

DOI: 10.7596/taksad.v3i3.344

Isparta'daki Kervan Yolları Üzerine Bazı Düşünceler

Doğan Demirci¹

Öz

Antik dönemlerden beri Pisidia, devamlı olarak önemini korumuş tarihî bir bölgedir. Bu bölge, yolların kavşak noktası olması açısından oldukça önemlidir. Anadolu'daki medeniyetler önemli ticaret merkezlerine ulaşım amacıyla Isparta çevresinde farklı yol ağları oluşturmuşlardır. Yunan ve Roma antik yollar daha sonra Selçuklu, Beylikler ve Osmanlılar tarafından kullanılmaya devam etmiştir. İlk dönemde bölgenin ana merkezi Yalvaç iken, Eğirdir ve Isparta'nın ön plana çıkmasıyla birlikte Pisidia bölgeyi birbirine bağlayan yolların merkezi olmuştur. Anadolu'yu Isparta'ya bağlayan güzergâhlar Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de hemen hemen korunmuş, hatta daha faal bir hale gelmiştir. Isparta'nın kervan yolları, kuzey bölgesi mallarının güneye taşınması açısından önemlidir. Bölge olarak taşımacılığın yapıldığı yollar üç ana aksa ayrılmaktadır. Bölgede yollarla ilgili yapılan araştırmalar ve incelemeler daha fazla üç yol aksı ile ilgilidir. Doğu, Batı ve Güney yönden gelen bu akslar antik dönemlerden bu yana kullanılmaktadır. Konya-Eğirdir güzergâhı bunlardan birisi ve en önemlisidir. Bununla birlikte yerleşim merkezleri arasında pek çok ikincil yol güzergâhı vardır. Elbette bütün bu yol sisteminin lokalize edilmesi mümkün değildir. Bu çalışmada var olan yollarla beraber yeni yollar hakkında bilgiler sunulacaktır. Yüzey araştırmalarına ait belgeler ile zaman zaman tarafımızdan gerçekleştirilen arazi incelemeleri bu çalışmanın önemli kaynaklarıdır.

Anahtar Kelimeler: Kervanyolları, Isparta Yüzey Araştırması, Isparta, Yalvaç, Konya, Eğirdir, Antik Yollar.

¹ Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, dogandemirci@sdu.edu.tr

A Perception on the Caravan Routes in Isparta

Abstract

Pisidia is a historical region that has kept its importance continuously since the ancient ages. This region is very important in terms of being the junction of roads. Civilizations in Anatolia established road webs around Isparta to have an access to the important commercial centers. Greek and Roman ancient roads had continued to be used later by Seljuks, the Emirates, and the Ottomans. While Yalvaç was the center of the region in the early period, in time, Eğirdir and Isparta became prominent centers, whereas Pisidia developed as the connecting center of roads in the region. Routes connecting Isparta to Anatolia was preserved roughly, and even became more operational during periods of Seljuk and Ottoman. The caravan routes in Isparta are noteworthy specially in the carrying of the goods of north region to south. These roads can be divided into three parts in terms of transporting goods. The researches related to this region overwhelmingly examined these three road axes. These axes coming from the North, South and West have been used since ancient times. Konya-Eğirdir route is one of those and the most important road of region. There are also plenty of secondary roads took place in the region between small towns. Naturally localizing of all the route networks is not possible. This study identifies new roads as well as the roads that were examined by previous researchers. While this study benefits from previous studies, its strength is coming from the field research that was conducted by me.

Keywords: Caravan Roads, Caravan routes, Antique roads.

Giriş

Anadolu'nun tarihi yolları son zamanlarda yoğun olarak incelenmekte ve yapılan çalışmalar bilim dünyası ile paylaşılmaktadır. Bugüne kadar bölgemizde tarihi yollar üzerine Konya merkezli pek çok özgün çalışma yapılmış, ancak bu tarihi yolların Isparta güzergâhına ilişkin olarak ayrıntılı bir çalışmanın yapılmadığı da görülmüştür. Oysa Isparta'da bulunan yollar, Konya ile Antalya limanı arasında önemli bağlantı noktalarından birisini

oluşturmaktadır. Isparta'daki tarihi yollarla ilgili yapılacak bir çalışmanın da bu yönüyle önem arz edeceği düşünülmektedir. Konuya ilişkin olarak Anadolu'nun genel yol ağından bahseden bazı kaynakların Isparta bölgesinden ya bir cümle ile bahsettiği ya da hiç Isparta'ya değinmedikleri görülmüştür. Söz konusu kaynaklarda, Türk İslam Dönemi kervan yollarından bahsedilirken genellikle Konya-Antalya güzergâhındaki yollar konu edilmiş, Isparta için ise sadece Konya-Eğirdir Kervan yolu gibi belli bir güzergâhtan bahsedilmiştir. Bu nedenle Türk İslam Dönemi'ne ait Isparta bölgesinin tam bir yol haritasının olmadığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan makalenin Isparta çevresinde tarihi yollar konusunda daha kapsamlı çalışma yapmak isteyenlere bir fikir vermesi açısından yol gösterici bir çalışma olabileceği düşünülmektedir.

Yüzey araştırmaları, yol güzergâhlarının belirlenmesinde en önemli çalışmaların başında gelmektedir. Yüzey araştırmalarında arazi birebir taranarak incelenmekte, yollar ve yolların kalıntılarının doğrudan tespiti sağlanmaktadır. Tespit edilen yolların ulaşabilecekleri yerleşim yerleri, arazinin topografyasından daha iyi tahmin edilebilmektedir. Isparta çevresinde, İngiliz Araştırma Enstitüsü'nden Prof. Dr. David H. French yol ve mil taşları, Prof. Dr. Stephen Mitchell ise tarihi eserler ve yollar üzerine bazı araştırmalar yapmışlardır. İstanbul Üniversitesi'nden Prof. Dr. Mehmet Özsait çok uzun yıllar bölgemizde çalışarak buradaki yol ağlarını çıkarabilen nadir araştırmacı ve bilim adamlarından birisidir². Yine Fransa Lyon Üniversitesi'nden Epigraf Thomas Drew-Bear zaman zaman yol araştırmalarına değerli bilgileriyle sözlü ve yazılı olarak katkıda bulunmuştur. Süleyman Demirel Üniversitesi, Arkeoloji Bölümü'nün son yıllarda bölgemizde yüzey araştırmaları yaptığı, yol ağlarının belirlenmesinde önemli katkıda buldukları görülmektedir. Ayrıca Araştırmacı Giray Ercenk de yollar konusunda yol güzergâhları konusunda bölgemizde çalışmalar yapmıştır. Kate Clow, her ne kadar turistik bir büroşür niteliğinde olsa da bölgeye ait Aziz Paulus'un ilk yolculuğu ile ilgili bir yol güzergâhı çıkarmış ve haritayı *St. Paul Yolu* isimli kitapçığına eklemiştir. Tüm yazılı ve sözlü kaynakların yanı sıra bugüne kadar olan kendimizin yapmış olduğu bazı araştırma ve incelemelerde görmüş olduğumuz tarihi yol ve yol kalıntılarına ilişkin izlenimlerimiz de bu çalışmalara eklenerek Isparta'daki yol güzergâhlarına ait bir harita oluşturulmaya çalışılmıştır.

Isparta bölgesindeki tarihi yollara ilişkin bazı haritalarının çıkartıldığı ve bu haritalardaki yol güzergâhlarının birbirine çok yakın hatta bazılarının aynı oldukları görülmektedir. Tarihi yol güzergâhlarından bahseden bu kaynaklarda antik yolların daha

² Çalışmalarda, yapmış olduğu tüm bilimsel yardım ve katkılarından dolayı Sayın Prof Dr. Mehmet Özsait'e ve eşi Nesrin Özsait'e teşekkür etmek istiyorum.

sonra; Selçuklu Dönemi'nde kullanıldığı (French, 1991: 234; Bolak, 12; Tanilli, 1993: 212; Cahen, 1979: 78; Duymaz, 1996: 9; Baş, 2007: 72; Özsait, 2009: 358; Roxburg, 2005: 108), Beylikler Dönemi'nde kullanıldığı (Tuncer, 2007: 16) ve Osmanlı Dönemi'nde (İlter, 1995: 7; Ertaş, 2012: 456; Çetin, 2013: 67; French, 1991: 234; French, 1995, 155) de kullanıldığı hususunda değerlendirmeler yapılmıştır. Hatta araştırmacılar tarafından bazı yolların hangi döneme ait olduklarının tam bir tespitinin yapılamadığı da görülmektedir (French, 1991: 234)³.

Ancak antik dönemde Isparta'nın içerisinde yer aldığı bölge olan Pisidia'daki yollarının günümüzde olduğu gibi oldukça geniş ve düzgün olmadığı, daha çok patika yol ağı şeklinde ve yük arabalarından ziyade hayvanların geçişine uygun halde olduğu belirtilmektedir (Mitchell, 1995: 70). Antik yol haritalarındaki güzergâhlar ile Türk İslam Dönemi'nde kullanılan güzergâhların birbirine çok yakın olması bu konudaki araştırmaları oldukça kolaylaştırmakta, bu yolların uzantılarının az veya çok tespit edilebildiği anlamına da gelmektedir. Araştırmacılar tarafından tespit edilen antik yolların daha sonraki Dönemlerde de kullanıldığı düşünüldüğünde, bu konudaki tüm yüzey araştırmalarının oldukça faydalı ve hemen her dönem açısından bilgi verebilecek durumda oldukları söylenebilir.

