

ISSIZ YOLLARIN HAREKETLİ MEKANLARI: HANLAR

İssız Yolların Hareketli Mekanları: Hanlar

Faruk Nafiz Çamlıbel'in "Han Duvarları" isimli şiirinde hanlarla ilgili tasvirler bizi geçmişin büyümlü atmosferine götürür.

Bir deva bulmak için bağrındaki yaraya

Toplanmıştı garipler şimdi kervansaraya.

Bir noktada birleşmiş vatanın dört bucağı,

Gurbet çeken gönüller kuşatmıştı ocağı.

.....

*Yatağımın yanında esmer bir duvar vardı,
Üstünde yazılarla hatlar karışmışlardı;
Fani bir iz bırakmış burda yatmışsa kimler,
Aygın baygın maniler, açık saçık resimler...*

.....

*Yanımızdan geçiyor ağır ağır kervanlar,
Bir derebeyi gibi kurulmuş eski hanlar.*

.....

*Tanrı yardımcı olsun gayrı yolda kalana
Biz menzile vararak atları çektik hana.
Bizden evvel buraya inen üç dört arkadaş
Kurmıştular tutuşan ocağa karşı bağdaş.
Çıtırdayan çalılar dört cana can katıyor,
Kimi haydut, kimi kurt masalı anlatıyor...*

.....

*Ey garip çizgilerle dolu han duvarları,
Ey hanların gönlümü sızlatan duvarları!..*

Kapılarından her gün binlerce kişi geçiyor ama o efsanevi binaların kimsenin ilgisini çekmemesi, nice hikâyeleri barındıran mekânlarının farkında olunmaması ne kadar hüzün verici. Çoğunun hakkında bilgi yok. Birçoğunun yeri bile belli değil artık. Gümüşhane'nin hanlarında, dünyanın dört bir yanından gelenler ağırlandı; ancak bu gün yok olup gitmişler.

Yollar...

Anadolu, coğrafi konumu nedeniyle, çeşitli uygarlıkların doğup geliştiği bir yer olduğu gibi, doğu ile batı arasında bir kavşak işlevi de görmüştür.

Özellikle Çin'den Avrupa'ya uzanan ve "İpek Yolu" olarak adlandırılan ticaret yollarının Anadolu'dan geçmesi sebebiyle Anadolu'da yol kültürü gelişmiştir. İpek Yolları yalnızca ticaret yolları olmakla kalmamış, yüzyıllar boyu doğu ile batı arasında kültür alışverişini de sağlamıştır. Anadolu, İpek Yolunun en önemli geçiş noktalarından birini oluşturmuştur. Eski çağlardan beri kullanılmakta olan ve İpek Yolu olarak adlandırılan kervan yolları, ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanı sıra, ülkeler arasında kültür alışverişine de katkı sağlamıştır.

Orta Çağ' da doğu ile batı arasında ticaret iki yolla yapılmaktaydı. Bunlar Baharat Yolu ve İpek Yolu idi. Çin'den başlayarak bütün Asya'yı geçip Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yolu olan "İpek Yolu" adı ilk kez 1877 yılında Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından kullanılmıştır. (1)

Tarih kayıtlarına göre, Anadolu'daki en eski yollar; İpek Yolu (The Silk Road), Kral Yolu (The King Road) veya Kralın Yolu (The King's Road), Onbinlerin Dönüş Yolu, Şahrah-ı Kadim ve Şahrah-ı Garbi'dir. (2)

İpek yolları Çin'in Xian (Şian) kentinden başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergâhı izleyerek Anadolu'dan geçip Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanır. İpek Yolu, Anadolu'yu bir ağ gibi dolaşır, örür. Vasıtaların değişmesi, artan

denizcilik faaliyetleri ile kervanlar ortadan kalkmaya başlamıştır. 19. yüzyıldan itibaren de İpek Yolu kullanılmaz olmuştur.

Yollar üzerinde genellikle yaya yürüyüşü ile 8-10 saati geçmeyen, deve yürüyüşüyle de bir gün süren 30-40 kilometrelik mesafelerde binalar inşa edilmiştir. Yerine ve mevsimine göre menziller en çok 40 kilometreyi bulmaktaydı. Menziller arasındaki mesafe bazen 20 kilometreye kadar düşer, bu durumu coğrafya belirlerdi.

