

NO. V / 2001-2002

ISSN 1301-2746

ADALYA



SUNA-İNAN KİRAC AKDENİZ MEDENİYETLERİ ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ
SUNA & İNAN KİRAC RESEARCH INSTITUTE ON MEDITERRANEAN CIVILIZATIONS

ADALYA



SUNA-İNAN KIRAÇ AKDENİZ MEDENİYETLERİ ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ YILLIĞI
THE ANNUAL OF THE SUNA & İNAN KIRAÇ RESEARCH INSTITUTE ON MEDITERRANEAN CIVILIZATIONS

Bilim Danışma Kurulu / Editorial Advisory Board

Haluk ABBASOĞLU

Oluş ARIK

Tuncer BAYKARA

Jürgen BORCHHARDT

Vedat ÇELGİN

Bekir DENİZ

Refik DURU

Serra DURUGÖNÜL

Hansgerd HELLENKEMPER

Fahri IŞIK

Havva İŞKAN

Frank KOLB

Max KUNZE

Wolfram MARTINI

Gönül ÖNEY

Mehmet ÖZSAIT

Scott REDFORD

Oğuz TEKİN

Burhan VARKIVANÇ

Yayın Yönetim / Editing Management

Kayhan DÖRTLÜK

Tarkan KAHYA

Çeviriler / Translations

T.M.P. DUGGAN

İnci TÜRKOĞLU

Yazışma Adresi / Mailing Address

Barbaros Mah. Kocatepe Sk. No.25

Kaleici 07100 ANTALYA-TURKEY

Tel: 0 (242) 243 42 74 • Fax: 0 (242) 243 80 13

akmed@akmed.org.tr

www.akmed.org.tr

Yapım / Production

Zero Prodüksiyon Ltd.

ISSN 1301-2746

İçindekiler

Burak Takmer – Ebru N. Akdoğa-Arca	
“ <i>Ogyges'in Kişiliğinde Panyasis'in Fragmanı İçin Bazı Yorumlar: Bellerophonites Mitosu'nun Yeniden Değerlendirilmesi ve Lykia'nın Erken Taribi</i> ”	1
Tarkan Kahya	
“ <i>Patara Dark Age Pottery</i> ”	35
S. Gökhan Tiryaki	
“ <i>İvriz Kabartması Işığında Anadolu'da Şarap-Tanrı Anlayışı ve Bu Anlayışın Gelişimi Üzerine</i> ”	59
Mehmet Özhanlı	
“ <i>İsinda Dikme Anıtı</i> ”	73
Serra Durugönül	
“ <i>Development of Ancient Settlements in Cilicia</i> ”	107
A. Vedat Çelgin	
“ <i>Termessos Tanrıları ve Kent Alanından Artemis'in Yeni Epithet ve Kültlerini Belgeleyen Üç Yazıt (Bir Ön Değerlendirme)</i> ”	121
Burhan Varkıvanç	
“ <i>Patara'da Bir Seramik İslığı</i> ”	137
Semavi Eyice	
“ <i>Side'de Bir Bizans Hastahanesi mi?</i> ”	153
İlhan Erdem	
“ <i>Bir Ortaçağ Kenti Antalya: Geç Antik Dönemden Selçukluların Sonuna Genel Bir Yaklaşım (I)</i> ”	163
Z. Kenan Bilici	
“ <i>Köprüpazar (Belkıs) Köprüsü Kitabesi Üzerine</i> ”	173
Hasan Geyikoğlu	
“ <i>Antalya'nın İlk Türk Mülki Amiri ve Kumandani Mübarizettin Ertokuş'un Faaliyetleri ve Eserleri</i> ”	187
Esin Ozansoy	
“ <i>14. Yüzyılın Başlarına Kadar Rodos'a Karşı Yapılan Türk Akınları</i> ”	203

Leyla Yılmaz	
“Antalya-Abi Kızı Mescidi: Bir Selçuklu Binanın Osmanlı Devrinde Yeniden Kullanımı”	211
Ayşe Aydin	
“Tarsus Aziz Paulus Kilisesi”	223
Muhammet Güçlü	
“Antalya (Pamphylia) Bölgesinde Yollar: Kesikbeli Yolu ve Son Yüzyıldaki Durumu”	237
Sait Güran	
“The Judgment on the Elmali Hoard”	249

