doğru devam etmiştir ve 25 Aralık'ta öğlen saatlerinde Dabhan Ovası üzerindeki Paşayurdu'na²³ varmıştır.²⁴ Ertesi gün devam etmek üzere burada konaklayan seyyah, 26 Aralık'ta Ilıca üzerinden Erzurum'a varmıştır.

Robert Curzon

Britanyalı bir diplomat ve gezgin olan Curzon, 1830'lu ve 40'lı yıllarda doğuda birçok seyahat gerçekleştirmiş ve gözlemlerini 1854'te yayımlanan "Armenia: A Year at Erzeroom and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia" isimli eserinde kaleme almıştır.

¹⁵ Texier'in bahsettiği köprü, 16. yüzyılda Osmanlı Devleti tarafından yaptırılan ve Erzurum'a kabaca 7 km mesafede bulunan Tivnik Köprüsü olmalıdır. Seyyahın rotası ve kat ettiği mesafe açısından Tivnik Köprüsü uygun görünse de söz konusu bu köprünün beş kemerli olduğu bilinmektedir. Bu noktada seyyahın yanlış bir rakam verdiği düşünülebilir. Erzurum coğrafyasındaki köprüler için Bk. H. Gündoğdu ve H. Özkan "Erzurum Çevresinden Bazı Köprüler", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 0(1), 2010.

¹⁶ Ainsworth eski adı Meymansur olan yerleşimi Bey Mansur şeklinde ifade etmiştir.

¹⁷ Seyyah, Koşapınar ismini Kodja Bunar (Koca Pınar) şeklinde kaleme almıştır.

¹⁸ William F. Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia*. London 1842, s. 394-95.

¹⁹ Dilan Çelik ve Eylem Güzel, "Eugène Flandin'in Gravürlerinde İslam Dinî Mimarisi", *Uluslararası İnsan ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 6 (1), 2021, s. 96.

²⁰ Eugene Flandin, *Voyage en Perse*, Cilt 1, Paris 1851, s. 56.

²¹ Fransızca "Beyaz Zirve" anlamına gelmektedir.

²² Flandin, *Voyage en...*, s. 59.

²³ Eski adı Poççık olan yerleşimi seyyah, Poutchiki şeklinde kaleme almıştır.

²⁴ Flandin, *Voyage en...*, s. 61.

Bu süreçte 27 Aralık 1843'te Erzurum'dan Trabzon'a seyahat etmek için hazırlıklarını tamamlayan Curzon, Erzurum valisi Halil Kamili Paşa'nın seyyaha yollarda her türlü yardımın yapılması emri ile yola çıkmıştır. Curzon, bu coğrafyada istediği her şeyi yapabilme otoritesine sahip olduğunu aktarır.²⁵ Nitekim bu özgüveninden olsa gerek birçok söyleminde kibir hakimdir. Erzurum Ovası boyunca derin bir kar örtüsü üzerinde başladıkları yolculukta Curzon'a Ilıca'ya kadar kalabalık bir ekip eşlik etmiştir. Buralarda ilerlerken geçtikleri köylerde neredeyse tüm köylülerin bir kama ve kısa ağır bir tüfek taşıdıklarını dile getiren seyyah, Ilıca'da geceledikten sonra sabah saatlerinde tekrar yola koyulmuş ve Koşapınar dağı geçidinin ilk ayağı olan Meymansur Köyü'ne varmıştır.²⁶ Çoruh Havzası sınırına doğru yükselmeye devam eden seyyah, geçtiği Koşapınar'ın oldukça kötü bir yer olduğunu, zirveye ulaştıklarında ise İranlı tüccarlarla karşılaştıklarını aktarmıştır. Zirvedeki çukurlarda, kuytu yerlerde hem İranlılar hem de Curzon ve ekibi mola vermişler ve henüz gün doğmadan tekrar yola koyulmuşlardır. Akşam saatlerinde Zaza Han²⁷ adındaki bir ağıla varan seyyah, geceyi burada geçirdikten sonra 31 Aralık'ta Bayburt'a varmıştır.²⁸

John Ussher

Ussher, 1860'ların başlarında Doğu'ya yaptığı seyahatlerini 1865'te yayınladığı "A Journey from London to Persepolis" isimindeki eserinde aktarmıştır. Erzurum'dan Trabzon'a giden yolun oldukça zorlu olduğunu öğrenmesi üzerine, Tebriz'den Trabzon'a dönen bir katırcı ile 200 kuruş veya kişi başı 33 İngiliz şilini karşılığında anlaşmış ve 12 Mayıs'ta yedi gün sürecek yolculuğa Erzurum'dan başlamışlardır.²⁹ Yabani kazların, angıtların oldukça fazla olduğunu belirttiği düzlüklerden devam eden seyyah ve ekibi, 3 saat sonra Karaz³⁰ Köyü'ne ulaşmışlar ve muhtemelen geç saatlerde yola çıktıklarından burada konaklamak durumunda kalmışlardır. Yolculuklarının ikinci gününün sonunda ise kervan ve yolcular, yazarın yer altına yapılmış evleri tavşan yuvalarına benzettiği Koşapınar'a varmışlar ve burada geceyi geçirmişlerdir.³¹ Ertesi gün sekiz saatlik bir yolculuktan sonra ise yine yer altında evlerin bulunduğu Masat Köyü'ne varmışlar, burada mola verdikten sonra, ertesi gün Bayburt üzerinden Trabzon'a doğru yol almaya devam etmişlerdir.

Masat Vadisi Güzergâhı Üzerinde Bulunan Arkeolojik ve Mimari İzler

Yukarıda anlatıldığı üzere 19. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar yoğun bir şekilde kullanıldığı anlaşılan Koşapınar-Masat rotası üzerinde; özellikle Kurt, Mescitli ve Çimağıl derelerinin birleştiği ve vadinin alüvyonlarla düz bir tabana kavuştuğu Masat Vadisi'nin doğu ucu ile Bayburt'a kadar devam eden Çoruh Nehri boyunca tarafımızca gerçekleştirilen yüzey araştırmalarında, prehistorik dönemlerden Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerine kadar uzanan bir geçmişin bazı izleri ortaya çıkarılmıştır (Şekil 2.1). Kop'tan gelen suyun Maden yakınlarında Çoruh ile birleştiği düzlük alanda, Kop Deresi'nin batı

²⁵ Robert Curzon, *Armenia: A Year at Erzerum, and on the Frontiers of Russia, Turkey, and Persia*, New York 1854, s. 165.

²⁶ Curzon, *Armenia: A...*, s. 166.

²⁷ Halilkaya Köyü'nün kabaca 2 km kuzeydoğusunda, vadi tabanında bulunan kom türü bir yerleşimdir.

²⁸ Curzon, *Armenia: A...*, s. 168.

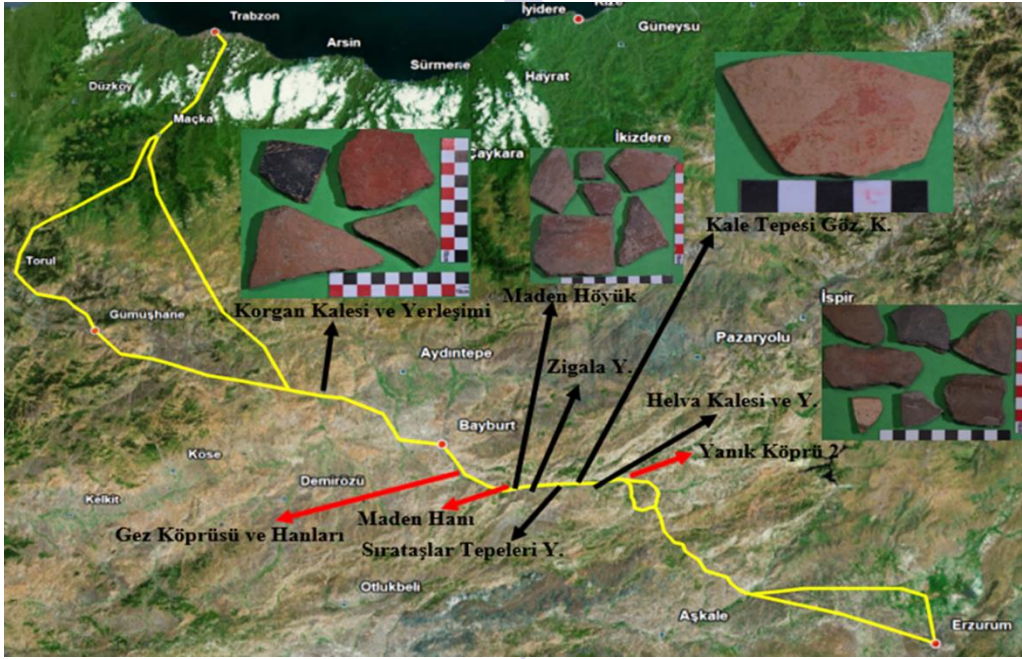
²⁹ John Ussher, *A Journey from London to Persepolis: Including Wanderings in Daghestan, Georgia, Armenia, Kurdistan, Mesopotamia, and Persia*, California 1865, s. 677-78.

³⁰ Yeni adı Kahramanlar olan yerleşimi yazar, Kuras şeklinde kaleme almıştır.

³¹ Ussher, *A Journey...*, s. 678.

kıyısında konumlanan Maden Höyük vadideki en eski izleri barındırmaktadır. Aşağıda da belirtildiği üzere, alanda oldukça kaliteli obsidyenden yapılmış çok sayıda alet ve yonga örnekleri tespit edilmiştir. Bu obsidyenlerin kaynağı şimdilik bilinmese de bunların Masat-Koşapınar rotası üzerinden Erzurum coğrafyasından temin edildiği akla yatkın gelmektedir. Nitekim Geç Kalkolitik ve Erken Tunç Çağ'ında obsidyene ihtiyaç duyan Bayburt düzlüklerinin toplulukları, bu gereksinimlerini Erzurum'dan karşılamışlardır³² ve muhtemelen yörenin prehistorik çağlarındaki kültürel etkileşimlerinin temelini, obsidyen oluşturmuştur.

Masat Vadisi üzerinde bu höyük dışında, üç adet düz-yamaç yerleşimi karakterinde ve iki adet kale-gözetleme kulesi niteliğinde arkeolojik alan tespit edilmiştir.



Şekil 1. Erzurum-Trabzon Masat Vadisi Rotası ve Üzerindeki Arkeolojik (Siyah), Mimari (Kırmızı) İzler³³

Arkeolojik İzler

Maden Höyük

Yerleşim, Maden Köyü'nün kabaca 300 m güneydoğusunda, modern Bayburt-Erzurum yolunun 150 m kuzeyinde ve Kop Suyu ismiyle bilinen derenin hemen batısında yer almaktadır. Vadi ortasında, çevresine göre nispeten yüksek düz bir alan üzerinde bulunan yerleşim, yaklaşık 40x50 m boyutlarındadır. Tarım arazisi olarak kullanılan yerleşimin kuzey ucundan doğuya devam eden bir arazi yolu geçmektedir. Tarımsal faaliyetler ve doğal erozyon neticesinde yerleşimin orijinal yükseltisini kaybettiği anlaşılmaktadır. Alanda bol

³² Peter V. Brennan, "Obsidian from Volcanic Sequences and Recent Alluvial Deposits, Erzurum District, North-Eastern Anatolia: Chemical Characterization and Archaeological Implications", *Ancient Near Eastern Studies*, 37, 2000, s. 128-152. Yörenin obsidyen kaynakları ve değerlendirmeleri için ayrıca bk. C. Chataigner, M. Işıklı, B. Gratuze ve V. Çil, "Obsidian Sources in the Regions of Erzurum and Kars (North-East Turkey): New Data", *Archaeometry*, 2013, s. 1-24.

³³ Korgan Kalesi ve yerleşimi, Masat Vadisi'nde yer almasa da rotanın devamında karşılaşılan önemli bir Demir Çağ merkezi olduğundan haritaya eklenmiştir.

miktarda Demir Çağ seramik örnekleri ve bol miktarda işlenmiş obsidyen tespit edilmiştir (Şekil 2.2).



Şekil 2. A. Maden Höyük Genel Görünümü B. Alandan Obsidyen Örnekleri

Zigala Kayası Yerleşimi ve Nekropolü

Yerleşim; Aşağı Kıratlı'nın yaklaşık 800 m güneyinde, Yukarı Kıratlı'ya giden toprak yolun hemen batısında, Sırataşlar Tepeleri ile Zigala Kayası arasındaki boğazın vadiye açıldığı ve Zigala Kayası tepesinin ova ile birleştiği noktada konumlanmaktadır. Oldukça düz bir alana sahip yerleşim yeri, tamamen tarım arazisi olarak kullanılmaktadır. Yaklaşık 5 dönümlük bir alanı kapsayan yerleşimin kuzey bitişiğinde HES kanalı yer almaktadır. Alanda bol miktarda sırlı ve sırsız Orta Çağ seramik örnekleri ve birkaç adet cüruf tespit edilmiştir (Şekil 2.3).

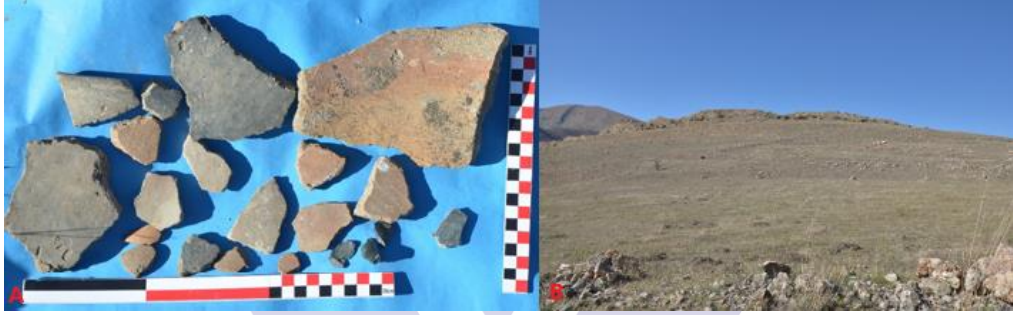
Yerleşimin 200 m batısında, kuzeye, ova içine doğru çıkıntı yapan bir sırtın üzerinde ise nekropol alanı yer almaktadır (Şekil 2.3 C). Bahsedilen sırtın kuzey ucunda modern, küçük bir mezarlık bulunmaktadır. Nekropol alanı, sırtın orta kısmından geçen HES kanalının ise güneyinde kalmaktadır. Kabaca 1.5 dönümlük bir alanı kapsayan Nekropol, 1 ila 2 m arasında değişen kaya bloklarından oluşturulmuştur ve alanda birkaç adet kaçak kazı çukuru yer almaktadır.



Şekil 3. A. Alanın Genel Görünümü B. Seramik Örnekleri C. Nekropol Alanı

Kıratlı Sıraaşlar Tepeleri Yerleşimi

Kıratlı Köyü'nün kabaca 1 km kuzeyinde, Kale Tepesi Gözetleme Kulesi'nin 900 m güneybatısında, Sıraaşlar Tepeleri'nin güney yamacında kurulmuş olan yerleşim; yaklaşık 10 dönümlük bir alanı kapsamaktadır. Kıratlı Köyü'ne giden toprak yolun 1.3'üncü km'sinden doğuya, gözetleme kulesine doğru devam eden arazi yoluna döndükten kabaca 150 m sonra alana ulaşılmaktadır. Bu arazi yolunun özellikle kuzeyinde daha yoğun olmak üzere, güneyindeki nispeten daha düz çayırılık alanda da yerleşim izleri görülebilmektedir. Alanda bol miktarda Orta Çağ ve Yakın Dönem seramiği tespit edilmiştir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4. A. Alandan Seramik Örnekleri B. Yerleşimin Kurulduğu Yamaç

Kıratlı Kale Tepesi Gözetleme Kulesi

Kıratlı Köyü'nün 1,6 km kuzeydoğusunda, Aşağı Kıratlı'nın ise 1,5 km güneydoğusunda, Sıraaşlar Tepeleri'nin doğu ucundaki, vadi tabanından yaklaşık 120 m yükseklikte bulunan Kale Tepesi üzerinde konumlanır. Masat Vadisi'ne oldukça hâkim bir konuma sahip tepeye (Şekil 2.5 A), kuzey tarafından ulaşmak zor olsa da Kıratlı Köyü'ne giden toprak yolun 1.3'üncü km'sinden doğuya doğru ayrıldıktan sonra, yaklaşık 1 km daha devam edilerek tepenin güney eteğine ulaşılmaktadır.

Tepe üzerinde koruma duvarlarını görebilmek mümkün olmasa da toprak altında kalmış duvar hatları takip edilebilmektedir. Tepe üzerindeki bir kısım geniş çukurlar ve toprak yığınları, alanın iş makinası ile muhtemelen uzunca bir süre önce tahrip edildiğini akla getirmektedir. Çevreye dağılmış moloz taşlar gözetleme kulesinin yapı malzemesine dair ipucu verse de alanda belirtildiği üzere herhangi bir duvar kalıntısı tespit edilememiştir. Gözetleme kulesinin yaklaşık 20x25 m ölçülerinde olabileceği alandaki incelemelerden anlaşılmaktadır. Bunların dışında alandaki seramik örnekleri Demir Çağ ve Orta Çağ'a işaret etmektedir (Şekil 2.5 B).



Şekil 2.5. A. Alanın Vadiye Hâkim Konumu B. Alandan Seramik Örnekleri

Helva Kalesi ve Yerleşimi

Çoruh Nehri'nin ana kollarından biri olan Masat Deresi'nin güneyinde, Helva Köyü'ne ulaşan asfalt yolun yaklaşık 200 m doğusunda, Helva Köyü'nün de içerisinde bulunduğu vadinin Masat Vadisi ile birleştiği alana yakın bir konumda, vadi ortasındaki kabaca 60 m yüksekliğindeki bir tepe üzerinde bulunmaktadır. Helva Köyü'nün yaklaşık 2,3 km kuzeydoğusunda yer alan kalenin 600 m kuzeyinde HES binası bulunur. Çevresine hâkim konumu ile güvenlik, gözetleme işlevine sahip olduğu anlaşılan tepe üzerinde; dörtgen planlı, yer yer kiklopik örgü niteliğinde kabaca düzleştirilmiş kaya bloklarından yapılmış ortalama 1,5 m duvar kalınlığına sahip, 35x45 m ölçülerinde bir kale yapısı yer almaktadır (Şekil 2.6 A). Alan içerisinde birkaç adet kaçak kazı çukuru yer almaktadır. Alan içerisine ve tepenin üst eteklerine dağılmış moloz taşlar, duvarların en azından üst kısımlarının kiklopik örgüye sahip olmadığını ve daha küçük taşlardan inşa edildiğini göstermektedir. Alanda bol miktarda Demir Çağ ve Orta Çağ seramik örnekleri tespit edilmiştir (Şekil 2.6 B).

Kalenin bulunduğu tepe, yaklaşık 250 m uzunluğunda bir sırt şeklinde düşük bir eğimle güneşe doğru uzanmaktadır. Bu sırtın güney ucunda ise Helva Kalesi Yerleşimi ismini verdiğimiz alan bulunmaktadır. Kabaca 10 dönümlük bir alanı kapsayan yerleşim, mevzubahis sırtın güneyde çayırılık vadi tabanına doğru az bir eğimle alçaldığı yamaçlarda yoğunlaşmıştır. Bununla birlikte üzeri oldukça düz sırtın bir kısmının da yerleşim yeri olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır (Şekil 2.6 C). Sırlı ve sırsız Orta Çağ seramik örneklerinin yoğun bir şekilde görülebildiği yerleşimin (Şekil 2.6 D), hemen kuzeyindeki kale ile ilişkisini kesin bir şekilde ortaya koyabilmek mümkün olmasa da kalenin, Orta Çağ'da yerleşimin güvenliğinin sağlanması noktasında önemli olabileceği akla gelmektedir.



Şekil 6. A. Kalenin Konumu ve Temel Seviyesinde Duvar Kalıntısı B. Alandan Seramik Örnekleri C. Yamaç Yerleşiminin Konumu D. Yerleşimden Seramik Örnekleri

Mimari İzler

Gez Köprüsü ve Hanları

Bayburt'a yaklaşık 10 km uzaklıktaki Gez Köyü'nün kabaca 1,8 km güneydoğusunda, modern Bayburt-Erzurum yolunun 115 m güneyinde, Çoruh Nehri'nin güney kıvrımı ucundakonumlanmaktadır. Köprü ve yol kalıntısının bulunduğu bu alanda vadi yaklaşık 150 m'ye kadar daralmaktadır. Yapının güneyinde Saritaş ve Kurtyurdu tepeleri, kuzeyinde ise Balkaya tepesi yer almaktadır.

Nehrin güney kıyısında, yer yer kayalık bir alanda yaklaşık 27 m uzunluğunda ve en sağlam yerinde 3,5 m yüksekliğinde, harçlı ve kabaca düzleştirilmiş moloz taş örgülü bir duvar kalıntısı yer alır. Kuzey-güney doğrultulu duvar örgüsü, kuzey uçta batıya doğru yaklaşık 5 m daha devam eder, ancak bu kısım büyük ölçüde yıkılmıştır. Yapının hemen üzerinden açılan toprak yolun hafriyatı antik yolun kalıntılarını büyük ölçüde kapatmıştır ve ilerleyen alanlarda antik yolun açılan bu yolun altında kaldığı anlaşılmaktadır. Yine de duvar üzerinde kısmen sağlam kalmış eski yolun, yaklaşık 5 m genişliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu bu duvarın, nehir yatağı boyunca doğuya doğru ilerleyen bir yolun ve aynı zamanda nehrin karşı kıyısına geçişi sağlayan bir ahşap köprünün destek duvarı olduğu görülmektedir. Nitekim yapının karşısında, nehrin diğer kıyısında büyük taş bloklar ile inşa edilmiş, yaklaşık 5x5 m ölçülerinde ve yoğun bitki örtüsü altında kalmış bir köprü ayağı görülebilmektedir. Bu ayağın karşısında duvar üzerinde köprü iskeletini oluşturan ahşapların boşlukları tespit edilmiştir (Şekil 2.7 A). Alandaki incelemeler, köprünün yaklaşık 11-12 m uzunluğunda ve 4-5 m genişliğinde olduğunu göstermektedir. Bu doğrultuda, köprü kalıntısının 200 m kuzeydoğusunda Gez Hanları'nın da yer aldığı alanda kurulmuş bir çiftlikteki Gez Köyü sakini, köprünün 50-60 yıl öncesine kadar sağlam olduğunu ve iki öküz arabasının yan yana geçebilecek büyüklükte olduğunu aktarmıştır. Buna ek olarak ana kervan yolunun modern yolun altında kaldığını, Gez Hanları'ndan bir tali yolun köprüye doğru ayrıldığını ve nehri geçerek Bayburt-Genç Osman Köyü istikametinde devam eden yol ile birleştiğini belirtmiştir.

Yukarıda da belirtildiği üzere köprünün 200 m kuzeydoğusunda, Bayburt-Erzurum yolunun hemen kuzeyinde, Gez Hanları ismiyle de bilinen alanda han yapısının neredeyse yok olmuş temel duvarları görülebilmektedir (Şekil 2.7 B).



Şekil 7. A. Ahşap Köprünün Taşıyıcı Duvarı B. Gez Hanları Alanı

Maden Hanı

Maden Köyü'nün doğu çıkışında han olarak hizmet vermiş, 57x41 m ölçülerinde düzgün kesme ve moloz taş duvar örgülü bir yapı bulunmaktadır (Şekil 2.8). İçerisinde birçok küçük oda barındıran yapının 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başları boyunca yoğun bir şekilde kullanıldığı yöre halkı tarafından aktarılmaktadır.



Şekil 8. A. Han Yapısının Genel Görünümü B. Yapının Duvar Örgüsü

Yanık Köprü 2

Masat Köyü'nün yaklaşık 5,5 km doğusunda, Yanık Köprü 1 ismiyle bilinen betonarme köprünün 500 m doğusunda ve Taşçılar Köyü yol ayrımının 200 m batısında, Çoruh'un ana kollarından biri olan Masat Deresi üzerinde yer almaktadır. Asfalt yolun hemen kuzeyinde yer alan köprü kalıntısının 900 m doğusunda HES göleti yer alır ve köprünün hem doğusunda hem de batısında birkaç konut ve ören yer alır.

Nehrin güney kıyısında büyükçe bir kayanın dibinde inşa edilmiş olan köprünün bir ayağı nispeten sağlam kalmış olup, nehir içerisinde kemer ve diğer bileşenlerine ait düzgün kesme taş bloklar görülebilmektedir (Şekil 2.9 A). Günümüze gelebilmiş olan köprü ayağı kayalık bir zemine oturtulmuştur ve güneyi yüksekçe bir kaya çıkıntısına yaslanmaktadır. Sel sularına karşı doğal bir engel oluşturan bu kayalık alanın köprü yapımı için özellikle tercih edildiği anlaşılmaktadır. Köprü ayağının zemine oturan 1 m yüksekliğindeki alt üç sırası düzleştirilmiş kaya bloklarından inşa edilmiştir. Temel işlevine sahip bu üç dizinin alt sırasında taşlar birbirine zıvanalar ile bağlanmıştır. Demirden yapılmış yaklaşık 50 cm uzunluğundaki zıvanalar, deliklerine kurşun ile sabitlenmişlerdir (Şekil 2.9 B). Alttaki bu 3 sıra, aynı zamanda kemer duvarını taşımaktadır.

Temel işlevi gören üç sıra taş dizisinin üzerinde ise 2,27 m yüksekliğinde, düzgün kesme sarı Bayburt Taşı'ndan harçlı duvar örgüsü yer alır. Bu duvarın kemer çıkıntısı ile birlikte uzunluğu 4.80 m'dir. Taşıyıcı duvarın orta kısmındaki 2,07 m genişliğindeki kemer çıkıntısından köprünün tek gözlü olduğu anlaşılmaktadır. Köprüden kuzeybatı istikametinde devam eden antik yol az da olsa takip edilebilmektedir. Yamaç boyunca yer yer yolun istinat duvarına ait taş dizileri görülebilmektedir. Bunların dışında, köprü ayağının üzerinde bir adet kaçak kazı çukuru yer almaktadır ve temel kısmındaki taşlardan birkaçının insan eliyle yerinden sökülmüş olduğu anlaşılmaktadır.

Yaklaşık 12-13 m uzunluğundaki bu taş köprü, Masat Vadisi üzerinden Erzurum Ovası'na inen antik yolun önemli bir bileşeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Köprünün tarihlendirilmesi noktasında kesin bir veri bulunmasa da Selçuklu veya Osmanlı Dönemi'nde yapılmış olabileceği akla gelmektedir.



Şekil 9. A. Köprü Ayağının Genel Görünümü B. Temel Duvarındaki Zıvana Örneği

Sonuç

Masat Vadisi'nde yürütülen arkeolojik yüzey araştırmaları, önemli sonuçları ortaya koymuştur. Erzurum-Trabzon anayolunun 19. yüzyılın sonlarına doğru Kop Dağı'na kaydırılmasına kadarki süreçte dönemsel olarak ön plana çıktığı anlaşılmaktadır. Gözetleme kulesi veya kale ve höyük niteliğindeki alanlarda tespit edilen seramik örnekleri, bu rotanın özellikle Erken ve Orta Demir Çağ'da yoğun bir şekilde kullanıldığına işaret etmektedir. Kale Tepesi Gözetleme Kulesi ismi verilen alanda ise Geç Demir Çağ'a tarihlendirilebilecek bir adet boyalı amorf seramik örneği tespit edilmiştir. Demir Çağ'da Erzurum coğrafyasında varlığı bilinen Urartular'ın bu rotayı kullanarak Bayburt ve Gümüşhane çevrelerinin zengin maden kaynaklarına veya Karadeniz'e ulaşmış olabileceği akla gelmektedir, ancak bu noktada söz konusu güzergâhta yapılan araştırmalarda Urartular'a dair herhangi bir kanıt ulaşılamamıştır. Çoruh Nehri boyunca kuzeye doğru devam eden rotanın güvenliğini sağlamak için vadiye hâkim tepelere konumlandırılan kale ve gözetleme kuleleri, mimari açıdan da Demir Çağ tipolojisine uygundur. Demir Çağ'ın sonlarına doğru, MÖ 400 dolaylarında, Pers topraklarından Yunanistan'a dönmek üzere Karadeniz'e ulaşmaya çalışan Ksenophon ve askerlerinin Texier'in de vurguladığı gibi bu rotayı kullanmış olabilecekleri düşünülebilir. Nitekim Erzurum coğrafyasından Karadeniz'e, Trabzon Limanı'na ulaşmak için kullanılabilecek en kısa rotalardan biri Masat Vadisi'dir. Diğer yandan Masat Vadisi güzergâhının Helenistik Çağ ve Roma Dönemi'ndeki kullanımı ve önemine dair bir veri elde edilememiştir.

Mevzubahis rotanın Orta Çağ'da da ön plana çıktığını destekleyen kanıtlar azımsanmayacak kadar fazladır. Daha çok yamaç yerleşimi niteliğindeki alanlarda ve bazı güvenlik yapılarında tespit edilen seramik örnekleri bu bağlamda değerlendirilmiştir. Ancak bu örneklerin Orta Çağ'ın geç evrelerine ait olma ihtimali daha yüksektir. Bu örneklerden başka Çoruh Nehri'nin ana kaynaklarından biri olan Masat Deresi üzerinde tespit edilen bir köprü ayağı ve kalıntılarını, Selçuklu Dönemi'ne tarihlendirmek mümkün görünmektedir.

Yukarıda da anlatıldığı üzere, Erzurum'dan Bayburt ve Trabzon'a veya tam tersi istikamette yolculuk yapan seyyahlardan da anlaşılacağı gibi, Osmanlı Dönemi'nin son evrelerine kadar kullanılan Masat Vadisi rotası üzerinde, bu döneme dair özellikle han yapılarının izleri takip edilebilmektedir. Ayrıca güzergâh üzerinde özellikle kışın yapılan seyahatlerde rotayı belirleyen yere dikilmiş direkler, dikkate değerdir. Bir tür mil taşı işlevine sahip olduğu düşünülen bu ahşap direklerin Osmanlı döneminde yoğun bir şekilde yollar

üzerinde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Güzergâh üzerinde yapılan araştırmalar, Yukarı Çoruh ve Fırat havzalarını birbirine bağlayan bu rotanın en azından Demir Çağı'ndan beri bilindiğini ve bazı dönemlerde önemini kaybetse de genel anlamda binlerce yıl aktif olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.

Kaynaklar

Ainsworth, F. William. *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia*. London: John W. Parker, 1842.

Brennan, Peter V. "Obsidian from Volcanic Sequences and Recent Alluvial Deposits, Erzurum District, North-Eastern Anatolia: Chemical Characterization and Archaeological Implications". *Ancient Near Eastern Studies*. 37 (2000): s. 128-152.

Curzon, Robert. *Armenia: A Year at Erzeroom, and on the Frontiers of Russia, Turkey, and Persia*. New York: Harper & Brothers, 1854.

Çelik, Dilan ve Eylem Güzel. "Eugène Flandin'in Gravürlerinde İslam Dinî Mimarisi". *Uluslararası İnsan ve Sanat Araştırmaları Dergisi*. 6/1 (2021): s. 95-110.

Emir, Osman. "Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına Ulaşan Tarihi Yollar". *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*. Haz., Mehmet Okur, Ülkü Köksal ve Volkan Aksoy. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları. (2020): s. 1-23.

Flandin, Eugene. *Voyage en Perse*. Cilt 1. Paris: Gide et J. Baudry, 1851.

French, H. David. *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*. Ankara: British Institute, 2016.

Gündoğdu, Hamza ve Haldun Özkan. "Erzurum Çevresinden Bazı Köprüler". *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*. 0/1 (2010): s.23-45.

İlhan, Hüseyin. *Yüzey Araştırmaları Işığında Bayburt ve Gümüşhane Çevresinde Helenistik-Roma Dönemleri (MS VI. Yüzyıl Başlarına Kadar)*. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Erzurum 2019.

Paradeisopoulos, K. Iordanis. "Analogies between Xenophon's parasang and Hamilton's post-hour". *Greek, Roman and Byzantine Studies*. 55 (2015): s. 353-390.

Texier, Charles. *Description de l'Arménie, la Perse et la Mésopotamie*. Paris: Typ. de F. Didot freres, 1842.

Tozlu, Selahattin. "Trabzon-Erzurum Ana Yolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)". *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler* (21 Mayıs 2001). İstanbul: Glabus Dünya Basımevi. (2002): s.179-198.

Ussher, John. *A Journey from London to Persepolis: Including Wanderings in Daghestan, Georgia, Armenia, Kurdistan, Mesopotamia, and Persia*. California: Hurst and Blackett, 1865.

Anadolu Yollarında Haçlılar: Zorluklar ve Zorunluluklar

Dr. Öğr. Üyesi Serkan ÖZER*

Özet

1096-1099 yıllarını kapsayan Birinci Haçlı Seferi'nde Kudüs'e kadarki yolculuklarında Haçlılar, türlü zorluklarla karşılaşmışlardır. Bu yolculukta Haçlıları en çok zorlayan Anadolu toprakları olmuştur. Anadolu'yu geçerken sadece bedenen değil ruhen de yıpranmış olan Haçlılar, inançları konusunda da zorlu bir sınav vermek zorunda kalmışlardır. Bu süreçte Haçlı ordusu, Anadolu'da daha kestirme bir yol yerine daha uzun bir güzergâhı tercih etmek zorunluluğuyla karşılaşmıştır. Haçlı ordusunun bu tercihinde kurak ve sıcak yollardan geçmeyi göze alamaması ve iışeyi kolaylaştırma kaygısının yanı sıra Türk saldırıları ihtimali de belirleyici olmuştur. Buna rağmen Sultan I. Kılıç Arslan'ın yol boyunca yiyecek ve içecek kaynaklarını kurutmuş olması Haçlıların zaman zaman tercih ettikleri güzergâhın dışına çıkmalarına dahi neden olmuştur. Anadolu topraklarındaki bu zorlu yolculuklarında Haçlılara açlık, susuzluk, kurak coğrafya, sarp geçitler ve Türk saldırıları zulmetmiştir. Öyle ki Haçlılar arasında suya kavuşunca çok su içmekten ölenlere, bebeklerini terk eden kadınlara, ağır silahlarını satarak daha hafif silahlar edinmeye çalışanlara, bunu başaramayınca silahlarını fırlatıp atanlara ve nihayet bu zorluklara dayanamayarak geri dönenlere rastlanmaktaydı. Haçlı kroniklerini esas alan bu bildiri, Haçlı ordusunun Anadolu'da takip ettiği yolları, coğrafyanın arz ettiği zorlukları ve yolculuk boyunca yaşanan ruhsal çöküntüleri incelemektedir.

Anahtar Kelimeler: Birinci Haçlı Seferi, Türkler, Anadolu, Yollar.

Crusaders on Anatolia Roads: Challenges and Obligations

Abstract

In the First Crusade, which covers the years 1096-1099, the Crusaders faced various difficulties during their journey to Jerusalem. During this journey, Anatolian lands were the most difficult for the Crusaders. The Crusaders, who were worn out not only physically but also spiritually while passing through Anatolia, had to give a tough test regarding their beliefs. In this process, the Crusader army faced the necessity of choosing a longer route instead of a shorter course in Anatolia. In this preference of the Crusader army, the possibility of Turkish attacks was also decisive, in addition to the fact that they could not afford to pass through dry and hot roads and was worried about facilitating food supplies. Despite this, the fact that Sultan Kılıç Arslan I. dried up water sources and food supplies along the way caused the Crusaders to go out of the route they preferred from time to time. Hunger, thirst, arid geography, steep passes, and Turkish attacks persecuted the Crusaders during their arduous journey in Anatolia. So much so that among the Crusaders, there were people who died from drinking too much water when they got water, women who abandoned their babies, those who tried to buy lighter weapons by selling their heavy weapons, those who threw their weapons when they failed to do so, and finally those who could not stand these difficulties and returned. Based on the Crusader chronicles, this paper examines the paths followed by the Crusader army in Anatolia, the difficulties presented by the geography, and the mental depression experienced during the journey.

Keywords: First Crusade, Turks, Anatolia, Roads.

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, serkan.ozer@erzurum.edu.tr

Giriş

Haçlı seferlerinin ilginç simalarından Blois ve Chartres Kontu Stephen, İznik'in zaptı sonrasında sevgili eşine yazdığı mektupta "Antakya bizi engellemezse hakkında çok fazla bahsettiğim İznik'ten Kudüs'e beş hafta içinde ulaşacağımızı sana bildiriyorum" demişti.¹ Ancak İznik'ten hareket eden Haçlı ordusunun Anadolu'yu kat ederek Antakya'ya ulaşması dört ay; Kudüs'e ulaşması ise yirmi beş ay sürmüştü.²

Katolik Kilisesi tarafından hayata geçirilen ve Türk-İslam dünyasını hedef alan Haçlı Seferleri (1096-1291), dünya tarihinin en önemli olaylarının başında gelmektedir. Yaklaşık iki yüzyıllık süre zarfında dokuz büyük sefer düzenleyerek İslam dünyasını kana bulayan Haçlılar, yalnızca ilk seferlerinde hedeflerine ulaşabilmişlerdir. 1096-1099 yılları arasında kapsayan Birinci Haçlı Seferi ile Urfa, Antakya ve Kudüs'ü ele geçiren Haçlılar, buralarda birer devlet kurmuşlar ve bu kazanımlarını koruyarak zamanla topraklarını genişletme ve Doğu'da tutunma imkânı bulmuşlardır. İlk üç seferde ve arada düzenlenen 1101 Yılı Haçlı Seferleri'nde Anadolu güzergâhını kullanan Haçlı orduları, başkent İznik'in kaybı sonrasında Orta Anadolu'ya çekilerek buralara sağlam bir şekilde yerleşen Türklerin zamanla bu yolu kapatmaları üzerine daha sonraki seferlerde deniz yolunu kullanmak durumunda kalmışlardır.³

Yahudi kıyımıyla başlayan, Ortodoks Hıristiyanların katliyle devam eden ve binlerce Müslümanın acımasızca öldürülmesiyle nihayete erdirilen korkunç olaylar silsilesini ifade eden Birinci Haçlı Seferi'nin (1096-1099) tarihte ayrı bir önemi vardır. Avrupa içlerinden Kudüs'e uzanan yolda Türkler/Müslümanlar kadar Ortodoks Hıristiyanları da olumsuz yönde etkileyen bu seferden bizzat Haçlılar da kendi paylarına düşeni almışlar, ancak büyük travmalara neden olan Anadolu'dan çıkmayı başararak hedeflerine ulaşmayı bilmişlerdir. Bu süreçte Haçlıların Anadolu'daki ilk başarıları, Türkiye Selçuklu Devleti'nin başkenti İznik'i kuşatmaları ve şehrin imparatorun temsilcilerine tesliminde (19 Haziran 1097) hazır bulunmalarıdır. Bizans'ın kazanç hanesine yazılan bu başarının ardından Kudüs'te son bulacak olan zorlu yolculuklarına başlayan Haçlılar, şehri yağmalayamamış olmaktan mütevellid öfkelerini belli etmişlerse de cömert davranan imparator, onları teskin etmeyi başarmıştı.⁴ İznik'in kaybının ardından şehir önlerinden çekilen Sultan I. Kılıç Arslan ise

¹ Abdurrahman Onur Çalışır, **Denizaşırı Ülke'den Havadisler: Haçlıların Mektupları (1097-1252)**, Kutlu Yayınevi, İstanbul 2018, s. 20.

² Işın Demirkent, **Haçlı Seferleri**, Dünya Kitapları, İstanbul 2004, s. 34.

³ Detaylar için Bkz. Işın Demirkent, "Haçlı Seferleri ve Türkler", **Türkler**, VI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 651-668.

⁴ İznik'in zaptı için Bkz. Işın Demirkent, "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması (6 Mayıs-19 Haziran 1097)", **Haçlı Seferleri Tarihi (Makaleler-Bildiriler-İncelemeler)**, Dünya Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 21-42; Aynı Müellif, **Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan**, TTK, Ankara 1996, s. 24-28; Aydın Usta, **Haçlı Seferlerinde Kuşatma**, Yeditepe Yay., İstanbul 2015, s. 64-77; Steven Runciman, **Haçlı Seferleri Tarihi**, I, çev. Fikret Işıltan, TTK, Ankara 1998, s. 135-138; Blois kontu Stephen, eşi Adele'e yazdığı mektupta imparatorun en başından beri Haçlılara karşı çok cömert davrandığını dile getirmiş ve İngiltere kralı olan kayınpederinin de kendisine pek çok mal verdiğini ancak imparatorun verdikleriyle kıyaslanamayacağını belirtmiştir. İmparatorun İznik'in teslimi sonrasındaki cömertliği ise daha çok Haçlıları yatıştırmakla alakalı idi. Çalışır, **Haçlıların Mektupları (1097-1252)**, s. 18-19.

Dânişmendli Beyi Gümüştekin ve Kayseri'nin Selçuklu Beyi Hasan'dan yardım isteyerek Haçlılara saldırmak için uygun bir an beklemeye başlamıştı.⁵

Haçlıların Anadolu'da Takip Ettikleri/Etmek Zorunda Kaldıkları Yollar

26 Haziran 1097 tarihinde Anadolu yolculuklarına başlayan Haçlılar, Sakarya Köprüsü yanındaki Osmaneli'den (Lefke) geçip Eskişehir yakınlarındaki Dorylaion'a (Şarhöyük) doğru yol aldılar.⁶ Haçlılar, Anadolu'da hangi yolu/güzergâhı tercih ederse etsinler Eskişehir'den geçmek durumundaydılar.⁷ Bu yolculukta takip edebilecekleri daha güvenli ana ve tali yollar bulunmakla birlikte⁸ gerek ordunun ağır teçhizatlı şövalyelerden ve çok sayıda yayadan oluşması gerekse Türklerin ani baskınlarına uğramaları ihtimali, Haçlıları doğrudan/kısa yolları kullanmaktan alıkoymuştur. Buna göre Haçlılar, Eskişehir'den doğruca bir yürüyüşle Ankara'ya ulaşabilir; ardından Kulu-Cihanbeyli üzerinden Konya-Ereğli güzergâhını tercih ederek Gülek Boğazı'nı aştıktan sonra Antakya'ya ulaşabilirlerdi. Ancak Haçlılar, Eskişehir, Bolvadin, Yalvaç, Akşehir, Konya, Ereğli, Kayseri, Komana, Göksun, Maraş, Antitoroslar güzergâhını kullanarak Antakya'ya inmeyi tercih etmek zorunda kaldılar.

Haçlıların bu güzergâhı tercih etmelerinin bazı geçerli sebepleri bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Tuz Gölü Havzası'nın arz ettiği zorluklardır. Eğer Haçlılar Ankara-Kulu-Cihanbeyli güzergâhını kullansalardı Tuz Gölü Havzası'nı geçmek durumunda kalacaklardı. Ancak ağır teçhizatlı bir ordunun yaz ayında bu yolu kullanması mümkün olmadığından Haçlılar, Akşehir üzerinden Konya'ya inmeyi tercih ettiler.⁹ Ayrıca Haçlı ordusunun Ankara'ya yönelmesi halinde karşılıklarına güçlü Dânişmendli beylerinin çıkma riski de bulunmaktaydı.¹⁰ Bununla birlikte tercih ettikleri yol bile emniyetli değildi. Son yirmi yıldır devam eden savaşlarda, yol üzerindeki köyler tahrip edilmiş; tarlalar ekilememiş; kuyular pisletilmiş, köprüler çökmüş veya tahrip edilmişti. Güzergâh boyunca nüfusu giderek azalan yerleşim yerlerindeki insanların bilgi vermek konusunda oldukça ürkek davranmaları da Haçlıların işini zorlaştırmaktaydı.¹¹ Aşağıda belirtildiği üzere Sultan I. Kılıç Arslan'ın Haçlıları yıpratmak için aldığı tedbirler de bu yolu daha da çekilmez hale getirmişti.

Haçlıların yol tercihindeki ikinci önemli neden, iase sorunudur. Önleri sıra çekilen sultanın kaynakları kurutması üzerine¹² Haçlılar, güzergâhlarından ayrılarak yiyecek-içecek bulmak maksadıyla Yalvaç'a yöneldiler. Ardından Sultan Dağı'nı aşarak Akşehir yakınlarında ana

⁵ Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 28-29; Runciman, I, s. 141; İbn Kalânîsi, sultanın vergiler koyduğunu, cihat ilan ederek Türkleri yardıma çağırdığını ve kendisine katılımların olduğunu kaydetmektedir. İbn Kalânîsi, **Şam Tarihine Zeyl -I. ve II. Haçlı Seferleri Dönemi-**, çev. Onur Özatağ, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2015, s. 1.

⁶ Ebru Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", **Belleten**, LXV / 243, TTK, Ankara 2001, s. 573.

⁷ Runciman, I, s. 141; Eskişehir, eski Roma'nın yol istasyonuydu ve Anadolu'ya açılan yolların anahtarı konumundaydı. Emrullah Kaleli, **Anadolu Selçuklu Devri Türk-Haçlı Münasebetleri (1096 -1192)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2004, s. 76; John France, **Victory in the East-A Military History of the First Crusade**, Cambridge University Press, 1994, s. 185.

⁸ Bkz. Runciman, I, s. 140-141; France, **Victory in the East**, s. 185-186.

⁹ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 573; Runciman, I, s. 144.

¹⁰ Runciman, I, s. 144.

¹¹ Fulcherius Carnotensis, **Kudüs Seferi -Kutsal Toprakları Kurtarmak-**, çev. İlcan Bihter Barlas, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2009, s. 71-72; Runciman, I, s. 144.

¹² Fulcherius Carnotensis, s. 71; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 573;

güzergâhlarına dönen Haçlılar, Ağustos ayı ortalarında Türklerin boşaltmış oldukları Konya'ya ulaştılar.¹³ Meram'da birkaç gün dinlenen Haçlılar, Ereğli yakınlarında başarısız bir baskın düzenleyen Türklerin kuzeye çekilmesinin ardından Ereğli'ye girdiler.¹⁴

Haçlıların yol tercihindeki diğer önemli bir neden ise Gülek Boğazı ve sarp dağların arz ettiği zorluklardı. Ereğli'den sonra iki güzergâh kullanılabilirdi. İlki *hacı yolu* olarak bilinen ve Gülek Boğazı, Tarsus, Adana, İskenderun hattından Antakya'ya uzanan yoldu. Haçlıların 350 km'lik bir yolculuğu ifade eden bu kestirme yolu kullanmaları, ana yoldan ayrılmadan doğrudan Antakya'ya ulaşmaları anlamına geliyordu. Kayseri üzerinden Antitoros Dağlarını geçerek Göksun ve Maraş'a ulaşan ikinci yol ise 630 km'den fazlaydı. Dolayısıyla ağır Haçlı ordusu, sarp ve dar geçitleri barından ilk yolda tehlikelere açık olacağı için Haçlılar, Ereğli-Kayseri-Maraş istikametinden Antitoros Dağlarını aşıp Amanos Geçidi'nden Antakya'ya ulaşan ikinci yolu tercih ettiler. Bu tercih, aynı zamanda Haçlıların Türklerin hâkimiyetinde bulunan Çukurova yerine kendilerine dost olan Ermeni topraklarından geçmeleri anlamına gelmekteydi.¹⁵

10 Eylül civarında Ereğli'den hareket ederek Kayseri'ye yönelen Haçlı ordusu,¹⁶ Augustopolis Köyü yakınlarında Türklerin saldırısını boşa çıkardıktan sonra Eylül ayı sonlarında Kayseri'ye ulaşmayı başardılar. Haçlı ordusunun Kayseri'den sonra Ermenilerin yaşadıkları ve o sırada Dânişmendliler tarafından kuşatılmakta olan Komana (Placentia)'ya ulaşmaları üzerine Türkler derhal geri çekildiler.¹⁷ Nihayet Komana'dan güneydoğuya yönelerek Ermenilerin yaşadığı Göksun ve Maraş'tan geçen Haçlılar, 20 Ekim 1097'de Antakya Ovası'na indiler.¹⁸

¹³ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 573-574.

¹⁴ Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 31; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 574.

¹⁵ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 574; France, **Victory in the East**, s. 188-189; Runciman, I, s. 145-146; Kaleli, **Anadolu Selçuklu Devri Türk-Haçlı Münasebetleri (1096 -1192)**, s. 77. Haçlıların Ermeni topraklarındaki rahat durumu için ayrıca Bkz. Sevtap Gölgesiz Karaca, "Latince Kaynaklar Işığında Birinci Haçlı Seferi Ana Ordusu'nun Maraş Şehri'nden Geçiş", **TAD**, 37 (63), 2018, s. 191-194.

¹⁶ Bu arada ordu, Ereğli'de bulunurken ana Haçlı ordusundan ayrılan Tankred ve Baudouin, Çukurova'ya inerek kendilerine hâkimiyet alanları bulmayı hedeflediler. Tankred, Gülek Boğazı'nı aşmayı tercih ederken Baudouin, Niğde üzerinden Çukurova'ya indi ve iki Haçlı liderinin burada mücadelesi vuku buldu. Nihayet, Baudouin Urfa'dan gelen daveti değerlendirerek bölgeye hareket ederken Tankred, İskenderun sonrasında Amanos Dağları'nı aşarak Antakya'da ana orduya katılmak için yoluna devam etti. Ana ordudan ayrılan Tankred'in Baudouin ile mücadelesi ve Antakya'ya kadarki yolculuğunun en detaylı anlatımını Radulphus vermiştir. Radulphus Cadomensis (Ralph of Caen), **The Gesta Tankredi of Ralph of Caen -A History of the Normans on the First Crusade**, transl. Bernard S. Bachrach, David S. Bachrach, Hampshire 2005, s. 57-70; Ayrıca Bkz. **Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği-Başlangıçtan Kudüs'ün Zaptına Kadar- (I-VIII. Kitaplar)**, haz. Ergin Ayan, Ötügen Neşriyat, İstanbul 2016, s. 139-150; **Anonim Haçlı Tarihi (Gesta Francorum et Aliorum Hierosolymitanorum)**, çev. Ergin Ayan, Selenge Yay., İstanbul 2013, s. 77-78; Peter Tudebodus, **Bir Tanığın Kaleminden Birinci Haçlı Seferi -Kudüs'e Yolculuk-**, tercüme ve notlar: Süleyman Genç, Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 86-87; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 574-575; Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 32.

¹⁷ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 575;

¹⁸ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 575; Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 32; Maraş sonrasında Haçlılar, Türkoğlu-Nurdağı-İslâhiye-Hassa-Kırıkhan istikametinde Amik çukurunu takip etmiş ve Antakya'ya ulaşmışlardı. Bkz. Özlem Genç-Harun Korunur, "Antakya'nın Haçlılar Tarafından Ele Geçirilişi", **Studies of the Ottoman Domain**, VI (10), 2016, s. 63.

Haçlıların bu güzergâhı takip etmelerini tavsiye eden ve başarılı bir şekilde Antakya'ya ulaşmalarını sağlayan kişi, imparatorun temsilcisi olarak sefere katılan Bizanslı General Tatikios idi.¹⁹ Ancak Haçlılar, işler yolunda gitmediğinde ya da bir zorlukla karşılaştıklarında onu ihanetle suçlamaktan çekinmediler.²⁰ Oysa imparatora vasallık yemini ederek Anadolu'ya geçirilen Haçlıların onunla anlaşma yapıp yardımını temin etmelerini önemli bulan Haçlı tarih yazarı Fulcherius, şu değerlendirmede bulunmuştur: “şu bir gerçektir ki onlar imparatorla dostluk kurup yardımını almamış olsalardı bizler için bu yolculuğu yapmak bu kadar kolay olmazdı.”²¹ Yazarın kaydından da anlaşılacağı üzere Bizans birlikleri, Haçlıların düşündüklerinin aksine bu yolculuğu ellerinden geldiğince kolaylaştırmışlardı.

Haçlı Ordusunun Bölünme Zorunluluğu

Kaynakların geneli, 26 Haziran 1097'de Anadolu yolculuklarına başlayan Haçlıların, Sakarya Nehri yakınında bulunan Göksu üzerindeki bir köprüye geldiklerinde gece karanlığında kendilerini bilinmeyen bir yolda bulduklarını, doğru yolda olup olmadıklarından emin olamadıklarını ve bu ikilemde iki gruba ayrılarak yürüyüşlerine devam ettiklerini kaydetmektedir.²² Ancak bu bölünmenin bir zorunluluktan kaynaklandığı ve yiyecek teminini kolaylaştırmak için ordunun iki ana gruba ayrılarak bir günlük ara ile ilerlemesinin kararlaştırıldığı aşikârdır.²³ Böylece kalabalık olduğu için çok ağır ilerleyen ordu, daha rahat hareket edebilecekti. Bu karar üzerine Godefroi'nin emri altındaki birlikten tamamen kopan Bohemond liderliğindeki birlikler, arada mesafe bırakmamaya özen göstererek yola koyuldular.²⁴

Buna karşılık ordunun ikiye ayrılmasını pek çok kimsenin hatalı bulduğunu kaydeden Radulphus, iase imkânı sunması bakımından büyük bir ordunun geniş bir alana yayılmasını daha avantajlı görmektedir. Ayrıca yazar, Bohemond ve Tankred'in kendi topraklarındaymış gibi rahat ve tedbirsizce ana ordudan ayrılmalarını da eleştirmektedir.²⁵ Keza Raimundus da

¹⁹ Haçlı ordusuna Tatikios kumandasında Bizans birlikleri de dâhil edildi. Anna Komnena'nın kaydına göre Tatikios'un görevi Haçlılara yardım etmek, onları tehlikelere karşı korumak ve ele geçirecekleri yerleri imparator adına teslim almaktır. Anna Komnena, **Alexiad (Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası)**, çev. Bilge Umar, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1996, s. 332. Willermus ise Tatikios adında hain, kurnaz ve yolları çok iyi bilen birinin Haçlı ordusuna dâhil edildiğini kaydetmiştir ve onun orduya hain olarak sokulduğunu düşünmektedir. Willermus Tyrensis, s. 112; Krş. Albertus Aquensis (Albert of Aachen), **Historia Ierosolimitana (History of the Journey to Jerusalem)**, transl. Susan B. Edgington, Oxford University Press, New York 2007, s. 95, 97.

²⁰ Işın Demirkent, “Tatikios (Türk Asıllı bir Bizans Kumandanı)”, **Bellekten**, LXVII / 248, TTK, Ankara 2003, s. 107; Runciman, I, s. 144; Emrullah Kaleli, **Haçlı Seferleri Zamanında Bizans ve Batılılar (1096-1204)**, Gece Kitaplığı, Ankara 2017, s. 241-242.

²¹ Fulcherius Carnotensis, s. 64-65.

²² Anonim Haçlı Tarihi, s. 71; Ordericus Vitalis, **The Ecclesiastical History of England and Normandy**, III, transl. Thomas Forester, London 1853, s. 98-99; Peter Tudebodus, s. 79; Guibert de Nogent, **The Deeds of God through the Franks (Gesta Dei per Francos)**, transl. Robert Levine, The Boydell Press, Woodbridge 1997, s. 65; Willermus Tyrensis, s. 129.

²³ Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 29; Runciman, I, s. 141; J. F. Michaud, **Haçlı Seferlerinin İlginç Olayları**, haz. Güray Kırpık, Lotus Yay., Ankara 2011, s.171.

²⁴ Albertus Aquensis, s. 129.

²⁵ Radulphus Cadomensis, s. 44-45.

bu bölünmenin konttan kaynaklandığını yani Bohemond'un patavatsızca ordudan ayrıldığını bildirerek Radulphus'u teyit etmektedir.²⁶

Türk Saldırıları Karşısında Haçlılar

İki gruba ayrılan Haçlılar, yukarıda ifade edildiği üzere Eskişehir'den geçmek durumundaydılar. Haçlı tarih yazarı Fulcherius, bu sırada I. Kılıç Arslan'ın Haçlıların geçecekleri yollar boyunca tuzaklar kurmakla meşgul olduğunu söylerken;²⁷ İbn Kalânîsî, sultanın geçit, boğaz ve yolları tuttuğunu belirtmektedir.²⁸ Haçlı ordusunu yakından takip eden sultan, Eskişehir'in kuzeybatısında yer alan Sarısu Ovası'nda konaklayan²⁹ Bohemond kumandasındaki orduya, 1 Temmuz 1097'de Haçlı ordusunun tamamı zannederek ani bir baskın düzenledi. Haçlıların ok ve yayı çok etkili bir şekilde kullanan Türklere karşı koymaları mümkün olmadı; hiç alışık olmadıkları bir tarzda savaşan Türkler, kurt gibi uluyor ve aralıksız ok yağdırıyorlardı. Ancak yola çıkarılan bir habercinin diğer Haçlı bölüğünü yardıma çağırması üzerine tüm dengeler bir anda değişti ve neye uğradığını şaşırarak Türklerin çok fazla kayıp vererek hızla çekilmesiyle Haçlılar zengin bir ganimete kavuştu.³⁰ Anonim Haçlı yazarının bu savaş dolayısıyla Türklerin cesaretlerini ve savaşçılık özelliklerini övmesine rağmen³¹ bu yenilgi, Haçlıların Anadolu'dan emniyetle geçmelerini sağlamıştır.³² Bu yenilgi sonrasında Haçlıların ilerleyişine mukavemet gösterecek yegâne güç, coğrafya ve onun arz ettiği zorluklardı. Amin Maalouf'un ifadesiyle sultanın yenilgisi sonrasında "istilacıya tek direnen doğadır artık. Toprağın çoraklığı, dağ patikalarının darlığı ve gölgesiz yollardaki kavurucu sıcaklar Frenklerin ilerleyişini biraz yavaşlatır. Eskişehir'den sonra normal koşullarda bir ayda geçmeleri gereken Anadolu'yu tam yüz günde kat edebilirler."³³

Konya'dan hareketle Ereğli'ye ulaşan Haçlıları bu defa Kayseri Beyi Hasan ve Dânişmend Emîri karşıladı. Steven Runciman'ın değerlendirmesine göre mezkûr beyler, Kayseri ve civarındaki topraklarını Haçlı tehlikesinden korumak için harekete geçmiş olmalıdırlar. Hatta Ereğli civarında görünmelerinin Haçlıları korkuya sevk edeceğini ve onları Toroslar üzerinden sahile inmeye zorlayacağını da hesaplamışlar gibi görünmektedirler.³⁴ Ancak

²⁶ Raimundus Aguilers, **Haçlılar Kudüs'te -Bir Papazın Gözünden İlk Haçlı Seferi-**, yay. haz. Süleyman Genç, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, s. 63; Bunun dışında herhangi bir bilgi vermeyen Raimundus Anadolu'daki zorlu yolculuktan bahsetmeyerek Eskişehir Savaşı'nın ardından Antakya kuşatmasının anlatımına geçmektedir. Bu sırada Kont Raymond hasta idi. Muhtemelen Provençallar bu sebeple önemli bir faaliyet içinde bulunmadılar. Ancak sebep ne olursa olsun sefere katılan bir yazar için Anadolu yolculuğunun anlatılmaması büyük bir eksikliklerdir. Raimundus Aguilers, s. 66, 150 no'lu dipnot.

²⁷ Fulcherius Carnotensis, s. 68; Ayrıca Bkz. Radulphus Cadomensis, s. 44; Willermus Tyrensis, s. 130.

²⁸ İbn Kalânîsî, s. 1.

²⁹ Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 29; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s. 573.

³⁰ Fulcherius Carnotensis, s. 68-71; Anonim Haçlı Tarihi, s. 71-73; Peter Tudebodus, s. 80-82; Albertus Aquensis, s. 131, 133 vd.; Raimundus Aguilers, s. 63-65; Willermus Tyrensis, s. 130-133; Radulphus Cadomensis, s. 45 vd.; Guibert of Nogent, s. 65-68; Ordericus Vitalis, III, s. 99-102; Anna Komnena, s. 332; Runciman, I, s. 142-143; Çalışır, **Haçlıların Mektupları (1097-1252)**, s. 21-22; Willermus, sultanın saldırısında yaya ve süvarilerden iki bin kişinin öldürüldüğünü haber vermektedir. Willermus Tyrensis, s. 131.

³¹ Anonim Haçlı Tarihi, s. 73-74; Peter Tudebodus, s. 83; Guibert of Nogent, s. 68.

³² Runciman, I, s. 143.

³³ Amin Maalouf, **Arapların Gözünden Haçlı Seferleri**, çev. Ali Berktaş, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2007, s. 31.

³⁴ Runciman, I, s. 145.

tereddüt etmeksizin saldırıya geçen Haçlılar karşısında tutunamayan Türk beyleri, hızla kuzeye çekilerek Ereğli'yi Haçlılara bırakmak zorunda kaldılar.³⁵

10 Eylül civarında kuzeydoğuya, Kayseri'ye yönelen Haçlı ordusunun bu sırada Augustopolis Köyü yakınlarında bulunan Hasan Bey'e ikinci bir saldırısı gerçekleşti ve Kayseri Beyi bozgun halinde çekilmek zorunda kaldı.³⁶ Yolculuklarını geciktirmek istemeyen Haçlılar, Hasan Bey'in kalesini kuşatmaktan vazgeçtilerse de birkaç küçük köyü işgal etmeyi ihmal etmediler. Eylül'ün sonuna doğru Türklerin boşaltmış oldukları Kayseri'ye ulaşan Haçlılar³⁷, son olarak Komana'da Dânişmendliler ile karşı karşıya geldiler. Hızla çekilmeyi tercih eden Dânişmendlileri Bohemond takip etmişse de bir sonuç elde edememiştir.³⁸

Haçlıların Su ve Erzak Sıkıntısı

Sultan I. Kılıç Arslan, Eskişehir Savaşı'nda yenilmiş olmasına rağmen Haçlıların Anadolu'dan kolayca geçmesine izin vermedi. Gerilla taktiği uygulayarak Haçlıların önü sıra çekilen sultan, Haçlıların işine yarayabilecek her türlü malzemeyi tahrip etti; yiyecek kaynaklarını yakmak suretiyle ortadan kaldırırken su kaynaklarını zehirletti veya kapattırdı. Kısacası sultan, coğrafyayı Haçlılar için yararlanılamaz hale getirdikten sonra dağlık alanlara çekildi.³⁹ Öyle ki görgü şahidi Anonim Haçlı yazarı, sultanın aldığı tedbirler sonucunda Türkleri susuz ve yaşanmaz bir çölde takip ettiklerini; *ellerinin arasında ezerek yedikleri dikenler dışında yiyecek bulamadıklarını ve büyük bir susuzluk çektiklerini* kaydetmiştir.⁴⁰ Bereketli Anadolu toprakları Türkler tarafından harap edildiği ve nüfus azaldığı için yiyecek sıkıntısı yaşadıklarını bildiren Fulcherius da Haçlıların, sadece bölgede rastladıkları bazı çiftliklerden temin edebildikleri kısıtlı yiyeceklerle az da olsa karınlarını doyurma imkânı bulduklarını yazmıştır.⁴¹ Sultanın aldığı tedbirlerin sonuç verdiğini kaydeden Albertus ise Haçlıların Eskişehir yakınlarında Malabrunias adında bir vadiye yöneldiklerini; zorlu arazinin, kayalar arasındaki dar geçitlerin ve Temmuz sıcağının ordunun hareketini zorlaştırdığını bildirmektedir. Yazarın kaydına göre yaşanan şiddetli kuraklık ve susuzluk dolayısıyla Haçlı ordusunda beş yüzden fazla insan hayatını yitirmiş ve çok sayıda at, eşek, deve, katır, öküz telef olmuştu.⁴²

Anonim Haçlı yazarının *iyi ve lezzetli yiyeceklerin bulunduğu daha verimli topraklar* olarak tanımladığı Konya'ya ulaşmalarıyla Haçlılar sefaletlerini bir parça olsun giderebildiler.

³⁵ Anonim Haçlı Tarihi, s. 76-77; Peter Tudebodus, s. 85-86; Guibert of Nogent, s. 69-70; Ordericus Vitalis, III, s. 103-104; Anna Komnena, s. 332-333; Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 31-32; Runciman, I, s. 145.

³⁶ Anna Komnena, s. 333, Runciman, I, s. 146; "Kayseri bölgesindeki topraklarını savunmak amacıyla Emir Hasan, bunlarla şiddetli bir çatışmaya girdi. Fakat Haçlıların ilerleyişini durduramadığı gibi, çekilmek zorunda kaldığı dağ eteklerinde askerleriyle birlikte şehit oldu; onun yiğitçe çarpışarak öldüğü bu dağa bugün bile Hasan Dağı denilmektedir. Bu dağın eteklerinde ve yakınlarında yapılmış birçok türbe ve ziyaret yerleri, yüzyıllardan beri Hasan Bey'in anısını Türk milletinin gönlünde yaşatmaktadır." Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 32; Ayrıca Bkz. Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, Turan Neşriyat, İstanbul 1971, s. 103-104.

³⁷ Runciman, I, s. 146.

³⁸ Anonim Haçlı Tarihi, s. 79-80; Peter Tudebodus, s. 88-89; Guibert of Nogent, s. 73; Ordericus Vitalis, III, s. 105-106; Runciman, I, s. 146.

³⁹ Demirkent, **Sultan I. Kılıç Arslan**, s. 31; Runciman, I, s. 144.

⁴⁰ Anonim Haçlı Tarihi, s. 76; Ayrıca Bkz. Peter Tudebodus, s. 85; Guibert of Nogent, s. 69; Ordericus Vitalis, III, s. 103.

⁴¹ Fulcherius Carnotensis, s. 71-72.

⁴² Albertus Aquensis, s. 139; Willermus Tyrensis, s. 134.

Şehirdekiler, Haçlılara bir günlük mesafe boyunca nadir bulunduğu için tulumlarla su tedarik etmelerini tavsiye etmişlerdi ki bu tedbir sayesinde Haçlıların Konya'dan Ereğli'ye kadarki yolculukları nispeten daha rahat gerçekleşti.⁴³ Kayseri'ye kadar su ya da erzak sıkıntısı yaşamadıkları anlaşılan Haçlılar, bundan sonrasında Ermenilerin meskün oldukları topraklara vardılar. Nitekim sakinleri tarafından büyük bir sevinçle karşılandıkları zengin ve görkemli Komana ile bir sonraki durakları Göksun, bu manada Haçlılara daha iyi imkânlar sunmuştur. Haçlıların üç gün boyunca dinlenme imkânı buldukları Göksun'da bol yiyeceğe kavuştukları ve halkın sevinçle Haçlılara teslim oldukları da kaynaklara yansımıştır.⁴⁴

Yük ve Binek Hayvanlarının Ölümü

Anadolu'da yaşanan sefalet, sadece insanları değil binek ve yük hayvanlarını da etkilemişti. Atların çoğu öldüğü için bazı şövalyeler yola yaya devam ederken bazıları çaresizlikten öküzleri binek olarak kullanmak zorunda kalmış; koyun, keçi, domuz ve köpekler ise yük taşımakta kullanılmıştı.⁴⁵ Kaynakların kaydına göre yaz aylarının kavurucu sıcaklığı, coğrafyanın ve yolların zorluğu ve susuzluğun verdiği cinnetle evcil hayvanlar da tuhaf davranışlar sergilemekteydi. Willermus, *içleri yanan ve adeta organları kilitlenen hayvanların* artık hizmet edemez olduklarını; şahin,doğan, atmaca gibi avda kullanılan hayvanların görevlerini yerine getirmediklerini; sadık av köpeklerinin su bulmak için sahiplerini terk ettiklerini ve iyi cins atların sıradan yük hayvanları gibi aşırı sıcak ve susuzluğa dayanamayarak telef olduklarını bildirerek Haçlıları kuşatan vahim şartları tasvir etmiştir.⁴⁶

Hayvanların yolculuk boyunca yaşadıkları bu zorluklara kimi zaman insanlar da katkıda bulunmuşlardı. Zira susuzluk çeken birçok insan, atının zayıf düşmesinden korktuğu halde, kanını içmek için atının damarını mecburen açabiliyordu. Nihayet hayvan kayıpları Haçlıları o kadar zor duruma düşürmüştü ki bir şövalye için başıboş bir hayvanı yakalamak, düşmanı geri püskürtmekten daha önemli hale gelebiliyordu.⁴⁷

Kaynaklar, insan ve hayvanların hayatını kaybettiği bu şiddetli susuzluk hakkında ilginç bir olayı da kayda geçirmişlerdir. Albertus ve Willermus'un kaydına göre İç Anadolu'nun kavurucu sıcaklığında -su kaynakları da köreltildiği için- öyle bir susuzluk yaşanmıştı ki Haçlılar, ulaştıkları bir nehirde susuzluklarını doyasıya giderme imkânı buldular. Ancak su

⁴³ Anonim Haçlı Tarihi, s. 76; Peter Tudebodus, s. 85; Guibert of Nogent, s. 69-70; Ordericus Vitalis, III, s. 103-104. Buna karşılık Willermus, Konya'nın o kadar da güzel olmadığını ve Haçlıların durumunu düzeltmediğini kaydetmiştir. Yazarın ifadesine göre Türkler çekilirken geride hiçbir şey bırakmamışlardı. Dolayısıyla Haçlılar burada da herhangi bir yiyecek maddesine kavuşamadılar. Türklerin tek beklentileri Haçlıların buraları terk etmesiydi. Nitekim Haçlılar da bu ıssız ve yiyecekten mahrum bölgeyi terk ederek Ereğli'ye yöneldiler. Willermus Tyrensis, s. 138.

⁴⁴ Anonim Haçlı Tarihi, s. 80; Peter Tudebodus, s. 88-89; Guibert of Nogent, s. 73-74; Ordericus Vitalis, III, s. 105-106; Runciman, I, s. 147.

⁴⁵ Anonim Haçlı Tarihi, s. 76; Peter Tudebodus, s. 85; Fulcherius Carnotensis, s. 72; Guibert of Nogent, s. 69; Ordericus Vitalis, III, s. 103; Runciman, I, s. 144-145. Emrullah Kaleli'nin ifadesine göre Haçlı şövalyesi için bu durum son derece utanç vericiydi. *Feodal rütbesi indirilmiş gibi görünen şövalyeler, adeta erkekliklerini kaybetmek gibi aşağılayıcı bir hisse kapılmışlardır. Kaleli, Bizans ve Batılılar (1096-1204), s. 241; Tüm bu olumsuzlukları tasvir eden Fulcherius'un buradaki değerlendirmesi ilgi çekicidir. Yazar, muhtelif menşeden farklı diller konuşan insanlardan oluşan ordunun tüm zahmetlere katlandığını ve bunları bir arada tutan yegâne sebebin tanrı aşkı (dini taassub) olduğunu kaydetmiştir. Fulcherius Carnotensis, s. 72.*

⁴⁶ Willermus Tyrensis, s. 134-135; Ayrıca Bkz. Albertus Aquensis, s. 141.

⁴⁷ Kaleli, *Anadolu Selçuklu Devri Türk-Haçlı Münasebetleri (1096 -1192)*, s. 80.

ıçme yarışına giren insanlar ve hayvanlar o kadar aşırıya kaçtılar ki bu da onların ölümüne neden oldu.⁴⁸

Haçlı Ordusundaki Kadın ve Bebeklerin Durumu

Haçlı ordusunda bulunan kadınlar⁴⁹, daha narin vücut yapıları ve başka nedenlerle bu zorlu yolculuktan daha fazla etkilenmişlerdir. Bilgilerini yalnızca söylentilerden değil bu sıkıntıları bizzat yaşayanların anlattıklarından da elde ettiğini dile getiren Albertus, kavurucu sıcakta boğazları ve rahimleri kuruyan pek çok gebe kadının, herkesin gözleri önünde ana yolun ortasında bebeklerini doğurduklarını ve orada öylece terk ettiklerini rivayet etmektedir. Susuzluğunu gidermek için kadın-erkek pek çok insanı, *en ince sisi dahi yakalamaya çalışırken* görmek mümkündü. Bazı kadınlar, yaşadıkları zorlukların etkisiyle utanç duygularını kaybederken bazıları yorgunluk ve susuzluktan erken doğum yapmışlardı. Hatta bu cinnet hali öyle bir noktaya gelmişti ki kimi kadınlar, bebeklerini ölü veya canlı bir şekilde buldukları yerlerde terk ediyorlardı.⁵⁰ Willermus da kadınların bebeklerini düşürdüklerini, doğan çocukları ise ölü veya yarı ölü ordugâhın ortasına fırlattıklarını kaydetmiştir. Öyle ki merhamet duygularını kaybetmeyen bazı kadınlar *dişilik utancından sıyrılıp, mahrem yerlerini gizlemeden çocuklarını örtüp, onlarla birlikte yolların üzerine yuvarlanmaktaydılar*.⁵¹

Sarp Kayalıklar ve Dar Geçitler

Yukarıda ifade edildiği üzere Haçlılar, Göksun'da üç gün boyunca dinlenme imkânı bulmuşlardı. Ancak harekete geçtiklerinde onları öncekilerden daha büyük bir zorluk beklemekteydi: Antitoroslar. Kaynakların *sarp ve yüksek lanetli bir dağ* olarak tasvir ettiği bu yolda Haçlıların cesaretlerinin kırıldığı görülmektedir. Öyle ki derin uçurumlar yanından geçen çamurlu patikada atlar uçurumlardan aşağı yuvarlanmış; şövalyeler korkuya ve ümitsizliğe kapılmışlardı. Bu geçişte zırh ve silahları ağır ve sıcak olduğu için bunları üç-beş dinara satıp daha hafif silahlara sahip olmak isteyen; bunu başaramayınca silahlarını fırlatarak yola devam etmeye çalışan şövalyeler görmek mümkündü. Nihayet lanetli tavsif edilen ve Türk saldırılarından daha fazla kayba sebep olan bu dağ aşılıp Maraş'a ulaşıldığında Ermenilerin misafirperverliği ve cömertliği Haçlıların bu travmayı atlatmasına yardımcı oldu.⁵²

Aksi Yönde Anlatımlar

Birinci Haçlı Seferi'nin kronik yazarları Haçlıların Anadolu'da türlü nedenlerden kaynaklanan zorlu yolculuklarını etraflıca tasvir etmektedirler. Ancak mektuplarda bu

⁴⁸ Albertus Aquensis, s. 141; Willermus Tyrensis, s. 135.

⁴⁹ Haçlı ordusundaki kadınlar, Eskişehir Savaşı'nda yaralıların taşınıp tedavi edilmesinde ve savaşan askerlere su taşınması hususunda önemli bir görev üstlenmişlerdi. Aydın Usta, "Haçlı Seferlerinde Kadın", **Ortaçağda Kadın**, Ed. Altan Çetin, Lotus Yayınevi, Ankara 2011, s. 288. Savaşın kızıştığı sıralarda kadınlar hayatlarından ümidi kestiler. Kaynağın kaydına göre bunlar en güzel elbiselerini giyip süslenerek Türk askerlerinin ilgisini çekmeye çalışmışlar, böylece öldürülmeyip esir edilmiş ve hayatlarını kurtarmışlardı. Albertus Aquensis, s. 131; Usta, "Haçlı Seferlerinde Kadın", s. 297. Haçlı seferine kendi ölçülerinde katkıda bulunan kadınlar, yaşanan başarısızlık, açlık veya herhangi bir zorluk karşısında erkekler üzerinde menfi tesirler oluşturdukları ya da günaha vesile oldukları gerekçesiyle suçlanmaktan kurtulamadılar. Emrullah Kaleli, "Haçlı Seferlerinde Kadınlar", INES, 2018, s. 1044-1045; Usta, "Haçlı Seferlerinde Kadın", s. 285, 290.

⁵⁰ Albertus Aquensis, s. 139, 141; Willermus Tyrensis, s. 134.

⁵¹ Willermus Tyrensis, s. 134; Usta, "Haçlı Seferlerinde Kadın", s. 289.

⁵² Anonim Haçlı Tarihi, s. 80-81; Peter Tudebodus, s. 89-91; Guibert of Nogent, s. 74; Albertus Aquensis, s. 181, 183; Ordericus Vitalis, III, s. 106-107; Runciman, I, s. 147.

duruma ana hatlarıyla temas edilmiş olmakla beraber kazanılan başarılar ile zorlukların ardından -yiyecek-ıcecek veya mümbit bir alanda dinlenme imkânına kavuşmak gibi- erişilen nimetler ön plana çıkarılmaktadır. Nitekim Ribemontlu Anselme'nin efendisi Reims Piskoposu II. Manasses'e; Blois Kontu Stephen'in eşine; Pisa Başpiskoposu Daimbert, Dük Godefroi ve Kont Raymond'un Papa II. Pascalis'e yazdıkları mektuplarda Haçlıların başarısından, Türklerin acizyetinden, keyifli ve kolay bir yolculuktan bahsedilmiştir. Bir mektubun sınırları ölçüsünde değinilecek hususlar kısıtlı olmakla birlikte yaşanan sıkıntıların geri plana itilip muhatap alınan önemli kişilere güzel haberler vermek için başarı veya rahat anlara odaklanılmış olması dikkat çekicidir.

Bu bağlamda efendisine yazdığı mektupta ana hatlarıyla Eskişehir Savaşı'na değinen ve bu kötü tecrübe sonrasında ordunun bir arada hareket ettiğini belirten Anselme, Konya'yı geçtikten sonra öncü birliklerin rastladıkları birkaç Türk dışında başka bir engelle karşılaşmadıklarını yazmaktadır.⁵³ Elbette Anselme, çatışma ve Türk saldırıları merkezli bir anlatım sergilemektedir; ancak Haçlılar için her şeyin bu kadarıyla sınırlı olmadığı dönem kaynaklarından kolayca takip edilebilmektedir.

Chartres ve Blois kontu Stephen de eşine yazdığı mektupta İznik sonrasında Türklerle büyük bir savaş yaptıklarını, akabinde tüm Anadolu ve Kapadokya'yı fethettiklerini, Kapadokya'da karşılıklarına çıkan Hasan Bey'i yenip kaçmaya zorladıktan sonra topraklarını ele geçirdiklerini ve nihayet Türkleri Fırat Nehri'nin ötesine kadar kolayca sürdüklerini dile getirmektedir.⁵⁴ Benzer şekilde Pisa başpiskoposu Daimbert, Godefroi ve Raymond'un papaya yazdıkları mektupta da yine aynı iyimser tablo ile karşılaşmaktayız. Mektupta Haçlı ordusunun *tüm Anadolu'yu kaplayacak, tüm nehirleri ıcecek ve büyüyen her şeyi yiyip bitirebilecek kadar büyük bir ordu olmasına rağmen* Tanrının onları büyük bir bolluk içinde yönettiği; bir koçun bir kuruşa, bir öküzün on iki peni veya daha aza satıldığı ve karşılıklarına çıkan Türklerin kolayca yenildikleri ifade edilmektedir.⁵⁵

Son olarak ana ordudan ayrılarak Çukurova'ya yönelen Tankred'in faaliyetlerine yoğunlaşan Radulphus'un kayıtlarına baktığımızda da Anadolu yolculuğuna dair pek detaya rastlayamıyoruz. Yazar, Eskişehir Savaşı'nda Türklerin yenildiğini, böylece yol daha güvenli olduğu için ordunun daha fazla dağıldığını, komutanların orduyu ekili ovalardan geçen daha uzun ama daha güvenli yollardan Antakya'ya götürdüklerini kaydetmekle yetinmiştir.⁵⁶

Sonuç ve Değerlendirme

Yukarıda ifade edilenlere göre Haçlılar, Türk saldırılarından, Anadolu coğrafyasından ve iklim şartlarından kaynaklanan zorlu bir yolculuk yapmışlardır. İznik-Antakya hattında gerçekleşen bu yolculukta Haçlılar, ilk olarak güzergâhlarını dış etmenleri göz önünde bulundurarak belirlemek zorunda kalmışlardır. Tuz Gölü Havzası veya Çukurova'nın iklim koşulları ve muhtemel Türk saldırıları, Haçlıları başka dolaylı bir yola mecbur kılmaktaydı. Bu mecburi yol tercihinin diğer bir nedeni de Haçlıların Gülek Boğazı'nı ve bölgedeki sarp dağları/geçitleri ağır aksak ilerleyen kalabalık bir orduyla geçmeyi göze alamamalarıydı.

⁵³ Çalışır, *Haçlıların Mektupları (1097-1252)*, s. 22.

⁵⁴ Çalışır, *Haçlıların Mektupları (1097-1252)*, s. 24.

⁵⁵ Çalışır, *Haçlıların Mektupları (1097-1252)*, s. 29.

⁵⁶ Radulphus Cadomensis, s. 56.

Buna karşın tercih edilen dolaylı yolun Ermenilerin meskûn oldukları yerleşkeler üzerinden geçiyor olması, Haçlıların son kertede isabetli bir karar aldıklarını göstermektedir. Nitekim iâşe temini, dinlenme, moral kazanma ve emniyet bakımından Haçlılar, en çok Ermeni topraklarında rahat etmişlerdir.

Takip edilecek güzergâhın belirlenmesine rağmen yol, pek çok tehlike barındırmaktaydı. İlk olarak Türk saldırılarından ve yol boyunca Haçlıları zora sokmak için Türklerin aldıkları önlemlerden bahsetmek mümkündür. Sultan I. Kılıç Arslan her ne kadar ilk denemesinde başarısız olsa da Haçlıların kolayca geçişine izin vermeyerek kaynakları yok etmesi, onların yiyecek-içecek noktasında tahammüllerini zorlamaktaydı. Hatta belirlenen yolun dışına çıkılarak yiyecek aramak gibi zorunluluklar, Haçlıları maddi ve manevi bakımdan epeyce zayıflatmıştı. Büyük mahrumiyetler akabinde kavuşulan kaynakların aşırı tüketimi ve bunun zararlı noktalara ulaşması, yaşanan çöküntüler hakkında ipuçları vermektedir. Ayrıca Eskişehir Savaşı'nın ilk etabında Kılıç Arslan'ın verdiğirdiği kayıpların yanı sıra açlık-susuzluk gibi sorunlar veya yaz mevsiminin bunaltıcı sıcağı, insan ve hayvan kayıplarını vahim noktalara taşımıştı. Kadınlar, bebekler ya da evcil hayvanlar bahsinde belirtildiğı üzere yaşanan cinnet hali de bu zayıfatı artırmaktaydı.

Anadolu yolculuğunda dikkat çeken en önemli husus, yolculuğun Haçlıların ruhunda bıraktığı derin izlerdir. Her şeyden önce Sultan Kılıç Arslan'ın saldırısı, Haçlılarda her an saldırıya uğrama korkusu oluşturmuştu. Latinlere bakış açısı pek müsbet olmayan Anna Komnena'ya göre düzenledikleri bu ani baskınla Türkler, Haçlılara nasıl yürümeleri gerektiğini öğretmişlerdi. Nitekim Haçlılar, Eskişehir Savaşı'ndan sonra bir arada, sıkışık diziler halinde yürümeyi ve *imparatorun öğütlerine uyararak, düşmanı kovalarken pek ileriye gitmemeyi* öğrendiler.⁵⁷ Bu yolculuğun dikkat çeken önemli bir yönü ise Haçlıların imanlarını sınamalarına vesile olmasıdır. Ordunun tamamına teşmil edilemeyecek bazı örneklerde, *Tanrının Ordusuna* iştirak etmiş olan kimi askerlere silahları bile yük olmaya başlamış veya yaşanan tüm olumsuzluklar nedeniyle geri dönenlere rastlanmıştır.⁵⁸ Ancak kutsal ülkeye sahip olmak ve kendilerine doğuda hâkimiyet alanları temin ederek zenginliğe kavuşmak gibi motivasyonlar, bu zorlu yolculuğı çekilir kılmıştı.

Kaynakça

Albertus Aquensis (Albert of Aachen), **Historia Ierosolimitana (History of the Journey to Jerusalem)**, transl. Susan B. Edgington, Oxford University Press, New York 2007.

Altan, Ebru, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiğı Yollar", **Bellekten**, LXV / 243, TTK, Ankara 2001, s. 571-582.

Anna Komnena, **Alexiad (Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası)**, çev. Bilge Umar, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1996.

Anonim Haçlı Tarihi (Gesta Francorum et Aliorum Hierosolymitanorum), çev. Ergin Ayan, Selenge Yay., İstanbul 2013.

Çalışır, Abdurrahman Onur, **Denizasıırı Ülke'den Havadisler: Haçlıların Mektupları (1097-1252)**, Kutlu Yayınevi, İstanbul 2018.

⁵⁷ Anna Komnena, s. 332-333; Runciman, I, s. 144; Anselme de mektubunda, Eskişehir Savaşı sonrasında Haçlıların bir arada kaldıklarını ve birbirlerinden hiç ayrılmadıklarını belirtmektedir. Çalışır, **Haçlıların Mektupları (1097-1252)**, s. 22.

⁵⁸ Kaleli, **Anadolu Selçuklu Devri Türk-Haçlı Münasebetleri (1096 -1192)**, s. 79.

Demirkent, Işın, “Haçlı Seferleri ve Türkler”, **Türkler**, VI, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 651-668.

Demirkent, Işın, “İznik’in Haçlılar Tarafından Kuşatılması (6 Mayıs-19 Haziran 1097)”, **Haçlı Seferleri Tarihi (Makaleler-Bildiriler-İncelemeler)**, Dünya Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 21-42;

Demirkent, Işın, “Tatikios (Türk Asıllı bir Bizans Kumandanı)”, **Belleten**, LXVII / 248, TTK, Ankara 2003, s. 93-110.

Demirkent, Işın, **Haçlı Seferleri**, Dünya Kitapları, İstanbul 2004.

Demirkent, Işın, **Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan**, TTK, Ankara 1996.

France, John, **Victory in the East-A Military History of the First Crusade**, Cambridge University Press, 1994.

Fulcherius Carnotensis, **Kudüs Seferi -Kutsal Toprakları Kurtarmak-**, çev. İlcan Bihter Barlas, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2009.

Genç, Özlem, Harun Korunur, “Antakya’nın Haçlılar Tarafından Ele Geçirilişi”, **Studies of the Ottoman Domain**, VI (10), 2016, s. 59-82.

Guibert de Nogent, **The Deeds of God through the Franks (Gesta Dei per Francos)**, transl. Robert Levine, The Boydell Press, Woodbridge 1997.

İbn Kalânîsî, **Şam Tarihine Zeyl -I. ve II. Haçlı Seferleri Dönemi-**, çev. Onur Özatağ, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2015.

Kaleli, Emrullah, “Haçlı Seferlerinde Kadınlar”, **INES**, 2018, s. 1043-104.

Kaleli, Emrullah, **Anadolu Selçuklu Devri Türk-Haçlı Münasebetleri (1096 -1192)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2004.

Kaleli, Emrullah, **Haçlı Seferleri Zamanında Bizans ve Batılılar (1096-1204)**, Gece Kitaplığı, Ankara 2017.

Karaca, Sevtap Gölgesiz, “Latince Kaynaklar Işığında Birinci Haçlı Seferi Ana Ordusu’nun Maraş Şehri’nden Geçışı”, **TAD**, 37 (63), 2018, s. 171-198.

Maalouf, Amin, **Arapların Gözünden Haçlı Seferleri**, çev. Ali Berktaş, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2007.

Michaud, J. F., **Haçlı Seferlerinin İlginç Olayları**, haz. Güray Kırpık, Lotus Yay., Ankara 2011.

Ordericus Vitalis, **The Ecclesiastical History of England and Normandy**, III, transl. Thomas Forester, London 1853.

Peter Tudebodus, **Bir Tanığın Kaleminden Birinci Haçlı Seferi -Kudüs’e Yolculuk-**, tercüme ve notlar: Süleyman Genç, Kronik Kitap, İstanbul 2019.

Radulphus Cadomensis (Ralph of Caen), **The Gesta Tankredi of Ralph of Caen - A History of the Normans on the First Crusade**, transl. Bernard S. Bachrach, David S. Bachrach, Hampshire 2005.

Raimundus Aguilers, **Haçlılar Kudüs’te -Bir Papazın Gözünden İlk Haçlı Seferi-**, yay. haz. Süleyman Genç, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019.

Runciman, Steven, **Haçlı Seferleri Tarihi**, I, çev. Fikret Işıltan, TTK, Ankara 1998.

Turan, Osman, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, Turan Neşriyat, İstanbul 1971.

Usta, Aydın, “Haçlı Seferlerinde Kadın”, **Ortaçağda Kadın**, Ed. Altan Çetin, Lotus Yayınevi, Ankara 2011, s. 283-323.

Usta, Aydın, **Haçlı Seferlerinde Kuşatma**, Yeditepe Yay., İstanbul 2015.

Willermus Tyrens’in Haçlı Kroniği-Başlangıçtan Kudüs’ün Zaptına Kadar- (I-VIII. Kitaplar), haz. Ergin Ayan, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2016.

Varenglerden Bizans'a Yol: Dinyeper (Özi) Güzergâhı

Doktorant Emine DİKMEN*

Özet

Güney Rusya sahasında IX. yüzyılda gerçekleşen hadiselere bakıldığında, güçlü Türk yapılarının varlığının yanı sıra yeni siyasi oluşumlar da dikkati çekmiştir. Büyük bir bölümü Hazarlar tarafından kontrol edilen Güney Rusya topraklarında, kuzey sahasından gittikçe artan İskandinav topluluklarının ticaret maksatlı gelişleri, dönemin en revaçta olan İtil nehri yolunun yoğun bir işlerlik kazanmasını sağlamıştır. Ancak günden güne fazlaşan İskandinav (Rus- Vareng) tehditleri Hazar hâkimiyeti altındaki noktaları sarmaya başlayınca, İtil nehri ve etrafında Hazarlar tarafından dikkat çekici önlemler alınmaya başlanmıştır. Hazarların getirdiği kısıtlamalar sebebiyle yeni ticaret rotası arayan Ruslar, çareyi eski ancak pek de rağbet görmeyen Dinyeper (Özi) nehrinde bulmuşlardır. Kuzey bölgelerinden hareketle Bizans başkenti Konstantinopolis'e uzanan bu güzergâhın işlerlik kazanması, beraberinde Rus- Bizans siyasi, ticari, askeri ilişkilerin artmasına zemin hazırlamıştır. Nitekim ilk Bizans- Rus tanışıklığı yine bu yolun kullanılması neticesinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Dinyeper (Özi) nehri yolu, bilinenden daha erken tarihlerde diplomatik ilişkileri başlatan mühim bir siyasi ve ticari akarsu yoludur. Bu çalışmada Dinyeper (Özi) yolunun Bizans- Ruslar açısından siyasi ve ticari avantajları ve dezavantajları üzerinde durulacak, Rus ve Bizans yapısından ne gibi değişikliklere sebep olduğu ortaya konulmaya çalışılacaktır. Çalışma için gerekli olan malumat ise dönem itibarıyla yazılmış Bizans, Rus ve İslam kaynaklarından temin edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Vareng, Bizans, Yol, Dinyeper

The Route from Varengians to Byzantine: The Dnieper (Özi) River

Abstract

Considering the events which took place in the IX century on the territory of southern Russia, it is worth noting the presence of powerful political Turkish structures, as well as new political formations. In the territory of Southern Russia, most of which was controlled by the Khazars, the trade-oriented arrival of Scandinavian communities day by day from the northern areas has ensured the intensive functioning of the Itil river road, which was the most popular of the period. When the Scandinavian (Rus-Vareng) attacks which were becoming more numerous every passing day, began to surround the Caspian-dominated points, conspicuous measures began to be taken by the Khazars around the Itil river. The Russians, who were looking for a new trading route owing to the restrictions imposed by the Khazars in that times, found the formula on the obsolescent, but not so common, Dnieper (Özi) river. The operability of this route, which runs from the northern regions to the Byzantine capital Constantinople, paved the way for an increase in Russian-Byzantine political, commercial and military relations. As a matter of fact, the first Byzantine-Russian acquaintance took place as a result of the using this road again. Therefore, the Dnieper (Özi) river route is an important political and commercial stream route that initiated diplomatic relations earlier than is known.

* Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortaçağ Tarihi ABD, dikmeneminenur@gmail.com

In this paper, the political and commercial advantages and disadvantages of the Dnieper (Özi) road from the point of view of the Byzantines and Russians will be focused on and it will be tried to reveal what kind of changes it caused from the Russian and Byzantine structure. The information required for this study will be obtained from contemporary Byzantine, Russian and Islamic sources written by the period.

Keywords: Vareng, Byzantium, Road, Dnieper

Giriş

700'lü yılların ortalarından itibaren bugün İskandinavya olarak adlandırılan kuzey topraklarında bir takım hareketlenmeler yaşanmıştı. İklim ve çevre koşullarının giderek değişiklik göstermesi kuzeyin buz tutan nehirlerini eriterek, orada yaşayan halkları (Danlar, İsveçler, Norveçler) yurtlarından çıkmaya ve etraflarını keşfetmeye sevk etmişti. Dolayısıyla mevzu bahis İskandinav halkları batı ve doğu yönlü olmak üzere bir takım askeri ve ticari keşiflere yönelmişlerdi. Yaptığımız çalışmada İskandinavların Doğu kolu olarak anılan İsveçlilerin, günümüz Rusya topraklarının kuzey kesimlerine yerleşmeleri ve buradan izledikleri genişleme politikaları incelenecektir.

Dönem, ticaret yollarına hâkim olma mücadelesini içermektedir. Dolayısıyla dönemin en gözde ve en işlek ticaret güzergâhı Hazar toprakları üzerinde sürdürülmektedir. Bu da etraftaki siyasi unsurların dikkatini bu yöne çekmekteydi. Denizcilikte maharetli oldukları kadar tüccar olarak da epeyce profesyonelleşen İsveçliler, zaman içinde bugünkü Rusya'nın kuzey kesimlerindeki topraklarda ufak yerleşimler kurmaya başlamışlardı. Burada kurulan yerleşimler genellikle Hazar başkentine ulaşma odaklı ve güzergâh üzerinde mola vermeye yönelik geçici menzillerdi. Ancak artan etkileşim ve ticaret buralarda daha kapsamlı ve kalıcı yerleşimler kurmayı zaruri kılmıştı. İlk başlarda kısa süreli konaklama şeklinde tasarlanan bu yerler artan talepler karşısında bilhassa ticari emtia olarak en fazla rağbet görülen ve satışı gerçekleşen kıymetli hayvan kürklerinin depolanma merkezleri olarak hizmet vermeye başlamıştı.

İsveçliler, bu sahada yaşayan yerli Fin grupları tarafından 'Ruotsi' adlarıyla tanınmaktaydılar. Bu sözcüğün İskandinav dilinde kürekçi manasına geldiği ve bu sebeple İsveçlilere bu adın yakıştırıldığı düşünülmektedir.¹ Bizans ve Rusların siyasi yönden ilk karşılaşmalarının tarihi *St. Bertin Yıllıklarında* 839 senesi hadislerinde verilmiştir. Buna göre bir kısım Rus elçisi (tüccar?) Kostantinopol'e ulaşmış ancak geri dönüş yolunda ani saldırılara uğramaları sebebiyle Özi yoluna alternatif bir dönüş rotası için dönemin Bizans imparatoru Theophilus'a (829- 842) başvurmuştu.² İmparator ise onları Avrupa topraklarından kendi yurtlarına götürecek daha uzun bir rotayı tavsiye etmişti. Bunun için Karolenj imparatoru Dindar Louis'e (813- 840) kendi heyetiyle birlikte Rusları göndererek imparatorundan onların

¹ Vilhelm Thomsen, *Rus Devleti'nin Kökenleri Eski Rusya ve İskandinavya Arasındaki İlişkiler*, Selenge Yay., Tr. Emine Dikmen, İstanbul, 2021, s.70. Krş. M. Tikhomirov, "Proiskhozhdeniye nazvaniy Rus' i Russkaya zemlya", *Sovetskaya Etnografiya*, İzsatelstvo Akademii Nauk SSSR, VI- VII, Moskva- Leningrad, 1947, s. 62 vd.

² Burada kastedilen ani saldırıların sebebi Slav kabilelerinden olduğu ifade edilen Uliçler ve Tiversitiler gibi göçükse de Macarların bu rotayı kesip Ruslara geçiş vermediği daha yüksek ihtimal dâhilindedir.

kendi yurtlarına dönemsine yardım edilmesi talebinde bulunmuştu.³ Buradan da anlaşılacağı üzere Ruslar erken tarihlerden itibaren Özi rotasının çok seyrek dahi olsa kullanımını bilmekteydiler. Ancak ticaretin o dönemlerde daha yaygın biçimde Hazarlar tarafından işletilmesi Rusları doğu yönlü yolculuklara çekmekteydi. Bizans'a giden Özi yolu ise çok zaruri hâller dışında muhtemelen tercih edilmemekteydi.

Zamanla Novgorad çevresinde daha sık kümelenmeye başlayan Ruslar, bir Vareng lideri olan Rurik ile birlikte Rus Knyazlığı'nın temelini de atmışlardı (858/ 860- 879).⁴ Yeni merkezleşme çabalarını sürdüren Ruslar aynı zamanda sınırlarını genişletme siyaseti de gütmekteydi. Rurik'ten sonra knyazlık makamı, Rurik'in en yakın adamlarından olan Oleg (879- 912) tarafından doldurulmuştu. Hazarlar, genişlemeye çalışan ve tehlike arz etmeye başlayan Rus unsurlarına karşı kendine yakın bölgelerdeki doğu Slavlarını hâkimiyet altına alarak tampon bölge yaratmak gibi bir takım önlemleri de almaya gayret ediyorlardı. Karadeniz'deki Korsun (Kherson) yerleşkesi bilhassa mühim ticaretin yapıldığı bir diğer noktaydı. Yüklü miktarlarda kıymetli emtianın ulaştığı hem Hazar başkenti, hem de Korsun yerleşkesi Rusların iştahını kabartmaktaydı. Bölgede Bizans'ın VIII. yüzyıldan beri dini kurumları ve X. yüzyılın ilk yarısında Hazarların garnizonu bulunmaktaydı.⁵ Görüldüğü üzere ekonomik kaygılar, yeni keşifler yapmayı ve sınırları genişletmeyi zaruri kılmaktaydı. Hazar yolunda Rus ilerleyişine bir nevi set çekilmesi üzerine yüzünü batıya çeviren Ruslar, doğudan ulaşan ve doğuya ulaştırılan ürünlerin gözde başkenti olan Çargrad yani Konstantinopolis'e en kısa yoldan ulaşma çarelerini aramışlardı. Bu da içinde birçok güçlüğü barındıran Özi güzergâhı ile mümkün olmaktadır. Orta Özi üzerindeki ilk mühim merkez Kiyev şehri, Askold ve Dir adlı iki İskandinav liderin yönetimi altındaydı. Ticari potansiyeli yüksek Bizans'a ise daha kısa mesafede bulunmaktaydı. Askold ve Dir Bizans'la ilk askeri temaslarını 860 senesinde düzenledikleri seferle başlatmışlardı. Ancak Rum ateşinin gücü karşısında dayanamayan Ruslar yenilgiyle Kiyev'e dönmüşlerdi.⁶ Yine de ticari ve siyasi açıdan ilişkileri daha da ilerletmişler bu sayede Kiyev uğrak noktalardan biri olmaya başlamıştı. Bunun haberini alan Oleg ise kısıtlanan siyasi ve ekonomik çemberden kurtulma yollarını aramaktaydı. Askold ve Dir'in elde ettiği kazançları bir nevi kıskanan Oleg, Kiyev'i ele geçirmeye çoktan karar vermişti. Zira stratejik açıdan böylesine önem arz eden Kiyev şehrinin Oleg'in bünyesine katılması zaruriydi. Bu sebeple harekete geçen Knyaz Oleg ve

³ *The Annals of St. Bertin, Ninth Century Histories*, V. I., İng. Tr. Janet L. Nelson, Manchester University Press, Manchester- New York, 1991, s. 44; Bu hadiseye dair ayrıntılı bir çalışma için bkz. J. Shepard, "The Rhos guests of Louis the Pious: whence and wherefore?", *Early Medieval Europe*, V. 4/1, 1995.

⁴ Geçmiş Yılların Öyküsü olarak adlandırılan *Povest' Vremennih Let'e* göre Rurik ve diğer iki kardeşi (Sineus Beloozero ve Truvor- Izborsk) kuzey Rus topraklarına gelerek Novgorod merkezli olmak üzere Rus Knyazlığını kurmuşlardır. Bkz. *Povest' Vremennih Let' (PVL)*, Hz. D.S. Lihaçeva, Vita Nova, Sank-Peterburg, 2012, s.17. Ayrıca İskandinavların Rus topraklarındaki yayılımı için bkz. S. H. Cross, "The Scandinavian Infiltration into Early Russia", *Speculum*, 21/4, 1946, s. 505- 514.

⁵ G. Vernadsky Rusların Hazar yolun açabilmeye için Tmutarakan'da 913 yılında hâkimiyet kurduğunu ileri sürer. Bkz. G. Vernadsky, *Kievan Russia*, Yale Uni. Press. New Haven, 1948 s.21, 67-69; A. D. Stokes, "Tmutarakan'", *SEER*, Vol. 38, No. 91, Jun. 1960, s. 499-514.

⁶ Yaşanan olayların canlı tanığı olan Patrik Photius, 860 senesinde gerçekleşen Rus saldırılarını mektuplarında kaleme almıştır. Bkz. Photios, *The Homilies of Photius Patriarch of Constantinople*, İng Tr. Cyril Mango, Massachusetts: Cambridge, 1958; A. A. Vasiliev, *The Russian Attack on Constantinople in 860*, Massachusetts: Cambridge, 1946.

adamları, tüccar kılığında şehre girip Askold ve Dir'i bir hileyle öldürmüşlerdi. Böylece Kiyev alınıp, nüveleri günümüze kadar ulaşacak Rus Devleti'nin temelleri atılmıştı (882).

Kiyev'in alınmasıyla Konstantinopolis'e olan erişimin sağlanması, Rusları askeri manada harekete geçirmişti. Güzergâhın aktifleşmesi bir nevi Hazarları gözden düşürmüş, Varenglerin yükselişini hızlandırmıştı.⁷ Ayrıca Bizans başkenti Rusları her yönüyle cezbetmekte ve buranın imkânlarından faydalanmak maksadıyla askeri bir seferi adeta körüklemekteydi. Nitekim 907 senesinde Rus filoları Konstantinopolis önlerinde görülmüş, şehri kuşatarak dehşetli bir korku salmıştı. Rusların verdikleri zarar sonrası Bizans anlaşma yapmaya mecbur kalmış bu sayede Rus yıllıklarında 907 ve 912 olmak üzere iki adet siyasi, ticari ve askeri hükümleri içeren anlaşmaların yapıldığı kaydedilmişti.⁸

Kuşatmanın aniden vukuu bulmasının yanı sıra geri çekilmenin de beklenenden kısa sürede yaşanması bir takım soruları beraberinde getirmişti. Araştırmacılar buna farklı görüşler dile getirerek, Ruslarının amacının ekonomik sıkıntılarının verdiği kaygıyla, Bizans'ı yalnızca korkutmak suretiyle kendilerinin yeni aktörler olarak siyasi ve ekonomik arenada kabul ettirmek istediklerini belirtirler.⁹ Çünkü sahanın asıl iki mühim garantörü Bizans ve Hazarlardı. Ancak Hazarların, Bizans nazarında gittikçe tehlike arz eden aktörler olmaya başlamaları Rusların, her ne kadar istenmese de diplomatik ve ekonomik çıkarlar sebebiyle Hazarlara karşı Bizans tarafından daha yumuşak ancak mecburi bir şekilde kabul görmelerine yol açtı.¹⁰ Dolayısıyla Ruslar, Bizans başkentinden büyük miktarlarda ganimetler elde etmek ve kendi çıkarlarına yönelik büyük bir anlaşma koparmakla hem asıl maksatlarını gerçekleştirmiş hem de kendilerini tanıtmış olacaktı.

Ruslar ve Bizans arasında yukarıda bahsi geçen anlaşmalar, sonradan meşhur olacak "Varenglerden Bizans'a Yol- Put' iz Varyag v Greki" yolunu aktive ederek işlek bir ticari, siyasi ve askeri güzergâhın ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Genel olarak bu güzergâh İskandinav yerleşimleri olan Birka, Gotland gibi noktalardan başlamakta, karşı kıyı olan Fin körfezine ulaşarak Neva nehrini takiple Ladoga Gölüne varmaktaydı. Buradan ise Volkov nehrinin kolları vasıtasıyla Staraya Ladoga ve Velikii Novgorod yerleşimleri geçildikten sonra Ilmen Gölüne ulaşırdı. Muhtemelen bu nokta Ilmen Slav tüccarlarının rotaya dâhil olduğu yerd. Lovat nehri, Kunya nehrine devamla ufak akıntılar vasıtasıyla Batı Divina nehrine ulaşıp, buradan da Özi'nin kolları olan Kaspliya ve Katynka nehrileriyle yukarı Özi'ye varılırdı.¹¹ Bu uzunca yolculuktan sonra rotanın asıl kısmı başlıyordu.

Bizans'a ulaşan Özi güzergâhının ayrıntılı tasviri dönemin imparatoru VII. Konstantin (944- 959) tarafından yapılmış ve *De Administrando Imperio*¹² adlı eserinde aktarılmıştır. Bu

⁷ Varenglerin sahada yükselişlerine dair bkz. Frederick I. Kaplan, "The Decline of Khazars and the Rise of the Varangians", *The American Slavic and East European Review*, V. 13/1, 1954, s. 1-10.

⁸ Kimi araştırmacıya göre burada tek bir anlaşma 911 senesinde yapılmıştı. Ayrıca anlaşmanın tarihi konusunda da farklı görüşler ileri sürülmüştür. Yapılan anlaşmalara dair ayrıntılı bilgi için bkz. Ferdinand Feldbrugge, *A History of Russian Law*, Brill, Leiden- Boston, 2017, s.85 vd.

⁹ M. U. Yücel, "Slav/Rusların Hristiyanlığı Kabulü ve Rus/Ortodoks Kilisesinin Kuruluşu", *CIEES*, 2020, s. 52.

¹⁰ A. N. Saharov, *Diplomatiya Drevney Rusi*, Pedagogika, Moskva, 1987, s.62- 67.

¹¹ B. Grekov, *Kievan Rus*, Foreign Languages Publishing, Moscow, 1959, s. 589.

¹² *De Administrando Imperio*, İng Tr. R. J. H. Jenkins, Dumbarton Oaks, Washington, 1967. Metin içinde bundan böyle DAI şeklinde kısaltılacaktır.

sayede bizler bu güzergâha dair pek çok ilginç detaya ulaşabilmekteyiz. İmparatorun bu yolu tarif ederken “Rusların Monoxyla ile Rusya’dan Konstantinopolis’e Gelişi” adı altında özel bir başlık açarak sunması, Bizans tarafından bu meselenin ne kadar önemsendiğinin ayrıca bir göstergesidir. Eserde *monoxyla* adı verilen nehir ulaşımına tam uyum sağlayan, yaklaşık 10 ile 15 kişi arasında değişen sayılarda insan taşıyabilen bir tür kayıktan bahsedilmektedir. Dolayısıyla bu güzergâhın yegâne ulaşım aracı monoxyla kayıklarıydı. Genellikle kış aylarında Slav boyları Kriviçler, Lenzanenesler ve diğerleri tarafından bilhassa meşe ağacından oyularak inşa edilen bu kayıklar, bahar aylarındaki seferler için hazır edilmekteydi.¹³Bu sayede nehir yollarında ustaca ilerleyen Ruslar, kıvrak manevralarla hızlıca yol alabilmekteydiler.