Yolların Bekçileri: Hanlar

İpek yolunun canlılığını sürdürdüğü dönemde yollar üzerinde çeşitli yapılar vücuda getirilmiştir. İssız yolları şenlendiren bu yapılar, içlerinde yolcuların yatmasına mahsus odalar, atların dinlenmesi ve eşyaların korunması için bölümler yer almaktaydı.

Anadolu Selçukluları tarafından ticari yollar üzerinde inşa edilmiş olan konaklama yerlerine "*han*", sultanlar tarafından yaptırılan ve diğerlerine göre daha büyük ve görkemli olanlarına "*sultan han*" denmektedir. İki şehir arasındaki mesafe uzunsa orta bölümde münasip bir yerde han yapılırdı. Bu yapılara "*Kervansaray*" denirdi. Kervansaray müstemilatı daha geniş yapılardır. Şehirler dışında yapılan bu yapıların bol suyu bulunur, içinde kahvehane, erzak ambarları, yem depoları olurdu.

Hanlar genellikle ikişer kattır. Üst katta yolcular yatar, alt katta yolcuların hayvanları ve eşyaları barındırılır. Buralara konaklayanlara parasız yemek ve hayvanlarına parasız yem verilir. Eski zamanlarda bu türlü hanlar hayır ve şefkat sahipleri tarafından yaptırılırdı. Han ve kervansarayların kuruluş amaçları ve buralarda verilen hizmetler farklılıklar arz etmekle beraber bu binaların tesis edilmesinde ana faktör ticarî zihniyettir. (3)

Küçük hanlar duvar boyunca yüksekçe bir sediri olan üstü kapalı bir alandan ibaretti; yolcu sedirde oturur, hayvanları da ortadaki alanda dinlenirdi. Bazı hanlarda ise yolcuların odalarının hemen yanında ahırlar bulunurdu ve küçük pencereler yolcuların atlarına ve develerine nasıl bakıldığını görmelerini sağlardı. (4)

Belli bir ulaşım programının ve güçlü bir yol politikasının sonucunda ortaya çıkan bu yapılarda konaklayan yolcular din, dil, ırk fark gözetilmeden üç gün kalabilir, hastaysa tedavi edilirdi. Yapılan araştırmalar sonucu, Anadolu'da yaklaşık 200 han ve kervansaray olduğu tespit edilmiştir. Bunlardan yaklaşık 144 adedi günümüzde bilinmektedir. (5)

Bunlardan bir tanesinin tarifini 1554-1562 senelerinde Osmanlı ülkesine gelmiş olan Avusturya elçisi Busbecq şöyle anlatıyor: "... Bir Türk hanında kaldım. Bunlar kervansaraylardan daha geniş ve ayrı ayrı yatak odaları ile cidden büyük binalardır. Hanlar, Hristiyan, Yahudi, zengin, fakir hiç bir kimseyi reddetmezler. Kapısı herkese aynı surette açıktır. Bir kral sarayı imiş gibi buralarda ben daima resmi kabuller yaptım... Yolcular bu hanlarda 3 gün parasız beslenirler, fakat 3 gün sonra artık gitmeleri lazımdır. Burada rahatım pek yerinde. Fakat her zaman aynı konak yerine tesadüf edemedim." (6)



Gerek Selçuklu gerekse Osmanlı dönemlerinde inşa edilen kervansaraylarda, Dillere destan hanlarda, dünyanın dört bir yanından gelenler ağırlandı; kalındığı sürece yolcuların can ve malları teminat altına alınmıştır. Bu yapılar, seyahat ve ticareti güvence altına aldığı gibi gelen tacirlerin mallarını pazarlamalarına da imkân sağlamıştır.

Gümüşhane'den geçen yollar

Anadolu'dan geçen güney ticaret yolu ise, Karakurum dağlarını aşarak Harizm ve İran üzerinden Bağdat'a, oradan da Anadolu yarımadasına ulaşım imkânı verirdi. Buradan deniz yoluyla veya Trakya üzerinden Avrupa içlerine gidilirdi. Marco Polo, Çin'e bu güzergâhtan ulaşmıştır. Yolun yarımada da güzergâhında, kuzeyde; Erzurum, Trabzon, Gümüşhane, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Sakarya, İzmit ve güneyde; Mardin (Margdis, Mardes), Diyarbakır, Adıyaman (Perre), Malatya, Kahramanmaraş

