



ÇUKUROVA ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

E-ISSN: 2458-7559

DOI Number: <http://dx.doi.org/10.18560/cukurova.1072>

UZUN, Efkân (2017). Gülek Boğazı, Tarihi ve Stratejik Önemi.

Çukurova Araştırmaları Dergisi, 3(2), 32-55.

CİLT 3, SAYI 2, KIŞ 2017, s. 32-55

GÜLEK BOĞAZI, TARİHİ VE STRATEJİK ÖNEMİ

Efkân UZUN¹

Özet

Anadolu yol ağı içerisinde önemli bir nokta olan ve tarihi literatürde; boğaz yeri, güzel geçit manasına gelen "Gülek Boğazı", antik dönemde bilinen adıyla "Kilikya Kapısı" Toros Dağları üzerinde güneyi kuzeye veya kuzeyi güneye bağlayan önemli bir geçittir. Akdeniz Bölgesi ile İç Anadolu Bölgesi'ni birbirine bağlayan bu geçit günümüzde böyle dar bir anlamı ifade ediyor olsa da tarihte aslında çok daha önemli bir yere sahiptir. Sadece Osmanlı tarihi açısından bakıldığında bile Osmanlı toprakları içerisinde güney ile kuzeyi birbirine bağlayan, Osmanlı'nın güney ülkeleri (Suriye, Arabistan) ile şehirlerine geçişi sağlayan ve "Hac Yolu"nun mecburi istikamet olarak üzerinden geçtiği önemli bir noktadır. Boğazın önemi olağanüstü durumlarda, bilhassa Anadolu'ya yapılan saldırılarda daha da artmaktaydı.

Çukurova'nın kuzey sınırını oluşturan bu boğaz çok eski dönemlerden beri tüm savaşlarda önemli bir rol oynamıştır. Büyük İskender'den sonra Romalıların, ardından İslam ordularının kontrolüne geçen Gülek ve çevresi, daha sonra tekrar Bizanslıların kontrolüne girmiştir. Türkmenlerin Anadolu akınlarıyla beraber Memlukler, Türklerin de yardımıyla bu bölgeyi Ermeni prensliğinden almış, daha sonra da XVI. yüzyıldan itibaren bölgede Osmanlı hâkimiyeti başlamıştır. Osmanlılar döneminde yine aynı şekilde kıymet taşıyan bu boğaz; Kavalalı Mehmed Ali Paşa isyanı gibi hadiseler esnasında ne kadar önemli olduğunu bir kez daha göstermiştir.

Bu stratejik ehemmiyetine istinaden, çalışmamızda; özellikle Osmanlı tarihi çerçevesinde bu boğazın tarihi ve stratejik önemi üzerinde durulacaktır. Osmanlı yol sistemi içerisinde Anadolu Canibi'nde Sağ Kol üzerinde konumlanmış bu nokta, birçok tarihi kaynak ve arşiv belgelerinde çeşitli vesilelerle sıkça zikredilmektedir. Bu kaynaklardan toplanacak veriler ışığında konu, doküman inceleme ve literatür tarama yöntemleri kullanılarak işlenerek bilim adamlarının istifadesine sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Gülek Boğazı, stratejik nokta, boğaz, geçit, Osmanlı yol sistemi

GÜLEK PASSAGE, ITS HISTORY AND STRATEGIC IMPORTANCE

Abstract

Known as "Cilician Gate" in ancient era, the "Gülek Passage", which is an important point in the Anatolian road network and which has the meanings of the place of mountain pass and beautiful

¹ Doç. Dr., Ömer Halis Demirdemir Üniversitesi, efganuzun@ohu.edu.tr

Article Info/ Makale Bilgisi

Received/Geliş: 31.05.2017

Accepted/Kabul: 02.11.2017

passage in the historical literature, is the sole and important passage that connects the South and the North each other on the Taurus Mountains. This passage connecting the Mediterranean Region and the Central Anatolian Region expresses such a narrow meaning today, but it actually has a much more important place in history. Even when viewed from the point of view of Ottoman history, it is an important point that connects the southern and northern parts of the Ottoman lands, provides the transition to the southern countries of the Ottoman Empire (e.g. Syria, Arabia) and through which "The Path of Hajj" passes as a compulsory direction. The importance of the passage was even greater in extraordinary situations, especially in the attacks on Anatolia.

This passage, which forms the northern border of Cukurova, has played an important role in all wars since ancient times. After Alexander the Great and then the Romans, Gülek and its around was captured by the Islamic armies, and later on recaptured by Byzantines. Upon the beginning of the Anatolian influx of the Turkmen, the Mamluks took this region from the Prince of Armenian with the help of the Turks, and then Ottoman rule began in the region since 16th century. This passage bearing similarly the same value during the Ottoman period, once again showed how important it is during the significant events such as the rebellion of Kavalalı Mehmed Ali Pasha.

In the light of this strategic significance, in this article, we will focus on the historical and strategic importance of this passage, especially in the framework of Ottoman history. Located on the Right Arm of the Anatolian Side in the Ottoman road system, this point is frequently mentioned on various occasions in many historical sources and archive documents. In the light of the data to be collected from these sources, the subject will be processed by using the methods of document review and literature screening and presented to the benefit of scientists.

Key Words: Gülek Passage, strategic point, mountain pass, passage, Ottoman road system

GİRİŞ

Anadolu'nun güneyinde insanlar arasında; "Din Muhammed dini, boğaz Gülek boğazı." diye meşhur olan bu geçidi ve civarını Şemseddin Sami;

"Adana vilayet ve sancağının Tarsus kazasında ve vilayetin Konya vilayeti cihetinde hududunu teşkil eden boğaz silsile-i cibâlinde bir boğaz olup, mezkur silsile-i cibâlin o cihette yegâne kapısı hükmünde olduğu halde, iki ciheti sarp ve yüksek kayalardan ibaret dar bir geçit olmakla, sevkü'l-ceyş nokta-i nazarınca büyük ehemmiyeti vardır. Medhalinde harap bir kal'ası ve Mısırlı İbrahim Paşa'nın yaptırmış olduğu bazı istihkâmât bulunuyor. Boğazın medhalinde bu isimle nahiye merkezi bir karye dahi bulunup, nahiyesi 37 karyeden mürekkebdir." (Sami, 1314: 3925) diye tavsif eder.

Gülek Boğazı günümüzde Tarsus kent merkezine 62 km'dir. Buraların en yüksek noktasını Kale dağı oluşturur. Bunun tepesinde Bizanslıların döneminde yapılan Gülek Kalesi vardır. Gülek Kalesi büklümünden geçince iki taş duvar arası dar bir boğaza girilir. (şimdi otoyol yapılarak genişletilmiştir.) İşte burası Kilikya geçidi (Gülek Boğazı) dir. Gülek adı Ermenilerin bu boğaz üzerinde kurdukları "Guglak" ya da "Gogulak" denen köyden mülhemdir. Haçlı seferleri hakkında bilgi veren yazarlar buraya "Porta Judae" adını verirken Türkler ise bu boğaza eskiden beri "Gülek Boğazı" adını vermişlerdir. Ramsay'a göre Gülek Boğazının duvarları birbirine o kadar yakındı ki 1833'te Anadolu'ya sefer yapan Mısırlı İbrahim Paşa toplarını geçirmek için bu kayaların bir kısmını patlatıncaya kadar, yüklü bir deve ancak geçebilirdi Otoyol yapılmadan önce boğaz 10m. genişlikte ve 85m. uzunluğunda idi. (Darkot, 1993; Evliya Çelebi, 1999: 29; Ramsay, 1960: 60)

M.Ö. 333'te Asya seferini yapan Büyük İskender, bu dar boğazı gördükten sonra, kolay savunulabileceği için güzel talihinden dolayı sevinmişti. Boğazın güney ucunda sağ taraftaki

kocaman kayanın üstünde harap olmuş bir kitabe vardı. Çağlayanın üstünde olan sağ taraftaki yazıtta “Hadrianus” adı okunabilmekte idi. Bu durum imparatorun yolu yaptırdığı ya da onarttığı şeklinde ifade edilmektedir. Gülek'teki tabyalar ise Çukurova'yı kuzeyden gelecek güçleri önlemek için Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa tarafından yaptırılmış olup; birisine “*Büyük Tabya*” ya da “*Fenerli Tabya*”, diğerine de “*Küçük Tabya*” adı verilmiştir. Mısır ordusu Gülek Boğazı'ndan çekilirken, bu tabyalarda 100'den fazla top bırakmış ve 1853 Kırım Savaşı'nda bu toplar kullanılmıştır. (Yumuktepe, 2016)

Külek veya halk arasında meşhur olduğu şekliyle *Gülek*, Toros dağlarında bulunan ve İç Anadolu'yu Adana Ovası'na ulaştıran önemli bir boğazdır. İsmi günümüzde harabeye dönmüş halde olan bir kale ve bunun yakınında bulunan bir köyden almaktadır. Bugün Tarsus'a bağlı bir beldenin adıdır. Ortaçağ Ermeni kaynaklarında adı *Guglag* veya *Gouglag*² olan geçit, Haçlı kaynaklarında *Gogulat* veya *Coqelaquus* diye geçmektedir. Arap coğrafyacılar tarafından *Darbü's-Selame* veya sadece *Darb* diye isimlendirilen geçit daha eski çağlarda *Pylae Ciliciae* (Silişya=Kilikya Kapıları) diye bilinmekte ve Amanos Dağları üzerindeki *Pylae Syriae* (Suriye Kapıları) ile beraber Anadolu'dan güneye inen en önemli geçit noktalarını oluşturmaktadır. Bu geçit daha ziyade Bizans döneminde önemli hale gelmiş ve bu önemini günümüze kadar devam ettirmiştir. (Darkot, 1993; Taeschner, 1927: 97; Ramsay, 1960: 387-88; Tekindağ, 1949: 31)

Gülek Boğazı ise; Tarsus Irmağının kollarından biri olan Gülek Suyu boyunca güneye doğru uzanan ve yüksekliği 820 m ile 1120 m arasında değişen en dar yerinde genişliği 10 metreye kadar düşen (eski kaynaklarda 10-12 adım) dar ama heybetli bir boğazın ismidir. Eski seyyahların ifadelerine göre, yan yana ancak 8 atın geçebildiği bu yer hakkında 16. yüzyılda buradan geçen Gazzî ve Mekki detaylı bilgiler vermektedir. Niğde - Ulukışla'dan doğan Çakıt Çayı (daha sonra Pozantı Suyu ismini almıştır) batıya doğru akarak dağlar arasında gittikçe derinleşen bir vadi açmıştır. Külek yolu ve son devirlerde yapılan demiryolu bu vadiden geçerek Torosların içine girmektedir. Burada Ulukışla'dan sonra ilk durak yeri olan kaplıcaları ile meşhur Çiftehan'a gelinir. Bundan sonra Ulukışla'dan yaklaşık 45 km mesafede bulunan Pozantı'ya ulaşılır. Pozantı (eski zamanlarda Podandus) Gülek Boğazı üzerindeki en önemli yerleşim alanlarından birisidir. Kâtip Çelebi Cihannümâda Çakıt suyunun kenarındaki han diye zikretmektedir. (Darkot, 1993; Kâtip Çelebi, 2013: 884; Bilgili, 2001: 397)

Asıl boğaz bugünkü Tekir Yaylası'nın güneyinden başlar ve gittikçe yükselen yamaçlar arasında yükseklikle düz orantılı bir şekilde daralır. Eski dönemlerde en dar yerinde kayaların yontulması suretiyle geçilebilecek kadar bir yol ancak açılabilmiştir. İşte tam burada Hadrianus'un tamir ettirdiği belirtilen meşhur kaya kitabe bulunmaktadır. Yolun batısında ise orta çağdan kalma Gülek Kalesi (Asakaliba) bulunur. Boğazın batı tarafında daha kuzeye doğru Osmanlılar döneminde de zaman zaman işletilen kurşun madenleri vardır. Hatta bu madenler üzerinde 1836 tarihinde İbrahim Paşa'nın emriyle Avusturyalı mühendis J. Russegger de çalışmıştır. (Darkot, 1993)

Gülek Boğazı ve yolu aslında Torosları geçen tek geçit değildir. Çukurova'nın en önemli geçitleri içerisinde Gülek'ten sonra Suriye geçitlerini de unutmamak gerekir. Buranın diğerlerinden daha önemli olması; Torosların en yüksek noktalarından bir kısmını baştanbaşa geçerek Ege, Marmara ve Toros'un güneyindeki Suriye, Mısır ve Irak gibi ülkeler ile de ulaşımı ve irtibatı sağlamasındandır. Çok eski devirlerden beri bütün büyük komutan ve fatihler orduları ile burayı kullanmışlar, hem Anadolu'nun fethi hem de muhafazası için buranın önemini vurgulamışlardır. Gülek yolunu askeri açıdan önemli hale getiren tesislerin Romalılar devrinde yapıldığı kabul

² Gouglag aslında Gülek Kalesi'ne verilen isimdir. Bu kale aynı zamanda Türklere karşı bir koruma vazifesi üstlenmişti. Bu kalenin Cenevizlerden kalma olduğu da bazı araştırmacılar tarafından kuvvetli bir ihtimal olarak belirtilmektedir. (Bk. Tekindağ, 1949: 31)

edilmektedir. Bizans döneminde yol üzerinde tamir ve tahkimatlar da devam etmiştir. (Darkot, 1993; Ramsay, 1960:387-395; Yiğit, 2011: 4-9)

ESKİ ÇAĞLARDAN BİZANS DÖNEMİNE BOĞAZIN DURUMU VE ÖNEMİ

Rivayete göre; Hz. İsa'dan 2000 yıl önce Kilikyalılar Gülek Boğazı'ndaki kayaları parçalayıp, Anadolu ile Suriye arasındaki başlıca gidiş-geliş yolunu ve geçidini açtılar. *Pylae Ciliciae* Helen dilinde Kilikya Kapıları (geçitleri) anlamındadır. Kilikya'daki Bolkar (Bulgar) dağları (3585m.), Medetsiz dağı (3488m.) ve Aydos dağları güneyden gelenlerin önünde bir set gibi durur. (Yumuktepe, 2016) Bu yüzden *Gülek Boğazı* eskiden *Kilikya Kapıları* olarak bilinirdi. Keyhüsrev'in³ bile geçtiği bu geçit tarih boyunca orduların Toros Dağları'nı geçebileceği nadir bir geçit olup, ordular Küçük Asya diye bilinen Anadolu'ya doğru saldırabilmek ve ele geçirmek için öncelikle burayı aşmak zorundaydılar. Büyük İskender zamanından Mısırlı Mehmet Ali Paşa'ya kadar bütün büyük komutan, devlet adamları ve asiler bu geçide sahip olmak ile işe başlamışlardır.

