

## A Study on the Route of Silk Road in Lake Van Basin

Abdulrezzak Bakis (Corresponding author)

Bitlis Eren University, Vocational School of Technical Sciences, Bitlis, Turkey  
E-mail: abakis@beu.edu.tr

M. Torehan Serdar

Bitlis Eren University, Vocational School of Social Sciences, Bitlis, Turkey

Ercan Isik

Bitlis Eren University, Faculty of Engineering and Architecture, Bitlis, Turkey

Alev Akilli

Bitlis Eren University, Vocational School of Technical Sciences, Bitlis, Turkey

Fatih Hattatoglu

Ataturk University, Faculty of Engineering, Erzurum, Turkey

### Abstract

The historical Silk Road, involves commercial through road networks used especially for economical targets between Asia and Europe. It has pass routes for miles starting from Asia to East Anatolia Region via Iran and to Istanbul and Europe through different routes. One of the routes is Lake Van Basin. There are two provinces, Bitlis and Van in Lake Van Basin. During the history, the Lake Van Basin has hosted many civilizations such as Hurri, The Urartus, Med, The Persians, The Byzantine, The Sasanians, The Seljuks and The Ottomans. Because of situation on the route of Silk Road, the importance given to accommodation structures in the basin has increased. Due to today's highways in the basin, the old Silk Road route has lost its visibility. The exact route of Silk Road in Lake Van Basin is not known. In order to determine the original route of Silk Road, the historical bridges, shelters, castles and caravanserais can be taken into account. On as much as, especially during The Seljuks and The Ottomans periods, to carry out the journeys safely, castles, shelters and caravanserais have been built at certain intervals on the route of Silk Road. Besides, the historical bridges on the junction points of rivers flowed into Lake Van and Silk Road, should also be evaluated. In the basin, there are a lot of historical bridges, castles, shelters and caravanserais linking to Silk Road and access roads. In this study, in order to determine Silk Road route passing on Lake Van Basin, the historical castles, shelters, caravanserais and bridges survived today are presented. The original route of Silk Road passing on the basin is tried to detected through considering those historical structures. In conclusion and suggestions chapters, to revive Silk Road in Lake Van Basin which its route has been detected, the required measures are discussed. The study is expected to continue tourism in Lake Van Basin.

**Key words:** Lake Van Basin, Silk Road, Bitlis, Van, historical structures, road, transportation.

## Van Gölü Havzası İpek Yolu Güzergâhı Üzerine Bir Çalışma

### Özet

Tarihi İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtaları arasında özellikle ekonomik amaçlı kullanılan ticari geçiş yol ağlarını içine alır. Asya'dan başlayıp, İran üzerinden Doğu Anadolu Bölgesi'ne, oradan değişik güzergâhlarla İstanbul ve Avrupa'ya uzanan kilometrelerce uzunlukta geçiş güzergâhlarına sahiptir. Güzergâhların geçtiği yerlerden birisi de Van Gölü Havzası'dır. Van Gölü Havzasında Bitlis ve Van olmak üzere iki ilimiz bulunmaktadır. Van Gölü Havzası tarihsel süreç içerisinde Hurri, Urartu, Med, Pers, Bizans, Sasani, Selçuklu ve Osmanlı medeniyeti gibi birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Havzanın İpek Yolu güzergâhında bulunması, o zamanda tarihi ulaşım yapılarına verilen önemi daha da artırmıştır. Eski İpek Yolu güzergâhından günümüz karayollarının geçişiyle orijinal İpek Yolu güzergâhı görünürlüğünü kaybetmiştir. Van Gölü Havzası'nda İpek Yolu'nun tam olarak hangi güzergâhlardan geçtiği bilinmemektedir. Orijinal İpek Yolu güzergâhının tespiti amacıyla havzada şu anda mevcut bulunan tarihi köprüler, hanlar, kaleler ve kervansaraylar göz önüne alınabilir. Zira İpek Yolu güzergâhı üzerinde özellikle Selçuklu ve Osmanlılar zamanında yolculuğun güvenli bir şekilde

gerçekleştirilebilmesi için, belirli mesafelerde kaleler, hanlar ve kervansaraylar yaptırılmıştır. Ayrıca havza içerisinde bulunan ve Van Gölü' ne dökülen akarsuların İpek Yolu ile kesişim noktalarında bulunan o zamanın tarihi ulaşım köprüleri de değerlendirilmelidir. Havzada İpek Yolu ve diğer bağlantı yollarını birbirine bağlayan birçok tarihi köprü, kale, han ve kervansaray bulunmaktadır. Bu çalışmada, Van Gölü Havzası'ndan geçen İpek Yolu güzergâhının tespiti amacıyla, günümüzde havzada mevcut olan tarihi kale, han, kervansaray ve köprülerinin tanıtımı yapılmıştır. Bu tarihi yapılar göz önüne alınarak havzadan geçen orijinal İpek Yolu güzergâhı belirlenmeye çalışılmıştır. Sonuç ve öneriler kısmında güzergâhı belirlenen havzadaki İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için neler yapılması gerektiği ve alınması gereken tedbirler belirtilmiştir. Bu çalışmanın Van Gölü Havza turizmine katkı sağlaması beklenmektedir.

**Anahtar kelimeler:** Van Gölü Havzası, İpek Yolu, Bitlis, Van, tarihi yapı, yol, ulaşım

## 1. Giriş

Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan ve ilk defa MÖ II. YY.'ın sonlarında açıldığı hakkında bilgilerimiz olan İpek Yolu; Doğu'nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı'nın da, Doğu'daki ipek ve diğer kıymetli malları elde etmek amacıyla girişimlerde bulunarak açtığı bir yollar ağıdır. İpek Yolu tabirinin ilk kullanılışı da bu 2000 yıllık geçmişine rağmen oldukça yeni olup, ilk defa XIX. YY.'ın ikinci yarısında 1877 tarihinde Alman bilgini Ferdinand Von Richthofen tarafından kullanılmıştır. İpek Yolu, tek bir yol değil, bir yollar ağıdır (Tezcan, 2014). İpek Yolu, sadece Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu değil, 2.000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırklarında izlerini taşımakta, tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır (Tok, 2000). Avrupa'yı Orta Asya'ya bağlayan en önemli ulaştırma hattı, yüzlerce yıldır bilinen ve geçmişte Anadolu da dâhil, Türk devletlerinin topraklarından da geçerek kullanılmış olan, tarihi İpek Yoludur (Çetin, 2013). Tarihin en eski ve büyük ticaret yollarından biri olan İpek Yolu, Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir güzergâha sahiptir (Kırpık, 2012). İpek Yolu, Akdeniz kıyılarında önceleri Selevkosların, bilahare ise Romalıların hâkimiyetindeki Antiokhia (Antakya) şehrinde başlayarak Doğu'ya doğru devam etmektedir. Sonra Hieropolis (Menbiç) şehri ve Zeugma'da Fırat Nehri'ni geçerek Parth arazisine girmekte ve Dicle Nehri kıyısını takip ederek eski Kral Yolu ile birleşerek Selevkos İmparatorluğu'nun eski başkenti Selevkia-Ktesifon'a varıyordu. Şimdiki İran topraklarından yola devamla Ekbatana (Hemedan), Hekatompylos, Margiana (Merv) ve Baktra'dan (Belh) Türkistan'a doğru devam eden İpek Yolu, İran ve Türkistan arazisinden sonra, Batılıların ipek ülkesi (Serica) olarak gördüğü Çin'e girerek Serica'nın başkenti Sera'ya kadar gitmektedir (Herrmann, 1935; Ferguson, 1978; Tezcan, 2004). Avrasya kıtasının en büyük coğrafi sınırı, ziraat bölgesi ve göçebe bölgesi arasındaki sınırlardır. Bu sınır bölgesi ile güneyindeki sahalarda doğu-batı ya da kuzey-güney istikametinde ticaret yaygın olmuştur. Bu ticaret bölgesindeki şehirleri doğu-batıya bağlayan yol ise İpek Yolu'dur (Tokuda, 2010).

Günümüzde Avrupa ile Orta Asya'yı birbirine bağlayan ana ulaşım güzergâhları aşağıdaki gibidir (Kaynak, 2003):

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Pekin).
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova, Lianyungang).
- Trans-Asya Orta Koridoru/İpek Yolu (İstanbul, Ankara, Tebriz, Tahran, Meshed, Taşkent, Almatı, Aktogay, Lianyungang).
- TRACECA (Köstence, Poti, Bakû, Taşkent, Almatı, Aktogay, Druzhba, Alashankov, Lianyungang).

Bu alternatif güzergâhlar arasında en çok tercih edileni Rusya içlerinden geçen koridorlardır (Trans-Sibirya ve Trans-Asya Kuzey Koridoru). Türkiye ve İran'ı kapsayan yol (İpek Yolu) Rusya alternatifine göre daha kısa ancak İran'a bağımlıdır (Çınar, 2002). Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en kısa yol binlerce yıldır bilinen ve Türkiye üzerinden geçen tarihi İpek Yolu'dur. Türkiye kısa vadede bu İran hattını canlı tutmayı hedeflemekte bu amaçla İstanbul-Almatı arasında taşımacılığı destekleyici seferler düzenlemektedir (Barutca, 2006). Tarihi İpek Yolu'nun M.Ö 1. YY' da Çin'in Han Hanedanı döneminde olduğu bilinmektedir. İpek Yolu, Batı Han Hanedanı döneminde başlatılan, doğuda Çin'in Changan şehrinde başlayıp, batıda Roma İmparatorluğu'nda son bulan ve kuzey - güney koridorunu içeren ulaşım hattıdır. Avrupa ve Asya'daki siyasi ve ekonomik ortamın değişmesi, IX. YY'ın sonlarına rastlamakta olup, özellikle denizciliğin daha da gelişmesi üzerine, geleneksel İpek Yolu XX. YY'ın başlarından itibaren işlevini yitirmeye başlamıştır. XV. ve XVI. YY'da ortaya çıkan ve Kristof Kolomb'la başlayan,

Macellan, Vasco de Gama gibi diğer keşiflerin sürdürdüğü Avrupa merkezli coğrafi keşifler, İpek Yolu ticaretinin sonunu getirmiştir (Heyderova, 2008).

Tarihi İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtaları arasında özellikle ekonomik amaçlı kullanılan ticari geçiş yol ağlarını içine alır. Asya'dan başlayıp, İran üzerinden Doğu Anadolu Bölgesi'ne, oradan değişik güzergâhlarla Avrupa'ya uzanan kilometrelerce uzunlukta geçiş güzergâhlarına sahiptir. Güzergâhların geçtiği yerlerden birisi de Van Gölü Havzası'dır. Bu çalışmada Tarihi İpek Yolu'nun Van Gölü Havzasında nerelerden geçtiği hususunda güzergâh alternatifini belirlenmeye çalışılmıştır. Güzergâh alternatifinin belirlenmesinde çeşitli literatürlerin yanında, havzada bulunan İpek Yolu güzergâhında olduğu düşünülen bazı tarihi yapılar da göz önüne alınmıştır. Bu çalışmada Van Gölü Havzasındaki tarihi İpek Yolu güzergâh alternatifinin belirlenerek, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla havza turizmine katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

## 2. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Tarihi Yapılar

Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla eski dünya kıtaları olan Asya, Avrupa ve Afrika arasında doğal bir köprü vazifesini görmüştür. Bu nedenle tarihin ilk devirlerinden itibaren kıtalar arası ilişkiler büyük ölçüde Anadolu toprakları üzerinden olmuştur. Göçler, savaşlar, ticaret yolları ve haberleşme için Anadolu toprakları sürekli kullanılmış ve birçok medeniyetin beşiği olmuştur. Tüm bu uygarlıkların birleşimi, bugünkü Anadolu kültürünün temelini oluşturmuştur. Bölgenin potansiyelleri göz önünde bulundurularak, kültürel ve tarihsel öğeler esas alınıp, bölgedeki şehirlerde kültür turizmin geliştirilmesi yoluyla Van ve Bitlis illeri "Urartu Kültür ve Turizm Gelişim Bölgesi" olarak ilan edilmiştir. Ayrıca, Ahlat ve yakın çevresindeki Selçuklu tarihi ve kültürel mirasının korunup geliştirilmesi temelinde "Kuzey Van Gölü Selçuklu Bölgesi Kültürel Temalı Gelişme ve Eylem Planı" da Cumhurbaşkanlığı himayesinde, bakanlıklar arası bir komite tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığı sekreteryası aracılığıyla yürütülmektedir (DAKA, 2013). Kıtalar arası ulaşım ağının gelişmesi, özellikle mobil teknolojideki gelişmeler, kaynakların tüketimindeki küresel anlamda değişen algı, çevre bilinci ve benzeri gelişmelerle beraber turizm sektöründeki eğilimler de çok hızlı bir şekilde değişmektedir. Turizm yönetiminde küresel eğilimler sürdürülebilirlik uygulamalarını sosyo-kültürel çevre, tedarik zinciri yönetimi, atık yönetimi, kaynak yönetimi, sürdürülebilir altyapı, biyoçeşitlilik ve hepsinin merkezinde konaklama sürdürülebilirlik yönetimi gibi bütün unsurlar ele alınmaktadır. Turistler daha yeşil ve sürdürülebilirlik gibi kavramları göz önünde bulundurma eğilimindedirler (Johansson, 2012). Tarih boyunca göl çevresindeki kıyı ovaları üzerinde yoğunlaşan yerleşmelerin birbirleriyle olan ulaşım bağlantıları, genel olarak bölgenin topoğrafik yapısı ve iklim özelliklerine bağlı olarak şekillenmiştir. Örneğin Van Gölü çevresine uzun süre hâkim olan Urartular, merkezi otoriteyi güçlendirmek ve ülkenin her tarafı ile sıkı bir ulaşım bağlantısının kurulması için çeşitli yönlerden başkent Tuşba'ya (Van) ulaşan yollar yapmışlardır. Bu dönemde doğudan Tebriz (İran), Saray, Özalp, Erçek Yolu, güneydoğudan Kuzey Irak, Hakkâri, Yüksekova, Başkale, Hoşap Yolu, batı ve güneybatıdan Malatya, Elazığ, Bingöl, Muş yolu ile Diyarbakır-Bitlis yolları, Van Gölü kıyılarında birleşiyordu. Kıyılarıdaki yerleşmeler arasında ulaşımın sağlanmasında karayolunun yanı sıra göl ulaşımından da yararlanılıyordu (Belli, 1977). Van Gölü'nde ulaşımın yapılmasıyla ilgili elimizdeki en eski bilgiler Urartulara aittir. Urartular zamanında (M.Ö. 900-600) Van Gölü çevresindeki yerleşmelerden Van, Yeşilsu, Deliçay, Adilceviz, Tatvan, Reşadiye ve Gevaş arasındaki ulaşım yardımcı olan pek çok iskelenin varlığı ve bu iskeleler arasında taşımacılığın yapıldığı (Belli, 1977), daha sonraki dönemlerde ise bu iskelelerin Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular ve Osmanlılar gibi çeşitli uygarlıklar tarafından da kullanıldığı bilinmektedir (Gürbüz, 1994). Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarına kadar Van-Erciş seferleri ile devam eden Van Gölü ulaşımı, 1936'da Van Gölü İşletmesi'nin kurulmasıyla beraber işletme merkezi Tatvan'a taşındı. Bu tarihten itibaren Van-Tatvan arasında çift yönlü olmak üzere devam eden taşıma-ulaşım faaliyeti yoğunluğunda 1970'lerden itibaren yerleşim yerlerinin birbirlerine karayolları ile bağlanmasıyla beraber bir azalma görülmeye başlanmıştır (DAKA, 2013).