(Marasın), Kayseri, Nevşehir, Konya, Isparta, Antalya ve Denizli gibi gelişmiş şehir merkezleri vardı. (7)

Gümüşhane'yi içine alan İpek Yolu Rotaları: a. Tebriz – Erzurum – Bayburt – Gümüşhane – Trabzon. b. Tebriz – Erzurum – Erzincan – Trabzon şeklindedir. (8) Trabzon'dan başlayıp Değirmendere vadisini takip ederek Zigana Geçidi'nde 2.025 metreye kadar yükselen eski çağ ticaret yolu, oradan Harşit vadisine inerek Gümüşhane'den geçip önce Vavuk Geçidinden Çoruh havzasına atlar ve Bayburt'tan sonra Kop Dağı geçidinden Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşıp, oradan da şarka doğru devam eder. (9)

Tebriz-Karadeniz sahilleri yolu: Tebriz'den başlayan güzergâh Erzurum'a uğrar, Bayburt (Baypirt, Papirt, Bapirt), Gümüşhane, Zavena kalesi (Zegan\Zigana köyü, Torul) kalesi, Zigana geçidi veya Erzincan (Arzincan, Arzangan, Arzancan), Alanza köyü (Alansa, Gümüşgöze köyü-Kelkit), Dorila kalesi (Dorileh, Orilla\Torul yakınında), Ardası kalesi (Cadaca, Ardaça/Torul'da), ihtimal Zigana geçidindeki Zavena kalesi, Palıma kalesi (Hamsiköy), Pyxites suyu\Değirmen çay (Değirmendere) üzerinden Trabzon'a ulaşırdı.(10)

Daha detaya indiğimizde yukarıdaki harita Hamilton'un rotasını ve diğer 19. yüzyıl gezginlerinin yollarını göstermektedir. Gassner ve Briot benzer çizimler sunar. Hamilton, Cevizlik'ten (Maçka) güneye yönelip, Karakaban Han'a (Kara Kaban'dan Gümüşhane'ye Uğurtaş- Yağlıdere-Aktutan üzerinden gidilir toplam uzunluk 57 km.dir.) yükseldi ve dağları geçti. 2500 m. yükseklikte Batıya döndü ve Uğurtaş'na geldi; Buradan Gümüşhane'ye, güneye doğru olan yolu takip etti. Hamilton dışında, bu "yaz kervan yolu" boyunca yapılan yolculuklar Kinneir, Southgate, Tozer ve Lynch tarafından kullanılmıştır. Öte yandan, Torul (Ardasa) ve Zigana Geçidi üzerinden "kış kervan yolu" güzergahı boyunca yolculuklar Lynch, Curzon ve Smith tarafından kullanılmıştır. Kinneir, Trabzon-Mataracı-Maçka-Hoca Mezarı-Karakaban Han-Kolat Dağı güzergâhını kullanmıştır.

Horatio Southgate, Maçka, Karakaban, Uğurtaş, Gümüşhane güzergahını kullanmıştır. Henry Tozer, Bayburt -Varzahan (Uğrak),Hacı vali Mezarı- Taşköprü, Sumela, Maçka güzergahını kullanmıştır.

H. F. B. Lynch, ise yaz yolu denilen Trabzon-Maçka-Sümela-Kazıklı Dağ- Taşköprü -Çorak Han – Kitova Dağ-Mezere Han yoluyla Bayburt'a ulaşmıştır.

Tüm bu yollar, Zigana Geçidi ve Gümüşhane yolu ile Trabzon'dan Bayburt'a (Erzurum) uzanan modern yolun 1870'lerde yapımından önce, bu limandan güneydeki ana karaya doğru iki yolun kullanıldığını gösteriyor.

"Kış güzergâhı" bugünün yolu ile yakın güzergah izler. İsmi Trabzon'un güneyindeki Gümüşhane sınırları içerisindeki Zigana Dağından almıştır. Dağ bariyerini 2024 m.den aşarak Torul üzerinden Gümüşhane'ye ilerler, daha sonra Vavuk Geçidini(1961 m.) aşarak Bayburt'a ulaşır.

"Yaz güzergâhı", ise önce Kazıklı Dağ, Sümela Manastırı'nın güneyinde, (2527 m.), daha sonra Taşköprü'nün güneyindeki Kitova Dağı, üzerinden Bayburt'a ulaşır.