Antalya (Pamphylia) Bölgesinde Yollar: Kesikbeli Yolu ve Son Yüzyıldaki Durumu

Muhammet GÜCLÜ*

A- Kesikbeli Yolunun Tarihi Gelişimi

Antalya Bölgesi ilk Çağ'da Pamphylia, Selçuklu ve Osmanlı Devleti Dönemi'nde ise Teke Bölgesi adını almaktadır. Antalya havzasının hinterlandı ile ulaşımını, doğuda Kesikbeli yolu, batıda Yenice Boğazı yolu, kuzeyde Döşeme yolu sağlamaktaydı. Kesikbeli denilen yer, Manavgat ve Alanya bölgesini İbradı'nın yaklaşık 30 km. kadar batısından Beyşehir bölgесine bağlayan bir dağ geçididir (Res. 1). Torosları, Demirkapı Geçidi ile aşan bu yol güzergâhına da kısaca Kesikbeli Yolu denilmektedir. Bu yol antik dönemden beri Konya Bölgesi ile Antalya'nın doğu bölgesini birbirine bağlama işlevini görmüştür. Ünlü tarihçi İbn Bibi, *El-Evamirü'l-Alaiyye Fi'l-Umuri'l-Alaiyye* adlı eserinde Alanya hakkında bilgi verirken "Burada, ordulara geçit vermeyen dağlar vardır; bu dağların yüksekliğine gök hayran kalır" demektedir¹. Antalya ve Alanya'nın Selçuklular Dönemi üzerine önemli araştırmalar yapan Prof. Dr. T. Baykara'ya göre, devletin başkenti olan Konya ile Alanya arasında, mevsime göre kullanılan iki yol güzergâhı vardır²: Bunlardan birisi Kesikbeli yoludur; diğeri ise, Şarapsa Han yakınlarından kuzeye yönelik Alara Çayı'nı, Gündoğmuş'un yaklaşık 20 km. güney-doğu noktasında Kemer Köprü ile batıya geçip, Narağacı Köyü-Boğazhan-Başhan güzergâhından Demirkapı Geçidi ile Gücen Boğazı'ni takiben Bozkır'a çıkan yol olmalıdır³.

Kesikbeli yolu güzergâhı devletin başkenti Konya ile Antalya bölgesini (Antalya ve Alanya iskelesi) birbirine bağlamak için Selçuklu Sultanı I. Alâeddin Keykubat tarafından yer yer eski yol sistemi kullanılarak açılmıştır⁴. Orta Çağ Türkiye-İtalya ilişkileri üzerine araştırmalar yapan Prof. Dr. Ş. Turan'a göre, Selçuklular Dönemi'nde Alanya Limanı, Antalya Limanı'na yardımcı bir liman konumundadır. Bu benzerliği Payas ile Gorigos

* Yrd. Doç. Dr. Muhammet Güclü, Akdeniz Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, 07058 Kampüs-Antalya.

Bu makale 26-27 Mayıs 2001 tarihlerinde Alanya'da düzenlenen Alanya X. Tarih ve Kültür Semineri'nde sunduğum "Alanya Bölgesi İçin Kesikbeli Yolunun Önemi" adlı bildirinin geliştirilmiş biçimidir.

¹ İbn Bibi, *El-Evamirü'l-Alaiyye Fi'l-Umuri'l-Alaiyye* (Selçuk-name) çev. M. Öztürk (1996) 278.

² T. Baykara, Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi Tarihi (XI-XIV. Yüzyıllar) (2000) 191.

³ G. Ercenk, "Pamphylia Bölgesi ve Çevresi Eski Yol Sistemi", *Belleten* 216, 1992, 362-363.

⁴ S. Lloyd - D. Storm Rice, Alanya, çev. N. Sinemoğlu (1964) 49-51.

