

3. Ulaşım ve Yol Sistemi. Türk fütuhata kadar Bizanslılar döneminde daha çok deniz yollarının kullanılması dolayısıyla ticarî yönden büyük önem taşımayan Anadolu, Akdeniz'in batı, güney ve doğusunun müslüman kavimlerin eline geçmesiyle tamamen ticarî faaliyet dışında kalmıştır. Müslümanların hâkimiyetinde iken Akdeniz ticareti Orta Asya'dan Bağdat'a, oradan da Suriye limanları vasıtasıyla Afrika ve Endülüs'e yapıyordu. Ayrıca Anadolu'nun İslâm ve hristiyan âleminin mücadele sahası içinde kalmış olması ticarî faaliyete engel olduğu gibi savaşların getirdiği tahribat da iktisadî hayatın gelişmesine engel olmuştur.

Selçuklu fütuhatı, Anadolu'nun müslümanlar ve hristiyanlar arasında bir köprü vazifesi görmesine ve dünya ticareti bakımından önemli bir yer kazanmasına yol açmıştır. Özellikle Bizans ve Haçlı saldırılarının durdurulmasından sonra XII. yüzyıla girerken ticarî faaliyetler artmış, Anadolu'da bu dönemde yollar doğu-batı ve kuzey-güney istikametinde iki ana güzergâh teşkil etmiştir. Bunlardan doğu-batı yönünde olanı Antalya ve Alanya'dan başlayarak (daha sonra Yumurtalık) Konya, Aksaray, Kayseri, Sivas, Erzurum ve Erzurum üzerinden İran ve Türkistan'a ulaşırdı. Kuzey-güney yönünde olanı da yine Antalya, Alanya veya Yumurtalık'tan Kayseri yoluyla Sivas'a gelir ve birinci yolla birleşir, buradan Tokat-Sinop veya Tokat-Samsun güzergâhından deniz yoluyla Kırım'da Suğdak Limanı'na varırdı. Bu yol Elbistan-Malatya-Diyarbakir üzerinden Irak'a bir kol verirdi.

Selçuklular bu yollar üzerinde kervansaray adı verilen bir kale hüviyetinde konaklama noktaları inşa etmiştir. Her 30-40 kilometrede, bir menzillik mesafede yaptırılan kervansaraylar ıssız yollarda, yağ ve geçit mahallerinde ticaret ve seyahat emniyetini sağlamak, misafir yolcu ve kervanların istirahatini temin etmek gibi önemli gayelerle kurulmuştur. Osmanlılar'da aynı işi han adı verilen tesisler yerine getirmiştir.

Değişen ekonomik şartlar dolayısıyla Selçuklu yollarının aksine, merkez İstanbul olmak üzere Rumeli ve Anadolu'da sağ, sol ve orta kol olarak üç ana hatta ayrılan Osmanlı yolları genellikle geniş sayılabilecek yatık yollardan teşekkül eden Ortaçağ yolları tarzında idi. Bu yollardan Anadolu'da sağ kol, Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana ve

Antakya'ya ulaşır, buradan bir kol Halep'e, bir kol da Şam'dan Hicaz ve Mısır'a ayrılırdı. Orta kol yine Üsküdar'dan başlayarak Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi-Malatya-Harpur-Diyarbakir-Nusaybin-Musul-Kerkük üzerinden Bağdat ve Basra'ya ulaşmaktaydı. Sol kol ise orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip buradan Ladik-Niksar-Karahisâr-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum ve Hasankale'ye, oradan bir kol Kars ve Tiflis'e, diğer bir kol da Tebriz'e uzanırdı. Bu ana kollar birbirine tâli yollarla bağlanmıştı. Bunlardan sağ koldan ayrılan ara yolların en önemlilerinden biri İzmir-Bodrum-Denizli-Antalya ve Anamur güzergâhını teşkil etmekteydi. Ayrıca orta kolda Sapanca'dan Geyve, Taraklı, Torbalı, Göynük, Nallıhan, Ayaş, Ankara, Yahşihan, Kırşehir, Kayseri ve Maraş'a; yine aynı yolun Ankara'dan itibaren Kalecik, Sungurlu, Yozgat, Boğazlıyan üzerinden Kayseri'ye; Sivas'tan Divriği, Eğin ve Arapkir üzerinden Çemişkezek'e; Eğin'den Erzincan ve Erzurum'a; yine Sivas'tan Yeni-il, Zamantı, Kayseri, Nevşehir, Niğde yoluyla Ereğli'ye; Sivas'tan diğer bir kolla Ulaş, Mancılık, Gürün, Elbistan, Maraş, Ayıntab, Nizip, Birecik ve Urfa'ya; Diyarbakir'dan Rakka'ya uzanan tâli yollar bulunmaktaydı. Sol koldan ise Erzurum'dan Eğil, Oltu, Ardahan üzerinden Ahıska'ya; Hamamlı'dan Araç, Kastamonu, Taşköprü, Boyabat, Bafra, Samsun, Çarşamba, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Tirebolu, Büyük Liman ve Boladhan (Polathane) üzerinden Trabzon'a ulaşılmaktaydı. Trabzon'dan da Gümüşhane-Bayburt yolu ile Erzurum'a varılıyordu. Erzurum'dan ise Hasankale-Molla Süleyman-Erciş güzergâhından Van'la bağlantı sağlanmaktaydı. İstanbul'un at yürüyüşü ile bazı merkezlere uzaklığına gelince, Adana'ya 189, Antakya'ya 226, Antalya'ya 120, İzmir'e 141, Sivas'a 183, Diyarbakir'a 275, Nusaybin'e 327, Ankara'ya 92, Kayseri'ye 152, Erzurum'a 281, Kars'a 302, Van'a 342 ve Trabzon'a 252 saat idi.