Pratikte, bu 'yaz rotası' bir çok kervanın kullandığı, 'ipek yolu' idi, çünkü kışın normalde Trabzon'a ve kuzeye hiç bir kervan yoktu, Bu sadece Zigana Dağlarının aşılma güçlüğünden değil Erzurum-Bayburt arasındaki Kop Dağının kışın çok çetin şartları barındırmasından da kaynaklanıyordu.

Erzurum'dan Trabzon'a Bayburt üzerinden Varzahan, Balahor, Hadrak,Vavuk Geçidi ve Zigana Geçidi üzerinden sağlanıyordu. Trabzon'dan Erzurum'a ise, Maçka-Karakaban Han -Taşköprü üzerinden Çorak-Yayladere-Süngübayırı- Sarıçiçek-Balkaynak-Akşar üzerinden Bayburt'a ulaşılıyordu.

Trabzon'dan Erzurum'a giden bu yol Gümüşhane, Torul ve Zigana Geçidi ile kıyaslandığında, 55 mil (88 km) kısaydı. Trabzon ve Bayburt arasındaki mesafeye gelince, kış güzergâhınının neredeyse yarısı kadardı.

Abbasilerin ilk döneminde bu ticaret yolu vasıtası ile Trabzon'un önemi o kadar artmıştı ki Karadeniz'e Trabzon denizi denilmeye başlanmıştır.(11) Daltabanlı-Kelkit Yolu, Gümüşhane'nin Daltaban mevkisinden başlayıp Kelkit üzerinden Erzincan'a ulaşıyordu. Bu yol muntazam bir şose olarak inşa edilmişti.(12)

Karadeniz limanlarından Cezîre ve Şam'a giden yolların; Trabzon-Bağdat, Trabzon-Halep rotaları Gümüşhane'den geçmekte idi. Kış yolu olarak tabir edilen Zigana güzergahı, Trabzon-Hamsiköy-Zigana-Torul Gümüşhane şeklinde idi. Yaz yolu ise Trabzon-Maçka-Sümela Deresi-Camiboğazı-Haşere- Gümüşhane şeklinde idi. Gümüşhane'den önce ve sonra da yol iki güzergaha ayrılırdı. Bunlardan biri İkisü mevkiinden ayrılarak Musalla Deresi üzerinden iç Anadolu'ya, diğeri Pirahmet'ten ayrılarak Kelkit üzerinden Erzincan'a ulaşırdı. Erzurum'a giden yol ise Vauk dağından geçerek Bayburt üzerinden Kop'a ulaşırdı.

Bu yollar dışında katırcıların kullandıkları yollar varsa da bu yollar daha çok tütün kaçakçılarının kullandıkları yollar idi.(13)

Gümüşhane Han ve Kervansarayları

Gümüşhane ve yöresi Karadeniz'den İran ve Mezopotamya'ya giden ticaret yolu üzerinde bulunmasından ötürü yörede birçok kervansaray ve han yapılmıştır. Ancak bu hanlardan büyük çoğunluğu günümüze gelememiş, yalnızca kaynaklardan isimlerini öğrenmekteyiz. Bunların arasında Hakaksa, İmera, Krom, Aezaharea, Gular, Gabratonan, Tırnakeli, Hocamezarı, Hortokop hanları Osmanlı öncesinde yapılmıştır. Osmanlı döneminde ise, Sulu Han, Bülbül Han, İsrailoğlu Han, Yeni Han ve Mırdıkoğlu Hanı yapılmıştır. Bu han ve kervansaraylardan sadece Sulu Hanın çevre duvarları yakın tarihe kadar ayakta kalabilmiştir. Diğerlerinden günümüze herhangi bir iz gelememiştir.

Bunların dışında ticari amaçla şahısların işlettikleri hanlar vardır: Zigana köyünde Molla Ömer Hanı,

Beşkilise (Mescitli)Sürmeli Han, Coşkuoğlu Fikri hanı, İkisü Deli Nuri Hanı, Gurut Mahmut Hanı,

Gümüşhane Merkez Kızılköylü Hafızın Hanı,

Bağlarbaşı Mahmut Kutlutan Hanı, Hacı Osman Efendi Hanı, Yaver Efendi hanı,

Tekke Kel Mustafa Hanı, Molla hakkı Hanı, Gıdıkçı mevkiindeki han

Murathanoğlu Hanı (Zimon altı), Kabakçı Ali Hanı, Kale Kurbanın Hanı, Alemdarağa Hanı,