İmparator Konstantin, monoxylalar vasıtasıyla Rusların Novgorod başta olmak üzere Smolensk, Vişegrad, Teliutza, Çernigov, Lübeç gibi şehirlerden Özi yoluyla Konstantinopolis’e ulaştıklarını belirtir.¹⁴ Dolayısıyla bu şehirlerle Bizans arasında doğrudan ticaret ve iletişimin olduğu gözükmekte ve Bizans etkisi Rus sahasında en kuzeye kadar ulaşabilmekteydi. Burada farklı bir nokta daha göze çarpmaktadır. Bizans, Kiyev’in başkent olması bir yana Novgorod şehrini devamlı surette zikrederek asıl mühim merkezin aslında hâlâ Novgorod olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla Ruslar için diplomatik mevzuların en işlek merkezi Kiyev olsa da dış dünyadaki bilinen yönüyle ticaret merkezleri Novgorod, Smolensk ve çevresi olmuştur.¹⁵ Çok net bir şekilde söylenebilir ki, Özi güzergâhı aslında birbirinden bağımsız iki ticaret merkezinin oluşmasına sebep olmuştur. Buna göre Kiyev daha çok Karadeniz, Bizans ve doğu dünyasına doğru genişleyen bir hinterlanda sahipken¹⁶, Smolensk, Novgorod gibi merkezler kuzeye yani Baltık, Vladimir ve Suzdal gibi bölgelere hizmet eden ticaret noktaları olmuşlardı.¹⁷ Dolayısıyla Özi rotası üç kısımda yani yukarı, orta ve aşağı Özi olmak suretiyle ticari gelişimine devam etmişti. İmparator Konstantin’in bile gözünden kaçmayan bu ehemmiyet eserde bu sayede yer bulabilmiştir.

Mezkûr şehirlerden toplanan kuzeye özgü mamuller olan kıymetli hayvan kürkleri, İskandinav sahasından getirilen kehribar, Slavların ürettikleri bal ve bal şarabı ve Slav kölelerden¹⁸oluşan emtia bir araya getirildikten sonra güzergâhın ilk mühim büyük pazar yeri

¹³ DAI, s. 57. Novgorod ve diğer erken dönem şehirlerinin ticari ve beşeri yönü için M. Tikhomirov’un eserine bakılabilir. M. N. Tikhomirov, *The Towns of Ancient Rus*, Foreign Languages Pub., Moscow, 1959.

¹⁴ DAI, s.57.

¹⁵ Yapılan arkeolojik kazılar bu görüşü destekler niteliktedir. Zira kazılarda Kiyev’de Bizans menşeli çok nadir kalıntı izlerine rastlarken Dinyeper’in yukarısında yer alan Gnezdovo yerleşimi civarında çok sayıda Bizans eşyasına rastlanmıştır. Bkz. Natalia Enisova- Tamara Puskina “ Finds of Byzantine origin from the Early Urban Centre Gnezdovo in the Light of Contact Between Rus’ and Constantinople (10th- early 11th centuries AD)”, *From Goths to Varangians*, Ed. Line Bjerg, John H. Lind, Aarhus University Press, Denmark, 2013, s.213; H. R. Ellis Davidson, *The Viking Road to Byzantium*, George Allen & Unwin Ltd, London, 1976, s.55- 56.

¹⁶ Kiyev’in Bizans ve Avrupa merkezli olmak üzere farklı coğrafyaların ortasındaki ticari rolüne dair bkz. Christian Raffensperger, *Reimagining Europe- Kievan Rus in the Medieval World 988- 1146*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 2012,s. 115-136.

¹⁷ T. Noonan, “ The Dnieper Trade Route in Kievan Russia (900- 1240 A. D.)”, *Basılmamış Doktora Tezi*, Indiana University, 1965, s.12.

¹⁸ İbn Rüste, Rusların çitaları olan ve ahşaptan yapılmış ‘yüsec’ adlı kovanlardan bahseder Ve bir kovandan on testi kadar bal çıkardıklarını belirtir. Slav köleler hakkında ise onların gemilere bindirilerek Hazerân ve Bulgar’a götürüldüğünü söyler. Bkz. İbn Rüste, *el- A’lâku’n- Nefise*, Tr.Ali Fuat Eker, Ankara Okulu Yay., Ankara, 2017, s. 161, 163.

olan Kiyev'e ulaştırılmaktaydı.¹⁹ Baharın gelmesiyle eriyen buzlarla birlikte nehirler de ulaşım için hazır hâle gelirdi. Haziran ayından itibaren ise Özi nehri yolu tamamen kullanıma açılmış olurdu. Bütün kış boyunca toplanan emtia bu kayıklara yüklenerken Rus tüccarlar yolculuklarına başlardı. Özi'den ilerleyerek Karadeniz'e çıkan ve Konstantinopolis'e herhangi bir zarara uğramadan gelmek Rusların en büyük arzularıydı.

Özi nehri, yapısı gereği bünyesinde birçok zorlu akanak/çağlayan barındırmaktaydı.²⁰ Bu sebeple Ruslar bu akanaklardan geçerken epeyce mücadele verirdi. Ufak bir hata bütün kayığın yitip gitmesine dolayısıyla yüklü miktarlarda kayba yol açardı. Tüccarlar ilk olarak Slavca *Essoupi* 'Uyuma!' manasına gelen Özi'nin ilk akanacağına ulaşırlardı.²¹ Nitekim burada nehir tabanına kök salmış büyükçe kayalıklar bulunmaktaydı ve su yüksek bir sesle kayalıklara çarpıp fişkırlarak nehir yatağındaki yolculuğuna devam ederdi. Suyun kuvveti ve korkutuculuğu Rusların cesaretini kırdığından, tüccarlar bu noktada mecburen kayıklarından inerler, eşyaları kayıklarında tutarak birkaç kişi suya girip kayıkları kayalıklara çarpmadan kıyıdan ilerletirdi. Böylelikle ilk akanacağı geçip diğerlerini de kayıklara tekrar alıp yola devam ederlerdi.²²

Zorlu yolculuk, ikinci akanak olan Rusça *Oulvorsı*, Slavca *Ostrovouniprač*, *Çağlayan Adası* manasındaki noktaya geldiğinde ilki gibi geçilmesi güçtü. Benzer şekilde burada da yolcular indirilip, kayıklar bir şekilde suda yönlendirildikten sonra üçüncü akanığa doğru ilerlerdi. Üçüncü akanak, Slavca *Gelandri* şeklinde, *yankılanan akıntı/ akıntının yankısı*²³ manasına gelmekte olup, aceleyle buradan geçildikten sonra dördüncü akanığa doğru yol alınır. Dördüncü akanığın adına Rusça *Aeifor* ve leylek (pelikan?) yuvaları bulunduğu için Slavca *Neasit* denilmekteydi. Dördüncü akanak, diğerleri içerisinde en büyüğü ve en tehlikeli olanıydı²⁴ ayrıca epeyce mühim bir noktaydı ki burada Rusların çok dikkatlice hareket etmesi gerekiyordu. Zira burada Rusların azılı komşuları (düşmanları) Peçenekler pusuya yatmış saldırı anını bekliyorlardı. Peçeneklerin yazılı kaynaklarda getirisi yüksek ticari emtia ve paraya epeyce düşkün oldukları belirtilmektedir.²⁵ Buradaki ticaretin süreklilik arz ettiği

¹⁹ İbn Havkal Müslümanların da ticaret maksadıyla Kiyev'e vardıklarından bahseder. Benzer şekilde el-İdrisi de Küyâbâ yani Kiyev tüccarlarının siyah pars (kaplan), siyah tilki kürkleri ve kurşun ihracı yaptıklarından bahseder. Bkz. İbn Havkal, *10. Asırda İslâm Coğrafyası*, Tr. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yay., İstanbul, 2017, s.346; Ramazan Şeşen, *İslâm Coğrafyacılarına göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2017, s.120. Dolayısıyla Kiyev uluslararası bir statüye kavuşmuş ve tacirlerin uğrak noktalarından biri olmuştur.

²⁰ Bu akanakların İskandinavca ve Slavca adlarına yönelik lengüistik karşılaştırması detaylı biçimde V. Thomsen tarafından yapılmıştır. Bkz. Vilhelm Thomsen, *Rus Devleti'nin Kökenleri Eski Rusya ve İskandinavya Arasındaki İlişkiler*, Selenge Yay., Tr. Emine Dikmen, İstanbul, 2021.

²¹ Buradaki adlandırma muhtemelen ilk akanığın olması dolayısıyla tüccarlara uyarı manası taşımaktaydı. Yani uyanık olma, tedbirli olma ikazını taşımaktadır.

²² *DAI*, s.59.

²³ Buradaki adlandırmaya yönelik anlam tartışması için bkz. V. Thomsen, *Rus Devleti'nin Kökenleri Eski Rusya ve İskandinavya Arasındaki İlişkiler*, s. 46- 47.

²⁴ Thomsen'e göre bu akanığın adı Slavca 'Nenasites'dir ve doyumuz, bir türlü içi dolmayan manasına gelmektedir. Mart ve Haziran aylarında nehirdeki su miktarı çok yüksek olmasına rağmen burada bulunan kayalıkların suyla örtülmesi güçtür. Dolayısıyla kayalıkların büyük engel teşkil etmesi onların kayıklarını omuzlarda taşımalarını gerekli kılmaktaydı. Bkz. V. Thomsen, *Rus Devleti'nin Kökenleri Eski Rusya ve İskandinavya Arasındaki İlişkiler*, s. 50.

²⁵ İmparator, Peçeneklerin karşılıksız hiçbir hizmette bulunmadıklarını, çektikleri zahmetlere karşılık oldukça yüksek meblağlarda hediye ve ödemeler talep ettiklerini aktarır. Bkz. *DAI*, s.53.

düşünüldüğünde, hakikaten dönemin piyasasında maddi değeri yüksek malların bu güzergâhta taşındığı anlaşılmaktadır. Zira Peçeneklerin nehirdeki tüccar konvoyuna gerçekleştirdikleri ani baskınlarda elde ettiği ticari malların, derhal kendi varlıklarının etkin olduğu merkezlerde paraya ya da belli başlı ihtiyaç malzemelerine dönüştürüldüğüne şüphe yoktur. İmparator Konstantin, kayıklardaki malların ve ayakları (ya da elleri) zincirli Slav kölelerin kayıklardan indirilerek kıyıya çıkarıldığını aktarır. Bununla da sınırlı kalmayıp herhangi bir temastan kaçınmak maksadıyla kayıkların bile iyice kıyıya yanaştırılarak ilerletildiği bunun da yetmediği ve tereddütte düşüldüğü zamanlarda kayıkların omuzlarda bir süre karada taşındığı dile getirilmektedir.²⁶ Görüldüğü üzere Rus tüccarlar sık sık baskınlara uğramakta ve mecburi transit yolunda ilerlemeler kesintiye uğrasa da kısmen bu şekilde gerçekleştirilmekteydi. Konstantinopolis'e ulaşan alternatif ve kısa bir güzergâh bulunmadığından bütün tehlikelere rağmen bu yol mecburi olarak kullanılmaya devam edilmekteydi.

Bakıldığında iki komşu ulus Peçeneklerin ve Rusların birbirine birçok yönden bağımlı oldukları görülmekteydi. Fakat anlaşılan Rusların Özi yolunu kullanarak gerçekleştirdikleri aktif ticaret, onlara dönemin şartlarında yüksek gelir getirmekteydi. Peçenekler de muhtemelen bu getirisi yüksek transit ticaretin farkına vararak buradan pay almak istemişlerdi. Netice itibarıyla kullanılan yolun yarısı Peçenek arazisinden geçmekteydi. Bu da geçiş ücreti talep etmenin Peçenekler açısından haklılığını ortaya koymaktaydı. Ancak transit ticarete amaç, herhangi bir getiri eksisine düşmeden hatta daha kârlı olarak istenilen pazara direkt olarak ulaşmayı hedefler. Kuzey şehirlerinden elde edilen ürünler zahmetli, taşımacılığı güç yapılan ve belli bir mevsim kısıtlaması olan emtia idi. Dolayısıyla Ruslar, Konstantinopolis'e vardıklarında hâli hazırda belli bir vergiye tabi tutulmakta ve kazanç elde edilmeden belli bir kayba uğramaktaydılar. Peçeneklerin hangi boyunun ve hangi aralıklarla bu baskınları gerçekleştirdiği belirsizdir. Dolayısıyla bu güzergâh üzerinde birden fazla noktada resmi olarak Peçeneklere ödeme yapıldığında, Rusların satış öncesi kesintiye uğrayarak herhangi bir kazanç elde edemeyecekleri aşikârdı. Bunun yanı sıra Peçeneklerin her ne kadar kendilerine özgü bir yöntemle yemin ettikleri söylene de sözlerinden kolayca dönen ve çıkarları neyi olumlu kılıyorsa ona göre hareket eden boy olduğu çokça ifade edilmiştir. Dolayısıyla saldırıdan vazgeçilse bile bir diğer Peçenek boyunun tekrar baskın yapıp yapmayacakları bilinmemekteydi. Kuvvetle muhtemel bu ve bu yönlü ekonomik, güvenlik kaygıları sebebiyle Ruslar, Peçeneklerle temastan uzak durarak, kaçak şekilde bu ticaret yolunu kullanmayı tercih ediyorlardı.

Dördüncü akanaktan eğer şanslılarsa güç belâ geçmeyi başaran Ruslar, soluğu beşincide almaktaydılar. Burası Rusça *Varuoforos*, Slavca *Voulniprah* olarak büyükçe bir girdap oluşturduğu için *Girdap Çağlayanı* ya da *Dalga Çağlayanı* şeklinde bilinmekteydi. Buradaki tehlikeli girdaptan kaçınmak için Ruslar yine kayıklarını kıyıya yakın şekilde ilerletirlerdi. Buradan geçtikten sonra da altıncı akanaka doğru yönelirlerdi. Altıncı akanak diğerlerine nazaran daha az tehlikeliydi. Fakat buradaki taş ve kayalar tuhaf şekilde suyun bir nevi köpürmesine ve kaynamasına sebep olduğu için bu akanaka Rusça *Leanti*, Slavca *Veroutzi* yani *Suyun Kaynaması* (kaynadığı yer) adı verilmişti. Müteakiben, yedinci ve epeyce mühim son akanaka doğru ilerlerlerdi. Bu nokta *Küçük Akanak* şeklinde Rusça *Struvun*, Slavca *Naprezi*

²⁶ DAI'de Rusların 6 mil kadar (yaklaşık 9,6 km) karada yürüdüklerinden bahsedilir. Bkz. DAI, s. 61.

olarak bilinmekteydi. Bu akanak nehrin en sığ noktasını oluşturmaktaydı. *Vrar* denilen bu noktadan Korsunlular da, Rus ve Peçenek topraklarından geçerek Korsun'a giderlerdi.²⁷ Ancak bu noktayı tehlikeli ve önemli kılan asıl durum Peçeneklerin, Ruslara genel olarak burada saldırmasıydı. Zira sığ bir nokta olduğu için kolaylıkla geçilebilmekteydi. Yanında ağırlığı ve kayıkları bulunanlar için ise zahmetli bir geçişi gerektirmekteydi. Bir hipodrom alanı genişliğine sahip olduğu belirtilen akanakta her fırsatta Peçenek pusularının beklediği kuvvetle muhtemeldi. Ancak kaynaklar Peçeneklerin kaç kişilik birlikler hâlinde ve ne sıklıkla baskınları gerçekleştirdiğini yazmamaktadır. Bu akanaktan geçmeyi başaranlar karşılıklı olarak bir süre daha Peçeneklerin göz hapsinde ilerlediği bilgisi verilir. Bu akanak Ruslar için öylesine korku dolu öylesine zorlu bir yerdir ki burası atlatıldıktan hemen sonra Özi üzerindeki en büyük adayı oluşturan St. Gregory adasına varırlardı.²⁸ Burayı önemli kılan özellik Rusların tehlikelerle dolu yolculuğundan sonra tanrılarına ibadet ettikleri kurbanlar sundukları yer olmasıydı. Adada muazzam büyüklükte bir meşe ağacının olduğundan bahsedilir ve genel olarak Rus- Slav mitolojisinde meşe ağacı saygı duyulan en gözde ağaçlardan biridir. Çeşitli badireleri atlatan Ruslar bu ağaç çevresinde yanlarında getirdikleri et, ekmek, şarap, yemek sunduktan sonra ayrıca canlı veya cansız beyaz horozlar kurban etmekteydiler.²⁹ Ruslar açısından Peçenek korkusu ve şiddetinin onların hayat kalitelerini etkileyecek ölçüde fazla olduğu anlaşılmaktadır. Ancak sürdürülmesi gereken zaruri bir ticaret zinciri olduğundan mümkün mertebe en azami ölçüde Özi yolunda temas sağlanmaktaydı. Diğer yandan bu güzergâha yönelik saldırıların Peçeneklerin hepsini kapsamadığı, Özi'ye yakın yaşayan Peçenek boyları tarafından gerçekleştirildiği çok açıktır. Zira İmparator Konstantin'in de belirttiği üzere Ruslar, Peçeneklere temel birkaç ihtiyaç hususunda tamamen bağımlı yaşamaktaydılar. Buna göre Peçenekler, Rus topraklarında yetiştirilmesi mümkün olmayan at, öküz, koyun, sığır gibi hayvanları ihraç ederlerdi.³⁰ Bilhassa dönemin en mühim taşıma ve ulaşım aracı olan atlar, Ruslar için elzem bir ihtiyaçtı. Dolayısıyla aradaki siyasi husumetler zaman zaman artış gösterse de ticari açıdan ilişkilerin ters yönlü olarak etkilenmediği görülmektedir.

St. Gregory adasından Selinas ırmağına ulaşana kadar Rusların Peçenek korkusu yatışırdı. Buradan yola çıkan Ruslar St. Aitherios adasının bulunduğu ve nehrin ağız kısmını oluşturan gölcüğe kadar yaklaşık dört gün kadar yolculuk yaparlardı. Bu uzun ve meşakkatli yolculuk sonrası burada üç günlük bir dinlenme molası verilirdi. Bu ada denizin üzerinde bulunduğu oradan Turla'ya (Dinyester) sağ salım vardıktan sonra burada da dinlenme molası verirlerdi. Burada havanın yolculuğa elverişli hâle gelmesi beklenirdi. Denizden açılıp Tuna'nın bir kolu olan Selinas'a ulaştıklarında bu nehri geçene kadar yine Peçeneklerin göz hapsinde tutulur, nehir boyunca Ruslar takip edilirdi. Rus kayıklarından birisi ya da birkaçı karaya vurursa Peçenekler hemen bu kayık enkazlarına üşüşerek, ganimeti kendi kıyılarına taşırlardı. Ancak bu esnada Peçeneklere karşı ufak çaplı mücadele de yaşanır, mallarını

²⁷ DAI, s.61.

²⁸ DAI, s.61.

²⁹ Kümes hayvancılığı Ruslarda teşvik edilen bir ticari emtiyaydı. Anlaşılan hem iç piyasaya yönelik hem de dış ticaret için bu hayvanların yetiştiriciliği yapılmaktaydı. Bilhassa Knyagina Olga döneminde Özi ve Desna civarındaki bazı yerleşimlerde kümes hayvanı yetiştiriciliğine yönelik merkezler kurulmuştu. Bkz. PVL, s. 41.

³⁰ DAI, s.51.

kurtarmaya çalışan Ruslar, Peçeneklere karşı saldırıya geçerlerdi. Buradan kurtulduktan sonra Bulgar topraklarına giriş yaparak Tuna'nın ağzına gelirlerdi. Peçenek korkusu bu noktadan sonra tamamen ortadan kalkardı. Bulgar topraklarından da zarara uğramadan geçtikten sonra Ruslar emin bir şekilde nihai varış noktası Konstantinapol'e yakınlaşmış olurlardı. En son konakladıkları yer ise günümüz Bulgaristan'a ait Nesebar (Mesembria) şehriydi.³¹ Buradan da hareketle başkente varan Rusların şehre, Ayios Mamas Manastırı civarından girdikleri düşünülmektedir.³² Çünkü Rusların ikametgâhı olarak burası 907'deki anlaşma gereğince düzenlenmişti. Anlaşmaya göre Ruslar, "yalnızca bir kapıdan silahsız ve her defasında ellişer kişilik olmak üzere başlarında imparatorluğa bağlı muhafızlar olmak suretiyle şehre giriş yapabileceklerdi."³³

Ruslar Karadeniz sahasına giriş yaptıktan sonra burada amaçladıkları ticaret noktalarına göre yön alırlardı. Yukarıda da bahsedildiği üzere bir kısmı Konstantinapol tarafına doğru ilerlerken diğer bir kısmı Bizans'ın kontrolündeki önemli ticari merkezlerden olan Korsun'a yelken açar, kalan kısmı ise daha doğuya Azak denizinin Don nehri ile buluştuğu ağza doğru ilerleyerek burada bilhassa Musevi tüccarların sirkülasyona katıldığı ve Bağdat, İtil, Ermeniye ve daha doğudaki ülkelere giden yolda yerlerini alırlardı.³⁴ İslam müellifi İbn Hurdazbih de Rusların Bizans kıyılarına kadar geldikten sonra burada 10/1'lik bir vergi ödeyip müteakiben Ten (Don) nehrine ulaştıklarını ifade eder. Buradan da Hazarların ticari bir şehri olan Hâmlic'e varıp aynı oranda vergi ödedikten sonra Cercân denizi ve ardından Bağdat'a içerisinde işlenmiş deri, siyah tilki derisi ve kuzeydeki Slav boylarının imal ettiği kılıçların bulunduğu, develer eşliğinde uzanan ticaret kervanlarından bahsetmektedir.³⁵ Görüldüğü üzere Rum kıyılarına ve ardından Ten nehrine ulaşım Özi üzerinden koordine edilmekteydi. İmparator VII. Konstantin'in eserinde, Korsunluların da bu yolu kullandığını ifade ettiğini görmekteyiz. Dolayısıyla Karadeniz ticaretini kuzey topraklarına bağlaması hasebiyle Özi yolu aracı konumunda mühim bir rol üstlenmişti. Zira Korsun'daki Bizans kontrolünde dönen ticaret Rusların ve Peçeneklerin önemsedikleri yegâne ticaret noktasıydı. Bir sacayağı şeklinde süren bu üçlü ticaret, dönem şartlarında adeta bölgenin can damarını teşkil etmekteydi. Bizans'tan gelen elçiler, tüccarlar burada Peçeneklerden rehberlik, taşıma hizmetleri olarak iç bölgelere intikal edebilirlerdi. Bizans'tan gelen emtia Hazarya ve ötesine buradan taksim edilirdi. Benzer şekilde Ruslar, kuzey bölgelerinden ele geçirerek ve ardından Özi'den inerek getirdikleri Slav kölelerin ticaretini burada gerçekleştirirlerdi. Görüldüğü üzere çok canlı ve hızlı şekilde işleyen bir ticaret sirkülasyonu mevcuttu. Güzergâhta taşınan emtia dönemin gözde ürünleriydi. Ruslar kış aylarında vergi olarak topladıkları değerli hayvan kürklerini, bal (bal şarabı) ve bal mumu, kehribar, Slav kölelerini Bizans başkentine taşıırken, geriye dönüşte Doğu ülkelerinden Bizans'a ulaşmış mor (erguvani) boyalar, yine mor renge boyanmış leopar derileri, dönemin yüksek işçiliği ile dokunmuş kaliteli kumaşlar, ipek (pavolok)³⁶ kumaşlar, örtüler (perde, ince kilimler, duvar örtüleri), Rusların epeyce

³¹ DAI, s.63.

³² H. R. Ellis Davidson, *The Viking Road to Byzantium*, s.90.

³³ PVL, s.23- 24.

³⁴ F. Dixon, "Varangian- Rus Warrior- Merchant and the Origin of the Russian State", *Marketing History Knows no Boundaries*, V.8, 1997, s.152.

³⁵ İbn Hurdazbih, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, Tr. Murat Ağarı, Kitabevi, İstanbul, 2008, s. 130-131.

³⁶ Eski Norsça'da Pell olarak geçen bu kumaş çeşitleri arasında brokar denilen altın ya da gümüş sırmalı ve özel bir kadifeden üretilen kumaşların da bulunduğu ifade edilir.

beğendikleri kaliteli şaraplar, her çeşit meyve, sebze ve en önemlisi altın, Rus topraklarına götürülmekteydi.³⁷ Ancak Özi yolu yalnızca ticaretle sınırlı bir güzergâh değildi.

Yollar, siyasi, askeri ve kültürel etkileşimleri sağlayan ulusları birbirine yaklaştıran özellikleri de içlerinde barındırmaktaydı. Knyaz Oleg ve Knyaz Igor daha çok askeri ve ekonomik amaçlarla bu yolu aktive etmişlerdi. Ancak bu süreçten sonra Bizans'la olan ticari iletişim daha da artmıştı. Ticaret bir süre sonra Bizans esintisini de Rus topraklarına taşımaya başlamıştı. Bu da kendisini ilk belirti olarak dini bir yayılımla göstermişti. Ruslar pagan bir ulustu ancak Ortodoks Hristiyanlığına mensup Bizans, bu güzergâhı kendi dinini yaymak maksatlı kullanmaya başlamıştı. Bu sebeple Bizans misyonerleri Özi vasıtasıyla Kiyev'e sık sık ziyaretler düzenlemeye başlamışlardı. Dahası Rus tüccarlar Konstantinopolis'teki ihtişamdı ve giderek artan Hristiyan olma popülerliğinden etkilenerek bu yeni inancı Kiyev'e taşımışlardı. Elit tabakaya mensup kişiler de bu inanca meyil edince Rus Knyazlık ailesi de bu tesirden nasibini almıştı.³⁸

Güzergâhın askeri ayağında da bir takım gelişmeler yaşanmıştı. Yapılan anlaşmalar gereği Ruslar, Bizans'ın ihtiyacı durumunda askeri yardımda bulunacaktı. Bundan başka kuzey topraklarında kendilerine yer bulamayan maceracı ruhlar, Özi'den güneye inerek Vareng muhafızları adı altındaki birliklere dâhil olarak kimi zaman Rus sınırlarının genişlemesinde rol almışlar, kimi zaman ise Bizans ordusuna dâhil edilmişlerdi. Bizans bu sayede bağlılıklarıyla ünlü Vareng muhafızlarını imparatorun korumasında imtiyazlı bir sınıf olarak daimi hâle getirmişti.³⁹ Bununla birlikte bu Vareng muhafızları Bizans'tan aldıkları Ortodoks inancını kuzey kesimlere taşıyarak Hristiyanlığı aşılama işleminde aracı rolü üstlenmişlerdi.⁴⁰

Ruslar ve Bizans arasındaki Özi yolunun getirdiği bu yoğun iletişim trafiği çerçevesinde bir takım denizcilik angajmanlarının düzenlendiği de görülmektedir. Dönem Avrupa'sında nitelikli bu tür düzenlemeler bulunmazken, yazılı hâle getirilmesi dönem itibarıyla gözden kaçan yenilikçi hareketlerdendir. Anlaşmalar çerçevesinde bu talepler hukuki, eşitlikçi yanı yönü yüksek maddeler halinde düzenlenmişti. Knyaz Oleg döneminde 911 anlaşmasındaki şu maddeler dikkat çekicidir:

“Yabancı sahillerde şiddetli rüzgârların gazabına uğrayan bir gemi Rusların yakınıdaysa yüküyle birlikte gemi yeniden yüklenip Hristiyan topraklarına gönderilecektir. Güvenli bir yere varana kadar (biz Ruslar) onu tüm tehlikeli geçitlerden geçireceğiz. Fakat bu şekilde fırtına veya karasal bir engel tarafından alıkonulan böyle bir geminin varış noktasına ulaşması mümkün değilse, biz Ruslar bu geminin

³⁷ Emine Dikmen, “Peçenek- Rus - Bizans Ticari Faaliyetleri”, *TOBİDER*, V. 5/1, 2021, s. 26- 27; I. Ia. Ia, “Large-scale Ownership of Land and the Russian Economy in the Tenth to Twelfth Centuries”, *Soviet Studies in History*, 24/4, 1986, s. 11.

³⁸ Rus Knyazlığı ailesinden ilk Hristiyanlığa geçme teşebbüsleri Igor'un eşi Knyaginya Olga zamanında yaşanmıştır. (957) Hristiyanlığı resmi bir din olarak kabul edilmesi ise Knyaz Vladimir zamanında olmuştur. (988). Bu süreçten sonra Rus Knyazlığı Bizans dini nüfuzu altına girmiş, Rus kiliseleri Konstantinopolis Patrikliğine tabi olarak gelişimini sürdürmüştür. Rusların Hristiyanlığa geçişine dair ayrıntılı bilgi için bkz. M. U. Yücel, “Slav/Rusların Hristiyanlığı Kabulü ve Rus/Ortodoks Kilisesinin Kuruluşu”, *CIEES*, 2020; s.46-80; B. Sipahioğlu, “IX- X. Yüzyıllarda Bizans- Rus İlişkileri ve Kiev Prensesi Olga'nın Hristiyanlığı Kabulüne Dair Bazı Görüşler”, *Kafkas Dosyası*, TATAV, İstanbul, 2006, s.1-10; J.Featherstone, “Olga's Visit to Constantinople”, *Harvard Ukrainian Studies*, 3(4), 1990.293- 312.

³⁹ G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, TTK, Ankara, 2019, s. 282.

⁴⁰ Oleksiy Tolochko, “Varangian Christianity in Tenth-century Rus”, *Early Christianity on the Way from the Varangians to the Greeks*, Ruthenica, Kiev, 2011, s. 69.

mürettebatına yardımda bulunacağız ve böyle bir olayın Grek topraklarına yakın bir yerde gerçekleşmesi ihtimaline karşı onları, güvenlik içinde mallarıyla birlikte taşıyacağız. Fakat eğer böyle bir kaza Rus kıyısına yakın bir yerde gerçekleşirse, geminin yükü bertaraf edilecek ve biz Ruslar, sahiplerinin hesabına elden çıkarılabilecek her şeyi nakledeceğiz.

Sonra, Grek topraklarına mallarla ya da İmparatorunuza elçilikle gittiğimizde, geminin satılan yükünün fiyatını haysiyetli biçimde ödeyeceğiz. Fakat o gemideki herhangi biri, Ruslar tarafından öldürülürse, kötü muameleye maruz kalırsa veya herhangi bir eşya çalınırsa, bu tür davranışları gerçekleştirenler daha önce verilen cezaya tabi olacaktır.”⁴¹

Bununla birlikte Bizans'ta ağırlığını hissettiren Ruslar kendileriyle yapılacak ticarete yönelik tüccarların mümkün olan en iyi biçimde ikamet ettirilmesi için anlaşma metnine özel şartlar koydular. Buna göre, Ruslar başkente ulaştıklarında talep ettikleri kadar hububat temin edilecek, ticaret maksadıyla gelen bütün tüccarların altı ay boyunca ekmek, şarap, balık, et, meyve gibi ihtiyaçları karşılanacaktı. Dönüş yolunda olan Ruslara imparator, gemi çapası, erzak, yelken, gemi halatı ve ihtiyaçları neyse onu temin edecekti.⁴²

Knyaz Igor'un başarısız Konstantinopolis kuşatması (941) sonrası düzenlenen 945 anlaşmasına göre ise şu maddeler yer almaktadır:

“Ruslar karaya vurmuş bir Grek gemisi bulurlarsa, bir zarar vermeyecekler, herhangi bir nesne ya da şahsı gemiden çıkarmaları durumunda eğer köle yapar ya da öldürürlerse hem Rus hem de Grek yasalarına tabi olacaklardır. Rus bağluları Dinyeper (Özi) ağzında Korsun balıkçılarıyla karşılaşırlarsa, hiçbir surette zarar vermeyeceklerdir. Dahası Ruslar Dinyeper ağzında, Belobereg ya da Aziz Eleutherius'ta kışlama hakkı olmayacak, sonbahar geldiğinde Rus yurduna döneceklerdir.”⁴³

Özi yolu yalnızca Konstantinopol'e varan bir ticari hareketliliği kapsamamaktaydı. Buraya gelen Rus ticaret gemilerinin, şehirdeki alış ve satış işlemlerini tamamladıktan sonra daha güneye, Akdeniz'e doğru yol aldıkları da bilinmektedir.⁴⁴ Nitekim imparator Konstantin Rus gemilerinin Suriye'ye kadar yelken açtıklarından söz etmektedir. Buradan da anlaşıldığı üzere Özi yolu Ruslar için uluslararası sulara açılan bir çıkış yoluydu. Mesudi'de yer alan bilgiler de bu ticari hareketliliği doğrular niteliktedir. Ona göre Ruslar ticaret maksadıyla İspanya (Endülüs) kıyılarına kadar ulaşabilmekteydiler.⁴⁵ Araştırmacılar Özi'nin daha çok güney yönlü rotası üzerinde durmuş ve bu gelişimin etkilerini ortaya konulmaya çalışmışlardır. Ancak Özi'nin kuzey yönlü rotası daha vardır ki bu genel anlamda göz ardı edilmiştir. Özi civarında yaşayan ve kuzey topraklarının Rus tüccarları yukarı Özi vasıtasıyla Kuzey Avrupa ile de etkileşime geçmişlerdir. Baltık Deniz'ine ulaşan bu kuzey Özi rotası neticesinde Ruslar, İskandinav halkları olan Danlar, İsveçliler, Baltık Slavları ve Almanlar gibi toplumlarla da ticareti sürdürmüşlerdir.⁴⁶

⁴¹ PVL, s.26.

⁴²H.R. Ellis Davidson, *The Viking Road to Byzantium*, s.90.

⁴³ PVL, s.35.

⁴⁴ Ann Christys, *Vikings in the South- Voyages too Iberia and the Mediterranean*, Bloomsbury, London, New York, 2015, s.45.

⁴⁵ Mesudi, *Muruc ez-zeheb (Altın Bozkırlar)*, Tr. D. Ahsen Batur, Selenge Yay. İstanbul, 2004,s. 75.

⁴⁶ T. Noonan, “ The Dnieper Trade Route in Kievan Russia (900- 1240 A. D.), s. 4.

Özi'nin temel olarak alındığı nehir-deniz ticari hareketliliğinde her iki ulusun ticari haklarını garanti altına almadaki belli başlı ana esaslar incelikli olarak belirlenmiştir. Bu yönüyle hukuki boyutları vurgulaması açısından bizlere dönemin resmini çizmekte ipuçları sağlamaktadır. Yalnızca denizcilikle ilgili esaslar belirlenmemiştir, her iki güç kendi tüccarlarının ve ellerindeki emtia'nın haklarını korumak adına büyük çabalar sarf etmiştir. Esirlere yönelik düzenlemeler, tüccarlar arasındaki suçlara yönelik cezalar, tüccarların konaklamaları ve emtia alım ve satım sayıları gibi bütün usuller tek tek ele alınmış ve yazıya geçirilmiştir. Bu sayede Ruslar, sonraki yıllarında Bizans kanunlarını bir temel rehber olarak göz önünde tutup, kendilerine has '*Russkaya Pravda*⁴⁷ olan Rus hukuki düzenlemeleri meydana getirmişlerdi.

Netice itibarıyla Özi yolu yalnızca ürün taşımada değil, iki yönlü insan taşımacılığında(göç) da rol oynamıştı. Varenglerin Konstantinopolis'e gelişleri uzunca bir süre daha devam ederken, Hristiyanlığın yayılıyor olmasıyla Bizans'tan din görevlileri, dini yapıların inşasındaki mimarlar, ustalar, ressam, boyacılar ve işçiler, kuyumcular gibi birçok meslek dalına mensup kişiler Kiyev'e göç etmişti.⁴⁸ Bu ise ilerleyen yıllarda Rus toplumunda çeşitli mesleklerin oluşumuna zemin hazırlarken, Kiyev'in suretinin de değişmesine sebep olmuştu.

Knyaz Igor'un ölümüyle yönetimi bir süreliğine devralan Knyaginya Olga (945- 962), Hristiyanlık öğretilerinden etkilenerek dönemin en makul politikasının denge olduğunu farkına vararak, ittifak ilişkilerini güçlendirmek maksatlı vaftiz olma kararını almıştı. Bunu ses getirecek şekilde gerçekleştirmenin yegâne yolu Konstantinopolis'te vaftiz olmaktan geçmekteydi. Özi yolundan ilerleyerek Karadeniz'e çıkan Olga, 957 senesinde vaftiz edilmişti. Dönemin en mühim hadiseleri arasında yer alan bu dönüşüm, hem Rusları hem de Bizans'ı geri dönülemeyecek değişimlere sürüklemişti. Rus naibinin Hristiyanlığı resmi olarak kabulü Bizans'ın misyonerlik faaliyetlerini de arttırmıştı. Böylelikle Rus toplumundaki dini değişim, Özi yolu vasıtasıyla gerçekleşmişti. Dini faaliyetler adı altında Rus yapısına iyice nüfuz etmeye başlayan Bizans ise kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmekteydi. Olga'dan sonra yönetime geçen oğlu Svyatoslav'ın Bulgaristan sahasına gelerek yerleşmek istemesi, Bizans'ı büyük bir paniğe sürüklemişti. Yanı başında güçlü bir ulus yükselmesi Bizans'ın varlığına doğrudan tehdit oluşturmaktaydı. Zira yalnızca Bulgar topraklarıyla sınırlı kalmayacak olan bu Rus yayılımı ileride Konstantinopolis'i de tehdit eder hâle gelecekti. Bizans, yüzyıllardır sürdürdüğü birbirine kırdırma politikasını burada da uygulamaya koyarak yine Özi nehri vasıtasıyla Peçeneklere ulaşmış ve Kiyev'in kuşatılmasını sağlamıştı. (968) Bir süreliğine Peçenek meselesiyle uğraşmaya sevk edilen Knyaz Svyatoslav'ın batı topraklarına yerleşmesi hususunda çok kararlı olduğu anlaşılınca, Bizans çareyi Knyaz'ı ortadan kaldırmakta bulmuştu. Yine Peçeneklere el altından ulaşan Bizans, 972 senesinde Knyaz Svyatoslav'ın Peçenek başbuğu Kurya (Küre) tarafından katledilmesine sebep olmuştu.⁴⁹ Bu durum Rus yapısında 972'den 980 senesine kadar sürecek hâkimiyet mücadelelerini beraberinde getirmişti. Knyaz Svyatoslav'ın oğulları Yaropolk (972- 980) ve Vladimir (980- 1015) arasında

⁴⁷ Rus kanunları G. Vernadsky tarafından titiz şekilde incelenip tercüme edilmiştir. Bkz. *Medieval Russian Laws*, İng. Tr. George Vernadsky, Octagon Books, New York, 1979.

⁴⁸ M. Hrushevsky, *A History of Ukraine*, Archon Books, USA,1970, s. 69.

⁴⁹ PVL, s.51.

süren çatışmalar Bizans'ı bir süreliğine Rus tehdidinden uzaklaştırmıştı. Görüldüğü üzere Yukarı ve Orta Özi Rusların hâkimiyetinde yol alırken Karadeniz'e yakın aşağı Özi ise Peçeneklerin kontrolündeydi. Dolayısıyla Rusların tam olarak Bizans ve Karadeniz'le gerçekleşen teması Peçenekler sebebiyle kesintiye uğramıştı.⁵⁰ Ancak bu sırada Hristiyanlık tüm hızıyla Rus toplumunda yayılmaktaydı. Vladimir'in hâkimiyetini tam olarak tesis etmesinin onun tek tanrılı bir inanca bağlanmasıyla mümkün olacağını anlamasıyla Hristiyanlık, Rus toplumunda 988 senesinde resmi olarak kabul edilmişti.⁵¹ İşte bu dönüşümle Ortodoks Hristiyanlık Konstantinopolis'ten başlayarak Özi yoluyla en uç noktadaki kuzey şehirlerine kadar zaman zaman kılıç zoruyla bile olsa yayılmaya başlamıştı. Siyasi zaruretlere kültürde de etkisini göstermeye başlamıştı. Yine Bizans'ın teşvikiyle Kiril alfabesi Rusların hayatına girmişti. Böylelikle kilise eliyle yapılan eğitim faaliyetleri yaygınlaşarak 'Kilise Tarih Yazıcılığı' geliştirmişti. Önemli merkezlerin yanı sıra diğer şehirlerde de kilise gibi dini yapılar yükselmeye başlamıştı. Rusların pagan inançları ve kültürleriyle birlikte sentezlenmiş bir nevi Rus Ortodoksluğu ortaya çıkmıştı.

Sonuç

Yukarıda ifade edilen siyasi, beşeri ve ekonomik değişimler temelde Özi yolunun kullanımının aktifleşmesiyle gerçekleşmişti. Özi yolunun faal duruma geçmesi, dönem şartlarında Rus, Bizans, Peçenek, Tuna Bulgarları ve Macarlar gibi birçok siyasi unsurun tarihlerinde değişikliğe sebep olmuştu. Günümüz Ukrayna sahasında Özi'nin kontrolünü sağlarlarken, Peçeneklerin göçüyle Macarlar, sahadaki hâkimiyetlerini yitirerek bugünkü yurtlarına sürüklenmişler, Avrupalı ve Katolik bir millet olarak yaşamlarına devam etmişlerdi. Rusların boşluktan yararlanarak Kiyev'i ve Özi'nin bir kısmını kontrolüne geçirmeleri genişleme siyasetlerinde yeterli olmamış, onları Bizans'a yönlendirmişti. Özi'den yola çıkan Ruslar, Bizans'la askeri, siyasi, dini ve ekonomik manada etkileşime girmeleri, onları bugünkü Rus yapısını şekillendirmeye sevk etmişti. Dolayısıyla Kiyev şehri, günümüz hâline ulaşmasını bir anlamda Özi yoluna borçluydu. Ancak Peçeneklerin Özi'de sürekli bir set oluşturması, Rusların Karadeniz ve Konstantinopolis'teki kontrol güçlerini devamlı surette sınırlı tutmuştu. Bir nevi güvenlik çemberi oluşturarak, Bizans'ın yanı başında yükselen Rus- Slav gücü tarafından yutulması Peçenekler sayesinde önlenmişti. Bu da Bizans'ın ömrünü epeyce bir süre daha uzatmıştı. Üstelik kendine bağlı bir Ortodoks zümresini oluşturma imkânı da vermiş ve bu durum el altından Bizans'ın siyasi hâkimiyet sahasının da genişlemesini sağlamıştı.

Adeta bir zincir gibi birbirine bağlı hadiseler şeklinde ilerleyen tarihte, Özi yolu pek ehemmiyet verilmede de aslında günümüz Ruslarını meydana getiren en mühim etkenlerden birisi olmuştu. Erken dönemde başa gelen ileri görüşlü, kuvvetli knyazlar sayesinde etrafındaki siyasi ve askeri dinamikleri dikkatlice gözlemlemiş, başta ekonomi olmak üzere askeri, dini ve beşeri reform ve taktikler geliştirmiş olan Ruslar, zamanla içyapısıyla da bütünleşerek teşkilatlı bir devlet sistemini oturtabilmişlerdi. Bütün bu gelişmeler ışığında İskandinav Ruslar, Slavlarla birleşerek o dönemlerden günümüze dek gelebilmişlerdi.

⁵⁰ T. Noonan, "The Dnieper Trade Route in Kievan Russia", s. 11.

⁵¹ PVL, s.76.

Kaynaklar

Ana Kaynaklar

- De Administrando Imperio*, (1967), (İng Tr. R. J. H. Jenkins), Washington: Dumbarton Oaks.
- İbn Hurdazbih, (2008), *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, (Tr. Murat Ağarı), Kitabevi: İstanbul.
- İbn Havkal, (2017), *10. Asırda İslâm Coğrafyası*, (Tr. Ramazan Şeşen), İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- İbn Rüste, (2017), *el- A'lâku'n- Nefise*, (Tr. Ali Fuat Eker), Ankara: Ankara Okulu Yayınları.
- Medieval Russian Laws*, (1979), (İng. Tr. George Vernadsky), New York: Octagon

Books.

- Mesudi, (2004), *Muruc ez-zehab (Altın Bozkırlar)*, (Tr. D. Ahsen Batur), İstanbul: Selenge Yayınları.
- Photios, (1958), *The Homilies of Photius Patriarch of Constantinople*, (İng Tr. Cyril Mango), Cambridge: Massachusetts.
- Povest' Vremennih Let'*, (2012), (Hz. D.S. Lihaçeva), Sank- Peterburg: Vita Nova.
- The Annals of St. Bertin*, (1991), *Ninth Century Histories, V. I.*, (İng.Tr. Janet L. Nelson), Manchester- New York: Manchester University Press.

Araştırma Eserler

- Christys, A. (2015), *Vikings in the South- Voyages to Iberia and the Mediterranean*, London, New York: Bloomsbury.
- Cross, S. H. (1946), "The Scandinavian Infiltration into Early Russia", *Speculum*, 21 (4), s. 505- 514.
- Davidson, H.R. Ellis, (1976), *The Viking Road to Byzantium*, London: George Allen- Unwin LTD.
- Dixon, D. F. (1997), "Varangian- Rus Warrior- Merchant and the Origin of the Russian State", *Marketing History Knows no Boundaries*, V.8, pp.145- 155.
- Dikmen, E. (2021), "Peçenek- Rus - Bizans Ticari Faaliyetleri", *TOBİDER*, V. 5/1, s.20- 37.
- Enisova, N. - Tamara Puskina (2013) " Finds of Byzantine origin from the Early Urban Centre Gnezdovo in the Light of Contact Between Rus' and Constantinople (10th- early 11th centuries AD)", *From Goths to Varangians*, Line Bjerg, John H. Lind (Ed.), Denmark: Aarhus University Press, pp.213- 255.
- Featherstone, J. (1990), " Olga's Visit to Constantinople", *Harvard Ukrainian Studies*, V. 3(4), pp.293- 312.
- Feldbrugge, F. (2017), *A History of Russian Law*, Leiden- Boston: Brill.
- Grekov, B. (1959), *Kievan Rus*, Moskow: Foreign Languages Publishing.
- Froianov, I. Ia. (1986), "Large-scale Ownership of Land and the Russian Economy in the Tenth to Twelfth Centuries", *Soviet Studies in History*, V. 24/4, pp.9-82.
- Kaplan, F. I. (1954), " The Decline of Khazars and the Rise of the Varangians", *The American Slavic and East European Review*, V. 13/1, s. 1-10.
- Noonan, T. (1965), " The Dnieper Trade Route in Kievan Russia (900- 1240 A. D.)", *Basilmamış Doktora Tezi*, Indiana University.
- Ostrogorsky, G. (2019), *Bizans Devleti Tarihi*, Ankara: TTK.
- Raffensperger, C. (2012), *Reimagining Europe- Kievan Rus in the Medieval World 988- 1146*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Saharov, A. N. (1987), *Diplomatiya Drevney Rusi*, Moskva: Pedagogika,

- Shepard, J. (1995), "The Rhos guests of Louis the Pious: whence and wherefore?", *Early Medieval Europe*, V. 4/1, pp. 41- 60.
- Sipahioğlu, B. (2006), " IX- X. Yüzyıllarda Bizans- Rus İlişkileri ve Kiev Prensesi Olga'nın Hristiyanlığı Kabulüne Dair Bazı Görüşler", *Kafkas Dosyası*, İstanbul: TATAV, s.1-10.
- Stokes, A. D., (1960), "Tmutarakan' ", *SEER*, V. 38/91, pp. 499-514.
- Şeşen, R. (2017), *İslam Coğrafyacılarına göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Tikhomirov, M., (1947), "Proiskhozhdeniye nazvaniy Rus' i Russkaya zemlya", *Sovetskaya Etnografia*, Moskva- Leningrad: İzsatelstvo Akademii Nauk SSSR, VI- VII, pp. 60- 80.
- (1959), *The Towns of Ancient Rus*, Moscow: Foreign Languages Pub.
- Thomsen, V. (2021), *Rus Devleti'nin Kökenleri Eski Rusya ve İskandinavya Arasındaki İlişkiler*, (Tr. Emine Dikmen), İstanbul: Selenge Yayınları.
- Tolochko, O.(2011), " Varangian Christianity in Tenth-century Rus", *Early Christianity on the Way from the Varangians to the Greeks*, Kiev: Ruthenica, pp. 58- 69.
- Vasiliev, A. A. (1946), *The Russian Attack on Constantinople in 860*, Massachusetts: Cambridge.
- Vernadsky, G. (1948), *Kievan Russia*, New Haven: Yale Uni. Press.
- Yücel, M. U.(2020), "Slav/Rusların Hristiyanlığı Kabulü ve Rus/Ortodoks Kilisesinin Kuruluşu", *CIEES*, s.46- 80.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Kutsal Yolculuğun Zorlu Güzergâhı: Haçlı Seferleri Ordularının Anadolu'daki Yolculuğu ve Seferlere Olan Etkisi (1096-1099)

Bilim Uzmanı Şafak EFE*

Özet

İslam Devleti'nin Halife Hz.Ömer döneminden itibaren ciddi şekilde meydana getirilen siyasi yapılanması ve sistemli bir devlet formu kazanmasına müteakip Hristiyanlar ve Müslümanların tarihi süreç içerisinde karşı karşıya geldikleri çok fazla olay, savaş, mücadele ve gelişme yaşanmıştır. Ancak Haçlı Seferleri bu mücadeleler içinde ayrı bir öneme sahiptir. Haçlıların Papalığın kutsallığı attığı bu "Kutsal Yolculuk" güzergâhı üzerindeki bütün mücadeleler, toplulukların ve devletlerin siyasi, sosyal, toplumsal, ekonomik, askeri, hatta mimari ve kültürel yapılarına etki etmiştir. Yaklaşık iki yüzyıl süren bu mücadeleler çağındaki önemli etkiler Haçlıların Avrupa'nın içlerinden toplanıp yola çıkarak Balkanlar ve Anadolu üzerinden Ortadoğu'ya inmesi ile meydana gelmiştir. Haçlı Seferleri'nin Kudüs'ü alarak ağır yıkımı gerçekleştirdiği Birinci Haçlı Seferi (1096-1099) ordularının yolculuğu ciddi mücadelelerin yaşandığı ve uzun yolculukların meydana geldiği seferdir. Bu mücadelelerin zorlu olanları, Anadolu'yu yurt edinme sürecinde olan Türkler ile Anadolu coğrafyası üzerinde yaşanmıştır. "Deus le vult (Tanrı istiyor)" şiarıyla yola çıkan bu kitlelerin uzun ve savaşlar dolu yolculuğunun ağır ve yıpratıcı kısmı Anadolu'ya ayak bastıkları andan itibaren başlamıştır. Bu yol Bizans elçileri, Türk savunması ve coğrafyanın etkisi ile yıpratıcı olmuştur. İki gücün büyük savaşı yine yol üzerinde olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Haçlı Seferleri, Haçlılar, Bizans, Selçuklular, Anadolu

Difficult Route of the Holy Journey: The Journey of the Army of Crusades in Anatolia and it's Impact on the Crusades (1096-1099)

Abstract

After the Islamic State's political structuring, which was seriously formed from the time of Caliph Omar, and gaining a systematic state, there have been many events, wars, struggles and developments that Christians and Muslims have faced in the historical process. However, the Crusades have a particular importance in these struggles. All the struggles on this "Holy Journey" route, to which the Crusaders attributed the sanctity of the Papacy, affected the political, social, social, economic, military, even architectural and cultural structures of the communities and states. The important effects in this era of struggles, which lasted about two centuries, occurred when the Crusaders gathered from the interior of Europe and landed in the Middle East via the Balkans and Anatolia. The journey of the armies of the First Crusade (1096-1099), in which the Crusaders took Jerusalem and carried out heavy destruction, is the expedition in which serious struggles took place and long journeys took place. The difficult ones of these struggles were experienced on the Anatolian geography with the Turks who were in the process of making Anatolia their home. The heavy and wearisome part of the long and war-filled journey of these masses, who set out with the motto "Deus le vult (God wants)", started from the moment they set foot in Anatolia. This road has been worn out by the Byzantine ambassadors, the Turkish defense and the influence of the geography. The great war of the two powers was again on the way.

Keywords: The Crusades, Crusaders, Byzantium, Seljuks, Anatolia

* Kocaeli Üniversitesi, Orta Çağ Tarihi, sfkefe@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0709-720X

Giriş

Askeri savaş tarihi açısından orduların toplu halde hareket edebilme kabiliyeti ve gücü savaş gücü ile doğru orantılı olarak gelişmiştir. Düzenli orduların meydana gelmesinden önce de gruplar halinde savaşmanın etkisini bilen insanlık için sayısal üstünlüğün korunduğu toplu hareket ve savaşma niteliği savaşın seyrini değiştirecek güçte olmuştur. Orduların belirli bir hedefe, bölgeye veya düşmana yönelik olarak düzenlediği bu askeri harekâtların bütün savaş tarihi boyunca bilinen en ünlülerinden biri Avrupa’da Hristiyanların dini motif ve altyapı ile düzenlediği, yaklaşık iki yüzyıl süren ve “Haçlı Seferleri” kavramı ile açıklanan dönemdir. Bu seferlerin etkisi tarihsel açıdan mevcudiyetini sürdürmekle beraber askeri, sosyal, siyasi, ekonomik açıdan seferlere öncülük eden Batı toplumu ve kültürü başta olmak üzere Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasını ciddi oranda etkilemiştir. Seferlerin askeri yönü, hareket ettikleri ve geçtikleri coğrafya ile büyük bir önem taşımaktadır. Avrupa’nın belirli bölgelerinden toplanan bu kitlenin kutsal şehir “Kudüs”e kadar olan yolculuğu tarihi açıdan Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasında büyük mücadeleler çağını başlatmıştır. Haçlıların “Kutsal” olarak adlandırdıkları bu yolculuğun, sefere katılan askerleri ve hacıları ne oranda etkilediği, geçiş güzergahındaki tarihi kayıtlar ile bir oranda belirlenebilmektedir. Anadolu coğrafyasından geçen bu kitlelerin nasıl bir etkiye maruz kaldıkları ve bu yolda ne yaşadıklarının açıklanmasından önce onları bu yolculuğa çıkaran asıl itici gücün iyi anlaşılması, tarihi altyapısının çözümlenmesi önemli bir sorudur. Bu açıdan Haçlı Seferleri kavramının neden meydana geldiğinin anlaşılması, Anadolu’nun içlerinde susuzluktan diken yiyen bir askerin yoluna ne amaçla devam ediyor olduğunun anlaşılması noktasında önemlidir.

Haçlılar ile Anadolu coğrafyasında Türk kuvvetlerini karşı karşıya getiren gelişme şüphesiz Malazgirt Meydan Muharebesi ve sonrasındaki durum ile açıklanabilir. Bu durumu anlamamanın en iyi yolu Büyük Selçuklu Devleti’nin düştüğü ve etkisini kaybetmesine sebep olan güç durumudur. Büyük Selçuklular, 1040 yılında Horasan’da bir devlet kurduktan sonra kısa sürede Bizans ve Fâtımî sınırına kadar tüm Yakındoğu’ya hâkim olmuşlar, ardından da plânlı bir fetih harekâtı çerçevesinde yurt edinmek gayesiyle Bizans hâkimiyetindeki Anadolu topraklarına yönelmişlerdi. XI. yüzyıl ortalarından itibaren Selçuklu Türklerinin Anadolu’ya girişi, 1025 yılından beri gerileme ve çöküş sürecinde olan Bizans’ı zor durumda bırakmıştı. Çünkü imparatorluk, basit bir yağma ve istilâ hareketi olmayan bu ilerleyişi durduracak askeri güce sahip değildi. Türk kuvvetlerinin Anadolu’daki yurt edinme sürecine denk gelen bu Haçlı saldırılarında Haçlıların “Kutsal Yolculukları” üzerindeki en çetin güzergahları Anadolu toprakları üzerinden geçmekteydi.

1071 yılındaki Malazgirt Savaşı’ndan sonra Bizans’ın mukavemetini kıran Türkler süratle Anadolu’yu fethetmeye başlamış, 15-20 yıl içinde Anadolu’da birkaç Türk devleti birden kurulmuştu. XI. yüzyılın ortalarından itibaren bölgedeki Türk ilerleyişi karşısında çaresiz kalan Bizans, daha 1074 yılında papalık aracılığıyla Avrupa’dan Türklere karşı ücretli asker yardımı istemiş ve bu çağrılar tekrarlanmıştı¹. İşte bu çağrılar karşılığı en nihayetinde Papa II. Urbanus tarafından, 1095 Pienza Konsil’nden sonra aynı yılın sonbaharında toplanan

¹ Ebru Altan, “Haçlı Seferleri ve Anadolu (1097-1190): Türkiye Selçukluları Tarihinde Haçlı Seferlerinin Yeri ve Önemi”, *Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, C.2020(Bahar), S.12, s.37.

Clermont Konsili (18-28 Kasım 1095)'ndeki Haçlı Seferi çağrısı ile sonuca ulaştı. Urbanus bu çağrıda Batı Hristiyanlarına Doğu'daki din kardeşlerini Müslümanların baskı ve zulmünden kurtaracak bir savaşa katılmanın, dini açıdan ne kadar şerefli bir görev olduğu mesajını verdi². Papa, savaş çağrısı yapmakta ve böylece Avrupa'da son 50 yıldaki bütün kilise adamlarının sözlerini tekrarlamaktaydı. Papa II. Urbanus Haçlı Seferi çağrısında iki hedef belirtiyordu: Doğu Hristiyanlarına yardım³ ve Kutsal topraklarının kurtarılması⁴. Başka bir ifade ile Anadolu'nun ve Kudüs'ün ele geçirilmesi. Bu çağrının hemen sonrasında Avrupa içerisinde asker ve seferlere katılacak insanlar için vaazlar ve toplanma merkezleri meydana getirilmiştir. Haçlı Seferleri'nin dini altyapısı aynı zamanda asker toplama görevini de üstlenerek tarihe Haçlı Seferleri olarak geçen ve yaklaşık iki yüz yıllık süreci iki koldan başlatmıştır.

Haçlı Seferleri düşüncesindeki dinî motif, seferlerin tarihsel gelişimi ve Haçlıların hareketleri ile uyuşmuyordu. Haçlılar şüphesiz ki bu seferleri dinî bir itici güç ile öğrenmişlerdi ve sefere çıkmak için aradıkları amaç bu olacaktı. Ancak binlerce kilometreyi, yurtlarından uzakta, çoğu zaman aç, perişan ve yoksulluk içinde geçirecek olan bu kitlelerin sefere devam edebilme güçlerini pekiştirecek başka destekleyici sebeplerinde olması gerekiyordu. Dinî faktörün bir itici güç ve asıl çıkarları perdelemek için ortaya atılan bir kalkan olduğunu yukarıda belirtmiştik. Haçlı Seferleri düşüncesinin asıl meydana getiricileri ise sosyal, siyasî ve ekonomik nedenlerdir. Özellikle Avrupa'dan yola çıkan bu kitlelerin, vatanlarından bir açıdan vazgeçmelerini sağlayabilecek kadar olumsuz koşulların ve şartların oluşabilmesi mümkündür. 11. Yüzyılda Avrupa tam anlamıyla bir anarşi içinde değildi, ama kan davaları ve kanunsuzluk her yerde hüküm sürmekteydi. Toplumsal yaşam son derece sınırlıydı. Batı henüz Doğa'nın pençesindeydi ve toprakların büyük bir kısmı ya ormanlarla

² II. Urbanus'un kutsal savaş çağrısı tüm Avrupa'da olumlu karşılandı, bunun en büyük nedeni Latin dünyasında hüküm süren dinsel atmosferdi. Batıda Hristiyanlık neredeyse evrensel olarak kabul edilmiş bir dindi ve çağdaş laik Avrupa toplumunun aksine, 11. Yüzyıl son derece ruhsal bir dönemdi. Burada Hristiyanlık ilkeleri-doğum ve ölümden uykuya, beslenmeye, evliliğe ve sağlığa kadar- yaşamın hemen her alanında uygulanmaktaydı ve Tanrı'nın mutlak gücü " mucizevi" iyileşmeler, kutsal vahiyler ve dünyevi ve uhrevi haberciler aracılığı ile herkesçe görülebiliyordu. Sevgi, cömertlik, sorumluluk ve gelenek gibi kavramların hepsi Ortaçağ'daki dine bağlılığı şekillendiren unsurlardı ama belki de en güçlü etken korkuydu (Thomas Asbridge, *Haçlı Seferleri*, Türkçe çev. Ekin Duru, Say Yay., İstanbul 2014, s.32).

³ Bu ifade ile ön görülen ilk hedef, Batılı şövalyelerin Bizans kuvvetleriyle birlikte Anadolu'da Türklere karşı savaşması ve Türklerin elinden burasının alınmasıydı. Zaten İmparator Aleksios'da bunu istiyordu. Ama önemli bir farkla! Aleksios Anadolu'yu yeniden devletine ilhak etmeyi arzulamakta ve bunu yapabilmek için de, Batı'dan sadece ücret karşılığında askeri hizmet beklemekteydi; yoksa Batılıların Anadolu'yu ele geçirip burada yerleşmeleri fikri asla kabul edebileceği bir görüş (Işın Demirkent, "Haçlı Seferleri Düşüncesinin Doğuşu ve Hedefleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi*, S.35 (1994), s.72-73) olmamakla beraber gelen Haçlı reislerine bir tür fief sözleşmesi olan ve İmparatora bağlılık ve vasallık yeminini ettirmezd. Bu yemin törensel bir havada gerçekleştirilmiş, gelenlerin aslında Bizans'a bağlı birer statüde oldukları onlara benimsetilmeye çalışılmıştır. Ancak bu bağlılığın ve verilen yeminin sahteliği Antakya'nın Haçlılar tarafından ele geçirilmesi ile ortaya çıkacaktı.

⁴ Papa II. Urbanus'un Haçlı çağrısındaki ikinci hedefi olan Kutsal toprakların kurtarılması vurgusu, Kudüs'ün zapt edilmesi anlamına geliyordu. Ancak bunu gerçekleştirmek için, Hristiyan ordusunun Anadolu ve Suriye'den Türklerle savaşarak başarıyla geçip Filistin'e varması gerekiyordu. II. Urbanus'un aslında çok arzu ettiği bu hedef, belki de ikinci derecede ve uzun vadeli bir plandı. Fakat sefer mucizevi bir şekilde Kudüs'e ulaştı. Ne var ki "Kutsal topraklar" deyimiyile gerçekten Kudüs kastedilmiş idiyse, seferin bu başarısı ancak 88 yıl gibi kısa bir zaman dilimi için geçerli olabilirdi. Buna mukabil ön görülen birinci hedef, yani Anadolu'nun ele geçirilmesi, Urfa ve Antakya'da kurulan küçük devletçikler dışında gerçekleşmedi (Demirkent, "Haçlı Seferleri Düşüncesinin Doğuşu ve Hedefleri", s.73).

kaplıydı ya da işlenmemiş açık arazi durumundaydı; başlıca yol sistemlerinin büyük bir kısmı Roma İmparatorluğu'ndan kalmaydı. Böyle bir dünyada bir insan tüm yaşamı boyunca doğduğu yerden en fazla 80 kilometre uzağa gitmekteydi⁵. Haçlı Seferleri düşüncesinin ortaya atıldığı sırada Avrupa'da yıllardan beri süre gelen açlık, yoksulluk ve topraksızlık sıkıntılarının doğurduğu kargaşa yanında, ücretli askerlik anlayışı, savaşçı ve kolonizatör bir taşma hareketi de başlamış bulunuyordu. Avrupa toplumu üzerinde en büyük etkiye sahip bulunan kilise ise, yukarıda da belirttiğimiz gibi hem düzenin bozukluğuna çare aramakta, hem de gittikçe artan kudretini Doğu'ya hâkim olmak hususunda kullandığı için düzeni tam olarak sağlayamıyordu⁶.

Haçlı Seferleri konusunun “*dini motif vurgusu*” boyutu bu açıdan ciddi bir tarihi altyapıya sahip olarak göz önünde durmaktadır. Bununla birlikte Papanın çağrısına müteakip Avrupa içinde hemen insan toplama ve konunun açıklanması için vaizler görevlendirilmeye başlanmış, ilk kitleler toplandıktan hemen sonra Avrupa içerisinden gürültülü şekilde geçerek Bizans sınırına dayanmışlardır. Aslında seferlere başarılı bir şekilde asker toplamanın sırrı duygulara değil, organizasyon kabiliyetine dayanıyordu⁷. Haçlı Seferleri tarihi, öncelikli olarak bu düşüncenin meydana getirdiği batıdan doğuya yapılan yolculuklar tarihidir. Batılı tarihçilerin çok saygı duyulan ve değerini hâlâ koruyan eserlerinde bile bu seferlerin “*Hristiyan mülkü olarak görülen toprakların geri alınması ve korunmasının hedeflendiği için Avrupa'nın büyümesinde özgün bir yere sahip olmasını*”⁸ ifadeleri seferlere olan batılı yaklaşımının hala Ortaçağ'daki görüşlerle paralel olmasındaki temel duygudur.

Anadolu Yollarında İlk Haçlılar: Halkın Haçlı Seferi (Ağustos-Ekim 1096)

Haçlıların en büyük etkiyi bıraktıkları ve bütün hedeflerine ulaşarak Anadolu ile Ortadoğu'da bir sorun olarak bildikleri Birinci Haçlı Seferi(1096-1099-Clermont Konsili sonrasında orduların sefere çıkmasından, Kudüs'ü ele geçirmesine kadar olan süre) şüphesiz Haçlı Seferleri için ilk büyük ve başarı elde eden harekât olarak görülür. Ancak bu lord, kont ve komutanların sistematik olarak düzenledikleri sefer öncesi de düzensiz bir topluluğun Avrupa'yı baştanbaşa geçerek Anadolu topraklarına girdiği ve hatta İznik (Nicea) yakınlarına kadar geldiği de bilinmektedir. Bu sefere “Halkın Haçlı Seferi” adı verilmiştir. Çok az bir askeri kabiliyete sahip birlikler ile dini duyguları baskın olan, çoğunluğu Avrupa'nın en alt tabakasından oluşan insanların iştirak ettiği bu sefer, Haçlı tarihi açısından da önemli bir yere sahiptir. Aynı zamanda Anadolu'da Türkler ile Haçlıların ilk karşı karşıya geldikleri, ilk kale kuşatmasının yaşanmasına da sebep olması açısından tarihi bir öneme sahip olan bu sefer bazı tarihçiler tarafından Birinci Haçlı Seferi içerisine dahil edilmiş, bazen de sefere iştirak eden kitlenin yapısından kaynaklı “Halkın Haçlı Seferi” adını almıştır.

⁵ Asbridge, *Haçlı Seferleri*, s.29.

⁶ Bu hareketin başlamasına öncülük etmiş olan kilise, Haçlı seferlerine katılanlara günahlarının affı ve uhrevî mükâfat vaat ederken, dinî motiften, sosyal ve ekonomik şartların zorladığı para, ganimet ve toprak kazanmak hirsını kamçulamak ve siyasî amaca yönlendirecek bir faktör olarak faydalanmıştır (Demirkent, “Haçlı Seferleri Düşüncesinin Doğuşu ve Hedefleri”, s.66).

⁷ Bu ordulara liderlik yapanların çoğunluğu sözleşme ile askere alma yöntemini kullanmışlardır. Ayrıca bkz; Christopher Tyerman, *Bir Haçlı Seferi Nasıl Planlanır? Yüksek Orta Çağ'da Akıl ve Dinî Savaş*, Türkçe çev. Murat Çaylı, Selenge Yay., İstanbul 2021, s.173 vd.

⁸ Jean Richard, *Haçlı Seferleri Tarihi*, Türkçe çev. Özge Özdemir, Selenge Yay., İstanbul 2022, s.17

Clermont Konsili'nde Papa II. Urbanus Haçlı Seferleri çağrısını yaptıktan sonra, orduların ve askerlerin harekete geçme vakti olarak 15 Ağustos belirlenmişti. Ancak bu tarihten önce yola çıkan ve Anadolu'ya çok güçlü olmasa dahi bir Haçlı ruhu ve Haçlı hüviyetiyle ayak basan düzensiz birliklerin oluşturduğu Halkın Haçlı Seferi, Haçlı ve Bizans ana kaynaklarında yerini alır. Seferin ana kaynaklar⁹ ve Haçlı tarihçileri tarafından vurgusu yapılan öncüsü Pierre l'Hermite'tir¹⁰.Urbanus'un Haçlı Seferi çağrısını yapmak için yola koyulan diğer pekçok vaizden biri olan Pierre l'Hermite, insanları ikna etme yeteneği sayesinde hatırı sayılır bir kitle oluşturarak büyük orduların toplanmasını beklemeden yola çıkmıştır.Arkasındaki bu düzensizler ordusunun kıyımına uğrayacağı daha Balkanlar'da uğradıkları fiyaskolar (özellikle Macarlar ve Bulgarlar ili ağır kayıplara varan çarpışmalar yaşamışlardır.)ve yaptıkları tahribat, yıkım ve yağma hareketleri ile düzensizliklerini kanıtlamalarından belli olmuştur¹¹. Ancak Pierre l'Hermite'in her şeye rağmen yoluna devam etmesi, İstanbul'a kadar onu getirmiş ve Bizans İmparatoru Aleksios'un da onu iyi karşılayarak, öğütler vermesi kendisine duyduğu güveni arttırmıştır. Tecrübeli İmparator Aleksios, Pierre l'Hermite'in çok vasıfsız bir insan olduğunu çabucak çözmüştü ancak öncülük ettiği düzensizlerin taşkınlıkları, yağmaları ve kötü davranışları dolayısıyla onları Anadolu'ya geçirmek zorunda kalmıştır.

⁹ Bu seferle ilgili üç ana kaynaktan bilgi almaktayız. Bunlar; Albertus Aquensis (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*), *Gesta (Gesta Francorum Et Alorum Hierosolimitanorum)[GFAH]*, -Anonim Haçlı Tarihi-, ve Anna Komnena' (Anna Komnena, *Alexiad*) dır. Ayrıca Fulcherius'ta da kısa bir bilgi ile seferden bahsedilir (Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalem Peregrinantium*(*Kutsal Toprakları Kurtarmak-Kudüs Seferi-*), Türkçe çev. İlcan Bihter Barlas, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2009, I. Kitap, s.57). Seferler ilgili kaynaklar ve çalışmaların değerlendirmesi için ayrıca bkz; Şafak Efe, *Haçlıların Anadolu'da Kuşattığı Kaleler ve Türk Savunması*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar 2016, s.12-30.

¹⁰ Pierre, Amiens civarında doğmuş, ihtiyarca bir kimse idi. Tahmin edildiği üzere bundan birkaç yıl önce Kudüs'e haccetmek üzere bir teşebbüste bulunmuş, fakat Türkler tarafından kötü muamele görerek geri dönmeye zorlandığı söylenir. Çağdaşları onu "Küçük Pierre"-Picardie lehçesine göre Chtou veya Kiokiolakabıyla tanırlardı; sonradan genellikle üstünde taşıdığı kukuleta sebebiyle Pierre l'Hermite (Münzevi, Mutekif Pierre) denilmeye başlandı ve tarihi kaynaklara da adı böyle geçti. Küçük ve kısa bacaklı, koyu esmer renkli bir adamdı; yüzü, üzerine bindiği ve halk tarafından hemen kendisi kadar hürmet gören eşeğinin suratına şaşılacak kadar benziyordu. Bu surat uzun ve etsizdi. Yalın ayak olup elbiseleri pislik içinde yüzmekteydi. Ne ekmek, ne de et yer, fakat balık ve bol bol şarap atıştırırdı. Aşağılık görünüşüne mukabil kendisinde insanların ruhlarını harekete geçiren bir kudret vardı. Üstünde kendi şahsına özgü olarak bir kudret fişkınyordu. Guibertus Novigenti-ki onu şahsen tanımaktaydı-onun hakkında "*Ne söyler veya yaparsa yarı ilâhî imiş gibi görünürdü*" der (Guibertus Novigenti,*Gesta Dei per Francos*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, C.IV, Paris 1879, s.142); Steven Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, Türkçe çev. Fikret Işıltan, I-III Cilt, TTK Yay., Ankara 2008 C.I, s.88-89; Işın Demirkent, *Haçlı Seferleri*, Dünya Yay., İstanbul 2013, s.11; Pierre l'Hermite için ayrıca bkz., Heinrich Hagenmeyer, *Peter der Eremit*, Leipzig, Harrassowitz, 1879; Ernst O. Blake and Colin Morris, "A Hermit goes to War: Peter the Hermit and the Origins of the First Crusade," *Studies in Church History*, Vol. 22 (1985), s.79-107; Colin Morris, "Peter the Hermit and the Chroniclers," in *The First Crusade: Origins and Impact*, ed. Jonathan Phillips, Manchester University Press, Manchester 1997, s.21-34; Alan V. Murray, "People Crusade (1096), *The Crusade Encyclopedia*, C.III, s.939-941; Jean Flori, "Peter the Hermit", *The Crusade Encyclopedia*, C.III, s.946-948; Pierre'in bu "karizmatik" duruşu daha sonraki Haçlı Seferi tarihçileri tarafından da vurgulanmıştır. Bkz; Malcolm Barber, *Haçlı Devletleri Tarihi*, Çev. Doğan Mert Demir, Kronik Yay., İstanbul 2021, s.30.

¹¹ Onun destekçileri arasında da Fransız Gautier Sans Avoir (Meteliksiz Gautier) ve Alman Orel ve Gottschalk gibi kimseler de vardı. Pierre l'Hermite ve destekçileri nereye gelirse, erkekler ve kadınlar onu takip etmek için, evlerini yurtlarını terk ediyorlardı.

Pierre l'Hermite'in düzensiz birlikleri iki parça halinde (diğer grup Pierre'den önde giden Gautier Sans-Avoir'in oluşturduğu kitleydi) Balkanları geçmişti ancak hepsi aynı anda Bizans İmparatoru Aleksios'un emri ile İstanbul'dan Anadolu topraklarına geçirildi¹².

Anadolu'da Kuşatılan İlk Kale: Kserigordon Kalesi (Eylül 1096)

Pierre l'Hermite ve ondan önce İstanbul'a varmış olan Gautier Sans-Avoir ile diğer bütün Haçlı grupları 6 Ağustos'ta Boğazdan geçirildi. Anadolu kıyısından geçerek ve bölgedeki Hristiyan halka vahşi ve yakışsız hareketler yaparak¹³Marmara sahili boyunca ilerleyip, on beş yıl önce Türkler tarafından tahrip edildikten sonra terk edilmiş İzmit (Nikomedia)'e vardılar¹⁴. İzmit (Nikomedia)'e vardıldıktan sonra Alman ve İtalyanlarla Fransızlar arasında anlaşmazlık çıktı. Almanlar ve İtalyanlar Pierre'in idaresini terk ederek Rinaldo¹⁵ adında bir İtalyan'ı kendilerine lider seçtiler. Bu ayrılan her iki birlikte buradan batıya, İzmit körfezinin güney sahili boyunca yürüyerek Bizanslılar tarafından Kibotos¹⁶, Haçlılar tarafından da Civetot olarak adlandırılan ve Aleksios'un, kendi İngiliz ücretli askerleri için Yalova (Helenopolis) yakınında yaptırmış olduğu müstahkem bir karargâha yerleştirildiler¹⁷. Bu bölgenin arazisinin verimli olması, İstanbul'dan işe işleri için kolayca ulaşılır bir yerde bulunması, burayı uygun ve stratejik bir karargâh konumuna getirmişti¹⁸.

Haçlı kuvvetleri, Rinaldo idaresinde Alman ve İtalyanlar ile Godefroi Burel'e bağlanmış olan Fransızlar civara dağılıp yağma akınları yapmak için birbirleriyle rekabete dahi giriştiler. Haçlılar ilk başlarda karargâh yakınlarına, daha sonra dikkatli bir biçimde Türklerin elindeki bölgelere doğru saldırı ve tecavüzlerini sürdürdüler. Yavaş yavaş daha büyükçe gruplar halinde Türkiye Selçuklularının arazisine girmeye başladılar. Hatta bin kişiden fazla bir Fransız grubu Eylül ayında Selçuklu başkenti İznik (Nikea) yakınlarına kadar sokulup burayı yağmalayıp tahrip ettikten sonra, buradaki hayvan sürülerini çalıp Hristiyan halka türlü işkenceler ettiler ve öldürdüler¹⁹. İznik (Nikea)'teki Türk garnizonunda bulunan askerlerin

¹² Bu sefere katılanlar ile ilgili sayılar, daha sonraki seferlerdeki verilen sayılar gibi abartılı bulunmaktadır. Yapılan son araştırmalara ve çalışmalar da bu yönde olmakla beraber Halkın Haçlı Seferi'ne katılanların sayısını 20.000 olarak tahmin edilmektedir. Bkz; John France, *Victory in the East: A Military History of the First Crusade*, Cambridge University Press, Cambridge 1994, s.2-3

¹³ Onlara göre ibadet şekilleri, gelenek ve görenekleri, dilleri hatta kıyafetleri bile kendilerinden başka olan Ortodoks Hristiyanlar ile Müslüman Türkler arasında hiçbir fark yoktu; bu sebeple yerli halka saldırmaktan, hayvanlarını çalmaktan, evlerini hatta kiliselerini bile kundaklamaktan kaçınmadılar (Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.15).

¹⁴ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana-History of the Journey to Jerusalem-*, İng. çev. Susan B. Edgington, Clarendon Press, Oxford 2007, s.31; *Gesta Francorum et Aliorum Hierosolimitanorum(GFAH)*, -Anonim Haçlı Tarihi-, Çev. Ergin Ayan, Selenge Yay., İstanbul 2013, s.52; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 100

¹⁵ Gesta'nın yazmasında bu isim "Rainald" olarak geçer (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., s.53, 99. dpnt)

¹⁶ Bu yer Yalova yakınında bugünkü Hersek'in bulunduğu yerdir (Ebru Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", *Belleten*, C.65 (2001), S.243, s.571).

¹⁷ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.31; Anna, buranın Helenopolis (Yalova) yakınlarındaki Kibotos karargâhına yakın bir yerde kurulduğunu söyler. Umar'da bu yüzden Haçlı kaynaklarında karargâhın Kibotos'un çok yakınında kurulduğu için Kibotos'ta kurulduğunu ima ettiklerini söyler. (Anna Komnena, *Alexiad-Malazgirt Sonrası-*, Türkçe çev. Bilge Umar, İnkılap Yay., İstanbul 1996, s.306, 2.dpnt).

¹⁸ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.31; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 100; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.16; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.571.

¹⁹ Anna yapılan vahşetleri şöyle aktarır; "...ana kucağındaki süt bebeklerini ya sakat ettiler ya da şişlere takıp ateşte kızarttılar; yaşı ileri insanları ise, her çeşit işkenceden geçirdiler." (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.306);

şehrin kalesinden çıkarak Haçlılarla yaptıkları çarpışma sonrası Haçlı birliği geri püskürtüldü. Haçlılar Kibotos (Civetot)'a dönerek ganimetlerini arkadaşlarına ve Bizanslı gemicilere sattılar²⁰. Fransız Haçlı birliklerinin bahsi geçen akını, karargâhta bölgeye yeni bir saldırıda bulunmaları konusunda diğer grupları cesaretlendirdi. Bu akına iştirak etmemiş olanlar nihayetinde çoğunluğunun Almanların teşkil ettiği grup Eylül sonlarına doğru Rinaldo'nun önderliğinde ganimet için yola koyuldular²¹. İznik (Nikea)'e kadar devam eden ilerleyişleri bölgenin yağmalanmasıyla neticelendi. Fakat bunların Hristiyan yerli halka karşı daha yumuşak bir tavır sergiledikleri söylenebilir²². Yol boyunca talanları devam ederken Kserigordon²³ kalesine rastladılar.

Kserigordon'un tam olarak nerede olduğuyla ilgili kaynaklarda bilgi bulunamamıştır. Anadolu topraklarında ilk kuşatılan kalenin stratejik bir önemi olduğu bölgenin askeri ve ticari yolların kavşak noktasında bulunmasından kaynaklanmaktadır. Şayet dönemin bütün kaleleri belli bir yolu, yapıyı, şehri veya buna benzer önem arz eden, askeri, ekonomik ve sosyal olarak önemli bölgelerin korunması için yapılmış yapılarıdır. Ancak bu kaleyle ilgili kaynaklarda çok fazla bir bilgiye sahip değiliz. Bilge Umar, başka hiçbir yerde adı geçmeyen bu kalenin adının Anadolu kökenli olduğunu savunur. Bunu da Gordos/Gördes, Gordion, Gorduana, adlarındaki gibi Gorda/Korda ögesini içerdiği için Anadolu kökenli olduğunu vurgulamıştır²⁴.

Kaynakların aktarımı ve bilgilerden kalenin Haçlılar tarafından bir saldırıda ele geçirildiğini bilmekteyiz. Gesta'da Haçlıların İzmit (Nikomedia)'ten yola çıkıp 4 günlük yürüyüş sonrasında bu kaleye rastladıkları aktarılmıştır. Ayrıca ilk önce metruk bir kale olarak gösterilse de yine Gesta'nın bize aktardığı ifadelerden aslında buranın metruk bir kale olmadığını ve hâlihazırda Haçlılar gelinceye kadar da kullanıldığı görülmektedir²⁵.

Norwich, İznik yerli ahalsinin tamamına yakınının Hristiyan olmasına karşın bu Haçlı birliklerinin yerli halkı öldürdüğünü, işkence ettiğini ve kadınlara da tecavüz ettiğini söyler. Ayrıca önceki dönemlerde Hristiyan bebeklerin şişe geçirilip kızartıldığı gibi bir hikâyenin de var olduğunu ancak günümüzde bu hikâyelere inanılmadığını da ayrıca vurgular ki bazı kaynaklarda da Müslüman bebeklerin kaynar kazanlara atıldığı bilgisi yer alır. Bu hikâyeler muhtemelen bu vahşetlerden sonra ortaya çıkmıştır (John Julius Norwich, *Bizans -Gerileme ve Çöküş Dönemi (MS 1082-1453)-*, Kabalcı Yay., İstanbul 2013, s.58 vd.).

²⁰Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.31;Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.306; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 101; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.16.

²¹ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.33-35; Bu Alman Haçlı grubunun sayısı 6.000 kişi kadardır. Bu birliğe ayrıca papazlar hatta piskoposlar dahi katılmıştır (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.101).

²² Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.33-35; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.101.

²³ Kalenin adı Anna'da "Xerigordos" olarak geçmektedir (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.306); Gesta'da bu kalenin adı "Exorogorgo" dur (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53, 101. dpnt).

²⁴ Bilge Umar'a göre Gordos, Karda/Korda'nın Hellen ağzına uydurulmuş bir biçimdir ve Anadolu'da birkaç yerde görünmektedir. Bunlardan en önemlisi ve konumuza yakın olanı Sakarya Irmağının, Eskişehir kuzey yakınına düşen yerlerden başlayarak, ilçe merkezi Osmaneli yakınına kadar uzanan sol kıyısı yöresine Gordos deniyordu. Burası, tümüyle, dağlık yöredir. Burada, ordunun yararlandığı ana yol üzerinde, Justinianus döneminde önem kazanan bir kentçığın adı, Gordoserba idi (Bilge Umar, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1993, s.290). Muhtemelen bu bölgede, bu kentçiğe giren yolları daha önce koruma üzere inşa edilmiş bir Bizans savunma kalesi olabileceği görüşü hakimdir.

²⁵ Gesta'da Haçlıların "...burada bol miktarda tahıl, şarap, et ve iyi şeyler buldular." ifadesi bize buranın daha önceden kullanılan ve içinde belirli bir oranda nüfusun yaşadığı bir yer olduğu bilgisini vermektedir (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53); Ergin Ayan, kalenin bir Türk pususu olduğu görüşünü savunur. Bkz., GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53, 101.dpnt.; Haçlıların kaleyi ele geçirişiyile ilgili de çok detaylı bilgi olmamasına, kalenin en önemli ihtiyacının yani su ihtiyacının dışarıdan karşılanabilir

Kserigordon Kalesi bir tepe üzerinde bulunduğundan zaptı zordu ancak Haçlılar burayı tek seferde²⁶ ele geçirmiş ve bölgede yapacakları yağma akınları için de bir üs noktası olarak kullanmayı düşünmüşlerdir. Ancak kalenin stratejik konumuna rağmen büyük bir zaafı vardı. Kalenin içinde su yoktu. İhtiyaç duyulan su, kale surlarının dışında bulunan bir kuyu ile vadideki bir kaynaktan sağlanıyordu. Kalenin bahsi geçen eksikliği Haçlıların kuşattıkları ilk kaleyi kaybetmelerinin de sebebi olabilecek büyüklükte bir savunma zaafı oluşturmuştur. Kuşatmalar tarihi açısından ele alındığında da görülebileceği gibi kuşatılanların en çok sıkıntı çektiği konu yiyecek ve içecek yoksunluğunu gideremeyip dirençlerinin kırılması olmuştur²⁷.

Haçlılarla Anadolu'da İlk Savaş: Drakon (Kırkgeçit) Savaşı -21 Ekim 1096-

Haçlıların ilk kuşatmaları ve ele geçirdikleri ilk kale onlar için büyük bir kazanç gibi görünmüş olsa da bu Halkın Haçlı Seferi'nin sonunun başlangıcıydı. Nitekim Türkiye Selçuklu birliklerinin asıl amacı Kserigordon kalesini ele geçirmekten ziyade Haçlıları bu bölgeden atmaktı. Düşmanı yani Haçlıları bölgeden atmak için de Türk kuvvetleri ilk olarak Kserigordon'u ele geçirmişlerdi. Daha sonraki hareketi Kibotos (Civetot)'a yönelmeleri takip etmiştir. Kserigordon'un Almanlar tarafından Eylül sonunda zapt edildiği haberi Kibotos (Civetot) karargâhında bulunan Haçlılara Ekim ayı başlarında ulaşmıştı. Haberi, Almanların Kserigordon yanı sıra İznik (Nikea)'i zapt etmiş ve ganimetleri aralarında paylaştıkları yalanı da iki Türk casusu tarafından yayılınca karargâhta müthiş bir kargaşa baş göstermişti²⁸. Bu durum Türklerin gerek istihbarâti faaliyetlerle gerekse doğrudan askeri yöntemlerle Haçlılarla daha seferin ilk anlarından itibaren mücadele etme kararlılığına giriştiklerini gösteren önemli bir örnektir. Haçlı karargâhında kargaşanın yaşandığı esnada Selçuklular Kibotos (Civetot)'tan İznik'e giden yol üzerinde bir pusu kurmuşlardı²⁹. Haçlılar karargâhtan ayrılıp İznik (Nikea)'e gitmek için izin istemeye başlamışlardı. Haçlıların olayların ciddiyetini fark edebilecek bir liderden yoksun oldukları kaynakların anlatımı ile fark edilmektedir. Pierre l'Hermit'in yeniden para ve yiyecek yardımı istemek üzere İstanbul'a İmparator'un yanına gitmiş olması³⁰, Haçlılardaki ganimet ve yağma duygusunun ağır gelmesi, onları yok

olmasına bakılacak olursa bir pusu gibi gözükmektedir. Ancak Selçuklu Sultanı I. Kılıç Arslan'ın bu kale ele geçirildikten sonra birliklerini buraya sevk etmesi ve Türklerin bu tarz bir pusuyu önceki saldırılarında kullanmaması bizim bu görüşe ihtiyatla yaklaşmamıza sebep olmuştur.

²⁶ Anna'da kalenin ilk saldırıda ele geçirildiği yazar (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.306).

²⁷ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.33-35.

²⁸ Türk devlet yönetimi ve savaş sanatı sistemli siyasi bütünlükten bu yana, casusluk faaliyetleri ve bilgi edinme açısından kayda değer bir ilerleme göstermiştir. Hatta Nizâmü'l-Mülk, ünlü eseri *Siyâset-nâme*'de bu nokta üzerine önemli vurgulara bulunmuş ve "Uzak-yakın, ordu ve raiyyet ahoalini arayıp sormak, az ve çok olup biteni bilmek sultanın vazifesidir." İfadeleri ile casusluk faaliyetlerinin önemine vurgu yapmıştır. Bkz., Nizâmü'l-Mülk, *Siyâset-nâme*, Türkçe çev. Mehmet Altay Köymen, TTK Yay., Ankara 2013, s.45 vdd. Ayrıca bkz., Mehmet Şimşir, "Nizamülmülk'ün Siyasetnamesi ve İstihbarata Yönelik İlke ve Yöntemleri", *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, S.17 (2015), s.68-79.

²⁹ Pusu, özellikle Haçlı kuvvetlerinin bertaraf edilmesi için mükemmel bir strateji olarak yoğun olarak Türk kuvvetleri, Selahaddin, Zengi ve bazen de Haçlılar tarafından da kullanılmıştır. Müslümanların Haçlılara Suriye ve Ortadoğu'da bu pusular sayesinde başarılarını arttırdıkları bilinmektedir. Ayrıca bkz., Usame İbn Munkız, *Kitâbu'l İ'tibâr İbretler Kitabı*, Türkçe çev. Yusuf Ziya Cömert, Kitabevi Yay., İstanbul 2012, s.187 vdd.

³⁰ Anna bu esnada Pierre'in Kibotos (Civetot)'ta bulunduğunu söylese de bu konuda yanılmıştır (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307). Albertus'a göre de Pierre bu olayların yaşandığı günlerde İstanbul'da bulunmaktadır (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37); *Gesta*'da, Pierre'in İstanbul'da olduğunu doğrular ve burada kendisini dinlemeyen bir topluluğu idare etmekle uğraştığını yazmaktadır (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.54).

edilmeye götürecek sebepler olmuştur³¹. Haçlı komutanları³² ganimet hırsını düşünüp birlikleri kontrol altında tutmakta zorlanıyorlardı. Gelişmeler yaşanırken birdenbire Rinaldo'nun Kserigordon kalesinde başına gelenler hakkında haberler ulaştı. Bu noktadan itibaren Haçlılardaki ganimet ve yağma heyecanının yerini korku ve panik aldığı kaynakların aktarımı ile anlaşılmıştır. Haçlı komutanları ne yapacaklarını düşünmek için toplanmışlardır. Ağır basan görüş derhal harekete geçerek Kserigordon'un öcünü almak olmuştur. Ancak Gautier Sans-Avoir, arkadaşlarını sekiz gün içinde dönecek olan Pierre'i beklemeye ikna etmiştir. Pierre'in bu sekiz gün içerisinde dönmemesine ek olarak Türklerin bütün kuvvetleriyle Kibotos (Civetot)'a yöneldikleri haberinin karargâha ulaşmasıyla Haçlı komutanları yeniden toplandı. Gautier Sans-Avoir, Renaud de Breis, Gautier de Breteuil, Foulque d'Orléans, Alman Hugo von Tübingen ve Walter von Teck, Pierre l'Hermite'in dönüşüne kadar herhangi bir harekâta çıkmama taraftarıydılar. Ancak ordunun genel eğilimini temsil eden Godefroi Burel, düşmanın karşısına çıkmamanın korkaklık ve delilik olduğuna inanmaktaydı ve bu görüşü ağır basarak diğer arkadaşlarının da onu desteklemesine neden oldu³³.

Haçlılar 21 Ekim 1096 sabahı alacakaranlıkta 20.000'i³⁴ aşan bir kuvvetle Kibotos (Civetot) karargâhından ayrılıp Türklere karşı yola çıktı. Karargâhtan yaklaşık beş kilometre uzakta, İznik (Nikea)'e giden yolun dar ve ormanlık bir vadiye girdiği³⁵ Drakon (Kırkgeçit) köyü³⁶ yanında Türkler pusuya yatmışlardı. Haçlı ordusu ile ihtiyata dikkat etmeden, gürültü ederek, önlerinde atları üstünde şövalyeler bulunduğu halde vadiye giriyorlardı. Aniden Türklerin en kuvvetli ve ustaca kullandıkları silah olan oklar, birer yağmur gibi Haçlılara doğru indi. Bu ok atışlarının gelişi güzel olmadığı, ilk olarak atlı şövalyelerin hedef alınmış olması askeri taktik açısından önemlidir. Türklerin ok ile yapılan pusu ve etkili atış stratejisini

³¹ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 101; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.17; Işın Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, TTK Yay., Ankara 2014, s.27; Erkan Göksu, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı (1096)", EKEV Akademi Dergisi, S.39 (Bahar 2009), s.367.

³² Bu komutanlardan bazıları; Gautier Sans-Avoir, Renaud de Breis, Godefroi Burel, Gautier de Breteuil, Foulque d'Orléans, Alman Hugo von Tübingen ve Walter von Teck'tir (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 102); Gesta'da sadece bir komutanın adı vardır; Walter Habenichts adıyla geçen Walter von Poissi (Gualterius Sinehabere)'dir (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.54 ve 105. dpnt.).

³³ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s. 101-102; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.17; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.27; Göksu, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı (1096)", s.367.

³⁴ Albertus karargahtan ayrılanların sayısını; 25.000 yaya ve 5.000 şövalye olarak vermektedir (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37).

³⁵ Bu yol Kibotos (Civetot)'tan güneye, İznik (Nikea)'e giden en kısa yol, dağlar arasındaki bu vadi geçiydi. Bu yol, bugün Altınova-Soğuksu-Yalakdere üzerinden Boyalıca'da İznik Gölü kıyısına ulaşan güzergâh olmalıdır (Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.18; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.572).

³⁶ Bilge Umar savaşın gerçekleştiği yer olarak Kırkgeçit Deresi/Dil Deresi'ni gösterir. Ona göre bu bölge; Haritaya bakınca, İzmit Körfezi güney kıyısında, orta yerde, körfeze doğru üçgen ya da gerçekten dil biçimiyle uzanmış bir çıkıntı görülecektir. Dere bu çıkıntı üzerindedir. Marmara Denizine (İzmit Körfezine) akar. Burası, İlkçağ ve Ortaçağ boyunca, karşı kıyıdan kayıkla (çok uzun olan, İzmit Körfezi çevresinin tümünü dolaşmaktan kurtularak, yolculuğu kısaltmak için) geçme yeri idi. Söz konusu Dil'in ucunda, adının Rumlaşma dönemi başında (Justinianus zamanında) Drepana diye söylendiğini bilinen bir köy vardı. Justinianus, o köyü geliştirmiş, kent durumuna getirmiştir; kent, daha sonra Helenopolis adını almıştır (Aleksios zamanında Kibotos adlı bir köye dönüştü) (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.126, 1.dpnt).

gayet iyi kullandıkları tarihi olarak kabul görmüştür. Okların atları vurmasından kaynaklı olarak atlar ya ölmüş ya da yaralanmıştır. Atlardan geriye kalanlar üstlerindeki süvarileri attılar ve Türkler tarafından ürkütüldükleri için geride bulunan Haçlılar üzerine atıldılar ve bu Haçlı birliğini bozdu. Şövalyelerden bazıları-askerî eğitim almış olan az sayıdaki Haçlılar olabilir-bu saldırıya direnmiş olsalar da çoğunluk içindeki düzen bozuldu ve birkaç dakika içinde panik bütün Haçlı ordusuna dağıldı ve Haçlılar Kibotos (Civetot)'daki karargâhına doğru kaçışmaya başladı. Haçlılar yola çıkarken karargâhta sadece ihtiyar, kadın, çocuk ve hastaları bırakmışlardır. Günlük hayat sabahın erken saatlerinde yeni başlıyordu. İhtiyarlardan birkaçı daha yeni uyanmaktaydı ve bir papaz sabah ayini yapmaktaydı. Tam bu esnada korkudan çılgınlar gibi kaçışan Haçlı kaçak sürüsü, arkalarında onları kovalayan Türklerle birlikte Kibotos(Civetot) karargâhının ortasına ulaştı³⁷. Türk birliklerinin burada büyük bir direnişle karşılaşmadıklarını bilmekteyiz. Ordunun savaşçı kısmını Drakon (Kırkgeçit)'da dağıttıkları için burada kalan kısmının askeri niteliğinin de oldukça zayıf olduğu anlaşılmaktadır. Türkler önlerine çıkan asker, kadın, papaz hemen hemen herkesi kılıçtan geçirdiler. Bu kıyımdan bazıları çevredeki ormana kaçarak, bazıları da rüzgârın dumanlarını Türklere karşı savurduğu bir ateş yakarak kendilerini kurtardılar³⁸. Bir kısım Haçlı askeri de deniz kıyısındaki eski bir saraya sığınarak canlarını kurtardı³⁹. Savaşın şiddeti azaldıktan sonra da ele geçirilen Haçlılar esir alındılar⁴⁰.

Halkın Haçlı Seferi'nin Anadolu üzerindeki harekâtı 21 Ekim 1096'ın öğlen saatlerinde büyük bir yıkımla sona ermişti. Saray da bulunan az miktardaki Haçlı direnmeye devam etse de Kibotos (Civetot)'ta etraf cesetlerle kaplanmıştı. Bu cesetlerin arasında Halkın Haçlı Seferi'nin önderleri ve ünlü komutanları da bulunmaktaydı⁴¹. Akşam karanlık çökerken

³⁷ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37-39; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.53; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.102; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.18; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.28; Göksu, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı (1096)", s.368; Bu durumdan da anlaşılacağı gibi Türkler savaş stratejilerinin ikinci aşamasına gelmişlerdi. Kurulan pusuya düşen düşmanın kalan kısmını kovalamışlar ve onları karargâhlarına kadar takip etmişlerdir. Türk savunması daha ziyade bu aşamada tam bir saldırıya dönmüş diyebiliriz. Şayet ileride göreceğimiz üzere Türkler kurulan pusulardan sonra sürekli geriye doğru çekilip düşmanın artçılarını ya da öncülerini yıpratma savaşı vereceklerdir. Buradaki fikir muhtemelen Kibotos (Civetot)'un da ele geçirilip buradaki bu güruhu Anadolu'dan silip süpürmektir. Doğal olarak daha önceki yağma akınlarında, talanlarda Türk savaşçılarla karşılaşmayan Haçlı düzensiz birlikleri yıkıcı bir pusuya rağmen peşlerinden gelen Türk birliklerinin güçlerini görecektir.

³⁸ Gesta'da bu durum şöyle anlatılır: "Türkler bizimkilerden bazıları kalede yakaladılar ve onları kale ile birlikte yakabilmek için odun yığdılar, fakat içerideki Hristiyanlar, odun yığınlarını ateşe verdiler ve aleolar Türklerin üzerine geri döndü ve onlardan bir kaç yandı. Böylece Tanrı, bizimkileri bu ateşten kurtardı." (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.54).

³⁹ Runciman buraya sığınan Haçlıların 3.000 kişi kadar olduğunu söyler ve buraya sığınanların kendilerini Türklerden korumak için bir istihkâm inşa ettiğinden bahseder (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.102).

⁴⁰ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.37-39; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.54; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.102; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.18; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.28; Göksu, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı (1096)", s.368.

⁴¹ Ölenler arasında; Gautier Sans-Avoir, Renaud de Breis, Foulque d'Orléans, Hugo von Tübingen, Walter von Teck, Konrad ve Albert von Zimmern ve daha birçok Alman şövalye ve komutanı da bulunmaktaydı. Hayatta kalanlar ise inat ve ısrarları yüzünden Haçlıları felakete götüren, Godefroi Brul, Gautier de Breteuil, Guillaume de Poissy, Heinrich ve Schwarzenberg, Freidrich von Zimmern ve Rudolf de Bandis olup, bunların hepsi de ağır yaralı olarak bulunmaktaydı (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.41-43; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.103).

direnen Haçlılar içindeki bir Bizanslı, bir sandal bularak Pierre l'Hermite ve İmparatora savaşın haberini ulaştırmak üzere yelken açmayı başarabildi. Pierre'in haberi nasıl aldığı bilinmiyor ancak, İmparator Aleksios, güçlü askeri birliklerle doldurulan donanmadan birkaç gemiyi buraya gönderdi⁴². Bizanslıların bölgeye intikali üzerine Türkler kuşatmayı kaldırarak Anadolu'nun içlerine çekilmişlerdir. Bizans gemilerinin geriye kalan Haçlıları almış ve onları İstanbul'a götürmüşlerdir⁴³. Böylece Haçlıların Kutsal Yolculukları'nın ilk adımı Anadolu üzerinde sekteye uğramış ve yolculukları Anadolu güzergahında hezimet ile başlamıştır.

Birinci Haçlı Seferi Ordularının Anadolu Güzergâhı Üzerindeki Yolculuğu

Pierre l'Ermite'in Haçlılarından sonra, büyük kont, dük ve lordların kumandasında Haçlı Seferi'ne çıkan büyük ordular, 1096 sonbaharından itibaren birbirlerini takiben İstanbul'a gelmeye başladılar⁴⁴. Bu yolculuğa ilk çıkan Haçlı lideri Le Maisné, yani genç (Junior karşılığı) lâkabi, hatta kendi zamanında yaşayan latin tarih yazarları tarafından bile, tamamıyla ters bir şekilde "Magnus" (büyük)⁴⁵ olarak tercüme edilmiş olan kont Hugue de Vermandois' dir⁴⁶. Kısa bir süre sonra yani 23 Aralık'da İstanbul'a gelen ikinci ordu Aşağı Lorraine dükü Godefroi de Bouillon'un⁴⁷ kumandasındaki Fransızlardan oluşuyordu. Godefroi'nın yanında

⁴² Buraya ünlü komutan Konstantinos Euphorbenos kumandasındaki birlikler gönderilmiştir (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307).

⁴³ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., I, s.41-43; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., II, s.54; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.307; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.103; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.18; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.28; Thomas Asbridge, *The First Crusade: A New History*, Oxford University Press, New York 2004, s.100-103; Göksu, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı (1096)", s.368; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.572.

⁴⁴ Haç'ı kabul eden her liderin ve asilin yola çıkışları farklı sebeplere dayalı olarak gecikmiştir. Çoğunluğu bu sefere çıkmadan önce ordularını donatmak, yol boyunca gerekli olan iaşenin bir kısmını tedarik etmek veya geride kalacak olan vasilerine gereken hakları vermek için tedbiren beklemiştir.

⁴⁵ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.72, Edgington'un açıklaması 27. dpnt; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., III, s.55 ve 114.dpnt.

⁴⁶ Fransa kralı I. Henri'nin İskandinav kanı taşıyan bir Kiev prensesi olan Anna'dan doğmuş küçük oğlu olan Hugue, kırk yaşının biraz üstünde, asalet derecesi servetinden üstün, küçük kontluğunu, bu kontluğun varisi ile evlenerek elde etmiş olan ve Fransız siyasetinde hiçbir zaman önemli bir rol oynamamış bir kimseydi. Bu durumu belki de Haçlı Seferleri'ne katılmasına bir sebep teşkil ediyordu. Bunu tam olarak bilemeyeceğiz ancak seferden önce çok güçlü bir siyasî otoritesi olmadığı bilinmekteydi (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.110).

⁴⁷ Sonradan hakkında doğan efsanede mükemmel Hristiyan şövalyesinin timsali ve bütün Haçlı Seferleri tarihinin eşsiz kahramanı olarak görülür. Fakat Runciman, işin gerçek boyutu göz önüne alındığında bu tarihi bilgiyi değiştirmek gerektiğini vurgular. Godefroi 1060 yılı civarında Boulogne kontu II. Eustache ile aşağı Lorraine dükü II. Godefroi'nın kızı Ida'nın evliliği sonrasında ikinci çocuk olarak dünyaya gelmiştir. Annesi Ida, anne kolundan Büyük Karl'dan gelmekteydi. Godefroi annesinin ölümünden sonra onun varisi olarak görünüyordu ancak annesinin babasının ölümünden sonra IV. Henrich düküğü onun elinden almış ve Godefroi'ya sadece Anweroen kontluğunu ve Ardennes'lerde bulunan Bouillon arazisini bırakmıştır. Buna rağmen Godefroi, İmparator Henrich'e Almanya ve İtalya seferlerinde o kadar sadıkane hizmet etmişti ki, 1082 yılında dükalık ona miras bırakmak hakkı hariç o makam olarak kendisine verilmiştir. Lorraine bölgesinde Cluny tarikatının etkisi büyüktü. Onun Lorraine'i idaresi faal ve güçlü olmaktan çok uzaktı. Bu sebeple o Haçlı çağrısına, kısmen Lorraine'deki geleceği hakkında duyduğu umutsuzluk, kısmen dinî sadakat duygularının yeterli olmadığı hakkında duyduğu üzüntü ve kısmen de duyduğu gerçek şevk ve galeyan sebebiyle uydu (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.112). Bu açıdan ileride Anadolu ve Ortadoğu topraklarında kalmak için vereceği amansız mücadelenin arka planının da sefer öncei oluştuğunu söyleyebiliriz. Bu gerçeği Cahen özellikle vurgular. Haçlı Seferleri'nin esas itibarıyla Fransız olduğunu savunan Cahen, Godefroi de Bouillon'un İmparatorluğa bağlı olduğunu, Haçlı Seferleri'nde fark edileceği gibi de Fransızların her zaman baskın bir şekilde seferlere dahil olduğunu aktarır. Ayrıca bkz., Claude Cahen, *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu-Batı*, Türkçe çev. Mustafa Daş, Yeditepe Yay., İstanbul 2013, s.101 vd.

kardeşleri Boulogne kontu III. Eustache ile Baudouin ve tanınmış pek çok şövalye ile büyük bir ordu bulunmaktaydı⁴⁸. Onu takiben Bohemund'un ordusu İstanbul'a geldi ve 26 Nisan'da Boğazdan geçirildi. Bunlar daha öncesinde İmparator Aleksios tarafından Anadolu'ya geçirilen Godefroi'nun Pelekanon'daki ordusuyla birleşeceklerdi⁴⁹. Bohemund'u, Toulouse kontu Raymond de Saint-Gilles'in kumandasındaki ordu takip etti. Birinci Haçlı Seferi'ne katılan en büyük ordu grubu ona aitti. Raymond, Papa'nın Haçlı çağrısını kabul eden ilk dünyevî liderdi⁵⁰. Birinci Haçlı Seferi'ne katılmış ve haçı kabul etmiş beşinci büyük Haçlı ordusu 1096 Ekim'inde, Raymond'un yurdunu terk etmesinden kısa bir süre sonra, Kuzey Fransa'dan yola çıktı. Bu ordu Normandiya dükü Robert(Robert de la Normandie)⁵¹, onun eniştesi Blois kontu Etienne([Stephen/Stephan]Etienne de Blois)⁵² ve kuzeni Flandre kontu II. Robert(Robert de Flandre)'in⁵³ ortak kumandası altında hareket etmekteydi. Anadolu güzergâhı üzerinde yolculuklarına başlamadan önce Bizans İmparatoru Aleksios tarafından vasallık yeminleri ettirilen ünlü haçlı komutanları orduları ile beraber 1097 yılının ilkbaharında Anadolu yakasında Pelekanon⁵⁴'daki ordugâhta toplandıktan sonra buradan ayrılmışlardır. Godefroi de Bouillon'un ordusu Pelekanon'u 26 Nisan civarında terk ederek İzmit'e gitti ve orada üç gün bekleyerek Tancred'in emrindeki Bohemund'un ordusu ve Pierre

⁴⁸ Anna'ya göre bu ordu 10.000 atlıdan ve 70.000 piyadeden oluşuyordu (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.313).

⁴⁹ Tancred, dayısının Bizans İmparatoru Aleksios'a verdiği vasallık yeminini ve siyasetini anlamadığı gibi bu durumdan da hoşlanmadı. Tancred, kuzeni Richard de Salerno ile birlikte vassallık yemininden sıyrılmak için gece vakti gizlice boğazı geçtiler (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., VII, s.66); Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.321-323. Krş; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.122; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.26.

⁵⁰ Onun bu özelliği ve ayrıca İspanya Araplarına karşı yürütülmüş olan bir çok sefere katılmış olması Birinci Haçlı Seferi'nin başkumandanlığı için Raymond'u bir adım ileri götürüyordu. Ancak Papa Urbanus bu istek ve iddaya herhangi bir olur vermemişti (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.122-123). Bu durum belki de Raymond'un Aleksios'tan bu isteği yineletmesinin ana sebeplerini teşkil etmiştir.

