

DIYARBAKIR MARDİN VE DIYARBAKIR URFA KERVAN YOLU

Prof. Dr. ORHAN CEZMİ TUNCER*

Tarihin her döneminde, Yukarı Mezopotamya'nın önemli kenti olan Amida, çok önemli iki ana yolun kavşağındadır. Doğuyu batıya, güneyi kuzeye bağlayan bu stratejik konum ve verimli toprakları burayı her dönemde güncel kılar(Çizim: 1). Ancak yakın tarihimizin bilinen sorun ve koşulları, Fırat'dan doğuya geçişi engelleyince, bilimsel çalışmalar da aksamıştır.

- Kurt Erdmann (Das Anatolische Karavansaray I ve II. Berlin1961), Hekim Han ve Kalolar Hanı'ndan doğusunu boş bırakır.

- Vakıflar Genel Müdürlüğü Abideler Şubesi'nce hazırlanan "Türkiye Kervansarayları ve Hanları Haritası"nda yol ve konakları açısından Diyarbakır yöresinde yine aynı boşluk vardır(Çizim: 2). Diyarbakır Bingöl yolu üstünde, Hani İlçesine çok yakın bir yerde gösterilen (Ambar Çayı kaynağına yakın) hanın (No.106) adı verilmeyen ve sadece Selçuklu dönemine ait olup onarılmayacak kadar yıkık olduğu belirtilir. Diyarbakır Mardin kervan yolunda, Mardin'e çok yakın 227 numaralı Osmanlı hanı da aynı durumdadır. Urfa yolunda hiçbir yapı işaretlenmemiştir. Pirinçlik, Siverek ve Hilvan'dan geçen tarihsel yolun çizimiyle yetinilir. Çermik'de adı belirtilmeyen bir Osmanlı hanı (No.107 A) vardır. Diyarbakır Harput yolu çizilmemiştir bile. Maden yöresinde (No.107) gösterilen Osmanlı hanının adı bilinmez.

- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün "Tarihi Türk Hanları" adlı yayınında (İsmet İter. ANKARA 1969) Yukarıdaki bilgiler bile yoktur.

- Bir diğer "Osmanlı Yolları ve Menzilleri Haritası"nda da durum aynıdır (Müderrişoğlu, Fatih: Bir Osmanlı Türk Şehri Olarak Belen. Vakıflar Dergisi XXIV. Ankara 1994. s. 248). Sadece Harput yolunda Ergani, Urfa yolunda da Siverek, yerleşik yer olarak belirtilir.

- Matrakçı'nın yayınında (Beyan-ı Menazil-i Sefer-i İrakeyn-i Sultan Süleyman Han Yayına hazırlayan

Hüseyin Yurtaydın (Ankara 1976.s 309), Halep, Amida,Bitlis yolu belirtilir.

- Tunç, Gülgün, verdiği haritada (Taş Köprülerimiz. Ankara 1978) Devegeçidi (No 75), Halilviran (No 106), Siğnek (No 206), Çermik (Haburman No. 62) ile Hazro Köprülerini (No 110)belirtir.

- Cevdet Çulpan, bilgileri haritaya dökmez (Türk Taş Köprüleri. Ankara 1975).

- Kemal Özergin (Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları) ile

- Karl Müller'de de (Die Karawanserai im Vorderen Orient. Berlin 1920) durum aynıdır.

Bu yayınlardan anlaşıldığı üzere, Diyarbakır merkez olmak durumunda, yaklaşık 90-100 km yarıçaplı alanda yol ve hanlardan yana büyük boşluk vardı. Bu durum, bu yöreyi incelememde ve boşlukları doldurmamda bana itici bir güç oldu. Daha önce;

- "Diyarbakır Bitlis Kervan yolu ve Üzerindeki Hanlar" Vakıflar Dergisi sayı 25. Ankara 1995. s. 9.

* Gazi Üniversitesi Emekli Öğretim Üyesi

-“ Bitlis Van Kervan yolu ve Üzerindeki Hanlar” Sanat Tarihi Yılığ. sayı 9-10. İstanbul 1981. s. 317.

-“Diyarbakır Harput Kervan yolu” Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi sayı 5. Erzurum 1999. s.151.

-“Kara Han ve Eski Divriği Kangal Kervan Yolu” Türk Etnoğrafya Dergisi sayı 19. Ankara 1991. s. 31.

İle sözü edilen boşlukların bir bölümünü ilim dünyasına sundum. Bu yazımla, diğerleri de tamamlanmış oluyor. Bilindiği gibi İsmail Aytaç Malatya odaklı çalışmakta ve böylece paylaşım eksikleri tamamlanmaktadır (1).

Yol ve hanlar için gezginlerden yararlı bilgiler sağlanabilmektedir. Bitlis ve Harput kervan yolları için gerekli bilgileri onlardan alıntı yaparak vermiştik. Aynı gezginlerin bu kez Mardin ve Urfa ile ilgili bölümlerini aktaracağız.

- NASIR-I HÜSREV (Sefername. Çeviri: Abdülvehabi Gazi. İstanbul 1967 s. 14). “....Amida’dan Harran’a iki yol var. Bunlardan bir tanesinde hiçbir köy kent yok. O yol 40 fersah. Öbür yolda yeşillik, ağaçlık ve birçok köyler var.... Bu yol 60 fersah. Biz kervanla bu yoldan geçtik. Dümdüz bir ovaydı. Ama o kadar taşlıktı ki, hayvanların taşsız bir yere adım atmasına imkân yoktu.... 438 yılı (M.1046) Harran’a vardık. Nevruzdu (1046 Ocak). Seruç’a geldik. 2.gün Fırat’dan geçtik Mencib’e vardık. Oradan Haleb’e gittim.” Gezin ara istasyonları vermediği için bu iki yolun hangisi olduğunu bilemiyor ancak yorum yapabiliyoruz. 40 fersahlık ilk yol, Habur Çayı’ndan geçen (Karacadağ’ın güneyinden), belki Viranşehir’e de uğramadan Harran’a varan çöl ortamı kestirme yoldur. Yeşillik, ağaçlıklı yer yerleşik alanları çağrıştırdığına göre, Karacadağ’ın kuzeyinden geçen ve gerçekte de çok taşlıklı yol, Siverek’e uğrayan Urfa üstünden Harran’a varan kadim yoldur. Ancak daha sonraki bilgilerde, Siverek’i Gölçük, Kabahaydar, Çamlıdere, Yardımcı üstünden Harran’a bağlayan 2. Bir kestirme yoldan sözedeceğiz. Nitekim gezgin yukarıdaki notunda Urfa’dan sözetmiyor. Bu yol Kuzeybatıda, Siverek’i kestirme olarak Ergani’ye de (Çermik ile) bağlayacaktır. Ancak Siverek’den sözetmemesi de dikkat edilmesi gereken bir noktadır.