1. Tarih Boyunca Anadolu'da Yollar

Anadolu'da binlerce yıl boyunca uygarlıklar arasındaki ilişkileri sağlayan yollar, ticaret kervanları ve ordular tarafından kullanılmıştır. Tarihin en erken yerleşimlerinin yer aldığı Anadolu'da, zaman içinde gelişmiş ve çok işlek hale gelmiş deniz, kara ve nehir yollarından oluşan bir yol sistemi ve ağı bulunmaktaydı. Bunlar arasında Hitit-Asur ticaret kolonilerinin yollarını, Pers kral yolunu, Roma Dönemi Roma Askeri Yolunu ve bunun devamı mahiyetindeki, daha sonra "İpek Yolu" olarak bilinen Bizans'ın askerî ve ticaret yolu ile mil taşlarını kaydetmek mümkündür (Keçiş, 2013: 850; Yavuz, 1997: 3). Anadolu Kentlerini birbirine bağlayan birincil ve ikincil yolların asıl alt yapısı Roma Dönemi'nde kurulduğundan, bu yollar Bizans Dönemi'ne hazır olarak gelmiştir. İslam coğrafyacılarının belirtmiş oldukları, Bizans yolları, o Dönemde Bizans tarafından kullanıldığı için böyle bilinmektedir. Haçlı seferlerinde kullanılan yollar da aynı bu yollardır (Tuncer, 2007: 32; Bolak, 1985: 12). IX. yüzyılda, Bizans Devleti sınırları içinde yapılan ticarete bir ölçüde

³ Örneğin French, Pamphilya ile Pisidia Bölgesi arasındaki önemli bir geçit olan Döşeme Boğazı Yolu'nda yaptığı araştırmada; birbiri ardınca bulunan yolların kronolojisinin doğru bir şekilde tespit edilemeyeceği söyler.

gelişme görülürse de, bu Anadolu'daki yolların gelişmesini ve önemlerinin artmasını sağlayamamış, ancak bu durum Trabzon Limanı'nın ve Trabzon'a giden yolların lehine olmuştur.

Anadolu'nun coğrafyası, Roma ve Bizans Dönemleri'nde kullanılmış ve Selçuklular Dönemi'nde gelişmiş yolların güzergâhlarının belirlenmesinde etkili olmuştur. Bu coğrafya koşullarına bağlı olarak doğal ve tarihsel ana yollar dağlara paralel olarak genellikle doğu-batı yönünde uzanmıştır (Cahen, 1979: 78). 1096 yılında başlayan Haçlı Seferleri'nde izlenen güzergâh Anadolu ticaret yolları konusunda önemli bir yer tutmuştur. Çünkü Haçlı Seferleri'nde izlenen güzergâhlar, Anadolu Selçuklu yolları ile çakışır durumda olduğundan, Selçuklu ticaret yollarının önemlerinde belirleyici rol oynamıştır. Haçlı seferlerinde Bizans ordusu, I. Haçlı Seferi'nde Balkanlar'dan geçerek Edirne-İstanbul-İzmit-İznik üzerinden Eskişehir'e kadar gelmişlerdir (Tanilli,1993: 212). Selçuklu Dönemi yollarının büyük ağırlığıyla Roma Dönemi'nde yapılan ve Justinianus Dönemi'nde tamir edilen yolları izlediği, buna Konya'nın başkent olmasının, Kayseri ve Sivas'ın kentsel merkez olarak ağırlığının, Sinop, Alanya ve Antalya'nın Selçuklu yol sistemine getirdiği yeni ağırlıkların da eklenmesi gerektiği söylenmektedir (Baş, 2007: 72). Hatta bazı araştırmacılara göre Ortaçağ'da kullanılan yolların yapım tarihleri daha da gerilere götürülebilmekte, antik çağda kullanılan fakat tam olarak ne zaman yapıldığı bilinmeyen yollar ile XIII. Yüzyılda kullanılan yolların hemen hemen aynı oldukları ifade edilmektedir (Keçiş, 213: 856).

Selçukluların daha çok Batı Anadolu'daki kurmuş oldukları alt yapılar Beyliklerin işine yaramış ve ticaretin yoğunlaşmasına rağmen, ulaşım ağı önceden yeterince kurulduğu için hemen hemen hiçbir Beylik tarafından şehirlerarası yollarda konaklama tesisinin yapılmasına gerek duyulmamıştır (Tuncer, 2007: 16). Ama günün siyasal ve ekonomik etkileri bazı yolları ikinci plana, bazılarını ise birinci plana atabilmiştir (Tuncer, 2007: 30).

Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü daha önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kaldığından özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar yine Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı. Roma ve Bizans Dönemleri'nde Güney-Kuzey-Merkez güzergâhları olarak üç ana bölüme ayrılan Anadolu yolları, Osmanlı Döneminde Sağ-Orta-Sol Kol Güzergâhları olarak devam ettirilmişti (Çetin, 2013: 67). Osmanlı yollarının büyük bir kısmı insan eli değmeden, sadece yolcuların yük ve binek hayvanlarının çiğnemesiyle oluşmaktaydı. Böyle yollar genellikle toprağın bastırılarak sıkıştırılması sonucunda oluştuğundan, kış mevsiminde yağmurlu havalarda adeta bir bataklığa dönüşmekte ve ulaşımı olumsuz yönde

etkilemekteydi. Bu nedenle özellikle şehirleri birbirine bağlayan yollar oldukça kötü durumdaydı (Ertaş, 2012: 457). XVII. Yüzyıla gelindiğinde bile tekerlekli arabaların sayısının artmış olması, yük ve binek hayvanlarından oluşan ulaştırma faaliyetlerinin üzerinde bir baskı oluşturamamıştı. Ama bu yollar üzerinde menzil külliyesi, hanlar ve derbentler inşa edilerek yolcuların beş ya da altı saatte konaklayabilmeleri ve geceyi geçirebilecekleri yerlere ulaşmaları sağlanmıştı. Osmanlı Dönemi'nde Roma ve Selçuklulardan alınan yollar üzerinde köprüler, menzil külliyesi ve yeni yerleşimler yapılarak yollar daha nitelikli hale getirilmiş ancak, fiziksel ve yol teknolojisi açısından büyük bir ilerleme kaydedilememişti (Ertaş, 2012: 456).

2. Isparta'da Antik Dönem Yolları

Isparta'nın da içerisinde yer aldığı Pisidia Bölgesi sahip olduğu çöküntü ovaları ve bu ovalara hâkim dağlık bölgeleri ile günümüzde bile konargöçer yörük obalarının yaşamlarını sürdürdükleri bir bölge durumunda olduğundan, bu konargöçer grupların kullandıkları dağ yolları bize eski güzergâhlar hakkında bilgi vermektedir (Arslan, 2013: 315). Anadolu'ya ait en eski yol haritalarından birisi, Hitit (ve Kral yolunu) gösteren harita Hamit Zübeyr Koşay'ın *Tarihi Yollar ve Halk Bilgisi* isimli makalesi ekinde verildiği görülmektedir. Haritada Isparta bölgesine ait kısım incelendiğinde; yolun Dinar'dan çıktığı ve Isparta'ya uğramadan, Burdur üzerinden Side'ye ulaştığı görülmektedir. Yerleşim yerlerinin tam olarak görülemediği haritanın neye göre çizildiği belirtilmemiştir. (Koşay, 1974: 71) Buna benzer olarak Büyük İskender ve İbn-i Batuta'nın kullandığı yolları gösteren bir harita da Orhan Cezmi Tuncer tarafından hazırlanmıştır. Bu haritada yolların, Eğirdir Gölü'nün kuzeyinden ve doğusundan dolaşarak Antalya ve oradan da Side'ye ulaşmakta olduğu görülmektedir. Bu haritada da yerleşim yerlerinin isimleri yine belirtilmemiştir (Şekil 1) (Tuncer, 2007: 16).

Pisidia Eyaletinde de diğer eyaletlerde olduğu gibi yeni kentler ve askeri garnizonların kurulması ve yol ağlarının oluşturulması noktasında Roma kendisini güçlü bir şekilde hissettirmiş ve Romalılar tarafından bölgenin tamamıyla kontrol altında tutulması için Pisidia ve çevresinde koloniler oluşturulmuştur (Hürmüzlü, 2007: 6). Pisidia Bölgesinin sanıldığından çok daha fazla yol ağına sahip olduğu, hemen hemen her ilçenin birbirine bu yol ağı ile bağlı bulunduğu, bazı ilçelerin diğer illerle de bağlantısının olduğu anlaşılmaktadır. Böylesine sık ve çok gelişmiş yol ağının olmasında muhtemelen Roma İmparatorlarının güzergâhları olarak bilinen *Via Sebaste*'nin bölge içerisinden geçmesinin etkisi çok büyük olduğu düşünülmektedir. *Via Sebaste*'nin kelime anlamının, Latince Augustus adının

Yunanca karşılığı olduğu, Burdur ve Konya'da arasındaki bölgedeki mil taşlarında bulunan aynı tip metinlerden hareketle, *Via Sebaste* adının açıkça İmparator Augustus'tan geldiği ve yolun İmparator Augustus yönetiminin 6. Yılında (M.Ö. 6. yılda) yapıldığı söylenilmektedir (French-Mitchell, 1977: 214). Antik Dönemden önce de bölgede yol ağlarının bulunduğu, bazı yolların daha önceki dönemlere ait olabileceği, *Via Sebaste* yolu'nun ise M.Ö. 6. Yıl gibi daha geç bir dönemde yapılmış olabileceği hususu bazı araştırmacılar tarafından ifade edilmektedir (Robinson, 1924: 436; Levick, 1965: 54; Cronin, 1902: 109).

Bugüne kadar yapılan araştırmalar dikkate alındığında Pisidia Bölgesi içerisinde Isparta çevresine ulaşan yol güzergâhlarını üç ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar; Antalya Bölgesi'nden gelen, Konya-Beyşehir Bölgesi'nden gelen ve Afyonkarahisar-Dinar Bölgesi'nden gelen ya da buralara ulaşan yollar olmaktadır. Yine haritaların incelenmesi ve araştırma sonuçlarına göre Burdur il merkezinin daha geç dönemlerde Isparta ile irtibat sağladığı görülmekte, bu da Burdur ve Isparta il merkezlerinin sonradan önem kazanmaya başladığı düşüncesini akla getirmektedir.

2.1. Doğu Yöndeki Yol Güzergâhları

Bu üç ana güzergâhtan birincisinin doğu yönünden Isparta Bölgesi'ne ulaşan yolların olduğunu düşünürsek, Antalya Bölgesi'nden (Pamphilya) Isparta Bölgesi'ne (Kuzey Pisidia) ulaşan yollar şöyle tarif edilebilir;

1- Antalya (Attaleia), Döşemealtı, Kestel Gölü'nün kenarını takip ederek, Bucak, Kremna antik kenti üzerinden Kovada Gölü'nün batısından geçip, Eğirdir (Prostanna), Gelendost'tan (veya Sütçüler Adada'dan) geçerek Yalvaç'a (Antiocheia) ulaşan yol (Şekil 2, 3) (Mitchell, 1997: 51)⁴.