(Korykos/Kız Kalesi) limanları arasında da görmek mümkündür⁵. Bu konumuyla bağlantılı olarak, Alanya'ya giden yol da ikinci derece bir yol durumundadır⁶. Antalya yönünden başlayan yol, Antalya-Magydos (Lara)-Çalkaya Roma yolundan⁷ sonra Perge'de, Yenice Boğazı-Döşeme-Varsak (Lryboton Kome)-Kurşunlu güzergâhından gelen diğer bir yol ile birleşikten sonra, Sillyon (Yanköy Hisarı, Asar)-Çandır-Ayanoz (Yeşilyurt) güzergâhını izlemektedir. Ayanoz Köyü'nün Kocadayılar Mahallesi'nde Kisık Deresi'ni geçen yol, Yemişlitahta mevkii üzerinden Köprü Han ve Taşağıl'dan Döşemebaşı'na ulaşmaktadır. Alanya yönünden başlayan yol ise Alanya-Şarapsa Han (1237-1246), Alara Han (1231-1232), Pazarcık Han'dan (1914 yılı kayıtlarına göre Manavgat'a bağlı Düşenbe Nahiyesi'nin merkezi olan köy) sonra Döşemebaşı'nda (Res. 2) diğer yol ile birleşmektedir⁸. Yol güzergâhi Kargı Han (1237-1246), Beldibi Han, Atizi⁹ (Res. 7-8-9) Çaltılıkuyu, Gelintaş'tan sonra Demirkapı Geçidi'ni geçerek, Arikesi ve Bahadınoluğu'ndan Beyşehir-Konya bölgесine girmektedir¹⁰. Burada Tol Han, Tespili Han ve Dalkatran Han gibi hanlar vardır¹¹. Selçuklular döneminde Antalya-Kesikbeli-Beyşehir-Konya arasında 11 kervansaray, Antalya-Seydişehir-Konya arasında ise 10 kervansaray bulunmaktadır¹². Selçuklular Dönemi'nde Kayseri yakınlarında kurulan Yabanlu Pazarı uluslararası bir pazar idi¹³ ve buraya ulaşmak için Antalya ve Alanya'dan hareket eden kervanlar Kesikbeli yolunu kullanıyordu. Osmanlı Devleti döneminde Kesikbeli yolunun güvenliği Beydiğin aşireti mensubu olan Serdaroğlu ailesi tarafından sağlanmıştır. Aşiret mensuplarının Kesikbeli yol güzergâhında bulunan Soğla bölgесini kullanacaklarına dair ellerinde, 19. yüzyılın başlarına ait bir tapu senezi bulunmaktadır. Bölgede aşiretin adını taşıyan bir de köy vardır¹⁴.

Kesikbeli yolu XX. yüzyılın başlarına kadar İç Anadolu Bölgesi'nde üretilen ürünlerin kervanlarla başta Antalya olmak üzere Alanya ve Side limanlarına taşınmasında; söz konusu limanlara gelen sanayi ürünlerinin iç bölgelere ulaşmasında önemli rol oynamıştır. Örneğin Tuz Gölü'nde üretilen tuz ve Konya Ovası'nda üretilen buğday bu yol aracılığıyla kervanlarla limanlara ulaştırılıyordu. Ayrıca bölgenin önemli pazarlarından olan Köprü pazarı ile Beyşehir pazarına ulaşmada, Kesikbeli yolu önemli bir işlev görmüştür. Bu yüzden Antalya ve Alanya hakkında bilgi veren seyyahlardan İbni Batuta (1333), Busiko

⁵ Ş. Turan, Türkiye-İtalya İlişkileri I - Selçuklular'dan Bizans'ın Sona Erişine (2000) 148.

⁶ M. Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi I 1243-1453 III (1979) 519 Har. I.

⁷ D. H. French, "1991 yılı Roma Yolları, Miltaşları ve Yazılıları Araştırması", AST X, 1993, 201-202.

⁸ S. F. Erten, "Antalya'da Selçuki Kervansarayları", Çağlayan 3, 1936, 5-7; R. M. Riefstahl, Cenubi Garbi Anadolu'da Türk Mimarisi (1941) 50; İ. H. Konyalı, Alanya (1946) 367; R. M. Riefstahl eserinde Alanya ile Şarapsa arasındaki 15 kilometrelük kısma ise Taşalan yolu denildiğini kaydeder.

⁹ Kesikbeli yolunda bulunan ve önemli geçitlerden biri olan Atizi ile ilgili Beydiğin köyünden Aşık Muhammet'in torunu Prof. Dr. K. İşık'tan derlediğimiz şu dörtlük dikkatimizi çekmiştir; "Keykubat'in at izini / Dağların binbir gizini / Şahin kaya çam düzünü / Gördüm dostum Toroslarda".

¹⁰ Taşağıl-Kesikbeli yol güzergâhi inceleme gezimize teknik imkan sağlayan ve gezimize katılma nezaketini gösteren Antalya Orman Araştırma Müdürü Y. Cengiz'e teşekkür ederim. Ayrıca gezimize katılarak bölgedeki yer isimleri konusunda bizi aydınlatan Prof. Dr. K. İşık ile Orman Mühendisi A. Üreyen'e de teşekkür ederim.

¹¹ H. Saracoğlu, Akdeniz Bölgesi (1989) 301; Antik dönemde yol Alanya - Side - Seleukeia (Şıhlar) - Etenna (Sırtköy) - Kesikbeli güzergâhından geçmekte idi. Selçuklular döneminde muhtemelen bu yol ikinci bir seçenek olarak kullanılmıştır.

¹² Ş. Turan, age. 149-152.

¹³ F. Sümer, Yabanlu Pazarı (1985) 11-24.

¹⁴ Gülsüm İşık, Molla Süleyman kızı, Manavgat - Beydiğin, 1918, Ev Kadını, Beydiğin Aşireti mensubu.

