

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh458>

FRANZ TAESCHNER'İN MUHTELİF DEVİRLERDE ANADOLU'NUN YOLLARI VE CİHAN MÜNAKALATINA NAZARAN VAZİYETİ İSİMLİ ESERİ ÜZERİNE NOTLAR

Emrah ÇETİN*

Özet

Batılı bilim adamları arasında, XX. yüzyılın ilk yarısından itibaren İslam dünyası ve özellikle Türkiye üzerine çalışmış önemli yazarlardan birisi de ünlü Alman oryantalisti Franz Taeschner'dir. Taeschner'in çalışmaları arasında Anadolu coğrafyası ve bu bölgenin karayolu sistemi üzerine yapılmış değerli araştırmalar bulunmaktadır. Bunların içerisinde Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti adlı çalışması önemli bir yer tutmaktadır. Bu çalışmada, tarihi süreç içerisinde Anadolu'daki yol ağlarının durumu ve gelişimi açıklanmaktadır. Anadolu yollarının Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular ve Osmanlılar dönemlerindeki durumları ve geçirdikleri değişimlere yer verilmiştir. Türklerin Anadolu'ya yerleşmelerinin ardından bölgedeki yol sistemlerinde bazı değişiklikler yaşanmıştır. Selçuklular, yollar üzerinde kurdukları kervansaraylar ve aldıkları güvenlik tedbirleri ile sürekli ulaşımına açık güvenilir yollar oluşturdular. Osmanlılar ise büyük oranda kendilerine miras kalan yolları kullanmışlardır. Bu dönemde yollar daha çok sefer zamanlarında askerî sebeplerle inşa ve tamir edilmişti. Ancak XIX. yüzyıldan itibaren yeni yollar inşa edilmeye başlanmış ve Tanzimat'ın ardından karayolu yapımı konusunda yeni bir döneme girilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Anadolu, Karayolu, Osmanlı, Roma, Selçuklu.*

* Yrd. Doç. Dr., Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

Notes On The Franz Taeschner's Work That Anatolian Roads in Different Periods and Its Status When Compared to The World Transportation

Abstract

Among the western scholars, Franz Taeschner, the German orientalist, is one of the famous authors who had studied on Islamic World, especially on Turkey, from the first half of the 20th century. There are valuable researches among the Taeschner's studies which are about the Anatolian geography and road system of this region. Among these studies Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti plays an important role. This study describes the status and development of the road network in the historical process. The status and past changes of the Anatolian roads during the Roman, Byzantium, Seljuk and Ottoman periods are also included in this study. After the settlement of Turks in Anatolia there have been some changes in the way systems in this region. The Seljuks built roads which are continuously accessible and safe by establishing caravanserais on them and taking security precautions. The Ottomans used the roads they inherited to a large extent. In this period, the construction and repair of roads were generally done because of military reasons during war times. However, the 19th century onwards, new roads were built and broken into a new era in the construction of the roads after the Tanzimat period.

Key words: *Anatolian, Road, Ottoman, Roman, Seljuk.*

Giriş

Franz Taeschner, Türkiye'de özellikle Ahî Teşkilatı ve Fütüvvet üzerine yaptığı araştırmalar ile tanınmıştı. Ancak onun İslam dünyası, Ortaçağ'da İran, Osmanlı kaynakları ve Türk kültürü üzerine yapılmış çok değerli çalışmaları da bulunmaktadır. Anadolu coğrafyası ve bu bölgenin yol sistemi üzerine de çalışmalar yapmıştır. *Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen*¹ adlı çalışması bu konuda yapılmış en önemli araştırmalardan birisidir. Bu makalemizde ise Taeschner'in 1926 yılında yayımlanan çalışmalarından biri olan *Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti* üzerinde durulacaktır.

¹ Franz Taeschner, *Das Anatolische Wegenetz nach Osmanischen Quellen*, C. XXII, Mayer&Müler GmbH, Leipzig 1924. Yazar, 2 yıl sonra bu eserine yeni bir cilt daha ekleyerek yeniden yayımlaştır. Bkz. Franz Taeschner, *Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen*, C. XXIII, Mayer& Müler G.m.b.h., Leipzig 1926. Bu önemli eserin Türkçe'ye çevirisi ise oldukça geç yapılmıştır. 2010 yılında çevirisi yapılarak yayımlanan eser için bkz: Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, C. I-II, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010.

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına
Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

Taeschner'in bu değerli çalışmasından bahsetmeden, öncelikle onun yaşam öyküsünü genel çizgileriyle aktarmaya çalışacağız. Bu durumun onun görüşlerini kavramamızda yararlı olacağı düşüncesindeyiz.

Prof. Dr. Franz Taeschner, 8 Eylül 1888'de, Almanya'da Reichenhail'da (Bavyera) doğmuş, Berlin'de büyümüş, liseyi bitirdikten sonra, 1908 yılında sırasıyla, Bonn, München, Erlangen ve Kiel Üniversitelerinde Doğu dilleri, kültürü ve tarihi üzerine eğitim almıştır. 1912 yılında Kiel Üniversitesi'nde doktorasını yapmış ve ardından Hamburg Üniversitesi Şarkiyat semineri asistanlığına tayin edilmişti. Birinci Dünya Savaşı sırasında askere alınmış, önce Bükreş, daha sonra da Filistin cephelerinde Türk ordusu ile birlikte savaşmış, Türkçe tercümanlık yapmış, Mısır'da İngilizler'e esir düşmüştü. 1918-1919 yılları arasında Almanya'ya dönmeden önce İngiliz esaretinde kalmıştı². Savaştan sonra 1919 yılında Almanya'ya dönmüş, 1929'da Münster Üniversitesi'nde profesörlüğe tayin olmuştu. Bundan sonraki hayatı da, Türkiye ve Ortadoğu'nun dili, kültürü ve tarihi üzerinde yaptığı çalışmalarla geçmişti. Emekliliğinden bir yıl önce İstanbul Üniversitesi tarafından misafir profesör olarak Edebiyat Fakültesi Yeniçağ Tarihi Kürsüsü'ne davet edilen Franz Taeschner, 6 ay burada bulunmuş ve dersler vermişti³.

Hayatının son zamanlarına kadar akademik çalışmalarına devam eden ve sürekli yeni eserler üretmeyi başarabilen Franz Taeschner, 11 Kasım 1967 tarihinde Almanya'nın Münster şehrinde 79 yaşında iken vefat etmiş ve naaşı Kipfenberg'te Altmühl mezarlığına defnedilmişti⁴. Hayat hikayesinin ancak kısa hatlarını aktarmakla yetinmek zorunda kaldığımız Taeschner'in kaleme aldığı eserlerden bazıları şunlardı: *Der Anatolische Dichter Nâsirî (Um 1300) Und Sein Futuvvetnâme*, *Das Futuvvetnâme des Persischen Dichters Hâtîfi*, *Zünfte und Bruderschaften Im Islam*, *Gülschehris Mesnevi auf Achî Evran den Heiligen von Kirschehir und Patron der Türkischen Zünfte*, *Das Futuvvetkapitel in Gülschehris Altosmanischer Bearbeitung von 'Attâr's Mantıq ut-tayr*, *Tarihçe-i Coğrafya der Temeddün-i İslâmî*, *Gihânnümâ*, *Die Altosmanische Chronik des Mevlânâ Mehemed Neschrî*, *Alt-Stambuler Hof und Volksleben*, *Ein Altosmanischer Bericht Über Das Vorosmanische Konstantinopel*. Ayrıca Anadolu coğrafyası ve bu bölgenin yol sistemi üzerine yazılmış önemli

² Mehmet Önder, "Franz Taeschner (8.9.1888-11.11.1967)", *Türk Kültürü*, S. 64, Ankara 1968, s. 261-262.

³ Zehra Göçer, *Franz Taeschner'in Hayatı ve Eserleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2006, s. 4-5.

⁴ Zehra Göçer, *Franz Taeschner'in Hayatı ve Eserleri*, s. 9.

çalışmaları da bulunmaktadır. Bunlardan başlıcaları ise: *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı* adlı eseri, *Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti* adlı makalesi ve *Türkiye'nin Bir Tarihi Haritası Plâni* adlı tebliği idi.