Asurlular II. Sargon döneminde Kuzey Mezopotamya, Suriye, Anadolu, Filistin ve Mısır'ı elde ederek bütün Yakın Doğu'yu tek bir devlet çatısı altında birleştirmeyi hedefleyen bir politikayı uygulamaya koydular. Bu durum kavşak noktasında bulunan Kilikya'nın Asur İmparatorluğu içerisindeki askerî ve siyasal fonksiyonunu daha da artırmıştı. Diğer taraftan orduları vasıtasıyla ayakta kalabilen Asurluların, madene ve özellikle de demire ihtiyaçları vardı. Söz konusu maden, en kolay ve en ekonomik şekilde Que'den (Kilikya) sağlanabilirdi. Ayrıca Tabal (Kapadokya) maden kaynaklarının Que yolu vasıtasıyla Asur'a aktarılması, bu yolu gözetleyen konumundan dolayı, bölgeye stratejik bir önem kazandırmaktaydı. Buna ilaveten Asur'da tapınak inşası; kaliteli kereste temini ve tapınaklarda çalıştırılacak insan kaynağı gerektiriyordu. Bunların en kolay sağlanacağı yer ise yine Que Ülkesi ile buraya geçişte askerî ve stratejik bir öneme sahip olan Amanos dağlarıydı. Stratejik konumu ve doğal zenginlik kaynakları dolayısıyla Que, Asur metinlerinde en çok söz edilen bölgelerden birisi olmuştu. (Kurt, 2009: 330,334)

Pozantı'dan boğazın ağzına kadar günümüzde yaklaşık 15 km (eskiden bu mesafe 30 km olarak geçmektedir) mesafe vardır. Bundan sonra iki taş duvar arasında kalmış bir kapıya benzer dar bir boğaza girilir. İskender buraya geldiğinde bir avuç adamla savunulabilecek olan bu kapıyı görünce sevincini gizlememiştir. Romalılar Tarsus'tan Kapadokya'ya giden tek yol olan bu geçidi açık tutmak için çok gayret etmişlerdir. (Texier, 2002: 276, 480-481)

Büyük İskender M.Ö. 334-333 kışında Batı Anadolu'yu ele geçirdikten sonra, M.Ö. 333 ilkbaharında Akdeniz kıyı yolunu izleyerek Perge'ye ulaştı. Rivayet odur ki, Frigya'dan geçerken, Asya'ya hükmedecek kişinin çözebileceğine inanılan Gordion düğümünü kesti. Gordion'dan Ankry'ya (Ankara) yöneldi, oradan da Kapadokya ve Kilikya Kapıları (Gülek Boğazı) üzerinden güneye indi. Misis Köprüsü'nden geçerek Miryandros (bugün İskenderun yakınında) dolayında kamp kurduğunda, Pers hükümdarı III. Dara da Granikos Çayı (bugün Deliçay) kıyısında savaş düzeni almış bulunuyordu. Bu karşılaşmayı izleyen Issos Çarpışması (M.Ö. 333 sonbaharı) sonunda Dara kesin bir yenilgiye uğradı ve ailesini savaş alanında bırakarak kaçmak zorunda kaldı. İşte bundan sonra Kilikya'nın kaderi artık iyiden iyiye değişmişti. (Ünal, 2006: 80)

Bizans döneminde, Kilikya geçidinin bir iki mil kuzeyinde yol üçe ayrılırdı; soldaki yol Ereğli'ye, ortadaki yol Kemerhisar'a, sağdaki yol ise Kayseri'ye giderdi. Tarsus-Kayseri arasında bulunup, geçilmesi zor olduğundan pek işlek olmayan ve Develi -Yeşilhisar üzerinden Pozantı'ya, oradan da Gülek boğazı yoluyla Tarsus'a ulaşan yoldaki geçide *Karydion* adı verilirdi. Yine Tarsus-Kemerhisar arasında bulunan Kemerhisar ve Gedelli kalesi üzerinden geldiğinde geçilen *Maurianon geçidi* ise Toroslar üzerinden Kilikya içlerine giden işlek yol üzerinde bulunmaktaydı.

³ Şehname'nin hükümdar-kahramanlarından birisidir. Kahramanlıkları ve hayatı için bkz. Firdevsî, *Şehnâme III*.

Develi Kara Hisar yakınlarında 1097'de Haçlıların yakınından geçtiği müstahkem mevkiye (Kaleköy, Yeşilhisar-Kayseri) birleşen bu iki güzergâh, Kemerhisar ve Gedelli kalesi üzerinden Pozantı'ya varırdı. Burada iki güzergâh birleşir ve Gülek boğazı üzerinden Tarsus'a ulaşırdı. Yine Kemerhisar üzerinden Ereğli taraflarına giden bir yol daha bulunmaktaydı. Buradan Gülek Boğazı ya da Bozkır çevresindeki dağlık alan (Orta Toroslar üzerinde uzanan alan) üzerinden Konya'ya gitme imkânı veren batıdaki Madenşehir'e (Barata) ulaşırdı ki, bu güzergâh Ramanos'un harekâtlarında, 1069'ta Selçuklu Türkleri ve 1097'de Haçlılar tarafından kullanılmıştır. 1068 yılında Doğu Roma ordusu Toros boğazlarını Kilikya'dan geçerek *Podandos* geçidinin dışındaki *Typsarion* denilen köye gelmişti. (Eskikurt, 2014: 59-60)

Haçlı birlikleri için Anadolu'da farklı güzergâh seçenekleri vardı. Kullandıkları eski Roma yolu, yani Yalova ve İznik'ten gelen yol, Kadıköy ve İzmit üzerinden gelen yolla Sakarya Nehri kenarında birleşiyor, bir süre sonra da güneyde bir vadide bugünkü Bilecik yakınından ve dağ geçidinden geçerek Eskişehir'e ulaşıyordu. Yolun üç kola ayrıldığı bu noktada, Doğu Roma askerî yolu doğuya yönelip Ankara civarından geçerek Kızılırmak'a ulaşıyor ve yine ikiye ayrılıyordu. Birisi doğruca Sivas üzerinden ilerliyor, diğeri ise Kayseri yönüne dönüyordu. Buradan sonra farklı güzergâhlarla Anti-Toros geçitleri aşılabiliyor ve Fırat vadisine gidiliyordu. Güneybatıya dönülerek Kemerhisar üzerinden de Kilikya geçidine ulaşıyordu.

Eskişehir'den çıkan bir diğeri yol ise, Afyon'dan sonra Tuz gölünün güneyinden geçerek Gülek Boğazı'na varıyordu. Bu tenha ve su bulunmayan güzergâh daha ziyade süratle ilerlemesi gereken birliklerin kullanımına uygundu.

Üçüncü bir yol ise, Akşehir'den Konya ve Ereğli'ye, nihayetinde de Kilikya geçidine ulaşıyordu. Akşehir'den ayrılan tali yollardan biri Antalya civarından Akdeniz'e, bir diğeri ise, Konya yakından ayrılarak Silifke taraflarında Akdeniz sahiline ulaşırdı. Haçlı birlikleri burada önlerindeki farklı yol güzergâhlarının hangisini kullanacaklarını müzakere etmek durumunda kaldılar. Zira Ereğli'nin doğusundan geçen anayoldan Toros silsilesini Gülek Boğazı'yla aşarak Çukurova'ya ve doğrudan Antakya'ya ulaşma imkânı vardı. Ancak, ağır kuvvetlerden oluşan Haçlı ordusu için bu yol çok sarp ve tehlikeliydi. Çukurova taraflarındaki Türkmenler de ayrı bir tehdit oluşturuyordu. Buna rağmen Tankred ile Baudouin'e bağlı birlikler dağlar üzerinden ilerleyen bu zor yolu seçerek Çukurova'ya inmeye karar vermişlerdi. (Eskikurt, 2014: 65-66; Runciman, 1989: 130-146; Turan, 1993: 100-102)

Anadolu'da var olan bu yol sistemi Bizanslılara kendilerinden öncekilerden miras kalmış, ilerleyen tarihlerde Anadolu'nun yeni sahipleri tarafından da kullanılmıştı. Bizans İmparatorları sefer için yola çıktıklarında Kilikya geçitlerine ulaşmak için Gebze'nin güneyindeki Dil İskelesi yakınlarından geçerek İznik'e oradan Eskişehir, Amorion (Ammûriye)⁴, Bolvadin, Kadınhanı, Konya, Ereğli hattını kullanarak bu geçitlere ulaşıyordu. Ters istikametten bu kapıları kullanarak Anadolu'ya giren İslam orduları da aynı yollardan geçerek Anadolu'nun iç kesimlerine ulaşıyorlardı. Kilikya kapılarından Kapadokya'ya giren İslam askerleri, Tyana üzerinden Kayseri'ye ulaşıyorlardı. Burada Maraş-(Elbistan) geçidinden gelen orduyla birleşiyorlardı. (Uçar, 1990: 61-62)

1021 yılından sonra Anadolu'ya doğru başlamış olan Türk akınlarından korkan Ermeni Prensi Senekrim ülkesini Bizanslılara devretmiş ve Ermeniler Sivas civarına yerleştirilmişlerdi. Benzer bir durum 1045 sonrası Ani civarında bulunan Ermeniler içinde geçerli olmuş ve bu zaruretler neticesinde Ermeniler daha güneye doğru inmek mecburiyetinde kalmışlardı. Malazgirt Zaferi sonrasında Türklerin Orta ve Batı Anadolu'da yayılmaya başlamaları, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da bulunan Ermenilere de eskiye nazaran daha serbest hareket etme imkânı vermişti. Bizans İmparatoru Romanos Diogenes tarafından Maraş valiliğine tayin olunan Ermeni asıllı

⁴ DÍA, C.3, s.79.

General Vahram Çukurova'daki Tarsus-Elbistan hattında bulunan bazı şehirleri ele geçirmiş ve bu sayede Ermeniler Çukurova bölgesine yayılmışlardı. (Göyünç, 2002: 233-234)

Selçukluların Anadolu'ya yerleşmeleri Toroslarda Kilikya Ermeni Krallığı'nın kurulmasıyla aynı zaman dilimine denk gelmiştir. Meşhur Sîs şehri 1080 yılından sonra Rupen'in başkenti olmuştur. Buradaki Ermeni krallığı varlığını 1375 yılına dek sürdürebilmiştir. Bu dönem içerisinde Akdeniz ve Torosların önemli şehirleri (Adana, Tarsus, Sîs) Ermenilerin hâkimiyeti altına geçti. Bu Kilikya Ermenilerinin batı ve kuzeyinde Selçukluların toprakları bulunurdu. Ermeniler bu uzun zaman dilimi içerisinde kendilerine siyasi alan açma amacıyla bölgede yayılcı bir politika takip etmiş ve bu amaçla bölgedeki yolları kontrol altında tutmak istemiştir. Bu strateji nedeniyle bazı zamanlarda bilerek bölgedeki ticaret yollarına zarar vermişler, Anadolu'yu yağmalayan haçlılarla ve Moğollarla ittifak kurmuşlardır. Bahsedilen hâkimiyet mücadelesi neticesinde Selçuklular ve Eyyubiler Ermeniler üzerine ortak askeri hareket düzenlemişlerdir. (Strange, 2015: 189-192; Özbek, 2017: 15-32)

1152 yılında Ermeni prensi Thoros Çukurova'ya gelerek Tarsus, Adana ve civar şehirleri ele geçirdiği gibi Bizans İmparatoru Manuel'in gönderdiği orduyu da yenerek bölgedeki Bizans hâkimiyetini sonlandırmıştı. Bu tarihten sonra Ermeniler fırsat buldukça Türk topraklarına da akın düzenlemişlerdi. Bu hali gören Bizans imparatoru Manuel, Sultan Mes'ud ile anlaşma yoluna giderek Ona hediyeler göndermişti. Onun için Türklerin kontrolünde olan toprakları muhafaza amacıyla Sultan 1153 tarihinde damadı Danişmendli hükümdarı Yağıbasan ile birlikte ordularını hazırlayarak Ermeniler üzerine yürüdü. Ancak Ermenilerin Toros Dağları'ndaki tüm önemli geçit ve kaleleri tahkim etmeleri sebebiyle buraları ele geçirmek mümkün olmadı. Buna rağmen Ermeniler Türkler karşısında oldukça tedirgin bir haldeydiler. 1154 yılında Sultan Mes'ud daha büyük bir orduyla Torosları geçerek Çukurova'yı fethetmeye başlamıştı. Tam bu başarılı günlerde Kilikya ve Konya'da başlayan bir salgın neticesinde ordu perişan olmuş ve aynı zamanda atların da büyük bir kısmı telef olmuştu. Bu durum karşısında Türk ordusu mecburen çekilmek zorunda kaldı. Bunu gören Thoros ve askerleri Türkleri takip ederek var olan zayıfatı daha da arttırmıştı. (Turan, 1993: 190-192; Turan, 1971: 132-133)

İSLAM ORDULARI, TÜRK AKINLARI, SELÇUKLULAR VE MEMLÜKLER

Emeviler zamanında, İslam birlikleri Toros Dağları'nın güneyindeki bölgeye yerleşmeye başlamışlardı. Bizanslıların terk ederken bilinçli bir şekilde tahrip ettikleri şehirler bu dönemde yeniden tahkim edilmeye başlanmıştı. Özellikle stratejik önemi olan şehirler, bilhassa kavşaklar ve Toros geçitlerinin bulunduğu; Tarsus, Adana, Ceyhan (Misis), Maraş ve Malatya gibi şehirler sınır bölgelerinde İslam askeri üsleri haline dönüştürülmüştü. Bu askeri savunma ve sınır alanlarında; Müslümanların kontrolünde olan güneyde kalan kısımlarına *Avâsım*, kuzey kesimlerine ise *Sugur* denilmekteydi. Sugur ise kendi arasında; *Sugur eş-Sam* (merkezi Maraş olmak üzere Kilikya'da kalan batı kısmı) ve *Sugur el-Cezire* (Maraş'ın doğusunda kalan bölge) olarak ikiye ayrılmaktaydı. II. Muâviye ve Mervan b. Hakem devirlerinde Bizans imparatoru Müslümanlarla yaptığı anlaşmayı bozmuş, Bizans kuvvetleri Malatya'ya saldırmışlar ve Müslümanlar Maraş'ı bile boşaltmak mecburiyetinde kalmışlardı. (Strange, 2015: 173-175; Uçar, 1990: 59-60; Avcı, 2003: 69-75)