(1403), Evliya Çelebi (1671/1672) ve Arap seyyah Es Seyyid Şeref Halil Abbasizade (1850-1851) Mısır ve adalar ile yapılan ticaretten, pazar ve mağazalarının eşya ile dolu olduğundan, iskele, gümruk ve Mısır'a yapılan kereste ihracatından bahsederler¹⁵. Anadolu kentleri hakkında önemli bir kitap yazan S. Faroqhi ise Antalya ve Alanya'nın Mısır'a önceden var olan odun ve kereste ihracatının, 16. ve 17. yüzyıllarda da devam ettiğini belirtmektedir¹⁶. Ayrıca Kesikbeli yolunun ticari önemi yanında posta teşkilatının işlemesinde, Serik ve Manavgat sahillerinde kuşlayan yörüklerin bahar ve yaz aylarında yaylalarına çıkışmasında önemli bir işlev görmüştür¹⁷.

B- Tanzimat'ın İlanından Sonra Kesikbolu Yolu

1864 yılında çıkarılan *İdare-i Umumiye-i Vilayet Nizamnamesi*'nin 25-28. Maddeleri, Vilayet Umumi Meclisleri hakkında bilgi vermektedir. Bu meclislerin önemli görevlerinden birisi de vilayet sınırları içinde yer alan yolların onarım, yapım ve bakım işleri ile ilgili olarak hükümete öneride bulunmaktır. Mithat Paşa'nın Tuna Vilayeti'nde yol onarımı, yapımı ve bakımı konularında sağladığı başarılar üzerine, diğer valilerden de kendi vilayetlerinde devlet yollarının yapım ve onarımını yapması istenmiştir. Bu arada ülkedeki yollar ile ilgili olarak *Yolların Umur-u Tesviyesi ve Abalinin Suret-i İstibdami Hakkında Talimatname ile Turuk ve Maabir Nizamnamesi* yayınlandı. 26 Ağustos 1869 tarihli nizamnameye göre "Vilayet merkezleriyle İstanbul'u ve önemli iskeleleri, demiryollarını birbirine bağlayan yollara Sultani yollar=Devlet yolları" deniliyordu. Konya vilayet merkezini Antalya iskelesi ile Alanya iskelesine bağlayan Kesikbeli yolu "Sultani Yol" statüsünde olup, birinci derecede açılması gereken yollar arasındadır. 1869 yılında toplanan Konya Vilayeti Umumi Meclisi, diğer konuların yanında Alaие, Akşehir, Seydişehir yollarının onarımı ve şose yapımı için inceleme yaptırıldığı hususunu hükümete arz etti. Sadrazamlık makamı 25 Ekim 1869 tarihinde Konya Valiliği'ne gönderdiği yazida, yol çalışmalarına önerilen şekilde devam edilmesini istedi¹⁸. Kesikbeli yolunun çok amaçlı olarak kullanıldığını gören Konya Valiliği, bu yolu 1894 yılında düzgün bir şekilde açmaya karar vermiştir. Bu dönemde Teke (Antalya) Sancağı idari açıdan Konya Vilayeti'ne bağlı idi¹⁹.

Konya Valisi Sadrazam Avlonyalı Ferit Paşa, 1899 yılında beraberindeki bir fen heyeti ile birlikte önce Konya-Beyşehir-Kesikbeli-Taşağıl-Serik güzergâhından; daha sonra da Konya-Seydişehir-Akseki-Manavgat güzergâhından Antalya'ya ulaşmıştır. Sonuçta iki güzergâhtan "Kesikbeli yolu" adıyla anılan birinci seçenekteki yolun daha kısa ve iktisadi olduğuna karar verilmiştir. Konya-Antalya-Alanya yolunun bu güzergâhtan açılmasını istemistiştir. Aynı yıl içinde bir Fransız şirketi tarafından yol yapım çalışmalarına her iki taraftan başlanılmıştır. Antalya yönündeki çalışmalar halkın da katkısıyla Antalya-Çirkinoba

¹⁵ İbn Batuta, İbn Batuta Seyahatnamesinden Seçmeler, haz. İ. Parmaksızoglu (1981) 2-3; İ. H. Uzunçarşılı, Anadolu Beylikleri ve Akköyunlu, Karakoyunlu Devletleri IV (1985) 95; M. Akif Erdoğu, "Gezginlerin Gözüyle Alanya Kenti", Alanya IX. Tarih ve Kültür Semineri. Alanya, 1999 (1999) 1-5.

¹⁶ S. Faroqhi, Osmanlı'da Kent ve Kentliler (1550-1650) II, çev. N. Kalaycıoğlu (1994) 147.