⁵¹ Robert de la Normandie, Fâtilh Guillaume'un en yaşlı oğluydu. Kırk yaşında, halim selim, pek aktif olmayan fakat kişisel cesaret ve çekicilikten de yoksun bulunmayan bir kimseydi. Babasının ölümünden beri, bir çok defa dükalığına saldırmış olan kardeşi İngiltere Kralı Guillaume Rufus ile oldukça plansız savaşlar yapmıştı. Papa Urbanus'un Haçlı Seferi daveti onu derinden heyecanlandırdı ve hemen katılacağını ilan etti. Bu gelişmeye bağlı olarak papa, Kuzey Fransa'da bulunduğu sırada, kardeşiyle onu barıştırdı. Fakat Robert savaş hazırlıkları için aylarca vakit geçirdi ve en sonunda sefer için gerekli olan parayı, dükalığını onbin gümüş mark karşılığında kardeşi Guillaume Rufus'a rehin vermek şartıyla elde edebildi. Rehin evrakı 1096 Eylül'ünde imzalanmıştı. Bundan birkaç gün sonra Robert kendisiyle birlikte olanlarla beraber yola çıktı (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.127).

⁵² Etienne de Blois'nın Haçlı Seferlerine katılmaya hiç isteği yoktu. Fakat o Fâtilh Guillaume'un kızı Adele ile evlenmişti ve bu evlilikte hüküm ve kararları veren yani yönetici konumda Adele bulunmaktaydı. Adele onun sefere katılmasını istedi ve bu isteğe bir emir gibi razı oldu (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.93, 53. dpnt.; krş; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.127).

⁵³ Flandre kontu II. Robert daha az genç, fakat çok daha kudretli bir şahsiyetti. Babası I. Robert 1086 yılında Kudüs'e haccetmiş ve dönüşü sırasında bir süre İmparator Aleksios'un hizmetine girmiş olup 1093 yılında ölümüne kadar onunla iletişim halinde kalmıştı. Bu sebepten dolayı II. Robert'in babasının Müslümanlara karşı olan mücadelesini devam ettirmesi normaldi. Ordusu Raymond vey Godefroi'nın ordusundan biraz daha küçük olmakla birlikte yüksek kalitedeydi yani askeri nitelikleri sağladı (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.127).

⁵⁴ Pelekanon'un yeri kesin olarak belli değildir. Leib, burasını, Anna Komnena'nın kendisi tarafından yapılan neşrinde İzmit'in otuz kilometre kadar batısındaki Hereke ile bir tutuyor. Ramsay (William Mitchell Ramsay, *Anadolu'nun Tarihî Coğrafyası*, Türkçe çev. Mihri Pektaş, M.E.B. Basımevi, İstanbul 1960, s.201-202) bunu İstanbul'a yakın, Kadıköy yakınlarında tahmin eder. Anna Komnena'nın ifadesinden, burasının, Civetot'a hareket eden gemilerin iskelesine yakın olduğu ve İstanbul ile rahat bir bağlantısı bulunduğu anlaşılıyor (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.117, 5.dpnt). Umar'da Anna Komnena'da buranın Gebze yakınındaki Eski Hisar olduğunu söyler (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.317).

l'Hermite ve onun adamlarından geriye kalanlarla birleşti⁵⁵. Bu birliğe kuşatma aletleriyle küçük bir Bizans istihkâm birliği de Manuel Butumites⁵⁶ kumandasında refakat etmekteydi. Godefroi orduyu, İzmit'ten Kibotos (Civetot)'a sevk etti ve buradan Güney'e, Pierre l'Hermite'in yenildiği, Drakon Vadisi'ne indi⁵⁷. Godefroi, ihtiyatla önce öncüler ve istihkâmcıları göndererek ardından asıl kuvvetlerini harekete geçiriyordu. Bu ilerleyiş sonunda 6 Mayıs'ta İznik(Nicea) önüne ulaştı⁵⁸.

Haçlılar İzmit Körfezi'ni dolaşarak İzmit'e oradan Kibotos'a gittiler; sonra güneye doğru Drakon Vadisi'ne yöneldiler ve 6 Mayıs 1097 tarihinde Selçuklu başkenti İznik önüne şehri ele geçirmek için ulaştılar.

Birinci Haçlı Seferi Ordularının İznik Kuşatması (6 Mayıs-18 Haziran 1097)

İznik Kalesi, Haçlıların Anadolu topraklarında karşılaşılabileceği sağlam, tahkimli ve güçlü surlu kalelerinden biridir. Nitekim şehrin 4. yüzyıldan beri kuvvetle tahkim edilmiş surları bulunmaktaydı. İznik şehrini saran 4970⁵⁹ metre uzunluğunda, 11 metre yüksekliğindeki sur duvarları, 17 metre yüksekliğinde 144⁶⁰ tane kare veya yarım yuvarlak kule ile güçlendirilmiş olup savunma bakımından çok iyi bir durumdaydı. Anna ve Albertus Aquensis'in de belirttiği gibi Haçlı reisleri ve ünlü asiller kuşatma sırasında surlar önünde, surları paylaşmışlardır. Buna göre; Godefroi karargâhını şehrin kuzey suru, Bohemund ve yeğeni Tancred doğu suru önünde kurdular⁶¹. Tancred'in yanındaki kesime ise Robert de Flandre yerleşmişti. Güney sur kesimine de, ana Haçlı ordusunun arkasından on gün sonra İznik'e ulaşabilen Raymond de Saint-Gillies'in ordusu yerleşmiştir⁶². 3 Haziranda Robert de la

⁵⁵ Sadece Albertus'ta, Godefroi'un Kibotos (Civetot)'tan yola çıktığı günün akşamında "Rufinel" denilen yerde, artık İstanbul'a ulaşmış olan kont Raymond de Saint-Gillies'den içeriği bilinmeyen bir mesaj aldığını ifade etmektedir (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.92-93 ve 48.dpnt). Edgington'un dipnotunda da ifade ettiği gibi Runciman buranın İzmit (Nikomedia) olduğunu söyler (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.137, 3.dpnt).; Demirkent ise İzmit'in yakınlarında bir yer olabileceğini ifade eder (Işın Demirkent, "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması (6 Mayıs-19 Haziran 1097)", *Haçlı Seferleri Tarihi Makaleler-Bildiriler-İncelemeler*, Yay. Haz. Ebru Altan, Dünya Yay., İstanbul 2012, s.27-28 ve 12. dpnt.).

⁵⁶ Bizans İmparatoru Aleksios, Haçlıların şehri ele geçirirlerse kendisine teslim etmeyecekleri gibi bir güvensizlik hissine kapılmıştı. Bu düşüncesi sebebiyle kızı Anna'nın da ifade ettiği gibi şehri Haçlılar ele geçirmeden hemen önce kendisi ele geçirmek istiyordu ve bu sebepten Pelekanon'a gelmişti. Ayrıca bu düşüncesini gizli tutmuş ve bundan sadece Butumites'in haberi olduğunu da yine Anna'dan öğrenmekteyiz (bkz., Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.324).

⁵⁷ Haçlılar Pelekanon'dan sonra İzmit Körfezini dolaşarak Kibotos (Civetot)'a ulaşmış ve oradan da Güney'e inerek Drakon Vadisi'ni geçerek İznik önlerine varmışlardır. Drakon Vadisi'ne inen yol büyük bir ihtimalle, bugünkü Altınova'da vadiye giren yoldan geçmiş olmalıdır. Bugün bu yol Altınova'dan sonra Ayazma-Akçukur-Taşallı-Valideköprü-Yalakdere-Kızderbent-Bayındır güzergahından geçiyor ve Boyalıca'da İznik gölü kıyısına ulaşıyor (krş: Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.572).

⁵⁸ Gesta'da bu yolun ayrıca Godefroi'un yolladığı 3.000 kişilik bir öncü kuvvet tarafından belirlendiği ve Katırlı Dağları (Arganthonius Months) üzerinden giden bir yol olduğu ifadesi geçmektedir. Bkz, *GFAH*, -*Anonim Haçlı Tarihi*-, Türkçe çev., VII, s.66 ve 160.dpnt); Anna, Haçlıların iki gruba ayrıldıklarını ve bir kısmının Kibotos (Civetot)'tan deniz yoluyla karşıya geçtiğini ve sonra bu iki ordunun tekrar birleştiğini ifade eder (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.325); Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.136; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.29.

⁵⁹ Runciman'a göre surların uzunluğu 6.000 metre'den fazladır. (krş: Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.136).

⁶⁰ Yine Runciman'a göre 247 nöbetçi kulesi bulunmaktadır (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.136).

⁶¹ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.95; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.325; Demirkent, "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması (6 Mayıs-19 Haziran 1097)", s.28-29.

⁶² Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.325; *GFAH*, -*Anonim Haçlı Tarihi*-, Türkçe çev., VIII, s.68; krş: Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.136-137; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.29.

Normandie ile Etienne de Blois da kuvvetleriyle İznik önüne gelince Haçlı ordusu bütünüyle kuşatma için toparlanmış oldu. Ayrıca İmparator Aleksios da, Manuel Butumites kumandasında bir Bizans istihkâm birliği kuşatmaya katılmak üzere-fakat mümkün olursa Türkleri ikna ederek şehrin Bizans'a teslimini sağlamak üzere-Haçlılarla birlikte göndermişti⁶³. Haçlıların İznik'teki kuşatmasını kırmak için Türk kuvvetleri de ellerinden geleni yapmışlardır. I. Kılıç Arslan, 21 Mayıs civarında⁶⁴ ordusuyla⁶⁵ güney istikametinden geldiği, ani bir anda gerek kent gerekse kuşatanların içerisinde ciddi bir korku yaratmıştır. Bun rağmen şehir Haçlı kuşatmasına dayanamamış, Haçlıların İmparator ile yapılan yemin neticesinde ve Haçlılara eşlik eden Bizans Komutanı Butumites'in şehre gizlice girip şehri teslim alması sonucu İznik, 18 Haziran 1097 tarihinde Bizans' teslim edilmiştir⁶⁶.

Birinci Dorylaion -Eskişehir- Savaşı (1 Temmuz 1097)

Haçlılar İznik'in düşüşünün hemen ardından bir hafta şehir surları dışındaki karargahlarında dinlenmişlerdir. Haçlılar 26 Haziran 1097'de İznik'ten, eski Bizans anayolu boyunca Anadolu içlerine doğru yola koyuldular⁶⁷.Haçlılar için Anadolu'dan geçen üç farklı yolun tamamı her durumda Dorylaion (Eskişehir)'dan geçiyordu. Öncü kuvvetlerin Eskişehir'e doğru yola çıkışıyla birlikte ordunun Ana kısmı yolun Sakarya vâdisini terk ederek yaylara doğru yükselmeye başladığı Sakarya köprüsü yanında tekrar birleşmek üzere birbirini takip halde iki gün içinde birbiri arkasına hareket ettiler. Bu birliklere Bizans'ın ünlü ve tecrübeli komutanı Tatikios ve emrindeki küçük bir Bizans birliği refakat ediyordu. Bu refakat birliği aynı zamanda stratejik bir kılavuzluk desteği de sağlamaktaydı⁶⁸.

⁶³ Demirkent, "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması (6 Mayıs-19 Haziran 1097)", s.29

⁶⁴ Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.137.

⁶⁵ Bu ordunun içinde Karaca, Buldacı ve diğer Türk beylerinden komutanlar da bulunmaktaydı. Bkz; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.30; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.31

⁶⁶ Kuşatmayla ilgili ana kaynaklar ve çalışmaların değerlendirilmesi ile ilgili ayrıca bkz; Efe, *Haçlıların Anadolu'da Kuşattığı Kaleler ve Türk Savunması*, s.42-57.

⁶⁷ Kadıköy (Khalkedon) ve İzmit'ten gelen yol, Helenopolis ve İznik'ten gelen bu anayolla Sakarya nehri kenarında birleşiyordu. Bundan biraz sonra yol nehir bölgesinden ayrılarak güneyde bir vadi içinde bugünkü Bilecik yanından geçip bir dağ geçidinden Eskişehir (Dorylaion)'e varıyordu. Eskişehir ovasına varan yol, Eskişehir'den sonra ikiye ayrılmaktaydı. Bizanslıların büyük ordu yolu Ankara yanından geçip Kızılırmak'a vardıktan sonra tekrar ikiye ayrılıyordu. Bunlardan biri doğruca Sivas (Sebastea) üzerinden Ermîniye'ye, diğeri ise Kayseri (Kaisaraia Mazakha)'ye kıvrılıyordu. Kayseriden sonra da yollar antitoroslar üzerinden Fırat vâdisine ve Çukurova geçidine doğru ilerliyordu. Eskişehirden çıkan ikinci yol ise Anadolu'nun ortasındaki büyük Tuz çölü ortasından Amorion'un Tatta gölü güneyinden Kilikya geçidine varıyordu. Bu yol, تنها ve susuz araziden geçtiği için hızlı hareket eden birlikler tarafından kullanılabilirdi ama durum Haçlılar için farklı olacaktı. Üçüncü diğeri bir yol ise Akşehir (Philomelion)'den Konya ve Ereğli (Heraklia)'ye ve nihayet Çukurova geçidine gidiyordu. Bu yol ise sonraki Haçlı seferleri tarafından kullanılacaktı. (Anadolu'daki bu yollar hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz., Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Türkçe çev., s.216 vdd.);krş: Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.140-141.); Bohemund'un ordusu 26 Haziranda (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., IX, s.71 ve 174.dpnt), Raymond'un ordusu 28 Haziranda (Raymon d'Aguiliers, *Historia Francorum qui ceperunt Iherusalem* Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, C.III, Paris 1866, s.240), ve Kuzey Fransalıların ordusu da 29 Haziranda (Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalem Peregrinantium, A History of the Expedition to Jerusalem, 1095-1127*, trans. Francis Rita Ryan, ed. Harold S. Fink, University of Tennessee Press, Knoxville-1969, s.83, a.g.e., Türkçe çev. I, s.68) hareket ettiler. Krş: Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.141, 13.dpnt; August C. Krey, *The First Crusade: The Accounts of Eyewitnesses and Participants*, Princeton University Press, Princeton 1921, s.113-118.

⁶⁸ Anna, Büyük Primikerios rütbesinde Tatikios'un görevini "...her gerekli durumda onlara[Haçlılara] yardımcı olmak, onları tehlikelere karşı korumak ve onların Tanrı nasib ederse ele geçireceği kentlerin yönetimini devralmak."

Haçlı ordusu ve liderleri Sakarya köprüsünün yanında, Osmaneli(Lefke)⁶⁹ adını taşıyan bir köyde, yolun bundan sonraki kısmını nasıl devam edecekleri ile ilgili karar almak için toplandılar. Tatikios ve kabul gören görüşe göre Osmaneli(Lefke), Dorylaion(Eskişehir) üzerinden güneye dönüp Akşehir(Philomelion), Konya(Ikonion), Ereğli(Heraklea) yoluyla Antakya'ya gidilecekti. Haçlıların tercih ettiği bu yolun yanında Eskişehir (Dorylaion)'den sonra Ankara üzerinden Kulu-Cihanbeyli güzergâhı ile Konya (Ikonion)'ya inen yol güneye inen en kısa yoldu. Ancak yaz sıcağında yavaş hareket edebilen böylesine büyük bir ordunun, susuz Tuz Gölü havzasından geçmesi zor olduğu için Akşehir (Philomelion) üzerinden Konya'ya inilmesi kararlaştırılmıştır⁷⁰. Fakat seferin başından beri çok büyük ve beş ana kısımdan oluşan askeri kitlenin bu zorlu yol üzerindeki hareketi tehlikeliydi. Bu açıdan Osmaneli (Lefke)'de toplandıktan sonra ikmal ve iase işlerini kolaylaştırmak için ordunun bir günlük yürüyüş mesafesi ile birbirini takip eden iki kol halinde ayrılarak hareket etmesine karar verildi. Birinci grup İtalya ve Fransa Normanlarından, Flandre kontunun ve Etienne de Blois'nun birlikleri ile yolda kılavuzluk edecek kişileri sağlayan Bizanslılardan oluşturuldu. Bunlar öncü birlik niteliğinde de olacaktı. İkinci grup ise güney Fransızları, Lorenlileri ve Vermandois kontunun birliklerini kapsıyordu. Bohemund birinci yani öncü birliklerin, Raymond de Toulouse'de arkadan gelen ikinci birliğin kumandanı seçildi. Bu dağıtım ve orduların hareket düzeni belirlendikten hemen sonra Bohemund ordusu ile Eskişehir'e doğru yola çıktı⁷¹.Haçlıların bu öncü kuvvetleri iki günlük mesafe ile birbirlerini takip ederek Osmaneli(Lefke)'nden sonra Eskişehir yakınındaki Dorylaion (Şarhöyük) istikametinde yürüyüşlerine devam ettiler. Haçlı ordusu Eskişehir'in kuzeybatısındaki Sarısu Ovası'nda ordugâh kurdukları esnada Türk kuvvetlerinin pususuna yakalanmışlardır. İznik önündeki savaşta geri çekilmek zorunda kalan I. Kılıç Arslan ordusu ile birlikte Porsuk vadisi boyunca bölgeye gelmiş ve bunu ordusunun 30 Haziran günü Eskişehir'in kuzeybatısındaki Sarısu ovasının alçak tepelerine ve yamaçlarına yerleşmesi takip etmiştir⁷². Böylece Haçlıların

olarak tanımlar (bkz., Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.332). Bu durumdan da anlaşılacağı gibi İmparator Aleksios, İznik'ten sonra da Haçlıları takip edip, onların hareketleri konusunda kontrol sahibi olmayı sürdürmek istemektedir. Ancak Tatikios Haçlılara hiç bilmedikleri bir coğrafyanın en stratejik geçiş yollarını açmakla aslında onları daha da güçlendiriyordu.; krş: Krey, *The First Crusade: The Accounts of Eyewitnesses and Participants*, s.113; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.141; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.34.

⁶⁹ Anna'da bu yer "Leukai" adıyla geçer. Hellen dilinde bu: "Ak yerin halkı" ya da "Ak kavaklar" dır; burası şimdi Bilecik iline bağlı ilçe merkezi durumunda olan Lefke/Osmaneli'dir (bkz., Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.332 ve 1. dpnt) .; Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.128-129, 115.dpnt.

⁷⁰ Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.573.

⁷¹ Anna'ya göre Bohemund kendi isteği ile öncü birlikleri komuta etmeyi istemiştir (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.332); Gesta her ne kadar orduların şafak vakti harekete geçtiği için ve havanın karanlığından kaynaklı olarak bir arada hareket edememesinden (bkz.,GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., IX, s.71) bahsetmişse de tahminen Gesta'nın yazarı görev paylaşımından haberdar edilmemiş olmalıdır.; Fulcherius'ta I. Eskişehir Savaşı esnasında vurgulayacağı gibi bu orduların ayrılmasıyla ilgili bilgi sahibi değildir (Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalem Peregrinantium*, a.g.e., İngilizce çev., s.85, a.g.e., Türkçe çev. I, s.69). Muhtemelen hızlıca alınan bu karardan, çevredkiler haberdar edilmemiştir. Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.128-129; Burada karşımıza Bohemund'un savaşta ön planda olma ve gücü elde etme isteğinin bir yansımasını daha görmekteyiz. Bu vurgu çalışmalarda yapılmamış ise de Bohemund'un öncü olmasındaki amaç kendi gücüne güvenmesinden çok seferin başından beri diğer liderlere karşı takındığı üstün olma tavrından kaynaklandığını da söylemek mümkündür. Doğal olarak öncü kuvvet ve ilk çarpışmalara atılanların lideri Bohemund'dan başkası olamazdı. Bu aynı zamanda savaş çıkması durumunda ganimete sahip olma üstünlüğü de sağlamaktadır.

⁷² Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.34; Savaşın yeri ile ilgili olarak kesin bir görüş bulunmamakla birlikte Anna, burayı "Dorylaion Ovası", Haçlı önde gelenleri ise Papa Urbanus'a yazdıkları mektupta, her halde

kullanacağı güzergâh bilindiği için öncesinde gerekli pusu ve savaş stratejisi belirlenmiştir. Yerleşme ve pusu kurulduktan sonra karşılarında bulunan geçitten aşağıya Haçlılar inmeye başlar başlamaz saldırıya hazır durumda beklemeye koyuldular. Temmuz'un ilk günü, sabahın ilk saatlerinde Türk saldırısı kendini gösterdi. Haçlılar tarafından beklenmeyen bir saldırı olduğunu Gesta'dan öğrenmekteyiz⁷³. Türkler en etkili ve geleneksel savaş yöntemlerinden birini kullanmışlardır. Ancak Haçlı ordusunun ikiye bölünmüş olduklarını bilmedikleri ve sayı üstünlüğünün Haçlılarda olmasından dolayı Türk kuvvetleri bu savaşta mağlup edilerek geri çekilmeye zorlanmıştır⁷⁴.

Haçlı Ordularının Eskişehir-Antakya Arasındaki Yolculukları (1 Temmuz-20 Ekim 1097)

Haçlılar Eskişehir'de kazandıkları zaferin yorgunluğunu atmak ve takip edilecek yol hakkında karara varmak için iki gün Eskişehir'de kaldı. Takip edilecek güzergâhlar belli şartlar ve zorlukları ile birlikte gelmekteydi⁷⁵. Ancak her durumda hareket etmek zorunda olan bu ordu, 3 Temmuzda Eskişehir'den hareket etti. Haçlıların bu ilerleyişini durdurmak için I. Kılıç Arslan'da bir Türk savunma savaşına hazırlanmıştı. Eskişehir'deki yenilgi onu büyük bir meydan savaşı düşüncesinden uzaklaştırdığı gibi Türklerin Anadolu coğrafyasına uygun ve kendi savaş kültürleriyle bağdaşan savunma stratejilerine yönelmesine sebep oldu. Her durumda yoluna devam etmeyi kararlılıkla düşünen bu ordunun en azından yıpratılması, sayısının azaltılması, zorlukla hareket etmesi, hedeflerine ulaşmayı engelleyemese de en azından güçlerini kıracaktı. Türk savunması, Haçlıların geçeceği bölgelerde sıkıntılar yaşatmaya başlatmıştır. I. Kılıç Arslan, Haçlı ordularının geçeceği yerleri boşalttı, tarlaları yakıp yıktı ve kuyuları zehirlediği gibi çoğunu da doldurdu. Onları susuz ve aç bıraktı⁷⁶. Bu işe yaramış ve Haçlılar büyük bir yokluk çekerek yollarında ilerlemeyi

Dorylaion'u kastederek "Dorotilla Vadisi" olarak isimlendirirler. Raimundus Aguilers "Campus Floridus" (Raymon d'Aguiliers, *Historia Francorum qui ceperunt Iherusalem* R.H.C. Occ., II, s.240 vd.), Albertus Aquensis ise "Bugün Orellis olarak adlandırılan Degorganhi Vadisi" demektedir (Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., II, s.129 ve 116.-117.dpnt). Runciman'ın savaş alanı ile ilgili görüşü gayet sağlamdır. Ayrıca bkz., Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.143 ve 15.dpnt.

⁷³ GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., IX, s.71.

⁷⁴ Hillenbrand'ın da ifade ettiği gibi "Onların [Türklerin] olağanüstü hareketliliği Batı Avrupa'nın ağır zırhlı ve silahlı şövalyeleriyle keskin bir tezat oluşturmaktadır" (Carole Hillenbrand, *Müslümanların Gözünden Haçlı Seferleri*, Alfa Yay., İstanbul 2015, s.530).

⁷⁵ Haçlılar Tatikios'un rehberliğinde ilerlemek için uygun bir güzergâh belirlemelilerdi. Her durumda yollarındaki ilk hedef Antakya'ydı. Doğal olarak Eskişehir'den Antakya'ya inen yolları, şartlara ve kendilerine göre değerlendirdiler. Buna göre Doğu'daki ordu yolu daha gücü kırılmamış olan Dânişmendliler ve diğer Türk kuvvetlerinin hakimiyet bölgelerinden geçmekteydi. Diğer taraftan Tuz Gölü havzasından geçen, Ankara üzerinden Kulu-Cihanbeyli güzergâhı ile Konya'ya inen yol en kısa yoldu. Ancak yaz sıcaklığında yavaş hareket edebilen böylesine büyük bir ordunun, susuz Tuz Gölü havzasından geçmesi çok zordu. Bu sebeple Haçlılar Akşehir (Philomelion) üzerinden Konya'ya inmeye karar vermişlerdir (bkz., Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.573). Gececekleri güzergâhlardaki zorluklar ve sıkıntılar Antakya Kalesi kuşatması bölümünde değinilecektir.

⁷⁶ Akşehir (Philomelion)'den itibaren yol sıradağlarla çöl arasında kalan bomboş araziden geçiyordu. Yaz aylarının yüksek ve kavurucu sıcaklığı altında ağır zırhlı şövalyeler, atlar ve yayalar büyük eziyet çekmekteydi. Çölün tuzlu bataklıkları dışında etrafta bir damla su bulmak imkanı olmadığı gibi, bir az ıslaklık hissedebilmek için dallarını boş yere kemirdikleri dikenli çalılıklardan başka hiçbir bitki de yoktu. Önce Atlar ölmeye başladı. Şövalyelerin bir çoğu sefere yayan olarak devam etmek zorunda kaldı. Koyunlar, keçiler ve köpekler eşya taşıyan arabaları çekmek üzere kullanılırken, bir kısım şövalye öküzler üzerinde süvarilik bile yapıyorlardı (Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.144-145). Gesta'da "...bize faydalı olan her ne varsa ya tahrip ettiler ya da yaktılar. Onları susuz ve yaşanmaz bir çölde takip ettik, bu nedenle yiyecek hiçbir şey

sürdürmüşlerdir. Haçlılar yiyecek ve su bulabilmek için Bolvadin(Polybotos)'i geçtikten sonra ana yoldan ayrılarak Yalvaç(Pisidia Antiokheia'sı)'a gittiler. Sonra Sultan Dağı geçitlerini aşarak Akşehir yakınında yeniden ana yola girdiler ve nihayet Ağustos ortasında Türkler tarafından tamamen boşaltılmış olan Konya'ya vardılar⁷⁷. Haçlılar Meram'da birkaç gün dinlendikten sonra Ereğli(Heraklea)'ye doğru yeniden yürüyüşe geçtiler. Türkler, Ereğli yakınında Haçlılara karşı yeniden saldırıya geçtilerse de başarılı olamayarak kuzeye çekilmek zorunda kaldılar⁷⁸. Ana Haçlı ordusu, Ereğli'den sonra Toros Dağları'ndaki Gülek Boğazı'nı aşıp Çukurova'ya inebilir, böylece ana yoldan doğrudan Antakya'ya ulaşabilirdi. Ancak ağır hareket eden ordu bu çok dik ve dar olan dağ geçidinde büyük tehlikelere maruz kalabilirdi. Bu yüzden Haçlılar Ereğli'den sonra Kayseri, Maraş üzerinden Anti Toros Dağları'nı aşıp Amanos Geçidi ile Antakya'ya inmeye karar verdiler. Haçlılar Türklerin elinde bulunan Çukurova'ya inmek yerine kendilerine dost olan Ermenilerin elindeki araziden geçmeyi tercih etmişlerdi⁷⁹. Bu güzergâh değişikliğine gitmeleri kendilerini emniyette hissetmediklerini göstermektedir. Haçlılar bu güzergâh üzerinde düşünürken Bohemund'un yeğeni Tancred, Ana Haçlı ordusundan ayrılarak, ahalisini Ermeniler ile Bizanslıların oluşturduğu, dostça karşılanacağını ve devlet kurmak için pek güçlük çekmeyeceğini düşündüğü Çukurova'ya gitme kararını açıkladı⁸⁰. Böylece Tancred kendi hâkimiyet planlarını gerçekleştirmek için diğer liderler arasında ilk ayrımı da ateşlemişti. Aslında sefer boyunca zaten belirgin bir sürtüşme, hâkimiyete sahip olma, ordunun başında olma gibi hiyerarşi mücadeleleri, Haçlı liderleri arasında hem davranış hem de yapılanlarla görülmekteydi⁸¹. Bunun ilk ayrımı Aleksios'a vassalık yemini ile görülmüşse de Anadolu topraklarındaki kırılma noktası işte Tancred'in Ereğli'den sonraki güzergâhı Ana Haçlı ordusu yerine kendisinin tercih etmesi ile yaşanmıştır.

bulamadığımız için büyük bir açlık ve susuzluk çektik. Sadece topladığımız ve ellerimizin arasında ezerek yediğimiz dikenler dışında yiyecek bulamadık." ifadeleri ile yaşanan yokluğu aktarır (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., X, s.76); Fulcherius'ta çekilen sıkıntıyı, yaşanan zorluktan bahseder (bkz., Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalema Peregrinantium, a.g.e.*, İngilizce çev., s.87, a.g.e., Türkçe çev. I, s.71); Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., III, s.141; Eskişehir'den Konya'ya kadar olan yolda çekilen sıkıntılar için bkz., René Grousset, *Histoire des Croisades et du Royaume Franc de Jerusalem*, I-III Vols., Paris 1934-1936, C. I , s.31; Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.36.

⁷⁷ Gesta, Ağustos ayı ortalarında Konya'ya yakınlaştıkça susuzluklarını ve açlıklarını giderdiklerini vurgular (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., X, s.76).

⁷⁸ Anna'nın da aktardığı gibi Sultan I. Kılıç Arslan'ın yanında bu saldırıda Haçlılara karşı Dânişmendli Melik Gazi Gümüştekin ile Kayseri Selçuklu Beyi Hasan bulunuyordu (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.332); GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., X, s.76-77; Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, II, s.131-133; Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, s.36.

⁷⁹ Demirkent, *Haçlı Seferleri*, s.37; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.573.

⁸⁰ Tancred Seferin başından beri hem yemin etmedeki isteksizliği hem de davranışlarındaki üstün olma yapısını büyük bir fırsatla birleştirerek Anadolu'da kendi hâkimiyet alanını kurmak için bir şans yakalamıştı. Ermeniler ile temas halinde olduğu anlaşılın Tancred, bu kararı alırken Ana Haçlı ordusuyla birlikte yola devam ettiği takdirde kendisine bir hâkimiyet sahası bulamayacağını veya bu iş için çok çaba sarf etmesi gerektiğini göz önünde tutmuş olmalıdır (Mehmet Ersan, "I. Haçlı Seferi Esnasında Kilikya (Çukurova)'nın Haçlıların Eline Geçmesi", *Haçlı Seferleri ve XI. Asırdan Günümüze Haçlı Ruhu Semineri (26-27 Mayıs 1997)*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1998, s.66).

⁸¹ Haçlı liderleri ve asilleri arasındaki bu çıkar ayrılığı ve mücadeleler için ayrıca bkz., Mehmet Ersan, "Birinci Haçlı Seferi'ne Katılan Asiller Arasında Cereyan Eden Mücadeleler", *TKİD*, S.2, İstanbul 2000, s.31-48.

Tancred⁸², ardından da Baudouin⁸³ yanlarından bulunan kuvvetlerle beraber Çukurova'ya inmek üzere yola koyuldular. Ereğli'den sonra doğrudan Gülek Boğazı'na yönelen Tancred, günümüzde tren hattının geçtiği, Ulukışla üzerinden geçide varan yolu takip etti. Baudouin ise sayıca büyük olan ordusu daha güç hareket edebildiğinden daha doğudan Niğde(Tyana)'den geçen ve Pozantı'ya ulaşan eski ana yoldan Çukurova'ya indi⁸⁴. Bölgeye sayıca az olmasından kaynaklı olarak hızlı şekilde inen Tancred, Türklerin elinde bulunan Tarsus, Adana ve Misis şehirleri ve kalelerini ele geçirdi. Ordusunun büyüklüğünden kaynaklı üç günlük gecikme ile geriden gelen Baudouin'in gelmesi ile bu şehirler onun eline geçmiştir. Ancak Urfa'nın Ermeni hâkimi Toros'un daveti üzerine buradan ayrılarak Urfa'ya gitmiştir. Bu yolculukta ona Haçlıların Anadolu topraklarında ilk Haçlı Devletinin kurulmasını şansını tanımıştır⁸⁵. Tancred ise Baudouin'in Çukurova'dan ayrılmasından sonra İskenderun Körfezi (Issos) boyunca İskenderun'a yürümüş, şehri, Tarsus'taki Guynemere'den de destek alarak bir taarruz ile ele geçiren Tancred, daha sonra Amanos dağları üzerinden Suriye geçidi yoluyla, Maraş'tan yola çıkarak Antakya önüne gelecek olan Haçlı ordusuyla yeniden birleşmek üzere hareket etti⁸⁶. Tancred hızlı hareket ettiği için 12-17

⁸² 15 Eylül 1097'de yüz şövalye ve iki yüz yayadan oluşan küçük bir birlik ile yola çıktığı bilinmektedir. Bkz; Radulphus Cadomensis, *Gesta Tancredi in Expeditione Hierosolymitana*, *Gesta Tancredi in Expeditione Hierosolymitana*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, III, Paris 1866, s.633. Bu açıdan Tancred'in hızlı hareket etmesi akla yatkındır.

⁸³ Baudouin, kuzeni Baudouin du Bourg, Reinard de Toul ve Pierre de Stenay, beş yüz şövalye ve iki bin yaya ile yola çıkması takip etti. Baudouin'in yanındakilerin ismi ve sayıları için bkz; Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., III, s.149

⁸⁴ Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.152; Baudouin, sayıca daha az olan birlikleriyle hızlı hareket eden Tancred'in gerisinde kaldığından, Tancred'den habersiz Ereğli'den birkaç km. sonra, muhtemelen yanında bulunan Ermeni Bagrat'ın tavsiyesi üzerine, Çukurova'ya daha çabuk ulaşacağı düşüncesiyle anayoldan Tont Köyü yakınlarında ayrılan ve Zanapa (Halkapınar) ile Mindos (Kaysaray) üzerinden Namrun Yaylası'nı (Çamlı Yayla) takip ederek Çukurova'ya ulaşan yola sapmıştır (Mehmet Ersan, *Selçuklular Zamanında Anadolu'da Ermeniler*, TTK Yay., Ankara 2007, s.112) Böylece Tancred'in gerisinde kalmıştır. Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.573.

⁸⁵ 1098 yılı Ocak ayı içinde, Baudouin Tell-Bâşir'de bulunduğu bir sırada, Toros'un gönderdiği elçi heyeti onu Urfa'ya davet etmiştir. Urfa piskoposu ile şehrin eşrafından 12 kişiden oluştuğu bildirilen bu heyet Baudouin'den şehirlerini civardaki Türk beylerinin akın ve saldırılarından korumak üzere Urfa'ya gelmesini istemektedir. Baudouin'de bu davete olumlu cevap vererek Urfa'ya gitmiş ve Urfa Haçlı Kontluğu'nun kurulmasını sağlamıştır. Ayrıca bkz; Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., III, s.168 vd.; *Urfalı Mateos Vekâyinâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)*, s.173 vd; Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalem Peregrinantium*, a.g.e., İngilizce çev., s.90 vd., a.g.e., Türkçe çev. I, s.73 vd.; Guibertus Nogent, *Gesta Dei per Francos*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, IV, Paris 1879, s.165 vd.; *Anonim Süryani Vekâyinâmesi-The First and Second Crusades From an Anonymous Syriac Chronicler*, trans. A.S. Tritton with notes by H.A.R. Gibb, JRAS (Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland), Vol.65/1 (January 1933), s.70 vd.; Türkçe çevirisi için; Vedii İlmen, I. Ve II. Haçlı Seferleri Vekâyinamesi, Yaba Yay., İstanbul 2005, s.11 vd; Urfa Haçlı Kontluğu'nun kuruluşu hakkında ayrıca bkz; Işın Demirkent, *Urfa Haçlı Kontluğu Tarihi (1098-1118)*, C.I, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1974, s.1 vd.

⁸⁶ Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., III, s.181; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.154-155; Ersan, "I. Haçlı Seferi Etnasında Kilikya (Çukurova)'nın Haçlıların Eline Geçmesi", s.72; Burada bir soru işareti ile karşı karşıya kalmaktayız. Umar, Anna Komnena'da Pagras olarak geçen kalenin adını İlkçağ'da Pagrai, şimdiki Bagras/Kızlar Kalesi olarak vermiştir. Bu kalenin Amik gölü kuzeybatı ucu yakınlarında yer aldığını vurgular. Albertus'un İskenderun'a saldırmadan önce ele geçirdiği kaleler arasında ise adı geçen Kızlar kalesi, Payas'ın kuzeyinde bulunan bir mevkiye işaret etmektedir. Edginton'ın da açıkladığı gibi Tancred'in İskenderun'u ele geçirmeden önce aldığı kale başka bir Kızlar kalesidir. Albert of Aachen, *Historia Ierosolimitana*, İng. çev., III, s.181 ve 58.dpnt

Eylül 1097 tarihinde Antakya şehri için çok önemli olan Bakras Kalesi'ni⁸⁷ ele geçirerek Antakya önlerine gelmiştir⁸⁸.

Ana Haçlı ordusu Ereğli'nin ardından sonra kuzeydoğuya doğru Kayseri yolunu seçmiş, Augustopolis⁸⁹ köyü yakınlarında Türk saldırısına uğramalarının ardından yollarına devam ederek Eylül ayı sonlarında yine Türkler tarafından boşaltılmış Kayseri'ye ulaşmışlardı. Ardından, buradan Ermenilerin yaşadığı Komana/Placentia (Şar) şehrine gittiler. Haçlıların gelmesiyle beraber Türkler burayı da bırakıp geri çekildiler⁹⁰. Buradan sonra Haçlı ordusu Anti Torosların yanında ve verimli bir vadinin ortasında bulunan yine Ermenilerin oturduğu Göksun'a⁹¹ yöneldi; Burada üç gün kalan Haçlılara Ermeni halkı çok iyi davrandı⁹². Buradan da Ekim 1097'nin başında harekete geçen Haçlıların bundan sonraki yolları çok çetin olmuştur. Bu zorlu geçit yolundan sonra Haçlı ordusu zorlukla Maraş ovasına varabildi⁹³.

⁸⁷ Antakya şehri ve kalesi için önemli bir konuma sahip Bakras Kalesi'nin Haçlılar tarafından ele geçirilmesi ile ilgili olarak ayrıca bkz.; Şafak Efe, "Birinci Haçlı Seferi Esnasında Haçlıların Bakras Kalesini Ele Geçirmesi ve Faaliyetleri (12-17 Eylül 1097)", *Selçuklular ve Haçlılar*, I. Cilt, Ed. Mustafa Demirci, Çizgi Kitabevi Yayınları, Aralık 2020 İstanbul, s.365-405.

⁸⁸ Lawrance bu tarihi İbnü'l-Adim'in R.H.C.'deki neşrinde verilen tarihe dayandırır. Bkz.; Kemal ad-din İbnü'l-Adim, *De la Chronique d'Alep*, R.H.C. Or. III, Paris 1884, s.578; İbnü'l-Kalânisî ise Haçlıların Şevval ayının ikinci günü yani 17 Eylül 1097'de Bagras'a inip Antakya civarına saldırdığını ifade eder (Bkz., İbnü'l-Kalânisî, *Zeyl Tarih-i Dimaşk -Şam Tarihine Zeyl-I. Ve II. Haçlı Seferleri Dönemi-*, Arapça Aslından Çev. Onur Özatağ, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s.2). Kesin olmamakla birlikte muhtemelen Haçlılar 12-17 Eylül tarihleri arasında Bakras'ı ele geçirmişlerdir.

⁸⁹ Burası Anna Komnena tarafından kaydedilmiştir (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.333). Umar, Anna'nın bu adla tanıdığı ve andığı kentin hangi kent olduğu saptanamamış olduğunu ifade eder (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.333, 2.dpnt). Ramsay'a göre, 5. Yüzyıldaki adının Agusta olduğu biliniyor aynı zamanda Seyhan ırmağıyla Ceyhan ırmağı arasında bir yer olduğu sanılıyormuş (bkz., Ramsay, *Anadolu'nun Tarihî Coğrafyası*, Türkçe çev., s.427).

⁹⁰ GFAH, *-Anonim Haçlı Tarihi-*, Türkçe çev., XI, s.79; Krs: Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.146; Altan, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", s.575; Komana'nın ele geçirilmesinin ardından Haçlılar burayı idare etmesi için vali olarak Robert Gusicard ile doğuya gelmiş ve sonrada imparatorun hizmetine girmiş olan bir eyalet şövalyesini *Pierre d'Aulps'u* tayin etmişlerdir. Gesta'da bu adı *Peter d'Aups* olarak verdiği gibi Haçlıların Tatikios'dan burayı yönetmesi için bir vali atmasını istedikten sonra Pierre'in burayı yönetmekle görevlendirildiğini söylemektedir (Bkz., GFAH, *-Anonim Haçlı Tarihi-*, Türkçe çev., XI, s.79 ve 205. dpnt).

⁹¹ Gesta'da "Coxon" ifadesi ile geçer (Bkz., GFAH, *-Anonim Haçlı Tarihi-*, Türkçe çev., XI, s.80 ve 206.dpnt).

⁹² Gesta'da güzergah ve karşılaştıkları zorluk ile Komana'nın çok verimli olduğu ile ilgili tasviri vardır. Ayrıca Haçlılar Göksun (Coxon)'da iken Türklerin Antakya'yı terk ettiği söylentileri yayılmaya başlamıştı. Bu esnada Bohemund Danişmendlileri takip ettiği orduya değildi. Raymond bunu fırsat bilerek kimselere haber vermeden Pierre de Castillon komutasındaki 500 şövalyeyi hemen harekete geçirdi. Ancak şövalyeler Asi Irmak yakınlarında bir kaleye vardıklarında-tespit edemedik Gesta Pavlikiyanlara ait desede herhangi bir isim belirtmemektedir-bunun yalan olduğunu öğrenip geri döndüler. Bunu Bohemund öğrendiğinde ise iki liderin arası açıldı. Bkz., GFAH, *-Anonim Haçlı Tarihi-*, Türkçe çev., XI, s.80-81; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.145-146.

⁹³ Göksun-Maraş arasındaki yol, Haçlı ordularının Anadolu toprakları üzerinde karşılaştıkları en zorlu yoldu. Bu zorlu yolu atlatan Haçlılar Maraş ovasına vardıldıktan sonra Maraş'ı işgal etmişlerdir. Daha önce Bizans İmparatoruna verdikleri sözü istemeyerekte olsa tutmak zorunda kalan Haçlılar burayı Bizans'a bırakarak Ermeni asıllı Thatul'u vali yaptılar. Bizans'ın hizmetinde bulunan Thatul aslında Maraş'ı Bizans'ın adına idare etmekle birlikte Haçlılarla da yakın ilişkiler içindeydi. Thatul'un 1104 yılında İstanbul'a gitmesiyle Haçlılar yeniden Maraş'ı işgal etti. Ancak aynı yıllarda Keysun hakimi Ermen, Goğ Vasil Maraş'ı işgal etti. Bu kişi Urfa Haçlı Kontluğu'nun vassalı olarak Maraş'ı yönetmiştir. Bir süre sonra yeniden Haçlıların eline geçen Maraş'a Richard de Salerno buraya senyör olarak atandı. Bundan sonra da Gaudefroy, Baudouin ve Renaud adlarında üç senyör Maraş bölgesini idare etmişlerdir. 52 yıl devam eden Maraş Senyörlüğü zamanında 17 yıl Ermeniler ve 35 yıl da Haçlılar Maraş'a hâkim olmuşlardır. Ayrıntılı bilgi için

Haçlılar burada da kendilerine dostça davranan Ermeni halkına rastladılar. Buradan hareketle Ana Haçlı ordusu 15 Ekim’de doğruca Antakya ovasına ilerledi ve 21 Ekim Çarşamba⁹⁴ günü Antakya surlarına varabildi.

Birinci Haçlı Seferi’nin en çetin kuşatması yaklaşık yedi ay süren Antakya Kalesi ve şehrin kuşatılması olmuştur. Şehrin güçlü tahkim edilmiş surları ve şehir halkının ciddi direncine rağmen özellikle Müslümanlar tarafından gereken yardımı getirecek olan Selçukluların Musul Valisi Kürboğa’nın yol üzerinde Haçlıların eline geçmiş olan Urfa’yı başarısızlıkla sonuçlanan bir şekilde kuşatması ve burada çok önemli bir zaman kaybına uğraması Haçlıların Antakya’yı ele geçirebilmesine sebebiyet vermiştir. Haçlılar 3 Haziran 1098 tarihinde Bohemund’un⁹⁵ idaresinde Antakya’da bir Haçlı devleti kurmuşlardır⁹⁶. Böylece Birinci Haçlı Seferi’nin Avrupa’nın içlerinden başlayan “Kutsal” yolculuğu Anadolu toprakları üzerinde büyük bir zorlukla ilerlemesine rağmen ikinci büyük Haçlı devletçliğini kurmuş oluyordu. Böylece Birinci Haçlı Seferi’nin Anadolu güzergahı Kuzey Suriye’ye geçmeleri ile sona eriyordu. Ancak asıl hedeflerine olan yolculukları on iki ay daha sürmüştür. Haçlıların Anadolu topraklarından Kudüs’e kadar olan yolculukları düşünülünce Anadolu üzerindeki güzergahtan geçişlerinin uzunluğu ve zorluğu da bize bu yolun ne denli zorlu ve sefere olan etkisini kanıtlar niteliktedir⁹⁷.

Haçlı Seferleri tarihi açısından değerlendirildiğinde Birinci Haçlı Seferi (1096-1099), yaklaşık iki yüzyıl süren Haçlı Seferleri tarihi açıdan büyük bir önem arz eder. En büyük önemi Haçlıların seferlere başlarken koymuş oldukları bütün hedeflere ulaşmış olmalarıdır.

bkz., İlyas Gökhan, “Maraş Haçlı Senyörlüğü”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.172 (Şubat 2008), s.82 vdd.

⁹⁴ Gesta (GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., XII, s.82) ve Anna (Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.333)’ya göre Haçlıların Antakya’ya vardıkları tarih 21 Ekim 1097’dir.

⁹⁵ Bohemund ve Antakya Haçlı Prinkepliği’ni kurması ile ilgili ayrıca bkz; Umut Başat, *Anadolu’ya Saplanan Hançer, Antakya Haçlı Prinkepsi Bohemond’un Hayatı ve Faaliyetleri*, Selenge Yay., İstanbul 2021

⁹⁶ Antakya Kalesi ve şehrin kuşatılması, Haçlıların Anadolu’daki “Kutsal Yolculuk”larının en büyük mücadelelerinden biridir. Antakya’nın güçlü surları önünde en büyük hedefleri olan Kudüs’ü ele geçirmek için onlara önemli bir kuşatma ve mücadele deneyimi kazanmıştır. Bu açıdan da Anadolu yolculuklarındaki bu etki önem arz etmektedir. Antakya Kalesi ve şehrinin Birinci Haçlı Seferi esnasında kuşatılması ve Haçlılar tarafından ele geçirilişi için ayrıca bkz; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I, s.164 vd.; İbnü’l-Kalânîsi, *Zeyli Tarih-i Dimaşk-History of Damascus (363-555 a.h.) By Ibn al-Qalânîsi-*, ed. and trans. H.F.Amedroz, Beyrut 1908, s.134 vd., a.g.e., Türkçe çev. s.2 vd.; *Urfalı Mateos Vekâyinâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor’un Zeyli (1136-1162)*, s.196 vd.; Fulcherius Carnotensis, *Gesta Francorum Iherusalem Peregrinantium*, a.g.e., İngilizce çev., s.92-93 vd., a.g.e., Türkçe çev. I, s. 77 vd.; Willermus Tyrensis, *Historia Rerum in Partibus Transmarinis Gestarum*, İngilizce Çev. William of Tyre, *A History of Deeds Done Beyond the Sea by William Archbishop of Tyre*, Vol. I, trans. Emily Atwater Babcock and August C. Krey, Columbia University Press, New York, 1943, s.204-205 vd.; GFAH, -Anonim Haçlı Tarihi-, Türkçe çev., XII, s.82 vd.; Anna Komnena, *Alexiad*, Türkçe çev., s.333 vd.; Ordericus Vitalis, *Historia Ecclesiastica-The History of Orderic Vitalis-*, ed. and eng. trans. Marjorie Chibnall, V, Clarendon Press, Oxford 2004, s.69 vd.; Sevtap Gölgesiz, *Kuruluş Döneminde (1098-1112) Antakya Haçlı Prinkepliği-Bizans İlişkileri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007, s.40 vd.; Kuşatma stratejisi ve ana kaynakların değerlendirilmesi için ayrıca bkz; Efe, *Haçlıların Anadolu’da Kuşattığı Kaleler ve Türk Savunması*, s.103-134.

⁹⁷ Halkın Haçlı Seferi’ne katılan kitlelerin 6 Ağustos 1096 tarihinde Anadolu topraklarına geçirildiği bilindiğinden ve Antakya’nın 3 Haziran 1098 yılında ele geçirildiği göz önüne alındığında Haçlıların Anadolu güzergahı yaklaşık yirmi iki aylık bir süreye denk gelmektedir. Oysa Haçlılar Antakya’da Antakya Haçlı Prinkepliğini kurduktan sonra Kuzey Suriye’ye geçiş Suriye ve Ortadoğu coğrafyasında ilerledikten sonra Anadolu’daki güzergâhlarında harcadıkları sürenin hemen hemen yarısı kadar bir zamanda (28 Haziran 1098-15 Temmuz 1099) Kudüs’ü ele geçirmişlerdir.

Ayrıca Haçlıların kurdukları devletçikler ile siyasi olarak, varlıklarını sürdürmeye uğraşarak askeri olarak, yaptıkları alışveriş ve bölgesel hareketlerle siyasi ve kültürel olarak Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasına yeni bir güç olarak belirmişlerdir. Bu gelişmeler göz önüne alındığında ve çalışma içerisinde kesin olmamak ile birlikte kaynaklarda geçen askeri ve maddi güç miktarları göz önüne alındığında Haçlıların “Kutsal Yolculuk”larının Anadolu geçişinin tarihi etkisi kendini çok daha büyük oranda ortaya çıkarmıştır. Güzergahın etkisi ve Haçlıların kaybının çokluğu düşünüldüğünde Birinci Haçlı Seferi’nin tarihi her ne kadar başarı ile anılmış olsa da Türk kuvvetlerinin ve direnişinin Haçlı istihkamını ve Avrupa’dan yola çıkan kitlenin sayısını büyük oranda eritmiş olduğu gerçeği kabul edilmelidir. Türk kuvvetleri yaklaşık yüz yıl kadar Haçlılar ve iki büyük sefere daha direnç göstermiştir. Bu açıdan Birinci Haçlı Seferi tarihi hem Anadolu coğrafyasındaki Türk savunmasının gelişimini hem de Haçlıların gücünü etkilemesi açısından iki yönlü düşünülmelidir. Böylece Haçlı Seferleri tarihinin Batılı tarihçiler tarafından başarıyla anılan bu ilk seferi, yine aynı tarih anlayışı tarafından göz ardı edilmiş olsa da “Kutsal Yolculuk”ları esnasında Anadolu’da büyük bir darbe yemiş ve yoluna zorlukla devam etmiştir.

Kaynakça

Ana Kaynaklar

ALBERT OF AACHEN, *Historia Ierosolimitana-History of the Journey to Jerusalem-*, İng. çev. Susan B. Edgington, Clarendon Press, Oxford 2007

ANNA KOMNENA, *Alexiad-Malazgirt Sonrası-*, Türkçe çev. Bilge Umar, İnkılap Yay., İstanbul 1996

FULCHER OF CHARTRES, *A History of the Expedition to Jerusalem, 1095-1127*, trans. Francis Rita Ryan, ed. Harold S. Fink, University of Tennessee Press, Knoxville-1969

FULCHERIUS CARNOTENSIS, *Kutsal Toprakları Kurtarmak-Kudüs Seferi-*, Çev. İlcan Bihter Barlas, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2009

GESTA FRANCORUM ET ALIORUM HIEROSOLIMITANORUM,- *Anonim Haçlı Tarihi-*, Çev. Ergin Ayan, Selenge Yay., İstanbul 2013

GUIBERTUS NOGENT, *Gesta Dei per Francos*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, IV, Paris 1879, s.113-264

GUIBERTUS NOVIGENTI, *Gesta Dei per Francos*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, C.IV, Paris 1879, s.113-264

İBNÜ’L-KALÂNİSÎ, *Zeyl Tarih-i Dimâşk -Şam Tarihine Zeyl-I. Ve II. Haçlı Seferleri Dönemi-*, Arapça Aslından Çev. Onur Özatağ, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015

İBNÜ’L-KALÂNİSÎ, *Zeyl Tarih-i Dimâşk-History of Damascus (363-555 a.h.)* By Ibn al-Qalânisi-, ed. and trans. H.F.Amedroz, Beyrut 1908

KEMAL AD-DÎN İBNÜ’L-ADİM, *De la Chronique d’Alep*, R.H.C. Or. III, Paris 1884, s.578

ORDERICUS VITALIS, *Historia Ecclesiastica-The History of Orderic Vitalis-*, ed. and eng. trans. Marjorie Chibnall, V, Clarendon Press, Oxford 2004

RADULPHUS CADOMENSIS, *Gesta Tancredi in Expeditione Hierosolymitana, Gesta Tancredi in Expeditione Hierosolymitana*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, III, Paris 1866, s.587-716

RAYMON D’AGUILIERS, *Historia Francorum qui ceperunt Iherusalem*, Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux, C.III, Paris 1866, s.231-309

THE FIRST AND SECOND CRUSADES FROM AN ANONYMOUS SYRIAC CHRONICLER, trans. A.S. Tritton with notes by H.A.R. Gibb, *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, Vol.65/1 (January 1933), s.69-101 ikinci kısım 65/2 (April 1933), s.273-305

USAME İBN MUNKIZ, *Kitâbu'l İ'tibâr İbretler Kitabı*, Türkçe çev. Yusuf Ziya Cömert, Kitabevi Yay., İstanbul 2012

WILLIAM OF TYRE, *A History of Deeds Done Beyond the Sea by William Archbishop of Tyre*, Vol. I, trans. Emily Atwater Babcock and August C. Krey, Columbia University Press, New York, 1943

Araştırma Eserler, Makaleler, Tezler

ALTAN, Ebru, "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar", *Bellekten*, C.65 (2001), S.243, s.571-582

ALTAN, Ebru, "Haçlı Seferleri ve Anadolu (1097-1190): Türkiye Selçukluları Tarihinde Haçlı Seferlerinin Yeri ve Önemi", *USAD*, C.2020(Bahar), S.12, s.35-50.

ASBRIDGE, Thomas, *Haçlı Seferleri*, Türkçe çev. Ekin Duru, Say Yay., İstanbul 2014

ASBRIDGE, Thomas, *The First Crusade: A New History*, Oxford University Press, New York 2004

BARBER, Malcolm, *Haçlı Devletleri Tarihi*, Çev. Doğan Mert Demir, Kronik Yay., İstanbul 2021

BAŞAT, Umut, *Anadolu'ya Saplanan Hançer, Antakya Haçlı Prinkepsi Bohemond'un Hayatı ve Faaliyetleri*, Selenge Yay., İstanbul 2021

BLAKE, Ernst O., MORRIS, Colin, "A Hermit goes to War: Peter the Hermit and the Origins of the First Crusade," *Studies in Church History*, Vol. 22(1985), s.79-107

CAHEN, Claude, *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu-Batı*, Türkçe çev. Mustafa Daş, Yeditepe Yay., İstanbul 2013

DEMİRKENT, Işın, "Haçlı Seferleri Düşüncesinin Doğuşu ve Hedefleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi*, S.35 (1994), s.65-78

DEMİRKENT, Işın, "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması(6 Mayıs-19 Haziran 1097)", *Haçlı Seferleri Tarihi Makaleler-Bildiriler-İncelemeler*, Yay. Haz. Ebru Altan, Dünya Yay., İstanbul 2012, s.21-42

DEMİRKENT, Işın, *Haçlı Seferleri*, Dünya Yay., İstanbul 2013

DEMİRKENT, Işın, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, TTK Yay., Ankara 2014

DEMİRKENT, Işın, *Urfa Haçlı Kontluğu Tarihi (1098-1118)*, C.I, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1974

EFE, Şafak, "Birinci Haçlı Seferi Esnasında Haçlıların Bakras Kalesini Ele Geçirmesi ve Faaliyetleri (12-17 Eylül 1097)", *Selçuklular ve Haçlılar*, I. Cilt, Ed. Mustafa Demirci, Çizgi Kitabevi Yayınları, Aralık 2020 İstanbul, s.365-405.

EFE, Şafak, *Haçlıların Anadolu'da Kuşattığı Kaleler ve Türk Savunması*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar 2016

ERSAN, Mehmet, "I. Haçlı Seferi Esnasında Kilikya (Çukurova)'nın Haçlıların Eline Geçmesi", *Haçlı Seferleri ve XI. Asırdan Günümüze Haçlı Ruhu Semineri*(26-27 Mayıs 1997), Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1998, s.65-72

ERSAN, Mehmet, *Selçuklular Zamanında Anadolu'da Ermeniler*, TTK Yay., Ankara 2007

FLORI, Jean, "Peter the Hermit", *The Crusade Encyclopedia*, C.III, s.946-948

FRANCE, John, *Victory in the East: A Military History of the First Crusade*, Cambridge University Press, Cambridge 1994

GÖKHAN, İlyas, "Maraş Haçlı Senyörlüğü", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.172(Şubat 2008), s.71-106

GÖKSU, Erkan, "Haçlıların Anadolu'daki İlk Faaliyetleri ve Kırkgeçit (Drakon) Savaşı(1096)", *EKEV Akademi Dergisi*, S.39 (Bahar 2009),s.363-370

GÖLGESİZ, Sevtap, *Kuruluş Döneminde (1098-1112) Antakya Haçlı Prinkepsliği-Bizans İlişkileri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007

GÖLGESİZ, Sevtap, *Kuruluş Döneminde (1098-1112) Antakya Haçlı Prinkepsliği-Bizans İlişkileri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007

GROUSSET, René, *Histoire des Croisades et du Royaume Franc de Jarusalem*, I-III Vols., Paris 1934-1936

HAGENMEYER, Heinrich, *Peter der Eremit*, Leipzig, Harrassowitz, 1879

HIILENBRAND, Carole, *Müslümanların Gözünden Haçlı Seferleri*, Alfa Yay., İstanbul 2015

KREY, August C., *The First Crusade: The Accounts of Eyewitnesses and Participants*, Princeton University Press, Princeton 1921

MORRIS, Colin, "Peter the Hermit and the Chroniclers," in *The First Crusade: Origins and Impact*, ed. Jonathan Phillips, Manchester University Press, Manchester 1997, s.21-34

MURRAY, Alan V., "People Crusade(1096), *The Crusade Encyclopedia*, C.III, s.939-941

NİZÂMÜ'L-MÜLK, *Siyâset-nâme*, Türkçe çev. Mehmet Altay Köymen, TTK Yay., Ankara 2013

NORWICH, John Julius, *Bizans -Gerileme ve Çöküş Dönemi (MS 1082-1453)-*, Kabalıcı Yay., İstanbul 2013

RAMSAY, William Mitchell, *Anadolu'nun Tarihî Coğrafyası*, Türkçe çev. Mihri Pektaş, M.E.B. Basımevi, İstanbul 1960

RICHARD, Jean *Haçlı Seferleri Tarihi*, Türkçe çev. Özge Özdemir, Selenge Yay., İstanbul 2022,

RUNCIMAN Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, Türkçe çev. Fikret Işıltan,I-III Cilt, TTK Yay., Ankara 2008

ŞİMŞİR, Mehmet "Nizamülmülk'ün Siyasetnamesi ve İstihbarata Yönelik İlke ve Yöntemleri", *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, S.17(2015), s.68-79

TYERMAN, Christopher, *Bir Haçlı Seferi Nasıl Planlanır? Yüksek Orta Çağ'da Akıl ve Dinî Savaş*, Türkçe çev. Murat Çaylı, Selenge Yay., İstanbul 2021

UMAR, Bilge, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1993

Sosyopolitik Oluşumlarda Yol Ve İletişim: Urartu Örneği

Dr. Abdulsabur ŞİĞVA*, Prof. Dr. Mehmet İŞIKLI**

Özet

“Sosyopolitik Oluşumlarda Yol ve İletişim: Urartu Örneği” adlı çalışmamız, toplumların gelişim süreçlerinde belirleyici bir etkiye sahip olduğunu düşündüğümüz yol ve iletişim kavramları üzerinden Urartu Krallığı’nın sosyopolitik gelişim sürecini incelemektedir. Urartu Krallığı’nın kurulduğu Doğu Anadolu Bölgesi; engebeli bir topoğrafik yapıya, yüksek sıradağlarına, bu dağlarla birbirinden yalıtılmış platolara ve küçük ovalara sahiptir. Urartular, bu zorlu coğrafyada kurdukları kale-kentler vasıtasıyla gelişkin bir ulaşım ve iletişim sistemini oluşturmuşlardır. Ekonomik yapısı savaşa dayalı olan Urartular, farklı güzergâh ve iletişim metotları vasıtasıyla ihtiyaç duydukları kaynaklara ulaşmaya çalışmışlardır. Krallığın tarihsel gelişimi de incelendiğinde beylik tarzı bir örgütlenme yapısından merkezi devlet yapısına doğru bir devinim süreci izlendiği görülmektedir. Yine bu süreçte beyliklerin merkezi bir devlet yapısına evrilmelerinde, kendi aralarında kurdukları koordinasyonun ve iletişimin önemli bir rol oynadığını düşünmekteyiz. Bu nedenle hem sosyoekonomik hem de sosyopolitik açıdan bu krallığın gelişiminde dağlık ve engebeli coğrafyaya yayılmış olan beyliklerin bir süre sonra oluşturdukları merkezi devlet yapısında, yol ve iletişim sürecinin etkili parametreler olduğu görülmektedir. Bu perspektiften yola çıkılarak ulaşım ve iletişimin Urartu Krallığı’nın sosyoekonomik ve sosyopolitik yapısına etkisi analiz edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Eski Çağ Tarihi, Sosyopolitik, Yol, İletişim, Urartu.

Road and Communication in Sociopolitical Formations: The Example Of Urartu

Abstract

Our study titled “Road and Communication in Sociopolitical Formations: The Urartian Example” examines the sociopolitical development process of the Urartian Kingdom through the concepts of way and communication, which we think have a decisive influence on the development processes of societies. Eastern Anatolia Region, where the Urartian Kingdom was established; It has a rugged topography, high mountain ranges, plateaus and small plains insulated from each other by these mountains. The Urartians established an advanced transportation and communication system through the castle-cities they established in this faulty geography. The Urartians, whose economic structure was based on war, tried to reach the resources they needed through different routes and communication methods. When the historical development of the kingdom is also examined, it is seen that it has followed a movement process from a principality-style organizational structure to a central state structure. Again in this process, we think that the coordination and communication that they established among themselves played an important role in the evolution of the principalities into a central state structure. For this reason, we think that the road and communication process are effective parameters in the central state structure that the principalities spread over the mountainous and rugged geography in the development of this kingdom, both socioeconomically and sociopolitically. From this perspective, the impact of transportation and communication on the socioeconomic and sociopolitical structure of the Urartian Kingdom will be analyzed.

Keywords: Ancient History, Sociopolitics, Road, Communication, Urartu.

* Bağımsız Araştırmacı, asabursigva@gmail.com.

** Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Protohistorya ve Önasya Arkeolojisi Anabilim Dalı. mehmet.isikli@gmail.com.

Giriş

Urartu Krallığı; MÖ 9. yüzyılın ortalarından MÖ 7. yüzyılın sonlarına kadar Van Gölü Havzası merkez olmak üzere Doğu Anadolu, Kuzeybatı İran ve modern Ermenistan'ı da kapsayan geniş ve değişken bir bölge üzerinde hegemonyasını kurmuştur. Urartular, Van Gölü'nün doğu kıyısında bulunan başkent Tuşpa'dan yönetilen bir ODÇ krallığıdır. Krallık, kuruluşundan itibaren yayılcı bir politika izleyerek yıllık askeri seferlerle egemenlik alanını genişletmiştir. Aynı zamanda Urartular, fethedilen topraklarda yeni şehirler inşa ederek egemenliklerini kalıcı hale getirmeye çalışmıştır (Çifçi, 2021: 22; Batmaz, 2018: 162). Orta Demir Çağ'ın güçlü devletlerinden biri olan Urartular; güneyde Yeni Asur Krallığı, batıda Melitia (Melid, Malatya), Tablani (Tabal/Kayseri ve çevresi), Kumaha (Kummuh/Komagene) başta olmak üzere Geç Hitit devletleri ile Orta Anadolu'da Frigler, Kuzeybatı İran'da Mana ve Medler gibi krallıklarla çağdaş olup bu sosyopolitik yapılarla siyasi ve ticari ilişkiler içerisinde olmuştur (Köroğlu, 2019: 1).

Urartuların yaşadığı coğrafya, derin kanyonlar ve dik sıradağlar ile örülü yüksek bir yayla görünümündedir. Dağlar arasındaki ovalar derin geçitlerle birbirine bağlı olup bu ovaların etrafı yüksek dağlarla çevrilidir. Doğu Anadolu ve Kuzeybatı İran'ın yüksek topografik rakımı, özellikle uzun ve sert kışların yoğun kar yağışı ile geçtiği karasal iklim ile şekillenmiştir. Yoğun kar yağışı, kış aylarında yolların kapanmasına neden olmuştur. Bu zorlu iklim ve çevre koşulları altında krallığın merkezi konumunda olan Doğu Anadolu ile egemenliği altındaki diğer bölgeler arasında ulaşım ağı kurmak ve sürdürmek kuşkusuz büyük zorluklar içermektedir. Bu minvalde düşünüldüğünde Urartu Krallığı'nın merkezi Tuşpa ve merkeze yakın diğer kraliyet yerleşimleri ile krallığın Kuzeybatı İran, Kuzeydoğu Anadolu, Ağrı ve Elâzığ Ovası'ndaki uzak topraklarıyla birleştiren güvenli bir yol ağı kurmak için yatırım yaptığı tahmin edilmektedir. Urartu Krallığı; başkent ile diğer bölgeler arasındaki iletişimi sürekli kılmak; ekin, hayvan, metal ve diğer kaynakları taşımak, orduyu askeri seferlere yönlendirmek ve ganimetleri taşımak için yeni yollar inşa etmiştir. Aynı zamanda krallık, güvenlik amacıyla doğal yollar boyunca kontrol noktaları oluşturmuştur (Çifçi, 2021: 222).

Urartu İletişim Ağının Temel Rotaları

Urartu kralları, yılın belirli zamanlarında başkent Tuşpa'dan hareketle batı, güney, doğu ve kuzey bölgelerine yönelik yıllık askeri seferler düzenlemiştir. Bu askeri seferler esnasında kullanılan rotalar, Urartu yollarının/coğrafi güzergahlarının belirlenmesinde önemli bir bilgi kaynağı oluşturmuştur. Bölgedeki modern ulaşım yolları ile antik dönemdeki yol ağının şekillenmesinde fiziki coğrafyanın belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir. Bundan dolayı doğal rotaları belirleyen topografik özellikler de Urartu yolları için önemli bir bilgi kaynağı oluşturmaktadır. Urartu Krallığı tarafından kurulan idari merkezler, askeri karakollar ile krallığın çekirdeğinden uzaktaki yayla bölgelerinde bulunan kabile merkezleri; çoğunlukla çevredeki manzaraya hâkim stratejik bir konumda kurulmuştur. Sonuç olarak bölgenin sahip olduğu coğrafi konum, Urartu Krallığı'nın egemenliği altındaki bölgeler ile askeri seferler esnasında kullandıkları yolların/rotaların belirlenmesinde önemli bir rol üstlenmiştir.

Urartu Krallığı'nın Kuzey Sefer Rotası

Urartu Krallığı'nın sosyoekonomik temelli kuzey seferleri, krallığın kuruluş aşamasından itibaren başlamıştır. Bu seferlerde izlenen rota; Van, Muradiye, Erciş, Patnos, Tutak ve Eleşkirt ovaları istikametinde gerçekleşmiştir (Çilingiroğlu, 1994: 11; Işık, 2015: 45). Van Gölü'nün kuzeydoğu ucunda yer alan Muradiye, Urartu sefer rotalarının merkez üssü konumunda olmuştur. Urartu Krallığı; kuzey bölgeleri ile kurduğu ilişki sonucunda tarım, hayvancılık, maden ve işgücü gibi alanlarda gelişmiş/zenginleşmiştir (Batmaz, 2018: 166). Dönemin yazılı kaynakları da krallığın kuzey bölgelerinde gerçekleştirdiği iskân faaliyetleri, ekonomik temelli girişimler ile inşa çalışmalarını ele almıştır (Çilingiroğlu, 1983; 313-314; Batmaz, 2018: 167). Urartu Krallığı'nı kuzey bölgelerine taşıyacak ulaşım rotaları genellikle doğal yollar ve geçitler kullanılarak gerçekleşmiştir. Urartular, sefer rotalarını oluşturan yolları genişletmiş ve ulaşım için uygun hale getirmişlerdir (Belli, 2000: 411).

Güneydoğuda Kral Minua döneminde inşa edilen Körzüt Kalesi ile Muradiye Ovası'nın bir bölümü kuzey ve kuzeybatı yollarının kavşak noktasında yer almaktadır. Aynı zamanda bu güzergâh üzerinde birbirine oldukça yakın mesafede çok sayıda Urartu yerleşim yeri bulunmaktadır. Güzergahın doğudan batıya doğru Muradiye kesimindeki yerleşimler, Körzüt, Keçikıran ve Deliçay kaleleri ile Erciş ve Erciş güzergahı boyunca Kancıklı, Keçikıran, Aznavurtepe kaleleri ile Giriktepe ve Bağdışan höyükleri yer almaktadır (Işık, 2015: 51-52). Van Gölü'nün kuzey kıyısındaki kuzey rotası; Muradiye, Erciş, Patnos ve Eleşkirt ovalarından geçerek Pirabat Kalesi'ne ulaşmaktadır. Aynı zamanda bu güzergâh, Eleşkirt Ovası'ndan itibaren Horasan, Sarıkamış, Kars ve Gümrü'den geçmektedir (Zimansky, 1985: 24; Batmaz, 2018: 169). Erzurum Ovası'na doğru kuzeybatı yönünde Pasinler ve Horasan ovaları arasında ayrı bir rota yer almaktadır. Bu rota Erzurum üzerinden Karasu Nehri'ni geçerek Erzincan'a (Altın-tepe) ulaşmaktadır (Burney, 1958: 158; Işık, 2015: 48).

Tuşpa'dan Körzüt Kalesi üzerinden ayrılan bir diğer kuzey rotası, Muradiye, Doğubayazıt, Iğdır, Ağrı ovalarından Erivan'a doğru devam ederek Sevan Gölü Havzası'na ulaşmaktadır (Çifçi, 2021: 224). Melekli, Ömerağa (Gölyüzü), Bozkurt (Kale II) ve Karakoyunlu (Iğdır) kaleleri, Ağrı Dağı'nın kuzeyi, Aras Nehri ile Iğdır Ovası arasındaki alanlar bu güzergahın bir bölümünü oluşturmaktadır. Aras Nehri'nin sağ kıyısındaki Taşburun (Iğdır'da Kral Minua tarafından yaptırılan Minuahinili) Ermenistan'a giden ana yol üzerinde önemli bir kontrol noktasında kurulmuş olup bölgeye yapılan askeri seferlerde önemli bir rol oynamıştır (Özfirat, 2017: 161-182).

Urartu Krallığı'nın Güney Sefer Rotası

Urartu kaynaklarına göre güney rotasına doğru sefer düzenleyen ilk Urartu kralı Minua'dır. Surp Boğos kroniği, Urartu ordusunun güneyde Küçük Habur Vadisi'nde yer alan Uliba topraklarına kadar ilerlediğini belirtmiştir. Kronikte yer alan ifadelerde, Urartu ordusunun kuzeyden güneye doğru bir sefer rotası oluşturduğu belirtilmiştir. Güney sefer rotası; Muradiye, Erciş, Patnos, Malazgirt ve Bulanık üzerinden Muş Ovası'na; buradan da Kulp, Sason, Batman Çayı, Dicle Vadisi olduğu belirtilmiştir (Işık, 2015: 50).

Güney rotasında sefer düzenleyen diğer bir Urartu kralı II. Sarduri'dir. II Sarduri, Qumaha ülkesi (Adıyaman) üzerine düzenlediği seferde olasılıkla Malatya Ovası'nın batısında bulunan Sultansuyu Çayı'nı takip etmiştir. Bu rota; Sultansuyu Vadisi, Doğanşehir, Sürgü,

Kurucuova, Erkenek hattı üzerinden Adıyaman'a ulaşmaktadır (Işık, 2015: 50). Krallığın güney bağlantısını oluşturan bir diğer rota da Lice/Birkleyn Suyu Vadisi'dir. Bu vadi, kuzeyde Bingöl/Genç ilçesinin güneyinden Murat Nehrine ulaşmaktadır. Rota, Lice tarafından Dicle Nehri'nin de kaynağını oluşturan Birkleyn suyunu geçerek daha güneyde bulunan Dicle ilçesi üzerinden Diyarbakır'a ulaşır (Çifçi, 2021: 225).

Urartu Krallığı'nın Batı Sefer Rotası

Krallığın batı topraklarını oluşturan Yukarı Fırat Bölgesi, maden açısından oldukça zengin olması Urartu'nun bu bölgeyi kontrol altına almasında etkili olmuştur (Çilingiroğlu, 1997: 33). Urartu Krallığı'nın batıya yönelik ilk askeri seferi Minua döneminde gerçekleşmiştir. Patnos/Anzavurtepe Yazıtı'nda ise Alzi'nin (Elâzığ) İşpuini ve Minua ortak krallığı döneminde Urartu egemenliği altına alındığı belirtilmiştir (Erdoğan, 2018: 373). Bölgenin kontrol altına alınmasıyla birlikte yol ve iletişim sisteminin oluşturulması sağlamıştır. Krallığı, batı topraklarına bağlayan üç rota bulunmaktadır. Bu rotaların ilki; Van, Erciş, Adilcevaz/Tatvan, Muş, Solhan, Bingöl, Karakoçan, Palu ve Harput hattıdır. İkinci rota; Muş, Bingöl, Karakoçan, Mazgirt, Tunceli, Pertek, Hozat ve Çemişgezek hattıdır. Kuzeyde yer alan üçüncü rota ise Van, Erciş, Patnos, Tahir Geçidi, Horasan, Hasankale, Erzurum, Aşkale, Tercan ve Erzincan/Altın-tepe hattıdır (Erdoğan, 2018: 374).

Muş Ovası sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle batıya açılan yolların kavşak noktasında yer almaktadır. Minua döneminden itibaren Urartu kralları Patnos, Bostankaya ve Malazgirt'ten Muş Ovası'na doğru giden yolda/güzergahta yeni kaleler inşa ederek bölgenin denetimini sıkı bir şekilde kontrol etmişlerdir. Urartular; Palu (Şebeteria), Bahçecik (Elâzığ), Bağın ve Kaleköy/Mazgirt'te önemli idari ve askeri merkezler inşa etmişlerdir. Muş Ovası'ndan geçen batı rotası, Bingöl ve Palu'dan geçerek İç Anadolu ve Kuzey Suriye bölgelerine ulaşımı sağlayan Elâzığ-Malatya ana rotasına bağlanmıştır (Belli, 1977: 119; Pınarcık, 2018: 291). Ayrıca bu rota Erciş'ten batıya, Çelebibağ köyü üzerinden Adilcevaz yönüne dönerek Ahlat-Tatvan Kalesi'ne ulaşmaktadır. Tatvan'dan kalkan batı rotası Tatvan-Rahva düzlüğünü takip ederek Muş Ovası'nda Elâzığ-Malatya rotasına bağlanmıştır (Çifçi, 2021: 224).

Urartu Krallığı'nın Doğu Sefer Rotası

Krallığın doğusunda, Kuzeybatı İran toprakları yer almaktadır. Aynı zamanda Urmiye Gölü Havzası ile Zagros dağlık alanı krallığın güneydoğusunda yer almaktadır. Bu rota; Van, Özalp, Saray, Kotur Vadisi ve Hoy Ovası'ndan geçmektedir (Burney, 1957: 40; Salvini, 2009: 497; Işık, 2015: 53). Doğu rotası Yukarı ve Aşağı Anzaf kaleleri arasından geçmektedir. Bu yol vasıtasıyla Hoy Ovası'nın kuzeyinde, Kara Ziyaeddin Ovası'nda bulunan ve Rusai URU.TUR olarak adlandırılan Bastam Kalesi'ne ulaşılır. Doğu rotası Hoy Ovası'nda ikiye ayrılır ve rotalardan biri kuzeyde Aras Nehri boyunca devam ederek Ağrı Ovası'na ulaşırken diğeri de güneyde Urmiye Gölü'nün batısı boyunca devam edip Urmiye'ye giden yol ile birleşir. Urmiye Gölü Havzası'na giden doğu rotasına, derin vadiler ve yüksek dağlar arasındaki doğal geçitler kullanılarak ulaşılmaktadır (Işık, 2015: 53).

Urartu başkenti Tuşpa'dan kalkan güneydoğu rotası; Gürpınar, Çavuştepe, Hoşap Suyu ve Başkale'yi izleyerek Yüksekova ve oradan da Haruna Gediği üzerinden Urmiye Ovası'na ulaşmaktadır. Tali rota ise batı yönüne döner ve daha sonra Kelişin'den geçerek Muşaşir'e

ulaşmaktadır. Van Ovası'nı Kuzeybatı İran ve Irak arasındaki modern sınıra bağlayan bu rota, kutsal Muşaşir kentine gitmek için tercih edilen geçit olmalıdır. Bundan dolayı da güzergaha 'Muşaşir Yolu' adı verilmiştir. Bu rota üzerinde Kelişin ve Topzawa yazıtları ile Zivistan ve Çavuştepe kalelerinin olduğu önemli yerleşim yerleri bulunmaktadır. Urartular için stratejik bir öneme sahip olan Kelişin Geçidi, Gürpınar Ovası'ndaki Çavuştepe Kalesi'nden güneye ve güneydoğuya doğru giden tarihi rotalardan biri üzerinde yer almaktadır. Urartu ve Asur tarihi kaynaklarında da bu yolun önemini belirten birtakım ifadeler yer almaktadır. Urartu panteonunun başlıhı olarak kabul edilen ve Haldi Tapınağı'nın bulunduğu kutsal Muşaşir/Ardini şehri, hanedan üyelerinin ziyaret etmek için çok sık kullandıkları kraliyet yolu olarak da kabul edilmiştir. Kelişin Geçidi'nde bulunan ve Kral İşpuini'nin saltanatına tarihlenen bir yazıt, büyük hayvan sürülerinin adak için Muşaşir/Ardini'de bulunan Haldi Tapınağı'na nakledildiğini belirtmiştir. Kraliyet alayları ve adak için ayrılan hayvan sürülerinin Muşaşir'deki Haldi Tapınağı'na Kelişin Geçidi'nden geçtiği/aktarıldığı tahmin edilmektedir (Çifçi, 2021: 225).

Urartu Sosyopolitik Yapısının Oluşumunda Yol ve İletişim

Sosyopolitik oluşumların gelişiminde yol ve iletişim ağlarının belirleyici bir etkiye sahip olduğu, Urartu örneğinde açık bir şekilde görülmektedir. Urartu Krallığı'nın Doğu Anadolu, Kuzeybatı İran ve modern Ermenistan'ı da kapsayan geniş bir coğrafyada, yaklaşık olarak 300 yıl hakimiyet tesis etmesinde gelişkin bir iletişim ve ulaşım ağı kurmasının etkili olduğu görülmektedir. (Belli, 1977: 143). Ganimet esaslı bir sosyopolitik ve sosyoekonomik politika izlemiş olan Urartular, kuzey, güney, batı ve doğu eksenli bir genişleme siyaseti izlemiştir. Genişleme politikasına bağlı olarak kurulan iletişim ve ulaşım rotaları, Urartu Krallığı'nı çeperindeki yerleşimler ile uzak eyaletlere bağlamıştır. Van Gölü kıyısındaki başkent Tuşpa'dan organize edilen Urartu ulaşım sistemi, iklim ve topoğrafik yapıdan kaynaklanan olumsuzluklara rağmen yılın belirli dönemlerinde kesintisiz bir şekilde devam etmiştir. Arkeolojik bir veri olarak da kalıntıları tespit edilen Urartu ulaşım ağı, günümüzdeki modern karayolunun temelini oluşturmuştur. Urartu'nun Doğu Anadolu yüksek yaylasında oluşturduğu gelişkin ulaşım şebekesi, krallığın merkezi idare düzenine göre planlanmıştır. Van Gölü kıyısında yer alan başkent Tuşpa, bütün yönlere geçit veren stratejik bir konumda olup rotalar başkent konumuna göre belirlenmiştir (Belli, 1977: 144).

Urartu ulaşım sistemi, güvenlik meselesinden daha fazla bir anlam ve öneme sahiptir. Krallık, yol güzergâhları üzerinde ya da yakınında gerçekleştirdiği inşaat projeleri ile ulaşım ve iletişim sisteminin önemini ortaya koymuştur (Sagona ve Zimansky, 2015: 295). Aynı zamanda krallık, yol güzergâhları üzerinde yaptığı kale, karakol ve uzak istasyonlar vasıtasıyla ulaşım ve iletişim sistemini güvenli bir şekilde gerçekleştirmeye çalışmıştır. Urartu inşaat projeleri, ulaşım rotalarının güvenliğini sağladıkları gibi tehlike anında kaleler ve yerleşmeler arasındaki haberleşmeyi de sağlamıştır. Başkent Tuşpa, farklı güzergâhlara geçit veren bir konumda olduğu için sistemli savunma yapılarıyla desteklenerek başkente giriş-çıkışlar kontrol altına alınmıştır (Belli, 1977: 144). Krallık, çeperindeki yerleşimler ile uzak eyaletlerden tarım ürünlerini, canlı hayvan ve maden kaynaklarını başkent Tuşpa'ya taşımıştır.

Urartu Krallığı Nairi/Uruatri beyliklerinin oluşturduğu yapı üzerinden şekillenmiştir. Aynı zamanda krallık, kurulduğu coğrafya ve çeperindeki çağdaşlarından (Asur) da etkilenerek gelişkin bir sistem oluşturmuştur. Bu sistemin birçok parametreleri olmakla birlikte yol ve iletişim oldukça önem arz etmiştir. Farklı yönere doğru oluşturulan ana ve tali rotalar, Urartu Krallığı'nı çağdaşlarından daha avantajlı bir duruma getirmiştir. Urartu sosyopolitik yapısı, kurulduğu coğrafyadaki negatif koşulları pozitive çevirerek dönemin güçlü krallıklarından biri olmuştur. Krallık; askeri, ekonomik ve din üzerinde şekillendirdiği sosyopolitik yapısını inşaat projeleri, yol ve iletişim ağıyla destekleyerek Orta Demir Çağı'nı güçlü krallıklarından biri olma başarısını göstermiştir. Sonuç olarak Urartu sosyopolitik yapısının gelişiminde/şekillenmesinde yol ve iletişimin ağına hayati bir öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

Sonuç

Sosyopolitik Oluşumlarda Yol ve İletişim: Urartu Örneği konulu bu çalışmada çivi yazılı metinler ile arkeolojik veriler esas alınarak Urartu yol ve iletişim ağı analiz edildi. Arkeolojik verilerin yetersizliğinden dolayı Urartu Krallığının kullanmış olduğu rotalar tam belirlenmemiş olsa da günümüz modern ulaşım ağı ve dönemin yazılı metinleri bir araya getirilerek krallığın kullandığı rotalar belirlenmeye çalışıldı.

Urartu Yol ve İletişim ağına rotaları Van Gölü kıyısındaki başkent Tuşpa'dan kuzey, doğu, güney ve batı istikametine doğru gerçekleşmiştir. Başkent Tuşpa merkezi bir konumda olup yolların kavşak noktasında yer almaktadır. Başkentten farklı yönere doğru ulaşım güzergahları belirlenirken yüksek dağlar, derin vadiler ve doğal geçitler esas alınarak güvenli rotalar oluşturulmaya çalışılmıştır.

Urartu yol ve iletişim ağı; askeri, ekonomik, güvenlik, dini ve politik gibi işlevlere sahiptir. Krallık başkent Tuşpa, çekirdek bölgede yer alan yerleşimler ile çeperindeki alanlar, aşiret bölgeleri ve uzak eyaletler arasında güvenli bir ulaşım ağı oluşturmaya çalışmıştır. Aynı zamanda yılın belirli dönemlerinde uzak bölgelere yönelik askeri seferler düzenleyen Urartulular, askeri sefer güzergahları oluşturmuştur. Krallık ihtiyaç duyduğu maden, tahıl ve diğer mamulleri çeperindeki yerleşimler ile uzak eyaletlerden merkeze taşımıştır. Urartu panteonunun başlıca kabul edilen ve Haldi tapınağının bulunduğu kutsal Muşaşir/Ardini şehri ile başkent Tuşpa arasında güvenli bir yol ağı oluşturmaya çalışmışlardır.

Urartu sosyopolitik örgütlenmesi için ulaşım ağlarının stratejik bir öneme sahip olduğu açık bir şekilde görülmektedir. Arkeolojik veriler, çivi yazılı metinler ile günümüzdeki modern yol güzergahları birlikte değerlendirildiğinde Urartuluların engebeli arazi ve zorlu iklim koşullarına rağmen egemenlikleri boyunca krallıkta güvenli bir ulaşım ağı kurmayı başardıkları görülmektedir. Karasal iklim ve yoğun kar yağışı nedeniyle Urartu ulaşım ağı yılın belirli zamanlarında kesintiye uğramış olmasına rağmen başkent Tuşpa ile uzak coğrafyalar arasında gelişkin bir ulaşım ve iletişim ağı oluşturulmuştur.

Urartu sosyopolitik oluşumunda yol ve iletişim ağlarının belirleyici bir etkiye sahip olduğu krallığın siyasi, ekonomik ve askeri gelişmelerinde açık bir şekilde görülmektedir. Doğu Anadolu gibi zorlu bir coğrafyadan çeperindeki yerleşimler ile uzak eyaletleri yöneten Urartular, gelişkin bir ulaşım ve iletişim ağını oluşturmak zorunda kalmıştır. Ganimet amaçlı

askeri seferler ile mal tedariki gibi hayati nedenlerden dolayı başkentten kuzey, doğu, güney ve batı istikametine doğru güvenli rotalar oluşturmuştur. Yol ve iletişim vasıtaları, krallığın sosyopolitik yapısını doğrudan etkilerken Urartu uygarlığını döneminin parlak uygarlıkları arasına katmıştır.

Kaynakça

Batmaz, Attila (2018), "Eski Yakındoğu'da Ulaşım Üzerine Yazılar", içinde, *Urartu Krallığı'nın Kuzey Bölgeleri İle İletişim ve Ulaşım Ağlarına İlişkin Yeni Gözlemler*, Bilcan Gökçe, Pınar Pınarcık (Ed.), Ankara: Akademisyen Kitabevi, s.161-177.

Belli O.- Konyar, E. (2003). *Doğu Anadolu Bölgesi'nde Erken Demir Çağı Kale ve Nekropolleri*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Belli, O. (1982). "Urartular". *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi-I*. 139-208.

Belli, O. (1982). Urartular. *Anadolu Uygarlıkları*. İstanbul: Görsel Yayınlar.

Belli, O. (2002). Doğu Anadolu Bölgesi'nde Urartu Baraj, Gölet ve Sulama Kanallarının Araştırılması. *XXI. Araştırma Sonuçları Toplantısı-I*, 335-344.

Belli, O. (2011). "Urartu Sanatının Sosyo-Ekonomik Açından Eleştirisi Üzerine Bir Deneme". *Anadolu Araştırmaları*, 6, 45-95.

Belli, Oktay, (1977), *Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul-1977.

Burney, C. A. (1958) "Eastern Anatolia in the Chalcolithic and Early Bronze Age". *Anatolian Studies VIII*, 157-209.

Burney, C. A. Lang. D. M. (2001). *The Peoples of the Hills Ancient Ararat and Caucasus*. London: Phoenix Press.

Çifçi, Ali, Gökçe, Bilcan (2021), "'I Have Made a Highway of Biainili': Transportation and Road Networks in the Territories of the Urartian Kingdom", *Altorientalische Forschungen*, November, 30, pp. 221-232.

Çilingiroğlu, A. (1994). *Urartu Tarihi*. Bornova: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları

Çilingiroğlu, A. (1996). "Van Ayanis Kalesi Kazıları" 1993-1994" *XVII. KST I*. 363-378.

Çilingiroğlu, A. (1997). *Urartu Krallığı Tarihi ve Sanatı*. İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı.

Danışmaz, Harun (2020), *Urartu Krallığı: Yönetim ve Organizasyon*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Erdoğan, Serkan (2018), "Eski Yakındoğu'da Ulaşım Üzerine Yazılar", içinde, *Arkeolojik Yüzey Araştırmaları Işığında Yukarı Fırat Bölgesi'nde Yollar ve Güzergahlar*, Bilcan Gökçe, Pınar Pınarcık (Ed.), Ankara: Akademisyen Kitabevi, s.369-383.

Işık, Kenan (2015), *Urartu Kaynaklarında Geçen Yer Adları ve Lokalizasyonları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van-2015.

Işıklı, Mehmet, Caner, E. (2014), "Doğu Anadolu Yaylasında Görkemli Bir Kültürel Miras: Ayanis Urartu Kalesi". *TAÇ, Mimarlık Arkeoloji Kültür Sanat Dergisi*, 4, s. 28-37.

Kılıç, Yusuf, Akkuş Mutlu, Suzan (2018), "Eski Yakındoğu' da Ulaşım Üzerine Yazılar", içinde, *Eski Mezopotamya'da Şehirlerin Oluşumunda Yolların Önemi*, Bilcan Gökçe, Pınar Pınarcık (Ed.), Ankara: Akademisyen Kitabevi, s.147-160.

Konyar, Erkan (2022), *Urartu: Aşiretten Devlete*, İstanbul: Homer Kitabevi.

Köroğlu, Kemalettin (2019), "Urartu: Doğuda Değişim", içinden, *Urartu: Krallık ve Aşiretler*, Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 1-36.

Payne, Margaret R. (2006). *Urartu Çivi Yazılı Belgeler Kataloğu*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Pınarcık, Pınar (2017), "Urartu Krallığının Doğuya ve Güneye Açılan Yol Güzergahları", *Yaşar Coşkun'a Saygı Yazıları*, 289-300.

Sagona, Antonio ve Zimansky, Paul (2015), *Arkeolojik Veriler Işığında Türkiye'nin En Eski Kültürleri*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Salvini, Mirjo (2015), *Urartu Tarih ve Kültürü*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Salvini, Mirjo (2019), "Urartu: Doğuda Değişim", içinden, *Urartu Tarihine Genel Bir Bakış*, Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 50-74.

Sevin, Veli (2010), "Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu", *Anadolu Araştırmaları*, 11, s. 47-63.

Tarhan, M. Taner (2019), "Urartu: Doğuda Değişim", içinden, *Başkent Tuşpa*, Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 213-250.

Tarhan, T. (1978). *MÖ XIII. yüzyılda Uruatri ve Nairi Konfederasyonları. 1978 İstanbul, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Eski Çağ Tarih Kürsüsü.

Zimansky, Paul (2019), "Urartu: Doğuda Değişim", içinden, *Unutulan ve Tekrar Hayata Dönen Bir Krallık: Urartu Çalışmaları ve Literatürü*, Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 36-50.

Zimansky, Paul (2019), "Urartu: Doğuda Değişim", içinden, *Urartu ve Çağdaşları*, Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar (Ed.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 74-88.

2010

Urartu'nun Kuzeydoğu Anadolu'ya Ulaşımında Yol Ağı Sorunsalı

Arş. Gör. Dr. Ahmet KOCAİSPİR*, Arş. Gör. Dr. Umut PARLITI**

Özet

Urartu Krallığının ana karargahı olan Van Havzası'nın coğrafi yapısına bakıldığında özellikle hammadde kaynakları bakımından yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Urartu krallığının ekonomik gücü için Tuşpa ve Aras Vadisi dışında özellikle batıda Elazığ-Tunceli-Erzincan coğrafyası oldukça önem arz etmekteydi. Bu coğrafyalar hem maden kaynakları hem de verimli topraklar açısından Urartu krallığının ekonomik ihtiyaçlarını karşılayabilecek potansiyele sahiptir. Nitekim Urartuların bu uzak diyarlara hakim olmak için seferler düzenledikleri yazılı kaynaklarca doğrulanmaktadır. Yol ağları boyunca yer yer dizilen tahkimatlı kaleler bu coğrafyalardan elde edilen ganimetlerin Van Tuşpa'ya güvenli bir şekilde intikalini sağlamaktaydı. Bu çalışmada Kuzeydoğu Anadolu'ya uzanan Urartuluların maden, tarım, hayvan ve insan gibi sömürü kaynaklarına ulaşmalarında yaşanan yol ağı sorunsalı ele alınmıştır. Anayol güzergahına dönük bilimsel çalışmada arkeolojik merkezlerin somut bulguları tekrar ele alınarak Urartu'nun, Bingöl-Erzurum üzerinden mi yoksa Bingöl-Elâzığ üzerinden mi Kuzeydoğu Anadolu'ya ulaştıkları değerlendirmeye alınacaktır. Bu amaçla Urartu kültürüyle ilişkilendiren merkezlerden elde edilen bulguların dayanakları tekrar değerlendirilerek kesin olan anahtar merkezler üzerinden yol ağı grafiği elde edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Urartu, Kuzeydoğu Anadolu, Yol Ağı, Bingöl, Elazığ, Erzurum.

Road Network Issues in Urartu's Transportation to Northeast Anatolia

Abstract

Considering the geographical structure of the Van Basin, the main headquarters of the Kingdom of Urartu, it is understood that it is not sufficient especially in terms of raw material resources. Apart from Tushpa and Aras Valley, the geography of Elazığ-Tunceli-Erzincan was especially important for the economic power of the Kingdom of Urartu. These geographies have the potential to meet the economic needs of the Kingdom of Urartu in terms of both mineral resources and fertile soils. As a result, it is confirmed by written sources that the Urartians have organized expeditions to dominate these farther afield. Strengthened castles lined up along the road networks ensured the safe transfer of the booty from these geographies to Van Tushpa. In this study, the road network issue experienced by the Urartians lying Northeast Anatolia to reach exploitation resources such as mining, agriculture, animal, and human was discussed. In the scientific study on the main road route, the concrete findings of the archaeological centers will be re-examined again and it will be evaluated whether Urartu reached Northeast Anatolia via Bingöl-Erzurum or Bingöl-Elazığ. For this purpose, the basis of the findings obtained from the centers associated with the Urartian culture was reassessed and a road network chart was tried to be obtained over the certain key centers.

Keywords: Urartu, Northeast Anatolia, Road Network, Bingöl, Elazığ, Erzurum.

* Iğdır Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ahmetkocaispir@gmail.com

** Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, umutparliti62@gmail.com

Giriş

Urartu krallığı merkezden uzak istasyon, menzilhane ve kalelerde benzer özellikte taş işçiliğine savunma duvarları, sarnıçlar, kült alanları ve seramikler yaptıklarını görüyoruz. Ortak uygulamaların Kuzeydoğu Anadolu'ya kadar Urartu medeniyetiyle ilişkilendirilen merkezlerde görülebilmektedir. Bu merkezlerden elde edilen arkeolojik kalıntılar Urartuların kuruluşuna imza atan Menua döneminden yıkılış sürecine götüren II. Rusa dönemine kadar Kuzeydoğu Anadolu yönlü yayılım politikası izledikleri anlaşılmaktadır. Krallığın başkenti Tuşpa'dan çıkan yol kuzey ve kuzeybatıdan erişime açık olan Körzüt Kalesine ulaşmaktaydı. Daha sonra Muradiye coğrafyasında Keçikıran ve Deliçay Kaleleri sırasıyla gelmekteydi. Erciş'e açılan bu yol ağı üzerinde Kancıklı Kalesi de konumlanmıştır (Çiftçi ve Gökçe, 2021: 224, Fig. 1). Daha sonra Urartuların Kuzeydoğu Anadolu'ya açılan kapısı durumunda olan önemli bir nokta Patnos Ovası'na ulaşılmaktaydı. Bu güzergah üzerinde Aznavurtepe/Kot Tepe (Işık, 2017: 92), Giriktepe/Değirmentepe (Uysal, 2007: 5, Harita, 2) ve Bağdısan (Çiftçi ve Gökçe, 2021: 224) yer almaktadır. Doğuya ilerleyen yol ağı Muş Varto'ya ulaştığında kuzeyde Erzurum (Diauehi?) içlerine, batı istikametinde Bingöl'den Malatya-Elazığ'a (Militia-Alzi) ve kuzeyde Tunceli (Şupa/Supani?) içlerine kadar ulaşmaktaydı. Tunceli coğrafyasındaki doğal yolları kullanarak Erzincan ve Gümüşhane'ye (?) varılmaktaydı.

Kuzeydoğu Anadolu'ya kadar uzanan Urartu'nun iletişimi koparmamak için daha çok doğal yollar üzerinden geçen yol ağı sistemi kurması zorunludur. Zorlu şartlara sahip kesimlerde Urartulu mühendislerin emek, iş gücü ve ekonomiye bağlı inşaat faaliyetlerini hayata geçirdikleri görülmektedir. Böylesine zorlu yollarda meşakkatli hayat süren Urartu'nun tutunması için maden, hayvan, insan ve tarım ürünleri gibi neden bulunmaktadır. Biz bu makalede Muş üzerinde ikiye ayrılarak biri Erzurum üzerinden (Harita. 1-2), diğeri Bingöl-Elazığ-Tunceli üzerinden (Harita. 3) Urartu'nun sömürü için hakimiyet kurduğu Kuzeydoğu Anadolu'ya ulaşan yol ağı problemini eldeki kanıtlar üzerinden değerlendireceğiz.

Muş-Erzurum Üzerinden Erzincan Coğrafyasına Ulaşım

Urartu Krallığının Kuzeydoğu Anadolu'ya açılan en önemli kavşağı Muş Ovasıdır. Muş düzlükleri Urartu'nun Kuzeydoğu Anadolu'ya ulaşmada kilit, kapı rolü üstlenmektedir. Bu noktada hem kuzeye hem de batıya yönelen iki ana yol hattı bulunmaktadır. Bunlardan ilki kuzeye yönelerek Erzurum içlerine kadar ulaşır. Burada Urartu'nun hegemonyasındaki ilk toprak sahası geniş düzlükleriyle Erzurum'un güneyindeki Hınıs Ovasıdır. Burada yer alan Toprakkale yerleşimi Hınıs ilçesinin kuzeydoğusunda, aynı ada sahip köyün güneyinde, denizden yaklaşık 1750 m yükseklikte, çevreye hakim bir konumda yer almaktadır. Bir höyük görünümündeki tepenin yüzeydeki seramiklerin çoğunluğu Urartu ile ilişkilendirilmektedir (Başgelen ve Özfirat, 1996: 143). Bu seramiklerin çoğunun hamur renkleri pembe olmakla birlikte devetüyü, kahve renkli olanlar da mevcuttur (Başgelen ve Özfirat, 1996: 143-144).

Hınıs Ovası içerisinde bulunan bir diğer önemli merkez Toprakkale'nin hemen yakınlarında bulunan Parmaksız Kale Höyük'tür. Bu merkez Hınıs ilçe merkezinin yaklaşık 8 km kuzeydoğusunda yer almaktadır¹. Her iki tarafından akan Parmaksız çayının açtığı derin

¹ Parmaksız Kale Höyük bu makalenin yazarı Umut Parlıtı tarafından 2015 yılında yürüttüğü yüzey araştırması projesi kapsamında incelenmiştir. Ancak terör olayları nedeniyle proje tamamlanamamıştır.

plato üzerindeki büyükçe bir kaya kütesinin üzeri yerleşim yeri olarak seçilmiştir. Kale Höyük üzerinde ve etrafında çok sayıda kaya işareti ve sarnıçlar yer almaktadır. Yerleşimin hatlarını belli eden iri taşlardan örülmüş savunma duvarları yer yer kendini göstermektedir.

Hınıs Ovasından kuzeye yönlendiğimizde bu sefer Karayazı'da Urartu izlerine ulaşmaktayız. Bunların en dikkat çekenlerinden biri Çelikli Kaya mezarıdır. Erzurum ili, Karayazı ilçesi, Elmalidere bucağına bağlı, Çelikli (Memitan) köyünün yakınında yer almaktadır. Batıya bakan cephede açılmış, dıştan fazla işlenmemiş bir girişi bulunmaktadır. Ana kayaya oyulmuş iç mekanları gelişmiş bir kaya işçiliğini göstermektedir (Başgelen, 1991: 27-28). Çelikli Kaya Mezarı² Eski Van Kalesindeki çok odalı anıtsal kaya mezarlarının Van dışında Doğu Anadolu'da Kayalidere'den sonra bilinen en gelişmiş örneklerinden birisidir (Başgelen, 1986: 34-35).

Karayazı içerisinde yer alan Hasanova/Ziraç Kalesi, Hasanova Köyü'nün 3 km güney batısına konumlanmıştır. Kale, köye ulaşan Ziriç deresinin oluşturduğu vadi içerisinde, derenin kuzey yamacına kurulmuştur. Denizden yüksekliği 2080 m olan kalenin çevresinde daha çok otlak özelliği taşıyan yüksek platolar bulunmaktadır (Başgelen, 1991: 26; Danışmaz, 2020: 223). Kalede Urartu varlığını gösteren en dikkat çekici kalıntı, kayalığın güney yamacında bulunan çok odalı kaya mezarıdır. Mezar vadi tabanından yaklaşık 15-20 m yüksekliktedir. İki odalı olan mezarın önünde yaklaşık 4-5 m² boyutunda bir platform bulunmaktadır (Başgelen, 1991: 26; Danışmaz, 2020: 224). Yoğun tahribata rağmen nitelikli işçiliği belli olan bu mezar gizli konumlu ve kolay ulaşımlıdır (Çevik, 2000: 122). Hasanova, Yukarı Murat Havzası'nın en kuzeyindeki aşiret merkezi niteliğindedir. Bulunduğu alan havzanın fiziki açıdan dağlık ve yüksek kesimini oluşturmaktadır. Ayrıca kale, Murat Nehri Vadisi'nden geçen yolun ve Aras Güneyi Dağları'nı aşan geçitlerin uzağında bulunması açısından önemlidir (Danışmaz, 2020: 226).

Urartu hegemonyasının kuzeye ulaştığının önemli göstergelerinden bir Pasinler Düzlüğü'nün sınırında yer alan Marifet Kalesi'dir. Kale, Erzurum ili Pasinler ilçesinin 20 km güneydoğusunda bulunan Marifet Köyü'nün 700 m güneybatısındadır. Marifet Kalesi, vadinin yaklaşık 300 m kuzeydoğusunda, vadiyi ve vadiden geçen yolu gören bir konumda yer almaktadır. Vadiden geçen yol, Erzurum bölgesiyle Bingöl-Muş bölgesini birbirine bağlayan önemli güzergahlardan biridir. Bu yol dar nehir vadisini takip eder. Marifet Kalesi, kuzeydoğu-güney-batı doğrultusunda uzanan yaklaşık 60 m uzunluğunda 45 m genişliğinde kayalık bir alan üzerine kurulmuştur. Tipik Urartu Kalelerinin yer seçiminde olduğu gibi 20-30 m kalkerden oluşan kayalık alanın dört tarafı dik ve sarp bir şekilde sonlanmaktadır (Danışmaz, 2020: 150; Başgelen, 1992: 54-55; Başgelen, 1986: 26). Buradaki Urartu Kalesi'nden günümüze değin bozulmadan varlığını sürdüren en büyük kalıntı, mezar odalarıdır. Kalenin yöneticilerine ait olan mezar odaları, kayalığın kuzeydoğuya bakan yüzü üzerinde yerden yaklaşık 3.50 m yukarıda zor ulaşımlı iki odalı, iyi işçiliktir (Başgelen, 1992: 54-55; Çevik,

² Çelikli kaya mezarını Çevik kaya kiliselerine olan benzerliğinden dolayı kaya kilisesi olarak bildirmiştir, Çevik, 2000: 25-26; Danışmaz ise Çelikli kaya mezarının hem planı açısından çok odalı olması ve odalarında bulunan niş ve seki gibi donanımları hem de konum olarak kale içerisinde bulunması bakımından tipik bir Urartu Kaya Mezarı olduğunu bildirmektedir, Danışmaz, 2020: 220-221.

2000: 123). Marifet Köyü'nün yakınında bulunan ve II. Sarduri dönemine tarihlenen Avnik³ yazıtı da Urartu'nun yayılımını çözümlenmede oldukça önemlidir. Bu yazıtta göre kale ve mezar odaları MÖ 8. yüzyılda hüküm süren Urartular zamanında yapılmış olmalıdır (Başgelen, 1992: 54-55).

Urartu hegemonyasının kuzeye ulaştığının en önemli göstergelerinden bir diğeri Hasankale Kalesidir. Erzurum'un Pasinler ilçesi sınırları içerisinde yer alan Hasankale⁴, ismini aldığı Hasanbaba Dağı'nın (2000 m) güney uzantıları üzerinde yer almaktadır. Kalenin sitadel kısmı 350x150 m ölçülerinde, kuzey-güney doğrultusunda uzanan, güney kısmı sarp ve dik bir kayalık alan üzerine kurulmuştur (Danışmaz, 2020: 149). Kayalık üzerinde harçlı ve harçsız sur duvarları, sur temel yatakları, sitadel kısmından aşağıdaki yola kadar uzanan su tüneli, kaya mezarı ve kaya nişi bulunur (Danışmaz, 2020: 150; Çevik, 2000: 124). Ayrıca kaya üzerinde Menua dönemine tarihlenen taş blok üzerine yazılmış yazıt bulunmuştur⁵.

Erzurum'a ulaştıktan sonra Urartu'nun batı yönlü ilerleyerek Erzincan'a ulaşıldığını gösteren bir takım kanıtlara ulaşılmamıştır. Erzurum Ovasından sonra Erzincan Ovasına kadarki kısımda oldukça engebeli dağlık saha ve çetin iklim koşulları hüküm sürmektedir. Pasinlerden sonra söz konusu bu uzun bir coğrafyada, Erzincan il sınırlarına kadar güçlü Urartu izine ulaşılamamaktadır. Erzincan il sınırlarına girildiğinde ulaşılan kalelerden birisi Şirinkale'dir. Kale, Erzincan ili, Tercan ilçesinin 19 km güneybatısında Esenevler Köyü'nün 3 km batısında yer almaktadır. Şirinkale, Toros Dağları'nın yükseltilerini oluşturan kuzey-güney doğrultusunda uzanan kayalık alan üzerindedir. Dört tarafı sarp kayalıklarla çevrili kalenin doğu ve güneyini Şihköy deresi sınırlar (Danışmaz, 2020: 193-194). Eyalet merkezi olan Altıntepe'ye olan uzaklığı ise yaklaşık 76 km'dir. Fiziki bir harita üzerinde Şirinkale'nin konumuna bakıldığında, kalenin ana yolların uzağında, izole bir yerde olduğu anlaşılır. Bulunduğu yer ana yol güzergahına yaklaşık 25 km uzaklıktadır (Danışmaz, 2020: 200). Urartu dönemine tarihlenen kaya mezarı kayalığın doğu kesimindedir. Mezar bir oda ve bu odanın batısına açılmış yan odadan oluşur. Doğu-batı doğrultusunda açılan mezara kuzey kısımdan bir patikayla ulaşılır. İki odalı kaya mezarınının 10-15 m güneyinde ikinci bir mezar daha bulunmaktadır. Tek odalı olduğu anlaşılan mezar doğu-batı doğrultusunda açılmıştır. Şirinkale'deki kaya mezarları ve kaya işçiliğine bakıldığında bu merkezin Urartu dönemine ait olan bir aşiret merkezi olduğu bildirilmektedir (Danışmaz, 2020: 197-198; Çevik, 2000: 120-121).