### 2.1. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Tarihi Köprüler

Tarihi İpek Yolu havzanın belirli kısımlarından geçmesine rağmen zamanla üzerlerine modern yollar yapıldığından günümüzde görünürlüğünü kaybetmiştir. Van Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün verilerine göre Van Gölü Havzasında bulunan Bitlis ilinde 23, Van ilinde 11 olmak

üzere toplam 34 tarihi köprü bulunmaktadır. Bu tarihi köprülerden İpek Yolu güzergâhında olan bir kısmının genel özellikleri aşağıda belirtilmiştir.

#### 2.1.1. Bend-i Mahi Köprüsü

İpek Yolu'nun Stratejik Geçiş Noktası Van ili Muradiye ilçesinde, Erciş-Muradiye arası eski karayolları üzerinde, Bend-i Mahi Çayı üzerinde bulunmaktadır. İsmi Bend-i Mahi Çayı'ndan almaktadır. İpek Yolu üstüne kurulmuş, stratejik öneme sahip köprülerden biridir. Osmanlı Padişahı IV. Murat'ın Bağdat Seferi sırasında (1635-1639) kapsamlı bir şekilde tamir edilmiştir. Günümüzde karayolundan uzak olan köprü, taşıt trafiğine kapalı olup restore edilmiştir. Köprü'nün yapımında kullanılan taşlar arasında 1241 tarihli yazılı bir taş bulunmuştur. Buna dayanılarak ve köprü'nün mimari yapısı da göz önüne alınca XIII. Yüzyılda, Selçuklular tarafından yapıldığı tahmin edilmektedir. Bir başka yaklaşıma göre ise köprü İlhanlı (Moğol) hükümdarının Tebriz'den Anadolu'ya geçişlerinde kullanılması amacıyla inşa edilmiştir. Bend-i Mahi köprüsü, güneybatı ve kuzeydoğu yönlerine kurulmuştur. Köprü'nün uzunluğu 62 m. yüksekliği 5,5 m. ve genişliği 4 metredir. Sivri kemerli iki gözden meydana gelmiştir. Köprü kemerlerinde ve iki kemer arasında iki renkli düzgün kesme taş kaplamalar kullanılmıştır (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2008). Şekil 1' de tarihi Bend-i Mahi Köprüsü görülmektedir.



Şekil 1. Muradiye Bend-i Mahi Köprüsü (<http://www.vankulturturizm.gov.tr>)

#### 2.1.2. Paşa Hamamı Köprüsü

Köprü'nün kitabesi yoktur. Köprü'nün hemen yanında bulunan Hüsrev Paşa Çifte Hamamı ile birlikte planlanıp, XVI. Yüzyıl sonlarında inşa edildiği tahmin edilmektedir. Köprü tabliyesinin güneybatı bölümü son yıllarda yol genişletilmesi çalışmasında kısmen yıkılmıştır. Bitlis çarşı merkezinden geçen Başhan Çayı üzerinde bulunmaktadır. Tarihi Paşa Hamamı'nın hemen yanında yer almaktadır. Köprü, güneydoğu-güneybatı istikametinde kuzeye 60° açı yapacak bir şekilde kurulmuştur. Köprü'nün memba kısmı sonradan inşa edilen binalarla tamamıyla kapatılmıştır. Köprü'nün döşeme uzunluğu 15.80 m., tabliye genişliği 5.65 m., zeminden yüksekliği 6.80m., kemer açıklığı ise 9.30 m.dir. Köprü bu konumuyla yolu ortadan her iki yana eğimli olarak devam eden tek açıklıklı köprüler grubuna girmektedir. Son dönem onarımlarında, köprü'nün kemeri ve duvarında kesme taş, kemer ayakları ile tabliyesinde beton malzeme kullanılmıştır. Son derece yalın olan yapıda, kaval oluklu silme dışında süsleme niteliği taşıyan herhangi bir unsura rastlanmamıştır. Köprüde günümüzde her türlü ulaşım rahatlıkla sağlanmaktadır (Serdar, 2013). Şekil 2' de tarihi Bitlis Paşa Hamamı Köprüsü görülmektedir.





Şekil 2. Bitlis Paşa Hamamı Köprüsü (Serdar, 2013)

#### 2.1.3. Şerefiye Köprüsü

Günümüzde yapıya ait kitabe mevcut değildir. 1980 yılına kadar yapı mansap cephesinde dört satırdan oluşan nesih harflerle yazılmış bir kitabe mevcut idi. Kitabede yapının H.1089-M.1678 tarihinde İskender Ağa tarafından inşa edildiği belirtilmektedir. Bitlis şehir içi köprülerinden biri olan Şerefiye I.Köprüsü, Rubal Deresi ile Kömüs Deresinin birleştiği yerde Şerefiye Külliyesi'nin kuzeydoğusunda Kömüs Çayı üzerinde bulunmaktadır. Köprü halk arasında İskender Ağa Köprüsü adı ile de bilinmektedir. Tek gözlü, yolu düz olarak devam eden köprü örneklerindedir. Günümüzde betonarme olarak inşa edilen köprüde, eski doku özelliğini yansıtan hiçbir iz mevcut değildir. Orijinal yapısında, sivri bir kemerle geçilen açıklık kesme taştan inşa edilmiştir. Orijinal köprüünün uzunluğu 11.00 m, tabliye genişliği 7.90 m, kemer açıklığı ise 9.50 m' dir. Köprüde gri renkteki küfeki taş kullanılmıştır (Serdar, 2013).Şekil 3' de tarihi Bitlis Şerefiye Köprüsü görülmektedir.



Şekil 3. Bitlis Şerefiye Köprüsü (Serdar, 2013).

#### 2.1.4. Alemdar Köprüsü

Kömüs çayı üzerinde kurulu ve olan köprüünün kitabesi bulunmamakla birlikte taşıdığı mimari özellikler ve bölgedeki diğer köprülerle olan benzerlikleri ile XVI. yy.da yapıldığı düşünülmektedir. Köprüünün döşeme uzunluğu 36.80m. Tabliye genişliği 7.80 m. Yüksekliği 10.53m.kemer açıklığı ise 14.20m.dir. Köprüünün tabliyesi 0.55m.yüksekliğinde yekpare kesme taş korkuluklarıyla güvenli hale getirilmiştir. Kemer ayakları su seviyesinden sıralı kesme taş ile yaklaşık 7.78m.yükselerek yuvarlak bir kemer ile köprü açıklığı geçilmektedir. Köprüünün duvarı dışa taşkın silme yardımıyla korkuluğa geçiş yapmaktadır. Kemerin oturduğu ayaklar son dönemlerde yapılan beton kaplama ile sağlamlaştırılmıştır. Köprüünün duvarı ile kemerinde kesme taş, tabliyesinde ise kelebek taşı kullanılmıştır. Köprüde herhangi bir süsleme unsuru bulunmamaktadır (Serdar, 2013).Şekil 4' de tarihi Bitlis Alemdar Köprüsü görülmektedir.



Şekil 4. Bitlis Alemdar Köprüsü(Serdar, 2013).

#### 2.1.5. Hatuniye Köprüsü

Doğu batı istikametinde kurulu olan köprünün uzunluğu 12m.tabliye genişliği 3.60m.yüksekliği 7.07m.,kemer açıklığı ise 8.90m.dir. Köprü tabliyesi her iki yanda da basamaklardan oluşmaktadır. Günümüzde köprünün sağ ayağı beton malzeme ile desteklenmektedir köprü açıklığını çevreleyen kemer üç kademelidir. Köprü korkuluğu dışa çıkmalı ve içe pahlı bir yapıya sahiptir. Köprünün tempan duvarları, korkulukları ve tabliyesinde kesme taş kullanılmıştır. Köprünün mensap cephesinin sol tempan duvarının zemine yakın bölümünde kitabesi bulunmaktadır (Öztürk, 2004; <http://www.kulturportali.gov.tr>). Şekil 5' de tarihi Bitlis Hatuniye Köprüsü görülmektedir.

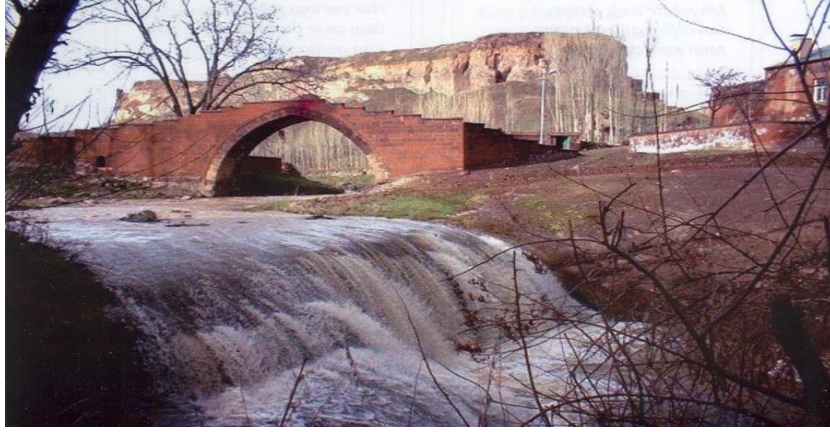


Şekil 5. Bitlis Hatuniye Köprüsü(Serdar, 2013)

#### 2.1.6. Ahlat Emir Bayındır Köprüsü

Ahlat'ta XV. yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir. Van gölü kıyısında, Tahtı Süleyman deresi veya Kaş Dere denilen akarsuyun üzerinde yer alan ve kitabesi bulunmayan köprünün Akkoyunlu Türkmen beylerinden Emir Bayındır (ö. 886/1481) tarafından yaptırılmış olduğu tahmin edilmektedir. Tamamen kesme taştan 21 m. uzunluğunda ve tek gözlü olarak inşa edilen köprünün doğu tarafı kemerli kısımla düz bir çizgi meydana getirmeyip yana dönüktür. Her iki ucunda merdivenler bulunur; korkuluklar da kademeli biçimde yapılmıştır. Büyük kemer açıklığı 11,20 m., yüksekliği ise 5,60 m. kadardır. 1954'te tamir görmüştür (Beygü, 1932; Tabak, 1972; Çulpan, 1975).Şekil 6' da tarihi Ahlat Emir Bayındır Köprüsü görülmektedir.





Şekil 6.Ahlat Emir Bayındır Köprüsü

## 2.2. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Kaleler

Urartular tüm bölgede merkezileşme siyaseti gereğince güçlü bir yol ağı inşa etmiş, aynı zamanda bu yollar üzerinde askeri kaleler yerleştirmişlerdir. Van Gölü çevresindeki yerleşimlerin çoğu geçmişin bir döneminde başkentlik yapmıştır. Örneğin Tuşba Urartuların; Hoşap Mahmudilerin; Bitlis Dilmaçoğulları ve Şerefhanların; Ahlat Ahlatşahların, Erçiş ise Karakoyunluların başkenti olmuştur (Tarihi Kentler Birliği, 2013). Dolayısıyla Van Gölü Havzasındaki bazı kalelerin İpek Yolu güzergâhında olduğu söylenebilir.

### 2.2.1. Bitlis Kalesi

M.Ö. 332-325 yılları arasında (Kavzinli Hamdullah Meftuni, Zinnet-ül Kulub isimli eserinde bu tarihi 312 olarak vermiştir) Makedonya Kralı II. Filibe'nin oğlu Büyük İskender'in Lis isimindeki komutanı tarafından yaptırılmıştır. İskender'in Babil-Hindistan seferi sırasında Bitlis'te konaklamış ve kalenin yapılması emrini vermiştir. Kale; Bitlis suyunun kollarından doğudan gelen Rabat ile batıdan gelen Kosur sularının birleştiği yerde, yalçın bir kaya bloğu üzerindedir. Doğudan batıya doğru uzanan dikdörtgen şeklinde muazzam bir mevkidir. Doğu tarafında oldukça yüksek bir burcu bulunmaktadır (Bu burç; "kanlı Burç" ismiyle bilinmiş, infaz yeri olarak kullanılmıştır. Romalılar döneminde idama mahkûm edilen birisi buradan aşağıya atılmış. Ölürsse infaz gerçekleşmiş, sağ kalması halinde ise affedilmiş). Buna benzer, ancak bundan biraz daha kısa olan bir diğer önemli burç ise batı tarafında, Han Sarayı köşesinde. Aynı zamanda bu burç cephanelik olarak da kullanılmıştır. Kale çepeçevre 670 mazgalla tahkim edilmiştir. Bu açık mazgalların altında birer de kapalı mazgal delikleri bulunmaktadır. Kale bedenleri birbirinin önüne ateş edebilecek şekilde dirsek teşkil eden çıkıntılarla, kulelerle bir kat daha tahkim edilmiştir. Bu kuleler aynı zamanda birbirlerini yakından görür ve korurlardı. Her kule-de birer gözetleme kulesi yapılmıştır. Kalenin güney tarafında aşağıya doğru bakan 3 kat demir kapı bulunmaktaydı. Kale çıkılması çok zor ve sarp bir kaya üzerinde yapıldığından çevresinde savunma hendeği bulunmamaktadır. Çevresi 2800 metre kadardır. Kale bedeninin yüksekliği 30-40, duvar genişliği ise 4-6 metredir (gerek seyahatnamede ve gerekse Zinnet-ül Kulub eserinde kalenin yüksekliğinin 56, genişliğinin ise 7 metre olduğu yazılıdır).Daha önceleri kale içerisinde 300 kadar ev ile Han Sarayı bulunmaktaydı. Kale içinde büyük bir yer kaplayan bu saray, İran ve Bizans mimari tarzında inşa edilmiş birçok hücrelerden oluşan muazzam bir yapıydı. Şahnişinleri, cumbaları, kalenin bedeninin ve burçlarının üzerinde yükselmiştir. Kale içerisinde erzak, cephan ve malzeme dolu mağaralar bulunmaktadır. Bu mağaralar ambar haline getirilmiştir. Yine mağaraların bulunduğu yerden Bitlis Çayına inen suyuolları, kale üzerinde minareli bir camii ve medrese bulunmaktaydı. Kalenin alt kısmında surları fazla geniş olmayan ikinci bir kale surları bulunmaktaydı. Bu ikinci sur da iki başı demir kapılı bir çarşı, bir bedesten ve birkaç yüz evin bulunduğu kayıtlarda yer almaktadır. Bugün sadece kalenin bazı cepheleri ayakta durmaktadır. Cumhuriyet döneminde her yıl kısım kısım onarılmıştır. Kaleden ayrı olarak Dideban Dağı tepesinde aynı adı taşıyan bir kule yükselmekteydi. Gözetleme kulesi olarak görev yapan ve bir duvarı ayakta kalan bu kule, televizyon vericileri kurulurken yıkılmıştır (Serdar, 2013).Şekil 7' de Bitlis Kalesi'nin günümüzdeki doğu cephesi görülmektedir.