- İBNİ BİBİ, Malatya, Harput, Maden, Ergani üstünden Amida’ya varır ve Mardin’den Cizre yoluyla Irak’a (Zaho) geçer. Konaklarından sözetmez. Böyle de olsa 11.y. da bu yolun işlediği kanıtlanmış olur (Gülgün Tunç. a.y.)

-İBNİ BABUTA (Seyahatnamesin’den seçmeler. İstanbul 1971. s.125), Musul’dan yola çıkarak

Ayn-ı Rasad, Müveyleha, Cizre, Nusaybin, Sincar, Dara üzerinden Mardin’e varır.

- POLONYALI SİMEON, Seyahatnamesi’nde (Andreasyan, Hrand D: 1608-1619. İstanbul. 1964. s. 87) Sivas, Malatya ve Harput üstünden Palu’ya geçer. Muş’a ulaşır Harput’a geri döner. Diyarbakır’a gitmek için Gölçük, Ergani, Nalkıran Dağı aşarak Devegeçidi’ne varılır. Burdan Amida’ya inecektir. Bu bilgileri Harput yolu ile ilgili yayınumuzda vermiş idik. Amida’yı ve Hasan Paşa Hanı’nı anlatır. “....Şehir tarih boyunca olduğu olduğu gibi bugün de bir din ve irfan merkezidir....Hasan Paşa Hanı’na gittim. Muazzam kâgir bir bina olan bu hanın 500 beygiri barındırabilen yer altında iki büyük ahır, rengarenk demir bir parmaklıkla çevrilmiş çok güzel bir havuzu, üç kat üzerinde (biri bodrumdur.O.C.T.) birçok kâgir odaları vardı.....”. Yazar, daha sonra Amida halkından, dinlerinden, san’at ve ibadethanelerinden sözeder.Şemsi’ler hakkında da bilgi verir (sayfa 100). “....Mardin Kapısı’nın dışında gördüğümüz bir putperestlik tapınağının, Şemsi’lerin ibadetgahı olduğunu anladık....Erzurum çingeneler diyarı olduğu gibi, burası da (Amida) Şemsi’lerin merkezidir.” der. Andreasyan’ın (a.y.s.179)

yayınınun sonuna eklediği 5 numaralı ek'de Amida için Tavernier ile İnciciyan'dan ikişer sayfalık alıntıda konumuzla ilgili bilgi yoktur.

- MATRAKÇU NASUH (a. y.) Urfa yolu için konakları sırayla (sayfa 283) Karâ Amid, Karacadağ zeylinde Kızıltepe (resim 104 altta), Karacadağ'ı aşım Akpınar (resim 104b üstte), Kocagöz Tepesi (resim 104b ortada), Cüllap (resim 104b altta), Karye-i Çil Halit (resim 105a üstte), Merc-i Tabık (resim 105a ortada), Makam-ı Davut (resim 105a altta) ve Halep (resim 105b-106a) olarak verir.

- EVLİYA ÇELEBİ, Seyahatname'sinde (Çeviri: Zuhuri Danışman. Cilt 5. İstanbul 1970.s.35), kadim Diyarbakır Urfa yolundan geçmemiştir. Ancak bu yolu dik kese kese, çevreyi iyice dolaşarak ikincil yolları da tamtır. Diğer bir gezisi Halep'den başlar (a.y.s.35). "....Halep'den kalkarak Bab Kasabası'nda konakladık.....Oradan Karaköprü Köyü'nü sol tarafımızda bırakıp Kızılhisar Köyü'nde konakladık..... Nizip şehrine vardık.....Buradan yine batı tarafa 9 saatte giderek (Erzen-i Rum) Rakka Kalesi'ne geldik. Hazret-i Ömer hilafeti zamanında Rum kayseri tarafından yapıldığı için Rum Kalesi derler. Urfa ile Birecik arasındadır. Her birine birer konaktır.Urfa Paşası eyaleti toprağında emanettir.....Oradan kible (kuzey olacak O. C. T.) tarafına yönelip 10 saatte Suruç Kalesi'ne geldik.....Buradan batıya (kuzey olacak O. C. Tuncer), 2 saatte giderek (Çar Melik =Dört Hükümdar) Kalesi'ne geldik..... Bir tepe üzerinde dört köşe küçük bir kaledir.....Buradan kalkarak Urfa şehrine vardık....Buradan avlanarak doğu (batı da Halfeti yakınlarında olacak O. C. Tuncer) tarafa gidip, 6 saatte Seyit Gazi Köyü'nde konakladık. Urfa toprağında, Murat (Fırat olacak O. C. T.) Nehri kenarında irem gibi bağı, kasaba gibi cami ve hanlı, süslü bir köydür.....Bu kale dibinden gemilerle Fırat'ı karşıya geçip Maraş toprağında Kürük Kasabasına geldik. Fırat Nehri kenarında bin evli, cami, han ve hamamı, küçük çarşı, bağ ve bahçeli, pamuk mahsullü mâmur kasabadır...Ona yakın Fırat Nehri kenarında ve Maraş toprağında Samsad Kalesi'ne geldik....Oradan yine Urfa Kalesi'ne, oradan güney tarafa 9 saatte Dar-ı Dehkân ile Harran Kalesi'ne geldik.....Oradan kible tarafına çöle 18 saat giderek Rakka Kalesi'ne geldik....Oradan yine gemi ile, Beri Halep toprağına geçip batı tarafa, çöller içinde Balis Kasabası'na geldik....Rakka Kalesi, bu Balis'in doğusunda, bir konaklık menziline ve çöldür.....Buradan kalkarak Büyük Rasafe Kasaba'na geldik....Oradan Merkisa eski şehrine geldik. Elcezire'de, Rakka yakınında, Fırat Nehri kenarında, Fırat Nehri'nin doğu tarafındadır" (Merkisa Meskene olabilir. O. C. T.)

Evlıya Çelebi, buradan sırayla Anc, Der, Hadde, Hadesiye Kalelerine ve Culab Kasabası'na ulaşır. Buradan kuzeye ilerleyip Siverek'e ulaşır. Yazar batı derken doğuda kalan Habur Çayı'ndan da sözeder. Siverek'e varması için Viranşehir ve Hilvan gibi önemli duraklara değinmez. Oysa kuzeye ilerlerken buralara uğraması gerkecektir. Haritada bu kaleleri de göremiyoruz. Bundan ötürü çizimimiz tahminidir. Çelebi'nin yön ve tanımları her zaman haritaya uymuyor.