2- Perge'den çıkan, Aksu Vadisini (Kestros) takip ederek Isparta Sütçüler Çandır'a ulaşan yol, (buradan Eğirdir veya Adada üzerinden iki ayrı yolla) Yalvaç'a (Antiocheia) uzanmaktadır (Ercenk, 1992: 4; Özsait, 1980: ek harita)⁵. Bu yolla ilgili

⁴ Mitchell'in tarifinde yol Kremna'dan Sagalaso'sa (Ağlasun) geçmekte ve muhtemelen buradan da Isparta ya da Özsait'in belirttiği gibi Eğirdir'e uğramaktadır. Ercenk'e göre de yol Çevrik'te ikiye ayrılmakta, batıya uzanan kolu Ariassos'a (Çubuk Beli Yakınları) giderken, kuzeye dönen kol, "Susuz Han" yakınlarından geçip Burdur'un Bucak İlçesinin 15 km doğusundaki antik Kremna'ya ulaşmaktaydı. (Ercenk 6)

⁵ "2003 yılı Pisidya Yüzeysel Araştırması Projesi" kapsamında yapılan Pednelissos Antik Kenti Yüzeysel Araştırması'nda; Pednelissos antik kentinin çok uzağında bile yer yer anıtsal mezarların görüldüğü, olasılıkla

tarafımızdan yapılan bir arazi incelemesinde Sütçüler'in biraz aşağısında Müezzinler Köyü'nün Kütü Mevkii'nde kayaların düzeltilmesiyle elde edilmiş 1-1,5 km kadar uzunluğunda bir yolun dik olarak aşağıya, Antalya yönünde düz bir araziye doğru indiği görülmüştür (Şekil 4). Bu yol muhtemelen Özsait ya da Ercenk'in bahsettiği Adada ile Pednelisos arasındaki yolun bir parçası olmalıdır. Ayrıca yine Adada antik kenti içerisinden çıkarak (Şekil 5) Sütçüler istikametine doğru ilerleyen taş döşeli bir yolun bulunduğu bilinmekte olup, yolun dağların eteğindeki gidiş doğrultusu rahatlıkla izlenebilmektedir. Bu yol adada antik kentinin içerisinden çıkarak güneydoğu yöne doğru devam eden yol olmalıdır (Şekil 6, 7).

3- Perge'den çıkarak Aksu Çayı'nı takip ederek; Kazan, Pednelissos, Pamukova, Adada, Kasımlar (Zorzila), Anabura, Şarkikaraağaç (Neapolis) üzerinden Yalvaç'a (Antiocheia) ulaşan yol (Özsait, 1998: 131; Drew-Bear, 2003: 79)⁶ (Şekil 17). Özsait, günümüzde olduğu gibi, Roma ve Selçuklu Döneminde de kullanılan bu yolunun, sağı solu uçurumlarla dolu olan ve doğal geçitlerden yararlanılarak yapıldığı, Eğirdir havzasının en kısa olarak, yüksekliği 2000 metreyi aşan Anamas Dağları ve onun devamı olan Dippoyraz Dağı (2992 m.) ve Dedegöl Dağı eteklerindeki Senit Beli'nden geçerek doğuda Beyşehir Gölü havzasında, Kubadabad kesimine bağlandığından bahsetmektedir (Özsait, 2009: 358).

Drew-Bear ise bu yola ilişkin olarak, Kesme'nin kuzeybatısındaki Ayvalıpınar ve Köprüsu derelerinin oluşturduğu Köprüçay'nda (Eurymedon), yüksekliği 600 metreyi aşan kanyonda, Asar Tepe antik kentin bulunduğu platonun güneybatı köşesinde nehir seviyesine inen antik yolun izlenebildiği, köylülerin nehir yatağı seviyesinde yer alan bir köye ulaşabilmek için hala bu yolu kullandıklarını gözlemlemiştir. (Drew-Bear, 2003: 79) Ayrıca böyle bir yolun varlığı French'in haritasında da izlenebilmektedir (Şekil 7, 8).

4- Antalya (Attaleia) Döşemealtı'ndan çıkarak Kremna üzerinden Eğirdir ve Aksu, Yenişarbademli'ye uzanan yol. Muhtemelen bu güzergâh üzerinden Konya'ya ulaşmaktaydı (Levick, 1967: 15; Özsait, 1997: 200) (Şekil 2).

burada bir antik yolun bulunduğu ve mezarların antik yol üzerinde yer aldıkları kanaatine varıldığı belirtilmiştir. (Vandeput-Köse, 2005: 100)

⁶ 2007 yılı içerisinde Prof. Dr. Thomas Drew-Bear ile St. Paul yoluna ilişkin yaptığım bir görüşmede, Drew-Bear, Antalya'dan çıkarak Neapolis üzerinden Antiocheia'ya ulaşan önemli ve büyük bir antik yolun bulunduğunu, St. Paul'un bu yoldan gitmiş olabileceğini söylemiştir. Bu konuda bir sayfalık bilgiçer (faximile) de göndermiştir. Kendisine yardımları için teşekkür ediyorum.

5- Antalya'dan çıkan ancak Burdur, Eğirdir Gölü'nün batısından Keçiborlu, Uluborlu ve Yalvaç'a uzanan büyük *Via Sebaste* yolu (French-Mitchell, 1977: 214; French, 1992: 155) (Şekil 9).

French'e göre, M. Aquillius tarafından inşa edilmiş ilk Roma yolunun Bergama'dan Side'ye uzanan kısmı Döşeme Boğazı'ndan geçmekte, boğazda yer alan ilk taş kaplı yol *Via Sebaste* Colonia leonium'dan Antalya'ya uzanmakta ve Yalvaç'a (Colonia Antiocheia) ulaşmaktadır. Daha sonraları Bizans Dönemi'nde tamir ve yeniden inşa edilen yol muhtemelen Osmanlı Dönemi'nde de tamir edilmiş olmalıdır. Son olarak bu yol yerine, yaklaşık 10 km batısında Çubuk Yolu inşa edilmiş ve kullanılmaya başlanmıştır (French, 1995: 30). Ayrıca French *Via Sebaste* yolu üzerinde, Aşağı Döşeme Boğazı'nda bulunan miltaşının Augustian Dönemi'ne ait olduğunu anlaşıldığını belirterek, mil taşında CXXXX, 140 mil rakamının okunduğu, bunun da Yalvaç'tan (Antiocheia) olan uzaklığı gösterdiğini söylemektedir (French, 1992: 155).

Via sebaste yoluna ilişkin olarak, Burdur tren yolunda bulunan bir yazıtta Sagalassos (Ağlasun) halkının Cormama ve Conana (şimdiki Gönen-Kaletepe) arasındaki ulaşımı sağlamak zorunda olduğu belirtilerek, yoldan geçenlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere 10 yük arabası, çok sayıda katır bulundurma yükümlülüğünün de getirildiği yazılmıştır (French-Mitchell, 1977: 216).

2.2. Batı Yönündeki Yol Güzergâhları

Bu konudaki kaynak ve haritaların incelenmesinde, Isparta'nın batı yönünde de gelişmiş bir yol ağının olduğu görülmektedir. Yol ağının burada yer alan Uluborlu (Apollonia), Senirkent-Yassıören (Tymandos) ve Yalvaç (Antiocheia) gibi antik kentlere uğradığı anlaşılmaktadır. Bugüne kadar yazılan makalelerde ve çizilen pek çok haritada güzergâhların aynı olması, böyle bir yol ağının varlığını doğrulamaktadır. Batı yönde yer alan bu güzergâhı ve buradan ayrılan tali yolları aşağıdaki gibi açıklamak mümkündür;

1- Dinar (Apameia Kibotos) ile Uluborlu (Apollonia) ve Gönen (Conana) arasında bulunan yol (Özsait-Labarre-Arık-Güceren, 2013: 225; Drew-Bear, 1986: 99) (Şekil 2, 8, 10).

2- Dinar (Apameia Kibotos) ile Yalvaç (Antiocheia) arasındaki yol (Özsait-Labarre-Arık-Güceren, 2013: 225) (Şekil 2, 8, 10).

3- Şuhut (Synada) ile Yalvaç (Antiocheia) arasındaki yol (French, 1984: 124) (Şekil 8).

4- Akşehir (Philomelium) ile Yalvaç (Antiocheia) arasındaki yol (French, 1984: 124) (Şekil 2, 8).

Batı ve doğu yöndeki yol güzergâhları dikkate alındığında, Yalvaç'ın önemli bir kavşak noktası olduğu görülmektedir. Şarkikaraağaç (Neapolis) üzerinden Yalvaç'a ulaşan yol, Yalvaç'tan Beyşehir-Konya'ya gitmek isteyenler için de doğal olarak bir gidiş güzergâhı da olmaktadır.

2.3. Kuzey Yöndeki Yol Güzergâhları

Kuzey yönde diğer yerleşimlerden belki de daha önemlisi olan Konya (İconium) bulunmaktadır. Topoğrafik olarak arazi yapısı ve yerleşimler düşünüldüğünde muhtemel yolun Şarkikaraağaç (Neapolis) ve Beyşehir (Caralis) üzerinden geçerek Konya'ya ulaşması mantıklı görünmektedir. Gezgin Gertrude Bell günlüğünde; Gelendost'tan ayrıldıktan sonra Şarkikaraağaç İlçesinde Kireli Kasabası'na doğru uzanan mükemmel bir Roma Yolu gördüğünü, insanların tarafından bu yolun yüzyıllarca kullanılmış olabileceğini, yolun Avrupa ve Asya arasında bir köprü olduğundan bahsetmektedir (Bell, 1907: 7). Hatta Bell'in söylemine göre bunlardan mükemmel bir tanesinin Şarkikaraağaç'tan (Neapolis'ten) Kireli Kasabası'na doğru (Beyşehir'e doğru) uzandığı düşünülürse Isparta'yı Konya'ya bağlayan büyük bir antik yoldan bahsedilmektedir. Bell'in bu ifadelerine göre kuzey yönde muhtemel Konya-Beyşehir ile irtibatlı yol güzergâhları olarak;

1- Beyşehir (Caralis) ile Şarkikaraağaç (Neapolis), (Bell, 1907: 7) (Şekil 2, 8).