Şekil 7. Günümüzde kalenin Doğu cephesi (Serdar, 2013)

### 2.2.2. Ahlat Kalesi

Ahlat Sahil Kalesi (Yeni Kale), kaynaklara göre Urartular tarafından yapılmış, 1224 yılındaki depremde tamamen yıkılmıştır. Kaledeki kitabeğe göre Çaldıran seferinden dönen Yavuz Sultan Selim Han tarafından dikdörtgen bir plânla yaptırılmıştır. Kale içinde ve etrafında Osmanlı şehitlerine ait mezarlar bulunmaktadır. İran seferinden dönen Muhteşem Süleyman lakaplı Kanuni Sultan Süleyman tarafından burası gezilmiş, ecdadının da aynı yerde gömülü bulunduğu bu kaleyi tamir ettirerek genişletmiştir (Serdar, 2013). Şekil 8’ de Ahlat Sahil Kalesi (Yeni Kale) görülmektedir.



Şekil 8. Ahlat Sahil Kalesi (Yeni Kale) (Serdar, 2013)

Kanuni Sultan Süleyman’ın emriyle ve tarif ettiği şekilde vezirlerinden Zal Paşa tarafından, Mimar Sinan’ın marifetiyle 1568 yılında eski kale taşları da kullanılarak (1973 Bitlis İl Yıllığında bu tarih 1557 olarak verilmiştir) yapılmıştır. Evliya Çelebi bu kaleden bahsederken; “Kalenin duvarları gayet geniş ve sağlamdır. Göl kenarına bakan tarafta üç kat demir kapısı bulunmaktadır. Kale içerisinde 300 temiz ev, Süleyman Hanın bir camii, bir hamam, bir han, 20 kadar dükkan vardır (Seyahatname, cilt 6, sah. 222).” demektedir. İç kalenin çevresi surlarla desteklenmiştir. Kalede bir davulhane bulunmaktadır. A. Şerif Baygu; “bu davulhanede bulunan nöbetçiler düşmanı uzaktan görünce davulları çalarak muhafızları haberdar ederlerdi” demektedir. Kadı Mahmut Camii ile İskender Paşa Camii ve Hamamı bu kalede bulunmaktadır (Serdar, 2013).

### 2.2.3. Adilceviz Sahil Kalesi

Van Gölü kıyısında, sarp kayalar üzerinde kurulmuştur. Yapılış tarihi bilinmemektedir. Azerbaycan Şahlarından (İran Şahı) Tacettin Alişan tarafından kesme taşlarla yaptırılmıştır. 1571 yılında Kanuni Sultan Süleyman’ın veziri Zal Paşa tarafından teslim alınmıştır (Serdar, 2013). Şekil 9’ da Adilceviz Sahil Kalesi görülmektedir.





Şekil 9. Adilcevaz Sahil Kalesi (Serdar, 2013)

İç ve dış kale olarak iki kısımdan meydana gelmektedir. 38 kulesi bulunan kalenin içerisinde 70 kadar ev ile Süleyman Han Camii (yeni ismiyle Ulu Camii), cephane mahzeni, buğday ambarları, su sarnıçları, mehterhane kulesi ve dizdar (kale muhafızı) bulunmaktaydı. Şehrin etrafının surlarla çevrili olduğu Evliya Çelebinin Seyahatname isimli eserinde yer almaktadır. Günümüzde sadece kalıntıları bulunan kalenin iç kısmında Davullu adı verilen bir mağara bulunmaktadır(Serdar, 2013).

Adilcevaz Kef Kalesi ise, Adilcevaz yakınlarındaki Kef Dağı üzerinde bulunduğundan bu ismi almıştır. Kalenin yapılış tarihi MÖ. 2000 yıllarına dayanmaktadır. Yapılan kazı çalışmaları sonucunda kale ve etrafında bulunan eski şehir kalıntıları ortaya çıkarılmış, bu eserlerin Urartu dönemine ait olduğu tespit edilmiştir(Serdar, 2013).

#### 2.2.4. Van Kalesi

Urartu kalelerinin en görkemlisi olan Van Kalesi, Urartulardan günümüze gelen birçok tarihi kalıntıyı üzerinde barındırmaktadır. Urartu Medeniyetinin en güzel eserlerinin başında gelen Van Kalesi, Arzaşkun'dan sonra Urartu Krallığı'nın ikinci başkentidir. Kale M.Ö 9. Yüzyılda Lutipri'nin oğlu Sarduri tarafından MÖ. 840- 825 tarihleri arasında kurulmuştur. İç Kale ve Dış Kale olmak üzere iki kısımdan meydana gelmektedir. İç kaledeki en önemli yapılar Sardur Burcu, sur duvarları, Urartu Kralları'na ait mezarlar, sur sarnıcına ulaşan Bin bir merdiven, açık hava tapınağı ve Analı- Kız olarak adlandırılan iki adet tapınak nişi yer almaktadır. Kalenin çok önemli diğer bir yapısı ise I.Argiştı' ve Kral Menua'ya ait kaya mezarlarıdır. I. Argiştı'ye ait kaya mezarının hemen dışındaki kaya üzerinde, Urartu'nun günümüze ulaşabilen ve "Horhor Yazıtları" olarak adlandırılan en uzun yazıtı yer alır. Van il merkezinin sınırları içerisinde olup, merkeze 5 km mesafede bulunmaktadır. Van ovasındaki doğu-batı doğrultusunda uzanan kaya kütlesi üzerine kurulmuştur. Kayalık, 20-120 m arasında değişen genişlikte, 1800 m uzunluğunda ve 100 m. yüksekliğinde doğal bir kütleye sahiptir. Güneyden sarp ve dik, kuzeyden meyilli topoğrafik bir özellik göstermektedir. Üç bölümlü kalenin kuzeydeki çıkış yolu, batıdan doğuya doğru hafif rampa şeklindedir. Doğu tarafındaki sur ve kuleler, kuzey batıya bakan kale giriş kapısı, tahkimat ve diğer beden duvarları, Yukarı Kale, Süleyman Han Cami ve minaresi ile askeri amaçlı kerpiç ve taştan çeşitli yapılar, Osmanlı döneminden kalmadır. Tahkimatı sağlayan beden duvarları, burçlar ve kuleler moloz taş, kerpiç ile kesme taş malzeme ile yapılmıştır. Bu duvar ve tahkimatlar kuzeyden kalenin silüetini oluşturmaktadır. Osmanlı döneminde kale tamamen askeri amaçlı olarak kullanılmıştır. Asıl şehir kalenin güneyinde kurulmuştur. Burası da surlarla çevrilmiş, 1915'ten sonraki tahrip olmuş haliyle günümüze ulaşmıştır (<http://www.vankulturturizm.gov.tr>). Şekil 10'da tarihi Van Kalesi görülmektedir.



Şekil 10. Van Kalesi (<http://www.vankulturturizm.gov.tr>)

#### 2.2.5. Hoşap Kalesi

Van'ın Gürpınar ilçesinde, Van-Hakkâri karayolu üzerindeki Hoşap(Güzelsu)'da yer almaktadır. Hoşap, Van'a 60 km, Gürpınar ilçe merkezine ise 40 km uzaklıkta bulunmaktadır. Hoşap Suyu'nun kuzeybatısında sarp ve dik bir kaya kütleli üzerine kurulan kale, iç kale ile bunun kuzeyindeki dış kaleden oluşmaktadır. Geçmiş itibarıyla Urartu Devletine kadar uzanan kale, Osmanlı Devleti'ne tabi Mahmudi Beyleri'nin yaptırdığı şekliyle günümüze ulaşmıştır. İç kale giriş kapısı üzerindeki kitabesine göre Mahmudi Süleyman Bey tarafından, H. 1052 (1643) tarihinde yaptırılmıştır. Dış kale surları arazinin yapısına göre şekillenmiş doğu, kuzey ve batıdan dolanan surlarla çevrelenmiştir. Doğu surları kısmen, batıdakiler ise büyük ölçüde yıkılmış durumdadır. Surları destekleyen burçlardan bazıları günümüze gelmiş, ayrıca doğu ve batıdaki kapıları tamamen yıkılmıştır. Dış kalenin kuzeydoğusunda bir gözetleme kulesi yer almaktadır. İçerisinde bugün bir cami kalıntısı ile köy evleri mevcuttur. İç kale, güneyden sarp, kuzeyden eğimli bir kütle üzerine kurulmuştur. Kuzey, doğu ve batıdan kale beden duvarları, burç ve kulelerle tahkim edilmiş, kuzeydoğuya ikinci bir tahkimat yapılmıştır. Kaleye, kuzey tarafta, ortaya yakın bir yerde bulunan giriş burcuna açılmış bir kapı vasıtasıyla girilmektedir. Taç kapı şeklinde düzenlenmiş burcun batı cephesinde kitabe, kör pencere ve aslan kabartmaları belirli bir hareketlilik sağlamaktadır. Ayrıca orijinal demir kapı kanatları hala işlevini sürdürmektedir. İçerisinde Mahmudi Sarayı olarak nitelenen karmaşık yapılar yer almaktadır. Bunlar kalenin güney tarafında sıralanmaktadır. En üst ve doğu kesimde seyir köşkü, bunun hemen batısında harem ve en batı uçta da selamlık yer almaktadır. Mescit, zindan, fırın ve sarnıç iç kalenin diğer yapılarıdır. XIX. yüzyıl ortalarında terk edilmiş olan kale, içerisindeki yapılarıyla günümüze büyük ölçüde sağlam olarak gelmiştir. Bu nedenle bölgenin dikkat çeken sembol yapılarından birisidir(<http://www.vankulturturizm.gov.tr>). Şekil 11'de tarihi Hoşap Kalesi görülmektedir.



Şekil 11. Hoşap Kalesi (<http://www.vankulturturizm.gov.tr>)



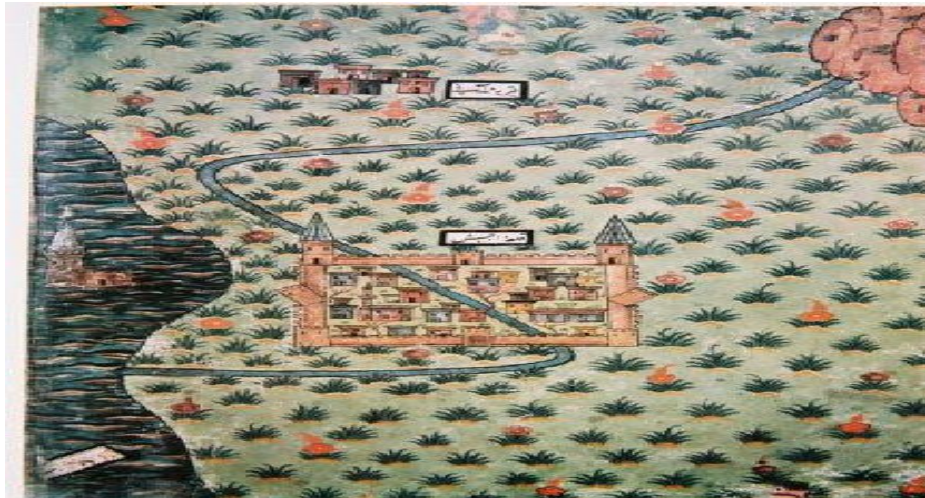
### 2.2.6. Erciş Kalesi

Çelebibağı Mahallesi'nin güneyinde göl suları içinde birkaç duvarı dışında yıkık vaziyettedir. İlhanlılar döneminde Vezir Taceddin Ali Şah tarafından yapılmıştır. Bu dönemden sonra Erciş'e yerleşen medeniyetler tarafından kullanılan kale, son olarak 1841 yılında göl sularındaki aşırı yükselmeye birlikte terk edilmiştir. Erciş-Adilcevaz karayoluna yakındır. Kalenin büyük kısmı yıkılmış ve günümüze herhangi bir kitabe bulunmamaktadır. Bu yüzden, kim tarafından ve hangi tarihte yapıldığı bilinmemektedir. Ancak, yapının gerek mimari ve gerekse teknik özelliklerine bakılarak: muhtemelen 12. ile 14.yüzyıl arasında yapıldığı söylenebilir. Yapıldığı dönemden sonra, burayı gezen Evliya Çelebinin yazılarında, bu kale ile ilgili ayrıntılı bilgiye sahip olmak mümkündür. Evliya Çelebi Erciş kalesi hakkında şunları yazmaktadır: Van gölü kenarında, kayalık bir tepe üzerinde, dört köşesi kuvvetli bir kaledir. Her taşı, fil büyüklüğündedir. Dört köşesindeki kuleler, gayet sağlamdır. Havalesiz bir kale olduğundan, duvarı o kadar yüksek değildir. Fakat o kadar geniştir ki, üzerinde bir atlı cirit oynayabilir. Çevresinde hendek yoktur. Bazı yıllarda, Van gölü suları yükselince, bu kale 8 ay sular altında kalır. Kalenin iki kapısı vardır. Kale içinde, üstü toprak örtülü 1000 ev vardır. Bir de minareli Süleyman Han Camisi vardır. Yusuf Paşa Camisi, tamir edilmiş haldedir. Kale içinde, 200 kadar dükkân vardır. Ayrıca, güzel bir limanı vardır ve Van gemileri, tüccarları buraya getirir (<http://sehirercis.com>). Şekil 12'de tarihi Erciş Kalesi görülmektedir.