Gezisini sürdürür Evliya Çelebi ve "....Buradan (Siverek) hareketle Değirmenboğazı menziline konduk.Diyarbakır toprağında bir kayalık yerde sarp boğazdır. Buradan kalkarak Ruhbe Kalesi'ne ulaştık..... Buradan harap kale Sen Roha'ya geldik.....Buradan yine Siverek'e ve oradan'da Alıpınar'ına gitmeyip,Siverek'den batıya hareketle Karakayık Kasabası'na geldik (Bucak yakınlarında olmalı). Buradan gemi ile Fırat'ı geçip Gerger'e geldik. Gerger,Fırat Nehri'nin batısında, Malatya cyaleti subaşılığdır.....Oradan gemi ile karşı tarafa (doğu) geçip Çerik Kasabası'na ulaştık.....Buradan hareketle, yine Çermik şehri yakınında ve Diyarbakır toprağında Çüngüş'e oradan Abdihir Kasabası'na geldik.....Buradan yine Fırat Nehri ile Gerger'e dönüp oradan da batıya giderek Sagraz Kalesi'ne

geldik.....Buradan kalkıp Kargasekmez tarafından Safraz'a yakın (Sagraz veya Safraz'dan biri doğru olmalı O.C. T.) Sırc Kasabası'na geldik.....Malatya toprağında subaşılıktır.....Oradan kuzeye çıkarak Kahta Kasabası'na geldik.....Buradan kalkarak Kışn-ı Mansur Kalesi'ne (Adıyaman) geldik.....Buradan kalkarak Samsat Kalesi'ne geldik.....Buradan yine batıya mamur köyler içinden Maraş tarafına gidip Bihisni – Şadbaz Kalesi'ne geldik.....Buradan güneybatıya Maraş şehrine geldik” Evliya Çelebi buradan konaklaya konaklaya Kayseri'ye yönelecektir. Ancak;Bor,Aksaray, Sivas, Eğin, Arapgir, Harput, Pertek, Sağman, Palu, Çapakçur, Genç,Atak'dan Muş'a varır. Görüldüğü gibi, çevrede çok dolaşmasına karşın, kadim Urfa Diyarbakır yolundan hiç geçmemiş olup onlara dik ara yollarda dolaşmıştır. Buna karşılık,Malatya Diyarbakır arasında bir gezisi vardır.(a. y. Cilt 6).“.....Malatya'yı imkân nisbetinde seyreyledikten sonra, yine doğuya 11 saat giderek, Fırat Nehri kenarında konakladık.” Buradan Diyarbakır'a varışıyla ilgili bilgiyi, Diyarbakır Harput Kervan Yolu” yazımızda iletmiştik (a. y. s. 151).

- H. VON MOLTKE (Türkiye Mektupları.İstanbul 1969. s. 147), Sivas'dan yola çıkan Mareşal'ın Kangal, Alacahan, Hekimhan üstünden Keban Madeni'ne, oradan Harput, Kömürhanı (v.b.) üzerinden Maraş'a varışını “Harput Yolu” yazımızda ele almıştık. Oradan Gerger, Birecik'le Urfa'ya varır. Yazımıza konu olan kesim bundan sonradır. Sayfa 163 “.....Urfadan Diyarbakır'e kadar olan alan-mektubuma Diyarbakır'de devam ediyorum-insanın tasavvur edebileceği en kasvetli çöldür. Siverek şehri hariç, bu 40 saatlik mesafede içinde insan yaşayan sadece 4 köy gördüm. Geri kalanlar kışın yuvalandıkları taş yığınlarından ibaret. Kuyular çok az, derelerde su yok, hatta herhangi bir zamanda su bulunmuş olduğuna dair hiçbir iz bile yok. Bununla birlikte, merhalemeden merhaleye ayvat'lar, yani üzeri kubbeli sarnıçlar var.....Bunlar dânsel vakıflardır.

Hemen hemen her dağ güzeldir. Şimdiye kadar gördüklerimden sadece Fırat ile Dicle arasındaki Karacadağ bundan müstesna. 3-5 dereceyi geçmeyen daimi tatlı bir meyille iki günlük yol gidiyorsun ve birden bire kendini karlar içinde bularak şaşırıp kalıyorsun.İnsan ovada olduğunu sanıyor. Halbuki bu dağ muhakkak ki 5000 kadem yüksekliğinde ve fırtınalarıyla sert iklimi yüzünden meşhur (Karacadağ'ın denizden yüksekliği 1919, Siverek 850, Diyarbakır 650 m'dir. Topografyayı yazar çok doğru tanımlıyor.O. C. T.). Çok erken yola çıkmıştım. Dağın doruğunu aştuğum zaman güneş doğdu ve Dicle ilk kırmızımsıtrak ışıklarla parladı(35 km uzaklıkta o topografyada Dicle'yi görme şansı yok.Pirinçlikten sonra kente iyice yaklaşıncı belki O. C. T.). Öğleye doğru, fırtına ve dolu altında Diyarbakır'e vardım....” (Siverek Diyarbakır arası bugün 80 km'dir. 7-8 saatte o koşullarda burayı aşmak ancak posta tatarları için olası. Yazının, yük, uşak, çevirmen ve koruyucularla ulaşması zor görünüyor. Zaten kendisi de yukarda iki günlük yoldan söz ediyor. O.C.T.) Moltke, Diyarbakır'dan salla Musul'a doğru yola çıkacaktır.

Moltke'nin Malatya'dan Urfa'ya bir yolculuğu daha vardır (a. y. s. 234). İlk durak Ergene Köyü'dür. Geceyi orada geçirip, ertesi günü Malatya Dağı'nı aşarak (Sakaltutan Dağı eteğinde) Göksu'nun derin, kayalık vadisine ulaşır..... Adıyaman, Samsat üzerinden Urfa'ya varır. Haritaya bakılırsa Malatya'nın güneyinde yüksekliği 2500 m'yi bulan Akdağ (2510 m) ve çok yakınında Çelikhhan vardır. Yazar bundan söz etmediğine göre daha batıda (~ 25-30 km) Tut veya yakınından geçmiş olmalı ki Göksu Vadisi'ni görsün. Yazar Samsat'tan Urfa'ya ulaşabilmek için Fırat'ı nasıl ve nereden geçtiğini anlatmıyor. Moltke; Birecik, Nizip, Runkale, Besni üzerinden Torosları yine aşarak Malatya'ya döner (1839 Şubat). Ayrı bir gezisinde Arapgir üzerinden Ağrı'na

gider ve Çemişgezek üstünden Pertek ve Murat'ı aşarak Harput'a ve sonra Malatya'ya döner.

NEJAT GÖYÜNÇ (XVI. Yüzyılda Mardin Sancağı. İstanbul 1969) yayınının sonunda bilgileri bir harıtaaya dökmüş bulunuyor. Burada numaraladığı 6 nokta bizim için yararlıdır (çizi 3).

1- Midyat ile Savur arasında, biraz güneyde Akziyaret (ziyaret? No.92) Çağçağ Suyu yakınında (Urfa Hilvan arasındaki başka) dinsel ağırlıklı bir yer olmalı. Gelenlerin konakladıkları yer bir han olabilir mi bilmiyoruz. Tekke de olabilir.