Müslümanların *Bilâdü'r-Rûm* olarak adlandırdığı Anadolu'ya doğru hareket eden İslam orduları, en çok Kilikya geçitlerini ve Maraş-Elbistan (el-Bustân/Ebulustân) geçidini kullanıyorlardı. Bunlar kadar kullanılmasa da Toros geçitleri de son derece önemliydi. Bunlardan birisi bugün de kullanılan Silifke-Mut-Karaman güzergâhıdır. Diğeri ise daha önemli ve işlek olan Tarsus-Pozantı yoluyla Gülek Boğazı üzerinden Kapadokya'ya geçilen güzergâhtı. Bunun kuzey ucuna Kilikya Kapıları denir ve yol bu noktadan itibaren üçe ayrılırdı. Biri Pozantı'dan doğruca Kayseri'ye giden yol; diğeri Pozantı, *Lülüe* (Ulukışla), *Tyana* üzerinden Kayseri'ye giden hat; bir de Pozantı-Ereğli-Konya üzerinden İznik'e giden önemli bir yoldu. W. M. Ramsay'a göre; Lülüe İslam

akınlarını İstanbul'a haber vermek için yakılan işaret ateşlerinin ilk durağı idi. Bunu görenler Hasan Dağı'nın zirvelerinde bir ateş yakarak Sivrihisar dağlarında bu işle görevli olanlara haber verirlerdi. Onlarda aynı usulle keyfiyeti İstanbul'a kadar ulaştırırlardı. Halife ve Kayzer arasında haber getirip götürülen ulaklar ve elçilik heyetleri tarafından kullanılan, ayrıca karşılıklı keşif ve akınlar esnasında da kat edilen Kilikya Kapıları; eserini H.250 (M.864) yılında kaleme alan İbn Hurdadbih tarafından ayrıntılı bir şekilde tasvir edilmiş ve kendisinden sonra gelen müellifler bu bilgileri kullanmışlardır. (Ramsay, 1960: 217,390-391; Strange, 2015: 181-182; Uçar, 1990: 60)

Toroslar üzerinden Anadolu'ya giren önemli bir yol da, Misis-Anavarza-Sis ve Göksun yoludur. Göksun'dan sonra Sarız civarında bulunan Sirica'dan yukarıya doğruca Sivas'a ulaşıldı. Ancak geçitlerinin zorlu olması sebebiyle bu yol tarihte daha az kullanılmıştır. Kısaca belirtmek gerekirse Toros dağlarını aşmak için geçmişte kullanılan en önemli iki stratejik noktadan birisi, daha doğuda bulunan *Maraş-Arabissos* (Elbistan) diğeri de *Tarsus Lü'lüe* geçididir. (Ramsay, 1960: 216-218; Uçar, 1990: 60-61)

Farklı Arap kaynaklarına göre; Müslümanların uç bölgelerden (Sugur ve Avâsım) hareket ederek, Gülek Boğazı ve Antitoros (Doğu Toroslar) üzerinden Kızılırmak havalisine kadar Anadolu içlerine akınlar düzenledikleri ve bu mücadelelerin daha çok; Tarsus, Adana, Maraş ve Malatya hattında yoğunlaştığı bilinmektedir. Bu dönemlerde İslam orduları iki farklı güzergâh takip edilmişlerdir. Bunlar: 1) Gülek Boğazı üzerinden geldikleri zaman, harekâtları Kemerhisar'dan ve kısmen de Ereğli ile Karaman'ın kuzeydoğusundaki yöreden (Lykaonia) geçen yol üzerinde cereyan ederdi. 2) Antitoros'dan geldikleri zamanlarda ise; Seyhan Nehri'nden kuzey ve batıya giden yolları kullanırlardı. (Eskikurt, 2014: 36-38)

İslam-Bizans sınırı Lamas'tan sonra kuzey doğuya doğru gidiyor, Tarsus'un kuzeyinden, Gülek Boğazı'nı Araplar'ın elinde bırakacak şekilde Pozanti'nin hemen güneyinden, Feke'nin kuzeyinden, Göksun-Kahramanmaraş (Germanikeia) hattının ortasından Besni ve Samsat'a varıyor, oradan kuzey doğuya dönerek Nusaybin (Nisibin) ve Gerger üzerinden Doğu Anadolu dağlarına ulaşıyordu. Aradaki hudut böyle oldukça sabit olmasına rağmen, Müslümanlar her yaz Amanoslar'ı veya Toros duvarını aşarak Anadolu içlerine kadar giriyor ve "Rum" dedikleri Bizans topraklarına baskınlar düzenliyor, onları yağmaladıktan sonra gene bu çizginin ötesine çekiliyorlardı. İslam ordularının Torosların kuzeyindeki toprakları tümünden fethetme düşünceleri pek yoktu. Yaklaşık 200 sene bu böyle sürüp gitti. Emeviler devrinde Araplarla Bizans arasında terkedilmiş harap bir tampon bölge oluştu. Bu taktik özellikle Hz. Muaviye ve I.Velid zamanlarında sıkça uygulanır olmuştu. Müslümanlar 800'den itibaren hudut hattındaki şehirleri daha korunaklı hale getirmeye başlamışlardı. Bu yolla Romalıların "*limes*"lerine benzetilebilecek olan sınırlar (sugur) oluştu. Bu amaçla 814 yılında Halife el-Me'mun Gülek Geçidi'ni iki adet kapıyla kapattı ve gözetleme kuleleri diktirdi. Bizanslıların *Phrourion Loulou*, Arapların *Lü'lüe* yani "inci" (Lülüve/Gedelli Kalesi) dedikleri bir başka müstahkem kale de yukarıda bahsedildiği gibi Ulukışla'nın yakınlarında bulunmaktaydı. Anadolu'ya yerleşme sürecinde kullanılan ve şüphesiz önemli fonksiyonu olan bu kale ve yerleşim birimlerinden birisi de Gülek Boğazı'na yakın bir yerde olan, Halife Harun Reşid tarafından bir cami inşa ettirilen ve güçlü bir Müslüman birliğinin bulundurulduğu Tyana (Tavâna/Tuvâna) idi. Tüm Anadolu'yu kapsayan ve hatta zaman zaman İstanbul'a kadar uzanan bu Müslüman akınlarının, esas önemli olan yanı, Anadolu'ya 400 sene sonra gelecek olan Türk hâkimiyetinin öncülüğünü yapmış olmasıdır. (Strange, 2015: 187, 201; Ünal, 2006: 85; Honigmann, 1970: 78-91)

Kilikya'daki İslam hâkimiyeti 965 yılında bölgenin Bizans tarafından işgaline kadar sürdü. Bu tarih, genellikle ve yanlış olarak reconquista, "yeniden işgal" olarak anılır. Arap-Müslüman nüfusu tamamen katleden veya onların kaçmasına neden olan Bizans reconquista'sı, Müslümanlar devrinde zaten iyice azalan Kilikya nüfusunun tamamen yok olmasına neden olmuştu. Araplardan boşalan nüfus eksikliği çok farklı insanlarla doldurulmuş ve bundan istifade

eden Ermeniler bölgeye gelmeye başlamışlardı. Burada Haçlı seferlerinin ve batı kilisesinin yardımıyla suni olarak kurulan Küçük Ermeni Krallığı 1375 yılına kadar devam etmiş, daha sonra Memlukler ve Osmanlılar bölgeyi fethetmişlerdir. (Ünal, 2006: 86)

13. yüzyıl başlarında Küçük Ermenistan krallığının elinde bulunan, Suriye'den gelen kervanları Konya ve İstanbul'a ulaştıran Kilikya şehirleri ve geçitlerinin ehemmiyeti çağdaş devletler tarafından ve özellikle de İtalyan cumhuriyetleri tarafından çok iyi biliniyordu. İtalya'da Portella'dan başlayan ticari faaliyetler, Ermenistan topraklarını deniz kenarından geçerek Adana'ya ulaşıyor, Gülek Boğazı'nı geçerek Konya'ya vasil oluyordu. İşte hem bu ticari faaliyetler, hem Torosların sahip olduğu zengin orman ve maden sahaları ve bereketli topraklar hem de at ve katırların bolluğu Anadolu'ya yakın zamanda gelmiş olan Selçuklular ve onlara tabi olan boy ve oymakların iştahını celbediyordu. Selçuklu Sultanı Alaeddin Keykubad bu Türk ve Türkmen grupları özellikle hristiyanlarla hudut olan bölgelere yerleştiriyordu. Bu hal Selçukluların Kilikya topraklarına taarruzuna yol açmış ve bir müddet sonra bu kuşatmaya Memlukler de katılmışlardır. Neticede Ermeni krallığı iki Türk devleti tarafından çember içerisine alınmıştır. Ermeni krallığının İlhanlıların desteğini aldığı bu esnada Selçuklular 1277 yılında Torosları aşarak Kilikya bölgesine girmişlerdi. (Tekindağ, 1949: 31-34)

14. yüzyılın ikinci yarısından itibaren artık Çukurova bölgesinde Türkler daha fazla ön plana çıkmaya başlamışlardı. 1360 yılında Adana'nın Memlukler tarafından Ermenilerden alınması ve Ramazan Bey'in oğullarından birisinin oraya vali olarak atanması artık bölgede Türk hâkimiyetinin başladığını kesin olarak göstermektedir. Ancak bu defa da Memlukler ve bölgede hâkim olmak isteyen beylikler arasında (Ramazanoğulları, Dulkadiroğulları, Karamanoğulları vd) bir dizi mücadele bölge üzerinde etkili olmuştu. 15. yüzyılın son çeyreğinde ise artık Osmanlılar ile Memlûkler bu sahada güç dengesi kurmak için farklı yollarla birbirlerine karşı mücadele etmeye başlamışlardı. (Sümer, 1963: 36-55) Kendilerine Çukurova'yı yurt tutan Ramazanoğulları'nın bulunduğu alan Memlûkler için son derece kıymetli bir coğrafyaydı. Burası aynı zamanda *sugur* veya *avasım* olarak bilinen sınır bölgesi olması hasebiyle de önemliydi. Üstelik burası Akdeniz'e kıyısı olması ve Anadolu ile Suriye arasında önemli geçit ve kaleleri barındırması sebebiyle hem siyasi hem de ticari açıdan düşmana karşı iyi korunması ve kollanması gereken bir yer idi. Coğrafyanın bu özelliklerinden dolayı Memlûk sultanları, Ramazanoğulları beylerine teşrif (emaret tevcihi) vererek onları kendilerine bağlamışlar ve Osmanlılar bölgeye hâkim oluncaya kadar onları ve bölgeyi sürekli kontrol altında tutmuşlardı. (Yiğit, 2013: 210, 230)

Memlûk Devleti (1250-1517) sultanları özellikle Sultan Baybars (1260-1275) ve halefleri zamanında Suriye sahillerini Haçlı kalıntılarından temizlemişler ve böylece Suriye emniyet altına alınarak Çukurova'ya açılan yollar kontrol edilmişti. Küçük Ermenistan Krallığı, Haçlı desteğinden mahrum edilerek yalnızlaştırılmıştı. Bundan sonra Memlûkler, Ermeni Krallığı üzerine yaptıkları akınları arttırmışlardı. Bu seferlerde Memlûk ordusuna yardımcı kuvvet olarak katılan Türkmenler, fethedilen yerlere yerleştirilerek bölgenin Türkleşmesini hızlandırmışlardı. Bu baskılar neticesinde ağır vergiler ödemek zorunda kalan Ermeniler, iktisadî açıdan buhran dönemine girmişler ve barış istemek zorunda kalmışlardı.⁵ (Yiğit, 2013: 210-211)

Ülkenin daha etkin yönetimi için Selahaddin Eyyubî zamanında tasarlanan idari birimler Memlûkler zamanında da devam ettirilmiş ve Bilâdü's-Şâm (Gazze'den Toroslar'a kadar uzanan alan) altı ana idarî merkeze ayrılmıştı; bunlar niyabet olarak adlandırılmışlar ve idarecilerine de naib (vali) ismi verilmişti. Bu naiblikler içerisinde bulunan bazı kaleler Gülek Boğazı ve Suriye geçitlerini korumaktaydı ve Şam hududunu oluşturmaktaydı. İkinci bölge ise Bilâdü's-Şam

⁵ Memluklerin Çukurova'daki faaliyetleri hakkında geniş bilgi için bkz. Fatma Akkuş Yiğit, *Memlûkler Döneminde Çukurova*, Basılmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi SBE, Ankara 2011.

dışında kalan naiblikler olup; bunlar da Anadolu tarafından Suriye'ye gelebilecek olan saldırılara karşı set vazifesi görececek bir işleve sahiptiler. Bilâdü's-Şâm'ın mühim bir merkezi olan Haleb nâibliği, Memlûk Devleti'nin kuzey sınırında olması nedeniyle Memlûklerin; İlhanlılar, Ermeniler, Türkmenler ve daha sonra Osmanlılar ile olan münasebetlerinde meydana gelen pek çok hadisede kalkan olmuştur. Haleb'e bağlı bulunan Çukurova bölgesindeki Adana, Sis, Ayas ve Tarsus kaleleri stratejik bakımdan çok mühimdi ve buraların korunmasına ayrı bir ehemmiyet veriliyordu. Bunlar içinde en önemli olanı ise Tarsus'tu. Tarsus, Gülek Boğazı'nın güney çıkışında bulunuyor, Ramazanoğulları ile Torosların ötesinde bulunan Karamanoğulları arasındaki irtibatı kesiyordu. Memlûklere ait olan bu şehirler bir yandan dış güvenliği temin ederken diğer yandan da Ramazanoğulları ile Dulkadiroğulları'nı kendi hâkimiyet alanları içerisinde tutuyordu. Çukurova'da bu önemli şehir ve geçitler üzerinden devam eden mücadele, zaman zaman beyliklerin müdahalesine açık olsa da daha ziyade belirleyici olan Osmanlılar ve Memlûkler idi. 1456 yılında Adana, Tarsus ve Gülek'i işgal eden Karamanoğulları Memlûkler tarafından ağır bir şekilde karşılık görmüşlerdi. (Kopruman, 2002: 470-472, 476; Yiğit, 2011: 9-13; Ayaz, 2011: 210-213)

OSMANLILAR DÖNEMİNDE GÜLEK BOĞAZI

Gülek Boğazı ve kalesi denince akla ilk gelen kaynak, diğer pek çok konuda olduğu gibi Osmanlı'nın meşhur seyyahı Evliya Çelebi seyahatnamesidir. Onun anlatımıyla burası:

Bu kal'anın aşağı deresinde meks olunup sağ tarafımızda evc-i âsumâne beraber bir yalçın kaya üzre kal'a-i bâlâdır. Sene (---) Mısır pâdişâhı Yûsuf Selâhaddîn'in havfinden Ramazanoğulları şekl-i müdevver ulbe ve külek gibi inşâ ettiğiinden elsine-i nâsda kal'a-i Külek ve Kuvlek ve Gülek ve kal'ası derler seng binâ bir kal'a-i ra'nâdır. Sene 872 târîhinde Ebû'l-feth Sultân Mehmed Karamanoğlu'nun Varsak aşkiyâsı elinden feth edüp râh-ı huc-câc emn ü emân oldu. Hâlâ Adana şehri eyâletinde Koson kazâsında ma'mûr ve cebehâneli ve kal'a dizdârı ve neferâtları ve kal'a içre hâneleri vardır. Lâkin kethüdâyeri ve yeniçeri serdârı yoktur ve halkı âsîlerdir. Her âdem kal'aya çıkmağa cür'et edemez ve kal'aya urûc etmesinde bir emr-i usûrdur. (Evliya Çelebi, 1999: 29)

Kâtip Çelebi ise Gülek geçidi ve kalesini anlatırken;

"Külek Beli'ndeki han, Veziriazam Piri Paşa tarafından yaptırılmıştır. Osmanoğullarının veziriazamı Mehmed Paşa ibn Cemâlî tarafından 928/1522 tarihinde yanında üç han ve bir cami yapılmıştır. Ramazanoğlu Yaylası (bugünkü adı Gülek Yaylası) aşılıp buraya ulaşılır. Kale ise Külek Beli'nde dağ üzerindedir. Ulaşımı zordur. Karaman'ın doğu ucunda, yol bir-iki konak kadar dağlar, çamlı beller ve kayalıklarda devam eder. Kale, yarı yola varıldığında, iki tarafı kesme kaya iki dağ arasından geçen yolun sağ tarafında dağın zirvesinde gayet sarp bir yerdedir. Ramazanoğlu Yaylası'nı aşılıp ötesine geçerken Külek Kalesi yolun sağ tarafında kalır. Ulukışla'dan 1 menzilde Çiftehan'a gelinir." demektedir. (Kâtip Çelebi, 2013: 884; Ayrıca bk. Taeschner, 2010: 182-184)

Osmanlı kaynaklarında Gülek adı ilk defa ve doğal olarak Aşıkpaşazâde tarafından 1482 yılında kullanılmıştır. Ancak Onun eserini kalem aldığı tarihten önce 1432-33 tarihinde Anadolu'yu ve diğer bazı Osmanlı topraklarını dolaşan meşhur Fransız seyyahı Bertrandon de la Brocquiere bu ismi Osmanlılar döneminde ilk kullanan kişidir. Aşıkpaşazâde'nin metinlerinde Külek, Külekhisarı veya Külek Kal'ası olarak geçen kelime çeşitli vesileler ile müteaddit defalar kullanılmıştır. (Yavuz ve Saraç, 2003: 553-555,581; Taeschner, 2010: 183, 291; Eyice, 1975: 95-96)

Fetret Devri bitip, görece sükûnet temin edildikten sonra Çelebi Mehmed, önemli bir takım tedbirler alarak devletin birliğini-dirliğini temin etmeye çalışmıştır. Bu meyanda Karamanoğullarına karşı da bir dizi faaliyet başlatılmıştır. Sultan kuvvetli bir orduyla Konya

üzerine yürümüş ve Konya Ovası'nda yapılan savaşta Karamanoğlu Mehmed ve büyük oğlu Mustafa Osmanlılara esir düşmüşlerdi. Yapılan anlaşma ile birçok Orta Anadolu şehri Osmanlılara teslim edilmiş, Karamanoğullarının doğu topraklarının Osmanlı kontrolüne girmesiyle de Anadolu'da birlik yeniden temin edilmeye çalışılmıştı. Bu şekilde Karaman toprakları her yönden çevrilmiş ve sadece Dulkadiroğulları ile sınırları kalmıştı. Bu esnada Karamanoğulları sadece Gülek Boğazı ve İçel taraflarından Çukurova'ya çıkış bulabilmekteydi. Bu sayede Gülek Boğazı yoluyla Memluklerin himayesine müracaat etme imkânına ulaşabilmekteydiler (Akdağ, 1999: 269; Sümer, 1963: 50-60).

II. Bayezid devrinde birtakım sebeplerle bozulan Osmanlı-Memluk münasebetleri esnasında da Gülek Boğazı çeşitli vesilelerle güdeme gelmişti. 1480-1490 yılları arasında Memlukler üzerine altı sefer düzenlenmiş ve bu seferler esnasında Osmanlılar birçok yerleşim alanını ile birlikte Gülek Kalesi ve boğazını da ele geçirmişlerdi. Bunun üzerine harekete geçen Emir Özbek kumandasındaki Memlûk ordusu önce Osmanlı himayesinde olan Alaüddevle Bozkurt Bey'i sonra da Yakup Paşa'yı bozguna uğratmıştı. Daha sonra Anadolu Beylerbeyi Hersekzâde Ahmed Paşa; Memluk ordusu üzerine, Kilikya bölgesinde kaybedilen yerleri ve kaleleri geri almak üzere serdar tayin edilmiş, Karagöz Mehmed Paşa ile Hızır Bey-zâde Mehmed Paşa da ona yardımcı olmak için görevlendirilmişlerdi. Bu karşılaşmada biraz da şahsi bazı zafiyetler yüzünden Osmanlı ordusu yenilmiş ve Ahmed Paşa esir alınarak Kahire'ye götürülmüştü. 1487'de serdar olan Vezir-i azam Davud Paşa hiçbir kuvvetle karşılaşmadan Adana ve Tarsus civarını ele geçirerek, gerekli tahkimat ve düzenlemeleri yaptıktan sonra geri dönmüştü. 1488 yılında ise Hadım Ali Paşa Gülek Boğazı'nı geçerek Çukurova'ya inmiş ve daha önceki seferler esnasında harap edilen Adana ve Tarsus surlarını yenilemiş ve bazı köprüleri de tahkim ettirmiştir. 1491 yılında başlayan ve 1516 yılına kadar devam eden antlaşmaya kadar iki devlet arasındaki mücadeleler genellikle Adana ve havalisi merkezli devam edip gitmiştir. Bu savaşlarda genellikle Memluk orduları galip gelmiştir. Çünkü bu savaşlar neticede Osmanlılar için bir hudut savaşı olmasına rağmen Memlûkler için daha hayati bir anlamı vardı. 1491 yılında yapılan bu antlaşmaya göre; Gülek Kalesi iki devlet arasında sınır kabul edilmişti. Yavuz Sultan Selim döneminden itibaren artık bu bölgede Osmanlılar düzenli olarak tahrir yapmaya başlamışlar ve uzun yıllar süren hâkimiyet mücadelesi ancak bu zamanlarda tamamlanmış olmaktadır (Uzunçarşılı, 1988: 190-195; Sümer, 1963: 59-60,64; Kopruman, 2002: 480-484; İnan, 2002: 386-387).

Aslında Osmanlılar devrinde Anadolu'da faal olan yol sistemi çok eski devirlerden beri bilinmekte ve kullanılmaktaydı. Osmanlılar devrinde yollar; hem Anadolu canibinde hem de Rumeli canibinde *sağ kol*, *orta kol* ve *sol kol* olmak üzere üçlü bir sisteme bağlanmıştı. Bu üç ana hat aynı zamanda kendi içinde *sağ kolun solu* veya *sol kolun sağ* gibi tanımlamalar ile alt hatlara da bölünmüştü. Anadolu'da *Sol Kol*: Üsküdar başlangıç olmak üzere Gebze, İzmit, Düzce, Bolu, Koçhisar, Tosya, Hacı Hamza, Merzifon, Niksar, Şebinkarahisar, Bayburt, Tercan, Erzurum ve Kars olarak devam etmekteydi. *Orta Kol*: Yine Üsküdar'dan başlayarak, Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Göynük, Bolu, Gerede, Tosya, Hacı-Hamza, Amasya, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakir, Musul ve oradan da Bağdad'a kadar uzanırdı. *Sağ Kol* ise; İzmit'e kadar aynı hat üzerinden giderek, Lefke, Söğüt, Eskişehir, Bolvadin, Akşehir, Konya, Ereğli, Ulukışla, Gülek Boğazı, Çakıd, Adana, Kurd-kulağı üzerinden Payas'a ulaşırdı. Bu hat aynı zamanda Hac güzergâhı olup, Mekke ve Medine'ye kadar giderdi.⁶(Orhonlu, 1973: 200; Halaçoğlu, 1988: 96)

Osmanlılardan önce Selçukluların başkenti Konya'nın da üzerinde olduğu Hac Yolu da denilen; Üsküdar'dan başlayan ve Anadolu'yu çaprazlama kesen Osmanlı başkentini güney eyaletlerine bağlayan hat, Anadolu yol güzergâhının bel kemiği mesabesindedir. Burası aynı zaman da büyük ordu yolu olup doğuya yapılan tüm seferlerde Padişahlar bu çapraz hattı kullanmışlardır. Bu durum hem Müslüman hacıların ve seyyahların hem de Avrupalı seyyahların şahitliği ile

⁶ Geniş bilgi için bk. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (menziller)*, İlgî Kültür Sanat, İstanbul 2014.

sabittir.⁷ Ancak yol her zaman asker ve siviller tarafından aynı rota üzerinde gitmiyordu. Bazı yerlerde ayrıldığı için yolu askeri yol ve hac yolu olarak ikiye ayırmak daha doğrudur. Buna rağmen kaynaklar çoğu yerde askeri ve sivil amaçlı kullanılan durak noktalarını ve güzergâhı karıştırmışlardır. Bu mesele için teferruatına ait olup konunun mahiyetine göre önem arz etmektedir. Çünkü bazı noktalarda askeri menziller ve sivil noktalar birbirleri ile çakışabilmekteydi veya birbirlerine çok yakın geçebilmekteydi. Osmanlılar döneminden bize ulaşan kaynakların verdiği bilgilerde bu güzergâh hakkında dikkat çeken bir nokta da yüzyıllar boyunca aynı durak noktalarının hiç değişmeden tekrarlanıp gelmesidir. (Taeschner, 2010: 126-136)

Osmanlı'da uzun yüzyıllar aralıksız devam eden Surre-i Hümayun güzergâhı içerisinde mecburen geçilmek zorunda olunan boğazın önemli bir yeri vardır. Kartal'dan hareket eden alay Şam'a kadar at, merkep veya katırlarla gider, Şam'da develere binerlerdi. Hac kervanlarının Mekke'ye varıncaya kadar takip ettiği güzergah şöyleydi: *Kartal-Gekbûze (Gebze)-İznicmîd (İznic)- Sabanca- Akhisar- Lefke-Vezirhan-Söğüd-Eskişehir-Seyyidgazi-Hüsrev Paşa Hanı-Bayat-Bolvadin-İshaklı-Akşehir-İlgın- Ladik-Konya- Şevmerek- İsmil-Karapınar- Ereğli- Ulukışla -Nikhan - Gülek Boğazı-Kuzulu Hanı- Kütüklü-AdanaMekke-i Mükerreme* bu güzergah üzerindeki menziller bazı farklılıklar olmakla beraber 55-60 arasında değişmekteydi. (Atalar, 1999: 150-152; Taeschner, 2010: 147-150)

Böylesine önemli geçitlerin korunması amacıyla yanında mutlaka bir kalede bulunmaktadır. Bu kale Evliya Çelebi'nin eserinde: "*Ramazanoğlu yaylası içinde evc-i semâya ser çekmiş Gülek kal'ası Kosun kazâsındadır.*" diye geçmektedir. (Evliya Çelebi, 2005: 162) 1591-92 tarihli bir kayda göre; Gülek kalesinin muhafazası için 50 Müslüman ve 218 Hristiyan vazifelendirilmişti. Kusun'a (Kozan) bağlı Akpınar nahiyesindeki 50 Müslüman ve Hristiyan da buranın muhafazasına tayin edilmişlerdi. 17. yüzyılda derbend mahalleri ve bu gibi yerlerde bulunan kaleler aşırı derecede tahrip olmuştu. Buraların tamiri için yaklaşık 15 bin kuruş gerekiyordu. Tamir işleri başlatılmadan önce buraların muhafazası ile görevli reaya ve aşiretler eski yerlerine iskân edildiler. Tekfur yaylağı derbendcileri, yakındaki Şeyhlü Köyü ile beraber Gülek Kalesi muhafazasına memur edildiler. Tahrir kayıtları üzerinde çalışan bilim adamlarının eserlerine göre; Gülek Kalesi'nde 16. yüzyılda hem Türkler hem de Ermeniler yaşamaktaydı. Hatta Ermeni nüfus Türklerden fazladır. Ancak civar yayla ve mezralarda, Anadolu'nun diğer kesimlerinde görüldüğü üzere, Türkleşmenin tamamlanmasına bağlı olarak tartışmasız bir Türkmen nüfus üstünlüğü vardı. Kalede zaman zaman nüfus dengesinin de değiştiği görülmektedir. Bazı dönemlerde bilinmeyen sebeplerle her iki grubunda yerlerini terk ettikleri görülmüştür. Örneğin 1519 tarihli kayıtlara göre kalede hiç Türkmen yaşamamaktaydı. 1523'te ise 9-10 hane Türkmen kaleye yerleşmişti. Kaledeki gayrimüslim nüfus üstünlüğü 16. yüzyıl boyunca devam etmişti (Orhonlu, 1990: 131-132; Sümer, 1963: 22; Bilgili, 2001: 397-398).