Merkezle eyaletler arasında irtibatı ve ulaşımı sağlayan bu yollar üzerinde ticaret emniyetini sağlamak için hanların yanı sıra, XV. yüzyıldan itibaren derbend adı verilen ve âdeta küçük bir kale niteliği taşıyan karakollar meydana getirilmiştir. Haberleşmenin temini için ise **menzil**ler kurulmuştur. Bu gibi müesseselerin idaresi belli nizamlar çerçevesinde yürütülmüş, devlet tarafından der-

bend ve menzil görevi verilen ahali, buraları korumaları ve mâmuriyetini sağlamaları karşılığında **tekâlif***-i örfiyyeden muaf tutulmuştur. Bu da haberleşmeye ve ulaşım devlet tarafından verilen önemi göstermektedir. Yollar üzerinde kurulan menzil noktaları aynı zamanda bir askerî harekâttâ ordunun konakladığı ve iaşesinin depolandığı yerler olmak fonksiyonunu da yüklenmiştir. Öte yandan hanların ve menzillerin bulunduğu bazı merkezlerin askerî harekâttâ çevre ahalisinin mallarını pazarladıkları birer ticaret merkezi şekline gelmesi, bu gibi yerlerin zamanla Anadolu'nun önemli yerleşim birimleri olmasını sağlamıştır.

Osmanlılar zamanında yollar genel olarak devlet tarafından tamir edilirdi. Yolların tamirini yapan gruplar "kaldırmacı" adıyla anılmıştır. Nehir ve akarsular üstüne inşa edilen köprüler için ise "köprücülük" adıyla bir hizmet grubu oluşturulmuştur. Bu gibi görevliler yaptıkları işe karşılık "geri hizmet erbâbı" olarak nitelendirilmiş ve avârız vergisinden muaf tutulmuştur.

Anadolu'nun ulaşım ve ticaretinde karayollarından başka, üç tarafının denizle çevrilmiş olması dolayısıyla deniz yolları da önemli yer tutar. Bu hususta Osmanlı kaynaklarında, gerek ordu gerekse halkın zahire ihtiyacının önemli kısmının bu yolla sağlandığına dair kayıtlar bulunmaktadır. Nitekim XVI. yüzyıla ait bir arşiv belgesinden öğrenildiğine göre (BA, KK, nr. 2555) İstanbul'dan Karadeniz kıyılarını takiben Batum'a kadar 123 iskele bulunmakta idi. Aynı şekilde İstanbul ile Payas arasında da otuz iki iskele yer alıyordu. Bu iskeleler XIX. yüzyılda menzil teşkilâtının ilga edilmesinden sonra Anadolu postalarının nakli için düşünülmüş ve hatta bu hususta 1862 yılında bir de emir verilmiştir (BA, Meclis-i Valâ, nr. 21594). Bununla birlikte özellikle posta teşkilâtının kurulduğu 1250 (1834-35) yılından itibaren mevcut karayollarının ıslahı cihetine gidildiği de görülmektedir (BA, İrade-Dâhiliye, nr. 33369). Nitekim 1863'te yeni inşa ve tamir edilen yolların uzunluğu 360 fersaha ulaşmıştır. 1869 yılında çıkarılan nizamnâme'ye göre ise yollar şu dört grup altında ele alınmıştır: 1. Mevcut yolların vilâyet merkezlerinden İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına ulaşması; 2. Vilâyet ve sancaklar arası yolların yapımı; 3. Kazalar arasında, kazalardan büyük şoselere ve demiryollarına giden yolla-

rın inşası; 4. Nahiye ve köy yollarının yapımı.