Çeşitli Dönemlerde Anadolu Yollarının Dünya Ulaşımına Kıyasla Durumu

Ulaşım; insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket etmesini anlatan, fakat yaşadığımız küreselleşme çağında artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan ve bölgeler arasındaki ilişkilerin oluşmasını sağlayan önemli bir araçtır⁵. Yol ise; toplumlar arasında iletişimi sağlayan, insanların ve ihtiyaç maddelerinin bir yerden başka bir yere taşınmasında kullanılan, nakil araçlarının hareketlerine uygun yüzeyli ve dönemin imkânlarına göre değişen malzemelerle yapılmış arazi şerididir⁶. İnsanlar ilk zamanlar hayvanların geçtiği ve doğal şartlarla oluşan yolları kullanıyorlardı. Hayvan izleriyle oluşan ve dilimizde *keçi yolu* olarak adlandırılan yolların zamanla kullanımının artmasıyla bunların *patika* adı verilen yaya yollarına dönüştüğü görülmektedir⁷. İnsanlığın tarih sahnesine çıkışından beri yollar ekonomik, sosyal ve askeri açıdan her zaman büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticaret mallarının ve orduların nakli, haberleşme ve toplumlar arası iletişim hep yollar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle bütün siyasi yapılar yolların oluşturulması ve açık kalması için büyük çabalar harcamışlardır⁸.

Yolun insanoğlunun gelişmesinde önemli bir rolü vardır. Bilgi ve teknik kapasitesini yükselten toplumların bununla paralel olarak yol sistemlerini de geliştirdikleri görülmüştür. Bir diğer taraftan bakıldığında ise yol sistemi gelişmiş toplumların iktisadi, siyasi ve askeri açılardan geliştikleri, medeniyetlerini sağlam temellere oturttukları söylenebilir. Gelişmiş en eski yol sistemlerinin en eski medeniyetlerde bulunması da bu fikri desteklemektedir.

⁵ Erol Tümertekin-Nazmiye Özgüç, *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1999, s. 543.

⁶ Cevat R. Gürsoy, "Türkiye'nin Tabii Yolları", *Türk Coğrafya Dergisi*, 26. Sayı, İstanbul, 1974, s. 24.

⁷ Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2053, İstanbul, 1976, s. 275.

⁸ Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2002, s. 19.

Ayrıca öteden beri yollar toplumların gelişmişlik seviyesini gösteren bir ölçü olarak kabul edilmiştir⁹.

Köyler ve şehirler gibi yollar da insanoğlunun meydana getirdiği bir eserdir. Dolayısıyla dünyanın dört bir yanında oluşturulan yollar insanlık tarihinden izler taşır. Ulaşım ile yerleşim yerleri arasında sıkı bir ilişki vardır. Yalnızca kırsal yerleşimlerden ibaret olan bir bölgede yollar basit olduğu gibi gidiş geliş de azdır, fakat büyük şehirlerin bulunduğu yerlerde yollar büyük tesisler halini alır ve gidiş geliş de çoğalır¹⁰.

Osmanlılarda şehirlerin kuruluşu ve gelişimi birtakım sosyal tesislerin inşası ile yakından ilgilidir. Şehirlerde oluşturulan imaretler, toplumun her kesiminden kimselerin buralara göç etmesine ve dolayısıyla şehrin gelişimine büyük katkı sağlıyordu. Aynı zamanda bir şehrin cazibe merkezi haline gelmesi ve dolayısıyla gelişebilmesi için cami, tekke, türbe, zaviye, han, hamam, hastane, çarşı, fırın, boyahane, suyolları, kanalizasyon gibi yapılara sahip olması gerekiyordu¹¹. Tüm bunların yanı sıra şehrin gelişimindeki en önemli unsurlardan birisi de yollar idi. Yol; şehrin başkentle ve diğer yerleşim birimleriyle ilişkisini sağlayan en önemli araçtı. Şehrin güvenliğinin temin edilmesi, ticaretin geliştirilmesi ve ulaşımın sağlanması açısından yol hayati öneme sahipti. Osmanlı şehirlerinden ticaret yolları üzerinde, pazar yerleri ile iskelelere yakın yerlerde kurulanlarının büyük gelişim gösterdiği görülmüştü¹². Osmanlı İmparatorluğu'nda bütün iktisadî faaliyetin, yolların geçtiği yerler ile bu yolların bulunduğu liman ve şehirlerde toplandığı söylenebilir¹³.

Bir şehrin oluşmasında ya da gelişmesindeki en önemli etkenlerden birisi etrafındaki kırsal alanla kurduğu ilişkidir. Bir bölgede büyük ve gelişmiş şehirlerin oluşabilmesi için kırsal alanla şehir arasında bir dengenin olması, başka bir ifadeyle kırsal alandaki tarımsal üretimin şehirdeki nüfusu besleyebilecek düzeyde olması gereklidir. Tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da en büyük problemlerden biri, şehirleri besleyebilmek için

⁹ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, s. 1-2.

¹⁰ H. Sadi Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, 3-4. Sayı, Ankara, İlkTeşrin 1943, s. 352-353.

¹¹ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", *Osmanlı Araştırmaları*, 2. Sayı, İstanbul, 1981, s. 1-4.

¹² A.g.m. s. 5-6.

¹³ Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yayınları, Ankara, 1991, s. 146.

gerekli olan tahıl, et, meyve, yakıt gibi tüketim maddelerinin karşılanmasıydı¹⁴. Ayrıca şehirde üretilen malların da kırsal alanlara ulaştırılması gerekiyordu. Hiç kuşkusuz bu iletişimi sağlayacak en önemli araç ise yol idi.

Anadolu yollarının altın çağı Persler zamanında İmparator Darius'un yaptırdığı *Kral Yolu* ile başlamıştı. Sardes'ten Pers İmparatorluğu'nun başkenti Sus'a kadar uzanan *Kral Yolu* Anadolu yollarının belkemiğini oluşturmakta ve çevresindeki iktisadi merkezleri Ege kıyısındaki önemli limanlara bağlamakta idi¹⁵. Salihli civarındaki Sardes'ten başlayan yol Afyon-Sivrihisar-Ankara-Tokat-Malatya-Diyarbakır güzergâhını takip ederek Sus'a ulaşıyordu. 2600 kilometre uzunluktaki bu yol, üzerindeki emniyet tertibatı ve menzil yerlerinin çokluğu sayesinde önem kazanmıştı¹⁶.

Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu yarımadasında bulunan yollar üç ana yönde geliyordu. Bunlar; Güney, Kuzey ve Merkez yolları idi. Roma ve Bizans dönemi yolları arasındaki en önemli değişiklik Roma yollarının başlangıç merkezi olan Efes'in yerini Bizans döneminde önce İzmit'in, sonra da İstanbul'un almasıydı. Romalıların Güney yolu Efes-Manisa-Konya-Pozantı-Tarsus-Antakya doğrultusunda ilerlerken Bizans döneminde Güney yolu Üsküdar'dan başlayarak İzmit'ten geçiyor ve Konya'ya ulaşıyordu. Osmanlılar döneminde Anadolu Sağ Kol Güzergâhını oluşturan bu yol Hac Yolu adını almıştı. Sardes'ten başlayan Merkez Yolu Konya'da Güney Yolu ile birleşiyor, buradan ayrılan yol Ankara-Sivas-Malatya güzergâhını takip ediyordu. Malatya üzerinden Musul'a bağlanan bu yol, Anadolu'dan geçen ticaret yollarının en önemlisi sayılıyordu. Romalıların Kuzey Yolu ise İzmit'ten başlıyordu. İzmit-Amasya-Gümüşhane yolunu takip ederek Ermenistan'ın başkenti Erivan'a kadar uzanıyordu¹⁷. Osmanlıların, Roma ve Bizans dönemlerinde Güney-Kuzey-Merkez güzergâhları olarak üç ana bölüme ayrılan Anadolu yollarını kendi dönemlerinde Sağ-Orta-Sol Kol Güzergâhları olarak devam ettirdikleri görülmekteydi.

Anadolu'da karayolu ağının gelişim dönemlerinden birisi de Selçuklular devri idi. Bu dönemde İstanbul'dan Konya'ya uzanan karayolu burada iki ayrı kola ayrılıyordu. Bunlardan birisi Toroslar'da Gülek Boğazı'nı aşarak Tarsus,

¹⁴ Ümit Ekin, a.g.t. s. 12-13.

¹⁵ Nazım Berksan, *Yol Davamız Nerede*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s. 3-4. Ramsay, Kral Yolu'nun takip ettiği güzergâhı ayrıntılarıyla aktarmaktadır. Bkz. W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, s. 26-35.

¹⁶ H. Sadi Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemi", s. 354.

¹⁷ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, s. 14-15.