Hac yolu bakımından ayrı bir önemi olan bu geçit ve yakınında bulunan Gülek Kalesi zaman zaman tamir ettirilmekteydi. Üstelik bilindiği kadarıyla 1753 yılından itibaren buraların muhafazası için bazı gurupların yerleştirilmesine de özen gösterilmişti. Gülek yakınlarındaki Tekfur Beli mezrasına da 31 nefer öşürlerini sahib-i arza vermek, avarız ve diğer vergilerden muaf olmak şartıyla yerleştirilmişti. Ancak bunlardan bazıları zamanla farklı sebeplerle yerlerini terk etmişlerdi. Bunların geri döndürülmeleri ile ilgili hükümlerde bunların sayıları hakkında bilgi edinmek mümkündür. Zaman zaman ülke genelinde cemaatlerin iskânı çalışmaları yanında derbendlerin şenlendirilmesi için de mesai harcanmıştır. Bunlardan biri de 1753 yılına kadar Çakıd Hanı, Çavuş (Kuzuluk) Hanı, Tekfur Yaylağı Hanı, Yanık Han ve Gülek Kalesi'nin tamir edilerek şenlendirilmesi meselesidir. Bunun için Kusun (Kozan) nahiyesinde bulunan Çavuş Hanı'nın derbentçileri Kızıl Işıklı cemaatinden 40 kişi ve Gülek yakınlarındaki Tekfur- Beli

⁷ Türklerin hâkimiyetinden önceki dönemlerde gayrimüslim Kudüs hacıları da aynı yolu güzergâhı kullanmaktaydı. (Bkz. Taeschner, 2010: 126-129)

mezrasında bulunan Musa Seydilü cemaatinden 31 kişinin hemen yerlerine döndürülmeleri bildirilmişti. Gülek Kalesi'nin muhafazasına ise Karaisalı Nahiyesi'nden 88 kişi, Bürümcek Karyesi'nden 54 kişi ve Akpınar mezrasındaki reaya vazifelendirilmişti (Halaçoğlu, 1988: 103-104, 134-135; Bilgili, 2001: 398-399).

Bazı derbentçilere köylerinin yakınından geçen tüccarlardan vergi alma ruhsatı verilmişti. Ancak bazen bu hakları olan derbentçiler işi gelip geçen tüccarlara zulme kadar vardırıyorlardı. Tarsus'a giden bazı Yahudi tüccarların bir şikâyetinden anlaşıldığına göre; Tarsus geçitlerinde vazife yapan Ermeni derbentçilerin zor kullanarak fazladan vergi almaya çalıştıklarından ve zulümlerinden bahsedilmektedir. Merkezi idarenin denetiminden çıkmış bu ve benzer derbentçilerin bazen haydutlardan ayırt edilmesi imkânsız hale geliyordu. Bazen de burada görevlendirilmek istenen reaya işin zorluğundan hareketle verilen görevi kabul etmek istemiyorlardı. Ayrıca buralarda yol üzerinde ticarete mani olmaya çalışan ve yol kesen eşkıyanın ve Arap aşiretlerinin zararlarını önlemek maksadıyla da çeşitli tedbirler alınması için yöneticilere emirler gönderilmekteydi. (Faroqhi, 2000: 74; Taşt Emir, 2012: 27) Osmanlı fetihlerinden önce, muhtemeldir ki var olan istikrarsızlığa bağlı olarak Orta Anadolu'dan gelen mallardan birden fazla noktada (Gülek-Çakıt-Kusunlu) vergi alınmaktaydı. Osmanlı idarecileri bunu adil bulmadıkları için sadece Gülek'te bac alınmasını kararlaştırmışlar ve diğerlerini ilga etmişlerdi (Sümer, 1963: 61).

1723 tarihli daha erken bir döneme ait kayıta ise; hem ticaret hem de askerlik için önemli olan özellikle hac mevsiminde hacıların uğrak yeri olan Çakıt Hanı'nın muhafazası, şenlendirilmesi ve oraya zahire temini büyük önem taşıdığından bahsedilmekteydi. Bu amaçla Gülek Kalesi ve civar köylerde bulunan başıboş dolaşan reayadan 72 kişinin yerlerinden kaldırılarak malları ve hayvanları ile beraber Çakıt Hanı'na iskânına karar verilmişti. Bunlar buralarda evler inşa edebilecek, ziraatla meşgul olacaklar ve derbendcilik yapacaklardı. (Orhonlu, 1990: 109)

Önemli geçit noktalarının muhafızlarına bazı haklar da tanınmıştı. *Geçit Akçası* olarak adlandırılan bu gelirler sayesinde derbentçilerin gelir kaynağı da temin edilmiş oluyordu. Bu meyanda Gülek Kalesi'nin muhafazası ile görevli olanların tahsil ettikleri *bac* vergisine ait Cengiz Orhonlu tarafından yayınlanan kayıt şöyledir:

"Kale-i Nefs-i Gülek tabi'-i Kosun, zikr olunan kale yolunun bacı sâbikan üç yerden alınup ayende ve revendeye ziyade teaddi olunup kul ve cariyeye geçse her nefere altışar Halebî akçe ve akmişe ve me'kulât ve gayr-i yük geçse her deve yüküne altışar ve at yüküne dörder ve merkep yüküne ikişer Helebî akça alınmuş. Haliya Kosunlu ve Kara-İsalu bacıları bi'l-küllüye ref' olunub mücerred Kale-i Gülek yolunun bacı alınmak emr olunub kul ve cariyeden her ferde dörder akçe ve kumaş ve me'kulat yüküne deve yükünden Haleb Akçası ile dörd akça ve at yükünden iki akça ve merkep yükünden bir akça alınmak emr olunmağın defter-i cedide vech-i meşruh üzere kayd olundu ve bac-ı mezkur kale-i mezburdan Anar ve Ak Köprü kurbünde yollar ayrıldığı mahalde alına ve kale-i mezbure muhafızı için ve zikr olan baca muavenet ettiklerü için muaflar olup cizye ve resm-i duhan verilüp ellerinde selâtin-i mâziyeden menşurları vardır ve haliya hizmetleri mukabelesinde cizye ve resm-i duhan vaz' olunmayup defter-i cedide muaf kayd olunanlar bac-ı tariki mezkur hassa-i padişahiye kayd olunup bağlarının öşrü Tarsus sancağı beğine hasıl kayd olundu ve ahali-i mezbure şimdiye değın ede geldükleri hizmetlerin geri kemakân eda eyliyeler." (TD, 69: 518'den aktaran: Orhonlu, 1990: 50)

Yapılan çalışmalarla ortaya konduğu gibi; diğerlerine nazaran daha tehlikeli olan ve korunmasında özen gösterilen derbent ve askeri geçitlerin muhafazası için askeri sınıf mensupları veya ücret karşılığı bu iş için tutulmuş şahıslar görevlendiriliyordu. Bu görevlendirilenlerin isimleri deftere kaydediliyor ve Başmuhasebe kalemlerinden olan Mevkufat kalemine gönderiliyordu. 1579 yılında Tarsus kadısının arzı ile Mübarek Beli, Karla Oluğu, Saruışık Derbendi, Tekfur Beli ve Gülek Derbendi'ni muhafaza için Tarsus sancağı tımarlı

sipahilerinden 30 kişi tayin edilmişti. (Orhonlu, 1990: 61) Hizmetlerin aksamaması ve görevlilerin zaptı için bu derbenciler arasında itimat edilen ve sözü geçen birisi bunların başına derbencibaşı veya serdar tayin ediliyordu. Görevine gelmeyen işini layığıyla yapmayan birisi olursa derhal azledilir ve yerine yeni birisi atanırdı. Mühimme defterindeki bir kayıttan öğrendiğimize göre 1579 yılında Tarsus sancağına bağlı Kusun (Kozan) nahiyesinde 20 bin akçe zeamete mutasarrıf olan Hüseyin Kozuluk, Gülek ve Sarıışık derbencilerinin başına serdar tayin edilmişti (Orhonlu, 1990: 76-77).

Gülek Boğazı gelip geçen yolcu ve tüccarlar için tehlikeli bir geçittir. Farklı tarihlerde Tarsus beyine ve kadılarına yazılan emirlerde, boğazda zaman zaman Arap aşiretlerinin ve eşkıyanın yolcu ve tüccarları soydukları anlaşılmaktadır. Burası her şeyden önce askeri amaçlı kullanılan bir geçittir. 1523 tarihinden kısa süre önce burada Tekfur Beli zaviyesi veya Şeyhler zaviyesi adıyla bir zaviye kurulmuş, buranın halkı da derbencilikle vazifelendirilmişlerdi. Bu vazifeler karşılığında da örfi vergilerden ve avarız vergisinden muaf olmuşlardı (Bilgili, 2001: 400-401).

Osmanlıda askeri amaçlı kurulan tesisler olan menziller; hızlı haberleşmeyi sağlamak, ordunun sefer esnası yolculuklarında istirahat etmesi ve her türden iaşenin temin edilmesi amacıyla kurulmuştur. Bu kaygılar göz önünde tutularak zamanla yeni menziller açılmış veya ihtiyaç kalmadığında ilga edilmiştir. Kanunî Sultan Süleyman ve Sultan IV. Murad Bağdad ve Revan seferleri esnasında Gülek Geçidi yakınlarında bulunan yayladaki bu menzillerden birisini kullanmışlardır (Halaçoğlu, 2014: 14, 34-35).⁸

Osmanlılar döneminde Kuzey Suriye beylerbeyleri, sadece kendi toprakları için değil, bölgelerarası alanda da önemli mesuliyet sahibiydiler. Bölgenin güç merkezi Halep idi ancak Mekke ve Medine'ye giden Müslümanların yolda emniyetini sağlamak Şam beylerbeyinin mesuliyeti dâhilindeydi. Burada en etkili yöneticiler yerel çıkar guruplarını ve güç odaklarını dengede tutmayı başarabilenlerdi. Bu dengeyi iyi sağlayan beylerbeyi yükseliyordu. Yoksa gözden düşmesi çok çabuk oluyordu. Halep beylerbeyi aynı zamanda Toroslar ve Amanoslar üzerindeki geçitleri de kontrolü altında tutuyordu. Bu geçitlerin Osmanlılar için ne kadar hayati öneme sahip olduğu izahıtan vareste bir durumdur. Bütün mühimmat ve askerlerin ihtiyaçları buralardan gönderilmekteydi. Hem askeri, hem ticari, hem dini, hem de insani açıdan bu kadar önemli olan geçitleri kontrol eden Osmanlı beylerbeylerinin rakiplerini gölgede bırakacak kadar görkemli bir askeri güce sahip olmaları beklenen bir durumdu. Üstelik bu geçitler isyanlar esnasında daha da bir önemli hale geliyordu (Griswold, 2000: 48-49, 94, 110).

Bu beyler arasında olan Ramazanoğulları ailesine mensup ünlü beylerden ve önemli devlet adamlarından birisi de *Piri Paşa*'dır. Piri Paşa, yaylalara çıkacak olanların yollarının açık tutulmasına dönük önemli hizmetler görmüştür. Pek çok yerde olduğu gibi Adana'da da insanlar sıcak yaz aylarında şehrin yakınlarında bulunan yaylalara gitmekteydi. Piri Paşa Karaisalı'ya bağlı Kızıldağ yaylasında cami, medrese ve imaret yaptırmış, buralara giden yolların açık tutulması maksadıyla da Kızıldağ yolunun tamiri için yılda 2160 akçe, Gülek yolunun tamiri için de 1440 akçe sarf edilmesini kayıt altına aldırılmıştı (Kurt ve Erdoğan, 2000: XXXII; Bilgili, 2001: 401).

Osmanlılar Dönemi'nde XVI. ve XVII. yüzyıllarda Piri Paşa ve Bayram Paşa gibi devlet adamlarının gayretiyle yol üzerinde hanlar inşasına ve yolun tamirine daha bir özen gösterilmiştir. Ancak bunlara rağmen bu geçit yakın zamanlara kadar güçlkle aşılabilir bir güzergâh olarak kayıtlara geçmiştir. Yolun batı tarafında bulunan ve orta çağdan kalma bir yapı olan Gülek Kalesi, Evliya Çelebi'ye göre Ramazan-oğulları tarafından Memluklerin

⁸ Geniş bilgi için bkz. Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (Neşr.Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara 1976, s.58 vd.; Nezih Aykut, "IV. Murad'ın Revân Seferi Menzilhâmesi", *Tarih Dergisi*, S.34, İstanbul 1984, s.183-246; Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Murad'ın Bağdad Seferi Menzilhâmesi = Bağdad Seferi harp Jurnalı", *TTK Belgeler*, Ankara 1965, II/3-4, s.1-35.

saldırılarından korunmak için yapılmıştır. Yine ona göre bu kale 1468-69 yılında Fatih Sultan Mehmed tarafından Varsak'ların elinden alınmış, içerisine bir cami inşa ettirilmiş ve Hac yolu güvence altına alınmıştır. 1648 yılında Evliya buradan geçtiği sırada bu kale asilerin kontrolü altında olup, kimsenin çıkmaya cesaret edemediğini zaten bu işin son derece güç olduğunu kaydetmiştir. Özellikle 1830'lu yıllarda Anadolu'ya saldıran Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa, Gülek yolunu kuzeyden gelecek saldırılara karşı korumak için 1835'e doğru, Tekir-Beli yakınlarında *Ak* ve *Kızıl Tabya* adlarında iki kale yaptırmış, bunların ilerisine de topraklarla korunan istihkâmlar inşa ettirmişti (Darkot, 1993; Evliya Çelebi, 1999: 29).

MEHMET ALİ PAŞA İSYANI⁹ VE BOĞAZIN ÖNEMİ

Günümüzde *Gülek Boğazı* adı verilen ünlü geçit Texier'in eserinde *İmbarus* diye isimlendirilen Torosların doğu tarafındadır. Torosların bu kısmı bazen insanı hayrete düşürmektedir. Bazı yerlerde hayvanla gidilmesi bile imkânsız hale gelmektedir. Bu boğaz geçildikten sonra Anadolu'nun kuzeyine, batısına ve doğusuna giden yolların bulunduğu bir yayla karşımıza çıkmaktadır. Texier'in geçtiği günlerde buraların hâkimi Mehmed Ali Paşa'nın sadık bir adamı olan Samur Bey'dir. Yani bu günlerde Küçük Asya'nın hâkimi Mehmed Ali Paşa'dır. (Texier, 2002: 51) Texier'in geçtiği dönemde Mehmed Ali'nin kontrolünde olan bu geçit ve çevresine nasıl hâkim olduğu meselesi son dönemlerde yapılmış olan çalışmalarla daha net bir şekilde ortaya konmuştur.