Bir diğer merkez Pekerç Kalesi, Erzincan ili Tercan ilçesinin 15 km kuzeybatısında bulunan Çadırkaya (Pekerç) Köyü'nün kuzey bitişiğinde yer alır. Karasu Çayının 6 km doğusunda bulunan bu kale, kabaca oval plan gösteren bir kayalık alan üzerine kuruludur. Kalenin güneyi boyunca Pekerç Ovası uzanır. Bu durum Pekerç'i diğer aşiret merkezlerinden farklı kılmaktadır (Danışmaz, 2020: 186). Kaleden günümüze sur temel izleri, basamaklı tünel, çok odalı ve tek odalı kaya mezarları, sarnıç ve kaya işaretleri kalmıştır.

³ "...yaşam(?)'ın önemin)den dolayı(?) (onu) oradan uzaklaştırdı(?). Argiştı oğlu Sarduri, güçlü kral ve Tuspa Şehri'nin kahramanıdır", CTU I, 2008, A 9-39.

⁴ Hasankale bulunduğu konum ve kapladığı alan göz önüne alındığında aşiret merkezinden ziyade eyalet merkezi olarak düşünülmektedir, Danışmaz, 2020: 151.

⁵ Yazıtta Urartu Kralı Menua'nın buraya bir kale inşa ettirdiğinden bahsedilmektedir; "Haldi'nin gücü sayesinde Ispuini'nin oğlu Menua bu kaleyi mükemmel bir şekilde inşa etti...", CTU I, 2008, A 5-41B.

Bunlardan çok odalı kaya mezarı, kaya işaretleri ve sur temel izleri Urartu dönemine tarihlenmektedir (Danışmaz, 2020: 188-193). Pekerîç'e en yakın aşiret merkezi yaklaşık 36.5 km uzaklıkta olan Şirinlikale'dir. Pekerîç'in eyalet merkezi olan Altıntepe'ye olan uzaklığı ise yaklaşık 52 km'dir. Kraliyetin merkezi Van Kalesi'ne olan uzaklığı ise Erzurum-Pasinler-Horasan-Ağrı-Patnos-Erciş üzerinden 490 km'dir (Danışmaz, 2020: 193).

Bu kalelerden sonra Erzincan-Tunceli sınır hattı üzerinden Erzincan içlerine ulaşılır. Makalemizin bu bölümünde değerlendirmeye aldığımız Altıntepe, Urartuların Kuzeydoğu Anadolu'da ulaştıkları en önemli merkezdir. Altıntepe Kalesi Erzincan ili Üzümlü ilçesinin 5 km güneybatısında, ova seviyesinden 60 m yüksekte, kabaca yuvarlak planlı bir tepe ve bu tepenin yamaçlarına kuruludur. Sitadelin üzerinde bulunduğu yükselti, Erzincan Ovası'na ve 3 km güneyinden geçen Karasu Nehri'ne hakimdir (Danışmaz, 2020: 137). Altıntepe'nin ne zaman inşa edildiği ve Urartu krallığının burayı nasıl adlandırdığı konusunda net bir şey söylenememiştir. Yerleşim yerindeki mezarlardan çıkarılan eşyalar üzerinde "Rusa oğlu Argışti" ismi bulunmaktadır (CTU IV, 2012, 11-15). Bu yüzden Altıntepe'nin kuruluşu II. Argışti dönemine tarihlenir. Ayrıca Salvini, Altıntepe'nin Geç Hitit krallıklarına karşı bir tampon görevi için kurulmuş olduğundan bahsetmektedir (Salvini, 2006: 110-114).

Urartuların Altıntepe gibi önemli bir merkezin daha da batısına yönlendiğini biz Taşbulak Kalesi'nden anlıyoruz. Bu kale Erzincan İli, Kemah İlçesi'nin 16 km kuzeybatısındaki Taşbulak Köyü'nün hemen güneyinde yer alan 1.601 m rakımlı kayalık alan üzerine konumlandırılmıştır (Topaloğlu, 2012: 139). Urartu aşiret ve eyalet merkezlerinde görülen tipik çok odalı kaya mezarları, duvarlara ait temeller ve kısmen kaya işçiliği günümüze kalmıştır (Danışmaz, 2020: 183). Güney ve kuzeydeki vadileri kontrol altında tutabilecek bir konumda olan kalenin güneyindeki sarp kayalık yamacına açılan kaya mezarına ulaşım güçlüğüyle gerçekleşmektedir. Mezara ulaşımı sağlayan bölümde kayalığın yer yer basamak şeklinde düzeltildiği görülmektedir (Topaloğlu, 2012: 139). Taşbulak Kalesi, İlk Tunç Çağı'ndan itibaren aktif olduğu bilinen askeri ve ticari yollara yakın bir konumda bulunmaktadır. Kalenin yapılmasının asıl amacının; Mezopotamya üzerinden önce Doğu Anadolu'ya, oradan da Kemaliye, İliç ve Kemah üzerinden Erzincan merkeze ve ayrı bir yoldan yine Kemah üzerinden Refahiye'ye ulaşan ve buradan da Anadolu'nun içlerine varan yolu kontrol altında tutmak olduğu düşünülmektedir (Üngör, 2019: 57). Taşbulak, Urartu Krallığı'nın en batıdaki aşiret merkezlerinden birisidir. Kale, Altıntepe'nin yaklaşık 61 km batısında yer alır. Taşbulak'ın başkent Van Kalesi'ne olan uzaklığı ise Erzincan, Erzurum-Pasinler-Horasan-Ağrı-Patnos-Erciş üzerinden yaklaşık 625 km'dir (Danışmaz, 2020: 186).

Erzurum'a doğudan ulaşan ikinci bir yol daha bulunmaktadır. Ancak bu hat bizim yol ağımız içerisinde değerlendirilmediğinden kısa ön bilgiyle yer vereceğiz. Bu yol ağı krallığın başkenti Tuşpa'nın kuzey kıyısı boyunca Muradiye, Erciş, Patnos'tan sonra Eleşkirt Ovalarından geçerek Piribat Kalesine ulaşmaktadır. Eleşkirt Ovasından sonra Horasan, Sarıkamış ve Kars'a açılır. Erzurum Ovasına yönelen bu yol Pasinler ve Horasan üzerinden Karasu Nehri üzerinden Altıntepe'ye (Erzincan) ulaşmaktadır (Çiftçi ve Gökçe, 2021: 224), (Harita. 2). Bu hat üzerinde yer alan anahtar merkezlerden ilki Yoğunhasan Kalesi'dir. Bu kale, Kars ili Sarıkamış ilçesine bağlı Karapınar köyü yakınlarında bulunmaktadır. Karapınar köyünün Sarıkamış ilçesine uzaklığı ise 42 km kadardır. Aras ırmağının 1.5 km güneyinde bulunan kale, Aras Güneyi Dağları'nın kuzey eteğindedir (Belli ve Ceylan, 2002: 120;

Danışmaz, 2020: 204). Kale bir taraftan Kafkasya'dan gelen ve Anadolu'nun içlerine değin uzanan Kafkasya-Kars-Sarikamiş-Horasan-Hasankale-Erzurum-Erzincan-Sivas yolu, diğer taraftan Hindistan-Afganistan-Kuzeybatı İnan-Nahçıvan-Iğdır-Kağızman üzerinden gelen tarihi yolların kesiştiği bir kavşak noktasında yer aldığından makalemizde yer vermeyi uygun bulduk. Aras Irmağı'nın güneyinde yer alan Yoğunhasan Kalesi'ne, Urartu Krallığı'nın başkenti Tuşpa'dan (Van Kalesi) Erciş-Patnos-Eleşkirt Tahir Geçidi-Aras Vadisi üzerinden ulaşılabilmektedir. Yakın çevrede bu önemli yolları denetim altında tutan, stratejik bir konumdaki bu kale Anadolu içlerinden gelerek Kafkasya ve Kuzeybatı İnan içlerine bir çatal gibi ayrılan yolların kesiştiği kavşak, Karakurt adını almıştır. Karakurt ile Yoğunhasan Kalesi'ni Aras ırmağı ayırmaktadır. Burada önemli bir arkeolojik kalıntı olan bir köprü Karakurt'ta bulunmaktadır. Köprü geçildikten sonra 7 km güneybatıda yer alan Yoğunhasan Kalesi'ne ulaşılmaktadır. Hasankale-Horasan-Kağızman-Iğdır-Nahçıvan ve Kuzeybatı İnan yolunun güzergahını, güneydoğu yönüne doğru akan ünlü Aras Irmağı belirlemiştir (Belli ve Ceylan, 2002: 120).

Bir diğer merkez Atabindi, Ağrı ili Tutak ilçesine bağlı Atabindi Köyü'nün 4 km kuzey batısında bulunmaktadır. Atabindi Kalesi, kuzeydoğu-güneybatı uzantılı bir kayalık üzerinde kuruludur. Kayalığın eğimi doğu ve kuzey yönlerde kademeli şekilde azalırken, kayalığın güney ve kısmen batısı ise 5-10 m yüksekliğinde dik bir uçurumla son bulur (Danışmaz, 2020: 209-210). Kalede bulunan kaya mezarları, Atabindi'nin Urartu dönemine ait en dikkat çekici arkeolojik kalıntılardanıdır. I. Mezar kuzey-güney yönünde uzanan kayalığın güneydoğu uç kısmında, üstten girişli, kolay ulaşılmalı, girişle birlikte dört odalı, düzgün tasarlı, iyi işçiliktir (Danışmaz, 2020: 212; Çevik, 2000: 116). II. mezar I. mezar ile aynı kayalığa ve aynı konumda açılmıştır. İçi moloz dolmuş, 3.70 m uzunluğunda ve 1.80 m yüksekliğindeki giriş yoluyla 5.10x6.70x2.30 m boyutlarındaki tek odaya ulaşılır (Çevik, 2000: 116). Atabindi'de kaya mezarlarından sonra en dikkat çekici arkeolojik kalıntı kaya işaretleridir. Çeşitli şekillerde kaya işaretleri ana kayaya oyulmuş iki kaya mezarlarının çevresinde yoğunlaşmaktadır (Başgelen, 1991: 28-29). Ancak işaretler kayalığın güney ve güneybatı kısımlarını içeren geniş bir alana yayılmıştır. Kaya işaretleri Atabindi Kalesi dışında Urartu Krallığı ile ilişkilendirilen Yukarı Anzaf, Çavuştepe, Pekerç, Tatvan, Palu gibi krallığın egemenlik alanına giren merkezlerde de bulunmaktadır (Danışmaz, 2020: 214-215).

Üçüncü merkez Dönertaş Kalesi, Ağrı ili Tutak ilçesine bağlı Dönertaş Köyü'nün 600 m kuzeybatısında, doğu-batı uzantılı yüksek olmayan bir tepelik üzerinde yer almaktadır. Kalenin yaklaşık 200 m önünden Başma Deresi geçmektedir. Kalenin üzerinde bulunduğu tepeliğin yükseltisi kuzey, güney ve doğu kısımlarından kademeli şekilde azalırken batı kısmı ise doğal bir sırtla platoya bağlanmaktadır (Başgelen, 1991: 28; Danışmaz, 2020: 221). Kalker bir kayalık sırtta yer alan mezar odasının giriş bölümü zamanla çökmüş ve zamanla toprak altında kalmıştır. Çöken kısımdan girilen mezar odasının bir duvarı tamamen, iki duvarı da kısmen görülebilmektedir (Başgelen, 1991: 50-51; Çevik, 2000: 124). Bu kale, krallığın merkezinden kuzeye ve sonrasında batıya ulaşıldığını göstermektedir. Dönertaş'a en yakın krali merkez yaklaşık 37 km batısında bulunan Aznavurtepe'dir. En yakın aşiret merkezi ise 8,5 km uzaklıktaki Atabindi Kalesi'dir (Danışmaz, 2020: 223).

Urartu krallığının hükümdarlık simgelerinden birisi olan Doğubayazıt Kalesi ise Ağrı ilinin Doğubayazıt ilçesinin 5 km güneydoğusunda, İshak Paşa Sarayı'nın 300 m doğusunda

bulunmaktadır. Kale kuzey-güney yönünde uzanan dağlık yükseltinin batı kısmında kuruludur (Danışmaz, 2020: 242; Konyar, 2017: 19; Huff, 1990: 87). Doğubayazıt Kaya Mezarı, Kale'nin güneydoğusundaki sarp kayalığın dibinde, yerden yaklaşık 8 m yukarıda açılmıştır. Zor ulaşım, iki katlı, her katında tek odalı, iyi işçiliktir (Çevik, 2000: 120). Mezar, plan özellikleri ve cephe kabartmasıyla, genelde Doğu Anadolu özelde Urartu coğrafyası için ünik bir örnektir. Kaya mezarında girişten sonra bir ana salon, bu salondan inilen alt katta ise iki oda halinde bir düzenleme vardır. Mezar odasının batı ve kuzey duvarlarında nişler bulunur. Doğubayazıt mezarını farklı kılan cephe kabartmasıdır. Tasvir özelliklerinden yola çıkarak bir tarihlendirmeye gitmek daha olası görünmektedir. Toprakkale, Karmir-Blur, Giyimli gibi Urartu merkezlerinden ve satın alma yolu ile müzelere gelen bazı madalyon, tunç levhalar üzerinde yer alan kompozisyonlar önemli referanslardır. Bu örneklerde kadın figürü yanında yer alan keçi tasviri oldukça karakteristiktir ve kabartmadaki tasvir anlayışıyla karşılaştırılabilir. Kabartmada diğer dikkat çeken ayrıntı kral veya beyin taşıdığı miğferdir. Konik biçimli miğfer giyen asker, kral ve tanrı betimleri Urartu tunç eserler üzerinde sıklıkla yer alır. Gerek cephe kabartmasının ikonografik özellikleri gerekse mezar odasındaki kaya işçiliği ve niş gibi düzenlemeler mezarın Urartu dönemine tarihlenmesi gerektiğini işaret eder (Konyar, 2017: 17).

Erzurum Coğrafyası Diauehi Ülkesi mi?

Urartu krallarından Menua ve I. Argiştı yazıtlarında Diauehi olarak geçen ülke adı, Assur kayıtlarındaki Daieni ile eşlenerek, Fırat'ın kaynak bölgesi ve Erzurum'dan kuzeye doğru Çoruh Vadisi'ne kadar olan alana lokalize edilmektedir. Yazılıtaş'ın hem ifadeleri hem de bulunduğu yer, Diauehi ülkesinin Aras Güneyi Dağlarının kuzeyinde, Erzurum çevresinde olabileceğine işaret etmektedir. Eğer Urartu ve Assur yazıtlarında geçen bu iki isim gerçekten aynı ise, Assur krallarından I. Tiglat-Pileser'in Malazgirt'in batısında Murat Vadisi'nde diktiği Yoncalı yazıtında Daiaeni'nin sınırına kadar geldiğini belirtmesi, bu ülkenin güneyde Bingöl Dağı ve hatta Murat Vadisi'ne kadar uzadığı konusunda bir gösterge olabilir. Menua'nın sefer yolu ve Yazılıtaş'ın konumu dikkate alınarak söz konusu ülkenin Erzurum'un doğusundaki Pasinler Ovası'nı da kapsadığı önerilmektedir (Ünsal, 2008: 16). Yazılı belgeler ülkenin batı ve kuzey sınırı konusunu ise bütünüyle açık bırakırlar. Buna karşılık tarihi coğrafya denemelerinde Diauehi ülkesinin kuzeyde Çoruh Vadisi'nin içlerine doğru genişlediği belirtilmektedir. Bu doğrultuda Diauehi ülkesi ile ilişkili olarak adı anılan Şeşetin (ele) kenti ele yalnızca isim benzerliğine dayanılarak, Erzurum'a 240 km uzaklıkta, Çoruh'un kollarından Berta Suyunun kaynak bölgesinde yer alan Şavşat ile eşitlenmektedir (Köroğlu, 2001: 720).

Fiziki bir haritaya bakılırsa, Erzurum bölgesinden Antik Çağ'da Kolkhis olarak adlandırılan Aşağı Çoruh ve Karadeniz bölgesine ulaşmada Çoruh ve kolları üzerinden geçen günümüzdeki hattın eskiden de kullanılmış olabileceği düşünülebilir. Ancak Erzurum'dan kuzeye doğru Tortum Çayı, Çoruh ve Berta Suyu Vadisi boyunca ilerleyerek Şavşat'a ulaşan yaklaşık 240 km uzunluğundaki bu yol üzerinde, Tortum ilçesi dışında önemli hiçbir yerleşim yeri yoktur. Buna ek olarak çoğu bölümde "V" biçimindeki kayalık vadi tabanı, günümüzün modern imkanlarıyla bile yol geçirmek için oldukça zordur. Urartu ordusunun bir sefer sırasında günlük ortalama 20-25 km yol aldığı varsayıldığında, Erzurum - Şavşat arasındaki yol ile gidip dönmek için 20 günden çok zaman harcamış olması gerekirdi. Bunun zorlukları

ve Urartu'nun beklentileri ile ne kadar uyduğu tartışılır. Ancak şu kadarım söylemek gerekir ki, Şeşetin(ele)'nin lokalizasyonu için bir yer aranıyorsa, kuzeye yönelen seferle de ilişkili Urartu yazıtlarının bir sıra halinde dizildiği Pasinler-Horasan-Sarıkamış yolu çevresi düşünülmelidir. Diauehe seferinden söz eden Süngütaş⁶ yazıtının da bu yol üzerinde olması, daha sonra aynı bölgede yazıt diken I. Arğıştı ve II. Sarduri gibi, Menua'nın da ilk seferinde Çoruh Vadisi'ne değil, yazıtların bulunduğu Sarıkamış üzerinden Kars bölgesine ilerlediğini göstermektedir (Köroğlu, 2001: 720-721).

Menua dönemine ilişkin Pasinler (Hasankale), Delibaba ve Eleşkirt yakınlarındaki Pirabat'ta bulunan yazıtlarda, söz konusu merkezlerde kale yaptırıldığından söz edilmesi, Ağrı-Eleşkirt-Horasan-Pasinler-Erzurum yolunun, yani Diauehe ve Aras Vadisi'ne ulaşımın güvenli hale getirilme çabasıyla açıklanabilir. Ancak Yazılıtaş'ın⁷ ifadelerinden anlaşıldığı kadarıyla Menua döneminde Diauehe bölgesi vergi ödemesi koşulu ile eski yöneticisine bırakılmıştır (Köroğlu, 2001: 720-721; Çiğdem, 2010: 95).

Diauehi, Urartu için önemli bir ticaret kapısı olma özelliği taşıyor mu? Urartu coğrafyası göz önüne alındığında, Urartu'nun İran- Assur-Suriye ve Batı Anadolu arasında çok önemli bir ticari yol kavşağında olduğu da görülür. Bunun için Uruatri-Nairi Konfederasyonları Döneminden itibaren gerek beyler gerekse Urartu kralları ekonominin bir gereği olarak ticaret yollarını korumanın gerekliliğini kavramışlardır. Bu anlamda Diauehi hem batıya hem de Karadeniz'e giden yolların kilit noktasında idi. Van'dan başlayan yolla Muradiye-Erçiş-Patnos-Ağrı-Eleşkirt-Horasan üzerinden Diauehi topraklarına girilirdi. Buradan Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a Erzincan üzerinden de Batı Anadolu'ya ulaşılmaktadır ki Urartu'nun en önemli ticaret yolu olarak kabul edilmektedir (Çiğdem, 2010: 102).

Muş-Bingöl, Elâzığ-Malatya ve Tunceli Üzerinden Erzincan Coğrafyasına Ulaşım

Yolun ikinci ana güzergahı Muş Ovası üzerinden Bingöl Dağlarını aşarak Elâzığ-Malatya Ovalarına ulaşır. Buradan Kuzeydoğu Anadolu'ya ulaşmak için günümüzde dahi yoğun bir şekilde kullanılan Tunceli güzergahı kullanılmış olmalı (Harita. 3). Bu coğrafya Kuzeydoğu Anadolu'daki Urartu izlerinin en yoğun görüldüğü Erzincan'a kuzeybatıdan uzanan Urartu yol ağının merkezini oluşturmaktadır. Bu yol ağını Muş'un 25 km doğusundaki Tirmet/ Alazlı ile başlatmak mümkündür. Elâzığ-Malatya Ovalarına açılan yol ağı üzerindeki bu yerde Kral

⁶ Yazıtta şu ifadeler yer almaktadır: "...Menua der ki: Şaşılı Şehri'ni ele geçirdim. Bu steli, bana efendi olan tanrı Haldi'ye diktirdim. Tanrı Haldi'nin büyüklüğüyle, İşpuini oğlu Menua, güçlü kral, büyük kral, Tuşpa Şehri'nin kahramanıdır. Menua der ki: Her kim bu yazıtı tahrip ederse, her kim suç işlerse veya her kim saklarsa, tanrı Haldi, tanrı Teişeba, tanrı Şivini, (ve bütün) tanrılar onu güneş ışığından yoksun etsinler...", CTU I, 2008, A, 5-4.

⁷ Yazıtta şu ifadeler yer verilmiştir: "Tanrı Haldi, kendi mızrağıyla güçlü bir ülke olan Diauehi'ye karşı sefere çıktı (ve ülkeyi) dize getirdi. Tanrı Haldi güçlüdür ve tanrı Haldi'nin mızrağı da güçlüdür. Tanrı Haldi'nin kudretiyle İşpuini oğlu Menua sefere çıktı. Tanrı Haldi önden gitti. Menua der ki: Diauehi Ülkesi'ni ele geçirdim ve Krali şehir Şaşılı'yu, savaşta ele geçirdim. Ülkeyi yıktım, kaleleri (yerle bir ettim). Şeşetin Ülkesi'ne ve Zua Şehri'ne kadar ulaştım. Utuha Şehri'ni... Menua der ki: Diauehi'nin Kralı Utupurşini önüme çıktı, ayaklar(ıma) kapandı ve (önümde) secde etti. Merhamet(?) gösterdim(?). Haraç (ödemesi koşulu) ile hayatını bağışladım. Altın ve gümüş verdi. Haraç verdi. Geri dönecek esirleri tümüyle serbest bıraktı(?). Menua der ki: ... Oradan iki kral, (yani) Baltulhi boyunun ülkesininki ve Haldiri Şehri'nin ülkesininkini aldım. O ülkeye özgü olan tahkimatlı kaleleri ele geçirdim. Menua der ki: Her kim bu yazıtı tahrip ederse, her kim suç işlerse, her kim bir başkasına bunları yaptırırsa veya her kim değişik bir şey, (yani) "Ben yaptım" söylerse, tanrı Haldi, tanrı Teişeba, tanrı Şivini, (ve bütün) tanrılar onu güneş ışığından yoksun etsinler ...", CTU I, 2008, A, 5-3.

Menua'nın seferini aktaran bir stel yer almaktaydı (Biber, Işık, Erdoğan, 2012: 86-87, Fig. 3; Biber, Işık, Erdoğan, 2015: 82-84, Fig. 1). Sonrasında yol ağının Muş Varto'dan Fırat'ın güney sahasında Murat Nehri'nin sağ kıyısında Kayalidere'ye ulaştığını kanıtlayan arkeolojik bulgulara da ulaşılmıştır. Kayalidere Kalesi, Van'dan gelen yolu Mazgirt, Bulanık Ovasından alarak Murat Vadisi aracılığıyla Fırat'a ulaştırmaktaydı⁸.

Yol boyunca Bingöl'de Solhan/Cankurtarantepe, 20 km kadar güneybatısında Murat/Norik Höyük (Özdemir, 2019: 734, 739, Fig. 1), 33 km uzağında Zulümtepe, bunun 25 km batısında Kaleönü; Bingöl-Karakoçan arasında Yeniköy (Sevin, 1987: 4-8, Figs. 15-18) ve sonrasında Karakoçan ilçesi sıralanmaktadır. Bu noktada, Palu'nun 30 km kadar kuzeydoğusunda bir sırt üzerinde Bahçecik Urartu yerleşimi gelmektedir. Urartu yerleşkesinde çeşitli mekânlara bölünmüş dikdörtgen planlı bir yapı açığa çıkartılmıştır. Bingöl ve Palu üzerinden Fırat kıyılarına doğru uzanan önemli bir karayolu sisteminin üzerinde yer alan bu merkeze ait yazıtta, başında Zaiani adında valinin bulunduğu büyük bir eyaletin başkenti olan Sardurihinili (II) adı geçmektedir (Sevin, 2005: 380-383). Söz konusu yol ağı Bağın ve Bahçecik'in güneyi boyunca uzanarak Murat/Arsania Irmağı üzerinde Urartu'nun en görkemli kenti olan Palu Kalesi'ne uzanmaktadır. Palu Kalesi, Palu ilçesinin 1 km doğusunda, doğusu ve güneyi Fırat Nehri tarafından sınırlanan, kuzeydoğusu ve kuzeyi oldukça dik bir kalker kayalık üzerinde kurulmuştur. İki sarnıcı ve Urartu yazıtı dışında anıtsal kaya mezarlarıyla önemli bir eyalet merkezi niteliğindedir (Köroğlu ve Dinçol, 1989: 123; Danışmaz, 2018a: 194).

Palu'dan sonra ulaşılan bir diğer Urartu kalesi Genefik'e Elazığ'ın yaklaşık 30 km doğusuna denk düşen Mastar Dağı üzerinde yer almaktadır (Hauptmann, 1972: 97; Sevin, 1987: 9, Res. 23-24). Bu yol Elazığ İli, Baskil ilçesi, Karakaş Köyü'nün 1 km kadar batısında yüksek bir kayalık üzerine kurulan Karakaş Kelesine açılmaktadır. Kale, tipik kyklopiik sur duvarları, basamaklı tünel ve seramikleriyle Urartu kültürüne atfedilmiştir (Danık, 2002: 81). Palu'dan itibaren batıya ilerleyen bu yol Elazığ'ın 5 km kuzeyinde, Norşuntepe'den sonra kuzeybatıya uzanan kayalıklar üzerinde, Harput Kalesi'ne ulaşmaktaydı (Sevin, 1988: 461, Res. 42-43; Sevin ve Kalsen, 2008: 630).

Palu ve Harput'tan sonra kuzeye doğru yol aldığımızda eski Fırat Nehir yatağının kenarında, çevresine göre oldukça yüksek bir kayalık üzerine konumlandırılan Pertek Kalesi'ne varılmaktaydı. Pertek Kalesi'nden kuzeybatı yönüne, Tunceli içlerine ilerlediğimizde yüksek bir kayalık üzerine yer alan Kurmizak Kalesine varılmaktaydı (Danık, 2005: 399; Parlıtı, Kocaispir ve Öncel, 2021: 29). Tunceli içlerinde Peri Suyunu takip ettiğimizde suyun kenarında, Dedebağ Köy sınırları içerisinde kalan Bağın (Balın) Kalesi'ne ulaşılmaktaydı. Burada tespit edilen Bağın Yazıtı iki parçadan oluşmaktadır. Bu yazıtın ön yüzünde "Tanrı Haldi'nin kudretiyle, efendi tanrı Haldi'ye, İşpuini oğlu Menua bu yazıtı diktirdi. Tanrı Haldi'nin büyüklüğüyle, İşpuini oğlu Menua, güçlü kral, büyük kral Biainili ülkesinin kralı ve Tuşpa Şehrinin kahramanıdır. Menua der ki: Oraya vali Titia'yı atadım. Tanrı Haldi'nin kudretiyle, efendim Tanrı Haldi'ye, İşpuini oğlu Menua bu yazıtı diktirdi....". Arka Yüzünde "Oraya Titia'yı vali olarak atadım. Munua der ki: Her kim bu yazıtı tahrip ederse, her kim suç işlerse, her kim bir başkasına bunları yaptırırsa Tanrı Haldi, Tanrı Teişeba, Tanrı Şivini, tanrılar onu güneş ışığından yoksun

⁸ Burney, 1966: 55, Fig. 1; Çilingiroğlu, 2001: 11.

etsinler...". İkinci parçada "Tanrı Haldi'nin kudretiyle, efendi Tanrı Haldi'ye İspuini oğlu Menua bu yazıtı diktirdi..." yazmaktadır (Danışmaz, 2020: 36, dipnot. 116).

Bağın Kalesi'nin 17 km batısında Tunceli Dağlarının güneydoğu uzantıları üzerinde tipik bir Urartu Kalesi olan Mazgirt/Kaleköy Kalesi'ne ulaşılmaktadır. Burası aslında bir kale olmaktan ziyade anıtsal kaya mezarlarını da içeren ritüel alanı gibi bir işleve sahip olmalı. İç tavan hatları bir nakış gibi ahşap görünümü verilen bu mezarın giriş kapısının girişine işlenen çivi yazıtı II Rusa zamanında yapıldığını göstermektedir. Bu yazıtta *Iriunu ve Lubarhi* insanların ve Haldi'nin gücünden bahsedilmektedir (Schäfer, 1977: 251-255; Köroğlu, 1988: 45; Köroğlu, 1996: 22). Ayrıca Kaleköy yazıtında Şupa Ülkesi adı ile birlikte Hısişili Kenti adı da geçmektedir (Salvini, 2005: 577-578). Kaleköy yazıtı çözümleme bakımından Ayanis tapınak yazıtıyla birlikte değerlendirilebilir. Ayanis yazıtında Alaue (Muş Ovası), Arduru (Aludiri-Aznarurtepe/Patnos) ve Titiahina ülkelerinden bahsedilmektedir. Bunlardan Titiahina, Bağın yazıtında geçen Menua'nın eyalet valisi olarak atadığı Titia(ni) ile ilişkilendirilebilir (Köroğlu, 1988: 25; Danışmaz, 2018b: 16). Bu durumda II. Rusa'nın ülkenin batı tarafına düzenlediği dini bir gezinin son durağı Kaleköy Kalesi olmuş olabilir. Kaleköy yazıtında geçen ve daha önceki Urartu yazıtlarında da adı anılan Şupa Ülkesi, Tunceli'nin Mazgirt ve Pertek ilçelerini kapsıyor olmalıydı. Kaleköy yazıtındaki geçen Hısişili Kenti'ni Arutyunyan, Munzur Nehri'nin kollarından bir olan Mazgirt civarındaki Hardzik Suyu (Taşlık Deresi?) boylarına konumlandırmışlardır (Arutjunjan, 1985: 234). Salvini ise Hısişili Kenti'ni Kaleköy yazıtı yakınlarında aramıştır (Salvini, 2005: 578).

Yol ağı ve yazıtlar sentezinin bir arada işlenebileceği Burmageçit Kalesi ise Bağın ve Kaleköy istikametinin aşağısında Murat Nehri'ne karışan Munzur Çayı'nın kenarına yer almaktaydı. Bu kalenin yakınlarında yol yapımı sırasında, şuan su altında kalan bir oda mezarda Menua yazıtlı miğfer ve tunç eserler üzerinde kuzeybatıda farklı bir eyalet merkezinin olduğuna işaret edilmektedir (Sevin, 2005: 383; Yıldırım, 1994: 292). Tunceli il sınırları içerisinde olması gereken söz konusu eyalet merkezi için Şupa/Supani⁹ önerilmektedir. Eyalet merkezinin içerisinde bulunduğu coğrafyayı Huzuna (Hozat?) olarak tanımlamak mümkündür¹⁰ (Sevin, 2005: 382; Çilingiroğlu, 2001: 33).

Genel Değerlendirme ve Sonuç

Urartuların ilk nefesten son nefese kadar başkent Tuşpa'dan Kuzeydoğu Anadolu coğrafyasına ulaşmak için temelde iki yolu inşa ettiğini söylemek mümkün. Bunlardan ilki olan Yukarı Fırat Havzası yönünde ilerleyen yol Urartu Krallığı kuruluş krallarından olan Menua'dan itibaren kullanılmıştır. Menua'nın, Fırat'ı aşarak Elazığ ve Tunceli coğrafyasına ulaştığını Murat Havzasını elde etmek ve sömürülecek yeni bir saha kazanmak için yaptığı mücadeleyi Bağın ve Palu yazıtına dökmüştür. Sonrasında Fırat üzerindeki II. Sarduri'ye ait İzoli/Tumişki (Habibuşağı) kitabesi Urartuların bu coğrafyayı ellerinde tutmaya çalıştıklarını göstermektedir. Urartuların son yıllarına kadar bu coğrafyada varlığını sürdürdüğünü Mazgirt sınırları içerisinde kalan II. Rusa'ya ait Kaleköy Kaya mezarının ön yüzüne yazılan

⁹ Kültepe metinlerinde "Şupana", Urartu yazıtlarında "Şupa(ne)" ve Asur yazıtlarında "Şuppa" ya da "Sophane" olarak geçen yöre Tunceli'ye lokalize edilmektedir, Danık, 2005: 401.

¹⁰ Kral Menua dönemine ait Palu kalesindeki kaya yazıtında bahsi geçen bu yer II. Rusa döneminde Mazgirt Kaleköy yazıtında da geçmektedir. Bu yazıtlara bakıldığında Şupa ülkesi Elazığ'ın kuzeyine ve Tunceli'ye lokalize edilmektedir, Işık, 2015: 232-233.

kitabesi doğrulamaktadır. Bu yol Muş Ovasını geçerek Bingöl Dağları üzerinden Elazığ-Malatya Ovalarına ulaşmaktaydı. Buradan oldukça yüksek ve engebeli Tunceli coğrafyasındaki doğal yolları kullanarak Erzincan'a (Altıntepe) varılmaktaydı.

Bir diğer yol ağında Muş Ovasından Hınıs Ovasına ve sonrasında Pasinler'e (Erzurum) ulaşıldığı öngörülmektedir. Pasinler'den batıya yönelen bu yol için yazıtlar, kaya mezarları dışında kesin hükmünde arkeolojik kaynaklara maalesef ulaşmak mümkün olmamıştır. Yazıtlarda Menua'dan itibaren bu coğrafya üzerine seferlere çıkıldığı aktarılmaktadır. Diğer yazıtlar da benzer şekilde propagandaya dönük, zaferle sonuçlanan seferleri içermektedir. Ancak Yukarı Fırat Havzası üzerindeki merkezlerde bulunan yazıtlar vali atamasına, bayındırlık, iskan faaliyetlerine dönük eylemlerin gerçekleştirildiğini göstermektedir. Ayrıca bu coğrafyadaki kaleler Kuzeydoğu Anadolu'ya ulaşılmasında, kuzeyden elde edilen ganimet, gelir, aidatların güvenli bir şekilde eyalet merkezlerine ulaşmasında kilit rol üstlenmekteydiler. Ancak böylesi stratejik yol birliğine dair bağlantılar şuan için Erzurum düzlüğünün bittiği yerden Erzincan düzlüğünün başladığı yere kadar kurulamamaktadır. Ayrıca Erzurum hattında ki merkezlerin çevre düzlüğündeki yüzey toprağında Bianili krali seramiklerin ele geçmemesi, ancak Elazığ-Tunceli hattındaki kalelerin, höyüklerin yüzey toprağında bolca ele geçmesi dikkate değerdir. Bütün bu durumlar Urartu'nun Bingöl, Elazığ, Tunceli coğrafyasında kalıcı olmaya çalıştığını, ancak Erzurum coğrafyasında varlığını sürdürmeyi amaçladığını göstermektedir.

Kaynakça

- Arutjunjan, N.V. (1985). *Toponimika Urartu. Churrity i Urarty 1/ The Toponymy of Urartu: Hurrian and Urartian 1*, Izdatel'stvo Akademii Nauk Armjanskoj SSR, Erevan.
- Başgelen, N. ve Özfırat, A. (1996). "Erzurum'da bir Demir Çağı Merkezi: Toprakkale", *Anadolu Araştırmaları* 14, s.143-159
- Başgelen, N. (1986). "Çelikli Kaya Mezarı Üzerine Gözlemler", *Arkeoloji ve Sanat Dergisi* 34/35, s. 21-24.
- Başgelen, N. (1991). "Doğu Anadolu'dan Demir Çağına Ait Bazı Yeni Bulgular II Kaya Mezarları", *Arkeoloji ve Sanat Dergisi* 32/33, s. 25-30.
- Başgelen, N. (1992). "Marifet Kaya Mezarı", *Arkeoloji ve Sanat Dergisi* 54/55, s. 31-32.
- Belli, O. & Ceylan, A. (2002), "Kuzeydoğu Anadolu'da Bir Tunç Çağı ve Urartu Kalesi Yoğunhasan", *Tüba-Ar* 5, s.119-142.
- Biber, H., Işık, K. & Erdoğan, S. (2012). "A New Urartian Stele Fragment from Alazlı/Tirmet (Province of Muş)", *Armanian Journal of Near Eastern Studies*, Vol. VII, Issue. 1, s. 86-98.
- Biber, H., Işık, K. & Erdoğan, S. (2015). "The Story of Tirmet Stele (Reconstruction of Tirmet Stele in the Light of New Stele Fragments)", *Armenian Journal of Near Eastern Studies*, Vol. IX, Issue. 2, s. 82-91.
- Burney, C.A. (1966). "A First Season of Excavations at the Urartian Citadel of Kayalidere", *Anatolian Studies*, Vol. 16, s. 55-111.
- CTU I, (2008). Salvini, M. *Corpus dei Testi Urartei 1: Le Iscrizioni su Pietra e Roccia*, Documenta Asiana 8, Rome.
- CTU IV, (2012). Salvini, M. *Corpus dei Testi Urartei 4: Iscrizioni su Bronzi, Argilla e Altri Supporti, Nuove Iscrizioni su Pietra*, Paleografia Generale, Documenta Asiana 8, Rome.
- Çevik, N. (2000). *Urartu Kaya Mezarları ve Ölü Gömme Gelenekleri*, Ankara: TTK Yayınları, sayı 58.

Çifçi, A. & Gökce, B. (2021). "I Have Made a Highway of Biainili': Transportation and Road Networks in the Territories of the Urartian Kingdom", *Altorientalische Forschungen* 48(2), s. 221-232.

Çiğdem, S. (2010). "Urartu Krallığı'nın Doğu Karadeniz İlişkilerinde Diauehi Ülkesinin Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 9 (1), s. 95-111.

Çilingiroğlu, A. (2001). *Urartu Krallığı Tarihi ve Sanatı*. İzmir: Yaşam Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınevi.

Danık, E. (2005). "Pertek Kalesi", *Vakıflar Dergisi*, Vol. 29, s. 397-428.

Danık, E. (2002). "Yukarı Fırat Bölgesi 2000 Yılı Arkeolojik Yüzey Araştırması", 19. Araştırma Sonuçları Toplantısı 1. Cilt, Kültür Bakanlığı Kütüphane Basımevi, Ankara, s. 79-92.

Danışmaz, H. (2018a). "Palu Kalesi'ndeki Urartu Kaya İşaretleri", *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Uluslararası Palu Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Vol. 1, s. 193-199.

Danışmaz, H. (2018b). *Arkeolojik Veriler Çerçevesinde Urartu Krallığı'nın Eyalet Sistemi*. İstanbul University, Institute of Social Sciences, Department of History, Section of Ancient History, Unpublished Doctoral Thesis.

Danışmaz, H. (2020). *Urartu Krallığı, Yönetim ve Organizasyon*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Hauptmann, H. (1972). "Norşun Tepe Kazısı, 1970", *Keban Projesi 1970 Çalışmaları*, ODTÜ Keban Projesi Yayınları, Series: I, No: 3, Ankara, s. 87-101.

Huff, D. (1990). "Das Felsgrab von Doğubayazıt", *X. Türk Tarih Kongresi*, I. Cilt, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, s. 87-95.

İşık, K. (2015). *Urartu Yazılı Kaynaklarında Geçen Yer Adları ve Lokalizasyonları*, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Van.

İşık, K. (2017). "Urartu Kralı Menua'ya Ait Aznavurtepe Kalesi Yazıtı ve Bu Yazıtta Geçen É Yapısı Üzerine Bazı Tespitler", *Anadolu Araştırmaları* 20, s. 91-104.

Konyar, E. (2017). "New Observations of the Doğubayazıt Rock-cut Tomb", *Anadolu Araştırmaları* 20, s.17-35.

Koroğlu, K. (1988). *Urartu Devleti'nin Güney Batı Yayılımı*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eskiçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul.

Koroğlu, K. (1996). *Urartu Krallığı Döneminde Elâzığ (Alzi) ve Çevresi*, İstanbul: Arkeoloji Sanat Yayınları.

Koroğlu, K. & Dinçol, M.A. (1989). "Palu Yazıtı Üzerine Bir Not", *Anadolu Araştırmaları* XI, s. 123-129.

Koroğlu, K. (2001). "Urartu Krallığı'nın Kuzey Yayılımı ve Qulha Ülkesinin Tarihi Coğrafyası", *Bellekten* LXIV/241, s. 717-747.

Özdemir, A. (2019). "Murat Tepe'de Ele Geçen Urartu Dönemi Metal Eserleri", *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 9/18, s. 731-749.

Parlıtı, U., Kocaispir, A. & Öncel, K. "The Magnificent Urartian Fortress on The Southern Slope of Munzur Mountains (Tunceli): Kurmizak", *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 27, s. 24-56.

Salvini, M. (2005). "Studi Preparatori per il 'Corpus dei Testi Urartei, Ricerche del 2004 e 2005 in Turchia Orientale", *Studi Micenei ed Egeo- Anatolici*, vol. XLVII, CNR, Roma, s. 257-272.

Salvini, M. (2006). *Urartu Tarihi ve Kültürü*, Belgin Aksoy (Trans.), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Schäfer, H. P. (1977). "Die Inschrift Rusa II. Arğiştəhinis in Mazgirt-Kaleköy", *Studi Micenei ed Egeo-Anatolici/SMEA* 18, s. 249-268.

Sevin, N.A., Sevin, V. & Kalsen, H. (2008). "Harput İç Kale Mahalle Kazısı: Osmanlı'ya Arkeolojik Bir Yaklaşım (İlk Sonuçlar)", *Bellekten LXXII*, s. 629-641.

Sevin, V. (1987). "Elâzığ-Bingöl İlleri Yüzey Araştırması 1986", V. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Vol. II, Ankara, s. 1-44.

Sevin, V. (1988). "Elâzığ-Bingöl Araştırması, 1987", VI. Araştırma Sonuçları Toplantısı, s. 451-501.

Sevin, V. (2005). "Elâzığ/Bahçecik Yazıtı ve Urartu Eyalet Sistemi Üzerine Düşünceler", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Vol. 15, Issue: 2, s. 379-384.

Topaloğlu, Y. (2012). "Yeni Buluntular Işığında Kuzeydoğu Anadolu Kaya Mezarları", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 10, s.131-163.

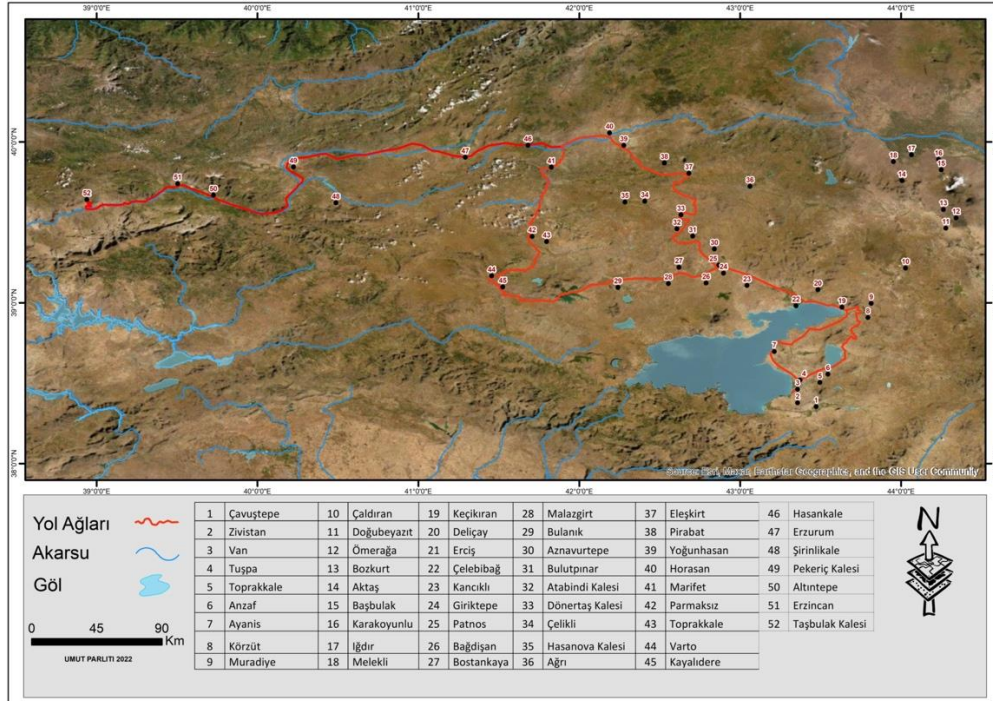
Uysa, B. (2007). "Patnos'ta Açığa Çıkarılan Urartu Stelleri", *Bellekten* 71/260, s. 5-18.

Üngör, İ. (2019). "Kemah'ta Bir Urartu Varlığı: Taşbulak Kalesi ve Kaya Mezarı", *Uluslararası Erzincan Tarihi Sempozyumu*, s.53-69.

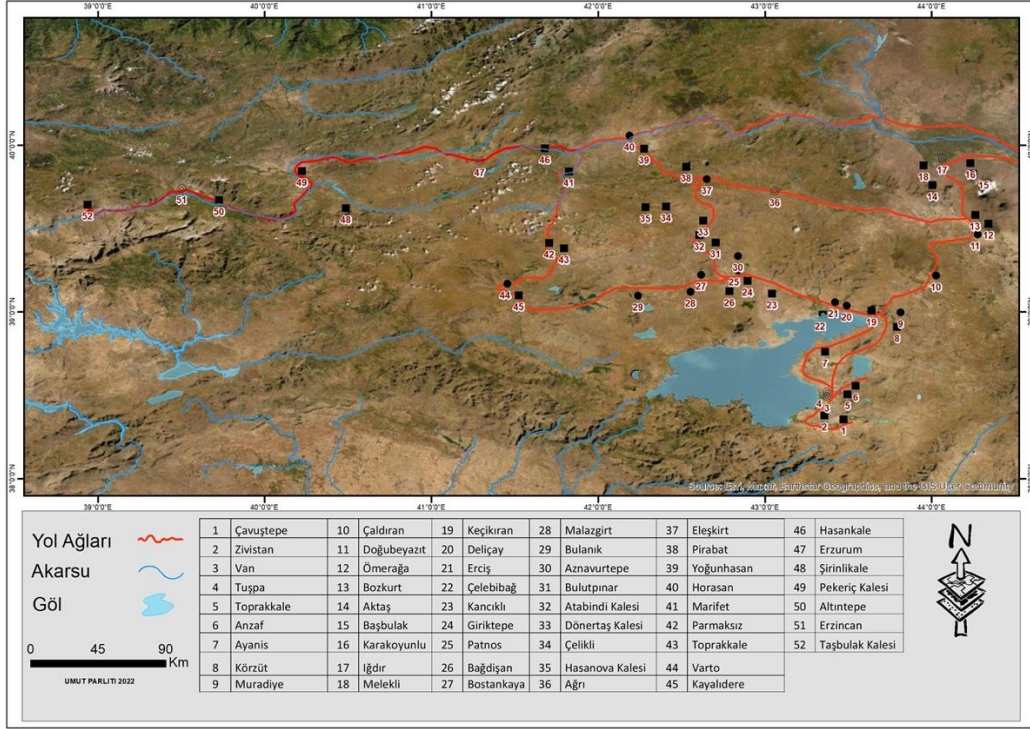
Ünsal, V. (2008). "Urartu Krallığı'nın Kuzeybatı Seferleri", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 3/5, s. 9-32.

Yıldırım, R. (1994). "Urartu'nun Batı Bölgesi", XI. Türk Tarih Kongresi, Ankara, s. 287-293.

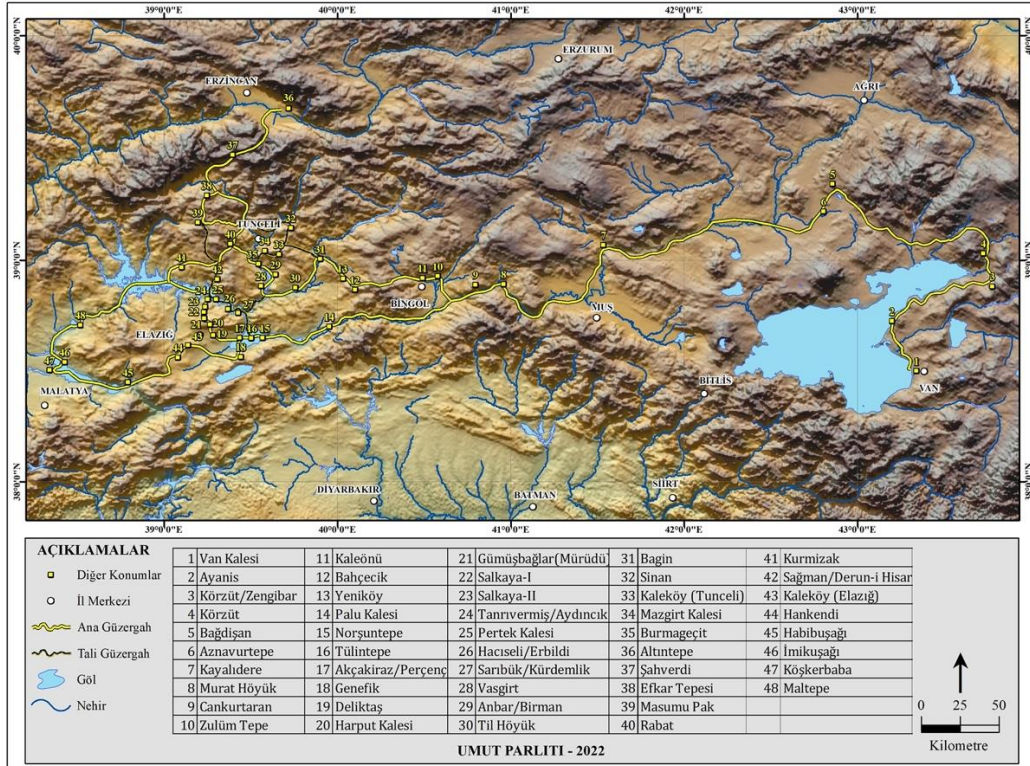
Haritalar



Harita. 1: Urartu Krallığı'nın Kuzeydoğu Anadolu'ya Erzurum üzerinden ulaştığı yol ağı.



Harita. 2: Urartu Krallığı'nın Kuzeydoğu Anadolu'ya kuzey yönlü ulaştığını gösteren yol ağı.



Harita. 3: Urartu Krallığı'nın Kuzeydoğu Anadolu'ya Bingöl-Elazığ ve Tunceli üzerinden ulaştığı yol ağı.

İslam Coğrafyacılarına Göre Tecend Deryâ Yolu

Doç. Dr. Derya COŞKUN*

Özet

Tecend Deryâ, Afganistan'ın batısındaki Baba Dağından doğan, İran sınırı boyunca ilerleyip Hindistan'a kadar uzanan tarihi ve stratejik öneme sahip bir nehir olarak bilinmektedir. Nehrin ilerleyiş rotası dikkate alındığında Hindistan'a giriş kapısı rolünü üstlendiği, hatta XIII. yüzyılda Batı Asya'dan Çin'e kadar uzanan İpek yolunun bir kolunu temsil ettiği görülmektedir. Bu özelliğinden mütevellit Tecend Deryâ'nın ekonomi sahasında da önemli bir kimliğe sahip olduğunu söylemek yerinde olur.

Tecend Deryâ, Afganistan sınırından ilerlemekle birlikte batıda Serâhs'a kadar gitmekte olup Herât halkının tarih boyunca su sorunu yaşamamasını sağlamıştır. Öyle ki Amel ve Sercengel adlarında iki kaynak tarafından yoğun bir şekilde beslenen bu nehir, güzergâhında bulunan yerleşim yerleri adına gerek içme suyu gerekse tarım arazileri noktasında bulunmaz bir nimet olarak görülmüştür. İslam Coğrafyacıları tarafından bereketin temsilcisi olarak ifade edilen Tecend Deryâ, günümüzde Adraskan adı ile anılıyor olsa da geçmişte Herî ve Herîrûd olarak da bilinmektedir. Bu kozmopolit ad silsilesi bile göz önüne alındığında Tecend Deryâ çevresinde oluşan medeniyet ve yerleşmelerin ne denli yoğun olduğunu anlamak mümkündür. Bu nedenledir ki ortaçağ tarih ekolü, Tecend Deryâ'yı bölgenin ana arteri olarak kabul etmektedir. İslam Coğrafyacıları, eserlerine konu olan bu nehrin hayatî bir öneme sahip olduğunu fazlasıyla vurgulamaktadırlar. Bu bilgiler ışığında değerlendirildiğinde Tecend Deryâ'nın doğuşu ve ilerleyişi bağlamında İslam Coğrafyacılarının izlenimleri bildirinin ana konusunu oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Herî, Adraskan, Afganistan, İslam Coğrafyacıları.

The Course of The Tedzhen Darya According to Islamic Geographers

Abstract

Originating from the Baba Mountain in the west of Afghanistan, running along the Iranian border and extending to India, the Tedzhen Darya is known as a river of historical and strategic importance. Due to the river's course, it was considered as the entrance gate to India, and, in the 13th century, it represented a branch of the Silk Road, which extended from Western Asia to China. Due to these characteristics of the river, it would be appropriate to say that the Tedzhen Darya has been an important identity in the field of economy as well.

Although the Tedzhen Darya flows along the Afghan border, it reaches up to Sarakhs in the West and it has enabled the people of Herat to be free of water shortage throughout history. Fed by two sources of water called Amal and Sar Jangal, in fact, the river has been considered a great blessing for the settlements around its course in terms of drinking water and irrigation. Described as representing abundance by Islamic geographers, the Tedzhen Darya is currently known as the Adraskan, although it was called the Hari or Harirud in the past. Considering this cosmopolitan sequence of names, it is possible to imagine the density

* Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ortaçağ Tarihi Anabilim Dalı, derya.coskun@erzurum.edu.tr.

of the civilizations and settlements around this river. Therefore, scholars of medieval history acknowledge the Tedzhen Darya as the lifeblood of the region. In their works, Islamic geographers highlighted the vital importance of this river. In light of this information, the main theme of this paper is Islamic geographers' descriptions about the Tedzhen Darya's origin and course.

Keywords: Hari, Adraskan, Afghanistan, Islamic Geographers.

Giriş

Tarihi çok eskilere dayanan Afganistan coğrafyasından kaynağını alarak Herât bölgesine ve burada yaşayan halka can suyu olan Tecend Deryâ, eskiçağlardan günümüze kadar farklı isimlerle anılmıştır¹. Suyu içilir bir nehir olması hasebiyle geçtiği güzergâhlar üzerinde birçok yerleşim yerinin oluşmasına olanak sağlamakta kalmamış buradaki yerleşmelerin zirai gelişmelerine de önemli ölçüde katkı sağlamıştır². İran, Hindistan ve Türkistan'a açılan önemli bir kapı görevi üstlenen³ Herât şehri de Tecend Deryâ kıyısında kurulması hasebiyle nehrin işlevi noktasında hayati önem taşımaktadır⁴. Nehrin sınırları oldukça uzun olup üzerinde birçok köprü bulunmaktadır. Bunlardan Malan Köprüsü en önemlisidir. Malan Köprüsünden aşağı bir istikamete inildiğinde bölünmüş birçok tarla ve bahçeye rastlanması⁵ nehrin bölgeye verimlilik kazandırdığının en açık delilidir.

Tecend Deryâ'nın Adı Üzerine Bazı Tespitler

Kaynağını Afganistan'ın batısından alarak İran sınırından Hindistan'a kadar uzanan Tecend Deryâ, tarih boyunca birçok isimle anılmış olup bilinen en eski adı Herî (Avesta'da Nehir Evi) olarak ifade edilmektedir⁶. Herât'da⁷ yaşayan insanların su ihtiyaçlarını

¹ Michael Gillett, "Afghanistan", *Journal Of The Royal Central Asia Society*, C. LIII, London 1966, s. 238.

² Muhammed b. Abdullah Herevî Muinüddîn-i el-İsfizârî, *Ravzâtü'l-Cennât fî Evsâf-i Medîneti'l-Herât*. C. II, Tsh. M. K. İmam, Tahran: İntişârât-ı Dânişgâh-ı Tahran 1338, s. 82; Ebu'l-Berekât Nureddîn Abdurrahman b. Ahmed b. Muhammed Câmî, *Dîvân-ı Kâmil-i Câmî: Mukaddime*, Haz. Haşim Rıza, Tahran 1992, s. 14; Resul Puyan, *Coğrafya-yı Umumi-yi Vilayet-i Herât*, Meşhed 1388, s. 60; W. Barthold, "Herât ve Herirud Boyu", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 27, İstanbul 1973, s. 179; Guy Le Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia and Central Asia from the Moslem Conquest the time of Timur*. New York 1873, s. 495-498; Augustus Henry Keane, *Asia With Ethnological Appendix*, London 1882, s. 196; J. F. Chamberlain, *The Continents and Their People Asia*, New York 1913, s. 66; Puyan, s. 40; Dietrich Brandenburg, *Herât Eme Timuridische Hauptstadt*. Akademishche Druck-Verlagsanstalt.Graz/Austria 1977, s. 9; Mehmet Saray, *Afganistan ve Türkler*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1987, s. 22.

³ Reşidüddîn Fazlullâh, *Câmî'ü't-Tevârîh*, Çev. Erkan Göksu- H. Hüseyin Güneş, TTK Yayınları, Ankara 2010, s. 89; Salim Cönce, "İlk Çağda Hindistan'da Türk Varlığı", *Hindistan Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi I / 1* January/June, Malatya 2001, s. 13-19; Saray, *Afganistan ve Türkler*, s. 17 vd; Kerr Fraser Tytler, "Afghanistan: A Brief Description", *Journal Of The Royal Central Asia Society*, C. XXIX, 1942, s. 165; M. L. Dames, "Herî-rûd", *İslam Ansiklopedisi*, V/1, MEB Yayınları, İstanbul 1988, s. 133; Mehmet Saray, "Afghanistan", *DİA*, C. I, TDV Yayınları, İstanbul 1988, s. 401vd.. Saray, *Afganistan ve Türkler*, s. 19.

⁴ Allen Terry, *Timurid Herât*, Wiesbadens 1983, s. 35; İsmail Aka, *İran'da Türkmen Hâkimiyeti (Karakoyunlular Devri)*, TTK Yayınları, Ankara 2001, s. 57.

⁵ Brandenburg, s.10; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphate*, s.409.

⁶ Arminius Vambéry, "The Geographical Nomenclature of the Disputed Country between Merv and Herât", *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, New Monthly Series, Vol. 7, No. 9 September 1885, s. 593.

⁷ Ticaret yolları bakımından önemli bir yere sahip olan Herât, Orta Asya'nın tahlul ambarı olarak bilinmektedir. Asya'dan Çin'e kadar uzanan İpek Yolu güzergâhının Herîrûd, Kandâhâr ve Hindistan istikametinde ilerlemesi bölgenin ticari anlamda önemini bir kat daha arttırmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz;

karşılması dolayısıyla şehre istinaden bu adın verilmiş olabileceği tahmin edilmektedir. Öyle ki Herât ve civarını sulayan⁸ bu nehrin seyyahların raporlarında Herîrûd veya Herî Nehri olarak ifade edilmesi⁹bu çıkarımı destekler niteliktedir. Strabon ve Pliny'nin eserlerinde nehirden Arius olarak bahsedilirken¹⁰ Ortaçağ kaynaklarında ve İslam coğrafyacılarının eserlerinde ise nehirden daha çok Herîrûd olarak bahsedildiği görülmektedir¹¹. Tecend Deryâ'nın mahalli adı ise Pul-i Malan¹² olarak bilinmekte olup günümüzde daha çok Adraskan nehri olarak tanımlanmaktadır¹³.

Tecend Deryâ'nın İlerleyiş Güzergâhı

Afganistan ve çevre coğrafyalar için hayati bir öneme sahip olan Tecend Deryâ'nın İran, Hindistan hatta Türkmenistan'a kadar ilerlediği ve buna bağlı olarak da birçok kola ayrıldığı bilinmektedir. Tecend Deryâ, Hazar Dağlarından yükselerek Herât ve Bamyân¹⁴arasından geçip Devletyar'a doğru güney-batı ekseninde akmaktadır. Nehrin bir kolu da güney-doğu eksenindeki Tangal-ab'dır¹⁵. Oldukça yoğun ve duru bir suya sahip olan Tangal-ab, hız oranının neredeyse hiç azalmaması dolayısıyla geçtiği güzergâhtaki toprakları verimli hale getirmiştir¹⁶.

Sebzevâr'¹⁷ suladıktan sonra Sistân ve Zâreh Gölü'ne dökülmekte olan Tecend Deryâ, Sar-i Cengel ve Sar-i Tengel ırmaklarının birleşiminden meydana gelmektedir. Sefidkuh ve

Charles Edward Yate, *Northern Afghanistan: Letters from the Afghan Boundary Commission*, Edinburgh 1888, s. 26-27; Robert Byron, *The Road to Oxiana*, London, 1937, s. 114.

⁸ Ebû Nasr el-Mutahhar b. Tâhir el-Makdîsî, *Ahsanü't-Tekâsim fî Ma'rîfat el-Ekâlîm* (The Best of Divisions For Knowledge of The Regions, Trans. B. Collins, Doha 1994, s. 291; *Hudûdü'l-âlem*, Trc. A. Duman-M. Ağarı. Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008, s. 26; Brandenburg, s. 9.

⁹ Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*. s. 396-397.

¹⁰ Strabon, *The Geography of Strabo*, Vol. II, 1856, London, s.252; Pliny, *The Natural History of Pliny*, Translated by John Bostock, London, 1890, s.58.

¹¹ Müstevfî eserinde nehri Herîrûd olarak ifade etmenin yanı sıra kaynağını Gûr Dağlarından aldığını ifade etmektedir. Bkz; Müstevfî-i Kazvîni, Hamdullah, *The Geographical Part of the Nuzhat al Qulub*, Translated by. Guy Le Strange, Printed of the Trustees of the E. J. W. Gibb Memorial, Leiden 1919, s. 212.

¹² Herât'tan Sebzevâr'a giderken güney tarafta kalan Pul-i Malan Köprüsü, 28 kemerden oluşmanın yanı sıra köprü'nün inşaatına bin çuvala yakın tuz kullanıldığı, Mecusî bir kişi tarafından yaptırılan bu köprüye kendi adının verilmesini istediğine dair kaynaklarda birçok farklı bilgi yer almaktadır. Köprü'nün 505/1112 yılında Sultan Sencer tarafından da yaptırılmış olması ihtimaller dâhilindedir. Ayrıntılı bilgi için bkz; el-İsfizârî, C. I, s. 82-270, 385; Abdurrezzak Semerkandi, *Matla-ı Sadeyn ve Mecma-i Bahreyn*, Trc. Asaniddin Urunbayev C. II Özbekistan Neşriyatı, Taşkent 2008, s. 356; Mukaddesi, Ahsenü't-Takasim, Çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2015, s. 340; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*. s. 407.

¹³ Josephe Pierre Ferrier, *Caravan Journeys*, London, 1857, s. 264.

¹⁴ Bamyân, kuzeyinde Kaşgar güneyinde Gûr, doğusunda Keşmir, batısında ise Tirmiz ile çevrelenmiş yüksek kesimde kurulan şehirlerden biridir. Şehrin yüksek bir kesimde kurulmuş olması buradaki suların güc ve hızlı bir şekilde akmasına neden olmuştur. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; Ahmed b. İshak Ca'fer b. Vehb b. Vâzih el-Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, Çev. M. Ağarı, Ayışığı Kitapları İstanbul 2002, s. 70; Müstevfî-i Kazvîni, s. 149; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*, s. 418.

¹⁵ George Bruce Malleson Colonel, "Herât", *The Granary of Garden of Central Asia* 13, London, 1880, s. 35.

¹⁶ Colonel, s. 36.

¹⁷ Sebzevâr, İran'ın kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Kuzeyden Esferâyin, kuzeydoğudan Kûcân, doğudan Nişâbur, batıdan Şâhrûd, güneyden ise Berdesken ile çevrilidir. Zengin kültürel değerler barındıran bu küçük şehir, İslam coğrafyacılarının dikkatini çekmiş ve eserlerinde fazlasıyla yer edinmiştir. Farklı isimlerle anılan bu şehir, ilk dönem kaynaklarında Beyhâk olarak geçmektedir. İpek yolu güzergâhı üzerinde bulunan bu şehir, Sâsânîler zamanında *Beyha* veya *Beyhag* şeklinde adlandırılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz; Seyyid Alinakî Emin, *Târîh-i Sebzevar*, Düzenleyen: Seyid Hasanî Emin, İntişârât-i Dâiretu'l Maârif-i İslâmî, Tahran 1382ş., s. 32, 44; Ali Eminzâde, *Conbeşha-i Şî der Târîh-i İran*, İntişârât-i Ümid Mehr, Sebzevar, 1384, s. 69-71;

Siyahkuh dağ sıralarının oluşturduğu çöküntüde başlayan nehrin suyu, Obek şehri yakınlarındaki vadi çıkışına geldiğinde zayıflamaya başlamaktadır. Tamamen batı istikametinde akan Tecend Deryâ, Herât şehrine daha varmadan iki büyük akıntının da kendisine eklenmesi sonucunda küçük çapta bir yön değişikliğine maruz kalarak kuzeybatıya doğru bir eğim oluşturmaktadır. Nehir, Türkmenistan bölgesinden geçtiği sırada ilerleyişini tamamlayarak Karakum Çölü mevkiine geldiğinde ortadan kaybolmaktadır. Tecend Deryâ, toplamda 800 km'lik bir uzunluğa sahip olmakla beraber bölgenin en büyük nehri olarak karşımıza çıkmaktadır. Nehir sadece güzergâhındaki yerleşim merkezlerinin su ihtiyacını gidermekle kalmamış dinî ve sosyal kurumların da su ihtiyaçlarına büyük ölçüde cevap vermiştir¹⁸.

İslam Coğrafyacılarına Göre Tecend Deryâ'nın Kanalları ve Kolları

Tecend Deryâ, İslam coğrafyacılarının eserlerinde daha çok Herîrûd olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁹. Nehirle ilgili olarak İbn-i Havkâl eserinde; *Herât'a doğru Gûr sınırını geçtikten sonra bu sudan birçok nehir ayrılır. Herât'ı sulayan İncîr Nehri de bu sudan ayrılmaktadır* demek suretiyle nehrin birçok kola ayrıldığına ve su ihtiyacını karşılamadaki rolüne vurgu yapmıştır²⁰. Nehrin bu rolüne bağlı olarak birçok kanal yapılmış olup İslam coğrafyacıları konuyla alakalı geniş malumatlar vermişlerdir. Öyle ki Müstevfî eserinde; Juyî Nov, Ezrican, Laşkargan, Karag, Safgar, Adricân, Ancîr, Bârist, Bûhvî ve Gûscan olmak üzere birçok kanalın varlığından bahsederken²¹ Mukaddesî ise Berhuvi, Sandâsenk Bârişt Ezricân Gûsmân Kenk Senfeger, Ancîr (incil) kanalları adı altında yedi tane isme dikkat çekmektedir²². İbn-i Hâvkâl'ın kanallarla ilgili sıralaması: Kirdan, Sendaseng, Bahuy, Barest, Ezrican, Kürag, Gayscan, Kebk, Sebgar ve İncîr şeklindedir²³. İstâhri ise eserinde: Sandasenk'e doğru Berhuvey, Kevaşan, Siyavuşan, Malin, Tizan ve Ruvâmuz'a doğru akan Baret, Sûsân'a doğru akan Azerbaycan, Kûkân'a doğru akan Kerağ, Kerek'e doğru akan Gayseman, Guban'a doğru akan Kenek, Gâverdan ve Feyrud'a doğru akan Fegar nehri şeklinde yer vermiştir²⁴.

Tecend Deryâ'nın birçok kolu olmakla beraber Şahelal ve Sercengel kolları Devletyar köyünün yakınlarında birleşmek suretiyle Baba Dağı'nın batıdaki eteğine doğru akmaktadır. Tecend Deryâ'nın en önemli kollarından biri de Tekâv Nehri²⁵ olmakla beraber bu nehir yaklaşık 200 km uzunluğundadır. Obek bölgesinin batısında Tecend Deryâ ile birleşerek akmaya devam etmektedir. Nehrin küçük kollarını ise İdrisgan, Geruh, Kugan, Keşk oluşturmaktadır²⁶. Obek bölgesinin bitiminde de hala akmaya devam eden Tecend Deryâ,

Derya Coşkun, "Şî'a'nın Omuzlarında Yükselen Şehir: Sebzevâr" *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi*, Vol. 2 Haziran 2019, s. 13.

¹⁸ el-Câmî, s. 14; İsfizârî, C. I, s. 82.

¹⁹ el Mukaddesî, s. 39.

²⁰ İbn Havkâl, *10. Asırda İslam Coğrafyası*, Trc. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004, s. 332.

²¹ Müstevfî, *Nuzhat al Qulub*, s. 199.

²² el Mukaddesî, s. 340; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*, s. 407.

²³ İbn Havkâl, s. 332-333; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*, s. 407; Georgette Cornu, *Atlas du monde arabo islamique*, Leiden, 1985, s. 152; Yusuf Ziya Yörükân, *Müslüman Coğrafyacıların Gözüyle Ortaçağda Türkler*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2013, s. 387.

²⁴ Ebû İshâk İbrâhîm b. Muhammed el-İstâhri el-Fârisî, *Ülkelerin Yolları*, Değerlendirme-Metin: Murat Ağarı, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2019, s. 229.

²⁵ Herîrûd'un büyük kollarından biri olup 200 km uzunluğundadır. Herîrûd'un sağ tarafından akan bu nehir, Obek bölgesinin batısında Herîrûd'la birleşir.

²⁶ H. Vambery, *Herât's Importance*, Science, Vol. 5, No. 122, June 5, 1885, s. 465-467.

hemen akabinde yeşil bir alana doğru ilerleme kaydetmek suretiyle sakin bir nehir görünümüne bürünür. Burayı suladıktan sonra Herât ve Kuhsan'dan geçerek ilki Meşhed diğeri de Serahs'a²⁷ doğru iki kola ayrılıp²⁸kumluklar içerisinde kaybolmaktadır²⁹. Bu nehrin genişlemesi, daralması ve akış hızı tamamen Sefid Kûh ile Siyah Kûh'un coğrafi yapısına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Tecend Deryâ, Herât Vadisinde ve Guryan Çöllerinde çok yavaş bir şekilde ilerlediği için nehir yolunda birçok adacık dikkat çekmektedir. İlkbaharda çok fazla su taşıyan nehir, Sonbaharda durağan bir şekilde ilerleyiş göstermektedir. Yaz aylarında ise bu düşüş devam etmekte olup nehrin suyunda 12 metre küplere kadar bir azalma söz konusu olabilmektedir. Tecend Deryâ, İlkbahar aylarında malzemesi kum ve toprak olan birçok tortul malzemeyi de beraberinde sürüklemektedir³⁰. Buradan ilerlediğinde ise geniş bir nehir yatağına ulaşmaktadır. Nehrin akım yolu Kuhsan istikametinden kuzey batı yönündedir. Buradan Türkmenistan'a ilerleyen İran ve Afganistan'ın siyasi sınırını oluşturan nehir³¹, sahip olduğu 150 ile 170 km aralığındaki uzunluğu ile işlevini sürdürmektedir³².

Sonuç

Tarih boyunca insanlar yaşamlarını devam ettirebilmek için su kaynaklarına yakın yerlere yerleşmeyi tercih etmişlerdir. İnsanların nehirler ve su birikintileri etrafında yoğunlaşarak yerleşmeleri burada şehirler kurmaları ve hayatlarını idame ettirebilmeleri için tarım ve ticarete önem vermeleri zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu durum organize devletlerin kurulmasını sağlayarak başta siyasi sonrasında da sosyal ve ekonomik hayatı derinden etkilemiştir. Bu nehirlerden biri de hiç şüphesiz Afganistan ve çevre coğrafyalar için hayatı önem taşıyan Tecend Deryâ'dır.

Tecend Deryâ'nın insanlığa sunmuş olduğu refah ve bereket tartışmasız konulardan biridir. Zira topraklara kazandırdığı verimli alüvyonlar sayesinde tarım alanlarına büyük hizmet sunan bu nehir, uzunluğu ve yoğunluğuna bağlı olarak birçok kol ve kanala ayrılmıştır. Bu durum bile Tecend Deryâ'nın yüksek oranda bir işlevselliğe sahip olduğunun en açık delilidir. Özellikle batı istikametinde akan nehir, çöllere geldiğinde birden ortadan kaybolmakta, yağışların yoğunluğuna bağlı olarak akış hızı azalıp artabilmektedir. Bu nedenle değişken bir akım hızına sahip olan nehrin su yoğunluğuna bağlı olarak güney taraflarında bol miktarda meyve ağaçları görülmektedir. Tarım arazilerin bu denli verimli

²⁷ Serâhs, Merv ve Nişâbûr arasında altı fersah mesafede bulunan bir şehir olup kim tarafından kurulduğu hususunda farklı bilgiler bulunmaktadır. Kimi tarihçi şehrin Sâsânî Hükümdarı Keykâvus, kimisi de Efrasiyab tarafından kurulduğunu söylemekte olup konu hakkında birlik yoktur. Şehrin geçim kaynağına bakıldığında da hayvancılığın önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; Nâsır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, Çev. Abdulvahhab Tarzi, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1951, s. 156.

²⁸ Allen, s. 11.

²⁸ Ebû Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdillâh b. Abdilmün'im es-Sanhâcî el-Himyerî, *er-Ravzü'l-mi'târ*, Beyrut 1984, s. 594-595; Strange, *The Lands of the Eastern Caliphates*, s. 396-407; Fârûk Ensârî, Herat: Şehr-i Aryâ. C. I, Merkezi İsnad ve Hidemât-ı Pezuşî, Tahran 1383, s. 99; R. N. Frye, "Harirud". The Encyclopaedia of Islam. 3/207 Ed. B. Lewis, V. L. Menage, CH. Pellat and J.Schact), Leiden 1986, s. 20; Dames, s. 444.

²⁹ Câmî, s. 206-207.

³⁰ Puyan, s. 41-42.

³¹ Yaungerman Wahab S., B, A Brief History of Afghanistan, New York 2007, s. 4.

³² Puyan, s.41.

oluşunda çeşitli meyve ve ticarî ürünün yetiştirilmesinde birinci dereceden etki eden elbette ki Tecend Derya ve onun kollarıdır. Bu nedenle zorlu coğrafî şartlara bakıldığında Tecend Deryâ, Afganistan coğrafyası için bulunmaz bir nimet olmuş burada yaşayan halkı ayakta tutan en önemli güç olmuştur.

Kaynakça

- Aka, İsmail, *İran'da Türkmen Hâkimiyeti (Karakoyunlular Devri)*, TTK Yayınları, Ankara 2001.
- Barthold, W., "Herât ve Herirud Boyu", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 27, İstanbul 1973.
- Brandenburg, Dietrich, *Herât Eine Timuridische Hauptstadt*. Akademishche Druck-Verlagsanstalt.Graz/ Austria 1977.
- Câmî,Ebu'l-Berekât Nureddîn Abdurrahman b. Ahmed b. Muhammed, *Dîvân-ı Kâmil-i Câmî: Mukaddime*, Haz. Haşim Rıza, Tahran 1992.
- Chamberlain, J. F., *The Continents and Their People Asia*, New York 1913.
- Colonel, George Bruce Malleson, "Herât", *The Granary of Garden of Central Asia* 13, London, 1880.
- Cornu, Georgette, *Atlas du monde arabo islamique*, Leiden, 1985.
- Coşkun, Derya, "Şî'a'nın Omuzlarında Yükselen Şehir: Sebzevâr" *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi*, Vol. 2 Haziran 2019.
- Cöhce, Salim, "İlk Çağda Hindistan'da Türk Varlığı", *Hindistan Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi I / 1* January/June Malatya 2001.
- Dames,M. L., "Herî-rûd", *İslam Ansiklopedisi*, V/1, MEB Yayınları, İstanbul 1988.
- el-Himyerî, Ebû Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdillâh b. Abdilmün'im es-Sanhâcî, *er-Ravzû'l-mi'târ*, Beyrut 1984.
- el-İsfizârî, Muhammed b. Abdullah Herevî Muinüddîn-i, *Ravzâtü'l-Cennât fî Evsâf-i Medîneti'l-Herât*. C. I-II, Tsh. M. K. İmam, Tahran: İntişârât-ı Dânişgâh-ı Tahran 1338.
- el-İstahrî, Ebû İshâk İbrâhîm b. Muhammed el-Fârisî, *Ülkelerin Yolları*, Değerlendirme-Metin: Murat Ağarı, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2019.
- el-Makdisî, Ebû Nasr el-Mutahhar b. Tâhir, *Ahsanü't-Tekâsim fî Ma'rifat el-Ekâlîm* (The Best of Divisions For Knowledge of The Regions, Trans. B. Collins, Doha 1994.
- el-Ya'kûbî, Ahmed b. İshak Ca'fer b. Vehb b. Vâzih, *Ülkeler Kitabı*, Çev. M. Ağarı, Ayışığı Kitapları İstanbul 2002.
- Emin, Seyyid Alinakî, *Târîh-i Sebzevar*, Düzenleyen: Seyid Hasanî Emin, İntişârât-i Dâiretu'l Maârif-i İslâmî, Tahran 1382ş.
- Eminzâde, Ali, *Conbeşha-i Şî' der Târîh-i İran*, İntişârât-i Ümid Mehr, Sebzevar, 1384.
- Ensârî,Fârûk, Herat: Şehr-i Aryâ. C. I, Merkezi İsnad ve Hidemât-ı Pezuşî, Tahran 1383.
- Fazlullâh, Reşidüddîn *Câmi'ü't-Tevârih*, Çev. Erkan Göksu- H. Hüseyin Güneş, TTK Yayınları, Ankara 2010.
- Ferrier,Josephe Pierre, *Caravan Journeys*, London, 1857.
- Frye, R. N., "Harirud". *The Encyclopaedia of Islam*. 3/207 Ed. B. Lewis, V. L. Menage, CH. Pellat and J.Schact), Leiden 1986.
- Gillett, Michael, "Afghanistan", *Journal Of The Royal Central Asia Society*, C. LIII, London 1966.
- Hudûdü'l-âlem*,Trc. A. Duman-M. Ağarı. Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008.
- İbn Havkâl, *10. Asırda İslam Coğrafyası*, Trc. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004.
- Keane, Augustus Henry, *Asia With Ethnological Appendix*, London 1882.
- Mukaddesi, *Ahsenü't- Takasim*, Çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2015.
- Müstevfî-i Kazvîni, Hamdullah, *The Geographical Part of the Nuzhat al Qulub*, Translated by. Guy Le Strange, Printed of the Trustes of the E. J. W. Gibb Memorial, Leiden 1919.

Nâsır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, Çev. Abdulvahhab Tarzi, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1951.

Pliniy, *The Natural History of Pliniy*, Translated by John Bostock, London, 1890.

Puyan, Resul, *Coğrafya-yı Umumi-yi Vilayet-i Herât*, Meşhed 1388.

Saray, Mehmet, "Afghanistan", *DİA*, C. I, TDV Yayınları, İstanbul 1988.

-----, *Afganistan ve Türkler*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1987.

Semerandi, Abdurrezzak, *Matla-ı Sadeyn ve Mecma-i Bahreyn*, Trc.Asaniddin Urunbayev C. II Özbekistan Neşriyatı, Taşkent 2008.

Strabon, *The Geography of Strabo*, Vol. II, 1856, London.

Strange, Guy Le, *The Lands of the Eastern Caliphate: Mesopotamia, Persia and Central Asia from the Moslem Conquest the time of Timur*. New York 1873.

Terry, Allen, *Timurid Herât*, Wiesbadens 1983.

Tytler, Kerr Fraser, "Afghanistan: A Brief Description", *Journal Of The Royal Central Asia Society*, C. XXIX, 1942.

Vambéry, Arminius, "The Geographical Nomenclature of the Disputed Country between Merv and Herât", *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, New Monthly Series, Vol. 7, No. 9 September 1885.

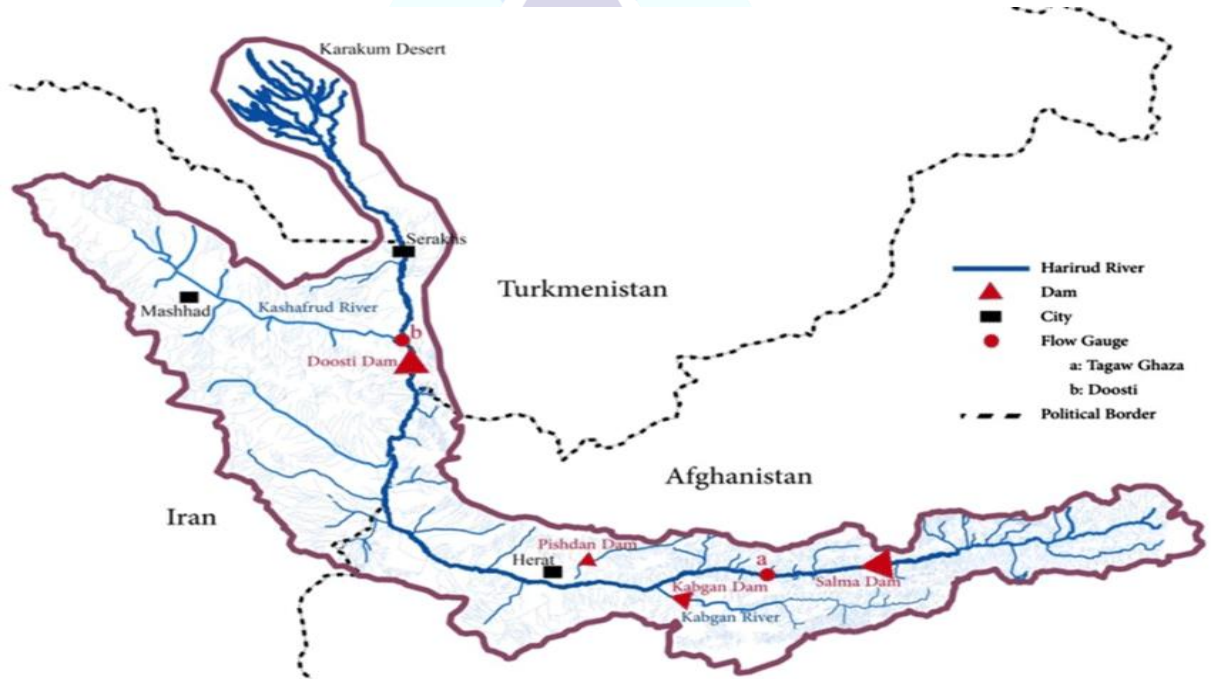
Vambéry, H., *Herât's Importance*, Science, Vol. 5, No. 122, June 5, 1885.

Wahab, S., Yaungerman, B, *A Brief History of Afghanistan*, New York 2007.

Yate, Charles Edward, *Northern Afghanistan: Letters from the Afghan Boundary Commission*, Edinburgh 1888, s. 26-27; Robert Byron, *The Road to Oxiana*, London, 1937.

Yörükan, Yusuf Ziya, *Müslüman Coğrafyacıların Gözüyle Ortaçağda Türkler*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2013.

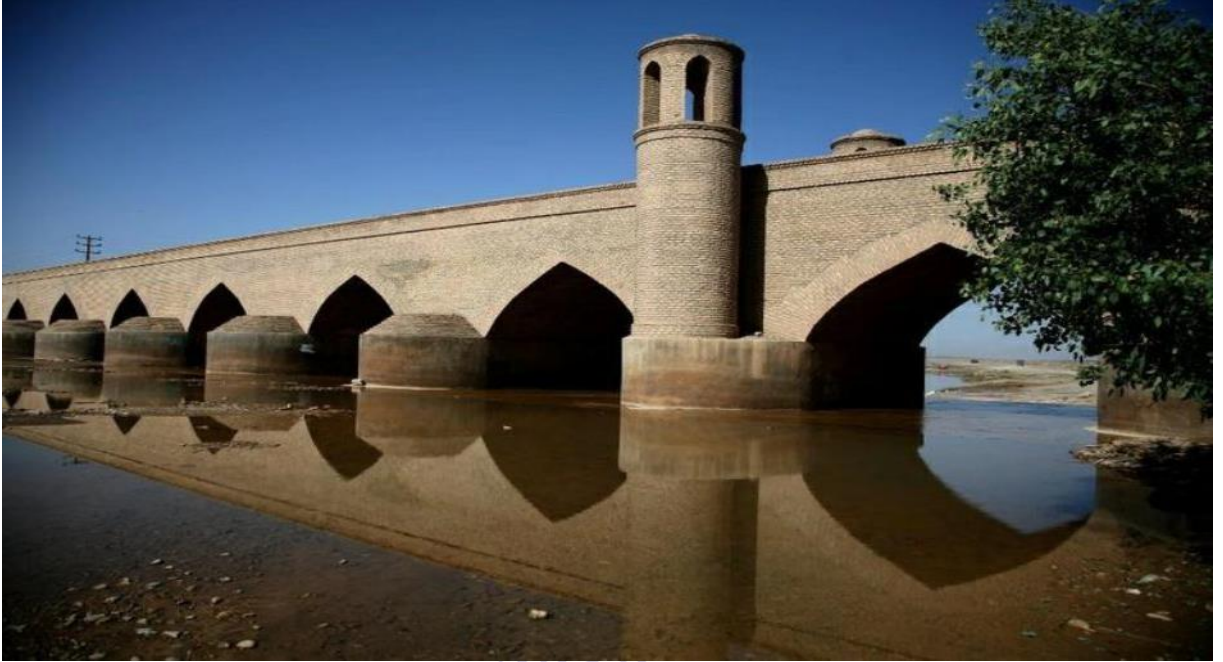
EKLER



Ek1. Tecend Deryâ'nın ilerleyiş güzergâhını gösterir harita.



Ek. 2. Tecend Deryá' dan bir görünüm.



Ek. 3. Pul-i Malan Köprüsü.

Göksel Yolun Yolcuları-Manastır Düzeninin Kötü Şöhretli Keşişleri: Gyrovaglara Dair Bir İkilem

Doktorant Asiye ABDURRAHMANOĞLU*

Özet

Tanrı'yı ve iyiliği arayıp, bulma mottosu ile ömürlerini yollara adayan keşişler, Kilise ve manastır organizasyonları tarafından gyrovag olarak adlandırılmaktaydılar. Onlar ise kendilerine basitçe münzevi demektedirler. Asketik yaşamın bir şekli olan gurbetçilik bahsi geçen keşiş modelinin yollara adadıkları ömürleri için temel hareket noktasıdır. Kilise ve manastır örgütlenmelerine göre bu yaşam şekli serserilik, başıbozukluktur. Münzevi keşişler sürekli yolcu olma hallerini ortodoks kabul ederek, bu yaşam şeklinin İncil'e uygunluğunu savunmaktaydılar. Manastırlar ve Kilise ise itaat ve istikrardan yoksun sürekli gezinme halini sakıncalı bularak yasaklamaktaydı. Bu iki karşıt tutum, Orta Çağ'ın tamamında ve günümüzde konuya dair bir ikilem oluşturdu. Çalışmamız münzevi ya da gyrovag olarak, ömürlerini yollara adayan keşişlerin her iki perspektiften algılanış biçimlerini, kabul ve retlerini ele alıp, bu keşiş tipolojisinin Orta Çağ'daki serüvenine bütüncül olarak göz atmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Gyrovag, Yol, Keşiş

Travelers of the Heavenly Way-Infamous Monks of the Monastic Order: A Dilemma on the Gyrovags

Absract

The monks, who devoted their lives to the roads with the motto of seekind and finding God and goodness, were called gyrovagues by Churc and monastic organizations. They simply called themselves hermits. Expatriation, which is a form of life, is the basiz starting poinst for the aforementioned monk model's life devoted to the roads. According to church and monastic organizarions, this way of life is vagrancy and disorder. Hermit monks accepted the condition of being a constant traveler as orhtodox and defended the compatibility of this way of life with the Bible. The monasteries and the Church, on the other hand, banned the state of constant wandering without obedience and stability as objectionable. These two opposing attitudes created a dilemma on the subject throughout the Middle Ages and today. The our study aims to take a holistic look at the adventure of this monk typology in the Middle Ages by adressing the perceptions, acceptance and rejection of monks who devote their lives to roads,as hermits or gyrovagues, from both perspectives.

Keywords: Gyrovagues, Road, Monk

Giriş

Gyrovagues/Gyrovagi kelimesi sözlük manası olarak sabit bir ikametgâhı ya da lideri olmayan, başkalarının hayırseverliği ve misafirperverliğinden yararlanarak, bir yerden bir yere giden, bir yerde en fazla üç ya da dört gün kalan, hayatını yollara adayan keşişleri tanımlamaktadır. (Older, 2020: 83) Gyrovagues kelimesinin kökenine ve anlamına dair çeşitli

* Çankırı Karatekin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, aasiye002@gmail.com.tr

analizler bulunmaktadır. Fakat uzmanların fikir birliği yaptığı nokta kelimenin klasik Latince bir terim olmadığıdır. Gyrovagues kelimesi tıpkı keşişlerin çileci uygulamaları gibi Yunanca *gyros* (daire, yuvarlak, dönmek, dönüp durmak) ve Latince *vagor* (dolanmak, gezmek, gezinmek) fiilinin eşleştirilmesinden doğan bir melezdir. (Brown, 2003: 43) Dorris Donnelly, *gyrovagues* kelimesinin dönüp durmak, daire oluşturmak anlamına geldiğini ancak bununla birlikte kelimeyi keşişlerin doğasının işaret ettiği gibi konsantrasyon eksikliği, burada ve şimdi mevcut olmama, yok olma hali olarak tanımlamaktadır. (Donnelly, 1993: 43)

Pek çok dinde ve edebiyat eserinde yol ve yolculuk insan yaşamının ve Tanrı'yı arayışının sembolleridir ve hem bireyin önemsizliğinin hem de onun inanç ve çalışma yoluyla tuttuğu kefaretin bir göstergesidir. (Constable, 1977: 6) Hıristiyanlıkta mistisizmin önemli bir yeri bulunmaktadır. Yöntem ve uygulanış şekilleri değişse de amaç bedenini çıktığı ruhsal yolculuğu başarılı bir şekilde tamamlamak ve en nihayetinde Tanrı'ya ulaşarak onunla bir bütün olmaktır. Bu sebeple gyrovaglar, ilk günahın izini taşıyan bedenini bir kefareti olarak ömürlerini yola ve yolcu olma haline adanmışlardır. (King, 2003: 3)

Hıristiyan inanışında bedenini Tanrı ile bir olması için disipline edilmesi gerekliliktir. Bireyin kendisini disipline etmesinin farklı yöntemleri bulunmaktadır. Örneğin sürekli oruç tutmak, et yememek, gecenin büyük kısmını dua ve zikre ayırmak, ıssız yerde ya da çöllerde yaşamak, evlenmemek, topraklarından ayrılmak bir disiplin modelidir ve bu gibi pek çok yöntem en genel manada asketizm olarak adlandırılmaktadır. Çilecilik olarak da bilinen asketizm ölümlü yaşama ait her şeyden kopma, ona sırt çevirme duygusu ile bedenini ayrılma talebinin bir sonucudur. Asketikler, İsa'nın bir vaazında '*dışarı çıkın ve ayrılın*' yönündeki emrini hayatlarına uygulayan (Chadwick, 1958: 14) ve buldukları çevreden, ailelerinden, dünyadan kopma ayrılma yoluyla maddi-manevi değer taşıyan her şeye sırtını çeviren ruhlardır. Gyrovag olarak adlandırılan keşiş modelinin yapmış olduğu zorluklarla dolu yolculuklar asketik yaşamın farklı bir formudur ve sürekli yolda ve yolcu olma halinin hareket noktası ilk günahın kaynağı olan bedeni meşakkatli yolculukla tedip ederek, iyiyi arama, bulma isteğidir.

Gyrovaglar, kendilerini münzevi olarak nitelendirip, yapmış oldukları yolculukların kutsiyetine inanmaktaydılar ancak Kilise ve manastır organizasyonları çoğu zaman onları bir baş belası olarak görmekteydiler. Kilise, daha 5. yüzyıl gibi erken bir tarihte maksat hac bile olsa bir yerden bir yere gitmeyi, '*vagatio*'¹ olarak adlandırıp değersiz görmüş ve bir düzene bağlı olmayan keşişleri kınamıştır. Burada dikkat çekici bir ikileme mevcuttur. Kilise ve manastır örgütlenmeleri gyrovagları serseri, başıboş olarak nitelendirirken, gyrovaglar yapmış oldukları yolculukların adanmışlık seyahatleri olduğunu savunarak, Havarilerin öğretmeni olarak kabul edilen Pavlus'un misyon gezilerine, İncil'de rahat yaşamdan verilen tavizlere yapılan övgülere işaret etmekteydiler. Bu bağlamda gyrovaglar, sabit olmama hallerinin ortodoksluğuna inanmakta, Tanrı her yerde iken bir yerde sabit kalmanın gereksiz olduğunu savunmaktaydılar. Fakat manastır organizasyonlarının gyrovaglara karşı tutumu tüm Orta Çağ boyunca aynı kaldı. Özellikle Orta Çağ'ın son dönemlerine doğru, amacı bilinmeyen sürekli '*yolculuk*' hali daha yüksek bir entelektüel oluşum arayışında olan Kilise'nin keşiş tipolojisine uymamaktaydı. Bu sebeple Kilise, gyrovagların kibar bir dille ikna

¹ Dolaşmak, gezmek, gezinmek, dolanmak

edilerek bir manastır sistemi içerisinde dâhil edilmesine önem vermiş, bu konuda çeşitli politikalar takip etmiştir.

Göksel Yolun Yolcuları

Kendilerini iyiyi ve Tanrı'yı aramaya adanmış insanlar olarak adlandırılan keşişler, kuralları ya da bir çobanları, reisleri olmadan bir kasabadan diğerine, sürekli gezinti halinde oradan oraya dolaşan gezgin bedenlerdir. Gyrovag kelimesi manastır örgütlenmelerinin onları nitelendirmek için kullandığı, aşağılayıcı bir ifadedir ve bu gezgin bedenler kendilerine basitçe münzevi demektedirler. Bazen Deccal'in acıklı habercileri olarak adlandırılırsalar da, birçoğu zamanın ucuz saflığından, kendi karlarını elde etme görevine derhal girişen, insanların ve kiliselerin kırık kalpli umutsuzluğu içinde ıssız yerlere ve tefekkür pratiğine çağrıldıklarına inanan kalplerdir. (Owst, 1923: 97) Hristiyan Batı mistisizminde insan dünyada bir yolcu kabul edilir. Bu seyahat daha asil ve daha farklı bir dünyaya yapılan yolculuktur. Bahsi geçen münzevi keşişler, seyahatlerini bir nevi hac olarak görmekte ve bu nedenle fiziksel manada yapılan yolculuk ister '*ex patria*'² olsun, ister '*ad loca sancta*'³ olsun, dindarlık ve bağlılık eyleminden fazlası, bireyin dini yaşamında, gelişiminde bir basamaktır. (Constable, 1997:5) Eylemi değerli kılan içinde barındırdığı kopuş, vazgeçştir.

Gyrovag olarak adlandırılan yolcu keşişlerin ilk olarak hangi çağda ve ne şartlarda ortaya çıktıklarını tespit etmek zordur. Asketik yaşamın bir şekli olan gurbetçilik-çilecilik unsurlarından beslenmiş olmaları kuvvetle muhtemeldir. Özellikle gönüllü sürgün ya da gurbetçilik uygulamaları ilk Hristiyan keşişler arasında yaygın bir disiplin modeliydi. Kişinin ülkesini terk etmesi ile çıktığı bu yol manevi olarak daha yüksek bir yaşama giden kutsal bir yol olarak tasavvur edilmekteydi. Bu nedenle pek çok keşiş yolun erdeminin ve kutsiyetinin bilincinde olarak en azından ömürlerinde bir kez kendi yurtlarından ayrılarak yollara düştüler. (Constable, 1997: 6) Ortaçağ'ın ilerleyen yüzyıllarında bu gezinmelere hac adı altında daha sık rastlanılmaktaydı ve Kilise sebebi ne olursa olsun resmi görevler haricinde yapılan seyahatlere sıcak bakılmamaktaydı. Ayrıca, *peregrini*⁴ ve grovagues metinlerde pek çok yerde iç içe geçmiştir. Manastırlarda iki ya da üç günden sonra çalışmadan kalmak mümkün değildi ve manastırlarda çalışmadan kalmaya devam eden kişi peregrinus da olsa dolaylı olarak bir gyrovagdı. Manastır sistemlerinin bu keşiş modeline şiddetle karşı olmasının temel sebeplerinden biri çalışmayıp, işleyişe katkı sağlamamalarıydı.

Keşiş olmanın temel prensibi bir manastıra bağlı olmak ve manastır sınırları içerisinde, bir liderin rehberliğinde yaşamaktı. Gyrovaglar, keşiş olmalarına rağmen bir manastırda sabit olarak ikamet etmeye karşıydılar. Manastır düzeninin ve manastır kuralının kendilerinin benimsediği asketik inanışla örtüşmediğini savunmaktaydılar. Özgür ve engelsiz bir adımla Tanrı'ya doğru yürümek gerektiğine (Constable, 1997: 12) ve o her yerde olduğu için bir yerde olmanın ancak tembellik olabileceğine inanıyorlardı. Gyrovaglar, keşişliğin bir numaralı kuralı olan sabit kalma ilkesini ihlal ettikleri için sürekli eleştirilseler de, ilk dönem Hristiyanlığı için özünde kıymetli kabul edilen bir manastır idealini temsil ediyorlar ve ömürlerini yollara adıyorlardı. Gyrovaglar, iki ya da üç kişilik rastgele gruplar halinde, bir

² Kendi ülkesinden, topraklarından ayrılma. Çileci hac olarak da nitelendirilebilir.

³ Kutsal topraklara yapılan seyahat, hac

⁴ Yabancı, yabancı gezgin

hierarchyden yoksun bir vaziyette sürekli olarak dolaşarak yaşamaktaydılar. (Leyser, 2000: 119) Bazen beraberlerinde bir eşeğin ya da katırın bulunduğu da bilinmektedir. Genel olarak ince kıyafetlerle, sefil bir vaziyette köylerden kasabalara, şehirlere yani özetle her yere yolculuk yapabilen insanlardı. Bu sürekli yolcu olma hali, kendilerini adadıkları ve yolculuklarını ve niyetlerini haklı çıkaran evanjelik yaşamı sürdürmeyi, hatırlatmayı amaçlayan bir eylemdi. (Clopper, 1997: 164)

Evsizliğe, sürgüne atfedilen manevi değer, kısmen dünyevi kopukluk yapılan seyahatleri değerli kılmaktaydı. Eski Ahit'te İbrahim'in ülkesini, evini ve tanıdıklarını terk ederek Rab'in göstereceği ülkeye bir gezgin olarak gitmesi anlatılır. Yine İsa'nın kendisi için evini ve ailesini terk edenlere sonsuz yaşamı vaat ettiği söylenir. (Constable, 1997: 5) Amacı ne olursa olsun asketikler için yol ve yolculuk kıymetlidir ve bu bağlamda gyrovaglara göre manastır düzeni kolaylıktır. Onlara göre asıl olan manastırların koruyucu duvarları içinde iyi kalmak değil, her türlü kötülüğün, nefse saldıran şeylerin içinde şeytanla yüzleşerek, temiz kalmayı sürdürmektir. Başka tarikatlara mensup insanlar dünyanın kargaşasından sıkı bir şekilde kendilerini koruyabiliyorlardı ama onların yaptıkları alev alev yanan bir fırının içinde yanmadan kalmaktı. (Geary: 2010: 476) Gezgin keşişlerin ömürlerini adadıkları yol hem fiziki hem manevi yönden zorluklarla doluydu. Hava şartları, dönem dönem maruz kaldıkları saldırılar, vahşi hayvanlar yolu çok daha meşakkatli hale getirmekteydiler. Oysa manastırdaki keşişler için durum çok daha farklıydı. Onların zihinsel ve bedensel işlerinden başka ilgilenecek, korunacak bir durumları yoktu ama onlar, eziyet çekerek, dünyanın farklı halleriyle yüzleşerek, dikkatleri dağılarak hayatta kalmaya çalışıyorlardı. (Geary, 2010: 476) Muazzam bir çilecilik, bir zorluk olmadan göksel olanı kazanmak imkânsızdı ve her ne kadar onların kendilerini yola adanmaları başıboşluk olarak kabul edilse de bu yol göksel olana götüren yoldu.

Hayatını yola adayarak, sürekli yolcu olma durumu bir tercih meselesidir. Pek çok rahibe ve keşişin, manastır düzeninin açık emri olan itaat ve istikrar ilkesini ihlal ederek Mesih'in ve azizlerin hayatları ile ilişkili kutsal yerleri ziyaret etmek, manastır sisteminin katı disiplinliğinden ve rutinlerinden kaçmak ve dahası manastır düzeninin ifade ettiği şekliyle evsiz sürgünler gibi dolaşmak için manastırlarını terk ettikleri bilinmektedir. (Constable, 1997: 3) Buna ek olarak karşıt örneklerle de rastlamak mümkündür. Dönem dönem gyrovag olarak nitelendirilen keşişlerin gezgin hayatı bırakıp, manastır düzenine dönme istekleri olmuştur. Onlara karşı şüpheli ve önyargılı olan manastır idarecileri gyrovagları bünyelerine tam olarak kabul etmeden evvel iki aylık bir deneme süresi koymuşlardır. İki ayın sonunda manastır organizasyonunun içinde kalmayı seçerlerse, 'stabilitas' olarak kabul edilir ve kuralları tekrardan okuyup, yeniden yemin ederlerdi. Bu durumda stabilitas kelimesi, dış dünya ve gyrovaglar *instabilitas* olarak kabul edildiği için iki durum arasındaki karşıtlığı vurgulamaktadır. (Dietz, 2005: 102) Bir olayda manastıra girip, başıbozuk yaşam sürmeyi bırakması yani stabilitas olması tavsiye edilen bir keşişin savunması dikkat çekicidir. "Efendimiz İsa Mesih'in beyaz bir keşiş (Sistersiyen) ya da siyah bir keşiş (Benedikten) olmadığını ve sadece bir fakir olduğunu okuduğumda, başka birinin ayak izlerini takip etmektense onun yolundan gitmeyi tercih ettim" (Bauerschmidt, 2013: 19) diyerek, Mesih'i ve havarileri takip etme temasının sürekli yolcu olma hallerindeki önemini vurgulamaktadır.

Benedikten kuralı istikrarda ısrar etse de keşişlerin çileci dolaşmaları tüm Orta Çağ boyunca devam etti. Bu noktada 12. yüzyıl önemlidir. Manevi bireysellik çağrısının en güçlü hissedildiği 12. yüzyılda keşişlerin çileci seyahatlerinde bir artış meydana geldi. Artan eğilim manastır organizasyonlarının kökeninde gezinme, seyahat olan eylemlere bakış açısını –buna hac da dâhil- değiştirmede. Gyrovaglara ve amacı bilinmeyen gezinmelere karşı manastır büyüklerinin ve ermişlerinin tavsiyeleri konu açısından önemlidir: onlara göre “artık her gün başka yerlere doğru hareket etmek daha az övgüye değerdir. Bu nedenle tek bir yerde oturmak ve orada daha özgürce göksel yaşamın tadını çıkartmak gerekir.” (Constable, 1997: 17) Oysa gyrovaglar, sürekli gezinme, yolcu olma hallerinin eremitik yaşamda kendilerini üstün bir noktaya taşıdığına inanmaktaydılar. Gezici olanların ister hacı, ister dilenci olsun Mesih ve havarilere ilişkin eremitik modeli temsil ettiği savunulmaktaydı. (Clopper, 1997: 168) Manastır düzenleri tarafından üretmeden yani el emeği olmadan sürdürdükleri yaşamlarına yönelik eleştirilerde İsa’nın da el emeği olmadan bir yaşam sürdürdüğünü ve el emeği olmadan sürdürülen gönüllü yoksulluğun İncil tarafından onaylandığını iddia ediyorlardı.

Batı’da dini yaşama dair düşüncelerin şekillenmesinde Aziz Benedictus’un kurallarının önemli bir yeri vardır. Asırlar geçse de gyrovaglar ve özünde gezinme yani vagatio olarak adlandırılan her eylem kınandı. Benedicten keşişlerinin ve düzeninin gyrovaglara yönelik eleştiri ve kınamalarına sabit olma ilkesini ihlal ettikleri için Fransisken ve Dominiken keşişleri de dâhil edildi. Sürekli istikrarsız olmakla suçlanan ve bu eleştiriler karşısında kıvranan Dominiken yazarlar, “yol” temasına sahip çıkarak hem kendilerine hem de gyrovaglara dair savunma yaptılar. Dominiken yazarlar fiziki kabul edilen yolun manevi boyutuna ve değerine dikkat çektiler. Bu eleştirilere dair yapılan savunmalardan en bilindiği Thomas of Cantipré’in savunmasıdır.

“Bu yeni dini tarikatları batıl ve saçma bulan ve onların etrafta dolaşmalarını anlamsız gören eleştirilenlere cevap vermekle sorumluyum: kendi tabirleriyle bu keşişlere ‘gyrovagues’ derler. Evet kardeşlerim, çağrılmaktan ve grovag olmaktan utanmanıza gerek yok...ulusların öğretmeni Pavlus’la berabersiniz...Ve umut ediyorum ki dünyada baskıya maruz kalırsanız, yine de İsa’da barışa sahip olacaksınız... Rahipleri bu şekilde kötüleyen, eleştiren ve alay eden bu insanlar, gerçekten dindar ve Mesih’in gerçek âşıkları olsaydılar, onları ne kadar hoş karşılardı. Kendilerini kurtarmaya adanmış keşişlere ne kadar sevinirlerdi. (Tugvell, 1982: 134)

Yine Thomas bir sözünde “eğer kalın kıyafetleri içinde orada (manastırlarda) huzurun tadını çıkartmak istiyorlarsa, izin verin öyle yapsınlar fakat ince kıyafetler ve yalınayak tüm dünyayı gezen gyrovaglara da karışmasınlar” (Bauerschmidt, 2013: 18) demektedir ve gyrovagların çileciliklerini kutsallaştırmaktadır. Ancak Kilise ve Benedikten merkezli manastır organizasyonlarının gyrovaglara bakış açısı değişmedi. Manastırların gyrovaglara karşıtlığı aslında içeriğinde gezinme barındıran her eyleme karşıtlığının bir yansımasıydı.

Manastır Düzeninin Kötü Şöhretli Keşişleri

5. ve 6. yüzyıllar Batı’da manastır mevzuatında gerçek bir altın çağdır. Bu yüzyıllarda manastır düzenine dair mevzuatlar hazırlanmış ve bu metinler sonraki asırlarda hazırlanan pek çok tüzüğe kaynak olmuştur. Bilinen en ünlü manastır tüzükleri Regula Magistri ve Aziz

Benedictus tarafından kaleme alınan Regula Benedictina'dır. Bu ve bunun gibi kurallar, tüzükler meşru manastır etkinliğini tanımlama, düzenleme ve kontrol etme gibi amaçlara hizmet etmektedir. Regula metinleri bir manastır tipolojisi çizerek, uygun olan ve olmayan davranışların tanımlamasını yapmaktadır. Gyrovagların yaşam tarzına karşıtlığın kaynağı da bu metinlerdir çünkü bunlar komünal yaşamı savunurken tek başına ve manastır duvarlarının dışındaki yaşamı ötekileştirmişlerdir.