Çalık hanları Ahmet Ağa Hanı, yeni Ethem Hanı,

Güverçinlik Hafız Mustafa Hanı, Şeytan Mustafa hanı, Pirahmet Köyünde Molla Ülfet Hanı,

Kırıklı Köyünde Laz Osman Hanı,

Kuşyuvası köyünde Liman Hanı, Burhanın Hanı, Kov Çıpar Yaşarın Hanı,

Köse Köse Hayrının Hanı, Ali Osmanın Hanı, Kör Mehmedin Hanı, Kör Mesudun Hanı

Kelkit Pala Süleymanın Hanı,

Haşere'de, Hacıemin ve Mescitlide hanlar bulunmaktaydı. (14) Torul ilçe merkezinde bir han ve Köprübaşında bir han mevcuttu.

Kürtünde bugün Hanyanı camii olarak isimlendirilmiş bir mescid vardır. Muhtemelen burada bir han mevcuttu.

Zigana Kervansarayı

Gümüşhane ile Trabzon arasındaki Zigana Dağları'nın bulunduğu yerdeki kervansarayın ne zaman ve kimin tarafından yapıldığını belirten bir kitabe rastlanmamaktadır. Bununla beraber, mimari üslubundan Selçuklu döneminde, XIII.yüzyılda yapıldığı sanılmaktadır. Selçukluların yaptırmış olduğu hanlar ile de bu kervansarayın çok yakın benzerlikleri vardır.

Kervansarayın yapımında antik çağdan kalma Zigane Köprüsü'nün taşlarından yararlanılmıştır. Ayrıca duvarları düzgün ve sarı taşlardan örülmüştür. Yapı dikdörtgen planlı olup, içerideki sekiz kalın paye ile üç bölüme ayrılmıştır. Bu bölümlerden ortada olanı daha geniş, diğerleri daha küçük boyuttadırlar. Payeler birbirlerine ve duvarlara yuvarlak kemerlerle bağlanmış üzerleri de çapraz tonozlarla örtülmüştür. Tonoz örtülerinde yassı tuğlalar kullanılmıştır.

Sadak Kervansarayı

Gümüşhane kervansaraylarından bir örnek olduğu sanılan Sadak kervansarayı Erzurum-Tokat kervan yolu üzerinde, Kelkit ilçesine bağlı Sadak Köyü yakınındadır. Günümüze kalıntıları gelebilen bu yapının Selçuklu Döneminde yapılmış olduğu mimari yapısından anlaşılmaktadır. Moloz taş ve tuğladan yapılmış, dikdörtgen planlı bir yapıdır.

1. https://en.wikipedia.org/wiki/Silk_Road) Erişim Tarihi 15.02.2016
2. Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme) / Yrd. Doç. Dr. Selahattin Tozlu
3. Ayrıntılı bilgi için bkz., Osman Turan, Selçuklular ve İslamiyet.
4. Suraiya Faroqhi, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, çev. Neyyir Kalaycıoğlu,

İstanbul 1993, s.75

5. Yrd. Doç. Dr.Adnan ESKİKURT Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 33, 2014 Güz, s.21
6. Ogier Augerius De Busbecq, Türk Mektupları, trc. Hüseyin Cahit Yalçın, İstanbul Remzi Kitapevi 1939, s. 29-30
7. Umar, B. (1993). Türkiye'deki Tarihsel Adlar. İstanbul: İnkılâp Kitabevi. 546- 548, 656
8. M. Kemal Özergin, Anadolu Selçuklular Çağında Anadolu Yolları, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Doktora Tezi, İstanbul, 1959
9. Bkz. M.C.Şehabettin Tekindağ, "Trabzon" İA, XII/1, s.456
10. Cöhçe, S. 1991. Ruj Gonzales De Clavijo'nun Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi, Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane (Gümüşhane 13- 17 Haziran 1990), 477-484, Ankara.
11. Bkz. Guy le Strange, The Land of the Eastern Caliphate, Cambiridge 1905, s.136
12. Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1903, s.577
13. Geniş bilgi için şu linke bakınız:
<http://www.harsitvadisi.com/Ismail-gUVENDI/6-Harsit-Cayinda-Katirci-Yollari-yazarlar.html>
14. Bu bilgiler atarabacılığı yapan Dursun Ersoy'dan(92) alınmıştır.