Kavalalı İbrahim Paşa'nın hedefine ulaşabilmesi ve Anadolu'da başlatmış olduğu ileri harekâtı tamamlayabilmesi bu geçidin kontrol altına alınmasına bağlıydı. Stratejik değeri yüksek olan bu geçit yukarıda izah edildiği gibi tüm Osmanlı tarihi boyunca mümkün olan en üst seviyede kontrol edilmeye, korunmaya ve tahkim edilmeye çalışılmıştır. Bu savaş esnasında İstanbul'dan gelen emirlere bakıldığında da Gülek Boğazı'nın iyi muhafaza edilmesi ve hâkimiyetin karşı tarafa bırakılmaması sık sık tekrarlanan hususlardandır. (BOA, HH, 396/20888; BOA, HH, 367/20277)

Mehmed Ali Paşa, Mısır'da kurmayı planladığı devletin doğal sınırlarının Suriye ve Anadolu'nun güneyini de içine alması gerektiğine inanmaktaydı.¹⁰ Bu nedenle İbrahim Paşa 1832 tarihinde Anadolu'nun önde gelen aşiret ve beylerine mektuplar yazarak kendilerine tabi olmalarını istemişti. Bunlar arasında Menemencioğlu Habib ve Ahmed Beyler de yer almaktaydı. Mısırlıların Çukurova bölgesi üzerinde bu kadar ısrar etmelerinin bir sebebi de çok eski devirlerden beri olduğu gibi donanmaları için gerekli olan kerestenin temin edilmesi ve zengin maden yataklarına sahip olma meselesidir. Adana ve Antalya'nın ele geçirilmek istenmesinin temel sebebi budur. Kereste ve maden üretimi kontrol edilmeli ve ele geçirilen ürünler Gülek tarafına geçirilmeliydi. İbrahim Paşa bu amacına matuf olarak Gülek Boğazı civarında kale ve tabyalar inşa ettirmiş, Tarsus-Pozantı arasında ise kışla ve hanlar yaptırmıştı. Buna karşılık Osmanlı idarecileri Menemencioğlu'ndan hem Gülek Boğazı'nı Mısırlılardan kurtarmasını hem de İbrahim Paşa'nın hamlelerinden haber vermesini istemekteydiler. Ancak bu beklentilerinin yerine getirildiğini söylemek mümkün değildir. Bunu yapmadığı gibi Osmanlı ordusunun en mahrem bilgilerini karşı tarafa ulaştırdığını ve onlar adına ajanlık faaliyetlerde bulunduğunu belgelerden görebilmekteyiz. (BOA, HH, 1236-48092; BOA, HH, 349/19779; Ulutaş, 2006: 374-379)

Osmanlılar, tarihin birçok döneminde çıkan isyanları bastırmak için o bölgelerin aşiretlerini ve onların liderlerini kullana gelmişlerdir. Gülek Geçidinin muhafazasında en önemli rolü üstlenen şahıslardan birisi, o dönemde yerel otoriteyi temsil eden ve halk üzerinde etkili olan ayanlardan

⁹ İsyân hakkında geniş bilgi için bkz. Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmed Ali Paşa İsyânı, Mısır Meselesi, 1831-1841*, TTK Yayınları, Ankara 1945.

¹⁰ Geniş bilgi için bkz. Khaled Fahmy, *Paşanın Adamları, (Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır)*, (Çev. Deniz Zarakolu), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul 2010.

Menemencioğlu¹¹ Habip Bey'dir. Habip Bey, kardeşi Ahmet ve aşireti böyle olağanüstü bir durumda bazen Osmanlıyı, bazen de Mısırlıları desteklemek zorunda kalmıştır. Bir ara Mısırlılara yardım eden Habip Bey'e İstanbul'dan *kapucubaşılık* vazifesi ve ihsanlar verilmiş, karşılığında boğazı tutması istenmiş, bunun için gayret de etmiştir. Ancak kardeşi Mısırlıların da desteğini alarak, azımsanamayacak bir askeri güç toplayarak Adana'da İbrahim Paşa'ya tabii olmuştur. Menemencioğulları, böylesine ikili bir taktik oyun neticesinde hem siyasi açıdan hem de ekonomik açıdan bazı kazançlar elde etmeyi amaçlamışlar, ancak bu anlayış sebebiyle oralarda yaşayan halk hadiselerden ciddi şekilde zarar görmüştü. 1831 yılında bu hadiseler bölgede eşkıyalık hadiselerini artmasına, mal ve can kaybına sebep olmuştur. (BOA, HH, 349/19779; BOA, HH, 366/20213; BOA, HH, 367/20277; BOA, HH, 370/20372-E; Konyalı, 1970: 430; Ulutaş, 2006: 370-373; Kış, 2004: 35)

Gülek Boğazı'nın tutulmasının önemi Osmanlılar için tartışmasıdır. Bunun için aşiretlerin düzensiz birlikleri önemli kolluk vazifesi ifa etmişlerdi.¹² Konya'daki orduda görevli olan kaymakam Rauf Paşa, Habip Bey'e aşiretiyle beraber boğaza yerleşmesini ve bu şekilde Mısırlılara müdahale edilmesini emretmiştir. (Ahmet Lûtfî Efendi, 1999: 735; Ulutaş, 2006: 381) Bu emre rağmen; Habip Bey'in kardeşinin mısır ordusu saflarına geçmesi, Adana, Tarsus ve Karakayalı'da bulunan aşiretlerin Mısırlılara yardım etmesi ve orada vazifeli paşaların ağırdan almaları ve kusurları sebebiyle Gülek Boğazı, İbrahim'in kontrolü altına geçmiş ve Mısırlılar Çukurova bölgesine girmişlerdi. Ayrıca Osmanlı ordusunun teknik donanım açısından da oldukça yetersiz olduğu dönemin yazışmalarından rahatlıkla gözlemlenebilmektedir. Adana Valisi Sadık Paşa bir maruzatında; ellerinde 125 çarha¹³ gülle olduğu, harp edecek yeterince aletleri olmadığı, hatta tabya yapmak için kazma ve kürek bile olamadığı, kazma kürek araştırmaya devam ettikleri ve işe yaramaz topların tamir için Konya'ya gönderileceğini bildirmekteydi. Buna rağmen merkezden Adana havalisinde vazife yapan askerilere gönderilen emirlerde Tarsus ve çevresindeki aşiretlerden ve kabilelerden 5-10 bin arası piyade ve süvari toplanıp, Suriye ve Arabistan'da görevli orduya katılmaları istenmekteydi. (BOA, HH, 364/20154-B; BOA, HH, 366/20213)

Osmanlılar için bu geçit ne kadar önemliyse Mısırlılar için de en az o kadar önemliydi. Onlar hem bölgeden saflarına geçen Osmanlı tebaası, hem de yanlarında getirdikleri Arap atlılarıyla Gülek Boğazı'nı azami derecede muhafaza etmeye çalışmışlar ve başarılı da olmuşlardı. Üstelik gelen askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması ve cephane tedariki amacıyla da Mısır'dan 40 tekne yiyecek ve 360 adet top getirilmişti. Bu toplardan bazıları Niğde, Ereğli vs yerlerde günümüze kadar ulaşabilmiştir.¹⁴ (BOA, C.AS./828-35290; Ulutaş, 2006: 382-384; Konyalı, 1970: 431)

Osmanlı merkezi idaresinin olanca ısrarına ve arzusuna rağmen, doğal bir tabya ve kale vazifesi gören Gülek Boğazı'nda Mısırlılara karşı tutunamayan Osmanlı ordusu komutanları başka stratejiler geliştirmek zorunda kalmışlardı. Serdar Hüseyin Paşa, emrindeki kuvvetleri Karapınar'a kaydırırken, Ali Paşa da Konya'ya hareket etmiştir. Ayrıca Hüseyin Paşa, emrindeki kumandanlardan birçoğunu Ulukışla'ya sevk etmiş ve kendisi de Ereğli'de beklemeye

¹¹ Menemencioğulları için bkz. Menemencioğlu Ahmed Bey, *Menemencioğulları Tarihi*, (Haz. Yılmaz Kurt), Akçağ Yay. Ankara 1997; Metinde kullanılan arşiv belgelerinden bazıları şurada yayınlanmıştır. Yılmaz Kurt, Menemencioğulları İle İlgili Arşiv Belgeleri I. Belgeler, XXI/25, TTK Yayınları, Ankara 2000, s.85-187; Yılmaz Kurt, "Menemencioğulları İle İlgili Arşiv Belgeleri II", Belgeler, XXX/ 34 TTK Yayınları, Ankara 2009, s.1- 66.

¹² Bir örnek için bkz. BOA, HH, 372/20389-M, "*Ulukışla'ya vürud ile Mısır seraskeri İbrahim'in arkasını kesmek için Kozanlı Mehmed Bey'in aşiretlerinin me'mur edildiği hk.*"

¹³ Tekerleğe monte edilebilen ve lüzumunda binek hayvanına bağlanmak suretiyle kolayca taşınabilen, genellikle ordunun öncü birlikleri tarafından kullanılan hafif bir top çeşidi.

¹⁴ Örneğin Niğde Kalesine üzerlerinde Mehmet Ali Paşa'nın ismi yazılı olan 3 adet top getirilmiş ve bunlar uzun dönemler kullanılmıştı. Gülek Boğazı ve Ulukışla'nın tahkimi için getirilen topların Cumhuriyet döneminde bile müsait yerlerde ve bazı kalelerde sergilendiğine ve oraya buraya atıldığına dair görgü şahitlerinin ifadeleri vardır. Bu toplardan birisi halen Niğde Ak Medrese önünde mevcuttur. Üzerinde Mehmet Ali Paşa'nın ismi okunmaktadır. Bu top sonradan medrese önüne konulmuştur. Çünkü şu anda Niğde Kalesi'nde böyle bir top yoktur.

başlamıştı.¹⁵ Yaşanan bu başarısızlık sebebiyle Hüseyin Paşa serdarlıktan azledilmişti. Gülek Boğazı kaybedilince Rauf Paşa, Sadrazam Reşid Mehmed Paşa'ya boğazın hâkimiyetinin karşı tarafa geçtiğini ancak ordunun Ereğli'de savunma hattı oluşturduğunu bildirmişti. Bu hamleyle Osmanlı ordusuna stratejik açıdan üstünlük sağlayan Mısır ordusu Gülek Boğazı'nı zapt etikten kısa bir süre Ulukışla ve Ereğli'yi de işgal etmişti. Mısırlılar ileri harekâtla Konya'yı ele geçirme planları yaparken, Konya'da bulunan Osmanlı kurmayları da Ereğli'de bulunan Mısırlılar üzerine yürümüşler ancak ciddi bir direnişle karşılaştıkları için önce İsmil'e sonra da Konya'ya çekilmişlerdi. Aslında Osmanlı kuvvetleri bir yerde karargâh kurup, orduyu oraya topladıktan sonra düşman kuvvetlerini beklemeleri gerekirken, birden fazla şehrin saldırıya uğraması ve ordunun parça parça buraları müdafaa etmeye çalışması neticesinde bir türlü istenilen başarı sağlanamamış, üstelik bu dağıklık sebebiyle Anadolu'da eli silah tutabilen herkes İbrahim Paşa'nın ordusuna katılmaya başlamıştı. Kendine bağlı Mısır'dan gelen özel birlikleri asla dağıtmayan İbrahim Paşa bu vaziyetle Osmanlılara karşı güçlü bir hale gelmişti. (BOA, HH, 362/20117-D)¹⁶

Gülek Boğazı düştükten sonra Osmanlı kuvvetleri hemen yakındaki Akköprü ve Çiftahan mevkilerinde karşı durmaya çalışmış ise de tutunamayıp, Ulukışla'ya çekilmişlerdi. Bu arada Mısır ordusu içerisinde başlayan sıtma salgını Osmanlıların işini biraz olsun kolaylaştırmıştı. Salgın nedeniyle Mısır askeri neredeyse 2 ay gibi bir sürede yakın mesafede bulunan Konya'ya ancak ulaşabilmişti. Bu zamanı iyi değerlendiren İbrahim Paşa bu arada boğazın tahkim işiyle meşgul olmuş, aynı zamanda Adana ve Ulukışla ayanlarını da yanına çekmeyi başarmıştı. Aynı günlerde son bir çabayla Gülek Boğazı'nı Mısırlılardan almak isteyen Osmanlı komutanları fikirlerini sadrazama bildirmişler ama bu fikirden de bir netice alınamamıştır.¹⁷

Tabii şartları gereği savunması zor olan Ulukışla'da Mısırlılara yenilerek tutunamayan Osmanlı ordusu son çare olarak Konya'nın kapısı mesabesindeki Ereğli'ye mecburi olarak çekilmek zorunda kalmıştı. Burada birleşen Osmanlı birlikleri bir savunma hattı kurmuş ve İstanbul'dan Serdar-ı Ekrem Reşid Mehmed Paşa gelinceye kadar Mısırlıları durdurmak istemişlerdi. Osmanlı ordu komutanlarına Rauf Paşa tarafından gönderilen emirde; Gülek Boğazı'nın Mısırlılardan alınması için ne gerekiyorsa yapılması, eğer bu mümkün olmaz ise Ereğli'nin ciddiyetle muhafaza edilmesi ve İbrahim Paşa'nın ordusunun Konya'ya geçmemesi emredilmişti. Tam bu esnada Mısır'dan Mehmed Ali Paşa'nın gönderdiği 5 bin kişilik takviye kuvvet İbrahim Paşa'nın imdadına yetişmiştir. Aldığı bu destek ile Konya üzerine hücum eden İbrahim Paşa kaynaklardan anlaşıldığı kadarıyla, ciddi bir direniş görmeden hatta hiç zorlanmadan Ereğli'yi 16 Ekim 1832 tarihinde ele geçirmiştir. Ardından civar şehirlerde hâkimiyet tesis edilmeye başlamış, Karaman şehir merkezi kontrol altına alınmış ve İçel'de ele geçirilmiştir. Bölgede bulunan birçok kaza halkı da Mısırlılara tabii olmuştur. Mısır ordusuna karşı sempati beslemeyen yörelerde yerli halktan ileri gelenler yeni idareciler olarak atanmıştı. 13 Kasım 1832 tarihinde Ereğli'den hareket eden Mısır askerleri yaklaşık 5 gün sonra Konya'nın kenar mahallerine kadar ulaşmıştı. (BOA, HH, 358/20027-B; Konyalı, 1970: 431-432; Kış, 2004: 40-43)

¹⁵ Bkz. BOA, HH, 362/20117-D: "... ve Ulukışla dahi emin mahal bulunmadığından ma'ada mahal-i mezburun hazelerleri sabık Ulukışla Voyvodası İlyas, İbrahim-i leimin yanında bulunan Ahmed Kahya nam şahsın başına cem olarak, elleri yettiği yerlerde asakire tüfenk endahıyla..." "... Ereğli'de cümle me'murîn hazeratıyla birleşerek iktiza-yı hale göre hareket olunmak üzere bi'l-ittifak Ereğli'ye azimet olunduğu..."