Anonim Regula Magistri⁵ ve kısmen de Aziz Benedictus'un metinleri bizlere gyrovaglar olarak adlandırılan kötü keşiş türü ile ilgili önemli bilgiler vermektedir. Bu metinlerde dört çeşit keşişin varlığından bahsedilmektedir. Hiyerarşinin en tepesinde makbul olan keşiş türü olarak senobitler, ikinci olarak ankoritler bulunmaktadır. Üçüncü tür keşiş remobotlar olarak da bilinen sarabaitlerdir ki bunlar metinlere göre aşağılık bir keşiş türüdür. Dördüncü tür keşişler gyrovaglar olarak adlandırılan gezgin keşişlerdir. Aziz Benedictus gyrovagları şu şekilde tarif etmektedir:

"Bunlar yaşamları boyunca asla istikrarlı değildir. Farklı bölgelerde dolaşan, her seferinde üç veya dört gün boyunca başkalarının manastır hücrelerinde misafirperverlik gören gezginlerdir. Daima dolaşıp, asla yerleşmeden kendi istekleri ve iradelerinin peşinden giderler. Her bakımdan sarabaitlerden daha kötüdürler. Sessizce geçmek, bu insanların yaşam tarzları hakkında konuşmaktan iyidir." (St. Benedic, 1997: 7-8)

Gyrovaglar manastır örgütlenmeleri açısından kaba, barbar, görgüsüz ve serseri olarak kabul edilmektedirler. Kendilerine yakıştırılan gyrovag ismi de bu negatif algının bir göstergesidir. '*Gyrovagues*' teriminin anlamı teolojiktir. Eril yükselişin bir göstergesi olarak, cennete uzanan kurtuluş merdivenine tırmanmak yerine gyrovaglar, kelimenin manasal olarak da yansıttığı gibi dünyayı amaçsızca daireler çizerek dolanırlar ve çileci uygulamaları yönsüzdür. (Coon, 2011: 78) Daha derine inerek kelimenin analizini yapan Doris Donnelly, onların seyahat etme eğilimlerini çılgınlığa kapılmak olarak yorumlamakta ve "düşünceye dayalı bir sevgi, ruhu güçlendirmeye dair bir eğilim göstermezler. Tanrı'nın sözünün kalplerine derinlemesine işlemesi için yeterince uzun süre dayanmazlar. Basitçe söylemek gerekirse gyrovag ne dış ne de iç sessizliği korur ve en az düzeyde bile etkili dinleyici olma özelliğine sahip değildir" demektedir. (Donnelly, 1993: 43) Bunun en önemli sebebi bir kuralları ve başrahipleri olmadan kendi kafalarına göre yaşamayı seçmiş olmalarıdır. Ayrıca, regula yazarlarını en çok çileden çıkartan şey gyrovagların manastırın ve ziyaret ettikleri 'gerçek' keşişlerin yaşamlarını altüst etmeleridir. Bütün yaşamlarını çeşitli yerlerde kısa süreli konaklayarak geçiren bu 'sahte' keşişler misafir oldukları manastırlardaki keşişlere kötü örnek olmakla suçlanmaktaydılar. Misafirliğin kolaylığına sığınan gyrovaglar, kaynaklara göre konakladıkları manastırlarda ibadet ve çalışmalara hiçbir zaman katılmıyorlar ve yolculuklarının zorluklarını bahane ederek oruç tutmuyorlardı. (Dietz, 2005: 88) "Ve iki kat fazla yemeden ve içmeden sonra oburluklarına dair her şeyi zahmetli yolculuklarına atfediyorlardı." (Regula Magistri: 1964: 1.21) Regula Magistri'nin yazarı Aziz Benedictus'un aksine gyrovaglardan uzun uzadıya bahsetmekte ve onlara dair toplam altmış iki maddede bilgi vermektedir.

⁵ Çalışmamızda A. Vogüe'ün editörlüğünde hazırlanmış olan Regula Magistri kullanılmıştır. Kaynağa yapılan atıflar bölüm numarası ve maddesi ile gösterilmiştir.

Manastır düzeninin en önemli kurallarından biri şüphesiz istikrardır. Manastır organizasyonuna bağlı şekilde yaşayan keşiş ya da rahibenin, düzene göre kendi kalbinde sonsuza kadar kilitli kalması gerekiyordu. Benedikten kurallarının manastır organizasyonunda ve yaşamında iyice yerleşmesi ile birlikte bir keşişin ya da rahibenin yerinin ancak ve ancak manastır duvarlarının içi olduğu görüşü iyice pekişti. Regula (istikrar, düzen), Benedikten manastırcılığının temel prensibiydi ve ihtiva ettiği mana tartılırsa da, genel olarak bir keşişin bağlı bulunduğu topluluğun yanında ömrü boyunca sabit kalması demektir. (Wathen, 1975: 31-32 ve 37) Bu sebepten ötürü gyrovaglar, istikrarlı olmadıkları için çok ağır sözlerle eleştirildiler ve dolaşma eylemleri başıboşluk, başıbozukluk olarak tanımlandı. 5. Yüzyıl batısında, gezicilik yerini fiziksel manada istikrara doğru belirgin şekilde bırakıyordu. İstikrar, keşişlerin kilise yetkilileri, piskoposlar tarafından daha kolay kontrol edilmelerini sağlıyordu ve bu da manevi faaliyetin bir biçimi olarak gezinmeyi savunmayı giderek zorlaştırıyordu. (Dietz, 2005: 85)

Kökeni ne olursa olsun seyahat etme, yolcu olma arzusu bazen şeytandan gelen bir istek olarak tanımlanmaktaydı. Dini amaçla da olsa yola düşmek isteyen insanın ayak kabısında iblisin olduğuna inandırılır ve bir keşiş manastırdan seyahat etmek gerekçesi ile ayrılmak istediğinde cennete dair konuşmalarla caydırılırdı. (Constable, 1997: 16) Yukarıda da sık sık vurguladığımız üzere Kilise ve manastır örgütlenmeleri resmi görevler haricindeki hiçbir yolculuğu onaylamamaktaydı. Buna şifa aramak, tedavi olmak ya da tedavi etmek maksadıyla çıkılan yolculuklar da dâhildi. 5. Yüzyıldan itibaren toplumda belirgin şekilde görülen yoksullaşma, hijyen ve sağlık denetiminin azalmasına ve salgın hastalıklarının seyrinin belirginleşmesine neden olmaktaydı. Salgın dönemlerinde tedavi olmak isteyen hastalar, özellikle yoksul hastalar, doktorlar manastırlara akın etmekteydiler. Tedavi maksatlı bu seyahatler bile Kilise'nin engeline takıldı ve bu 'vagatio'lar kınama ve yasaklamalarla engellenmeye çalışıldı. (Sebastiani ve Salvatori, 1996: 331) 7.-8. Yüzyıllarda hac yapmak maksatlı olan seyahatlere de sıcak bakılmamaktaydı. Ver Konseyi (755) ve akabinde Friuli Konseyi (796 veya 797), kurala bağlı yaşayan keşişlerin hac yapmasına, Roma dâhil kutsal kabul edilen hiçbir yeri ziyaret edemeyeceklerine dair kararlar aldı. XI. yüzyılda ise keşişlerin genel olarak hacca asimile edilen tüm seyahatleri yasaklandı. Papa II. Alexander'ın bu konudaki emri sonraki pek çok kanonik koleksiyona dâhil edildiğinden önemlidir. Papa, Kalkedon Konsili'nin kararlarına atıf yaparak, keşişlerin sebebi her ne olursa olsun köylerde, şehirlerde, kasabalarda dolaşmasını, gezinmesini yasakladı. (Brundage, 1969: 16) Alınan kararlar ile asırlar içinde gyrovaglara bakış açısı değişmedi.

Benedikten Tarikatı '*ora et labora*' ile yani dua ve çalışma karakterize edilmektedir. Bir manastırda kalan misafir, üç ya da dört günlük misafirlikten sonra manastır örgütlenmesi içinde bulunan işlerden payına düşeni yapmakla sorumluydu. Bu kural, keşişlerin parazit yani gyrovag olmasını engellemeye yönelik alınmıştı. (Böckman, 2011: 110) Ancak gyrovaglar, kaynaklara göre çalışmamak için hemen ortalıktan kaybolurlar, tembelce kalabilecekleri yeni manastırlara doğru yola koyulurlardı. El emeğine dayalı üretimin çok önemli olduğu Benedikten manastırlarında gyrovaglara da bundan ötürü potansiyel parazitler olarak bakılmaktaydı.

"Ruhsal amacın sabitliği olmayan gyrovaglar, tüm kusurların avıdır. Mideleri tarafından bir yerden bir yere sürülürler, oburluk tarafından köleleştirilirler. Bedava yemek elde etmek

için neredeyse her yolu denerler. Onların amansız yeme ve dolaşmalarına sürekli aldatıcı bir kendini haklı çıkartma akışı eşlik etmektedir. Başları tevazu içinde eğik bir vaziyette bir yere varırlar, iki ya da üç gün içinde gururlu ve nankör bir şekilde ayrılırlar.” (Leysner, 2000: 119)

Dahası Regula Magistri'nin yazarı, midelerinin peşinden sürüklendiğini söylediği gyrovagların, yemek yemek niyetiyle başka manastırlara gitmek için acele ettiklerinden, beraberlerindeki eşeği hırpalayıp, bağırıp, dövdüklerinden ve hatta dayaktan neredeyse öldürdüklerinden bahsetmektedir. (Regula Magistri, 1964: 1.48) Yazarın, gyrovagların zalimlikleri yüzünden yarı ölü hale gelmiş eşeğe gösterdiği şefkat barbar, kaba ve merhametsiz olarak nitelendirdiği gyrovagların doğasını yansıtmaya eğiliminin bir göstergesidir. Dahası Regula Magistri'nin yazarı gyrovagları sık sık yalancı olmakla itham etmektedir. “Bir manastıra ya da keşiş hücrelerine vardıklarında çalışamayacak kadar yorgunmuş gibi davranırlardı; yiyecekte daha fazla pay almak için oruç tutmakla ilgili yalan söylerlerdi... Yolculuklarını o kadar zor ve kendilerini o kadar yorgun gösterirlerdi ki, dua etmek için bile yataktan kalkmazlardı.” (Dietz, 2005: 90)

Kilise ve manastır düzenine göre Tanrı'ya ve kurtuluşa giden yol, gyrovagların tuttuğu fiziksel yol değildir. Dahası bu yol Tanrı'dan ayrılan ve cehenneme giden bir yoldur ve oburlukları da gyrovagların başka bir kötücül özellikleridir çünkü baştan çıkartmalar boğaza aittir; aşırı doymuş bir beden zinaya ve başka günahlara açılan bir kapıdır. (Coon, 2011: 85 ve 112) Kararlılık manastır düzeni için çok önemlidir çünkü bağlılık, sadakat ve itaat -üçünü içinde barındırır-, Tanrı'nın burada ve şimdi olduğu, başka hiçbir yerde aranmamasına dair zarif bir farkındalığın göstergesidir. (Donnelly, 1993: 43) Bir yerde sabit olarak ikamet edememeleri onların ruhlarındaki kararsızlığın işaretidir. Fiziksel dengesizlik bir insanın içindeki tüm sorunların kökü ve yansıması kabul edildiği için gyrovaglar büyük bir tehlike olarak görülür ve onların eylemlerini andıran her şey manastır düzenleri tarafından şiddetle kınanırdı. (Merton, 2012: 449) St. Augustine, gyrovagların şeytan tarafından dini yaşamı gözden düşürmek için yetiştirildiğini iddia etmekteydi. “Şeytan, keşiş kılığında bir çok ikiyüzlüleri her yöne dağıttı. Bunlar şehirlerde işsiz, sabit konutsuz, susmayan, dinlenmeden dolaşan adamlardı... özetle onların hatırası yok, duası yok, işi yok, çilesi yok, istikrarı yok, itaati yok.” (Delatte, 1921: 33-34)

Manastır örgütlenmesi açısından gyrovagların sürekli seyahat etme arzuları ve onların yaşam tarzları Hristiyanlığa ve Kiliseye karşı bir hakaret kabul ediliyor ve onların maneviyat olarak adlandırdığı fiziksel eylemleri hor görülüyordu. Manastırlar, dış toplumla ilişki üzerinde tam kontrole sahip olunan mükemmel bir topluluk arayışındaydılar ve gyrovaglar bu kontrolü ve dış dünya ile yakalanan sınırlı uyumu bozuyorlardı. (Dietz, 2005: 93-94) İyi bir Hristiyan için gerçek olan yolculuk içsel olan yolculuktu. Kadın ya da erkek fark etmeksizin evsizlik, gezicilik fiziksel istikrarı her şeyin üstünde tutan Kilise için, kendi otoritesinin sınırlarını aşmaya yönelik ciddi bir tehdit olarak algılanıyordu. Manastır örgütlenmeleri resmi görevleri için manastırlarının dışına çıkan keşişlerle gyrovagları ayırt etmek için şifreli bir kelime belirlemek zorunda kalmışlardı. Belirlenen şifreli kelime 'Benedicite' idi ancak gyrovaglar Regula Magistri'nin yazarına göre gizli kelimeyi öğrenerek, kapısına geldikleri manastırın girişinde neşe ile 'Benedicite' diyerek gerçek keşiş numarası yapmaktaydılar. (Regula Magistri: 1964: 1.51)

Benedikten Tarikatı, din yeminleri ömürlük olmasına rağmen kendilerini dünyayı gezmeye adanmış, manastır yaşamının bozulmuş, yozlaşmış biçimi kabul edilen gyrovaglarla mücadele etmenin gerekli olduğunu savunmaktaydı. (Delatte, 1921: 388) Orta Çağ'ın başlarından itibaren Kilise, monarşiler ve manastır yöneticileri gyrovagları bir manastır örgütlenmesine dâhil etmek için pek çok düzenleme yaptı. Yönetimlerin başıboş olarak nitelendirdiği gyrovaglara karşı olmalarının temelinde istikrarsızlığın yayılması, Kilise barışının bozulması kaygısı vardı. Özellikle Orta Çağ'ın son birkaç asrında gyrovaglar, daha yüksek bir entelektüel arayış içinde olan Batı manastırcılığına tamamen zıt düşmekteydiler. Ancak çilecilik farklı bir versiyonu olan gezicilik hali tüm Orta Çağ boyunca devam etti ve asketizme sıkı sıkıya bağlı pek çok keşişin ilgisini çekti.

Sonuç

Gyrovag olarak adlandırılan keşiş türü manastır organizasyonlarının sabit kalma ilkesini ihlal ettikleri için serseri, başıboş, sahte keşiş, barbar olarak kabul ettikleri keşiş modeliydi. Gyrovagların perspektifinden bakıldığında ise sonuç oldukça farklıdır. Asketik yaşamda önemli yer tutan evsizlik, kopuş, gurbetçilik gyrovagların ömürlük yolculuklarının temel hareket noktasıdır. Manastır örgütlenmeleri için sabit olmamak, üretmeden yaşamak, sürekli yolcu olmak bir kusur iken gyrovaglar açısından bu yaşam tarzı eremitik yaşam formunun en yücesi ve en övgüye değeridir. Aynı şekilde manastır duvarları içinde sürekli kalmak azim, istikrar ve kararlılık göstergesi iken diğer taraf için acizlik, kolaylık, tembelliktir.

Gyrovaglarla ilgili regula metinlerinden başlayarak bu güne dek literal pek çok yorum yapılmıştır. Bu yorumlar gyrovagların doğasına işaret eden kıymetli değerlendirmelerdir ancak görüldüğü üzere konuya dair ikilemin de merkezidir. Kendilerini münzevi olarak adlandıran keşişler Eski Ahit'ten, havarilerin yaşamlarından, İsa Mesih'in tavsiyelerinden hareket ederek yollara düşmüşler, bu şekilde sürdürülen yaşam şeklinin ortodoks olduğuna inanmışlardır. Manastır örgütlenmeleri ve Kilise ise üzerinde kontrol kuramayacağı her eylemi yani merkezinde sabit olmama, yol olan asketik biçimleri, kendi varlıklarına bir tehdit olarak kabul edip yasaklamış, kınamıştır. Buna paralel olarak da gyrovaglar için kullanılan niteleyici kelimeler de iki ayrı uçta toplanmıştır. Kilise ve manastır örgütlenmeleri perspektifinden gyrovaglar serseri, tembel, obur, barbar, başıbozuk; münzeviler için ise kendileri iyiyi arayan, İsa'nın izinden giden, kutsal yolun yolcularıdır.

Kaynakça

Bauerschmidt, Frederick Christian (2013), *Thomas Aquinas Faith, Reason and Following Christ*, UK: Oxford University Press.

Bockman, Aquinata (2011), *A Listening Community: A Commentary on the Prologue and Chapters 1-3 of Benedict's Rule*, Trans.: Matilda Handl-Marianne Burkhard, Collegeville: Liturgical Press.

Brown, Peter (2003), *Rise of the Western Christendom: Triumph and Diversity, A.D. 200-1000*, Oxford: Blackwell Press.

Brundage, James (1969), *Medieval Canon Law and Crusader*, New York: Madison-Milwaukee-Londress.

Chadwick, Owen (1958), *Western Asceticism*, Philadelphia: The Westminster Press.

Clopper, Lawrence (1997), "Langland's Persona: An Anatomy of the Mendicant Orders", içinde, *Written Work: Langland, Labor and Authorship*, Steven Justice ve Kathryn Kerb (Ed.), Philadelphia: University of Pennsylvania Press, pp. 144-184.

Constable, Giles (1997), 'Monachisme et pèlerinage au Moyen Age', *Revue Historique*, Vol. 24, No 1, September, pp. 3-27.

Coon, Lynda L. (2011), *Dark Age Bodies: Gender and Monastic Practice in the Early Medieval West*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Delatte, Paul (1921), *The Rule of St. Benedict: A Commentary*, Trans.: Dom Justin McCann, London: Burns & Washbourne Limited.

Dietz, Maribel (2005), *Wandering Monks, Virgins, and Pilgrims: Ascetic Travel in the Mediterranean AD. 300-800*, Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.

Donnelly, Dorris (1993), "Listening Rule of Benedict", içinde, *Spirituality in Ecumenical Perspective*, E. Gleen Hinson (Ed.), Louisville: Westminster-John Knox Press, pp. 33-50.

Geary, Patrick J. (2010), *Readings in the Medieval History*, Canada: University of Toronto Press.

King, U. (2003), *Christian Mystics: Their Lives and Legacies throughout the Ages*, London: Routledge.

Leyser, Conrad (2000), *Authority and Asceticism from Augustine to Gregory the Great*, Oxford: Clarendon Press.

Merton, Thomas (2012), *The Life of the Vows: Initiation into the Monastic Tradition*, Ed. Patrick F. O'Connell, Collegeville: Liturgical Press.

Older, Steven (2020), *Dictionary of World Monasticism*, USA: McFarlands & Company, Inc. Publishers.

Owst, G. R (1923), *Preaching in Medieval England: An Introduction to Sermon Manuscripts of the Period c. 1350-1450*, Cambridge: Cambridge University Press.

Regula Magistri (1964), *La Regle du Maître*, Adalbert de Vogüé (Ed.), Paris: Les Éditions du Cerf.

Sebastiani, Brunella ve Salvatori, Giuseppe (1996), 'Doctor, Chemist and Professional Ethics in XI and XII Century', *Health Information Management: What Strategies?*, *Proceedings of the 5th European Conference of Medical and Health Libraries*, Portekiz, 18-21 Eylül 1996, pp. 330-334.

St. Benedict (1997), *The Rule of Saint Benedict*, Abbot Parry Osb-Esther de Wall (Çev.), Trowbridge: Gracewing Publishing.

Tugwell, Simon (1982), *Early Dominicans: Selected Writings*, USA: Paulist Press.

Wathen, Ambrose (1975), "Conversatio and Stability in the Rule of Benedict", *Monastic Studies*, Sayı: 11, April, pp. 1-44.

Altay Türklerinin Bağımsızlık Arayışında Çoros-Gurkin'in Siyasi Faaliyetleri

Dr. Öğr. Üyesi Ali TORAMAN*

Özet

Altayların tarihi çok eskilere dayanmakta, hatta birçok bilim adamı tarafından Türklerin en eski yurdu olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte günümüz Altay Türkleri konu edildiğinde genellikle Altay Cumhuriyeti sınırları içerisinde yaşayan Türk nüfus akla gelir. Günümüzde Rusya'ya bağlı özerk bir siyasi yapıya sahip olan Altay Cumhuriyeti, Rusya'nın güneyinde yer alır ve Kazakistan, Moğolistan, Çin, Hakas Özerk Cumhuriyeti, Tuva Özerk Cumhuriyeti ile sınırdadır. Çarlık Rusya iktidarının yıkılıp, Sovyet Rusya iktidarının kurulduğu ilk yıllarda, Altay Türkleri de bağımsızlık yolunda mücadeleler vermiştir. Bu mücadelelerde Altay Türkleri arasında öne çıkan isimlerden birisi de Grigoriy İvanoviç Çoros-Gurkin'dir. Çoros-Gurkin günümüz Altay Cumhuriyeti sınırları içerisinde doğmuş, Altayların Çoros boyuna mensup bir Altay Türkü'dür. Kendisi tüm Güney Sibirya'nın ilk Türk ressamı olmakla birlikte, eğitim ve siyasi alanlarda da faaliyet göstermiştir. Çoros-Gurkin, hem sanat eserlerinde hem eğitim-öğretim faaliyetlerinde hem de Altay Duması'nda Altayların ve Altay Türklerinin bağımsızlığı için çalışmalar yürütmüştür. Siyasi bir organ olarak kurulan Altay Duması'nın liderliğini yapmış, bağımsız bir Altay Cumhuriyeti için faaliyetler yürütmüştür. Yaptığı faaliyetlerden dolayı Sovyet Rusya iktidarı tarafından önce "halk düşmanı" ilan edilmiş, ardından tutuklanarak hapse atılmıştır. Daha sonra Moğolistan'a sürgün edilen Çoros-Gurkin, tekrar Altay'a döndükten sonra Stalin zamanında yeniden tutuklanmış ve katledilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Altaylar, Altay Türkleri, Çoros-Gurkin, Sovyet Rusya, bağımsızlık

The Political Activities Of Choros-Gurkin in the Seeking Independence of Altai Turks

Abstract

The history of the Altai goes back to ancient times, and is even considered by many academics to be the oldest homeland of the Turks. However, when the present-day Altai Turks are discussed, the Turkish population living within the borders of the Altai Republic usually comes to mind. Today, the Altai Republic, which has an autonomous political structure under Russia, is located in the south of Russia and borders with Kazakhstan, Mongolia, China, Khakas Autonomous Republic, Tuva Autonomous Republic. In the first years of Soviet Russia's power, which was established after the collapse of the Tsarist Russia, Altai Turks started to struggle for independence. One of the prominent figures among the Altai Turks in these struggles is Grigoriy Ivanovich Choros-Gurkin. Choros-Gurkin is an Altaic Turk, who was born within the borders of today's Altai Republic and belongs to the Choros tribe of the Altays. Although he was the first Turkish painter of all of Southern Siberia, he also worked in the fields of education and politics. Choros-Gurkin has worked for the independence of Altai and Altai Turks both in works of art, in educational activities and in the Altai Duma. He led the Altai Duma, which was established as a political body, and carried out activities for an independent Altai Republic. Due to his activities, he was first declared "enemy of the people" by the Soviet Russian government, and then he was arrested and imprisoned. Choros-Gurkin, who was later exiled to Mongolia, was arrested again and murdered during Stalin's time after returning to Altai.

Keywords: Altai, Altai Turks, Choros-Gurkin, Soviet Russia, independence

* Amasya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, alitoraman84@gmail.com

Giriş

Altay Türkleri Güney Sibirya'da bulunan ve günümüzde Altay Cumhuriyeti olarak adlandırılan Rusya'ya bağlı özerk bölgenin sınırları içerisinde yaşayan Türk halkıdır. Bu bölge tarih boyunca birçok Türk devletinin ve diğer bazı devletlerin hâkimiyeti altına girmiştir. İskitler, Hunlar, Göktürkler, Uygurlar, Kırgızlar bu bölgeye hâkim olmuş Türk devletleri olmakla birlikte; Moğollar, Cungarlar, Çarlık Rusya ve onun ardından Sovyet Rusya bu toprakları ele geçiren diğer devletler olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısında Rusya tarafından istila edildikten sonra günümüze kadar Rusya hâkimiyetinde kalan Altay Türkleri çeşitli boylar halinde varlığını sürdürmüştür. Bu boy teşkilatı günümüzde de halen devam etmekte ve Kuzey Altaylarda Tubalar, Çelkandılar, Kuğu Kişiler, Kumandinler; Güney Altaylarda ise Altay Kişiler, Telengitler, Teleütler, Telesler olarak bilinmektedir (Somuncuoğlu, 2002: 141; Ekeyev, 2014: 76-77; Küçükballı, 2019: 22). Rusların istilasından sonra bu Altay Türkü boylar, yoğun bir Hristiyanlaştırma ve Ruslaştırma politikasına maruz kalmışlardır. Bu politikalar doğrultusunda Altay Ruhani Misyonu kurularak Hristiyanlaştırma çalışmaları başlamış, Hristiyan olmayan Altay Türklerine kilise çevresinin en az altı km yakınlarında inançlarını yerine getirme izni verilmemiştir. Hristiyan olanlara ise başta maddi olmak üzere çeşitli yardımlar sağlanmıştır. Diğer taraftan Altay topraklarına Rus köylüleri getirilip yerleştirilerek Ruslaştırmaya da hız verilmiş, yerli halkın elindeki verimli topraklara el konularak, getirilen bu Rus köylü çiftçilerine dağıtılmıştır. Ayrıca yerli halk vergiye bağlanmış, kendi topraklarında ikinci sınıf insan muamelesi görmeye başlamıştır (Somuncuoğlu, 2002: 141-142).

Altay Türklerinin maruz kaldığı bu durum onları huzursuz etmekle birlikte zaman zaman bağımsızlık arayışı içine girmelerine de zemin hazırlamıştır. Bunlardan birisi Rusya'nın 1905'te Japonya'ya yenilmesi ve 1905 Rus devrimi ile başlayan hareketlenmedir. Bu devrimin bir özgürlük ve liberal hava yaratması Altay Türklerini de harekete geçirmiş, Anuçin önderliğinde bağımsız bir devlet kurma çabaları başlamıştır. Bu faaliyetler 1918-19 yıllarında da devam etmiş hatta Sovyetleri kendileri için tehlike olarak gören Altay Türkleri, Kızıllara karşı Beyazların safında yer alsa da Bolşevik Devrimi gerçekleşmiş ve Sovyet iktidarı kurulmuştur (Somuncuoğlu, 2002: 143). Altay Türklerinin bağımsız bir devlet arayışı Sovyet döneminde de devam etmiştir. Bu dönemde Altaylarda bağımsız bir devlet kurmak için faaliyet gösterenlerden birisi de Çoros-Gurkin olmuştur.

Tam adı Grigory İvanoviç Çoros-Gurkin olarak zikredilen ve Altay Türklerinin Çoros boyuna mensup olan bu kişi, günümüz Altay Cumhuriyeti'nin başşehri Gorno-Altaysk'ın yakınlarında bir köy olan Ulala'da 1870'te doğmuştur. İlköğrenimini bu köyde tamamlayan Çoros-Gurkin, 1896-97 yıllarında St. Petersburg'a gitmiş ve burada İ.İ. Şişkin'den resim dersleri almıştır (Gonçarık, 2010: 7). 1903'te Altay'a geri dönen Çoros-Gurkin, Anos adındaki köye yerleşmiştir. Altay Türklerinin hatta Güney Sibirya Türklerinin en önemli ve yetenekli ressamı olan Çoros-Gurkin, yerleştiği bu köyde inşa ettiği evini aynı zamanda atölye olarak da kullanmış ve en ünlü resimlerini de burada yapmıştır (Bedereva, 2011: 15; Toraman, 2018a: 92). Burada aynı zamanda Altay Türklerinin ilk sanat okulunu da açmış, öğrenci yetiştirmeye başlayarak, Altay Türkü gençlerin bilimde, sanatta, medeniyette ilerlemeleri ve gelişmeleri, aydın birer insan olmaları için çalışmalar yürütmüştür (Matoçkin, 2009: 127; Toraman, 2018b: 124). Altaylar için yaptığı bu kültürel faaliyetlerin yanında siyasi faaliyetlerde de aktif rol

oynamıştır. Altay Türklerinin geleceği ve gelişmesi, ilerlemesi ile ilgili birçok farklı alanda canla başla faaliyet göstermiş olmakla birlikte, bu çalışmada siyasi alandaki faaliyetleri ele alınacaktır.

Bağımsızlık Arayışında Çoros-Gurkin'in Siyasi Faaliyetleri

Çoros-Gurkin, bütün hayatını Altayların gelişmesi, ilerlemesi, bağımsız bir hayat sürmesi uğruna harcamıştır. Bunu yalnızca siyasal faaliyetlerle değil, eğitim, sanat, kültür, yayın gibi alanlarda da yürütmüştür. Siyasi faaliyetlerinin en yoğun dönemi ise Bolşevik Devrimi'nden sonra başlamıştır. Çünkü Çoros-Gurkin, bu devrimi Altayların geleceği açısından tehlikeli ve endişe verici olarak görüyor, Altayların ve Altay Türklerinin geleceği ve bağımsızlığı için faaliyet göstermek gerektiğine inanıyordu. Bu düşünceyle Dağlık-Altay Duması'nda 1917-1919 yıllarında liderlik yaparak, Altay'da özerk bir cumhuriyet kurulması, Altaylıların da diğer halklarla eşit haklara sahip olabilmesi yönünde faaliyet göstermiştir. Bu siyasi bağımsızlık düşüncesi ile Güney Sibiry'a'nın tüm Türk halklarının dâhil edilebileceği "Karakorum" adında bir devletin kurulması planlanmıştı (Toraman, 2018a: 94).

Dağlık-Altay Duması'nın Kurulması ve Faaliyetleri

Altay bölgesi, Çarlık Rusya'nın hâkimiyeti altına girdikten sonra idari anlamda, Rusya'nın bir parçası haline geldi ve ilk olarak Tobolsk eyaletinin Kuznetsk bölgesine bağlandı. 19. yüzyılın başlarındaki idari reformdan sonra ise Tomsk eyaletinin Biysk bölgesine bağlandı. Altaylı Türkler de "Yabancılar (İnarotsı-Rus olmayan)" millet olarak kendi özyönetim organlarına sahip değillerdi. Buranın idari yönetimi de ekonomik ve gündelik yaşamın bölgesel özelliklerini dikkate almamış ve genellikle Altayların gelenek ve göreneklerini ihmal etmişti (Çedurova, 2020: 9).

Bu devrim, Rusya'daki halkların farkındalığının artmasına yardımcı oldu çünkü Bolşevik hükümeti Rusya'da yaşayan tüm halklara kendi kaderini tayin hakkının verildiği bir hüküm yayınladı. Bu durum Rusya'daki diğer Türk halkları gibi Altay Türkleri arasında da siyasi bağımsızlık düşüncesi ve kendi devletlerini kurma fikri doğrultusunda çalışmaların başlamasını tetikledi. Böylece Dağlık-Altay'daki ulusal harekete Türk aydınlardan, din adamlarından ve zenginlerden oluşan bir kısım temsilci başkanlık etmeye başladı. Bu harekete katılan bazı sosyal gruplar da mevcuttu ve bunların temsilcilerinin kendi çıkarları ve hedefleri olmakla birlikte ortak düşünce: Dağlık-Altay bölgesinde siyasi eşitlik ve özyönetim elde etmek, ayrıca I. Dünya Savaşı'nda cephe gerisinde çalıştırılmak üzere seferber edilmiş Altaylıların geri dönüşünü sağlamaktı (Çedurova, 2020: 9).

1917 ilkbaharında, Tomsk Eyaleti Halk Meclisi'nin 1. oturumundaki çalışmalar sırasında Çoros-Gurkin, Dağlık-Altay'ın bağımsızlığı konusunu gündeme getirdi. Toplantıya 522 delege, Halk Meclisi oturumlarına ise en az 800 kişi katılmıştı. Bunlar; siyasi partilerin temsilcileri, işçilerin, köylülerin ve askeri vekillerin konseyleri, köylü birliği, Tomsk Geçici Kamu Düzeni Komitesi, yerel gazetelerin ve diğer kamu kuruluşlarının yazı işleri müdürlükleri idi. Oturumun gündemindeki sonuncu ve on sekizinci konu, Çoros-Gurkin'in yaptığı konuşmayla "Rus olmayanlar (inarotsı)" meselesiydi (Çedurova, 2020: 9). Toplantı delegeleri, bir kurucu meclis işleviyle Altay kongresi toplanması; özel kültürleri ve yaşam tarzları, yaşadıkları yerlerin tamamen özel coğrafi, etnografik ve toprak koşulları sebebiyle Biysk ve Kuznetsk illeri sınırlarında yaşayan Altaylıların, Şorların, Teleütlerin kendi kaderini

tain etme ve kendi özyönetimlerini kurma hakkını Altay'ın yerli halkına vermiştir (Kolotkin ve Vklad, 2015: 136).

Söz konusu kongre delegelerinin seçimi sadece Biysk'te değil, Kuznetsk ilindeki ilçe ve köy toplantılarında da gerçekleşti ve Rusların azınlıkta olduğu ilçelerde yaşayan Rus nüfusuna da kongre çalışmalarına katılmak için nispi temsil hakkı verildi. Bu kongre 1 Temmuz 1917'de Biysk'te çalışmaya başladı ve kongre çalışmalarına, Altay eyaletinin Biysk ilinden ve Tomsk eyaletinin Kuznetsk ilinden altmıştan fazla temsilci katıldı. Kongrenin başkanlığına ise Çoros-Gurkin seçildi (Çedurova, 2020: 10).

En önemli konusu Altay'ın yerel özyönetimini oluşturma meselesi olan kongrede, arazi, eğitim ve işbirliği gibi konular da değerlendirilmek üzere gündeme getirilmiştir. Özellikle yerel özyönetim ile ilgili olarak mutabık olunan konu; Tomsk Kongresi'nin çalışmaları sırasında, Dağlık-Altay'daki yerli halka kendi kaderini tayin hakkı tanınması ve bağımsız yerli birime ayrılmaları konusundaki talebin daha üst mercilere bildirilmesi, bu süre içerisinde geçici olarak Altay Duması isminde bir yürütme organı kurulması kararı idi (Çedurova, 2020: 10). Bu karar gereği kurulan Altay Duması'nın ise bir an önce teşkilatlanıp işe başlaması gerekiyordu ve kararın ardından ilk olarak, isminin Dağlık-Altay Duması olması ve teşkilat yapısının ise; idari ve adli, mali ve bütçe, istatistik, sigorta, arazi kolonizasyonu, ziraat, polis, sağlık ve veterinerlik, el sanatları, halk eğitimi, nüfusun ekonomik refahı, iletişim yolları, gıda ve emeği teşvik etme gibi on dört bölümden oluşturulması kararlaştırıldı. Ancak on dört dairenin tamamının bir an önce kurulmasının imkânsız olması nedeniyle öncelikle, idari ve adli, mali ve ekonomik, halk eğitim ve arazi meclisi olmak üzere dört daire oluşturulmasına karar verildi (Çedurova, 2020: 10).

Kurulan bu Dağlık-Altay Duması'nın kendisi de bir başkan ve dört üye olmak üzere beş kişiden oluşturuldu. Duma üyelerinin dört tanesi Biysk'in yerli halkları arasından, bir tanesi de Kuznetsk'ten seçilmiş ve Kuznetsk'in yerli halkı arasından seçilen Duma üyesine de üç kişilik özel bir bölümünün tahsis edilmesi öngörülmüştür. Biysk şehri Duma merkezi olarak belirlendi, Kuznetsk ilinden seçilen üyenin konumu ise Kuznetsk yerli halkının takdirine bırakıldı. Yönetim ise şu şekilde belirlendi; Çoros-Gurkin, Dağlık-Altay Duma Başkanı olacak; S.S. Borisov, D.M. Torbokov, K. Eguekov da dumanın üyeleri olarak seçileceklerdi. Dağlık-Altay Duması'nın yönetim organı oluşturulduktan sonra, ekonomik durumun kötüleşmesi ve gıda sorununun ağırlaşması ile bağlantılı olarak, A.N. Plekhanov başkanlığında bir gıda-ekonomi departmanı kuruldu (Maydurova, 1991: 120-125; Pahayev, 2005: 98-103; Maydurova, 2002: 55-58).

Diğer taraftan yukarıda bahsedilen kongrede kabul edilen "üst mercilere başvuru" kararı gereğince, oluşturulan bu Duma'nın tanınması için Bolşevik hükümetine başvuruda bulunmuş ancak başvuruları kabul edilmemiştir. Başvuruların sonuçsuz kalması üzerine Çoros-Gurkin, Biysk'teki "Özgür Vatandaş" gazetesi aracılığıyla 17 Temmuz 1917'de halka duyurmak üzere şunu yazmıştır: "... Altay halk kongresinde, halk iktidarı organı olarak bir yürütme komitesi seçildi ve Dağlık-Altay Duması ismini aldı. Hükümetin organlarından biri olan bu Dağlık-Altay Duması, merkezi halk iktidarından çıkan tüm emir ve yasaları uygulayacaktır. Dağlık-Altay Duması, Altaylıların tüm ihtiyaçlarından ve yaşamlarının iyileştirilmesinden sorumlu olacaktır. Altaylılar, herhangi bir özerklik veya ayrılma hayali

kurmazlar ve bunu düşünmek bile istemezler! Altaylıların istekleri, tam özgürlüğü pekiştirmek için diğer tüm Rus yürütme komiteleriyle eşit koşullarda çalışmaktır...” (Çedurova, 2020: 11).

Bolşevik hükümeti, Duma'nın faaliyetlerini tanımayınca, Çoros-Gurkin, Altay İl Yürütme Komitesi'ne başvurmuş, bu komitenin 28 Ağustos 1917'deki toplantısında, Dağlık-Altay Duması'nın örgütlenmesiyle ilgili kararlarının onaylanması kabul edilmiştir. Bunun üzerine konuyla ilgili Bolşevik hükümetine dilekçe verilmesi sorunu gündeme geldi ve komitenin üyesi olan S.S. Borisov, bu işle görevlendirildi. Diğer taraftan Dağlık-Altay Duması, her ne kadar resmi olarak tanınmasa da faaliyetlerini yürütmeye devam etmiş, Çoros-Gurkin de Ekim 1917'de Rus olmayan yerli halkın meselesini görüşmek üzere İçişleri Bakanlığı'na başvurmuştur (Çedurova, 2020: 11).

Duma'nın yasal konumu ve statüsü belirlenemediğinden, kendisini farklı durumlarda, farklı şekilde konumlandırdı. İlk başta Dağlık-Altay Duması'na Biysk ve Kuznetsk illerindeki Rus olmayan nüfusun merkezi organı olarak yasal güç verilmeye çalışıldı. Bu sıfatla, 24 Ağustos 1917'de Duma, Biysk bölgesinin güney ilçelerinin idari tabiiyetleri konusunu gündeme getirdi ve halktan, etnik ilişkiler bağlamında Rus köylülerinin bir kısmının, ağırlıklı olarak Altaylıların olduğu ilçelerden, ağırlıklı olarak Rus nüfusa sahip ilçelere yeniden yerleştirilmeleri konusunda bir seçim yapılması istendi. 1917 yılının Ekim-Aralık ayları arasındaki dönemde Duma, Biysk ilinin dağlık kesiminde yaratmayı umduğu yeni bölge içerisinde yerel bir özyönetim organı olarak hareket etti. Bu kapasitede Biysk ili ve Altay eyaleti mahalli idari birimlerinin yanı sıra merkezi makamların da desteğini aldı (Maydurova, 1991: 120-125; Maydurova, 2002: 55-58).

Duma, 1917 yılının Aralık ortalarında düzenlemeler yaptı ve konseylerle işbirliğine doğru bir yol aldı ayrıca Rus olmayan ve köylü milletvekillerinden oluşan yerel konseyler kurmaya başladı. 13 Ocak 1918'de Dağlık-Altay halkının ulusal-bölgesel kendi kaderini tayin hakkını öncelikli olarak uygulama niyetini beyan etti. Biysk ve Kuznetsk illerinin dağlık kısımlarından, Dağlık-Altay bölgesini ayırma ve oluşturma hedefini ortaya koydu. 12 Şubat 1918'de, Biysk bölge meclisinin kararına katılmayan Dağlık-Altay Duması yetkilileri, Dağlık-Altay'ı hedefleri doğrultusunda bölgeden ayırdılar. Özerkliğin yasallaştırılması, 6-12 Mart 1918 tarihleri arasında Ulala'daki Kurucu Kongre çalışmaları sırasında gerçekleşti (Maydurova, 1994: 44).

Yetkililer arasındaki çatışma, kalifiye uzmanların eksikliği ve bütçe yetersizliği, Duma'nın faaliyetlerinin planlandığı şekilde yapılmasına imkân sağlamadı. Yine de Duma, idari ve adli bir departman, bir arazi konseyi, bir halk eğitimi departmanı, bir gıda-ekonomik ve finans departmanı kurmayı başardı. Duma üyeleri, tarım reformu, halk eğitimi, ana dilde eğitim, ulusal sanatın geliştirilmesi, çeşitli işbirliği biçimlerinin yaratılması, halka gıda sağlanması, yerleşim alanlarının iyileştirilmesi, Dağlık-Altay tarihinin hazırlanması ve yazılması gibi konularda program yapılmasını içeren belge taslakları hazırladılar. Dağlık-Altay Duması, resmi bir otorite olamamasına rağmen, Temmuz 1917'den Şubat 1918'e kadar yerel yönetim organlarının karakteristik işlevlerini yerine getirdi, halk tarafından desteklendi ve Altay'ın ulusal-bölgesel olarak kendi kaderini tayin hakkını oluşturmasının temelini attı. Özerk bir Dağlık-Altay toprakları ve sınırları belirleme çalışması yürüttü (Çedurova, 2020: 12). Ancak

bu çalışmalarından dolayı Sovyet Rusya'nın takibine maruz kalmıştır. Ruslar, öncelikle bu ulusal hareketi ve Çoros-Gurkin'i itibarsızlaştırmaya çalışmışlar, onu önce "Burjuva Milliyetçisi" (Mihaylov, 2014: 3) olarak, daha sonra da "Halk düşmanı" olarak ilan etmiş ve suçlamışlardır. Ardından tutuklanmış ve kendisiyle faaliyet gösterenlerden bir kısmıyla birlikte Biysk hapisanesine atılmıştır (Gonçarik, 2011: 153).

Çoros-Gurkin'in Sürgün Yılları, Altay'a Geri Dönüşü ve İdam Edilmesi

Yukarıdaki faaliyetlerinden dolayı tutuklanarak hapse atılan Çoros-Gurkin, hapisanedeyken, uzun yıllar enerji, para, güç ve emek harcayıp, Altay halkının ulusal hazinesi olarak düşündüğü ve biriktirmek zorunda kaldığı sanat eserlerini yağmalanmaktan kurtarmak için Moğolistan ve Tuva'ya gitmek zorunda kalmıştır. Anos'taki evinde hasta eşini ve kızı Angelina'yı bırakarak, Vasili ve Gennadi adlarındaki iki oğlu ile birlikte Moğolistan'a gitmek üzere yola çıkmıştır. Çoros-Gurkin bu yolculuğu: "Ocak 1919'da zulümden kaçarak Moğolistan'a gittim" (Erkinova ve Şastina, 2020: 32) sözleriyle ifade etmiştir. Onun bu yolculuğu hapisanede veya baskı altında yaşamak yerine bir süre vatanını terk ederek zorunlu yolculuğa çıkmak şeklinde ya da sürgün hayatına maruz kalmak olarak değerlendirilebilir.

Moğolistan'da bulunduğu yıllarda Altayların bağımsızlığı konusunda siyasi faaliyetlerde bulunamamış ancak yaptığı resimlerde, eserlerinde Altayların bağımsızlığını vurgulayan konuları ön plana çıkarmıştır. İfadelerinde de Altayların hayatını, kültürünü, inançlarını araştırıp toplamayı, zenginliklerini örf-adetlerini, milli değerlerini yok olmaktan kurtarmayı kendisinin bir görevi olarak saymıştır. 1921-1922 yılları arasında Moğolistan ve Tuva'da oluşturduğu eserlerinin esas konusu özgürlük teması olmuş ve bu yıllardaki yapıtlarına "Özgür Altay" adını vermiştir.

Sürgün yıllarının ardından 1925'te Altay'a geri dönebilmek için izin çıkarmış ve aynı yıl da dönmüştür. Aktif siyasi faaliyetlerde bulunamamış olsa da kültürel olarak Altayların özgürlüğü konusunda çalışmalarına tekrar Altaylarda, ömrünün sonuna kadar devam etmiştir. Altaylarda, Han-Altay adındaki tablosunu ikinci çiziminde, Altay'ın dağlarındaki buzulları, kayaları, ağaçları daha cılız çizmiş ve Altayların özgürlüğünü kaybettiğini, zayıfladığını anlatmaya çalışmıştır. Bu tablo onu hapseden ve Moğolistan'a gitmeye mecbur bırakanları iyice kızdırmıştır (Dilek, 1997: 182). Özgür ve bağımsız bir Altay için faaliyet gösteren, eserlerinde de bu konuları sık sık yansıtan Çoros-Gurkin, bu faaliyetlerinden ve Han-Altay tablosunun ikinci çiziminden sonra tekrar tutuklanmıştır.

31 Mayıs'ta Rusya Sovyet Federatif Sosyalist Cumhuriyeti Ceza Kanunu'nun 58. maddesinin 2., 4., 11. paragrafları uyarınca tutuklama ve kovuşturma yaptırımı ve 122 sayılı arama ve tutuklama emri (Erkinova ve Şastina, 2020: 38) gereğince, 1936 yılında KGB tarafından Novosibirsk'e çağrılan ve Dağlık-Altay Duma'sının eski bir üyesi sıfatıyla iki hafta sorguya çekilen Çoros-Gurkin, 12 Haziran 1937 yılında Elikmonar'da geçici hapisane olarak kullanılan havasız bir ahıra kapatılmak suretiyle tekrar tutuklanmıştır (Tudeneva, 2005: 144-145). Daha sonra Oyrot-Tura ismindeki köye götürülüp, hapisane olarak kullanılan tuğla fabrikasına kapatıldı (Kindikova, 2014: 51-53). Burada hakkında dava açılıp yargılandıktan sonra, 18255 sayılı dava gereğince hakkında: "Japon ordusu adına isyancı faaliyetler yürüttüğü gerekçesiyle idam edilmesi ve şahsi mallarına el konulması" kararı verilmiştir.

Mahkemenin ardından 11 Ekim 1937’de kurşuna dizilen Çoros-Gurkin’in nereye gömüldüğü halen bilinmemektedir. 29 Mart 1950 yılında ise Altay Bölge Mahkemesi tarafından hakkında aklama kararı verilmiştir (Erkinova ve Şastina, 2020: 38).

Sonuç

Altay Türklerinin Çoros boyuna mensup Çoros-Gurkin, hayatı boyunca Altay Türklerinin ve Altayların özgürlüğü uğruna mücadele etmiştir. Bu mücadele ve amaç uğruna her yolu denemekten geri durmamış, hem siyasi hem de kültürel alanlarda sayısız çalışmalar yapmıştır. Hayatı boyunca Altayları her yönüyle resimlerine yansıtan bir şaheserdir. Onun siyasi çalışmaları kendi dönemindeki Altay Türklerine bir ışık olmakla birlikte, kültür ve eğitim çalışmaları da bir rehber, bir tarihi vesika özelliği taşımıştır. Zira günümüze ulaşan birçok eseri Altayların ve Altay Türklerinin tarihleri, inançları, örf-adetleri, dağları, coğrafyası hakkında çok değerli bilgiler vermektedir. Ancak onun özellikle siyasi faaliyetlerinin ve çalışmalarının sonuca ulaşmadığını, bununla birlikte kendisinin de hayatına mal olduğunu görüyoruz. Onun özgürlük düşüncesine şiddetle karşı çıkan Sovyet Rusya, binlerce kişinin ölüm cezasına çarptırılıp, binlerce kişinin de sürgün ve çalışma kamplarına gönderildiği Stalin’in “Repressiya” döneminde, Çoros-Gurkin’i de ölüm cezasına çarptırarak kurşuna dizmiştir. Sonraki yıllarda hakkında verilen aklama kararı da onun suçsuz yere öldürüldüğünü ortaya koymaktadır. Hakkında asılsız bir suçlama yapılarak katledilen Çoros-Gurkin’in günümüzde bir mezarı dahi yoktur.

Kaynakça

Bedereva, İ. A. (2011), *Evolutsiya Folklorno-Mifologičeskoy Sistemi v Russkoy Literature Gornogo Altaya*, Gorno-Altaysk: GAGU.

Çedurova, E. M. (2020), “G. İ. Çoros-Gurkin i Altayskaya Gornaya Duma”, içinde, G. İ. Çoros-Gurkin i Sovremennst, N. V. Ekeyev (Ed.), Gorno-Altaysk: BNU RA, s. 9-12.

Dilek, İbrahim (1997), “Altay Curokçı (Ressam) Grigory İvanoviç Çoros Gurkin ve Han Altay Tablosu”, *Türk Dünyası Dil ve Edebiyat Dergisi*, Sayı 4, s. 179-186.

Ekeyev, N. V. (2014), “Etnosotsialniye Protsey v Gornom-Altaye v Kontse XVIII – Naçale XX vv. Obrazovaniye Altayskogo Etnosa”, içinde, *Altaytsi: Etničeskaya İstoriya Traditsionnaya Kultura Sovremonneyo Razvitiye*, N. V. Ekeyev (Ed.), Gorno-Altaysk: BNU RA, s. 67-92.

Erkinova, R. M. ve Şastina, T. P. (2020), “Letopis Jizni i Tvorčestvo G. İ. Gurkina”, içinde, G. İ. Çoros-Gurkin i Sovremennst, N. V. Ekeyev (Ed.), Gorno-Altaysk: BNU RA, s. 24-38.

Gonçarik, N. P. (2010), “140 Let so Dnya Rojdeniya Hudojnika G.İ. Çoros-Gurkina (1870-1937)”, *Altay Kray 2010: Kalendar Znamenatelnih i Pamyatnih Dat*, Novosibirsk, s. 7-12.

Gonçarik, N. P. (2011), “Etnokultura Altaya v Grafike Çoros-Gurkina”, *İskusstvovedeniye i Kulturologiya*, s. 146-160.

Kindikova, N.M. (2014), *Literaturi Sibiri: Opt İssledovaniya*, Gorno-Altaysk: GAGU.

Kolotkin M. N. ve Vklad V. T. (2015), “Tiber-Petrova: Zagadki Biografii”, *Makaryevskiye Çiteniya: Materialı X. Mejdunarodnoy Kanferentsii*, 25-27 Kasım 2015, Gorno-Altaysk: RİO GAGU, s. 135-144.

Küçükballı, Fatih Numan (2019), “Ata Yurdumuzun Kadim Bekçileri: Altay Türkleri”, *Türk Ekini Dergisi*, Sayı 3, s. 22-35.

Matoçkin, Ye. P. (2009), “Oyrotskaya Oblastnaya Hudojestvennaya Şkola”, *Vestnik Tomskogo Gosuderstvennogo Universiteta*, Sayı 324, s. 127-131.

Maydurova, N. A. (1991), “Çoros-Gurkin i Gornaya Duma (po Materialam Arhivov Altayskogo Kraya)”, *Vozvraşeniye: Sbornik Dokladov i Soobşeniy Nauçno-Praktičeskoj Konferentsii Çoros-Gurkin i Sovremennost*, 11-12 Ocak 1991, Gorno-Altaysk: GAGU, s. 119-127.

Maydurova, N. A. (2002), Gornıy Altay v 1917 – Pervoy Polovine 1918 gg. (ot Gornoy Dumı k Karakorumu), Gorno-Altaysk: GAGU.

Maydurova, N. A. (1994), “İz İstorii Altayskoy Gornoy Dumı”, *Kan Altay*, Sayı 4, s. 39-47.

Mihaylov, D. A. (2014), “Natsionalny Diskurs v Sibiri: G. İ. Gurkin i Altayskiy Natsionalizm”, *International Journal of Russian Studies*, Vol.3, No 1, January, pp. 1-7.

Pahayev, S. Ya. (2005), “Şitrihi k Političeskoj Biografii G. İ. Çoros Gurkina”, içinde, *Političeskaya İstoriya Gornogo Altaya i G. İ. Çoros-Gurkina 1900-1940*, N. S. Modorava (ed.), Gorno-Altaysk: GAGU, s. 95-104.

Somuncuoğlu, Anar (2002), “Altay Cumhuriyeti”, içinde, *Türkler*, Cilt 20, Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca (Ed.), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 141-148.

Toraman, Ali (2018a), “Grigoriy İvanoviç Çoros-Gurkin (Hayatı, Eserleri ve Altay Türklerinin Bağımsızlığı İçin Mücadelesi)”, *Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 3, Sayı 1, s. 90-98.

Toraman, Ali (2018b), “Altay Türklerinin İlk Sanat Okulu Ve Çoros-Gurkin”, *Uluslararası Türk Kültür Coğrafyasında Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 03, Sayı 01, s. 121-128.

Tudeneva, Yu. V. (2005), *Zdes Vse Eşe o Nem Napominayet...*, Gorno-Altaysk: GAGU.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Sibirya'ya Örülen Ağlar: Sibirya Demiryollarının Kuruluşu

Dr. Öğr. Üyesi Zafer SEVER*

Özet

Sibir Hanlığı'nın 16. asrın sonunda Çarlık Rusya tarafından işgal edilmesinin ardından Ruslara uçsuz bucaksız toprakların kapıları açıldı. Başta Sibirya'nın batısı olmak üzere Ruslar bölgeye hızlı bir şekilde kurdukları kale/şehirlere birlikte yerleşmeye başladı. Ruslaştırılmaya başlanan bölge Petro'nun 18. asırda başlattığı reform hareketleriyle birlikte dikkatleri üzerine çekti. Petro ve akabinde Katerina zamanında birçok bilim adamı ve kâşifin katıldığı Sibirya ekspedisyonları Rusların hayal edemeyecekleri coğrafyaları keşfetmesini sağladı. Ancak Sibirya coğrafya olarak çok geniş bir alana sahip olduğundan Moskova, Petersburg ve Kazan gibi merkezi konumdaki şehirlere oldukça uzak bir mesafede yer alıyordu. 19. asrın ortalarına kadar kara ve nehir yoluyla bölgeye ulaşıldı. Fakat bölgeye ulaşmak için aylarca süren yolculuklar artan ihtiyaçlara cevap veremez hale geldi. Bu sebeple Sibirya'ya demiryolu kurulması fikri ilk defa 19. asrın ortalarında gündeme geldi. Ancak Sibirya'ya demiryolu yapılması o dönemde fazla gerekli görülmedi. 1884 yılına gelindiğinde Rus demiryolları doğuda Urallara kadar ulaştı. Daha sonra bölgede hızlı gelişen ekonomik ve stratejik sebepler Sibirya'da demiryolu kurulmasını zorunlu hale getirdi. Şubat 1891'de Çar III. Aleksandr Sibirya'ya demiryolu kurulması kararı aldı. Bu görev için oğlu Nikolay Aleksandroviç'i görevlendirdi. Sekiz zaman diliminden geçecek bu dev proje iki uçtan batıda Miass doğuda ise Vladivostok'tan inşa edilmeye başlandı.

Anahtar Kelimeler: Çarlık Rusya, Sibirya Demiryolları, Moskova, Miass, Vladivostok

Nets Wrapped in Siberia: The Establishment of Siberian Railways

Abstract

After the occupation of the Siberian Khanate by Tsarist Russia at the end of the 16th century, the gates of vast lands were opened to the Russians. The Russians, especially in the west of Siberia, began to settle in the region with the castles/cities they quickly established. The region, which began to be Russified, attracted attention with the reform movements initiated by Peter in the 18th century. The Siberian expeditions, in which many scientists and explorers participated in the time of Peter and later Catherine, caused the Russians to discover geographies they could not imagine. However, because Siberia had a vast area geographically, it was located quite a distance from centrally located cities such as Moscow, Petersburg, and Kazan. Until the middle of the 19th century, the region was reached by land and river. However, the journeys that took months to reach the region could not meet the increasing needs. For this reason, establishing railways in Siberia idea first came to the fore in the middle of the 19th century. However, building a railway to Siberia was not considered necessary at this time. By 1884, Russian railways had reached the Urals in the east. Then, the region's rapidly developing economic and strategic reasons made it necessary to establish a railway in Siberia. In February 1891, Tsar III. Alexander decided to establish a railway to Siberia. He appointed his son Nikolay Alexandrovich for this task. This giant project, which will pass through eight time zones, started to be built from Miass in the west and Vladivostok in the east.

Keywords: Tsarist Russia, Siberian Railways, Moscow, Miass, Vladivostok

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, zafer.sever@erzurum.edu.tr

Giriş

Çarlık Rusya tarafından işgal edilen Türk illeri Kazan ve Astarhan'dan sonra Rusların güneye ve doğuya doğru yayılması hızla devam etti. 16. asrın son çeyreğinde Küçüm Han tarafından Ruslara karşı verilen amansız mücadelenin sonuçsuz kalmasının ardından Sibirya'daki son Türk-Tatar Hanlığı olan Sibir Hanlığı da Rusların eline geçmekten kurtulamadı. Rus yayılcılık politikasının gereği olarak bölge kısa süre sonra atanan valilerle birlikte hızla Ruslaştırılmaya çalışıldı. Bölgeye başta Tümen, Tobolsk, Pelim olmak üzere birçok şehir inşa edildi ve yeni kale/şehirler kuruldu¹. 17. asrın ilk çeyreğinden sonra Çarlık Rusya'nın Batı Sibirya'yı işgali tamamlandı. Ruslar, Ural dağlarının doğusundan Yenisey vadisine, Kuzey Denizi'nden Altaylara kadar büyük bir coğrafyayı hakimiyeti altına aldı. Ruslar bölgede kalıcı olmak için toplumun her kesiminden insanı bölgeye götürerek bölgenin Ruslaştırılmasını hızlandırdı². Aynı zamanda bölgede bilimsel amaçlı çalışmalar da başladı. Tobolsk merkezli Batı Sibirya'da birçok atlas hazırlandı. Bu atlaslarda Yenisey'den Altaylara kadar bölgenin hemen hemen bütün coğrafi ve beşerî özellikleri ortaya konulmaya çalışıldı³. Akabinde I. Petro ile birlikte daha kapsamlı keşif ve araştırma faaliyetleri başlatıldı. II. Katerina zamanında Sibirya Keşif Heyeti'nin kurulmasıyla beraber bu faaliyetlere devam edildi. Petro ve Katerina zamanında başlatılan bu bilimsel faaliyetlerin ardından bölgenin zenginlikleri ortaya çıkarılarak Sibirya tarihi ve coğrafyası üzerine birçok bilgi ve kaynağa sahip olundu⁴.

Çarlık Rusya tarafından bilinen ve tetkik edilen bu coğrafya onlar için artık sömürülmeyi bekleyen bir alandı. Rusların Batılı sömürgeci devletler gibi okyanusları aşmaları için büyük gemilere ihtiyacı yoktu. Ruslar, bu bölgeye henüz demiryollarının dünyada herhangi bir kara parçasını kaplamadığı bir zamanda karadan ve küçük teknelerle nehir yoluyla ilerledi⁵. Bu durum 19. asrın sonlarında Sibirya demiryollarının kurulmasına kadar devam etti. Çarlık Rusya'da demiryollarının kurulmasına dair ilk fikirler İngiltere'de demiryollarının 19. asrın ilk çeyreğinde faaliyete başlamasıyla birlikte gündeme geldi. Ancak Rusya'da demiryolları ilk defa Kasım 1837'de Petersburg- Tsarskoye Selo hattıyla birlikte açıldı. Moskova-Petersburg Demiryolunun yapımında görevli olan mühendislerden A. İ. Ştukenberg *Russkaya Starina* dergisinde kaleme aldığı Rus demiryolu tarihiyle ilgili makalesinde ilginç bir benzetme yapar. Büyük Petro'nun teknesinin Rus filusunun büyükbabası olarak kabul ediliyorsa, Petersburg-Tsarskoye Selo demiryolunun da Rus demiryolunun büyük annesi olarak kabul edilmesi gerektiğini ifade eder⁶. Kurulan bu hat aslında gelecekte Rusya'nın dört bir yanına dönecek demiryolunun da habercisiydi. Demiryolları artık Petersburg'dan Rusya'nın ve bölgenin diğer şehirlerine döşenmeye başladı. Bu hatlar arasında şüphesiz en önemlisi Petersburg-

¹ Zafer Sever, "Sibirya'da Ruslar: Rus İşgalinin Katalizörü Olarak Stroganov Ailesi", *Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 8 (1), 2021, s. 105.

² İlyas Topsakal, "17. Yüzyılda Sibirya'da Rus Yönetimi ve Kürk Ticareti", *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, Mart 2011, s. 53.

³ Zafer Sever, "Semen Ulyanoviç Remezov'un Sibiry Atlası (Çertejnaya Kniga Sibiri)", *Genel Türk Tarihi Kaynakları*, Ed. M. Alpargu, F. Ünal, M. Özkan, M. Karakulak, Kültür Yayınları, Ordu 2019, s. 284-291.

⁴ Fatih Ünal, "Çarlık Döneminde Rusların Sibiry Araştırmaları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(41), 2015, s. 619.

⁵ James Forsyth, *A History of the Peoples of Siberia*, Cambridge University Press, London 1992, s. 1.

⁶ A. İ. Ştukenberg, "İz İstorii Jelezno-Dorojnago Dela v Rossii. Nikolaevskaya Doroga Mejdu Peterburgom i Moskvoyu v 1842-1852 gg." *Russkaya Starina*, Tom XLVI, Vıpuski 4-6, Sankt Peterburg 1885, s. 309-311.

Moskova arasında inşa edilen demiryoludur. Bu hat 1851 yılında tamamlanarak faaliyete başladı⁷. 1855 yılında II. Aleksandr'ın tahta geçmesiyle birlikte Rusya'da demiryolu yapımına dair faaliyetler hız kesmeden devam etti. Onun döneminde imzalanan kararnamelerle yeni demiryolu ağları ve Rus Demiryolları Bakanlığının kurulması karara bağlandı. Rus demiryollarında görev alan bilim adamı ve mühendis Pavel Petroviç Melnikov bakan olarak atandı. Onun döneminde çalışmalar daha da ivme kazandı ve Çarlık Rusya geniş bir demiryolu ağına sahip oldu⁸.

Sibirya Demiryollarının Kuruluşu

Sibirya'ya demiryolu yapılmasına dair ilk fikirler 19. asrın ortalarına kadar gider. Bölgenin demiryoluna ihtiyacı olduğunu dile getiren isimlerin başında Doğu Sibirya Genel Valisi Nikolay Muravyev Amurski gelmektedir. Ancak yüksek maliyet ve zorlu koşullar o dönemde inşaatın başlamasına izin vermedi⁹. 1860'larda Ural bölgesindeki maden çalışmaları ve oradaki endüstrinin çıkarlarına uygun olarak Volga (İdil) ve Ob nehir havzalarını demiryolu ile birbirine bağlama projeleri yeniden gündeme geldi. Bununla birlikte 1869'da Batı Sibirya Genel Valisi Hruşev, Nijniy Novgorod'dan Kazan'a, Kazan üzerinden de Tümen'e bir demiryolu inşa etme sorununu dile getirdi. 1870'lerin başında madencilik endüstrisinin çalışmaları için hükümet tarafından Urallara özel bir heyet gönderildi. Madencilik sektörünün çıkarlarını ön planda tutan bu heyetin raporuna göre, kuzey yönü olarak adlandırılan Perm'den Yekaterinburg'a Ural yolunun inşasına başlandı. Bu projeler hayata geçirilirken devletin savaş halinde olması bazı mali zorlukları da beraberinde getirdi. 1870'lerin sonunda Rus demiryolları önemli ölçüde doğuya ilerledi. Bu hat 1877'de Orenburg'a ulaştı. 1878'de Perm'i Yekaterinburg'a bağlayan Ural yolu açıldı. 1880'de Sızran yakınlarında Volga boyunca bir köprü'nün yapımı tamamlandı. Aynı yıl Nijniy Novgorod tüccarlarının girişimleriyle birlikte bakanlık Volga ve Ob nehirleri havzasında inşaatın derhal başlatılması yönünde karar aldı. 1882'de Sibirya yolunun yönü tartışması yeniden başladı ve nihayet 1885 yılına gelindiğinde yolun rotası yönünde anlaşmaya varılarak Samara'dan Ufa, Zlatoust ve Çelyabinsk'e doğru yolun gitmesine karar verildi. 1880'lerin ikinci yarısında İrkustk ve Amur valileri Tomsk'tan İrkustk'a ve Baykal Gölü'nden Sretensk'e ve bölgedeki diğer hatların demiryolu yapımı için dilekçe verdi¹⁰.

1880'li yılların sonu adeta bölgeye demiryolu inşaatının yapılması için seferberlik ilan edilen bir dönem oldu. Bilim adamları bölgeye teftişe ve araştırmaya gönderildi. Yapılan teknik çalışmaların ardından yapılması planlanan yeni güzergâhlar bölgenin coğrafi ve ekonomik şartlarına uygun olarak ülkenin de menfaatlerine göre yeniden ele alındı. 1888 yılında teknik komite tarafından demiryolu için gerekli bütçe ve personel hakkında bakanlığa sunum yapıldı. Artık Sibirya'ya demiryolu yapılması kaçınılmaz bir gerçek olarak hükümetin ve bölge yöneticilerinin karşısındaydı. Bu toplantıların yapıldığı tarihlerde Rus demiryolları

⁷ A. İ. Ştukenberg, "İz İstorii Jelezno-Dorojnago Dela v Rossii. Nikolaevskaya Doroga Mejdu Peterburgom i Moskvoyu v 1842-1852 gg." *Russkaya Starina*, Tom XLIX-L, Vıpuski 1-4, Sankt Peterburg 1886, s. 121-123.

⁸ *Stalnaya Magistral: Letopis Zapadno Sibirskoy Jeleznoy Dorogi*, İstoricesko Nasledie Sibiri, Novosibirsk 2015, s. 6-7.

⁹ *Sibirskaya Jeleznaya Doroga v Eya Proşlom i Nastoyaşem*, Sostavlen S. B. Sabler - İ. B. Sosnovski, Sankt Peterburg 1903, s. 1-7.

¹⁰ "Sibirskaya Jeleznaya Doroga", *Entsiklopediceskiy Slovar*, İzd. F. A. Brokgauz - İ. A. Yefron, Tom XXIX, Sankt Peterburg 1900, s. 730-731.

doğuda Tümen, Miass ve Orenburg'a kadar ulaşmıştı. 1890 yılında Sibirya'ya yapılacak demiryolu ile ilgili özel bir toplantı tertip edildi. Bu toplantıda Demiryolları Bakanı Adolf Yakovleviç Gyubbenet, Avrupa Rusya'sının demiryolları hattıyla birleşecek noktalarının seçimi ve Sibirya yolunun nasıl inşa edileceğine dair ayrıntılı bir rapor verdi. Bulunduğu konum itibarıyla hem mesafenin kısa hem de maliyetin daha az olacağı öngörüldüğünden Miass başlangıç noktası olarak düşünüldü. Yapılan müzakerelerin ve bilgilendirmelerin ardından Rusya'nın uzak doğusunda Çin ve Kuzey Kore sınır bölgelerine yakın bir yerde kurulan Vladivostok şehri demiryolunun son varış noktası olarak kabul edildi. Projenin batıda Miass doğuda ise Vladivostok'tan başlamasına karar verildi. Ardından kurulacak demiryolu Batı Sibirya'nın nüfus olarak en kalabalık ve verimli topraklarından geçecek şekilde planlandı¹¹.

Sibirya'ya demiryolu kurulması ile ilgili yapılan toplantılarda sadece bölgenin coğrafi koşulları ya da Rus devletine çıkacak maliyeti üzerine konuşulmadı. Sibirya ve onun üzerinden stratejik, ticari ve endüstriyel amaçlarla Moskova ve Volga'dan Uzak Doğu'ya Pasifik'e kadar gidecek demiryolu güzergâhı ile ilgili hükümet, halk ve sanayiciler arasında yeni projeler ortaya atılarak tartışmalar başladı. Aynı zamanda bu hattın ekonomik, askeri ve toplumsal yönlerden de Rus devletine ve bölgeye katacağı zenginlik ve derinlik tartışılan meseleler arasında yer aldı. Belirtilen başlıklar altında görüşlerini ortaya koyan kişilerden birisi de Meclis Üyesi A. İ. Vişnegradski'dir. Ona göre bu güzergâh Avrupa Rusya'sı için yeni bir pazar olarak düşünülmemeli aksine Sibirya'nın zenginliklerinin Avrupa Rusya'sına taşınacağı bir bölge olarak tasavvur edilmelidir. Yine o, Sibirya'nın büyümesi ve gelişmesinin de Avrupa Rusya'sıyla yakın ekonomik iş birliği çerçevesinde olabileceği görüşündedir. Bu güzergâh Avrupa Rusya'sının diğer ülkelerle olan ekonomik ilişkilerini zenginleştirecek ve yeni kaynaklarla birlikte yeni yatırımları kendine çekecektir. Bununla birlikte askeri ve politik sebepler de en az ekonomik sebepler kadar etkiliydi. Rusya'nın merkezine uzak bir coğrafyada bölgenin orman, maden ve toprak zenginlikleri üzerinde devlet kontrolünün sağlanması da önemliydi. Bu yol askeri gücün doğuya daha çabuk taşınmasıyla birlikte Çarlık Rusya'nın Uzak Doğu'daki konumunu güçlendirecekti¹².

1891 yılının Ocak ayına gelindiğinde yapılan toplantılar ve sunulan raporlarla birlikte fikirler olgunlaştı ve devlet ricali de yol yapımı için ikna oldu. Şubat 1891 tarihinde Bakanlar Kurulunun özel bir toplantısında Büyük Sibirya Demiryolunun inşası konusunda nihai bir karar verildi. İmparator III. Aleksandr, Miass'tan Çelyabinsk'e, Çelyabinsk'ten Tomsk'a ve oradan doğuya kadar uzanacak demiryolunun inşası için gerekli hükümleri imzaladı. Akabinde İmparator 17 Mart 1891 tarihinde yurtdışı gezisinde bulunan Rus tahtının varisi ve gelecekteki imparatoru Nikolay Aleksandroviç'e (II. Nikolay) Büyük Sibirya Demiryolunun başlaması için bir ferman¹³ gönderdi. İmparator oğlunu şu sözlerle görevlendirdi:

“Sibirya bölgesindeki doğanın bol nimetlerini bir iç demiryolu ağı ile birleştirmek amacıyla, şimdi tüm Sibirya'da kesintisiz bir demiryolu inşaatına başlama emri veriyorum. Doğu ülkelerindeki gezini tamamladıktan sonra tekrar Rus topraklarına

¹¹ *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, Pod Red. A. İ. Dmitriev-Mamanov - A. F. Edzyarskiy, Tovarişestvo Hudojestvennoy Peçati, Sankt Peterburg 1900; *Stalnaya Magistral: Letopis Zapadno Sibirskoy Jeleznoy Dorogi*, s. 8.

¹² *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, s. 64.

¹³ Ek 1

girerken böyle bir vasiyetimi duyurmanızı emrediyorum. Aynı zamanda, hazine yardımıyla ve doğrudan hükümetin emriyle inşaata izin verilen Büyük Sibirya Demiryolunun Ussuri bölümünün Vladivostok'taki temellerini atma işini size emanet ediyorum”.

İmparatorluk fermanıyla birlikte uzun süredir Rus kamuoyunu meşgul eden Büyük Sibirya Demiryolu inşası sorunu çözülmüş oldu. 19 Mayıs 1891 tarihinde Rus İmparatorluk tahtının varisi Vladivostok yakınlarında toprak dolusu bir arabayla¹⁴ bu hattın temelini attı ve yapılacak istasyonun ilk taşını koydu¹⁵. Aleksandroviç, sembolik olarak düşünülebilecek bu hareketle babasının emrini yerine getirmiş ve hem de işin takipçisi olacağını göstermiştir. 10 Aralık 1892 tarihinde inşaat işlerinin tek bir elden yürütülmesi için Sibirya Demiryolları Komitesi kuruldu. Başkanlığa Nikolay Aleksandroviç seçildi. 10 Şubat 1893'te komite ilk toplantısını gerçekleştirdi. Başkan, toplantıdaki konuşmasında babası tarafından kendisine tevdi edilen bu görevin büyüklüğünün farkında olduğunu ve aynı şevkle ve ortak çabayla hedefe istikrarlı bir şekilde ulaşacaklarını ifade etti¹⁶.

Büyük Sibirya Yolunun inşaatı, aralarında yaklaşık 7000 km mesafe olan Miass ve Vladivostok'tan binlerce işçinin yoğun çalışmasıyla birlikte iki koldan başladı. 1892'de Miass'tan Çelyabinsk'e, oradan Omsk'a, Baykal Gölü'ne 1899-1900 yılına gelindiğinde ise Çita'ya kadar inşa edildi. Yine doğuda Vladivostok'tan Habarovsk'a giden güzergâha demiryolu hattı döşendi. Sibirya'daki büyük nehirler inşaatın yapımında büyük zorluklar çıkardı. Yüzlerce metre uzunluğunda köprüler inşa edildi. Şehirlere istasyonlar yapıldı. Yolun en zor kısmı ise Amur Nehri boyunca uzanan bölgeydi. Bu nedenle Çarlık Rusya 1896'da Çin ile Mançurya üzerinden yeni bir demiryolu yapımı için anlaşma yaptı. 1897 yılında inşaatına başlanan bu yol 1903 yılında tamamlandı. Bu yolla birlikte Trans-Sibirya yolu Rus topraklarının dışına taşarak daha da önemli bir hal aldı. 1904-1905 Rus-Japon savaşı sırasında bu yolun tehdit altında olmasından dolayı daha önceki plana dönülerek Amur hattındaki çalışmalara 1907'de tekrar başlandı. Birinci Dünya Savaşı yolun zamanında tamamlanmasını engelledi. Uzun soluklu çalışmanın ardından Sibirya demiryolu nihayet Ekim 1916'da tamamlandı¹⁷.

Sonuç

Moskova-Vladivostok arasında inşa edilen bu hat sadece Rusya'nın değil aynı zamanda dünyanın en dikkat çekici demiryolu hatlarından biri oldu. 9288 km uzunluğundaki bu yol aralarında Omsk, Krasnoyarsk, İrkutsk gibi şehirlerin olduğu 88 şehir, 16 büyük nehir, 11 bölge (oblast) ve 8 zaman diliminden geçmektedir. 16. asrın sonundan itibaren Rus hakimiyeti altında olan Sibirya zengin doğal kaynakları ve eşsiz ticari ürünleri sayesinde Rus ekonomisinin bir parçası olmayı başarmıştı. Ancak bölgenin zorlu iklim şartları ve ülkenin

¹⁴ Ek 2

¹⁵ *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, s. 64-66; *Sibirskaya Jeleznaya Doroga v Eya Proşlom i Nastoyaşem*, s. 105-106.

¹⁶ *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, s. 66-68.

¹⁷ M. A. Vivdiç, "Jeleznodorojnoe Stroitelstvo na Dalnem Vostoke v Kontse XIX-Naçale XX Veka" *Gumanitarniy Vektor*, 3 (27), 2011, s. 40-43; İrina İvanovna Reznik, "Velikiy Sibirskiy Put i Ego Vıdayuşiesya Sroiteli. Aleksandr Vasilyeviç Liverovskiyy", *Natsionalne Prioriteti Rossii*, 4 (39), 2020, s. 41-42; Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976, s. 233-235.

merkezine uzak olması her zaman büyük bir sorun teşkil etti. Kışın donan nehirler ve aylarca süren uzun, meşakkatli yolculuklar Rusların bölgeden tam anlamıyla istifade edememesine neden oldu. 20. asırla birlikte demiryollarının Rusya'da faaliyete başlaması ve devamında Sibirya'ya demiryolu kurulması fikri, Çarlık Rusya'nın jeopolitiğini değiştirdi. Doğudaki Rus hakimiyetini güçlendirmek için kurulan ve Moskova'ya yaklaşık dokuz bin km uzaklıkta olan Vladivostok'a demiryolu ile bağlantı kuruldu. Böylece Moskova-Vladivostok arasında aylarca devam eden yolculukların süresi demiryolu ile birlikte kısaldı. Bu hat Çarlık Rusya'nın yanı sıra Avrupa'yla Uzak Doğu arasındaki ilişkileri de geliştirdi. Bu topraklar daha da zenginleştirildi ve milyonlarca insan bölgeye taşındı. Bununla birlikte bu demiryolu hattı Kuzey Çin'in de gelişmesine katkı sağladı. Kadim Türk yurtlarına demiryolu ağlarının döşenmesiyle birlikte bölge tamamıyla sömürüye açık bir hale geldi. Sibirya'nın Ruslaştırma ve Hristiyanlaştırma faaliyetleri de hız kazanarak devam etti.

Kaynakça

- "Sibirskaya Jelevnaya Doroga", *Entsiklopedičeskiy Slovar*, İzd. F. A. Brokgauz – İ. A. Yefron, Tom XXIX, Sankt Peterburg 1900, s. 730-741.
- Forsyth, James, *A History of the Peoples of Siberia*, Cambridge University Press, London 1992.
- Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jelevnoy Doroge*, Pod Red. A. İ. Dmitriev-Mamanov - A. F. Edzyarskiy, Tovarişestvo Hudojestvennoy Peçati, Sankt Peterburg 1900.
- Reznik, İrina İvanovna, "Velikiy Sibirskiy Put i Ego Vıdayuşiesya Sroiteli. Aleksandr Vasilyeviç Liverovskiy", *Natsionalnie Prioriteti Rossii*, 4 (39), 2020, s. 39-44.
- Sever, Zafer, "Semen Ulyanoviç Remezov'un Sibirya Atlası (Çertejnaya Kniga Sibiri)", *Genel Türk Tarihi Kaynakları*, Ed. M. Alpargu, F. Ünal, M. Özkan, M. Karakulak, Kültür Yayınları, Ordu 2019, s. 283-293.
- Sever, Zafer, "Sibirya'da Ruslar: Rus İşgalinin Katalizörü Olarak Stroganov Ailesi", *Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 8 (1), 2021, s. 91-109.
- Sibirskaya Jelevnaya Doroga v Eya Proşlom i Nastoyaşem*, Sostavlen S. B. Sabler-İ. B. Sosnovski, Sankt Peterburg 1903.
- Stalnaya Magistral: Letopis Zapadno Sibirskoy Jelevnoy Dorogi*, İstoričesko Nasledie Sibiri, Novosibirsk 2015.
- Ştukenberg, A. İ., "İz İstorii Jelevno-Dorojnago Dela v Rossii. Nikolaevskaya Doroga Mejdu Peterburgom i Moskvoyu v 1842-1852 gg." *Russkaya Starina*, Tom XLVI, Vıpuski 4-6, Sankt Peterburg 1885, s. 309-322.
- Ştukenberg, A. İ., "İz İstorii Jelevno-Dorojnago Dela v Rossii. Nikolaevskaya Doroga Mejdu Peterburgom i Moskvoyu v 1842-1852 gg." *Russkaya Starina*, Tom XLIX-L, Vıpuski 1-4, Sankt Peterburg 1886, s. 97-128.
- Topsakal, İlyas, "17. Yüzyılda Sibirya'da Rus Yönetimi ve Kürk Ticareti", *Türk Dünyası Tarih Kültür Dergisi*, Mart 2011, s. 53-57.
- Tümertekin, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976.
- Ünal, Fatih, "Çarlık Döneminde Rusların Sibirya Araştırmaları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8 (41), 2015, s. 613-647.
- Vivdiç, M. A., "Jelevnodorojnoe Stroitelstvo na Dalnem Vostoke v Kontse XIX-Naçale XX Veka" *Gumanitarniy Vektor*, 3 (27), 2011, s.40-44.

Ekler

EK 1: İmparator III. Aleksandr'ın oğlu Nikolay Aleksandroviç'e (II. Nikolay) gönderdiği emir/ferman 17 Mart 1891 ((Bk. *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, s. 65).

Ваше Императорское Высочество.

Побелльбъ нынѣ приступитъ къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильные дары природы сибирскихъ областей съ стѣею внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить такую волю Мою, по вступленіи внобѣ на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ востока. Въмѣстѣ съ этимъ возлагаю на Васъ совершение во Владивостокѣ закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ прабительства, Уссурийскаго участка Великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго дѣла послужитъ полнымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи, и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господа на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи,

Пребываю искренно Васъ любящій „Александръ“.

TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

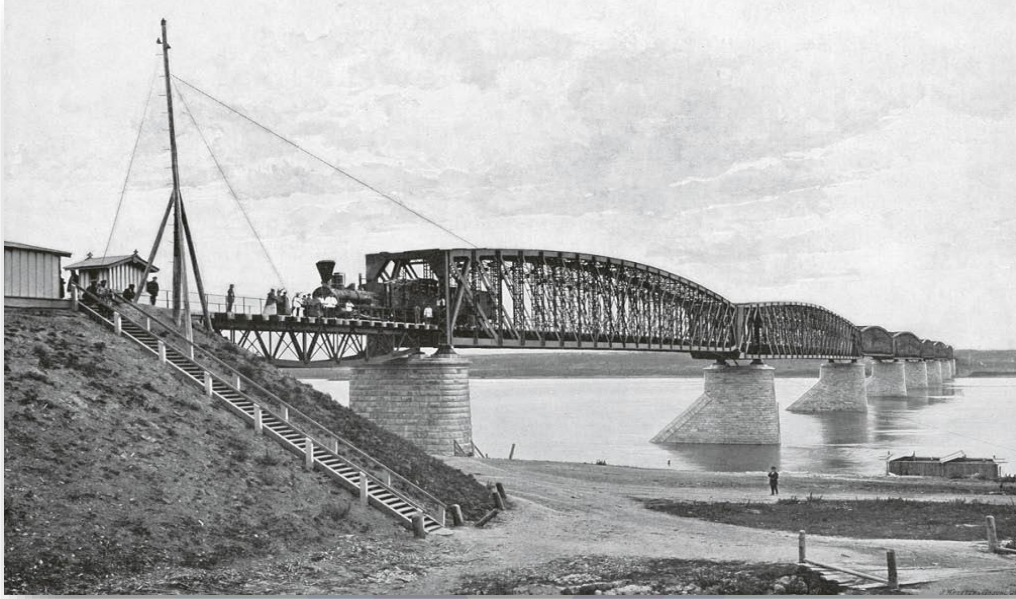
EK 2: Rus tahtının varisi Nikolay Aleksandroviç (II. Nikolay) Vladivostok yakınlarında temel atma töreninde (Bk. siberiantimes.com)



EK 3: Rusların Sibiry'a da ibadetlerini yerine getirebilmeleri için Sibiry'a ya gönderilen kilise vagon ve din adamları. (Bk. *Putevoditel po Velikoy Sibirskiy Jeleznoy Doroge*, s. 81).



EK 4: Ob Nehri üzerinde inşa edilen bir köprü (Bk. *Stalnaya Magistral: Letopis Zapadno Sibirskoy Jeleznoy Dorogi*, s. 51).



EK 5: Demiryolu inşaatında çalışan işçiler (Bk. www.rzd-expo.ru).



Azerbaycan'dan Avrupa'ya Uzanan Yol: Adil Han Ziyadhan'ın Üç Aylık Avrupa Seyahati

Dr. Zeynep AKARSLAN*

Özet

Kaçar Hanedanı soyundan gelen Adil Han Ziyadhan, ilk eğitimini Klasik Gimnazyum'da tamamladıktan sonra Moskova Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ne devam etti. Üniversite eğitimi gördüğü sırada Avrupa fikirleri ile tanışan Ziyadhan'ın Rusya'da bulunduğu günler, 1905 İhtilali'nin ayak seslerinin en yakından duyulduğu dönem olması bakımından önemlidir. Bu süreçte siyasi fikirleri oluşmaya başlayan Ziyadhan, Azerbaycan'a döndükten sonra 1905 İhtilali'nin etkisiyle gerçekleşecek olan siyasi faaliyetlerin içinde aktif olarak yer aldı. Rusça, Fransızca, İngilizce, Farsça, Arapça ve Latince bilen Ziyadhan, 24 Haziran 1907'de 3 ay sürecek olan Avrupa seyahatine çıktı. Batum ve Trabzon üzerinden İstanbul'a giden Ziyadhan, Bulgaristan ve Sırbistan üzerinden Budapeşte, Viyana, Münih, Zürih, Cenevre, Paris, Londra, Ostende, Brüksel ve Berlin'i gezdi. Ziyadhan, Azerbaycan'a döndükten sonra bu gezi sırasında aldığı notları *Avropada Üç Aylık Bir Seyahatim* (Gence, 1908) adıyla yayınladı. Azerbaycan'ın 1918-1920 yılları arasındaki bağımsızlık döneminde Dışişleri Bakan yardımcılığı ve İran Büyükelçiliği yapan Ziyadhan'ın bu eseri farklı tarihlerde yeniden neşredilmiştir. Bu çalışmada, Azerbaycan siyasi tarihinde de önemli bir yere sahip olan Adil Han Ziyadhan'ın gözlemleri sayesinde Avrupa'nın o dönemdeki siyasi ve sosyal çehresinin yanı sıra yazarın Batı algısı ve Avrupa hakkındaki fikirleri hakkında bilgi sahibi olunması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Seyahatname, Azerbaycan, Avrupa, Adil Han Ziyadhan

Three-Month Trip to Europe by Adil Han Ziyadhan From Azerbaijan to Europe

Abstract

Adil Khan Ziyadhan, a descendant of the Qajar Dynasty, attended the Faculty of Law at Moscow University after completing his first education at Classical Gimnazyum. The days when Ziyadhan was in Russia, who met with European ideas during his university education, are important as these days refer to the beginning of the 1905 Revolution. Ziyadhan, whose political ideas began to form during this process, was actively involved in the political activities that took place under the influence of the 1905 Revolution after returning to Azerbaijan. Ziyadhan, who could speak Russian, French, English, Persian, Arabic and Latin, set forth on a 3-month journey to Europe on June 24, 1907. He travelled to Istanbul via Batumi and Trabzon and toured Budapest, Vienna, Munich, Zurich, Geneva, Paris, London, Ostende, Brussels and Berlin via Bulgaria and Serbia. After returning to Azerbaijan, he published the notes he took during this trip under the *Avropada Üç Aylık Bir Seyahatim* (Ganja, 1908). This work of Ziyadhan, who served as the Deputy Minister of Foreign Affairs and Ambassador to Iran during Azerbaijan's independence period between 1918 and 1920, was republished on different dates. This study aims to gain information about the political and social aspects of Europe at that time, as well as the author's perception of the West and his ideas about Europe, thanks to the observations of Adil Khan Ziyadhan, who also has an important place in the political history of Azerbaijan.

Keywords: Travelogue, Azerbaijan, Europe, Adil Khan Ziyadhan

* Bağımsız Araştırmacı, zynpakarslann@gmail.com, ORCID: 0000-0002-3134-2332

Giriş

Adil Han Ziyadhan

Gence’de doğan Adil Han Ziyadhan’ın soyu Kaçarlara dayanmaktadır. Küçük yaşlarda aile ve çevresinden geleneksel dini eğitim alan Adil Han, Gence Klasik Gimnazyumu’nu bitirdi. Ardından Moskova Üniversitesi Hukuk Fakültesi’ne devam etti. Rusça, Fransızca, Latince, Arapça, Farsça ve İngilizce bilen Adil Han, 1905 İhtilali’nden sonra siyasi hayatta aktif rol oynamaya başladı. 1917 Bolşevik İhtilali’nden sonra Azerbaycan Milli Şurası’nın faaliyetlerine iştirak eden Adil Han, cumhuriyetin ilanından hemen sonra Dışişleri Bakan yardımcılığına atandı. Kaçar Hanedanı ile akrabalığı göz önünde bulundurularak İran Büyükelçiliğine atanan Adil Han, İran hükümeti ile siyasi ve ekonomik antlaşmalar imzaladı. Azerbaycan’ın Sovyet Rusya tarafından ele geçirilmesinden sonra bir dönem İran’da yaşadıkten sonra 1933 yılında Türkiye’ye göç etti. 1957 yılında İstanbul’da vefat etti.¹

Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim Eserinin Nüshaları

Adil Han’ın 1907 yılının yaz aylarında gerçekleştirdiği Avrupa seyahatinin ayrıntılarını kaleme aldığı eseri, ilk olarak 1908 yılında basıldı.² Küçük düzenlemelerin gerçekleştirildiği bir sonraki neşir ise 1909 yılında yeniden basıldı.³ Arap alfabesiyle basılmış olan bu iki eserin kiril alfabesine dönüştürülmüş bir diğer nüshası ise 1993 yılında Vasif Quliyev tarafından yayına hazırlanan *Azərbaycan* adlı eserde yer almaktadır. Ancak Adil Han’ın *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim* adıyla neşrettirdiği eseri bu kitapta “Seyahətnamə” adıyla yer almıştır.⁴

Adil Han’ın *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim* adlı eseriyle ilgili en kapsamlı çalışma ise Telah Hacıyev, Eldar Əmirov ve Elmin Əliyev tarafından gerçekleştirilmiştir. 2018 yılında neşredilen bu eserde Adil Han’ın kısa biyografisi, eserin Latin alfabesine aktarılmış hâli, eserin Arap harfleriyle yazılmış olan orijinal nüshası, ek olarak ise Adil Han’ın hayatı ve siyasi faaliyetlerine dair fotoğraflar yer almaktadır. Ortak bir çalışma olarak neşredilen bu eserde *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim*’in 1908 ve 1909 yılları baskıları karşılaştırılarak iki nüsha arasındaki farklar ortaya koyulmuş, yazım hataları düzeltilmiştir. Ayrıca çalışmanın sonunda okuyucunun metni anlamasını kolaylaştırmak için metin içinde geçen Arapça ve Farsça kelimeler için bir sözlükte verilmiştir.⁵ Bu çalışmada ise eserin 1908 yılındaki ilk baskısı esas alınmıştır.

Adil Han’ın Yolculuğu

İstanbul

Adil Han, yolculuğuna 24 Haziran 1907’de Gence’den başlamıştır. Avrupa’ya geçmek için ilk olarak Batum’a giden Adil Han, eserinde Gürcistan ile ilgili şu çarpıcı cümlelere yer

¹ Elmin Aliyev, *Âdil Han Ziyadhan*, *DİA*, XLIV, (2013), s. 487-489; Tahir Abbaslı, “Çağrısı “millət uğrunda!”, məramı milli istiqlal olmuş Adil xan Ziyadxanov”, *Mədəniyyət*, 7 Dekabr 2016, s. 7; Sübhan Talıblı, “AXC-nin İranda səfiri olmuş Adil xan Ziyadxanlının siyasi və diplomatik fəaliyyəti”, *Xalq Cəbhəsi*, 24 Aprel 2018, s. 14.

² Ədilxan Ziyadxan, *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim*, Gəncə 1908, 60 s.

³ Ədilxan Ziyadxan, *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim*, Gəncə 1909, 60 s.

⁴ Ədilxan Ziyadxan, “Seyahətnamə”, *Azərbaycan*, rəđ. Vasif Quliyev, Azərbaycan Nəşriyyatı, Bakı 1993, s. 107-147.

⁵ Ədilxan Ziyadxan, *Avropada Üç Aylık Bir Seyahetim*, ter. ed. Telah Hacıyev, Eldar Əmirov ve Elmin Əliyev, Azərbaycan Milli Kitabxanası, Bakı 2018, 167 s.

vermiştir: “O güzel Gürcistan’ın o güzel dağları yaralı aslan gibi yan yana sanki inliyorlar gibi duruyordu. Çayların suyu kana dönmüş akıp gidiyordu. Vagonda giden Gürcüler kendi harap olmuş şehirlerini gördükçe iç çekiyordu”.⁶ Adil Han’ın seyahatini başlattığı dönemde Gürcistan Çarlık Rusya hakimiyeti altındaydı. Gürcistan, 1801 yılında resmi olarak Çarlık Rusya hakimiyetine girmiş, bu dönemden itibaren ülkede Rusya’nın idare sistemi kurulması için gerekli çalışmalara başlanmıştır. Bundan sonra Gürcistan’ın mevcut sistemi kaldırılarak yerine Rus askerî sistemi kurulmuştur. Gürcistan’daki krallık sistemine son verilmiş, devlet yönetimi için önemli makamlara Ruslar getirilmiştir. Ülkenin idari, adli, askeri ve mali sistemi tamamen değiştirilmiştir. Gürcü halkının bu yeni sisteme alışması ise hayli uzun zaman almıştır.⁷ Ayrıca Adil Han’ın Gürcülerin düşüncelerini dile getirdiği satırlarda aynı vagonda olmalarına vurgu yapmasından ilk yolculuğunu trenle yaptığını da öğrenmekteyiz.

Adil Han, Batum’a geldikten hemen sonra Avrupa şirketlerine ait bir gemi ile İstanbul’a doğru yola çıkmıştır. Trabzon ve birçok liman kentine uğrayan bu gemi Avrupa’ya yumurta taşımaktaydı. Zamanın kısıtlı olmasından dolayı liman kentlerini ziyaret etme fırsatı bulamayan Adil Han, içinde bulunduğu geminin yük olarak yumurta taşıdığını vurgu yaparken ona göre Avrupalıların Cezayir ve Fas’taki Müslümanların “kanını dökmek” adına güçlenebilmeleri için Osmanlı yumurtasına ihtiyaçları olduğunu dile getirmiştir.⁸

2 Temmuz’da İstanbul’a varan Adil Han, İstanbul Boğazı ile ilk karşılaşmasını şu sözlerle anlatmaktadır: “Boğazı gördüğümde dünyada onun benzeri bir başka güzel yer olduğuna aklım hiçbir şekilde inanmıyor. Dünyada ayıpsız güzel olmaz ama Boğaz ayıpsız yaratılmış kanaatindeyim”.⁹ Boğaz kenarındakiyalılara da dikkat çeken Adil Han bu yapıları Osmanlı Sultanı’nın “Dolmabahçe” ve “Çırağan” saraylarından ayrılmayan evler olarak nitelendirmektedir.¹⁰

İlk olarak İstanbul Boğazı’nın güzelliğine değinen Adil Han hemen ardından şehrin siyasi vaziyeti hakkında bilgi vermiştir. Siyasi olarak yabancı devletlerin İstanbul’u bir ulti-matom merkezine çevirdiğinden bahseden Adil Han, Türk milletine her gün bir nota verilerek kendi işlerini dahi yapmalarına engel olmalarından yakınmaktadır. Seyahati boyunca politikadan uzak durmak istediğini dile getiren Adil Han, İstanbul için bu isteğinin mümkün olmadığından da bahsetmektedir. Bu durumu ise şu sözleriyle ifade etmektedir: “İstanbul’da politikasız dolanmak zordur.”¹¹

İstanbul’a geldikten sonra önemli camilerini gezen Adil Han, ilk olarak Aya Sofya’yı ardından Fatih Sultan Mehmet, Sultan Yıldırım Beyazıt ve Sultan Süleyman tarafından yaptırılan camileri ziyaret etmiştir. Camilerden sonra Osmanlı müzelerini ziyaret eden Adil Han, Osmanlı Devleti’nin müzeciliğe tarihin son dönemlerinden başlamasından dolayı Avrupa’dan geride olduğunu ve müzelerinin henüz tamamlanamadığına dikkat

⁶ Ədilxan Ziyadxan, *Avropada Üç Aylıq Bir Səyahətım*, Gəncə 1908, s. 5.

⁷ Nato Dvali, *Gürcistan’da Rus İdaresinin Kuruluşu (1801-1918)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2019, s. iii.

⁸ Ədilxan Ziyadxan, *age.*, s. 6.

⁹ *Age.*, s. 6.

¹⁰ *Age.*, s. 6.

¹¹ *Age.*, s. 8.

çekmektedir. Adil Han, İstanbul'da bulunduğu dönemde Kadıköy'de bulunan Hasan Efendi tiyatrosunu da ziyaret etmiştir.¹²

Osmanlı Devleti'nin dili ile Azerbaycan Türkçesini de karşılaştıran Adil Han, Osmanlı dilinden Arapça ve Farsça kelimelerin çıkarılması durumunda Azerbaycan Türkçesinden farkı kalmayacağını ifade etmiştir. Adil Han'a göre Osmanlı halkı dillerine Arapça, Farsça ve batı dillerinden ekledikleri kelimelerle dili öz Türkçe halinden uzaklaştırmışlardır.¹³ Eserinde Osmanlı toplumunda kadının yerine de değinen Adil Han, kadınların haftada bir gün -cuma günleri- tiyatroya gittiğinden bahsetmektedir. Osmanlı kadınlarının dışarıda gezerken yüzlerine yaşmak [yüze yalnızca gözleri açık bırakacak şekilde örtülen örtü] örttüklerini ancak Üsküdar, Kadıköy, Fenerbahçe ve adalarda gezerken yaşmaksız olduklarından bahsetmektedir. Kadınların akşam olmadan evlerine dönmek kaydıyla pazarda ve dükkanda alışveriş yapmalarında da herhangi bir sakınca olmadığından bahseden Adil Han, Türk kadınları arasında ilm ve kalem sahibi olanların çok olduğuna da değinmiştir. Bu isimlerden biri olan şair Nigar Hanım'la¹⁴ görüşen Adil Han, onunla Türk milletinin terakkisi üzerine bir sohbet gerçekleştirmiş ve toplumun geri kalmasını kadınlara ilm ve terbiye öğretilmemesine bağlamıştır.¹⁵

İstanbul'da bulunduğu dönemde yalnızca 5-6 gazeteci ve gazete müdürü ile görüşme fırsatı elde edebilen Adil Han, bunlardan birinin söylediği sözlerden eserinde şu şekilde bahsetmektedir: "Rusya'da ve İran'da olduğu gibi bizde de hürriyet olacak ümidiyle yaşıyoruz. Eğer ümidimiz bir an olsun kesilirse biz ölümü tercih ederiz. Türk milleti şimdilik devletin elindedir, hafiyelerden dolayı İstanbul'da ne konuşmak ne de nefes almak mümkündür".¹⁶

Bu dönemde İstanbul'da para ile tutulmuş ve devlet için çalışan çok sayıda casus ve haberci mevcuttu. Bu sebepten kimin nereye gittiği, kimle görüştüğü, nerede ne konuştuğu bu hafiyeler yardımıyla hükümet görevlilerine iletilmekteydi. Adil Han, bu durumun önemini şu sözleriyle vurgulamaktaydı: "Üç adam bir yerde sohbet etse etraflarında muhakkak bir hafiye dolanacaktı".¹⁷ Bu yüzden halk sokaklarda ve ulaşım araçlarında etraflarındaki hafiyeleri göz önünde bulundurarak herhangi bir söz söylemekten kaçınmaktaydı. Adil Han'ın İstanbul'da bulunduğu bu dönem 2. Abdülhamid'in saltanatı

TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

2010

¹² Age., s. 10.

¹³ Age., s. 11.

¹⁴ Nigar Hanım (1862-1918): 1848 Macar İhtilali'nden sonra Osmanlı Devleti'ne sığınan ve "Macar" lakabıyla tanınan Osman Paşa'nın kızıdır. Eğitimine küçük yaşta Kadıköy'de bulunan Madam Garos'un yatılı okulunda başlayan Nigar Hanım eğitimi sırasında Fransızca, Rumca, İtalyanca ve Ermenice öğrendi. İlk şiir kitabını 1887'de yayınladı. Nıran adlı eseri ile II. Abdülhamid tarafından ikinci derece Şefkat nişanıyla ödüllendirildi. Şişli'de bulunan konağında yerli ve yabancı kadın erkek bir sanat zümresini etrafında toplayarak gelenek haline gelen Salı toplantılarını düzenleyen Nigar Hanımın misafirleri arasında Rezaizade Mahmud Ekrem, Abdülhak Hamid Tarhan, Ahmed Rasim, Arminius Vambery, Paris Sefiri Salih Münir Paşa gibi isimler vardı. Savaş yıllarının salgın hastalığı tifüse yakalanan Nigar Hanım, 1918'de vefat etti. Nazan Bekiroğlu, "Niğâr Hanım", *DİA*, XXXIII, (2007), s. 83-85.

¹⁵ Age., s. 12.

¹⁶ Age., s. 13.

¹⁷ Age., s. 14.

dönemine denk gelmektedir. Hafıye Teşkilatı da 2. Abdülhamid'in girişimleriyle kurulmuştur.¹⁸

Adil Han'ın Osmanlı Devleti ile vurguladığı son nokta, Osmanlı kanunlarıdır. Osmanlı kanunlarının asırlık olduğuna değinen yazar, İstanbul sokaklarında boyunlarına kanun yazılmış demirler asan zabıtların gezdiğinden de bahsetmektedir. Adil Han'a göre ise Osmanlı kanunları İngiltere ve Almanya'da olduğu gibi sadeleştirilmelidir.¹⁹ Adil Han'ın bu yorumundan bir Hukuk Fakültesi mezunu olarak Avrupa ve Avrupa'nın hukuk sistemine aşına olduğu sonucu da çıkarılabilir. Adil Han, seyahatinin 17 gününü İstanbul'da geçirdikten sonra Viyana'ya gitmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştır.

Budapeşte

Adil Han, Viyana'ya giderken geçiş güzergahı üzerinde bulunan Budapeşte'ye de uğramıştır. Macarların başkenti olan ve Adil Han tarafından "güzel ve temiz" olarak nitelendirilen Budapeşte aynı zamanda bir Türk şehri olarak kaydedilmiştir. Adil Han'a göre Macarlar, zaman içinde diğer milletlerle karışmış ve dillerini kaybetmiş Türklerdir.²⁰ Bu iddiasını Fransız asıllı oryantalist Leon Cahun'un eseriyle destekleyen Adil Han, eserinde Cahun'un Finland ve Macarların Türkler ile aynı ırktan geldiklerini ve zaman içinde dillerinin ve milletlerinin değişime uğradığına yönelik satırlardan alıntı yapmıştır.²¹ Adil Han, Cahun'un eserinin adını açık olarak ifade etmemekle birlikte alıntı yapılan eser *Introduction À L'histoire De L'asie: Turcs Et Mongols, Des Origines À 1405* adlı eserdir ve bu eser *Asya Tarihine Giriş: Kökenlerden 1405'e Türkler ve Moğollar* adıyla Türkiye Türkçesine çevrilmiştir. Eserinde XIX. yüzyılın sonunda yayınlamış bir esere atıfta bulunması Adil Han'ın ilmi olarak bulunduğu noktanın anlaşılması açısından dikkate değerdir. Adil Han'ın Türkler ile Macarları bir millet olarak görmesinin bir diğer sebebi de Macar sokaklarının tamamının iki yanına ağaç dikilmesi ve asfalt yol olmasıdır. Şehirlerin, Azerbaycan ve Osmanlı şehirlerine benzemesi, bağ ve bulvarlarının birbirini anımsatması Adil Han'ın "belli, onlar da Türkler biz de Türküz" ifadelerini kullanmasına neden olmuştur.²²

Viyana

Adil Han Budapeşte'den Viyana'ya geçmiş, Viyana halkını diğer Avrupa halklarına göre güler yüzlü ancak misafirperver olmayan şeklinde tasvir etmiştir. Adil Han'ın her türlü şeyden menfaat göden kimseler olarak anlattığı Avrupa halkı arasında Viyanalılar sokak köpeklerini dahi faydası için (kullandıkları arabayı çekmek gibi) kullanan bir millet olarak gösterilmiştir.²³

Birçok müzesi, dram tiyatrosu, İmparatora ait biletle ziyaret edilebilen bir kasrı ve Adil Han tarafından dünyanın en güzel bağı olarak tasvir edilen "Şörnbrun" bağına sahip olan Viyana, yazarın seyahatinde en az bahsettiği şehirlerdendir. Adil Han tarafından Şörnbrun

¹⁸ Osmanlı'da hafıyelik teşkilatı hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Emre Gör, 2. *Abdülhamid'in Hafıye Teşkilatı*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2015.

¹⁹ *Age.*, s. 17.

²⁰ *Age.*, s. 19.

²¹ *Age.*, s. 20.

²² *Age.*, s. 21.

²³ *Age.*, s. 21-22.

olarak bahsedilen yer ise Schönbrunn'dur. Bu bölgenin Adil Han'ın bu denli dikkatini çekmesinin bir sebebi de içinde bulunan hayvanat bahçesidir.²⁴

Cenevre

Viyana'dan İsviçre'ye doğru yola çıkan Adil Han, Münih'ten geçerek Zürih, Luzern, Interlaken ve Cenevre şehirlerini ziyaret etmiştir. Bu şehirler içinde Adil Han'ın en çok dikkatini çeken şehir ise adı geçen şehirlerin en büyüğü de olan Cenevre şehri olmuştur. Adil Han'a göre Cenevre "hürriyetin çok olduğu bu sebepten bütün sosyalist ve anarşistlerin toplandığı şehirdir."²⁵

İsviçre'de Adil Han'ı en çok şaşırtan şey ise İsviçre dağları olmuştur. Bir Kafkasyalı olarak İsviçre dağlarını "başka yerde göreceğim dağların beni şaşkınlığa uğratacağını hiç tahmin etmezdim" sözleriyle açıklayan Adil Han'ı etkileyen bir diğer husus ise dağların arasına saklanmış İsviçre gölleri olmuştur.²⁶

Adil Han'ı bu ziyaretinde şaşkınlığa uğratan bir diğer husus ise İsviçre'nin büyük dağlarına demiryolu ulaşımı için tüneller açılmasıdır. İsviçre dağlarını bu şekilde gören yazar istemsiz bir kıyaslamaya girmiş ve "Ey koca Kafkas Dağları, Elbruz ve Kazbek siz de bu hale gelecek misiniz? Sizin de en ucu yok, alçak tepelerinizde demiryolunun işlediğini görecek miyim?" serzenişinde bulunmuştur.²⁷ Adil Han'ın Cenevre'de dikkatini çeken bir diğer husus, dünyanın birçok yerinden bu şehre gelen seyyahların şehirde neler olduğuna dair bilgi almak için haraç vermeleridir.²⁸ Adil Han, Cenevre'den ayrılıp Paris'e geçmeden önce Cenevre halkının günlerini bayram gibi mutlu geçirdiğinden bahsederek Cenevre'de karşılaştığı bir yazı ile sözlerini noktalamaktadır "Karanlıktan sonra aydınlıktır".²⁹ Adil Han'ın bu söze dikkat çekmesindeki amaç Kafkasya'nın içinde bulunduğu duruma gönderme yapması olabilir. Uzun yıllar Rusya hakimiyetinde yaşamış olan Kafkasya halklarının milli uyanışının başladığı döneme denk gelen bu gezi Adil Han'ın Avrupa'nın hukuk sistemine aşina olduktan sonra umutla dolmasına sebep olmuş olabilir.

Paris

26 Temmuz'da Paris'e gitmek için Cenevre'den ayrılan Adil Han'ın gezi notlarında en çok yer verdiği şehir olan Paris'e karşı hayranlığı diğer tüm Avrupa şehirlerinden fazladır. "Avrupa'da hakikaten tarife layık bir şehir varsa o da Paris'tir" sözleriyle bahsedilen şehir tarihi geçmişiyle Adil Han'ı en çok etkileyen şehir olmuştur.³⁰ Paris'in siyasi tarihinden ve Napolyon'dan kısaca bahseden Adil Han, Victor Hugo, Jean-Jacques Rousseau, Voltaire, Marcellin Berthelot gibi isimlerden de bahsetmiştir. Adil Han'ın Fransa'nın siyasi, edebiyat, felsefe ve kimya alanlarındaki bu önemli isimlere hakim olması dikkate değerdir.