2- Şarkikaraağaç (Neapolis) ile Yalvaç (Antiocheia) arasında bir yoldan söz edilebilir (Şekil 2).

Bu yolun oldukça sık kullanılan, büyük bir yol olduğu, aynı zamanda Roma Askeri

Yolu yani *Via Sebaste* olduğu haritalarda da görülebilmektedir (Şekil 2, 8). Konya ile Isparta Bölgesi arasında ticari, askeri, sosyal ve kültürel bağlamda yoğun bir alışverişin olduğunu düşünebiliriz.

2.4. Bölgenin Kendi İçerisindeki Yol Ağları

Pisidia Bölgesi içerisinde, özellikle Isparta'daki yerleşimler arasında bulunan yolların aşağıda belirtilen ilk dört güzergâhı French tarafından tespit edilmiştir (French, 1984: 124). Bilge Hürmüzlü'nün yapmış olduğu yüzey araştırmasında ise Gönen (Conana) yakınlarında İğdecik Köyü mezarlığı ile Seleukeia Sidera (Bayat) yolu üzerindeki Kınık Çiftliği'nde birer mil taşı bulunduğu söylenmektedir. Bu durumda Gönen (Conana) ile *Via Sebaste* Yolu arasında muhtemelen bir bağlantı olabileceği, aynı biçimde Gönen ile Bayat (Seleukeia Sidera) arasında da yine başka bir yolun olabileceği anlaşılmaktadır (Hürmüzlü, 2009: 248). Atabey (Agrai), Bayat (Seleukeia Sidera) ve Isparta (Baris ?) arasındaki yol güzergâhı ise bir arazi incelemesi esnasında 2007 yılında tarafımızdan tespit edilmiştir.⁷ Ayrıca bu yolun Özsait'in haritasında da işaretlendiği görülmektedir (Özsait, 2010: 433). Buna göre Pisidia Eyaleti'nin kuzeyinde tespiti yapılabilmüş muhtemelen ikinci derecedeki yolların güzergâhları ise şöyledir;

- 1- Eğidir (Prostanna) - Isparta (Baris ?) (Şekil 8, 10)
- 2- Bucak (Cremna) – Ürkütlü (Comama) (Şekil 8, 9, 10)
- 3- Ağlasun (Sagalassus) – Ürkütlü (Comama) (Şekil 8)
- 4- Barla (Parlais) – Eğidir (Prostanna) (Via Sebaste yolu) (Şekil 8, 9, 10)
- 5- Gönen (Conane) – Via Sebaste Yolu (Uluborlu ya da Dinar) (Şekil 19)
- 6- Gönen (Conane) – Atabey Bayat (Seleukeia Sidera) (Şekil 19)
- 7- Atabey (Agrai) - Isparta (Baris) (Şekil 10, 11,19)

Pisidia'da sadece diğer büyük yerleşim yerleriyle değil, kendi içerisindeki yerleşimler arasında da yol ağlarının olduğu açıkça görülmektedir. Burada belirtilen güzergâhlar sadece tespiti yapılabilenlerdir. Muhtemelen, tespiti yapılamayan güzergâhlarda vardır. Yoldan bahseden bir yazıt, herhangi bir mil taşı ve ya yüzeyde yapılan incelemelerde yola ait izin bulunamaması durumunda herhangi bir şey söylemek mümkün olmamaktadır. Yüzeydeki mil taşları veya yolun geriye kalan parçaları ise günümüzdeki hızlı teknolojik gelişmeler

⁷ 2007 yılında mermer ruhsatı almak isteyen bir firmanın başvurusu üzerine Atabey-Isparta yolunun hemen 50 metre kadar batısındaki Sırçalı Tepe'nin içerisinde bulunduğu arazi tarafımızdan incelenmiştir. Tepenin eteklerindeki antik yol ile tepede kaya mezarlarının görülmesi üzerine mermer firmasına çalışma ruhsatı verilmemiştir. Konuya ilişkin olarak bir rapor yazılarak Antalya Koruma Bölge Kurulu'na iletilmiş, Seleukeia Sidera antik kentinin sit alanı sınırları genişletilerek buranın koruma altına alınması sağlanmıştır. Ayrıca bu yol Özsait'in haritasında da görülmektedir (Özsait, 2010: 433).

sonucunda tahrip olduklarından pek çok güzergâh ile ilgili bilgi edinilmesi oldukça zorlaşmıştır.

3. Isparta'nın Türk-İslam Dönemindeki Yolları

Antik ve daha önceki dönemlerde kullanılmış olan yolların Türk-İslam Dönemlerinde de aynen kullanılmış olabileceği yönünde bazı araştırmacıların görüşleri bulunmasına karşılık, Türk-İslam Dönemi'nde yerleşim yerlerinin önemi öncelerden daha farklı olabilecekleri hususu da hesaba katılmalıdır. Bu nedenle yerleşim yerleriyle irtibatlı olan yolların da önem sıraları bu dönemde değişmiş olabilir. Bir diğer nokta antik dönem kentlerin Bizans Dönemi'nde çoğunlukla kullanılmasına rağmen, daha sonraki Türk İslam Dönemi'nde yerleşim yeri olarak benimsenerek aynen kullanılmamıştır. Dolayısıyla yol güzergâhlarında küçük farklılıkların olması da doğal kabul edilmelidir.

Selçuklu Dönemindeki iki ana güzergâhtan birisi olan kuzey-güney yol ağı Konya-Isparta-Antalya-Alanya yolu ile Akdeniz'e iniyordu (Bayram, 1977: 40). Bu nedenle Isparta'nın, özellikle Şarkîkaraağaç, Gelendost ve Eğirdir ilçeleri Selçuklu Döneminde başkent Konya'dan güneydeki Antalya ve Alanya liman şehirlerine uzanan kervan yolu üzerinde konumlanmaları açısından önem taşımaktaydı. Yerleşimler arasında seyahat eden gezginlerin anlatımları kullandıkları yol güzergâhları bizim için yol gösterici olabilmektedir. 1332 yılında Alanya Limanı'ndan karaya çıkan İbn Battûta'nın Anadolu'yu buradan gezmeye başladığı, Antalya, Isparta, Akşehir, Denizli, Tavas, Muğla, Milas, Beçin'e ulaştıktan sonra Konya-Erzurum seyahatini yaptığı bilinmektedir (Çevik, 1983: 6). Seyahatnamelere ve tarihi anlatımlara göre İbn-i Battuta'nın ve Büyük İskender'in kullanmış olduğu yol güzergâhları Orhan Cezmi Tuncer tarafından haritaya aktarılmıştır (Tuncer, 2007: 16). İbn-i Battuta Antalya Döşemealtı yolundan Burdur, Isparta ve Eğirdir'e uğramış, Eğirdir Gölü'nün doğusundan geçmiş ve yolculuğuna batıya doğru devam etmiştir. Bu yolculukta İbn-i Battuta'nın Büyük İskender ile aynı yolu kullanması dikkat çekicidir (Şekil 14).

3.1. Bölgede Yapılan Bazı Araştırmalar

Abdüselam Uluçam'ın bölgede yaptığı yüzey araştırmasındaki tespitlerde; Konya-Antalya arasındaki Selçuklu kervanyolunun, bugünkü Konya-Beyşehir karayolunun 69. km.sinden Yunusir Köyü'nün yakınından ayrıldığı, Yenidoğan Kasabası'na ait Aşlık (Harçlık) Pazarı, Deve Küllüğü, Kahvenin Önü, Çift Soğlası, Kışla Mevkilerini takip eden ve

halk arasında ‘Uluçol’ adıyla anılan bu kervanyolunun, Karaali ve Sekli Köylerini aşarak Beyşehir’e bağlı Kırelî Kasabası’na ulaştığı görülmüştür (Uluçam, 1996: 86). Bu araştırmada yola ilişkin, Doğduğun Korusu denilen ormanlık bölge ile Çift Soğlası’nda, yolun çift şerit halindeki döşeme taşları bulunmuştur. Kenarları ve ortası düzgün kesme taşlarla sınırlandırılmış döşeme yolun genişliği arazi durumuna göre 3.70-4.40 m arasında değişmektedir (Uluçam, 1996: 86). Uluçam, Karayolları Genel Müdürlüğü ile Köy Hizmetleri Bölge Müdürlüğü’nün, daha kısa olduğu için kervanyollarını takiben Beyşehir-Seydişehir-Alanya ve Konya-Eğirdir-Isparta-yollarını yeniden düzenlediğini ifade etmektedir. Ancak Eğirdir ve Isparta’ya ulaşan karayolu, Yenidoğanlıların ısrarı üzerine kasabadan geçirildiğinden, Yunuslar ile Çerçi Han arasındaki bölümü kervanyolundan ayrı bir güzergâh takip etmektedir (Uluçam, 1996: 87).

Ali Osman Uysal mevcut hanların dizilişine göre Konya-Antalya arasında üç güzergâhtan bahsedilebileceğini belirtmektedir (Uysal, 1994: 72). Bunlardan birincisi ve bilindiği kadarıyla en eski olanının Konya’dan başlayıp Gurgurum yöresi⁸ üzerinden hem Seydişehir-Antalya yoluna bağlantı veren, hem de Gurgurum havalisinden itibaren Beyşehir Gölünün doğu kıyısını takip ederek Şarkikaraağaç’a, oradan da Eğirdir’e ulaşarak Antalya’ya giden yol olduğunu, yine bu yolun başlangıçta, Beyşehir veya Gurgurum Vadisine ulaştıktan sonra Seydişehir üzerinden mi Antalya’ya uzandığı, yoksa buradan Şarkikaraağaç güzergâhını mı takip ettiği hususunun derinlemesine bir araştırmaya muhtaç olduğunu söylemektedir (Şekil 17). Uysal’a göre, Seydişehir’den itibaren Antalya’ya kadar olan güzergâhtaki kervansaraylardan sadece Tol Han’ın⁹ kitabesi tespit edilebilmiştir (Atabek, 1970: 59). O da I. Alaeddin Keykubad Dönemi’ne aittir. Beyşehir’den (Gurgurum) sonra Şarkikaraağaç-Eğirdir-Antalya güzergâhının bulunduğu bölge, Konya’dan itibaren ilk menziller olan Altunapa, Kuruçeşme ve Kızılören Hanlarının inşa edildikleri tarihte fethedilmiştir. Fakat, bu güzergâhın son menzili durumundaki Antalya yakınında bulunan Evdir Han’ın I. İzzeddin Keykavus (M.1210-1219) Dönemi gibi erken bir zamanda yapılmış olmasına karşılık, Gelendost Ertokuş Hanı’ndan (M.1223) sonraki kitabeli tüm diğer eserler, hep II. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında meydana getirilmişlerdir. Bunlarla birlikte tarihi gelişmeler de düşünülürse Uysal’a göre Konya-Gurgurum (Beyşehir) Yöresi-Eğirdir-Antalya yolunun daha eski olma ihtimali kuvvet kazanmaktadır. Bundan hareketle, Aksaray, Kayseri gibi Türk

⁸ Gurgurum: Beyşehir ve çevresinin Selçuklu Dönemindeki adı (Bkz. Uysal, 1994: 71).