¹⁶ BOA, HH, 362/20117-D: 21/Ca/1248 (16 Ekim 1832) Tarihli, belge; "Gülek Boğazının istirdadına imkan olmadığından, İbrahim Paşa ordusunun ilerlediğinden ve Çiftahan'da yapılan muharebede Sadık Paşa askerinin bozulduğundan mecburen Ulukışla'dan Ereğli'ye ric'at edildiği..."; BOA, HH, 363/20145-E; 11/C/1248 (5 Kasım 1832) Tarihli, İçel Mütesseslimi Sadık Bey'in Kıbrıs Muhassılına mektubu; Ahmed Lütfi Efendi, a.g.e., C.4-5, s.734-735; Konyalı, a.g.e., s.431-432; Kış, a.g.t., s.36-39.

¹⁷ 29/Z/1248 (19 Mayıs 1833) tarihli belge için bkz. BOA, HH, 396/20888; "Gülek Boğazı'nın alınması için Ulukışla önünde paşalar bil-ictima taarruza geçileceği hakkında..."; Ayrıca bkz.; BOA, HH, 358/20027-B; BOA, HH, 362/20117-D; BOA, HH, 372/20389-N; Kış, a.g.t., s.40.

Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa, Osmanlıların tersine daha modern daha donanımlı ve teknik açıdan daha kuvvetli bir ordu ile Anadolu'ya saldırmıştır. Evvela Gülek Boğazı Mısır ordusunun kontrolüne geçmiş, daha sonra da safha safha Osmanlılara karşı başarılı olunmuştur. Şüphesiz bu başarıda Gülek Boğazı'nın alınması ve süratle tahkim edilmesinin önemli bir rolü vardır. Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı esnasında yapılan çalışmalarla Boğaz genişletilmiş ve daha rahat geçilir hale getirilmiştir. (Texier, 2002: 404)

I. DÜNYA SAVAŞI VE MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ

Birinci Dünya savaşı devam ederken Suriye ve Irak ile olan irtibatın devamı açısından yol ciddi bir onarıma tabi tutulmuş ve ilk defa motorlu araç geçişine müsait hale getirilmiştir. Ayrıca bu dönemde ulaşım için çok daha önemli olan demiryolu hattı çalışmaları da devam ettirilmiştir. Demiryolu bittikten sonra kara yolu yine ihmal edilmiş ve bozulmaya başlamıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı yıllarında İskenderun-Adana-Ulukışla yolu yapılabilmiş ve asfalt ile kaplanmıştır. (Darkot, 1993)

Mondros ateşkesi sonrası Adana-Mersin bölgesindeki Osmanlı ordularının çekilmesi, İtilaf devletleri tarafından icbar edilmiştir. Buna mukabil Toroslarda İtilaf devletlerine karşı bir teşkilatlanmaya gidilmiş, Toroslardan asker ve teçhizatın iç Anadolu'ya taşınması büyük ölçüde başarılı bir şekilde gerçekleştirilmişti. Bu aynı zamanda Toroslardaki önemli yolların ve geçitlerin tutulmasını da temin etmişti. 15 Eylül 1919'da Suriye ve Kilikya'da işgal kuvvetlerinin yer değiştirmesi konusunda İngiliz-Fransız anlaşmasının imzalanmasından sonra, Adana, İskenderun, Antep, Maraş ve Urfa şehirleri İngilizler tarafından boşaltılırken Fransızlar buralara yerleşmeye başlamışlardı. Fransızlar, aynı zamanda stratejik önemini bildikleri Toros geçitlerini de işgal etmeye yönelmişlerdi. Fransızların, Ermeni çeteleri de yanlarına alarak Çukurova'da Müslüman Türklere zulüm yapmaya başlamaları üzerine, ilk önce Karaisalı'da düzenli çete harbi başlatılmış, daha sonra da tüm Toroslarda ve özellikle Toros Dağları eteklerinde mücadeleler yoğunlaşmıştı. Çukurova'da kendilerini emniyette hisseden Fransızlar, akabinde Torosları da aşarak Pozantı'yı işgal etmişler, Pozantı'dan Musul'a kadar demiryoluna hâkim oldukları için Orta Anadolu'ya da adım atmışlardı. (Arslan, 2002: 247)

Çukurova'da Fransız hâkimiyetinin devam ettiği günlerde; Gülek Boğazı hem güneyinden hem de kuzeyinden Türk milisler tarafından kapatılınca, güneyde bulunan Fransızlar Pozantı'da bulunan Binbaşı Menil'in komutasındaki taburları ile bağlantıyı kaybetmişler ve her yandan Türk milis kuvvetleri tarafından kuşatılmışlardı. Bu durum Fransızların 3000 kişilik birliğinin Tarsus'a çekilmesiyle sonuçlanmıştı. Buna rağmen Menil'i kurtarmayı deneyen Fransızlar umduklarını bulamamışlardı. Buradan çıkmak için bir huruç harekâtı deneyen Menil kendisine kılavuz yaptığı köylülerin onu yanılması ile bir boğazda Türk birliklerine teslim olmak zorunda kalmıştı. (Tansel, 1991: 214-215)

Bu arada TBMM hükümetleri tarafından da her türlü yardım yapılan milli müfrezeler sayesinde Toros ve Amanos geçitleri elde tutulmuştu. Yapılan bu stratejik hamle ve mücadelelerle Fransızlar Toroslarda etkisiz hale getirilerek bölge kurtarılmıştır. Fransızlar 20 Ekim 1921 Ankara İtilafnamesi ile bölgeyi terk etmişlerdi. Güney cephesinde güneyden-kuzeye doğru ilerleyecek düşmana karşı yolların kapatılması, geçit ve tünellerin tutulması çalışmaları Mondros Ateşkes Antlaşması'nın hemen akabinde başlatılmıştı. Büyük bir kuvvet bulundurulmadan gerçekleştirilen bu planın en önemli tarafı demir yollarının geçtiği Toros Tünelleri idi. Esas itibarıyla mahalli kuvvetlerle sağlanan Toros geçitlerinin müdafaası sayesinde düşmanın Anadolu içlerine ilerleyişine engel olunmuştu. (Arslan, 2002: 247)

SONUÇ

“Coğrafya kaderdir” anlayışından hareket edildiğinde; insanlık tarihinin her döneminde yeryüzünün bazı noktaları farklı cephelerden diğerlerinden önemli olagelmış ve çok bilindik bir ifadeyle coğrafya insanlığın kaderini belirlemiştir. İşte bu önemli noktalardan birisi de Orta Anadolu’yu güneye ve Türkiye’yi Suriye ve Hicaz’a bağlayan *Gülek Boğazı* olmuştur. Bu dar geçit çok yakın zamanlardaki genişletme çalışmaları ve otopan yapımına kadar çok az müdahale edilerek ancak geçilebilir hale getirilmiştir. Her devrin imkânları nispetinde azar azar genişletilerek günümüzdeki halini almıştır.

Kuzeyden gelenler için Çukurova ve ötelere geçişin, güneyden gelenler için ise Anadolu’ya ve ötesine geçişin nadir noktalarından birisi olan bu dar alan Kilikyalılar, Asurlular, Büyük İskender, Romalılar, Bizanslılar, Haçlılar, İslam Orduları ve akabinde Anadolu’nun İslamlaşması sürecinde en büyük rolü oynayan Türkler ve tabii Osmanlılar için de hayati önemi haiz olagelmıştır. Bu önemine binaen pek çok ordunun, komutanın ve hatta asi ve eşkıyanın esas hedeflerinden birisi olmuştur. Kaynakların önceye nazaran daha çok olduğu Mehmed Ali Paşa isyanında Boğazın bu kadar fazla öne çıkmış olması, tahkimatı ve muhafazası için devlet adamlarının bu kadar çabalaması daha önceleri önemsiz olduğu anlamına gelmemelidir. Burası her dönemde önemlidir. Mehmed Ali Paşa’nın orduları burayı ele geçirir geçirmez, Anadolu’nun içlerine kadar hızlı bir şekilde ilerlemişler ve üstelik geniş bir alanda yıllarca hâkimiyet tesis etmişlerdir. Dolayısıyla burasını Anadolu hâkimiyeti için olmazsa olmaz hedeflerden birisi kabul etmek doğru bir yaklaşımdır. Üstelik burası Osmanlılar için diğer sahiplerinde olmadığı kadar daha önemlidir. Çünkü bu dar geçit aynı zamanda Osmanlı ülkesinden Hac vazifesi için kutsal mekânlara giden binlerce insanın da en önemli geçit yerlerinden birisi idi. O yüzden önemi ve korunmasına gösterilen özen diğer devirlere nazaran bir kat daha fazla olmuştur. Buna rağmen Osmanlıların yeni bir ordu kurmalarının hemen akabinde başlayan Mehmed Ali isyanı bu açıdan ciddi bir sarsıntı ile neticelenmiştir.

Osmanlı ülkesinin birçok noktasında olduğu gibi burası da hususi bir takım uygulamalarla tarihi süreçte hep korunmaya çalışılmış, açık tutulmuş ve buralara bu amaçla hususi görevliler yerleştirilmiştir. Derbend sistemi uygulanan bu tür geçitlerde ve civarındaki tesislerde görev yapan aşiretler veya köylüler bazı dönemlerde yaptıkları işten pek hoşlanmasalar veya birtakım suiistimallere yönelseler de klasik devletler açısından en uygun çözüm yöntemi bu tür geçitlerin yöre insanı tarafından korunması şeklinde olmuştur. Günümüzde artık boğazın eski halinden pek eser kalmasa da hatırası insanlık var oldukça hep canlı kalacaktır. Bu çalışma ile bu hatıraya az da olsa bir katkı yapılmış olması bizim için sevindiricidir.

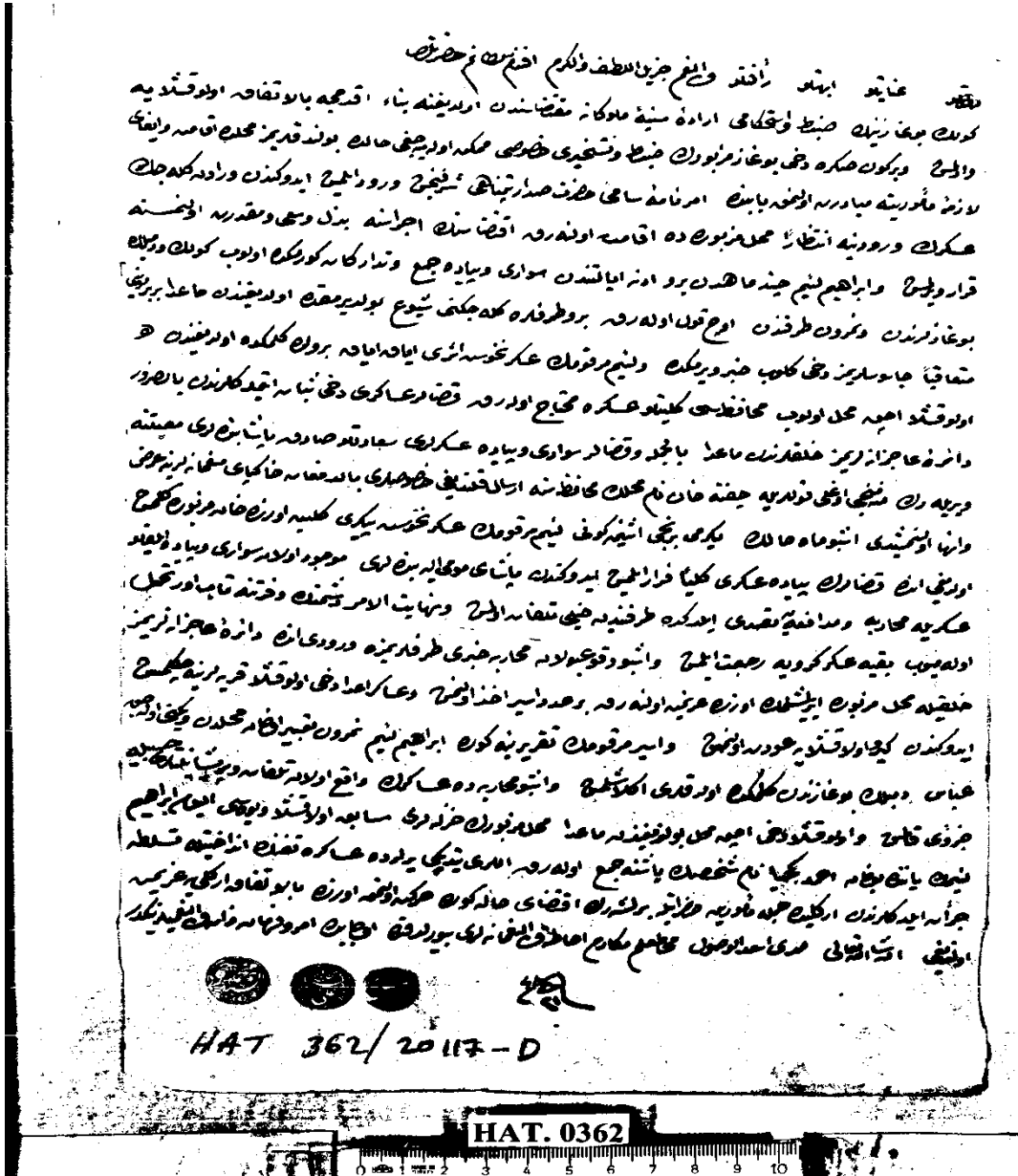
KAYNAKÇA

- Ahmet Lûtfî Efendi. (1999). *Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*. C.4-5, (Osmanlıcadan Aktaran, Yücel Demirel), İstanbul: YKY.
- Akdağ, M. (1999). *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi (1243-1453)*. C.I, Ankara: Barış Yayınları.
- Akkuş Yiğit, F. (2011). *Memlûkler Döneminde Çukurova*, Doktora Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akkuş Yiğit, F. (2013). Ramazanoğulları Beyliği'nin Kuruluşu, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7/13, s.209-232.
- Altundağ, Ş. (1945). *Kavalalı Mehmed Ali Paşa İsyanı Mısır Meselesi 1831 - 1841*, Ankara: TTK Yayınları.
- Apak, A.(2009). Emevîler Döneminde Anadolu'da Arap-Bizans Mücadelesi. Bursa: *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, XVIII/II, 95-122.
- Arslan, A. (2002). Milli Mücadele Döneminde Yolların Stratejik Açidan Kullanılması. *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri Bildirileri*, İstanbul, 231-249.
- Âşık Paşazâde. (2003). *Osmanoğulları'nın Tarihi*. (Haz: Kemal Yavuz- Yekta Saraç), İstanbul: K Kitaplığı.
- Atalar, M. (1999). *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*. Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları.
- Avcı, C. (2003). *İslâm Bizans İlişkileri*. İstanbul: Klasik Yayınları.
- Ayaz, F. Y. (2011). Memluklerin Tarsus'u Fethi. *İSTEM*, S.18, Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, 197-217.
- Aykut, N. (1984). IV. Murad'ın Revân Seferi Menzîlnâmesi. İstanbul: *Tarih Dergisi*, S.34, 183-246.
- Bilgili, A. S.(2001). *Osmanlı Devleti'nde Tarsus Sancağı ve Tarsus Türkmenleri*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- BOA, HH, 349/19779
- BOA, HH, 358/20027-B
- BOA, HH, 362/20117-D
- BOA, HH, 363/20145-E
- BOA, HH, 364/20154-B
- BOA, HH, 366/20213
- BOA, HH, 367/20277
- BOA, HH, 370/20372-E
- BOA, HH, 372/20389-M
- BOA, HH, 372/20389-N
- BOA, HH, 392/20771
- BOA, HH, 396/20888
- BOA, HH, 1236/48092
- BOA, C..AS./828 - 35290
- Cahen, C. (1994). *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*. İstanbul: e yayınları.
- Darkot, B. (1993). "Külek", *İA*, C:6, Ankara: MEB Yayınları, 1075-1078.
- Eskikurt, A. (Aralık 2014). 7. Ve 12. Yüzyıllar Arasında Anadolu'yu Kateden Bazı Askerî Seferler Ve Güzergâhları. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Yıl 7, S. XX, 33-79.