Karayolları yapımının yanı sıra Sultan Abdülmecid devrinden itibaren zamanın en modern ulaşım aracı olan demiryolu sisteminin kurulmasına da başlanmıştır. Anadolu ulaşım ve nakliyatında bundan sonra önemli bir yere sahip olacak demiryolu yapımı, Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamid tarafından da sürdürülmüştür. Nitekim ilk olarak yapılan İzmir-Aydın hattından sonra Aydın-Dinar-Denizli ve İzmir-Tire-Ödemiş demiryolları inşa edilmiştir. 1879'a kadar ise İzmir Turgutlu-Alaşehir ile Manisa-Soma, Alaşehir-Afyon demiryolları tamamlanmıştır. Bu arada Mudanya-Bursa hattı yapılarak 1892'de işletmeye açılmıştır. Ayrıca 1896'ya kadar İstanbul-İzmit-Ankara hattı ile buna ek olarak Eskişehir-Konya, Eskişehir-Kütahya ve Arifiye-Adapazarı arası demiryolları bitirilmiştir. Mersin-Tarsus-Adana demiryolu 1886'da tamamlanmıştır. Konya'dan Bağdat'a giden yol ise 1904'ten itibaren kademe kademe inşa edilmiştir. Demiryolları yapımına verilen bu hız dolayısıyla ki bu döneme kadar Anadolu'da yapılan toplam hat uzunluğu 1597 kilometreye ulaşmıştır. Böylece Anadolu ulaşım tarihinde bu devre kadar en kolay nakliyatın sağlandığı, telgraftan sonra en seri haberleşmenin gerçekleştirildiği yeni bir döneme girilmiştir.

BİBLİYOGRAFYA :

BA, KK, nr. 2555; BA, Meclis-i Vâlâ, nr. 21594; BA, İrade-Dâhiliye, nr. 33369; Şekip Es-kin, *Türk Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara 1942, s. 15-16, 23; Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII, 461-467; M. Kemal Özgür, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları* (doktora tezi, 1959), İÜ Ed. Fak. Tarih Semineri Kitaplığı, nr. 594; a.mlf., "Anadolu Selçuklu Kervansarayları", *TD*, sy. 20 (1965), s. 144-170; W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarih-Coğrafyası* (trc. Mihri Pektaş), İstanbul 1960, s. 23-57; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul 1967; a.mlf., "Meslekî Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *GDAAD*, sy. 1 (1972), s. 93-129; a.mlf., "Gemicilik", *TM*, XV (1969), s. 157-165; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilâtı ve Yol Sistemi* (doçentlik tezi, 1982), İÜ Ed. Fak.; Osman Turan, "Selçuk Kervansarayları", *TTK Belleten*, X/39 (1946), s. 471-474.



YUSUF HALAÇOĞLU

lu'da birliğin nisbeten sağlanması Türkler'in burada imar faaliyetlerini hızlandırmalarına zemin hazırlamıştır. Öte yandan Türkleşme ve İslâmlaşma çalışmaları aynı zamanda burada fikrî gelişmeyi de hızlandırmıştır. İslâm dünyasında Vezir Nizâmülmülk'ün başlattığı ve ilk örneklerini verdiği medrese ve külliye sistemi bundan dolayı en çok Anadolu'da rağbet görmüş ve en güzel örneklerini burada vermiştir. Anadolu Selçukluları, Beylikler'in ve Osmanlı Türkleri'nin ilim ve kültür hayatına en büyük hizmetleri, Anadolu'nun her tarafına sayısız medrese, kütüphane, dârüşşifa, hastahane, imaret, zâviye inşa etmeleri ve bunların mükemmel bir şekilde çalışmasını sağlamak için pek çok vakıflar kurmalarıyla gerçekleşmiştir.

İslâm dünyasında ilk eğitim ve öğretim faaliyetleri önce camide başladı; Mescid-i Nebevî'nin son cemaat mahalinde Suffe denilen bir bölüm devamlı surette eğitim için ayrılarak buraya devam edenlere "ehl-i Suffe" denildi. Gelenek halini alan bu uygulama Anadolu Selçukluları ve Osmanlılar döneminde çok yaygın bir şekilde devam etti. Anadolu köy ve kasabalarında mescidler halk için başlıca eğitim merkezleri oldu, bazan mescidlerin yanlarına çocuklar için mektep veya sıbyan mektebi denilen eğitim binaları eklendi. Şehirlerde ise eğitim için camilerden faydalanılmakla birlikte asıl öğretim faaliyetleri medreselerde yapılmaktaydı.