Şekil 12. Erciş kalesi (<http://www.ercis.gov.tr>)

Şekil 13' de Erciş Kalesi minyatür resmi görülmektedir.



Şekil 13. Erciş kalesi Minyatür Resmi (<http://www.ercis.gov.tr>)



### 2.2.7. Korsot Kalesi

Muradiye Uluşar köyünde bulunmaktadır. Uluşar Köyü, Köylüler arasında Korsot diye de bilinen köydür. Geçmiş [Urartular](http://www.urartular.com)'a uzanan bir yerleşim yeridir. Konum olarak Muradiye'yi tam karşısına aldığından ve Muradiye ovasına hâkim olduğundan yerleşim yeri olma özelliğini korumayı başarmıştır. Eski adını yakınındaki Korsot (işli) kalesinden alır (<http://tr.wikipedia.org>). Şekil 14' de tarihi Korsot Kalesi görülmektedir.



Şekil 14. Muradiye Korsot Kalesi (<http://www.mirbotan.com>)

### 2.3. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Han ve Kervansaraylar

Türkler, Anadolu'yu yurt edinme çabaları ile beraber, başkentleri çevresinde ve ticaret merkezleri doğrultusunda, iyi bir karayolu ağı meydana getirmişlerdir. Bu karayolu ağınca, o zamanki taşıtların genellikle bir günde gidebilecekleri uzaklıkta (yaklaşık olarak 30-40 km.) yolcuların ve kervanların barınabileceği hanlar yapmışlardır. Bu mesafe için “menzil” de denirdi. Konaklanan yer için de ribatlar inşa edilmiştir. Ribatlar askeri maksatlarla yapılan ve aynı zamanda dini karakteri de olan, küçük korunma yerleridir. Selçuklu İmparatorluğu zamanında 40.000 kadar ribat bulunduğunu tarihi kaynaklar kaydetmektedir. Orta Asya'da kurulan Mıyanlık, Ribat gibi dünyanın ilk otelleri ve Anadolu Türklerinin yaygınlaştırdıkları kervansaray gibi dünyanın ilk motellerinin, bugünkü turizm anlayışına çok benzeyen bir konaklama sistemini geliştirdikleri ve uyguladıkları görülmektedir (İlter 1969). Ögel'e göre, Türkler kervansaray anlayışını Anadolu'ya geldikten sonra öğrenmediler. Türkler daha Orta Asya'da iken, dünyanın en büyük kervan yolları sayılan İpekyolları Türklerin oturdukları şehirlerden geçiyordu. Türkler ile mahalle komşuları, bu kervanları ağırlıyor ve ondan sonra da yola koyuluyorlardı. Kervansaray, bir konak yeridir. Bir gece geceleyip dinlenmek için kullanılan bir yerdir (Ögel 1985). Orta Asya'da kervansaraylar, etrafı duvarlar ile çevrilmiş, çarşı ve pazarlardan meydana geliyordu. Kervansarayların Türk “Seyahat Tarihi” içerisinde olduğu kadar; siyasi, askeri, ticari tarihi içerisinde ve tabii sanat tarihi içerisinde de o kadar önemli bir yeri vardır (Özdemir, 2014). Kervansaraya sığınan kervan ya da yolcu bilir ki, devletin güvenliği altındadır. Canından, malından emindir. Devlet, ticaret kervanlarının güvenliğini yalnız kervansaraylarla sağlamaz. Ülkenin sınırına giren her kervan, ülkeden ayrılmaya kadar devletin gözetimi altındadır. Zarar gören, soyguna uğrayan kervan malları devlet hazinesinden ödenirdi. Özellikle Selçuklular döneminde ticari mallar taşıyan kervanları baskınlardan korumak, onlara güvenebilecekleri konak yerleri sağlamak, konakladıkları yerlerde her türlü ihtiyaçlarını gidermek amacıyla yapılan büyüklü küçüklü kervansarayların ocakları her zaman tüter, ayrıca buralara uğrayan fakirler, garipler doyurulur, hastalar tedavi edilir, çıplaklar giydirilirdi (Önder 1988). Umumiyetle bir Türkün dindarlığı seyyah veya tüccarların geçerken dinlenip serinlenebilmeleri için pınar başlarına ağaç dikmesi, yol, köprü ve çeşme inşa ettirmesiyle tezahür eder. Bütün bu hayrat arasında en çok rastlanılan münhasıran ticarete tahsis edilmek üzere inşa edilen kervansaraylardır. Türkler kendi evlerini balçık ve latadan inşa ettikleri halde kervansarayları en sağlam taşlardan yapmakta, geniş avlular tahsis etmekte ve her türlü yangın veya baskın tehlikelerine karşı ticareti vikaye maksadı ile sağlam demir kapılarla donatmaktadırlar. Bu hanlar din, içtimai seviye ve vasıflarına bakılmadan herkesin istifadesine açıktır. Öyle ki bu hanlarda en fakir bir insana bir oda tahsis edildiği gibi, en zenginine de daha fazla oda verilmez” (Djevad, 1965). Türkiye'de 1552-1556 yılları arasında geçirdiği

seyahati anlatan Sunz, kervansarayların ücretsiz olduğunu vurgulamaktadır. “Kervansaraylar parasızdır. Avlularda kurulan barakalarda gerekli şeyler satılır. Arpa, odun, pirinç, saman bulunur (Sunz,1977).Kervansarayların mimarisi “saray” mimarisini yansıtır biçimde birer sanat harikasıdır. Kervansaraylar, bölgelerin coğrafi ve güvenlik koşullarına göre ya dört köşe ya da bir ağız açık üç kanatlı (U şeklinde) inşa olunurlardı. Van bölgesindeki kervansarayları taştan ve kale gibi savunmaya elverişli, Konya bölgesindekiler kerpiçten ve U biçiminde görmekteyiz. Akşamları belirli saatte Kervansarayların kapıları kilitlenir, kulelerde ve civarda güvenlik tedbirleri alınır. Sabahları kapılar belirli saatte açılır, mehter vurulur (çalınır) ve kapıda bir selamlaşma töreni yapılırdı. Hancı, Kervansaraydan ayrılanlara “mal ve mülklerinin tamam olup olmadığını” sorar, yüksek sesle olumlu cevap alınca kapıları açardı. Yolcular geceleyip, dinlendikleri ve yediklerine karşı topluca “sadece kervansarayı yaptırmanın sağlığı veya ruhu için dua ederek” borçlarını ödemiş olurlardı, ayrıca herhangi bir ücret alınmazdı(Yetkin,1962).Kervansarayların masrafları, vakıflardan karşılanırdı (Zillioğlu,1969).Her kervansarayda sarnıç, şadırvan, mescit, hamam, revir, bakkal dükkânları, aşhane, kilerler, depolar, tavla ve ahırlar, nalbant, saraç, demirci, arabacı, ayakkabı tamircileri ile hekim (tabip) ve baytar gibi tesis ve yardımcıları bulunurdu. Buralarda insanlar ve hayvanlar dinlenir, vasıtalar tamir olunurdu. At ve araba değiştirilmesi de mümkündü. Kervansarayların iç avlularının tam ortasına gelen yerde genellikle bir “Köşk mescit” yapılırdı. Köşk mescidin alt kısmı kervanların geçmesini engellemeyecek gibi dört kemerle açık bir tonoz şeklindedir. Kervansarayların bulunmadığı yol boyu köylerinde yegâne konaklama tesisleri hanlardır. Kervansarayların yatma odaları kapalı değildir. Mahremiyeti olamaz. Buna karşı hanlarda aile için özel odalar bulunur (Aslanapa, 1984). Kervansarayın yönetimi, bir İdare Kurulu tarafından yapılırdı. Bu kurulda Genel Müdür seviyesinde bir idareci, bir de Müfettiş bulunurdu. Bunlar masrafları ve yönetimi denetlerlerdi. Hanın bir de adına muzif denilen müdürü vardı. Ayrıca bugünkü ön büro ve resepsiyon işlerini gören Hancı bulunurdu. Hancı; yolcuları karşılar, yiyecek ve yatacak yer gösterirdi (Akozan,1963).Kervansaraylarda gizli ve hususi bir hayat sürmeye imkân yoktur. Burada her şey açıktır; her iş açıkta yapılır. Bazen de bir Türk hanında kaldığım oluyordu. Bunlar daha geniş. Aynı yatacak odaları var. Cidden büyük binalar. Hancılar; Hristiyan, Yahudi, zengin, fakir herkesi misafir eder, hiç kimseyi reddetmezler. Kapılar herkese aynı şekilde açıktır. Paşalar, sancak beyleri de seyahatlerinde bu hanlara inerler. Sanki kral sarayı imiş gibi ben de bu hanlarda birçok resmîkabuller yaptım. Hana inen herkese istinasız yemek verilir. Yemek zamanı gelir gelmez, bir hizmetçi kocaman bir tahta sini ile ortada görünür. Sininin ortasında bir sahan, sahanın içinde etli bulgur (etli pilav) bulunur. Ekmekler sahanın etrafına dizilmiştir. Bazen de bir parça bal gömeci vardır (De Busbereg,1953). Hanlarda büyük kare şeklinde bir avlu, bunun ortasında büyük havuzu ile birlikte bir çeşme, avlunun çepeçevre etrafında kemerler ve bunların altında da duvar boyunca uzanan; eşit büyüklükte ve her birinin ocağı olan odalar bulunmaktadır. Bu kemerler altta olduğu gibi, avlunun etrafında yer alan bir galeriyi taşırlar ve bu galeride de alt kattaki gibi odalar bulunmaktadır. Bu hanlar tüccarların kalması için yapılmıştır (Thevenot,1978).Hanlar ve Kervansaraylar Çeşitli uygarlıkların beşiği olan Anadolu’da, Selçuklular ve Osmanlılar döneminden günümüze kadar varlıklarını sürdürebilmiş değişik türde ve çok sayıdaki mimari eserler arasında en ilginç olanlarından biride han ve kervansaraylardır. Öncelikle İpek Yolu tur güzergâhı üzerinde olan han ve kervansaraylara turizm amaçlı hizmetleri sunabilecek mola noktası fonksiyonu verilmesi çalışmaları başlatılmıştır (Batman, 2008). Deve yürüyüşüyle 7-8 saatlik mesafelerde, yani 35-40 km’de bir olmak üzere bir kervansaray kurulmuştur. Bazı yerlerde daha da sık rastlanırdı (Acun, 2007). Yolcuların ve kervanların sağlık ve selâmetlerini temin için her tarafa emin istikametlerde yollar, gerekli yerlerde köprüler ve ayrıca önemli yollar üzerine kervansaraylar ve hanlar yapılmıştı. Anadolu’nun dört tarafına giden İpek Yolu’nun uzantısı olan yolları bize en güzel tanıtan, yollar üzerinde bulunan kervansaray, han ve köprü kalıntılarıdır. Bu eserlerin mevki ve isimlerini saymak bile Anadolu Türklerinin ticarete verdikleri önemi göstermeye kâfidir (Uzunçarşılı,1984).Hüsrev Paşa Kervansarayı (Paşin Hanı), Bitlis-Tatvan karayolu üzerinde bulunmaktadır. Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından XVI. yüzyılda yaptırıldığı rivayet edilmektedir. Duhan Han’ı, Diyarbakır-Bitlis yolu üzerinde, dağlar arasında görkemli bir yapıdır. Yapı iki bölümden oluşmaktadır. Oldukça yıkık durumda bulunan yapının büyük bölümü, enine üç bölmeye, küçük bölümüyse boyuna üç bölmeye ayrılmıştır. Başhan Hanı, Bitlis-Tatvan karayolu üzerindedir. XVI. yüzyılda Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından yaptırıldığı rivayet edilmektedir. İl sınırları içerisinde bulunan diğer han ve kervansaraylardan başka; Şerefiye, Arasa, Yusufiye ve Koğoz Zal Paşa Hanları bulunmaktadır (Barut, 2013). Hatuniye (Hazo) Hanı, il merkezinde aynı adla anılan köprünün yanı başında bulunan bir handır. Kitabesine göre bu yapı

1626 yılında yenilenmiştir. Abbasilerden Sultan Evhadullah Han'ın kızı Hamu Hatun tarafından XI. Yüzyılda yaptırıldığı söylenmektedir (Serdar, 2007).