⁹ Tol Han; Seydişehir - Alanya yolu üzerinde, Eynif Ovası’nın doğusunda yer almaktadır.

şehirleri üzerinden gelen kervanların, Konya'dan Antalya'ya giderken, bu güzergâhı kullandıkları düşünülebilir (Uysal, 1994: 73).

3.2. Çok Önemli Bir Güzergâh Durumundaki “Konya-Antalya” Kervanyolu

Konya-Antalya yolu Eğirdir'den sonra Atabey, Isparta, Burdur, İncir Han, Susuz Han, Kırkgöz Han ve Evdir Han menzilleriyle Antalya Limanı'na varmakta olduğu düşünülürse, bu kesimdeki hanlardan Evdir Han'ın I. İzzeddin Keykavus Dönemine (M.1210-1219) yıllarına ait oluşu, Eğirdir üzerinden giden kervanyolunun, Seydişehir üzerinden kıyıya ulaşan yola göre daha eski ve önemli olduğu göstermektedir. Eğirdir'deki hanla birlikte İncir Hanı, Susuz han ve Kırkgöz Hanı'nın II. Keyhüsrev Döneminde yapılmış olmaları, Selçuklu hükümdarlarının bu yola büyük önem verdiklerinin işareti sayılabilir (Uysal, 1994: 77).

Konya ile Antalya arasında bulunan bu önemli güzergâha ilişkin 2003 yılında Gelendost İlçesi'nde Ertokuş Kervansarayı'nda temizlik kazısı yapılırken, kervansaray ile göl arasında, kervansarayın hemen bitişiğinde taş döşeli bir yol bulunmuştur. Bu yol şimdiki karayolunun yaklaşık 200 metre kadar aşağısında kalmıştır. Yol, Eğirdir Gölü'nün kenarını takiben elma bahçelerinin içerisine doğru ilerlemektedir. Bugün traktör yolu olarak kullanılan taş döşeli yolun kuzeydeki gidiş aksı düşünülürse, Avşar Köyü yakınlarındaki tarihi Selçuklu Köprüsü olarak bilinen köprüye ulaştığı görülmektedir. Konuya ilişkin olarak tarafımızdan yapılan bu tespit 2003 yılındaki kazı raporu ve *Gelendost Ertokuş Kervansarayı* isimli tezde şöyle bahsedilmiştir:

...Isparta Müzesi adına yapılan söz konusu kazıda ekip üyesi olarak bulunduğum Dönemde, civardaki köylülerle görüşme yapma fırsatı buldum. Kervansarayın batı duvarı dibinden geçen bir yolun olduğu ve yakın tarihlere kadar bu yolun kullanıldığı tarafıma beyan edildi. Bunun üzerine kervansarayın batı duvarı dibinde yapılan bir sondajda, alt katta iri moloz taş, üst katta ise daha düzgün taşların yer aldığı iki kat taş döşeli bir yol ortaya çıktı. Yol göl kenarından kuzeye doğru ilerliyordu. Son dönemlere kadar kervanların kullandığı yol bu olmalıdır (Demirci, 2006: 65; Rapor, 2003: 3).

Yine Gelendost'a çok yakın mesafede olan Eğirdir İlçesi'nin Sarıdris Kasabası'nda, bir arazi incelemesi sırasında, Mallos¹⁰ antik kentinin hemen karşısındaki tepelerdeki tarla

¹⁰ Sarıdris'in 8 km. kadar kuzeydoğusunda yer alan antik kentte, akropolis, tapınak, nekropolis, antik yola ait kalıntılar görülmektedir (Bkz. Özsait, 2003: 237).

sahipleriyle yapılan bir konuşmada, Konya-Isparta yolunun daha önceden köyün üstündeki tepelerden geçtiğini beyan edilmiştir. Eğirdir Gölü'nün bu kesiminde dağlar göle dik olup göl ile dağlar arasında uçurumlar oluşmuştur. Bu nedenle olmalı ki bu önemli yol yüksek tepelerden geçerek Gelendost İlçesi Yeşilköy civarında düzlüğe inmektedir¹¹. Çünkü Gelendost ya da ilçenin hemen yakınındaki daha eski yerleşim olan Afşar Köyü'nde arazi topoğrafik olarak düz ova biçimindedir. Ama şimdiki karayolu dağların üzerinden değil, gölün kenarını takip ederek Gelendost'a ulaşmaktadır.

Isparta'daki kervanyollarının bir yönü de antik yol güzergâhlarında olduğu gibi batı yani Denizli istikametine doğru olan yollardır. Bu yolların *İpek Yolu* olarak bilinen güzergâhın çok önemli bir cihetini oluşturduğu düşünülmektedir. Batı Anadolu'nun yol ağlarına ilişkin Olcay Pullukçuoğlu Yapucu ve Cihan Özgün tarafından Batı Anadolu'nun Yol Ağı'na ilişkin bir çalışmada yapılmıştır. Çalışmada;

...Osmanlılar zamanında Isparta'dan Denizli'ye uzanan bir başka yol daha tespit edilmiştir. Bu yol da Isparta- Keçiborlu- Tazkırı- Denizli menzillerini takip ediyordu. ...İkincil önemi olan bu karmaşık yollar sisteminin bir başka örneği de Dinar ve Yalvaç arasında görülür. Burada yollar Uluborlu, Isparta ve Burdur arasında bir üçgen meydana getirir ve Burdur'dan çıkan bir yol Katrancık ve Honaz dağlarının Kuzey eteklerini izleyerek Batıda Aydın'a kadar uzanır ...Ayrıca, Isparta-Denizli yolu muhtemelen Burdur ve Acı göllerin kuzeyinden dolaşarak Denizli'ye gitmektedir. ...Romalılar devrinde bu yolun Burdur- Dinar arası hariç aynen mevcut olduğu görülür” denilmektedir (Yapucu-Özgün, 2011: 535).

Burada dikkat çeken bir nokta Uluborlu İlçesi ile birlikte Yalvaç ilçesinin de bu yol ağına dâhil olduğudur. *Via Sebaste* yolu, Pisidia üçgenini güney-batı ve güney-doğu istikametlerinde kat ettiğinden doğal olarak bu yol ayrıca birtakım kollarla Lycaonia, Isauria, Pamphylia, Frigia yol şebekelerine bağlanmaktadır. Antik dönemlerden itibaren kullanılan bu yolun, elimizdeki bilgilere göre Osmanlılar Dönemi'nde Isparta'dan Denizli'ye ulaşımı sağladığı hususu bu çalışmayla doğrulanmaktadır. Hatta önceki dönemlerde olduğu gibi Yalvaç'ın, buradan geçen tüm yolların mutlaka ulaştığı üçgenin önemli bir köşesi olduğu da görülmektedir (Ercenk, 1992: 6). Buna göre Yalvaç, antik Dönemlerden bu yana büyük

¹¹ Muhtemelen bu yol aynı zamanda Şarkikaraağaç'a (Neapolis) ulaşan yol olmalıdır. Buradaki güzergâh daha önce Özsait'in belirlediği Mallos civarından geçerek Neapolis'e (Şarkikaraağaç) ulaşan antik yol ile de örtüşmektedir.

yolların kendisine ulaştığı önemli bir varış noktası olmaktadır. Araştırmacıların hazırlamış oldukları haritaların hemen hepsinde Antalya, Isparta, Eğirdir Gelendost, Şarkikaraağaç güzergâhının yer aldığı görülmektedir (Şekil 12, 13, 14, 15, 17).

Ali Baş'ın bölgemizde yaptığı araştırma ve tespitlerde; Konya ile Antalya-Alanya arasında Isparta'ya uğramayan Seydişehir üzerinden iki farklı güzergâh bulunmaktadır. Bu tespitte; Anadolu Selçuklu Döneminde Konya'yı Seydişehir üzerinden Antalya-Alanya'ya bağlayan iki yoldan birincisi Konya-Beyşehir-Seydişehir güzergâhı, diğeri de Konya-Hatunsaray üzerinden devam ederek Seydişehir'de birinci yol ile birleşen güzergâhtır (Baş, 1996: 142). Kubadabad Sarayı civarında yüzey araştırması yapan Rüçhan Arık'ın yüzey araştırması raporunda; *kıyıda özellikle Anamas Dağı'nın Kubad-Abad'a bakan eteğindeki Malanda yapı kalıntısı ile, Kubadabad'dan Alanya'ya giden Orta Çağ Kervan Yolu üzerindeki aralıklarla dizilen benzer kalıntılardan* bahsedilmektedir (Arık, 1994: 36). Böylece, Kubadabad'dan Alanya'ya giden bir yolun daha varlığından bahsetmek yerinde olacaktır. Bu yolun ileride Ali Baş'ın sözünü ettiği diğer yollarla birleştiği anlaşılmaktadır. Koşay, İlder ve Bayram tarafından hazırlanan kervanyolu haritalarında; yolun Eğirdir'den sonra Gelendost civarında çatallaşarak bir güzergâhının Şarkikaraağaç tarafına, diğerin de Kubadabad yani Yenişarbademli yönüne gittiği Koşay (Şekil 12), İlder (Şekil 14), Bayram (Şekil 15) tarafından hazırlanan haritalarda görülmektedir. Ali Osman Uysal'ın haritasında sadece Kubadabad'dan *Alanya Yolu* olarak işaretlenen bu yola ulaşan ara güzergâh vardır (Şekil 17). Ama yolun bundan önceki bölümü haritada işaretlenmemiştir. Kuban'ın muhtemelen kervansarayların konumlarına dayanarak hazırlamış olduğu kervanyolu haritasında bu güzergâhtan hiç bahsedilmemektedir (Şekil 13).