Cihad ve gazâ ile meşgul olan Anadolu Türk hükümdarları ilim ve kültür faaliyetlerine de daima destek oldular; ilim erbabına kıymetli hediyeler ve önemli görevler vererek onları mükâfatlandırdılar. Bu teşvik ve iltifat sebebiyle İslâm dünyasının çeşitli bölgelerinden pek çok âlim Anadolu'ya geldi ve hükümdarlara değerli eserler takdim etti (örnekler için bk. Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri*, s. 209-223). Ayrıca bazı hükümdarların da bizzat ilimle meşgul oldukları, eserler telif ettikleri bilinmektedir. Bu dönemde Türkçe dışında Arapça ve Farsça olarak da çok sayıda eser telif edildi.

Selçuklular'ın ve daha sonra kurulan devletlerin ilim alanındaki başarılarını gösteren önemli yapılardan olan Anadolu medreseleri, âbidevî portalleri, geniş eyvanları ile mimari bakımdan bir dönüm noktası olduğu gibi, uygulanan eğitim programları ile de yepyeni bir anlayışın başlangıcını teşkil ettiler. Medreselerin vakfiyeleri bu kültür müesseseleri-

lerinin çalışma şekli, gelirleri ve sağladıkları eğitimin özellikleri hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. Buna göre, medreselerden bazıları doğrudan doğruya İslâm hukuku, tıp, hadis, hey'et ve astronomi eğitimi veren ihtisas medreseleri idi. Meselâ Konya'daki İnce Minareli Medrese hadis, Sırcalı Medrese fıkıh, Kayseri'deki Çifte Medrese tıp, Kırşehir Cacabey ve Kütahya'daki Vâcidiye medreseleri ise astronomi ve hey'et öğretimine ayrılmıştı. Vakfiyelerde derslerin verilmiş şekli ile müderrisin vasıfları gibi özel şartlar da yer alırdı. Nitekim Konya Karatay Medresesi'nde müderrisin tefsir, hadis, usul ve fen ilimlerinde ehliyetli, Hanefî mezhebinden bir âlim olması, Sivas Gök Medrese vakfiyesinde müderrisin tercihen Şâfiî mezhebinden olması şartı yer almaktadır. Ayrıca medreselerde müderrisin yardımcısı olan müdirlere, hatta talebeye bile maaş ve bursların tahsis edildiği görülmektedir. Meselâ Konya Altın-apa (İplikçi) Medresesi vakfiyesinde çok başarılı üç talebeye ayda 15'er dinar, orta seviyeli on beş talebeye ayda 10'ar dinar, yeni başlayan yirmi öğrenciye de ayda 5'er dinar burs verilmesi öngörülmüştür. Ayrıca her yıl medreseye 100 dinar değerinde kitap alınması şart koşulmuştur. Bu dönemlerde medreselerdeki öğrenci sayısı ise devrin telakkisi gereği sınırlı tutulmuştur. Medreselerde bulunan kütüphanedeki kitaplardan istifade şekli ile kütüphane idaresi de belli bir esasa bağlanmıştı.

Anadolu'da Selçuklular, Dânişmendîler, Artuklular, İlanlılar, Karamanlılar ve diğer beylikler zamanında inşa edilen medreseler yerleşim bölgelerine göre şu şekilde verilebilir: Afyon yakınında Sincanlı'da Boyalıköy Medresesi (1210); Akşehir'de Taşmedrese; Alaca'da Karahisar ve Hüseyin Gazi medreseleri (XIII. yüzyıl); Antalya'da Mübârizüddin Atabey Armağan (637/1239-40) ve Emîr Celâled-din Karatay (648/1250-51) medreseleri; Beçin'de Ahmed Gazi Medresesi (1375); Beyşehir'de Taşmedrese (1368); Diyarbakır'da Mesudiye (1191) ve Zinciriye medreseleri; Eğridir'de Taşmedrese (1301); Ermenek'te Tolmedrese (1349); Erzurum'da Çifte Minare (1253), Yâkutiye (1310) ve Ahmediye (1314) medreseleri; Antep'te Ahmed Çelebi Medresesi; Isparta civarında Atabey Mübârizüddin Ertokuş Medresesi (1224); Karaman'da Hatuniye Medresesi (783/1381-82); Kayseri'de Hoca Hasan (1193); Külük (1210),

4. Eğitim ve Öğretim. Anadolu, tarihin en eski çağlarından beri yoğun bir ilmi ve fikrî faaliyete sahne olmuş, Selçuklular zamanında da en parlak devrini yaşamıştır. İslâmiyet'in yayılması ve Anado-