Payas ve Antakya'ya uzanan yoldu. Diğer yol ise Kayseri-Sivas-Erzincan güzergâhını takip ederek Erzurum'a kadar uzanıyordu. Selçuklular yollar üzerinde kurdukları hanlar ve kervansaraylar ile bu yolları birer ticaret yolu haline getirmiş, yolların uğradığı şehirler de Anadolu'nun önemli ticaret merkezleri haline gelmişti. Bu devirde yolların yalnızca doğu-batı yönünde değil aynı zamanda güney-kuzey yönünde de geliştiği görülüyordu. Elbistan'dan başlayarak Kayseri-Sivas-Tokat-Sinop-Samsun güzergâhını izleyen güney-kuzey yolu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlıyordu¹⁸.

Anadolu'nun kuzeybatısında bir uç beyliği olarak kurulan Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın sonlarında en geniş sınırlarına ulaşmıştı. Bu büyük İmparatorluğun karayolu kültürü (yol açma-inşa-bakım-konak yeri kurma-kervanları koruma), bütün XV-XVIII. yüzyıllar boyunca çağdaşı olan diğer devletlerden daha gelişmiş bulunuyordu¹⁹. Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü Osmanlılara kendilerinden önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kalmıştı. Özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı²⁰.

Oldukça geniş bir coğrafyaya yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nda yol şebekesi, Rumeli ve Anadolu yol şebekesi olmak üzere iki ayrı bölümde incelenir²¹. Ancak konumuz gereği burada yalnızca Anadolu yol açısından bahsedeceğiz. Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'u, Anadolu ve Anadolu üzerinden Kafkasya, İran, Irak, Suriye, Kutsal Topraklar ve Mısır'a bağlayan üç ana yol vardı. Bu yollarda yine *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu.

¹⁸ Osman Turan, "Selçuk Kervansarayları", *Belleten*, 10. Cilt, 39. Sayı, Ankara, Temmuz 1946, s. 474-475.

¹⁹ M. Kemal Özerin, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul-Şam Yolu", *Karayolları Bülteni*, 242. Sayı, Mayıs 1970, s. 34. Özerin, bu çalışmasında İstanbul-Şam karayolunun XVII. Yüzyılın ikinci yarısındaki tarihî konak yerlerini ve bunlar arasındaki uzaklıkları saat ölçüsüyle vermektedir.

²⁰ Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu'da inşa edilen yollar için bkz. W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, s. 54-86.

²¹ Fatih Müderrisoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyesi", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 10. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 376.

Osmanlılar döneminde *Anadolu Sağ Kol Güzergâhi*²²; İstanbul'dan başlayarak İzmit, İznik, Yenişehir, Bozöyük, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrev Paşa Hanı, Ilgın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya²³, Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye uzanmaktaydı. Anadolu Sağ Yolu, askeri ve ticari amaçlarla en sık kullanılan yol olup Anadolu'nun en işlek yol güzergâhı idi. Bu yol Balkanlar, İstanbul ve Anadolu'dan hac vazifesi için Kutsal Topraklara ulaşım yolu olarak da kullanıldığından bu yola "Hac Yolu" adı verilmişti²⁴.

*Orta Kol Güzergâhi*²⁵, İstanbul, Gebze, İzmit, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır²⁶, Nusaybin, Musul, Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya ulaşan yoldu.

*Sol Kol Güzergâhi*²⁷, Merzifon'a kadar *Orta Kol Güzergâhi*'ni takip etmekte, oradan da Ladik, Niksar²⁸, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Aşkale, Erzurum²⁹, Kars yolu ile Tebriz'e kadar gitmekte idi³⁰.

²² Halaçoğlu, Anadolu Sağ Kol Güzergâhını, bu yol üzerinde bulunan menzilleri ve bunların birbirlerine olan uzaklıklarını ayrıntılı bir biçimde vermektedir. Bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002, s. 52-69; Cemal Çetin, menzilhaneler üzerine yaptığı çalışmasında Anadolu Sağ Kol Güzergâhında bulunan menzilhaneleri ve bunların Üsküdar'a uzaklıklarını vermektedir. Bkz. Cemal Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2009, s. 65-95.

²³ Taeschner, Hac Yolu olarak da adlandırılan Anadolu Sağ Kol Güzergâhının Üsküdar'dan başlayarak Antakya'ya kadar uzanan bölümünü bazı ufak değişikliklerle aynen aktarmaktadır. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, I. Cilt, s. 151-193.

²⁴ Her yıl İstanbul'dan Mekke'ye karayolu ile gönderilen Surre Alayları da bu yolu takip ediyordu. Bu konuda Münir Atalar tarafından kaleme alınan değerli bir çalışma için bkz. Münir Atalar, "Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı (KaraYolu, 1253/1837)", *OTAM Dergisi*, 4. Sayı, s. 43-90; Hac Yolu hakkında bilgi için bkz. Rüya Kılıç, "Osmanlı Devleti'nde Hac ve Hac Yolları", *Tarih Çevresi*, 18. Sayı, Eylül-Ekim 1995, s. 34-48.

²⁵ Halaçoğlu'nun verdiği Orta Kol Güzergâhi için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 69-86; Cemal Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, s. 96-119.

²⁶ Taeschner Anadolu Orta Kol Güzergâhının Sivas'tan Diyarbakır'a kadar olan bölümünün Sivas'tan kuzey kervan yolunun uzantısı olarak güneydoğu yönünde Diyarbakır'a uzanarak burada Musul ve Bağdat yolu ile birleştiğini kaydetmektedir. Sivas-Diyarbakır arasındaki yol için ise Malatya ve Divriği güzergâhları olmak üzere iki ayrı alternatif yol olduğunu aktarmaktadır. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, II. Cilt, s. 31-36.

²⁷ Halaçoğlu'nun verdiği Sol Kol Güzergâhi için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 86-94; Cemal Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, s. 120-149.

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

Anadolu'da Sağ-Orta ve Sol Kol Güzergâhı yolları dışında önemli bir yol daha vardı. Bu yol, Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakale-Susırlığı-Manisa-İzmir-Urla güzergâhını takip ederek Çeşme'ye kadar uzanıyordu³¹. Bu yol XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstermiş ve önemli bir ticaret yolu haline gelmişti³².

Tarihi süreç içerisinde Anadolu yolları hakkında vermeye çalıştığımız bu bilgilerden sonra Taeschner'in konuya dair değerlendirmelerine geçeceğiz.

Franz Taeschner'in, bu çalışmada değerlendireceğimiz *Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti* adlı makalesi ilk defa 1926 yılında *Peterman Coğrafya Mecmuası (Petermans Geographie Mittellungen)* defter 9-10'da yayımlanmıştır.

Eser, ilk kez 1926 yılında Peterman Coğrafya Mecmuası'nda basılmış olup, Haziran 1926'da Hamit Sadi tarafından çevrilmiş ve Osmanlıca olarak *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*'nda yayımlanmıştır. Bir yıl sonra da Milli Matbaa'da basılmıştır³³. *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 5. Cilt Sayı 1-2'de yayımlanmış olan çalışma 13 sayfadan (s. 96-108) oluşmaktadır.

Osmanlı Devleti üzerine birçok araştırması bulunan Franz Taeschner bu çalışmasında, Anadolu'nun dünya ulaşımdaki önemi, Roma-Bizans-Selçuklu-Osmanlı dönemlerinde Anadolu'nun yolları, bölgedeki siyasi çekişmelerin ve değişimlerin ulaşım üzerindeki etkileri, Selçuklular ve Osmanlıların yollar üzerinde inşâ ettikleri hanlar, kervansaraylar, kuyular, çeşmeler vb. eserler hakkında bilgiler vermektedir.

Anadolu'nun, Orta Avrupa ile Güney Asya arasında bir köprü vazifesi gördüğünü belirten yazar, bu yarımadanın dünya ulaşımı açısından daima

²⁸ Taeschner bu yolun Niksar'a kadar olan bölümünü İzmit-Sapanca-Bolu-Tosya-Amasya-Tokat-Niksar güzergâhı olarak kaydetmektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, I. Cilt, s. 226-256.

²⁹ Taeschner Anadolu Sol Kol Güzergâhının Niksar-Erzurum kısmını, Niksar-Erzincan-Karahisar-Kelkit-Aşkale-Erzurum yolu olarak vermektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, II. Cilt, s. 21-31.

³⁰ Fatih Müderrisoğlu, a.g.m., s. 377-378.

³¹ İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan)*, 15. Sayıdan Ayırbaşım, İstanbul, 1997, s. 242; Taeschner, bu yolun Üsküdar-Bursa arası güzergâhını vermektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, s. 121-126.

³² Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, II. Cilt, s. 63.

³³ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamit Sadi, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, C. 5, S. 1-2, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul, 1927, s. 96-108.