¹⁷ H. Saraçoğlu, Akdeniz Bölgesi (1989) bk. Haritalar: Göçeve Yolları ve Yaylaları Haritası.

¹⁸ M. Çadırcı, Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı II (1997) 265, 299-300.

¹⁹ M. Güçlü, "Müstakil Teke (Antalya) Sancağı'nın Kurulması ve İdari Düzenlemeye İlişkin Bir Belge", Adalya II, 1997, 289-291.

(Güzeloba)-Kundu-Boztepe-Çakallık-Saraçlar mevkii-Taşlık Deresi-Eminceler Mezarlığı-Cürüklük-Mezarlık-Kökez (Serik)-Köprüçayı ve Taşağıl'dan sonra Mihrap Tepesi'ne kadar stabilize olarak tamamlanmıştır²⁰. Bu kapsamda Antalya ve Serik bölgesinde inşa edilen köprü ve menfezler 1980'li yıllarda Devlet Su İşleri tarafından "su akıntısını engelliyor" gerekçesi ile yıkılmıştır²¹. Yolun Mihrap- Döşemebaşı ve Kargı Han'a kadar olan bölümü kabaca toprak yol olarak açılmıştır. Kargı Hanı (Res. 3), Kargı deresi ile Suyabatmaz deresinin kesiştiği noktanın kuzey tarafında bulunmaktadır. Burada hanın dışında, Suyabatmaz deresinin kıyısında bir de hamam (Res. 4) vardır. Yolun bir İtalyan müteahhidde ihale edilen Kargı Hanı-Beldibi Han arasındaki bölüm Murtbeli'ne kadar kemer, köprü ve menfezleriyle (Res. 5) birlikte güzel bir şose şeklinde yapılmıştır. Ancak Murtbeli-Aba Muarı (Res. 6) Beldibi Han arasında bulunan bölüm, müteahhidin ölümü üzerine yarılmıştır.

Bu dönemde Konya tarafından yapılan çalışmalar ise yörenin daha uygun topografyası nedeniyle hızlı bir ilerleme kaydederek Beyşehir'e kadar gelmiştir. Bu arada Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 25. Yılı (1902) münasebetiyle Konya'da yapılan kutlamalar sırasında, Kesikbeli yolu çalışmaları Konya Vilayetinin parlak bir başarısı olarak nitelendirilmiştir. Yolun yapımında İbradı'dan yetişen Kadı, Müderris ve Şeyhüislamlar ile Konya Valisi Ferit Paşa'nın büyük gayret ve emekleri olmuştur. Nitekim Vali, yapılan işleri yerinde görmek, gerekli emirleri vermek üzere 1905'de Kesikbeli yolundan bir kez daha Antalya'ya gelmiştir. Bu seyahat sırasında İbradı'da görkemli bir törenle karşılanan Vali, "kendimi Bab-ı Meşihat divanhanesinde sandım" demiştir²². 1905 yılı kayıtlarını içeren 1322/1906 Konya Vilayet Salnamesi'ne göre Antalya-Serik-Taşağıl-Kesikbeli-Beyşehir-Konya arasında 1899 yılından beri 56 km. şose, 173 km. toprak yol yapılmıştır. Yolun Kesikbeli-İbradı-Akseki kolunda ise 100 km. toprak yol tamamlanmıştır. Antalya-Beyşehir-Konya arasında 119 taş köprü, 2 muhtelif köprü ve 16 menfez inşa edilmiş olup²³, taş köprülerden 30'u Antalya ile Mihrap Tepesi arasında, yaklaşık 18'i Kargı Han ile Beldibi Han arasında yer almaktadır. Bu köprülerden Antalya-Serik arasında yer alanlar 1980'li yıllarda Devlet Su İşleri tarafından yıkılmışken, Kargı Han ile Beldibi Han arasında yer alanların bazıları halâ ayaktadır.

C- II. Meşrutiyet ve Cumhuriyet Dönemi'nde Kesikbeii Yolu

1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanı sırasında ülkede hürriyet sarhoşluğu yaşanırken Kesikbeli yolunun yapımında da bir yavaşlama görülmektedir²⁴. Bu sıralarda, Marla (Akseki)-İbradı arasındaki "kaza merkezi" olma mücadeleinden dolayı, Akseki'de bu yola karşı bir tepki oluşmuştur. Zira yol İbradı üzerinden geçtiği takdirde, o yıllarda nüfus yönünden hemen hemen eşit olan iki yerleşim yerinden İbradı'nın kaza merkezi olma şansının artacağı düşünülmekte; bu nedenle de Serik-Taşağıl-İbradı-Beyşehir-Konya güzergâhını bağlayan Kesikbeli yoluna karşılık, Manavgat-Akseki-Seydişehir-Konya yolu gündeme getirilmekte idi.