3.3. Haritalarda Gösterilmeyen Ama Varlığını Düşündüğümüz Bazı Kervanyolları

Eğirdir İlçesi, Sarıdris Kasabası'nda dağların üzerinden geçen ve burada yaşayanlar tarafından "Konya Yolu" olarak bilinen güzergâh dikkate alındığında yolun Eğirdir'den sonra ikiye ayrılması oldukça mantıklı görünmektedir. Ayrıca daha önce bahsettiğimiz, Kremna antik kentinden çıkan bir yolun da bu güzergâhtan geçtiğini unutmamak gerekir¹².

¹² Barbara Levick tarafından da böyle bir antik yol işaretlenmiştir. Bu yolun çok öncelerden beri kullanılmakta olduğunu söyleyebiliriz (Şekil 3).

Selçuklu ve Osmanlı Dönemleri'ndeki kervanyollarını gösteren haritalar (Şekil 12, 13, 14, 15, 16 ve 17) doğrultusunda Şarkikaraağaç, Yalvaç, Gelendost, Eğirdir, Isparta, Burdur, Çeltikçi ve Bucak güzergâhı üzerinden Antalya'ya ulaşan önemli bir yol olduğu görülmektedir. Ancak Ağlasun merkezinde yakın zamanlara kadar Selçuklu Dönemi'ne ait bir kervansaray kalıntısının varlığından bahsedilmektedir (Shoup-Torun, 2011: 3). Ağlasun Sakarlar Mahallesi'ndeki Selçuklu Hamamı'nın Burdur Müze Müdürü Hacı Ali Ekinci ve Arkeolog M. Oral Erbay tarafından yerinde incelendiği, burada daha önceleri Selçuklu Dönemi'ne ait bir hanın bulunduğu ancak günümüzde herhangi bir izine rastlanmadığı hususu 15.01.2003 tarihli Müze raporunda da belirtilmiştir. Haritalarda hazırlanan kervanyolu güzergâhları ise Ağlasun'a uğramamaktadır. Ama Pamphilya'dan (Antalya Bölgesi) Ağlasun'a (French, 1984: 129) ve Ağlasun'dan da Isparta'ya (Özsait, 1988: 131) antik dönemlerde bir yolun bulunması, Türk-İslam Dönemi'nde de burasının da Isparta'ya ulaşan bir yolun olabileceği ihtimalini akla getirmektedir.

Öbür taraftan Eğirdir'den Denizli yönüne gitmek isteyen yolcular ve kervanlar muhtemelen Uluborlu üzerinden gitmek zorunda kalıyorlardı. Çünkü hem Uluborlu'nun doğusundaki Senirkent yolu girişinde, hem de Dinar'ın Dombay Ovası'nda Selçuklu Dönemine ait kervansaray kalıntıları mevcuttur¹³. Böylece Eğirdir'in çatal yani yolların ayrıldığı merkez durumunda olduğunu söylemek mümkün olmaktadır. Buradan yollar Antalya ve Denizli istikametinde olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ancak önceki antik haritalarda Isparta il merkezinin ana yol güzergâhı üzerinde olmadığı, Isparta'nın il merkezi olarak adından pek bahsedilmediğini, buna karşılık Atabey, Eğirdir, Şarkikaraağaç, Uluborlu ve Yalvaç ilçelerinin daha ön plana çıkmakta olduğu, ama bunun daha sonraki zamanla değiştiği anlaşılmaktadır. Değişmesinin bir nedeninin; 16. yüzyılda, Hindistan'a giden yeni deniz yoluyla, Osmanlıların 1516-1517 yıllarındaki Mısır fethi ve bunun sağlamış olduğu İskenderun – İstanbul arası deniz hattıyla Antalya'nın bir liman şehri olarak önemini yitirmesi, bunun sonucu olarak Eğirdir'in de mevcut olduğu ticaret yolun ana merkez fonksiyonunu da kaybetmesi ve buna karşılık, Isparta ve Burdur gibi şehirlerin ise bölgedeki öneminin artmaya başlamasının olduğu söylenmektedir (Vanhaverbeke, 2007: 674).

¹³ Uluborlu'nun (Borgulu) 10-15 km. batısındaki Pınarbası Hanı için bkz. Erdmann, 1961: 53; Ayrıca Senirkent'ten Uluborlu İlçesi'ne girişte yol kenarında kervansaray kalıntısı mevcuttur. Kalıntı Antalya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 18.10.2010 Tarih ve 4459 sayılı kararıyla *Uluborlu Hanı* olarak tescil edilmiştir. Bu hana Eğirdir'den ulaşabilecek en kısa yolun Eğirdir Gölü kenarından geçmesi daha akla uygundur.

3.4. Osmanlı Dönemi'nde Yol Güzergâhları

Anadolu'da bulunan Osmanlı Dönemi yolları Koşay'ın bir haritasında gösterilmiştir. Ama bu haritada Isparta Bölgesi incelendiğinde, haritanın oldukça basit olarak çizildiği görülmektedir. Bu haritada yer alan tek güzergâh Selçuklu Döneminde en önemli geçiş noktası olup farklı olarak yol Şarkikaraağaç'a doğru değil de Yalvaç üzerinden Akşehir'e ulaşmaktadır. Osmanlı Dönemi'ndeki Isparta civarından geçen tek yol herhalde bu olmamalıdır. Dolayısıyla Koşay'ın haritasında çok eksikler bulunmaktadır (Şekil 16). Buna benzer şekilde Bayram'ın hazırlamış olduğu Osmanlı Dönemi yollarını gösteren harita da Koşay'da olduğu gibidir. Haritada farklı olarak yol Eğirdir Gölü'nün doğusundan değil, ortasından geçmektedir (Şekil 15). Söz konusu haritalar tüm Anadolu yollarını göstermek için hazırlanmış oldukları için, bölge olarak ya da il bazında ele alındığında fazla detaylı olmadıkları açıktır.

Daha önce kullanılan tüm yolların Osmanlı Dönemi'nde de aynen kullanıldığını söyleyebiliriz. Fark olarak Anadolu Selçukluları'nda büyük kervan ve ticaret yolları üzerinde, dağ ve geçit yerlerinde, tüccar ve yolcuları, kervanları barındıran kervansarayların yerini Osmanlı Dönemi'nde 'menziller' ve 'derbentler' almıştır (İlter, 1995: 21-25; Halaçoğlu, 2002: 1-6; Ortaylı, 2007: 326-329). Osmanlı Devleti'nde, üç ana arterin dışında kalan yolların XIX. Yüzyılın sonlarında ve XX. Yüzyıl başlarında yapılmaya başlandığı ya da yapımına hız verildiği görülmektedir¹⁴ (Çetin, 2013: 77). Mesela M. 1900 (H. 1318) tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnamesi'nde; Isparta ile Dinar arasına tesviye-i turabiye olarak 1500 metre toprak yolun yapılarak bitirildiği, 1000 metresinin ise yapımının devam ettiğini, M. 1903 (H. 1323) senesinde ise, Hüdavendigâr vilayeti içerisinde Karahisar-ı Sahib-Sandıklı-Dinar-Isparta hududunda 6-7 metre genişliğinde 73.400 metresi şose, 13.830 metre toprak yolun yapıldığını anlıyoruz (Çetin, 2013: 76).

Sonuç

Bugüne kadar araştırmacılar kervan yolları üzerinde sistematik bir çalışma olanağı bulamamışlar, ancak yeni hanların bulunarak yayınlanması ile bazı yol ağlarının belirli yönlerde uzandığı hususları tespit edilebilmiştir. Yollara ilişkin önemli bulguların ise ana güzergâhları bağlayan ikincil yollar olduğu görülmüştür. Haritada bu yolları göstermek, kesin

¹⁴ B.O.A., *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar*, H. 1318 (1900), s. 336-337. *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar*, H. 1323 (1905), s. 346-349 (Bkz. Çetin, 2013: 77).

olarak nereden geçtiğini bilmek ve yolu izlemek anlamına gelmektedir (Yavuz, 1997: 4). Osmanlı Dönemi'ndeki yolların Franz Teasler tarafından yine Osmanlı kaynaklarına dayalı olarak çalışıldığı, ancak Selçuklu Dönemi'ne ait yollara ilişkin bilgilerimizin yeterli olmadığı hususu araştırmacılar tarafından da söylenmektedir (Keçiş, 2013: 849). Selçuklu yollarının, Pers kral yolu ve Roma yollarının bir kısmı gibi, döşeli ve mil taşları ile işaretli olduğuna değil, olmadığına ilişkin bilgiler daha fazladır. Bu nedenle menzil noktaları arasında yolun kesinlikle nereden geçtiği her zaman belli olmamaktadır. Gitgide kılcal damar görünümü kazanan yollarda birçok nokta arasında birden fazla yol bulunduğu, bu ikincil yollarla küçük yerleşmelerin birbirine bağlandığı gözlenmiştir (Yavuz, 1997: 5).

Selçuklu Dönemi'nde de, Romalılar tarafından yapılan ve Doğu Roma İmparatoru Justinian (527-565) tarafından tamir edilen bu yolların takip edildiği belirtilmektedir (Roxburg, 2005: 108). Bu yollar kuvvetle muhtemeldir ki daha önce Mitchell'in de ifade ettiği gibi çok gelişmiş olmayıp, sadece yüklü bir hayvanın ve insanın geçebileceği genişlikteydi. Türk-İslam Dönemi'nde de aynen kullanıldığı anlaşılan bu yollardan bazılarının diğerlerine göre daha fazla öneme sahip oldukları görülmektedir. Belki daha fazla önem verildiği anlaşılan belli akslar üzerindeki antik yollar Ortaçağda biraz daha geliştirilmişti. Ancak bugün bile hala ayakta duran görkemli Selçuklu kervansarayların da kanıtladıkları üzere, yolların önemi anlaşılmakta ve yol güzergâhları çoğu zaman rahatlıkla tespit edilebilmektedir. Aynı zamanda bu hanların Anadolu'daki ilk örnekler olduğu dikkate alınırsa Eğirdir üzerinden geçen yolun önce yapıldığını ve oldukça rağbet gördüğünü söyleyebiliriz (Şaman Doğan, 2009: 74). Yine yolun sultan II. Gıyaseddin Keyhüsrev (1237- 1246) zamanındaki önemi, Eğirdir Han'ın (1237- 1238) bu güzergâh üzerine inşa edilmesinden anlaşılmaktadır (Özergin, 1965: 141-170; Bozer, 1994: 95-103; Erdmann, 1961: 125-126). Daha sonraları Beylikler ve Osmanlı Dönemlerinde de yol güzergâhları değişmemiştir.