önemli olduğunu vurgulamaktadır. Aynı zamanda bir yarımada olan Anadolu'nun coğrafi özelliklerinin ulaşım açısından ortaya çıkardığı sorunlara da değinmektedir.

Küçük Asya yarımadası olarak adlandırılan Anadolu, ulaşım açısından dünyanın önemli merkezlerinden birisidir. Yarımada olarak diğer komşu yarımadalar gibi ulaşımına pek müsait değildir. İtalya'da asıl yarımada üzerindeki limanlar genellikle önemli olmayıp, özellikle Cenova ve Venedik gibi yarımadanın karaya bitiştirği yerlerde bulunan limanlar Avrupa'nın iç taraflarına açılan kapılardır. Anadolu'nun da iki ayrı bölgesinde bulunan limanlar Asya için aynı önemi taşımaktaydı. Her devirde yolcu ve eşya nakliyatı tercihen Anadolu'nun etrafından dolaşan deniz yolundan Trabzon ve Payas'a (İskenderun) gelir, sonra bu limanlardan kara yoluyla İran'a, el-Cezire üzerinden Hindistan'a giderdi. Aynı zamanda, Asya'nın güneybatısından güneydoğu Avrupa'ya doğru uzanmış olan Anadolu, Balkan yarımadasıyla beraber Avrupa ile Asya arasında bir nakliyatı celp eden bir köprü vaziyetinde idi. Ancak Anadolu'nun iç taraflarında nakliyatı engelleyen steplerin uzanması ve bu stepleri ulaşım engel olan dağların çevrelemesi bu köprüden pek az istifade edilmesine sebep olmuştur. Orta Avrupa'dan Balkanlar yoluyla İstanbul'a doğru oldukça işlek bir ulaşım hiçbir zaman Avrupa tarafındaki önemi elde edememiştir. Çünkü İstanbul'dan Trabzon ve Payas'a (İskenderun) giden deniz yolu Anadolu üzerinden geçen kara yoluna tercih olunmuştur³⁴.

Anadolu'nun ulaşım açısından gayr-i müsait vaziyetlerinden birisi de, Anadolu'nun kapıları önünde ulaşım açısından son derece müsait bir merkezin, yani İstanbul'un bulunmasıdır. Bu şehir geçmişte Anadolu ile Balkan yarımadasının merkezi olduğu gibi gelecekte de bu vazifeyi görecektir. Bu sebeple Anadolu'nun iktisadî bir merkezi, içeride olmayıp dışarıda bulunduğundan burada diğer yarımadalarda olduğu gibi herhangi bir memleketi aşarak başkente gitmek mecburiyeti yoktu. Fakat son zamanlarda merkez hükümetin İç Anadolu'ya, Ankara'ya nakli dolayısıyla durum değişmiştir³⁵.

Taeschner, eski çağlarda ulaşım açısından Anadolu'da önemli olan bazı şehirlere de değinmektedir. Birer liman şehri olan İzmir, Efes ve Milet şehirlerinin Anadolu'nun içlerine açılan kapılar olduğunu belirtmektedir. Ancak,

³⁴ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 96.

³⁵ Taeschner, Ankara'nın başkent olmasından sonra Anadolu'nun iç kesimlerinde, özellikle başkente ulaşan yolların gelişeceğini öngörmüştür. Kısa süre sonra Ankara'nın ulaşım açısından bir merkez olması yazarın öngörülerinde haklı olduğunu göstermiştir.

bu şehirler arasında yalnızca İzmir'in önemini koruyabildiğini yazmıştır. Ayrıca Anadolu'yu boylu boyuna kat eden meşhur İran Hükümdar Caddesi'nden ve bu yolun güzergahından da bahsetmektedir.

Anadolu'nun dünya ulaşımını celp eden yegane sahilleri Adalar Denizi'ne kıyısı olan Batı sahilleridir. Burada İç Anadolu'ya kadar uzanan ve aralarında geniş vadiler oluşturan sahil hattına dikey olarak uzanan sıradağlar nakliyata uygun körfezler oluşturmuşlardır. Bu kısımda eski çağlarda, üç önemli liman; yani İzmir, Efesus, Milet şehirleri bulunup bunların ortaya çıkmaları yarımada üzerindeki iç bölgelerin sayesinde idi. Burada, iç kesimlerin sahile en yakın bir noktasında bulunan "Sardes"³⁶ şehrinde eskiden pek büyük bir şöhreti olan İran Hükümdar Caddesi son buluyordu.

Hakikaten büyük bir önemi olan bu büyük yol, Geldanistan³⁷ ve Sus³⁸ ülkesiyle İran İmparatorluğu'nun merkezî ülkelerini Adalar Denizi limanlarına bağlıyordu. Aynı şekilde Anadolu'yu Adalar Denizi sahilinden itibaren Doğu-Batı yönünde kat eden büyük bir cadde sonraki devirlerde, İstanbul'un teşkiline kadar Anadolu yollarının bel kemiği olmuştur.

Bu caddenin güzergahı her zaman aynı olmamıştır. Bir zamanlar eski İran Hükümdar Caddesi Anadolu'yu Tuz Çölü'nün ve bozkırların kuzeyinde geniş bir kavis çizerek kat edip Toros Dağları arasından el-Cezîre'ye³⁹ dahil olurdu. Sonraları Romalılar zamanında bu cadde Tuz Çölü'nün güney kısmından geçiyor ve meşhur Toros ve Amanos geçitlerini (Pylae Ciliciae, Pylae Syriae) kat ederek Kuzey Suriye'ye ve oradan Yakın Doğu'nun diğer kısımlarına gidiyordu. Yakın Doğu'nun iç bölgelerine ait olan bu ulaşımı gerçekleştiren ve onun denizler üzerinde sürüp gitmesini temin eden üç şehirden ikisi iki büyük nehrin döküldüğü yerde bulunuyordu ki, bu nehirler bir taraftan İç Anadolu'ya doğru ulaşımı kolaylaştırmakla beraber diğer taraftan da sürükleyip getirdikleri birikintiler ile sürekli olarak deltalarını genişletme, denizi ileri itmeye çalıştıklarından nehirlerin döküldüğü yerlerde bulunan

³⁶ Sardes; Manisa'nın Salihli ilçesine bağlı Sart kasabası yakınlarında bulunan ve Lidya devletine başkentlik yapmış antik bir kentti.

³⁷ Nuh peygamberin çocukları yeryüzüne dağıldıktan sonra Ham'ın soyundan Nemrut adında bir adam, birçok kabileyi başına toplayarak Babil'de, şimdiki Musul şehrinin bulunduğu yerlerde Babil hükümetini kurmuştu. Bu Babil ülkesine de Geldanistan adı verilmişti.

³⁸ Sus; M.Ö 3000-M.Ö 640 tarihlerinde Güneydoğu Mezopotamya ve Güneybatı İran'da varlık göstermiş olan Elamlar'ın başkentidir.

³⁹ El-Cezîre; Dicle ile Fırat nehirleri arasında kalan bölgenin yukarı kısmına verilen addır. Bu bölge, İslam coğrafyacıları tarafından Yukarı Mezopotamya olarak adlandırılmıştır. Bkz. Ramazan Şeşen, "Cezîre", *TDVİA*, C. VII, İstanbul 1993, s. 509.

şehirlerin gitgide kumlar ve çakıllarla dolarak nihayet tamamen sahiliden uzakta kalmasına sebep olmaktadır. Daha eski çağlarda Milet şehri bu hadiseye maruz kaldı, Ortaçağ'da Efes de aynı talihsizliğe uğradı. Yalnız İzmir kısmen korunmuş bir vaziyette bulunduğundan uzun bir zaman böyle bir tehlikeden uzak kaldı ve o zamandan beri üç şehre bölünmüş olan vazifeyi yalnız kendinde toplayarak diğerlerinin suskunluğu karşılığında o gelişti. Eski çağların sonlarına doğru Anadolu ulaşım vaziyeti baştan başa değişmiş olmasına rağmen, İzmir şehri bugüne kadar önemini korumaya devam etmiştir⁴⁰.