²⁰ S. Tekeli, "Antalya-Konya Güzergâhı Yolları", Çağlayan 7, 1936, 9-12.

²¹ M. Güçlü, 1864-1950 Yılları Arasında Serik. İdari-Ekonominik-Sosyal (2000) 37-40.

²² M. Selekler, Yarımadasın Arkasından-Antalya'da Kemer-Melli-İbradı-Serik (1960) 63-68.

²³ Konya Vilayet Salnamesi 29 (1322) 71-72.

²⁴ A. Sümbül, Evliya Çelebi Gibi Geze-Akseki Kazası ve Köyleri (1989) 125-126.

Dönemin bütün mali olumsuzluklarına rağmen, Konya Vilayeti bütçesinden 1913 yılında Kesikbeli yolu için önemli bir ödenek ayrılmış ve Teke Sancağı emrine gönderilmiştir. 23 Temmuz 1914 tarihinde Padişah Mehmet Reşad, Sadrazam Mehmet Said ve Dahiliye Nazırı Talat Paşa tarafından imzalanıp, 5 Ağustos 1914 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren bir kararname ile Teke Sancağı Konya Vilayetinden ayrılarak, Müstakil Mutasarrıflık oldu ve kendi bünyesinde "Umumi Meclisini" oluşturdu²⁵. Aynı yılın sonbaharında toplanan Teke Umumi Meclisi'ne Akseki azası olarak Kesikbeli yoluna şiddetle karşı olan, Akseki Müftülüğü ve Akseki Belediye Başkanlığı yapan Şatırzade Mehmet Tahir Efendi'nin oğlu Rasih (Kaplan) Hoca²⁶ katılmıştır. Rasih Hoca sempatik davranışları ve etkili konuşmalarıyla Umumi Meclis'te daimi encümen azalığına seçilmişdir²⁷. Rasih Hoca Kesikbeli yolunu devre dışı bırakma konusunu, İbradı'yı pek sevmeyen zamanın Mutasarrıfı Giritli Kemal (Gedeleç) Bey'e iletti. Bunun üzerine Kesikbeli yolunun kesfine görevlendirilen Antalya Livası Bayındırlık Mühendisi Suat Bey, yolun "iktisadi olmadığı ve yapılmamasından vazgeçilmesi" gereği yönünde bir rapor verince, Konya Vilayetinin Kesikbeli yolu için gönderdiği ödenek de iade edildi²⁸.

1914 yılında İbradı'ya nahiye müdürü olarak atanın Macit Seleklər görev yerine ulaşmak üzere yol sorduğunda, kendisine "Kesikbeli yolu var: Fakat Taşağıl'dan ilerisi iki gün gideceksin, bir tek köye hatta insana rastlamayacaksın, geceyi de açık alanda geçireceksin; bir yol da Manavgat-Akseki üstünden gider: O daha uzun ise de yolda illik, günlük bulunur; her iki yolda ancak katur sırtında seyahat edilebilir yerlerdir" demişlerdir²⁹. Oysa o tarihlerde Taşağıl ile İbradı arasında dört yerleşim yeri (Çardak-Beydiğin-Başlar-Ormana) bulunmaktaydı. Sonuç olarak Marlalılar ve de Rasih Hoca'nın önemli çabaları sonucu "planlanmış ve ödeneği ayrılmış" olan Kesikbeli yolu talihsiz bir şekilde gündemden çıkarılmıştır. Böylece ilkçağdan beri Antalya bölgesinde yaşayan insanların yol sistemi ile ters düşüldüğü gibi Serik-Manavgat-Alanya-İbradı-Beyşehir yöreninin insanları etkin bir ulaşımından mahrum edilmiştir. Ayrıca Konya Vilayeti'nin 1899 yılından beri harcadığı tüm çaba, sarf ettiği para ve iş gücü de boş gitmiştir.

Cumhuriyet Dönemi'nde uzunca bir süre milletvekilliği yapan Rasih Kaplan'ın girişimleriyle; Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı'nın mirası olan Kesikbeli yolu yerine, önceden hiç bir plâni, projesi olmayan ve daha yüksek maliyetli Manavgat-Akseki-Seydişehir-Konya güzergâhında yol yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Rasih Hoca, özellikle Cumhuriyet Dönemi'nde Antalya'ya gelen yetkilileri Burdur üzerinden değil de, mümkün olan her durumda Akseki üzerinden Antalya'ya getirmeye özel bir gayret

²⁵ Takvim-i Vekayi, 5 Ağustos 1330, No: 1911.