2- Mardin'in 10 km kadar güneydoğusunda (No. 25) Kasrı-ı Cerran (Yolaltı), adına bakılırsa boyutlu bir köşktür. Buranın bir han veya konaklama yerinden çok bir ünlünün veya zenginın konağı olma şansı daha fazladır.

3. Nusaybin'in 16 km kadar batısında, Türkiye Suriye sınırında (No. 97) Serçehan (Durakbaşı var). Adı, konaklama yapısı olduğuna kuşku bırakmıyor.

4. Mardin'in 94 km. kadar batısında (biraz güneyde) Telcafer (Konak yeri No. 130) adlı yer, aslına bakılırsa Cafer Tepesi gibi bir yapay topografya, o çöl ortamında olağan görülür. Yeni adı olan Konakyeri bizi bir konaklama işlevine çekiyor. İki arasında bağı ancak iyi bir inceleme belirleyecektir.

5. Mardin'i 100 km kadar tam batısında (No. 119) Telgören (Yollarbaşı) adlı yerin iki adı da yeni olmalı. İkinci ada bakılırsa, iki ayrı yolun birleştiği veya ayrıldığı bu yer, bir hanu gerekli kılıyor. Bu da yerinde -eğer izleri kaldıysa- araştırılmalıdır.

6. Mardin'in batısındaki (çok az kuzey) Ribat adlı yer (Hisaraltı No.121) eski ve yeni adıyla da, şimdiye kadarkilerin en güçlü konaklama yeri olduğunu çağırıyor. Bunlar yerinde iyice araştırılmalıdır. Bunların şimdiki ikinci derecede ara yollar gibi görünmesi, zamanında da böyle olduğu anlamına gelmeyebilir.

- GÖNÜL GÜREŞSEVER (Urfa'da İki Kervansaray MTRE Bülteni, sayı 9-10, Cilt 3. İstanbul 1977 s. 12) Urfa'nın 36 km kadar batısında Çarmelik Köyü'nde aynı adla anılan, avlulu, kare plânlı (3) yapı 1234-35 yılından önce olabilir. Diğer bir kervansaray Harran'ın (Altınbaşak) 30 km kadar güneydoğusunda (Suriye sınırına 15 km kala) köye adını veren Han-el Bağrur'dur (1228-29). Bu da avlulu, kare plânlı olup ikisi de büyük Selçuklu geleneğindedir. Tayyib Gökbilgin'in ilk yapıyı Dilaver Paşa'ya bağlamadaki nedenini bilmiyoruz. Plân kurgusu 13. y.'a ait olmasına kuşku bırakmıyor. Ayrıca bu yolların ne denli gerekli ve eski olduğunu da kanıtıyor. Çarmelik Kervansaray'ını yayınlayan Cihat Kürkçüoğlu; Tıtrış Kervansaray'ını da ilim dünyasına sunarken " Şanlıurfa Bozova ilçesine bağlı Tıtrış Köyü'ndeki bu kervansaray, Birecik, Çarmelik, Urfa, Tıtrış, Siverek, Karabahçe, Diyarbakır kervan yolu üzerinde bulunmaktadır" demektedir.

HARİTALARIN İNCELENMESİ, 1/200.000 ölçekli haritalarda, Diyarbakır Mardin arasında, Fabrika Köyü, fabrikaya bağlı olup elektriğin gelişi kadar eski veya onunla gelişen bir yerleşme yeridir. Şimdiki konumu bile bir konaklamayı gerektirecek, çağrıştırarak durumda değildir. Dicle Nehri kenarında, topografya ve iklimi açısından da elverişli değildir. Kara Köprü, onarılmış olarak, yeni yolun yanında varlığını koruyor. Beşpınar Köyü, konaklama üssü olacak durumda değildir. Ayrıca Çınar gibi bir odağa yakınlığı da buna elvermez. Çınar'ın her dönemde zengin, ağırlıklı bir yer olduğu anlaşılıyor. Şeyhiyas dinsel ağırlıklıdır. Yukarıhanık ve Aşağıhanık, iyi bir konaklama yeri olup, yeni yerleşim gereği ikiye bölünmüş görünüyor. Akgevir bir karakol yeri olup Mazıdağı yol ayrımındadır. Harap Köprü geçilerek Aynisiç'e oradan da Mardin'e ulaşılır. Yalnız yol yolu değil, 20 km kadar sağ ve solunda da han adlı yerleşim veya

konak yapıları görünmüyor. Bu durum, şimdiki yolun en eski konumunu koruduğu anlamına gelir.

1/200.000, 1/100.000 ve 1/25.000 ölçekli harita bilgilerini, yanyana birbiriyle karşılaştırarak aşağıya alıyoruz.

Diyarbakır – Mardin Kara Yolu (Haritalardan)

1/200.000	1/100.000	1/25.000	İl ve pafta
DİYARBAKIR	DİYARBAKIR	DİYARBAKIR	
		Hatun Kastalı-Karacılar Ham. D.bakır M44 – a2	
		Dink	
		Ahmet Tepesi (642)	
		Kerpiç Köşk	
Fabrika Köyü	Fabrika Köyü	Dilek Çeşmesi	D.bakır M 44 – a3
	Karakol	Karakol	
Yol Bakım Evi	Yol Bakım Evi	Yol Bakım Evi	
Kurtkaya Tepesi	Kurtkaya Tepesi	Kurtkaya Tepesi	D.Bakır M44-b4
Kara Köprü	Kara Köprü	Kara Köprü	
Beşpınar Köyü	Beşpınar Köyü	Beşpınar Köyü	
	Ülya	Hasibin Kuyusu Mevkii	
	Süt Sağacılar	Toz Tepe doğusundan	D.Bakır M.44-b3
	Zıra Mevkii		D.Bakır M.44-c3
ÇINAR	ÇINAR	ÇINAR (AKPİNAR)	
		Müderriş Tepesi doğusundan	
Şeyh İlyas	Göksu Köprüsü		
	Kelikân Tepesi (815)		
Aşağıhanık	Aşağıhanık		
	Demirölçek	Demirölçek (Kale-i Zerzevan)	
	Yeşilköy (Hudur)	Şeyh Mehmet'den doğuya Mardin .45-d4	
	Hanık Çayı		
Yukarıhanık	Yukarıhanık	Yukarıhanık	
Akgevir	Akgevir	Akgevir"	
		Yukarı Kelikân Tepesi (1038)	
Harap Köprü		Kelik Tepesi (1042)	
	Kanigemik Pınarı	Kanigemik Pınarı	
	Geripir Tepesi	Yukarı Torbalı Dağı	Mardin N 45-a1
Karakol	Kuzu Tepesi (1077)	Sultan Şehmus Türbasi	
		Şehmus Kahvesi	Mardin N 45-a2
İzzet Pş. Karakolu	İzzet Pş. Karakolu	İzzet Pş. Karakolu	Mardin N 45-a3
	Sukurbirah Tepesi	Mısır Tepesi (949)	
Aynisiç	Meşkin Tepesi		
	Gazhane	Gazhane	
	Mezbaha	Mezbaha	
MARDİN	MARDİN	MARDİN	