Yazar, yalnızca Anadolu'dan geçen yolları ve bunların güzergahlarını aktarmakla yetinmemiş, aynı zamanda tarihî süreçte bölgedeki siyasî değişimlerin yollar üzerindeki etkilerini de açıklamıştır. İstanbul'un, Doğu Roma'nın başkenti olduktan sonra dünya ulaşımındaki öneminin arttığını belirtmektedir. Türklerin Anadolu'ya gelişinden sonra Bizanslılar zamanında kurulmuş olan siyasi birliğin bozulduğunu ve asayişsizliğin ulaşımı olumsuz yönde etkilediğini belirtmektedir. Selçukluların bölgeye hakim olmasıyla yeniden düzenin sağlandığını ve onların yollar üzerinde inşâ ettikleri kervansaraylarla birlikte gelişmiş yol şebekeleri oluşturduklarını belirtmiştir. Fakat Moğol istilası sonrasında düzenin yeniden bozulduğunu, Anadolu beylikleri döneminde parçalanmış yol şebekeleri oluştuğunu belirtmektedir. Bu geçiş döneminin ardından Osmanlıların bölgeye hakim olmasıyla asayişin yeniden sağlandığını ve güçlü bir ulaşım şebekesi oluşturulduğunu belirtmektedir.

Ulaşım vaziyetindeki değişimin başlıca sebebi; Roma ülkesinin siyasi merkezinin Doğu'ya taşınması idi. Eski Bizans, Doğu Roma'nın başkenti oldu. Konstantin zamanında kendi ismiyle anılan bu şehir yeni baştan kuruldu. Eski çağlarda Akdeniz etrafındaki ülkeler, Asya'nın bir iskelesi gibi olan Anadolu ile ticarî ilişkilerde bulunuyorlardı. İstanbul'un tesisıyla Anadolu'nun güneyi, Asya ile Orta Avrupa arasında bir köprü olarak güçlendi. Ayrıca Avrupa'nın siyasi ve kültürel merkezi, Akdeniz ülkelerinden Orta Avrupa'ya geçmişti.

Genel ulaşım vaziyetinin değişimi zamanla bir yol şebekesi yarattı. Artık Anadolu'nun ana caddesi Garp-Şark istikametinde gitmiyordu. İzmit körfezinde başlayan yol Toros ve Kilikya geçitlerinden geçerek Tarsus'a ulaşıyordu. Buradan Amanoslar üzerinden Kuzey Suriye'ye gidiyordu. İznik

⁴⁰ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 97-98.

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına
Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

(Nicaea), Dorila (Dorylaeum)⁴¹, Amuriye (Amorium)⁴², Kolonea (eski Archelais, bugünkü Aksaray) merkezî Anadolu'yu kat eden bu yolun en önemli noktaları idi. Kolonea'nın yerine az bir zaman sonra Konya geçti. İslam ve Bizans muharebeleri sırasında harap olan Amuriye yerine daha güneyde bulunan Filimelyum (Philomelium)⁴³ geçti. Bu değişimden sonra aynı cadde Türk devrinde de İznik-Eskişehir-Akşehir-Konya caddesi olarak asırlarca varlığını devam ettirdi⁴⁴.

Sonra Türklerin Anadolu'ya gelişi, kısmen şehirlerde yerleşmeleri ve buralarda hükümet kurdukları zaman geldi. Bu esnadaki asayişsizlik yüzünden Bizanslılarla beraber bu ülkeye giren teşkilat bozulmuştu. Selçukluların müdafaaya kabiliyetli muhteşem kervansarayları, asayişsizlikle geçen bu geçiş devresinin Anadolu arazisinde bugüne kadar devam eden şahitleridir. Romalılar ve Bizanslılar zamanında kervansarayların sağlamlaştırılmasına gerek duyulmamıştı. Onlar sade binalardı. Bu sebeple bu güne kadar varlıklarını koruyamamışlardı. Merkezî caddeye göre teşkil etmiş olan Bizans yol şebekesi, Türkmen istilası esnasında tamamen bozuldu. Bununla beraber bazı yol aksamı son Osmanlı devirlerine kadar işlemekte devam etmiştir. Bu yollar siyasi olarak mevcut asayişsizliğe rağmen önemini korumuş ve işlemeğe devam etmiştir. 11. asırda bütün Yakın Doğu'ya hakim olan Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nun batı kısmını oluşturan Rum Selçuklularının başkenti bu yol üzerinde idi. Merkezî caddeden sonra Selçuklu Anadolu'sundaki en önemli cadde hükümet merkezi olan Konya'dan başlayarak Aksaray ve Kayseri üzerinden Selçuklu Sultanlığı'nın ikinci mühim şehri olan Sivas'a giden yol olup yukarıda belirtilen muhteşem Selçuklu kervansarayları bize bu yolun izlerini göstermektedir⁴⁵.

13. asırdaki Moğol istilası sonucunda Türkiye Selçuklularının saltanatı sona erdi. Bunların yerlerinde birçok küçük Türk beylikleri kurulmuştu ki, bunların üç tanesi en önemlileridir. Birincisi; Selçuklu ülkesinin en büyük kısmını alıp eski payitaht Konya ve yeni başkentleri Karaman ile beraber Anadolu'daki önemli vilayetleri içine alan Karamanoğlu Beyliği, ikincisi; Sivas

⁴¹ Dorylaeum; bugünkü Eskişehir.

⁴² Amorium; Afyon'un 70 km. kuzeydoğusunda, Emirdağ ilçesinin 12 km. doğusunda yer alan antik bir kent idi.

⁴³ Philomelium; bugünkü Konya iline bağlı Akşehir ilçesinin eski adıdır.

⁴⁴ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 98-99.

⁴⁵ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 99.

başkent olmak üzere doğrudan doğruya Moğol İmparatorluğu'na bağlı olan kısım (Eretna Oğulları), üçüncüsü ise; Söğüt'ün merkezini teşkil ettiği bölgede doğup süratle büyüyen ve az bir zaman sonra payitahtı Bursa olan Osmanlı Beyliği'dir. Bu devirde Anadolu yolları şebekesi, yeni kurulan mühim beyliklerin idareleri büyük merkezî caddeden uzakta kaldığından bir müddet değişime uğramıştır. Bu esnada İstanbul'dan Anadolu'ya ulaşmak isteyenler, öncelikle Osmanlılar'ın başkenti Bursa'ya uğrar; bundan sonra Germiyanogulları'nın merkezi olan Kütahya'ya ve oradan Akşehir'e seyahat eder. Buradan itibaren Germiyan ülkesine dahil olup Konya'ya, fakat buradan itibaren tekrar yoldan ayrılarak Larende'ye ulaşır. Buradan ya Ereğli üzerinden, pek eskiden beri meşhur olan Toros geçitlerinden (şimdiki Gülek Boğazı'ndan) geçilir, yahut Larende'den doğrudan doğruya dağlar üzerinden Silifke'ye (Selevcia) ve oradan Tarsus'a gider. Toros geçitleri için başlangıç olan Tarsus'un yerine bu devirlerde yeni bir Türkmen beyliğinin, Ramazanoğulları'nın idaresi altında olan Adana ortaya çıkmıştır.

Bu esnada Anadolu'nun Doğu kısmındaki ana cadde Karamanoğulları'nın merkezi Larende'den başlayıp Ereğli üzerinden Kayseri'ye ve Eretnaoğulları arazisine dahil olurdu. Konya'dan başlayarak Aksaray üzerinden Kayseri'ye giden Selçuk caddesi terk edildi. Kayseri'den Sivas'a, yani Anadolu'daki Moğol Sultanlığı merkezine kadar eski Selçukluların caddesinden yararlanılırdı. Buradan itibaren Kızılırmak boyunca Akşehir (Akşarova, yani bugünkü Endires), Erzincan üzerinden Erzurum'a ve buradan da Azerbaycan'da bulunan İran Moğol Sultanlığı'nın merkezine kadar giderdi⁴⁶.

Başkenti Bursa olan Osmanlı ülkesinde ise yukarıda belirtilen Kütahya'ya bağlı olan caddeden başka birtakım yollar daha vardı. Bunlar: 1- Bursa'dan, İznik, Geyve, Göynük, Mudurnu, Bolu ve aynı şekilde bir Türk beyliğinin, yani İsfendiyoğulları'nın merkezi olan Kastamonu üzerinden Karadeniz sahilinde Sinop'a bağlı olan yol; 2- Bursa'dan başlayarak Eskişehir, Ankara, Çorum üzerinden Amasya'ya giden yol; 3- Bursa'dan başlayarak Mihaliç, Balıkesir, Bergama (eski Pergamon), Manisa, İzmir yolu; 4- Bursa'dan Çanakkale'ye giden yoldur. Fakat bu yolun o devirdeki vaziyetî hakkında ayrıntılı bilgiye sahip değiliz.

⁴⁶ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 100.

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına
Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

Bursa istikametinde giden bütün bu eski Osmanlı caddeleri, aynı şekilde Karaman ve Moğol caddeleri, iç kesimlerin ulaşım vaziyeti değiştiği halde uzun müddet işlemekte devam etmiştir.