²⁶ Rasih Hoca (Kaplan) 1883 yılında Akseki'de doğdu. Konya'da medrese eğitimi gördükten sonra Misir'a gitti. El Ezher Üniversitesinde Sosyoloji ve Hukuk okudu. Konya Vilayetinde ve Müstakil Teke Mutasarrıflığında İl Genel Meclis üyeliği yaptı. TBMM'de I, II, III, IV, V, VI ve VIII. Dönem Antalya milletvekilliği, VII. Dönemde ise Maraş milletvekilliği yaptı. Birinci dönem milletvekilliği döneminde Eskişehir İstiklal Mahkemesinde görev aldı. Cumhuriyet döneminde inkişapların gerçekleşmesinde bir din adamı olarak önemli katkılar sağladı. 14 Kasım 1952 tarihinde Akseki'de vefat etti. K. Öztürk, TBMM Albümü 1920-1973 (1973) 5; E. Aybars, İstiklal Mahkemeleri 1920-1927 (1988) 172.

²⁷ M. Seleklər, age. 63-68.

²⁸ K. N. Şahankaya, Çeşitli Yönleriyle İbradı (1977) 17-19; K. Özkaynak, Akseki Kazası (1954) 146.

²⁹ M. Seleklər, age. 63.

göstermiş, böylelikle projesine destek bulmaya çalışmıştır³⁰. Nihat Erim'in Nafia Vekilliği sırasında karayolları yapım planına alınan bu yol³¹, uzun çalışmaların ve büyük miktarda kaynağın sarf edilmesi ile, ancak yakın bir zamanda (1990'larda) faaliyete geçirilebilmiştir. Halbuki Cumhuriyet Dönemi'nde, Kesikbeli yolunun yapımına kaldığı yerden itibaren devam edilmiş olsaydı, büyük bir bölüm tamamlanmış olduğu için, sadece 5 km. civarında olan Kesikbeli geçidi yapılarak çok daha ekonomik bir biçimde, hizmete girmiş olacaktı. Böylelikle Serik ve Manavgat yöresinden, Kesikbeli Yolu'nu kullanarak Konya'ya gidenler, Akseki üzerinden gidenlere göre her seferinde ortalama 100 km. daha az yol kat edeceklerdi.

Temelde ülkenin ekonomik kaybını önlemek, iki bölgenin insanını daha az zaman ve güç harcayarak birbirine kavuşturmak isteyenler, XX. yüzyılın sonlarında aklın, bilimin ve mantığın sonucu tarihin derinliklerinden gelen antik bir yol güzergahını canlandırmak için harekete geçtiler. Bu girişim Kesikbeli Yolunun karayolu ağına alınması ile olumlu bir şekilde sonuçlanmıştır. Böylece Kesikbeli Yolunun devlet yolu olduğu bir kez daha vurgulanmıştır. Bölgede yaşayan insanların beklentisi, gönüllere su serpen bu kararın bir an önce fiiliyata geçirilmesidir. Böylece hem tarihi bir yol faaliyete geçirilecek, hem de ülke ekonomisine katkı sağlanacaktır.

³⁰ ATSO, "Antalya Sohbetleri", 3, 23.7.1992, Konuşan: T. Akıltopu, Antalya, 1918, Mimar.

³¹ M. Selekliler, age. 67; Nihat Erim II. Hasan Saka Hükümetinde Haziran 1948-Ocak 1949 tarihleri arasında Bayındırlık Bakanı olarak görev yaptı.

Summary

Roads in Antalya (Pamphylia) Region: The Kesikbeli Road and its Condition in the Last Century

Kesikbeli road is an important road that connected the eastern part of Antalya with Central Anatolia during the Roman, Byzantine, Seljuk and Ottoman periods. Through the use of this road the ports of Antalya and Alanya became very active, especially during the Seljuk period. This was because the imported merchandise arriving at Antalya and Alanya was transported to Konya, first via the Kesikbeli road and then on to the international marketplace at Yabanlu, near to Kayseri. In addition, goods produced in the interior of Anatolia were also transported along the Kesikbeli road to the ports of Antalya and Alanya for export. This road was also used as an immigration and transportation route between the two regions, the southern coast and the interior, and as the postal route. The eight hundred year old hans which are still standing today bear witness to the importance of the route in question.