### 2.3.1. Tatvan El Aman Kervansarayı

Bitlis Rahva Ovasında yer alan El Aman Kervansarayı, 16. yüzyılın ikinci yarısı Osmanlı mimarisi örneklerindedir. Vakfiyesine göre yapıış gayesi, gelen geçen yolcu ve kervanlara sđınmak ve konaklama hizmeti sağlamaktır. Yapının kapalı alanı 90x70 metre gibi muazzam fiziki ölçülere sahiptir. Kapalı alan haricinde geniş ve revaksız bir avlu ve ana binaya bitişik büyük ve zarif bir hamamı mevcuttur. Zaman içinde bu külliyein bazı bölümleri yıkılmıştır. El Aman Kervansarayı, 16. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devletinin Van Beylerbeyi Köse Hüsrev Paşa tarafından bir hayrat olarak yaptırılmış ve kendi adına kurduğu Hüsrev Paşa Vakfı'na devredilmiştir (Uluçay, 2012). El Aman Kervansarayı, XVI. yüzyıl sonlarında 1571-1572 yıllarında Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından inşa edilmiştir. Han, Bitlis-Tatvan devlet karayolunun 13 kilometresinde Rahva Geçidi'nde yer almaktadır. El Aman Kervansarayı, stratejik konumundan dolayı yüzyıllar boyunca Kervan Yolu, Hac Yolu ve İpek Yolları güzergâhlarının kesişme noktasında bulunur. Kervanların güvenliklerini ve ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla han önemli bir yere sahiptir. Günümüzde restore edilen bu kervansaray ipek yolu turizmi açısından da önem teşkil etmektedir (Karasin, 2007). Tamamen kullanılmaz halde olan bu nadide eser, Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından restore edilmiş, Bitlis Eren Üniversitesi'ne yirmi yıllığına kiraya verilmiştir. Üniversite tarafından sosyal amaçlı kültür merkezi olarak kullanılmaktadır. Bu eser dört ana bölümden oluşmaktadır. Büyük bir bazilika gibi düzenlenmiş olan kuzey ahır, aynı şekilde fakat daha geniş plânlı ve yapıdan batıya doğru uzanan ayrı bir ek bina gibi batı ahır, kuzey-güney doğrultusundaki bir koridorun iki yanında gruplaşmış büyük odalar, bu üç bölüm arasındaki bağlantıyı ve dolaşımı sağlayan merkezi kubbeli orta mekân. Bitlis genelinde 11 adet han olup, bunlardan 3 adedi kervansaraydır (Serdar, 2000).Şekil 15' de Tatvan El Aman Kervansarayı görölmektedir.



Şekil 15. Tatvan El Aman Kervansarayı (Serdar, 2000)

### 2.3.2. Başhan Hanı

Bitlis-Tatvan karayolu güzergâhında, Başhan Köyünün içindedir. 16. yüzyılda Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından yaptırılmıştır(Serdar, 2000). Şekil 16'da Bitlis Başhan Hanı görölmektedir.



Şekil 16. Bitlis Başhan Hanı (Serdar, 2000)



### 2.3.3. Paşin (Hüsrev Paşa) Kervansarayı

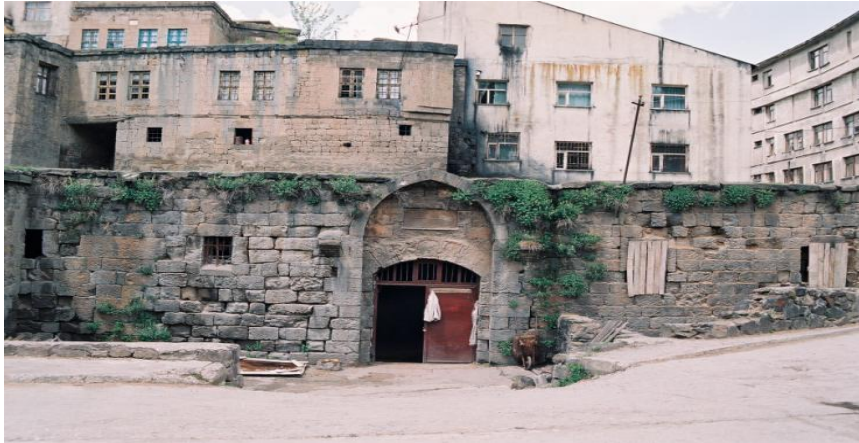
Bitlis-Tatvan yolu üzerinde, Vali Konağının altında bulunan bu kervansaray, halk arasında “Paşin Hanı-Kervansarayı” olarak bilinir. Eser, Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından yaptırılmıştır. Karayolunun yükseltilmesi sonucunda yolun aşağısında kalmıştır. Paşa Hanı da denilen bu eserin kitabesi yoktur. Güney-kuzey doğrultusunda uzanan dikdörtgen bir plâna sahiptir. Bitlis kesme taşından muntazam bir şekilde yapılan bu yapının damı toprak kaplıdır. Günümüzde düğün salonu olarak kullanılmaktadır(Serdar, 2000).Şekil 17’de Bitlis Paşin (Hüsrev Paşa) Kervansarayı görülmektedir.



Şekil 17. Bitlis Paşin (Hüsrev Paşa) Kervansarayı(Serdar, 2000)

### 2.3.4 Hazo Hanı (Hatuniye) Hanı

Şehrin güneyinde, Şeyh-ül Garib Türbesinin hemen doğusunda, Hatuniye Köprüsünün yanı başında bulunan handır. Abbasilerden Sultan Evhadullak Han’ın kızı Huma Hatun tarafından 11. yüzyılda yaptırılmıştır. Kitabesinde “Ribat” ve “Hazo” adı verilen bu han, 1626/27 yılları arasında abdal Han tarafından yenilenmiştir. Halen Vakıflar Bölge Müdürlüğü tarafından kiraya verilmekte, günümüzde hayvan barınağı olarak kullanılmaktadır(Serdar, 2000). Şekil 18’ de Bitlis Hazo Hanı görülmektedir.



Şekil 18. Bitlis Hazo Hanı (Serdar, 2000)

### 2.3.5. Duhan

Merkeze bağlı Sarikonak (Duhan) köyünün altında, Bitlis-Diyarbakır yolu üzerinde, Bitlis çayının karşı tarafındadır. Siyah taştan yapılmış büyükçe bir handır. Büyük bir kısmı yıkık bulunduğundan kullanılamaz durumdadır (Serdar, 2000).Şekil 19’ da Bitlis Duhan Hanı görülmektedir.



Şekil 19. Bitlis Duhan Hanı(Serdar, 2000)

### 2.3.6. Anonim Han

Bitlis Mahallebaşı'nda 100. Yıl Atatürk İlköğretim Okulunun karşısında bulunan handır. Kitabesi çalınmıştır. Hangi tarihte ve kimler tarafından yapıldığı bilinmediğinden, Anonim Han olarak isimlendirilmiştir. Damı ve arka duvarları yıkıktır(Serdar, 2000).Şekil 20' de Bitlis Anonim Han' ı görülmektedir.



Şekil 20. Bitlis Anonim Han (Serdar, 2000)

İpek yolu güzergâhındaki diğer hanlardan Şerefiye (Tüccarlar) Hanı, Şerefhanlar tarafından 15. yüzyılda yapılan bu han şehrin merkezindedir. Eskiden tüccarlar oturduğu için "Tüccarlar Hanı" olarak da bilinir. Belediyenin tasarrufunda olan bu han buğday pazarı olarak kullanılmaktadır. Arasa Hanı, Kale altı camisine giden yolun köşe başında, camisiz minarenin hemen altındadır. 15. yüzyılın ilk yarısında Şerefhanlar tarafından yaptırılmıştır. Günümüzde toptancıların ambarı olarak kullanılmaktadır. Yusufiye Hanı, 16. yüzyılda Hacı Yusuf isimli bir zat tarafından yaptırılarak Şems-i Bitlisi'ye vakfedilmiştir. Eskiden tüccarlar hanı olarak faaliyet göstermekteydi. 1916 yılındaki işgalde yıkılmıştır. Günümüzde Ziraat Bankası'nın bulunduğu yer, bu yerdir. Şeyh Garip Hanı, Şeyh Garip Türbesi ile Hatibiye medresesi arasında yer almaktadır. Anonim bir handır. Kitabesi silindiğinden hangi tarihlerde ve kimler tarafından yaptırıldığı bilinmemektedir. Karahan, Bitlis-Diyarbakır yolu üzerinde, Delikli taştan biraz ileride (Bitlis'ten 10 km. güneyde) bulunmaktadır. Hangi tarihte yapıldığı bilinmemektedir. Karayolu yapımı sırasında yıkılmıştır. Küfündür Hanı, Bitlis-Diyarbakır yolu üzerinde, Karahan'ın karşısında, yolun üst kısmındadır. Bitlis'te bulunan küfündür ailesi tarafından yaptırılmıştır. Büyük bir kısmı yıkılmıştır. Ahlat Zal Paşa Hanı, Kanuni Sultan Süleyman'ın veziri Zal Paşa tarafından Ahlat Kalesi içinde yapılan handır. Han bugün tamamen harabe haline gelmiştir. Adilcevaz Koğoz Zal Paşa Hanı, Kanununun veziri Zal Paşa tarafından yaptırılmıştır. Han ilçeye 20 km. mesafede, Koğoz Köyü yolu içindedir. Uzun dikdörtgen bir plâna sahiptir. Kesse taştan yapılmıştır. Beden duvarlarının bir kısmı toprak altında kalmıştır (Serdar, 2000).

### 3. Van Gölü Havzası ve İpek Yolu Bağlantısı

Avrupa ile Orta Asya'yı birbirine bağlayan günümüz ana ulaşım güzergâhlarından birisi ve en kısa mesafeli olanı Trans-Asya Orta Koridoru yani İpek Yolu'dur. Tarihi İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtaları arasında özellikle ekonomik amaçlı kullanılan ticari geçiş yol ağlarını içine alır. Asya'dan başlayıp, İran üzerinden Tahran ve Tebriz'e, oradan Doğu Anadolu Bölgesi'ne, daha sonra değişik güzergâhlarla Avrupa'ya kadar uzanan kilometrelerce uzunlukta değişik geçiş güzergâhlarına sahip bir yollar ağıdır. Güzergâhların geçtiği yerlerden birisi de Van Gölü Havzası'dır. Van Gölü Havzasında Bitlis ve Van olmak üzere iki ilimiz bulunmaktadır.

Bu çalışmada, dikkate alınan literatürler irdelendiğinde, İpek Yolu'nun İran üzerinden İsfahan (İran), Tebriz (İran), Urmiye (İran) güzergâhıyla Van ili Çaldıran ilçesinden Muradiye İlçesine doğru güzergâhın devam ettiği görülmektedir. Güzergâh Pir Raşit (Pir Reşit) dağlarıyla İsabey Dağı arasındaki boğazdan geçmektedir. Pir Raşit ve İsabey Dağı Van Yöresinde bulunmaktadır. Bend-i Mahi çayının geçtiği ovada bulunan Van İli Muradiye İlçesi İpek Yolu güzergâhının önemli beldelerinden biridir. Şimdiki Muradiye şelalesinin o zamanki İpek Yolu yolcuları için dinlenme ve mesire özelliğine sahip bir alan olduğu tahmin edilmektedir.

Tarihi Bend-i Mahi Köprüsü, İpek Yolu'nun Van ili Muradiye ilçesinde, Erciş-Muradiye arasında ve Bend-i Mahi Çayı üzerinde bulunmaktadır. İpek Yolu güzergâhında kurulmuş, stratejik öneme sahip köprülerden birisidir. O zamanki İpek Yolu yolcularının bir kısmı havzanın kuzey tarafından, bir kısmı da havzanın güney tarafından ulaşım yapmayı tercih etmişlerdir. Havzanın kuzey tarafından Muradiye-Erciş Kalesi-Adilcevaz Yolçatı Köyü (Koğoz Zal Paşa Hanı)-Ahlat Zal Paşa Hanı-Ahlat Sahil Kalesi-Ahlat eski Roma kalesi (Harabe Şehir)-Ahlat Sarıkum Köyü ve Tatvan Kıyıldüzü Köyü istikametinden Tatvan ilçe istikametine doğru yol almışlardır. Havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhını aynı zamanda havzanın güney tarafında bulunan yörelerden gelen yolcular kullanmaktadır. Havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhı, Muradiye-Van merkez-Edremit ve Gevaş ilçelerinden geçmektedir. Gevaş ilçesinde İpek Yolu güzergâhının karayolu ulaşımından bir kısım yolcuların karayolunu, bir kısım yolcuların da denizyolu ulaşımını takip ederek Tatvan'a geldikleri literatür irdelemelerinden anlaşılmaktadır.

Doğu-batı ticaret yolu, Birincisi, Orta Anadolu üzerinden Aksaray - Kayseri - Sivas - Erzincan - Erzurum - Erciş - Iğdır yoluyla Tebriz'e uzanan doğu batı ticaret yoludur. İkincisi, Kuzey-güney ticaret yolu ise Konya-Aksaray-Kayseri üzerinden Sivas'ta düğümlenerek Erzincan- Erzurum yoluyla Tebriz veya Tokat-Amasya yoluyla Sinop ya da Samsun limanlarına ulaşan kuzey-güney ticaret yoludur (Özergin, 1959). Tarih boyunca göl çevresindeki kıyı ovaları üzerinde yoğunlaşan yerleşmelerin birbirleriyle olan ulaşım bağlantıları, genel olarak bölgenin topoğrafik yapısı ve iklim özelliklerine bağlı olarak şekillenmiştir. Örneğin Van Gölü çevresine uzun süre hâkim olan Urartular, merkezi otoriteyi güçlendirmek ve ülkenin her tarafı ile sıkı bir ulaşım bağlantısının kurulması için çeşitli yönlerden başkent Tuşba'ya (Van) ulaşan yollar yapmışlardır. Bu dönemde doğudan Tebriz (İran), Saray, Özalp, Erçek Yolu, güneydoğudan Kuzey Irak, Hakkâri, Yüksekova, Başkale, Hoşap Yolu, batı ve güneybatıdan Malatya, Elazığ, Bingöl, Muş yolu ile Diyarbakır-Bitlis yolları, Van Gölü kıyılarında birleşiyordu. Kıyılardaki yerleşmeler arasında ulaşımın sağlanmasında karayolunun yanı sıra göl ulaşımından da yararlanılıyordu (Belli, 1977). Van, Gevaş (Vastiana, Vustân, Vestân), şimdiki yerleşime göre 2 km. daha doğuda olan Ahlat (Khliat, Khaliat, Hilât) etapları aşılmıştır. Gevaş, Van gölünün güneyinde, Ahlat ise kuzey kıyısındadır. Gevaş'tan Ahlat'a gidebilmesi için Van'dan dolaşması veya tekne ile göl üzerinden buraya geçmesi gerekir (Tuncer, 1995). Gevaş iskelesinden teknelerle önce Akdamar adasına oradan da demir atan gemilerle Ahlat iskelesine ulaşıldığı, Ahlat ilçesinden tekrar Tatvan ve Bitlis' e doğru yolculuğun devam ettiği söylenebilir.