Franz Taeschner, Osmanlılar'ın İstanbul'u fethinin ulaşım açısından yeni bir dönemi başlattığını belirtmektedir. Osmanlı padişahlarının yol meselesinde öncelikle askerî amaçları göz önünde bulundurduğunu ve yolların bu gayeye uygun olarak inşa ve tamir edildiği söylemektedir. Askerî nakliyat açısından Asya'da iki ayrı yol olduğunu belirten yazar bunların güzergahlarını da aktarmaktadır.

Ulaşım vaziyetindeki bu değişime sebep, bir taraftan 14 ve 15. asırlar boyunca Selçukluları takip eden Anadolu beyliklerinin Osmanlı ülkesine dahil olması, diğer taraftan 1453 senesinde Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethederek hükümet merkezi haline getirmiş olmasıdır. Bu sayede coğrafi birliktelik sağlanmış, Güney Asya ile Orta Avrupa arasında bir köprü olan Balkan ve Anadolu yarımadaı, doğal ve ortak merkezleri olan İstanbul ile beraber Bizans İmparatorluğu'nun yükselme devrinde olduğu gibi bir elde toplanmıştır. Asırlarca devam eden geçiş devresi artık son buldu. Anadolu üzerinden geçen İstanbul istikametindeki dünya ulaşımının yeniden meydana çıkması için ortada hiçbir engel kalmamıştı. Şimdi modern ve Avrupaî nakliye araçları ortaya çıkıp eski yol sistemi bozuluncaya kadar asırlarca devam eden ve belli yollarla bağlanan sabit bir şekil oluşmuştu.

Ulaşımındaki bu yeni dönemin başlangıcında bazı şaşkınlıklar da yaşanmıştı. İstanbul'a yönelmiş olan eski Bizans yolları çoktan terk edilmişti. Bu yollardan Osmanlılar devrinde mevcudiyetlerini koruyan kısımları çoğunlukla önemli yollardı. Yakın bir geçmişte oluşmuş olan ilk Osmanlı, Karaman ve Moğol beyliklerindeki yollarla ilişkili olarak Anadolu mümkün olduğunca kısa caddelerle yeni başkente bağlandı⁴⁷.

Büyük ülkelere sahip olan İstanbul'daki padişahlar yol meselesinde birinci derecede askerî gayeleri göz önünde bulundurlardı. Asker ve mühimmatın sınır vilayetlerine, dolayısıyla düşman memleketlere en seri vasıta ile nasıl sevk edileceği düşünülüyordu. Ticarî kervanlar ilk zamanlar padişahın ordularını takip ediyordu. Ancak sonraları kendileri için yeni yollar açmışlardır. Asya'da asker nakliyatı işleri coğrafi açıdan iki kısma ayrılır: 1- İstanbul'dan Kuzey Suriye ile, dolayısıyla ya el-Cezîre veya Suriye, Arabistan ve Mısır ile

⁴⁷ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 100-101.

irtibatı; 2- İstanbul'dan Doğu Anadolu ile, dolayısıyla Kafkas ülkeleri ve İran ile irtibatıdır.

Her iki mesele içinde aşağı yukarı aynı çözüm bulundu. Merkezî cadde çoğunlukla her iki yönde de kullanıldı. Bu öncelikle ilk Osmanlı ve Karaman devirlerindeki yolların birleştirilmesiyle halledildi. Bu cadde Boğaziçi'nin Asya tarafında bulunan Üsküdar'dan başlayarak İzmit, İzmit, Yenişehir, İnönü, Kütahya'ya, burada eski Bursa-Konya yoluyla birleşip Afyon Karahisar, Akşehir üzerinden Konya'ya gider. Buradan itibaren Larende ve Ereğli'den geçen büyük güney kavsu biraz kısaltılmıştır. Tarsus geçitleri üzerinden Adana'ya ve Adana'dan Payas üzerinden Halep'e ve Antakya'ya giden yol ise değiştirilmemiştir. Hemen Kütahya'ya varmadan Eskişehir ile Bursa yolu üzerinde Pazarcık mevkiinde Ankara, Çorum üzerinden Amasya'ya giden yola bağlanmıştır. Aynı bağlantı caddesiyle beraber bu yol İstanbul'dan itibaren kullanılmakta idi. 1555'de *Busbeck* ve *Dernschwam* da bu yolu takip etmişlerdi. Daha sonra Kütahya ve Karahisar üzerinden giden yol kısmen dolambaçlı olarak görüldüğünden, askerî nakliyat için daha kısa olan Eskişehir-Akşehir yolu bulundu. Sonraları yalnız bu yol kullanılmıştır⁴⁸.

İkinci mesele de şu şekilde çözüldü: İran sınırına sevk edilen askerler yukarıda tarif edilen merkezî caddeyi Ereğli'ye kadar takip ediyor, buradan Sivas'a kadar Kayseri üzerinden geçen Karaman yolundan, Sivas'tan İran'a kadar da Erzincan-Erzurum üzerinden geçen Moğol caddesinden yararlanıyorlardı. Bu durumun devamı uzun sürmedi. Kısa bir zaman sonra İstanbul'dan Kuzeydoğu Anadolu'ya ve buradan İran'a ve Cezîre-i Ulyâ'ya⁴⁹ gitmeye başlayan kervanlar daha kısa bir yolun aranmasına sebep oldu. Buna uygun olarak Osmanlıların ilk devrinde mevcut olan bir cadde yeniden canlandı. Bu cadde, İzmit'ten başlayarak Sapanca üzerinden Geyve'ye giden bağlantı caddesi ile Göynük, Mudurnu, Bolu, Gerede'ye kadar eski Osmanlı Karadeniz Caddesi ortaya çıktı. Buradan itibaren de mahalli bir yol kullanılarak, Doğu'ya doğru Merzifon ve Niksar'a ve (Akşarova'daki) Endires civarında Erzurum'a giden büyük cadde ile birleşen bir yol açmışlardı.

⁴⁸ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 101-102.

⁴⁹ Cezîre-i Ulyâ; Türkçe karşılığı Yukarı Ada demek olup, batılılara göre Yukarı Mezopotamya bölgesidir. Bazı yerli müellifler ise bu bölgeye Cezîre-i Ulyâ adını vermişlerdi. Bkz. Cevad R. Gürsoy, "Türkiye'nin Coğrafi Taksimatında Yapılması İcabeden Bazı Tashihler", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, C. 15, S. 1.3, Ankara 1957, s. 237.

Cezîre-i Ulyâ'ya gitmek için de 16. asırdan itibaren şimdi tarif ettiğimiz Kuzey kervan yolundan yararlanılıyordu. Merzifon'a varmadan önce kervan yolundan ayrılarak Tokat üzerinden eski Osmanlılar zamanında (yaklaşık olarak 1400'lerin başında) mevcut olan bir cadde ile Sivas'a bağlı bulunan Amasya'ya geçiliyordu. Sivas'tan itibaren de Malatya üzerinden Cezîre-i Ulyâ yollarının karşılaştığı nokta olan Diyarbakır'a bağlı bulunan eski bir cadde takip ediliyordu.

16. asır boyunca kuzey kervanlar caddesinin oluşması doğrudan doğruya İstanbul'a yönelen yeni bir yol şebekesinin ortaya çıkmasına doğru atılan önemli bir adımdır. Bu yollar 17. asır başlangıcından itibaren ciddi şekilde işlemiştir. Anadolu'yu İstanbul'a bağlayan eski Bursa istikametindeki dolambaçlı yollar, Erzurum'a giden askerî caddenin Kuzey kervanlar caddesine bağlanması gibi şimdi düz yollarla aşılmaktaydı⁵⁰.

İslam ülkelerinin vakıf geleneğine de değinen yazar, hayır sahiplerinin kurduğu vakıflar sayesinde yollar üzerinde birçok konak yerleri, kuyular, çeşmeler vs. kurulduğunu ve bu yapıların Anadolu yolları için son derece önemli olduğunu belirtmektedir. Taeschner, 17. yüzyılın ortalarında Anadolu'da beş kervan yolunun bulunduğunu belirterek bunların güzergahlarını da açıklamaktadır. Yazar ayrıca Anadolu'da bulunan altı büyük posta yolunu ve bunların güzergahlarını da vermektedir.

Eski İslamların güzel adetlerinden biri de yolculara bakmayı, birçok faydalı vakıfların kurulmasına sebep olan şahsî hayırperverliğin en önemli vazifelerinden birisi olarak görmeleridir. Bir memlekette halkın menfaati düşünülerek yaptırılan hayratlar medeni hayatta derin izler bırakmaktadır.