Zamanla ortaya çıkan ve bazı yolları ikinci plana bazılarını ise birinci plana atan siyasal ve ekonomik etkiler, Konya'yı Karaman üstünden Adana'ya veya Isparta üstünden Denizli ve ya İzmir'e bağlayan yolların önemini azaltmamış, bu güzergâh yine ana yol durumunu her zaman muhafaza etmiştir (Tuncer, 2007: 30). Isparta sınırları içerisinde Uluborlu İlçesi'nde Pınarbaşı Han, Eğirdir İlçesi'nde Gıyaseddin Keyhüsrev Hanı, Gelendost İlçesi'nde Ertokuş Han, Yalvaç İlçesi'nde Yalvaç Hanı, Şarkikaraağaç İlçesi'nde Kireli Han bulunmaktadır. Muhtemelen antik yollar ve daha sonraki kervan yolları bu güzergâhı takip etmektedir. Ancak, elimizdeki bilgiler doğrultusunda, ilimiz sınırları içerisinde geçen antik dönem yolları ile kervan yolları günümüzde hızla gelişen yapılaşma ve tarım faaliyetleri

sonucunda kaybolmuştur. Isparta Müze Müdürlüğünce Gelendost İlçesi, Afşar Köyü ile Selçuklu Köprüsü arasında yapılan yüzey araştırmalarında yolun elma bahçeleri arasında kaybolduğu, dolayısıyla tarım faaliyetleri ve yeni yapılaşmalar sonucunda taşlarının söküldüğü, bu nedenle takip edilemez durumda olduğu gözlemlenmiştir (Rapor, 2007: 5). Diğer kesimlerde ise, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından yeni yapılan karayollarının; daha önce bu güzergâhtan geçmekte olan kervanyollarını takiben düzenlendiği söylenmektedir¹⁵ (Bolak, 1985: 120).

Bizans, Anadolu Selçukluları, Beylikler ve Osmanlı Dönemlerinde aynen kullanılan bu güzergâhlarda aslında değişen bir şeyin olmadığı, şimdiki karayollarının eskiden olduğu gibi, antik yolları takip etmekte olduğu görülmektedir. Belki şimdiki karayolları yolun durumuna göre 50 metre aşağıdan ya da 100 metre yukarıdan geçmektedir. Ama kaba hatlarıyla güzergâhları hemen hemen aynı olmaktadır. Dikkat çeken noktalardan bir diğeri antik Dönemlerde Isparta (Baris ?) ile irtibatlı olan yolların azlığıdır. Yol haritalarında *Baris* (Isparta) adının geçmesine rağmen yolların buraya uğrayıp uğramadığı bilinmemektedir. Hatta antik haritalarda pek çok yolun Isparta'ya uğramadan geçtiği görülmektedir. Uluborlu (Apollonia), Eğirdir (Prostanna) Yalvaç (Antiocheia), Gönen (Conana) ve Atabey (Agrai) gibi ilçeler yol güzergâhları ve yerleşim yerinin önemi açısından daha çok ön plana çıkmakta, son yüzyıllara gelinceye kadar böyle olduğu anlaşılmaktadır.

Aklın yolu birdir deyişinde olduğu gibi, tarih boyunca yollar da arazinin topografyasına göre oluşturulmuş ve zamanla geliştirilmiştir. Isparta'da tarih boyunca medeniyetler tarafından kullanılmış yolların daha önce belirtilen bilgilerin ve birikimlerin ışığı altında tek bir haritaya aktarılmasına çalışılmıştır (Şekil 19). Haritada kalın kesik mavi çizgilerle gösterilen güzergâhlar önemli kervanyollarını göstermektedir. Yuvarlak kırmızı noktalarla gösterilen güzergâhlar, bugüne kadar araştırmacıların bahsetmedikleri ancak bizim araştırmalarımıza göre olması gereken ve muhtemelen çok daha önce kullanıldığını düşündüğümüz kervanyollarıdır. Gri çizgilerle gösterilen yollar ise antik yollardır. Kalın gri çizgi *Via Sebaste* yoludur. İnce gri çizgiler antik dönemlerde birincil güzergâh olarak kullanılmasına rağmen sonradan ikinci planda kalan yollardır. Haritada gösterilen pek çok yol günümüz itibariyle korunamamış, zamanla tahrip edilmiş, üzerine bağ bahçe, ev yapılmış ya da üzerinden

¹⁵ Bolak, zaman zaman Roma askerlerinin açtıkları yolların geliştirildiği, bugünkü Türkiye'de modern yol yapıcılarının da aynı yolu kullandıkları söylenmektedir.

karayolunun geçmesi gibi nedenlerle izleri kaybolmuştur. Şimdi artık pek çok güzergâhın takip edilmesi bir yana, kalıntıları bile görülememektedir. Bundan belki elli yıl kadar önce yapılacak bir araştırmada, tarihi yollar konusunda daha detaylı bilgi verilmesi mümkün olabilirdi. Ama şimdiye kadar elimizde olan bilgilerin ve bulguların ışığında oluşturulan haritanın yol gösterici olacağı tahmin edilmektedir.

Kaynakça

Arık, Rüçhan (1994). “Kubad Abad/Malanda Yüzey Araştırması”, XI. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T.C. Kültür Bakanlığı, Yayın No: 1676, Ankara, A. Ü. Basımevi, s. 35-42.

Arslan, Mustafa (2013). “Antik Eserler Işığında Pisidia'nın Doğal Kaynakları ve Ekonomik Durumu”, Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, Cilt 5, No 2, İzmir, s. 312-321.

Atabek, Aziz (1970). “Eynif Ovası ve Tol Han Hakkında Kısa Rapor”, Anadolu Sanatı Araştırmaları-II, Ankara, s. 55-59.

Baş, Ali (1996). “Konya-Hatunsaray-Seydişehir Kervanyolu Üzerine Düşünceler”, V. Milli Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Semineri Bildirileri, Selçuk Dergisi No: 6, Konya, s.141-167.

Baş, Ali (2007). “Türkiye Selçukluları Zamanında Konya'nın Ticaret Yapıları Üzerine bir Değerlendirme”, Sanat Tarihi Araştırmaları Prof.Dr. Haşim Karpuz'a Armağan, Editör Mustafa Denктаş ve Osman Eravşar, Kayseri, Kıvılcım Kitabevi, s. 71-78.

Bayram, Sadi (1977). “Kervansaraylarımız”, Milli Kültür Dergisi, Ağustos, s. 40-45.

Bell, Gertrude (1907). [www.gerty.ncl.ac.uk, diaries](http://www.gerty.ncl.ac.uk/diaries), 7.May., (07.02.2006).

Bolak, Ahmet, Aydın (1985). “Vakıflar”, Vakıf Haftası Dergisi, Sayı 2, Ankara, V. G. M. Yayını, s. 120-121.

Bozer, Rüstem (1994). “Eğirdir Hanı 1993 Yılı Kazı Çalışmaları”, Göller Bölgesi Arkeolojik-Kültürel-Turistik Arş. ve Değerlendirme Projesi 1993 Yılı Çalışmaları, Ankara, s. 95- 103.

Cahen, Claude (1979). Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler, Çeviren Yıldız Moran, E Yayınları, İstanbul.

Cronin, Harry, S (1902). “First Report of Journey in Pisidia, Lykaonia, and Pamphylia”, Journal of Hellenic Studies 22, s. 94-125.

Çetin, Emrah (2013). “Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Hüdâvendigâr Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları”, Turkish Studies, Sayı 8/7, Ankara, s. 65-81.

Çevik, Mümin (1983). İbn Battûta Seyâhatnamesi, Üçdal Neşriyat, İstanbul.

Demirci, Doğan (2006). Gelendost Ertokuş Kervansarayı, SDÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta.

Drew-Bear, Thomas (1986). “Dinar Yöresinde Bir Roma Kalesi”, IV. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, s. 99-101.

Drew-Bear, Thomas (2003). “Frigya ve Pisidya'da Epigrafik Yüzey Araştırmaları”, Cilt 2, XX.Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 77-82.

Duymaz, Şevki (1996). Isparta -Antalya Arasında Yeralan Anadolu Selçuklu Hanlarından-İncirhan, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Ercenk, Giray (1992). “Pamphylia Bölgesi ve Çevresi Eski Yol Sistemi”, Belleten, C. LVI, Sayı: 216'dan Ayrı Basım, s. 1-7.

Erdmann, Kurt (1961). Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts I, Gebr. Mann Verlag, Berlin.

Ertaş, Yaşar (2012). “Bir Seyyahın Gözüyle Osmanlı Yolları”, Evliya Çelebi Atlası, Editör Coşkun Yılmaz, İstanbul, Medam Yayınları, s. 456-459.

French, David H.-Mitchell, Stephen (1977). “Roma İmparatorluğu'nun ilk devirlerinde Pisidia'da Yollar ve Ulaşım”, Türk Arkeoloji Dergisi, Sayı XXIV-1, Ankara, Varol Matbaası, s. 213-220.

French, David, H. (1984). “Roma Yolları ve Miltaşları”, II. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T. C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı, 16-20 Nisan, İzmir, s. 123- 129.

French, David H. (1991). “1989 Roma Yolları Miltaşları ve Yazıtları Araştırması”, VIII. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T. C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı, Ankara, s. 229-240.

French, David H. (1992). “1990 Yılı Küçük Roma Yolları ve Miltaşları Çalışması”, IX. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T. C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı, Ankara, s. 149-167.

French, David H. (1995). “1993 Yılı Küçük Asya Roma Yolları ve Miltaşları”, XII. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, s. 29-37.

Halaçoğlu, Yusuf (2002). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü Matbaası.