According to the "Regulations for the Administration of the Provinces" or *İdare-i Vilayet Nizamnamesi*, which was issued in the second half of the 19th century, roads and passes had to be built and maintained within the Sultanate. The road works carried out by Mithat Pasha, the Governor of Tuna Province, provided the example for these new road works to be effected according to the issued regulations. Ferit Pasha of Avlonya, the Governor of Konya, decided in 1894 to open for the state and raise the road status of the Kesikbeli route connecting Konya to the ports of Alanya and Antalya and construction started as required in 1899. With a few interruptions the road was completed up to the pass of Kesikbeli from both directions by 1913; however, a section of 5 km between Kesikbeli and Çaltılikuyu, the part crossing the Taurus mountains, was not built. As the Teke (Antalya) Sanjak was made into an independent Mutasarriflik (an administrative and juridical part of a Province) in 1914 and with the ongoing rivalry between Akseki and İbradi in order to obtain the status of a kaza, the construction work was affected in a negative way.

During the time when Teke was an independent Mutasarriflik, especially with the intervention of Rasih Hodja of Maria, the completion of the Kesikbeli road was abandoned due to the fact that it was said to be not "feasible".

Only at the end of the 20th century, was this historical mistake rectified and the Kesikbeli road was only then completed and this route integrated into the road network of Turkey.



Res. 1 Kesikbeli yolu güzergâhını gösteren harita
(Kaynak: Harita Genel Müdürlüğü Antalya-Beyşehir Haritası, Ankara, 1945).



Res. 2 Kesikbeli yol güzergâhında döşeme yolundan bir görünüş.



Res. 3 Anadolu Selçuklu Sultanı II. Gıyaseddin Keyhüsrev (1237-1246) zamanında inşa edilen Kargı Hanı.



Res. 4 Suyabatmaz deresi yanında Kargı Hanı Hamamı.



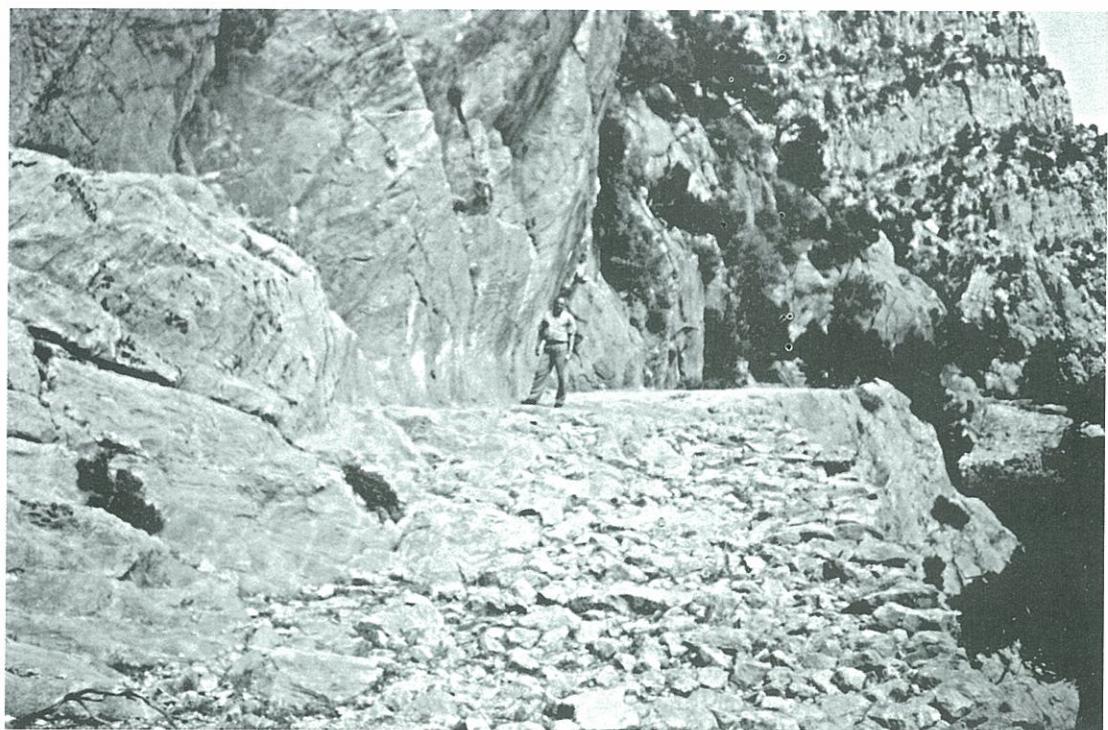
Res. 5 Murbeli mevkiinde İtalyan müteahhit tarafından yapılan küçük menfez.



Res. 6 Aba Muarı mevkiinde İtalyan müteahhit tarafından yapılan büyük menfez.



Res. 7 Beldibi Han'dan Atizi mevkiiine giden yol.



Res. 8 Kesikbeli yolunun çetin geçitlerinden birisi olan Atizi.



Res. 9 Atizi yolunun taraçalı kısmı.