Adil Han'ı Paris'e bu denli hayran bırakan ilk özellik ülkenin yönetim şeklidir. O dönemde iki parlamento tarafından yönetilen Paris'te ilk meclis yaklaşık 600 üyesi bulunan deputat

²⁴ Age., s. 21.

²⁵ Age., s. 24.

²⁶ Age., s. 25.

²⁷ Age., s. 25-26.

²⁸ Age., s. 26.

²⁹ Age., s. 27.

³⁰ Age., s. 27.

meclisi ikinci meclis ise 300 üyesi bulunan senato meclisiydi. Adil Han'ın kanun koyucu ilk "paye" olarak nitelendirdiği bu meclisleri ve kanunlarını ikinci "paye" olarak nitelendirilen reis-i cumhur ve vezirleri yönetirken, koruyuculuğu üçüncü "paye" olan adalet daireleri yapmaktaydı.³¹

Adil Han'ı Paris'e hayran bırakan ikinci özellik ise eğitim sistemi idi. Sorbonne Üniversitesi ve "Fünun Akademisi'nden" bahseden Adil Han, bu okullarda verilen eğitimlere de ayrıntılı olarak değinmektedir. Edebiyat, kadim dönem kitapları, felsefe, fizik ve mühendislik derslerinin verildiği bu okullarda eğitim gören kişiler Adil Han tarafından "ilm yolundaki" kimseler olarak tanıtılmaktadır.³² Günümüzde de Paris'in en önemli yapılarından olan Eyfel Kulesi'nden de bahseden Adil Han'ı Paris için şaşkına çeviren bir diğer unsur Paris metrosu olmuştur. Bu durum ise eserine şu şekilde yansımıştır: "Paris'te bir taraftan Eyfel ile insanı göğe çıkarırken bir taraftan da yer altından çektikleri elektrik yolları ile aşağı gösterirler."³³ Dünyanın en eski hatlarından biri olan Paris metrosu 1900 yılında Adil Han'ın seyahatinden yalnızca 7 yıl önce kullanıma açılmıştır.

Yazısında Avrupa şehirlerinin gelişmişliğine değinen Adil Han, Paris halkının temizliği ve çalışkanlığını da vurgulamıştır. Adil Han'ın üzerinde durduğu bir diğer husus ise şehrin fakir kesimidir. Büyük şehirlerdeki fakirlerin çokluğuna dikkat çeken Adil Han, bu kimselerin herhangi birinden para istemediğini anlatmış, herkesin kendi imkanları dahilinde bir şeyler satarak geçimini sağlamak için çabaladığına değinmiştir. Adil Han'a göre Asya ile Avrupa'yı ayıran farklardan biri de budur. Avrupa halkları sabahdan akşama kadar çalışırken Asya halkı duvar köşelerinde sohbet ederek hayatına devam etmekteydi.³⁴

Adil Han'a göre Avrupa'nın ilerlemesinin en önemli sebeplerinden biri de ruznamelerdir*. Paris'te günde birkaç defa ruzname basılarak halka dağıtılmaktaydı. Kamelo adı verilen kişiler tarafından halka dağıtılan bu ruznameler, halkın her kesiminin elinde bulunmaktaydı.³⁵ Adil Han'a göre Avrupa'da beş büyük hükümet varken altıncı büyük hükümet Avrupa basını idi ve bu hükümet diğer hükümetlerin hepsinden büyük ve güçlü idi. Bütün dünya işleri için yol gösterici olan ruznameler her olaya hakimdi. Bu sebepten Avrupa'nın neredeyse tamamında ruzname okumak yemek-içmek kadar gerekli ve doğaldı.³⁶ Avrupa basınının Adil Han'ı bu denli etkilemesinin sebebi Azerbaycan'daki kültürel uyanışın ve basın faaliyetlerinin Avrupa'ya göre çok daha geç başlaması olabilir. Azerbaycan'daki basın faaliyetleri ancak 1905 Rus İhtilali'nden sonra canlanmaya başlamış bu döneme kadar basın faaliyetleri Çarlık Rusya'nın kontrolü altında ilerlemiştir.³⁷ Oysa Avrupa'daki özgürlük

2010

³¹ Age., s. 37.

³² Age., s. 37-38.

³³ Age., s. 39.

³⁴ Age., s. 40-41.

* Osmanlı Devleti'nde genel olarak günlük tarzında yazılmış, özel olarak padişahların günlük faaliyetlerinin kaydedildiği tarihî eserlere verilen isim olan ruzname Adil Han tarafından günlük gazeteyi karşılamak için kullanılmıştır.

³⁵ Age., s. 41.

³⁶ Age., s. 42.

³⁷ Ayrıntılı bilgi için bk. Zeynep Akarşlan, "Azerbaycan'da Kültürel Uyanış ve Basın", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, VIII/1, (2019), s. 1-22.

ortamında herkesin istediğini yazmaya hakkı vardı. Hükümette görev alanların faaliyetlerini eleştirmek ya da kusurlarını yazmak konusunda herhangi bir beis yoktu.³⁸

Adil Han'ın Avrupa'da basın gücüne dikkat çekerken üzerinde durduğu bir diğer husus ise ruznameler olmasaydı tüm özgürlüklere rağmen bu ülkelerde yaşanacak olan zulümlerdir. Adil Han bu konuya ilişkin düşüncelerini şu sözlerle ifade etmiştir:

Halkın genel dertlerinin dermanı ve onların damarlarının ruhu ruznamelerdir. Ruznameler sakin bir milleti kızdırıp çöllere düşürebileceği gibi kızmış bir milleti de sakinleştirebilirdi. Üç milyon nüfusu olan bir şehirde biri hakkında meydana gelen zulmü başkalarına duyurmak ruznamesiz mümkün olmazdı. Ruzname insanın arkası ve yardımcısıdır. Avrupa'da ruzname korkusundan birçok hükümet çalışanı bir kişiye bile zulmetmeye cesaret edememekteydi. Bir yerde bir zulüm olursa bunun haberi kısa sürede matbaalara yetiştirilmekte ve binlerce ruzname basılarak bu durum halka duyurulmaktaydı.³⁹

Adil Han, Paris gezisinden sonra gördükleri ve izlenimlerinden yola çıkarak Avrupa ile Asya üzerine bir karşılaştırma yapmıştır. Adil Han'a göre bir zamanlar ilmin bayrağı Müslümanların elindeydi. Arapların İspanya'yı ele geçirmesinden sonra El Hamra Sarayı tüm Avrupa mühendislerinin dikkatini çekmişti. Adil Han'a göre birçok önemli ilmi Avrupa'ya yayan Araplardı. Ancak şimdi Avrupa'da ilmin geldiği seviyeyi gören Adil Han hayretler içerisinde kalmıştı. Çünkü Müslümanlar arasındaki ittifak çok kısa bir sürede nifaka dönüştürülmüştü. Bundan fırsat bulan Avrupalılar ise Arapları İspanya'dan çıkarmış, Araplar ise Avrupa'dan ayrılırken ilmi burada bırakmışlardı. Adil Han'a göre Avrupalılar, Arapların bu coğrafyadan ayrılmasından sonra çok çalışarak ilmi o dönemki seviyesine getirmişler, Asya toplumlarını da kendilerine muhtaç etmişlerdir.⁴⁰ Avrupa'nın birçok şehrini gezen Adil Han, Fransızları ve Paris'i diğer şehirlere göre daha çok beğendiğini ifade ederek Londra'ya gitmek üzere şehirden ayrılmıştır.⁴¹

Londra

Paris'ten sonra Londra'ya gelen Adil Han'ı en çok etkileyen Londra'nın havası olmuştur. Ağustos ayının ortasında Londra'da bulunan Adil Han, "bir kırmızı gün görmedim" diyerek Londra'nın klasikleşen havasına göndermede bulunmuştur. Şehrin görünüşünü beğenmediğini ifade eden Adil Han, Londra'nın tam bir ticaret şehri olduğunu dile getirmiştir. Büyük-küçük birçok fabrika, bankalar ve ticaret ofisleri sürekli işlemekteydi. Adil Han'a göre Londra, dünyanın en büyük ticaret şehriydi.⁴² Sanayi Devrimi'nin başladığı ülkenin İngiltere olduğu ve o dönemde dünya üzerinde birçok sömürgesi bulunduğu düşünüldüğünde Londra'nın ticaret merkezi olması gayet anlaşılırdır.

Adil Han, İngiltere'de bulunan müzelere değinirken İngiltere-Hindistan ilişkisini de dile getirmiştir. Buna göre İngiltere'de bulunan müzelerdeki değerli eşyaların önemli bir kısmı Hindistan'dan getirilmiştir. Hatta İngilizler bütün dünyayı dolaşıp kıymetli gördükleri her şeyi İngiltere'ye taşımışlardır. Adil Han bu düşüncesini desteklemek için İngiliz müzelerinin

³⁸ *Age.*, s. 42.

³⁹ *Age.*, s. 42-43.

⁴⁰ *Age.*, s. 45.

⁴¹ *Age.*, s. 46.

⁴² *Age.*, s. 48.

birinde gördüğü Farsça ve Arapça yazılmış kitabeleri örnek vermiştir.⁴³ Demek ki İngilizler Tibet'ten Nil Nehri'ne kadar birçok önemli merkezin antika eşyalarını kendi ülkelerine taşımışlardır.⁴⁴

İngiltere ile ilgili bu olumsuz fikirlerinin yanında Adil Han, "gözleri doymaz" olarak nitelediği İngilizlerin dünyaya örnek olan davranışlarına da değinmiştir. Buna göre dünyadaki ilk parlamento İngiltere'de açılmıştır. Avrupa'nın diğer milletlerine örnek teşkil eden bu parlamento İngilizler tarafından çok önemli görülmektedir. Adil Han, deputatlığın [milletvekilliği] İngiltere'de önemli bir merteye olduğundan da bahsetmektedir. Parlamantonun özgürlükperest ve eski kaidelere bağlı iki grubu olduğuna da değinen Adil Han, bu karşıt grupların ülkelerinin güvenliği söz konusu olduğunda anlaşmazlıklarını geride bırakarak birlik olduklarını da vurgulamaktadır.⁴⁵

Adil Han'ın, Parlamenter sistem konusunda bu denli ileride gördüğü İngiltere'yi eleştirdiği nokta ise dikkat çekicidir. Ona göre Avrupa devletleri ve halkları kendileri için özgürlük isterken Rusya, Osmanlı, İran, Afganistan ve diğer Asya devletlerinin özgürlük ve kanunlarının olmasını istememektedir. Çünkü Asya devletlerinin güçten düşmesi Avrupa devletlerinin menfaati için en uygun olanıdır.⁴⁶ Adil Han, Paris'ten çok daha kısa konakladığı Londra'dan Brüksel'e geçmiştir.

Brüksel ve Berlin

Ostand üzerinden Brüksel'e gelen Adil Han, Brüksel'i yalnızca güzel ve büyük adliyelere sahip bir şehir olarak tanıtmıştır. Brüksel üzerinden Berlin'e geçen Adil Han, burayı her sokağından fabrika dumanı tüten bir şehir olarak anlatmıştır.⁴⁷ Herkesin kendi işiyle meşgul olduğu bu şehir için Adil Han "yeryüzünde Almanlar kadar çalışkan ve temizlik seven başka millet yoktur" ifadelerini kullanmıştır. Almanya'nın başkenti olan Berlin sokakları her gün su dökülerek yıkanmaktaydı. Yaz mevsiminde olduğundan dolayı şehrin okulları kapalı olmasına rağmen sokaklardaki genç kız ve erkekler nizam ve intizam içinde ilerlemekteydi. Almanya gelirinin önemli bir kısmını okullara ve eğitimin iyileştirilmesine harcamaktaydı.⁴⁸ Berlin'den ayrılmak üzere yola çıkan Adil Han, Almanya'daki tren seferlerinin bu denli sık olmasına rağmen bir kez bile aksamamasına şaşırılmış yolculuğunu Rusya sınırı Aleksandrovaya'da sonlandırmıştır. Adil Han'ın bu yolculukla ilgili eserindeki son sözleri şu şekildedir: "İstanbul'dan çıkıp bütün Avrupa ülkelerinde seyahat etmeme rağmen bana bir kez olsun pasaport sormamışlardı. Gözümü açıp benden pasaport istediklerinde Rusya sınırında olduğumu anladım".⁴⁹

Sonuç

Adil Han Ziyadhan, 24 Haziran 1907'de Gence'den başladığı seyahatinde ilk olarak Batum'a gitti. Ardından bir gemi ile İstanbul'a geçen Adil Han, 2-19 Temmuz arasında burada kaldı. Şehrin siyasi ve sosyal durumunda bahseden, dönemin önde gelen isimleriyle

⁴³ *Age.*, s. 49.

⁴⁴ *Age.*, s. 50.

⁴⁵ *Age.*, s. 51-52.

⁴⁶ *Age.*, s. 54-55.

⁴⁷ *Age.*, s. 58.

⁴⁸ *Age.*, s. 58-59.

⁴⁹ *Age.*, s. 60.

görüşmeler gerçekleştiren Adil Han, İstanbul üzerinden başladığı yolculuğunda Budapeşte, Viyana, Cenevre, Paris, Londra, Berlin gibi Avrupa'nın önemli şehirlerini gezerek gözlemlerini aktarmıştır.

Rusya'nın ihtilal döneminde eğitim gören aydınlardan biri olan Adil Han bu gezisi sırasında Avrupa ile Asya arasında karşılaştırmalar yapmış ve Avrupa toplumlarının ileri seviyesine dikkat çekmiştir. Özellikle Fransa ve İngiltere'nin yönetim şekline dikkat çeken Adil Han için bir milletin ilerlemesi özgür bir ortamda ve hukuk ile adalet yolunda olabilirdi. Bu sebepten Fransa ve İngiltere ise en ideal örnekler olarak ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Adil Han'ın Avrupa'nın yönetim şeklinden sonra üzerinde durduğu bir diğer önemli husus basın konusudur. Avrupa'nın gelişmişliğini neredeyse coğrafyanın her yerine yayılmış olan basın faaliyetleri ile doğrudan ilişkilendiren Adil Han, sosyal ve siyasi gelişmişliğin medeni uyanış ile mümkün olabileceğine de değinmiştir. Bunun içinse ilk kural özgür bir basındır. Bu konuda Avrupa'daki örneklerle değinen Adil Han'ın seyahat ettiği dönemde Kafkasya basını henüz yeni yeni canlanma göstermekteydi.

Adil Han'ın seyahati boyunca gittiği şehirlerdeki müzelere dikkat çekmesi, ayrıca dini yapılardan bahsetmesi onun kişisel gelişmişliğini ve dinden uzak olmadığını da göstermektedir. Döneminin son eserlerinden kesitlerle düşüncelerini destekleyen ve XIX. yüzyılın sonlarında yaşamış ilim adamlarını sıklıkla zikreden Adil Han, döneminin önemli olaylarına hâkim bir aydındır. Adil Han'ın Budapeşte'yi bir Türk şehri olarak göstermesi ise Türklüğe önem verdiğini gösterebilir. Ancak eserin tamamında Türklük ve Müslümanlık terimleri Rusya hakimiyetinde yaşamış milletlere yapılan öğretiler gibi aynı halkları ifade etmek için kullanılmıştır. Son olarak Adil Han'ın Osmanlı Türkçesi ile Azerbaycan Türkçesini karşılaştırması ve Osmanlı dilinde bulunan Arapça ve Farsça kelimelere eleştiriler getirmesi dikkate değerdir. Bu dönemde Osmanlı topraklarında yetişen aydınların bir kısmı da dilde sadeleşme fikrinin savunucusuydu. Adil Han'ın din, dil, bilim, kültür, hukuk, adalet ve yönetim şekillerine değindiği bu eseri dönemin Avrupa'sı hakkında bilgi sahibi olunması açısından kıymetli bir eserdir.

Kaynakça

Abbaslı, Tahir, "Çağrısı "millət uğrunda!", məramı milli istiqlal olmuş Adil xan Ziyadxan", *Mədəniyyət*, 7 Dekabr 2016, s. 7.

Akarşlan, Zeynep, "Azerbaycan'da Kültürel Uyanış ve Basın", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, VIII/1, (2019), s. 1-22.

Aliyev, Elmin, "Adil Han Ziyadhan", *DİA*, XLIV, (2013), s. 487-489.

Bekiroğlu, Nazan, "Nigâr Hanım", *DİA*, XXXIII, (2007), s. 83-85.

Dvali, Nato, *Gürcistan'da Rus İdaresinin Kuruluşu (1801-1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2019.

Gör, Emre, 2. *Abdülhamid'in Hafiyeye Teşkilatı*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2015.

Talıblı, Sübhan, "AXC-nin İranda səfiri olmuş Adil xan Ziyadxanlının siyasi və diplomatik fəaliyyəti", *Xalq Cəbhəsi*, 24 Aprel 2018, s. 14.

Ziyadxan, Ədilxan, *Avropada Üç Aylıq Bir Səyahətim*, Gəncə 1908.

Ziyadxan, Ədilxan, *Avropada Üç Aylıq Bir Səyahətim*, Gəncə 1909.

Ziyadxan, Ədilxan, "Səyahətnamə", *Azərbaycan*, rəd. Vasif Quliyev, Azərbaycan Nəşriyyatı, Bakı 1993, s. 107-147.

Ziyadxan, Ədilxan, *Avropada Üç Aylıq Bir Səyahətim*, ter. ed. Telah Hacıyev, Eldar Əmirov ve Elmin Əliyev, Azərbaycan Milli Kitabxanası, Bakı 2018.

Artuklu Emiri Belek Gazi'nin Faaliyetleri ve Lise Tarih Ders Kitaplarındaki Kullanımı

Prof. Dr. Yasemin Demircan*, Adnan Erken**

Özet

Bu çalışma, 1101-1409 yılları arasında hüküm sürmüş Artukluların, Harput Artuklu şubesinin ünlü komutanı olarak anılan Belek Gazi'nin faaliyetleri ve tarih alan ve eğitimi açısından 1980-2020 yılları arasında lise tarih ders kitaplarında Artuklular dönemi içerisinde nasıl yer aldığının araştırılıp değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Çalışmanın öneminde ise, Belek Gazi'nin Suruç, Harput, Malatya, Halep ve Menbiç gibi stratejik alanlarda girdiği mücadelelerin Türk-İslam dünyasına katkılarının neler olduğunu, Ortaçağ döneminde Haçlılarla münasebetlerinden hareketle geçmiş ile günümüz dünyasındaki Ortadoğu'nun bir bölümünü oluşturan Suriye toprağının Türkiye açısından olaylar karşısında nasıl bir politika izleyebileceği hususu üzerinde durulmaktadır. Yöntem olarak konuyla ilgili literatür taramasında birinci elden kaynaklar, kitaplar ve makalelerden oluşup "Tarama Modellerinden Örnek Olay" tarama modeli (durum çalışması) ele alınmaktadır. Bulgular bakımından bakıldığında ise, Artuklular ile ilgili tarih alan ve eğitimi açısından lise tarih ders kitaplarında "kazanımlar ve değerler" açısından Belek Gazi'nin faaliyetlerinin nasıl katkı sağlayabileceği hususu üzerinde durulmaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda 1980-2020 yılları arasında lise tarih ders kitaplarında Artukluların, yerel tarih ve ulusal tarih açısından katkıları olduğu anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Belek Gazi, Artuklular, Tarih Ders Kitapları

The Activities of Artukid Amir Balaq Ghazi and Its Use in High School History Lesson Books

Abstract

This study aims to research and evaluate Belek Ghazi's activities known as the famous Turkish commander of the Kharput branch of the Artukids and now how these activities are included in history textbooks of Turkish high schools between 1980-2020 years in terms of history and education. Importance of the study dwells on what are the contributions to Turkish-Islamic world of Belek Ghazi's struggles which he undertook in strategic areas Such as Seruj (Suruç), Kharput (Harput), Malatya, Aleppo and Manbij (Menbiç), land of Syria that constitutes a part of the Middle East in the past and today's world, based on its relations with the Crusaders in the Middle ages period, what kind of policy will be followed against the things from the point of view of Turkey. As a method, in the literature review about the subject which consists of first-hand sources, books and articles and "the case study of survey models" survey model (case study) are discussed. In terms of findings it is emphasized that history about the Artukids and how Belek Ghazi's activities contribute to in terms of history textbooks of the Turkish high schools as gains and values. As a result of research, in the history textbooks of the Turkish high schools between 1980-2020 years, it is understood that the Artukids have contributions to local and national history.

Keywords: Balaq Ghazi, Artukids, History Textbooks

* Gazi Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Tarih Eğitimi Bölümü, yasemindcan@gmail.com

** Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Tarih Eğitimi adnanerken26@gmail.com

Giriş

Artukluların Soy

Selçuklular zamanında 1071 Malazgirt Savaşı'nda boy gösteren Eksük oğlu Artuk Bey Ortaçağ dönemi olarak adlandırılan zaman diliminde Türk-İslam dünyasında bir lider olarak yer almaktadır. Artuk Bey'in 1091'deki ölümü üzerine oğulları Sökmen ve İlgazi yönetimi devralarak faaliyetlerine devam etmişlerdir. Belek bu dönemde amcalarının yanında Haçlılara karşı etkin rol oynayan diğer bir lider olarak tarih sahnesinde yer almıştır. Oğuzların "Kayı veya Döğer boyu"na mensup Artukluların Türkmen olması dikkat çekmektedir. Artukluların soy mensubiyeti bakımından hangi koldan olduğu konusunda araştırmacılar tarafından görüş ayrılıkları hakimdir. Oğuzların "Döğer veya Kayı" boylarına mensup Artukluların lideri olan Artuk b. Eksük'ten ismini alarak kurulan bu beyliğin 12.Yüzyılda Türk-İslam tarihine katkıları olmuştur. Sultan Alp Arslan zamanında bir komutan olan Artuk Bey, Melikşah devrinde de aktif rol oynamıştır. Bu dönemde kendisine vaat edilen toprakların olduğu ve Anadolu fatihi olması için savaşmış ve Süleyman Şah ile ikili arasında birtakım sorunlar olduğu ifade edilmişse de somut olarak kaynaklarda bu konu hakkında araştırmacılar tarafından kesin olarak aralarındaki sorun/lar hakkında ikna edici delil sunmamaktadırlar. Tutuş'un hizmetinde de bulunarak Kudüs'te yaşayan Artuk Bey'in, oğulları olan İlgazi ve Sökmen'in hizmetinde bulunan torunu Belek b. Behram da bu dönemde faaliyetlerini sürdürmüştür.

Artuklu soyunun kökeni hakkında elde bulunan kaynaklarda inandırıcı bilgiler mevcut değildir. Ali Sevim'in Şemsüddin Cezeri'nin "Cevahü's- Sülük" eserinden aktardığı bilgiler bağlamında, XIV. Yüzyıl Artuklu soyunun, Oğuzların "Döğer" boyundan olduğu konusunda şöyle bir kayıt mevcuttur: "Artuklular, Döğer ve Selçuklular, Kınık sülalesindedir. Bu iki Oğuz Türkmenlerinin iki büyük sülalesidir." (Sevim, 1962: 121). Döğerlerin İslamiyet döneminden evvel önemli Oğuz boy'u olduğunu ve Anadolu'nun fethinde, aktif bir şekilde yer aldığını açıklamaktadır.

Artuklular, Türkmen asıllı bir aile olup Döğer boyuna bağlıdırlar. Döğer boyu, Oğuz boyu aşiretlerindedir. Ailenin Artuklular olarak isimlendirilmesi beyliğin kurucusu ve Türkmen komutanı Artuk b. Eksük veya (Ekseb)'ten kaynaklanmaktadır. Artuklu beylerinin dedesi Artuk Bey dinin korucusu manasında Zahirüddin lakabıyla bilinmektedir. (Hüseyin, 2020: 158).

Artuk Bey'in babası Eksük'ün salar (kumandan) unvanını taşıması, şahsiyet olarak önemli bir konumda olduğunu göstermektedir. Artuklular ailesi Türkmenler arasında iyi bir mevkiye sahiptirler. Artuk Bey'in oğullarından Sökmen Türk geleneğince Türkmenler'i davet için oklar gönderdiğinde onlar bu davete mutlulukla icabet edildiği anlaşılmaktadır. "Ok ve yay" Türklerde kutsal olarak görülen önemli simgeler taşıdığı aşikardır. Artuklular'ın Türkmenler arasında asil ve geçmişi önemli bir aile sayılmasında, onların Artuk ve Eksük Beylerden önceki atalarının da payı olduğunu ifade edilmektedir. Artuklular, bazı kaynaklara göre Oğuz boylarından Döğer boyuna, bazılarına göre de Kayılara mensup olduğu hakkında görüşler mevcuttur. Artukluların soy kütüğü ile ilgili nereye dayandığı hususunda birtakım görüş ayrılıkları hakimdir. Döğer veya Kayı boylarına mensubiyeti tam anlamıyla belli olmayan bu Türkmenlerin kökeni Oğuzlara dayandığı araştırmacılar arasında kabul gören bir düşüncedir.

Harput şubesinin kuruluş ve yıkılış süreci

Artukluların kuruluş sürecinde farklı zaman diliminde üç şubeye ayrıldığını ayrıntılı olarak yer vermeden sadece Harput Artuklularının kuruluş süreci ve Belek b. Behram'ın Haçlılarla münasebetleri anlatılarak gerek iç ve gerek dış politika bakımından nasıl denge kurduğu üzerinde durmak, konunun anlaşılması açısından daha uygun olacaktır. Tarih alan ve tarih eğitimi disiplinleri bakımından şahsiyetinin siyasi anlamda nasıl rol üstlendiği aktararak günümüz dünyasındaki politikaya geçmiş ile gelecek arasında benzeşimden fikir elde edilmesi hususu üzerinde durulmaktadır.

Doğu Anadolu olarak günümüzde yer alan bölgede birtakım faaliyetlerde bulunan Belek, Harput ve çevresindeki yönetim boşluğunu fırsat bilip, amcasının onayıyla ordusunu teşkil ederek Harput üzerine yürümüştür. Hısn-ı Ziyad veya başka ifadeyle (Harput Kalesi) 'ni elde etmemesine rağmen Palu, Dersim ve Çemişgezek yörelerini aldı. Burada şahsına ait beylik kurarak Artukluların farklı bir şubesi olarak tarihe girmiştir. (Çelik, 2020: 25).

Behram oğlu Belek'in 1112'de Harput'a egemen olmasıyla, Palu merkez olmak üzere Harput Artuklu beyliğini kurmuştur. Sökmen ve İlgâzi ile birlikte Haçlılara karşı mücadelede bulunan Belek'in 1124'te ölmesinden sonra Harput ve Hasankeyf Artuklu Emiri Davud'un eline geçmiş ve 1185 tarihine kadar onun egemenliğinde kalmıştır. Davud'un kardeşi İmâdüddin Ebû Bekir, 1185 yılında Harput ve çevresini egemenliği altına alarak burada yeniden bir beylik kurmada başarılı olmuştur. İmâdüddin, 1204 senesinde ölmesiyle, onun yerine oğlu Nizâmüddin İbrahim, sonra oğlu Hızır, daha sonra da onun oğlu Nureddin, Harput Artuklu tahtına çıkmışlardır. Türkiye Selçuklu Sultanı I. Alâeddin Keykubad'ın komutanlarından biri olan Kemâleddin Kamyar, Harput çevresinde savaşa tutuştuğu esnada Eyyübîlerin Harput Kalesi'ne kaçması ve akabinde oraya ilticası neticesinde 1234 yılında Harput Kalesini ele geçirmesiyle Harput Artuklu Beyliğine son vermiştir. (Kaya, 2019: 69-70). Artuklu hanedan yönetim anlayışına bakıldığında babadan oğula geçişlerin olduğu ve böylece hükümranlıklarını devam ettirdikleri görülmektedir.

Belek b. Behram, Kılıç Arslan'ın dul hatunu ile de evlenince Selçuklulara ait Malatya'yı da hakimiyetine ve dolaylı yoldan idaresine aldı. Mengüceklere ait Dersim bölgesini de işgal etti. Fakat Belek amcası İlgâzi ile Haçlılara karşı cihada gidince Mengücek oğlu İshak, 1118 senesinde buraları istila etti. (Turan, 1973: 152-154). Belek Gazi'nin I. Kılıç Arslan'ın ölümüyle onun eşiyle evlenmesi hakkında kaynaklarda hemen hemen ortak düşüncede oldukları yazmaktadır.¹Belek Gazi'nin Kılıç Arslan'ın eşi ile evlilik yapması araştırmacılar tarafından değerlendirildiğinde; politika olarak topraklarını genişletme eğiliminde olduğu ifade edilmektedir.

Belek Gazi'nin Siyasi Faaliyetleri

Belek Gazi'nin Haçlılar ve Türk Beyleriyle Münasebetlerindeki Rolü

Belek'in Haçlılarla ilk önemli karşılaşması 1101 yılında Suruç önlerinde gerçekleşmiştir. Tarihi kaynaklarda Seruc olarak da ifade edilmektedir. Bölgelerin veya şehirlerin ve hatta isimlerin bile tarihi süreç içerisinde farklı isimlendirmeler altında yazıldıkları görülmektedir.

¹ Kayhan, H. "Artuklu-Danişmendli İlişkileri Hakkında", BELLETEN, 72. Cilt Ankara, 2008, s.478

Haçlı Seferleri'nin başlaması Anadolu coğrafyasındaki Türk devletlerinin birlik olup ortak düşmana karşı harekete geçmelerini sağlamıştır. Artuklu ve Danişmendli beylikleri bu zaman zarfında ittifak kurarak, Türkiye Selçukluları Devleti ile beraber Hristiyan ittifakına karşı mücadele etmişlerdi. Haçlı Seferleri ordularının birbirinden farklı yollar izleyerek hareket halinde oldukları ve 1101 yılının ilkbahar mevsiminde İstanbul'a ulaşmışlardır. Akabinde İmparator Aleksis komutasında Anadolu'ya geçirilmek amacıyla İzmit (Kocaeli) ve civarında birtakım faaliyetlerde bulunmuştur. Selçuklu Sultanı Kılıç Arslan ile Danişmendli hükümdarı Gümüş Tegin ve Artuklular ittifak kurarak Haçlılara karşı beraber politika izlemişlerdir. (Kayhan, 2008: 476). Suruç'u daha önce kaybeden Belek, Türkiye Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan'ın çağrısıyla 1101'de Haçlı Seferlerine katılmasıyla göstermiş olduğu başarılarından dolayı hükümdarın takdirine mazhar olmuştur. Anadolu'dan döndükten sonra amcası Sökmen b. Artuk'un yanına dönen Belek, 7 Mayıs 1104 tarihinde Haçlıların yenilgiye uğratıldıkları Belih Çayı Zaferi'nde de yararlılıklar göstermiştir. (Çelik, 2020: 25).

Haçlılar, Antakya'yı ele geçirdikten sonra bu şehri kurtarmaya gelen Kürboğa komutasındaki Büyük Selçuklu ordusunun içinde Belek de yer almıştır. Bazı kaynaklarda Gürboğa olarak da ifade edilmektedir. Ahmet Refik Altınay'ın Haçlılar (1095-1291) adlı eserinde "Karaboğa" olarak ifade etmektedir. (Altınay, 2007: 46). Araştırmacıların üzerinde durdukları isim Kürboğa olarak daha fazladır.

Behram oğlu Belek, kendi yönetiminden memnun olmayan Seruc (Suruç) halkının şehri Urfa Kontu I. Baodouin'e teslim etmesiyle buradaki hâkimiyetini 1098'te kaybetmiştir. II. Baodouin de Bourg 1101'de Belek ve Sökmen'i mağlup ederek geri çekilmelerini sağlasa da yılmayan Belek, 1104'te Hadise ve Ane kasabalarını aldı. Aynı yılda da Haçlılara karşı Harran Savaşı'na amcası Sökmen b. Artuk ile birlikte katılan Belek, sonraki sene içerisinde Hanicer Kalesini elde etmeyi başarmıştır. Ahlât Şah Emiri Sökmen el-Kutbi, İlgazi ile aralarındaki sorunlar yüzünden Belek'i yakalayıp Aydziats Kalesi'ne hapsedti. 1122'de serbest kalan Belek, amcası İlgazi'nin hükümranlığında yanında yer almıştı. 1122'de Çubuk Oğlu Mehmed Bey'in ölmesi üzerine beraberinde olan Türkmenlerle hareket ederek Harput ve civarındaki kasabalar dışında Palu'yu kendine merkez yapmasıyla yeni bir beylik kurdu. (Alptekin, 1992: 402).

Belek'in bölgede etkinliğinden hoşnut olmayan Erzincan, Divriği ve Kemah bölgelerinde hüküm süren İshak Bey, Belek'in Suriye'ye amcasının yanına gitmesiyle bu durumu fırsata dönüştürerek 1118'de Dersim ve çevresini işgal edip Harput önlerine ilerlemiştir. 1119 Şubat'ında Mengücekliler bölgesine giren Belek b. Behram, Kemah ve Erzincan'ı işgal etti. İshak Bey bu durum karşısında Trabzon Pontus-Rum kralı Konstantin Gabras'a sığınmıştır. İlgazi'nin Belek'i Halep'e çağırması neticesinde 28 Haziran 1119 tarihinde Antakya Prinkepsi Roger'in ordusunun tamamen yok edilmesinde (Ager Sangius) başka ifadeyle "Kanlı Meydan Savaşı" olarak tarihe geçen bu savaşta etkin rol oynadı. (Demirkent, 2004:123-124). Belek, iç politikada Mengüceklilerle uğraştığından Gerger Ermenilerinin faaliyetleri hız kazanarak eşkıyalık girişimlerinde bulunmuşlardır. Belek, 1121 yılında çetin geçen kış şartlarında Fırat nehrinin donması neticesinde nehri ordusuyla geçerek, Gubus çevresinde engebeli olan araziye aştı. Belek'in ordusu kardaki izleri takip etmesiyle kaçan Ermenileri yakalayıp Hanzit Vadisi olarak anılan muntıkaya sevk etti. (Çelik, 2020: 26). Araştırmacının Fırat nehrinin donması ile ilgili dayandığı eserlere bakıldığında İslam ve Batı kaynaklarından

istifade etmesi açısından değerli görülmektedir. Kaynakların eskeriyetinde bu konu hakkında durulmamaktadır.

Urfa'nın ele geçirilmesi ile ilgili olarak İbnü'l Esir de farklı yorum getirerek konuyu anlatmaktadır. İlgazi'nin yeğeni olan Belek b. Behram bu sene Urfa şehri üzerine yürüyerek şehri kuşatmıştır. Bu şehirde Haçlılar bulunuyordu. Haçlıların geldikleri yol güzergahı akarsularla bataklık halini almıştı. Atları çamurun içine saplanarak üzerlerindeki mühimmatın ve atlı birliklerin taşıdıkları ağırlıklar nedeniyle hızlıca hareket edemediler. Belek'in adamları Haçlı birliğini ok yağmuruna tuttu. Joscelin esir alınarak deve derisine konularak üzeri dikildi. Joscelin, mal ve çok sayıda esir vermesi şartıyla bırakılmasını teklif etmesine rağmen Belek, bu şartı kabul etmedi.(Ebu'l Fida İbnü'l Esir, 2016: 24).

1122 yılında Behram oğlu Belek, amcası Necmeddin İlgazi ile Suriye seferine katılarak Haçlı birliğinin elinde bulunan Zerdana Kalesi'ni kuşatmıştır. Amcası İlgazi'nin hastalanmasıyla yönetimi devralan Belek, 13 Eylül 1122 tarihinde Urfa Kontu Jocelin de Courtenay ve Birecik Senyörü Galeran'ı Seruc yakınlarında yenerek esir almıştır. (Kayhan, Haçlılar Karşısında Artuklular, 2006: 55). İlgazi'nin ölümüyle Urfa Belek'in payına düşmüştü. Haçlılar da İlgazi gibi düşmanın ölümünün ardından Artuklular arasında doğan otorite boşluğundan faydalanmak üzere hemen harekete geçerek, Haleb'e bağlı yerleri yağmalamaya başladılar. Kral II. Baodoin, 19 Safer 516/ 28 Nisan 1122 tarihinde çıktığı bir akın sırasında kendisini yakından takip etmekte olan Belek'in kuvvetlerince "Sence Köprüsü" civarındaki Uruş denilen yerde esir ettiler.(Usta, 2002: 371).

Belek, amcasının görevini üstlenmesinden 1124 Mayıs'ında Menbic önlerindeki ölümüne kadar kısa süre zarfında o zamana kadar Müslüman emirine nasip olmamış başarılar elde ederek, önce 1122'de Urfa kontunu ve yeğenini ertesi sene de Kudüs Kralı II. Baudoin'i tutsak etmişti. Kısa süre içinde idari ve askeri anlamda iki büyük şahsiyetini kaybeden Haçlılar şaşkınlık içerisinde kalmıştı. 1123'te Gerger'i kuşatarak ve Kudüs Kralı Baodouin'i esir alarak İslam âleminde takdirle karşılandı. Gazi unvanı kazandı. Belek'in asıl hedefi Halep'i ele geçirip Haçlılar'la mücadele etmektir. Bu durum ile ilgili olarak Menbic-Haleb hattı olarak tarif edilen "Kuzey Suriye" koridoru olmuştur. Belek, önce Harran'ı kontrol altına aldıktan sonra Halep'i de korumaya yöneldi. Ortaçağ'ın büyük İslam müverrihlerinden İbnü'l-Esir, Emir Belek b. Behram Gazi'nin Haleb'e hareketinin nedeninin Haçlılar'ın Esarib Kalesi'ni ele geçirmesi olarak görmektedir. Müellife göre Belek, yeğeni ve İlgazi'nin oğlu Süleyman'ın Haleb şehrini savunamayacağını anladı. Haziran 1123'te şehre giderek teslim almasıyla Haleb'e yerleşti. Melik Rıdvan b. Tutuş'un kızıyla evlenmesiyle beraber hukuken de Haleb'e sahip oldu. (Erdem, 2018: 202). Politika olarak birtakım evliliklerin yapıldığı görülmektedir.

Halep'in İlgazi'den yardım talebinde bulunması durumu olmuştur. Sürekli tehdite maruz kaldıkları ve ekonomik açıdan zor durumda olmuşlardır. "5 yıllık İlgazi yönetiminde ekonomik açıdan toparlanmaya çalışan Halep, onun ölümünden sonra tekrar Haçlı tehdidiyle karşı karşıya kaldı ve İlgazi'nin yeğeni Belek Gazi'nin şehre hâkim olmasıyla huzur buldu."(Bakır & Pekin, 2020: 251). O dönem Halep halkının Haçlıların şiddetine ve kötü emellerine maruz kaldıklarından, İlgazi döneminde kendisine kendilerini kurtarması amacıyla birtakım girişimlerde buldukları görülmektedir.

Urfalı Mateos'un Belek'i öven tabiri ile "Bir kartal süratiyle hareket edip, on beş günde oraya yerleşti. İlk olarak Baodouin'e kaleyi teslim etmesi şartıyla sağsalim ülkesine dönmesini teklif etti. Fakat Baodouin bu teklife sıcak bakmadı. Türk ordusu, surlarının altına lağımlar kazımak suretiyle kaleyi kolayca ele geçirdiler. Menbiç'te çıkan isyanı bastırmak isteyen Belek oraya yönünü çevirmiştir.(Usta, 2002: 372).

Irak Selçuklu Sultanı Mahmud, menşur göndererek Belek'i Haçlılarla savaşan İslam ordularının başkumandanı olarak görevlendirdi. Belek, Türkmenlerden asker topladı. Davud, Süleyman ve Timurtaş gibi Artuklu beyleri, Musul Emiri Aksungur el-Porsuki de asker göndermiş ve Azez kuşatma altına alındı. Franklara karşı ilk etapta başarılı sonuç alamamış ve esir olan Haçlıları Halep'e getirtmiştir. İntikam için Meşhala mevkiinde Haçlıları bozguna uğrattı 1124 yılında Mücedded Kalesi'ni ele geçirdi. (Alptekin, 1992: 402-403). Belek'in Sultan Mahmud tarafından kendisine verilen unvanla ilgili başka kaynakta şu ifadelerle rastlanmaktadır : "Haçlılar karşısında gösterdiği kahramanlık ve başarılarından dolayı Sultan Mahmud, ona "Gazi" unvanı ile Halep'in menşurunu verdi."(Çelik, 2020: 28).

Menbiç Civarında Yapılan Seferlerin Hayati Önemi

Türkiye'den kaynağını alarak ve Fırat nehrine kavuşan Sacur çayının güneyinde bulunan Halep'i Urfa'ya bağlayan jeopolitik olarak ticaret ağının üstünde olmasından dolayı büyük öneme sahiptir. Süryani dilinde Mabbug² olarak ifade edilmektedir. Menbic Ortaçağ döneminde meyve ağaçlarıyla çevrili olmasından ve kumaş dokumacılığı ile ünlenen önemli merkez haline gelmiştir. Arapça'da Menbic olarak isimlendirilmektedir. Ayrıca Menbic tarihi süreci hakkında çalışmalar bulunmaktadır. Bu toprağın ehemmiyeti Ortadoğu ikliminde önemi büyük bir topraktır. Gerek ekonomik gerekse askerî açıdan Türkiye'nin konumu itibarı ile düşünüldüğünde 12. Yüzyıldan beri Türklerin hakimiyet ekseninde başlayan sürecin 21. Yüzyıla değin önemini gösterir niteliktedir. Stratejik anlamda bir ülkenin kalbi konumunda olduğu düşünülmektedir. Belek b. Behram döneminde ciddi anlamda önem verilen Menbic'in kuşatılıp ve savaşta başarı sağlaması açısından daha da değerli bir konuma ulaşmıştır. Belek b. Behram'ın Menbiç zaferi ile ilgili olarak yaptığı taktiklerin savaşın kazanılmasında etkili olmuştur. Menbiç zaferi Belek b. Behram b. Artuk'un ön plana çıkmasını sağlayan olağanüstü bir mücadele olduğu söylenebilir.

Joucelin Kudüs, Trablus ve diğer Frenk beldelerine giderek 10.000'i aşan bir süvari kuvveti topladı. Belek'i, Menbic önlerinden uzaklaştırmak için şehir yakınlarına geldi. Joucelin, şehre yaklaşınca Belek, onun üzerine yürüdü. 18 Rebiülevvel pazartesi günü iki taraf karşılaştı. Yapılan savaşta Frenkler yenildiler. Müslümanlar nehrin arkasına kadar onları takip ettiler...19 Rebiülevvel salı sabahı savaşta ele geçen bütün esirleri öldürttü. Sonra Menbic'i dövecek olan mancınıklara yer seçmek için kaleye doğru gitti. Üzerinde beyaz elbise, elinde bir kalkan vardı. (Usta, Artukluların Halep'teki Hakimiyeti İbn el Adim, 2008: 250). Menbiç konusunda yazarın İbn el Adim'in eserini çeviri olarak aldığından tarih olarak 1124 yılı olarak almadığını söylenebilir. Belek b. Behram'ın ölümü ile ilgili olarak kaynakların anlatımları bulunmaktadır.

² Demirkent, I. "Menbic", T.D.V.İ. A, 29. Cilt, Ankara, 2004, s.123.

Belek mancınıkların kurulacakları yerleri belirlemek için, kafasında tolgası ve kolunda kalkarıyla Menbiç Kalesi'ne yaklaştı. Buyruklarını verirken surlardan atılan bir ok sol köprücük kemiğinin tam altından saplandı bedenine. Oku kendi eliyle çıkardıktan sonra küçümseyerek tükürdü üstüne ve mırıldandı : “Tüm Müslümanlar için öldürücü bir darbe bu !”(Maalouf, 2010: 99).

Farklı kaynaklarda da Belek Gazi ile ilgili geçen ifadede, atılan oku bizzat çıkarıp kırmış ve son olarak ağzından dökülen “Bu ok bütün Müslümanlara vurulmuş bir darbedir.” Sözleriyle aslında dini motifli savaşların olduğu salib ve hilalin savaşının olduğunun kanıtıdır. Salib³ ile ilgili ayrıntıya bakıldığında sözlükte şöyle ifade edilmektedir : “Kurun-u vustada ard-ı mukaddesin iade-i İslamiyeden zabtı maksadıyla emam-ı ... beyanında teşekkül eden heyet-i muharebeye ki bunlar göğüslerine bir haç resmi talik ettiklerinden bu isimle şöhret bulmuşlardır.” (Sami, 1978: 832).

Rivayete göre Gazi Belek saplanan oku bizzat kendisi çıkarttı ve bu esnada : “Bu ok bütün Müslümanlara vurulmuş bir darbedir.” Cümlesi ile kendi varlığının önemini ve Müslümanların duygularını güzel belirtmiştir. Urfalı Mathieu Belek'in çok adil ve Ermeniler için hamî olduğunu, bu sebeple de ölümden çok üzüldüklerini söyler... Naaşı Halep'e götürüldü ve orada defnolundu... XII. Yüzyılda Haçlı istila ve hücumları, İslam cihadı ile bir destan dönemi idi. Belek de bu dönemin destanî kahramanlarının bir örneği idi. Kudreti, kahramanlığı, adaleti, dindarlığı ile düzeni ve güvenliği hâkim kılmakla Türk-İslam dünyasının sevgi, saygı ve hayranlığını kazanmıştı... Doğu Anadolu'da ve Kuzey Suriye'de Artukluların sınırlarını çok genişletmiş olmakla beraber onun asıl davası cihat ve Haçlılardı. Bu dava dolayısıyla daima Büyük Selçuklu sultanlarına bağlı kalmıştı. Kılıç Arslan, daha çok genç bir yaşta iken, Belek'in yüksek vasıflarını isabetle takdir ve ifade etmişti. Onun asıl faaliyetleri 1113'ten 1124'e kadar sürmüştür.(Turan, 1973: 152).

Belek b. Behram'ın İslam dünyasındaki etkin rolü ile savaşlarda etkin görev üstlenerek Haçlılara karşı başarılı olmuş Türk bir komutan olarak, “Gazi” unvanıyla etkisini göstermiştir. Gerek Türk ve gerek yabancı araştırmacıların beğenisini kazanarak övülen bir şahsiyet haline gelmiştir. Bazı batılı kaynaklarda sevilmemesinin sebebine bakıldığında ise, Haçlılarla olan ilişkilerde gösterdiği faaliyetlerdir. Ortaçağ döneminde siyasi anlamda olan olayların nedenlerinin asıl temelini de din adına yapılan savaşlar olduğu söylenebilir. Yabancı kaynaklarda Belek Gazi'nin imajı çoğunlukla kahraman olarak ifade edilmektedir.

1980-2020 Lise Tarih Ders Kitaplarında Artuklular

Artukluların Lise Tarih Ders Kitaplarında Kronolojik Olarak Anlatımı

Mehmet Altay Köymen ve Mehmet Ali Ünal Lise Tarih II adlı lise ders kitabında Belek Gazi ile ilgili verilen okuma parçasında bakıldığında Belek ile ilgili dikkat çeken hususlar olduğu görülmektedir. Ders kitabında, Ünlü Türkmen beylerinden Artuk Bey'in oğullarından Behram'ın oğlu olan Belek, Artuklular arasında parlamış ve amcası İlgazi ile birçok gazalara katılarak kahramanlıklar göstermişti. Suriye Selçuklu hükümdarı Tutuş, Urfa ve çevresindeki şehirleri emrindeki beylere verirken Suruc'u da Belek'e verdi. Fakat bir süre sonra Belek, Suruc'u kaybetti. Haçlılar karşısında ittifak da bozulunca Belek, Harput ve çevresini kendisine

³ Sami, Ş. Kamus-ı Türki, Çağrı Yayınları, İstanbul, 1978, s.832.

yeni hakimiyet sahası olarak seçti. Belek Gazi'nin hayatı, destan kahramanlıklarının hayatına benzemektedir. Onda İslam gaziliğinin yanında Orta Asya Türk kahramanlığının sembolü olan "Alp" karakteri de dikkat çekmektedir.(Köymen ve Ünal, 1989: 90). Alp karakteri ve kahramanlık gösteren emir/lerin bu unvana mazhar olmaları Türk kültür ve töresinde var olan durumdur.

Lise tarih ders kitaplarında Artuklular ile ilgili geçen ifadelerle bakıldığında birbirine yakın anlatım tarzı taşıdığı görülmektedir. İl-Gazi ve yeğeni Belek Haçlılara karşı defalarca savaştılar ve arka arkaya birçok başarı elde ettiler. Öte yandan, Belek, Harput ve çevresini, buranın sahibi olan Çubukoğlu Mehmed Bey'in ölümünden sonra ele geçirerek, yeni bir Artuklu kolunun meydana gelmesini sağladı. (1185).(Köymen, Koca, ve Özel, 1990: 91). Türk komutanlarının arasında iç politikada birbirlerine üstünlük kurmak amacıyla siyaset izledikleri tarihin her aşamasında görülebilen bir olgudur.

Lise tarih ders kitaplarının 1991'deki basımındaki içerik bilgilerine bakıldığında Haçlılarla ilişkilere yer vermiştir. Belek de Harput kalesi ve civarına hâkim olarak Haçlı Franklarla mücadeleye girişti. Belek, Urfa Kontunu, Bilecik Haçlı senyörünü ve Kudüs Kralı Bodven'i yenerek esir aldı. Esirleri kurtarmaya gelen Frank ordusunu da bozguna uğrattı 1124.(Deliorman, 1991:74-75).

1991 yılında farklı bir ders kitabında yer alan içerikte ise ağırlıklı olarak siyasi konulardan çok, sosyo-kültürel olarak işlendiği görülebilmektedir. Ders kitabında geçen ifadelerle bakıldığında, Artukluların (1185-1233) tarihleri arasında 3. Kolu olan Harput (Elâzığ) Artukluların varlığından bahsedilmektedir. Artukluların bir parçası da Halep'te hüküm sürmüşlerdir. Kuruldukları günden beri ellerinde bulunan Güneydoğu Anadolu'da, Haçlılara karşı başarılı faaliyetler göstererek Haçlıları o bölgeye sokmayarak hem bölgenin Türkleşmesini hızlandırmış hem de şöhrete kavuşmuşlardır. Bölgede bırakmış oldukları mimari eserler günümüzde bile ayakta durmaktadır. Bu eserler, Ortaçağ Anadolu'su Türk sanatının önemli şaheserlerinin başında gelmektedir. (Dikmen ve Koçak, 1991:73). Anadolu'nun Türkleşme sürecinden bahsetmesi hakkında süreci hızlandırdığı görülmektedir. Türkleşme politikası sadece Artuklular döneminde olan bir olay değildir. Daha önceki asırlarda başlayan bir politika olduğu söylenebilir.

Müfredat olarak bazen aynı yazarların farklı yıllarda basılmış eserlerine bakıldığında yardımcı kitap mahiyetini taşıyan eserlerde birbirine yakın içerikten oluştuğu görülebilmektedir. Belek de Urfa kontunu, Bilecik Haçlı senyörünü ve Kudüs Kralını yenerek esir aldı. Esirleri kurtarmaya gelen Frank ordusunu da bozguna uğrattı.(Deliorman, 1992: 219).

1993'te basılan ve komisyon tarafından hazırlanan lise tarih ders kitabında Artukluların Harput kolu ile ilgili anlatımda ise 1112'de Belek Gazi tarafından hakimiyet sağlanarak sonrasında ise İmadeddin Ebubekir tarafından 1185 yılında kurulmuştur. Moğollar ve Eyyubilerin idaresi altında oldular. Türkiye Selçuklu hükümdarı I. Alaeddin Keykubad, 1234 yılında bu kola son vermiştir.(Koprman, vd., 1993: 160). Ders kitabının genel bir çerçevede hazırlandığı görülmektedir.

1994 yılında basılan lise tarih ders kitabında Artuklu Emiri Belek b. Behram devrine bakıldığında, Timurtaş Mardin'e, Süleyman ise Meyyafarikin'e (Silvan) egemen olmuştur.

Ailenin asıl reisi, Emir İlgazi'nin diğer yeğeni Belek idi. Belek, daha evvel Harput, Palu, Dersim bölgesine hâkim olmuş ve Sultan I. Kılıçarslan'ın ölümünden sonraki süreçte eşi Ayşe Hatun ile evlenmesi neticesinde Malatya mıntukası da Belek'in hakimiyet sahasına girmişti. Belek, 1122'deki savaşta Urfa kontu ile Birecik Senyörünü mağlup ederek esir almıştır. Ardından Gerger'deki Ermenilerin yardımına gelen Kudüs Kralı da Belek tarafından yenilgiye uğratarak esir edilmiştir. Belek'in 1123'te Halep'e sahip olmasıyla şehir, yaklaşan Haçlı tehlikelerinden kurtuldu. Haçlılara karşı başarılı savaşlar yapan Belek, Menbic şehrini kuşattığı esnada kaleden atılan okla 1124'te öldü. (Merçil ve Merçil, 1994: 36). Belek Gazi'nin ön plana çıkan özelliklerinin anlatıldığı ders kitabında Haçlılarla ilgili ifadelerin dikkat çektiği görülmektedir. Artuklu komutanlarının hakimiyet sahalarının taksimatının yapıldığı görülmektedir.

1996 yılında basılan lise tarih ders kitabında Belek Gazi ile ilgili Anadolu'daki faaliyetleri ve Haçlılara karşı gösterdiği başarının öneminden bahsedilerek işlenmiştir. Kuruluş ve yıkılışı detaylı olmadan aktarılan içerikte öğrencilerin eğitim düzeyiyle alakalı olduğu düşünülmektedir. Harput'ta ilk Artuklu hakimiyeti Belek Gazi tarafından sağlandı. Haçlılara karşı zafer kazanan Belek'in ünü, Hristiyan ve İslam dünyasında yayıldı. Onun ölümünden sonra Harput, Hasankeyf Artukluların eline geçti. 1185 yılında ise İmadeddin Ebubekir, Harput Artuklu kolunu kurmayı başardı. Zamanla Moğolların ve Eyyubilerin hakimiyetine giren Harput Artuklularına, 1234 yılında I. Alaeddin Keykubat son verdi. (Ergezer, 1996: 203).

Lise tarih ders kitaplarının bir başka boyutunu da "Genel Türk Tarihi" açısından ele alınan eserler olduğu görülmektedir. Behramoğlu Belek Dönemi olarak yer alan ders kitabında Artuklular ile ilgili olarak verilen pasajda, Emir İlgazi öldüğünde, oğullarından Timurtaş Mardin'i, Süleyman Meyyafarikin (Silvan) yönetiyordu. Yeğenlerinden Süleyman Halep'e, Belek ise Harput, Palu, Dersim bölgelerine hakimdi. Emir Belek, Türkiye Selçuklu Sultanı I. Kılıç Arslan ölünce onun dul kalan eşiyle evlenerek Malatya'yı da yönetimi altına almıştı. Her ne kadar taksimat yapılmışsa da Emir Belek, Artuklu ailesinin asıl reisi konumundaydı.

Emir Belek, Haçlılara karşı elde ettiği zaferlerle önemli bir şöhret kazandı. 1122'de Urfa Kontu ile Birecik Senyörünün birleşik ordularını bozguna uğratarak her ikisini de esir aldı. Eşkıyalıkla geçinen Gerger Ermenilerini cezalandırarak ve onlara yardıma gelen Kudüs Kralı II. Baudouin'i de yenerek 1123'te tutsak etmiştir. Haçlı saldırılarını önlemeyecek durumda olan Halep'i yönetimine aldı. Menbici kuşattığı esnada, kaleden atılan zehirli okla 1124 yılında şehit düştü. (Deliorman, 1997: 46). Lise tarih ders kitabında anlatılan bilgilerin günümüz dünyasıyla karşılaştırıldığında öğrencilerin değerler açısından kazanım elde edebilecekleri bir husus üzerinde durulmaktadır.

21. Yüzyılın başlarında basılan lise tarih ders kitaplarının birisinde de Harput Artukluları ile ilgili kronolojik olarak kuruluş ve yıkılış sürecinden bahsedilmektedir. 1112'de Belek Gazi'nin bu bölgeyi fethetmesiyle, Harput hakimiyet altına girmiştir. 1185 yılında İmadeddin Ebu Bekir'in Harput'u almasıyla kurulan bu beylik, Harput Artukluları son hükümdarı İzzeddin Ahmet zamanında Moğol ve Eyyubilerin egemenliğinde olması sonucunda 1234 yılında Anadolu Selçuklu Sultanı I. Alaeddin Keykubad devrinde bu kola son verilmiştir. (Çetin, Kutluay, ve Avlar, 2008:133).

Artuklular Bağlamında Lise Tarih Ders Kitapları Arasındaki Pedagojik Farklar

20. Yüzyılın son yirmi senesi ve 21. Yüzyılın ilk yirmi senesinde incelenen lise tarih ders kitaplarının pedagojik anlamda birbirinden farklı olduğu düşünülmektedir. Lise tarih ders kitapları incelendiğinde gerek bilgi, gerek kapsadığı alan ve kullanılan dil birbirinden farklıdır. Artuklu beyliğinin, diğer beylikler gibi ders kitaplarında ciddi anlamda üzerinde durulmamaktadır. Bunun sebebi dönemin müfredat programlarıyla ilgili olduğu düşünülmektedir. Ayrıca Selçuklu medeniyetinin varlığı ve tabiiyet bakımından Selçukluların gözetiminde oldukları anlaşılmaktadır. Nitekim, Artuk Bey'den beri gelen bu sürecin böyle devam ettiği görülmektedir. 1980-2020 yılları arasında içerik bakımından kitaplar arasında ciddi anlamda farklılıklar olduğu görülmektedir. Bazı lise tarih ders kitapları Artuklular konusunu ayrıntılı işlerken, bazı ders kitaplarında ise sadece salt bilgi olarak vermektedir. Kullanılan materyaller arasında harita, minyatür ve görseller bazı ders kitaplarında mevcutken, bazısında bulunmamaktadır. Tarih dersinin öğrencilere kazanımı bakımından içerik bakımından anahtar kelimeler, hazırlık soruları ve ölçme değerlendirme gibi içeriğin eksik kaldığı görülmektedir. Ağırlıklı olarak siyasi tarih anlatıldığı söylenebilir. Günümüz lise tarih ders kitaplarında teknolojik gelişmelerin etkisiyle siyasi tarihin yanında, sosyal ve ilim anlamında özellikle biyografik portrelere yer verildiği görülse de bahsedilen dönemin ders kitaplarında Belek Gazi ile ilgili profile rastlanmamaktadır.

Sonuç

Ortaçağ zaman dilimi olarak adlandırılan tarihi sürecin bir parçasını oluşturan 12. Yüzyılda hüküm süren Artukoğullarının, Artuk Bey'in ölümünden sonra hakimiyet kurma mücadeleleri göstermişlerdir. Selçuklu hükümdarlarına tabiiyetleriyle bilinen bu emirlerin yayıldıkları sahaya bakıldığında günümüz dünyasında Ortadoğu olduğu aşikardır. Türkiye'nin güneyinde farklı şubelerle kurulan Artuklular, şubelerinin başında önemli komutanlar yetiştirdikleri bilinmektedir. Zaman zaman Selçukluların maiyetinde olan bazen de ihtilafli olarak Selçukluların karşısında oldukları görülmektedir. Dini anlamda İslam dünyasında Haçlı Seferlerinin başlaması neticesinde iç politikada anlayamadıkları diğer beyliklerle sorunları olmalarına rağmen, birlikte hareket ettikleri görülmektedir. I. Kılıçarslan'ın sözüne nail olmakla beraber Sultan Mahmud tarafından "Gazi" unvanı verilen Harput Artuklu Şubesinin reisi olarak sahne alan Belek b. Behram, amcası İlgazi'nin ölümünden sonra Artuklu reisi olarak yer aldığı kaynaklarda mevcuttur. I. Haçlı Seferi'nin başlamasıyla başlayan sürecin Harran, Halep, Menbic, Harput ve Malatya gibi bölgelerde etkin rol oynayan Belek Gazi gerek iç ve gerekse dış politikada önemli başarıları olan bir komutan olarak anılmaktadır. Belek Gazi'nin şahsiyetiyle ilgili cesur olduğu ve yılmayan bir cesarete sahip olduğu hususunda ortak görüş sergilenmektedir. Ortaöğretim müfredatında 1980-2020 yılları arasında tarih ders kitapları incelendiğinde Artuklu Beyliği ile ilgili yazılan kitaplarda Artuklu Beyliği geniş yer kapsamamaktadır. Yerel tarih ve ulusal tarih açısından değerlendirildiğinde birtakım ders kitabında ayrıntılı anlatılarak, bazısında sadece isim olarak anlatılmaktadır. Bazı ders kitaplarında ise hiç geçmemektedir. Dönemin politikasına göre müfredat hazırlanmış olsa da Selçukluların varlığı münasebetiyle her beyliğe has konular uzun tutulmamaktadır. Ortaöğretim öğrencilerinin yaş durumu ve algılama kapasiteleri de düşünüldüğünde beylikler tarihi ile ilgili lise tarih ders kitaplarında özellikle sözlü bir şekilde anlatılan dersin yanında ciddi anlamda harita okuma becerisi kazandırılması

gerektiği düşünülmektedir. Tarihsel rol model özelliği taşıyan Belek Gazi'nin üzerinde durulması değerler anlamında önemli bir katkı oluşturduğu düşünülmektedir.

Kaynakça

Alptekin, Coşkun (1992), "Belek b. Behram", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Cilt 5, s. 402-403.

Altınay, Refik Ahmet (2007), Haçlılar (1095-1291), (çev. Güray Kırpık), İstanbul: Ötügen Neşriyat.

Bakır, Abdülhalik ve Pekin, Süleyman (2020), "Suriye'nin Kuzeyindeki Türkmen Yerleşmelerinin Tarihi Altyapısı Üzerine", Türk Dünyası Araştırmaları, Cilt 124, Sayı 245, s. 241-278.

Çelik, Sebahattin (2020), "Artukoğulları Beyliği'nin Haçlılar İle Mücadelesine Bir Bakış", Artuklu İnsan ve Toplum Dergisi, Cilt 5, Sayı 1, s.15-32.

Çetin, Nihat. - Kutluay, Mustafa ve Avlar, Mestan. (2008), Liseler İçin Genel Türk Tarihi, Ankara: Yenigün Yayıncılık.

Deliorman, Altan (1991), Tarih Lise II, İstanbul: Özal Matbaacılık.

Deliorman, Altan (1992) Ders Geçme ve Kredi Sistemine Göre Tarih Lise I, İstanbul: Nesil Yayıncılık.

Deliorman, Altan (1997), Liseler İçin Genel Türk Tarihi 3, İstanbul: Bayrak Yayınları.

Demirkent, Işın (2004), "Menbic", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Cilt 29, s. 123-124.

Dikmen, Selahattin ve Koçak, Kemal (1991), Tarih Lise II, Ankara: Üner Yayınları.

Ebu'l Fida İbnü'l Esir, Muhammed b. Abdilkerim el-Cezeri eş-Şeybani (2016), İslam Tarihi el Kâmil Fi't Tarih Tercümesi, (çev. Ahmet Ağırakça, Beşir Eyarsoy, Zülfikar Tüccar, Abdülkerim Özaydın, Yunus Apaydın ve Abdullah Köse), Cilt 9, İstanbul: Ocak Yayınları.

Erdem, İlhan (2018), "Haçlılar İle Mücadelede Menbic ve Emir Belek", Tarih Araştırmaları Dergisi (TAD), Cilt 37, Sayı 64, s.191-204.

Ergezer, Nevin (1996), Liseler İçin Tarih Ders Kitabı 1, Ankara: Ocak Yayınları.

Hüseyin, Ali (2020), "تاريخ الملوك الأرتاقية في ماردین" (Tarih el Artukiyye Fi Medinet Mardin), Ağrı İslami İlimler Dergisi, Cilt 6, Sayı 157, s.157-176.

Kaya, Selim (2019), "Artuklularda İktisadi Faaliyetler ve Sosyo-Kültürel Etkileri", Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 21, Sayı 1, s.67-85.

Kayhan, Hüseyin (2006), "Haçlılar Karşısında Artuklular". I.Uluslararası Mardin Tarihi Sempozyumu Bildirileri, Cilt 1, 26-28 Mayıs 2006, Mardin: Mardin Valiliği Kültür Yayını.

Kayhan, Hüseyin (2008, Ağustos), "Artuklu Danışmendli İlişkileri Hakkında", Belleten Dergisi, Cilt 72, Sayı 264, s. 477-482.

Kopruman, Kazım Y.- Yediyıldız, Bahaeddin. - Alpaslan, Yurdagül. - Ercan, Yavuz. - Ergenç, Özer. - Genç, Reşat. - İzgi, Özkan. -Metin, Halil. - Önsoy, Rifat. -Turgut, Rifat. (1993),

Tarih Ders Geçme ve Kredi Yönetmeliği'ni Uygulayan Ortaöğretim Kurumları İçin, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Köymen, Mehmet Altay ve Ünal, Mehmet Ali (1989), Lise Tarih II, Ankara: Üner Yayıncılık.

Köymen, Mehmet A.- Koca, Salim. - ve Özel, Baykal. (1990), Tarih Lise II, İstanbul: Ülke Yayınları.

Maalouf, Amin (2010), Arapların Gözüyle Haçlı Seferleri, (çev. Ali Berktaş), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Merçil, Erdoğan ve Merçil, Büte (1994), Ders Geçme ve Kredili Sisteme Göre Liseler İçin Genel Türk Tarihi, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi.

Sami, Şemsettin (1978), Kamus-ı Türki, İstanbul: Çağrı Yayınları.

Sevim, Ali (1962), "Artukluların Soyu ve Artuk Bey'in Faaliyetleri", Belleten Dergisi, Cilt XXXVI, Sayı 101-104, s. 121-146.

Turan, Osman (1973), Doğu Anadolu Türk Devletleri, İstanbul: Turan Neşriyat.

Usta, Aydın (2002), "Artuklular ve Haçlılar (Haçlıların Bölgeye Geçişlerinden Belek'in Ölümüne Kadar 1098-1124)" Tarih Dergisi, Cilt 0, Sayı 37, s.357-374.

Usta, Aydın. (2008), "Artukluların Halep'teki Hakimiyeti İbn el Adim", Cilt XXIII, Sayı 2, s.227-260.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Avrupa'da Bir Cevelan: Muhafazakâr Üst-Kültürün Peşinde Ahmed Midhat Efendi

Dr. Öğr. Üyesi Can Eyüp ÇEKİÇ*

Özet

Bu çalışma, Ahmed Midhat Efendinin 1889'da gerçekleştirdiği Avrupa seyahati üzerine yazdığı "Avrupa'da bir Cevelan" adlı seyahatnameyi kaynak alarak, yazarın modern toplumsal düzene, toplumsal sınıflara ve sınırlara, ortak yaşama pratiklerine, seçkin sınıfların hızla değişen dünyada nasıl ayakta kalabileceklerine, avamdan kendilerini nasıl ayırt edeceklerine dair seyahatname süresince oluşan ya da değişen fikirlerini inceliyor. Yazarın, seyahate çıkmadan önce sahip olduğu teorik bakış açısının, seyahat boyunca nasıl ete kemiğe büründüğünü ve kendi kendini ispatladığını vurgulayan çalışma, sonuç olarak Ahmed Midhat Efendi'nin modern ve seçkin Osmanlı toplumu ve günlük yaşamı için önerdiği muhafazakâr üst-kültürün ruhunu ortaya koymayı amaçlıyor. Bu amaçla çalışma, seyahatnamede geçen yazara ait birbirinden farklı üç tanıklığın, durumun ya da anının metaforlaştırıldığı bölümlerden oluşuyor. Bunlardan ilki, yazarın seyahate başladığı gemide aralarında bulunduğu 1. sınıf, elit yolcuların kurdukları arkadaşlığı toplumun seçkin sınıfları için modern dünyada bir düzen önerisi olarak sunduğu iddiasını tartışıyor. İkinci bölümde ise yazarın İsveç'te bir resmi geçit töreni sırasında güzergahta halkı ayırmak için çizilen çizginin izleyiciler tarafından katıyen aşılmadığına hayret etmesi ve bunu övmesi bir toplumsal disiplin önerisi olarak yorumlanıyor. Üçüncü bölümde ise, yazarın Paris'te bir kafenin aynalarla kaplanmış duvarlarında kendisini izlemesi, bir Müslüman/Osmanlı/erkek bireyin toplumsal yaşamda sürekli gözlem altında olduğu vurgusu olarak açıklanıyor.

Anahtar Kelimeler: Seyahatname, Osmanlı Edebiyatı, 2. Abdulhamid

Avrupa'da Bir Cevelan: Ahmet Midhat Efendi in Pursuit of Conservative Elite-Culture Abstract

This study investigates Ahmed Midhat's travelogue *Avrupa'da bir Cevelan* (1890) in order to understand the writer's approach to modern social order, social classes and borders, praxis of modern social life, how elite classes may survive in a rapidly changing world, how they distinguished themselves from commoners. The study contemplates on the ways in which previous ideas of the writer on the essence of conservative high culture, a modern and elite Ottoman society and its daily life practices evolved and developed throughout his travel in Europe. To that end, the study is consisted of three parts, each one of which is based on different metaphors for different moments from the travelogue. First argues what if the writer offers a proposal for an elite social order in modern world by emphasising the "perfect" relationship between first class passengers. Second part interprets on whether the writer implies social discipline as he narrates that he got surprised and delighted when he witnessed the commoners never trespassed the border lines that separated them from the parade in Sweden. Third part explains the writer's reactions when he gazed his many reflections on the mirror-walls of a café in Paris as a Muslim/Ottoman/male condition of being under constant probation.

Keywords: Travelogue, Ottoman Literature, Abdulhamid II

* Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Yakın Çağ Tarihi, caneyupcekc@nevsehir.edu.tr

Giriş

Abdülhamid rejimi ile barışık ve rejimin getirdiği sınırlandırmalara mükemmelen riayet eden Ahmed Midhat Efendi, her meselenin uzmanıdır (Findley, 1998: 20). Bu nedenledir ki, *Tecrüman-ı Hakikat* gazetesini çıkarırken aynı zamanda devletin Matbaa-i Amire müdürü, Meclis-i Umur-ı Sihhiye azası ve karantinalar başkatibidir. Her işten anlayan Ahmed Midhat, Mayıs 1889'da Sultan Abdülhamid tarafından Stockholm'de düzenlenecek olan Oryantalistler Kongresi'ne Osmanlı temsilcisi olarak seçildi ve o anda seyahati planlamaya başladı. Yanına alacağı eşyanın miktarından, rota üzerinde bulunan kentlerin tarihine kadar her şeyi düşündü. 71 gün sürecek yolculukta İstanbul'dan vapur yoluyla Marsilya'ya, oradan önce Lyon sonra Paris'e ve daha sonra trenle Köln, Hamburg, Kopenhag'a uğrayarak Stockholm'e varacaktı. Dönüşte ise yine Hamburg yoluyla bu sefer Berlin'e ve sonra Köln yoluyla tekrar daha fazla vakit geçirmek istediği Paris'e, Paris'ten Cenevre, Lozan, Konstanz, Linz yoluyla Viyana'ya ve eve dönmek üzere Graz yoluyla Trieste limanına gidecekti. Daha önce birçok romanında Avrupa kentlerini mekân olarak kullanmıştı. Hiç gitmemiş olsa da Avrupa'yı nasıl bulacağını zaten biliyordu. Zaten bildiği bir coğrafyayı ve medeniyeti gözleriyle görmek, yazdıklarının sağlamasını yapmak için gidecekti. Birkaç ay sonra kongrede kendisinden bildirisi sorulduğunda mahcup olacaktı. Osmanlılar henüz akademik teamülleri ve bildiri yazmayı bilmiyorlardı. Ahmed Midhat da bu adeti ilk kez duyuyordu. Ne var ki bu hata, Avrupa medeniyetine bu denli hâkim, ve bu bilgi hakkında kendine güvenen bir Osmanlı efendisi için ufak bir ayrıntı olarak kalacaktı. Tüm bu seyahat, yazarın daha önce Avrupa ile ilgili ya da Avrupa'da geçen romanlarını hayal ürünü olmaktan çıkarıp, gerçeğe mükemmel bir biçimde yaklaştıracaktı.

Gemide

Gemi henüz rıhtımda yolcular ve yükleriyle dolduğu sırada, Ahmed Midhat güvertede meşhur Osman Hamdi Bey'in uşağını gördüğünde heyecanlanır ve derhal aklına aynı günlerde Osman Hamdi'nin de Paris'te düzenlenecek olan asar-ı atika kongresine katılmak üzere yola çıkacak olduğu gelir. Dönem, Osmanlı Devleti ve Sultanının Avrupa'da düzenlenen tüm kongrelerde çağdaş medeniyetin muteber bir üyesi ve monarşik meşruiyetin savunucusu olarak temsil edilmesi dönemi idi (Deringil, 1999: 153-4). Ahmed Midhat, Osman Hamdi Beyin uşağına eşyaları kendi kamarasına koymasını tembihler. Böylece hem kendisi hem de Osman Hamdi Bey, tanıdıkları ve aynı çevreyi paylaştıkları oda arkadaşları edinmiş oluyorlardı. Daha önce bir tren yolculuğunda İstanbul'dan Bağdat'a beraber gitmişlerdi. Gerçekten Osman Hamdi Bey de gemiye vardığında Ahmed Midhat'ı görünce çok sevindi. İkisi, yine 1. sınıf kamaralarda seyahat eden diğer İstanbullular ile derhal ahbap oldular. Bunlardan biri İngiliz deniz telgrafı şirketi memuru Hikemiyan Efendi, diğeri Beyoğlu'nda bulunan meşhur İngiliz Eczanesinin sahibi Mösyö Josef Kanzuk, bir diğeri Konya reji memuru Sabik Kaluyani Efendi, ayrıca Beyoğlu'nun meşhur Korpi ailesinin genç delikanlı bir üyesi idi. İspancini adında genç ve terbiyeli bir Rum ve İstanbul-Marsilya hattında ticaret nedeniyle seksen defa yolculuk etmiş olan İstamatiyadis de bu gruba dahil olmuştu. İstanbullu olmayan ancak hemen gruba dahil edilenler ise İspanya'nın İstanbul'daki elçisi Marki de Bendana'nın eşi ve kızıydı. Ahmed Midhat, grup üyelerini ayrıca aynı sınıf kamaralarda seyahat ettikleri için komşu olarak nitelendiriyor. Ona göre "diyanet ve kavmiyet farkları bu komşuluk münasebet-i tabiiyesine mâni değildir (Ahmed Midhat, 2015: 37)." Bu birbirinden farklı

insanlar gayet tabii sağlıklı ilişkiler kurabilirler. Nihayetinde Osmanlı Devleti birbirinden farklı inanç ve kökenden olan vatandaşlardan oluşmaktadır. Yazarın üzerinde durduğu, idealize ettiği, terbiye etmeye ve doğru yolu göstermeye çalıştığı kesim ise seçkinlerdir.

İstanbul-Marsilya seferinin 1. sınıf yolcularının her halükârda avamdan kişiler olması beklenmezdi. Gruptakilere baktığımızda genellikle İstanbul'daki ticarethanelerine mal almak için Fransa'ya iş yolculuğu yapanlar, Fransız şirketlerinin İstanbul'daki iştiraklerinde çalışanlar, Markiz gibi İstanbul'daki Avrupalı devlet temsilcilerinin yakınları ya da Osman Hamdi ve Ahmed Midhat gibi Osmanlı Devleti'ni yurtdışı kongrelerde temsil etmek üzere görevlendirilen Osmanlı entelektüellerinden oluşuyordu. Bu kimlikleri göz önüne alıp sofraya sahnesine geri döndüğümüzde, sofranın ve genel olarak geminin 1. sınıf kamaralarının Ahmed Midhat tarafından Osmanlı'nın ve özellikle payitaht İstanbul'un kozmopolit toplumsal yapısının bir alegorisi olarak kullanabileceği mükemmel bir senaryo sunduğunu görürüz.

İstanbul, 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında birçok çağdaş Avrupa şehriden sadece mükimlerinin köken veya inanç çeşitliliği açısından değil, ticaret, diplomasi, entelektüel çevre gibi farklı faaliyetleri bünyesinde bulundurduğu için üstün sayılabilirdi. Gemideki ilk akşam yemeği sahnesi bu zenginliği açıkça gösteriyordu. İstanbul'da özellikle Tanzimat sonrası gelişen Avrupa ülkeleri ile yapılan ticaretin en önemli aktörleri olan tüccarlar bu yolculuğa alışkındı. Genellikle gayri-Müslimlerden oluşan bu grup, Ahmed Midhat açısından en önemli rehber konumunda idi. Hatta Marsilya'da karaya çıktıktan sonra da bir süre bu grubun rehberliğine kendini emanet edecekti. Diplomatlar ve aileleri ise İstanbul'un önemli bir başkent olduğunu vurguluyordu. Tabii özellikle Akdeniz'e komşu her ülke, Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını gözetmek üzere Markiz de Bendana gibi aristokrat sınıfına dahil önemli diplomatları Osmanlı'nın ticaretiyle meşhur liman kentlerine gönderiyorlardı. Osman Hamdi ve Ahmed Midhat gibi entelektüellerin Avrupa'ya yolculuğu ise bunların birer imparatorluk üyesi olarak meraklı, öngörülü, ancak bir o kadar da kendine güvenen ve ülkesini en gelişmiş memleketlerde temsil etme kabiliyetine sahip seçkin vatandaşlar olduğunu bize anlatıyor. İkinci olarak da bu iki seçkin erkeğin devlet göreviyle Avrupa'nın devlet ricalinin ve en seçkin akademisyenlerinin arasına gönderilmesi Osmanlı Devleti ve Abdülhamid Rejiminin bu seçkin çevrede meşru bir yer kazanma arzusunu, kendine güvenini ve öngörüsünü ortaya koyuyor.

Gemideki ilk toplu akşam yemeği, Ahmed Midhat'ın sadece grup üyelerini değil bu grubu bir arada tutacak davranış biçimlerini, mışet derecesini ve aralarındaki görünmez sınırları ya da ortaklıkları değerlendirmesi için bir fırsat olmuştu. Öncelikle bu grup 1. Sınıf kamarada kalanlardan oluşuyordu ve böylece yemekte kaptanın masasında oturmaya hak kazanmışlardı. Kaptan kural gereği en başta otururken diğerleri ise yazarın deyimiyle haysiyetlerine göre kaptana uzak ya da yakın konumlanacaktı. Yazarın haysiyet ile anlatmak istediği bireylerin toplumdaki seçkin konumları ve soyları idi. Bu nedenle kaptanın iki yanına öncelikle İspanyol Markiz ve kızı oturuyordu. Ahmed Midhat sofradaki oturma düzeninden memnun kalmıştı. Her birey ait olduğu yerdeydi ve kimse bu doğal konumlandırmayı sorgulamıyordu.

Çorba, balık, sığır eti, sebzeli koyun eti, salata, tavuk kebabı, tatlı, meyve ve peynirden oluşan menü Ahmed Midhat'ı oldukça hoşnut etmişti. Kaptana iskeleye ne zaman varılacağı sorulmasıyla sofrada sohbet başladı; deniz tutması illeti ile devam etti; üstüne herkesin nereye yolculuk edeceği bahsi başladı. Yemekten sonra içeride sigara içmek yasak olduğundan çoğunluğu sigara tiryakisi olan yolcular güvertede sohbete devam ettiler. Son olarak çay içme merasiminden sonra herkes uyumak üzere kamarasına döndü.

Grup sabah yine birlikte kahvaltı ettikten sonra sohbete başladı. Hızla gelişen arkadaşlık ilişkileri aralarındaki çekinme duygusunu tamamen ortadan kaldırmış, sudan değil ciddi konularda fikir alışverişi başlamıştı. Ahmed Midhat boş gevezeliği sevmediğinden bu sohbetlerin ayrıntılarını not edecekti. Tam Çanakkale'yi geçerken açılan Truva mevzusu, kendisi de arkeolog olan Osman Hamdi'nin Schliemann tarafından gerçekleştirilen Truva kazılarında ve bulunan eski eserlerden bahsetmesinin yolunu açtı. Sohbet adeta ders niteliği almıştı. Bu seçkin grup arasındaki sohbet zaten boş lakırdılardan ibaret olmamalıydı. Hatta bu sırada deniz korsanları ile ilgili açılan bir sohbet sırasında Ahmed Midhat, bu konuya dair bir roman yazması gerektiğini defterine not etmişti (Ahmed Midhat, 2015: 45). Bu grubun kısa süre de olsa paylaştıkları, yazarın ideal Osmanlı toplumsal düzeni ve günlük yaşam pratikleri üzerine önereceği kurallar çerçevesi ile tamamen örtüşüyordu. Bu ideal seçkin toplum, farklı inançlara ve kökenlere sahip olsalar da birbirine denk, nazik, sınırlarını bilen, birbirine yük olmaktan imtina eden, faydalı, herkesin birbirinden bir şeyler öğrendiği, liyakat sahibi, maneviyatı kuvvetli, faziletli, edepli ve adab-ı muâşeret kurallarına riayet eden bireyler ve aileler topluluğundan meydana gelmişti.

Nihayet Marsilya'da yolculuk son bulur. Şehri gezdikten ve aynı otelde kaldıktan sonra ertesi sabah grup Paris'e gidenler ve Lyon'a gidenler arasında ikiye bölünür. Osman Hamdi, Ahmed Midhat'ın ilgisini çeken en önemli konulardan birinin endüstrileşme olduğunu vurgulayarak, yazara Lyon'a gitmesini tembihler. Ahmed Midhat, yanında Mösyö Kanzuk ve Hikemiyen gibi bu yolculuklara aşına iki arkadaşı da olmak üzere Lyon'a doğru yola çıkar.

Duvar

1889 Şarkiyatçılar Kongresi akademik bir toplantıdan öte, devletlerin akademik potansiyellerini sergilemeye çalıştığı bir büyük olay haline gelmişti. 19. yüzyılın meşhur uluslararası sergilerinden bir farkı yoktu. Kongre, Stockholm ve Oslo'da düzenlenmiş, İsveç ve Norveç devletleri tarafından son derece titizlikle hazırlanan organizasyon için güvenlik kuvvetleri ve belediye görevlileri uyarılmıştı. Açılış yemeği, Stockholm Sarayının hemen yanı başında bulunan Grand Hotel'de gerçekleştirildi. Ertesi gün düzenlenecek resmi geçit töreni için sarayın cephesine Anadolu'da, Mısır'da, Hindistan'da ve Çin'de bulunan eski eserlerin posterleri ve her ülkenin bayrakları asılmıştı. Meydan hıncahınç doluydu da insan kalabalığının kurallara riyeti Ahmed Midhat'ın dikkatini törenden alıp izleyicilere çekmişti (Esen, 2014: 71). Bu kurallara riayet etme derecesini yazar şöyle anlatacaktı:

“Sarayın önü bizim Eminönü kadar ancak vasi bir meydan olup kadın, erkek seyirci ahaliyle hakikat iğne atılsa yere düşmeyecek derecelerde memluyduysa da güzergâh olmak üzere polis tarafından kireçle çizilen iki çizgi güya iki duvarmış da halkın tecavüzünü mene kifayet eyliyormuş gibi kunduraların burnu bu çizgileri tecavüz etmiyordu (Ahmed Midhat, 2015: 154-5).”

Kurallara uymayan tek bir vatandaşa tesadüf etmeyen Ahmed Midhat, İsveç ve Norveç'in geldiği bu toplumsal seviyeyi takdir eder. Bu toplumsal seviyenin ana yasası disiplindir. Kamusal alanın ve bireyin vücudu ve hareketlerinin disiplini modernleşen ve kapitalistleşen Avrupa toplumu için çok önemli olmuş ve Foucault ve Lefebvre gibi birçok yazar bu konuya değinmiştir (Foucault, 1975; Lefebvre, 1991). Endüstrileşme ve peşinden gelen kent nüfusunda yaşanan artış ve kent merkezinde yerleşim planlarından ulaşım ağlarına yaşanan gelişmelerin yarattığı değişim modern kentin sakinleri için birçok alanda uyulacak kurallar bütünü doğurdu. Tramvayda nasıl davranılacağından, Ahmed Midhat'ın tanık olduğu kalabalıkların düzen içinde hareket etmesine kadar kamusal yaşamın her anı devletin ve entellektüellerin sürekli müdahale ve incelemesine açık hale geldi. Her gün Beykoz'daki evinden feribotla Karaköy'deki matbaasına giden Ahmed Midhat tam da İstanbul kamusal yaşamının hızla değiştiği bir dönemde yazıyordu. Avrupa kentlerinden daha sonra olmuş olsa da İstanbul, özellikle Abdülhamid döneminde çok değişmişti. Dahası genel olarak Abdülhamid rejimi Osmanlı vatandaşlarının günlük yaşamına zorunlu eğitim, posta idaresi, demiryolları, deniz fenerleri, saat kuleleri, cankurtaran botları, müzeler, nüfus sayımları, nüfus kağıtları, pasaportlar gibi birçok yenilik yoluyla müdahil oluyor, en azından vatandaşlarına Osmanlı tarihinde hiç görülmediği kadar görünür oluyordu (Deringil, 1999:9). Ahmed Midhat'ın duvar diye tasvir ettiği çizgi, aslında yazarın İstanbul'da hızla değişen kent ve bunun sakinleri arasındaki ilişkinin yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmasına işaret ediyor. Tabii ki bu yeni düzeni dile getirecek olan ve 1894'te Avrupai bir adab-ı muaşeret kitabı yazacak olan Ahmed Midhat Avrupa'da gördüğü bu çizgiyi Osmanlı'ya uyarlayacak ilk yazar olacak. Ahmed Midhat, Letaif-i Rivayat adlı kitabında modern kentin getirdiği sorumlulukları şöyle vurguluyor: “şehirlerde bir adam yine maişet-i mütemeddinane muktezasından olmak üzere o kadar çok müşkülât ve mevani' içinde bulunur ki...bunları iktihâm edemeyerek duçar-ı fütur olurlar (Ahmed Midhat, 2008: 283).” Çizgiyi duvar gibi geçilemez görmek ve bunu doğal olarak gerçekleştirmek, Avrupa vatandaşlarının müşkülâtlarından biri de olsa mükemmelen uygulanmaktadır. Böylece hem kamusal düzen tesis edilmiş olur hem de iktidar külfet altına girmek durumunda kalmaz. Bunu yapacak olan da Ahmed Midhat gibi toplumu eğitecek yazarlardır. Bu nedenledir ki ona hâce-i evvel denir.

Aynalar

Ahmed Midhat Efendi seyahati boyunca karşılaştığı ya da muhatap olduğu Avrupalılara karşı oldukça dikkatli davranır. Ancak sadece onlarla karşılaştığı ya da muhatap olduğu anlar dışında aslında yazarın bütün hareketleri, mimik ve sözleri asla göze çarpmaz. O adeta doğuştan bir Avrupalı'dır. Seyahati süresince, muhafazakâr, aristokrat ya da kendini iyi yetiştirmiş, eğitilmiş, doğuyu ve batıyı bilen, Türk geleneklerin bağlı olsa da Avrupa'da nasıl davranılacağına da farkında olan Avrupa'da bir Osmanlı'dır. Kendi iradesi ve öz-kontrolü dışında da sürekli yabancı gözlerin kendisini izlediğini düşünür ve davranışlarını baskı altında tutar ya da törpüler. Kongreye bildiri sunması gerektiğini bilmemesi, kongrede herkes kartvizit dağıtırken onun bu adeti bilmemesi gibi durumlarda mahcup olur. Kadınlara karşı terbiyeli ve ölçülü davrandığını hissettiği anlarda gururlanır.

Yazar, bu sürekli gözetim altında olma hissini Marsilya'da gittiği bir kafenin ayna kaplı duvarlarında kendisinin bin bir görüntüsünü fark ettiğinde şöyle somutlaştırır: “üç duvarı kamilen aynalarla kaplanmış olduğundan bu mütekebil aynaların yekdiğerine aks-i

mevcudat etmelerinden dolayı kendimi her cihette yüzlerce teksir olunmuş gördüğüm gibi tavanı da ayna kaplı olduğundan zevat-ı mevcude tavanda dahi baş aşağı görünmekteydiler (Ahmed Midhat, 2015: 72-3)”

Modern Avrupa’da kamusal alan sürekli bir gözetleme ve teşhir alanıdır. Bunu biz Benjamin’in Pasajlar’ında oldukça somut biçimde okuyabiliriz (Benjamin, 2002). Ancak, Avrupa’nın Müslüman ziyaretçilerinin konumuyla Avrupalı ancak modern değişimin sancılarını hisseden bireylerin konumu oldukça farklı. Müslümanların hissettiği bir kabullenme ve direnmeden ona uyum sağlama hali. Çünkü öncelikle yabancı topraklarda yabancıların kurallarının geçerli olduğunu düşünüyorlar. Ahmed Midhat’tan epey önce, 1820lerde Paris’te bulunan al-Tahtawi de çok benzer biçimde kafede takılı kaldığı aynadaki görüntüsü üzerine şunları yazmıştı:

“İlk defa kafeye gittiğimde, sanki pazar yeri gibi çok kalabalık olduğunu hissettim. İçeri yeni insanlar girdikçe görüntüleri ayna ile kaplı duvarlara aksediyor, oturdukça, ayakta durdukça ya da yürüdükçe insan sayısı artıyor gibi geliyordu. Daha sonra aynalarda kendi yansımalarımı gördüğümde buranın kapalı bir mekân olduğunu ancak fark edebildim. Bizim oralarda ayna sadece bir kişinin görüntüsünü yansıtırdı (Tahtawi, 2004: 153).”

Ahmed Midhat için Osmanlı’nın Avrupalılar gözündeki değeri çok önemlidir. Avrupa’ya giden her Osmanlı, burada tabii bunların erkek olduğunu söylemeye gerek yok, Osmanlı Milletini ve İslam Medeniyetini temsil ettiğini aklından çıkarmamalıdır. “Milletini hüsn-i suretle teşhir eylemek (Ahmed Midhat, 1876: 365)” onun görevidir. Bu nedenle etrafında ayna olmasa dahi hep onu izleyen ve onu hakir görmeye, dolayısıyla Osmanlı’yı ve İslam’ı hakir görmeye hazır bir çift Avrupalı göz varmışçasına davranmalıdır.

Sonuç

Ahmed Midhat Osmanlı’nın son döneminde toplumsal değişim ve ona olan tepkileri çalışan akademisyenler açısından sadece çok sayıda eser yayımladığı için değil, konuyla ilgili muhafazakâr tarafın sözcüsü olmasına rağmen en basit ama kapsamlı ve tutarlı çözümleri ortaya koymuştu. Onun savunduğu toplumsal düzen ve modern dünyada nasıl şekil alması gerektiğine dair fikirleri birçok eserinde birçok açıdan somut biçimde görülebilir. *Cevelan* ise kurgu eserleri dışında dönemin okurlarına Avrupa’nın ne olduğuna şahit olmuş ve Avrupa toplumu hakkındaki fikirlerini temize çıkarmış, “gerçeğe en yakın” olanı anlatan 1100 sayfalık bir seyahatname. Bu çalışmada önce yazarın yola çıktığı gemideki arkadaş olduğu insanlar arasındaki idealleştirilen ilişkiler biçimine ait yorumlara yer verildi. Sonrasında ise yazarın seyahati sırasında şahit olduğu, anlatıyı kestiği, dikkatinin dağıldığı, anlam veremediği ya da çok şaşırdığı iki olay sırasıyla toplumsal disiplin ve modern dünyada sürekli gözlem altında olma hissi üzerinden tekrar okunmaya çalışıldı. Tanzimat edebiyatı çalışan tarihçilerin, son dönemde yapılan çalışmaların çoğu hariç, genellikle hor görmeye alıştığı bir yazarın bu kadar zengin bir seyahatname yazması bir yana, Ahmed Midhat’ın bütün eserlerinin, hangi genre’a ait olursa olsun birbirini tamamladığını tekrar tekrar görmek hayranlık verici. Onun külliyatı edebiyat tarihçilerinin dışında, özellikle 19. yüzyılın son çeyreğiyle ya da Abdülhamid dönemiyle ilgilenen tarihçiler için toplumsal düzen ve günlük yaşam pratiklerini, o dönemde batı düşüncesinin kurduğu hegemonyayı, hızlı toplumsal dönüşümü ve ona olan tepkileri

anlamak için oldukça önemli bir kaynak. Bu yazı da bu araştırmaların boyutlarının ne kadar geniş olabileceğini göstermek üzere yazıldı.

Kaynakça

Ahmed Midhat Efendi (2015), *Avrupa'da Bir Cevelan*, çev. N. Arzu Pala, İstanbul: Dergâh.

Ahmed Midhat Efendi (2008), *Letaif-i Rivayat*, İstanbul: Sel Yayıncılık.

Ahmed Midhat Efendi (1876), *Paris'te Bir Türk*, İstanbul: Kırkanbar.

Benjamin, Walter (2002), *The Arcades Project*, trans. Eiland & McLaughlin, Cambridge MA: Harvard University Press.

Deringil, Selim (1999), *The Well Protected Domains: Ideology and Legitimation of Power in the Ottoman Empire, 1876-1909*, London & New York: Tauris.

Esen, Nüket (2014), *Hikâye Anlatan Adam: Ahmed Midhat*, İstanbul: İletişim.

Findley, Carter (1998), "An Ottoman Occidental in Europe: Ahmed Midhat Meets Madame Gülnar", *The American Historical Review*, Vol.103, No 1, Feb. 1998, pp. 15-49.

Foucault, Michel (1975), *Surveiller et Punir: Naissance de la Prison*, Paris: Gallimard.

Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*, Oxford & Cambridge, MA: Blackwell.

Rifa'a Rafi al-Tahtawi (2004), *An Imam in Paris: Account of a Stay in France by an Egyptian Cleric (1826-1831)*, trans. Newman, London: Saqi.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Kültürel Mirasın Tanıtımında Bir Kültür Yolu Elçisi: Turistik Doğu Ekspresi

Dr. Öğr. Üyesi Muhammet Emin ALTINIŞIK*

İstanbul-Kars seferine 25 Aralık 1959 tarihinde Haydarpaşa Garı'ndan başlayan *Doğu Ekspresi*, İstanbul-Ankara hızlı tren projesi nedeniyle 31 Ocak 2012 tarihinden itibaren Ankara-Kars olarak yeniden düzenlenmiştir. Ulaşım alanındaki teknolojik gelişmeler sebebiyle pek rağbet edilmeyen, ancak zamanla sosyal medya takipçi sayısı fazla olan kullanıcıların ve takipçilerinin doğuya gerçekleştirdikleri nostaljik yolculuklarda tercih etmeleri neticesinde *Doğu Ekspresi* seferleri yeni bir kültür yolunun oluşmasını sağlamıştır. Artan talebi karşılamak ve iç turizmi canlandırmak için Devlet Demiryolları, 29 Mayıs 2019 tarihinde *Turistik Doğu Ekspresi* isimli yeni bir tren hizmete sunmuştur. Ankara Garı'ndan Kayseri, Sivas, Divriği, Kemaliye, Erzincan, Erzurum ve Kars istikametine doğru hareket eden trenin yolcuları, güzergâh üzerindeki istasyonlarda verilen üçer saatlik molalar sayesinde yörelerin kültürel mirasını ve doğal güzelliklerini tanıma imkânı bulmaktadırlar. Bu hizmetleri ile bir kültür yolu elçisi işlevi gören tren, tarihi, doğal ve kültürel değerlerin bilinmesi ve korunması noktasında farkındalık oluşturmaktadır. Bildiri, *Turistik Doğu Ekspresi*'nin tarihçesini, güzergahını, somut ve somut olmayan kültürel mirasın tanıtımındaki rolünü değerlendirecektir.

Anahtar Kelimeler: Kültür Yolu, Kültürel Miras, Doğu Ekspresi, Tren.

A Cultural Route Envoy in the Introduction of Cultural Heritage: Touristic East Express

Abstract

The Eastern Express which started its Istanbul-Kars expedition on 25 December 1959 from Haydarpaşa Train Station was reorganized as Ankara-Kars as of January 31, 2012 due to the Istanbul-Ankara high-speed train project. *Orient Express*, which was not very popular due to the technological developments in the field of transportation, have created a new cultural route thanks to social media users' and their numerous followers' preference for nostalgic journeys to the East. In order to meet the increasing demand and to revive domestic tourism, the State Railways launched a new train, called the *Touristic Eastern Express*, on 29 May 2019. Passengers of the train, which departs from Ankara Station in the direction of Kayseri, Sivas, Divriği, Kemaliye, Erzincan, Erzurum and Kars, have the opportunity to get to know the cultural heritage and natural beauties of the regions thanks to the three-hour breaks given at the stations on the route. The train, which functions as a cultural route ambassador with these services, creates awareness on the point of knowing and protecting historical, natural and cultural values. The paper will evaluate the history of the *Touristic Orient Express*, its route, and its role in the presentation of tangible and intangible cultural heritage.

Keywords: Cultural Route, Cultural Heritage, Eastern Express, Train.

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Halk Edebiyatı Bölümü, emin.altinisik@erzurum.edu.tr

Giriş

19. yüzyılın ilk çeyreğinde buharlı lokomotifin keşfi, demiryolunu ulaşım ve taşımacılıkta önemli hâle getirmiştir. Lokomotifin daha da geliştirilerek kullanılması İngiltere başta olmak üzere Avrupa'nın pek çok ülkesinde demiryollarının yapımını hızlandırmış ve demiryolunun yeni bir ulaşım türü olarak ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti de bu ulaşım türüne kayıtsız kalmayarak ilk demiryolunu 1851 yılında 211 km. olan Kahire-İskenderun arasında yapmıştır. Anadolu'da ise 1856 yılında bir İngiliz şirketi tarafından 130 km. olan İzmir-Aydın hattının yapımına başlanmıştır. Osmanlı'nın son döneminden cumhuriyetin ilanına kadar Anadolu'da İzmir-Kasaba ve uzantısı, Bursa-Mudanya, Ankara-Yahşihan hatları döşenmiştir. Anadolu dışındaki topraklarda ise Rumeli, Anadolu-Bağdat, Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Halep demiryolları yapılmıştır (Kâhya, 1988: 212). Cumhuriyetin ilanından sonra, cumhuriyetin kurucu kadrosu Doğu-Batı ekseninde ulaşımdaki yetersizlik ve eksikliklerden dolayı demiryolu taşımacılığını öncelik hâline getirmişlerdir. Pasinler depremi nedeniyle 30 Eylül 1924'te Erzurum'u ziyareti esnasında yaptığı konuşmada Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Ankara-Erzurum arasında yapılacak demiryolunun Doğu'yu vatanın diğer kısımlarına bağlayacağını ifade etmiş (Atnur, 1997:137) ve bu durumu Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele olarak görmüştür. Cumhuriyetin ilk yıllarında Erzurum'a demiryolu hattının getirilmesi devlet politikasının her ne kadar önceliği olsa da yaşanan siyasi olaylar ve ekonomik sıkıntılar trenin Erzurum'a gelmesini 6 Eylül 1939 tarihine kadar geciktirmiştir. Tren seferlerinin 20 Ekim 1939 tarihinden itibaren İstanbul-Erzurum arasında başlamasıyla da Erzurum demiryolu ulaşımındaki yerini almıştır (URL-1). Ulaşımın bir diğer ayağı, Ruslar tarafından 1910 yılında yapımına başlanan ve I. Dünya Savaşı sırasında devam eden Kars-Sarıkamış-Erzurum dar hattıdır. 1957 ve 1961 yıllarında bu dar hatların normal hat olarak düzenlenmesiyle birlikte tren seferleri de başlatılmıştır (URL-2). Doğu Ekspresi Haydarpaşa-Erzurum hattında seferlerine başladıktan sonra Erzurum-Kars hattındaki düzenlemeler ile rota Haydarpaşa-Kars şeklinde belirlenmiştir. 2012 yılına kadar bu güzergahta faaliyetini gerçekleştiren Doğu Ekspresi, İstanbul-Ankara arasında Yüksek Hızlı Tren projesinin hayata geçirilmesiyle 31 Ocak 2012 tarihinden itibaren rotasını Ankara-Kars olarak güncellemiştir.

Günümüz dünyasında teknolojik gelişmeler bütün alanları olduğu gibi şüphesiz ulaşım ve taşımacılığı da etkilemiştir. İnsanoğlunun uzakları yakın etme, konfor, güvenli yolculuk gibi kaygıları ulaşımdaki çeşitliliği artırmış ve bunun sonucunda da hava, deniz, kara ulaşımındaki son teknoloji ile donatılmış araçlar, aylarla ifade edilen yolculuk süresini saatlere düşürmüştür. Döneminin en önemli ulaşım aracı olan tren güvenlik ve hız gerekçelerinden dolayı en çok tercih edilen ulaşım aracı olsa da sonraki yıllarda ulaşım araçlarının çeşitliliği ve seyahat sürelerinin kısalığı, zaman içinde trenle yolculuk yapanların sayısının azalmasına sebep olmuştur. Yine de tren fiyatlarının diğer ulaşım araçlarına nazaran makul olması dar gelirlilerin tercihten dolayı yolcu sayısının belli bir seviyede kalmasını sağlamıştır. 2016 yılına kadar pek ilgi görmeyen Doğu Ekspresi, sosyal medyanın -özellikle instagram fenomenleri ve bloggerların- etkisi ile popülerliği gittikçe artan bir yolculuk hâlini almaya başlamıştır. Yolcu sayısındaki yoğun artış Doğu Ekspresi'nin ek seferler düzenlemesine sebep olmuştur. Bu yoğun talebin karşılanmasını sağlamak ve iç turizmi canlandırmak için Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının birlikte

yürüttüğü proje çerçevesinde 120 kişi kapasiteli ve tamamı yataklı vagonlardan oluşan Turistik Doğu Ekspresi adıyla yeni bir tren seferi 29 Mayıs 2019'da hizmete sunulmuştur. 2020 yılının başında ülkemizde görülen Covid-19 salgınından etkilenen Turistik Doğu Ekspresi, seferlerini 2020 Mart ayı itibarı ile durdurmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılığı, taşımacılık ile ilgili salgın kısıtlamalarının kaldırılmasından sonra 15 Aralık 2021 tarihinde Turistik Doğu Ekspresi seferlerini tekrardan başlatmıştır.

Kültürel Miras

Kültürel miras, toplumların yüzyıllar boyunca meydana getirdiği mimariye, sanata, ekonomiye, sosyal hayata, inanca ve tabiata dair birikim ile geleneğin yaşayan unsurlarının somut ve somut olmayan hâli şeklinde açıklanabilir. Geçmişten günümüze kadar ulaşan kültürel bilgi ve birikim, toplumun kökeni, yaşayış biçimi, gelenekleri, inançları, inanışları, geleneksel sanatları gibi kültürel kodlardır. Bu kodlar toplumun tarih içindeki yerini ve konumunu belirlemede en önemli kanıtlardır. 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ulus devlet modelinin ön plana çıkması toplumların kendi somut ve somut olmayan kültür varlıklarına dönmesini sağlamıştır. Milli kimliğin oluşmasında kültürel kodların etkisinin farkına varan toplumlar, doğal afet, savaş gibi nedenlere bağlı olarak mirasın yok olmasına şahitlik etmişlerdir. Özellikle İkinci Dünya Savaşıyla ortaya çıkan kültürel unsurların tahrip ya da yok edilmesi, 16 Kasım 1945 yılında kuruluş sözleşmesi imzalanan ve 4 Kasım 1946 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) başkanlığında Birleşmiş Milletler, kültürel varlıkları koruma kapsamında bir dizi önlemler almaya başlamıştır (URL-3). Yapılan çalışmalar neticesinde UNESCO, 16 Kasım 1972 yılında *Doğal ve Kültürel Dünya Mirasının Korunması Sözleşmesi*'ni kabul etmiş ve Türkiye de bu sözleşmeye 16 Mart 1983 yılında taraf olmuştur (Oğuz, 2018:18). 27 Mart 2006 tarihinde Türkiye'nin de taraf olduğu UNESCO'nun 17 Ekim 2003 *Somut Olmayan Kültürel Mirasının Korunması Sözleşmesi* imzalanmıştır (Oğuz, 2018:20). Böylece kültürel mirasın korunması dünya genelinde yeni bir ivme kazanmış ve mirasın korunmasına dair taraf devletler ve UNESCO arasında iş birliği gerçekleştirilmiştir.

Yukarıda ifade edildiği gibi her iki sözleşmeye de taraf olan Türkiye, somut ve somut olmayan kültürel mirasın tespiti, korunması ve gelecek nesillere aktarılması için çeşitli argümanlar geliştirmektedir. Bunlardan biri de son dönemde artan ilgi sebebiyle Turistik Doğu Ekspresi adı altında Ankara-Kars arasında iç turizmi canlandırmak için yapılan tren seferleridir. Başlangıçta tren yolculuğu şeklinde ortaya çıkan bu seyahat, demiryolunun geçtiği Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars illerinde tarihi, doğal ve yaşayan kültürel unsurların yer alması dikkatleri kültürel mirasa çevirmiştir. Güzergahta yer alan ve UNESCO'nun *Dünya Mirası Listesi*, *Dünya Kültürel ve Doğal Mirası Geçici Listesi*, *İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Temsilî Listesi* ve *Karma (Doğal ve Kültürel) Miraslar*'ına kaydedilen kültürel değerler şu şekildedir:

UNESCO Dünya Mirası Listesi

Divriği Ulu Camii ve Darüşşifası (Sivas/Divriği); 1985

Ani Arkeolojik Alanı (Kars); 2016 (URL-4)

UNESCO Dünya Kültürel ve Doğal Mirası Geçici Listesi

Anadolu Selçuklu Medreseleri (Sivas, Erzurum); 2014

UNESCO İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Temsilî Listesi

Âşıklık Geleneği; 2009

Nevruz 2009; 2016

Alevi-Bektaşî Ritüeli Semah; 2010

Türk Kahvesi ve Geleneği; 2013

İnce Ekmek Yapımı ve Paylaşımı Geleneği: Lavaş, Katırma, Jupka, Yufka; 2016

Karma Miraslar

Kemaliye Tarihi Kenti (Erzincan); 2021 (URL-5)

Yukarıdaki listelerin dışında UNESCO'ya kayıtlı olmayan fakat SOKÜM'ün halkbilimi kadroları içinde bulunan *yaşayan insan hazineleri, sözlü gelenekler ve anlatılar, gösteri sanatları, toplumsal uygulamalar ritüeller ve şölenler, doğa ve evrenle ilgili bilgi ve uygulamalar, el sanatları geleneği* (Oğuz, 2015:146-152) unsurları da Turistik Doğu Ekspresi güzergahında yer almaktadır.

Kültür Yolu

Geçmişten bugüne doğal, tarihi ve kültürel unsurların yer aldığı çevre olarak değerlendirebileceğimiz kültür yolu, somut ve somut olmayan kültürel mirasın ürünlerinin sergilendiği bir rotadır. Tamamen kültürel mirasın oluşturduğu bu yol, toplumların yüzyıllarca biriktirdiği kültürel değerlerin korunması ve gelecek kuşaklara aktarılmasında aktif rol oynamaktadır. Ülkemizde Kültür ve Turizm Bakanlığı ile yerel yönetimler bünyesinde yapılan projeler dışında kültür yolu ile ilgili çalışmalar sınırlıdır. Fakat son yıllarda sosyal medya kullanıcılarının tarihi, doğal ve kültürel içerikli video, fotoğraf vb. görsel malzemeleri kendi sayfa veya kanallarında takipçileri ile paylaşmaları, sosyal medya kullanıcılarının ilgisini çekmiş ve buna bağlı olarak Anadolu'nun bilinen ya da bilinmeyen pek çok kültürel unsurunu tanıtmaya ve kısmen aktarmaya yardımcı olmuştur. Bunlardan biri de Doğu Ekspresi ile Ankara, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars arasında yapılan seyahat ve bu seyahatteki tecrübelerin çeşitli sosyal medya platformlarında paylaşılmasıdır. Özellikle trenle yolculuğunun diğer kara ulaşım araçlarına binaen hızının yavaş ve yolcuların yol boyunca çevre ile etkileşim hâlinde olması (Güvenç, 2018: 60) yolcunun dış mekâna dair paylaştığı görsel malzeme ve yorumları, dikkatin çevreye verilmesine de zemin hazırlamıştır. Bu da seyahati, *masalsı bir yolculuktan çıkararak tarihi, doğal ve kültürel mirasın tanıtılması* ve sınırlı aktarımında önemli bir role büründürmüştür. Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi güzergahındaki dış mekanları oluşturan yerleşim yerlerinin coğrafi konumları itibarı ile tarihte ulaşım ve ticaret açısından stratejik bir konuma sahip olması pek çok kültür ve medeniyetin izlerini taşımasını sağlamıştır. Yöreye özgü geleneksel ürünler ve bu ürünleri yaratma, yaşatma ve aktarma işlemini sürdüren geleneğin ustaları, gösteri sanatları, el sanatları geleneği vb. SOKÜM'e göre halkbilimi kadroları (Oğuz, 2018:145) içinde değerlendirilen unsurlar da kültür yolunun SOKÜM ayağını oluşturmuştur. Dolayısıyla bu güzergâh tarihi yapıları ve yaşayan kültür varlıkları ile hem somut hem de somut olmayan kültürel mirasın zengin kaynakları arasında yer almıştır.