Diyarbakır Urfa yolunda 1/200.000 ölçekli haritada Serapgüzeli (Gözeli),Pirinçlik,Y. Erveni, Oğlakçı (Habeşi), Sersink Köyü, Karabahçe, Fuşko Harabeleri, Gedik Köyü, Karacadağ, Demirci, Kışlak, Üçkuyu, Siverek, Hilvan, Düznü (Sabo), Ulaç, Yedikuyu, Resulayn Köyü, Konak, Gildan, Akziyaret, Karaköprü Köyü, Karapınar Köyü ve Samsatkapı bulunuyor. Yine yol boyu ve 20'şer km'lik sağ ile solunda han adlı bir yapı veya yerleşme alanı görünmüyor. Böylece bu yol büyük ölçüde eski çizgisini koruyor diyebiliyoruz

Diyarbakır – Urfa Kara Yolu (Haritalardan)

1/200.000	1/100.000	1/25.000	İl ve Pafta
DİYARBAKIR Eskizavri (Dalbastı Hr.) Serapgüzeli	DİYARBAKIR Serapgüzeli Yolboyu Karakolu Kırğalı	DİYARBAKIR Eskizavri Harabeleri Serapgüzeli	D.Bakır M.44.a2 D.Bakır M.44-a1
Pirinçlik Y. Erveni	Pirinçlik	Pirinçlik	D.Bakır M.43-b2
Oğlakçı	Oğlakçı (Habeşi) Yol Bakım Evi	Oğlakçı(Habeşi) kuzeyinden Telsiz İstasyonu	D.Bakır M.43-b3 D.Bakır M.43-b3
Sersing	Sersing	Yığıtyolu (Sersing) Merge Yaylası	
Karabahçe Karakol	Keşişler Tepesi (1136) Fertul Yaylası Karabahçe Kırmızıtepe (1311)	Keşişler Tepesi güneyinden (Harabeler) Keklik Pınarı Yaylası Karabahçe'den kuzeye	D.Bakır M.43-b4 D.Bakır M.43-b4
Fuşko Harabeleri Gedik Mah.	Gedik Mah.	Yerleşme yeri yok.	D.Bakır M.43-a3
Karacadağ Demirci	Karacadağ Demirci Görabit Mah.	Karacadağ (1095) Hep batı yönünde ilerlenir.	Urfa M.43-d2 Urfa M.43-d1
Kışlak Üçkuyu Mah.	Çavuşlu Köyü Üçkuyu Mahallesi Bakanak mah.	Üçkuyu Mahallesi Bakanak (Arastul Mah.)	Urfa M.42-c2
SİVEREK	SİVEREK Söğütükyü	Zülfüğa Çeşmesi SİVEREK Çakmak Tepe Söğütükyü Göyerti (Taputviran Mah.) Zıranevi	Urfa M.42-c1 Urfa M.42-b2 Urfa M.42-c1 Urfa M42-C1 Urfa M.42-d2
Karakoyun	Hırbesa Harabeleri Karakoyun Çeltik	Hırbesa Harabeleri Karakoyun Çeltik	
	Hacı Kâmil Köprüsü Aşağıkucak	Kaneger Har. Kuzeyinden Hacı Kâmil Köprüsü Aşağıkucak	UrfaM.42-d1

	Yukarıkucak Külâplı Mahallesi	Yukarıkucak Mahallesi Külâplı Mahallesi	Urfa M. 42-d4
HİL VAN	HİL VAN	HİL VAN (Karacurun)	Urfa M 41-c3
Düzöntü (Şabo)	Düzöntü (Şabo)	Şabo Köyü batısında Silek Tepesi (650)	
Ulaş	Ulaş (Aşağıgaros)	Ulaş	
Yedikuyu	Bazın (Başkıır)	Bazın	Urfa N.41-c3
Resülayn Köyü		Yerleşim yeri yok	Urfa N.41-b2
Konak			
Gildan	Yukarıkülünce	Yukarıkülünce'nin Güneyinden	Urfa N. 41-b1
	Apaydın	Hekice (Apaydın) güneyinden	Urfa N. 41-c1
	Estagfurullah Neval Tepesi (721)	Estagfurullah	
Akziyaret	Akziyaret	Jandarma Karakolu Akziyaret (Cülmen) Yukarıçiftlik doğusundan Kızlar Höyüğü Karaköprü Köyü	
Karaköprü	Karaköprü		
Karapınar Köyü			
Samsat Kapı			
URFA	URFA	URFA	

Bu bilgiler ışığında şu sonuca varılıyor:

1- Günümüzde Diyarbakır Mardin arası 96, Urfa 180 km'dir. Şimdiye kadarki bilgiler, eskisi ile şimdiki yolun büyük ölçüde çakıştığını gösterdiği için Çınar, Hanık, Siverek, Hilvan gibi İstasyonlar her dönemde varlığını koruyor. İş makinalarınım, düzeç eğrilerini hiçe sayan güçleri, bir yamacı dolanan kıvrımları kısaltması, viyadükler yanında tepeleri yarmasına karşın eski yolun varlığını aynen korunduğu görülüyor. Dere, çay ve derin vadiler de aynı durumdadır.

2- Yukarı Mezopotamya İklimi nedeniyle her iki yol kış aylarında sayıca ve süre olarak çok az kapanır. Eski kış ve yol koşulları elbet daha çetin idi. Yine de konaklayarak ulaşım akıyordu denebilir. Böylece Mardin'e herhalde bir, Urfa'ya en çok iki yerde konaklayarak ulaşma şansı vardı. Moltke'nin sabahın çok erken saatinde Urfa'dan yola çıkarak öğleye doğru Diyarbakır'a varmasında belleği kendini yanıltıyor olsa gerekir. Siverek'de yatmış olmalı. Nitekim 1941 yılında, ailecek, Diyarbakır'dan Urfa'ya geziye giderken, akşam üstü ancak Siverek'e vardığımızı ve toprak damlı bir hanın damında yattığımızı çok iyi anımsıyorum. Atın, Moltke'ye, otobüsten daha iyi koşul sağladığını sanmıyorum. Piyadenin 5 saatte 30 km yol aldığı düşünülürse görüşümüz kuvvetlenir. Mardin'e ulaşmanın bile bir konaklama gerektirdiği kanısındayım(4). Burası iklimle göre büyük bir çoğunlukla Çınar ve/veya Hanık olmalıdır. Urfa'ya doğru Karacadağ'ı aşmak kışın sorundur. Yine de Siverek ve Hilvan herhalde zorunlu konak yerleriydi. Yol boyunun akarsulu, sulu, kuyulu böylece yerleşik yerli olmaları aralarda, ayrı han binalarına gerek bırakmamış, bunlar köy, bucak ve ilçelerdekiyle karşılanmıştı. Bu nedenle her iki yol üstünde ve yakın çevresinde ne han ne de han adı geçen yerleşik yerlere rastlanır. Oysa ileride Toroslar'ı aşarken Malatya,

Çermik gibi hatlarda bunların zorunlu olduğunu göreceğiz. İklimle yapılar arasındaki bağlantı böylece kendini kanıtlar. Bunun ötesinde, her iki yolumuzda da güvenliğin var olduğu anlamı çıkar. Kervanla beraber gezen kolluk karvvetlerinin yeterli veya etkili olduğu anlaşılıyor.