Bazı yolcuların Gevaş iskelesinden gemilerle Tatvan tarafına geçmesinin nedeni, 2012 yılı itibarıyla hizmete giren Kuskunkıran tünelinin bulunduğu 2300 metre yükseklikteki dik dağlık geçittir. Bitlis - Van yolu üzerinde inşa edilen Kuskunkıran Tüneli Doğu Anadolu Bölgesi'nin en uzun tüneldir. Özellikle kış şartlarında geçilmesi zor olan geçit içerisine 2250 metre uzunluğundaki Kuskunkıran Tüneli'nin yapılmasıyla ulaşım problemi çözülmüştür. Önceki zamanlarda İpek yolu yolcularının bir kısmı Kuskunkıran geçidinin ulaşım zorluğundan dolayı Van Gölü üzerinden ulaşımı seçmiş, bir kısmı da kara yolu üzerinden yollarına devam ederek Tatvan'a ulaştıkları söylenebilir. Gevaş'tan havzanın güney



kesimindeki sahil boyunca Tatvan'a giden İpek Yolu yolcuları, Kuskunkıran geçidini geçerek oradan Reşadiye'ye, Reşadiye'den Tatvan Küçüksoy Köyü'ne (Kotum Baba Köyü) ve oradan El Aman Kervansarayına geçtikleri düşünülmektedir.

Van Gölü Havzasındaki Van il merkezi, Van Erciş ilçesi ve Van Gürpınar ilçesi, Bitlis il merkezi, Bitlis Ahlat ilçesi gibi önemli havza merkezleri o zamanların medeniyetlerine başkentlik yapmışlardır. Tuşpa (Van) Urartuların; Hoşap Mahmudilerin; Bitlis Dilmaçoğulları ve Şerefhanların; Ahlat Ahlatşahların, Erciş ise Karakoyunluların başkenti olmuştur. Doğu Anadolu bölgesindeki birçok tarihi medeniyet özellikle Urartular önemli geçiş yolları üzerine sağlam kaleler inşa etmişlerdir(Tarihi Kentler Birliği, 2013).

Dolayısıyla Van Gölü Havzasındaki o zamanın önemli başkentlerin ve bazı kalelerin İpek Yolu güzergâhında olduğu söylenebilir. Bu kalelerden bazıları havzanın doğusundan batısına göre Van İli Gürpınar İlçesindeki Hoşap Kalesi, Van ili İpekyolu İlçesindeki Van Kalesi, Van ili Erciş İlçesindeki Erciş Kalesi, Bitlis ili Adilcevaz ilçesindeki Adilcevaz Sahil Kalesi, Bitlis İli Ahlat İlçesindeki Ahlat Kalesi, Bitlis İli Tatvan İlçesindeki Tatvan Kalesi ve Bitlis İl merkezindeki Bitlis Kalesi'dir. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhının havzanın kuzey ve güney sahil kesimini takip ettiği görülmektedir. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhında havzanın kuzey kesiminde Van ili Erciş İlçesindeki Erciş Kalesi, Bitlis ili Adilcevaz ilçesindeki Adilcevaz Sahil Kalesi, Bitlis İli Ahlat İlçesindeki Ahlat Kalesi ve Bitlis İli Tatvan İlçesindeki Tatvan Kalesi bulunmaktadır. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhında havzanın güney kesiminde ise Van İli Gürpınar İlçesindeki Hoşap Kalesi ve Van ili İpek Yolu İlçesindeki Van Kalesi bulunmaktadır.

Van, Gevaş (Vastiana, Vustân, Vestân), şimdiki yerleşime göre 2 km. daha doğuda olan Ahlat (Khliat, Khaliat, Hilât) etapları aşılmıştır. Gevaş, Van gölünün güneyinde, Ahlat ise kuzey kıyısındadır. Gevaş'tan Ahlat'a gidebilmesi için Van'dan dolaşması veya tekne ile göl üzerinden buraya geçmesi gerekir. Sonra da; Ribât, Bitlis (Bageş, Pağış, Bidlis, Badlis), Kıf-unzur kalesinden (Kıfonzor, Kılınzor, Kufündür, Kefendur) geçilmiştir. Bitlis ile Ziyaret arasında bir yer olduğuna göre şimdiki Konakdere yöresinde olabilir. Bitlis'e 22 km. uzaklıkta bulunan Kefendur hanı için yerel dilde Kıfındur denir. Bunun Kıfunzur'dan bozma olduğunu da düşünebiliriz. Öyleyse Kıf-unzur, iyimser bir olasılıkla şimdiki Kefendur bölgesidir (Tuncer, 1995).Ardından; Ziyaret (Mescid-i Üveys-i Karanî/Veyzel Karanî) ve Erzen (Arzan) yerleşmeleri aşıldı. Ortaçağ yerleşmesi Erzen'in harabeleri, Yanarsu çayı boyunda ve Yeşilyurt mezarı yakınında yer alır. Kalesi, akarsuyun batı tarafındadır (Çevik, 2009).Nihayet Batman köprüsü (Malaberi/Malabadi köprüsü, Batman çayı üzerinde 1147-1148 tarihli Artuklu eseridir) ve Silvan (Amypharkath, Mufargin, Martyropolis, Meyâfârikıyn, Meyyâfârikîn) etapları geçilmiş, Dicle köprüsü (on gözlü büyük köprü) vasıtasıyla Dicle nehri aşılarak Diyarbakır'a (Diyar-ı Bekr) vasıl olunmuştur. Nâsır-ı Hüsrev'in ifadesinde göre, Karacadağ doğusundan geçen yol kısa, ama kayalık olduğundan, daha kolay ve mamur olan ve dağın batısından geçen yol tercih edilmiş ve muhtemelen; Han harap Karacaviran (Şekerli'nin 7-8 km. güneydoğusunda), Mehmedî han (Tektek dağları kuzeybatısında, Şanlıurfa-Mardin karayolunun 50. kilometresindeki Dağyanı köyünde, Romalılara ait olduğu sanılan ve "Mehemedey Han" (Mehmed'in Hanı) denilen büyük bir yapı vardır), Mecrihan/Çamlıdere köyü ve Nakib han/Ulucanlar köyü etapları izlenerek eski Harrân'a (şimdiki yerleşmenin 8 km. kadar kuzeyinde) ulaşılmıştır. Karavul üzerinden de Suruç'a (Sürûç, Sarûc) varılırdı. Sonraki durak olan ve günümüzde Suriye sınırlarında kalan Münbiç (Manbic) öncesinde, Nacm kalesiyle (Halep'e bağlı Manbic kenti kuzeydoğusundaki bu yapı Roma döneminde Kasilina adıyla tanınırdı) muhafaza olunan Manbic köprüsü vasıtasıyla Fırat nehri aşılar ve nihayet Halep'e varılırdı (Eskikurt, 2014). Bitlis ili, Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu Bölgeleri'ni birbirine ve İran'a bağlayan İpek Yolu güzergâhında bulunmaktadır (DAKA, 2013).

O zamanki dönemlerde Van ili, Adilcevaz, Ahlat, Tatvan, Erciş, Gevaş ve diğer sahil ilçelerinin Van Gölü havzasında önemli sahil limanları olduğu düşünülmektedir. Gevaş ilçesinden gemilerle Erciş, Adilcevaz, Ahlat ve Tatvan'a geçişlerin olduğu gibi, benzer şekilde bu sahil iskelelerinden de havzadaki herhangi bir diğer sahil iskelesine de geçişlerin yapıldığı söylenebilir. Tatvan ilçesi Van Gölü'nün batısında göl sınırındadır. İpek Yolu güzergâhında, Van Gölü havzasının kuzey sahil kesimlerinin doğudan batıya doğru kara yoluyla takip edilmesi sonucu Tatvan ilçesine ulaşılmaktadır. Aynı şekilde havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhında havzanın doğusundan batısına doğru kara yoluyla Gevaş ilçesine gelmekte, oradan bir kısım İpek Yolu yolcuları gemiler yardımıyla, Erciş, Adilcevaz, Ahlat ve ya Tatvan iskelelerine ulaşmakta, bir kısmı da kara yolunu takip ederek Tatvan'a

ulaşmaktadır. Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhında, Bitlis ilinden geçmek için sonuçta havzanın batısındaki ve Van Gölü sınırında olan Tatvan ilçesine gelinmektedir. Tatvan'dan İpek Yolu güzergâhı takip edilerek Bitlis ili Tatvan ilçesi El Aman Kervansarayına ulaşılmaktadır.

Bitlis Rahva Ovasında yer alan El Aman Kervansarayı, 16. yüzyılın ikinci yarısı Osmanlı mimarisi örneklerindedir. Vakfiyesine göre yapılış gayesi, gelen geçen yolcu ve kervanlara sığınmak ve konaklama hizmeti sağlamaktır. Yapının kapalı alanı 90x70 metre gibi muazzam fiziki ölçülere sahiptir (Uluçay, 2012). El Aman Kervansarayı, XVI. yüzyıl sonlarında 1571-1572 yıllarında Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından inşa edilmiştir. Han, Bitlis-Tatvan devlet karayolunun 13 kilometresinde Rahva Geçidi'nde yer almaktadır. El Aman Kervansarayı, stratejik konumundan dolayı yüzyıllar boyunca Kervan Yolu, Hac Yolu ve İpek Yolları güzergâhlarının kesişme noktasında bulunur. Kervanların güvenliklerini ve ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla han önemli bir yere sahiptir. Günümüzde restore edilen bu kervansaray ipek yolu turizmi açısından da önem teşkil etmektedir (Karasin, 2007).

El Aman Kervansarayı İpek Yolu güzergâhında kesişme noktası olup, buradan kuzey ve kuzeybatı istikametinde (Muş Yolundan) Varto, Hınıs, Erzurum ve diğer yörelere uzanmaktadır. El Aman Kervansarayı kesişme noktasından İpek yolu batı güzergâhı takip edildiğinde ise sırasıyla Bitlis Başhan Han'ı, Bitlis Hüsrev paşa Hanı (Papşin Hanı), Bitlis Kamber yokuşundan geçilerek İhlasiye Medresesine, şimdiki Bitlis mahalle başındaki Valilik yolundan Paşa Hamamı köprüsü geçilerek Bitlis Kalesine varılırdı. Bitlis kalesinden Arasa altı Hanı, Bitlis Mutaflar Hanı,, Şerefiye Hanı (Tüccarlar Hanı) İpek yolu yolcuları için konaklama merkezleridir. Buradan Bitlis Şerefiye köprüsü geçilerek Hazo Hanı (Hatuniye Hanı, diğer ismi Huma Sultan hanı) takip edilerek Bitlis tarihi Alemdar Köprüsüne varılırdı. Oradan Bitlis şehir merkezi girişindeki Arap Köprüsünden geçilerek yaklaşık 10 metre uzunluğundaki Delikli Taş tüneline varılmaktadır. Bu tünelden geçilerek Bitlis Karahan hanına, Bitlis Küfündür Hanına ulaşılmaktadır. İpek Yolu güzergâhındaki Bitlis Duhan Köprüsünden geçilerek Duhan Hanına, oradan Siirt Baykan ve Ziyaret ilçesine (Veysel Karanî), oradan tarihi Malabadi köprüsünden geçerek Diyarbakır ili Silvan ilçesine ve bu şekilde batıya doğru İpek Yolu güzergâhı takip edilmiştir. Bu çalışmada Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhı alternatifini belirlemeye çalışıldığından, havza dışı diğer güzergâhlar ve içerisindeki yapılar irdelenmemiştir. Delikli Taş tüneli Şekil 21' de görülmektedir.



Şekil 21. İpek Yolu Kervanlarının geçişlerini kolaylaştırmak için Huma Hatun tarafından yapılan Delikli Taş (Serdar, 2013)

Van Gölü havza sakinleri ile yapılan görüşmeler sonucu Sihrit (Siirt)-Bitlis-Tatvan; Hoşap-Başkale (Van-Hakkâri yolu); Arçek (İpekyolu ilçesi Erçek Köyü/Mahallesi)-Mela Hasan (Van-Özalp-Molla Hasan Köyü)-Saray yolu; Eleşkirt (Ağrı'nın ilçesi)-Kılınç Gedik(Ağrı/Tutak/Kılınç Gediği Köyü)-Tudak (Tutak ilçesi/Ağrı)-Patnos (Ağrı)-Gamişvan (Ağrı/Patnos/Değirmen Düzü Köyü)-Ekin Gediği-İrşadgöl (İrşad Çayı)-Erciş-Berkiri (Muradiye)-Van; Sevik (Erzurum/hınıs/elmadağı köyü)-Başköy (Erzurum/hınıs/başköy)-Varto-Tepe Köy (Muş/Varto/Tepeköy)-Muş; Girvas(Bingöl/Solhan/Arakonak Köyü)-surp Karabet Manastırı (Muş/ Yukarı Yongalı köyü)-Ziyaret(Muş/Ziyaret köyü)- Simsur (Bingöl/Yayladere ilçesi/Simsor köyü)-Eşek Meydanı (Bingöl/Solhan/Şeref Meydanı); Musul (Irak)-Cezire (Şırnak/Cizre)-Fındık (Şırnak/Güçlükonak ilçesi/fındık bucağı)-Dil (Şırnak/idil ilçesi)(Fırat ile Botan suyunun birleştiği yer)-Siirt-Aranguz-Bağlibit-Vargunis Han-Mars Köyü yakını

(Bitlis/Narlıderebucağı/Ayrancılar Köyü/-Bitlis; Van-Muradiye-Bend-i Mahi-Abağa düzlüğü-Bayezid ovası-Iğdır; Van-Erciş-Patnos-Tutak-Kılınç Gedik-Eleşkirt; Van-Arçek (İpekyolu ilçesi (Erçek Köyü/Mahallesi)-Molla Hasan (Van-Özalp-Molla Hasan Köyü)-Saray-Kotur (Van ili/Başkale ilçesi)-Şemdihan'ın merkezi Tekri (Hakkâri/Şemdinli)' den-Urmiye (İran) güzergâhları arasında kervan yolu olduğu sonucuna varılmıştır. Güzergâhlar üzerinde mevcut olan tarihi kale, köprü, han ve kervansaraylar bu sonucu desteklemektedirler. Ayrıca havza halkı ile yapılan görüşmelerde Erciş kalesi, Akdamar iskelesi, Van Avans iskelesinin uzun zamandan beri Van Gölü suyu altında kaldığı anlaşılmıştır. Van Gölü suyunun çekilmesiyle Erciş kalesi son yıllarda ortaya çıkmıştır.