Turistik Doğu Ekspresi ve Kültürel Mirasın Tanıtımı

Ankara-Kars arasında demiryolu ulaşım aracı olan Doğu Ekspresi, alternatif turizm kapsamında 2016 yılından itibaren sosyal medya kullanıcılarının tercih etmesi ve seyahat ile ilgili tecrübelerini kendi takipçileri ile paylaşımları, Doğu Ekspresi'ni turistik tren seyahati kategorisine sokmuştur. Turistik tren özelliği kazanmasından dolayı da Doğu Ekspresi, Türkiye'de tren turizminde öncü rol oynamıştır (Bayraktar, 2020:52). 2019 yılında faaliyete geçen Turistik Doğu Ekspresi, Doğu Ekspresi'nin yükünü hafifletmiş ve farklı tren turizmi anlayışıyla hizmet vermeye başlamıştır. Bu anlayış ilk olarak trenin seyahat süresi ve Sivas, Divriği, Kemaliye, Erzincan, Erzurum'da verdiği molalarda kendini göstermektedir. Turistik Doğu Ekspresi Ankara-Kars rotasında İliç'te ve Erzurum'da yaklaşık 3.20 dakika; Kars-Ankara arasında Erzincan Divriği ve Bostankaya'da yaklaşık 3.20 dakika mola vermektedir. Verilen molalar ile birlikte seyahat süresi yaklaşık 32 saat sürmektedir (URL-6). Trenin kültürel mirasa katkısı ise mola vermesi ile başlar. Molalarda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nda görevli rehberler vasıtasıyla yolcular, somut ve somut olmayan kültürel mirası yerinde görerek ürünler hakkında bilgi almaktadır. Özellikle tarihi kentleri, kırsal yerleşimleri, geleneksel yaşamı, antik yerleşimleri, tekil tarihî yapıları, doğal çevreyi ve yaban hayatını çiplak gözle gözlemlemektedirler. Ayrıca yerinde görülen, incelenen ve hakkında bilgi sahibi olunan bu unsurlar kültürel mirasın tanıtım ve aktarımında kişide bir farkındalık oluşturmaktadır. Ekonomi ve turizm açısından ele alındığında da Turistik Doğu Ekspresi, sürdürülebilir turizm zincirinin önemli bir halkasını tamamlayacağı düşünülebilir.

Turistik Doğu Ekspresi'nin Ankara-Kars rotasında yer alan kültürel unsurların turistlere tanıtılmasında ilk durak Erzincan/İliç istasyonudur. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı rehber eşliğinde İliç merkezden başlayan gezi Karanlık Kanyon, Fırat Nehri'nde tekne turu ve Kemaliye Tarihi Kent'i ile sonlanmaktadır. Trenin ikinci durağı olan Erzurum'da turistler, kentin tarihi yapılarından Taşhan (Rüstem Paşa Bedesteni), Kongre Binası, Ulu Cami, Üç Kümbetler, Çifte Minareli Medrese, Türk İslam Eserleri ve Etnografya Müzesi olarak hizmet veren Yakutiye Medresesi ve Tabyaları rehber eşliğinde gezmektedirler. Ayrıca *Somut Olmayan Kültürel Mirasın Temsili Listesi*'nde yer alan *Âşıklık Geleneği ve Lavaş*'ın yanı sıra SOKÜM'ün halk bilimi kadrolarında yer alan *Halk Mutfağı*'na uygun çağ kebabı, göğermiş peynir, kadayıf dolması ile *El Sanatları Geleneği* içinde yer alan bakırcılık, işlemecilik (oltu taşı işlemeciliği) ve dokumacılık turistlere tanıtılarak üretim ve aktarım işlevine dair bilgilendirme yapılmaktadır. Turistik seyahatin son durağı Kars'tır. Tren Kars istasyonunda 23 saat beklemektedir. Bu süre zarfında turistler Ani Harabeleri, Kars Müzesi, Kümbet Camii, Taş Köprü, Hasan Harakani Türbe ve Camisini ziyaret ederken SOKÜM'ün halk bilimi kadrolarında yer alan *Halk Mutfağı* başlığı altında değerlendirilebilecek tandırda kaz çekmesi, tencerede şiş kebab, ekşili et, hasuda, kaşar gibi yöresel unsurlar hakkında bilgi sahibi olup, *Kars Halk Mutfağı* hakkında bilgi sahibi olmaktadır. Ayrıca *Yaşayan İnsan Hazinesi* ve *Gösteri Sanatları* başlıkları altında yer alan âşıklık geleneği ve âşık fasılları turistlere tanıtılmakta ve gelenek hakkında bilgi verilmektedir. Kış aylarında yapılan seyahatlerde ise donmuş Çıldır Gölü üzerinde atlı kızaklarla gezi yapılmaktadır. Seyahatin ikinci ayağı ise Kars-Ankara dönüş yolculuğudur. Bu yolculukta ilk durak Erzincan'dır. Erzincan'da turistler, Terzi Baba Türbesi, Taşçı Hamamı ve Saat Kulesi'ni gezmektedir. Pestil kavurması, Erzincan çorbası, gendime çorbası, tulum peyniri, Kemah tuzu, leblebi *Halk Mutfağı*; bakırcılık,

dokumacılık, işlemecilik vb. *El Sanatları Geleneği*; Âşıklar ve Âşık Fasılları, Semah *Yaşayan İnsan Hazine*leri ve *Gösteri Sanatları* gibi SOKÜM'ün halk bilimi kadrolarında yer alan ürünlerin tanıtımı yapılarak bunların aktarımına dair bilgilendirme yapılmaktadır. Dönüş yolunda ikinci durak Divriği istasyonudur. Divriği'de verilen molada turistlerin gezi planında Divriği Konağı, UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'nde kayıtlı Divriği Ulu Camii ve Darüşşifası yer almaktadır. Yolculuğun son molası ise Bostankaya istasyonudur. Turistler buradan karayolu araçları ile Sivas şehir merkezine taşınmaktadır. Sivas'ın tarihi yapıları olan Kongre Binası, Ulu Camii, Kale Camii, Buruciye Medresesi, Gök Medrese, Şifahiyeye Medresesi, Arkeoloji Müzesi'ni gezen yolcular, seyahatin somut kültürel miras kolunu tamamlayarak somut olmayan kültürel miras unsurlarından *Halk Mutfağı*: Pehli, hüngel, Sivas köftesi, pancar sarması, madımak; *El Sanatları Geleneği*: Sivas bıçağı, Sivas ağızlığı ve kemik tarak; *Yaşayan İnsan Hazine*leri ve *Gösteri Sanatları*: Âşıklar ve Âşık Fasılları, Semah gibi SOKÜM'ün halk bilimi kadrolarının içindeki ürünlerin tanıtımı yapılmaktadır.

Turistik Doğu Ekspresinin ilk seferinde güzergâh üzerindeki istasyonlarda yolcuların yöreye ait halk oyunları ile karşılaşması (URL-7) SOKÜM'ün halk bilimi kadroları arasında *Gösteri Sanatları*: *Halk Müziği*, *Halk Oyunları*'nın tanıtımına katkı sunması açısından önemlidir. Çünkü seyahat esnasında kültürel miras unsurları ile ilgili yapılan görsel paylaşımlar hem paylaşan hem de paylaşımı takip eden kişilerde kültürel bilinçlenme de söz konusudur.

Sonuç

Türkiye'de 2016 yılına kadar ulaşım sıralamasında geri planda kalan Doğu Ekspresi, sosyal medya mecralarında *turistik seyahat*, *nostaljik yolculuk* ve *masalsı bir yolculuk* sloganı ile turistik deneyimlerde ilk sırada yer almaktadır. Doğu Ekspresi seyahatinde, zamanın yavaş ilerlemesine bağlı olarak yolcunun dış mekânda yer alan tarihî, doğal ve kültürel unsurları gözlemlemesi, yolculukta kültürel mirasın öne çıkmasına zemin hazırlamaktadır. Sosyal medya kullanıcılarının ilgisini çeken ve Turistik Doğu Ekspresi'nin ortaya çıkmasında önemli rol oynayan sosyal medyada takipçisi fazla olan kişiler, yaptıkları seyahat paylaşımlarıyla bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde kültürel mirasın tanıtımında aktif rol oynamaktadır. Güzergâh boyunca çektikleri video ve fotoğraflarla bir bakıma kültürel mirasın tanıtımını yapmaktadırlar. Daha çok genç kesimin oluşturduğu yolcuların kültürel mirası tanımaya ve mirasın aktarımına yönelik koruyucu fikirler edinmelerini sağlamaktadırlar. Bu bağlamda yolcuların, Turistik Doğu Ekspresi'ni tercih etme sebeplerinden birinin de *kültürü öğrenme* olması (Bingöl & Kozak, 2020: 336) Turistik Doğu Ekspresi'nin, gelecek nesillerle kültürel miras arasında bir köprü görevi görmesine sebep olmaktadır.

Kültür rotasının oluşmasındaki temel unsurlar somut ve somut olmayan kültürel miras envanteridir. Bunlar, kültür yolunda yer alan bölgelerin yüzlerce yıl öncesinden kalan mimari yapılarını ya da doğal oluşumlarını ele almakla birlikte, "yaşayan" kültürel unsurlarına da yer vermektedir. Doğu Ekspresi güzergahı olan kültür yolu UNESCO tarafından hazırlanan *UNESCO Dünya Mirası Listesi* ve *UNESCO İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Temsilî Listesi*'nde ondan fazla kültür unsurunu barındırmaktadır.

Turistik Doğu Ekspresi, ülkemizde alternatif turizm kapsamında tren turizmi olarak adlandırılmış olsa da kültürel mirasın tanıtımı ve aktarımında önemli rol oynamaktadır.

Kaynaklar

Atnur, İ. E. (1997). "Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 1924 Erzurum Gezisi". **Atatürk Dergisi**, 2 (1), 135-139.

Kâhya, E. (1988). "Türkiye'de İlk Demiryolları" **Belleten**, 52 (202), 209-218.

Bayraktar, Y. (2020). **Deneyimsel Turizm Bağlamında Tren Turizmi: Doğu Ekspresi ve Turistik Doğu Ekspresi Seyahatleri Örneği**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bingöl, S. ve Kozak A. M. (2020). "Turistik Tren Yolculuklarına Nostaljik Yaklaşım: Doğu: Güney Kuratlan ve Van Gölü Ekspresleri". **Journal Of Recreation and Tourism Research**, 7 (3), 325-349.

Güvenç, A. Ö. (2018). "Yol Folkloru". Dr. Mustafa AÇA (Ed.). **Motif Vakfı Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu 8-10 Kasım 2018 Çanakkale**. İstanbul: Motif Vakfı Yayınları, 57-65.

Oğuz, M. Ö. (2018). **Somut Olmayan Kültürel Miras Nedir?**. Ankara: Geleneksel Yayınları.

İnternet Kaynakları

[URL-1]

<http://kentvedemiryolu.com/dunden-bugune-dogu-ekspresi/> (20.03.2022)

[URL-2]

<http://kentvedemiryolu.com/dunden-bugune-dogu-ekspresi/> (20.03.2022)

[URL-3]

<http://www.unesco.org.tr/Pages/99/2> (15.02.2022)

[URL-4]

<https://www.unesco.org.tr/Pages/125/122/UNESCO-D%C3%BCnya-Miras%C4%B1-Listesi> (10.03.2022)

[URL-5]

<https://www.unesco.org.tr/Pages/126/123/UNESCO-%C4%B0nsanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n-Somut-Olmayan-K%C3%BClt%C3%BCrel-Miras%C4%B1-Temsil%C3%AE-Listesi> (10.03.2022)

[URL-6]

<https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/haber/693/> (04.03.2022)

[URL-7]

https://www.youtube.com/watch?v=-34iUp8UPtg&ab_channel=%C3%96merEnis%C5%9EEN (11.12.2021)

Ekler



Resim 1: Turistik Doğu Ekspresi ve Doğu Ekspresi güzergâhı ile güzergâh üzerine yer alan kültürel unsurların bulunduğu şehirler (<https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/dogu-ekspresi/>) (02.03.2022).



Resim 2: UNESCO İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Temsilî Listesi'nde yer alan âşıklık geleneği, Turistik Doğu Ekspresi yolcuları için âşık tarafından icra edilirken (https://www.youtube.com/watch?v=0llGYOc4JNw&ab_channel=Gezginilla) (09.07.2022)

Geçiş Dönemi Eserlerinde Yol-Yolcu-Yolculuk

Prof. Dr. Yusuf Ziya SÜMBÜLLÜ*

Özet

Edebi eserlerin en önemli vasıflarından biri olan öğreticilik, bir kısım eserde kimi zaman doğrudan kimi zaman semboller eşliğinde karşılık bulmaktadır. Eserin inşa sürecinde yadsınamaz bir rol oynayan bağlamın talepleri veya ihtiyaçları etrafında şekillenen kurguda gerek dünyevi gerekse uhrevi mahiyette öğretiyeye yer verilmesi, bu eserlerin toplum nazarındaki kabullenebilirliği ile de doğrudan bağlantılıdır. Bu anlamda edebiyatımızda geçiş dönemi eserleri olarak vasıflandırılan, muhtevaları gereği kendilerini geleceğe taşıma kapasitesine de erişen Kutadgu Bilig, Atabatü'l Hakayık ve Divan-ı Hikmet adlı eserler üzerinden yol-yolcu-yolculuk ile alakalı kullanımlara yakından temas etmek istedik. Hayat buldukları dönemden günümüze değin bahse konu olan hususlardaki dikkatleri ile önemlerini her geçen artıran bu eserlerde, ideal toplumun inşasında temel harç olan ideal bireyin gelişim sürecinde izlemesi gereken yaşam tarzı genelinde tercih ettiği hayat nizamı, sınırlı süreli dünya yolculuğu özelinde çalışmamız içerisinde genel görüntüsü ile ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Geçiş dönemi, yol, yolculuk, yolcu, ideal insan

Journey-Passenger-Journey in Transitional Period Works

Abstract

Teaching, which is one of the most important qualities of literary works, finds a response in some works, sometimes directly and sometimes accompanied by symbols. The inclusion of both worldly and otherworldly teachings in the fiction shaped around the demands or needs of the context, which plays an undeniable role in the construction process of the work, is directly related to the acceptability of these works in the eyes of society. In this sense, we wanted to contact the usages related to road-passenger-journey through the works named Kutadgu Bilig, Atabatü'l Hakayık and Divan-ı Hikmet, which are qualified as transitional works in our literature and have the capacity to carry themselves to the future due to their content. In these works, which have increased their importance day by day with their attention to the issues in question from the time they came to life to the present, the life style preferred by the ideal individual, which is the basic mortar in the construction of the ideal society, throughout the life style that he should follow in the development process, will be discussed in general in our work, specific to his limited-term world journey.

Keywords: Transition period, road, journey, passenger, ideal person

Giriş

Yol; doğumla başlayıp, ölümle noktalanın sınırlı, süreli hayat serüveninin güzergâhı olarak tanımlanabilir. Hayat denen yolculuğun başkarakteri insan, insanı menziline yetiren

* Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Türk Halk Edebiyatı Bölümü, yzsumbullu@erzurum.edu.tr

ise tercih ettiği yoldur ki bildirimizde geçiş dönemi eserlerinden Kutadgu Bilig, Atabatü'l Hakayık ve Divan-ı Hikmet'ten hareketle yola, yolcuya ve yolculuğa nazar edelim istedik.

Öncelikle şunu ifade etmek gerekmektedir ki genel hatları ile insanı iyiye, doğruya sevk etme temeli üzerine inşa edilmiş olan bu üç eserde de yola, yolcuya ve yolculuğa bakış, Kuran'ı Kerim'de karşılığını bulan sırat-ı müstakim üzeredir. Sırat-ı müstakim ifadesi, sözlükte “anayol; doğru ve apaçık yol” mânalarına gelen sırat ile “dengeli ve dosdoğru” anlamındaki müstakim kelimelerinden oluşan sırat-ı müstakim “apaçık, dosdoğru ve hak yol” demektir. Burada yol kelimesinin dosdoğru diye nitelendirilmesi onun “hedefe ulaştırıcı en kısa yol” anlamına geldiğini gösterir.¹

Doğumla başlayıp, ölümle noktalanmış yol kavramı, insanın yaşantısını ortaya koyan maddi ve manevi bir süreçtir. Bu süreçteki hareket tarzı, insanın kendi elindedir. Peygamber ve vahiy, insanın bu gidişine yardımcı olur. Zorlukların aşılması, dünyada iyi bir hayatın sürekliliği, ahiretin kazanılması ve Yaraticı'nın memnun olması, engellerden arınmış doğru yolda gidilmesine bağlı görülür. Manevî yoldaki engeller iman, sabırda süreklilik, tevekkül ve yaratıcıdan korkma ile aşılır. Bu hasletler olmadan engelleri aşmak mümkün görülmez. Bu münasebetle yaratıcı, Kur'an-ı Kerim'de “sırat”, “sebil”, “tarık”, “millet”, “şeriât” kelimelerini ve bu kelimelerin oluşturduğu terimlerle yola ayrı bir anlam kazandırmıştır. Örneğin “sırat-ı müstakim”, “tarık-ı müstakim” (dostdoğru yol), “sebîler-rüşdü” (Doğru yol), “sıratıs-seviyyi” (Düzgün yol”, “sıratı'lhamîd” (Övgüye layık yol”, “sıratı'l-azîzi'l-hamîd” (Övgüye layık olanın yolu) “tarık-ı cehennem” (Cehennem yolu), “sebîle'l ğayy” (yanlış yol), gibi terimler doğru ve yanlış yollara açıklık getirir. Öte yandan, Mâide Suresi 48. ayetinde yer alan, “Sizin her biriniz için tek bir din, fakat ayrı şartlar belirledik” ifadelerinde yer alan “şir'a” kelimesi bir toplumun sosyal ve manevi refahı için gerekli olan hukuk sistemini göstermek için kullanılır. Sonrasında gelen “minhac” kelimesi ise bir hayat biçimi anlamına gelir. Diğer bir ifade ile, peygamberler tarafından tebliğ edilen belirli bir hukuk sistemi şir'a ile ifade edilirken, o dinin temel felsefesine uygun olarak zamanın ihtiyaçlarına ve toplumun kültürel değerlerine göre verilen kararlara da minhac demek mümkündür.¹³⁶ Buna göre doğru yolda gitmede hukuk ve minhac önemli bir yeri oluşturmaktadır. Yolun diğer bir adı “sebil” dir. Söz konusu kelime ortalama yüz yetmiş ayette zikredilip, olumlu ve olumsuz yolları tanıtır.²

Bu konuda Hz. Peygamberimizin aşağıda karşılığını bulan ifadeleri de kavramın muhtevasını ortaya koymak adına değerlidir. Hz. Peygamber'in sırat-ı müstakim'i hak ve hakikate erdiren en doğru ve en kısa yol olarak tarif ettiğini Abdullah b. Mes'ud'un (r.a.) şu rivayetinden anlaşılmaktadır: “Hz. Peygamber (s.a.s.) bir gün yere düz bir çizgi çizdi ve etrafında toplanan sahabeye şöyle dedi: ‘İşte bu Allah'ın (c.c.) dosdoğru yoludur.’” Sonra da bu düz çizginin sağ ve sol taraflarına başka çizgiler çizerek, ‘Bunlar da diğer yollardır ki her birinin başında bir şeytan bulunmakta ve kendi yollarına çağırmaktadır.’ dedi ve “İşte bu, benim dosdoğru yolum. Artık ona uyun. Başka yollara uymayın. Yoksa o yollar sizi parça parça edip O'nun yolundan ayırır” ayetini okudu. Sırat-ı müstakim ifadesi Kur'an-ı Kerim'de toplam otuz üç ayette yer almaktadır.³⁰ Sırat-ı müstakim ile ilgili bu ayetler bir bütün olarak değerlendirildiğinde insanları doğru yola ulaştırıcı ve hak yol üzere sebat etmelerini

¹ TDV İslâm Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C.37, İstanbul, 2009, 119-120

² Remzi KAYA, Kur'an'a Göre Doğru ve Yanlış Yol, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 2, 2004 s. 20-21

sağlayanın yalnızca Yüce Allah olduğu görülmektedir. Çünkü O (c.c.), bizzat kendisinin dilediği kimseleri dosdoğru yola ileteceğini ve sırat-ı müstakim üzere sabit kılacağını haber vermekle birlikte peygamberleri ve kendisine hakkıyla iman edenleri dosdoğru yola kesinlikle ulaştıracağını da bildirmektedir.³

Rabbimizin, 'Benim gösterdiğim dosdoğru yol işte budur; size düşen de bu yolda yürümektir.' dediği bu dosdoğru yolun belli başlı dinî ve ahlaki ilkeleri aynı sure bağlamında şu şekilde sıralanmaktadır: De ki: Gelin, rabbinizin size neleri haram kıldığını okuyayım: O'na hiçbir şeyi ortak koşmayın. Anne babaya iyilik edin. Fakirlik korkusuyla çocuklarınızı öldürmeyin; biz, sizin de onların da rızkını veririz. Kötülüklerin açığına da gizlisine de yaklaşmayın. Haklı bir sebep olmadıkça Allah'ın yasakladığı cana kıymayın. İşte bunları Allah size emretti; umulur ki düşünüp anlarsınız. Rüşdüne erişinceye kadar yetimin malına, onun iyiliğine olmadıkça el sürmeyin. Ölçü ve tartıyı adaletle yapın. Biz herkese ancak gücünün yettiği kadarını yükleriz. Söz söylediğiniz zaman, yakınlarınız hakkında bile olsa, adaletli olun. Allah'a verdiğiniz sözünü eksiksiz yerine getirin.⁴

Bir de hak ve hakikate ulaştıran dosdoğru yolun dışındaki yollar vardır ki onların hepsi de eğridir, yamuktur ve yolcusunu arzularına hedefe ulaştırmaz. Ana yol olan sırat-ı müstakimin dışındaki bütün yollar, Allah (c.c.) tarafından gazaba uğratılanların ve sapkınların yoludur. Bir anlamı da "hak yol" olan sırat-ı müstakimin dışındaki bütün bu yollar, batıldır ve Allah Rasülü'nün ifadesiyle "şeytan'ın yolu"dur. Bu yolların her birisinin başında bir şeytan bulunmakta ve kendi batıl yoluna çağırılmaktadır. Hatta Kur'an'da, şeytanların insanları dosdoğru yoldan saptırmak için bizzat sırat-ı müstakim üzerinde pusu kurup bekleyeceği ve dört bir yandan onlara saldıracağına dikkat çekilmektedir.⁵

Kur'an-ı Kerim'de "Allah'a ortak koşmamak, anaya babaya iyilik etmek, evlâtlarının canına kıymamak, her türlü kötülük ve iffetsizlikten uzak durmak, yaşama hakkına saygı göstermek, yetim malına yaklaşmamak, ölçü ve tartıda dürüst olmak, yalan söylememek, Allah'a verilmiş olan ahde vefâ göstermek" şeklinde özetlenebilecek olan belli başlı dinî ve ahlâkî görevler sıralandıktan sonra bunlara riayet etmenin Allah'ın dosdoğru yolu (sırât-ı müstakîm) olduğu, başka yollara sapmadan bu yolda yürümenin gerektiği bildirilmektedir.⁶Buna göre sırât-ı müstakîm müminler için İslâm dışı her türlü inançtan, Kur'an ve Sünnet'e aykırı davranışlardan uzak durarak yaşamını sürdürme idealini ifade etmektedir.

Resûlullah (s.a.s.), Allah Teâlâ'nın sırat-ı müstakimi şöyle bir misalle tarif ettiğini haber vermektedir: "Sırât-ı müstakîm dosdoğru bir yoldur. Yolun iki tarafında iki duvar, duvarlarda açılmış perdeli kapılar ve yolun başında da bir davetçi var. O davetçi: «Ey insanlar! Hepiniz doğru yola giriniz, dağılıp parçalanmayınız!» diye sesleniyor. Birisi perdeli kapılardan birine girmek istediğinde yukarıdan bir başka davetçi: «Sakin o perdeyi kaldırma! Kaldırırsan çıkar gidersin!» diye sesleniyor. Bu yol İslâm'dır. Duvarlar Allah'ın koyduğu sınırlardır, kapılar haramlardır, yolun başındaki davetçi Allah'ın kitabıdır. Yukarıdaki

³ Hasan Bulut, İstikâmet Üzere Bulunmanın Tezahürleri, F.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi 25:1 (2020), s., 96-97

⁴ En'am,151-153

⁵ A'râf, 7/16

⁶ En'am, 151-153).

davetçi ise müslümanın vicdanıdır.” (Ahmed b. Hanbel, Müsned, IV, 182-183) İşte müstakîm yol, Allah Teâlâ'nın “Şüphesiz bu, benim dosdoğru yolumdur, öyleyse ona uyun. Başka yollara uymayın ki, o yollar sizi grup grup parçalayarak Allah'a giden yoldan ayırmasın” (En'âm 6/153) buyurduğu yoldur. Yine “sırât-ı müstakîm”, Cenâb-ı Hak'ın kendilerine nimet verdiği kimselerin yoludur. Bunlar peygamberler, sıddıklar, şehidler ve sâlihlerdir. Nitekim mevzuyla alakalı bir âyet-i kerîmede şöyle buyrulmaktadır: “Kim Allah'a ve Peygamber'e itaat ederse, işte onlar Allah'ın kendilerine nimetler verdiği peygamberler, sıddıklar, şehitler ve sâlihlerle beraberdir. Bunlar ne güzel arkadaştır!” (Nisâ 4/69)⁷

Geçiş dönemi eserleri olmakla, bu eserleri kaleme alan üç müellifin de önceliğinin İslami yaşam formunu tanıtmak, Allah'ın emir ve yasaklarının halk nazarında özümsemesini olabildiğince yumuşak bir üslup ile temin etme olduğu açıktır. Eserlerin tamamında ideal toplumun ideal insan tipinin varlığı ile hasıl olabileceği ana fikri etrafında durulmuş, dünya hayatının baki olana doğru yürüyüşte bir araç olmaktan öte anlam taşımadığının altı ısrarla çizilmiştir. Yolcunun sadece bir araç olarak kullandığı yola (dünya) tabiatından farklı muamele etmesi, bu yolun sonsuz olacağı zannına kapılarak meylini yola vermesinin yolculuğun hüsrarla neticelenmesinden başka bir sonucu olmayacağı fikri eserlerimizin tamamında defaten dile getirilmektedir.

Üç eserde de : «Yolcunun menziline varması, gerek iyi yol arkadaşı ve gerekse iyi bir yol tedariki ile mümkündür ki arkadaşı eğri, erzağı zehir olanın akibetinin berbat olacağı ortadadır fikri» sıklıkla dile getirilir. Eserlerimizde insanın tabiatı, üzerinde de durularak mealen: «İnsan iyidir. Kötülüğü arızı durumudur. Bu yüzden arınmak asli olandır. Bu imtihanın cilvesidir. İnsanın kemal yolculuğu iyiliği üzerine bina edilir. Her adımda iyiyi çoğaltan bir tutumu öncelidir insan.» denilerek doğruyu istikamet etmekte yaşanabilecek nefsanî engellerin zaman zaman insani asli yolundan çıkarsa da insanın yaratılışından kaynaklanan ulviyeti ile Hak yoluna rücu edeceği bilgisine de yer verilir.

Dünya hayatında rahat arayanların, ayağı taşa değmemekle şad olduğunu düşünenlerin, gözleri önünde her an yinelenen fanilikten ibret almayanların dünyanın bir imtihan aracı olduğu fikrine sahip olması pek olası değildir ki eserlerimizde meylini faniye ipotek edenlerin kati surette zararda olduğu da dile getirilmiştir.

Doğru yol dururken eğriye sapanların

Nefsine ram olup benliğe kapılanın

Batılı dost tutup Hakka sırt çevirenin

Üç günlük dünyayı dört etmesi mümkün mü

yaklaşımı eşliğinde affeden affetmeyi seven Hak için yaratılana tövbe kapısı da her an açıktır. Yol bitmeden eyvah demeden bu kapıya bende olmak akli selim her kul için mümkündür tavsiyesi ile de eserlerimizde kul için her an bir kurtuluş yolu bulunduğu bilgisine de yer verilir.

Kutadgu Bilig, Atabatü'l Hakayık Ve Divan-ı Hikmet, İslami dönem Türk Edebiyatının öncü eserleridir. Bu üç eserde de yol birdir, yolculuk Hakka'dır ki yolcunun menziline varması Rabbin dilemesi, kulun gayreti ve feraseti ile mümkündür ki kim ki aslını suretine

⁷ <https://www.kuranvemeali.com/fatiha-suresi/6-ayeti-tefsiri> Erişim tarihi: 07.07.2022

tercih eder ise bilsin ki yolunu kaybetmiş, ömür sermayesini tüketmiş, kendine zulüm etmiştir, fikri eşliğinde yol, yolcu ve yolculuk esasi üzere çok sayıda örnek verilmiştir ki bu örneklerden bir kısmının paylaşmak istiyoruz.

“Yolunda olana (ya’nî doğru gidene) yol yok

Yolsuz olana yol geniştir

Ey dost ilim yolunu izle

Eğer söylersen sözü bilip söyle

Ey şek yolunda yelen (pûyân olan) istiğfâr et

Gel ateşten özünü (nefsini) çek çıkar, ölümden önce

İlim ile bilinir sa’âdet yolu

İlim bil tâ ki sa’âdet yolunu bulasın” (Atabet’ül Hakayık’tan)⁸

“Kitabın adını Kutadgu bilig koydum;

Okuyana kutlu olsun ve ona yol göstereyim.

Ey ebedî ve ganî Tanrım,

doğrusunu söylüyorum, benim bu âciz varlığım sana nasıl

lâyıkı ile kulluk edebilir.

Sana niyaz ederim, yardımın ve kudretin ile doğru yola yönelt, bana destek ol.

Rabbim beni korusun, gönlümü temiz tutsun ve hareketlerimde, beni doğru yoldan ayırmasın.

Kaç peygamber, kemâl sahibi kaç elçi geldi ve Tanrı hükmü ile bize yol gösterdi.

Anasından doğup, adı verilince yolcu olarak, zamane atına biner.

Gündüzü bir adım, gecesi bir adım; bu at onu ölüme götürür ve benzini soldurur.

Bu dünya - bir konak, mezarın - ikinci bir konaktır; bundan sonraki ilk konak - öteki dünyadır.

O dünyada seni iki yol bekler; bu iki yoldan, acaba, hangisi sana nasip olacaktır.

Yolun sağa doğru ise, işin yolundadır; eğer sola doğru ise, inleyerek, başını yerdenyere çal.

Onun yoluna şimdi gönül bağladım; bütün dediklerine inandım ve severek sözünü tuttum.

Önünde uzun bir yol, bir sefer vardır; akıllı olan bu yol için azığını iyice hazırlar.

Ey devletli hükümdar, sen saray ve köşkler yaptırma; kara toprak altında senin evin hazır.

Yüksek, geniş ve süslü sarayların burada kalacak, sen de inleyerek, karanlık toprak evde yatacaksın.

Bu aldatıcı dünyanın hareketi vefasız ve dönektir; gafil olma; dikkat et, yolu çok kaygandır

Bey iki şey ile kendi beyliğini bozar, eğri yola girer ve doğru yoldan şaşar.

Bunlardan biri zulüm, biri ihmalkârlıktır; bu ikisi ile bey memleketini harap eder.

Ey hükümdar, bir insanda şu iki şey varsa, ona iş verme ve yakınlık gösterme.

⁸ Edib Ahmed Yükneki, Atebetü'l-Hakâyık, Yayına Hazırlayan: Serkan Çakmak, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları: 115

Bunlardan biri yalancılık ve diğeri de insanı doğru yoldan saptıran kötü huydur. Bu iki tabiat gerçekten kimde bulunursa, ey hükümdar, onu kendine yaklaştırma Beyler hangi yoldan giderlerse, beylerin bu gidişi kulun da yoludur. Beyi iyi ve gidişi doğru ise, kulu da daha iyi yürüyecektir. Beyin sözü ve gönülü iyi olursa, onun hizmetinde bulunanlar doğruluk yolunu tutarlar. Eğer beyler zâlim ve kötü olurlarsa, onların hizmetinde bulunanlar iyi izden ayrılırlar. Kimde haya varsa, ona her işi teslim et; insan haya ile küstahın yolunu tıkar. İnsanların aşığısı - hayâsız adamdır; hayâsızın dili doğru söz söylemez. Bey mağrur, kabadayı ve kibirli olmamalı; gurur insanı doğru yoldan çıkarır. Can çıksa dahi, ümidini kesme; inan ki, Tanrı iyiye iyi yol gösterir. Karanlıkta idim, gecemi aydınlattı; zulmette idim, bana güneşi doğdurdu. Yolumu şaşırmış, koşuyordum, bana yol gösterdi; o korumasa idi, ateşte yanardım. O seçti, ayırdı, beni yükseltti; beni yolunu şaşırmışlar arasından uzaklaştırdı Sevgili resulün yolu beni selâmete götürecektir; o resul bizzat bana şefaet etsin. Beni doğru yol üzerinde doğruluğa sevk et; üzerimden bu imân libâsını çıkarma. Biri anadan doğma iyi olur; iyi bir insan doğru ve dürüst bir hayat sürer. Biri de taklit yolu ile iyi olur; kötüye uyarsa, kötülük yapar. Bunlardan biri doğuştan kötüdür; bu insanın lekesi ölünceye kadar temizlenmez. Diğeri ise, taklit yolu ile kötü olur; arkadaşı iyi olursa, o da iyi yola gider. Eğer iyilik ananın ak sütü ile insanın ruhuna girerse, o ölünceye kadar doğru yoldan çıkmaz. Kötü de iyi ile düşüp-kalkarsa, bütün iyiliklere ulaşmak için, bir meşale bulmuş olur. İyi veya kötü insanların bu yollara girmelerinin sebeplerinden biri iyi veya kötü arkadaş edinmiş olmalarıdır. Arkadaşın iyi ise, ne istersen iste; yolunun açık olması için iyi arkadaş lâzımdır. Bu dünya saadeti hiç de iyi bir şey değildir, insanı Tanrı'dan uzaklaştırır; din için asıl felâket budur. Yola çıkan insan yol üzerinde evini yapmaz; göç eden kimse de eşyasını evde bırakmaz. Sen misafirsin, bu dünya sana bir misafirhanedir; misafirhanede çok fazla şey aranmaz. Kendini unutma, hareketlerinde doğru yoldan şaşma; saadetin yolunu kapama ki, o sana sağ-sâlim erişebilsin. Alırken-verirken kolaylık göster ve dürüst hareket et; böyle yaparsan, yolun her vakit açık olur. Evin-barkın büyük ve işlek yollara yakın olmasın, sana zararı dokunur; bunu iyice düşün. Rahata dalıp oyalanma, içki içme; bu ikisi öyle bir denizdir ki insana geçit vermez. Tavrın doğru ve hareketin temiz olsun; yoldaşın akıl ve müşavirin bilgi olsun. Bütün insanlara karşı merhametli ol; başkalarının zararını isteme, yolunu şaşıрма. Şarâp içme, fesada katılma; onlardan uzaklaş; bu ikisi köşk, saray ve kaleleri yıkar.

Her doğan ölmek için doğar; ölen kimse adı ile bir iz bırakır

Nasıl hareket edeceğini ve hangi yola gideceğini bir parça izah ettim; sen buna göre hareket ederek, hayatına esaslı bir temel kur.

Bunlardan biri din yolu, biri de dünya yoludur; bu esaslı yoldan şaşma.

Eğer dünya istersen, onun yolu işte bu; eğer âhiret istersen, onun da yolu işte budur.

Sen kendi kulluğunu yerine getir; Tanrı sana kuvvet verir; bunlardan hangisini istersen, onu seç, fakat üçüncü bir yol arama.

Ben yolunu kaybetmiş bir kul idim, günahım çoktur; günahlarımı affet, sen benim rabbimsin.

Tanrım, iyi kılavuz olan ve doğru yolu gösteren Peygamber'e binlerce selamımı ulaştır.

Kimi az yaşadı, kimi çok; kimi hakimane sözleri ile yüksek makama erişti.

Kimi yaratan Tanrıya karşı, düşman gibi, yayını kurup, ok attı.

Şu beyti oku, dinle, ne der; iyice anla ve kendi tabiatını ona göre düzelt.

İster âlim ol, ister bin yaşa, ister bütün dünyayı ele geçir ve bütün nimetlerine nail ol.

Sonunda sen de öleceksin ve kara toprak olacaksın; ölüm yakalayınca götürür; sonra peşiman olursun.

Bu dünyaya ne kadar iyi insanlar, âlim ve hakimler geldi; bütün arzularına rağmen, ebedî hayata nail olamadılar.

Bugün bak, nasıl dünyaya hiç gelmemiş gibi olup, kara toprak altında yatarlar.

Ne türlü ve ne çeşit insanlar bu dünyaya geldi; bak, kara toprak hepsini yedi ve yuttu.

Süslü saray, köşk ve evlerini bırakıp, kara toprağı döşenerek, bekleyip yatarlar.

Uyurlar mı, sesleri yok ve nefes almazlar; hâlleri acaba nasıldır, bunu bilen hani.

Onların hepsi bugün iyiliğe muhtacdır; elleri yiyecek ve giyeceğe erişmez.

Bak, peşimanlıkla inleyip yatarlar; bin iştihak ile iyilik isterler.

İnsanlar para uğrunda birbirlerine yakınlaştılar; doğruluk ve hakikat yolunda iş gören nerede.

Emânetin adı var, onu yerine getiren nerede; nasihatın sözü var, onu tutan nerede.

Mârufu emreden kim, münkeri nehyeden kim.

Satıcılar emânet vasfını kaybettiler, ustalar artık nasihatten vazgeçtiler.

Sözüm şudur : Ey kardeş, gâfil olma, hayatı ve ömrü fenalıkla boşuna geçirme.

Dürüst ol, doğruluk yolundan ayrılma; bil ki, insanı dilek ve arzularına bu yol ulaştırır.

Her mahlûka karşı merhametli ol, gönülün ile dilini bir ederek, Tanrıya ihlâsla ibâdet kıl.

Sen göreceksin, senin adın geçecektir; son gününde seni göçüren ölüm gelecektir.

Görecek olan kimse köşk ve saray yapmaz; gezgin kimse yolda aylar ve yıllarca kalmaz.

Ey kardeş, kendini bu yolu geçmiş bil; bu dünyada fazla sevinip gülme.

Bak, yüksek, seçkin, bilgili ve çok akıllı insan ne kadar güzel söylemiş.

Dönek saadete kendini kaptırıp, yolunu şaşırma; saadete inanılmaz, bakarsın, değişir.

Dünya ve saadet günleri bir gölgedir; gölge dâima aynı yerde ve aynı şekilde kalmaz.

Bu dünya kalmaz geçicidir; insan ölecektir, bunun günü belli olmaz.
Bilgili insan çok güzel söylemiş; takva sahibi olan insan bu yoldan yürür.
Görünmez ecel pusuda bekler, ümit peşinde koşan gafil insanları ansızın yakalayır.
Şimdi sen ağlayıp-inleme, sabret, kendine hâkim ol; hayatta bulunanlar için, ölümden başka çıkar yol yoktur.
Her doğan ölür, sevgili can gider; dünyada ne bey, ne kul, ne de peygamber kalır.
Bu ölüm bizim içinde hazırlanmıştır; ölüme karşı bir çâre veya müessir bir silâh yoktur.
Ey hükümdar, şu üç şeyin semizi fenadır; biri köpek, bir av-kuşu, biri de vücuttur.
İyice yola gelmeleri için, bunları aç bırakmak lâzımdır; bunlar ancak böylelikle yola gelir ve boyun eğerler.
Yolunu sıkı bir murakabe altında bulundurmazsan, kuş avını yakalamaz; köpek tok ve semiz olursa, av peşinden koşmaz.
Vücüt doyar ve kanarsa, deve-aygırı gibi olur; yaptığın iyilikleri önüne katarak sürer ve götürür, onu bırakmamalıdır.
Kuşun avlamazsa, bunun zararı bir ördektir; köpeğin avını bırakırsa, zararı nihayet bir kakımdır.
Vücûdun deve-aygırına döner ve enseni kalınlaştırırsa, seni ateşe sürükler ve acı-acı feryad ettirir.
Büyüklük, bu devlet ve bu saadet insanı, yapmakla mükellef olduğu işleri bırakıp, kibirli olmağa sürükler.
Gurur kulu Tanrıdan uzaklaştırır; akıllı insan böyle bir yolu ihtiyar etmez.
Fakir de ölür, zengin de; bunların ikisinin de götürecekleri şey ancak bir kefenden ibarettir ve nihayet kara toprak olurlar.
Fakir ölürse, zahmetlerinden kurtulur; zengin ölürse, malını bırakır, fakat onun vebalini birlikte götürür.” (Kutadgu Bilig’den)⁹
“Kul Hoca Ahmed zahid olma aşık ol,
Bu yollarda yalnız yürüme sadık ol,
Leyla-Mecnun, Ferhat-Şirin, Vamık ol,
Aşık olmadan Hakk cemalin görse olmaz.
Hak yolunun şevki çoktur bilenlere;
Korku ile ulaş o ölenlere;
Kolay görünür yolu daima yürüyenlere;
Böyle kullar kabir azabını bilmez olur.
Dünya malını yığıp yolu yitirenler,
Kısa ömrünü küfür içinde geçirenler,
Kılavuzsuz kırlarda yürüyenler,

⁹ Yusuf Has Hacıp, Kutadgu Bilig, Günümüz Türkçesine Uyarlayan Muzaffer Tunçel, Gençlik ve Spor Bakanlığı Yay., Ankara,2019

Muhabbetin değerini ne zaman bilir?
Namaz, oruç, tövbe üzere varanlara,
Hakk yoluna girip adım atanlara
Bu tövbe, ile oraya varanlara,
Bağışlanmış kullar ile sohbeti var.
Tuzaklar koyup halkı yoldan vuran,
Sahte aşık olup aldatıcı tezgah kuran.
Gece-gündüz işret kılıp devran suren,
Dünya malını görüp gözü doymaz olur.
Azıksız yola giren ölmesi var,
Köksüz ağaç çiçeklenip solması var.
Mücrim kullar varsa orada sorması var,
Sorar olsa, ben kul orada ne söyleyim?
Yola adım atsan dostlar, azık alıp,
Ecel gelse, azık gelmez, sakal yolup;
Bu dünyanın mallarını hazır eyleyip
Rüşvet versen, “olum meleği” almaz imiş.
Kervan eğer göçer olsa, azık alır
Kar ve zarar olduğunu orada bilir;
Azıksız yola giren yolda kalır
Yükünü yükleyip yola giren kalmaz imiş.
Aşk iste, aşk iste, aşık ol,
Bu yollarda kirli yürüme, sadık ol,
Leyla-Mecnun, Şirin-Ferhad, Vamık ol,
Aşık kullar didar görüp, doyar imiş.
Hangi kula Allah yadı olsa yoldaş,
Açılır gözü, yolun bulur, olmaz günahkâr,
Zakir kuldan kaçır imiş gaflet, günah,
Razı kılrsa, günahlardan yansam işteDört yaşında Hakk Mustafa verdi hurma.
Yol gösterdim, yola girdi, nice günahkâr
Nereye varsam Hızır Baba’ m bana yoldaş
O nedenle altmış üçte girdim yere.
Sekizimde sekiz yandan yol açıldı;
“Hikmet söyle!” diye, başlarıma nur saçıldı;
Allah’a hamd olsun, Pir-i kamil mey içirdi;
O nedenle altmış üçte girdim yere.
İyi yollardan sapıp kötü yola savuşan

Lanetli şeytan Pirim deyip eteğine yapışan,
 Şeytana Pirim deyip sabah akşam görüşen;
 Arslan Baba'm sözlerini işitiniz teberrük.
 Ben demedim, Allah kendi vaat eyledi,
 Yolsuz idim, lutf eyleyerek yola koydu,
 Garip olup feryat eyledim, elimi aldı,
 Öyle aşık şevk şarabını içer dostlar.
 Merdlerdir Hakk yolunun başçıları,
 Mürit ile Allah arasında elçileri,
 Vahdaniyet deryasının yolcuları,
 Dergahında varıp kapıcı olasım gelir
 Hırs-heva-nefs yolunu bırakmak gerek,
 Mansur gibi darağacı başına binmek gerek,
 Nesimi gibi can acısını çekmek gerek,
 Seherlerde kalkıp taat eyleyesim gelir.
 Şeriatsız söz etmezler tarikatta,
 Tarikatsız söz etmezler hakikatta,
 İş bu yolların yeri bilinir şeriatta,
 Hepsini şeriattan sormak gerek.
 Bu yolun lezzetini bilmeyenler,
 Öz yakasını tutup tövbe etmeyenler,
 Dünyalığına mağrur olup yürüyenler,
 Hayvandır, belki ondan beter imiş.
 İşbu yola ey kardeş Pirsiz girme;
 Hak yadından bir an gafil olup yürüme;
 Masivaya -akıllı isen-, gönül verme;
 Lanetli şeytan kendi yoluna salar imiş. (Divan-ı Hikmet'ten)¹⁰

Yolun ve yolcunun doğru olması yolculuğun istikametine hakkıyla vasıl olmasının en temel gereksinimidir, yaklaşımını imanı-viddani ve insani açılardan çeşitli mazmunlar eşliğinde bazen açık bazen sembolik olarak ele alan her üç eser de, hakkı hak bilip hakkı ile ne surette yaşamak icap eder bilgisine yer vermiş olmakla çok kıymetlidir.

Yolu doğru iken yol arkadaşı sapkın olanların, doğru yolda ilerlemesinin çok da mümkün olmadığı bilgisine ısrarla yer veren her üç eserde de sadakat, liyakat ve samimiyet değerleri etrafında bir yaşam sürmenin veya bunları yaşam ilkesi olarak benimseyenlerle yolculuğa çıkılmasının ne denli kıymetli olduğu bilgisi muhtelif açılımlarla karşımızdadır.

¹⁰ Dîvân-ı Hikmet, Hoca Ahmed Yesevî / Editör: Mustafa Tatcı. - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2016

Kaynaklar

TDV İslâm Ansiklopedisi, "Sırat-ı Müstakim" maddesi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C.37, İstanbul, 2009, 119-120

Remzi Kaya, Kur'an'a Göre Doğru ve Yanlış Yol, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 2, 2004 s. 20-21

Hasan Bulut, İstikâmet Üzere Bulunmanın Tezahürleri, F.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi 25:1 (2020), s., 96-97

En'am,151-153

A'râf, 7/16

Edîb Ahmed Yüknê, Atebetü'l-Hakâyık, Yayına Hazırlayan: Serkan Çakmak, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları: 115

Yusuf Has Hacip, Kutadgu Bilig, Günümüz Türkçesine Uyarlayan Muzaffer Tunçel, Gençlik ve Spor Bakanlığı Yay., Ankara,2019

Dîvân-ı Hikmet, Hoca Ahmed Yesevî / Editör: Mustafa Tatcı. - Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, 2016

<https://www.kuranvemeali.com/fatiha-suresi/6-ayeti-tefsiri> Erişim tarihi: 07.07.2022

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Tanzimat Döneminde Mesire Alanlarına Ulaşımın Sağlanması: Kara, Deniz ve Demir Yolları

Bilim Uzmanı Ümmügülsün ÇETİN*

Özet

Bahar aylarının gelmesiyle beraber İstanbul halkı gündelik yaşamın getirmiş olduğu yorgunluklarını bertaraf etmek adına mesire alanlarına akın etmekteydi. Klasik dönem olarak tabir ettiğimiz 16. yüzyılda, insanlar mesire alanlarına gitmek için karadan at ve öküz arabalarını tercih ederken deniz yolunda ise sandal ve kayıklarla yol kat etmişlerdi. Tanzimat'tan sonra Batı ile olan ilişkilerin artması, yeni köprülerin inşa edilmesine ve Şirket-i Hayriye İdaresi'nin koyduğu yeni vapur seferleri şehirde bölgesel bütünlüğü sağlayarak İstanbul halkının uzak mesafedeki mesire yerlerine ulaşımını kolaylaştırmıştır. Osmanlı Devleti Tanzimat döneminde, tebaasının mesire alanlarına ulaşımını kolaylaştırmak için deniz yolunda vapur seferlerini arttırdığı gibi karayollarındaki bakım ve onarım çalışmalarına da önem vermiştir. Aynı zamanda mesire alanlarına yeni şose yollar açmak için devlet tarafından şahıs arazileri kamulaştırıldığı gibi padişaha ait olan çayırlardan da yol açma çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Tanzimat döneminde yapılan bu yol çalışmaları insanların günü birlik gittikleri mesire alanlarına ulaşımını kolaylaştırmıştır.

Mesire alanlarına ulaşımı sağlayan bir diğer yol demir yoludur. Özellikle Sultan II. Abdülhamid döneminde popüler hale gelen Fenerbahçe Mesiresi'ne, halkın ulaşımı demir yoluyla sağlanmaktaydı. İstanbul'un uzak semtlerinde oturanların kolayca ulaşım sağlamaları için Anadolu Demiryolu üzerinde "Feneryolu" adıyla bir istasyon kurulmuştur. Böylece halkın külfetsiz bir şekilde Fenerbahçe Mesiresi'nin bulunduğu yarımada ek demir yolu döşenerek ulaşım sağlanmıştır. İstanbul halkı kara, deniz ve demir yolunu kullanarak gittiği mesire alanlarında keyifli vakit geçirmiştir.

Anahtar kelimeler: Yol, Mesire, İstanbul, Tanzimat Devri.

Providing Access to the Recreation Areas During the Tanzimat Period: Land-Sea and Railways

Abstract

When the spring months began, the people of Istanbul flocked to the recreation areas to get rid of the tiredness of the daily life. In the 16th century which we describe as classical period, while people preferred horse or ox carts on land to go to the recreation areas, they went there by boat on the sea route. As a result of the development in the relationship with the West after the Tanzimat, the construction of the new bridges, the new ferry services by 'Şirket-i Hayriye Administration' provided the regional integrity in the city, and thus facilitated the transportation of the people of Istanbul to the long-distance recreation areas. During the Tanzimat period, the Ottoman Empire not only increased the number of ferries on the sea route to facilitate the access of its people to the recreation areas, but also gave importance to the maintenance and repair works on the highways. At the same time, along with the expropriating of the private property by the state, the works in the Sultan-owned meadows were allocated to create new highways to the recreation areas. These roads built during the

* Bağımsız Araştırmacı, ummugulsuncetin@gmail.com

Tanzimat period facilitated the transportation of the people going to the recreation areas in a day.

Another way which provided access to the recreation areas was the railways. For the Fenerbahce Recreation which became popular during especially Abdulhamid II, the railways were the way for people to reach to the recreation areas. A station called 'Feneryolu' on the Anatolia Railway was established for the people who lived in the remote districts of Istanbul to reach the recreation areas. Therefore, Transportation of the people easily to the peninsula where Fenerbahçe Recreation area was located was provided by constructing an additional railway. The people of Istanbul enjoyed themselves in the recreation area they went by using the land, sea and rail ways.

Keywords: Road, Recreation, Istanbul, Tanzimat Period.

Giriş

Endüstri Devrimi öncesinde diğer devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de ulaşım iptidaî araçlarla sağlanmaktaydı.¹ Osmanlı Devleti'nde 16. ve 17. yüzyıllarda İstanbul'a gelmiş olan seyyahlar hatıralarında şehir içi yolların hemen hemen tümünün çok bakımsız ve toprak olduğunu, anayollardan şehir içindeki sokaklara doğru gidildikçe daha da düzensiz bir yol dokusuyla karşılaştıklarını ifade etmektedirler. Şehir içi yollar dar, düzensiz ve bakımdan yoksundu. Bu yollar ya hiç döşenmemişti ya da toprak yollardı. Anayollar da sadece atlar ve yayalar için düşünülmüştü. 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar şehir içinde arabalar tek tük görülmekteydi.² Osmanlı Devleti, Bizans ve Selçuklu Devleti'nden devraldığı teknolojiyle 19. yüzyıla kadar başkentte ve taşrada ulaşımı sağlamıştır. Devlet idare mekanizması daha çok ordunun geçiş güzergâhında bulunan yolları ve İstanbul-Mekke arasındaki yolları açık tutmuştur.³ Osmanlı Devleti'nin Tanzimat öncesinde ulaşım politikası, geleneksel anlayış doğrultusunda eskiyi muhafaza etmekte. Her alanda meydana gelen yıkıntı ve çöküntü, ulaşım alanında da kendini göstermiş, önceki dönemlerden kalma önemli yollar ve köprülerin çoğu 19. yüzyıl başlarına gelindiğinde kullanılmaz haldeydi.⁴

Sultan II. Mahmud döneminde İstanbul'a gelen Alman Mareşal Helmuth Von Moltke, anayolların genişletilmesini önermiş, ancak bu öneri hayata geçirilememiştir.⁵ Alman seyyah Heinrich Barth'ın kaleme aldığı seyahatnamesinde Osmanlı başkenti İstanbul'a ilk kez 1847 yılında geldiğini Kırım Harbi'nden sonra ikinci gelişinde de İstanbul sokaklarında pek bir değişiklik olmadığını, Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan iki köprüünün de trafik için yetersiz olduğunu belirtmektedir. Başkent İstanbul'da, Avrupa'nın etkisinin kendini gösterdiğini gözlemleyen yazar, İstanbul'un Pera bölgesinde çok sayıda gayrimüslim tebaa

¹ Ümit Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını Ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellefen*, 81 (291), 2017, 387.

² Anonim, "Osmanlı Döneminde Kent Yolları", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, VII, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul 1994, 533-534.

³ Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını Ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", 388.

⁴ Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *AÜDTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV (26), Ankara 1991, 153.

⁵ Anonim, "Osmanlı Döneminde Kent Yolları", 534.

yaşadığından ötürü beledî hizmetler için belediye faaliyetlerinin devreye girdiğini aktarmaktadır.⁶

Tanzimat devrinde beledî hizmetlerin gelişmesinde, Osmanlı tarihinde, 1838, 1839, 1840 ve 1846 yıllarında sırasıyla İngiltere, Belçika, Fransa ve Rusya ile yapılan siyasî ve ticarî antlaşmalar⁷ Osmanlı başkentine gelen tüccarlar için birtakım yerel hizmetleri zorunlu kılmıştır. Başkentte hızla artan yabancı sayısının yanı sıra yüzyıllardır devam eden Rumeli ve Anadolu'dan gelen göçler şehrin beslenmesinden temizliğine, barınmasından güvenliliğine kadar birçok sorunu gündeme getirmiştir. Diğer taraftan 1853-1856 Kırım Harbi esnasında Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ne yardıma gelen müttefik Avrupalı devletlerin orduları İstanbul sokaklarında çok büyük bir nüfus yoğunluğu oluşturmuşlardır. Bu durum kaldırım temizliğinden, sokak aydınlatmasına kadar birçok sorunun daha da belirgin bir hal almasına sebep olmuştur. İstanbul'a gelen bu orduların ihtiyaçlarını karşılamak için belediyelerin kurulması gündeme gelmiştir. Tanzimat devrinde Fransa'ya giden Osmanlı aydınları, yerel hizmetlerin belediyeler tarafından yapıldığını padişaha aktarmışlar ve bunun üzerine, dönemin padişahı Sultan Abdülmecid de bu öneriyi kabul etmiştir.⁸ Bu amaçla 27 Ramazan 1271 (13 Haziran 1854) tarihli Meclis-i Âli-i Tanzimat kararıyla İhtisap Nezareti kaldırılarak yerine İstanbul'da Şehremaneti adıyla modern anlamda ilk belediye oluşturulmuştur. Bu kurumun idaresi için Şehremini atanmış, Şehremini'ne bağlı bir şehir meclisi kurulmuştur. Meclis üyeleri İstanbul'un ileri gelenlerinden ve muteber esnafı arasından seçilmişlerdir.⁹

Şehremâneti bünyesinde kurulan Altıncı Dâ'ire-i Belediye'de uygulanmak üzere hazırlanan "*Zokaklara Dâ'ir Nizâm-nâme*" de Beyoğlu ve Galata bölgesinde bulunan cadde, sokak ve mesire alanlarının bakım ve temizliğine dair yapılacaklar maddeler halinde açıklanmıştır.¹⁰ Nizam-nâmenin on ikinci bendinde yaz mevsiminde halkın dinlenmek için gittikleri mesire alanlarında Meclis-i Belediye tarafından şartları oluşturulacak olan dâ'ire-i belediye dâhilinde bulunan mesire yerlerinin sulanmasının açık ihale usulüyle gerçekleştirileceği belirtilmiştir.¹¹

19. yüzyılda Osmanlı devlet adamları, devletin Avrupa karşısında birçok yönden geride kalışını durdurmak, her alanda ilerleme sağlamak ve devletin çöküşünü engellemek için Batı'yı örnek alarak yeniliklere hız vermişlerdir. Bu dönemde, devleti çöküşten kurtarmak için sarf edilen çabalar netice vermezse de toplum yaşamında ve yönetimin her safhasında Batılılaşma düşüncesi yerleşmiştir. Sosyal yaşamın her alanında meydana gelen değişim rüzgârları şehir içi ulaşımında da kendini göstermiştir. Şehir içinde meydana gelen değişim kısa

⁶ Heinrich Barth, *Heinrich Barth Seyahatnamesi Trabzon'dan Üsküdar'a Yolculuk 1858* (1. Baskı), çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017, 11.

⁷ Ayla Ödekan, "Baltımanı Sahılsarayı", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, II, İstanbul 1993, 34.

⁸ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2000, 132-133.

⁹ O. N. Ergin, *Mecelle-i Umuru Belediye Tarihi*, I, Osmaniye Matbaası, İstanbul 1338, 1374-1375; Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, 133; Erdoğan Öner, *İstanbul Şehremaneti (Belediyesi)'nin Kuruluşu ve 1917 Yılı Bütçesi*, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara 2008, 11.

¹⁰ Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu (Yerel Yönetim Metinleri)* (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010, 5-9.

¹¹ Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu (Yerel Yönetim Metinleri)*, 124-125.

bir süre sonra mesire alanlarında da kendini göstermiştir. Özellikle Tanzimat döneminde Boğaziçi ve Haliç'te faaliyete giren vapur seferleri şehir içi ulaşımın yanı sıra mesire alanlarına gidişleri de kolaylaştırmıştır.

Tanzimat Öncesinde Mesire Alanlarına Ulaşımın Sağlanması:

Kara ve Deniz Yolları

Tanzimat öncesinde, İstanbul'da kara ulaşımı, deniz ulaşımına nispeten daha azdı. Çünkü şehir içindeki yollar dardı ve vasıta geçişlerine elverişli değildi. Sultan I. Süleyman döneminde şehir içi yollar 6-7 m genişliğindeydi. Başkentte nüfus arttıkça şehir içindeki yollar da küçüldü, yer yer 2,5 m'ye kadar düştü. Bu durum İstanbul'da yaşayan halkın benimsediği bir yaşam biçimiydi. Halk şehir içinde bir yerden başka bir yere yolculuk yaparken ekseri yaya veya ata binerek ulaşımını sağlamaktaydı. Devlet adamları dahi arabaya binmeyi bir rehabet göstergesi olarak görmekteydi.¹² Sultan III. Murad döneminde şehir içi ulaşımında arabalarla bir yerden bir yere gitmek yaygın hale gelmiştir.¹³

Lale Devri, başkent İstanbul'da süslü arabaların yapılması ve yaygın bir şekilde kullanılmasında dönüm noktası olmuştur. Kâğıthane Mesiresi'nde Fransız mimarisi örnek alınarak inşa edilen saraylar ve köşkların yanı sıra Fransız soylularının kullandıkları arabalar da yapılmıştır. Bu dönemde saray envanterine çok süslü ve maliyeti yüksek arabalar dâhil edilmiştir.¹⁴ 1730'da Patrona Halil İsyanı ile son bulan dönemde, mesire alanlarındaki köşklar ve saraylar yıkılmıştır.¹⁵ Lale Devri'nde gerçekleşen birçok geleneği ortadan kaldıran isyan şehir içinde kullanılan süslü arabalara dokunmamıştır.¹⁶ Sultan I. Mahmud döneminde kadınlar bu arabalara binerek kendileri için yasak olan mesirelere gitmişlerdir. Bu yüzden arabacı esnafına ihtarda bulunulmuş, kadınları mesire alanına götüren arabacıların sürgün cezasına çarptırılacakları ve kadınların da taşraya sürülecekleri belirtilmiştir.¹⁷ Şehir içinde sadrazam, şeyhülislâm ve kazasker dışındaki devlet ricali ve gayrimüslim olanlar, ancak izin dâhilinde binek hayvanlarla seyahat edebilirlerdi. Halk işine yaya gidip gelmekteydi. Sultan II. Mahmud döneminde kısmi bir serbestlik gelmiş halk şehir içinde ve mesire alanlarında süslü arabalarla gezmiştir.¹⁸

Sultan II. Mahmud şehir içinde arabayla dolaşmayı adet haline getirmiş, bu dönemde çıkan İhtisab Kanunu'nun arabacılarla ilgili kısmında arabacı esnafının uyması gereken kurallar belirtilmiştir. Sultan Abdülmecid döneminde ise özellikle Avrupa tarzı arabalar İstanbul

¹² Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehir İçi Karayolları", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, VI, İstanbul 2015, 392.

¹³ Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü 1573-1576*, I (3. Baskı) çev. Türkiş Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017, 185, 309.

¹⁴ Rukiye Bulut, "Lale Devrinde Araba Saltanatı", *Belgelerle Türk Tarih Dergisi*, 3 (16), 1969, 38; Mehmet İpşirli, "Araba", *İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, III, İstanbul 1991, 244.

¹⁵ Reşit Faik Unat, *Abdi Tarihi (1730 Patrona İhtilali Hakkında Bir Eser)* (3. Baskı), Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, 60.

¹⁶ Ahmet Önal, "Fetihten Tanzimat'a İstanbul'da Kara Ulaşımı", *Osmanlı İstanbul'unda Otomobil* (Ed. E. Afyoncu-C. Yılmaz), Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul 2020, 52.

¹⁷ Ahmet Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı, (110-1200)* (2. Baskı), Enderun Kitapevi, İstanbul 1988, 174-175; Serpil Çakır, *Osmanlı Kadın Hareketi* (4. Baskı), Metis Yayınları, İstanbul 2013, 227.

¹⁸ İpşirli, "Araba", 244; Sennur Sezer ve Adnan Özyalçınar, *Bir Zamanların İstanbul'u -Eski İstanbul Yaşayışı ve Folkloru-*, İnkılap Kitapevi, İstanbul 2005, 149-150; Önal, "Fetihten Tanzimat'a İstanbul'da Kara Ulaşımı", 55.

hayatında yaygınlaşmıştır. Saray kadınlarının şehir içinde ve mesire alanlarında süslü arabalarla dolaşmaları dikkat çekmiş ve halk da bu duruma uyum sağlamıştır.¹⁹

Osmanlı Devleti'nde en yaygın ulaşım yolu denizdi. Tanzimat öncesinde deniz ulaşımında kullanılan en yaygın vasıta kayıklardı. Beş asra yakın bir süre Boğaziçi ve Haliç'te ulaşımı sağlayan bu kayıklar, Batılı seyyahları da kendine hayran bırakmıştır.²⁰ Çeşitli isimlerle anılan kayıklar şehir içi deniz yolu ulaşımını kolaylaştırmıştır. Pazar kayıkları adı verilen deniz yolu vasıtası, halkın toplu halde ulaşımını sağlamaktaydı.²¹ Boğaziçi ve Haliç'te ulaşımı sağlayan bir diğer kayık çeşidi peremelerdi. Peremeler, zarif ve narin yapıları bir kayık türüydü. İstanbul ve civarında oturanlar için deniz yoluyla mesire alanlarına ulaşımı sağlayan bir gezi vasıtasıydı.²²

Tanzimat öncesinde yol kavramı şehirde kesilmiş taş blokların birleşmesiyle oluşan zemine, kırık alanlarda ise engebeli patikalara denilmekteydi. Bu yollarda hareket kabiliyeti güçlükle gerçekleşmekteydi. Bu yüzden İstanbul halkının tercihi genellikle deniz yolu olmuştur. Bu yolculuktan da büyük keyif almışlardır.²³

Tanzimat Sonrası Mesire Alanlarına Ulaşımın Sağlanması:

Kara, Deniz ve Demir Yolları

İstanbul halkı için mesire geleneği çok eskilere dayanan bir kültürdür. Tanzimat devrinde de bu gelenek devam etmiştir. Kâğıthane, Göksu, Tarabya, Silâhtar Ağa, Fenerbahçe, Haydarpaşa, Küçük ve Büyük Çamlıca, Emirgan ve daha birçok mesire alanı seçkin ve sıradan İstanbul ahalisi için bahar mevsiminin gelmesiyle rağbet ettikleri mesireler olmuştur.²⁴ Mesire alanına giden insanlar, üzüntü ve kederden uzak sevinç içerisinde vakit geçirmekteydiler. Tatil gününü ipe çeken halk büyük bir istekle hazırlıklarını yapardı. Karadan gidecek olanlar araba ve hayvanlarını, deniz yolunu tercih edecek olanlar da sandal ve kayıklarını, hiçbir vasıta kullanmayacak olanlar da yaya olarak mesire yolunu tutarlardı.²⁵

İstanbul'daki bazı mesire alanları yürüyerek gidilemeyecek kadar uzaktı. Bu durum bir ulaşım vasıtasını zorunlu kılmaktaydı. Halk, mesire alanına gideceği vakit günler öncesinden hazırlıklara başarlardı. Mesire alanına gidecek olanlar için en önemli mesele, mesire alanına ulaşımını sağlayacak uygun bir vasıtayı bulabilmektir. Mesire alanına giderken herhangi bir sorun yaşamamak için Beyoğlu'ndaki arabalardan birini ayarlamak insanlar için en büyük mutluluk kaynağıydı. Yol boyunca beraber seyahat ettikleri aracın şoförünün kılık kıyafeti, görgü kurallarına riayet eden birisi olması çok önemliydi. Şayet şoför kılık kıyafetine dikkat etmemiş ise evdeki giyilmeyen bir ceketi veya köşeye atılmış kıyafetleri giydirmek önemli bir gelenektir. Kendilerini mesire alanına götürecek faytonun veya kupanın yolda sorun çıkarmaması için kontrolleri yapılır, gevşeyen vidalar varsa sıkıştırılırdı. Araba ücretleri iki

¹⁹ İpşirli, "Araba", 244.

²⁰ Mehmet Mazak, *Gündelik Hayattan Renklerle Eski İstanbul* (3. Baskı), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2016, 15.

²¹ Mazak, *Gündelik Hayattan Renklerle Eski İstanbul*, 23.

²² Mazak, *Gündelik Hayattan Renklerle Eski İstanbul*, 47.

²³ Nejdert Ertuğ, "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", VI, *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, İstanbul 2015, 421.

²⁴ Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı* (5. Baskı), Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2017, 131; Ali Şükrü Çoruk, "Osmanlı İstanbul'unda Halkın Eğlence Hayatı", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi*, IV, İstanbul 2015, 301.

²⁵ Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, 111.

ila üç mecediye arasında değişiklik göstermekteydi. Üç mecediye kiralanan aracın fırçası, toz alacak tüyü ve tertemiz bir boyası olurdu. Mesire adabına ve kültürüne hâkim olan şoför tecrübeli olur, kılık kıyafetine de intizam gösterirdi. Bu meblağın altında bir araç kiralandığında şoför külhanbeyi tavırlarıyla mesireye gidenleri canından bezdirirdi. Şoför, yolculuk esnasında mesire alanına götüreceği kişilerle laubali bir diyaloga girer, mesire adabına uymayacak tavırlar takınabilirdi. Mesireye gidenlerden kalıp sigara isterdi, birini içerken, diğerini de kulağının arkasına koyardı. Arabayı durdurup hayvanların boynuna yem torbalarını geçirirdi. Bu hal ve hareketler mesire alanına gidecek olan kişilerce ayıp olarak kabul edilirdi, bu durumdan çok rahatsız olduklarından kan ter içerisinde bir yolculuk yaşanırdı.²⁶

Dönemin en popüler gezi alanı olan Kâğıthane Mesiresi umum halka hitap eden bir mesire alanıydı. Kâğıthane Mesiresi'ne karadan ve denizden ulaşım sağlanabilmekteydi. Halkın büyük bir kısmı Eyüp yolundan mesire alanına giderdi. İnsanlar için Kâğıthane Mesiresi'ne gitmenin en keyifli kısmı deniz yolundan gitmekti. Eğlence meraklıları, özellikle Kâğıthane Mesiresi için omuzlarında taşıyabilecekleri kadar ince ve hafif piyadeler yaptırmışlardır. Özel kayığı olmayanlar birkaç gün önceden sandal iskelelerine giderek cuma günü için kayak kiralardı. Gençler de mesire alanı için süslenmiş sandalların küreklerini çekmek için hazırlanırlardı. Akşam ezanına doğru zaptiyeler gezinin bittiğini haber verince dönüş hazırlıkları da başlardı.²⁷ İnsanlar ellerindeki kır çiçekleriyle mesire alanından dönüşlerini anlatmaktaydılar. Dönüşler mesire alanına gider gibi değildi, kitleler halinde ayrıldıkları için insanlar bundan daha da keyif alırlardı. Deniz yoluyla mesire alanına gelenler için dönüş daha eğlenceliydi. Kayıklarda saz eşliğinde şarkılar söylenip oyun oynanırdı. Denizden gelen şarkı, türkü sesleri ortalığı inletirdi. Karadan gidenler de onlara eşlik ederdi. Kayıklar birbirlerine o kadar yakın seyir ederlerdi ki, kayıktan kayığa atlayarak karşıya geçmek mümkündü. Haliç kıyısında da bu dönüş eğlencelerini seyretmek için toplanan insanlar olurdu.²⁸

Boğaziçi'nde büyük balıkçı kayıkları allı yeşilli bayraklar ve rengârenk fenerlerle süslenir, birkaç genç zurna ve çiftetelli havası eşliğinde küpeşte üstünde oyunlar oynar, diğer taraftan da maniler söyleyerek geçerlerdi. Musikiye ilgisi olan birtakım kimseler de sandal ve kayıklarını birbirlerine yanaştırarak aynı makamdan eserleri birlikte yüksek sesle icra ediyorlardı. Memleket havalarının tutturulduğu şarkılarda, diğer sandal ve kayıklarda bulunanlar da düdükleleriyle eşlik etmekteydiler. Mesire alanından dönen kadın ve erkeklerin bulunduğu kayak ve sandallar küme halinde bunları takip ederlerdi. Bazı gençler sandalları ile yarış yapar, kürek çekmekteki maharetlerini göstermeye çabalıydılar. Karadan mesire alanına gidenler dönüş yolunda atları ve arabalarıyla kâh durup eğleniyorlardı, kâh gidiyorlardı. Bunlardan bazıları Silâhtar Ağa meyhanelerine uğrayıp eğlencelerine burada bir süre daha devam ederlerdi.

²⁶ A. Süheyl Ünver, "Her Devirde Kâğıthane", *Vakıflar Dergisi*, 10, 2006, 458-459.

²⁷ Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, 115; Çoruk, "Osmanlı İstanbul'unda Halkın Eğlence Hayatı", 304.

²⁸ Ünver, "Her Devirde Kâğıthane", 456-457; Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, 115; Çoruk, "Osmanlı İstanbul'unda Halkın Eğlence Hayatı", 305; Sezer ve Özyalçın, *Bir Zamanların İstanbul'u -Eski İstanbul Yaşayışı ve Folkloru-*, 257-258.

Bahariye sahilinde İstanbul'un tanınmış simalarına ait yalı ve köşkler bulunmaktaydı. Cuma günleri, bu yalı ve köşkler misafirlerle hınca hınç dolardı. Bu insanlar, neşeli sohbetler eşliğinde Kâğıthane Mesiresi'nden dönenlerin, deniz üzerindeki eğlencelerini izler ve bundan büyük keyif alırlardı.²⁹

Tanzimat devri padişahlarının hepsi için İstanbul'da yer alan mesire alanları önem arz etmiştir.³⁰ İstanbul'daki mesire alanlarının yol bakım çalışmaları ve köprülerin tadilatının yanı sıra dere yataklarının bakımına da önem verilmiştir.³¹ Zaman zaman mesire alanlarındaki dere yatakları ve yol bakım çalışmalarında kürek mahkûmları çalıştırılmıştır.³² Mesire alanlarındaki dere yataklarının bakımı muntazam bir şekilde yapıldığı gibi dere yatağının taşmasına sebep olan taş ocaklarının faaliyetlerine de son verilmiştir.³³ Devlet mesire alanlarını korumak için mesirelerin civarında bulunan ziraî arsalara bina inşa etmek isteyen mülk sahipleriyle anlaşarak buraları satın almış ve arsa sahiplerine bina yapmaları için başka bir arsa tahsis etmiştir.³⁴ Özellikle Sultan II. Abdülhamid, şehzadelik yıllarında vaktinin önemli bir kısmını Kâğıthane'de yüzerek, ata binerek, atış talimi yaparak geçirmektedir.³⁵ Bu yüzden de tahta çıktıktan sonra Kâğıthane Mesiresi'ne verdiği ehemmiyet devam etmiştir. Kâğıthane Mesiresi'nin bayındır kalması için gerekli tüm çalışmaları sürdürmüştür. Sultan II. Abdülhamid saltanatı döneminde başta Kâğıthane ve Silahtar Ağa gibi önemli mesire alanları olmak üzere halkın ilgi gösterdiği mesirelerin cadde kaldırımlarının onarılmasını sağlamıştır. İstanbul halkının mesire alanlarına ulaşımını daha rahat sağlayabilmeleri için mesire yerlerinde bozuk olan ve yer yer çukurlar oluşan yolların onarımı yapılmıştır.³⁶ Ayrıca yolları harap olan mesire alanlarına yeni yol açılması için padişahın emlaki olan çayırardan şose bir yol yapılarak halkın hizmetine açılması istenmiştir.³⁷ Mesire alanlarına karadan ulaşım sağlayan İstanbul halkı için devlet tarafından önlemler alınsa da dönemin imkânları dâhilinde alınan önlemler yeterli gelmemiştir. Mesire alanlarında, özellikle tatil günlerinde ve şenliklerde kalabalık olması hasebiyle sorunlar yaşanmaktaydı. İnsanların oluşturduğu kalabalık ve at arabalarının çokluğundan ortaya çıkan toz duman yüzünden mesire alanına gelen halkın eğlenceleri mahvolmaktaydı. Mesire alanına karadan gidenlerin bindikleri vasıtaların çevreyi toz duman içerisinde bıraktığına dair sorunları dönemin gazete muharrirleri köşe yazılarına taşıyarak eleştirmişlerdir.³⁸ Ayrıca

²⁹ Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, 115-116

³⁰ Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Sosyal Hayatından Bir Kesit: Tanzimat Döneminde Mesire", *XIII. Türk Tarih Kongresi*, 3/2, Ankara, 04-08 Ekim 1999, 1064; Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, 111-112.

³¹ TC. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), C. BLD, 43/91, 11 Şevval 1231 (04 Eylül 1816); BOA, DH. MKT, 1493/103, 29 Cemaziyülahır 1305 (13 Mart 1888).

³² BOA, A. MKT. NZD, 70/48, 28 Rebiyülevvel 1269 (09 Ocak 1853).

³³ BOA, A. MKT. NZD, 213/76, 19 Cemaziyülahır 1273 (14 Şubat 1857).

³⁴ BOA, MB. İ, 6/158, 10 Rebiyülevvel 1268 (03 Ocak 1852).

³⁵ François Georgeon, *Sultan Abdülhamid* (4. Baskı), çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2016, 38.

³⁶ BOA, DH. MKT, 1824/65, 21 Şaban 1308 (01 Nisan 1891).

³⁷ BOA, Y. MTV, 49/93; BOA, Y. PRK. TNF, 1/49,

³⁸ Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları* (1. Baskı), Haz. Nuri Sağlam, Erdem Yayınları, İstanbul 2017, 27.

mesire alanlarındaki derelerin taşması neticesinde harap hale gelen köprülerin onarılması için de Basiret gazetesinde yazılar kaleme alınmıştır.³⁹

Tanzimat sonrası dönemde Batı ile olan ilişkilerin artması şehir içi ulaşımda yeni köprülerin inşa edilmesi, karada taşıt sayısının artması ve Şirket-i Hayriye İdaresi'nin faaliyetleriyle beraber şehir içinde bölgesel bir bütünlük sağlanmıştır. İstanbul'da yaşanan bu değişim dönüşüm halkın eğlence kültürüne ve mesire geleneğine de etki etmiştir.⁴⁰

19. yüzyılın ikinci yarısında vapur taşımacılığı başlamıştır. Devlet, halkın zorunlu ihtiyaçlarından olan ulaşımı sağlarken taşıma ücretlerini narh sistemiyle ilan etmiştir.⁴¹ Şirket-i Hayriye vapurlarının faaliyete girmeleriyle deniz yolu ulaşımda kolaylık yaşanmış, İstanbul halkının Boğaziçi'nin her iki yakasında bulunan uzak mesafedeki mesire alanlarına ulaşım kolaylığı sağlanmıştır. Deniz yolu ulaşımda aktif hale gelen vapur taşımacılığı öncesinde, İstanbul halkının habersiz olduğu mesire alanları, vapur seferleriyle canlılık kazanmıştır.⁴²

Tanzimat devrinde İstanbul'da şehir içi ulaşımı sağlayan bir diğer önemli vasıta trenler olmuştur. Osmanlı Devleti, bu dönemde siyasî, sosyal, idarî, askerî ve ekonomik hayatını sarsmaya başlayan bir yol sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Devlet, yol yokluğu yüzünden İstanbul'dan uzak olan vilayetlerinde nüfuzunu sağlayamamış, merkezi idareye çeşitli sebeplerden dolayı başkaldıran ayanların isyanları güçlkle bastırılabilmiştir. 19. yüzyılda demiryolları, Osmanlı devlet ricali tarafından, devletin içinde bulunduğu pek çok meselenin halledilmesinde rol alacak önemli bir vasıta olarak görülmüştür.⁴³ Haydarpaşa - İzmit Demiryolu 1873 tarihinde tamamlanınca İstanbul halkı Anadolu yakasında banliyö tren seferlerine kavuşmuştur. Demiryolu ulaşımının güvenli, hızlı ve ucuz olması şehir içi ulaşımda tren yolculuğunu cazip hale getirmiştir.⁴⁴

Tanzimat devrinde şehir içi ulaşımda demiryolunun yaygınlık kazanmasıyla Osmanlı'nın Müslüman ve gayrimüslim tebaası trenle mesire alanlarına ulaşım sağlamışlardır. Ayrıca, bu dönemde ilkbaharın gelmesiyle beraber mektep talebelerinin mesire alanlarına gerçekleştirdikleri geleneksel mesire gezilerinde de ekseri ulaşım vasıtası tren olmuştur.⁴⁵

Mekteplerin gezi tertip ettikleri mesire alanları Veliefendi Çayırı, Çırpıcı Çayırı, Kâğıthane Mesiresi, Beykoz Çayırı, Çoban Çeşmesi Mesiresi, Balta Limanı Çayırı, Silahtar Ağa Çeşmesi Çayırı ve Göksu Çayırı idi. Mektep hocası mesireye gidileceğine dair haberi çocuklarla paylaşırdı. Durumu ailelerine bildiren çocuklardan hali vakti yerinde olanlar aldıkları parayı hocalarına getirirlerdi. Bunun yanı sıra mahallenin ileri gelenleri de mektep talebelerinin gezilerini duyunca katkıda bulunurlardı. Mahalle eşrafı mektep hocasına para gönderdiği gibi çocuk sayısına göre üç, dört hatta daha fazla kuzuyu geziye giden talebelere hediye

³⁹ Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları*, 658-659.

⁴⁰ Ekrem Işın, *İstanbul'da Gündelik Hayat* (5. Baskı), YKY, İstanbul 2014, 85-86.

⁴¹ Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi* (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, 12.

⁴² Sadri Sema, *Eski İstanbul Hatıraları*, Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2002, 58-59.

⁴³ Cemil Öztürk, "Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi: Bir İktisadî Millileşme Girişimi (1871-1888)", *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 03-04-05 Nisan 2015, 723-724.

⁴⁴ Engin, "İstanbul'da Kara Ulaşımı", 407.

⁴⁵ BOA, MF. MKT, 858/31, 3 Mayıs 1323 (3 Mayıs 1905); BOA, MF. MKT, 866/33, 8 Haziran 1323 (8 Haziran 1905); BOA, MF. MKT, 867/9, 4 Haziran 1323 (4 Haziran 1905); BOA, MF. MKT, 862/25, 21-22 Mayıs 1323 (21-22 Mayıs 1905).

ederlerdi. Ayrıca, kuzuları pişirmeleri için de konaklarından aşçı ile beraber mesire alanında kullanılacak olan sofraya gereçlerini sabah erkenden gidilecek mesire alanına gönderirlerdi. Çocuklar da evde annelerine zeytinyağlı sarmalar, irmik helvası ve revani gibi tatlıları hazırlatarak okula götürürlerdi.⁴⁶

Mektepte toplanan çocuklar mesire alanına kara yoluyla gidecekse, üzeri kırmızı ihramlarla örtülmüş, defneyaprakları ile de süslenmiş, içerisi pamuk şilte ve yastıklarla döşenmiş öküz arabalarından oluşan konvoy ile hareket ederlerdi. Öküz arabalarının önünde yüzlerini rengârenk boyayan soytarılar sokakları dolduran ahalinin önünden davul zurna çalarak mesire alanına varırlardı. Mektep alayına ahalden de çok sayıda insan eşlik ederdi.⁴⁷ Mektep alayı deniz yolunu tercih edecekse çocuklar üçer üçer sıralar halinde iskeleye inerlerdi. Kendileri için süslenen pazar kayığı veya ateş kayığına binerek mesire alanına hareket ederlerdi. Çocuklar kendileri için çiçeklerle bezenen kayıklarda maniler ve türküler söyleyerek neşe içinde mesire alanına varırlardı. En arkadaki kayıkta da mektep hocaları yer alırdı. Çocukları mesire alanında mektep halifesi ve aşçılar karşılardı. Mesire alanında çocuklara gölgelik yapmak için kırmızı seyir ihramları çekilirdi. Oturmaları için de yere hasırlar serilirdi. Çocuklar bir süre gezip eğlendikten sonra yemek vakti geldiğinde on kişilik gruplar halinde kurulan sofralara oturtulurlardı. Kazan kazan pişen yemekler, mesire alanında kızartılmış etler, salatalar, sütlaç ve irmik helvası çocuklara yedirilir, mesire alanına gelen misafirlere de ikram edilirdi. Yemek sonrası mektep hocaları çocuklardan uzak bir alana çekilerek onları serbest bırakırlardı. Mektep talebeleri mesire alanında akşama kadar çeşitli oyunlar oynayarak sevinç ve neşe içerisinde tabiatın tadını çıkarırlardı. “*Kör ebe, adım atmaca, esir almaca*” gibi oyunlar oynayarak mesire alanından topladıkları kır çiçeklerinden taç yaparlardı. Mesire alanında akşam yemeği için sofralar tekrar kurulurdu. Çocuklar yemeklerini yedikten sonra dönüş için hazırlıklara başlanırdı. Çocuklar mesire alanına geldikleri vasıtayı süslemek için tekrar kır çiçeklerini toplarken aşçılar ve hizmetçiler de mesire alanına getirdikleri eşyaları toplayarak dönüş için hazırlık yaparlardı. Mesire alayı, geldikleri gibi dönüş yolunda da maniler ve türküler eşliğinde evlerine dönerlerdi. Çocukların yorgun olması hasebiyle ertesi gün mektep tatil edilirdi. Yapılan bu mektep gezileri yıl içinde birkaç kez tekrar edilirdi. Bir ders yılı içerisinde yapılan bu mektep gezileri her seferinde farklı bir mekânda gerçekleşirdi.⁴⁸

İstanbul halkı özellikle Fenerbahçe ve Florya mesirelerine trenle ulaşımı sağlamaktaydı. Florya Mesiresi, baharın gelişiyle beraber İstanbul’un her tarafından binlerce insanın toplandığı bir yerdi. İnsanlar çınar ağaçlarının gölgesinde, sahilde üzüntüden uzak oturur, gün boyu eğlenerek mesire alanının keyfini çıkarırlardı. Florya Mesiresi, geleneksel mektep gezileri için de tercih edilen en önemli mesire alanlarından idi.⁴⁹

19. yüzyılda Florya Mesiresi, Osmanlı Devleti’nin gayrimüslim tebaası tarafından da çok ilgi görmüştür. Mektepler tarafından ilkbaharın gelmesiyle mesire alanlarına düzenlenen geleneksel gezilerde, özellikle gayrimüslim halka ait olan mektepler, Florya Mesiresi’ni tercih etmişlerdir. Rumelihisarı’nda bulunan Robert Koleji’nin İngiliz ve Amerikan uyruklu

⁴⁶ Abdülaziz Bey, *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri I* (1. Baskı), Haz. Kâzım Arısan-Duygu Arısan Günay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, 65.

⁴⁷ Musahipzade Celal, *Eski İstanbul Yaşayışı* (1. Baskı), İletişim Yayınları, İstanbul 1992, 49-50.

⁴⁸ Abdülaziz Bey, *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri I*, 65-66.

⁴⁹ BOA, Y. PRK. ZB, 27/23, 04 Safer 1319 (23 Mayıs 1901).

talebeleri de muallimleriyle gerçekleştirdikleri mektep gezilerinde seçimlerini Florya Mesiresi'nden yana kullanmışlardı.⁵⁰ Gedikpaşa'daki Sarayıçi Ermeni Kilisesi'nin kız ve erkek talebeleri de muallimleriyle beraber Florya Mesiresi'ne giderek eğlenmişlerdir.⁵¹

Anadolu yakasında yer alan ve halk tarafından çok rağbet gören bir diğer mesire, Fenerbahçe Mesiresi idi. Fenerbahçe Mesiresi; adını, eskiden beri var olan bir deniz fenerinden almıştır. Bu bahçe tarihi kaynaklarda "Fener Bahçesi" veya "Fenerli Bahçe" olarak geçmektedir. Bir yarımada olan ve Kadıköy'ünün güneyinde yer alan bu bahçe, İstanbul'un fethinden 19. yüzyıla kadar padişahların has bahçesi olan mirî bir araziydi. Bu bahçede, deniz fenerinden başka padişahların kaldığı yazlık bir köşk, süs havuzları, rengârenk çiçek bahçesi, çınar ve servi ağaçlarıyla kaplı bir kuru vardı.

19. yüzyıldan itibaren Fenerbahçe Mesiresi padişahlara mahsus olmaktan çıkmış, halkın gezip eğlendiği İstanbul'un en önemli mesirelerinden biri haline gelmiştir. Fenerbahçe Mesiresi en parlak devrini Sultan II. Abdülhamid döneminde yaşamıştır. Fenerbahçe Mesiresi, tüm halkın rağbet ettiği bir mesireydi, ancak uzak semtlerde oturanlar için masraflıydı. Kadınlar ve çocuklarla yürümek çok yorucuydu. İstanbul halkının mesire alanına külfetsiz gidebilmeleri için Anadolu Demiryolu üzerinde "Feneryolu" adıyla bir istasyon yapılmış, Fenerbahçe Mesiresi'nin bulunduğu yarımada da ek demiryolu döşenmiştir.

İstanbul halkı tatil günlerinde rengârenk elbiseleriyle Feneryolu İstasyonunu tıklım tıklım doldurmaktaydı. Trene ek vagonlar ilave edilmekteydi. Tren yolculuğu da mesire alanına giden halka ayrı bir keyif vermekteydi. İnsanlar yolculuk boyunca trenin pencerelerinden başlarını sarkıtarak, tren yolunun her iki yanını kaplayan papatyaları ve zümrüt yeşili çayırıları seyrederek, Fenerbahçe Mesiresi'ne vardıklarında civar semtlerden gelen insanların neşe içerisinde eğlendiklerine şahit olurlardı. Mesire alanında arabayla dolaşmak isteyenler için de araba yolu yapılmıştı. Mesire alanında arabayla dolaşılmasına "tur" atmak denirdi. 19. yüzyılda ulaşımda kullanılan tüm arabaları mesire alanında görmek mümkündür.⁵²

Sonuç

Modern zamanlarda olduğu gibi yollar ve ulaşım sistemi, tarih boyunca tüm devletler için önem arz etmiştir. Tanzimat öncesinde Osmanlı Devleti, yol sistemini daha çok ordunun geçiş güzergâhına göre dizayn etmiştir. Ulaşımını ise hayvanlar ve ilkel araçlarla sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nde klasik dönem dediğimiz 16. yüzyıldan Tanzimat'a kadar ki süreçte merkezi idare güçlü olduğu için taşra idaresini kontrol altında tutabilmiştir. Tanzimat döneminde merkezi idarede boşluklar fark edildiği için bunun bir sebebinin de yol problemi olduğu düşünülmüştür. Böylece bu dönemde birçok yenilikte olduğu gibi ulaşım ve iletişim sorunlarına da çözümler aranmıştır.

Tanzimat'la beraber ivme kazanan modernleşme süreci 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren şehirleşme yapısında da önemli değişimler meydana getirmiştir. Bu dönemde Batı ile olan ilişkilerin artması şehir içi ulaşımda da kendini göstermiştir. Mesire yerlerine karayolu ile ulaşım için yeni yollar açılmış ve bu sayede daha konforlu arabalar kullanılabilmiştir. Yapılan yeni köprüler, yollar sonrasında dönemin modern kara taşıtlarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Tanzimat öncesinde sınırlı olan ulaşım araçlarında artış olmuştur. Şehir içi kara

⁵⁰ BOA, Y. PRK. ZB, 25/32, 20 Zilhicce 1317 (21 Nisan 1900).

⁵¹ BOA, Y. PRK. ZB, 22/93, 18 Muharrem 1317 (29 Mayıs 1899).

⁵² Reşad Ekrem Koçu, "Fenerbahçe", *İstanbul Ansiklopedisi*, X, İstanbul 1971, 5620-5621.

ulaşımında kullanılan koçunun yanı sıra Tanzimat'la birlikte hanto, talika, kupa ve faytonlar şehir içi ulaşımda yaygınlaşmıştır.

Deniz yolculuğu için sandal ve kayıklara ilaveten Şirket-i Hayriye vapurları hizmet vermeye başlamış ve böylece Boğaz kıyılarında yeni yerler tercih edilir olmuştur. Şirket-i Hayriye İdaresi vasıtasıyla faaliyete başlayan vapur seferleri şehir içi ulaşımda kolaylık sağlamıştır. Kara ve deniz yolu dışında, demir yollarına da ağırlığın verildiği bir süreç olmuştur. Anadolu ve Rumeli istikametlerinde bazı uzak mesire yerleri için demiryolu imkânı getirilmiş ve insanlar trenle mesire yerlerine gidebilmiştir.

Tanzimat devrinde İstanbul'da sosyal yaşam hareketlenmiştir. İnsanlar, kamusal alanlarda daha çok görünür olmuşlardır. Bu dönemde halk için en önemli kamusal alan mesirelerdir. Toplumda yaşanan değişim dönüşüm mesire alanlarına da yansımıştır. Tanzimat öncesinde toplumda ortaklaşa gerçekleşen eğlence kültürü, Tanzimat'la beraber, bireyselliğin ağır bastığı bir eğlence kültürüne dönüşmüştür. Halkın eğlence ve dinlenme mekânları olan mesire alanlarına Avrupalı bir yaşam tarzı sirayet etmiştir. Toplum hayatında yozlaşmaya neden olan yanlış Batılılaşma hareketleri belirgin bir hal almış, kendi kültürüne yabancılaşan bir toplum panoraması ortaya çıkmıştır.

Tanzimat devrinde halkın çokça ilgi gösterdiği mesire alanları, devlet tarafından da sosyal bir ihtiyaç olarak görülmüş, belirlenen kurallar çerçevesinde insanların mesire alanlarından istifade etmeleri sağlanmıştır. Mesire alanına giden insanların ulaşımını daha rahat sağlamaları için yeni köprüler inşa edilmiş, bakıma muhtaç olanlar tadilattan geçirilmiştir. İhtiyaç halinde mesirelere yeni yollar açılmış, bozuk ve hasarlı yollar da tamir edilmiştir.

Sonuç olarak, Tanzimat devrinden itibaren gezi alışkanlıklarında ciddi bir değişim yaşanmıştır. Devlet, bu gezi alışkanlığını halkın ihtiyacı olarak görmüş ve bu hususta yatırımlar yapmıştır. Devletin yaptığı yatırımlar sayesinde ulaşım kolaylaşmış ve bu sayede daha uzak yerlere gidilmesine imkân sağlanmıştır. İstanbul halkı kara, deniz ve demir yolları vasıtasıyla sunulan imkânlardan yararlanarak mesire alanlarına günü birlik geziler gerçekleştirmiş ve mesirelerde gönüllerince eğlenmişlerdir.

Böylece mesire geleneği yaygınlaştıkça yeni yollar yapılmış, yeni yollar yapıldıkça da daha fazla insan mesire yerlerine gidebilmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BOA, *Cevdet Belediye*, (C. BLD), 43/91.

BOA, *Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi Evrâkı*, (DH. MKT), 1824/65; 1493/103.

BOA, *Maârif Nezâreti Mektûbî Kalemi Evrâkı*, (MF. MKT), 858/31; 866/33; 867/9; 862/25.

BOA, *Mâbeyn-İrâde*, (MB. İ), 6/158.

BOA, *Sadâret Mektûbî Kalemi Nezâret ve Deva'ir Evrâkı*, (A. MKT. NZD), 70/48; 213/76.

BOA, *Yıldız Mütennevi Marûzâtı Evrâkı*, (Y. MTV), 49/93.

BOA, *Yıldız Perâkende Evrâkı Evrâkı Ticâret ve Nafia Nezâreti Marûzâtı*, (Y. PRK. TNF), 1/49.

BOA, *Yıldız Perâkende Evrâkı Zaptiye Nezâreti Marûzâtı*, (Y. PRK. ZB), 27/23.

Diğer Kaynaklar

Abdülaziz Bey, *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri I* (6. Baskı), Yay. Haz. Kâzım Arısan-Duygu Arısan Günay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

Akyıldız, Ali, *Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi* (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.

Altınay, Ahmet Refik, *On İkinci Asrı Hicride İstanbul Hayatı (1100-1200)* (2. Baskı), Enderun Kitapevi, İstanbul 1988.

Anonim, "Osmanlı Döneminde Kent Yolları", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, VII, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul 1994, 533-534.

Balikhane Nazırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı* (5. Baskı), Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2017.

Barth, Heinrich, *Barth Seyahatnamesi Trabzon'dan Üsküdar'a Yolculuk 1858* (1. Baskı), çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017.

Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları* (1. Baskı), Haz. Nuri Sağlam, Erdem Yayınları, İstanbul 2017.

Bulut, Rukiye, "Lale Devrinde Araba Saltanatı", *Belgelerle Türk Tarih Dergisi*, 3 (16), 1969, 34-38.

Çadircı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *AÜDTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV (26), Ankara 1991, 153-167.

Çakır, Serpil, *Osmanlı Kadın Hareketi* (4. Baskı), Metis Yayınları, İstanbul 2013.

Çoruk, Ali Şükrü, "Osmanlı İstanbul'unda Halkın Eğlence Hayatı", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi*, IV, İBB Kültür A.Ş. ve Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Ortak Yayını, İstanbul 2015, 292-313.

Ekin, Ümit, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorlu'nda Karayolu Ulaşımını Ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Belleten*, 81 (291), 2017, 387-418.

Engin, Vahdettin, "İstanbul'da Şehirçi Karayolları", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Ansiklopedisi*, VI, İBB Kültür A.Ş. ve Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Ortak Yayını, İstanbul 2015, 392-413.

Ergin, O. Nuri, *Mecelle-i Umuru Belediye*, I, Osmaniye Matbaası, İstanbul 1338.

Ertuğ, Nejdet, "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, VI, İBB Kültür A.Ş. ve Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Ortak Yayını, İstanbul 2015, 414-435.

Georgeon, François, *Sultan Abdülhamid* (4. Baskı), çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2016.

Gerlach, Stephan, *Türkiye Günlüğü 1573-1576*, I (3. Baskı), Kemal Beydilli (Ed.), çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2017.

Işın, Ekrem, *İstanbul'da Gündelik Hayat* (5. Baskı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2014.

İpşirli, Mehmet, "Araba", *İslam Ansiklopedisi*, III, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1991, 242-245.

Koçu, Reşat Ekrem, "Fenerbahçe", *İstanbul Ansiklopedisi*, X, Koçu Yayınları, İstanbul 1971, 5620-5621.

Mazak, Mehmet, *Gündelik Hayattan Renklerle Eski İstanbul* (3. Baskı), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2016.

Musahipzade Celal, *Eski İstanbul Yaşayışı* (1. Baskı), İletişim Yayınları, İstanbul 1992.

Ortaylı, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2000.

Ödekan, Ayla, "Baltalimanı Sahilsarayı", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, II, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul 1994, 34-35.

Önal, Ahmet, "Fetihten Tanzimat'a İstanbul'da Kara Ulaşımı", *Osmanlı İstanbul'unda Otomobil* (1. Baskı), E. Afyoncu-C. Yılmaz (Ed.), Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, İstanbul 2020, 25-57.

Öner, Erdoğan, *İstanbul Şehremaneti (Belediyesi)'nin Kuruluşu ve 1917 Yılı Bütçesi*, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara 2008.

Öztürk, Cemil, "Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi: Bir İktisadî Millileşme Girişimi (1871-1888)", *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 03-04-05 Nisan 2015, 721-731.

Sadri Sema, *Eski İstanbul Hatıraları*, Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2002.

Seyitdanlıoğlu, Mehmet, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu (Yerel Yönetim Metinleri)* (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

Sezer, Şennur-Özyalçiner, Adnan, *Bir Zamanların İstanbul'u -Eski İstanbul Yaşayışı ve Folkloru-*, İnkılâp Yayınları, İstanbul 2005.

Unat, Faik Reşit, *Abdi Tarihi (1730 Patrona İhtilali Hakkında Bir Eser)* (3. Baskı), Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014.

Ünver, A. Süheyl, "Her Devirde Kâğıthane", *Vakıflar Dergisi*, 10, 2006, 435-460.

Yazıcı, Nesimi, "Osmanlı Sosyal Hayatından Bir Kesit: Tanzimat Döneminde Mesire", *XIII. Türk Tarih Kongresi*, 3/2, Ankara 04-08 Ekim 1999, 1057-1072.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Survival in a Wasteland and *The Road* in a Dystopic World

Arş. Gör. Dr. Kadriye BOZKURT*

Abstract

The novel *The Road* (2006) written by American writer Cormac McCarthy was turned into a screenplay by English playwright Joe Penhall in 2009 and the film was directed by John Hillcoat. The film presents the struggle for survival of a father and son in a dystopic world that is devastated after an undefined disaster. After this unspecified disaster, animals, vegetations and people almost go extinct, and the human survivors turn into cannibals. The father and the son start out their journey in this deserted wasteland threatened by starvation, imprisonment, cannibalism, and tested by the dilemma that goes between being humane and meeting the survival needs. As it will be analysed with the examples in this study, this dystopic world depicted in this film portrays dark and arduous future and characters literally and metaphorically on the road to discover themselves and to find a better world to live.

Keywords: *The Road*, Dystopic World, Survival, Self-discovery, Cormac McCarthy, Joe Penhall.

Çorak Topraklarda Hayatta Kalma Mücadelesi ve Distopik bir Dünyadaki Yol

Özet

Amerikalı yazar Cormac McCarthy tarafından yazılan *Yol* (2006) romanı, İngiliz oyun yazarı Joe Penhall tarafından 2009 yılında senaryolaştırılarak sinemaya aktarılmış ve film John Hillcoat tarafından yönetilmiştir. Bu film, açıklanmayan bir felaket sonrasında distopik bir dünyada bir baba ve oğlun hayatta kalma mücadelesini anlatmaktadır. Açıkça tanımlanmayan bu felaketin ardından hayvanlar, bitkiler ve insanlar neredeyse yok olmuş, hayatta kalan insanlar ise yamyamlaşmışlardır. Açlık, hapsedilme ve yamyamlık tehdidi altında olan ve insanca yaşamakla yaşamsal ihtiyaçlarını karşılama arasındaki ikilemde kalan baba ve oğul bu kimsesiz çorak topraklarda yolculuklarına başlar. Bu çalışmada örneklerle belirtileceği üzere, filmde tasvir edilen distopik dünya karanlık ve zorluklarla dolu geleceği resmeder ve karakterler hem gerçek manada hem de metaforik olarak kendi kimliklerini keşfetmek ve daha iyi bir dünyada yaşamak için yola çıkmışlardır.

Anahtar Kelimeler: *Yol (The Road)*, Distopik Dünya, Hayatta Kalma, Kendini Keşfetme, Cormac McCarthy, Joe Penhall.

Introduction

The novel *The Road* (2006) written by American writer Cormac McCarthy depicts the struggles of people to survive in a postapocalyptic world and unfolds the journey along the road to the south with a hope for a better life. This novel was turned into a screen play by English playwright Joe Penhall in 2009 and John Hillcoat directed this film. The story of the son and his father is presented to its spectators and with striking images they are given the opportunity of observing and feeling various experiences of the people in this dystopic world.

* Manisa Celal BAYAR University, Faculty of Science and Letters, Department of English Language and Literature, kbozkurt78@hotmail.com. ORCID: 0000-0001-5219-5629.

While these unnamed characters, father and son, are taking a journey on the wasteland which has turned into a barren and bleak landscape after an unspecified disaster, they do their best to overcome many difficulties on their road from starvation to cannibalism as well as displaying great sensitivity to maintain their good will and humanity. This dystopic world depicted in this film also portrays an apocalyptic world with despair, darkness, extinction. On the road, characters are literally and metaphorically on a journey to find a better world to live, and they come across unexpected incidents which makes them reconsider about life, survival and humanity.

A Brief Review of Dystopian Writings

McCarthy's *Road* is an important representation of dystopic novel since dystopia presents an imagined society or world with descriptions of dehumanisation, disaster scenes, battles and survivals, oppressions and control, and any fearful and threatening scenarios for human lives. While utopia builds an idealised perfect future world for people, dystopia paints the future with darkness, fear and anxiety. In his book *Utopia* (1516), Sir Thomas More was firstly used 'utopia' to depict the perfect ideal island and the term "utopia" is more generally used to define the similar kinds of writings. Besides the depiction of the perfect country or world for people there are other narratives that depict unhappy and chaotic world. As in *Gulliver's Travels* (1726) that build a satirical future world full of symbolic messages for its own time. Contrary to hope and progression in utopias, in dystopic writings desperation are unfolded with warnings.

The frightening future envisioned in dystopia calls attention vital issues necessary to be reconsidered the real world. The imaginary society in a dystopia may warn people against the oppressive totalitarian regime as in the novel *Dystopia* or in George Orwell's *1984* that shows the Government Control as the warning for people. Then in other dystopic writing the technological control may come out as a threat for humanity as in the book *Brave New World* by Aldous Huxley, written in 1931 that depicts the machines' control over the people. Then the environmental disasters and extinction stories are written as a warning to save nature and world. Survival is another important theme to be handled in dystopic writing, in his book *Lord of the Flies* by William Golding, written in 1954 disclosed the story on survival with his characters, who are the schoolboys fighting for survival in a deserted island. The loss of individualism or the loss of humanity are other important issues unfolded for the readers and audience. As well as presenting warning about future in fact dystopic writings reflect the worries and turmoil of the present. Tom Moylan in his book *Scraps of the Untainted Sky: Science Fiction, Utopia, Dystopia* underlines how dystopias reflect their times:

Dystopian narrative is largely the product of the terrors of the twentieth century: A hundred years of exploitation, repression, state violence, war, genocide, disease, famine, ecocide, depression, debt, and the steady depletion of humanity through the buying and selling of the everyday life provided more than enough fertile ground for this fictive underside of the utopian imagination. (Moylan, 2000: xi).

Current status of human beings leads the writings of dystopia. For that reason, highly challenging and unpeaceful atmosphere is generated for a sharp and serious warning about future. The message in this dystopic word, by no means ideal, is uncovered through the extreme apocalyptic scenarios about future of humanity. For instance, Margaret Atwood's 1985 novel *The Handmaid's Tale* is a warning against patriarchal system. H.G. Wells highlights

his socialist ideas in his novel *The Time Machine* (1895) giving a criticism of capitalism on his imaginary dystopic world, George Orwell's allegory *Animal Farm* refers to Russian Revolution, Anthony Burgess' novel *A Clockwork Orange* 1962 satirizes violence society. By considering the canonical works like 1984 or E.M. Forster's *The Machine Stops* and more contradictory works as Kafka's *Metamorphoses* and other dystopian works closely linked with critical discourses on cultural, economic and political issues. Raffaella Baccolini and Tom Moylan observe that in dystopic writings the alienation and resistance are conveyed by counter narrative that makes language as the key element for dystopic works, the nightmarish society is depicted with the text opened in medias res, and this bleak, depressing genre maintain little space for hope outside their pages (2003: 5). They say, "we consider dystopia as a warning that we as readers can hope to escape its pessimistic future" (7).

In dystopic writings, M. Keith Booker underlines the use of defamiliarization techniques and the flexibility of dystopias to be adaptable for a broad range of literary styles and different political viewpoints. He stresses that "by focusing their critiques of society on spatially or temporally distant settings, dystopian fictions provide fresh perspectives on problematic social and political practices that might otherwise be taken for granted or considered natural and inevitable" (1994: 19). So, he likens dystopian fiction to the projects of social and cultural critics like Nietzsche, Bakhtin, Foucault, Freud, and many others since dystopian literature generates critical quests.

Discovery of Self and Survival in *The Road*

The Road covers a wide spectrum about apocalyptic world and dystopic elements. The film presents the struggle for survival of a father and son in a dystopic world that is devastated after an undefined disaster. After this unspecified disaster, animals, vegetations and people almost go extinct, and the survivors turn into cannibals. The father and the son start out their journey in this deserted wasteland threatened by starvation, cannibalism, imprisonment, and tested by the dilemma that goes between being humane and meeting the survival needs. So, this work carries many elements of dystopic writings from survival, extinction, natural disasters to the loss of humanity and cannibalism.

On their journey these two survivals struggle to stay alive in the middle of nothingness after the extinction event. Time to time with flashbacks the past is given as unforgotten memories for father and the audience can see how their life was and what the world looked like in the past, because all they can see now is ashes, haze, corpses, and the ruins.