3- Urfa ve çevresinde 2 hana rastlanması, (Durakbaşı = Serçe Han, Ribat, Telcafer = Konakyeri, Telgören = Yollarbaşı, Ribat = Hisaraltı gibi) yine coğrafya ile ilgilidir. Suriye çölü başlamış, Toros'un güneyindeki Yukarı Mezopotamya koşullarından iyice sıcağa inmiştir. Dere, çay, ırmak bundan böyle belirli yerlerde ve yazın kurur. Derin kuyularla gereksinim karşılanır. Ulaşım için artık at ve katırın yerini deve alır. Yerleşim alanları çok seyrek. Doğa, bu hanları yapmaya, zorunlu kılar. Bu nedenle o yörede ve koşullarda han ve kervansaraylara rastladığımızı şaşmamalıyız(5). Bu arada yıkılıp adı unutulmuş da olmuş olabilir. Çöl, ana yollar yanında ara bağlantılara da elverişlidir. Nitekim, Urfa'ya uğramadan Harran'ı Çermik'e ve kuzeyine bağlayan bu ulaşımı yukarıda belirttik. Siverek'den kuzeye Ağaçhan, Çermik, Çilingüş yakınından (doğusundan) Yıldızhan ve Gezin üstünden Harput'a varan ara yol ile, Ergani, Selman, Deveğölü, Kervanpınar, üstünden Oğlakçı'nın batısında Diyarbakır Siverek yoluna bağlantıyı, Harput yolunu incelerken haritada belirtmiştik. Böylece Harput'un Siverek ve Ergani'nin Diyarbakır'a uğramadan güneye bağlantısı sağlanmış oluyordu. Artukluların, Diyarbakır'a uğramadan Harput'u, Urfa'ya bağladıkları ve 5 km'de bir han yaptıklarını yayınlar belirtiyor (a. y. s. 159 ve 172'deki harita).

Bu ara yolların Urfa gibi, Mardin'in güneyinde de devam ettiği biliniyor. Diyarbakır, Göksü, Zirzivan Boğazı, Şeyhzulf ve Mardin'den sonra Göllü, Kızıltepe, Hatuniye, Kentbeli'ne ulaşıp, ikiye ayrılan yolla (biri Sencar diğeri Acısu) yine Tilhuvar'da birleşiyor(6)(çizim 4).

Bilindiği gibi kentleri çevreleyen surların kapıları akşam belli vakitlerde kapanır. Vaktinde yetişemeyen kervanların, kente yakın yerlerde geceyi geçirmeleri zorunludur. Diyarbakır'ın Mardin Kapı çıkışında Hatun Kastalı'nın karşısında, yolun sağında Karacılar Hanı vardı. yıktırılıp yola katıldı. Bunun böyle bir görevi üstlenmesi oldukça doğaldır. Ulaşım konforu ve güvenlik giderek artınca bu hanın görevinin azaldığı ve belki de kalktığı, toplumdan dışlanan Şemsî'lerin burayı böltece zaman içinde barınak yaptıkları bilinir ve bu adla da anılır(7). Bilindiği gibi eski Bitlis yolu, Mardin yoluyla başlar, On Gözlü Köprü'den doğuya dönerek yolunu çizdi. Burada da önemli bir kervansarayın aynı görevi üstlendiğini gezginlerden öğreniyoruz. Andreasyan (a. y. s. 179) kitabının sonuna eklediği 5. ekte, Amida için Tavernic ve İnciciyan'dan ikişer sayfalık alıntı yapar. İlki için s. 180. "..... Diyarbakır'a bir çeyrek mil mesafede bulunan büyük bir köyde geniş bir Kervansaray vardır. İran'dan gelip giden kervanlar orada konaklar. Zira konaklamak köyde ücretsiz, şehirde ise paralıdır (beher oda için ayda üç, dört kuruş). Diyarbakır'a gitmek için yaz aylarında, kervanların erimesinden önce, Dicle'nin içinden, nehrin taşıdığı zamanda ise, şehrin çeyrek mil uzağında olan taş köprü üzcrinden geçilir. Dicle'nin yarım mil ötesinde, kervansaraylı bir köy vardır ve burası bütün kervanların uğrağıdır. Oraya ilk varan kervanlar, Bitlis'e kadar olan dokuz günlük yolculuklarına ait kumanyalarını temin ederler. Geri kalanlar ise bunda çok güçlük çekerler" bilgisi bize çok yararlı olmaktadır. Diyarbakır Harput yolunda, gecikenlerin konaklayacakları han için yorumumuzu ilgili yazımızda yapmıştık. Böylece 4 çevreden Diyarbakır'a gelen (Bitlis, Urfa, Mardin ve Harput) kervanlar için konaklama yerleri belirlenmiş oluyor. Mardin'e 8 km kala Kasr-ı Hıdır da aynı görevi üstlenmiş olmalı(8).

Kervan yollarının sık sık onarıldığına kuşku yoktur. Bu konuda çok az bilgiye sahibiz (Kara Amid. Sayı 4, 1956. s. 313). “ Demiryolu denilen şoseyi Sivas’dan Cizre’ye, Siverek’den Diyarbakır’a kadar uzatan rahmetli Kurt İsmail Paşa, Amida’da Rüştîye Mektebi de açmıştır...” Diğer beylerbeylerinin de bu yolları onarması kaçınılmazdı. Salnamelerde bazı ipuçları bulunuyor. Sözelimi 19,217 m’lik kaldırım onarımı bunlarla ilgili olmalıdır (Diyarbakır Salnameleri. 1873-74 Cilt 1. İstanbul 1999. s. 388). Aynı kaynaklar onarımların ve 1875 ve 1876 yılında da sürdürüldüğü belirliyor.

Anadolu Selçuklu günlerinde, özellikle 12. y. 4. çeyreği ve 13. y. 1. yarısında, konak yerleri, kervan yolları, kervanlardaki mal ve can, ciddi boyutlarda devletin denetim ve güvencesindeydi. Osmanlı döneminde tüm ülkede güvenlik artınca, kolluklar ribatlarından çıkıp kentlerde yoğunlaştılar. Noktabaşılık kurumu bunlarla ilgili olsa gerekir(9).