#### 4. Sonuçlar ve Öneriler

Tarihi İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtaları arasında özellikle ekonomik amaçlı kullanılan ticari geçiş yol ağlarını içine alır. Asya'dan başlayıp, İran üzerinden Doğu Anadolu Bölgesi'ne, oradan değişik güzergâhlarla Avrupa'ya uzanan kilometrelerce uzunlukta geçiş güzergâhlarına sahiptir. Güzergâhların geçtiği yerlerden birisi de Van Gölü Havzası'dır. Bu çalışmada Tarihi İpek Yolu'nun Van Gölü Havzasında nerelerden geçtiği hususunda güzergâh alternatifini belirlemeye çalışılmıştır. Güzergâh alternatifinin belirlenmesinde çeşitli literatürlerin yanında, havzada bulunan İpek Yolu güzergâhında olduğu düşünülen bazı tarihi yapılar da göz önüne alınmıştır. Bu çalışmada Van Gölü Havzasındaki tarihi İpek Yolu güzergâhı alternatifinin belirlenerek, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla havza turizmine katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Eski İpek Yolu güzergâhından günümüz karayollarının geçişiyle orijinal İpek Yolu güzergâhı görünürlüğüne kaybetmiştir. Van Gölü Havzası'nda İpek Yolu'nun tam olarak hangi güzergâhlardan geçtiği bilinmemektedir. Orijinal İpek Yolu güzergâhının tespiti amacıyla havzada şu anda mevcut bulunan tarihi köprüler, hanlar, kaleler ve kervansaraylar göz önüne alınabilir. Zira İpek Yolu güzergâhı üzerinde özellikle Selçuklu ve Osmanlılar zamanında yolculuğun güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için, belirli mesafelerde kaleler, hanlar ve kervansaraylar yaptırılmıştır. Ayrıca havza içerisinde bulunan ve Van Gölü'ne dökülen akarsuların İpek Yolu ile kesişim noktalarında bulunan o zamanın tarihi ulaşım köprüleri de değerlendirilmelidir. Havzada İpek Yolu ve diğer bağlantı yollarını birbirine bağlayan birçok tarihi köprü, kale, han ve kervansaray bulunmaktadır. Bu çalışmada, Van Gölü Havzası'ndan geçen İpek Yolu güzergâhının tespiti amacıyla, günümüzde havzada mevcut olan tarihi kale, han, kervansaray ve köprülerinin tanıtımı yapılmıştır. Bu tarihi yapılar göz önüne alınarak havzadan geçen orijinal İpek Yolu güzergâhı belirlenmeye çalışılmıştır. Sonuç ve öneriler kısmında güzergâhı belirlenen havzadaki İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için neler yapılması gerektiği ve alınması gereken tedbirler belirtilmiştir. Bu çalışmanın Van Gölü Havza turizmine katkı sağlaması beklenmektedir.

Havza sınırları içerisinde Van ve Bitlis illeri yer almaktadır. Van İli Merkez İlçe, İpekyolu, Tuşba, Erciş, Muradiye, Çaldıran, Özalp, Saray, Edremit, Gürpınar, Gevaş İlçeleri ile Bitlis İli Ahlat, Adilcevaz, Tatvan İlçeleri havza sınırları içinde kalmaktadır. Van Gölü Havzası tarihsel süreç içerisinde Hurri, Urartu, Med, Pers, Bizans, Sasani, Selçuklu ve Osmanlı medeniyeti gibi birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Havza, çok eski bir yerleşim alanı olmasından dolayı birçok uygarlığın geride bıraktığı tarihi yapı ve kültürel değerleri günümüze kadar taşımıştır. Geçmişte Van Gölü Havzasındaki birçok medeniyet, gerek siyasi gerekse ekonomik çıkarlar doğrultusunda İpek Yolu güzergâhları üzerinde, geçiş için yollar ve köprüler, mola için han ve kervansaraylar, güvenlik için askeri kaleler inşa etmişlerdir. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Tarihi Köprülerden bazıları; Muradiye Bend-i Mahi Köprüsü, Bitlis Paşa Hamamı Köprüsü, Bitlis Şerefiye Köprüsü, Bitlis Alemdar Köprüsü, Bitlis Hatuniye Köprüsü ve Ahlat Emir Bayındır Köprüsü'dür. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Kalelerden bazıları; Bitlis Kalesi, Ahlat Sahil Kalesi, Adilcevaz Sahil Kalesi, Van Kalesi, Hoşap Kalesi (Gürpınar/Güzelsu), Erciş kalesi ve Muradiye Korsot Kalesi'dir. Van Gölü Havzası İpek Yolu Bağlantılı Han ve Kervansaraylardan bazıları; Tatvan El Aman Kervansarayı, Bitlis Papsin (Hüsrev Paşa) Kervansarayı, Bitlis Başhan Hanı, Bitlis Hazo Hanı, Bitlis Şerefiye (Tüccarlar) Hanı, Bitlis Arasa Hanı, Bitlis Yusufiye Hanı, Bitlis Şeyh Garip Hanı, Bitlis Karahan Hanı, Bitlis Duhan Hanı, Bitlis Küfündür Hanı, Bitlis Anonim Hanı, Ahlat Zal Paşa Hanı, Adilcevaz Koğoz Zal Paşa Hanı'dır.

Avrupa ile Orta Asya'yı birbirine bağlayan günümüz ana ulaşım güzergâhlarından birisi ve en kısa mesafeli olanı Trans-Asya Orta Koridoru yani İpek Yolu'dur. Tarihi İpek Yolu, Asya ve Avrupa kıtaları arasında özellikle ekonomik amaçlı kullanılan ticari geçiş yol ağlarını içine alır. Asya'dan başlayıp, İran üzerinden Tahran ve Tebriz'e, oradan Doğu Anadolu Bölgesi'ne, daha sonra değişik güzergâhlarla

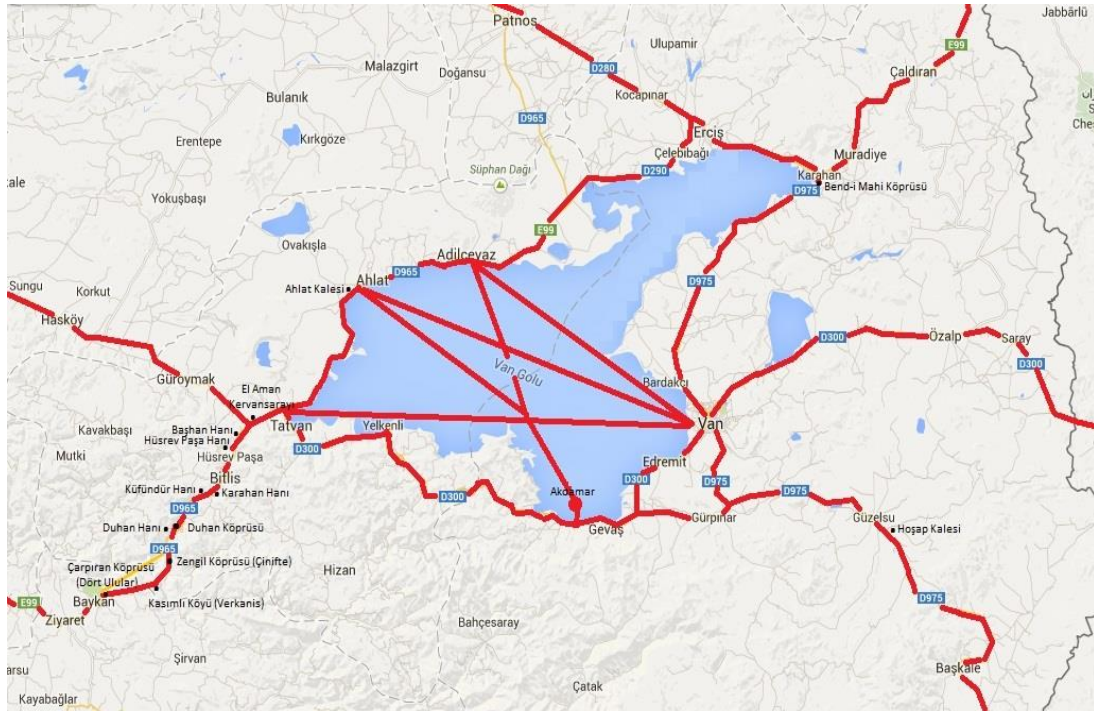


Avrupa' ya kadar uzanan kilometrelerce uzunlukta değişik geçiş güzergâhlarına sahip bir yollar ağıdır. Güzergâhların geçtiği yerlerden birisi de Van Gölü Havzası'dır. Van Gölü Havzasında Bitlis ve Van olmak üzere iki ilimiz bulunmaktadır. Bu çalışmada, dikkate alınan literatürler irdelendiğinde, İpek Yolu'nun İran üzerinden İsfahan (İran), Tebriz (İran), Urmiye (İran) güzergâhıyla Van ili Çaldıran ilçesinden Muradiye İlçesine doğru güzergâhın devam ettiği görülmektedir. Güzergâh Pir Raşit (Pir Reşit) dağlarıyla İsabey Dağı arasındaki boğazdan geçmektedir. Pir Raşit ve İsabey Dağı Van Yöresinde bulunmaktadır. Bend-i Mahi çayının geçtiği ovada bulunan Van İli Muradiye İlçesi İpek Yolu güzergâhının önemli beldelerinden biridir. Şimdiki Muradiye şelalesinin o zamanki İpek Yolu yolcuları için dinlenme ve mesire özelliğine sahip bir alan olduğu tahmin edilmektedir. Tarihi Bend-i Mahi Köprüsü, İpek Yolu'nun Van ili Muradiye ilçesinde, Erciş-Muradiye arasında ve Bend-i Mahi Çayı üzerinde bulunmaktadır. İpek Yolu güzergâhında kurulmuş, stratejik öneme sahip köprülerden birisidir. O zamanki İpek Yolu yolcularının bir kısmı havzanın kuzey tarafından, bir kısmı da havzanın güney tarafından ulaşım yapmayı tercih etmişlerdir. Havzanın kuzey tarafından Muradiye-Erciş Kalesi-Adilceviz Yolçatı Köyü (Koğoz Zal Paşa Hanı)-Ahlat Zal Paşa Hanı-Ahlat Sahil Kalesi-Ahlat eski Roma kalesi (Harabe Şehir)-Ahlat Sarıkum Köyü ve Tatvan Kıyıldüzü Köyü istikametinden Tatvan ilçe istikametine doğru yol almışlardır. Havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhını aynı zamanda havzanın güney tarafında bulunan yörelerden gelen yolcular kullanmaktadır. Havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhı, Muradiye-Van merkez-Edremit ve Gevaş ilçelerinden geçmektedir. Gevaş ilçesinde İpek Yolu güzergâhının karayolu ulaşımından bir kısım yolcuların karayolunu, bir kısım yolcuların da denizyolu ulaşımını takip ederek Tatvan'a geldikleri literatür irdemelerinden anlaşılmaktadır.

Van Gölü Havzasındaki Van il merkezi, Van Erciş ilçesi ve Van Gürpınar ilçesi, Bitlis il merkezi, Bitlis Ahlat ilçesi gibi önemli havza merkezleri o zamanların medeniyetlerine başkentlik yapmışlardır. Dolayısıyla Van Gölü Havzasındaki o zamanın önemli başkentlerin ve bazı kalelerin İpek Yolu güzergâhında olduğu söylenebilir. Bu kalelerden bazıları havzanın doğusundan batısına göre Van İli Gürpınar İlçesindeki Hoşap Kalesi, Van ili İpekyolu İlçesindeki Van Kalesi, Van ili Erciş İlçesindeki Erciş Kalesi, Bitlis ili Adilceviz ilçesindeki Adilceviz Sahil Kalesi, Bitlis İli Ahlat İlçesindeki Ahlat Kalesi, Bitlis İli Tatvan İlçesindeki Tatvan Kalesi ve Bitlis İl merkezindeki Bitlis Kalesi'dir. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhının havzanın kuzey ve güney sahil kesimini takip ettiği görülmektedir. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhında havzanın kuzey kesiminde Van ili Erciş İlçesindeki Erciş Kalesi, Bitlis ili Adilceviz ilçesindeki Adilceviz Sahil Kalesi, Bitlis İli Ahlat İlçesindeki Ahlat Kalesi ve Bitlis İli Tatvan İlçesindeki Tatvan Kalesi bulunmaktadır. Van Gölü Havzası'ndaki İpek Yolu güzergâhında havzanın güney kesiminde ise Van İli Gürpınar İlçesindeki Hoşap Kalesi ve Van ili İpek Yolu İlçesindeki Van Kalesi bulunmaktadır. Tatvan ilçesi Van Gölü'nün batısında göl sınırındadır. İpek Yolu güzergâhında, Van Gölü havzasının kuzey sahil kesimlerinin doğudan batıya doğru kara yoluyla takip edilmesi sonucu Tatvan ilçesine ulaşılmaktadır. Aynı şekilde havzanın güney tarafındaki İpek Yolu güzergâhında havzanın doğusundan batısına doğru kara yoluyla Gevaş ilçesine gelmekte, oradan bir kısım İpek Yolu yolcuları gemiler yardımıyla, Adilceviz, Ahlat ve ya Tatvan iskelelerine ulaşmakta, bir kısmı da kara yolunu takip ederek Tatvan'a ulaşmaktadırlar. Gevaş iskelesinden teknelerle önce Akdamar adasına oradan da demir atan gemilerle Ahlat iskelesine ulaşıldığı, Ahlat ilçesinden tekrar Tatvan ve Bitlis'e doğru yolculuğun devam ettiği tahmin edilmektedir. Gevaş ilçesindeki şimdiki Akdamar adasının İpek Yolu yolcuları için bir mola ve ibadet merkezi olduğu düşünülmektedir. Adada şu anda tarihi Akdamar Kilise'si bulunmaktadır. Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhında, Bitlis ilinden geçmek için sonuçta havzanın batısındaki ve Van Gölü sınırında olan Tatvan ilçesine gelmektedir. Tatvan'dan İpek Yolu güzergâhı takip edilerek Bitlis ili Tatvan ilçesi El Aman Kervansarayına ulaşılmaktadır. Bazı yolcuların Gevaş iskelesinden gemilerle Tatvan tarafına geçmesinin nedeni, 2012 yılı itibarıyla hizmete giren Kuskunkıran tünelinin bulunduğu 2300 metre yükseklikteki dik dağlık geçittir. Bitlis - Van yolu üzerinde inşa edilen Kuskunkıran Tüneli Doğu Anadolu Bölgesi'nin en uzun tünelidir. Özellikle kış şartlarında geçilmesi zor olan geçit içerisine 2250 metre uzunluğundaki Kuskunkıran Tüneli'nin yapılmasıyla ulaşım problemi çözülmüştür. Önceki zamanlarda İpek yolu yolcularının bir kısmı Kuskunkıran geçidinin ulaşım zorluğundan dolayı Van Gölü üzerinden ulaşımı seçmiş, bir kısmı da kara yolu üzerinden yollarına devam ederek Tatvan'a ulaştıkları söylenebilir. Gevaş'tan havzanın güney kesimindeki sahil boyunca Tatvan'a giden İpek Yolu yolcuları, Kuskunkıran

geçidini geçerek oradan Reşadiye'ye, Reşadiye'den Tatvan Küçüksü Köyü'ne (Kotum Baba Köyü) ve oradan El Aman Kervansarayına geçtikleri düşünülmektedir.