Yolculara bakmak; konak yerleri, kuyular, çeşmeler vs. yapmaktır ki, bunlar Anadolu'dan geçecek dünya ticaret yolları için son derece önemlidir. Yolların birçok kısımları ancak bunlar sayesinde geçilebilir. 15 ve 16. asırlardaki eski caddeler, cennette kendilerine bir makam elde etmek isteyen vezirlerin vakıflarıyla donatıldığı gibi; 17. asır başlangıçlarında eşrafın vakfettikleri servetlerle de kervanların istifade edebileceği yeni yollar açıldı. 17. asır ortalarında Anadolu'nun İstanbul ile bağlantısını sağlayan yollar şebekesinin kurulması hayır sahiplerinin sayesinde olmuştur. Bunların başlıcalarını aşağıdaki kervan yolları oluşturuyordu:

⁵⁰ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 102-103.

1- Erzurum ve İran'a giden Kuzey kervan yolu. Bu caddenin yeni istikameti Sapanca'dan sonra Mudurnu üzerine doğru bir sapmada bulunmadan doğruca Bolu'ya gider. Buradan sonra Merzifon ve Niksar'a gitmeden doğruca Amasya ve Tokat'a ulaşır ve biraz ileride, Endires civarında eski askerî cadde ile birleşir. Fakat burada yine bu caddeyi bırakarak Şebinkarahisar, Kelkit Çiftlik, Aşkale üzerinden geçen eski bir cadde kalıntısını takip ederek Erzurum'a ulaşır. Erzurum yakınlarında (Ilıca civarında) tekrar eski askerî cadde ile birleşir. Sivas'a, oradan Diyarbakır ve el-Cezîre'ye giden kol değişmeden kalır.

2- Ankara caddesi. Eskişehir üzerinden giden dolambaçlı yol tamamıyla terk edilerek o sırada mevcut olan Sapanca, Geyve, Göynük (Kuzey kervan yolunun eski güzergahı) üzerinden Beypazarı'na, oradan da Ankara'ya gider. Buradan eski bir yolu takip ederek Kayseri'ye kadar uzanırdı.

3- Anadolu yollarının bel kemiği olan merkezî cadde bazı düzeltmelerle beraber 16. asırdaki güzergahı takip ediyordu. Bununla beraber birincisi İznik ile Eskişehir, ikincisi Ilgın ile Konya, üçüncüsü de Konya ile Ereğli arasında olmak üzere üç yerde büyük dolambaçların kısaltılması suretiyle düzeltilmiştir. Şam-ı Şerif üzerinden İslam'ın kutsal şehirleri olan Mekke ve Medine'ye giden bu yol Hac Yolu olması açısından hayır sahiplerinin daha fazla hizmetlerini çekiyordu. Hac Yolu olarak kullanıldığı zaman bu cadde İznik'e İzmit üzerinden değil, İzmit körfezinin en dar yerinden Gebze civarından hac kervanları karşı yakaya, Hersek'e çıkardı. Burada Büyük Kostantin'in *Helenopolis*'i, Bizanslıların *Kibotos*'ı ve Haçlıların *Civito*'ı bulunup Bizans zamanından beri merkezî caddenin başlangıcını oluşturmaktadır.

4- Bursa'dan başlayarak Uluabad köprüsünü aşır Balıkesir ve Akhisar kasabalarının civarından geçerek Manisa üzerinden İzmir'e giden caddedir ki, güzergah itibariyle eski Osmanlı caddesinden pek farkı yoktur. Bursa'ya çeşitli yollardan gitmek mümkündü. Yolcular bu günde olduğu gibi Mudanya üzerinden giderken, küçük kervanlar İzmit körfezinin en dar yerinde bulunan Hersek ve Gemlik üzerinden giderdi. Büyük kervanlar ve askerler ise çoğunlukla İzmit ve İznik üzerinden Bursa'ya giden askerî caddeyi takip ederdi.

5- Bursa'dan başlayarak Dimitoka, Lapseki üzerinden Çanakkale'ye giden yoldur. Genel hatları kısaca gösterilen bu yollar, esas değişmemek şartıyla en az 200 sene, yani modern nakil araçlarının kullanımıyla terk ve ihmal edilinceye kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir. Son zamanlara kadar Türkiye'de haberleşme işlerini yürüten posta sürücülerini de (Tatarlar) demiryollarından

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına
Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

yararlanmaya başlamadan önce bazı ufak değişikliklerle bu yolları kullanıyorlardı. Posta sürücülerinin takip ettikleri büyük eski kervan yollarından başlıca farklılıkları posta sürücülerinin mümkün merteye büyük şehirlere uğramasıydı. Bu sebeple dosdoğru giden kervan yollarından bazı küçük değişimler yapmaktan çekinmiyorlardı⁵¹. Anadolu'da bulunan altı büyük posta yolu ise şöyleydi:

1- Üsküdar-İzmit-Bolu-Merzifon-Amasya-Tokat-Sivas-Diyarbakır (yani Kuzey kervan yolu güzergahı olup Erzurum'a varmadan yolda ayrılarak Cezîre-i Ulyâ'ya gitmektedir).

2- Üsküdar-Hersek-Bursa-İznik-Lefke-Geyve-Göynük-Mudurnu-Beypazarı-Ankara (buraya kadar birtakım değişiklikler yapıp asıl kervanlar caddesini nadiren takip etmektedir)-Kırşehir-Kayseri.

3- Üsküdar-Hersek-Bursa-Lefke (yahut İzmit-Sapanca-Lefke)-Eskişehir-Akşehir (yahut Kütahya-Afyonkarahisar üzerinden Akşehir)-Konya-Ereğli-Adana-Antakya-Halep (yani küçük değişimlerle merkezî cadde kısmen eski devirlerdeki caddelerin güzergahını takip eder).

4- Üsküdar-Kütahya-Afyonkarahisar-Isparta-Antalya-Alaiye (yahut Akşehir'e kadar merkezî cadde, buradan Beyşehir-Alaiye).

5- Üsküdar-Bursa-Mihalıç-Balıkesir-Akhisar-Manisa-İzmir.

6- Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum.

Bu altıncı yol bu sistemde eksik olan Tokat'tan Erzurum'a giden karayolu yerine ortaya çıkmıştır. Yeni nakliye vasıtalarının gelişmesiyle Trabzon'a kadar vapurla posta sevkiyatı başladıktan sonra eski yol şebekesinin bozulmasıyla başlamıştır⁵².

Biz buraya kadar Osmanlılar devrinin İstanbul'a ulaşan Anadolu yollarını açıkladık. Fakat yarımada'nın başlıca limanı olan İzmir'e giden yollar hakkında da kısa bir açıklamada bulunmalıyız.

Yukarıda bahsi geçen İzmir-Bursa kervan yolu İzmir'in önemine uygun olarak Anadolu'nun en işlek caddelerinden birisi idi. İzmir'den başlayan diğer yollar hiçbir şekilde İstanbul'a yönelen yollar kadar önemli olmamıştır. İstanbul istikametindeki yollar, Anadolu'nun merkezî Avrupa'ya doğru giden cihan yoluyla İstanbul üzerinden doğrudan doğruya bağlantı sağlayarak genel ulaşım

⁵¹ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 103-105.

⁵² Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 105-106.

hizmet etmektedir. İzmir'den başlayan yollar az çok, bu limanın iç kesimler ile bağlantısını devam ettirmeye hizmet ediyordu. İstanbul ortaya çıktıktan sonra büyük oranda bir dünya ulaşımı İzmir üzerinden geçmiyordu. Bazı hususlarda önemli olan tek cadde İzmir'den Afyonkarahisar'a giden ve burada merkezî cadde ile birleşen yoldur. Çeşitli defalar güzergahını değiştirdiğinden İstanbul'a ulaşan caddeler kadar işlek olmayan bu yol 17. asırda Alaşehir üzerinden, 18. asırda da biraz kuzeyden Uşak üzerinden geçerd. Bu yolun Afyonkarahisar'dan, kervanlar için en önemli kesişme noktası olan Tokat'a kadar uzanması daha belirli değildi. Tavernire 1657'de İç Anadolu'daki Tuz Gölü ortasından geçen bu yolu IV. Murat'ın 1639'da inşa ettirdiği set üzerinden geçmişti. Bu seyyahın oldukça sınırlı olan tariflerinden bu yoldan daimi surette istifade edilmediği anlaşılıyor. Ayrıca onun seyahatnamesinde faydalı hayratlara ve vakıflara rastlayamıyoruz. İzmir'den başlayarak Denizli'ye giden ve oradan Antalya'ya kadar uzanan diğer kervan yolunun da mahalli bir önemi bulunuyordu. İzmir istikametindeki ana yollardan birini aşan herhangi ikinci bir yoldan bahsettiğimizde seyahatnamelerde hiçbir zaman bu yollar İstanbul'a giden yollar kadar önemli görülmemiştir⁵³.