Image I from the movie *The Road*. 0:48 min

Image II from the movie *The Road* 0:54 min.

The intense BUZZING of summer insects and the song of songbirds. A bird's eye view of a bucolic mid-west farming landscape, corn field, blue skies, sunshine, a farmer PLOUGHING a nearby field with a TRACTOR, grain silos and a haystack. A MAN with a

horse. A clapboard house with a strawberry field, a woman's hand picks strawberries; a Woman lying in grass, lazing.... (Penhall, 2009: 3).

This is the opening scene of the play/film that depicts the former life before disaster when all the colours of nature and the joy of life can be seen in nature and on people's face. The flashback ends opening the present time when all colours turn into grey, and the survivors of the disasters are getting more miserable and some of them inhumane. The Man, father, appears in the barren and blackened landscape in his old filthy parka, and the little boy stands near him. They look malnourished, thin and exhausted. The nature is depicted with "the ghostly shapes of dead trees on either side and the shapes of barren mountains in the background" (6). There were big fires and the screams of dying people echoed in nature. The next days bring no better world for people in this wasteland.



Image III from the movie *The Road*. 3:06 min

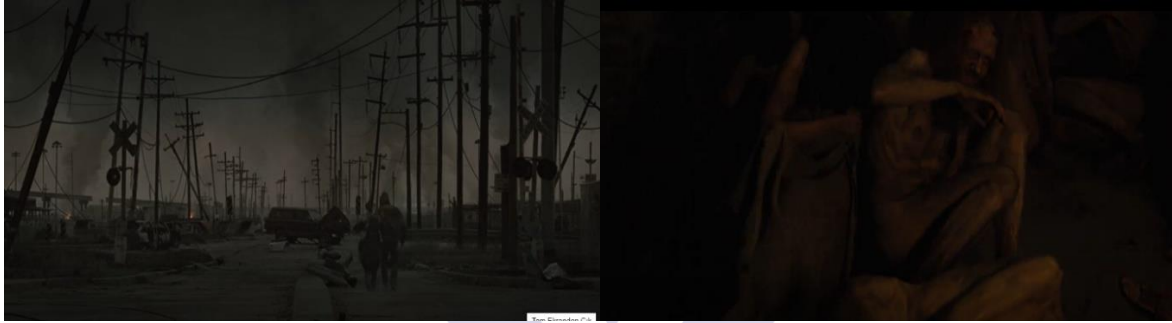
Image IV from the movie *The Road*. 3:21 min

MAN: Each day is more grey than the one Before. Each night is darker- Beyond darkness. The World gets colder week by week as the planet slowly dies. No animals have survived. All the crops are long gone (6).

These words reflect the apocalyptic discourses and the visuals of the film show that the world is dying and for people each day brings nothing better but more struggle to survive. The Man and son go south in winter towards the sea wishing that south will be warmer and even may have a glimmer of hope for life. The little boy is all the Man has and he feels worried for him since he is too young and inexperienced about survival, despair and about the brutality of human. There are starving people who hang themselves to put an end to their pain, there are thieves who plunder others' goods and kill them, and further to that there are groups of cannibals who hunt people and imprisoned them to eat. Considering possible future unfavourableness, the Man keeps a pistol with two bullets in order to protect themselves against thieves, killers or cannibals. The Man teaches this little boy how to use this pistol, if necessary, besides this with the instinct of a father he also protects him and aims to teach everything that can help him to remain alive, he tells the stories of bravery from past. Their journey makes their bound closer.

With his son the Man once again discovers the innocence, loving-kindness, and spirit of sharing of the child's world; however, on the road the little boy witnesses the dark sides of human nature. He discerns how the outcomes of natural disaster unhide the savagery and cruelty for some people and how people preserve their unfortunate destinies. The father calls

themselves as ‘good guys’ and during their journey the son always questions their goodness since they find themselves in dilemma between survival and tyranny while they are giving decision. However, they come across certain incidents they have to defend themselves, then they find themselves in unpleasant condition. The difference between good guys and bad guys are represented by marauders and cannibals who show harsh, cruel and merciless face of this new world. Marauders are overrunning other people’s possessions and leave them to death, moreover, worse is witnessed when the father and son run across the cannibals who eat the flesh of their captives who are locked in cellar. As being good guys, they abstain from hurting other survivors even though they can as the possessor of the gun.

Image VI from the movie *The Road*. 27:07 minImage VII from the movie *The Road*. 27:10 min

Contrary to the savagery of the adult world, the compassion of the little boy can be observed in his tears when he sees the burnt man or his kindness and thoughtfulness sharing their food with an old man even there is thread of starvation for them, furthermore he convinces his father to give the possessions of the thief feeling pity for him. It is praiseworthy that even these two people are near to starvation, they are able to maintain their goodwill and respect towards people and especially the son represents the innocent philanthropist who is caring for every soul, human or animal. They see a baby roasted on a spit in a campsite and in this brutal environment they maintain their human side even helping other people.

The scene with a thief is very touching and meaningful to understand the world of a child. The thief steals their charts and possessions then father catches the thief. Having the gun, Father forces him to give all his clothes, his shoes, and the chart. The son here even pities the stripped thief and convinces his father to give his clothes back.

Man: What do you want to do?

Boy: Just help him, Papa. Just help him.

Man: He’s going to die anyway.

Boy: He’s so scared.

Man: I’ scared. Do you understand. I’m scared.

*The Man tries to look the **Boy** in the eye but he keeps his head bowed, sobbing.*

Man: you’re not the one who has to worry about everything (Penhall, 2009: 88).

Their journey continues with new difficulties and unfortunate experiences. In a town island, the Father is shot with an arrow and he kills the shooter. When they go to the house in which the shooter took aim, they discover his thin and ill wife there. It is sorrowful to see that each person tries to survive in this chaotic world by killing, hiding, escaping, or cannibalizing.

Image VIII from the movie *The Road*. 1:33:40minImage IX from the movie *The Road*. 1:42:48 min

The father is getting worse after his is shot. Foreseeing his own death, Father warns his son about bad guys and encourages him to continue his journey to the south. The last minutes of Father are full of his happy memories with his wife before the disaster. For three days the little boy stays with dead body of his father, till a man convinces the boy to accompany him and his family.

Boy: How do I know you're one of the good guys?

Veteran: You don't. You'll have to take a shot.

The BOY weighs it up, eyeing the VETERAN.

Boy: Do you have any kids?

VETERAN: Yes we do.

....

Boy: And you didn't eat them.

Veteran: No

Boy: You don't eat people?

Veteran: No. We don't eat people.

Boy: Are you carrying the fire? (Penhall, 2009: 101).

As a conclusion, approving that they are good people the boy continues to proceed on the road with this family; a man, a wife and two children. In this dystopic, even apocalyptic world, the boy carries the light, and he carries some hope for people. Even though he witnesses the wilderness and desperation in human life, he never stops relying on the goodness in human and he spreads his goodwill around him. Now with this new family the boy starts a new journey.

Bibliography

Booker, M. Keith (1994), *The Dystopian Impulse in Modern Literature: Fiction as Social Criticism*, London: Greenwood Press.

Moylan, Tom (2000), *Scraps of the Untainted Sky: Science Fiction, Utopia, Dystopia*. Boulder: Westview Press.

McCarthy, Cormac (2006), *The Road*, New York: Vintage Books.

Moylan, Tom and Baccolini, Raffaella (2003), "Dystopia and Histories", in *Dark Horizons: Science Fiction and the Dystopian Imagination*, Tom Moylan and Raffaella Baccolini (Ed), New York and London: Routledge, pp. 1-13.

Penhall, Joe (2011), *The Road*, UK: Methuen Drama.

Road as Metaphor in Samuel Beckett's *Waiting for Godot*

Dr. Öğr. Üyesi Gamze ŞENTÜRK*

Abstract

The Irish playwright Samuel Beckett, who won the Nobel Prize for Literature in 1969, is one of the towering literary figures of contemporary British drama. His avant-garde, challenging and experimental art has brought a new understanding to the British drama. In 1952, Beckett published *Waiting for Godot* as one of the masterpieces of the Theatre of the Absurd movement. In his most renowned dramatic work *Waiting for Godot*, Beckett shows an interest in existential philosophy. He focuses on the meaning of life through the personal experiences of his characters by employing strikingly dark humour. His main subject is the human's metaphorical journey on earth. Human's journey in the world is represented by the road that is literally and metaphorically used in the play. In this plotless play, the characters are presented by their act of waiting and their being on the way. Thus, the road always goes to somewhere or brings someone or something from afar. The road is an adventure of self-searching, self-forgiving and self-discovery. Contemplating the human condition in a state of existential crisis, the playwright utilizes the road as a metaphor in his magnum opus. This study aims to explain and discuss the road as metaphor by putting Beckett's existentialist and dystopic text *Waiting for Godot* in the centre.

Keywords: Samuel Beckett, *Waiting for Godot*, Existentialism, Road, Metaphor.

Samuel Beckett'in *Godot'yu Beklerken* Oyununda Yol Metaforu

Özet

1969'da Nobel Edebiyat Ödülü'nü kazanan İrlandalı oyun yazarı Samuel Beckett, çağdaş İngiliz dramasının büyük edebi şahsiyetlerinden biridir. Avangard, meydan okuyan ve deneysel sanatı ile İngiliz dramasına yeni bir anlayış getirmiştir. 1952'de Beckett, *Godot'yu Beklerken* adlı oyununu Absürd Tiyatro hareketinin başyapıtlarından biri olarak yayımlamıştır. Beckett'in en ünlü dramatik eseri *Godot'yu Beklerken*'de varoluşçu felsefeye ilgisi vardır. Yazar çarpıcı bir kara mizah kullanarak, karakterlerinin kişisel deneyimleri yoluyla hayatın anlamına odaklanır. Oyunun ana konusu, insanın yeryüzündeki metaforik yolculuğudur. Oyunda kelimenin tam anlamıyla ve mecazi olarak kullanılan yol ile insanın dünyadaki yolculuğu temsil edilmektedir. Bu olaysız oyunda, karakterler bekleme eylemleri ve yolda olmaları ile sunulmaktadır. Nitekim yol her zaman bir yere gider veya uzaktan birini veya bir şeyi getirir. Yol kendini arama, kendini affetme ve kendini keşfetme serüvenidir. Varoluşsal bir kriz halindeki insanlık durumunu düşünen oyun yazarı, başyapıtında yolu bir metafor olarak kullanır. Bu çalışma, Beckett'in varoluşçu ve distopik metni *Godot'yu Beklerken*'i merkeze alarak yolu bir metafor olarak açıklamayı ve tartışmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Samuel Beckett, *Godot'yu Beklerken*, Varoluşçuluk, Yol, Metafor.

Introduction

"All the world's a stage,
And all the men and women merely players;
They have their exits and their entrances;

* Munzur University, Faculty of Letters, Department of Western Languages and Literatures, gamzesentuk_26_01@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-5097-7739.

And one man in his time plays many parts”

His acts seven being seven ages [...]” (Act II, Scene VII/Shakespeare, 2015: 63)

In his comedy *As You Like It* (1599), the world-famous playwright William Shakespeare uses stage-metaphor to describe the world. He compares life to a stage and illustrates the seven phases of human life from birth to death in metaphorical sense in his character Jacques’s famous philosophical speech. Just as metaphorical thinking is a vital part of our everyday lives, metaphorical patterns have significant role in literary texts like in Shakespeare’s comedy *As You Like it*. We live in a world furnished with metaphors. Every word intersects with other meanings in human life. According to George Lakoff and Mark Turner, “Metaphor is an integral part of our ordinary everyday thought and language. And it is irreplaceable: metaphor allows us to understand ourselves and our world in ways no other mode of thought can” (1989: xi). They offer us the meaning of the invisible beyond the visible and help us to grasp the world in a new perspective.

As the fundamental part of the figurative language, metaphor is a term derived from the words *meta* meaning “after of beyond” and *phrein* meaning “conveying”. As *the Encyclopaedia Britannica* puts it, metaphor “is a figure of speech that implies comparison between two unlike entities, as distinguished from simile, an explicit comparison signalled by the words ‘like’ or ‘as’” (qtd in Kovecses, 2010: ix). Metaphors allow us to think by making some resemblances between two entities. George Lakoff and Mark Johnson define metaphor as “understanding and experiencing one kind of thing in terms of another” (2003: 5). Metaphors are a significant way of thinking about and comprehending the world. Metaphorical thinking helps us to conceptualize and perceive the world. As a sign of the creativity of the language, it offers us to create new meanings and to develop new perspectives in grasping the human existence. In the words of Ivor Armstrong Richards, “it is not simply verbal matter, a shifting and displacement of words. [...] fundamentally it is a borrowing between and intercourse of thoughts, a transaction between concepts” (1936: 94). Originated from human experience, it helps to control ideas, emotions and actions. It is also an indispensable literary device in literature. Literature is rich in metaphorical meanings. As Raymond W. Gibbs Jr. asserts, “Literary works are the birthplace and home for many wonderful metaphors and figurative tropes” (1990: 46). As understood from this quote, the language of literature is generally metaphorical.

Since ancient times, people have suggested a likeness or analogy between two or more than two things. They employed metaphors to express themselves and those around them. Metaphor is used to strengthen and deepen the meaning. Beyond the everyday language, it is almost an imaginary way that conveys meaning to the reader. As Earl R. MacCormac asserts, “literature without metaphor would become less imaginative” (1972: 57). The individual writers employ the words in unusual ways in their texts. They bring new interpretations to their literary texts by benefitting from metaphorical patterns. They manage to explain abstract ideas by employing concrete concepts. They allow their readers to have the intended meanings. Generally speaking, one of the most common metaphors in literary texts is the human’s metaphorical journey on earth. The world life is metaphorically considered as a journey. Human’s journey in the world is a road metaphor based on waiting or being on the way. People have a long way to go in metaphorical sense. Thus, the road always goes to

somewhere or brings someone or something from afar. Thus, the road is an adventure of self-searching, self-perceptive and self-discovery.

The Irish playwright Samuel Beckett, who won the Nobel Prize for Literature in 1969, is one of the towering literary figures of contemporary British drama. Beckett, considered as one of the 20th-century's most influential playwrights, experimented with the stage, language and literary forms. His avant-garde, revolutionary, challenging and experimental art has brought a new understanding to the British drama. He is accepted as one of the key figures in the Theatre of the Absurd. In 1952, Beckett published his most renowned dramatic work *Waiting for Godot* as one of the masterpieces of the Theatre of the Absurd movement. In his play *Waiting for Godot*, Beckett has an interest in existential philosophy. He focuses on the meaning of life through the personal experiences of his characters by employing strikingly dark humor. His play is characterized as a play of "deep existential anguish" (Robinson, 1997: 345). Eric Levy states, "[the play] concerns the universal plight of man, unprotected by earlier cultural assurances or belief systems" (2002: 222). Contemplating the human condition in a state of existential crisis, the playwright utilizes the road as a metaphor in his magnum opus. One of his main subjects is the human's metaphorical journey on earth. This study aims to explain and discuss the road as metaphor by putting Beckett's existentialist and dystopic text *Waiting for Godot* in the centre.

Road as Metaphor in Samuel Beckett's *Waiting for Godot*

Literary works intend to tell the stories of human in the world in order to make sense of. These works reflect humanity or human condition with several dimensions. The Theatre of the Absurd, a term coined by the Hungarian critic Martin Esslin (1918-2002), is a literary, artistic and philosophical movement to express the human condition after the Second World War. Eugène Ionesco, Samuel Beckett, Jean Genet, Arthur Adamov, Harold Pinter, Tom Stoppard, and Edward Albee are associated to this kind of theatre. As Esslin emphasizes, the Theatre of the Absurd "merely communicates one poet's most intimate and personal intuition of the human situation, his own sense of being, his individual vision of the world" (2004: 402-403). This theatrical form, originated from France after the Second World War, tells the story of the alienated modern world. It can be also read as a reaction to the "collapse of moral, religious, political, and social structures" (Abbotson: 1). Taking its basis from existential philosophy, it portrays each human as "a lone outsider, cut off and isolated in [his/her own] private world" (Esslin, 2004: 22). It gives a picture of post-war world when human existence became meaningless and absurd. According to the French philosopher and novelist Albert Camus, that world is barren or toneless world. He asserts that

A world that can be explained by reasoning, however faulty, is a familiar world. But in universe that is suddenly deprived of illusions and of light, man feels a stranger. His is an irremediable exile, because he is deprived of memories of a lost homeland as much as he lacks the hope of a promised land to come. This divorce between man and his life, the actor and his setting, truly constitutes the feeling of Absurdity (qtd in Esslin, 2004: 23).

Camus implies that life means a kind of exile for the world human who has gone through extraordinary experiences such as war and violence and that it is deprived of meaning. People have succumbed to their own violent impulses and become alienated from themselves. In the time of the shifting values, chaos and uncertainty, they lost their faith. They have been like Sisyphus while they have been alive. Sisyphus is a mythological figure punished by the gods

to roll forever a huge rock up a hill and the stone will never reach the top. When he comes to the summit, the stone is rolled and he has to start all over again. This futile cycle Sisyphus experiences points out human's meaningless existence in the world and their struggle to survive. This absurdity is the real representation of the humanity or human life according to the absurdist philosophy, since human beings are the agents and objects of this absurdity.

One of the more common metaphors we make use of in our lives is 'life is a journey' conceptual metaphor. According to Hakan Poyraz, "In fact, the use of the road as a metaphor is derived from the richness of its connotation as well as the fact that the world represented by the road is a world that can be shown by way rather than being a definable world" (2018: 31). This metaphor, which reflects the miraculous nature of language, also makes it possible to produce new interpretations. It guides us in making sense of our life goal and comprehending the circularity of life. At that point, the comparison between the pushing of the rock by Sisyphus and human's struggle for life or his unending daily hassle contains a deeper meaning to comprehend. According to Camus, metaphorically the pushing of the rock by Sisyphus or the life journey of human provides them with the greatest joy in finding the meaning in life. He says that "the struggle itself toward the heights is enough to fill a man's heart [...] One must imagine Sisyphus happy" (1991: 91). Although the struggle is tiring, it is also necessary and pointed for human being. Sisyphus' road is from the bottom of the mountain to its top. It is a way of punishment. This road actually expresses the struggle for life of modern man.

People tend to see the world as the road, the people in the world as travellers, and their actions done in the world as a journey. In ancient Greece, Homer's epics *Iliad* and *Odyssey*, Dante Alighieri's *Divine Comedy* (1472), Daniel Defoe's *Robinson Crusoe* (1719), Jonathan Swift's *Gulliver's Travels* (1726), and James Joyce's *Ulysses* (1920) are the most remarkable examples of journey narrative. In literary texts, heroes or heroines sometimes go on physical and sometimes spiritual journeys. The journey can show a course from the inside to the outside or vice versa. This symbolic road is full of difficulties and the heroes or heroines have to deal with these difficulties. Journey is, in fact, common in existential philosophy. According to existential philosophy, human being has been on a journey since birth story or their Fall from the Heaven. Margaret Whitehead states that "Fundamental to existentialism is the notion that humans create themselves as they interact with the world. In these terms, life itself is a journey, a journey through which experiences shape the individual, a journey that is all the richer where experiences are varied and challenging" (2019). Thus, the whole existence of life is constructed as a metaphorical road. As the traveller of this world, human beings are exiled to the material world by committing the original sin. As stated, birth and death are the two absolute elements of life. In this unending journey, life stands for waiting or killing time. As Normand Berlin asserts, "The condition of [hu]man is waiting, and the activity of [hu]man is to pass the time while waiting" (1999: 424). In this journey that will end with death, the way and waiting are occupations that keep people busy.

As Esslin asserts, the Theatre of the Absurd is the reflection of the modern age and this existential philosophy. Esslin puts it "[...] a grotesquely heightened picture of [our] world: a world without faith, meaning, and genuine freedom of will. In this sense, the theatre of the absurd is a true theatre of our time" (1960: 6). It has a great emphasis on senselessness of the human condition. The Theatre of the Absurd "shared a belief that human life was essentially

without meaning or purpose and that valid communication was no longer possible. The human condition, they felt, had sunk to a state of absurdity [..]" (*The New Encyclopaedia Britannica*, 556). It tells the story of human's both physical and spiritual journey. Thusly, the journey is a striking theatrical metaphor for human existence in this miserable world. This existential metaphor does emphasize the course, not the destination. During this journey, people can metaphorically have some ups and downs along the way. This metaphoric expression also reflects the absurd situation of world for human beings.

The absurdity, the meaninglessness, senselessness of human existence in the world and the uselessness of human action are also closely investigated in Beckett's plays. He is one of the most important dramatists of the twentieth century, and also among the grand figures of the Theatre of the Absurd. He displays "the irrationalism, helplessness, and absurdity of life in dramatic forms that reject realistic setting, logical reasoning, or a coherently evolving plot" (Abrams, 1999: 1). He portrays human life as absurd, isolated and meaningless in his theatre. Athanasopoulou-Kypriou notes that Beckett "presents a picture of a disintegrating world that has lost its certainties, traditional values and revelations of divine purpose" (2000: 39-40). He claims that human beings are obliged to live without their choices. His *Waiting for Godot*, *Endgame*, *Krapp's Last Tape* and *Happy Days* are among the best examples of his absurdist tradition. He creates believable characters engaged in the problem of existence in each of his plays. According to Hasan Anamur,

Beckett is a playwright whose work and life are fused. In other words, his entire work is himself; all the people in his work are himself; all the words of his characters belong to him; all their actions are his own; all their contrasts and inconsistencies belong to him. In this universe; however, apart from a few biographical references, there is no room for special issues and problems. In this work, what exists is the Individual, with all its general qualities and basic expectations. It is the Individual who is stuck between birth and death or between earth and sky. It is the Individual whose feet are more and more buried in the ground, and who has become conscious of the impossibility of reaching the sky and therefore the meaninglessness of existence. It is the Individual who has become conscious of his victory. It is the Individual living in a nightmare (1990: 6).

Pointing to Beckett's masterpiece *Waiting for Godot*, Anamur asserts that Beckett's characters are individuals of postmodern time that suffer from existential pain and that feel alone. While reflecting the social condition of the time, Beckett draws a real picture of characters' isolated from society. These characters reflect Beckett's attitude towards the world and his search for the meaning in the cycle of absurd life by revealing the human's absurd existence.

In his two-act play *Waiting for Godot*, Beckett focuses on two tramps Vladimir and Estragon, who are waiting for Godot, who never arrives. They are almost "two aimless characters in a world of alienation and no meaning" (Chen, 1998: 1). The play opens with a country road. It is based on a recurrent journey of waiting. The play benefits from the road metaphor. However, it is interesting that this road is pointless because "although the road in the play symbolizes moving, the characters are stable, and cannot go away" (Kabasakal, 2013: 35). It increases the depth and layering of the narrative. According to David Bradby, "For a play which operates on a metaphorical level, the stage setting 'country road' has obvious advantages. A road is normally expected to lead to a destination, but this one goes nowhere:

it is the spatial equivalent of the temporal waiting for Godot who never comes" (2003: 35). He uses minimalistic style and setting in his theatre. His magnum opus *Waiting for Godot* based on the repetition of waiting shows that time and human existence are essentially meaningless, and uncontrollable. He portrays journey of human in the world through striking images. This journey is the journey of two tramps, Vladimir and Estragon. These two men are "wanderers on a bare country road that symbolizes life" (Chen, 1998: 1). They are the people of the postmodern capitalist world. Their souls are suffering a lot. They have lost of their hope and belief. This journey is "a journey from nothingness to nothingness" (Ahmed, 2018) because in the world where meaninglessness reigns, human being experiences a journey of exile. "Like Everyman, they too journey through life, but their questions on the journey are incompletely formulated and remain unanswered" (De Wet, 1969: 20). They roll like a snowball from one unknown to another in a cycle of meaninglessness.

Two vagabonds continue waiting for him on a country road near a single tree by hoping that Godot will come. They are "outcasts from society in their fruitless wait" (Chen, 1998: 1). His characters reflect their potential both comically and tragically. According to Esslin, the "routine of waiting for Godot stands for habit, which prevents us from reaching the painful, but fruitful awareness of the full reality of being" (2004: 59). During this endless waiting, they spend their time on telling some meaningless stories or talking about absurd things. Alex Matosoğlu asserts in his work "the Theatre of the Absurd: Beckett and Pinter" that "language becomes a vehicle for passing time, expressing daily routines and meaningless babbling; a vehicle for anything but not communication" (2012: 83). Their conversations lead nowhere. Their dialogues are meaningless and full of repetitions. There are intrusive silences. It helps them to pass or occupy the time. They denote the disconnection between "word and object, meaning and reality, consciousness and the world" (Blocker, 1979: 1). Their conversations reveal the communication problem between the two people, rather than producing a meaning. Their dialogues range from Jesus and suicide to trivial things. They point out the uselessness of language. According to Shimon Shokek,

It is a world of their own, a world of their thought only, a world of their frame of mind, a world of their mind-reality, a world of waiting. Even their shift from one "activity" of waiting to another "activity of waiting", a shift that could have signified a small change in their existence, is of their mind-reality only; for Gogo and Didi live inside their minds. Gogo and Didi's life is an ongoing journey while speaking. The only thing that sustains the existence of their life is their intentional dialogue: They *speak* about their waiting and verbally create for themselves a dialogical world of speech; they are *waiting while speaking* . Their intentional dialogue while waiting is a conscious activity of speech. [...] Their dialogue is the only thing that they own. Their endless voyage of talking is what breaks their dread of silence and saves the from their fear of annihilation; it is their own verbal invention (2001: 104).

In the world of waiting, the two tramps try to pass their time by speaking absurd and unrelated subjects. Their absurd dialogues show how they are trapped in their own mental realities. It is as if the two actually travelled by talking. They travel with words in their own minds. Their journey is the journey of their minds.

The journey and waiting are an essential element of Beckett's play. Both Vladimir and Estragon are constantly watching the way of Godot. The road is in front of them and they

cannot go on a journey. They are not brave enough to go and Godot has told them to wait there. The road is secretive for them. Both men are at the beginning of the road and are always waiting for those who come from the road. They do not attempt to physically set out. To set out means to take action, but they just can't set out. They do not set out to realize their lives and they cannot start their life adventures because they did not set out on the road. You set your own path in life and you have to follow the path you set, instead of stopping and waiting. Both men understand the existence of the road by the actions of the other; but they do not chart a path for themselves. In other words, they do not take a step for themselves. If you can't take steps to change things yourself, no one can do anything and you just have to stand and wait.

The road is the cause of both their hopes and their fears because the road means for them the arrival of new guests such as Pozzo and Lucky, the coming of the new unknown and the coming of the new fears. It also means renewed hope with the arrival of messenger boy to announce that Godot will come tomorrow. According to Shang-Lin Chen, "The absurdity of the situation of the characters arises from their hope for a meaningful life. This possibility of hope that never arrives leads to humor as well as tragedy" (1998: 1). At the end of both the first act and the second act, a messenger boy informs them that Godot will not come that night. Their waiting points out ambiguities and meaninglessness between life and death. In their tragic waiting, in fact there is 'nothing to be done' (Beckett, 1955: 1). Vivian Mercier comments that Godot is a play in which "nothing happens, twice" (qtd. in Conti, 2004: 277) because the play is not really going anywhere. In his review of the play's 1953 Paris production, Jean Anouilh summarizes the play by saying "Nothing happens, nobody comes, nobody goes, it's awful" (Beckett, 1955: 28). At that point, it is clear that the act of waiting has both physical and metaphorical sense.

According to Ionescu Mirela-Mădălina, firstly, the title of the play is so meaningful to highlight the theme of the play because the play concentrates on state rather than action. She asserts that "Waiting represents rather a state than an action as its meaning is that of resting in expectation, of doing nothing, but expecting something to happen. The gerund form of the verb is meant to accentuate even more this state. It also suggests the permanence of this state, the continuous waiting" (2021). As she emphasizes, it is a strong metaphorical expression to represent the modern human's condition in pointless life. She asserts that this act is so important to confront the absurdity of existence and to accept it. While Vladimir and Estragon are vainly waiting for Godot, they become aware of the inutility of their waiting and the meaninglessness of this absurd existence, and they think of suiciding by hanging themselves or moving away from it. However, they conclude that they have to wait for Godot.

Vladimir and Estragon are engaged in their existence or finding a sense or meaning for it. In their engagement, they experience a sense of alienation. Estragon always forgets the events of the previous day; however, Vladimir reminds him that similar events occurred before. They believe that Godot stands for the meaning of life in one sense, since their waiting for Godot is, in fact, the way of experiencing/passing time and consequently having a hope. But during the play, anything really does not happen. That is to say, as in words of Martin Esslin, "[...] the habit of hoping that Godot might come after all is the last illusion that keeps Vladimir and Estragon from facing the human condition and themselves in the harsh light of fully conscious awareness" (2004: 59). Accordingly, Godot has a symbolic name. He is portrayed as a God-

like image. From a religious perspective, it is possible to conclude that both Vladimir and Estragon are trying to searching for their individual existence and their beliefs while experiencing the act of waiting for Godot. Thusly, this life becomes meaningless without hope. Some offer Godot as the meaning of life. According to Esslin, “They are hoping to be saved from the evanescence and instability of the illusion of time, and to find peace and permanence outside it. Then they will no longer be tramp, homeless, wanderers, but will have arrived home” (2004: 53). They are trapped into time. In this illusion, they are searching for hope and peace. They are alienated from reality. Godot is a symbolic road. The source of expectation is Godot. He may give them reasons to go on the journey of life. He may prevent them from going. We should put ourselves first in the choices we make, we should make ourselves the protagonist, we should put ourselves in the centre. We should have the path followed. The path can be made using the road, and they remain passive before they set off and nothing changes for them. Whereas Vladimir and Estragon are not on the journey of life, they are just waiting and always in the same place. Lucky and Pozzo even reverse their roles while they are on the go. Whether changes are good or bad, they happen in the journey of life. But everything is the same for these two tramps. They draw a gloomy picture of human existence. For this reason, their journey does not include an arrival. Instead, it is the journey of pain and suffering. In other respects, Alain Robbe-Grillet offers some alternatives to clarify the image of Godot: “Godot is God . . . Or else Godot is death . . . Godot is silence . . . Godot is that inaccessible self Beckett pursues through his entire oeuvre” (1953: 16). The two men always look away. They are the ones waiting on the road. Estragon always talks about going, and Vladimir always reminds him to wait for Godot’s way. This dialogue is repeated many times:

Estragon: Let’s go.

Vladimir: We can’t.

Estragon: Why not?

Vladimir: We’re waiting for Godot (Beckett, 1955: 4-5).

Estragon is a forgetful character. Estragon forgets every day that passes, and when Vladimir reminds him of events, he acts like his memory. The fact that they should wait on the road is the main purpose of the two men. From an existentialist point of view, both men participate in the life cycle by waiting on the road and talking nonsense topics during the waiting time and having conversations with strangers coming from the road. They are not travellers of the same road as Estragon underlines in his words “We weren’t made for the same road” (Beckett, 1955: 36) but they have to walk on the same road, or rather wait on the same road. As Pozzo states, thusly, “the road is free to all” (Beckett, 1955: 13). However, they make a decision to go, but they do not move.

The road is sometimes the source of fear. Accordingly, the two men were constantly startled when a voice came from an unknown place. Even the wind in the reeds scares them. The road is full of the unknown things. It is uncanny for the characters. They do not know what the road will bring. It is pregnant with surprises. Sometimes, as in the case of Pozzo and Lucky, he brings someone to console the people and help them pass the time. Sometimes it brings a purpose to rekindle lost hopes in the example of the messenger boy. Pozzo and Lucky are two absurd characters that interact with Vladimir and Estragon. They represent master-slave relationship. The searching for meaning by Vladimir and Estragon is interrupted by the visit from Pozzo and Lucky. These two characters also help them to pass the time, as “two

other travellers on the road of life," (Chen, 1998: 1). "Pozzo and Lucky are not stationary, but they only travel in circles. After a day's journey, they return to where they began, never reaching any destination" (Chen, 1998: 1). Pozzo, the owner of Lucky, treats him brutally. He drags his old servant Lucky with a rope around his neck like an animal. Pozzo states that people are travellers in this world and they need people to share their loneliness along the way, by saying "the road seems long when one journeys all alone for" (Beckett, 1955: 13). He also mentions "The more people I meet the happier I become. From the meanest creature one departs wiser, richer, more conscious of one's blessings. Even you . . . (he looks at them ostentatiously in turn to make it clear they are both meant) . . . even you, who knows, will have added to my store" (Beckett, 1955: 18). He adds that one should have people to share their loneliness with in their long life-journeys and that they can learn something from all kinds of people on this journey. The messenger boy, who works for Godot, visits them in order to deliver a message from Godot, saying that "he won't come this evening but surely tomorrow" (Beckett, 1955: 36). The boy, who is thought to have come from the side of Godot, renews hope for these two aimless men every time he comes. In this sense, the road creates a new expectation and hope for life with the arrival of this boy.

Boots are one of the most important symbols used in the play and associated with the road and journey. They are in trouble with the boots. They are always taking them off and putting them on. These two men have a road ahead of them and what they have to do is put on their shoes and set off, but they actually show their indecision and immobility/dysfunctionality by putting on and taking off the boots. People suffer in human's long life-journey, which is the crucial part of human existence. People travel in their shoes. When traveling long distances, shoes wear out. The wornness of shoes also expresses the length of the road taken. Their struggle with the boots represents their struggle with life difficulties. Estragon emphasizes that it will be "better for them to part" (Beckett, 1955: 6). He says, "That would be too bad, really too bad. (Pause.) Wouldn't it, Didi, be really too bad? (Pause.) When you think of the beauty of the way. (Pause.) And the goodness of the wayfarers. (Pause. Wheedling.) Wouldn't it, Didi?" (Beckett, 1955: 6). Estragon has always stated that they must take different routes. These opposite characters cannot be separated from each other no matter how much they try to stay away from each other because they need each other on this long journey. The weariness of his shoes and the swelling in his feet show how difficult this journey is, even though they have not progressed physically because their spiritual journey is about unconsciously discovering the real meaning of life. This shows how the journey called life can bring people together randomly, even if there is nothing to share, it can keep them together. It is the arbitrariness of life. It is the road to the unknown for them. Neither of the men use their shoes to go on the road. They have no intention of leaving. They hesitate to leave.

The main idea of the play actually gives people a basic message about life. According to Chen, "Samuel Beckett's play *Waiting for Godot* is an allegory of modern man's wait for personal salvation. To achieve their goals, people must take action instead of wait passively for fulfilment to arrive on its own. No matter what Godot represents, no one should wait for him; Godot is waiting inside everyone." (1998: 2). As these lines emphasize, the longer we wait, the faster life goes by. Waiting on the road is not the main purpose of life. The main purpose is to set off or to travel. The act of waiting is the tragedy of modern human beings.

Conclusion

Life on earth is as difficult as it is fun. In order to survive, human being has to struggle against both the external forces and internal forces. Drawing attention to these difficulties, the Theatre of the Absurd explains human life on earth by considering the metaphor of the road. On the path of life, people sometimes go on the road or wait for those who come from the road. Along the way, life is sometimes meaningless and sometimes full of hope. Beckett, one of the leading figures of the Theatre of the Absurd, also explains the life journey of human by referring to the metaphor of the road in his play *Waiting for Godot*. Beckett deals with the difficulties and meaninglessness of human life through two characters named Vladimir and Estragon, their inaction and their waiting for a way. The eyes of the two characters are constantly on the road. They watch Godot's path or sometimes feel fear with those who come along the way, and sometimes they try to complete the gaps in life through them. The road metaphor in the play, in a sense, contains both hopelessness and hope at the same time. While waiting for someone who will never come, both Vladimir and Estragon always looks at the road and waits for hope, but they always come away empty-handed. The road just stands still as life flows before your eyes. On the journey of life, they are travellers in waiting.

Bibliography

- Abbotson, Susan (2003), *Thematic Guide to Modern Drama*, Westport, Conn.: Greenwood.
- Abrams, M. H. (1999), *A Glossary of Literary Terms*, Boston: Heinle & Heinle, Thomson Learning, Inc..
- Ahmed, A. (2018, November 10), Thematic Concept of Samuel Beckett, *Ask to Literature*.
- Anamur. Hasan (1990), "Önsöz", içinde Samuel Beckett *Godot'u Beklerken*. İstanbul: Can Yayınları.
- Athanasopoulou-Kypriou, S. (2000, "Samuel Beckett beyond the Problem of God", *Literature and Theology*, 14(1), p. 34-51.
- Berlin, Normand (1999), "Traffic of Our Stage: Why 'Waiting for Godot?'" , *The Massachusetts Review*, 40.3, p. 420-434.
- Blocker, Gene H. (1979), *The Metaphysics of Absurdity*, University Press of America.
- Bradby, David (2003), *Beckett: Waiting for Godot*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Camus, Albert (1991), *The Myth of Sisyphus and Other Essays*. translated by Justin O'Brien. New York: Vintage Books.
- Conti, C. (2004), "CRITIQUE AND FORM: Adorno on "Godot" and "Endgame"" Samuel Beckett Today / Aujourd'hui: After Beckett / D'après Beckett. Vol. 14.
- De Wet, Betty (1969), "The Waiting for Godot by Samuel Beckett", *Unisa English Studies*, s. 19-28.
- Encyclopædia Britannica Online (2011). Retrieved December 24, 2011 from <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/377872/metaphor>.
- Esslin, Martin (1960), "The Theatre of the Absurd", *The Tulane Drama Review*, 4(4), p. 3-15.
- Esslin, Martin (2004), *The Theatre of the Absurd*. New York: Vintage.
- Gibbs Jr., Raymond W. (1990), *The Process of Understanding Literary Metaphor*, Degruyter.
- Kabasakal, Sedef (2013), *Waiting for Godot: The Absurd Story of the Socially and Psychologically Destroyed Individual*, (Master Thesis), Ankara: Çankaya University.
- Kovecses, Z. (2010), *Metaphor: A Practical Introduction*, Oxford: Oxford University Press.

Lakoff, George and Mark Turner (1989), *More than Cool Reason*, Chicago: The University of Chicago Press.

Lakoff, George and Mark Johnson (2003), *Metaphors we live by*, Chicago: The University of Chicago Press.

Levy, E. P. (2002), "To Be Is to Be Deceived": The Relation of Berkeley and Plato to Waiting for Godot", *The Journal of English and Germanic Philology*, 101.2, p. 222-237.

MacCormac, Earl R. (1972), "Metaphor and Literature", *The Journal of Aesthetic Education*, 6(3), p. 57-70.

Matosoğlu, Alex (2012), "The Theatre of the Absurd: Beckett and Pinter", *Tiyatro Eleştirme ve Dramaturji Bölümü Dergisi*, 21(2), p. 79-96.

Mirela-Mădălina, I. (2021), "What is the Symbolism of Waiting in Waiting for Godot?", *Twentieth Century British Literature*, University of Lucknow. https://www.lkouniv.ac.in/site/writereaddata/siteContent/202004120632194943nishi_Waiting_for_Godot_7.pdf

Poyraz, Hakan (2018), "Yol'dan Çıkan Kavramların Ahlaki Çerçevesi", *Bir Metafor Olarak Yol ve Yolculuk*, İbrahim Şahin ve Deniz Depe (Eds.), İstanbul: Doğu Kütüphanesi.

Richards, Ivor Armstrong (1936), *Philosophy of Rhetoric*, New York: Oxford University Press.

Robinson, James E. (1997), "Sisyphus Happy: Beckett Beyond the Absurd," *Samuel Beckett Today/aujourd' hui* 6.

Robbe-Grillet, Alain (1953), *Samuel Beckett or Presence on the Stage*, Critique. New York: Grove Press.

Shakespeare, William (2015), *As You like It*, Linzy Brady (Ed.), Cambridge: Cambridge University Press.

Shang-Lin, Chen (1998, December 14), *Absurdity in Waiting for Godot*. <http://www.its.caltech.edu/~schen/its/prose/godot.pdf>

Shokek, Shimon (2001), *Kabbalah and the Art of Being: The Smithsonian Lectures*, London and New York: Routledge.

"Theatre of Absurd", in *The New Encyclopaedia Britannica*, 28.

Whitehead, Margaret (2019), *Physical Literary Across the World*, New York: Routledge.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Paths to Poetry: The Nature of Walking in William Wordsworth's The Prelude

Dr. Öğr. Üyesi Mümin HAKKIOĞLU*

Abstract

William Wordsworth, who determined the direction of Romantic Movement in England, is a poet who spent most of his time walking in the countryside, forests and roads. It is almost impossible to ignore his name in any study on the literary history of walking. In Wordsworth's life, it is seen that the physical movement that occurs through walking affects the mental movement, and the mental movement eliminates the inertia in thought. The order and rhythm inherent in the structure of the mentioned action are the determining factors that have an effect on his writing process. In other words, Wordsworth found a way from the rhythm of his body to the rhythm of the poem, and tried to catch the harmony of his steps in his lines. One of the most important reasons why he composed most of his poems while walking is this search for harmony. As in all of his works, the deep traces of his walks are clearly seen in The Prelude, which was published with the subtitle "Growth of a Poet's Mind" after his death. The real effect of the said walks is revealed in his inner world; the real movement and action take place there. The aim of this study is to explain with examples the place of Wordsworth's walks he took in nature and on paths in his poetic world, and to examine them within the framework of the meanings associated with the act of walking. Furthermore, in our study, which is limited to the lines in The Prelude, it is aimed to solve the bond coded by the poet between the path and the process of poetic creation through the relevant lines.

Key Words: William Wordsworth, Romantic Poetry, The Prelude, Walking, Paths

Şiire Götüren Yollar: William Wordsworth'un Prelüd Adli Eserinde Yürümenin Mahiyeti

Özet

İngiltere'de romantik akımının yönünü belirleyen William Wordsworth, zamanının büyük bölümünü kırlarda, ormanlarda ve yollarda yürüyerek geçirmiş bir şairdir. Öyle ki, yürümenin yazınsal tarihi üzerine yapılacak herhangi bir çalışmada, onun adını göz ardı etmek neredeyse imkânsızdır. Wordsworth'un yaşamında, yürüyüşle ortaya çıkan bedensel hareketin, zihinsel devinime etki ettiği, zihinsel devinimin ise düşüncedeki durgunluğu ortadan kaldırdığı görülür. Sözü edilen eylemin yapısında kendiliğinden bulunan düzen ve ritim, şairin şiir yazma sürecine etki eden belirleyici unsurlardır. Başka bir deyişle, Wordsworth, bedeninin ritminden şiirin ritmine giden bir yol bulmuş, dizelerinde adımlarının ahengini yakalamaya çalışmıştır. Şiirlerinin büyük bölümünü, yürürken tasarlamasının en önemli nedenlerinden biri de bu ahenk arayışıdır. Bütün eserlerinde olduğu gibi, ölümünün ardından, "Bir Şairin Zihinsel Gelişimi" alt başlığı ile yayımlanan Prelüd'de de yaptığı yürüyüşlerin derin izlerine açık biçimde tanık olunur. Söz konusu yürüyüşlerin gerçek etkisi onun iç dünyasında ortaya çıkar; asıl hareket ve eylem orada gerçekleşir. Bu çalışmanın amacı, Wordsworth'un doğa yürüyüşlerinin ve bu yürüyüşleri gerçekleştirdiği patika ile yolların onun poetik dünyasındaki yerlerini örneklerle anlatmak, onları yürüme

* Department of English Language and Literature, Faculty of Letters, Gümüşhane University, muminhakkioglu@hotmail.com

eyleminin çağrıştırdığı anlamlar çerçevesinde ele alıp incelemektir. Prelüd'deki dizelerle sınırlandırılan çalışmamızda, ayrıca şair tarafından yol ile şiirsel yaratım süreci arasına kodlanan bağın ilgili dizeler üzerinden çözülmesi hedeflenmektedir.

Anahtar Sözcükler: William Wordsworth, Romantik Şiir, Prelüd, Yürüyüş, Yol

Introduction

William Wordsworth (1770-1850), who launched the Romantic Movement in England with his preface to the second edition of *Lyrical Ballads*, left indelible marks on English literature with his poetic endowment and tremendous creativity. Opposing to the literary conventions and practices of the 18th century, he opened a new ground for poetry with an emphasis on emotions, subjectivity, individuality and imagination. To say in Bloom's (2009: xi) words, "[he] invented modern poetry in English. Before him, the poet could cultivate subjects outside the self. After [him], the poem is the man or woman who composes it." One of the most crucial impulses that nourished Wordsworth's poetry and sparked his creativity was his walks in the countryside, forests and on roads. His passion was so great that it is almost impossible to ignore his name in any study on the literary history of walking. In Solnit's words (2000: 105), "he is the figure to which posterity looks in tracing the history of walking in the landscape: he has become a trailside god." The fact that there is room for walking both in his personal life and poems shows that "Wordsworth at his best, no less than at his worst, is a pedestrian poet" (Heaney, 1980: 68).

Walking was always at the centre of Wordsworth's life. The application area of this indispensable practice evolved from Cockermouth, Cumberland, where he was born, and the Lake District, where he grew up, to an increasingly expanding geography, reaching out to Cambridge and London, and going beyond England, to Germany, France and Switzerland. After the long-distance walks of his youth, he found peace again in the Lake District, and spent the rest of his life first at the Dove Cottage and then his home at Rydal Mount.

To walk means "to move or go somewhere by putting one foot in front of the other on the ground, but without running" (oxfordlearnersdictionaries). Yet for him, it was more than the lexical definitions: "[it] was a mode not of travelling, but of being" (Solnit, 2000: 104) and at the same time a way of finding a unique place or positioning himself in the world. The poet formed his personality and poetry through the discoveries and observations he carried out during his walks and the experiences he gained through his contact with the nature. Hence, walking can be considered as both the cause and result of his poetic creation. In a sense, Wordsworth walked, as it were, to write poems, and wrote poems because he walked.

This study aims to find the traces of walking in Wordsworth's *magnum opus* the *Prelude*, which was published posthumously, and to reveal the reflections of this practice on his poetic creation through examples. It will show how he developed a relationship between the musicality he tried to create in his verse and the act of walking. In addition, it will address the poem in terms of both technique and content, thus investigating not only the thematic impact of walking on Wordsworth's poetry, but also its contribution to the form.

2. Finding a Music for Poetry in the Steps

"Wordsworth's crowning achievement" (Greenblatt, 2006: 322) the *Prelude*, which we read today with the subtitle "The Growth of a Poet's Mind", was actually planned as an introduction to the long philosophical poem he intended to call the *Recluse*. However, being too long for an introduction, it was published posthumously as a separate book. Therefore,

the *Prelude* is Wordsworth's "unintended masterpiece" (Johnston, 2006: 72) and a unique work that reflects his poetic genius and talent.¹ When the poet died in 1850, this great poem did not even have a name yet; until then it had been called as *Poem to Coleridge*, *Poem on the Growth of a Poet's Mind*, *Poem on My Own Life* and as in the 1805 version *Poem-Title not yet fixed upon* (Wheeler, 1988: 9-10). Norton Anthology adds the *Poem on my own Poetical Education* to these titles (Greenblatt, 2006: 322). Although the *Poem to Coleridge* was mostly preferred in the family circle, it was published three months after his death under the title of the *Prelude* by his wife.

Wordsworth started writing the *Prelude* in the winter of 1798-1799 when he was in Goslar, Germany, with his sister Dorothy and completed it in two chapters in December 1799. However, he continued working on it and expanded it to thirteen chapters in May 1805. In the following years, it was constantly revised by Wordsworth in the light of his new views and experiences, and finally became a fourteen-chapter book. Therefore, today there are three accepted versions of the *Prelude*: the 1799 version with two books, the 1805 version which consists of thirteen books, and the fourteen-book version published in 1850. It is known that Wordsworth did not make any further changes on the text after 1839, and the final version now bears the traces of his new gaze. All three versions are, in a sense, alternatives to the same text created in different perspectives and at different times.

The *Prelude*, the central character of which is Wordsworth himself, can be read as "a history of a poet's mind" (Bate, 1991: 8), because as he highlights, it is his own story: "A Traveller I am,/ And all my Tale is of myself" (Wordsworth, 2010: 336). It gives us pictures from different phases of his life, which makes it a semi-autobiographical work. However, its focus is not to point to the personal history of the poet, but to express the events and situations that affected the development of his poetry. That means it is about the poet's remembering and redefining of the forces that contributed to and shaped his creative imagination. The subtitle "The Growth of a Poet's Mind" underlines this point, and walking stands at the centre of that process. A good sign to sum up the centrality is that Book I opens with a walk and the final book the *Prelude* closes with a walk: "its author relates his beginning having already attained his end (in completing his poem)" (Polka, 2021: 90).

In the *Prelude*, Wordsworth profiles a poet who has created a coherence between his body and mind, and a bond with every place he has set foot and every landscape he has seen. All that harmony made the poem a transcription of those experiences and the textual revival of his walks which he took mostly in the countryside. In this sense, walking became an act

¹ History of literature bears witness to numerous positive comments, assessments and reviews about *The Prelude*. Besides, Wordsworth has been highly praised and appreciated for giving life to this great work. But there are also some critics like Thomas Babington Macaulay, who criticized it for being a work full of repetition of obsolete and outmoded expressions in describing landscapes. Macaulay expresses his negative ideas towards the *Prelude* and Wordsworth as follows: "the same sort of faults and beauties; but the faults larger and the beauties fainter, both in themselves and because faults are always made more offensive, and beauties less pleasing, by repetition. The story is the old story. There are the old raptures about mountains and cataracts; the old flimsy philosophy about the effect of scenery on the mind; the old crazy, mystical metaphysics; the endless wildernesses of dull, flat, prosaic twaddle; and there and there fine descriptions and energetic declamations interspersed. The story of the French Revolution, and of its influence on the character of a young enthusiast, is told again at greater length, and with less force and pathos, than in the *Excursion*. The poem is to the last degree Jacobinical, indeed Socialist. I understand perfectly why Wordsworth did not choose to publish it in his lifetime" (Bloom, 2009: 188).

leading him to carry out his explorations and observations in nature and to get in touch with the outer world.

On the other hand, walking has an integrity in itself and a potential to create its own process and result. It includes both bodily and intellectual movement which jointly lead the poet to the formation of a poetic voice. Within this practice, a vein from Wordsworth's body to his poetry greets the reader. It is known that he wrote most of his poems while walking on paths and roads or around his house. He did it so much that "the acts of walking and composition [...] finally became synonymous and indistinguishable" (Coverley, 2012: 104). That's why his sister Dorothy would show their garden to those who asked about her brother's office. In a letter to one of her friends, Dorothy describes William's method of composition as follows:

He [...] has been out of doors these two hours though it has rained heavily all the morning. In wet weather he takes out an umbrella, chuses the most sheltered spot, and there walks backwards and forwards, and though the length of his walk is sometimes a quarter or half a mile, he is as fast bound within the chosen limits as if by prison walls. He usually composes his verses out of doors, and while he is so engaged he seldom knows how the time slips away, or hardly whether it is rain or fair (Selincourt, 1967: 477).

The lines, the textual signs of walking, carry the harmony of steps. In other words, "walking generates writing" (Jarvis, 1997: 89) in his poetry. William Hazlitt, one of the leading critics of the period, in his article "My First Acquaintance with Poets", gives further information about Wordsworth's composing habits:

Coleridge has told me that he himself liked to compose in walking over uneven ground, or breaking through the straggling branches of a copsewood; whereas Wordsworth always wrote (if he could) walking up and down a straight gravel-walk, or in some spot where the continuity of his verse met with no collateral interruption (Hazlitt, 2021: 232).

It is clear that the gravel walk was a path to poetry for him.² Ralph Waldo Emerson, in his article "First Visit to England", in a similar account, writes that during his visit to Rydal Mount, Wordsworth invited him to the garden of his house and showed him the gravel walk where he created his poems. Emerson also underlines that the poet had a strong memory to remember the lines he composed when he sat at his desk (Bloom, 2009: 19). Walking back and forth on the gravel road might not lead the walker to a destination, but it is obvious that it contributed to the creation of rhythm in Wordsworth's poems. In Solnit's words, "[h]is steps seem to have beat out a steady rhythm for the poetry, like the metronome of a composer" (2000: 114). In this parallel, what Hardwicke Drummond Rawnsley, who once helped

² Heaney (1980: 65) states that the word *verse* comes from the Latin *versus* which means both a line of poetry and the turn that a farmer makes at the head of his field as he finishes one furrow and passes to the other, and he asserts that Wordsworth would create his poems while he was walking back and forth on the gravel path like a farmer ploughing his field, as his voice rising and falling between the measure of his pentameters, thus uniting both meanings. Wallace (1993: 120), similarly, emphasises that poetic creation is revealed by walking, but in the last instance, he argues that pedestrian walk replaces with agrarian walk and interprets this way of composing "as an extension of Virgilian georgics". The perspective of the poet who ploughs the field of poetry by setting his poems on the images of the agrarian society evolves into a perspective that prioritizes the reign of the eye within the constantly changing place and habitat of existence due to walking.

Wordsworth with gardening, shared with us is quite interesting. We learn from Rawnsley that he would also keep time while composing:

[H]e would set his head a bit to scald, and put his hands behind his back. And then he would start a booming, and it was boom, boom, boom, stop; then boom, boom, boom, reet down till t'other end, and then he'd set down and git a bit o'paper out and write a bit; and then he git up, and boom, boom, boom, and goa on booming for long enough right down and back age. I suppose, ye kna, the bumming helped him out a bit. However, his lips were always goan' whoale time he was upon the gres walk (Rawnsley, 1985: 18).

We can find examples from the *Prelude* in support of Rawnsley's observation. In Book IV, Wordsworth (2010: 350) writes that "[he has] been harassed with the toil of verse" in the presence of what he saw and felt while wandering around the countryside, and that he walked and composed concurrently. On the other hand, he tells how, during his composing process, his dog would warn him against people approaching, so he lowered his voice and kept himself in order to avoid rumours about his sanity:

And when in the public roads at eventide
I sauntered, like a river murmuring
And talking to himself, at such a season
It was his custom to jog on before;
But, duly, whensoever he had met
A passenger approaching, would he turn
To give me timely notice, and straitway,
Punctual to such admonition, I hushed
My voice, composed my gait, and shaped myself
To give and take a greeting that might save
My name from piteous rumours, such as wait
On men suspected to be crazed in brain (Wordsworth, 2010: 350-351).

Walking was always a means of illumination for Wordsworth. At the same time, it contributed greatly to him in achieving his own poetic voice with a music in it. In Book I, he points out it as follows:

My own voice cheared me, and, far more, the mind's
Internal echo of the imperfect sound;
To both I listened, drawing from them both
A chearful trust in things to come (Wordsworth, 2010: 303).

Here, Wordsworth speaks of composing his poem aloud when walking. After countless rehearsals for authenticity, he has acquired his own voice and now is fascinated by it. We learn that its source is the "inner echo of his own mind." That means "he is drawn himself even as he speaks himself out" (Heaney, 1980: 63). Undoubtedly, there are no two separate things here, but a unity that overlaps and supports each other. This unity is reminiscent of the integrity in nature. The poet internalized what he heard in the singing of birds, the rustling of leaves, the rushing of rivers and the humming of wind and made use of them in reaching his

original voice.³ In order to catch the music and compose his poems, “[m]obility seems to have been a necessary precondition for Wordsworth’s creative activity” (Jarvis, 2015: 292).

Meanings of Walking in the *Prelude*

The *Prelude* opens with a narrative of the poet’s escape from city to the countryside where he feels himself so free that he “[m]ay fix [his] habitation where [he] will” (Wordsworth, 2010: 302). Here, he is intertwined with nature and will taste pleasure and happiness no matter which direction he chooses to walk toward:

The earth is all before me: with a heart
Joyous, nor scared at its own liberty,
I look about, and should the guide I chuse
Be nothing better than a wandering cloud,
I can’t miss my way (Wordsworth, 2010: 302).

After this introduction in Book I, Wordsworth quickly enters into the world of his childhood. When we look at those years, it is seen that the poet took walks to explore his environment and integrate with nature. It was essentially a preparatory period in which he began to put the first blocks of his poetic self. Needless to say that walking was a common and mostly imposing way for peasants to go or travel from one place to another due to the relatively hard conditions in the milieu he lived in. However, Wordsworth found a pure freedom in this practice and discovered that nature made him free from all fetters. This is the very source of joy he pursued. For example, in Book I, he talks about his passion for wandering in the countryside when he was a little boy. In those rural walks, we see his ability to develop a bond with nature without noticing time and place. He enjoyed his childhood with his friends by contacting the outer world: “We were a noisy crew, the sun in heaven/ Beheld not vales more beautiful than ours,/ Nor saw a race in happiness and joy/ More worthy of the fields where they were sown” (Wordsworth, 2010: 314). In Book II, he explains how he took “five miles/ Of pleasant wandering” (Wordsworth, 2010: 351) around the lake every morning before going to school and describes the time he devoted to those walks as pleasing. What’s more, happiness is not just about walking, but also about remembering those hours. They are “well worthy to be prized and loved” and years later they “like a returning spring,/ Come back on [him] again” (Wordsworth, 2010: 351).

In his youth, in addition to these points, Wordsworth attributed some political meanings to walking as a result of the spirit of the age. Then, he was a passionate supporter of the principles of the French revolution and an idealist who positioned himself by common people: “my heart was all/ Given to the People, and my love was theirs” (Wordsworth, 2010: 438). In this context, walking was a rebellion or a kind of protest against monarchy, injustice and inequality. It was an act of travelling and outing for the poor and a practice that eliminated classes. When the independent stance inherent in walking was combined with the main principles of the revolution, it turned into a preference for a classless world. After all, it was

³ Despite Wordsworth’s efforts in this regard, there are some critics like Leigh Hunt who suggest that his poems lack musicality. Hunt criticised Wordsworth on the grounds that he did not care about musicality, and wrote that his ideas about the poet, whom he once passionately defended against the attacks of other critics, was now changed, and that in his present state, he was not even half the man he once thought he was (Bloom, 2009:77).

the quickest and shortest way to meet common men, to witness their problems and therefore to get more in touch with them. So, it was also the key to gain experience. In Book IX, Wordsworth remembers encountering a hunger-bitten girl who was grazing her heifer. Due to her poverty he tells how he attached himself once more to the revolution which would, he hoped, end the monarchy and remove misery.

Wordsworth had a great affection for public roads which had a great influence on his imagination since his childhood. At the centre of that interest was the dream of a largely classless society. Since public roads were social areas, it was possible to come across different kinds of people, especially those uneducated but wise, simple but virtuous, poor but honourable. They were ideal places for Wordsworth to get in touch with and learn from those people who travel on foot like him. The discharged soldier told in Book IV is just one of them. The young Wordsworth wants to learn about the experiences of the war veteran who after serving British army on the tropical islands is now on his way home (Wordsworth, 2010: 359). Spratley, here, considers the poet as a homeless, rootless traveller and a young man who craves a kind of vagabond status that enables him to position himself by the poor, and understands walking as an expression in this frame:

In many of the poems written during this period, and in the later poems that recall this time, Wordsworth portrays himself as someone who wilfully pursues these public pedestrian encounters so that he may be seen as 'a man walking with men', a democratic gesture analogues to the familiar a 'man walking with men' (Spratley, 2010: 34).

Moreover, for Wordsworth, what he learned about men on the roads was much more than what is written in the books. Especially the lonely roads were schools for him:

[...] the lonely roads
Were schools to me in which I daily read
With most delight the passions of mankind,
There saw into the depth of human souls,
Souls that appear to have no depth at all
To vulgar eyes. And now convinced at heart
How little that to which alone we give
The name of education has to do
With real feeling and just sense (Wordsworth, 2010: 498).

According to Jarvis, by the end of the 18th century, walking became a legal and socially respected type of travel after breaking its historical ties that led to negative perceptions concerning vagrancy, idleness and crime (2015: 292). It should be said that the traditional passion for adventure and the tours to European countries by students, writers, intellectuals and artists also had positive effects on the evolution of walking. Then, participating in the grand tours organized especially for France and Italy was a sign of nobility for aristocracy. Those trips provided them with unique opportunities to increase their knowledge, gain experience, meet other aristocratic family members and develop all kinds of relationships, including business. But they were mostly city-oriented and were taken within a certain route and by horse-drawn carriages. Yet, the course of the trip Wordsworth went on across Europe a year after the revolution with his friend and fellow student Robert Jones was totally different. Their equipment was scarce and the only thing they used to move was their feet. They travelled 350 miles in the first two weeks and an average of 30 miles a day in the next

two months (Coverley, 2012: 104). They deviated from the course followed by aristocrats and crossed the Alps under relatively hard conditions. The fact they travelled on foot and that they turned their route to Switzerland instead of visiting the historical cities of Italy mean that Wordsworth turned his face from aristocracy to republic.

When considered from this aspect, his crossing of the Alps was the realization of a dream created through texts before embarking on his journey. Wordsworth, in a way, visited the picture he drew in his mind as a result of his intense readings about the Alps. But the journey from a dream to a reality evolved again into a textual walk through the relevant lines of the *Prelude*. On the other hand, it should be noted that the circular, unstable, and random walks by Wordsworth in his locale differed from his improvisational, fluid, and open-ended walk in the Alps. The second was rather to surrender to the path, which made the view of the mountains more special and fascinating. The poet regarded what he was watching at that moment as “a book/ before [his] eyes” (Wordsworth, 2010: 388). In this case, nature becomes a book waiting for its reader to be read, and walking a prerequisite that brings the reader and the book together.

Despite not being the subject of this study, the next phase in Wordsworth’s life includes the years in which he became increasingly conservative and “went from being a great Romantic to a great Victorian” (Solnit, 2000: 115). This period is not mentioned in the *Prelude*, but his new ideas and views can be seen in the final revision. In other words, the story which ended in his early youth period was revisited through the perspective he gained during his old age. On the other hand, it was not only the text but also Wordsworth’s body which underwent a change. However, despite his problems due to his old age, his passion for walking always remained the same. While talking about the physical appearance of the sixty five-year-old poet, by looking at his strong legs, de Quincey makes a guess about the distance he covered until then:

His legs were pointedly condemned by all the female connoisseurs in legs that ever I heard lecture upon that topic [...] there was no absolute deformity about them; and undoubtedly they had been serviceable legs beyond the average standard of human requisition; for I calculate, on good data, that with these identical legs Wordsworth must have traversed a distance of 175 to 180,000 English miles –a mode of exertion, which to him, stood in the stead of wine, spirits, and other stimulants whatsoever to the animal spirits; to which he has been induced for a life of unclouded happiness, and we for much of what is most excellent in his writings (Wright, 1970: 135).

Although de Quincy’s account has his own subjective implications, it supports the centrality of walking for Wordsworth. This centrality maintained its position in every phase of his life. In Solnit’s words, “it is his legacy not as a writer but as a walker that carries on the joyful insurrection of his early years” (2000: 115). Naturally, due to his declining years his walking strategies differentiated, his walking area narrowed. He began to walk mostly in its own garden, on the upper side of his house, on the road overlooking the landscape, and in the immediate vicinity. Spratley, after comparing poet’s walks in Grasmere with the boundless, fearless walks of his youth, considers the latter as a re-stepping of familiar places that were stepped in before. According to him, contrary to his previous walks, they were regional, familiar, self-enclosed and inner world-oriented (2010: 37). Spratley also divides Wordsworth’s walking practice into two periods, those taken before settling in Grasmere and

those taken after becoming a resident of that district: “the early boundless walk of the itinerant and the latter enclosed walk of the dweller” (Spratley, 2010: 32). This distinction summarizes the very essence of the possibilities and limitations of his walking practice.

Conclusion

William Wordsworth, who spent the last seven years of his life as the *Poet Laureate* of Britain, was “not merely a frequent, but a prolific walker” (Spratley, 2010: 30). Walking was his greatest passion throughout his entire life. From his childhood to his old age, despite the changes in length, place and form, this passion did not change at all. When *The Prelude* is thoroughly examined, it is seen that Wordsworth attributes various meanings to it. For him walking is sometimes to open himself to nature, to read it as a book, to follow happiness and joy, to contact with beings, to meet different people, to listen to different stories, to see the misery in society or to rebel against the monarchy. Sometimes, it is an act of existence, the key to the door to experience and a practice that paves the way for recognising his self, discovering the world and creating poetry. Parallel to this context, roads are both places that sparked his imagination and contact points that taught him more than books. In fact, they were schools with a staff of teachers as large as the number of passengers passing by, and public spaces that might give an idea about the social and political situation of the country. As for paths, they are thin lines on which the poet listens to himself, dive into his inner world and to the beauties of nature.

On the other hand, in Wordsworth’s life the physical movement that emerges from walking affects the mental movement, and the mental movement eliminates the inertia in thoughts. The order and rhythm inherent in the structure of this action are the determining factors that have an effect on his writing process. In other words, Wordsworth found a way from the rhythm of his body to the rhythm of the poem, and tried to catch the harmony of his steps in his lines. One of the most important reasons why he composed most of his poems while walking is this search for harmony and mental illumination.

5. Works Cited

Bate, Jonathan. (1991). *Romantic Ecology: Wordsworth and the Environmental Tradition*. London-New York: Routledge.

Bloom, Harold. (Ed). (2009). *Bloom’s Modern Critical Views: William Wordsworth*. New York: Infobase Publishing.

Coverley, Merlin. (2012). *The Art of Wandering: The Writer as Walker*. Harpenden: Oldcastle Books.

Greenblatt, Stephen. General Ed. (2006). *The Norton Anthology of English Literature*. Vol. 2, 8th Edition, New York-London: W. W. Norton & Company.

Hazlitt, William. (2021). *The Spirit of Controversy and Other Essays*. Jon Mee-James Grande (Ed.), Oxford: Oxford University Press.

Heaney, Seamus. (1980). *Preoccupations: Selected Prose 1968-1978*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

Jarvis, Robin. (2015). “William Wordsworth in Context”, in *Walking and Travel*, Andrew Bennett (Ed.), Cambridge: Cambridge University Press, pp. 291-299.

Jarvis, Robin. (1997). *Romantic Writing and Pedestrian Travel*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan.

Johnston, Kenneth R. (2006). "Wordsworth and The Recluse", in *The Cambridge Companion to Wordsworth*, Stephen Gill (Ed.), Cambridge University Press, pp. 70-89.

Polka, Brayton. (2021). *On Poetry and Philosophy: Thinking Metaphorically with Wordsworth and Kant*. Eugene: Pickwick.

Rawnsley, Hardwicke Drummond. (1968). *Reminiscences of Wordsworth among the Peasantry of Westmoreland*. London: Dillon's.

Selincourt, Ernest de Ed. (1967). *The Letters of William and Dorothy Wordsworth: The Early Years*. Chester L. Shaver (Rev.), 2nd Edition, Oxford: Clarendon Press.

Solnit, Rebecca. (2000). *Wanderlust: A History of Walking*. Penguin Books.

Spratley, Peter F. (2010). "Wordsworth's Walking Aesthetic" in *Selected Papers From the 40th Anniversary Wordsworth Summer Conference*, Richard Grivil (Compiled), The Wordsworth Conference Foundation, pp. 30-40.

Symons, Arthur. (2009). "Wordsworth" in *Bloom's Modern Critical Views: William Wordsworth*, Harold Bloom (Ed.), New York: Infobase Publishing, pp. 138-150.

Wallace, Anne. (1993). *Walking, Literature and English Culture: The Origins and Uses of Peripatetic in the Nineteenth Century*. Oxford: Clarendon.

Wheeler, Helen. (1988). *The Prelude: Books I and II*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan.

Wordsworth, William. (2010). "The Prelude", in *William Wordsworth*, Stephen Gill (Ed.), Oxford: Oxford University Press, pp. 301-516.

Wright, David. Ed. (1970). *Thomas de Quincey: Recollections of the Lakes and the Lake Poets*. London: Penguin.

https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/walk_1?q=walk_1
(01.04.2022)

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010

Bir Hattat Olarak Yeşilzade Mehmed Salih Efendi

Prof. Dr. Yunus BERKLİ*, Doç. Dr. Gülten GÜLTEPE**, Bayram ÇELİK***

Özet

Türk İslam geleneğinde hat sanatı Arap dünyasının güzel yazı çabalarının çok daha ötesine gidebilmiştir. Türk Hattatlar, Osmanlı devlet yönetimi ve halkın da teşvikleri ile bu sanat alanında oldukça başarılı eserler ortaya koymuşlardır. Osmanlı'nın son dönemine kadar devam etmiş olan bu süreç Cumhuriyetin ilanından sonra kesintiye uğramış olsa da Hamit Aytaç gibi bu sanata hayatını ve gönül vermiş hattatların üstün gayreti ile hat sanatımız, bugün çok değerli hattatlarla altın çağını yaşamaktadır. Tıpkı Aytaç gibi Anadolu'da da yöresel hattatların gayreti ile bu sanatın devam ettirildiği görülmektedir. Erzurumlu Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Erzurum'da yetişen hattatlardan ders alarak kendisini yetiştirmiş alim ve müderris bir şahsiyet olarak hat sanatının gelişmesine vesile olan hattatlardan birisidir.

Bu çalışma, yarım yüzyıla tekamül eden Cumhuriyetimizin bu erken döneminde kimler aracılığı ile geleneksel sanatlarımızın yürütüldüğü ve sanat eserlerin nasıl şekillendiğini ortaya koyma amacı ile yapılmıştır. Salih Efendi'ye ait olduğu tespit edilen ve halen Erzurum Vakıflar Bölge Müdürlüğü envanterinde kayıtlı celi talik hatla yazılmış beş adet hat levhanın sanat ve içerik açısından değerlendirmesi çalışmamızın ana çerçevesini oluşturmuştur.

Hat sanatına yapmış olduğu katkılar sayesinde saygınlık kazanmış olan önemli hattatların dışında, bu sanata emek vermiş ve adı duyulmamış pek çok kişiden bir tanesi olan Salih Efendi'nin sanatsal yönlerinin ortaya konulması kültür ve sanat mirasımızın doğru tespit edilmesine önemli katkı sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Hat, hattat, Geleneksel Sanatlar

Yeşilzade Mehmed Salih Efendi as a Calligraph

Abstract

Calligraphy in the Turkish-Islamic tradition has been much gone further than Arabic calligraphy efforts. Turkish Calligraphers produced successful works in this field of art with encouragements of the Ottoman state administration and people. Even if the interruption after the announcement of the Turkish Republic; this period, which continued until the last era of Ottoman Empire, our calligraphy art is to live its golden age with the highly efforts of masters like Hamit Aytaç who set his life and heart to this art. It is seen that the efforts of local calligraphers such as Aytaç continues in Anatolia. Yeşilzade Mehmed Salih Efendi from Erzurum is one of the graduates of the art of calligraphy as a scholar and mudarris (professor) who trained those who would take lessons from calligraphers who grew up in Erzurum.

This study was carried out with the aim of showing how our art was carried out and how the art was seen, with in its early period of the role of our Republic which equivalent to half a century. The local talik calligraphy file in the inventory of the Erzurum Foundations Regional Directorate, which was determined to belong to Salih Efendi and is still present, formed the main frame of our evaluation about the art and content of the five calligraphy plates.

* Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Eğitim Bölümü, yberkli@atauni.edu.tr

** Gülten GÜLTEPE, Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Eğitim Bölümü, gulten.gultepe@atauni.edu.tr

*** Erzurum Vakıflar Bölge Müdürlüğü, byrmcelik61@gmail.com

Presenting the artistic side of Salih Efendi, who is being one of unheard, made a great effort for this art, and gained respect with the contributions made for the art of calligraphy, will contribute importantly to the correct finding of the heritage of our culture and art.

Keywords: Calligraphy, Calligrapher, Traditional Arts.

Giriş:

“Allah Güzeldir, Güzeli Sever” düşüncesi ile ortaya çıkmış olan Hüsn-i Hat Türk İslam Sanatının önemli dallarından bir tanesidir. Arap yazısını estetik ölçülere bağlı kalıp güzel bir şekilde yazmak olan Hüsn-i Hat, Türklerin İslamiyet’i kabulü ile Türk kültür - sanatında yerini almış ve özellikle Osmanlı İmparatorluğu zamanında oldukça etkin ve yaygın bir sanat haline gelmiştir. Başta İstanbul olmak üzere Türk İslam Coğrafyasının hemen her yerinde varlığını hissettirmiş olan bu sanat kolu, çok önemli sanat eserlerinin ortaya konulmasına ve Türk Kültür Mirasının zenginleşmesine fazlasıyla katkı sağlamıştır. Aklam-ı Sitte diye adlandırılan ve sülüs, nesih, reyhani, muhakkak, rık’a ve tevki olarak adlandırılan altı adet yazı çeşidi geleneksel hat sanatımızın başlıca uygulama alanı olmuştur.¹

Bu sanat faaliyetlerinin en önemli motivasyon kaynağı ise İslamiyet’tir. Nitekim Müslüman hattatlar bu sanatı icra ederken Allah’ın ayetlerini ve Peygamberinin sünnetini yazdıklarının bilincinde idiler ve bunu birer ibadet yapıyormuşçasına uygulamaya koymuşlardır. Bu fikriyat destekleyen pek çok İslami öğreti mevcuttur. Hz. Muhammed’in “Kim besmeleyi en güzel yazarsa Cennete gider” “Yazı İlmin Yarısıdır” gibi hadisi şerifler bu sanatın sevilmesi ve büyük kitlelerce kabul görmesinde etkili olmuştur. Ayrıca Hz. Ali’nin güzel yazı yazmak ile ilgili pek çok özlü sözü mevcuttur. “Güzel yazı yazmak vazifenizdir. Çünkü güzel yazı rızk anahtarıdır. Güzel yazı yoksul için mal, zengin için cemal, hakim olan kişi için ise kemaldır. Güzel söz kalpleri avlar, güzel yazı ise gözlere parlaklık verir.”² Hz. Ali’ye ait olan ve Hüsn-i Hat ile ilgili söylemiş olduğu bu güzel sözler de Müslüman Hattatlar için referans kabul edilen öğretilerdir.

Fakat tüm bunların yanında hat sanatında ortaya konulmuş olan eserin içerdiği mesajdan ziyade yazı istifindeki ahenk ve insanların ruh dünyasında uyandırdığı etkinin daha önemli olarak kabul edilmesi bu sanat dalının Hendese-i Ruhaniye³, yani dünyevi araçlarla yapılmış olan uhrevi bir hendese (Matematik) olarak tanımlanmasına sebebiyet vermiştir.

Türk hattatlar Osmanlı saray hanedanının da teşvikleri ile bu sanat alanında oldukça başarılı eserler ortaya koymuşlardır. Özellikle klasik dönemle birlikte ve sonrasında ortaya konulmuş olan eserler birer şaheser niteliğinde olmasına rağmen süreç gelişerek devam etmiştir. Osmanlının son dönemine kadar devam etmiş olan bu süreç Cumhuriyetin ilan edildiği ilk yıllarda biraz olsun kesintiye uğramış olsa da Hamit Aytaç, Halim Özyazıcı, Hasan Çelebi⁴ gibi hattatlar bu sürecin kopmamasına ve Hat Sanatının gelişimine ve eser ortaya konulmasına vesile olmuşlardır. Tüm bu sanat faaliyetlerinin merkezi İstanbul olmuş ve sanatsal etkileşim buradan diğer bölgelere sirayet etmiştir.

¹ Berkli, Y. Tahtacıade Mustafa Fehim Efendi, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2016. s. 9

² Abdullah-ı Sayrafi, Hat İlim Kitabı, Çev: Mehmet Kanar. VGM. Yay. 2018, s.14

³ Berkli, Y. Tahtacıade Mustafa Fehim Efendi, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2016. s. 9

⁴ OKCU P. G. Geçmişten Günümüze Erzurumlu Hattatlar, Erzurum Atatürk Üniversitesi Geleneksel Türk El Sanatları Anasanat Dalı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, s. 90.

“Kur’an-ı Kerim Mekke’de indi, Mısır’da okundu, İstanbul’da yazıldı” ibaresi her ne kadar hat satında bir klişe haline gelmiş olsa da Anadolu’da pek çok kıymetli hattat İstanbul’da zirve yapmış olan hat sanatını almış ve bu sanatın icrası için yoğun çaba göstermişlerdir.

Bu doğrultuda Erzurum, gerek Osmanlı dönemi gerekse Cumhuriyet döneminde önemli hattatların yetiştiği ve çok kıymetli eserlerin ortaya konulduğu bir sanat merkezi haline gelmiştir. Nitekim hat sanatının en önemli figürlerinden 16. yy.da yaşamış Hattat Hafız Osman’ın hocası Derviş Ali’nin hocası Halid-i Erzurumlu’dur⁵. Yine birçok hattat yetiştirmiş olan Tahtacızâde Mustafa Fehim Efendi Erzurum’da yaşamış⁶ ve bu sanatın gelişmesine öncülük etmiştir. Tahtacızâde Mustafa Fehim Efendi’nin yetiştirmiş olduğu en önemli hattat Muhammed Asım Efendidir.

Erzurum’da yetişmiş ve hat sanatına büyük katkılar sağlamış olan pek çok hattattan bir tanesi olan Yeşilzade Mehmed Salih Efendi bir ilim adamı, siyasetçi ve öğretmen kimliğinin yanı sıra iyi de bir hattat olarak kabul edilmesine rağmen bu yönüne yeterince vurgu yapılmamıştır.

Yeşilzade Mehmed Salih Efendi’nin Hayatı

Hiz. Hüseyin’e ulaşan Pîr Hızriler soyundan gelme bir ailenin çocuğu olan Yeşilzade Mehmed Salih Efendi 20 Şevval 1274 yılında Erzurum’da doğmuştur.⁷ Babası Seyyid Mustafa Niyazi Efendi, annesi Hacer Hanım’dır ve Medine’den Erzurum’un İspir kazasına göç etmişlerdir. İlk eğitimini babasından alan Salih Efendi daha sonra mülkiye rüştiyesini bitirmiştir. 1290’da yılında hafızlığını tamamlamış ve ardından hat derslerine başlayarak 1305 yılında Şeyh Abdülğafur Mesrur Efendi’den sülüs, nesih ve ta’lik hatlarından icâzet almıştır.⁸ Bunlarla yetinmemiş ve pek çok alimden ders almış ve sohbetlerinde bulunmuştur. Sırasıyla Şeyhülulemâ Hacı Süleyman Efendi’nin yanında dinî ilimleri tahsil etmiş, Yazıcızâde Hacı Derviş Efendi’nin Mesnevî derslerine ve Hâşîzâde Şeyh Ali Rızâ’nın sohbetlerine katılmıştır. Dârülmualiminden mezun olarak öğretmen olan Salih Efendi 1298-1301 yıllarında dava vekilliği de yapmıştır.⁹

1302’de medrese imtihanlarına girerek askerlikten muafiyet kazanan Salih Efendi 1303’te Erzurum İbrâhim Paşa Mektebi’nde öğretmenliğe başlamıştır. 1307’de muallim-i evvel olarak Numûne-i Terakkî Mektebi’ne geçerek burada okul müdürü olmuştur. Aynı zamanda Erzurum merkezde bulunan Câferiye Camii’nde de hatiplik yapmakta olduğu bilinmektedir.¹⁰

1319’da yapılan son Osmanlı Meclis-i Meb’ûsanı seçiminde Bilecik’ten mebus seçilmiş olsa da kabul etmemiştir. Bir sonraki yıl Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne Erzurum’dan milletvekili seçilmiş ve 23 Nisan 1320’de Ankara’ya giderek ilk meclisin açılışına katılmıştır. 1 Haziran 1320’de “meclis reisi Mustafa Kemal” imzalı bir yetki yazısı ile Bursa’ya dönmüş ve burada Büyük Millet Meclisi adına Anadolu’nun batısındaki şehirlerinin temsilcisi olarak görev yapmıştır.¹¹

⁵ Berkli, Y. Tahtacızade Mustafa Fehim Efendi, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2016. s. 13

⁶ Berkli, age. s.29.

⁷ Revnakoğlu, S. C. Yeşil İmam Oğlu Salih, Tarih Coğrafya Dünyası Dergisi, C. 1, S. 2, s. 104.

⁸ Özalp, Ö. H. Erzurum’un Yüzleri, Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Atatürk Üniversitesi Yay. s.10

⁹ Özalp Ö. H. Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, İslam Ansiklopedisi,cilt 43, s. 498.

¹⁰ Özalp, Ö. H. Erzurum’un Yüzleri Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Atatürk Üniversitesi yay. s.11

¹¹ Özalp Ö. H. Yeşilzade Mehmet Salih Efendi, İslam Ansiklopedisi,cilt 43, s. 498

1. Dünya Savaşı'na kendi isteğiyle katılmış olan Salih Efendi iki yıl Kafkas cephesinde bulunmuştur. 16 Şubat 1916 Erzurum'un Ruslar'ın eline geçmesinden birkaç gün önce ailesiyle birlikte şehirden ayrıлып büyük zorluklarla İstanbul'a gitmiştir. İstanbul'da geçim sıkıntılarından dolayı Bursa'ya taşınmak zorunda kalmış ve burada fırıncılık ve zeytin ticareti yapmıştır. 1919'da Bursa'da Redd-i İlhak ve Müdâfaa-i Hukuk cemiyetlerinin kurulmasına ön ayak olmuş ve Bursa'nın on bir ilçesinde örgütlenerek sayısız eşkiyanın vatan hizmetine girmesine vesile olmuştur.

İstiklal Mücadelesi yıllarında değişik kuruluşlara aynı ve nakdî 23.000 altın vermiş olan Salih Efendi ayrıca kendi mülkü olan fırınında halkı İstiklal Mücadelesine çağırabilmek için bildiriler bastırarak dağıtmıştır.¹²

Batı Anadolu'da yer alan şehirlerde Büyük Millet Meclisi adına temsilcilik görevi yapan Salih Efendi Ekim 1920 yılında başlayan Konya isyanında Alâeddin tepesinde üç gün mahsur kalmıştır. Daha sonra iki günlük bir Konya valiliği ve kumandanlığını yapmış ve ardından Mudurnu ve Bolu isyanlarını bastırmakla görevlendirilmiştir.¹³

1921 yılında Teşkilât-ı Esâsiyye Kanunu'nun kabul edilmesi üzerine Kadı Râif Efendi ile beraber Erzurum Müdâfaa-i Hukuk Cemiyeti'ni Muhâfaza-i Mukaddesât Cemiyeti'ne dönüştürerek hilâfet ve saltanat makamıyla devlet şeklinin korunmasını esas alan bir propagandaya başlamıştır. Salih Efendinin mecliste yapılan bütçe görüşmelerinde Azerbaycan ve Hindistan'dan gönderilen yardım paralarının ne olduğu ile alakalı konuşması gerekçe gösterilerek kendisine meclisten on beş gün uzaklaştırılma cezası verilmiştir.

Meclis çalışmalarında muhalif milletvekilleri ile birlikte grup oluşturarak hilâfeti savunmuş olan Sâlih Efendi, 29 sayılı Şarkın Sesi gazetesini çıkarmıştır. Bu gazete aynı zamanda Ankara'da çıkmış olan ilk muhalif gazetedir.¹⁴ İlk meclisteki muhalif tavrından dolayı ikinci meclise alınmamış 2010 Salih Efendi, ticaret yapma amacı ile İstanbul'a yerleşmiştir.

1925 yılının Haziran ayında, örgütlü bir şekilde Mustafa Kemal Atatürk'ü öldürmek suretiyle hükümeti düşürmeyi amaçladığı öne sürülen Salih Efendi, İstiklâl Mahkemesi'nce tutuklanmış, yetmiş beş gün tutuklu bulunduktan sonra suçsuzluğu anlaşılmış ve serbest bırakılmıştır. Bu olaydan sonra İstanbul İmam-Hatip Okulunda ilm-i ferâiz ve akaid dersleri için Öğretmen olarak atanmıştır. Bu okul 1929'da kapatılınca Çemberlitaş Ortaokulu'nda tarih öğretmenliğine başlamıştır. 1931 yılında okuldaki öğrencilere e dinî propaganda yaptığı ileri



Resim 1) Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, (mücerret.com)

¹² Özalp, Ö. H. Erzurum'un Yüzleri Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Atatürk Üniversitesi yay. s.18

¹³ Özalp Ö. H. Yeşilzade Mehmet Salih Efendi, İslam Ansiklopedisi,cilt 43, s.499.

¹⁴ Özalp, age. s. 499

sürülerek emekliye sevk edilen Salih Efendi; 1934 yılında İran ve Afganistan Devletleri için Farsça alfabe hazırlamıştır. 1937 başlayan ve 1945 yılına kadar devam etmiş olan sekiz yıllık bir Kütüphaneleri Tasnif Komisyonu görevi esnasında Said Nursi'yi savunma amacı ile o dönemde iç işleri bakanlığı yapmakta olan Hilmi Uran'a gönderdiği mektup Said Nursi'ye olan gönül bağının da göstergesi olarak kabul edilebilir. 1945 yılında şeker hastalığından dolayı kangren olan bir bacağı kesilen Sâlih Efendi, Fatih Sofular'daki evinde 1954 yılının 4 Temmuzunda vefat etmiştir. Kabri Merkezefendi Mezarlığı'nda bulunmaktadır¹⁵.

Yeşilzade Mehmed Salih Efendi'nin Eserleri

Daha çok siyasi ve ilmi yönü ile ön plana çıkmış olan Yeşilzade Mehmed Salih Efendi hattat olarak çok fazla eser üretmemiş olsa da ortaya koymuş olduğu hat eserleri ile dikkate alınması gereken iyi bir hattat kimliğine sahiptir. Yapmış olduğumuz çalışmalar neticesinde Salih Efendiye ait yedi adet sanat eserine ulaşılmıştır. Bunlardan beş tanesi Vakıflar Genel Müdürlüğü envanterine kayıtlıdır. Geriye kalan iki eserinden bir tanesi Serhat Aslaner Koleksiyonunda, (Resim 7) diğerininse Hak Yol Dergisinin 1948 tarihli 39. sayısında basılıdır.¹⁶ (Resim 8) Ayrıca İstanbul Çemberlitaş'taki Karababa Tekkesinin duvarında hat levhasının olduğu ve yine İslamiyet Gazetesinin 13 Aralık 1948, 4 Nisan 1949 ve 9 Mayıs 1949 tarihli sayılarında Salih Efendiye ait hat levhaların yer aldığı kayıtlara geçmiştir.¹⁷

Vakıflar Genel Müdürlüğü envanterine kayıtlı olan beş adet eserden dört tanesi yine Vakıflar Genel Müdürlüğüne ait İstanbul'daki konservasyon atölyelerine gönderilerek burada kısmi restorasyon ve konservasyonları yaptırılmıştır. 1 Haziran 2018 tarihinde başlanmış olan konservasyon süreci yaklaşık olarak bir yıl sürmüştür. Erzurum Vakıflar Bölge Müdürlüğüne bağlı Çifte Minareli Medrese Vakıf Eserleri Müzesi Tarihi Eser Envanter defterinin VGM.ERZ.HL.69.01248, VGM.ERZ.HL.69.01063, VGM.ERZ.HL.69.01062, VGM.ERZ.HL.69.01061 ve VGM.ERZ.HL.69.01060 sıra numaralarında kayıtlı olan bu eserler atölye ortamında dikkatlice ele alınarak müzede sergilenebilecek hale getirilmişleridir. Burada yapılmış olan işlemlerin hemen hepsi tüm eserlerde aynı olmuştur. Çünkü eserlerin fiziki durumları birbirinden farklı değillerdi. Bu doğrultuda yapılmış olan restorasyon ve konservasyon çalışmaları uygulama olarak tüm eserlerde aynı olmuştur.

Bahsi geçen eserlerin ilk olarak fotoğrafları çekilmiş ve konservasyon süresince izlenecek yöntemler hakkında karar verilmiştir. Genel kondisyonu iyi olan eserin, ufak tefek yırtık, çiziklerinin olduğu tespit edilmiş ve aynı zamanda renklerinde atmalar olduğu gözlenmiştir.

Bu doğrultuda Restorasyon-konservasyon sürecine başlanmış ve ilk olarak çerçeve ve eserler ayrı ayrı onarılıp birleştirilebilme amacı ile çerçevesinden ayrılmıştır. Fırça, sünger yardımıyla ön ve arka yüzeyin kuru temizlikleri yapılmıştır. Eserlerin arka yüzeyinde mantara rastlandığı için arka mukavva mekanik işleme tabaka tabaka mantarın görüldüğü kata kadar eserden uzaklaştırılmıştır. Arka yüzeylerini dezenfekte etmek için %70 oranında alkol ve %30 oranında saf su karışımı sürülmüştür. Kuruduktan sonra %2 oranında metil selüloz sürülerek sağlamlaştırılmıştır. Eserlerin ıslak temizliği metil selüloz ile yapılmıştır.

Çerçevelerin mekanik temizlik sırasında ortaya çıkan böcek ve kurt deliklerine emrpeyne yöntemi ile ilaç şırınga edilerek hava almayacak şekilde torba içine konulmuş ve 3 gün bekletilerek ilacın etkisi arttırılmıştır. Bunun amacı çerçeve ve eserler üzerinde bir daha kurt

¹⁵ Özalp, Ö. H. Erzurum'un Yüzleri Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Atatürk Üniversitesi yay. s.46.

¹⁶ <https://ziftsanat.com/bir-levhanin-spekulatif-hikayesi/>

¹⁷ Özalp, Ö. H. Erzurum'un Yüzleri Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, Atatürk Üniversitesi yay. s.10

ve böceğin barınmasını ve tekrar eserlere zarar vermesini engellemektir. Daha sonraki süreçte eserin ahşap macunu ile kurt delikleri doldurulmaya başlanmıştır. Eserlerin çerçeve birleşme yeri raspalama yöntemi ile 4 parçaya ayrılmış ve daha sonra boncuk tutkal ile yapıştırılıp mengenede bekletilerek kurutulmuştur. Sonra da bu birleşme yerleri Bologna alçısı ile doldurulmuştur.

Eserlerde ve çerçevede akrilik boya ile rötuşlar yapılmıştır. Eserlerin son ölçüleri alınıp autocat çizimleri yapılan pleksiler ve asitsiz kartonlar cnc tezgahlarda kesilmiştir. Bu aşamaya geldikten sonra eserler bu iki malzeme arasına konularak yine asitsiz kartonlardan şeritler halinde hazırlanmış bariyerler (Eser renginde boyanan bariyeler, pleksi ile eser arasına konular ve eserin pleksiye değmesini engeller) kullanılarak birleştirilir. Asitsiz bantlarla çevrelendikten sonra son halinin fotoğrafı çekilmiş ve tyvek kumaş ile sarıldıktan sonra her eser için özel olarak hazırlanan ethafoam kaplı sandıklarda müzede sergilenecekleri güne kadar muhafaza altına alınmışlardır.

VGM.ERZ.HL.69.01063 Envanter numaralı eser

Erzurum ili, Merkez Lala Mustafa Paşa Camisine vakfedilmiş olan eser, aharlı kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile yazılmıştır. Kâğıdın orta kısmında üçgen kompozisyon formunda istif tekniği ile oluşturulmuş olan yazı kuşağında celi talik hat kullanılmıştır. Arapça bir metin olan yazı kuşağında, Allah onları arkalarından kuşatmıştır manasına gelen **والله من وراءهم محيط** (Vallahu Min veraihim Muhiid) yazılmaktadır. Hat sanatında yazı istifleri genelde aşağıdan yukarıya doğru oluşturulurken burada hattat Allah Lafzından dolayı üstten başlamış ve Allah Lafzını metnin en üst noktasına yerleştirmiştir. Allah lafzı metnin içerisinde nerede olursa olsun hattatlar tarafından en üst noktaya yerleştirilmektedir. Bu hat sanatında genel bir kuraldır. Bu nedenle hattat istifi oluştururken böyle bir uygulamaya başvurmuştur. Hat levhada metnin sol alt kısmına tarih düşülmüştür. Arap rakamları ile oluşturulmuş olan tarih kısmında Hicri 1333 tarihi yer almaktadır. Bu tarih Miladi olarak 1915 yılına tekamül etmektedir. Metnin sağ alt kısmında ise ketebe kısmı bulunmaktadır. Talik hatla yazılmış olan ketebe kısmında Salih Efendi kendisini “Erzurum Numune Mektebi Müdürü Yeşil İmamzade Mehmed Salih” olarak tanımlamıştır. Yazı kuşağının etrafına yine siyah is mürekkebi ile cedvel çekilerek içerisi aynı mürekkeple boyanmış ve nispeten genişçe bir bordür oluşturulmuştur. Ahşap çerçevenin iç kısmı altın yaldız renge boyanmış dışta kalan kısmı ise kahve renktedir. Eser Erzurum Çifte Minareli Medrese Vakıf Eserleri Müzesinin ZS11 numaralı seksiyonunda sergilenmektedir.

2010



Resim 2) VGM.ERZ.HL.69.01063 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

VGM.ERZ.HL.69.01062 Envanter numaralı eser

Erzurum ili, Merkez Lala Mustafa Paşa Camisine vakfedilmiş olan eser aharlı kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile yazılmıştır. Kağıdın orta kısmında düz ve tek satır halinde oluşturulmuş yazı kuşağında celi talik hat kullanılmıştır. Arapça bir metin olan yazı kuşağında **فداك ابي وامي يا رسول الله** (Fedake ebi ve emmi ya Rasul Allah) yazılmaktadır. Anam babam sana feda olsun ya Rasüallah anlamına gelen hat levhada metnin sol alt kısmında levhanın ketebe kısmı bulunmaktadır. Yine talik hatla yazılmış olan ketebe kısmında Salih Efendi kendisini "Erzurum Numune Mektebi Müdürü Yeşil İmamzade Mehmed Salih" olarak tanımlamıştır. Arap rakamları ile oluşturulmuş olan tarih kısmı metnin alt kısmında ikili bir düzenleme ile düşülmüştür. Hicri 1333 tarihli hat levha Miladi olarak 1915 yılına tekamül etmektedir. Yazı kuşağının etrafına yine siyah is mürekkebi ile cedvel çekilerek içerisi aynı mürekkeple boyanmış ve nispeten genişçe bir bordür oluşturulmuştur. Ahşap çerçevenin iç kısmı altın yaldız renge boyanmış dışta kalan kısmı ise kahve renktedir. Eser Erzurum Çifte Minareli Medrese Vakıf Eserleri Müzesinin ZS11 numaralı seksiyonunda sergilenmektedir.



Resim 3) VGM.ERZ.HL.69.01062 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

VGM.ERZ.HL.69.01061 Envanter Numaralı Eser

Erzurum ili, Merkez Lala Mustafa Paşa Camisine vakfedilmiş olan eser aharlı kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile yazılmıştır. Hat levhanın yazı kuşağında celi talik hat kullanılmıştır. Arapça bir metin olan yazı kuşağında, Allah bana yeter, o tektir anlamına gelen **حاسبى الله وحده** (Hasbiyeallahu Vahde) yazılmaktadır. Hat sanatında yazı istifleri genelde aşağıdan yukarıya doğru oluşturulurken burada hattat Allah Lafzından dolayı istif düzenini bozmuş ve Allah Lafzını metnin en üst noktasına yerleştirmiştir. Ayrıca metin içerisinde **ح** harfini bir defa yazmış olmasına rağmen iki defa kullanmıştır. Hat levhada metnin sol alt kısmına tarih düşülmüştür. Arap rakamları ile oluşturulmuş olan tarih kısmında Hicri 1330 tarihi yer almaktadır. Bu tarih Miladi olarak 1912 yılına tekamül etmektedir. Metnin sağ alt kısmında ise ketebe kısmı bulunmaktadır. Hat levhanın talik hatla yazılmış olan ketebe kısmında Salih Efendi kendisini “Erzurum Numune Mektebi Müdürü Yeşil İmamzade Mehmed Salih” olarak tanımlamıştır. Yazı kuşağının etrafına yine siyah is mürekkebi ile cedvel çekilerek içerisi aynı mürekkeple boyanmış ve nispeten genişçe bir bordür oluşturulmuştur. Ahşap çerçevenin iç kısmı altın yaldız renge boyanmış dışta kalan kısmı ise kahve renktedir. Eser Erzurum Çifte Minareli Medrese Vakıf Eserleri Müzesinin ZS11 numaralı seksiyonunda sergilenmektedir.

ERZURUM
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
2010



Resim 4) VGM.ERZ.HL.69.01061 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

VGM.ERZ.HL.69.01060 Envanter numaralı eser

Erzurum ili, Merkez Lala Mustafa Paşa Camisine vakfedilmiş olan eser Aharlı kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile yazılmıştır. Kağıdın orta kısmında düz ve tek satır halinde oluşturulmuş yazı kuşağında celi talik hat kullanılmıştır. Yazı kuşağında **من طال غفلته زال دولته** (Men tale gafletehu zale devletehu) yazılmaktadır. Yine celi talik metnin alt kısmında talik hatla Arapça metnin Osmanlıcası yazılmıştır. **دولتي يوق اولور غفلتي چوق اولانك** Gafleti çok olanın devleti yok olur anlamına gelen hat levhada metnin sağ alt kısmında levhanın ketebe kısmı bulunmaktadır. Talik hatla yazılmış olan ketebe kısmında Salih Efendi kendisini "Erzurum Merkez Mektebi Muallimi Yeşil İmamzade Mehmed Salih" olarak tanımlamıştır. Arap rakamları ile oluşturulmuş olan tarih kısmı metnin sağ alt kısmına düşülmüştür. Hicri 1330 tarihli hat levha Miladi olarak 1912 yılına tekamül etmektedir. Yazı kuşağının etrafına yine siyah is mürekkebi ile cedvel çekilerek içerisi aynı mürekkeple boyanmış ve nispeten genişçe bir bordür oluşturulmuştur. Ahşap çerçevenin iç kısmı altın yaldız renge boyanmış dışta kalan kısmı ise kahve renktedir. Eser Erzurum Çifte Minareli Medrese Vakıf Eserleri Müzesinin ZS11 numaralı seksiyonunda sergilenmekte olan eser Salih Efendinin siyasi kimliğinin bir sanatına yansıması olarak kabul edilebilir. Zira siyasi hayatında Mustafa Kemal Atatürk'e muhalif olan Salih Efendi, bu hat levhada siyasi bir mesaj verme çabasına girmiş ve devletlerinin yok olabileceği ihtimaline karşı halkı uyanık olmaya çağırmıştır..



Resim 5) VGM.ERZ.HL.69.01060 Envanter Numaralı Eser (VGM Arşivi)

VGM.ERZ.HL.69.01248 Envanter Numaralı Eser

Bayburt ili, Yakutiye Camisine vakfedilmiş olan eser aharlı kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile yazılmıştır. Kâğıdın orta kısmında düz ve tek satır halinde oluşturulmuş yazı kuşağında celi talik hat kullanılmıştır. Arapça bir metin olan yazı kuşağında Allah'ın nimetlerine (iyilik, ihsanlarına) hamdolsun manasına gelen **إلهاماً لله على حمد** (Elhamdülillahi ala na'maihi) yazılmaktadır. Arap rakamları ile oluşturulmuş olan tarih kısmı metnin sağ alt kısmına düşülmüştür. Hicri 1328 tarihli hat levha miladi olarak 1910 yılına tekamül etmektedir. Yazı kuşağının etrafına yine siyah is mürekkebi ile cedvel çekilerek içerisi aynı mürekkeple boyanmıştır. Ahşap çerçevenin iç kısmına cam tutucu olarak yine ahşap çıtalar çakılmıştır. Metnin sol alt kısmında levhanın ketebe kısmı bulunmaktadır. Yine talik hatla yazılmış olan ketebe kısmında Salih Efendi kendisini "Yeşil İmamzade Mehmed Salih el Erzurumi" olarak tanımlamıştır. Halen Bayburt Merkez Yakutiye Camiinde bulunan hat levha Erzurum Vakıflar Bölge Müdürlüğü tarafından miri mevzuat gereği üç ayda bir olacak şekilde kontrol edilmektedir.



VGM.ERZ.HL.69.01248 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Serhat ASLANER Koleksiyonunda Bulunan Eser

Salih Efendiye ait bu eser fiziki olarak tarafımızca görülmemiş olup dijital ortamda tespit edilebilmiştir. Bu nedenle hakkında verebileceğimiz bilgiler sınırlıdır. Hattat bu levhada diğer eserlerinde olduğu gibi celi talik hat kullanmıştır. Levhanın tek satırlık metin kısmında Arapça **حسبنا الله با وكفا** (Vekefa billahi hasiba) yazmaktadır. Hesap görücü olarak Allah yeter anlamına gelen hat levhada hattat, diğer eserlerinden farklı olarak üç adet tarih düşmüştür. Tarihlerden en solda olanı Hicri 1344, ortada olanı Hicri 1342 en sağda olanı ise Miladi 1926'dır. Salih Efendi eserin sol alt köşesine yazmış olduğu ketebe kısmında kendisini "Sabık Erzurum Mebusu Mehmed Salih" olarak tanıtmıştır. Siyah is mürekkebi ile aharlı kağıt üzerine yazılmış olan eserin kenarlarında yine siyah mürekkeple yapılmış genişçe bir bordür bulunmaktadır.



Resim 7) Serhat ASLANER koleksiyonunda bulunan eser.

Hak Yol Dergisinde Basılmış Olan Eser

Salih Efendi tarafından yazılmış olan bu eserin eski tarihli bir dergi olan Hak Yol dergisinde basılmış olması dolayısı ile siyah beyaz bir fotoğrafının elimize ulaşmasına sebebiyet vermektedir. Bu nedenle eserin renk, kağıt ve mürekkebi hakkında bilgi edinilememiştir. Fakat yazı karakteri ve sanatsal değeri diğer eserleri ile aynı özellikleri taşımaktadır. Celi talik hatla yazılmış eserde Salih Efendi diğer eserlerinde görülen kalın kenar bordürünü burada da kullanmıştır. Arapça yazı kuşağında "Başarıyı sağlayan Allah'tır" anlamına gelen **فيق التو ولي الله** (Allahu veliyyul Tefvik) ibaresi yer almaktadır. Nispeten istif tekniği kullanılmış olan eserin kenarlarında bulunan bitkisel karakterli süsleme unsurları diğer eserlerinde görülmeyen bir özelliktir. Eserin sağ alt köşesinde Hicri 1356, Miladi 1636 tarihleri düşülmüş, orta kısmında bulunan ketebe kısmında ise Mehmed Salih İbaresini almaktadır.



Resim 8) Hak Yol Dergisinde basılmış olan celi talik hat levha,

Sonuç

Hat sanatı tarihsel süreç içerisinde her ne kadar Arap alfabesi ile yazılmış olsa da İslam dininin evrensel oluşu bu alfabenin de evrensel bir değer kazanmasına ve tüm İslam aleminin ortak değeri olmuştur. Böylece geniş kitleler tarafından kabul gören bu yazı sanatı bir ibadetmişçesine saygı görmüş ve üzerinde titizlikle durulan ve her bir zerresi en ince ayrıntısına kadar hesaplanarak uygulamaya konulmuştur.

Özellikle Türk Hattatların öncülüğünde hat sanatı büyük bir sıçrayış yapmış ve uzun ve kapsamlı bir süreç yaşamıştır. Bu süreç içerisinde en önemli merkez İstanbul olması Anadolu'nun diğer bölgelerinde bu sanatın form ve seviyesini olumlu etkilemiş ve buradan aldıkları sanatsal gelişim ve yönelimleri Anadolu'da bulunan diğer hattatlar hem uygulamış hem de talebelerine öğretmiştir.

Özellikle Erzurum, bu sanatın köklü bir geçmişi ve uygulama alanı bulduğu önemli bir merkez olmuştur. Pek çok hattatın yetiştiği ve eserler ürettiği Erzurum'da hat sanatının tarihine geçmiş Halid-i Erzurumi, Mahmut bin Sinan, Şeyhul İslam Feyzullah Efendi, Muhammed Erzurumi, Tahtacızâde Mustafa Fehim Efendi, Ketencizde Mehmed Rüşdi Efendi vb. gibi sayısı 60'ı aşkın hattatın varlığı bilinmektedir. Yine Cumhuriyet Döneminde eserler üretmiş ve büyük çoğunluğu hayatta olan; benim de nesih ve sülüs hatta icazet almış olduğum hocam Hattat Halil İbrahim Alperen'in hocası Reis-ül Hattatin Hasan Çelebi, Şevket Özdem, Fuat Başar, Turan Sevgili, Nurullah Özdem, Ali Bedir, Ömer Faruk Özogul, Selma Kırkincioglu Akcan, Abdullah Güllüce, Abdullah Aydemir ve Yusuf Bilen gibi hattatlar bu sanatın hem uygulayıcısı hem de talebe yetiştiren birer öğreticileri konumundadırlar.¹⁸

¹⁸ Yunus Berkli, Tahtacızade Mustafa Fehim Efendi, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2016. s. 13

Tüm bunların yanı sıra Erzurum'da yaşamış ve hat sanatına emek vererek eser üreten pek çok insandan biri de Yeşil İmamzade Mehmed Salih Efendidir. Daha çok ilmi ve siyasi yönü ile tanınmış olan Salih Efendi kendi döneminde yaşamış olan hattatlardan sanat seviyesi olarak aşağı bir konumda değildir. Özellikle Yesarizede ile zirve yapmış olan talik hatta ortaya koyduğu eserleri sanat seviyesi açısından oldukça ileridir. Sülüs ve nesih alanlarında da icazeti olmasına rağmen eserlerinde daha çok talik hattı tercih etmiş ve ortaya koymuş olduğu eserlerini büyük bir manevi duygu içerisinde oluşturmuştur. Salih Efendi yakalamış olduğu estetik zarafetle insanların hem göz zevkine hitap etmiş, eserlerindeki derin mana ile de duygu ve düşünce dünyasına tesir etmeye çalışmıştır. Ayrıca siyasi kimliğinin de eserlerine yazdığı görülmektedir. Nitekim ortaya koyduğu eserlerinin bazılarının dönemin muhalif gazetelerinde yayımlandığı içerikleri ile de halkı uyarıcı mahiyette oldukları aşikardır.¹⁹ Anadolu'da yetişmiş pek çok sanat emekçisinden biri olan Salih Efendi Türk İslam Kültür Sanat Tarihinde yerini almıştır.

Kaynakça

Berkli, Y. (2016) **Erzurum'un Yüzleri, Tahtacızade Mustafa Fehim Efendi**, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum.

Okcu, P. G. (2011) **Geçmişten Günümüze Erzurumlu Hattatlar**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum.

Özalp Ö.H. **Yeşilzade Mehmet Salih Efendi**, İslam Ansiklopedisi, Cilt 43, S. 498-499.

Özalp Ö.H. (2015) **Erzurumun Yüzleri, Yeşilzade Mehmed Salih Efendi**, Atatürk üniversitesi Yay. Erzurum.

Özdem, N. S. (2004) **Hattat Şevket Erzurumî**, İlim, Fikir ve Kültür Dergisi Gülistan, S.45, İstanbul.

Revnakoğlu, C. (1959) **Yeşil İmam Oğlu Salih**, Tarih Coğrafya Dünyası Dergisi, C. 1, S. 2.

Sayrafi A. (2018) **Hat İlim Kitabı**, Çev: Mehmet Kanar, VGM Yayınları, Ankara.

<https://ziftsanat.com/bir-levhanin-spekulatif-hikayesi/>

Resim Listesi

Resim 1) Yeşilzade Mehmed Salih Efendi, (mücerret.com)

Resim 2) VGM.ERZ.HL.69.01063 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Resim 3) VGM.ERZ.HL.69.01062 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Resim 4) VGM.ERZ.HL.69.01061 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Resim 5) VGM.ERZ.HL.69.01060 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Resim 6) VGM.ERZ.HL.69.01248 Envanter Numaralı Eser, (VGM Arşivi)

Resim 7) Serrhat ASLANER koleksiyonunda bulunan eser. (ziftsanat.com)

Resim 8) Hak Yol Dergisinde basılmış olan celi talik hat levha, (ziftsanat.com)

¹⁹ Revnakoğlu, C. Yeşil İmam Oğlu Salih, Tarih Coğrafya Dünyası Dergisi, C. 1, S. 2, s.104