Kentlerde, gelen malın cinsine göre ayrı ayrı hanlar vardı. Tüccar, malıyla, kervandan ayrılıp buralara dağılırdı. Gezginler için bu ayırımı gerek olmayabilir. Onlara tekke, zaviye ve hanigâhlar da hizmet veriyor. Ahi kuruluşları bu işleri, birbirleriyle yarışmasına sürdürüyorlardı.

Üç kentteki hanlar şunlardır:

URFA : Gümrük Hanı, Topçular Hanı, Samsat Kapısı Hanı, Şaban Hanı, Meçek Hanı, Barutçu Hanı, Millet Hanı, Hacı Kâmil Hanı, Bican Ağa Hanı, Şark İş Hanı, Kumluhayat Hanı.

MARDİN : Artukarslan evkafı Kervansarayı, Bican Vakfı Kervansarayı, Hunrevan evkafından Kervansaray, Kasım Padişah evkafından Kervansaray.

DİYARBAKIR : Yeni Han, Kilimciler Hanı, Ketenciler Hanı, Abacılar Hanı, Çiftç Han, Deliller Hanı, Eğilliler Hanı, Hasan Paşa Hanı, İpekoğlu Hanı (10).

Diyarbakır’ı çevre illere bağlayan (Bitlis, Harput, Mardin ve Urfa) kervan yollarını, bu çalışmamızla tamamlamış bulunuyoruz. Coğrafyası, başında da belirttiğimiz gibi bu yörede han yapımını, ana yollardan yerleşik alanlara taşımış ve giderek bunlar nitelik değiştirmiştir. Kalker kökenli taştan olmasına karşın Urfa yakınındaki 2 kervansarayın varlığını koruması, İklima ve çevrede yoğun yerleşme yeri olmamasına bağlanabilir. Mardin yöresinde benzerleri olsaydı varlıklarını korumaları gerekirdi diye düşünülebilir. Bu yörenin Selçuklu Konyası gibi güçlü bir odak olmaması, sık han yapmayı gerektirmemiş olmalı. Ayrıca yörede yönetimlerin çok sık el değiştirmesi, özeni kente ve onun surlarına taşımış bulunuyor. Bunlar da ara hanların, yerleşik alanlara kaydırılmasında önemli bir etken olarak görünüyor. Yeni araştırmalarla daha pek çok bilgiye erişeceğimizi umuyoruz.

1. Aytaç, İsmail: “Malatya-Harput Kervan Yolu Güzergahı ve Kervansarayları”. Dünü Bugünüyle Harput cilt 1, Elazığ 1999. s. 225. İstek üzere yayınının bir kopyasını sundukları için teşekkür ederim.

(s. 227)“.....Harput topraklarının ilk menzili Kömür Han’dır. Yapıldığı 1638’li yıllardan önce

“Ribat-ı Kömri” adında bir köyün halkının, gelene geçene kendi evlerinde hizmet etmelerinden dolayı vergiden muaf tutulduklarını yine 1560 tarihli tahrir defterlerinden öğrenmekteyiz.....”

2. Evliya Çelebi bir gezisinde (sayfa 99-118), Sivas’tan kalkıp Eğin, Arapgir, Harput, Pertek, Sağman, Palu, Çapakçur, Genç, Atak üzerinden Muş’a varıp Sivas’a geri döner.

3. Nayır, Zeynep: Osmanlı Mimarlığında Sultan Ahmet Külliyesi ve sonrası (1609-1690). İstanbul 1975, s. 212. DİPNOT (22). Tayyip Gökbilgin "Dilaver Paşa". İslâm Ansiklopedisi, cilt 3, s.588. "Sadrazam Dilaver Paşa tarafından Urfa ile Bilecik arasında, Çarmelik denilen yerde yaptırılan kervansaray²² günümüze ulaşamamıştır. Yapım tarihi kesinlikle bilinmemekte birlikte Dilaver Paşa'nın ölüm tarihi olan 1622'den önce olmalı".

4. Dr Lameç Saad (Diyarbakır Müze Şehir. İstanbul 1999 s.152). "..... Mardin'den çıktuktan sonra, on saat boyunca at üzerinde yol alarak Hani Köyü'ne, ondan sonra da dokuz saat giderek Diyarbakır'a vardık". Arada konaklandığı anlaşılıyor.

5. Güreşsever, Gönül (a.y.)

Kürkçüoğlu, Cihat. Tiritiş Kervansarayı." Harran. Ekim. 1995. s. 51)

6. Acun, Fatma: "16. y. 2. yarısında Diyarbakır ekonomisi". Diyarbakır Sempozyumu bildirisı. 27-28 Aralık 2000 Ankara.

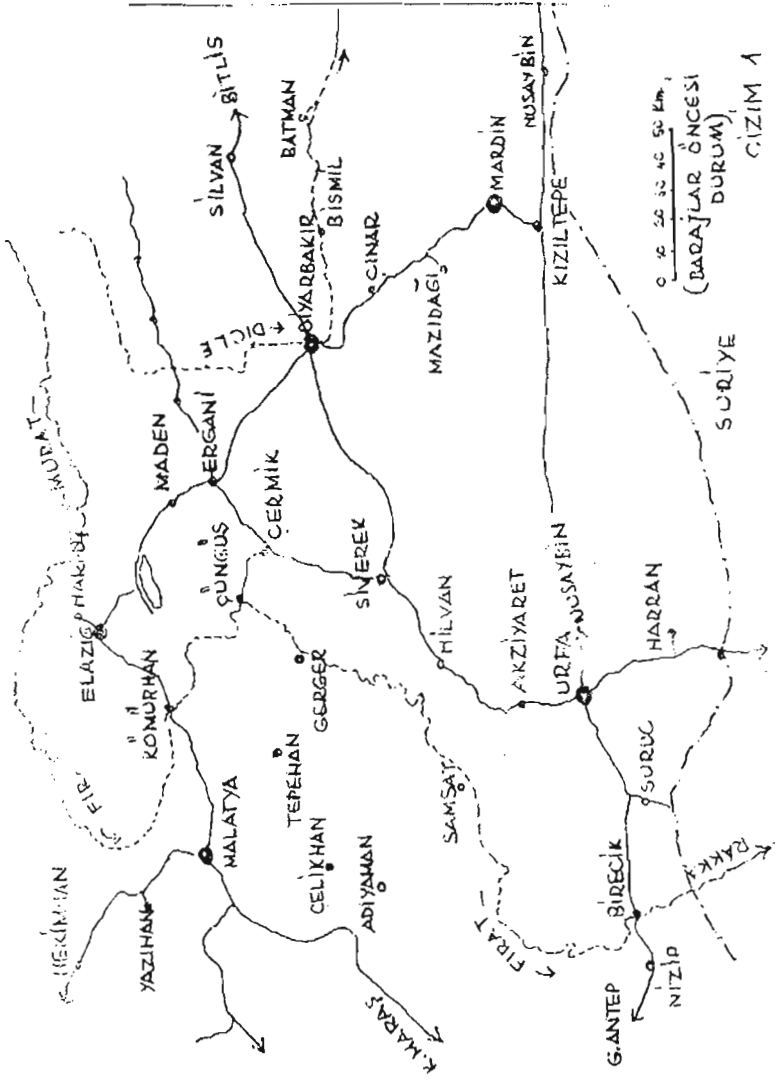
7. Göyünç, Nejat: a.y. s. 78. Yazar Polonyalı Simeon'un bir notunu ekler ve Diyarbakır'ı Şemsi'lerin merkezi olarak zikreder. "Diyarbakır'da Mardin Kapısı dışında bunların bir tapınağı vardı. Diyarbekir Beylerbeylerinden biri, bunların Ermenice konuştuklarını ve kendilerinin de Ermeni olduklarını söylemesi üzercinc, Öyle ise ya Ermeni Kilisesine veya Camiye devam edin. Aksi durumda hepimizi kılıçtan geçireceğim der, Bunun üstüne çevreye ve Mardin'e kadar dağılırlar. Öfke geçince, işleri azalan bu Karacılar Hanı'nda yoğunlaşmış olmalıdır.