Son olarak ulaşım sistemindeki değişime değinen yazar, bu değişimi üç temel sebebe dayandırmaktadır. Bu sebepleri; deniz nakliyatının gelişimi, demiryollarının ortaya çıkması ve otomobil ile ulaşımın gelişmeye başlaması olarak açıklamaktadır. Bu gelişimlerin Anadolu'daki eski kervan yollarına zarar verdiğinden ve bu yolların zamanla terk edildiğinden de bahsetmektedir.

Erzurum'a giden kervan yolunda örneğini gördüğümüz gibi, modern nakil vasıtalarının ortaya çıkmasıyla kervan yollarından ibaret olan eski yol şebekesi bozuldu. Eskiden yelken gemileri ile deniz yolculuğu havanın durumuna bağlı iken pek az hissedilen Anadolu'nun yarımada olma özelliği şimdi vapurlarla güçlü bir şekilde hissedilmeye başladı. Önceden ağır yükler için karayollarından uzaklaşarak yarımadanın iki köşesindeki Trabzon ve Payas (daha sonra İskenderun bunun yerini aldı) deniz yoluyla nakline çalışılırdı. Vapurların ortaya çıkmasından sonra oldukça kolaylaşan deniz yolu tercih edilmeye başlandı. Bu sebepten dolayı 19. yüzyıl boyunca Anadolu'dan geçen karayolları harap oldu. Hatta kısmen terk edilmiş ve unutulmuşlardı. Bunların yerine bazı büyük ve küçük limanlardan iç kesimlere doğru giden yollar ortaya çıktı. Bunların bir kısmında da yeni şoseler inşa edildi.

⁵³ A.g.e. s. 106-107.

Deniz ulaşımındaki değişimi, karalardaki eşya nakliyatını değiştiren ve eski yolları takip eden kervanları değerden düşüren demiryolları takip etti. Türkiye'nin durumuna uygun olarak yavaş yavaş ortaya çıkmasına rağmen eski kervan yolu şebekesi yerine yeni demiryolları geçmeye başladı. Bu değişim Türkiye'nin kendi faaliyetinden ziyade Avrupalı büyük devletlerin menfaati ve etkisi altında gelişti. Avrupalı devletler, yalnızca ticarî getirilerini düşündüklerinden sahilin çeşitli noktalarından iç kesimlere doğru giden küçük hatları menfaatlerine daha uygun buldular. En son olarak da eşya ve yolcu nakliyatı için otomobiller ortaya çıktı. Bununla bağlantılı olarak Anadolu'da yeni bir otomobil yolları şebekesi oluşturmaya ihtiyaç duyulmuştu. Bu doğrultuda araba kullanımına uygun yeni yolların gelişmesiyle birlikte, eski yolların kalıntıları da tarihe karışacaktır.

Anadolu'da yeni bir yol şebekesinin ortaya çıkmasında önemli olan bir başka gelişme de, başkentin Anadolu içlerine, Ankara'ya nakledilmiş olmasıdır. Bu şekilde Anadolu'nun Balkan yarımadasıyla beraber Orta Avrupa ile Güney Asya arasında bir köprü olması vaziyetinde hiçbir değişim olmamıştı. Aynı zamanda İstanbul, Balkanlar ile Anadolu arasındaki ulaşımın daima merkezi olacaktır. Fakat Ankara'da ikinci bir merkez oluşması, İstanbul'a olduğu gibi, buraya da birçok yolların yönelmesini gerektirdi. Bu zamana kadar Orta Avrupa'dan İstanbul'a kadar karadan gidip buradan sonra çoğunlukla deniz yolunu tercih eden genel ulaşım, Anadolu üzerinden nakliyat kolu olduğu taktirde, hükümet merkezinin Ankara'da bulunması dolayısıyla mümkün olduğunca buraya yönelecektir⁵⁴.

Sonuç

Anadolu üzerine birçok değerli araştırması bulunan Franz Taeschner'in ele aldığımız eseri, Anadolu'nun dünya ulaşımı açısından önemini, tarihî süreç içerisinde Anadolu yol şebekelerinin durumunu ve gelişimini, Anadolu'daki siyasi çekişmelerin ve değişimlerin ulaşım üzerindeki etkilerini açıklamaktadır. Anadolu'dan geçen eski yollar ve bunların geçirdikleri değişimlerin açıklandığı eserde, Osmanlıların yol meselesine bakış açısı, bu dönemde Anadolu'yu kat eden kervan ve posta yolları hakkında bilgi verilmektedir. Yazar, Osmanlıların İstanbul'u fethinin ulaşım açısından yeni bir dönemi başlattığını belirtmektedir. Osmanlı padişahlarının yol meselesinde öncelikle askerî amaçları göz önünde

⁵⁴ Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", s. 107-108.

bulundurduğunu ve yolların bu gayeye uygun olarak inşa ve tamir edildiğini söylemektedir. Vakıf geleneğine de değinen yazar, vakıflar sayesinde yollar üzerinde birçok konak yerleri, kuyular, çeşmeler vs. inşâ edildiğini ve bu yapıların Anadolu yolları için son derece önemli olduğunu belirtmektedir. Ayrıca deniz ulaşımındaki gelişmelerin, demiryollarının ve otomobillerin ortaya çıkmasının, eski kervan yollarının terk edilmesine yol açtığı belirtilmektedir.

KAYNAKÇA

ATALAR, Münir, “Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı (KaraYolu, 1253/1837)”, *OTAM Dergisi*, 4. Sayı, s. 43-90.

BERKSAN, Nazım, *Yol Davamız Nerede*, Akın Matbaası, Ankara, 1951.

ÇETİN, Cemal, *Anadolu’da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2009.

EKİN, Ümit, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2002.

GÖÇER, Zehra, *Franz Taeschner'in Hayatı ve Eserleri*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2006.

GÜRSOY, Cevad R. , "Türkiye'nin Coğrafi Taksimatında Yapılması İcabeden Bazı Tashihler", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, C. 15, S. 1.3, Ankara 1957, s. 219-239.

_____, Cevat R. , “Türkiye’nin Tabii Yolları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 26. Sayı, İstanbul, 1974, s. 24-33.

HALAÇOĞLU, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yayınları, Ankara, 1991.

_____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.

KILIÇ, Rüya, “Osmanlı Devleti’nde Hac ve Hac Yolları”, *Tarih Çevresi*, 18. Sayı, Eylül-Ekim 1995, s. 34-48.

MİROĞLU, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan)*, 15. Sayıdan Ayrıbasım, İstanbul 1997, s. 241-252.

Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları Ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar

MÜDERRİSOĞLU, Fatih, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyesi", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 10. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 376-383.

ORHONLU, Cengiz, "Şehir Mimarları", *Osmanlı Araştırmaları*, 2. Sayı, İstanbul, 1981, s. 1-30.

ÖNDER, Mehmet, "Franz Taeschner (8.9.1888-11.11.1967)", *Türk Kültürü*, S. 64, Ankara 1968, s. 261-263.

ÖZERGİN, M. Kemal, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul-Şam Yolu", *Karayolları Bülteni*, 242. Sayı, Mayıs 1970, s. 34-38.

RAMSAY, W. M. , *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960.

SELEN, H. Sadi, "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, 3-4. Sayı, Ankara İlkTeşrin 1943, s. 352-371.

ŞEŞEN, Ramazan, "Cezîre", *TDVİA*, C. VII, İstanbul 1993, s. 509-511.

TAESCHNER, Franz, *Das Anatolische Wegenetz nach Osmanischen Quellen*, C. XXII, Mayer&Müler Gmbh, Leipzig 1924.

_____, *Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen*, C. XXIII, Mayer& Müler G.m.b.h., Leizig 1926.

_____, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamit Sadi, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, C. 5, S. 1-2, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul 1927, s. 96-108.

_____, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epeçeli, C. I-II, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010.

TURAN, Osman, "Selçuk Kervansarayları", *Bellekten*, 10. Cilt, 39. Sayı, Ankara, Temmuz 1946, s. 471-496.

TÜMERTEKİN, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2053, İstanbul, 1976.

TÜMERTEKİN, Erol-ÖZGÜÇ, Nazmiye, *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1999.

TÜTENGİL, Cavit Orhan, *İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961.