El Aman Kervansarayı İpek Yolu güzergâhında kesişme noktası olup, buradan kuzey ve kuzeybatı istikametinde (Muş Yolundan) Varto, Hınıs, Erzurum ve diğer yörelere uzanmaktadır. El Aman Kervansarayı kesişme noktasından İpek yolu batı güzergâhı takip edildiğinde ise sırasıyla Bitlis Başhan Han'ı, Bitlis Hüsrevpaşa Hanı (Paşin Hanı), Bitlis Kamber yokuşundan geçilerek İhlasiye Medresesine, şimdiki Bitlis mahalle başındaki Valilik yolundan Paşa Hamamı köprüsü geçilerek Bitlis Kalesine varılırdı. Bitlis kalesinden Arasa altı Hanı, Bitlis Mutaflar Hanı,, Şerefiye Hanı (Tüccarlar Hanı) İpek yolu yolcuları için konaklama merkezleridir. Buradan Bitlis Şerefiye köprüsü geçilerek Hazo Hanı (Hatuniye Hanı, diğer ismi Huma Sultan hanı) takip edilerek Bitlis tarihi Alemdar Köprüsüne varılırdı. Oradan Bitlis şehir merkezi girişindeki Arap Köprüsünden geçilerek yaklaşık 10 metre uzunluğundaki Delikli Taş tüneline varılmaktadır. Bu tünelden geçilerek Bitlis Karahan hanına, Bitlis Küfündür Hanına ulaşılmaktadır. İpek Yolu güzergâhındaki Bitlis Duhan Köprüsünden geçilerek Duhan Hanına, oradan Siirt Baykan ve Ziyaret ilçesine (Veysel Karanî), oradan tarihi Malabadi köprüsünden geçerek Diyarbakır ili Silvan ilçesine ve bu şekilde batıya doğru İpek Yolu güzergâhı takip edilmiştir. Bu çalışmada Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhı alternatifleri belirlenmeye çalışıldığından, havza dışı diğer güzergâhlar ve içerisindeki yapılar irdelenmemiştir.



Şekil 22. Van Gölü Havzası İpek Yolu Alternatif Güzergâhları

Sihrit (Siirt)-Bitlis-Tatvan; Hoşap-Başkale (Van-Hakkari yolu); Arçek (İpekyolu ilçesi Erçek Köyü/Mahallesi)-Mela Hasan (Van-Özalp-Molla Hasan Köyü)-Saray yolu; Eleşkirt (Ağrı'nın ilçesi)-Kılınç Gedik (Ağrı/Tutak/Kılınç Gediği Köyü)-Tudak (Tutak ilçesi/Ağrı)-Patnos (Ağrı)-Gamişvan (Ağrı/Patnos/Değirmen Düzü Köyü)-Ekin Gediği-İrşadgöl (İrşad Çayı)-Erciş-Berkuri (Muradiye)-Van; Molla Godaç-Sevik (Erzurum/hınıs/elmadığı köyü)-Başköy (Erzurum/hınıs/başköy-Varto-Tepe Köyü (Muş/Varto/Tepeköy)-Muş; Girvas (Bingöl/Solhan/Arakonak Köyü)-surp Karabet Manastırı (Muş/Yukarı Yongalı köyü)-Ziyaret (Muş/Ziyaret köyü)- Simsur (Bingöl/Yayladere ilçesi/Simsor köyü)-Eşek Meydanı (Bingöl/Solhan/Şeref Meydanı); Musul (Irak)-Cezire (Şırnak/Cizre)-Fındık (Şırnak/Güçlükönak ilçesi/fındık bucağı)-Dil (Şırnak/idil ilçesi)(Fırat ile Botan suyunun birleştiği yer)-Siirt-Aranguz-Bağlıbıt-Vargunis Han-Mars Köyü yakını (Bitlis/Narlıdere bucağı/Ayrancılar Köyü)-Bitlis; Van-Muradiye-Bend-i Mahi-Abağa düzlüğü- Bayezid ovası-Iğdır; Van-Erciş-Patnos-Tutak-Kılınç Gedik-Eleşkirt; Van-Arçek (İpekyolu ilçesi (Erçek Köyü/Mahallesi)- Molla Hasan (Van-Özalp-

Molla Hasan Köyü)-Saray-Kotur (Van ili/Başkale ilçesi)- Şemdihan'ın merkezi Tekri (Hakkari/Şemdinli)'den-İran/Urmiye) güzergâhları arasında kervan yolu olduğu sonucuna varılmıştır. Güzergâhlar üzerinde mevcut olan tarihi kale, köprü, han ve kervansaraylar bu sonucu desteklemektedirler. Çalışma sonucunda literatür ve diğer kaynaklar göz önüne alınarak, Van Gölü Havzasının İpek Yolu alternatif güzergâhları Şekil 22' de gösterilmiştir. Harita oluşturulmasında, <https://www.google.com/maps/> sitesinden havzanın şablonu kopyalanıp paint programında üzerine kırmızı işaret çekilmiştir. Harita üzerindeki kırmızı renkli çizgiler, havzadaki İpek Yolu alternatif güzergâhlarını göstermektedir. Şekil 22' de D300, D965, D975, D280, D290 devlet yollarının ve E99 uluslararası karayolunun Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhları üzerinde olduğu görülmektedir. O zamanki dönemlerde Van ili, Adilcevaz, Ahlat, Tatvan, Erciş, Gevaş ve diğer sahil ilçelerinin Van Gölü havzasında önemli sahil limanları olduğu düşünülmektedir. Gevaş ilçesinden gemilerle Adilcevaz, Ahlat ve Tatvan'a geçişlerin olduğu gibi, benzer şekilde bu sahil iskelelerinden de havzadaki herhangi bir diğer sahil iskelesine de geçişlerin yapıldığı söylenebilir. Van Gölü Havzası İpek Yolu güzergâhındaki tüm tarihi yapıların yenileme çalışmaları yapılar İpek Yolu güzergâhının yeniden canlandırılması havza turizmi açısından önem taşımaktadır. Bu konuda yapılacak yenileme ve tanıtım çalışmalarının, bölgenin kalkınmasına katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

### **Kaynaklar**

- Acun, H. (2007). Giriş. Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları. Kültür Bakanlığı Sanat Eserleri Dizisi, Ankara, 13-17.
- Akozan, F. (1963). Türk Han ve Kervansarayları. Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri. Berksoy Matbaası, İstanbul.
- Aslanapa, O. (1984). Türk Sanatı. Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Barut, C., Yıldız, Z. (2013).Sosyo-Ekonomik Kalkınma Açısından Bitlis İli Turizm Arz Potansiyelinin Değerlendirilmesi. BEU SBE Dergisi, 2(1).
- Barutca, H. (2006). Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye. Akademik Bakış. Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, 8.
- Batman, O., Oğuz, S. Ç. (2008).Turistik Ürün Çeşitlendirmesi. Kültür Turizmi, Nobel Yayınları.
- Belli, O., (1977), Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Beygü, A.Ş. (1932). Ahlat Kitabeleri, İstanbul, 77-79.
- Çetin, M. (2013). Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi'nde Türkiye'nin Demiryolu Stratejileri Neler Olmalıdır. Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çevik, A. (2009). Yukarı Dicle Havzasında Yeni Bir Ortaçağ Başkenti Erzen, I. Uluslararası Batman ve Çevresi, Tarihi ve Kültürü Sempozyumu, 241-256, Batman.
- Çevre ve Orman Bakanlığı, (2008), Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Van Gölü Havzası Koruma Eylem Planı, Ankara.
- Çınar, T. (2002). Aktif Bir Demiryolu Politikası saptanmazsa Türkiye Uluslararası ulaşım istemlerinden dışlanabilir I-VI. Düşünen Adam Elektronik Dergi. <http://www.dusunenadam.com.tr/demiryo2.htm>, (Erişim: 28.02.2005).
- Çulpan, C. (1975). Türk Taş Köprüleri, Ankara, s. 120-121.
- DAKA. (2013). TRB2 Bölgesi Mevcut Durum Analizleri, Van.
- De Busberg, G. (1953). Kanuni Devrinde Bir Sefirin Hatıratı (Türk mektupları). Serdengeçti Neşriyatı, Ankara.
- Djevad, A. (1965). Yabancılar Göre Eski Türkler. Yağmur Yayınları, İstanbul.



- Eskikurt, A. (2014). Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 33, 15-40.
- Gürbüz, O. (1994), Van Gölü Çevresinin Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Herrmann, A. (1935). Historical and Commercial Atlas of China. Harvard-Yenching Institute, Cambridge.
- Heyderova, F. (2008). Hazar Denizinde TRACECA Projesi ile Uyumlu Yeni Bir Aktarma Terminali Modeli. Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 21.
- İlter, İ. (1969). Tarihi Türk Hunları. Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Johansson, E., (2012). Sürdürülebilir Turizm, Türkiye ve Dünya Deneyimleri. Doğu Anadolu'da Kültür Turizmi İçin İttifaklar BM Ortak Programı, Kars.
- Karasin, A., Öztürk, İ. (2007). Bitlis El-Aman Hanı Sağlamaştırma Çalışmaları. Van Gölü Havzası Sempozyumu, Edit. G. Belli, T.C. Bitlis Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Kaynak, M. (2003). Ulaştırma Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli. TCDD Gazetesi. [www.tcdd.gov.tr/gazete/makale/muh.htm](http://www.tcdd.gov.tr/gazete/makale/muh.htm) (Erişim: 07.03.2005).
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve İpek Yolu. Bilig, 61, 173-200.
- Merguson, J. (1978). China and Rome. ANRW, 581-603. Massachusetts, Harvard University Press, Otto Harrassowitz, Leipzig.
- Ögel, B. (1985). Türk Kültür Tarihine Giriş. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.
- Önder, M. (1988). Mimari Şaheserlerimiz, Tercüman (18 Ocak).
- Özdemir, M. (2014). Türklerde Turizm. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 25(1), 121-130.
- Özergin, M.K. (1959). Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, 63-87.
- Öztürk, Ş. (2004). Bitlis Su Mimarisi. Bitlis Valiliği Kültür Yayınları, No: 12, Uğurel Matbaası, Malatya, 77-83.
- Serdar, M. T. (2000). Rüyalar Şehri Bitlis. Bitlis Valiliği Yayınları, Yayın No: 7, Hamle Yayınları, İstanbul, 210-212.
- Serdar, M. T. (2007). Bitlis, 1915-1916: Tehcir, Göç, İşgal Ve Kurtuluş, T.C. Bitlis Valiliği Yayınları.
- Serdar, M. T. (2013). Şehri-i Bitlis. Bitlis Belediyesi Kültür Yayınları, Yayın No: 1, İlkay Matbaacılık Basın Yayıncılık San. Ve Tic. Ltd. Şti. İzmir, 108-110.
- Sunz, M. S. Y. (1977). Türkiye'nin Dört Yılı (1552-1556). Tercüman 1001 Eser, İstanbul.
- Tabak, N. (1972). Ahlat Türk Mimarisi, İstanbul, s. 43.
- Tarihi Kentler Birliği. (2013). Van Gölü Havzası Doğa ve Kültür Öncelikli Vizyon Planı, Kültür Öncelikli Bölgesel Yol Haritaları.
- Tezcan, M. (2004). The Iranian-Georgian Branch of the Silk Road in I-IV Centuries. 1st International Silk Road Symposium, İzmir, 208-217.
- Tezcan, M. (2014). İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engelleme. Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, 3(1), 96-123.
- Thevenot, J. (1978). 1655-1656'da Türkiye. 1001 Temel Eser, İstanbul.
- Tok, G. (2000). Doğudan Batıya Ticaret: İpek Yolu, Bilim ve Teknik Dergisi, İstanbul, 394, 12.
- Tokuda, H. (2010). Uygur-Çin Ticari İlişkilerinin Gelişimi. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 21.

Tuncer, O. C. (1995). Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu ve Üzerindeki Hanlarımız, Vakıflar Dergisi, XXV, Sistem Ofset, Ankara.

Uluçay, S., (2012), El Aman Hanı ve Köse Hüsrev Paşa Üzerine Bir Değerlendirme, BEU SBE Dergisi, Cilt 1, Sayı 1.

Uzunçarşılı, İ. H. (1984). Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu-Karakoyunlu Devletleri. TTK Yay, Ankara.

Yetkin, K. S. (1962). Selçuklu Kervansaraylarının Özellikleri. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Zillioğlu, M. (1969). Evliya Çelebi Seyahatnamesi. Üçdal Neşriyat, İstanbul.

Erişim tarihi: 03 Mart 2015, <http://www.vankulturturizm.gov.tr>

Erişim tarihi: 05 Mart 2015, <http://www.vankulturturizm.gov.tr>

Erişim tarihi: 11 Mart 2015, <http://www.kulturportali.gov.tr>

Erişim tarihi: 12 Mart 2015, <http://sehirercis.com>

Erişim tarihi: 13 Mart 2015, <http://www.ercis.gov.tr>

Erişim tarihi: 16 Mart 2015, <http://tr.wikipedia.org>

Erişim tarihi: 17 Mart 2015, <http://www.mirbotan.com>

Erişim tarihi: 17 Mart 2015, <https://www.google.com/maps>