- Evlîyâ Çelebi b. Dervîş Mehmed Zillî, (1999). *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*. III. Kitap, (Haz: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı) İstanbul: YKY.
- Evlîyâ Çelebi b. Dervîş Mehmed Zillî, (2005). *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*. IX. Kitap, (Haz: Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman - Robert Dankoff) İstanbul: YKY.
- Eyice, S. (1975). Bertrandon de la Broquiere ve Seyahatnamesi (1432-1433). *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, VI/1-2, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Yayınları, 85-126.
- Fahmy, K. (2010). *Paşanın Adamları. (Kavalalı Mehmed Ali Paşa. Ordu ve Modern Mısır)* (Çev: Deniz Zarakolu). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Faroqhi, S. (2000). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*. (3.b). (Çev: Neyyir Kalaycıoğlu). İstanbul: TVYY.
- Firdevsî. (1995). *Şehnâme III*, (Çev: Necati Lugal). İstanbul: MEB yayınları.
- Göyünç, N. (2002). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ermeniler, *Türkler*, C.X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 233-250.
- Griswold, W. J. (2000). *Anadolu'da Büyük İsyân 1591-1611* (Çev: Ülkü Tansel). İstanbul: TVYY.
- Halaçoğlu, Y. (1988). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*. Ankara: TTK Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (2014). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (menziller)*. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Heyet, (1991), Ammûriye, DİA, C.3, s.79.
- Honigmann, E. (1970). *Bizans Devletinin Doğu Sınırı* (Trc: Fikret İşıltan). İstanbul: İÜEF Yayınları
- İnan,K. (2002). II. Bayezid Dönemi, *Türkler*, C.IX, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 383-392.
- Katip Çelebi,(2013). *Cihannümâ II* (Ed. Sait Öztürk). İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi MEDAM Yayınları.
- Kış, S.(2004). *Kavalalı Mehmet Ali Paşa Hadisesinde Konya Muharebesi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, (Dnş. Mehmet Yılmaz), Konya: Selçuk Üniversitesi SBE.
- Konyalı, İ. H.(1970). *Abideleri ve Kitabeleri ile Konya Ereğli'si Tarihi*. İstanbul: Fatih Matbaası.
- Koprıman, K. Y. (2002) Osmanlı Memluk Münasebetleri, *Türkler*, C. IX, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 470-485.
- Koyuncu, M. (2008). İlk İslâm Fetihleri Döneminde el-Cezîre Bölgesi ve İslâmlaşma Süreci. Sakarya: *SAÜ Fen Edebiyat Dergisi*, I, 131-140.
- Kurt, M.(2009). Kilikya'da Yeni Asur Egemenliği ve Yerel Güçler. Konya: *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 21, 327-337.
- Kurt, Y. – Erdoğan, M. A. (2000). *Çukurova Tarihinin Kaynakları IV Adana Evkaf Derfterleri*. Ankara: TTK Yayınları.
- Kurt, Y. (2000). Menemencioğulları İle İlgili Arşiv Belgeleri I. *Belgeler*. XXI/25, Ankara: TTK Yayınları 85-187.
- Kurt, Y. (2009). Menemencioğulları İle İlgili Arşiv Belgeleri II. *Belgeler*, XXX/ 34 Ankara: TTK Yayınları 1-66.
- Menemencioğlu Ahmed Bey, (1997). *Menemencioğulları Tarihi*. (Haz: Yılmaz Kurt). Ankara: Akçağ Yayınları.
- Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), (1976). *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrakeyn-i Sultan Süleyman Han*. (Neşr: Hüseyin G. Yurdaydın). Ankara: TTK yayını.
- Orhonlu, C. (1973). Bayram Paşa Kervansarayı. *Vakıflar Dergisi*, C.X, 199-218.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*. İstanbul: Eren Yayınları, (2.b).
- Özbek, S. (2017). Türkiye Selçukluları-Eyyubi İlişkilerinde Çukurova Ermeni Prensiği'nin Rolü. *Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, S.6 Bahar, Konya:13-34.

- Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* (Çev: Mihri Pektaş). İstanbul: MEB Yay.
- Runciman S. (1989). *Haçlı Seferleri Tarihi* (Trc. F. Işıltan). I, Ankara: TTK Yayını.
- Sahillioğlu, H. (1965). Dördüncü Murad'ın Bağdad Seferi Menzilhânesi = Bağdad Seferi harp Jurnalı. Ankara: TTK Belgeler, II/3-4, s.1-35.
- Strange, G. L. (2015). *Doğu Hilafetinin Memleketleri*. (Haz: Adnan Eskikurt ve Cengiz Tomar). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Sümer, F. (1963). Çukurova Tarihine Dâir Araştırmalar (Fetihten XVI. Yüzyılın İkinci Yarısına Kadar), *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara: DTCF, I/1, s.1-113.
- Şemseddin Sami, (1314). *Kâmûsü'l-A'lâm*. C.5, İstanbul: Mihrân Matbaası.
- Taeschner, F. (1927). Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti (Çev: Hamit Sadi). *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, C.5, S.1-2, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, İstanbul: Milli Matbaa, 96-108.
- Taeschner, F. (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (Ed. Yücel Öztürk, Çev: Nilüfer Epçeli). İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Tansel, S. (1991). *Mondoros'tan Mudanya'ya Kadar*. C.III, İstanbul: MEB Yayınları.
- Taştemir, M. (2012). Klasik Devirde Osmanlıda Kara Ulaşımı ve Yollar. (Editör: Vahdettin Engin ve Diğerleri). *Osmanlı'da Ulaşım*, İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, 13-31.
- Tekindağ, C. Ş. (1949). Alâüddin Keykûbad ve Halefleri Zamanında Selçuklu-Küçük Ermenistan Hududları. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, C.1/S.1, 29-34.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya Coğrafyası. Tarihi ve Arkeolojisi*. C.I-III, (Çev. Ali Suat, Latin Harflerine Aktaran Kazım Yaşar Kopruman). Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı.
- Turan, O. (1971). *Selçuklular ve İslamiyet*. İstanbul: Turan Neşriyat Yurdu.
- Turan, O. (1993). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. (3.b), İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Uçar, Ş. (1990). *Anadolu'da İslâm Bizans Mücadelesi*. İstanbul: İşaret yayınları.
- Ulutaş, S. (2006). Tarsus Şer'iyeye Sicilleri ve Arşiv Belgeleri Işığında Menemencioğlu Aşireti'nin Mısırlılara ve Osmanlı Devleti'ne İkili Yardım Faaliyetleri (1832-1841). *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.15, S.1, 369-392.
- Unan Fahri, "Müslümanlar ve İstanbul (İlk Dönem İstanbul Kuşatmaları)", <http://yunus.hacettepe.edu.tr/~unan/akademik34.html>.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı Tarihi*. C.II, (5.b), Ankara: TTK Yayını.
- Ünal, A. (2006). Hitit İmparatorluğu'nun Yıkılışından Bizans Dönemi'nin Sonuna Kadar Adana ve Çukurova Tarihi. *ÇÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (Arkeoloji Özel Sayısı), XV/3, 67-102.
- WOWTURKEY. (2017). <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=39064> adresinden erişildi.
- YUMUKTEPE. (2017). <http://www.yumuktepe.com/gulek-bogazi-ve-efsanesi-arst-sahin-ozkan-2> adresinden erişildi.

EKLER



EK 1. Gülek Boğazı'nın istirdadına imkân olmadığından, İbrahim Paşa ordusunun ilerlediğinden ve Çiftahan'da yapılacak muharebede Sadık Paşa askerinin bozulduğundan mecburen Ulukışla'dan Ereğli'ye ric'at edildiği hk. BOA, HH, 362/20117-D

فانعام باشا

بجز اولادینو
 مشهور تفریح نظیر معلوم فریتم ایشنه و فرم علی بک ایمنده طور مسواشته قالی قوز کون مستفاد اولدور. بومور نره و فرم
 یا انردون لویون نره اهر کون صدمه قشونم دروننده اولون جسونیه و یا خود باجر کسر کیر ایس ایتر لک اوزن
 هر نه اولدینو گلدره قالد لوسن خنهر و سرتزه رخی اولونجه اهر اولون خنله عینی اولنده جو فرم سالی
 کونر لسن قشيب ایتم دارسه مریدیت کند و جو بود نره فرده ای بک فرودنه بود و اوز به ایس ایس بود ایس بود ایس
 در لوسن فرم

کونله کونله طابند قونله فرم فرم فرم

مقهای اذده شنه صبری اوزنه اونه سلی اوبی بک صوت محظسی و صیبت قونلک ایکیه افانی اویوب اوبی عینی کونله
 عکرت بنه ربه مخاره اولنده فرم فرم علی بک شیطی غالب برخص اولدینو ناصیه حالنده مستفاد اولونجه انک کابله محظ
 اولونجه بجه قشوی لانغ کله کینه بنا: انردونجه اهر اوزنه مقدم بوستنجی بتی فرود بنوده بک و یا خود باب عکرت ایینه
 نیور اولدور. جسی و محظسی ایجاب اهر عینی و متالیه صیبت قونلک کند اشعیه نظر سوری اهری اهری بک عکرت صیبت
 جو بکله سرتزه ویسی محظس قناری ایکیک ابلدونه بونله اولونشله نام محله و عینی اوقی دخی کونله بوغاری و سرتزه عکرت
 اولونشله بوند ابلدونه طور رجه متالیه صیبت نه لیک نهم کیده طوری محظ اولوب سرتزه متالیه محظس قناری
 عکرتک نامورینی محظله سرتزه اوزنه قونیه قونیه سرتزه اهری اهری بکله قانقهای روضت بنه لیک بالانغده حکامات لایحه
 باقعه ایجه قونیه کله بک اولدور اوزنه اولونشله دخی عکرت سرتزه اولونشله و متالیه محظس سرتزه موجود اولونش
 ایفاده عکرتنه بلزده سرتزه عکرت بک ایجه برده سرتزه دخی اوقیا ایلدیک باشی هر فرم فرم دخی اوزده سرتزه سرتزه
 اولدور. جدمراد ایکی ملک هر بوغاری بک کیننی محظله فرم فرم سرتزه رطا قنک جله مقدر اولونشله مقدر قونیه سرتزه اوزنه
 کونلر قنویات مقصده کونله بک ماهیه و قنیه ای طرف دولت عکرتنه و بک اوزنه ایس ایس بک فرم عکرت سرتزه
 رخت دینی متالیه عکرت بنه لیک ایس ایس فرم فرم اوزنه با سرتزه کونلک اهری اهری بکله قنویات ماهیه و بکله اهری اهری
 کونلر دخی مقصود جاده انبا ایس فرم فرم سرتزه اولونشله مقدمه عنایت عدل و قنیه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری
 اوزنه مقصود مقصود جاده اولونشله اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله
 کونله مقصود مقصود جاده اولونشله اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله
 کونله مقصود مقصود جاده اولونشله اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله سرتزه اهری اهری بکله

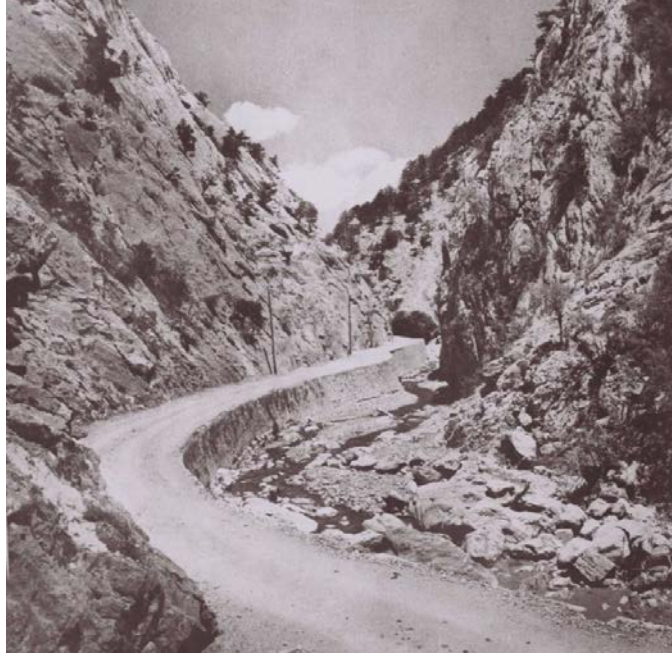
کونله کونله طابند قونله فرم فرم فرم

بارتلم محظس

HAT 367/20277



EK 2. Sabık Adana Mütesellimi Ali Bey'in Enderun'da Bostancıoğlu fırınında veyahut ayağına zincir vurularak Serasker Kapısı'nda muhafazası, serasker tayin olunan Silistre Muhafızı Mehmed Paşa müdafaa için Konya'ya gelmesi, Ulukışla'nın Aliş Paşa tarafından muhafazası ve Ereğli'nin Hüseyin ve Gülek Boğazı'nın Menemencioğlu tarafından müdafaları ve Menemencioğlu'nu asker yazması için ruhsat itası ve taltifi hakkında



EK 3. 80 Yıl Önce Gülek Boğazı



EK 4. Deve Kervanları Boğazdan Geçerken