8. Çimento Fabrikası'ndan sonra Yeşilli (Rışmil) Belediyesi karşısında olup şimdi Fabrettin Gömülü ailesinin elindedir. Kendilerinin bana anlatıklarına göre, babası orada Belediye Başkanı ve Milis Kuvvetleri kumandanı idi. Atatürk ilkin burada konakladı.

9. (Göyünç a.y. s.55) Şahna ve aseslerden, kezâ bevvaplardan, Mardin Kanunnamelerinde söz edilir. Bunlardan ilk ikisi, Mardin şehrinin emniyet ve âsâyişiyile ilgili kimselerdi. Bevvaplar da Mardin şehrinin çevreyeyen surların kapılarında bulunan görevlilerdi. Mardin'e ait kanunnameelerde "şah-darlık" olarak geçer. Buraya gelen kervanların muhafazasıyla ilgili olsa gerekirler. 1766 yılında Musul üzerinden Mardin'c gelen C. Niebuhr, kendisini getiren kervanın 400 yolcu, 2000 parça yük, 1400 deve, 500-600 at ve eşekten oluştuğunu ve 150 kadar silahlı muhafız tarafından korunduklarını yazmaktadır. Kanaatimizce Noktabaşı, bunların organizasyonlarıyla ilgileniyordu.

Osmanlı Tarih Deyimleri'nde Şahne bu görev dışındadır. Noktabaşılığı da bulamadım (O.C.T.).

10. Mülller, Karl: Die Karawanserai im Vordren Orient. Berkin 1920. Mardin, Diyarbakır, Siverek ve Tekttek'teki (v.b) han plânları için baktımız. Sayfa 35, 39, 41 v.b. (çizim 5)



0 10 20 30 40 50 Km
 (BARAJLAR ÖNCESİ DURUM)
 ÇİZİM 1

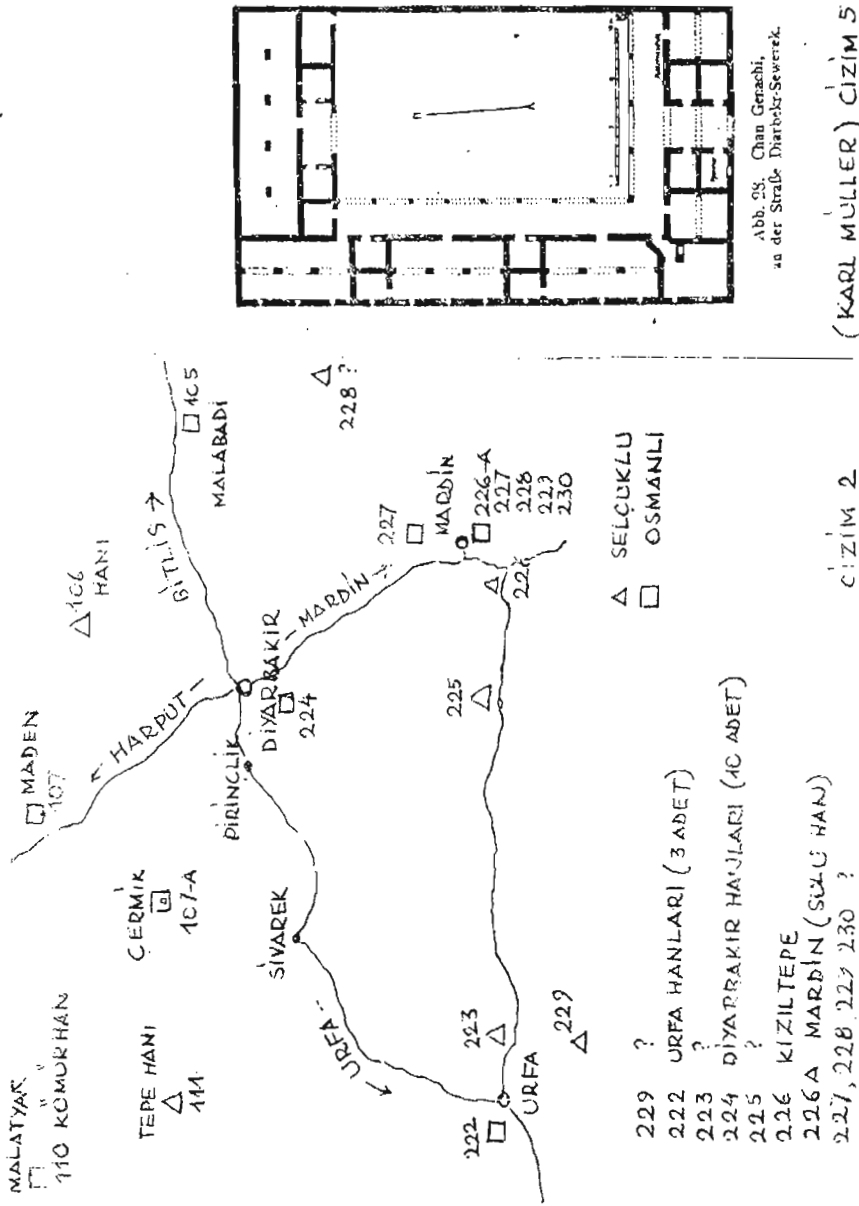


Abb. 28. Chan, Gerachi,
an der Straße Diarbekir-Sewertak.

(KARL MÜLLER) CİZİM 5

CİZİM 2