Hürmüzlü, Bilge (2007). “Pisidia'da Gömü Geleneklerinin” Işığında Kültürler Arası İlişkiler” SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 15, Isparta, s. 1-22.

Hürmüzlü, Bilge (2009). “Kuzeybatı Pisidia’da Yeni Araştırmalar: Antik Dönem’de Konane (Conana) ve Çevresi” Colloquium Anatolicum VIII, Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 235-256.

İlter, İsmet (1969). Tarihi Türk Hanları, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.

İlter, İsmet (1995). Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İstanbul.

Isparta Müze Müdürlüğü (2007). “St. Paul Yolu Araştırmaları” konulu, 27.03.2007 tarihli Uzman Raporu, Isparta.

Isparta Müze Müdürlüğü (2003). Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü’ne muhatap “2003 Yılı Gelendost Ertokuş Kervansarayı Temizlik Kazısı Raporu” Isparta.

Keçiş, Murat (2013). XIII.-XIV. Yüzyıl Bizans ve İslam Kaynaklarına Göre Kuzeybatı Anadolu Yol Ağları, Belleten, Sayı 280, Cilt LXXVII, TTK, Ankara, s. 849-874.

Koşay, H. Zübeyr (1974). “Tarihi Yollar ve Halk Bilgisi”, (Derlenmiş) Makaleler ve İncelemeler, Ankara, s.63-71.

Kuban, Doğan (2002). Selçuklu Çağında Anadolu Sanatı, İstanbul.

Levick, Barbara (1965). “Two Inscriptions from Pisidian Antioch”, Anatolien Studies 15, s. 53-62.

Levick, Barbara (1967). Roman Colonies in Southern Asia Minor, Oxford, Clarendon Pres.

Robinson, David M. (1924). “A Preliminary Report on the Excavations at Pisidian Antioch and Sizma”, American Journal of Archaeology 28 (4), s. 435-444.

Mitchell, Stephen (1997). “1995 Yılı Pisidia Araştırması”, XIV. Araştırma Sonuçları Toplantısı-I, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 47-62.

Mitchell, Stephen (1995). Land Men, and Gods in Asia Minor, New York, Clarendon Pres.

Ortaylı, İlber (2007). Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi, Ankara, Cedit Neşriyat.

Özergin, Kemal (1965). Anadolu Selçuklu Kervansarayları, Tarih Dergisi, Sayı 20, İstanbul, s. 141- 170.

Özsait, Mehmet (1980). İlkçağ Tarihinde Pisidia, Başlangıçtan Büyük İskender Devrinin Sonuna Kadar, İstanbul Üniversitesi No; 2710, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Özsait, Mehmet (1997). “1995 Yılı Antalya-Korkuteli ve Burdur Yüzey Araştırmaları”, XIV. Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 193-214.

Özsait Mehmet- Şahin Hamdi (1998). “1996 Yılı Isparta ve Çevresi Yüzey Araştırmaları”, XV.Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 121-142.

- Özsait, Mehmet (2003). "2001 Yılı Isparta İli Yüzey Araştırmaları", Cilt 2, XX.Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 233- 246.
- Özsait, Mehmet (2009). "2007 Yılı Burdur, Isparta ve Antalya İlleri Yüzey Araştırmaları", XXVI. Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, s. 358-365.
- Özsait Mehmet-Nesrin Özsait, İsmail Baytak (2010). "2008 Yılı Isparta ve Burdur Yüzey Araştırmaları", XXVII.Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, T.C.Kültür Bakanlığı, Ankara, İsmail Aygöl Ofset, s. 419-438.
- Özsait, Mehmet-Labarre, Guy-Arık Murat ve Güceren, İlhan (2013). "Apollonia Mordiaion Territoriumu'ndan Yeni Yazıtlar" Adalya, Sayı: 16, Antalya, s. 225 – 240.
- Roxburg, David (2005). TURKS A Journey of Thousand Year, 600-1600, Royal Academy of Arts, London.
- Shoup, Daniel-Torun, Ebru (2011). Ağlasun Gezi Rehberi, T.C. Kalkınma Bakanlığı, Baka, B.Y.Y.
- Şaman, Doğan, Nermin (2009). "Selçuklu ve Hamidoğulları Döneminde Isparta: Kültürel Ortam", Hacettepe Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 22, Ankara, s. 69-90.
- Tanilli, Server (1993). Yüzyılların Gerçeği ve Mirası II, İstanbul.
- Tuncer, Cezmi (2007). Anadolu Kervanyolları, Ankara, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Uluçam, Abdüsselam (1996). "Konya-Eğirdir Kervanyolu'nun Bilinmeyen Bölümü", V. Milli Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Semineri Bildirileri, Selçuk Dergisi, No: 6, Konya, s.85-94.
- Uysal, Ali, Osman (1994). "Konya-Eğirdir Güzergâhında Bazı Kervansaraylar", III. Milli Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Semineri Bildirileri, Selçuk Dergisi, No: 11, Konya, s.71-83.
- Vandeput, Lutgarde ve Köse (2005). Veli, "Pisidya Yüzey Araştırması Projesi: Pednelissos Antik Kenti Yüzey Araştırması 2003", Anmed, Antalya, s. 95-100.
- Vanhaberbeke, Hannelore (2007). "Sagalassos Kırsal Bölgeden Bir Görüntü", I. Burdur Sempozyumu, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, 16-19 Kasım 2005, Burdur, Fakülte Kitabevi, s. 671-676.
- Yapucu Pullukçuoğlu, Olcay ve Özgün, Cihan (2011). "Batı Anadolu'nun Yol Ağı Araştırmaları- III, İzmir'in Ardalanında Kervan Yolları", Tarih İncelemeleri Dergisi, Cilt XXVI, Sayı 2, Aralık, İzmir, s. 527-549.
- Yavuz, Tükel, Aysıl (1997). Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Üzerinde Çalışmalar, Bilgiler, Bulgular, [http://www.akmb.gov.tr/turkce/ books](http://www.akmb.gov.tr/turkce/books), (16.02.2006).

ŞEKİLLER



Şekil 1: Büyük İskender ve İbni Batuta'nın İzlediği yollar (Tuncer, 2007: 16)



Şekil 2: Pisidia bölgesi antik yolları (Özsait, 1998: 131)



Şekil 3: Ramsay'in 1920'de hazırladığı bir haritada mavi markör kalemlerle çizilen Levick'in önerdiği antik yol (Arslan, 2013: 662)



Şekil 4: Adada antik kent caddesi (Fotoğraf: Doğan Demirci 2007)



Şekil 5: Sütçüler'de uzaktan takip edilebilen antik yol (Fotoğraf: Özgür Perçin 2010)



Şekil 6: Sütçüler Kültü Mevkii antik yol (Fotoğraf: Özgür Perçin 2010)



Şekil 7: Pamphilya ile Pisida arası antik yollar (Özsait, 1980: Ek)



Şekil 8: Roma Yolları haritası (French, 1984: 129)



Şekil 9: Batı Pisidia'da Erken Dönem Roma yolları (Mitchell ve French, 1977: 219)



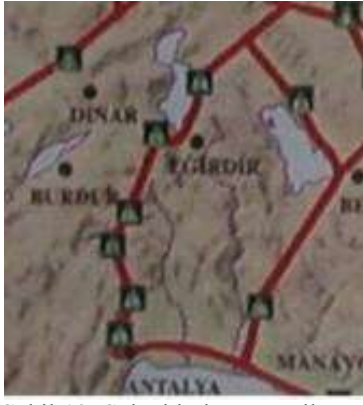
Şekil 10: Kuzey Pisidia Bölgesi antik yolları (Özsait, 2010: 433)



Şekil 11: Atabey Isparta arası antik yolun görünümü (Fotoğraf: İlhan Güceren 2007)



Şekil 12: Selçuklu yolları haritası (Koşay, 1974: ek)



Şekil 13: Selçuklu kervanyolları haritası (Kuban, 2002: 229)



Şekil 14: Selçuklu yolları haritası (İlter, 1969: ek)



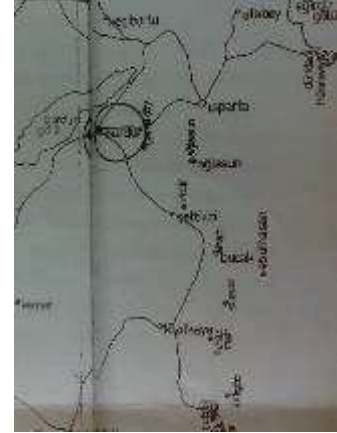
Şekil 15: Osmanlı/Selçuklu kervan yolları haritası (Bayram, 1977: 44)



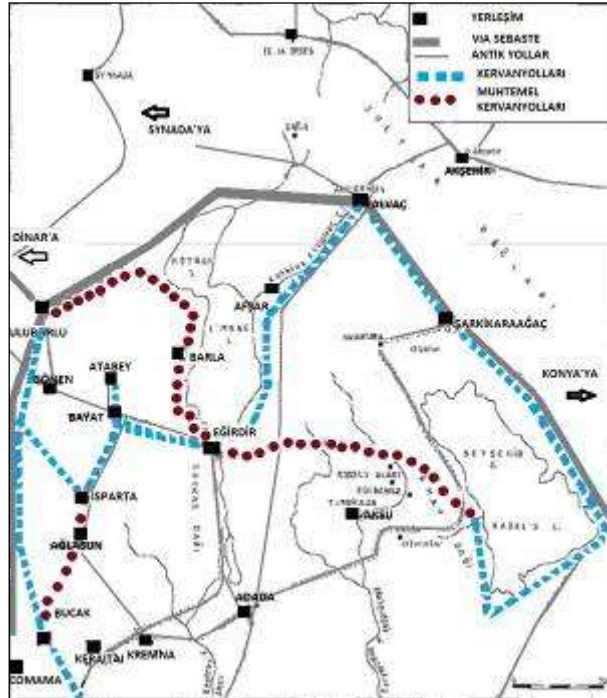
Şekil 16: Osmanlı yolları haritası (Kosay, 1974: ek)



Şekil 17: Konya-Isp.-Ant. arasında kervanyolları (Uysal, 1994: 83)



Şekil 18: Isp.- Ant. arasında kervanyolu (Tuncer, 2007: 158)



Şekil 19: Isparta antik yollar ve kervanyolları haritası (Özsait'ten değiştirilerek)